



more options for energy efficient
mobility through Car-Sharing

momo Car-Sharing
More options for energy efficient mobility through Car-Sharing

Grant agreement No.: IEE/07/696/SI2.499387

Deliverable 5.3.
Linee guida per le municipalità ed il governo

Author: Jan Vanhee, BBL Belgium
Co-authors: Motiva, bcs, CRES, IME, cambio Germany, UITP and Taxistop

Indice

Capitolo 1: Che cosa è il car-sharing?	3
1.2. Vantaggi	5
Capitolo 2: Le diverse forme di car-sharing	8
2.2.3. Caratteristiche del “private car-sharing”	11
2.3 Car-sharing in nuove proprietà immobiliari	13
2.3.3. Car-sharing e società.....	16
2.3.4. Car sharing peer-to-peer	16
Capitolo 3: fase preliminare: avviare un car sharing	18
3.1. Visione Municipale del car-sharing.....	18
3.1.1. Car sharing per ogni comune	18
3.1.2. Indagine nel comune	19
3.1.3. Includere il car sharing nel programma di politica municipale	19
Capitolo 4: lanciare e sostenere un servizio di car-sharing	22
4.1 Car sharing con operatori private e gruppi organizzati.....	22
4.2. Buone pratiche.....	26
4.3. Condivisione della flotta comunale con i residenti	28
Capitolo 5: Misure di accompagnamento	32
Websites:	36
Annex ‘Piano d’azione “Car-Sharing per Brema’	38

Capitolo 1: Che cosa è il car-sharing?

1.1. Descrizione

Il Car-sharing è una forma di trasporto (individuale) con il quale più persone, a turno, usufruiscono di una o più vetture gestite collettivamente. Può essere organizzato sia dalle parti, in collaborazione, che da un operatore di car-sharing (fonte: Autopia e Fiandre Cambio). Nel progetto europeo MoMo 'More options for energy-efficient mobility through car-sharing' (Più opzioni per l'uso efficiente dell'energia attraverso la condivisione dell'auto) i partecipanti hanno dato la seguente definizione per il car-sharing:

"Il car sharing è definito dalle sue finalità ambientali e sociali, piuttosto che commerciali o finanziarie. Il car sharing è un servizio progettato per gli utenti locali a sostegno degli obiettivi ambientali e di mobilità. La sua missione e visione, i suoi valori conducono ad azioni rivolte a ridurre la diffusione della proprietà individuale dell'auto ed il suo uso, a migliorare utilizzo e sviluppo del territorio urbano, fornendo l'accesso all'automobile a prezzi accessibili per tutti i cittadini, compresi quelli meno abbienti, - così come motivante i residenti a muoversi a piedi, in bicicletta ed a prendere i mezzi pubblici, diminuendo la dipendenza dai combustibili fossili e riducendo le emissioni di gas serra.



Il car sharing è un servizio basato sulla associazione degli utenti, a disposizione di tutti gli automobilisti di una comunità. Nessun documento scritto aggiuntivo è richiesto ad un membro dell'associazione per prenotare ed utilizzare un veicolo. Tutte le organizzazioni di Car sharing offrono ai membri la possibilità di accedere a una rete distribuita di veicoli condivisi 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana, presso parcheggi incustoditi, con modalità self-service. La disponibilità dell'automobile è garantita senza alcuna restrizione, a prezzi che comprendono carburante, assicurazione e manutenzione e sono direttamente proporzionali all'utilizzo, fornendo un'alternativa conveniente alla proprietà dell'auto, e fornire quest'alternativa è il suo obiettivo fondamentale. Il car sharing è progettato principalmente per spostamenti di breve durata e su distanza ridotte, come estensione della rete di trasporto pubblico locale, fornendo un servizio progettato per migliorare le opzioni di mobilità. Possono essere rese disponibili delle auto anche per viaggi più lunghi, allo scopo di incoraggiare la sostituzione della proprietà privata dell'auto con il car sharing. Le organizzazioni di car sharing aiutano i membri a risparmiare sul costo di possesso automobilistico privato, incoraggiando i membri ad utilizzarla meno frequentemente, a pianificare meglio i viaggi, ad usare altri modi di trasporto, ed a guidare un'auto che risparmia carburante quando è proprio necessario usarla"

La maggior parte dei proprietari di un'auto la usano poco, in proporzione al tempo e le spese che comporta questo investimento. Inoltre spesso usano l'auto per viaggi per i quali è disponibile una buona alternativa, semplicemente perché la loro auto è parcheggiata davanti casa ed i costi fissi sono stati pagati comunque. Il Car-sharing si basa sulla considerazione che una macchina è uno strumento utile e pratico che deve essere utilizzato in un modo ben ponderato, efficiente e selettivo. L'auto, dopo tutto, non sempre è la scelta più sensata per ogni tipo di spostamento. Di conseguenza, chi usa il car-sharing evita sia gli svantaggi dei possessori di un'auto di proprietà che quelli di chi l'auto non ce l'ha. Il Car-sharing è una delle forme d'uso condivisa dell'auto così come, per esempio, il carpooling e l'autostop. C'è spesso confusione tra 'car sharing' e 'carpooling'. Con il car-sharing la stessa auto è utilizzata da più persone A TURNO in tempi diversi, mentre con il carpool l'auto è utilizzata da più persone INSIEME nello stesso tempo. Il Car-sharing si differenzia anche dal noleggio, perché con il car-sharing si assume un impegno per un uso regolare e si ottiene in cambio la disponibilità di una autovettura. In breve, si tratta di

una elaborata alternativa all'uso dell'auto di proprietà individuale. Inoltre, il car-sharing offre una maggiore flessibilità (ad esempio la possibilità di prenotare l'auto per qualche ora) ed un diverso sistema di tariffazione, inoltre la macchina è solitamente disponibile in un parcheggio vicino casa.

Alcune cifre a colpo d'occhio

Una macchina condivisa sostituisce da 4 ad 8 veicoli privati (fonte: progetto MoMo, www.momo-cs.eu)

In media, una macchina è ferma per 23 ore al giorno (95% del tempo!)

Dati aggiuntivi per le Fiandre:

- il 17% delle famiglie fiamminghe non possiede un'auto
- Nelle Fiandre una macchina fa in media 15,900 km l'anno. Almeno 1 auto su 8 copre meno di 5.000 km all'anno e il 32% dei veicoli fa meno di 10.000 km / anno
- Il budget medio per gli spostamenti per famiglia nelle Fiandre: 4,581 € / anno, di cui € 297 vanno al trasporto pubblico e bicicletta e €4,284 all'uso dell'auto

(Fonti: Viaggi Behaviour Research Fiandre 4, 2008-2009; Economia FPS, lavoratori autonomi ed energia: famiglie bilancio 2008)

1.2. Vantaggi

Per l'utente che vuole condividere l'auto ci sono molti vantaggi. E' un sistema:

- a buon mercato: si paga solo quando effettivamente si sta usando questo strumento. Non è necessario comprare una macchina e le spese sono in comune
- pratico: uno o più veicoli disponibili 24 ore su 24 e le responsabilità comuni (revisioni, lavaggio auto, ecc) sono condivise tra tutti (con Cambio l'utente non deve far nulla)
- trasparente: poiché l'utente riceve regolarmente una fattura dettagliata, sa esattamente quello che la macchina costa, a differenza del proprietario di un'auto individuale

- sano e buono per l'ambiente: gli utenti fanno un uso dell'auto più consapevole, soprattutto guidano, optando spesso per il trasporto pubblico, andando a piedi o in bicicletta
- socializzante: nel "private car-sharing", i membri conoscono nuove persone nel quartiere, è un modo divertente per familiarizzare tra di loro.
- consente di risparmiare tempo: gli utenti non devono assumersi responsabilità per le preoccupazioni pratiche che un'auto comporta.

Per i comuni e le città ci sono alcuni vantaggi aggiuntivi:

- Gli enti locali che fanno uso di car-sharing anche per i loro viaggi di lavoro - si veda il capitolo 2 – godono anche loro dei vantaggi sopra elencati

- La riduzione dei costi: poichè una macchina condivisa sostituisce in media 4 a 8 veicoli privati, è necessario meno spazio per la costruzione di parcheggi e la loro manutenzione (o: per l'organizzazione e il mantenimento di posti auto), il che significa un risparmio dei costi.

- Risparmio di spazio: Inoltre, lo spazio extra che viene liberato può essere utilizzato per l'abbellimento del quartiere con opere pubbliche quali parchi, campi da gioco piste ciclabili, ecc

- Buono per l'ambiente:

ridurre l'uso dell'auto significa meno emissioni. La ricerca sugli utenti dell'operatore Cambio a Bruxelles (Taxistop, 2010) ha mostrato che il 18% degli intervistati è sbarazzato dei loro auto dopo l'adesione a Cambio. Inoltre, l'11% degli intervistati hanno risposto che avrebbero sicuramente comprato un'altra auto se non avessero cominciato a servirsi del car-sharing. Infine, l'indagine ha mostrato che gli utenti fanno più uso di altre modalità di trasporto sostenibili dopo l'avvio del car-sharing: il 25% degli intervistati fa maggiore uso di autobus o il tram, il 22% del treno e il 19% va più spesso in bicicletta e il 28% cammina di più. Gli utenti di car-sharing usano più razionalmente le auto disponibili e scelgono più facilmente il mezzo o il sistema di trasporto più adatto.

Il bilancio ecologico è positivo: il 15% del consumo totale di energia (nel ciclo di vita) in una vettura deriva dalla sua produzione, e quindi produrre un minor numero di

auto è un bene per l'ambiente

o Uno studio dell'Agencia Federale Svizzera per l'Energia dimostra che ogni utente attivo del car-sharing ogni anno consente una riduzione di circa 290 kg di CO2

- Il rafforzamento della coesione sociale nei quartieri e nei distretti

Capitolo 2: Le diverse forme di car-sharing

2.1. Car-sharing gestito da parte di operatori (professionisti del car-sharing)

2.1.1. Come funziona?

Il Car-sharing tramite un operatore è un sistema dove un'organizzazione rende disponibile un certo numero di auto, in varie località di un comune, agli iscritti al servizio. Pagando una quota, ogni associato può utilizzare una di queste vetture ogni volta che ne ha bisogno. Il costo dipende principalmente dall'uso - praticamente non ci sono costi fissi - e l'utente non è responsabile per la manutenzione dell'auto, l'assicurazione ed altre questioni amministrative.

Gli utenti scelgono una formula tariffaria in base all' utilizzo previsto. Se vogliono usare l'auto, prenotano in anticipo, per telefono o tramite il modulo di prenotazione online (in entrambi i casi 24 ore su 24 e 7 giorni su 7). All'orario riservato, prendono l'auto nel punto di parcheggio. L'accesso alla vettura è resa possibile per mezzo di una smart card a disposizione di ogni utente. Dopo la corsa, la vettura è di nuovo lasciata nel parcheggio riservato, pronta per l'utente successivo. Alla fine del mese, gli utenti ricevono un conto spese basato sull'utilizzo mensile.

