

Il Circuito ICS



**Our Street, our Choice - Settimana Europea della Mobilità
Sostenibile**

Roma 17 settembre 2014

- Il Ministero dell'Ambiente, in collaborazione con alcuni Comuni, costituisce ICS nel 2000.
- A partire dal 2001, si avvia il servizio di car sharing in veri Comuni.
- L'iniziativa è stata:
 - precursore e motore del successivo sviluppo
 - ha contribuito sostanzialmente a creare nei Comuni e nei cittadini quella consapevolezza che sta portando alla attenzione attuale
- Negli anni la conoscenza del car sharing è cresciuta significativamente tra i cittadini

% di conoscenza 2001	% di conoscenza 2004	% di conoscenza 2014
25% (*)	45% (*)	68% (**)

* Indagine diretta ICS

** indagine Deloitte 2014



Il modello di servizio adottato dai servizi del Circuito ICS

PREVEDE LA PRENOTAZIONE DELLA VETTURA

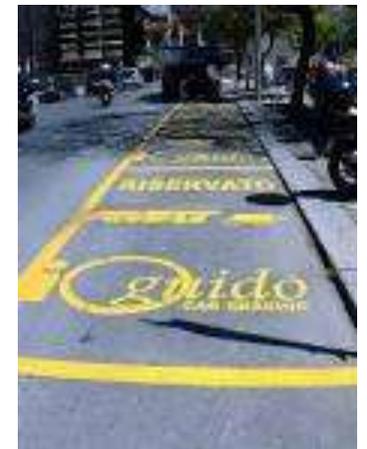
DI CONSEGUENZA PREVEDE STALLI RISERVATI
(anche se il servizio permette il rilascio e la presa della vettura anche fuori dagli stalli riservati)

Il modello si ispira alla radice storica del car sharing

“puoi vivere senza auto di proprietà poiché il car sharing te la può mettere a disposizione solo quando ti serve davvero”

INDIRIZZO STRATEGICO:

- riduzione del numero di veicoli circolanti a parità di spostamenti
- aumento dello shift modale a favore del trasporto pubblico locale
- diminuzione delle distanze percorse con la autovettura privata



ICS è presente nelle seguenti realtà : Milano e provincia, Torino e provincia, Genova, Bologna e provincia, Roma, Firenze e Scandicci, Parma, Venezia, Palermo e provincia, Brescia, Padova

Card attive : oltre 22.000

Utenti : circa 26000

Vetture : 614

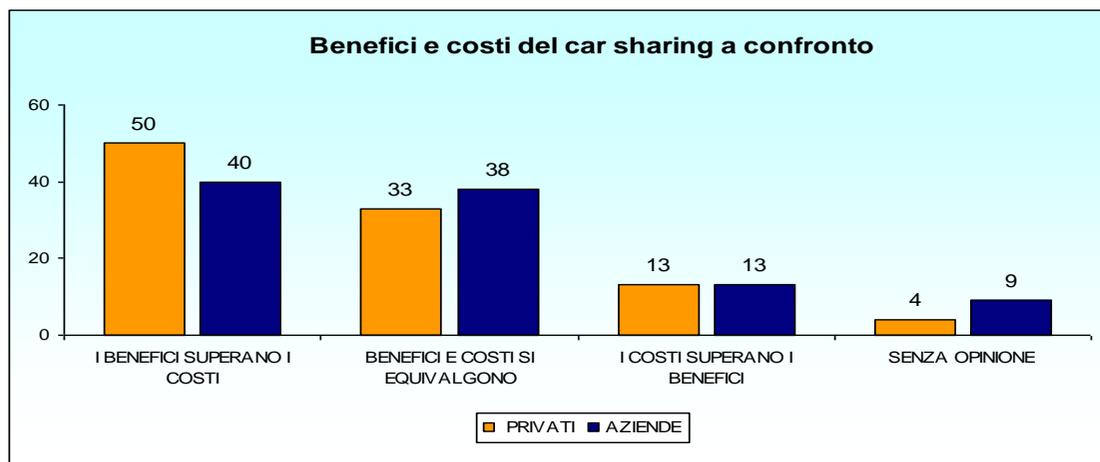
Aree di sosta : 401

Durata media corsa : 6 h

Lunghezza media corsa : 38 km



Servizio completamente automatizzato e interoperabile in tutte le città attive



con un elevato livello di soddisfazione da parte degli utenti ...

