

PITEM CLIP

Progetto “e-Trasporti”

**WP3.5 Realizzazione di stazioni
sperimentali di mobilità condivisa**

1 LE STAZIONI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

1.1 Introduzione

La stazione di mobilità è un polo trasportistico (hub) che non solo consente l'integrazione fisica di diversi servizi di mobilità tradizionale e condivisa, ma contestualmente garantisce a questi ultimi anche una migliore visibilità e riconoscibilità, a tutto vantaggio dell'utilizzatore finale. Il concetto di stazioni della mobilità, hub della mobilità o mobility hub, si è sviluppato in Europa e negli Stati Uniti negli ultimi 20 anni¹.

Proprio nel nostro continente, in particolare, si è registrato un crescente interesse verso le stazioni di mobilità soprattutto in seguito al forte incremento della quantità e della diversità di servizi di mobilità condivisa. Grazie alla presenza di servizi di mobilità diversificati, gli hub di mobilità possono quindi assumere forme anche diverse, dai grandi centri cittadini alle mini stazioni suburbane, da quelli adattati ai contesti rurali a quelli incentrati sul turismo². Incoraggiando scelte di viaggio più sostenibili, attraverso un facile accesso e la consapevolezza delle alternative all'auto privata, le stazioni di mobilità possono aiutare a raggiungere diversi obiettivi politici, sociali ed ambientali, come:

- *ridurre l'utilizzo dell'auto privata* e i problemi ad esso associati, come la congestione, le emissioni di gas climalteranti ed inquinanti, aiutando a migliorare la qualità dell'aria;
- *facilitare l'intermodalità*, fornendo soluzioni di viaggio integrate per spostarsi in modo agile e conveniente attraverso l'utilizzo combinato di diversi mezzi di trasporto;
- *contribuire a migliorare l'accessibilità ai servizi di trasporto* agli utenti più vulnerabili, garantendo un luogo più sicuro e confortevole durante gli interscambi;
- *favorire la multimodalità*, fornendo un miglior collegamento tra i diversi livelli di trasporto come la rete principale di trasporto pubblico e i servizi di mobilità condivisa. L'ampliamento dei servizi di trasporto con i servizi di mobilità condivisa permette di dare risposta a diverse esigenze specifiche delle persone attraverso diverse opzioni di spostamento;
- *colmare le lacune nella rete del trasporto pubblico*, soprattutto nelle aree suburbane dove l'integrazione di servizi di mobilità condivisa possono fornire un collegamento sostenibile di 'primo o ultimo miglio' con i servizi di autobus o ferroviari più vicini, in modo efficace dal punto di vista dei costi. Possono fornire servizi flessibili 24 ore su 24 come alternativa sostenibile e accessibile alla proprietà dell'auto privata;
- *creare dei nuovi punti di aggregazione* per la comunità, riqualificando zone attualmente dominate da aree di parcheggio privato in aree verdi con strutture ricreative, aree di attesa e strutture aggiuntive che favoriscano l'inclusione sociale;
- *contribuire a migliorare la salute dei cittadini*, aumentando l'opportunità di modalità di spostamento attive;
- *aiutare a gestire le emergenti problematiche di "disordine stradale"* derivanti dall'introduzione dei servizi di micromobilità condivisa, biciclette e di monopattini

¹ <https://como.org.uk/wp-content/uploads/2021/09/CoMoUK-Mobility-hubs-toolkit.pdf> - visitato il 01/10/2021

² <https://como.org.uk/wp-content/uploads/2020/11/Mobility-Hub-Accreditation-111120-1.pdf> - visitato il 01/11/2021

2. includere servizi aggiuntivi diversi da quelli di mobilità, che siano appropriati alle esigenze ed alle linee di sviluppo dell'area in cui la stazione verrà inserita;
3. essere progettate per ridurre lo spazio per le auto private e aggiungere miglioramenti allo spazio pubblico;
4. fornire elementi che incoraggino gli spostamenti attivi in bicicletta o a piedi (integrazione con percorsi ciclabili e pedonali);
5. essere costituite attraverso una progettazione funzionale e visiva di buona qualità, che permetta un facile accesso attraverso un'appropriata pavimentazione, marciapiedi ed attraversamenti;
6. possedere una chiara identificazione dello spazio appartenente alla stazione di mobilità, che in genere è realizzata attraverso un totem o un cartello che identifica l'hub come parte di una rete più ampia e che può anche fornire informazioni digitali sul viaggio.

1.3 Servizi di cui si compone la stazione di mobilità sostenibile

La stazione di mobilità sostenibile può raggruppare più servizi di mobilità, per il criterio di modularità non vi è una struttura totalmente rigida in termini di numero e tipologia di servizi di mobilità presenti, ma alcuni di essi sono comunque essenziali; ad esempio, per l'avvio di una stazione di mobilità è necessario disporre almeno di alcuni parcheggi dedicati a servizi di car sharing, rastrelliere per biciclette ed essere vicino a una fermata del trasporto pubblico³. Inoltre l'hub dovrebbe essere facilmente accessibile a tutti, quindi è importante prendere in considerazione i problemi di mobilità come l'accessibilità alle sedie a rotelle e gli aspetti di sicurezza (per esempio assicurandosi che il luogo nel quale è ubicata la stazione sia pulito e ben illuminato). Il tutto va sempre progettato allo scopo di consentire, e nel contempo promuovere, il trasporto multimodale a livello locale e dovrà altresì essere adattabile in contesti diversi (come comuni o quartieri molto differenti tra loro).

³ <https://mobihubs.eu/> - visitato il 01/10/2021

I servizi di mobilità condivisa rientrano a pieno diritto all'interno delle stazioni di mobilità sostenibile anche alla luce del fatto che secondo ricerche recenti, la mobilità condivisa aiuta a ridurre la dipendenza dall'auto privata a favore di uno stile di mobilità basato sulla multimodalità⁴. In aggiunta, l'integrazione di servizi di mobilità condivisa presenta forti effetti sinergici, ad esempio se in una città sono disponibili sistemi di bike sharing, questi favoriscono anche l'adozione e la crescita dell'utilizzo del car sharing⁵. Si è riscontrato che questa sinergia avviene perché le persone:

- familiarizzano con il concetto e l'abitudine di condividere piuttosto che possedere;
- acquisiscono esperienza con le procedure di accesso al veicolo comuni nella mobilità condivisa;
- diventano meno dipendenti dall'auto grazie alla disponibilità di soluzioni di mobilità aggiuntive e facendo sì che la soluzione inizi a sembrare una valida alternativa alla proprietà privata.

