

Un'automobile in multiproprietà

Parte a novembre la sperimentazione della vettura pubblica «in affitto»

MAURO SARTI

VENEZIA Un'auto a metà. Divisa in quattro, in otto. Guidata in un giorno da decine di persone. Sempre la stessa auto, quella che tutti vorrebbero "personalizzata", piena di optional, superaccessoriata e che a Venezia stanno pensando di gestire - quasi una provocazione - in multiproprietà. Si chiama "car-sharing", il bus del futuro, e comincerà a girare già dai primi di novembre.

Anziché prendere la propria auto o subire i tempi più lunghi e i costi di un bus o di un taxi, si prenota l'uso per un tempo limitato di un'auto, diciamo, in prestito. Altra cosa di un autonoleggio dove serve un contratto, per entrare nel mondo dell'auto in multiproprietà basterà possedere la "smart card" per avere accesso al sistema computerizzato: usi l'auto, poi la rimetti al suo posto.

Difficile sapere se funzionerà, per ora a Venezia stanno tutti incrociando le dita pensando alla sperimentazione che sta per partire: cinque auto elettriche messe su strada (tre Piaggio e due Boxell) a disposizione di un numero limitato di soci, quattro alberghi coinvolti, la Usl locale, il servizio Venezia-spiaggia.

Una sperimentazione a Venezia-Lido che ha messo sul piatto un investimento di 300 milioni finanziato dalla Ue e rivolto ad un bacino d'utenza volutamente limitato che non supera le 100 persone. Un servizio tanto semplice quanto rivoluzionario: in America funziona già da qualche anno, esperienze positive sono in uso in Svizzera e Germania. In Italia le cose sono andate, come spesso accade, un po' diversamente: Torino ci ha provato con scarso successo, Bologna ne ha parlato per qualche mese e poi ha lasciato stare, lo stesso hanno fatto a Firenze e a Palermo. Ora, con qualche speranza, ci prova Venezia.

Funzionerà l'auto di tutti? «Il senso del progetto - spiega Renzo

Brunetti, direttore dell'azienda servizi per la mobilità, Asm di Venezia che una volta messo a punto il progetto ne metterà in vendita il know-how - è molto ambizioso: basta pensare alla possibilità di arrivare all'aeroporto e prendersi la "propria" auto per andare a casa o al lavoro. Noi partiamo da Venezia-Lido, un'isola che si estende per 11 chilometri e all'interno della quale è possibile rinvenire tutte le condizioni che rendono significativa la sperimentazione: presenza di trasporto pubblico, tipologie di utenza diversificate dal turista al residente al pendolare, la presenza del servizio taxi. Se dopo la sperimentazione che durerà un anno e mezzo le cose saranno andate bene, pensiamo di esportarla a Venezia e a Mestre».

L'idea di fondo del progetto è quella di ridurre l'utilizzo di veicoli privati e di incentivare quello dei mezzi di trasporto collettivo allo scopo di ridurre i consumi energetici, l'inquinamento atmosferico e per decongestionare il traffico cittadino attraverso il suggerimento di un diverso comportamento di viaggio. Nel paese della Fiat è una bella scommessa. Un'auto in multiproprietà, divisa tra decine di padroni che ogni giorno la utilizzano per brevi spostamenti casa-lavoro, lavoro-casa.

Oppure pensata apposta per i turisti: «Intanto bisogna spiegare - continua Brunetti - che con il car-sharing non si va in alcun modo ad intaccare il mercato delle auto. In Italia come in Europa, e in tutti i paesi sviluppati, il mercato futuro non è quello dell'aumento ma della sostituzione delle vecchie auto. In questo senso l'auto in multiproprietà non va a prendere il posto dell'auto di proprietà. Il nostro obiettivo è solo quello di

andare a limitare l'occupazione di spazio, e Venezia in questo senso ne ha molto bisogno».

Interessante ipoteticamente al progetto car-sharing sono tutte le città che hanno problemi di traffico nei loro centri storici, e sono molte. «Con 100 auto in questo modo è possibile servire 1000 persone e risolvere in parte il problema della mancanza di spazio, ridurre quella che si potrebbe definire arteriosclerosi del traffico... - continua Brunetti. Noi abbiamo utilizzato auto elettriche ma è importante precisare che il servizio funziona con qualunque tipo di auto».

Precisa Enrico Mingardi, presidente di Asm e di Federtrasporti: «Se una volta usata l'auto per la nostra necessità, qualunque essa sia, la lasciamo in un parcheggio a disposizione delle necessità altrui, ci sarebbero meno auto ferme a ingolfare i marciapiedi delle nostre città e tutti avremmo un'auto a disposizione al momento del bisogno».

Altra cosa è la cosiddetta pool-car, auto collettiva. Anche questa viene da lontano e da noi ha scarse possibilità di successo. Meglio negli Stati Uniti, dove va forte, e serve soprattutto i lavoratori pendolari obbligati così a percorrere le miglia che li separano dal posto di lavoro in compagnia. Le auto collettive, che per questo motivo godono poi di particolari agevolazioni ed utilizzano corsie preferenziali, sono infatti obbligate a viaggiare a carico pieno. Anche questo è uno strumento per ridurre l'inquinamento e il traffico, ma richiede la necessità di percorrere lunghe distanze per andare al lavoro. «Da noi - conclude Renzo Brunetti - questo sarebbe difficilmente possibile. Le distanze da percorrere per andare al lavoro, anche nelle nostre metropoli, non sono mai abbastanza lunghe per rendere plausibile un simile sistema. Il car-sharing al contrario può in parte risolvere i problemi del parcheggio nei centri storici delle città».



