

Cosa è il Programma LIFE

LIFE è lo strumento finanziario dell'UE a sostegno dei progetti ambientali, di conservazione della natura e di azione per il clima in tutta l'UE

Questo progetto ha ricevuto finanziamenti dal programma LIFE dell'Unione europea nell'ambito dell'accordo di sovvenzione N° LIFE 17 ENV/IT/000212 I-SharE LIFE



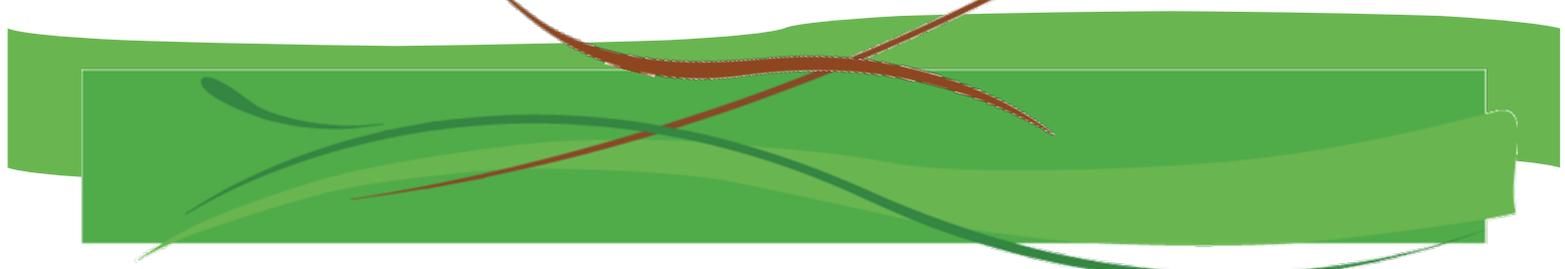
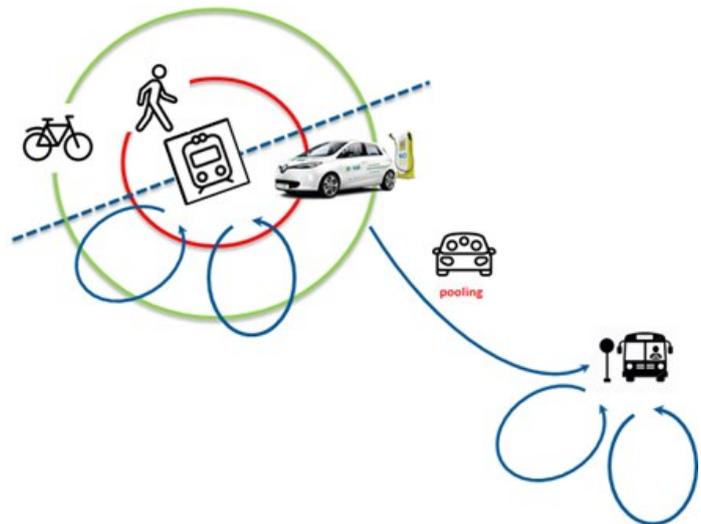
www.i-sharelife.eu

I-SharE LIFE

Innovative sharing solutions
for full electric travels
in small and medium size urban areas



**MODELLO 5
DI CAR SHARING
"INTERMODAL"
OSIJEK**



IL PROGETTO IN BREVE

“I-SharE LIFE – Trasporto condiviso ed elettrico in piccole e medie aree urbane”

Obiettivo del progetto è la riduzione degli inquinanti e dei carichi atmosferici, in particolare PM10 e NO2, e la mitigazione dell'emissione dei gas serra prodotti dal trasporto su strada e dalla mobilità urbana.

Sono stati sperimentati cinque modelli di servizio di car sharing elettrico integrati con il servizio di trasporto pubblico ferroviario per verificarne l'efficacia trasportistica, la sostenibilità ambientale ed economica in contesti cittadini medio-piccoli e in ambiti di utilizzo specifici.

50 auto elettriche sono state utilizzate nei quattro siti dimostrativi in piccole/medie città della Lombardia e ulteriori 8 auto elettriche ad Osijek, città della Croazia.