Il car-sharing vuole offrire il concetto di un'auto condivisa da utilizzare da parte di un ampio pubblico come alternativa di alta qualità all'auto privata. Chiunque rinunci ad usare la propria auto, dopo tutto, vuole un'alternativa che sia affidabile e user-friendly ("garanzia di mobilità").

I seguenti criteri sono applicati a livello internazionale per garantire la rilevanza sociale del concetto di car-sharing (ad esempio, Blue Angel Concept in Germania e la definizione tedesca di Car-Sharing):

- Le auto sono parcheggiate nelle immediate vicinanze degli utenti '
- I veicoli sono disponibili giorno e notte

- I costi per i partecipanti dipendono in larga misura dall'utilizzo della vettura (ad eccezione di una quota di ingresso)
- Il sistema è facilmente accessibile e semplice da usare
- Il noleggio a breve termine è possibile
- Le tariffe sono fatte per garantire sia lunghi viaggi così come viaggi brevi, in modo che l'auto privata possa essere completamente sostituita dal servizio Car-Sharing, il che si traduce nell'instaurazione di una relazione a lungo termine tra fornitore e utente
- Cooperazione con i servizi di trasporto pubblico locale
- L'utente può scegliere tra diversi tipi di auto
- La flotta è costituita da veicoli recenti

2.1.2. Operatori in tutto il mondo



Nei Paesi Bassi circa sono operative 7 aziende, tra cui Wheels4all, ConnectCar, Greenwheels e StudentCar. In Germania ci sono 130 diverse aziende. Il più grande operatore in Europa è 'Mobility', che è attiva in Svizzera. Dopo oltre 20 anni l'azienda ha circa 100.000 soci e 3.000 società affiliate. Il più grande operatore mondiale di car-sharing, Zipcar, si trova in America. Zipcar ha oltre 400.000 iscritti, con 9.000 veicoli in più di 4.000 sedi. In Belgio, si trova Cambio, attualmente presente in oltre 20 città e comuni di tutto il paese. Più di 11.000 persone lo utilizzano, sia su base privata che per motivi professionali. Recentemente, nel 2011, un nuovo operatore di car sharing ha iniziato il servizio a Bruxelles sotto il nome di Car Zen. Car Zen offre

20 auto elettriche e 40 punti di scambio (www.zencar.eu).

Per una panoramica sullo sviluppo del Car-Sharing in Europa: vedi il rapporto WP2.

In alcune iniziative lanciate recentemente, come la società car2go (2011: attiva ad Austin-Texas, Ulm ed Amburgo), si può lasciare il veicolo in un punto diverso dal punto di prelievo, ciò in contrasto con il concetto tradizionale. Car2go, inoltre, non fa pagare un costo chilometrico, ma si concentra sulla durata del servizio. Alcuni dubitano fortemente che questa forma di mobilità possa essere chiamato ancora car-sharing, per il pericolo che tratte percorse normalmente in bicicletta o con i mezzi pubblici siano adesso effettuate in auto.

2.2. Car-sharing via gruppi privati di car-sharing

2.2.1. Descrizione generale

Se l'auto condivisa è di proprietà e gestita da privati, si parla di "private car-sharing". La condivisione della macchina avviene su iniziativa di singoli utenti o di gruppi, che stipulano reciprocamente contratti. Questo metodo nasce dall'iniziativa di appassionati ed è anche l'unica possibilità in luoghi dove non esistono sistemi come Cambio. Nelle Fiandre esistono da anni varie piccole iniziative. Nel 2011, il database Autopia è composto da circa 150 privati di car-sharing iniziative. La dimensione varia da due famiglie che condividono un'auto a 30 famiglie con 4 auto in condivisione.

Nota: In Germania - fanno una distinzione in più per questo tipo di car-sharing: car-sharing organizzati da gruppi di volontariato (vedi scheda momo numero 9) e la condivisione di automobili tra vicini (vedi scheda momo numero 10), senza una organizzazione.

2.2.2. Definizione

La definizione di "private car-sharing" è la seguente: un gruppo di famiglie che utilizzano sistematicamente un veicolo di uso comune:

- Famiglie diverse: non sono i familiari (coniugi, genitori e figli) che condividono una macchina, ma parenti, vicini, colleghi, amici, o addirittura estranei che si trovano l'un l'altro attraverso, ad esempio, per le Fiandre, Autopia
- Auto di uso comune: si tratta di un'auto dove le persone sono congiuntamente responsabili
- Sistematicamente: non riguarda le persone che occasionalmente prendono in prestito una macchina, ma un sistema fisso che fornisce un'alternativa per auto di proprietà individuale



2.2.3. Caratteristiche del “private car-sharing”

Il “Private car-sharing” ha le seguenti caratteristiche:

- Autogestione: c'è una distribuzione dei compiti (manutenzione, amministrazione, etc.) la rotazione tra i membri del gruppo. C'è molta consultazione e controllo reciproco, i membri del gruppo lavorano anche sulla base della fiducia reciproca
- Piccola scala: il car-sharing è limitato a livello del gruppo locale di car-sharing. Occasionalmente, possono nascere momenti di cooperazione tra i diversi gruppi
- Plusvalore sociale: il car-sharing implica il contatto sociale tra soci. Poiché la

maggior parte del car-sharing è organizzata a livello di quartiere, ciò contribuisce anche alla coesione sociale all'interno di un quartiere o di un distretto

- Non-profit: i costi reali sono condivisi secondo una tabella prestabilita dei conti. Il sistema è autosufficiente e non produce profitto. Eventuali eccedenze sono utilizzate per condividere i costi comuni per l'auto come manutenzione, assicurazione, ecc

- Adattato alle esigenze: ciascuno dei gruppi di car-sharing sviluppa una formula su misura per le specifiche esigenze dei membri e dei desideri. Nessun prodotto confezionato per il quale si cercano i clienti viene messo sul mercato. Ogni gruppo di car-sharing ha la sua propria attività, che è unica

- Economico: il car sharing privato non richiede grandi investimenti. Non ci sono spese di personale, di centralino telefonico sulle 24 ore, non ci sono sofisticate applicazioni IT per l'accesso alla prenotazione auto, o di contabilità e, in linea di principio, possono essere usate automobili di seconda mano. A seconda della situazione all'interno del gruppo e dei suoi bisogni e desideri, un socio può partecipare in vari modi in un "private car-sharing". Le diverse formule sono trattate più avanti in questa guida.

2.2.4. Fiandre esempio: Autopia, punto di appoggio del "private car-sharing"

Da alcuni anni l'organizzazione non-profit Autopia è un'autorità in termini di supporto e di organizzazione del "private car-sharing". Dalla fondazione alla fine del 2003 l'organizzazione ha sviluppato vari strumenti per il sostegno al "private car-sharing": contratti standard, piani dei conti, calendari per la prenotazione online, ecc. Inoltre, ha negoziato con le compagnie di assicurazione una politica di assistenza tecnica ed una assicurazione su misura per "private auto-sharing".

2.3. Altre forme di car-sharing

2.3.1. Condivisione della flotta di veicoli comunali con i residenti

2.3.1.1. Autonoma gestione delle flotte di veicoli comunali

Molte autorità locali gestiscono la propria flotta di veicoli. Queste vetture sono spesso

utilizzate solo in orario d'ufficio. Un'indagine in un certo numero di comuni ha dimostrato che le vetture sono utilizzate molto poco rispetto alle auto private. Esempio Fiandre: una vettura media fiamminga fa circa 16-17.000 km all'anno, mentre una macchina comunale nei piccoli comuni di solito non fa più di 10 mila km / anno. I costi di una flotta di veicoli comunali, quindi, sono relativamente elevati. Attraverso la condivisione della flotta fuori dell'orario d'ufficio e nei fine settimana con i residenti del comune, questi costi possono essere ridotti.

2.3.1.2. Gestione tramite il fornitore di car-sharing

Anche se scegliamo di avviare un car-sharing tramite un fornitore di car-sharing, possiamo pensare a diverse possibilità di condividere la flotta municipale.

Ci sono due opzioni:

opzione 1: contributo della flotta municipale alla flotta di auto del fornitore di car-sharing. Previa consultazione con il fornitore di car-sharing si devono raggiungere degli accordi relativi alla manutenzione, la pulitura, l'assicurazione dei veicoli e le procedure di rifornimento (vedi esempio di Esslingen/Ostfildern nel fact foglio numero 7).

opzione 2: riduzione (parziale) della flotta municipale e spostamento (parziale) verso la flotta di auto del fornitore di car-sharing. Per quest'ultimo il contributo richiesto da parte del comune/municipio è minimo. Il comune si associa al fornitore di car-sharing e fa uso della sua flotta e dei servizi (vedi foglio numero 4).

2.3 Car-sharing in nuove proprietà immobiliari

I residenti di città e aree densamente popolate entrambe con traffico molto sostenuto, problemi di parcheggio e una buona rete di trasporto pubblico sono un'importante gruppo target per il car-sharing. In altri luoghi con problemi di mobilità meno pressanti dove le persone già possiedono una (seconda) macchina, il passaggio al car-sharing

costituisce spesso una soglia elevata e non è facile modificare i comportamenti abituali.

Oltre al gruppo su-citato, anche i futuri residenti di progetti di nuove costruzioni (su larga scala) formano un'importante gruppo target, a patto che il car-sharing venga integrato in questi progetti fin dall'inizio. Ciò offre molti vantaggi a tutti i partner:

- L'attrazione del progetto accresce i potenziali acquirenti
- I residenti/acquirenti potenziali possono programmare il prodotto di mobilità "car-sharing" nel loro modello di mobilità futuro, il che aumenta la probabilità di un uso adeguato dell(e) macchin(e) condivise.
- Sono necessari meno parcheggi per l(e) second(e) macchine, con conseguenti costi inferiori, una discussione interessante per la struttura che sostiene i costi (società edilizia o municipio/comune).

In una situazione ideale i nuovi "residenti" (individui/società) ricevono, contestualmente alla firma del contratto per l'abitazione, l'opzione di mobilità car-sharing offerta come annesso all'atto d'acquisto.

Esempio: città di Bremen – area Neustadt

Molte città europee hanno già pianificato e realizzato nuovi sviluppi che includono il car-sharing per ridurre il bisogno di spazi e i costi che avrebbero altrimenti dovuto affrontare con l'uso di parcheggi convenzionali – senza per questo limitare le opzioni di mobilità dei residenti.

A Bremen questo principio è stato messo in pratica contestualmente al progetto di sviluppo del Beginenhof, che fu individuato nell'area Bremen Neustadt, con buone connessioni di trasporto pubblico.

Questo sviluppo del 2001 ha una stazione di car-sharing al pian terreno accessibile al pubblico. In cambio, come caso modello, si sono ridotte le esigenze legali per il parcheggio. Non ci sono problemi di parcheggio nei dintorni dovuti a questo nuovo sviluppo e una valutazione scientifica mostra che il servizio di car-sharing viene utilizzato dagli affittuari e che si è ridotto il numero di macchine di privati cittadini. La stazione di car-sharing viene utilizzata anche da altri residenti di questo vicinato ed è vista come un arricchimento dei servizi di mobilità offerti in quest'area.