Più opzioni di mobilità condivisa sono disponibili ed integrate, maggiori sono gli effetti sinergici tra di esse e maggiori sono i benefici per la società, in quanto tali servizi potranno rispondere alle esigenze di target di utilizzatori sempre maggiori. Gli effetti sinergici non sono esclusivi della mobilità condivisa, in quanto quest'ultima favorisce la sua ulteriore crescita e l'aumento esponenziale degli spostamenti a piedi, in bicicletta e attraverso l'utilizzo del trasporto pubblico.

Nell'ottica di integrazione di servizi a supporto della mobilità collettiva e di condivisione del mezzo privato, sono state preliminarmente considerate diverse tipologie di servizi di mobilità condivisa (*sharing mobility*) ad oggi esistenti nel panorama nazionale ed internazionale^{6, 7}.

I servizi di mobilità condivisa si articolano in due macro gruppi:

- servizi di condivisione di un veicolo (*vehicle sharing*);
- servizi di condivisione di un tragitto (*ride sharing*).

L'aspetto caratterizzante dei servizi di *vehicle sharing* è la condivisione temporanea di un mezzo di trasporto da parte di un operatore o di un privato, che viene utilizzato, al bisogno, anche da terzi. Servizi di questo tipo vengono a loro volta classificati in funzione del tipo di veicolo che si condivide.

Nei servizi di *ridesharing*, l'utente usufruisce di un servizio di trasporto che, in funzione del contesto sia organizzativo che normativo, assume le forme del servizio di *carpooling*, *ridehailing*, *microtransit* o *DRT* (*Demand Responsive Transit*).

Di seguito si riporta una breve descrizione dei vari servizi:

Car sharing

Il servizio di *car sharing* consente di utilizzare un'autovettura solo per il tempo realmente necessario, pagandone un controvalore per il suo effettivo utilizzo, quindi senza alcuna necessità di possedere il veicolo. Le autovetture sono normalmente disponibili in appositi

⁴ https://share-north.eu/wp-content/uploads/2021/09/Shared_Mobility_Manual.pdf

⁵ <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/390279>

⁶ <https://www.icscarsharing.it/wp-content/uploads/2020/06/Car-sharing-Toolkit-21-04-2020.pdf>

⁷ https://share-north.eu/wp-content/uploads/2021/09/Shared_Mobility_Manual.pdf

spazi di parcheggio o, a seconda del modello di erogazione, situate all'interno di aree operative predeterminate (le quali mediamente si spingono fino alla prima periferia delle grandi città): il prelievo ed il rilascio dei veicoli avviene automaticamente attraverso l'utilizzo di una specifica card o utilizzando il proprio smartphone, quindi senza bisogno di assistenza da parte di personale.



Figura 4. Car sharing - fonte: [pagina web](#)

A seconda del modello di erogazione del servizio, che può essere indifferentemente gestito da un soggetto pubblico o privato, si distinguono più tipologie di possibile viaggio:

- andata e ritorno presso la postazione di partenza (round-trip);
- sola andata verso un parcheggio differente da quello di prelievo (one-way);
- viaggio che prescinde dal punto di prelievo e riconsegna, i quali avvengono in un punto qualunque di un'area predeterminata (free-floating).

Nel primo caso si tende a soddisfare la necessità di disporre di un'auto per un lasso di tempo all'interno del quale poi l'utente compie uno o più tra spostamenti e soste, fino a compiere il tragitto di ritorno, mentre nel secondo caso invece si soddisfa l'esigenza di un singolo spostamento dal punto A al punto B, senza comunque escludere la possibilità di soste intermedie nelle quali il veicolo è "in pausa".

Il terzo caso è ancora differente ed è volto a soddisfare esigenze ancor più minime, come spostamenti di breve percorrenza o breve durata, i quali comunque non prevedono la necessità di trattenere il mezzo a causa di eventuali soste intermedie.

In tutti i casi, come già accennato in precedenza, si tratta sempre di esigenze che emergono occasionalmente e, quando in caso di una certa regolarità, sicuramente non con frequenza quotidiana. Sono quindi spostamenti che possono essere compiuti per una ampia gamma di motivazioni ma non effettuati sistematicamente tutti i giorni (come, per esempio, recarsi al proprio luogo abituale di lavoro o studio).

Tipologie di modelli operativi

Combinando e riassumendo quindi la configurazione dei veicoli nello spazio con la tipologia di viaggio è possibile classificare i servizi di car sharing adottati con maggiore frequenza al giorno d'oggi in tre modelli operativi di riferimento:

- car sharing station-based roundtrip in cui l'auto, alla fine del noleggio, è sempre riposizionata nel punto dove è iniziato il viaggio;
- car sharing station-based one-way in cui l'auto è rilasciata in un altro nodo designato della rete/stazione rispetto a dove è iniziato il viaggio;
- car sharing free-floating in cui l'auto è rilasciata in un punto qualsiasi di un'area prestabilita e geo-riferita.

