

**ESTRATTO DAL  
VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

**N. 14/2015**

**OGGETTO:** *“Car-sharing metropolitano”; proposta di erogazione contributo ai Comuni dell’area metropolitana per l’avvio del servizio nei rispettivi territori*

*Il giorno ventitre del mese di settembre duemilaquindici, a partire dalle ore 11:15 presso la sede dell’Agenzia in via Belfiore, 23/C, Torino, previa l’osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente legge, vennero oggi convocati a seduta i componenti il Consiglio Di Amministrazione*

*All'appello risultano:*

	<b>Presente</b>	<b>Assente</b>
1. <i>Claudio Lubatti</i> <i>Presidente Agenzia</i>	X	
2. <i>Franco Campia</i> <i>Consigliere d’Amministrazione</i>	X	
3. <i>Francesco Balocco</i> <i>Consigliere d’Amministrazione</i>	X	
4. <i>Angelino Riggio</i> <i>Consigliere</i>		X

*E’ presente **Ing. Cesare Paonessa** che su richiesta del Presidente assume le funzioni di Segretario della seduta. E’ presente la **D.ssa Anna Maria Locurcio**, dipendente del Comune di Torino, che svolge funzioni di assistenza alla seduta.*

*Essendo legale il numero degli intervenuti, il **Dott. Claudio Lubatti** nella qualità di Presidente dell’Agenzia, dichiarata aperta la seduta ed dopo aver illustrato l’ordine del giorno – inviato ai Consiglieri insieme alla convocazione – ha proceduto con la trattazione dell’oggetto sopra indicato.*

## **“Car-sharing metropolitano”; proposta di erogazione contributo ai Comuni dell’area metropolitana per l’avvio del servizio nei rispettivi territori**

A relazione del Presidente

Nell’Assemblea del 18 Maggio u.s. è stato proposto di sviluppare un progetto di car – sharing di area metropolitana da finanziare con quota parte dell’avanzo di amministrazione disponibile.

Il car sharing (auto condivisa) è un servizio di mobilità individuale, che consente di pagare l’uso effettivo di un’automobile anziché tutti i costi che si sostengono per proprietà o acquisto. Le spese diventano così variabili, favorendo la comprensione di quanto esse incidano effettivamente sull’economia della mobilità individuale: il car sharing educa, pertanto, ad utilizzare l’auto solo quando realmente necessario, diminuendo le percorrenze medie individuali e di conseguenza il consumo di spazio pubblico, il consumo di energia e le emissioni inquinanti.

Il servizio di car-sharing si è sviluppato in Italia a seguito del decreto legge del 27 marzo 1998, attraverso il quale il Ministero dell'Ambiente ha voluto promuovere nel nostro Paese l'introduzione di servizi idonei a contrastare l'incidenza negativa del traffico veicolare sull'ambiente cittadino. In questo ambito il Ministero ha promosso e sostenuto la costituzione di ICS (Iniziativa Car Sharing) che rappresenta la struttura di coordinamento delle città che introducono il Car Sharing; il Ministero ha erogato all’avvio dell’iniziativa, un finanziamento diretto ad ICS per fornire assistenza alle città che intendano sviluppare sistemi di Car Sharing con l'obiettivo di istituire uno standard nazionale operativo e tecnologico ed utilizzare procedure unificate in una prospettiva unitaria del servizio a livello nazionale.

Attraverso una Convenzione ICS riunisce i maggiori Enti Locali italiani interessati al servizio di Car Sharing sul proprio territorio; oggi in Italia le città aderenti al circuito ICS sono Bologna, Brescia, Firenze, Genova, Savona, Milano, Padova, Parma, Palermo, Roma, Torino, Venezia che utilizzano un sistema tecnologico organizzato in un unico circuito nazionale; questo consente al singolo utente, di poter utilizzare il servizio in tutti i comuni italiani che aderiscono al circuito nazionale.