Esempio: Progetto Fiandre ABC

Nel 2010 4 partner nelle Fiandre (Autopia, Bostoën, Bond Beter Leefmilieu and Cambio) hanno firmato un accordo su un progetto innovativo di car-sharing nelle Fiandre, il progetto ABC. Nei futuri progetti di costruzione realizzati dall'imprenditore edile e promotore Bostoën, una macchina condivisa viene posta nella nuova proprietà immobiliare a beneficio dei residenti di questo vicinato. Quelli che comprano un piccolo pezzo di terra automaticamente diventano co-proprietari della macchina in comune. Il fornitore di car-share Cambio fornisce il computer a bordo e il sistema di prenotazione per la macchina condivisa. Autopia vzw (organizzazione non-profit), il punto di assistenza fiammingo per il car-sharing privato, si occupa di informare i residenti, dirigere le organizzazioni di car-sharing e del follow-up amministrativo durante il primo anno di operazione. Bond Beter Leefmilieu è a capo del coordinamento per l'avvio del progetto.



Proprio come con Cambio, i residenti possono prenotare la macchina per telefono o online. Ogni utente ha un a smart card che da accesso alla macchina. Gli utenti pagano un prezzo fisso per chilometri percorsi e per uso in ore.

Nell'aprile 2011 è partito un primo progetto pilota su una parte assegnata a Bostoën nella municipalità di Eke (Nazareth).

Esempio: abitazioni pilota prive di macchine in Italia

Nel 2011 (da gennaio a giugno) il Ministero italiano dell'Ambiente, in collaborazione con Iniziativa dei Comuni per il Car Sharing (ICS, l'organizzazione ombrello della rete italiana car sharing), Roma Servizi per la Mobilità (l'operatore locale car sharing a Roma) e Rèdais (Servizi integrati avanzati per lo sviluppo dei beni immobili) hanno firmato uno specifico protocollo di accordo e hanno avviato un progetto pilota specifico a Roma. Lo scopo dell'attività era iniziare la prima esperienza di abitazioni senza macchine in Italia. L'edificio selezionato per questo importante progetto pilota è un nuovo edificio completamente eco-amico che ospita più di 100 famiglie, situato al centro di Roma. Il progetto pilota è stato gestito da Roma Servizi per la Mobilità con due macchine ed ha impegnato più di 250 persone.

Grazie al successo ottenuto, il servizio sarà portato avanti da Roma Servizi per la Mobilità e Rèdais.

2.3.3. Car-sharing e società

Oltre alle persone fisiche, anche le società possono rispondere all'offerta dei fornitori di car-sharing. In organizzazioni e società minori il datore di lavoro fa in modo che l'impiegato non debba affrontare trasferte di lavoro con la propria macchina. Gli impiegati non hanno bisogno di avere una macchina a disposizione per viaggi di lavoro.

Per quanto riguarda società e organizzazioni maggiori, introdurre la macchina condivisa, proprio come i comuni, non sostituirebbe la loro flotta, ma la integrerebbe (o la sostituirebbe parzialmente).

In questo modo, si può disporre di macchine seminuove oppure la società può evitare l'acquisto di altri veicoli. La macchina condivisa è introdotta nella società come un veicolo in comune che può essere destinato sia in funzione delle esigenze, che assegnata esclusivamente a questa società per periodi ben definiti.

2.3.4. Car sharing peer-to-peer

Recentemente è nata una nuova forma di car-sharing basata sull'attività di gruppi privati di car sharing e il sistema di fornitura di car sharing. Con questo car sharing

peer-to-peer ogni proprietario può portare il suo veicolo in un sistema car sharing e farlo usare ad altri ad un prezzo di costo concordato (prezzo per distanza e/o prezzo all'ora). Una società o organizzazione funge da intermediario tra i proprietari delle macchine e gli utenti e fornisce un compenso al proprietario del veicolo per l'uso che ne fa un membro del sistema car sharing. Idealmente, ciò è aiutato da un software dedicato installato nelle macchine condivise attraverso il quale si fa l'identificazione utente e il conto.

Alcuni esempi di car sharing peer-to-peer: WhipCar (England), RelayRides, RentMyCar and Spride Share (U.S.A.).

Capitolo 3: fase preliminare: avviare un car sharing.

3.1. Visione Municipale del car-sharing.

Il Car sharing dovrebbe essere parte della politica di mobilità sostenibile globale del Comune. Il Car sharing costituisce anche uno dei componenti di una politica di mobilità sostenibile e può essere considerato il legame tra trasporto pubblico, macchine private e proprietà di macchine private.

Si richiede quindi la stesura di un piano separato di car sharing. Nell'articolo 3.2.3.1. si discute dell'esempio tedesco della città di Bremen. Nel Capitolo 5 ci concentriamo sulla posizione occupata dal car sharing nella politica di (mobilità) globale del comune.

3.1.1. Car sharing per ogni comune

Il car sharing è generalmente accettato come un'opzione di trasporto nelle città maggiori. Nelle città e nei comuni più piccoli, la concentrazione di persone che vogliono organizzare la mobilità senza macchine private è minore che nelle città più grandi. Inoltre, nelle città e nei comuni più piccoli ci sono meno ingorghi stradali e problemi di parcheggio e non è economicamente utile organizzare il car sharing attraverso i fornitori di car sharing.

Una città o un comune non ha bisogno di essere grande per partecipare al car sharing. Ogni città o comune di residenza che può programmare l'uso delle macchine può partecipare al car sharing. Città o comuni hanno molte possibilità di svolgere un ruolo come fautori o promotori del car sharing:

- sia che si tratti di car sharing privato o di car sharing tramite fornitori, l'amministrazione comunale può sempre svolgere un ruolo importante nel sensibilizzare la popolazione.
- Per quanto riguarda il sistema dei fornitori, l'amministrazione comunale può assorbire il rischio economico dell'avviamento dei fornitori di car sharing garantendo un uso minimo dei veicoli di car sharing. Per viaggi di lavoro, lo stesso comune può usare le macchine del fornitore di car sharing.

- Il comune può optare di condividere (parte) della flotta comunale con i residenti (vedi voce 4.3.).
- Per il car sharing privato, l'amministrazione comunale può organizzare sessioni informative.

3.1.2. Indagine nel comune

Per stimare il potenziale di car sharing nel comune, quest'ultimo può organizzare un'indagine tra i residenti. L'indagine fornisce una serie di argomenti tra cui:

- conoscenza di (varie forme) di car sharing
- l'interesse nei sistemi e la volontà di partecipare
- le iniziative esistenti di car sharing nel comune
- i potenziali esistenti per avviare un servizio di car sharing

3.1.3. Includere il car sharing nel programma di politica municipale

Per stabilire il car sharing, è auspicabile includerlo nel programma di politica municipale. Ciò può essere fatto in termini generici in cui il comune si impegna a sviluppare il car sharing sul territorio, ma formulare degli obiettivi sarebbe anche meglio.

Esempio Fiandre: il car sharing è stato incluso esplicitamente nel programma di politica della città di Antwerp: è stabilito che la città promuoverà il car sharing e che l'obiettivo consiste nel creare minimo un punto per salire/o scendere in ogni quartiere della città.

3.1.3.1. Esempio: piano d'azione car sharing della città tedesca di Bremen.

La città tedesca di Bremen, coordinatore del progetto momo europeo, è uno dei pionieri nel campo del car sharing. Bremen ha più di 6.000 car sharer (popolazione intorno ai 550.000 abitanti, info primavera 2011). Questo numero di car sharer ha provocato la scomparsa di circa 1.500 macchine private nella città. Per dare un'idea del risparmio: la città ha calcolato che depositare 1.500 macchine in un parcheggio sotterraneo comporterebbe un costo da 20 a 40 milioni di euro.

Nel 2009 il consiglio municipale ha approvato l'implementazione del "piano d'azione car sharing" che ha l'ambizione di raggiungere 20.000 residenti car sharing entro il 2020.

A questo scopo, la città sta prendendo diverse misure tra cui:

- sviluppo di una rete di punti per salire/o scendere
- integrazione del car sharing nel trasporto pubblico
- integrazione del car sharing in nuovi progetti di sviluppo urbano e aree densamente popolate con problemi di parcheggio.
- incoraggiare l'uso di car sharing da parte delle società
- usare le macchine condivise per viaggi di lavoro per gli impiegati comunali
- aumentare la consapevolezza per il car sharing per specifici gruppi target

Il piano d'azione completo si può trovare nell'Annesso.

3.1.3.2. Il programma di aiuto italiano

All'interno dell'Europa, il car sharing gode del più completo aiuto statale in Italia. A causa di problemi ambientali persistenti nelle grandi città italiane, già nel 1998 sono stati approvati programmi nazionali per lo sviluppo di servizi di mobilità ambientalmente-amici nelle città, incluso il car sharing. Il programma – e quindi il supporto nazionale per il car sharing – ha come responsabile il Ministero dell'Ambiente italiano. Il primo risultato concreto è stato la creazione del punto di coordinamento nazionale Iniziativa Car Sharing (ICS). L'intenzione di ICS era sia di proseguire lo sviluppo dei servizi di car sharing nelle città italiane, sia di assicurare che un sistema di tecnologia unificato e un servizio siano resi disponibili a tutta la nazione, assicurando in questo modo l'interoperabilità dei vari servizi nelle città e regioni.

Nella fase di avvio di ogni servizio di car sharing individuale - generalmente organizzato dalle autorità locali, talvolta in collaborazione con l'operatore del trasporto locale – ICS si è assunto fino al 50% del costo di investimento. Fino ad ora, il Ministero dell'Ambiente italiano ha investito circa 9 milioni di euro nello sviluppo del car sharing. Questo aiuto statale per lo sviluppo del car sharing in Italia ha significato:

un aiuto formale coerente per il car sharing viene dato attraverso le amministrazioni cittadine e le province.

Si assicura un'integrazione di car sharing con il trasporto pubblico

Tutti i servizi car sharing che sono supportati da ICS funzionano usando la stessa tecnologia di sistema car sharing.

Il car sharing a livello nazionale è politicamente sostenuto come un mezzo per ridurre i danni ambientali nelle città.

Capitolo 4: lanciare e sostenere un servizio di car-sharing

4.1 Car sharing con operatori private e gruppi organizzati

Una municipalità può prendere in considerazione il supporto ad un operatore di car-sharing che desidera offrire tale servizio ai residenti. È importante che il Consiglio consideri se l'operatore soddisfa i criteri per il car sharing (vedi articolo 2.1.1.).

Questo supporto può essere dato nelle seguenti forme:

- Includere il car-sharing nel programma politico-amministrativo:

coloro che condividono una macchina ben presto notare l'impatto che essa ha in diversi settori: risparmi economico rispetto all'uso dell'auto privata, maggior uso dei mezzi pubblici e della bicicletta, rafforzamento della coesione sociale, ecc. Il car-sharing diventa pertanto uno dei diversi elementi della politica locale, e di conseguenza il sostegno che esso riceve nell'ambito del consiglio comunale può aumentare. Quanto maggiore è il supporto all'interno della politica, tanto maggiore è il potenziale per ottenere che il car-sharing decolli. Ecco perché è di fondamentale importanza che la decisione di sostenere privati car-sharing sia incorporata nella politica locale attraverso, ad esempio, una decisione presa a livello del Sindaco e degli Assessori

- Promozione dell'immagine:

sostenendo l'iniziativa come ente locale, il comune vuole contribuire a migliorare l'immagine del car-sharing ed a rendere i consumatori consapevoli della rilevanza sociale del concetto.

