

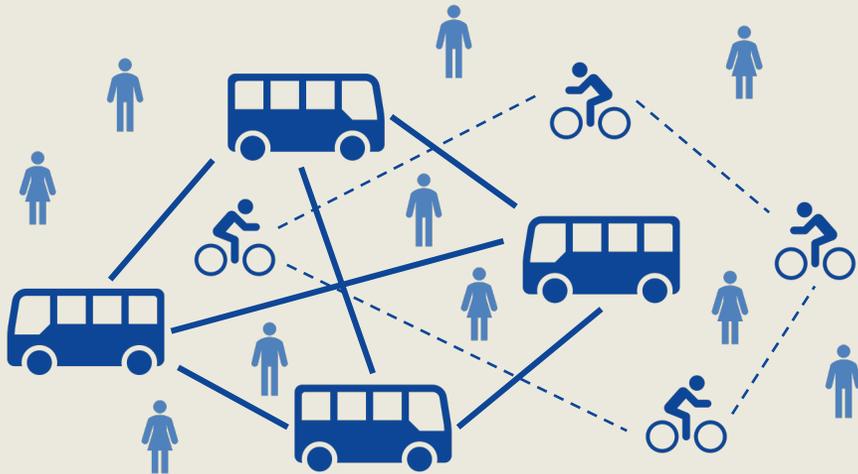
STUDIO DI FATTIBILITÀ PER L'AVVIAMENTO DI SERVIZI DI CAR SHARING NELLA PROVINCIA DI TRIESTE

