

TRA-S17	SVILUPPO SHARING MOBILITY
AREA DI INTERVENTO	
A4 - Trasporti A45 – Sviluppo Sharing Mobility	
CATEGORIA DI STRUMENTI	
B4 – Trasporti B45 - Car-sharing/car-pooling	
PROMOTORE DELL’AZIONE	
Comune di Genova	
RESPONSABILE DELL’ATTUAZIONE	
Comune di Genova - Direzione Mobilità	
DESCRIZIONE SINTETICA DELL’AZIONE	
<p>Tra gli assi strategici del PUMS è previsto lo sviluppo di “nuovi sistemi di sharing, mobility management e soluzioni smart: infomobility”. Tra le finalità nel campo della mobilità emergono dunque in maniera prioritaria sia la messa in campo di azioni necessarie atte a coniugare mobilità e ambiente in un quadro di sostenibilità ambientale, sia l’incentivazione della mobilità elettrica pubblica e privata. In proposito, i servizi di sharing mobility rientrano tra le azioni di mobilità sostenibile finalizzate alla riduzione dell’uso del veicolo privato, con l’obiettivo di una mobilità efficiente dal punto di vista del consumo delle risorse e dell’uso del suolo pubblico, in grado di ridurre le emissioni inquinanti sia atmosferiche che acustiche.</p> <p>Negli spostamenti intermodali o combinati, i servizi di <i>sharing mobility</i> ampliano l’attrattività dei servizi di trasporto di linea/a orario nel compiere il cosiddetto <i>primo e ultimo miglio</i>. L’integrazione tra servizi complementari consente nuove e migliori opzioni di viaggio in grado di competere con gli spostamenti con i veicoli privati.</p> <p>Per il Comune di Genova, dunque, l’obiettivo è quello di individuare e sviluppare azioni atte ad incrementare l’offerta di servizi in sharing per la cittadinanza attraverso sia il consolidamento e il revamping dei servizi ad oggi in essere sul territorio comunale - come il bike sharing e car sharing -, sia promuovendo la diffusione di nuove modalità di sharing mobility - quali la micromobilità e lo scooter sharing.</p> <p>Tali azioni risultano coerenti con il panorama nazionale in termini di sharing mobility; infatti come evidenziato nel rapporto dell’Osservatorio Nazionale dello Sharing Mobility, nel periodo compreso tra il 2015 e il 2018 si è assistito ad un significativo sviluppo sul territorio nazionale di detti servizi in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incremento dei servizi di mobilità condivisa innovativi a livello nazionale; - aumento del numero di utenti della sharing mobility; - incremento dei tragitti effettuati dalle persone utilizzando servizi di mobilità condivisa di tipo innovativo; - crescita dell’utilizzo dei veicoli elettrici sul totale dei veicoli a disposizione degli utenti, con particolare riferimento ai veicoli utilizzati per lo scooter sharing. <p>Di seguito si illustrano nel dettaglio i servizi di sharing mobility presenti sul territorio nonché quelli di futura istituzione.</p> <p>Bike Sharing:</p> <p>Il servizio attualmente presente sul territorio è erogato secondo un modello <i>station based – one way</i>, per cui l’utente, registrato al servizio, può prelevare la bicicletta in qualunque ciclostaggio presente sul territorio e riconsegnarla ovunque trovi un ciclostaggio libero, anche in un luogo diverso da quello di origine. Il servizio copre una porzione significativa del territorio, comprensiva del Centro Storico e di alcuni quartieri ad esso confinanti, quali San Pier D’Arena, Foce e Bassa Val Bisagno.</p> <p>Gli interventi riguarderanno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una azione di revamping e potenziamento dell’infrastruttura esistente a servizio dello station based; - sviluppo di nuovi servizi basati su modelli alternativi. 	

Con l'approvazione del Decreto Legge n. 34/2019 del Ministero dello sviluppo economico (MISE), recante "Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi", è stato assegnato un contributo al Comune di Genova per interventi di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile. Tra le categorie di interventi ammissibili previste nel suddetto Decreto è ricompresa la Mobilità sostenibile.

Con i fondi stanziati dal MISE, la Civica Amministrazione intende avviare un intervento di revamping degli apparati infrastrutturali, tecnologici ed impiantistici del bike sharing, essendo gli stessi dispositivi contraddistinti da notevole obsolescenza. Il processo di revamping della infrastruttura esistente sarà dunque finalizzato all'inserimento in flotta di biciclette a pedalata assistita nonché l'incremento del numero di velostazioni, in un'ottica di migliore copertura delle aree centrali della città e dei principali siti con valenza turistica.

Per quanto riguarda i possibili modelli alternativi, la prima applicazione sarà l'avvio di un servizio sperimentale a "stazioni virtuali". La differenza sostanziale tra il suddetto sistema e il bike sharing a stazioni fisse può essere individuata nella possibilità di rendere flessibile e celere la dislocazione dei punti di prelievo sul territorio. Infatti contrariamente al servizio tradizionale, le stazioni virtuali non necessitano di alcun intervento infrastrutturale, in quanto riconoscibili mediante un servizio di georeferenziazione individuabile tramite App dell'operatore.