A Torino è presente CarCityClub S.r.l., operativa dal 2002, è una società a capitale misto composta da G.T.T. S.p.A., Leasys S.p.A. (FIAT Chrysler Automobiles) e Ca.Nova S.p.A. (trasporti locali). L’auto condivisa di CarCityClub, è oggi l’esempio più innovativo di car sharing tradizionale presente in Italia; offre ai suoi utilizzatori due modalità di adesione (con e senza abbonamento) e tre tipologie di utilizzo: “Classico” per un percorso da e verso lo stesso luogo, "Andata" se lo spostamento finisce a destinazione ed "Elettrico" per un viaggio ancora più ecologico. Il servizio è oggi presente con 85 parcheggi dedicati, 68 dei quali a Torino ed altri 17 nei comuni di Chieri, Collegno, Grugliasco, Moncalieri, Ivrea, Nichelino, Rivoli, Vinovo ed all’aeroporto di Caselle. La gamma dei veicoli disponibili comprende diversi modelli auto e veicoli per il trasporto merce come Doblò cargo e Ducato (servizio denominato Van Sharing).

CarCityClub fa inoltre parte del “Progetto BIP - **Biglietto Integrato Piemonte**”: in quanto tale emette tessere di accesso al servizio perfettamente compatibili anche con altri servizi di trasporto della regione (appositamente attrezzati e nelle zone ove attivo) quali ad esempio trasporto pubblico locale e bike sharing.

Oggi a Torino il numero di utilizzatori è pari a 5.105, il totale corse nel primo quadrimestre 2015 è pari a 11.930, la media mensile dei prelievi è pari a 2.982,5, la media giornaliera dei prelievi è pari a 99,41 e la durata della corsa media è di 4,7 ore per un viaggio complessivo di circa 29,37

chilometri.

Oltre al consolidato sistema di car sharing promosso da ICS, in Italia, negli anni è stato operativo un analogo sistema promosso da ACI che non ha avuto una diffusione analoga al sistema ICS; recentemente è stato rilanciato il sistema denominato "GirAci" ed oggi è operativo a Verona.

Il car sharing classico o tradizionale si basa sul principio di prenotare per tempo l'uso della macchina e in genere di riportarla al punto di partenza. La variante con il sistema "solo andata", presente a Torino, ha la possibilità di rilasciare la vettura in un parcheggio diverso da quello di partenza.

Recentemente è stato introdotto il modello a flusso libero (free flow o free floating) che è utilizzato a Firenze, Milano, Roma e Torino dagli operatori Car2Go ed Enjoy con veicoli a combustibile fossile mentre a Milano opera anche l'operatore Share'NGo con veicoli a trazione elettrica. Il modello a flusso libero prevede di iniziare e concludere il noleggio in qualsiasi area di sosta pubblica nelle strade della città, comprese le zone a pagamento con strisce blu ma esclusi i parcheggi in struttura; in alcune città esistono anche parcheggi riservati al car sharing in prossimità di stazioni ferroviarie o luoghi di interesse. L'utilizzo delle autovetture avviene tramite un'apposita applicazione sullo smartphone che permette la ricerca dell'autovettura più vicina, la sua prenotazione e l'avvio del noleggio con lo sblocco delle porte. Attualmente a Torino Enjoy è dotata di una flotta di circa 250 autovetture modello Fiat 500; Car2Go è dotata di una flotta di circa 400 autovetture modello Smart. Gli operatori di car sharing a flusso libero pagano un canone alle città che li ospita per l'utilizzo delle aree di parcheggio a pagamento e per altre eventuali agevolazioni quali l'accesso libero alla ztl.

Perché promuovere il car sharing.

La crisi economica così prolungata ha modificato l'approccio alla mobilità dei singoli cittadini e l'autovettura ha perso molto del suo essere "status symbol". La crisi ha quindi condotto ad un rallentamento del mercato automobilistico, perché non solo non si cambia l'auto, e si mantengono auto "vecchie" e che richiedono elevati costi di manutenzione, oppure si deve, o si preferisce, rinunciare alle spese fisse e agli impegni che dà l'auto (bollo, assicurazione, revisione, manutenzione); ancora più spesso tali scelte vengono condotte dalle famiglie e/o aziende che avevano 2, 3 o 4 auto e che decidono di mantenerne una sola.

Tuttavia il calo nell'uso dell'auto non dipende solo dalla crisi; si riscontra infatti un cambio di mentalità nell'approccio all'uso dell'autovettura; se tempo fa un giovane aveva patente (e spesso auto) a 18 anni, adesso, soprattutto nelle grandi aree metropolitane, si assiste a quasi un 20% di giovani che non prendono nemmeno la patente. Questa fascia utilizza di più l'intermodalità tra trasporto pubblico e bici (o moto) e l'uso del car-pooling quale "blablacar" o del taxi (magari condividendolo con gli amici).