21 SETTEMBRE 2020
TRIESTE

Analisi del contesto: la città di Trieste

PUNTI DI FORZA

- Efficienza del trasporto pubblico
- Bike sharing

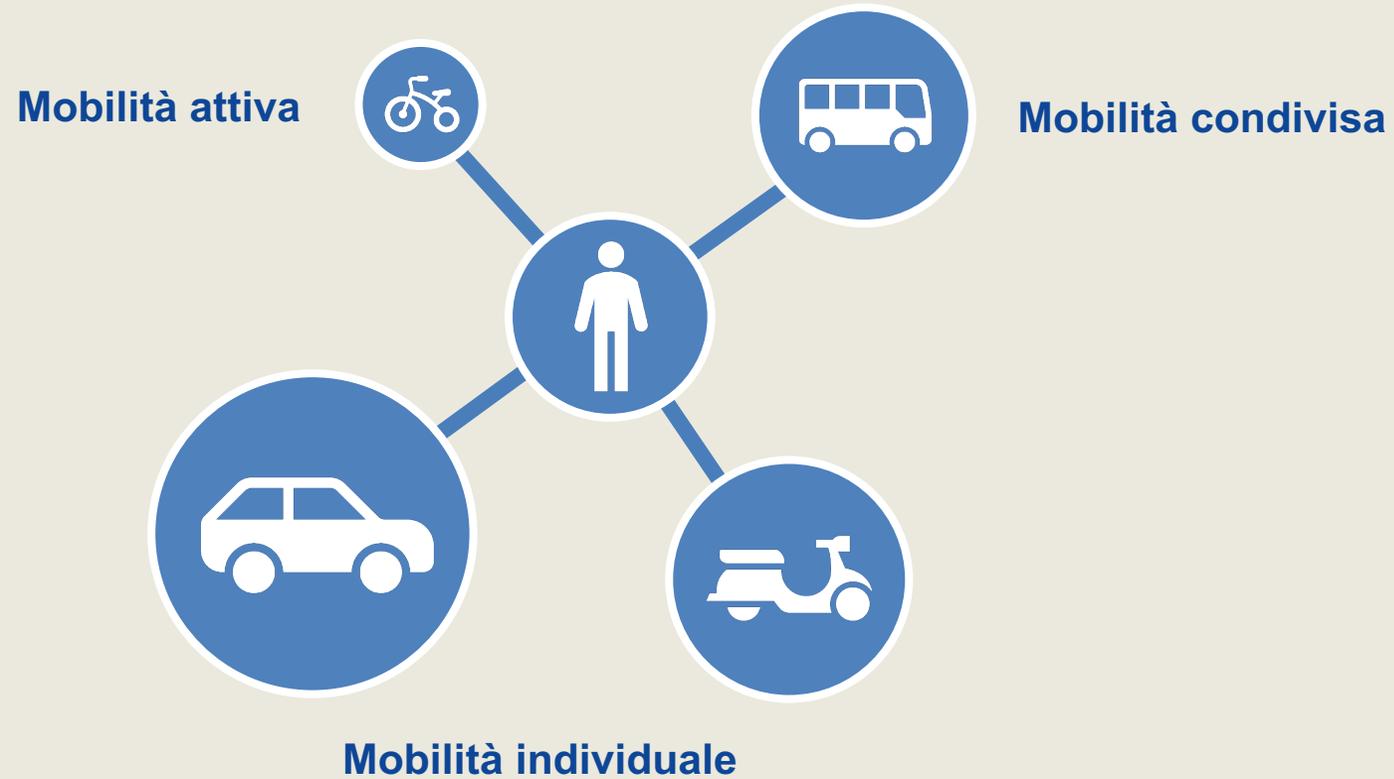


CRITICITÀ

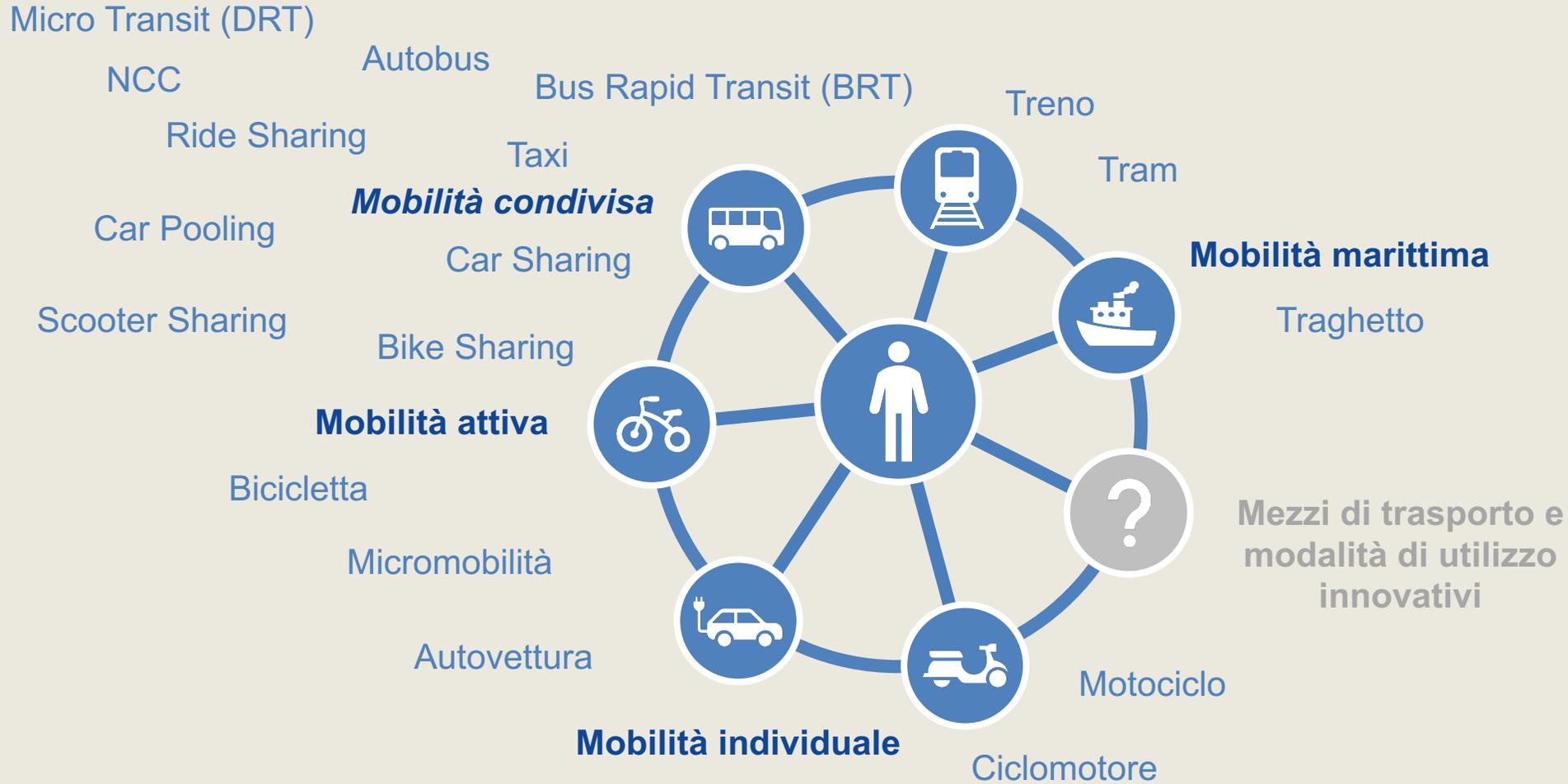
- Congestione del traffico
- Carenza di parcheggi (soprattutto nelle aree centrali)
- Impatti ambientali (gas serra, inquinamento atmosferico e acustico)