Il servizio in questione verrà attuato in via sperimentale per un periodo di 12 mesi al fine di valutarne l'effettiva fruibilità in ambiente reale, pertanto l'azione prevede:

- avvio del servizio e conseguente monitoraggio dei risultati alla conclusione del periodo di sperimentazione;
- in caso di esito positivo, supportarne l'estensione dell'operatività sul territorio.

Car Sharing:

Il servizio di Car Sharing esistente è attualmente erogato secondo un modello *station based - round trip*, per cui i veicoli sono parcheggiati in apposite aree. L'utente iscritto al servizio prenota e noleggia il veicolo attraverso un portale informatico (App o sito web) per poi riconsegnarlo al termine dell'utilizzo nella medesima stazione del prelievo.

Gli interventi di riguarderanno:

- il potenziamento della flotta con progressivo incremento di veicoli a trazione elettrica;
- lo sviluppo del servizio in modalità "one way";
- l'attivazione di modalità di car sharing a flusso libero.

L'Amministrazione intende infine sviluppare nuove forme di *sharing mobility*, in particolare:

- **Scooter Sharing:** sulla scorta dei soddisfacenti risultati che sta ottenendo un servizio di scooter sharing a flusso libero attualmente operativo sul territorio comunale, sarà offerta la possibilità di avviare nuovi servizi a flusso libero esclusivamente con veicoli a trazione elettrica per garantire una copertura capillare del territorio;
- **Micromobilità:** sulla base di quanto previsto dalla vigente normativa in materia saranno avviati servizi sperimentali di monopattini elettrici in sharing. Tali veicoli saranno dotati di un'interfaccia di bordo con il sistema di gestione digitale e funzionanti anche in assenza di postazioni fisse per la custodia o il ricovero degli stessi.

Per questo tipo di servizi il Comune si limiterà ad un'azione autorizzativa nei confronti degli operatori, adottando indirizzi in termini di: numero massimo di veicoli da istituire per ogni servizio e per singolo operatore, sulla base delle capacità di assorbimento del territorio; modalità di sosta consentita, eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

RISULTATI OTTENIBILI, RISPARMIO ENERGETICO E RIDUZIONE DELLE EMISSIONI

L'obiettivo principale della presente azione è quello di una sensibile riduzione dell'uso del veicolo privato per il soddisfacimento dei propri bisogni di mobilità. Ciò è perseguibile solamente con un significativo ampliamento dell'offerta di soluzioni di mobilità condivisa ad integrazione di quella di trasporto pubblico locale.

L'analisi dei potenziali risultati ottenibili è possibile prendendo a riferimento l'ottimizzazione di un sistema integrato di

<p>trasporto pubblico e sharing mobility, in grado di determinare una reale variazione del <i>modal share</i> e conseguentemente della diminuzione del numero di km percorsi con il veicolo privato, con decremento del consumo energetico e delle emissioni inquinanti.</p> <p>Si riportano di seguito gli obiettivi complessivi dell'azione al 2030: Risparmio energetico al 2030 (MWh): 2.965 MWh Riduzione emissioni al 2030 (tCO2): 756 tCO2</p>
PREVEDIBILE SVOLGIMENTO TEMPORALE
Implementazione dei servizi di mobility sharing entro il 31/12/2025.
ATTORI COINVOLTI O COINVOLGIBILI /SOGGETTI PROMOTORI
Comune di Genova – Direzioni Competenti/Municipi interessati Operatori interessati Eventuali Sponsor
COSTI, VALUTAZIONI E STRATEGIE FINANZIARIE
Ad esclusione del servizio tradizionale station-base del bike-sharing i rapporti economici tra Amministrazione e operatori non prevederanno il riconoscimento di un corrispettivo per la gestione del servizio. Gli operatori dovranno essere in grado di sostenere tutti i costi dei servizi erogati. A fronte di particolari agevolazioni da parte del Comune (aree di sosta gratuite, transito nelle Ztl, transito lungo le corsie riservate) è ipotizzabile, invece, la richiesta di corresponsione di un canone da parte del gestore.
POSSIBILI OSTACOLI O VINCOLI/BARRIERE DI MERCATO
Mancanza di risorse economiche per il mantenimento dei servizi tradizionali Disinteresse da parte della popolazione e/o delle aziende/enti coinvolti; Mancata collaborazione da parte degli stakeholders; Cattivo utilizzo del servizio e delle sue attrezzature/infrastrutture (atti vandalici, mancata segnalazione di guasti, perdita o danneggiamento veicoli, ecc.);
STAFF
L'impegno del Comune di Genova è quantificabile in 1 FTE/a.
INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO
Numero utenti iscritti, numero di auto, bici, scooter e monopattini componenti il parco mezzi car sharing, km percorsi.