

## ***DALL'AUTOMOBILITA' ALLA MULTIMODALITA'***

### ***Il contributo possibile del car sharing in Trentino***

Si è tenuto venerdì 16 settembre il convegno promosso dalla cooperativa Car sharing, che è stato introdotto dall'assessore provinciale ai trasporti Alberto Pacher.

"Si deve e si può cambiare la cultura della mobilità", ha detto in apertura dei lavori investendo nel futuro, ma agendo nel presente.

### **Nuovi scenari di mobilità: oltre l'automobile in proprietà/Michèle Pezzagno - Università di Brescia**

Andare in auto piace ancora? ha chiesto in apertura del suo intervento l'arch. Michèle Pezzagno, ricordando che noi siamo intrinsecamente intermodali perchè la nostra più abituale modalità di spostamento sono i piedi. La mobilità non può essere progettata e modificata senza una nuova progettazione architettonica, per fare in modo di modificare quello che oggi è per molti purtroppo un vincolo. Avere un'auto rischia di essere una necessità e non una scelta. Eppure i quartieri senz'auto esistono in Europa e sono molto gettonati. E chi vive per un po' in un luogo dove l'auto non è necessaria (quando serve, c'è il car sharing!) smette anche di comprarla. E così, se diminuiscono le auto, aumenta lo spazio per gli esseri umani che dovrebbero essere gli unici veri protagonisti della città. Alle nostre città oggi manca lo spazio per le attività umane. Per andare in questa direzione servono scelte, non necessariamente scelte forti, ma consapevoli. Ad esempio l'infrastruttura del trasporto pubblico deve essere progettata prima delle case, diventare prioritaria. E allo stesso tempo si deve prendere consapevolezza dei limiti del trasporto pubblico, e offrire diverse opportunità, in un'ottica multi modale e inter modale.

### **Turismo montano e mobilità sostenibile/Anna Scuttari - Università di Trento**

Il turismo non è una questione di infrastruttura della mobilità. Partire da un luogo e arrivare in un altro, oppure trovare la modalità più rapida ed efficace per muoversi dentro un territorio turistico. Anna Scuttari ha sottolineato più volte nel suo intervento che il turismo è una questione di esperienza e che la mobilità sostenibile può incontrarla. Ci sono territori che lo hanno capito e che hanno sviluppato un'offerta diversificata e ricca tale da poter proporre un pacchetto di esperienze in cambio delle chiavi dell'auto del turista. Dopo aver presentato le esperienze di alcune regioni significative delle Alpi (Austria, Svizzera) e aver presentato il caso Sud Tirolo ha fatto qualche ipotesi sul Trentino. Servono i dati, ha detto, per programmare le alternative. E il management di destinazione (tipicamente turistico) si deve integrare con il mobility management. Ancora una volta serve una visione integrata, dove i diversi attori, politici e tecnici devono ragionare insieme, in modo integrato. Per il successo della mobilità sostenibile ha concluso, è fondamentale che il turista acceda in modo facile e preciso alle informazioni

### **Il car sharing in Italia: dati e prospettive/Letizia Rigato - Muovosviluppo srl**

Il car sharing in Italia mostra numeri poco significativi (12 città, 29.000 iscritti) rispetto al panorama europeo dove invece i dati sono davvero incoraggianti (100.000 iscritti in Svizzera) eppure mostra anche elementi di forza. Primo fra tutti la perfetta interoperabilità tra tutti gli operatori aderenti al sistema ICS. Un utente del car sharing di Roma può recarsi in treno a Milano e lì usare il car sharing, come fosse il suo. Non a caso le due città mostrano le massime percentuali di interoperabilità. Inoltre è ormai consolidato il sistema tecnologico. Si stanno ottenendo risultati quasi ottimali anche dal punto di vista dell'occupazione delle auto (Milano ha una percentuale media del 31%, quando il dato ottimale è rappresentato dal 30%) a dimostrazione del fatto che, anche in Italia, se si comunica bene, si possono ottenere risultati efficaci. Del resto la tipologia di utenti conosco bene il caso di Brescia è davvero molto diversificata. Si va dalla piccola media impresa, alla pensionata che non può più permettersi un'auto propria. La sfida del car sharing in Italia è dunque l'efficienza economica. Se si guarda all'esperienza della cooperativa svizzera Mobility (un'azienda che non ha mai usufruito di contributi pubblici e che è in grado di produrre utili) bisogna ammettere che il car sharing può essere un'attività che si autosostiene ed è quindi