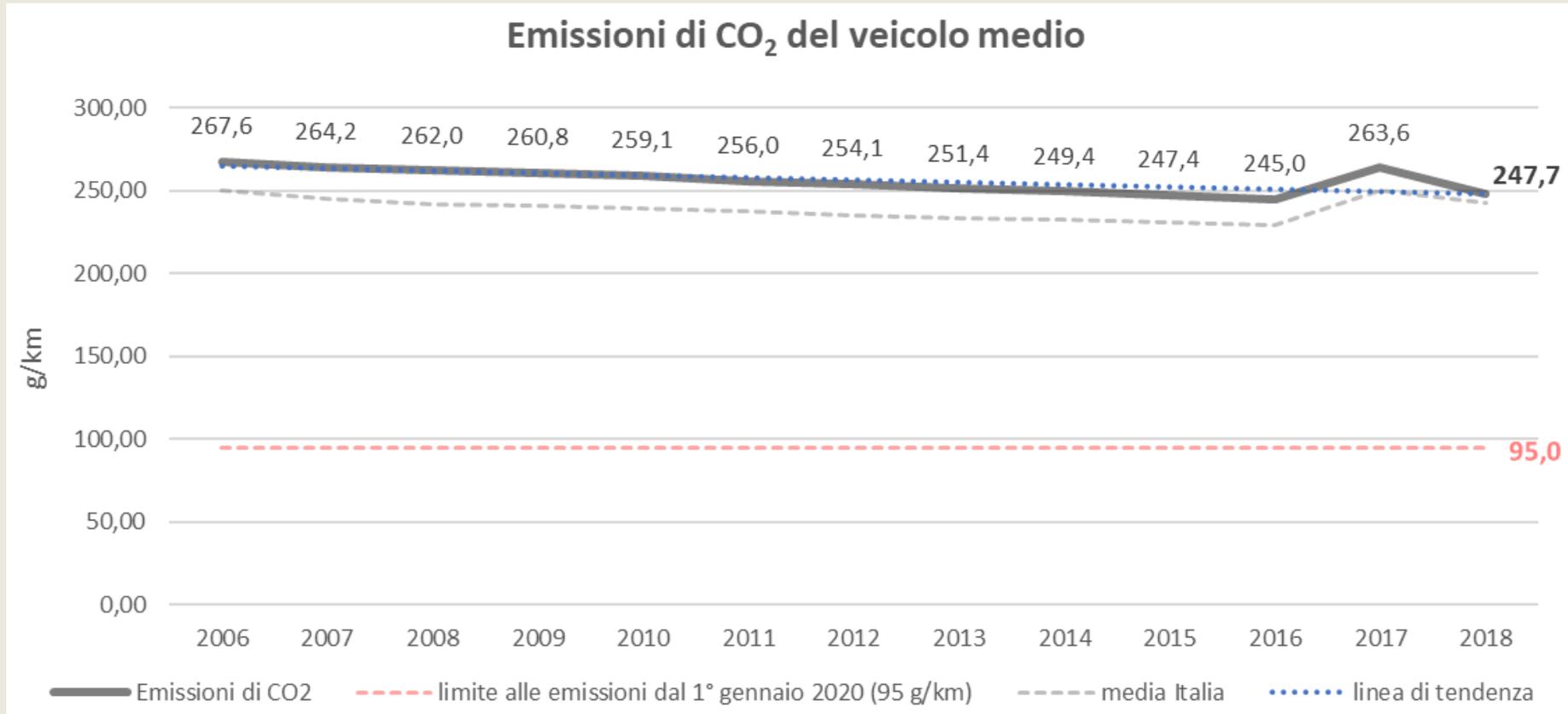
Mobilità: dal modello attuale...