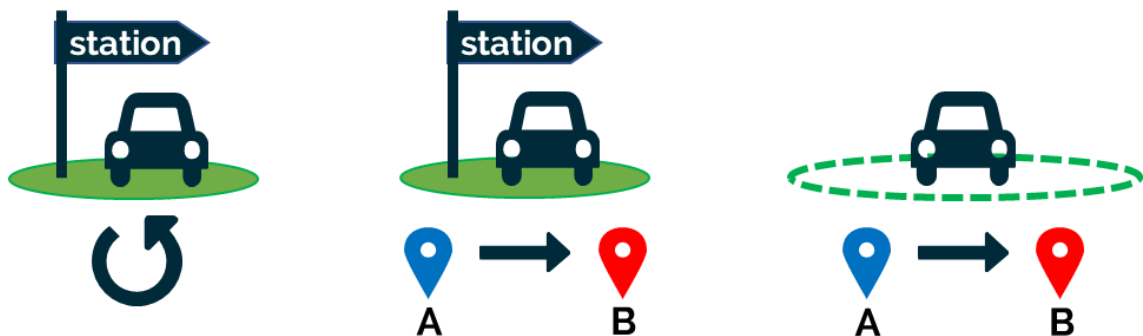


Figura 5. Modelli operativi di car sharing, station-based roundtrip (sx), station-based one-way e free-floating (dx)

Accanto a questi modelli di servizio principali si riscontra l'affacciarsi di nuovi modelli che vengono spesso classificati sotto un'unica categoria detta di micro car sharing, poiché caratterizzati da flotte di piccole dimensioni, possibile proprietà diffusa dei mezzi, realizzati ed erogati attraverso schemi di gestione semplici, volti al massimo efficientamento possibile. Tali schemi, se presi singolarmente hanno un impatto locale e limitato ma presentano un potenziale di espansione molto più elevato dei servizi di car sharing tradizionali, poiché non presentano particolari vincoli territoriali e geografici, possono essere realizzati sia in metropoli che in piccoli paesi e non richiedono soluzioni organizzative complesse né da parte di chi mette a disposizione i mezzi né da parte degli utenti. I principali schemi di questo tipo sono i seguenti:

- micro car sharing tradizionale, a prescindere dal modello di erogazione, proposta da operatore privato o pubblico attraverso una flotta di veicoli dalle dimensioni estremamente contenute;
- car sharing peer-to-peer, in cui è il privato cittadino che mette a disposizione la propria vettura ad un altro privato cittadino a fronte di un rimborso dei costi di possesso e di utilizzo della vettura, che il guidatore riconosce al proprietario;
- car sharing di comunità (o associativo, o condominiale), attraverso cui è possibile mettere in condivisione una o più vetture tra un gruppo chiuso di soggetti attraverso specifiche tecnologie di gestione delle vetture a costi contenuti. Il gruppo è costituito in genere da associazioni private, comunità, condomini, o abitanti di una stessa zona;
- car sharing aziendale (o *corporate*), che consente alle aziende di utilizzare le flotte aziendali attraverso tecnologie derivanti dai servizi di car sharing che permettono di gestire tutto il processo con maggiore efficienza e costi inferiori.

Bike sharing

Il servizio permette all'utente di spostarsi con un velocipede per brevi e brevissimi tragitti, di norma in ambito urbano, senza possedere il mezzo utilizzato ma accedendo solo temporaneamente al suo utilizzo. Le biciclette, anche elettriche, sono distribuite per punti o a rete all'interno di un territorio e possono essere prelevate e depositate automaticamente senza bisogno di assistenza da parte di personale.



Figura 6. Bike sharing station-based (sx) e free-floating (dx) a Torino - elaborazione da fonti web

A differenza del car sharing, i modelli operativi sono solo due:

- bike sharing station-based one-way, in cui la bici è rilasciata in un altro nodo designato della rete/stazione rispetto a dove è iniziato il viaggio
- bike sharing free-floating in cui la bici è rilasciata in un punto qualsiasi di un'area prestabilita e geo-riferita.

Scooter sharing



Figura 7. Servizio di scooter sharing presente a Torino - fonte: [pagina web](#) (01/10/2021)

Il servizio di scooter sharing permette all'utente di spostarsi con un motoveicolo per brevi e brevissimi tragitti, di norma in ambito urbano, senza possedere il veicolo utilizzato ma accedendo solo temporaneamente al suo utilizzo. Come per i servizi di bike sharing e car sharing, i motoveicoli sono distribuiti per punti o a rete all'interno di un territorio e possono essere prelevati automaticamente senza bisogno di assistenza da parte di personale.

A partire dal 2017⁸, e più recentemente anche in Italia, oltre agli scooter tradizionali vengono utilizzati anche monopattini elettrici. Al di là delle classificazioni normative dei diversi paesi, si tratta sempre di un veicolo a due ruote azionato da un motore, in cui ciò che varia è il peso, la dimensione e la potenza del veicolo stesso.

Questi servizi sono tipicamente operati con schema a flusso libero, con il mezzo che può essere rilasciato all'interno di un'area operativa definita dall'operatore stesso (concordata con le amministrazioni comunali). Il forte sviluppo di tali servizi ha colto impreparate molte amministrazioni comunali che si sono trovate a dover fronteggiare parecchi problemi di ordine pubblico e di sicurezza, con mezzi parcheggiati in luoghi inappropriati (e quindi di intralcio alla circolazione di pedoni, ciclisti ed automobilisti)^{9, 10}.