- Realizzare i parcheggi di scambio (nei paesi in cui i comuni sono responsabili della politica dei parcheggi):

è fondamentale per il funzionamento di una organizzazione car-sharing mettere a disposizione dei punti di scambio delle autovetture. Dopo tutto, a differenza dei gruppi privati di car-sharing, qui parliamo di un gruppo di utenti più ampio che non si

conoscono necessariamente gli uni con gli altri. Il concetto del car-sharing è stato sviluppato in modo tale che gli utenti non siano reciprocamente dipendenti l'uno dall'altro nell'utilizzo dell'auto. Ciò significa che l'utente deve sapere dove prendere e lasciare l'auto. Le vetture condividono il parcheggio che il Comune può mettere a disposizione. Il comune è anche responsabile per l'organizzazione e il mantenimento di questi parcheggi in modo che siano riconoscibili come punti di car-sharing e protetti dal parcheggio abusivo.

- Sostegno e promozione a livello informativo:

il comune sostiene lo start-up dell'iniziativa attraverso articoli sul suo foglio informativo e sul suo sito web. Il comune è anche pioniere nella promozione del car-sharing tra il proprio personale attraverso le circolari, la posta elettronica, con manifesti nei dipartimenti, corsi di formazione per i dipendenti, ecc

Altre idee originali:

per quanto concerne la promozione, la città di Brema ha progettato una serie di cartoline, abbiamo alcuni esempi di seguito. I materiali sono stati distribuiti anche nelle scuole.



Per i più piccoli è stato fatto un libro illustrato per bambini sul car-sharing organizzazione di "car-sharing party": nel 2010 Autopia e Bond Beter Leefmilieu (Federazione per un ambiente migliore) hanno lanciato un nuovo concetto per promuovere il car-sharing: "car-sharing party". L'idea è semplice. Un gruppo di vicini di casa interessati, di amici o una famiglia invitano un car-sharing master - in analogia con le riunioni organizzate da Tupperware - per spiegare di car-sharing in un salotto. Particolare attenzione viene data all'avvio di un gruppo privato di car-

sharing: uno dei presenti condividerà la sua auto con gli altri. I promotori di car-sharing hanno seguito un corso di formazione specifica presso Autopia e sono esperti nel campo. Ogni organizzatore di un “car-sharing party” riceve un pacchetto di informazioni sulle attività private di car-sharing. Questa metodologia ha goduto di grande successo immediato e fin dall'inizio è stato un stayer nella fornitura di Autopia. Dopo la festa, in effetti, si è stabilito nel 70% dei casi un gruppo privato di car-sharing. Una delle spiegazioni è senza dubbio il legame di fiducia che già esiste tra i partecipanti di un “car-sharing party”.

- **Manutenzione dei veicoli:** a seconda degli accordi stipulati, può essere deciso con una consultazione che il comune abbia la responsabilità di garantire la pulizia delle vetture. Infatti, la mancanza di personale locale rende meno probabile che un operatore di car-sharing assuma questo compito. L'operatore di car-sharing è invece responsabile della manutenzione delle vetture.

- **Sessioni informative:** è possibile che un dipendente del comune possa fungere da referente locale con il compito di gestione delle sessioni informative per i nuovi utenti.

- **Sostegno finanziario / partecipazione del personale:** a seconda degli accordi stipulati, al comune può essere richiesto di garantire economicamente l'operazione. Ciò implica che, nel caso in cui i veicoli non siano sufficientemente utilizzati, il comune garantisce un fatturato minimo e finanzia eventuali carenze. Questo dipende dal contesto dell'operazione (l'operatore di car-sharing riceve, ad esempio, il sostegno finanziario delle autorità regionali)

Al fine di svolgere un ruolo pionieristico e stimolare l'uso delle auto, lo stesso comune può far partecipare all'iniziativa una parte dei suoi dipendenti comunali. Utilizzando i propri servizi il comune può (in parte) provvedere al recupero dei costi eventualmente derivanti dalla garanzia del fatturato minimo garantito. Inoltre, un certo risparmio può essere fatto con l'acquisto collettivo dei veicoli .

- **Il comune porta il car-sharing sulla scena di strada, attraverso:**

- pannelli-messaggio nei parcheggi

- campagne promozionali, per esempio per ogni auto in più è piantato un albero o realizzata una rastrelliera per biciclette
- estensione degli spazi di parcheggio auto riservato al car-sharing
- area di progetto pilota dove diverse famiglie organizzano un car-sharing privato. Gli spazi che così si liberano diventano un parco giochi..

Coinvolgere i partner interessati e la locale società civile:

- gli utenti: la base per il car-sharing si allarga attraverso il coinvolgimento di gruppi privati già esistenti di car-sharing o di gruppi di auto-candidati all'organizzazione o promozione dello stesso,. La storia diventa più palpabile quando i proprietari di auto esistenti sono autorizzati a parlare.
- organizzazioni locali, comitati di quartiere, i residenti 'o le associazioni ambientaliste locali hanno una propria rete cui si può accedere per la promozione e sensibilizzazione. Molte organizzazioni dedicano attenzione al traffico ed alla vivibilità del quartiere e sono ricettivi ad iniziative come il car-sharing.
- aziende, organizzazioni, scuole, università: molte persone vivono ad una distanza percorribile a piedi o in bicicletta dal loro lavoro ma vanno al lavoro in auto, o hanno una macchina parcheggiata davanti alla loro casa. Queste aziende o le organizzazioni sono spesso ricettive all'idea di promuovere il car-sharing tra i propri dipendenti o di utilizzarlo per la pianificazione dei trasporti aziendali.
- altri organismi pubblici: in alcuni casi le autorità provinciali possono fornire un sostegno finanziario per progetti specifici. Per i comuni minori, può essere interessante unire le forze e di iniziare una campagna insieme.

- Car-sharing privato: il comune fornisce prestazioni in natura per i partecipanti:

- carta di residenza valida in tutto il territorio comunale
- vantaggi fiscali sulle tasse comunali
- le famiglie aderenti ricevono un pass gratuito o a costo ridotto per il trasporto pubblico, pagato dal comune

Tutte le forme di aiuto previste possono essere applicate sia per il car-sharing autorganizzato che agli operatori di car-sharing. Una città o comune può, naturalmente, scegliere di combinare e sostenere entrambi i sistemi.

4.2. Buone pratiche

(Fonte: le schede momo car-sharing)

Italia - supporto degli enti locali nelle città italiane

In Italia, molte comunità e regioni hanno partecipato all'avvio delle loro organizzazioni regionali di Car-Sharing. Questo è stato promosso da Iniziativa Car Sharing, punto di coordinamento nazionale per lo sviluppo del Car-Sharing, e il sostegno del Ministero dell'Ambiente italiano. In diverse città, le comunità sono direttamente coinvolte nell'organizzazione regionale di Car-Sharing. Il sostegno politico si è tradotto nel trattamento preferenziale dato al Car-Sharing in molte città italiane:

- libero accesso alle zone ad emissioni ridotte nei centri urbani - stabilito a causa della scarsa qualità dell'aria. Il traffico automobilistico regolare è consentito solo entro certi limiti di tempo.
- i veicoli in car-sharing possono utilizzare corsie riservate, portandoli più facilmente attraverso le aree peggio congestionate della città.
- possono parcheggiare gratuitamente nelle "zone blu" del centro cittadino.

Esempi di tale sostegno politico attraverso la politica dei trasporti locali si trovano a Torino, Venezia, Bologna, Rimini e Modena. Inoltre, le amministrazioni comunali di molte città italiane usano il Car-Sharing per i viaggi d'affari dei propri dipendenti '.

La città di Münster in Germania

Dal 2002, la città ha lavorato con gli operatori di Car-Sharing fornitore, Stadtteilauto CarSharing Münster GmbH. In quell'anno, una grande stazione Car-Sharing è stata realizzata in City House 3, dove sono concentrati molti degli uffici tecnici del Comune. I 13 veicoli in car-sharing sono a disposizione ad uso esclusivo dei lavoratori del Comune nei giorni feriali dalle 8 alle 16, dopo di che diventano parte della flotta pubblica di Car-Sharing. Dal 2004, un accordo simile esiste anche in City House 2. In un processo parallelo, sono state introdotte restrizioni al parcheggio degli impiegati sulla proprietà comunale ed è stato drasticamente ridotto il permesso di utilizzare veicoli personali per scopi commerciali. Come risultato di queste misure, il comune di Münster ha risparmiato circa 370.000 € all'anno in costi di trasporto.

Pianificazione del Car-Sharing a livello comunale - esempio: Brema, Germania

Nel 2009, il consiglio comunale ha approvato l'attuazione del " piano d'azione car-sharing " che ha l'ambizione di raggiungere il numero di 20.000 utenti tra i residenti entro il 2020. A tal fine, la città sta adottando misure diverse. Il piano d'azione completo, si può trovare in allegato.

Fiandre: diversi esempi di sostegno da parte delle città

Nelle Fiandre, la maggior parte delle città con un operatore di car-sharing fornisce loro un sostegno organizzando e mantenendo riservati posti auto, offrendo schede di parcheggio gratuito, comunicando l'iniziativa agli abitanti, ..

Nelle città di Leuven, Mechelen e Anversa, utenti privati di car-sharing possono richiedere la residenza al fine di avere un parcheggio gratuito. Lovanio e Bierbeek versano la quota associativa ad Autopia per il car-sharing privato. Sint-Niklaas offre un pranzo a mezzogiorno per il personale e lo staff, nel corso del quale Autopia spiega il concetto di car-sharing privato.



4.3. Condivisione della flotta comunale con i residenti

4.3.1. Gestione autonoma del parco di veicoli del comune

Ci sono molte autorità locali che possiedono e gestiscono la loro flotta. Questi veicoli sono spesso utilizzati solo in orario d'ufficio. Mezzi comunali di proprietà sono relativamente costosi in quanto di solito meno utilizzati rispetto ad una vettura media. La condivisione di queste auto con i residenti è una soluzione di operare in modo da risparmiare denaro per promuovere la mobilità sostenibile nel comune.

4.3.1.1. Compiti ed aspettative dei comuni

Per condividere un'auto di servizio con i residenti, è importante che tutti gli uffici comunali siano a conoscenza di questa iniziativa. Tuttavia, sarebbe meglio nominare un dipartimento comunale che assuma un ruolo di coordinamento. Soprattutto nella fase di promozione vari altri reparti possono prestare la loro assistenza.

In collaborazione con il comune, Autopia (nelle Fiandre) offre un contratto e regolamenti adattati al comune. Autopia si occupa anche degli strumenti di sostegno necessari, come un sistema di prenotazione on-line, piani dei conti, polizza assicurativa, ecc. Su richiesta del comune, Autopia può anche occuparsi di tutto.

