

L'EDITORIALE IL CAR SHARING

Nella precedente newsletter abbiamo illustrato il concetto di mobilità sostenibile prospettando, tra le varie soluzioni alle problematiche derivanti dall'eccessivo uso del mezzo privato nel trasporto di cose e persone, il car sharing.

Con il termine car sharing si intende un servizio di mobilità gestito da un'organizzazione che consente ai suoi associati di condividere una flotta comune di veicoli di diverso modello e cilindrata.



Tale servizio di mobilità è nato in Svizzera alla fine degli anni ottanta come iniziativa spontanea tra privati con un intento, non solo di risparmio economico, ma anche di esigenze ambientali. La sua diffusione ha interessato, negli anni novanta, il resto dell'Europa, il Nord-America e l'Asia.

Il car sharing è uno degli strumenti più adatti a incoraggiare la riduzione dell'uso dell'auto privata favorendo scelte più razionali dal punto di vista ambientale, economico e sociale perchè, rispetto alle altre modalità di trasporto in area urbana, è quella che più contrasta lo svantaggio derivante dal dover rinunciare alla propria auto.

Elementi fondamentali del car sharing sono:

- Una centrale operativa
- Un parco vetture a disposizione degli utenti
- Una serie di parcheggi attrezzati per il prelievo e la riconsegna dei veicoli.

La centrale operativa gestisce le prenotazioni dei veicoli e tutte le informazioni inerenti al servizio. Il parco macchine si compone di modelli di auto variegati in modo che all'utente venga data la possibilità di scegliere il veicolo che meglio si adatti alle proprie esigenze di viaggio. I parcheggi sono ubicati in prossimità delle residenze e/o delle fermate dei mezzi pubblici.

Il servizio di car sharing prevede la sottoscrizione di un abbonamento annuale da parte del cliente al quale viene assegnato un numero identificativo (PIN) e una scheda magnetica individuale (smart card). L'utente può prenotare alla centrale operativa in qualsiasi momento della giornata, telefonicamente o dal proprio PC, il veicolo di cui necessita e il parcheggio desiderato.

L'operatore della centrale operativa verifica la disponibilità dell'auto e comunica le informazioni necessarie per il suo prelievo.

Generalmente nel parcheggio c'è una cassetta, alla quale si accede con la smart card, contenente le chiavi della macchina, ma è anche possibile che l'accesso



all'auto avvenga direttamente con la stessa smart card digitando il proprio codice personale. In questo secondo caso un computer di bordo registra automaticamente i dati di viaggio.

La formula del car sharing offre notevoli vantaggi soprattutto a coloro che ricorrono all'auto saltuariamente. Questi, infatti, possono utilizzare la macchina in qualsiasi momento della giornata senza dover sostenere i costi fissi legati alla sua proprietà.

Il Car Sharing in Italia

Il Ministero dell'Ambiente con il decreto GAB/DEC/780/98 ha individuato, tra i progetti strategici di competenza della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, il Programma Nazionale Car Sharing al quale sono state assegnate, dal successivo decreto GAB/DEC/946/99, risorse pari a Euro 4.131.655,19.

Tali risorse sono state impegnate a favore del Comune di Modena quale comune capofila per la realizzazione di un unico Programma Nazionale Car Sharing.

Nel 2000 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra il Ministero dell'Ambiente e 12 comuni (Modena, Genova, Torino, Milano, Bologna, Roma, Palermo, Venezia, Firenze, Bari, Catania e Perugia) con il quale è stata costituita formalmente l'Iniziativa Car Sharing e dato vita ad una Convenzione tra Enti Locali che ha istituito l'"ICS" i quali organi sono Presidente, Direttore, Conferenza degli Assessori e Comitato dei Gestori (soggetti che



gestiscono i servizi di car sharing). Ad integrazione del finanziamento precedente il Ministero ha impegnato ulteriori fondi per la prosecuzione e l'ampliamento delle attività previste dal Programma Nazionale.

L'ICS eroga i finanziamenti agli Enti Locali aderenti alla Convenzione come rimborso per le spese sostenute



per l'avvio e l'espletamento del servizio di car sharing.

Secondo quanto stabilito dal Programma Nazionale Car Sharing il costo del servizio per il cittadino è composto da un costo fisso e da un costo variabile.

Il costo fisso include:

- Tassa di iscrizione
- Cauzione rimborsabile
- Quota di abbonamento annuale e/o mensile.

Il costo variabile, diverso a seconda del modello dell'auto e della fascia oraria, include:

- Una quota chilometrica
- Una quota oraria.

Ulteriori vantaggi di tale servizio sono:

- Sosta gratuita nei parcheggi a pagamento
- Accesso gratuito nelle ZTL
- Circolazione nelle corsie preferenziali
- Circolazione nelle zone interdette.

Stando ai dati pubblicati sul sito dell'ICS, attualmente gli Enti aderenti all'iniziativa sono 30 tra Comuni e Province per un totale, nel luglio 2007, di 352 veicoli disponibili, 210 parcheggi e 9.235 utenti.

Se confrontati con i dati europei (si veda l'esempio della Germania con oltre 50.000 utenti al 2005), il car sharing in Italia appare essere in ritardo rispetto alle altre esperienze. Ciononostante il sistema italiano presenta delle peculiarità:

- unico simbolo
- unico call center
- unico sistema tecnologico all'avanguardia tra quelli europei
- possibilità di utilizzo di car sharing per gli associati senza limiti in tutte le città aderenti.