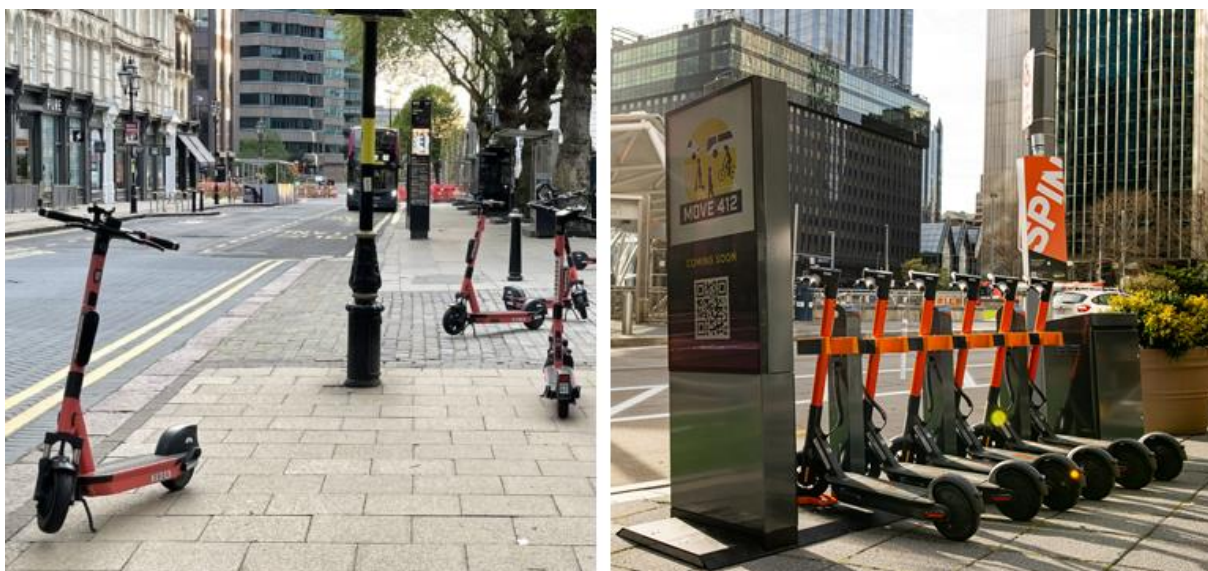


Figura 8. Esempi di servizi di monopattini elettrici in free-floating (sx) e basati su stazioni di ricarica) - elaborazione da fonti web

Tra le varie soluzioni adottate per ridurre il “disordine stradale” prodotto dall'introduzione dei servizi di monopattini elettrici, sono in corso di sperimentazione soluzioni con postazioni di ricarica dedicate che da un lato consentono di ridurre gli episodi di mala sosta e dall'altro consentono di ottimizzare l'efficienza complessiva del servizio, attraverso la riduzione delle operazioni di ricarica e di redistribuzione della flotta da parte dell'operatore, tipicamente svolte da van equipaggiati con motori a combustione interna.

⁸ <https://nacto.org/shared-micromobility-2018/> - visitato il 01/10/2021

⁹ <https://www.dw.com/en/e-scooters-under-fire-can-cities-make-them-safer/a-58188576> - visitato il 01/10/2021

¹⁰ https://www.ansa.it/piemonte/notizie/2021/07/09/torino-monopattini-incubo-di-non-vedenti-nasce-pool-legale_5bfcda00-2258-443f-a23c-31f60535f9cc.html - visitato il 01/10/2021

Car pooling

Il carpooling è un servizio di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso. Il carpooling non si configura come un'attività d'impresa e i passeggeri possono solo contribuire alle spese di trasporto sostenute dal proprietario/conducente del veicolo. In Italia, il carpooling non trova una vera e propria definizione di legge, ma è introdotto nel programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (DM n.208 del 2016).

Il car pooling è configurato come un contratto di trasporto gratuito ex art. 1682 c.c., pertanto, non è in alcun modo concesso all'utente guidatore trarre profitto della propria prestazione (art.3).



Figura 9. Principio di funzionamento del carpooling - fonte: [pagina web](#)

Ridehailing

Soluzione nella quale un soggetto mette a disposizione la propria vettura e anche il servizio di guida. Il viaggio condiviso avviene su richiesta di uno o più utenti a fronte di un pagamento per un servizio commerciale relativo all'attività di guida e alla messa a disposizione del veicolo. A livello generale, un privato cittadino può quindi erogare un servizio simile a quello dei tradizionali servizi di Taxi o NCC, ma a differenza di questi ultimi l'interazione tra domanda e offerta avviene attraverso una piattaforma digitale. Poiché le attività di noleggio di vetture con autista sono regolate da norme precise, in funzione della regolazione del mercato vigente, questo tipo di servizio assume delle forme diverse.

In Italia, per esempio, chi non possiede una licenza di taxi o NCC e regolare partita IVA non può trasportare altre persone facendosi pagare (vedi Uber), se non a titolo di rimborso delle spese di viaggio. Per la contribuzione ai costi dei viaggi generalmente si fa riferimento alle tabelle ACI per i rimborsi chilometrici¹¹.

¹¹ http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/risorse/trasporti-mobilita-sostenibile/dwd/car-pooling/piattaforma_gogo.pdf

sociale. Di seguito si riportano alcuni esempi di servizi aggiuntivi tratti da linee guida europee, *best practice* e sperimentazioni a livello nazionale ed internazionale (che verranno illustrate nella sezione **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**)¹²:



Figura 11. Esempio di elementi relativi la componente di miglioramento dell'ambiente circostante alla stazione di mobilità- fonte: elaborazione immagine <https://mobihubs.eu/>

- Illuminazione, alta priorità per garantire sicurezza e visibilità della stazione di mobilità
- WIFI (8)
- Armadietti con accesso digitale (ShareLocks) per deposito acquisti online, seggiolini per car sharing, deposito caschi bici, chiavi per car sharing peer-to-peer o per trasferimenti Air BnB (9)
- Armadietti refrigerati per la distribuzione del cibo
- Punti di ricarica per smartphone
- Cassetta postale
- Distribuzione di giornali e riviste
- Armadio per libri gratuiti o altra comunità
- Panchine e tavoli (10)
- Bidoni e punti di raccolta differenziata locali
- Fontana acqua potabile
- Servizi igienici
- Area mini fitness o area giochi
- Bar, chioschi per caffè e spazio di co-working (11)
- Attraversamenti pedonali segnalati, più sicuri, con accesso senza gradini e/o barriere architettoniche

¹² <https://sharidusemobilitycenter.org/wp-content/uploads/2018/08/Mobility-Hub-Principles.pdf>

L'elenco qui riportato è da intendersi come esemplificativo e non necessariamente esaustivo degli elementi che possono essere integrati nelle stazioni di mobilità.

È inoltre opportuno osservare che non essendo presenti, al momento della stesura di questo documento, dettami normativi sulla composizione delle stazioni di mobilità, ed essendo tali stazioni in continua evoluzione, vale il principio di modularità della soluzione, per cui i servizi siano essi di trasporto pubblico, di mobilità condivisa e servizi extra mobilità o addizionali, possono essere integrati anche successivamente alla loro primaria realizzazione.