... all'intermodalità



Il car sharing: perché elettrico?



Fonte dati: Osservatorio Mobilità Sostenibile in Italia (www.osservatorio50città.it)

Il car sharing: perché elettrico?

Non produce:

- Gas climalteranti a livello locale
- Inquinanti atmosferici
- Inquinamento acustico (i veicoli elettrici sono silenziosi!)

Riduce significativamente:

- Le emissioni climalteranti a livello globale
- Gli impatti ambientali sull'intero ciclo di vita dei veicoli (considerando la produzione, l'uso e lo smaltimento dei veicoli)



Il car sharing: perché metropolitano?

- Trieste è una città di medie dimensioni
- Un servizio limitato al centro non sarebbe economicamente sostenibile e non sarebbe in linea con gli obiettivi di riduzione degli spostamenti individuali con un mezzo motorizzato a favore della mobilità attiva e condivisa.
- In centro bisogna privilegiare la mobilità attiva ed il trasporto pubblico per migliorare la vivibilità della città
- Il car sharing deve essere considerato un servizio integrativo al trasporto pubblico locale esistente con l'obiettivo di offrire un ulteriore servizio per le aree più periferiche, ampliando l'offerta del trasporto pubblico stesso



Potenziali utenti di un servizio di car sharing nell'area metropolitana di Trieste

Comune (Provincia)		0-17	18-34	35-44	45-64	> 65	Totale	% possibili utenti
Trieste	Popolazione	27.281	33.335	24.324	61.685	57.642	204.267	1,4%
	Possibili utenti	0	1.167	511	617	115	2.410	
Monfalcone (GO)	Popolazione	4.585	4.904	3.755	8.081	7.128	28.453	1,4%
	Possibili utenti	0	172	79	81	14	346	
Muggia (TS)	Popolazione	1.663	1.654	1.415	4.151	4.179	13.062	1,2%
	Possibili utenti	0	58	30	42	8	137	
Duino - Aurisina (TS)	Popolazione	1.111	1.113	845	2.823	2.579	8.471	1,2%
	Possibili utenti	0	39	18	28	5	90	
San Dorligo della Valle (TS)	Popolazione	836	746	681	1.855	1.642	5.760	1,3%
	Possibili utenti	0	26	14	19	3	62	
TOTALE	Popolazione	35.476	41.752	31.020	78.595	73.170	260.013	1,4%
	Possibili utenti	0	1.461	651	786	146	3.045	

La proposta per Trieste

Sistema di car sharing:



- **Elettrico**



- Prevalentemente di tipo **station based**

ma con la possibilità di rilasciare i veicoli anche al di fuori dei parcheggi riservati presso la colonnina di ricarica dedicata (all'interno di un'area di raggio 200 m) qualora tutti i posti risultino occupati

Composto da



- **21 stazioni**

In ogni stazione: stalli riservati + colonnine di ricarica



- **50 vetture elettriche** – Battery Electric Vehicle (BEV)