A.L.E.S.A. NEL MOVE

Come illustrato nelle precedenti newsletters ogni agenzia partner, nell'ambito del MOVE project, ha il compito di realizzare un proprio progetto locale, che nel caso della nostra Agenzia prevede il coinvolgimento di una scuola presso la quale sarà implementato il "Without car school day". Lo staff di A.L.E.S.A. ha avviato i contatti con un istituto superiore della Provincia di Chieti presso il quale verrà svolto un programma di lavoro che prevede 4 fasi:

- somministrazione di un questionario iniziale per accertare le abitudini negli spostamenti giornalieri e il grado di conoscenza della mobilità sostenibile degli studenti e degli insegnanti
- organizzazione di un ciclo di lezioni frontali
- realizzazione del "Without car school day"
- somministrazione e valutazione di un questionario finale per misurare il

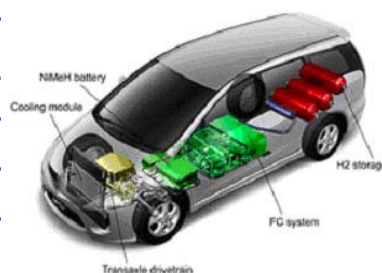
grado di soddisfazione del progetto e divulgazione dei risultati.

A.L.E.S.A. INFORMA

Rubrica dedicata ai VEICOLI PER IL TRASPORTO FLESSIBILE.

Tecnologia veicolare a celle a combustibile (idrogeno)

Negli ultimi anni molti sforzi sono stati compiuti per rendere possibile l'utilizzo di celle



a combustibile nel settore dei trasporti. Tali sforzi si sono concretizzati in una serie di ricerche condotte con lo scopo di dimostrare non solo la fattibilità di un motore elettrico a celle a combustibile, ma anche la sua competitività con i motori a combustione interna e, non meno importante, la sua potenzialità a livello ambientale trattandosi di tecnologia ad emissioni nulle o quasi nulle.

Una notevole spinta a tali ricerche si è avuta anche grazie all'interessamento delle case automobilistiche e questo elemento ha reso possibile la commercializzazione di tale tecnologia su larga scala.

Gli sviluppi dei sistemi di propulsione veicolare con celle a combustibile (Fuel Cells Electric Vehicles—FCEV) si sono avuti in due direzioni:

- con combustibile ad idrogeno proveniente da stoccaggio a bordo del veicolo
- con altri combustibili e con sistema a

bordo per la loro trasformazione in idrogeno.

Nel primo caso si presentano due questioni da affrontare qualora si preveda l'impiego di massa: la disponibilità dell'idrogeno e lo stoccaggio a bordo del veicolo con relativa problematica sulla sicurezza. Per ovviare al primo problema è necessario sviluppare un'adeguata filiera dell'idrogeno che permetta un costo competitivo, una distribuzione capillare sul territorio e una produzione da fonti rinnovabili.

Riguardo allo stoccaggio a bordo sono disponibili diverse soluzioni, come per esempio il gas compresso in bombole, ma che tuttavia sono ancora in fase di miglioramento.

Va sottolineato che le soluzioni prospettate implicano dei riassetamenti a livello di produzione e di distribuzione dell'idrogeno di lungo periodo.

Nel secondo caso tramite l'utilizzo di combustibili come il metanolo, la benzina e il metano e attraverso procedure di ossidazione parziale o di reforming a vapore attivate a bordo del veicolo si ottengono gas ricchi di idrogeno. Esiste però una complicazione in quanto bisogna dotare il veicolo della tecnologia necessaria per tale processo, tenendo conto dell'ingombro e dei costi che ne derivano nonché dei possibili impatti ambientali.

Nonostante tali difficoltà, questa soluzione tecnologica è quella che maggiormente attira l'interesse perché in grado di fornire prodotti commerciali nel breve periodo, inoltre è meno problematica per l'aspetto

della sicurezza non prevedendo lo stoccaggio a bordo.

Al di là dei complessi aspetti tecnologici, quello che qui preme sottolineare sono i notevoli vantaggi ambientali derivanti dall'uso



dell'idrogeno, e fatto ancor più degno di nota è che proprio tali benefici sono stati la molla di sviluppo delle celle a combustibile e degli investimenti dell'industria automobilistica.

Un veicolo alimentato a idrogeno è un veicolo a emissioni zero perché non c'è alcun tipo di combustione e il residuo di acqua prodotto dall'utilizzo dell'idrogeno non crea alcun problema.

Fonti

<http://www2.minambiente.it>

http://www.trs.it/5eventi_citta.html

<http://www.milanocarsharing.it>

<http://www.icscarsharing.it>

<http://www.comune.torino.it>

<http://www.h2forum.it>

Ambrosino G., Romanazzo M., "I servizi flessibili di trasporto per una mobilità sostenibile", ENEA, Roma, 2002

The sole responsibility for the content of this brochure lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

A cura di A.L.E.S.A. srl:

**Teresa Cavallo
Annarita Altobelli**

Via Nicolini, 2 Chieti 66100

Tel. 0871-41421

Fax 0871-41944

E-mail: info@alesachieti.it

Web: www.alesachieti.it