I-SharE LIFE ha l'ambizione di far evolvere il modello di car-sharing elettrico, sviluppato nelle grandi città metropolitane, per esportarlo in provincia e in aree interne a bassa densità abitativa verificando anche la replicabilità e trasferibilità in altre aree urbane con caratteristiche affini.

DESCRIZIONE Modello 5 - Car Sharing: "Intermodal"

L'obiettivo del modello "Intermodal" è di creare postazioni ad hoc ("Points"), dove fornire il servizio di mobilità sia agli utenti business durante l'orario di lavoro (dalle 9.00 alle 17.00) e sia al pubblico per il resto della giornata (dalle 17.00 alle 9.00). Nello specifico, le auto saranno ritirate e rilasciate in una qualsiasi delle postazioni ad hoc ("Points"), in quanto questi parcheggi saranno situati in prossimità del treno e/o di altre stazioni multimodali, in modo da consentire la prosecuzione del viaggio con soluzioni alternative integrate e di continuità.

Il servizio sarà strutturato in modo da fornire tariffe flessibili e integrato con i servizi di trasporto pubblico locale (bus, tram ecc.) per i futuri utenti (business e privati), consentendo sia tariffe solo per l'uso, sia tariffe prepagate e post-pagate, sia modelli per la proprietà di veicoli di terzi che fanno parte della flotta di car-sharing.

SCHEMA del Modello



TARGET AREA

L'attivazione di questo servizio di mobilità è ottimale per le **città di medie dimensioni**, in termini di popolazione e densità, che rappresentino a livello territoriale anche un **centro nevralgico per le attività e gli spostamenti lavorativi**.

CARATTERISTICHE DELLA TARGET AREA	
Popolazione urbana minima	superiore ai 100.000 abitanti
Differenti tipologie di servizi del trasporto pubblico attivi nelle città	tram, autobus, bike-sharing

REQUISITI MINIMI DI ATTIVAZIONE

L'attivazione del modello "Intermodal" presuppone la presenza di:

INFRASTRUTTURE RICHIESTE	QUA.TÀ MINIMA	COSTO
Canone mensile veicolo elettrico (Città)	1	€600,00/mese
Costo edili per scavi e allacciamento singola colonnina di ricarica	n.a.	€15.000,00
Colonnina di ricarica 22KW (Stazione)	1	€1.000,00
Colonnina di ricarica 22KW (Municipio)	1	€1.000,00
Colonnina di ricarica 22KW (Università)	1	€1.000,00
Parcheggio riservato (Stazione-Municipio-Università)	1 per sito	n.a.
Costo energia elettrica	€/KIW	n.a.

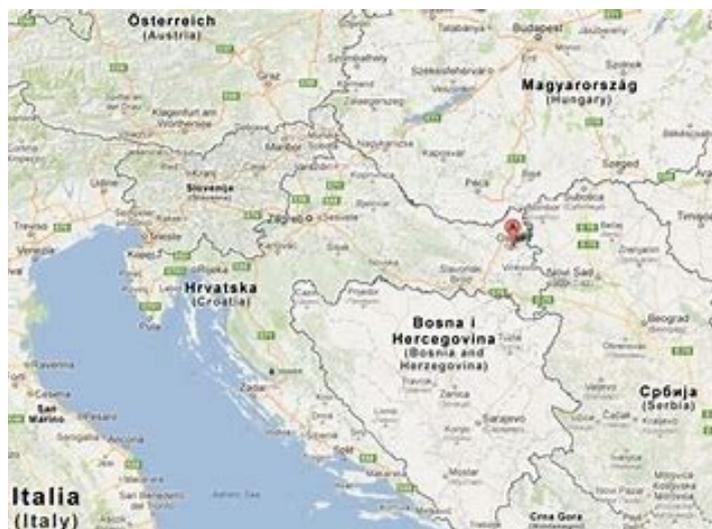
(*) I costi per il modello 5 (Osijek) sono stati stimati in base ai prezzi di mercato italiani



DEMO REALIZZATA – OSIJEK (Croazia)

Il modello è stato già testato e realizzato nelle città di Osijek in Croazia.

Osijek è il centro della contea di Osijek-Baranja e, essendo la quarta città più grande della Croazia, è uno dei 4 centri macroregionali.