2 PROGETTAZIONE DI STAZIONI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

2.1 Identificazione dei servizi e dei modelli di erogazione

Come indicato nella sezione precedente la stazione di mobilità è formata da diverse componenti di mobilità (trasporto pubblico e mobilità condivisa), legate alla mobilità e di miglioramento dell'ambiente circostante; a seconda del contesto urbano nel quale vengono inserite, degli attrattori (punti di interesse) presenti nelle vicinanze, della potenziale domanda di mobilità servita ed infine degli specifici sviluppi previsti nei piani territoriali ed attuativi in uso (o in fase di adozione) delle amministrazioni locali, la stazione di mobilità sostenibile avrà determinate caratteristiche dimensionali e comprenderà diverse tipologie di servizi.

Facendo riferimento alle possibili configurazioni delle stazioni di mobilità sostenibile in funzione del contesto riportate nelle linee guida "Mobility Hubs Guidance (CoMoUK¹³), per le aree oggetto di studio si sono identificate tre tipologie di stazioni:

- Stazioni di mobilità in punti di interscambio;
- Stazioni di mobilità in piccoli centri abitati;
- Stazioni di mobilità in poli turistici

Va ribadito che la realizzazione di una stazione di mobilità può essere strutturata con logica incrementale.

Vale infatti il principio di modularità della stazione, secondo cui la stessa può essere avviata con alcune componenti di mobilità e/o legate alla mobilità, scelti per priorità dell'amministrazione, piuttosto che per specifiche esigenze e/o tempistiche di realizzazione.

Successivamente le stazioni si possono estendere integrando con altri elementi di mobilità e di miglioramento dell'ambiente circostante. L'ordine di priorità con cui le singole componenti o elementi della stazione di mobilità verranno integrati dovrà essere valutato dall'amministrazione nel cui territorio la stazione verrà realizzata, anche sulla base dei piani e progetti di sviluppo locali e sovralocali esistenti.

All'interno del presente documento si farà principalmente riferimento all'avvio di stazioni di mobilità attraverso l'attivazione di componenti di mobilità condivisa e di installazione di componenti legate alla mobilità.

Come anticipato gli elementi componenti la stazione non dovranno necessariamente essere realizzati ex-novo ma potrebbero in parte già essere presenti sul territorio. Un esempio sono le stazioni ferroviarie e le fermate del trasporto pubblico locale, le quali possono già presentare caratteristiche di interscambio fra più linee ed essere già dotate di una rastrelliera per il parcheggio di biciclette, o di una postazione di bikesharing, o ancora di un parcheggio per le auto.

Le possibili configurazioni di stazione di mobilità richiedono livelli di infrastrutturazione crescenti, partendo dal fatto che la stazione "base" deve essere composta da una postazione di car sharing, un parcheggio per bici protetto ed essere in prossimità di una fermata del trasporto pubblico, nonché godere il tutto opportunamente illuminato ai fini di aumentare il livello di sicurezza percepito dal fruitore della stazione di mobilità.

¹³ <https://www.como.org.uk/documents/comouk-mobility-hubs-guidance> - ultimo accesso

Per quanto concerne i modelli operativi dei servizi di mobilità condivisa, dovranno essere scelti dall'amministrazione sulla base delle proprie esigenze ed indicati nel successivo strumento amministrativo adottato per l'avvio dei servizi. Si distinguono tipicamente due modelli di servizio (o modelli operativi) attraverso cui si definisce il funzionamento dei servizi in base alle diverse combinazioni di dislocazione e disponibilità dei mezzi, tipologia di viaggio, durata del noleggio:

- Station-based: basato su postazioni tipicamente identificate dall'operatore e concordate con l'amministrazione in cui i mezzi (siano essi monopattini, biciclette, scooter o auto), possono essere prelevati e rilasciati al fine di concludere il noleggio;
- Free-floating: modello anche riconosciuto come "a flusso libero" in cui i mezzi possono essere prelevati e rilasciati all'interno di un'area predefinita dall'operatore, sempre all'interno degli appositi spazi. Se per auto (car sharing) e scooter (scooter sharing) gli appositi spazi sono tutti quelli definiti dal codice della strada, per biciclette e soprattutto per i monopattini la normativa è risultata poco restrittiva, con diffusi problemi di gestione degli spazi pubblici. La recente modifica del codice della strada (LEGGE 9 novembre 2021, n. 1565) cerca di ridurre le problematiche relative alla sosta selvaggia di tali mezzi, introducendo il divieto di parcheggio sui marciapiedi salvo che in apposite aree individuate dai comuni e/o negli stalli per biciclette e ciclomotori.

Risulta evidente la più semplice armonizzazione del concetto di stazione di mobilità con servizi di tipo station-based, in cui la postazione del servizio coincide con la stazione di mobilità; tuttavia, non sono da escludere i servizi a flusso libero purché le aree operative includano le stazioni di mobilità, le quali prevedano apposite aree dedicate alla sosta di tali mezzi, ed all'interno delle stesse sia garantita una congrua disponibilità di mezzi nell'arco della giornata.

2.2 Identificazioni delle possibili ubicazioni a valle dei sopralluoghi nei vari comuni

In questa sezione verranno presentate le ubicazioni delle stazioni di mobilità sostenibile all'interno dei comuni dell'area di studio in oggetto, selezionate sulla base degli attrattori e dei generatori di mobilità (descritti nel "*Deliverable 2 - WP3.3 - Identificazione di modelli e strumenti tecnologici per facilitare l'erogazione dei servizi*"), della presenza di infrastrutture e servizi pre-esistenti, della disponibilità di aree e della disponibilità di allacciamenti di vario tipo (elettrici, dati, etc.) individuati tramite ispezione visiva durante una prima fase di indagine sul territorio, svolta tra i mesi di luglio ed ottobre 2021.

Le postazioni individuate attraverso tale indagine sono poi state condivise con le rispettive amministrazioni comunali e confermate o modificate in modo da assecondare i vincoli ed eventuali altre progettualità delle stesse.

3 REALIZZAZIONE DI STAZIONI SPERIMENTALI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Nel corso del mese di agosto 2022 sono state portate a compimento la realizzazione delle stazioni condivise.

