

# Innovazione e impatto del car sharing: città europee a confronto

Oggi la Città di Brema (Germania) ospita il **meeting finale del progetto STARS**, un progetto di ricerca di 30 mesi sulla **sharing mobility** finanziato dalla Commissione Europea attraverso il programma Horizon 2020 e coordinato dal professor **Marco Diana** del Dipartimento di Ingegneria dell'Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture del **Politecnico di Torino**.

Il progetto nasce dall'esigenza di capire, a fronte dei benefici potenziali dei servizi di car sharing, resi possibili dalle recenti applicazioni tecnologiche nel settore dei trasporti, quali sono i loro impatti reali sulla riduzione della congestione e sull'impronta ambientale, allo scopo di elaborare strumenti utili ai decisori locali e ai pianificatori per adottare le migliori politiche di incentivazione e soluzioni per le diverse aree metropolitane europee.

Nei mesi che sono trascorsi dall'avvio del progetto il consorzio, composto dal Politecnico di Torino come capofila e da altri otto partner rappresentativi del mondo accademico, dell'automotive (GM Global Propulsion Systems – Torino Srl), delle pubbliche amministrazioni e delle associazioni dei provider dei servizi di car sharing in cinque Paesi europei, ha prodotto una fotografia di questi servizi in Europa, analizzandone i diversi modelli organizzativi e di business e l'impatto sull'industria automobilistica, ha studiato come i comportamenti e le preferenze individuali incidono sui diversi modelli, per poi sviluppare degli scenari che prendano in considerazione anche la co-modalità, ad esempio con i servizi di trasporto pubblico.

Con la conferenza di oggi STARS vuole tracciare i principali risultati raggiunti e allargare la sua visione, grazie alla condivisione con esperienze e approcci al car sharing diversi, provenienti dall'Asia, dal nord America e dalla madrepatria del car sharing: la Svizzera.

Le discussioni e i dibattiti daranno ai partecipanti spunti utili per massimizzare i benefici del car sharing in termini ambientali e sociali, ma anche in termini di opportunità per diversi settori industriali: automotive, operatori di sistemi di trasporto pubblico, servizi di sharing mobility, gestori di flotte aziendali, sviluppatori di piattaforme digitali, settore immobiliare.

*“Crediamo che capire, sulla base delle peculiarità del contesto locale, quali sono i modelli di mobilità condivisa più adatti da applicare in una determinata area urbana e quali politiche possono essere messe in atto per favorire il massimo beneficio per la collettività sia molto importante nell’ottica di promuovere centri urbani più vivibili dal punto di vista del traffico e della qualità dell’aria, tema che in questo periodo dell’anno si impone all’attenzione pubblica”,* afferma Marco Diana.

A Brema vengono presentati, tra gli altri, due casi studio italiani: Torino e Milano. Grazie alla collaborazione con la società SWG, il Politecnico di Torino ha raccolto e analizzato circa 1.500 questionari somministrati a utenti e non utenti dei servizi di car sharing (circa un terzo residenti a Torino e due terzi a Milano).

*“L’identikit che ne deriva è quello di un utente generalmente vocato alla multimodalità, abituato ad utilizzare altre forme di mobilità condivisa, come il bike sharing”,* spiega l’ingegner Andrea Chicco, che ha curato l’analisi dei dati e che presenterà oggi i risultati. *“Un aspetto interessante che è emerso dall’indagine è che l’utilizzo del car sharing spinge anche ad un maggior utilizzo del trasporto pubblico locale,*

*soprattutto laddove l'infrastruttura di quest'ultimo è estesa e capillare".*

Politiche che sappiano quindi migliorare l'efficienza e incentivare contemporaneamente il servizio pubblico e il servizio di car sharing possono dimostrarsi vincenti per città come quelle analizzate, sia in termini di migliore servizio pubblico ma anche di contenimento delle emissioni di inquinanti e gas climalteranti.

Invece nel campione analizzato, da quanto riportano i ricercatori, gli effetti sul numero di auto di proprietà è osservabile ma molto contenuto, a differenza di quanto avviene in altri Paesi partner del progetto, come la Germania.

È tuttavia da specificare che i modelli di car sharing sono diversi, con una netta prevalenza in Italia dei servizi cosiddetti "free floating" (ovvero senza una stazione fissa e quindi più adatti per tragitti di sola andata) mentre nel Nord Europa questi si affiancano ad altre soluzioni consentendo di attrarre tipologie di utenti diverse e quindi incrementare le ricadute positive.

Anche quest'ultimo punto potrebbe spingere a delle riflessioni sui modelli operativi e di business da favorire. Riflessioni che potranno essere stimulate e guidate dal risultato finale del progetto, ovvero un toolkit, cioè una "cassetta degli attrezzi" per i policy maker che sono responsabili delle politiche della mobilità soprattutto nelle grandi aree urbane, e che sarà disponibile dopo il mese di maggio.