necessario crescere della cultura d'impresa anche nella mobilità sostenibile.

*La pausa caffè ha permesso ai partecipanti di chiacchierare gustando caffè e biscotti del commercio equo e solidale e mele biologiche trentine...*

## **LA MOBILITÀ SOSTENIBILE CHIAMA, IL TRENINO RISPONDE**

Al riavvio dei lavori l'ing. **Marco Cattani**, vicepresidente della Coop. Car sharing Trentino ha presentato la **situazione del car sharing a Trento**, a 16 mesi dall'inizio del servizio.

Il caso trentino è per certi versi speciale. Sia per il soggetto protagonista del servizio (una cooperativa i cui soci sono importanti soggetti istituzionali e realtà economiche significative), sia per le dimensioni del bacino d'utenza a cui si rivolge. Si tratta della città di minori dimensioni dove c'è un car sharing funzionante. I dati di utilizzo e degli abbonamenti ad oggi dimostrano che si tratta di un servizio che ha senso perché risponde ad esigenze reali e che viene scelto per ragioni di efficienza economica (permette alle persone di risparmiare) sia dalle famiglie che dalle imprese o istituzioni. Anche le percentuali di occupazione sono già in linea con il resto d'Italia. Alcuni clienti istituzionali sono particolarmente significativi e la sperimentazione da parte di un servizio della PAT è in corso. Si tratta di riuscire a raggiungere significative economie di scala. Il punto di pareggio di bilancio, se il trend di crescita si conferma, è previsto per il bilancio 2013. Ci attende anche la scelta del sistema tecnologico per aumentare la sicurezza e l'automazione del sistema.

### **Come promuovere la multimodalità e valorizzare il car sharing sul territorio?**

La **TAVOLA ROTONDA** a cui hanno partecipato rappresentanti istituzionali dei Comuni, della Provincia e delle società partecipate che si occupano di mobilità è stata moderata da **Paolo Mantovan** del quotidiano Il Trentino.

*Che cosa pensa l'Assessore ambiente e mobilità Comune di Trento, Michelangelo Marchesi su questo tema?* La multimodalità è l'idea guida anche del Piano Urbano della mobilità di Trento e quindi non possiamo che condividere le azioni di promozione del car sharing.

*Perché il Comune non diventa utente del car sharing?* Auspichiamo che la sperimentazione del servizio da parte della PAT possa fare da apripista in questa fase in cui sarà necessario ridurre il parco auto per questioni di riduzione delle risorse degli enti locali.

*La politica vorrebbe e i dirigenti resistono? Che cosa ne pensa il Dirigente Servizio Trasporti pubblici PAT, Roberto Andreatta?* Prima di tutto vorrei portare alcuni dati sulle emissioni del parco veicoli del trasporto pubblico che sono ancora vecchi. Il parco veicoli urbano emette 7 milioni di chili di CO2 e il servizio extraurbano in totale ne produce 14. I dati evidenziano come per ottenere riduzioni sensibili delle emissioni siano necessarie ingenti risorse economiche. Dall'altra parte anche i dati della riduzione delle emissioni di iniziative come Al lavoro in bicicletta dimostrano che l'effetto dello spostamento dei comportamenti delle singole persone (sono stati mille i partecipanti al concorso) è effettivo e non solo simbolico. Così penso anche del car sharing. Può essere un'iniziativa non solo simbolica. Credo che le auto del parco veicoli degli enti pubblici siano spesso sottoutilizzate, per questo siamo interessati a seguire gli effetti della sperimentazione dell'adesione al car sharing della Provincia.