Infine esiste una ulteriore evoluzione dei comportamenti che vanno verso una riduzione della mobilità e la ricerca di soluzioni ecologiche e sostenibili; l'approccio è quello della costante connessione alla rete e quindi l'utilizzo dei social, dell'e-commerce e di veicoli ecologici. Si cerca di ridurre la mobilità con la tecnologia e investire tempo e soldi più che sull'acquisto di un bene per la mobilità, sul tpl, bici, treni e voli low cost per le vacanze. Questi utenti preferiscono la bici, anche in condivisione, e potrebbero percepire l'auto elettrica o anche la moto elettrica come soluzione, sia essa usata in condivisione o come veicolo individuale.

Perché questi comportamenti possano essere diffusi è necessario attivare politiche di supporto alla

mobilità che rendano facile e normale non possedere un'auto. Fra queste è essenziale realizzare sistemi di trasporto pubblico efficienti e sistemi cooperativi al trasporto pubblico quali bike sharing ed anche car sharing.

I servizi di car-sharing devono essere interpretabili come totalmente complementari al trasporto pubblico locale: nelle realtà urbane ed extraurbane si integra alle articolate e complesse politiche di mobility management, offrendo elementi di flessibilità e comfort che il TPL non può garantire, ampliando l'offerta di servizi di mobilità anche grazie alla copertura di aree e fasce orarie a domanda debole.

Perché promuovere il car sharing metropolitano

In questo quadro si colloca la proposta del "car sharing metropolitano" inteso come sistema di cooperazione con il trasporto pubblico dell'area metropolitana ed in particolare con il servizio SFM.

L'idea consiste nel prevedere la localizzazione di una autovettura car sharing e relative aree di sosta nei comuni dell'area metropolitana; la localizzazione delle aree di sosta dovrà essere individuata per favorire almeno i seguenti usi:

- utilizzo dell'autovettura per scopi istituzionali da parte di Enti ed Istituzioni presenti (ad. es. il Comune potrà utilizzare l'autovettura del car sharing per le proprie attività istituzionali);
- utilizzo delle autovetture come collegamento conclusivo di un viaggio effettuato con il SFM o con il TPL extraurbano e suburbano; infatti un utente che vuole raggiungere una località periferica può utilizzare il SFM per muoversi nell'area metropolitana e, dalla stazione/movicentro, utilizzare il car sharing per lo spostamento conclusivo.

Appare inoltre significativo poter proporre una visione di sistema di car-sharing di area metropolitana e pertanto prevedere 1 autovettura per tutti i 32 comuni dell'agenzia; per i comuni che già hanno il car sharing si pensa ad inserire una autovettura aggiuntiva.

Con un approccio a scala metropolitana si potrà promuovere il sistema car sharing a supporto della mobilità intercomunale integrata con il tpl sia extraurbano, sia ferroviario, favorendo una più ampia diffusione del sistema e quindi un complessivo minore ricorso all'auto privata.

Si dovrebbe prevedere una flotta composta da una autovettura come dettagliato nella Tabella allegata, con l'individuazione di una apposita immagine comune e coordinata con elementi di integrazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM); si ritiene inoltre che per dare un messaggio di sostenibilità ambientale dovrebbero prevedersi vetture ecologiche con le più recenti classi di omologazione.

Le fasi di implementazione del progetto sono:

- l'Agenzia mette a disposizione per ogni Comune un contributo annuo pari a € 5.000 + IVA per i primi due anni, per un importo complessivo pari a € 12.500 IVA inclusa;
- ogni Comune stipula una Convenzione almeno triennale con uno dei soggetti operanti nel servizio Car Sharing.
- Una volta stipulata la Convenzione le risorse verranno erogate ai comuni ed essi si impegnano ad utilizzare il servizio anche per scopi istituzionali.

Sulla base di questa prima valutazione i Comuni dovranno:

- o avviare un confronto con gli operatori presenti sul territorio per valutare la fattibilità tecnico economica dell'iniziativa nonché le eventuali proposte di promozione commerciale finalizzate a favorire l'utilizzo integrato di tpl e car-sharing.