I VANTAGGI

«Meno macchine, meno congestione»

Tutto sta dentro la scatola nera, il cuore del sistema delle apparecchiature di bordo: acquisisce i dati funzionali relativi allo stato e all'uso delle auto. È collegata ad un computer, e fa da sistema pensante di tutto il servizio. Il car-sharing garantisce la possibilità di utilizzare auto in multiproprietà, gestite da una associazione pubblica o privata, o da una cooperativa di utenti-proprietari. È una forma di noleggio di veicoli con condizioni particolari: l'auto può essere prenotata anche per periodi molto brevi (fino ad un minimo di un'ora), il servizio è attivo 24 ore su 24 e il costo è in funzione sia del tempo di uso che dei chilometri percorsi. Una sostanziale differenza rispetto ad un autonoleggio è che gli utenti debbono aderire all'asso-

ciamento. La contabilizzazione dei consumi si riferisce all'utilizzo effettivo dell'auto, o delle auto, con tariffe che considerano, differenziandoli, sia i costi per il tempo di noleggio che i chilometri percorsi. In queste quote sono compresi tutti i costi connessi al possesso ed all'uso di un'auto come assicurazione, bollo, manutenzione, riparazione e pulizia della vettura. L'accesso ai mezzi che girano al Lido di Venezia è riservato ad un club di utenti dotati di una "smart card" necessaria sia per la prenotazione che, in futuro, per il pagamento del costo di uso del veicolo. L'utilizzo dell'auto ha inizio al momento del prelievo presso una delle aree di parcheggio attrezzate e termina alla sua riconse-

gnà. Se l'auto resta parcheggiata al di fuori di queste aree nessun altro socio è autorizzato a prelevarla. Un sistema di gestione intelligente raccoglierà i dati e fornirà le informazioni sulla disponibilità dei veicoli che saranno diffuse attraverso "totem informativi" (sorta di computer installati nelle aree di parcheggio), tramite Internet, con tabelloni a messaggi variabili, a travésio i videoterminali domestici distribuiti a famiglie campione. Un esempio per tutti: «Con il car-sharing - si spingono avanti da Venezia - sarà possibile alleggerire considerevolmente il traffico milanese sulle direttrici aeroporto, stazione, fiera sfruttando le auto elettriche, le corsie riservate e la collaborazione delle corsie di taxi».

Metropolis
Supplemento bisettimanale diffuso sul territorio nazionale unitamente al giornale l'Unità
Direttore responsabile Paolo Gambescia
Iscriz. al n. 420 del 20/08/98 registro stampa del Tribunale di Roma
Direzione, Redazione, Amministrazione: 00187 Roma, Via Due Macelli 23/13
Tel. 06/699961, fax 06/6783555 - 20124 Milano, via F. Casati 32, Tel. 02/67721
Stampa in fac simile: Se.Be. Roma - Via Carlo Pesenti 130
PPM Industria Poligrafica, Paderno Dugnano (MI) - S. Statale dei Giovi, 137 - STS S.p.a. 95030 Catania - Strada 5^a, 35
Distribuzione: SODIP, 20092 Cinisello B. (MI), via Bettola, 18

EMBASSY - EURCINE - FIAMMA
JOLLY - LUX - SAVOY
TRIANON - TRISTAR - MISSOURI
ALHAMBRA - INTRASTEVEVERE di Roma

segnalato dalla critica cinematografica italiana

salvate il soldato ryan
in missione per un uomo

ORARIO ALLA PAGINA SPETTACOLI
AL LUX ULTIMO SPETTACOLO ORE 0,30
AL TRIANON ULTIMO SPETTACOLO ORE 24,00

METROPOLITAN MAESTOSO
JOLLY - ALHAMBRA di Roma

Sintonizzati su "RADIOFRECCIA" un film di **LUCIANO LIGABUE**

"...Il primo film rock italiano..."
Gino Castaldo (la Repubblica)
"...Sorprendente... un esordio impeccabile..."
Alberto Crespi (l'Unità)
"Un film che consiglieremo proprio a tutti senza eccezioni"
Fabio Ferzetti (Il Messaggero)

radiofreccia
UN FILM DI LUCIANO LIGABUE

ORARIO SPETTACOLI
METROPOLITAN - MAESTOSO: 15,15 - 17,40 - 20,05 - 22,30
JOLLY: 15,30 - 17,50 - 20,10 - 22,30
ALHAMBRA: 15,45 - 18,00 - 20,15 - 22,30

BARBERINI - GIULIO CESARE MAESTOSO - EURCINE - JOLLY
LUX - ALHAMBRA di Roma

"...Grandi immagini emozionanti e incancellabili..."
(Irene Bignardi - la Repubblica)
"...Leggendaria impresa del nostro cinema..."
(Tullio Kezich - Corriere della Sera)

la Leggenda del Pianista sull'Oceano
un film di **GIUSEPPE TORNATORE**
TIM ROTH

ORARIO SPETTACOLI
BARBERINI: 16.00 - 19.00 - 22.00
ALHAMBRA: 15.45 - 19.00 - 22.30
GIULIO CESARE MAESTOSO: 15.20 - 18.40 - 22.00
EURCINE JOLLY LUX ODEON: 15.30 - 18.30 - 22.00
AL BARBERINI LUX E ODEON ULTIMO SPETTACOLO ORE 0,30
DA LUNEDÌ IL BARBERINI EFFETTERÀ SPETTACOLI ANCHE LA MATTINA