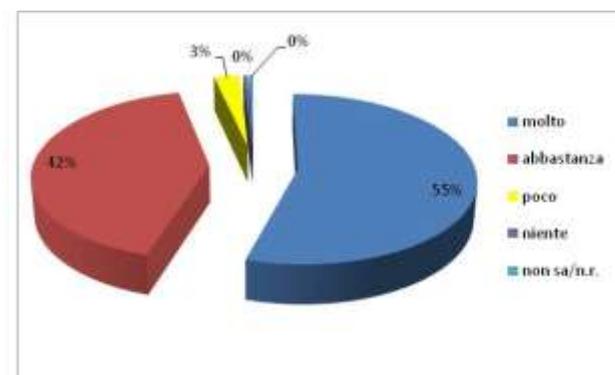
.... continuamente monitorato nelle città.

% clienti soddisfatti

- **Genova 97%**
- **Milano 93%**

Voto medio assegnato al servizio

- **Torino 8/10**



Schema di servizio a prenotazione / flusso libero

- I due schemi non sono in contrapposizione e sono solo scarsamente in competizione / sovrapposizione poiché
 - Rispondono ad esigenze di mobilità differenti e spesso complementari
 - Gli ambiti geografici di riferimento sono solo parzialmente sovrapposti (i grandi centri urbani)
 - Gli schemi tariffari risultano spesso convenienti per differenti tipologie di spostamenti
- La sfida è quella di valorizzare al massimo la complementarità tra i due tipi di servizio che, integrati, possono accrescere l'insieme di servizi di mobilità alternativa e intelligente offerti al pubblico nelle città.



Schemi di servizio a confronto

Schema servizio	Cittadino	Autorità - Comune	Mercato / Operatore
A prenotazione	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuisce il numero di auto familiari. • Spostamenti sistematici con il TPL • Utilizzi sporadici di medio – lungo raggio anche fuori città • Certezza della disponibilità (prenotazione). 	<ul style="list-style-type: none"> • Offre, assieme al TPL uno strumento per ridurre l'uso della vettura e il tasso di proprietà. • Vantaggioso se assume dimensioni significative. • Stalli dedicati 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercato di nicchia. • Aggredibile in modo incrementale (distribuzione geografica del servizio). • Adottabile anche nelle medie città.
Free flow	<ul style="list-style-type: none"> • Spostamenti brevi e in ambito urbano. • Spostamenti effettuabili con altro mezzo in caso di indisponibilità • Compatibile con spostamenti sistematici (vincolo : convenienza economica) • Flessibilità e immediatezza 	<ul style="list-style-type: none"> • Servizio aggiuntivo al TPL nei grandi centri urbani (sovrapposizione?). • Vantaggioso se sostituisce l'uso dell'auto privata e raggiunge tassi di utilizzo elevati. • Pressione veicolare sui centri 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercato ampio. • Flotte molto consistenti sin dall'inizio. • Adeguato alle grandi aree urbane.

Le caratteristiche del modello ICS

Il car sharing ICS ha alcune caratteristiche peculiari il cui riflesso in termini di qualità ambientale ed urbana è significativo:

- **spostamenti occasionali e di media durata**
- **incentiva l'uso di altri modi per gli spostamenti sistematici (per i quali non è intrinsecamente concepito) e favorisce l'intermodalità**
- **favorisce l'uso del trasporto pubblico e ne incentiva l'uso sistematico**
- **favorisce la diminuzione del numero di vetture circolanti nelle aree urbane**
- **provoca una diminuzione del chilometraggio annuo percorso in auto dagli utenti**
- **flotta con caratteristiche differenziate**
- **opera anche in città di medie dimensioni**