- scendere al dettaglio di progetto lavorando per definire le specifiche del sistema in ambito comunale (aree di sosta, eventuali agevolazioni per parcheggi e/o ztl, ecc.).
- l'AMM congiuntamente ai Comuni valuterà un progetto di sostenibilità complessiva del sistema anche oltre i primi 36 mesi di utilizzo individuando delle soglie di uso che rendono auto-sostenibile il sistema senza intervento pubblico.

A tale fine è possibile destinare l'importo di € 400.000,00, risorse che costituiscono parte delle risorse generate dall'avanzo di amministrazione dell'Agenzia così come accertato con il conto consuntivo al bilancio 2014 approvato dall'Assemblea con Deliberazione n. 2 del 18 maggio 2015, che sarà oggetto di specifica variazione di Bilancio proposta all'Assemblea.

Visto l'art. 200 del TUEL approvato con D.Lgs. 18.08.2000, n. 267

Visto il parere favorevole del segretario dell'Agenzia in ordine alla regolarità formale e sostanziale della deliberazione;

Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del direttore generale f.f. ai sensi dell'art. 49 comma 1 del TUEL D.Lgs. 18.08.2000, n. 267;

visto l'art. 134, co. 4, del TUEL, e ritenuta l'urgenza,

si propone che

#### IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

deliberi

1. di richiamare integralmente le premesse su riportate;
2. di approvare il finanziamento del programma di contribuzione finalizzato all'avvio del servizio di car sharing nei comuni dell'area metropolitana;
3. di dare atto che le risorse destinate al finanziamento del programma di contribuzione di cui al precedente punto 2, pari ad € 400.000,00 e derivanti dall'avanzo di amministrazione così come accertato dal Conto Consuntivo al Bilancio 2014, saranno oggetto di specifica variazione di bilancio cui seguiranno le necessarie determinazioni di impegno di spesa;
4. di demandare al direttore generale l'adozione di tutti gli atti consequenziali alla presente deliberazione;

Allegato 1 – Tabella delle autovetture attuali e di quelle previste dal Progetto

Pos	Comune	Residenti 1.515.786	Attuali CarCityClub				Progetto "SFM"		
			80 Park	9 Elettrico	2 Sosta	117 Auto	32 Park	32 Auto	Stazione SFM
1	Torino	872.091	68	9		103	1	1	
2	Moncalieri	55.720	1			1	1	1	SFM2 - SFM6
3	Collegno	49.246	2		1	3	1	1	SFM3
4	Rivoli	48.756	1			1	1	1	
5	Nichelino	47.657	1			2	1	1	SFM2
6	Settimo Torinese	46.954					1	1	SFM1 - SFM2
7	Grugliasco	37.804	2		1	1	1	1	SFM3
8	Chieri	36.293	3			3	1	1	SFM6
9	Venaria Reale	34.244					1	1	SFMA
10	Orbassano	22.794					1	1	
11	Rivalta di Torino	19.454	2			1	1	1	
12	San Mauro Torinese	18.970					1	1	
13	Caselle Torinese	18.634	1			2	1	1	SFMA - Caselle aeroporto
14	Piovasasco	18.246					1	1	
15	Beinasco	18.164					1	1	
16	Alpignano	16.993					1	1	SFM3
17	Leini	15.885					1	1	
18	Volpiano	15.178					1	1	SFM1
19	Pianezza	14.478					1	1	
20	Vinovo	14.423	1			1	1	1	
21	Borgaro Torinese	13.629					1	1	SFMA
22	Trofarello	11.108					1	1	SFM6
23	Santena	10.808					1	1	
24	Carignano	9.181					1	1	
25	La Loggia	8.812					1	1	
26	Pino Torinese	8.529					1	1	
27	Druento	8.522					1	1	
28	Cambiano	6.183					1	1	SFM6
29	Candiolo	5.606					1	1	SFM2
30	Pecetto Torinese	3.930					1	1	
31	Baldissero Torinese	3.783					1	1	
32	Piobesi Torinese	3.711					1	1	

Dopo una breve illustrazione del relatore si apre la discussione.

Segue la votazione con il seguente esito:

N. Favorevoli: 3

N. Contrari : 0

N. Astenuti: 0

Con il medesimo esito viene altresì approvata l'immediata esecutività

Firmato	Firmato
IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE Ing. Cesare Paonessa	IL PRESIDENTE Dott. Claudio Lubatti