Essendo la più grande città nella regione della Croazia orientale, rappresenta un centro per l'amministrazione, l'occupazione, l'istruzione e la cultura della regione. Il fiume Drava che l'attraversa, impone l'espansione spaziale est-ovest della città e crea un confine naturale della città e della regione della Baranja a nord. La sua posizione in un bacino fluviale basso e piatto, e in un'area relativamente piccola, rende la città molto adatta a diverse modalità di mobilità. Il servizio è utilizzato da utenti occasionali (lunedì-venerdì pomeriggio + fine settimana) e dai dipendenti (lunedì-venerdì dalla mattina presto al pomeriggio). L'e-car sharing I-SharE è un servizio completamente nuovo fornito dall'operatore di trasporto pubblico locale GPP.

BACKGROUND E CONTESTO

Città / Paese: Osijek, Croazia

Area [kmq]: 150 kmq

Popolazione [abitanti]: 108.048 abitanti

Densità abitativa: 632,34 ab./kmq

Comune piccolo N. abitanti < 100.000

Comune medio

100.000 < N. abitanti < 500.000

Comune grande N. abitanti > 500.000

Osijek è un comune medio



ELEMENTI SIGNIFICATIVI – TEST E CO-DESIGN DEL SERVIZIO

- **Durata:** da giugno 2019 a gennaio 2020
- **Beta User Coinvolti:** 10
- **Stakeholders:** 16
- **Project Partner:** 2
- **N° Auto Elettriche:** 8
- **Chilometri Totali Percorsi:** 3.972

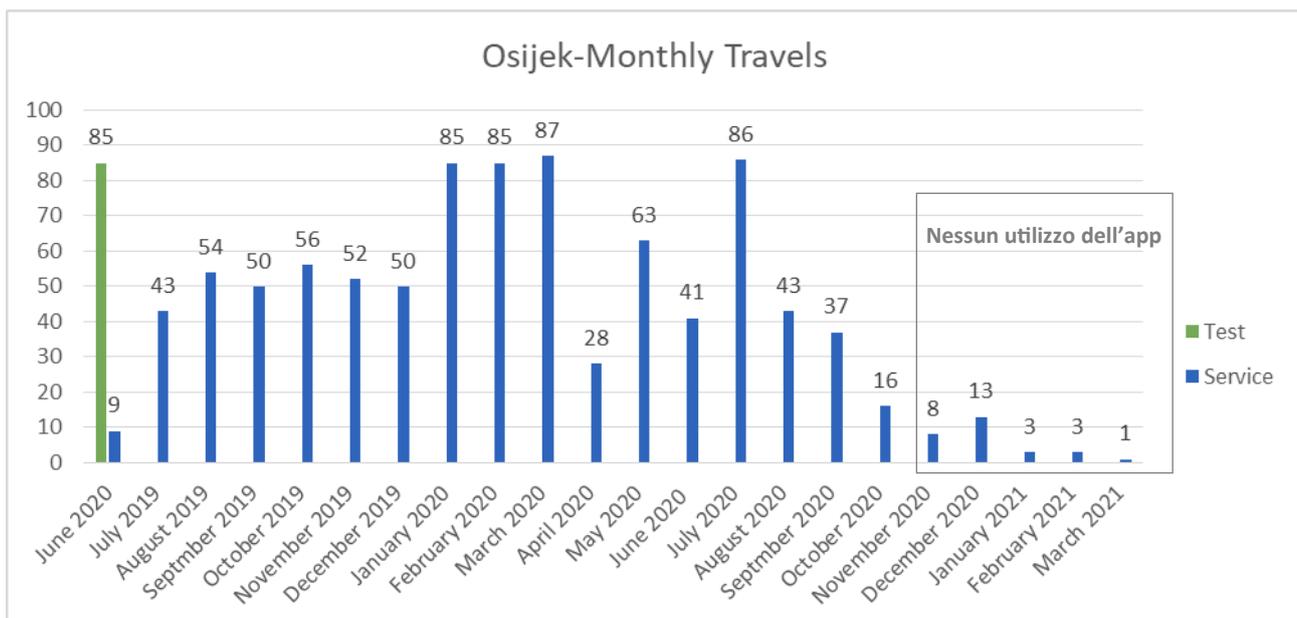


Il **workshop di co-design** è stato un momento di confronto e progettazione rispetto alle caratteristiche del servizio di car sharing proposto.