Nei paragrafi successivi il dettaglio delle date di installazione di segnaletica orizzontale e verticale e localizzazione delle singole auto

3.1 Valle Po:

Nei comuni aderenti al progetto CLIP situati in Valle Po, la realizzazione della segnaletica è avvenuta nella giornata del 15 giugno 2022.

La messa a disposizione delle auto, invece, risale al 10 agosto 2022.

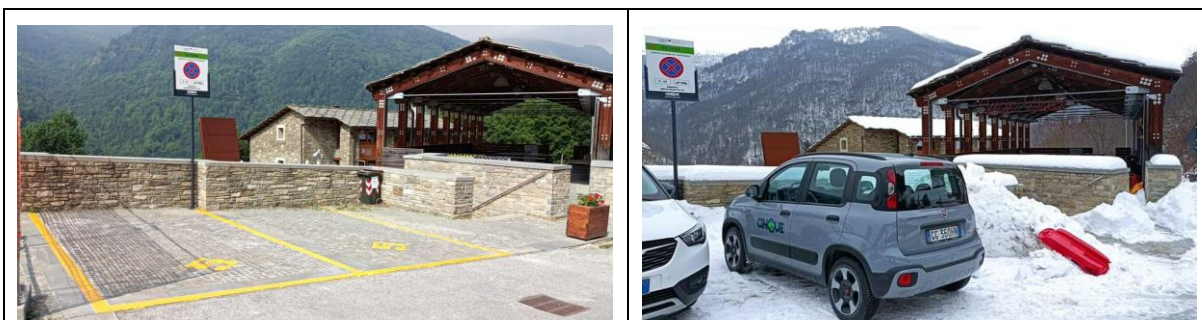
Nei paragrafi successivi i dettagli delle singole localizzazioni

SANFRONT:



Piazza Dott. Achille De Caroli

OSTANA



Via Roma

PAESANA



Piazza Vittorio Veneto

3.2 Alta Val Tanaro

Nei comuni aderenti al progetto CLIP situati in Valle Po, la realizzazione della segnaletica è avvenuta nella giornata del 17 luglio 2022.

La messa a disposizione delle auto, invece, risale al 11 agosto 2022.

Nei paragrafi successivi i dettagli delle singole localizzazioni

ORMEA:



Via Generale Stefano Cagna

BRIGA ALTA:



Via Guerrino Lanteri

CAPRAUNA



Piazza Sant'Antonio

ALTO:



Piazza XXV Aprile

3.3 Inaugurazione del servizio

In data 22 settembre 2022 presso l'Unione Montana dei Comuni del Monviso è stato inaugurato il servizio del car sharing alla presenza dei rappresentanti di Regione Piemonte, Regione autonoma Valle d'Aosta, l'Unione dei Comuni, i sindaci dei comuni coinvolti nel progetto della Valle Po e dell'Alta Val Tanaro, 5T.



di Alessandro Bianco

LA MONTAGNA
E LA PIANURA

una scommessa per il futuro

Un servizio di trasporto su misura a sostegno dei territori montani. Si chiama Car Sharing Mobility e si inserisce all'interno del progetto transfrontaliero Interreg-Alcotra E-Trasporti, coordinato e gestito dalla Regione Piemonte. Il servizio è stato realizzato in collaborazione con la società 5T, che si è occupata della messa a disposizione delle vetture e dei servizi, forniti attraverso il servizio di car sharing CinQue.

Una sinergia proficua tra Regione, 5T ed enti locali. L'obiettivo è sostenere la montagna

Si tratta di una soluzione ancora in fase di sperimentazione che vedrà i suoi primi risultati a marzo 2023. Il motivo è presto detto: il modello utilizzato – sempre efficace – al momento è stato consolidato soltanto in contesti urbani e dovrà ora adattarsi a una realtà completamente diversa, più delicata e sprovvista di una rete di servizi adeguata a garantire un sostegno solido. «Si tratta di un progetto – racconta Giorgio Ferraris, sindaco di Ormea – che la Regione ha deciso di sperimentare sia sul nostro territorio – il quale comprende la parte più alta della Valle Tanaro, con i comuni di Ormea, Briga Alta, Alto e Caprauna – sia su alcuni comuni della Valle Po: Ostana, Peasana e Sanfront. Riguardo l'Alta Val Tanaro, si tratta di borgate molto lontane da qualsiasi centro di servizi, di qualunque genere, con una densità abitativa bassissima che – esclusa Ormea con 1.500 residenti – vanno dai 40 ai 140 abitanti, tutti sparsi su territori molto ampi.

Nei nostri comuni di montagna il problema dei servizi è fondamentale per farvi in modo che, dopo anni di emigrazione, qualcuno si fermi lì. Siamo zone ormai considerate a fallimento di mercato da tutti i punti di vista, per questo i collegamenti sono importanti: sia quelli digitali, sia quelli fisici e pratici per gli spostamenti delle persone. Chiaramente, si tratta di un servizio nuovo e la novità bisogna in qualche modo digerirla, occorre prenderne coscienza. Tuttavia, si sente la necessità di una soluzione e questo servizio può aiutare ad avvicinare le persone – in modo anche meno oneroso – ai servizi di pianura, in alcuni casi fondamentali come quelli sanitari e scolastici, che non possiamo avere nelle zone decentrate».