*Qual è il ruolo delle società pubbliche che si occupano di trasporto pubblico? Che cosa dice il Presidente Trentino Trasporti spa, Ezio Facchin?* Noi sosteniamo il passaggio tecnologico del car sharing cercando di integrarlo nel sistema MITT. Stiamo anche facendo riflessioni sul nostro parco veicoli. Credo però che in generale sulla mobilità sostenibile quello che conta sia il metodo. L'esempio svizzero ci dice che prima di tutto va sviluppato un concetto. E su questo va costruito il consenso. E questo è tutto un piano politico. Dal concetto poi si passa al progetto, e dal progetto alla realizzazione. Questa è la fase che riguarda i tecnici, come noi.

*Lei non ne ha parlato, ma sentendo le sue riflessioni io ho pensato a Metroland. Cosa ci dice?* Credo che su quel tema sia importante rimanere ancora un poco a riflettere sul concetto e che sia prematuro parlare di realizzazioni. La questione è quale concetto si promuove: collegamento tra poli

o collegamenti distribuiti interni alle valli? Ed è un piano discussione squisitamente politico.

*E la società che si occupa dell'esercizio quale contributo può dare al car sharing? Cosa dice il Dirigente di Trentino Trasporti Esercizio, Mauro Masini?* Il ruolo della società è fondamentale per la mobilità sostenibile per la riduzione dello spazio occupato e anche delle emissioni. Anche se gli autobus non sono nuovi, il numero di trasportati è tale da essere meno impattante. Gli autobus di nuova generazione poi possono dare prestazioni davvero molto significative. E' necessario continuare ad investire in questa direzione. Il car sharing potrebbe essere una soluzione interessante laddove la domanda è debole e quindi dove il trasporto pubblico è economicamente inefficiente.

*Qual è la sensibilità dei Comuni del Trentino, Roberto Caliarì (Assessore ai trasporti e viabilità del Consiglio delle autonomie locali (Consorzio dei Comuni Trentini e sindaco di Mori)?* A dire il vero la mia esperienza da sindaco è ancora molto breve per avere un quadro preciso. Sono personalmente convinto che la mobilità sostenibile diverrà un'evidente necessità laddove si cominceranno a contabilizzare i costi reali dei danni che la mobilità privata procura. Costi esterni e non solo costi interni. Il consorzio dei Comuni è sensibile a questo tema. E' ancora una questione culturale.

*Che cosa pensa la cooperativa Car sharing sulla possibilità di promuovere una nuova cultura della mobilità?* L'esperienza svizzera mostra che il car sharing in sé è uno strumento di cambiamento dei comportamenti di mobilità. Gli utenti car sharing lo dimostrano i dati diminuiscono con il tempo l'utilizzo dell'auto in generale e dello stesso car sharing, in favore di una maggiore utilizzo del trasporto pubblico, probabilmente per varie ragioni. La prima è che il car sharing dà all'utilizzatore un quadro trasparente dei reali costi dell'auto evidenziando l'estrema convenienza del trasporto pubblico (treno o bus che sia). La seconda è legata ad una maggiore consapevolezza dei mezzi alternativi all'automobile che l'abbandono del mezzo di proprietà porta con sé.

Sarebbe possibile ed efficace unire gli sforzi dei diversi soggetti sulla comunicazione della mobilità sostenibile. Un esempio sono i libretti degli orari del trasporto urbano di Trento. In ultima pagina c'è la comunicazione sul car sharing. Non costa nulla di più comunicare le proposte insieme e in maniera integrata. Perché non farlo sempre e sempre meglio?

Gli amministratori possono fare alcune cose molto concrete e a costi molto bassi per promuovere il car sharing. Due esempi: permettere l'utilizzo delle corsie preferenziali agli utenti car sharing e promuovere l'integrazione tariffaria.