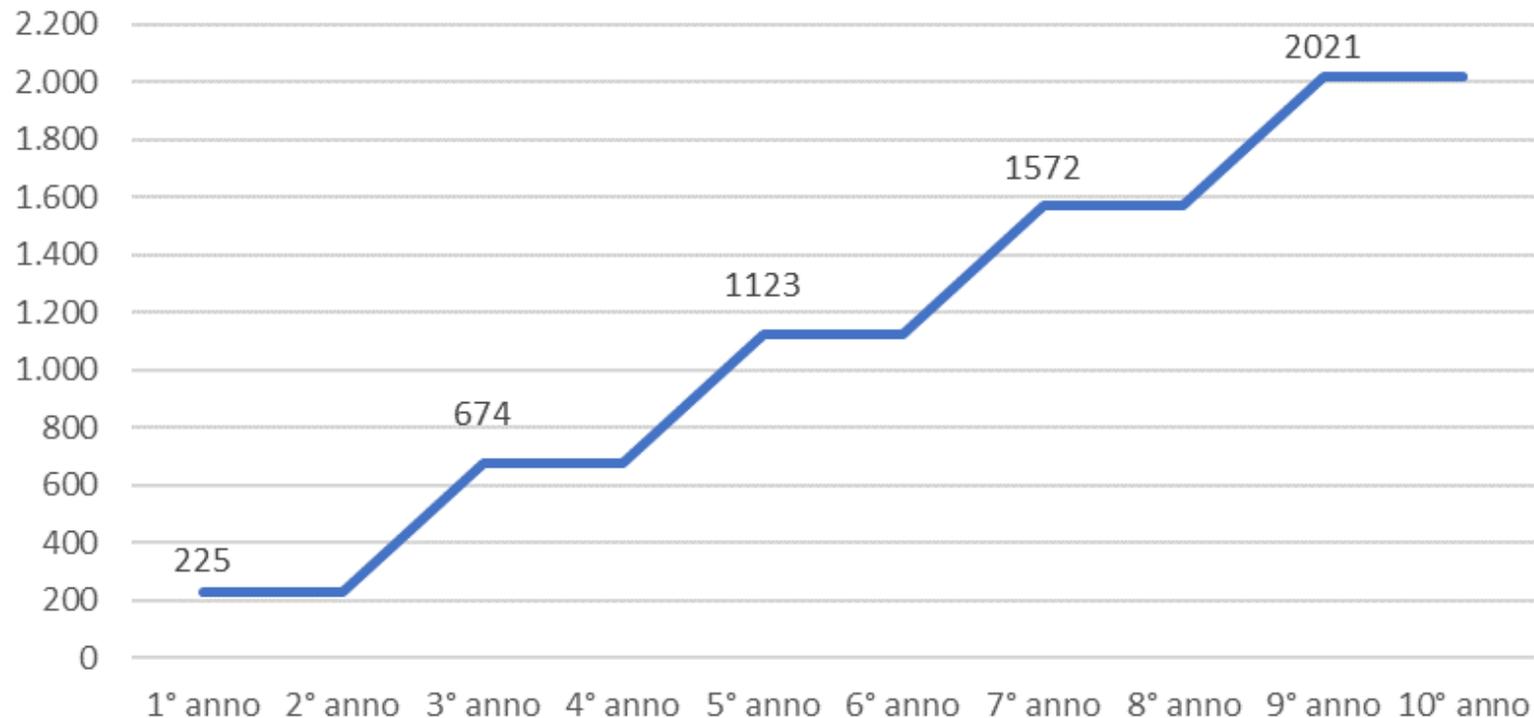
Localizzazione delle stazioni

- 1 – Trieste Airport
- 2 – Monfalcone
- 3 – Sistiana – Borgo S. Mauro
- 4 – Prosecco
- 5 – Opicina
- 6 – Università
- 7 – S. Giovanni
- 8 – Padriciano – Area Science Park
- 9 – Ospedale Maggiore
- 10 – Elettra Sincrotrone
- 11 – Piazza Foraggi – Ippodromo
- 12 – Chiarbola
- 13 – Cattinara
- 14 – Valmaura
- 15 – Borgo S. Sergio
- 16 – S. Dorligo della Valle
- 17 – Muggia
- 18 – Miramare
- 19 – Park Bovedo
- 20 – Stazione centrale
- 21 – Largo Irneri
- 22 – Basovizza
- 23 – Duino
- 24 – Aurisina
- 25 – S. Croce



Ipotesi sul numero di utenti attivi nell'arco di 10 anni

Numero di utenti attivi



Ipotizziamo una **crescita progressiva degli utenti attivi** che solo al **9° anno** raggiungeranno lo **0,9% della popolazione maggiorenne residente nell'area servita**

ipotesi cautelativa
percentuale inferiore rispetto all'1,4%
(percentuale media nazionale Istat)

Si ipotizza che anche la frequenza di utilizzo cresca gradualmente da un utilizzo al mese ad uno a settimana (al 5° anno)