I benefici del car sharing sulle città

PROMOZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- **41% degli abbonati possiede anche un abbonamento al tpl**
- **19% ha acquistato l'abbonamento contestualmente o dopo l'adesione al servizio di car sharing**
- **in molte città la card del TPL permette direttamente l'accesso al car sharing – integrazione**
- **gli abbonati al TPL godono di condizioni di favore per l'adesione al servizio di car sharing**



Una card tutt



I benefici del car sharing sulle città

DIMINUZIONE DELLE VETTURE CIRCOLANTI

- **63% ha rinunciato al possesso di un'auto**
- **52% non possiede auto**
- **tasso di sostituzione 1 : 21 circa**
- **attualmente ciò significa**
 - **13.200 vetture in meno nelle città servite**
 - **pari a circa 20 ettari di spazio urbano liberato**
 - **pari a 28 campi da calcio**
 - **pari a circa 66 km di sosta**



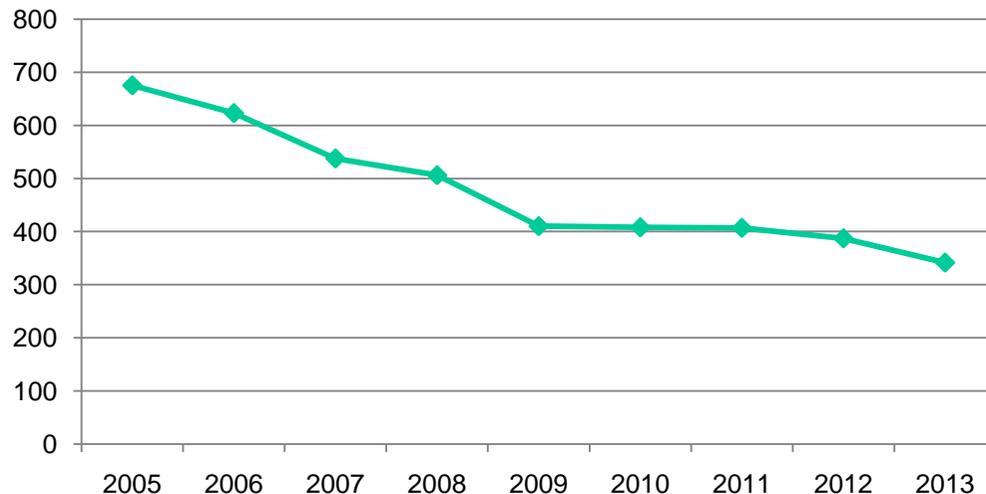
I benefici del car sharing sulle città

DIMINUZIONE DEL CHILOMETRAGGIO PERCORSO

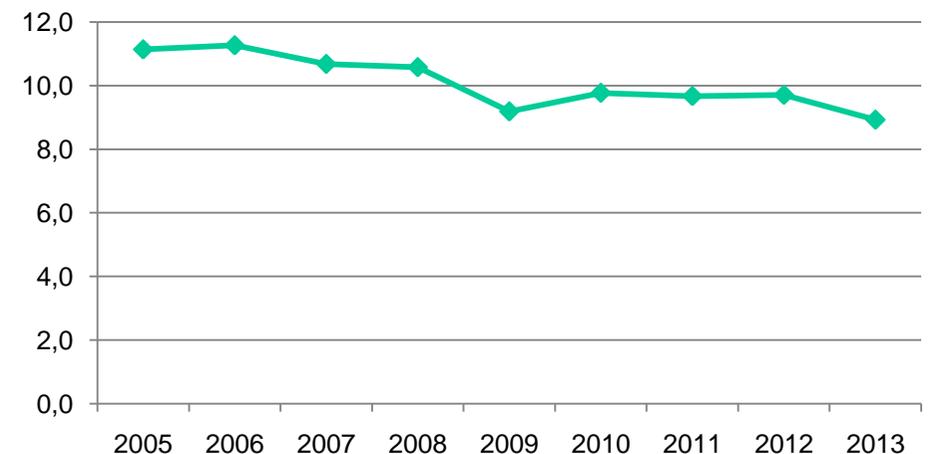
- I dati quantitativi riferiti al minor chilometraggio sono molto difficili da definire ma il fenomeno è assodato e chiaro se si guarda al trend dell'utilizzo del car sharing da parte degli abbonati.



km / utente anno



corse / utente anno



I benefici del car sharing sulle città

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI

Non semplice da stimare (legata a molti parametri ed assunzioni), seppure assodata.