Scopo del workshop è stato quello di identificare gli aspetti positivi e negativi emersi dall'esperienza del servizio e in particolare a Osijek si sono analizzate le **aspettative** degli utenti e definite le **motivazioni d'uso** e infine valutato il modello del servizio intermodale di car sharing proposto.

ELEMENTI SIGNIFICATIVI – MESSA IN ESERCIZIO DEL SERVIZIO

- **Durata:** da ottobre 2019 a marzo 2021
- **Chilometri Totali Percorsi:** 122.301
- **N° Auto Elettriche:** 8



RISULTATI AMBIENTALI RAGGIUNTI

Si stima che il progetto abbia contribuito al risparmio, in termini di emissioni in atmosfera, di circa:

OSIJEK			
NOx (kg)	CO (kg)	PM10 (kg)	CO2e (t)
122	161	17	40



Il calcolo del beneficio ambientale stimato è stato effettuato considerando il numero di viaggi e di km che sarebbero avvenuti con veicoli tradizionali (ICE), se non fosse stato realizzato il servizio I-Share LIFE.

I coefficienti emissivi dei veicoli ICE utilizzati sono riferiti al parco veicolare medio italiano.

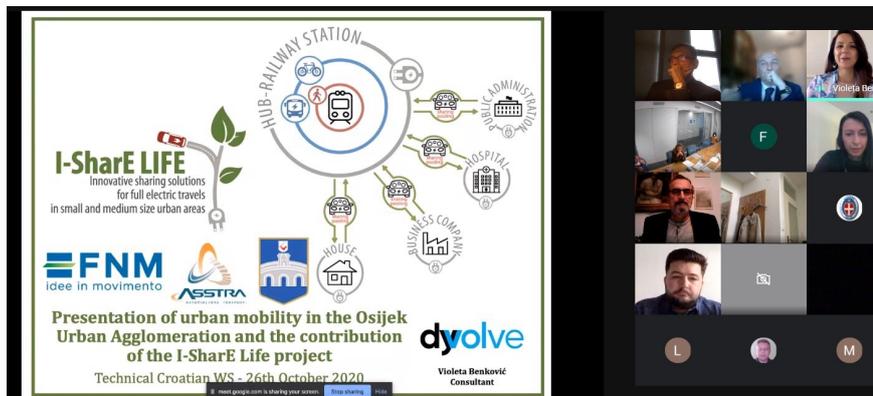
Le emissioni dovute alla produzione di energia elettrica utilizzata dalle auto I-Share LIFE sono considerate nulle, in quanto tutta l'energia acquistata per il progetto deriva da fonti pulite e rinnovabili (es. solare, eolico).



LEZIONE APPRESA

Il punto di vista degli Stakeholders

- avere coraggio e riuscire a superare la resistenza (a tutti i livelli) che inevitabilmente accompagna ogni innovazione
- considerare altri operatori non come concorrenti, ma come possibili collaboratori al fine di migliorare il servizio in termini qualitativi ed economici
- gestire attentamente le critiche sui social media in quanto tutto può essere sfruttato
- monitorare l'andamento e correggere il tiro rispetto a quanto richiesto dai clienti
- azioni di co-marketing con utenti che offrono sconti anche da utilizzare negli esercizi commerciali
- corretta gestione logistica dei prelievi e della restituzione per soddisfare le diverse esigenze, aggiungendo punti di ricarica ove necessario
- integrazione tariffaria con più mezzi di trasporto (es. automobile, treno, bus ,tram)
- promozioni e convenzioni con le università



COORDINATORE DEL PROGETTO



PARTNER



SOSTENITORI



Tutti i diritti riservati: il documento è proprietà dei membri del Consorzio I-SharE LIFE. Non è permessa alcuna copia o diffusione, in qualsiasi forma, senza un preventivo accordo scritto di chi detiene i diritti di proprietà. Questo documento riflette il punto di vista del Consorzio. La Comunità Europea non è responsabile per qualunque tipo di uso si faccia delle informazioni in esso contenute