Una volta che i contratti ed i regolamenti sono a punto, il comune dovrà promuovere la sua iniziativa attraverso tutti i canali possibili. I residenti interessati possono registrarsi negli uffici comunali: pagano un deposito, compilano un modulo di registrazione e forniscono una copia della loro patente.

4.3.1.2. Misure di accompagnamento

- Avere il contratto ed i regolamenti approvati
- scegliere un punto di parcheggio ben visibile in modo che il car-sharing sia presente sulla scena urbana
- Coinvolgere le scuole nella comunicazione: dare ad ogni allievo una lettera ai genitori in cui si annuncia l'iniziativa del Comune
- Indire una conferenza stampa per diffondere l'iniziativa, per esempio, al primo utilizzo della vettura, alla prima registrazione, o lasciare che il sindaco faccia il primo giro su una delle vetture.

Da ottobre 2010, il comune di Schelle nelle Fiandre ha condiviso uno dei suoi tre veicoli fuori dell'orario di ufficio e durante il fine settimana.

4.3.2. Gestione da parte di un operatore di car-sharing

4.3.2.1. Descrizione

Opzione 1 – Utilizzo (parziale) della flotta comunale nella flotta dell'operatore

La flotta comunale è spesso caratterizzata come una flotta con un chilometraggio relativamente basso, ma soprattutto è una flotta che viene utilizzato solo durante la settimana e le ore d'ufficio. La sera, di notte e nei fine settimana i veicoli per lo più rimangono fermi nel parcheggio comunale. Una possibilità è quello di mettere i veicoli a disposizione dei residenti del comune, inserendoli nel sistema di prenotazione dell'operatore.

Vantaggi:

- Il recupero parziale dei costi sostenuti
- Veicoli, acquistati con fondi pubblici, sono in parte messi a disposizione di nuovo per i residenti
- Attraverso l'integrazione nel sistema di prenotazione dell'operatore, l'intero processo (dalla prenotazione alla fatturazione) può essere eseguito automaticamente senza alcun intervento da parte del personale del comune o delle risorse
- Attraverso l'integrazione nel sistema di prenotazione dell'operatore di car-sharing, la flotta comunale può essere facilmente utilizzata per un servizio di condivisione delle auto tra i dipendenti durante la settimana
- quando ci saranno in servizio i veicoli elettrici, il comune potrà contare su strumenti di prenotazione appositamente sviluppati, necessari per usare queste vetture come veicoli condivisi (gestione della batteria, etc)

Svantaggi:

- L'utilizzo condiviso tra il Comune e l'operatore significa che devono essere emesse disposizioni specifiche per questioni pratiche come l'assicurazione dei veicoli, manutenzione, ecc In breve, una serie di 'problemi' pratici che devono essere chiariti al fine di essere in grado di offrire sia alla città e all'operatore di car-sharing una qualità accettabile del servizio.

Opzione 2 Riduzione (parziale) della flotta comunale e (parziale) passaggio alla flotta dell'operatore di car-sharing

Gli svantaggi indicati per l'opzione 1 fanno sì che sia spesso scelta questa seconda opzione: il comune riduce la sua flotta e attiva per una parte dei suoi viaggi di lavoro una flotta gestita da un operatore di car-sharing .

Come in opzione 1, può essere vantaggiosa per il comune ed inoltre questa soluzione ha l'ulteriore vantaggio che il comune può gestire completamente in outsourcing la gestione e la manutenzione di questi veicoli. Un vantaggio in più: a differenza del parco comunale dove i veicoli sono guidati relativamente di rado e che non sono sostituiti spesso, una vettura in condivisione ha un chilometraggio annuo relativamente alto, ed ecco perché può essere sostituita in età relativamente giovane (generalmente dopo 4 anni al massimo). Ciò significa che il comune ha auto fresche

con basse emissioni e alta valenza ambientale.

4.3.2.2. Esempi di condivisione della flotta comunale con Cambio Fiandre

Per quanto riguarda l'opzione 1 (contributo del parco comunale alla flotta dell'operatore di car-sharing), non ci sono noti esempi operativi oggi. Tuttavia, questa possibilità è stata lanciata in un certo numero di città da Cambio, in particolare nel quadro di un possibile acquisto di veicoli elettrici da parte del comune. Inoltre, la città di Anversa può essere citata come esempio per quanto riguarda il livello decisionale politico. Nella ricerca di un fornitore per la flotta di veicoli del comune, il consiglio comunale ha esplicitamente espresso il desiderio di rendere questi veicoli accessibili agli utenti Cambio al di fuori dell'orario di ufficio. Concretamente si tratta di un impegno a lungo termine per integrare 40 veicoli della flotta cittadina nella flotta Cambio. Questa decisione non ha portato a realizzazioni concrete. Tuttavia, attualmente, in opzione 2, è in corso di esame la possibilità di aprire un punto di parcheggio Cambio all'interno del parcheggio della nuova sede del consiglio (chiamato 'Den Campana'). Questo potrebbe portare, in una fase successiva, all'integrazione di parte della flotta comunale attuale città nella flotta Cambio.

L'opzione 2 è stata molto spesso applicata in passato. Nelle Fiandre, Anversa è stata una città pioniera in questo senso, anche Ostenda, Turnhout e Lier servono come un buon esempio.

Anversa: un esempio misurato e valutato positivamente

Per due anni la città di Anversa ha valutato il sistema Cambio nella sua sede in via Desguinlei 33. Vari dipartimenti hanno avuto accesso al sistema Cambio. A tal fine, un punto di scambio è stato costituito nel parcheggio di un edificio per uffici.

L'esperienza è stata seguita dal centro di prova veicoli della città.

In consultazione con il centro del veicolo, il parco veicoli è stato poi parzialmente ridotto. In conclusione, dopo 2 anni, la cooperazione non è stata valutata positivamente solo in termini qualitativi, ma anche economicamente vantaggiosa.

L'uso di Cambio non solo ha risparmiato soldi della città, ma l'ha esonerata anche dalla manutenzione, pulizia, ecc dei veicoli. Sulla base di questi risultati, si è deciso

di riprendere la collaborazione con Cambio, ora che tutti i dipartimenti della città sono stati concentrati in una diversa collocazione.

Capitolo 5: Misure di accompagnamento

5.1. Car-sharing come parte della politica di mobilità

Il Car-sharing dovrebbe esser visto come una delle componenti di una politica globale del comune per una mobilità sostenibile e può essere considerato come l'anello "mancante" tra trasporto pubblico e proprietà privata dell'auto.

Ciò è particolarmente vero in un contesto dove la sfida principale che i comuni si trovano ad affrontare è quella di ridurre il numero delle auto private e di conseguenza realizzare una politica globale di mobilità che renda possibile vivere e muoversi in città senza la necessità di possedere una macchina.

Ma oltre che nella politica della mobilità del comune, il car-sharing è un componente importante in numerose altre aree. Il car-sharing è infatti uno dei punti qualificanti della **politica dei parcheggi** del comune. Nel Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (Guida alla Politica del Parcheggio Sostenibile) emesso dal governo fiammingo nel 2007 può essere trovato il seguente brano: "Il principio del car-sharing con il quale diversi utenti condividono una vettura, su iniziativa privata o attraverso un car-sharing aziendale (come ad esempio Cambio) gode sempre più successo, e dovrebbe certamente essere sostenuto attraverso una politica dei parcheggi. Il fatto è che attraverso sistemi di car-sharing, la proprietà auto può diminuire e successivamente, nel lungo periodo, un parcheggio può essere abolito ed utilizzato per altri scopi . "

Nel **campo dell'ambiente e dell'energia**, il car-sharing contribuisce ad un uso più razionale delle automobili, con meno chilometraggio e quindi una riduzione delle emissioni nocive dei veicoli (riduzione di CO₂, particolato). Uno studio dell'Agenzia Federale Svizzera dell'Energia dimostra che per ogni utente attivo del car-sharing ogni anno si producono circa 290 kg di CO₂ in meno.

Il Car-sharing offre anche nuove opportunità per la programmazione del traffico nei progetti di nuove abitazioni e nel campo della pianificazione ambientale. Dando al car-sharing un posto di rilievo, sono necessari meno posti auto e può essere liberato molto spazio per altri scopi.

Il Car-sharing può essere incluso anche nella politica di gestione della mobilità interna del comune il cui personale usa auto in condivisione per i viaggi di lavoro.

Il cosiddetto “Neighbourhood-oriented” ed il “private car-sharing” sono iniziative che rafforzano il tessuto sociale. Stipulando accordi di mutua gestione dell’auto, i contatti sociali nel quartiere sono rafforzati ed i partecipanti costruiscono un sistema di responsabilità collettiva.

Infine, nel campo dell'**economia**, il comune può proporre a commercianti ed aziende di utilizzare le auto condivise nel comune. I commercianti locali possono anche incrementare il loro giro di affari se più clienti usano il car-sharing, dal momento che per brevi distanze è più conveniente muoversi a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici, usando l'auto condivisa per gli altri spostamenti .

5.2. Esempio: Car-sharing e politica dei parcheggi nelle Fiandre

Una politica dei parcheggi che sia sostenibile tende a ridurre l'uso indesiderato dell’auto e porta ad un accesso selettivo (a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici) dei centri urbani. Una politica dei parcheggi sostenibile è un obiettivo esplicito nella nuova politica della mobilità dell’ alleanza di governo nelle Fiandre. Il comune ha la piena responsabilità per quanto riguarda politica dei parcheggi. Nel cuore del dibattito sulla responsabilità, la politica dei parcheggi è stata descritta come una responsabilità primaria del comune. Questa politica è parte del piano della mobilità comunale e si inserisce in una visione ambientalista, così pure, ad un livello politico più alto, nella visione della mobilità..

In tema di politica dei parcheggi sostenibile, il Car-sharing ha un posto di rilievo.

Infatti, attraverso i sistemi di car-sharing la proprietà auto può diminuire, e, nel lungo periodo, viene liberato e utilizzato per altri scopi lo spazio destinato a parcheggio.

Nel capitolo 4 è stato evidenziato che un comune può stimolare il car-sharing, fornendo parcheggi speciali per le auto condivise. Questi posti speciali sono indicati con una segnaletica apposita, che richiama il 'car sharing'. Questo simbolo indica che il parcheggio è riservato per i veicoli in cui viene messo il contrassegno di parcheggio per il car-sharing sul lato interno del parabrezza (o, se non del parabrezza, sulla parte anteriore del veicolo).

Il “parking card for car-sharing” è un contrassegno di parcheggio comunale, specifico per il car-sharing (Decreto reale, 1 Dicembre 1975, art. 2,51-2,53, DM, 9 gennaio 2007, concernente la scheda parcheggio comunale). Il contrassegno di parcheggio per il car-sharing può riguardare solo da i veicoli che vengono utilizzati per il car-sharing attraverso la mediazione di una associazione per il car-sharing, o ai veicoli che vengono messi a disposizione da un'associazione di car-sharing a molti dei suoi membri.