ENEA nel progetto *momo carsharing (IEE Program)* ha sviluppato una metodologia specifica di calcolo che, calata sulla realtà attuale del servizio ICS, dà una riduzione annua dei consumi e delle emissioni di



2.600 ton di carburante
13.000.000 KWH di energia
8.300 ton CO2
1.500 ton N2O



PROMOZIONE DI UNA CULTURA DELLA MOBILITA'

- scelta modale più consapevole e razionale
- auto come semplice strumento di mobilità, quale è, e non come proiezione di altri significati

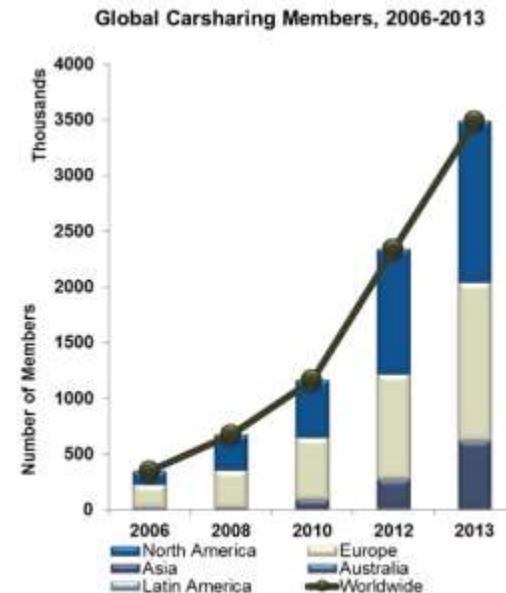
Le prospettive del mercato in Italia

- La stima fatta da ICS per il mercato del car sharing a prenotazione in Italia tiene conto delle reali possibilità di espansione geografica e di utenza (in aree urbane grandi e medie prevalentemente al centro –nord).
- Porta ad una valutazione di potenziale di circa 170.000 utenti che rappresenta circa l'1,2% della popolazione dei centri considerati.
- Ciò porta ad una flotta di circa 4000 veicoli ed un fatturato di circa 60 Milioni di €.

Queste previsioni non tengono in conto gli effetti che l'affermarsi di nuovi schemi potrebbe avere (siano essi di mutua crescita che di erosione) e che oggi al mondo vede una ripartizione (clienti ed auto) di:

- 80% del mercato è a stazioni fisse
- 20% del mercato è a flusso libero.

(dati Università di Berkley – 2013)



Le sfide future per il car sharing

- Diffusione più capillare sul territorio anche verso centri più piccoli – capacità di trovare un equilibrio economico
- Fra crescere nelle PP AA la conoscenza delle caratteristiche dei vari schemi di servizio e la consapevolezza del ruolo del car sharing - integrazione
- Integrare il car sharing nella pianificazione della mobilità cittadina
- Sfruttare al massimo le potenzialità del car sharing quale servizio complementare al TPL ed esplorarne nuovi impieghi in questo senso
- Definire una normativa chiara per i servizi di car sharing
- Favorire la logica dell'uso condiviso delle risorse favorendo la diffusione di forme di car sharing anche peer-to-peer, abbattendo le barriere normative
- Definizione di sistemi di valutazione degli impatti e di standardizzazione della raccolta di informazioni ed indicatori



Ing. Marco Mastretta
DIRETTORE I.C.S.

Mail segreteria: ufficioics@comune.genova.it

Tel. 010 5577826