La sperimentazione è cominciata. La risposta degli utenti, ora, definirà le fasi successive

Car Sharing Mobility mette a disposizione una serie di automobili ibride, disponibili in un unico parcheggio per ciascun comune. Una volta prenotate e attivate tramite smartphone, queste possono essere utilizzate senza alcun limite di tempo o distanza. Al termine dell'esperienza, l'utente dovrà poi lasciare il veicolo in una delle postazioni presenti sul territorio piemontese in cui è attivo il servizio, pronto per essere riutilizzato. Inoltre, gli utenti contemporaneamente lo stesso servizio prevede, infatti, anche la possibilità di effettuare il car pooling, sfruttando il parcheggio come punto di ritrovo.



di Alessandro Bianco

LA MONTAGNA
ET LA PLAINE

un pari pour le futur

Un service transport sur mesure pour soutenir les territoires de montagne. On l'a appelé Car Sharing Mobility (auto-partage) et il fait partie du projet transfrontalier Interreg-Alcotra E-Mobilité, coordonné et géré par la Région Piémont. Le service a été créé en collaboration avec la société sous-traitante 5T, qui est chargée de mettre à disposition les véhicules et les services, offerts par le service d'auto-partage CinQue. Il s'agit d'une solution encore en phase expérimentale qui offrira ses premiers résultats à partir de mars 2023. La raison est évidente: le modèle utilisé – sûrement plus efficace – n'a pour l'instant été consolidé que dans des contextes urbains et devra maintenant s'adapter à une réalité bien différente, plus délicate car dépourvue d'un réseau de services adaptés pouvant offrir un soutien constant. «Il s'agit d'un projet – nous explique Giorgio Ferraris, maire d'Ormea – que la Région a décidé d'expérimenter à la fois sur notre territoire – qui comprend la partie haute de la Vallée du Tanaro avec les communes d'Ormea, Briga Alta, Alto et Caprauna – et en Vallée du Po, dans certaines communes: Ostana, Peasana et Sanfront. En ce qui concerne la

très étendu. Dans nos communes de montagne, le problème de l'accès aux services est essentiel car après des années d'émigration, on peut finalement faire en sorte que la population du territoire puisse y rester. Nous sommes de nos jours considérés comme des zones de marché difficiles à tous points de vue, c'est pourquoi les liaisons et connexions sont vraiment fondamentales: à la fois numériques, physiques et pratiques, pour que les gens puissent se déplacer facilement. Évidemment, il s'agit d'un service nouveau et la nouveauté on doit en quelque sorte l'assimiler, il faut en prendre conscience.

L'expérimentation a commencé. La réponse des utilisateurs va maintenant définir les étapes successives

Cependant, la nécessité de trouver une solution se fait sentir et justement ce service peut certainement contribuer à rapprocher les personnes – de façon encore moins coûteuse – vers les services rattachés au bassin, quelques fois indispensables comme les services de santé et d'éducation, que nous ne pouvons malheureusement pas avoir dans des zones décentralisées». Car Sharing Mobility ou auto-partage propose une série de véhicules hybrides, disponibles dans chaque commune, sur un unique parking. Une fois votre véhicule réservé et activé grâce à votre smartphone, il pourra être utilisé sans limite de temps, ni de distance. À la fin de l'utilisation, l'utilisateur devra alors quitter le véhicule dans l'une des stations présentes là où le service est actif sur le territoire de la région Piémont, pour être prêt à nouveau à être utilisé. De plus, les voitures peuvent être en même temps partagées avec plusieurs utilisateurs: en effet, le même service prévoit même la

Une synergie fructueuse entre la Région, la société 5T et les collectivités territoriales. L'objectif est de soutenir la montagne

Haute Vallée du Tanaro, il s'agit de villages ou hameaux très éloignés des différents centres de services, de tout genre, avec une très faible densité de population – sauf Ormea qui compte 1 500 habitants – qui oscille entre 40 et 140 habitants, la plupart de ses habitants éparses sur un territoire

Di seguito alcune degli articoli relativi alla giornata.

<https://uncem.piemonte.it/a-paesana-giovedi-la-presentazione-dei-nuovi-servizi-di-car-sharing-mobility-per-i-comuni-montani/>



UNCem PIEMONTE

UNIONE NAZIONALE DEI COMUNI DELLE COMUNITA' E DEGLI ENTI MONTANI
Delegazione Piemontese

A PAESANA GIOVEDI LA PRESENTAZIONE DEI NUOVI SERVIZI DI "CAR SHARING MOBILITY" PER I COMUNI MONTANI

In Valle Po e in Alta Val Tanaro parte la "car sharing mobility": la mobilità intelligente in modo semplice e conveniente.

La presentazione si terrà GIOVEDI 22 SETTEMBRE alle ore 16 a Paesana, presso la sede dell'Unione montana. Interverranno, insieme con i Sindaci dei territori, l'Assessore regionale ai Trasporti Marco Gabusi, il Presidente Uncem Piemonte Roberto Colombero e i vertici della società 5T.

Una soluzione di trasporto intelligente e sostenibile per chi vive in luoghi difficilmente raggiunti da servizi di mobilità: questo l'impegno della Regione Piemonte con il progetto transfrontaliero Interreg-Alcotra E-Trasporti, realizzato in collaborazione con la sua società in house 5T che in questa fase sperimentale si occuperà della messa a disposizione dei servizi. Uncem Piemonte è partner dell'iniziativa insieme con i Comuni montani e le due Unioni montane, Alta Val Tanaro e Comuni del Monviso.

La soluzione denominata "Car sharing mobility", disegnata "su misura" per i comuni di Paesana, Sanfront e Ostana in Valle Po, Ormea, Briga Alta, Caprauna e Alto in Val Tanaro, è una combinazione di servizi flessibili e interoperabili: un diverso modo di utilizzare soluzioni di mobilità anche differenti, che prediligono la condivisione del mezzo anziché il suo possesso.

Molteplici le soluzioni che compongono la "Car sharing mobility", tutte riunite in un unico parcheggio per ogni comune, grazie al quale sarà possibile condividere le auto del servizio di car sharing "CinQue" (o in futuro anche veicoli di privati disponibili a condividerli), oppure condividere il viaggio con la soluzione car pooling che si può effettuare anche con gli stessi veicoli del car sharing, utilizzando il parcheggio come punto di ritrovo. Una perfetta sintesi tra elementi di medesima importanza quali servizio, infrastruttura e tecnologia che integrati fra loro, garantirà ai cittadini modalità di utilizzo molto simili ai servizi "a chiamata".

La Montagna cresce se guarda al futuro. E con questi nuovi servizi è green, sostenibile, avanzata, capace di innovare.