Inoltre, posti auto specifici possono essere riservati al car-sharing da aziende che utilizzano segni specifici e marcature per questo scopo. Infine, il comune può

decidere di autorizzare il parcheggio gratuito in tutto il territorio comunale per le vetture dell'operatore di car-sharing, offrendo un contrassegno di parcheggio per il veicolo nelle aree di parcheggio della città.

La stessa misura favorevole può essere concessa, attraverso un contrassegno di parcheggio, anche a chi è membro di un gruppo "private car sharing". Oltre al dispositivo giuridico, i luoghi di sosta riservati hanno anche un effetto sulla promozione del car-sharing in città o nel comune e servono ad attrarre nuovi utenti.

5.3. Car-sharing e la politica dei parcheggi nel (nuovo) le aree da sviluppare

Per determinare il numero di posti auto e le esigenze di parcheggio di un quartiere si guarda solitamente al livello di motorizzazione delle famiglie. I Comuni possono elaborare standard di parcheggio locale per determinare qual'è la domanda di parcheggio prevedibile, ad esempio, nelle nuove aree residenziali.

La scelta tra standard ridotti o più ampi dipende dall'effetto che si vuole raggiungere. Quando si sceglie uno standard di parcheggio ridotto- il che significa che c'è un basso numero di posti auto per unità abitativa, il comune intende contrastare un uso indesiderabile dell'auto e devono essere disponibili delle alternative.

I comuni che impongono standard di parcheggio di solito optano per standard minimi. Dal punto di vista di una politica dei parcheggi sostenibile, è una scelta migliore imporre standard più alti.

Una macchina condivisa sostituisce almeno 4-8 auto private e quindi deve essere previsto un minor numero di posti auto nelle zone residenziali. Lo standard di parcheggio può essere ridotto nei seguenti casi:

- quando ne è responsabile il Comune: il comune dovrebbe fornire un minor numero di posti auto, per scoraggiare l'uso dell'auto
- quando ne sono responsabili gli imprenditori edili: nel caso possano essere convinti dal comune a collaborare con gli operatori di car-sharing per avviare questo servizio, in cambio possono ottenere che gli sia imposto uno standard di parcheggio inferiore, il che per loro significa un risparmio.

Fonti

Publicazioni:

- Vereniging voor gedeeld autogebruik, www.autodate.nl
- Autopia vzw, 'Autodelen, een handleiding voor doe-het-zelvers', 2005, 56 p.
- Vlaamse overheid departement Mobiliteit en Openbare werken, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (2007), 'Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid', 307 p.
- Vlaamse overheid, 'Onderzoek verplaatsingsgedrag 4 Vlaanderen', 2008-2009
- Freie Hansestadt Bremen, 'Action plan Car-sharing for Bremen', 2010
- MoMo-project team, 'Annex I Description of the Action' – IEE MoMo-project, 65 p., 2008
- Autopia vzw, 'Praktijkboek voor lokale overheden: "Autodelen in beweging zetten"', 37 p.
- Momo fact sheets
- Momo WP2 report

Websites:

- Cambio, www.cambio.be
- Autopia, www.autodelen.net
- Bond Beter Leefmilieu, www.bondbeterleefmilieu.be
- Iniziativa Car Sharing, www.icscarsharing.it
- Europese project 'More options for energy efficient mobility through car-sharing', www.momo-cs.eu
- Bundesverband car-sharing Duitsland, www.carsharing.de
- Mobility Zwitserland, www.mobility.ch
- Zipcar Amerika, www.zipcar.com
- www.autodelen.net
- Car2go, www.car2go.com
- Vlaamse overheid, www.mobiliteitsplanvlaanderen.be
- Zencar, www.zencar.eu

Annex 'Piano d'azione "Car-Sharing per Brema'

1. Premesse

La città di Brema nei "Principi per lo sviluppo urbano" ¹, ha fissato l'obiettivo di essere un territorio attraente e economicamente competitivo e di offrire vivaci quartieri con un alto livello di qualità della vita urbana. Per raggiungere questo obiettivo, la strada, come spazio pubblico, deve soddisfare sia il trasporto che funzioni ecologiche e sociali – le quali spesso sono in concorrenza tra loro essendo lo spazio molto limitato. Brema ha un interesse vitale per un uso molto efficiente dello spazio pubblico. Oltre alla rete, già ben sviluppata di linee di autobus, tram e bicicletta, una fitta rete di percorsi pedonali e buoni collegamenti interregionali, Brema ha anche un focus sul servizio di Car-Sharing.

Nei "Principi per lo sviluppo urbano" Brema mette il Car-Sharing come riferimento centrale per i trasporti, ambiente e stile di vita urbano. Per l'anno 2020, almeno 20.000 auto ripartito per Clienti dovrà essere raggiunto - il che significa quasi quadruplicare l'attuale numero di circa 5.100. Questo obiettivo sembra ambizioso, ma è realistico rispetto alla Città di Zurigo, che oggi conta una popolazione di circa 380.000 e oltre 16.000 clienti di Car-Sharing

Il Car-Sharing, al servizio di una gestione efficiente per le famiglie, è anche partecipe alla gestione ottimizzata delle flotte per le aziende ed amministrazioni pubbliche.

Le attività già svolte nel settore del Car-Sharing hanno contribuito ad ottenere per Brema alcuni finanziamenti esterni per progetti nel settore più ampio nella gestione della mobilità. Inoltre, Car-Sharing è stata la chiave di svolta per la selezione di Brema come espositore al World 2010 Esposizione di Shanghai, il cui tema è 'città migliore, vita migliore'. Con il tema del Car-Sharing, Brema è stata selezionata in un concorso internazionale come una delle tre prime città nel settore dei trasporti per il 'Best Practice Area Urbana'. Car-Sharing ha un potenziale per essere un elemento importante nella soluzione dei problemi di trasporto nelle megalopoli densamente costruite in Asia e America Latina. A livello internazionale, lo sviluppo del Car-Sharing è spesso associato a Brema e al suo operatore Cambio di Car-Sharing. Con il progetto europeo in corso "MOMO Car-Sharing" ("più opzioni per la mobilità ad alta efficienza energetica attraverso il Car-Sharing"), ² coordinato dal Comune di Brema, offre un buon quadro per le attività di accompagnamento.

Con queste premesse, il supporto per lo sviluppo del Car-Sharing a Brema sarà intensificato nel corso dell'anno per EXPO 2010.

2. Attraverso il car-sharing si migliora l'ambiente

Le grandi città, in tutto il mondo, soffrono sotto la domanda enorme di spazio per le automobili. E non è solo spostando il traffico che si risolve il problema; nelle aree urbane il parcheggio è un problema ancora maggiore.

Condividendo una flotta di circa 130 automobili, più di 5.100 utenti del servizio Car-Sharing³ a Brema hanno rimosso circa 1.000 automobili dalle strade. Per ottenere lo stesso impatto su strada e spazi pubblici dovrebbero essere investiti circa 12-25.000.000 Euro in parcheggi sotterranei o garage.

Oltre ad alleviare spazio pubblico, l'aspetto più importante dal punto di vista della città, il Car-Sharing sostiene politiche di aria pulita, riduzione del rumore e protezione del clima.

Con il Car-Sharing, sono disponibili auto di diverse dimensioni, per soddisfare le esigenze specifiche di ogni viaggio. Auto più piccole (con minori consumi) costano meno di auto più grandi, e se dotati di un incentivo nella selezione di un'auto: un'auto piccola per un viaggio

nella regione, una flotta di auto grandi per un viaggio di famiglia o per il trasporto di oggetti ingombranti.

L'età media dei veicoli del Car-Sharing è inoltre molto inferiore a quello delle auto private in Germania, il che significa che il potenziale di rilievo ambientale è più alto grazie alla riduzione delle emissioni e livelli di rumorosità delle auto più nuove. Per esempio, le emissioni totali di CO₂ di un automobilista tedesco Car-Sharing sono circa il 16% inferiori a quelli di tutti i nuovi registrati di auto tedesche cars4. Nel 2007, la flotta dell'operatore Cambio di Car-Sharing in servizio a Brema aveva una media emissioni di 129 g di CO₂/km - rispetto alla media di 169 g CO₂/km di auto private in Germania. L'ultimo modello dell'operatore cambio (Ford Fiesta EConetic) emette solo 98 g di CO₂/km.

Inoltre gli utenti Car-Sharing sono più razionali nei loro modi di trasporto, guidano meno e usano più il trasporto pubblico o la moto, dove si trova un'interessante rete di trasporto pubblico usano di più l'auto-Condivisa, o anche si muovono a piedi o in bicicletta. Un sondaggio del Agenzia federale svizzera per Energy5 indica che ogni utente attivo Car-Sharing salva circa 290 kg di emissioni di CO₂ all'anno.

Oltre a operatori del trasporto pubblico, anche i rivenditori locali possono beneficiare del Car-Sharing. Gli utenti Car-Sharing sono molto più consapevoli dei costi reali di ogni viaggio rispetto all'auto di proprietà e quindi valuta se fare la spesa nelle vicinanze o in un centro commerciale in periferia.

3. Criteri di base e definizioni

Anche se esiste in Germania dal 1989, non c'è ancora una definizione legale di Car-Sharing. Al fine di dare un termine neutrale di garanzia di qualità comune per tutti gli enti di trasporto quando si riferisce al Car-Sharing, Brema ha iniziato un processo di certificazione con una Etichetta Ambientale "Blue Angel" ⁶ nel quadro del Comitato permanente dei Ministri Environment⁷.

Dal 1999, il marchio ambientale ufficiale ha definito il Car-Sharing nella categoria "molto ecologico"

Questi i criteri ufficiali di base:

- Il Car-Sharing è una offerta pubblica basato sul mercato (cioè "auto in comunità" non privata)
- Facilità di accesso alle auto (come requisito per essere una vera alternativa alla mobilità privata)
- Il Car-Sharing basato sull'utilizzo di fatturazione in base al chilometraggio e al tempo di utilizzo (come incentivo a utilizzare meno l'automobile di proprietà)
- Deve basarsi sui requisiti per l'efficienza del carburante (e quindi delle emissioni di CO₂), delle norme di emissione Euro e livelli di emissione sonora del parco veicoli (per garantire un elevato standard ambientale).

L'agenzia RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung che etichetta la concessione, verifica la conformità a tali requisiti, come fa con tutti i "Blue Angel" eco certificati.

Nello sviluppo dell'intermodale su strada, le stazioni Car-Sharing ("mobil.punkt"), sono utilizzati per definire i requisiti di qualità e consentire all'operatore Car-Sharing di utilizzare lo spazio pubblico "strada".

Tutti i potenziali operatori di Car-Sharing a Brema saranno affrontati con le stesse esigenze standard di qualità, garantendo benefici per la popolazione.

4. Elementi a supporto del Car-Sharing a Bremen

4.1 Integrazione con il trasporto pubblico

Il Car-Sharing come integratore di trasporto pubblico. Con 24 ore di accesso a veicoli Car-Sharing, in aree con buona circolazione e infrastrutture di trasporto pubblico, il possesso di una macchina privata diventa superflua per la maggior parte dei clienti. La combinazione di camminare, bicicletta e mezzi pubblici sono un'opzione conveniente e veloce per la maggior parte dei viaggi; se opportunamente combinati Taxi e Car-Sharing, Car-Sharing e trasporto pubblico, creano una situazione di successo, con benefici sia per l'ambiente che lo sviluppo urbano.