<https://www.quotidianopiemontese.it/2022/09/22/la-mobilita-condivisa-nelle-valli-alpine-presentato-il-progetto-di-regione-piemonte-uncem-unioni-montane-e-5t/>

La mobilità condivisa nelle Valli Alpine, presentato il progetto di Regione Piemonte, Uncem, Unioni montane e 5T

Di Redazione QP - 22 Settembre 2022 - AMBIENTE

La mobilità condivisa arriva nelle Valli Alpine. Paesana, Sanfront e Ostanta per la Valle Po e Ormea, Briga Alta, Caprauna e Alto per la Val Tanaro sono i Comuni piemontesi scelti per la sperimentazione, dopo i necessari approfondimenti sul territorio che tengono conto dei fabbisogni di mobilità interna, delle necessità espresse dal settore turistico e dei criteri di sostenibilità ambientale e territoriale.

Il tutto grazie al progetto di cui è capofila la Regione Piemonte, "PITEM CLIP – Progetto e-Transporti", co-finanziato nell'ambito del "Programma Interreg V-A Italia Francia ALCOTRA 2014-2020.

Il progetto è stato presentato oggi pomeriggio a Paesana, alla presenza dell'Assessore regionale ai Trasporti, dei Sindaci del territorio, del Presidente di Uncem Piemonte e dei dirigenti della società 5T.

L'Assessore regionale ai Trasporti ha dichiarato che si tratta di una soluzione di mobilità sostenibile concreta, coerente con l'impegno preso con i cittadini di migliorarne la qualità di vita: si lavora moltissimo per lo sviluppo e i servizi nelle aree montane, in accordo con tutti i Comuni e le Unioni montane. Oggi è stato aggiunto un nuovo importante tassello per rendere i territori montani luogo più appetibile dove vivere, lavorare, intrattenersi.

5T ha predisposto la piattaforma per il funzionamento dei servizi di car sharing e car pooling che, integrati fra loro, garantirà ai clienti dei servizi modalità di utilizzo molto simili ai servizi "a chiamata".

Sei mesi di sperimentazione, durante i quali sarà possibile usufruire dei servizi di mobilità condivisa per collaudare forme innovative di trasporto cercando di soddisfare al massimo le esigenze degli utilizzatori.

Mesi che serviranno inoltre per coinvolgere partner e altri soggetti interessati al progetto e far sì che questi servizi, in ottica di evoluzione delle necessità, possano trovare rinnovata concretezza in una prospettiva post progettuale.

Nella fase sperimentale saranno impiegati veicoli dedicati a cui si potranno aggiungere quelli dei privati locali interessati al servizio.

I mezzi, insieme alle postazioni di car sharing e car pooling e alle paline di fermata, saranno riconoscibili al pubblico grazie ad uno specifico logo utile non solo all'identificazione dei servizi ma anche a veicolare, attraverso il brand, i valori alla base del progetto.

<https://www.5t.torino.it/in-valle-po-e-in-alta-val-tanaro-parte-la-car-sharing-mobility/>

<https://www.targatocn.it/2022/09/22/leggi-notizia/argomenti/attualita/articolo/la-sharing-mobility-sbarca-in-alta-valle-po-e-in-alta-val-tanaro.html>

IN VALLE PO E IN ALTA VAL TANARO PARTE LA "CAR SHARING MOBILITY"

23 SETTEMBRE 2022



→ Scopri di più sul servizio **CinQue**
→ Per maggiori informazioni:
mobilita.sostenibile@5t.torino.it

Una soluzione di trasporto "intelligente e sostenibile" per chi vive in luoghi difficilmente raggiunti da servizi di mobilità: questo l'impegno della **Regione Piemonte** con il progetto transfrontaliero Interreg-Alcotra "E-Trasporti", realizzato in collaborazione con **UNCCEM** e le Unioni Montane e con il nostro supporto, che in questa fase sperimentale ci occuperemo della messa a disposizione dei servizi.

La soluzione denominata "Car sharing mobility", disegnata "su misura" per i comuni di Paesana, Sanfront e Ostana in Valle Po, Ormea, Briga Alta, Caprauna e Alto in Val Tanaro, è una combinazione di servizi flessibili e interoperabili: un diverso modo di utilizzare soluzioni di mobilità anche differenti, che prediligono la condivisione del mezzo anziché il suo possesso.

Molteplici le soluzioni che compongono la "Car sharing mobility", tutte riunite in un unico parcheggio per ogni comune, grazie al quale sarà possibile condividere le auto del servizio di car sharing "CinQue" (o in futuro anche veicoli di privati disponibili a condividerli), oppure condividere il viaggio con la soluzione car pooling che si può effettuare anche con gli stessi veicoli del car sharing, utilizzando il parcheggio come punto di ritrovo. Una perfetta sintesi tra elementi di medesima importanza quali servizio, infrastruttura e tecnologia che integrati fra loro, garantirà ai cittadini modalità di utilizzo molto simili ai servizi "a chiamata".

Nella fase sperimentale di sei mesi, che termineranno ad inizio 2023, le postazioni saranno riconoscibili grazie ad uno specifico logo, utile non solo all'identificazione dei servizi ma anche a veicolare attraverso il brand i valori alla base del progetto che, attraverso il coinvolgimento attivo della popolazione e delle istituzioni e con il sostegno delle attività commerciali e ricettive, da sperimentale potrà trasformarsi in continuativo a tutto vantaggio dell'utilizzatore finale, sia esso cittadino o turista, con ricadute positive per tutto il territorio.

*"5T si occupa di smart mobility e progetta soluzioni accessibili e digitali anche per territori con esigenze specifiche di mobilità. - sottolinea **Rossella Panero**, il nostro Direttore Generale - Con questo servizio, vogliamo proporre un nuovo modello di mobilità intelligente, valutando concretamente la sua sostenibilità, sia ambientale sia economica, in sette Comuni del Cuneese con l'obiettivo di poter poi ampliare l'offerta anche su altri territori piemontesi".*

Per promuovere il servizio sono già state previste una serie di iniziative, che verranno attivate con l'obiettivo di diffondere le potenzialità della "Car sharing mobility", oltre a favorire le iscrizioni dei cittadini e delle aziende presenti sul territorio.

Leggi la [notizia qui](#).