Con una fatturazione trasparente, sulla base dei chilometri percorsi con il Car-Sharing, i benefici di fare la spesa vicino casa al posto di guidare fino ad un centro commerciale periferico sono visibili. In Giugno 1998, seguendo il buon esempio della Svizzera, è iniziata la prima collaborazione in Germania tra trasporto pubblico e Car-Sharing con la "Carta di Brema più AutoCard"

Da allora, le associazioni di altri mezzi di trasporto hanno ampliato i loro servizi al di là dei tradizionali modi di trasporto pubblico. Oltre alla biglietteria integrata senza soluzione di discontinuità da A a B, il servizio di trasporto pubblico può essere integrato dal Car-Sharing e taxi quando, per esempio, il servizio in treno o in autobus non è disponibile in alcune zone o in determinati momenti, oppure quando serve una macchina per un viaggio di shopping speciale. Un biglietto di trasporto pubblico che comprende anche taxi e Car-Sharing offre la chiave per una flessibile e conveniente mobilità intermodale. Ciò significa che i clienti non devono controllare orari e prezzi per i singoli servizi, ma è possibile utilizzare la "carta della mobilità" scegliendo il modo di trasporto che meglio si adatta alle necessità: un sistema integrato di servizio di mobilità.

GVH, l'associazione regionale dei trasporti della Grande Hannover offre attualmente la più ampia integrazione tra trasporto pubblico e Car-Sharing in Germania. "HANNOVERmobil". Per 6,95 € al mese, i clienti HANNOVERmobil possono ottenere un pacchetto di servizi, tra cui una carta scontata del 25% per le ferrovie tedesche ("BahnCard25") e l'accesso al locale servizio di Car-Sharing. Hanno anche uno sconto del 20% sui servizi di taxi di Hannover, così come la possibilità di pagamento senza contanti. Il canone mensile ed i costi per viaggi in taxi e uso del Car-Sharing sono detratti direttamente dal conto bancario a debito del cliente e ogni cliente riceve una "fattura mobilità." Dettagliata.

A Bruxelles, l'operatore di trasporto pubblico locale pubblicizza ampiamente il servizio locale di Car-Sharing (Cambio). Essi indicano le stazioni Car-Sharing alle fermate dei trasporti pubblici e sulle mappe le "tratte combinate" sono una parte ben visibile della loro pubblicità e informazioni ai clienti. Il numero di clienti a Bruxelles aumenta annualmente di circa il 50%, molto più di ogni città tedesca (incluso Brema) e dopo solo sei anni di attività ha già raggiunto oltre 4.000 clienti.

4.1.1 Attività a Brema

Il "pacchetto" offerto da VBN / BSAG (il trasporto pubblico locale e regionale) e cambio (il provider locale di Car-Sharing) verranno promosse più estesamente anche per il 2010. La presentazione di Brema Car-Sharing a EXPO 2010 nel mondo a Shanghai è un'occasione d'oro per sensibilizzare l'opinione pubblica della combinazione esistente tra pubblici servizi di trasporto e Car-sharing e per raggiungere con nuovi pacchetti di servizi altri potenziali clienti. In aggiunta alle attuali "BOB-card" che consente al pubblico un trasporto illimitato da utilizzare con un sistema di pagamento postale, i pacchetti futuri dovrebbero includere anche il taxi e il servizio auto in condivisione.

Prendendo dalla positiva esperienza di Bruxelles, ulteriori informazioni devono essere fornite ai potenziali clienti di Car-Sharing, e nelle mappe della rete di trasporto pubblico devono

essere indicate le stazioni di Car-Sharing, e le informazioni ai clienti devono contenere il pacchetto di servizi che combina il mezzo pubblico con il Car Sharing.

4.2 Integrazion del Car-Sharing nello sviluppo della città

I nuovi principi per lo sviluppo urbano ", Brema! Vivibile, urbano, connesso " sottolinea il ruolo della mobilità efficiente ed ecologica per i cittadini di Brema. Del 1939 "Regolamento Imperiale sul Parcheggio," e tutte le norme successive, richiedono che deve essere fornito il parcheggio auto "per il traffico previsto e generato da o verso un edificio. "Ma a differenza di altri stati federali, i regolamenti edilizi di Brema includono anche un paragrafo speciale per il parcheggio bici.

L'offerta di posti auto è una tecnica particolarmente complessa e costosa in aree del centro città. Il costo medio di un posto auto in centro viene calcolato in media tra 12.680€ e 20.450€, e un parcheggio sotterraneo può costare anche di più.

Grazie all'integrazione del Car-Sharing nei nuovi piani di sviluppo, si possono ridurre i costi di costruzione, nuove opzioni di progettazione urbana possono essere realizzati e il servizio di trasporto può essere migliorato. Molte città europee hanno già progettato e realizzato nuovi piani di sviluppo che includono il Car-Sharing in modo da ridurre i requisiti di spazio e i costi che sarebbero altrimenti sostenuti con la fornitura di un parcheggio convenzionale senza limitare i residenti nelle opzioni di mobilità. A Brema, questo principio è stato realizzato nella fase iniziale di sviluppo del progetto per la Beginenhof, che si trovava nella zona di Bremen Neustadt, con benefici notevoli per i collegamenti di trasporto pubblico. Questo sviluppo iniziato nel 2001 ha consentito posti auto in superficie accessibili al pubblico con una stazione di Car-Sharing. In cambio, come caso modello, i requisiti di legge per il parcheggio privato sono stati ridotti. Non esistono problemi di parcheggio nelle vicinanze causati da questa nuova concezione di sviluppo e una valutazione accademica dimostra che il servizio Car-Sharing è utilizzato dagli abitanti locali e che il numero di auto private si è ridotta. La stazione di Car-Sharing viene utilizzata anche da altri residenti del quartiere ed è visto come un arricchimento dei servizi di mobilità offerti a tutta l'area abitativa.

4.2.1 Attività a Brema

E' attualmente in fase di aggiornamento il Regolamento State Building di Brema. Poiché la "questione strada" come spazio pubblico - compresi i regolamenti locali - deve essere affrontata dai piani a livello locale, le modifiche riguarderanno il potere legale di regolamentazione del parcheggio a livello comunale⁹. I Comuni dovranno decidere attraverso un regolamento locale se, e in quale misura, esiste l'obbligo di fornire un parcheggio. Il regolamento esistente finora è che sono richiesti un certo numero di posti auto solo per un periodo limitato di transizione.

In seguito al vecchio ordinamento esiste solo l'applicazione di pagamenti una tantum che deve essere fatto in alternativa alla costruzione di posti auto.

Sulla base delle esperienze positive di riduzione della domanda di parcheggio auto attraverso l'integrazione del Car-Sharing e nei regolamenti in arrivo sui nuovi sviluppi, il Car-Sharing dovrebbe essere incentivato più intensamente. Il Car-Sharing in luoghi appropriati, è in grado di ridurre o addirittura sostituire l'obbligo di parcheggio. Le stazioni di Car-Sharing devono essere accessibili al pubblico e, se possibile, a livello del piano stradale. Nel quadro della nuova normativa locale, ogni veicolo Car-Sharing potrebbe ridurre il numero di posti auto, in media, una su quattro automobili.

Secondo il Regolamento Edilizio sia esistente che nel progetto di revisione, i pagamenti una tantum (pagamenti effettuati in luogo di costruzione di un parcheggio, se accertato che il parcheggio non è necessario) possono essere usati per la costruzione di nuovi servizi di Car-Sharing.

4.3 Integrazione delle stazioni di Car-Sharing nell'ambiente urbano

Nelle aree urbane densamente popolate di edifici manca il parcheggio, il Car-Sharing rappresenta una grande potenzialità, ma per sfruttare questo potenziale, è necessario fornire al servizio di Car-Sharing stazioni vicine, che, in molte aree, significa sottrarre spazio alla strada pubblica.

Il marchio ufficiale di qualità ecologica "Blue Angel" per il Car Sharing (RAUL UZ 100) fa riferimento a questa specifica situazione, le "agenzie di car sharing hanno il diritto ad utilizzare il marchio ambientale e potrebbe essere concesso loro privilegi da parte delle comunità, ad esempio, attraverso la definizione di stazioni di car sharing sul suolo pubblico. Nel 2003, il primo modello di progetto di stazione Car-Sharing allocato su suolo pubblico è stato inaugurato a Brema. Due anni dopo, la valutazione ha mostrato che in uno spazio di 500 metri, 95 auto private erano state sostituite da un totale di dieci veicoli Car-Sharing in due stazioni 'mobil.punkt'. Nel 2006, il Motor Club tedesco (ADAC) ha riconosciuto come criterio di competizione per "Migliorare la qualità dell'aria, mantenendo la mobilità."¹¹ per la città di Brema. Nel 2008, il ministro federale per gli Affari dei Trasporti, dell'Edilizia e dell'Urbanistica ha premiato Brema e i "mobil.punkt" con un Premio Best Practice per migliorare i quartieri urbani¹².

A livello federale, Brema ha ospitato due serate del parlamento di Berlino (2004 e 2008) per promuovere una revisione della normativa tedesca sulla circolazione stradale. L'obiettivo era quello di realizzare un quadro giuridico per stazioni Car-Sharing su suolo pubblico a livello federale. Con specifico riferimento alle stazioni Car-Sharing 'mobil.punkt' di Brema, il parlamento federale tedesco (Bundestag) ha proposto una revisione di queste norme nel 2006. Il Ministro dei trasporti Federale ha elaborato una revisione, ma, sulla base di obiezioni del ministro dell'Economia, attualmente non esiste nessuna revisione del quadro giuridico in quanto la modifica consentirebbe regole simili anche per i taxi. Nella seduta del 3 aprile 2009, la Camera tedesca degli Stati Federali (Bundesrat) ha adottato una risoluzione degli stati di Brema e Sassonia, che sollecita il governo federale a rivedere, senza ulteriori ritardi, il Codice della Strada Tedesco e la Legge sulla Strada tedesca in riferimento alle stazioni Car-Sharing su strada.

Altri paesi europei (ad esempio il Regno Unito, Paesi Bassi, Belgio, Italia, Finlandia) hanno implementato con successo tali norme e segnaletica stradale per alleviare la domanda di spazio sulla strada urbana.

4.3.1 Attività a Brema

A Brema sono in corso procedure per lo sviluppo urbano e pianificazione del trasporto per sfruttare al meglio il potenziale di Car-Sharing in città, tra cui l'aggiunta di ulteriori stazioni 'mobil.punkt' nello spazio pubblico stradale nei quartieri urbani densamente edificati con una forte domanda, questo in particolare riguarda l'area interna della città (i quartieri di Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Neustadt e Walle). Attualmente, sono in corso procedure amministrative per sette stazioni aggiuntive 'mobil.punkt' che fornirà 25 veicoli Car-Sharing ciascuno nei quartieri. Inoltre, le tre stazioni già esistenti 'mobil.punkt' saranno ampliate dagli attuali 15 veicoli Car-Sharing a 25. Entrambe le misure dovrebbero essere attuate entro il 2010.

Brema, sia come città che come uno degli stati federali tedeschi, continua a spingere per la revisione dei regolamenti federali sulla circolazione stradale e sulla "Legge della strada" per un quadro normativo delle stazioni di Car-Sharing nello spazio pubblico stradale.

4.1. Car-Sharing e gestione della flotta

Le imprese sono un target importante per il Car-Sharing. Il Car-Sharing è in grado di ottimizzare la gestione del parco veicoli delle imprese, fornendo maggiore flessibilità e possibilità di scelta senza aumentare costi di base. D'altra parte, dal punto di vista dell'operatore Car-Sharing, un mix di clienti privati e commerciali crea un uso più equilibrato dei veicoli (sia durante l'orario di lavoro così come non-orario di lavoro), in questo modo, l'uso del veicolo può essere aumentato fino al 45%, massimizzando l'utilizzo efficiente di ogni veicolo.

Dagli onorari delle tabelle è facile comprendere una crescente consapevolezza dei costi da parte delle imprese per aumentare più utenti business di Car-Sharing. Questo comprende sia grandi imprese che piccole imprese in start-up. Il crescente interesse nel Car-Sharing indica che si tratta di una situazione di successo sia per l'ambiente che per l'economia di gestione delle imprese.

L'integrazione del Car-Sharing nella gestione delle flotte per le aziende e amministrazioni pubbliche offre un grande potenziale:

- Sono disponibili vari modelli e dimensioni di veicoli (tra cui furgoni e minibus), con una maggiore flessibilità per soddisfare la domanda
- Nei momenti di picco della domanda, gli utenti hanno più veicoli a disposizione
- L'auto può essere utilizzata anche per periodi brevi (non più di un'ora)
- Gli utenti hanno accesso a veicoli Car-Sharing di altre stazioni e in altre città (cambio opera a Brema, Bremerhaven, Berlino e Bruxelles)
- Tutta la manutenzione dei veicoli è fatta dall'operatore Car-Sharing
- I veicoli sono disponibili con pneumatici invernali, accessori di traino, ecc

La tecnologia utilizzata consente anche altre funzioni come prenotazioni o annullamenti automatici, ecc

Ci sono combinazioni interessanti per i viaggi d'affari, per esempio in combinazione con autista a seguito per i viaggi di lunga distanza. La scheda cambio intelligente consente di accedere a tutta la rete Cambio in Germania e in Belgio per le agenzie partner. Analogamente, il servizio Car-Sharing consente l'accesso alla ferrovia tedesca che lavora con l'intera rete di Car-Sharing.

4.4.1 Uso del Car-Sharing Use nella Pubblica Amministrazione

L'utilizzo di Car-Sharing all'interno della pubblica amministrazione di Brema è stata oggetto di una dibattito al Parlamento di Brema e di un'applicazione nel Comitato per l'Edilizia e dei Trasporti e del Comitato per l'ambiente e l'Energy.¹³

Il Dipartimento per l'Ambiente del Senato di Brema, Costruzioni, Trasporti ed Affari europeo ha condotto un'indagine nel 2009 e 84 su 123 hanno risposto (dipartimenti, agenzie e altri enti pubblici). Attualmente ci sono solo otto dipartimenti di enti pubblici che utilizzano il Car-Sharing. Le ragioni indicate per non usare Car-Sharing includono il costo, o l'uso di auto di proprietà, avendo disponibilità per ogni esigenza. Molti reparti non sono stati messi a conoscenza del Car-Sharing e quindi non l'avevano considerato. Alcuni reparti attualmente stanno valutando il Car-Sharing e stanno prendendo in considerazione cambiamenti nella gestione della loro flotta veicoli.

L'indagine indica che quasi nessuno ha eseguito una contabilità dei costi di gestione della propria flotta che considera tutti i costi rilevanti. In alcuni casi, anche i costi del carburante sono stati dimenticati.

Un completo calcolo del costo dell'uso di veicoli di proprietà per l'amministrazione pubblica dovrebbe includere:

- Il costo della fornitura o rimborso del parcheggio (inclusi gli spazi di parcheggio in affitto o reddito rinunciato che avrebbero potuto guadagnare affittando lo spazio per terze parti)

- Tempi e costi di personale per l'amministrazione del parco veicoli (compreso il tempo per portare la macchina per la manutenzione e l'analisi dei dati di bordo).

4.4.1.1 Attività a Brema

C'è ancora un potenziale da sfruttare per migliorare l'efficienza di gestione delle flotte delle autorità locali attraverso il Car-Sharing. In particolare, i costi dell'uso in città con auto di proprietà e veicoli privati per scopi di lavoro devono essere calcolati utilizzando in pieno tutti i costi.

Nell'ambito dello stato di Brema, ispirato dal principio verso "socialmente, ambientalmente e acquisto responsabile", si dovrebbe affermare, che prima dell'acquisto di ogni nuova vettura, e prima che eventuali contratti vengano firmati per un uso di servizio di auto di proprietà, un confronto deve essere eseguito con il Car-Sharing come potenzialmente meno costosa e più ecologica. Il confronto deve includere tutti i costi sostenuti dai reparti con l'uso di auto private per lavoro. Questo include i contributi per parcheggio e le spese amministrative di manutenzione. L'obiettivo è di raddoppiare almeno il numero di dipartimenti con il servizio di Car-Sharing.

Il Dipartimento del Senato per l'ambiente, edilizia, trasporti e affari europei offre informazioni sul Car-Sharing ed altri servizi ad enti pubblici e aziende statali, fornendo dettagli sugli aspetti pratici, informazioni, e comparazione dei costi.

4.4.2 L'uso del Car-Sharing nel settore degli affari

Il Car-sharing può essere utilizzato per integrare e ottimizzare la flotta di un'azienda o perfino come alternativa ad una flotta aziendale. Un numero crescente di imprese stanno ottimizzando la gestione della propria flotta al fine di ridurre i costi e minimizzare l'impatto ambientale. Car-Sharing contribuisce alla gestione della flotta di un'azienda nel contesto di politiche ambientali e protezione del clima – obiettivo della città di Brema contenuto nei "Principi per lo sviluppo urbano".

4.4.2.1 Attività a Brema

Per l'anno EXPO 2010, dovrà essere incrementata l'informazione e consultazione sul Car-Sharing a Brema per la comunità business. Il programma "mobili in modo efficiente" dell'Agenzia tedesca per l'energia (DENA), orientata ad una gestione della mobilità, offre una piattaforma per una maggiore integrazione del Car-Sharing ambientalmente più efficiente. A livello nazionale, DENA è in grado di sfruttare ulteriormente le potenzialità del modello regione di Brema nella gestione della mobilità. L'obiettivo è quello di organizzare una mobilità conveniente, intelligente e sostenibile e promuoverla pubblicamente con una informazione e consultazione sistematica, facendo un marketing appropriato. Tra le altre cose, il programma "mobile in modo efficiente" mira a motivare le aziende di Brema, che stanno già utilizzando il Car-Sharing con una partecipazione alle gare per la consultazione dei servizi.

Il programma "mobilità efficiente" è sostenuto dalla ("Iniziativa per l'ambiente Unternehmen Umwelt"), finanziato dal Dipartimento del Senato per Ambiente, Edilizia, Trasporti e Affari europei. L'organismo di coordinamento, RKW Bremen GmbH, ha essa stessa, usato il Car-Sharing per diversi anni, un importante elemento dell'iniziativa è la "prova per il partenariato ambiente" ("Partnerschaft Umwelt Unternehmen") che è stato in funzione dal 2003. Più di 100 aziende associate con circa 55.000 dipendenti offrono una esperienza eccellente per aiutare a integrare il Car-Sharing con la gestione delle flotte.

In collaborazione con l'operatore Cambio di Car-Sharing, la Camera di Commercio di Brema ha inoltre effettuato una serie di workshop informativi sul Car-Sharing. Cambio fornisce

informazioni sul principio di Car-Sharing e sulle aziende che attualmente lo usano con esperienze pratiche. Le attività dovrebbero essere rafforzate ulteriormente per il futuro.

4.5 Relazioni pubbliche

La Comprensione del Car-Sharing tra il grande pubblico, sia a Brema che altrove è ancora scarsa. In particolare, molte persone non sono consapevoli di come realmente funziona in pratica il Car-Sharing.

Per questo motivo, pubbliche relazioni e il lavoro dei media è fondamentale. EXPO 2010 a Shanghai ed il progetto UE MOMO offre un contesto importante in cui fornire ulteriori informazioni sul Car-Sharing a Brema.

4.5.1 Attività a Brema

I media locali di Brema saranno contattati per sostenere l'attività di accompagnamento a livello locale durante l'EXPO 2010.

Al Via del progetto europeo MOMO Car-Sharing sarà presentato a Brema attraverso eventi, volantini e un video momo-prodotto al fine di raggiungere un pubblico più ampio possibile. Per scopi didattici a Brema, i materiali saranno forniti sia agli insegnanti che alunni, compresi i rapporti e materiale power-point, video e informazioni di base su impatti ambientali, ecc

Per la fascia di età pre-scuola è stato realizzato un libro illustrato per bambini ("Pixi libro") e sarà diffuso nelle scuole ed asili sul progetto MOMO.

Note finali

- 1 „Leitbild zur Stadtentwicklung“ – see <http://www.komm-mit-nach-morgen.de> (in German)
- 2 Co-financed in the EU Program “Intelligent Energy for Europe,” duration 10/2008 – 09/2011, s.a. www.momo-cs.eu
- 3 State of August 2009, cambio-customers in Bremen (city of Bremen)
- 4 Maertins, Christian (2006): Die intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. WZB Discussion Paper SP III 2006-101. Berlin
- 5 Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Schreyer, Christoph; Maibach, Markus (2006): Evaluation Car-Sharing. Schlussbericht. Im Auftrag des Bundesamtes für Energie (Swiss Federal Energy Agency). Bern
- 6 See http://www.blauerengel.de/en/products_brands/search_products/produkttyp.php?id=34 (English version)
- 7 Conference of the Ministers for Environment of the 16 German states and the Federal Minister for Environment („Umweltministerkonferenz“)
- 8 § 3 Bremer Ortsgesetz über die Ablösung von Kraftfahrzeugstellplatzverpflichtungen (Ablöseortsgesetz), vom 16. 10.2006
- 9 The State of Bremen consists of the cities of Bremen and Bremerhaven
- 10 Introduction to the certification criteria for eco-label RAL ZU 100 (February 2007 edition), RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. http://www.blauerengel.de/en/products_brands/search_products/produkttyp.php?id=34
- 11 ADAC Städtewettbewerb „Luftqualität verbessern – Mobilität sichern“
- 12 „Gutes Beispiel der Verbesserung von städtischen Quartieren“
- 13 Beschluss der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) vom 08.04.2008 zum Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD (Drucksache 17/74 (S) vom 12.02.2008

– s.a. Bericht der Verwaltung dazu in der Deputation für Bau und Verkehr (L) 05.02.2009
sowie Deputation für Umwelt und Energie (L) 12.02.2009