Ipotesi sulle tariffe

Scenario	Tariffa	Tipologia di veicoli	Break even point	privato		pubblico		
				Sconto canoni noleggio veicoli	COSAP	Contributo pubblico annuale		
1	0,40 €/min	2	8° anno	0%	100%	- €		nessun sostegno
2	0,39 €/min	2	8° anno	0%	0%	- €		azzeramento COSAP
3	0,37 €/min	1	8° anno	0%	0%	- €		
4	0,38 €/min	2	8° anno	10%	0%	- €		sostegno privato
5	0,37 €/min	2	8° anno	20%	0%	- €		
6	0,34 €/min	1	8° anno	20%	0%	- €		
7	0,33 €/min	1	8° anno	20%	0%	conferimento sede		sostegno privato + contributo pubblico
8	0,33 €/min	2	8° anno	20%	0%	50.000,00 €		
9	0,32 €/min	1	8° anno	20%	0%	50.000,00 €		
10	0,29 €/min	2	8° anno	20%	0%	100.000,00 €		
11	0,28 €/min	1	8° anno	20%	0%	100.000,00 €		

Ipotesi di funzionamento del servizio



GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

Area Science Park

Silvia Bordoli

silvia.bordoli@areasciencepark.it

Marco Slavich

marco.slavich@areasciencepark.it



EUROPEAN **MOBILITY** WEEK
16-22 SEPTEMBER 2020

VERSO UNA MOBILITÀ CONDIVISA: IL CAR SHARING, UN'OPPORTUNITÀ PER TRIESTE
TRIESTE, 21 SETTEMBRE 2020

#MobilityWeek

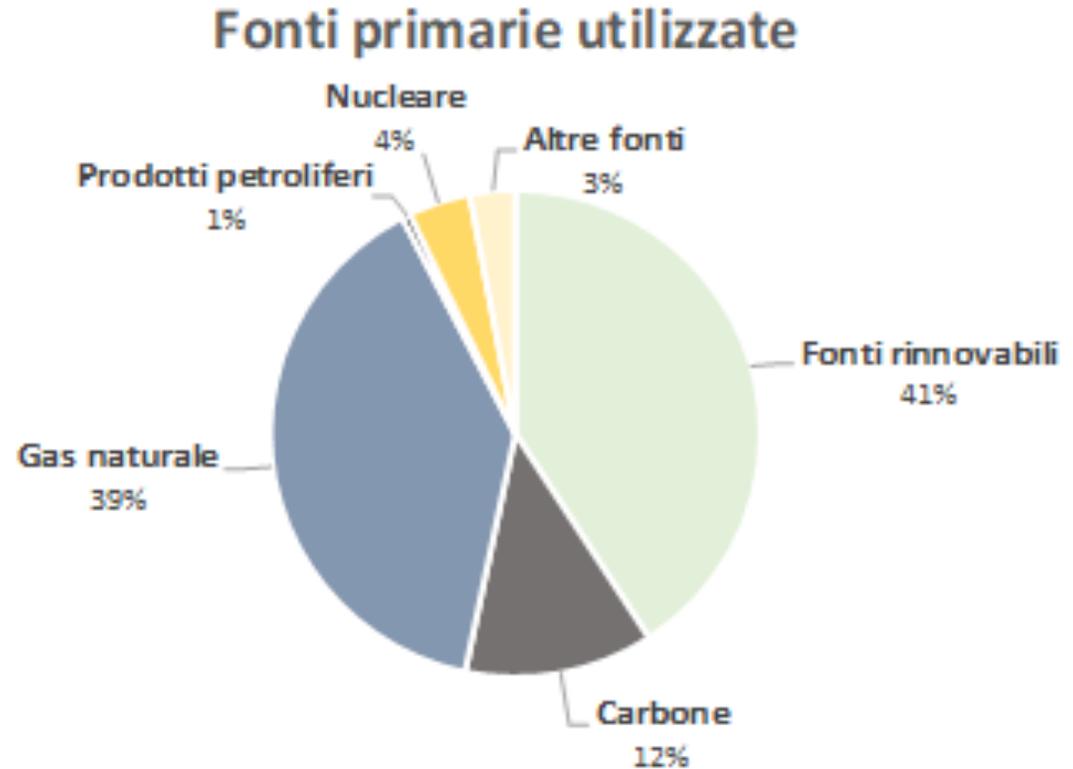


Il mix energetico italiano del 2018

Composizione del mix iniziale nazionale utilizzato per la produzione dell'energia elettrica immessa nel sistema elettrico italiano nel 2018**

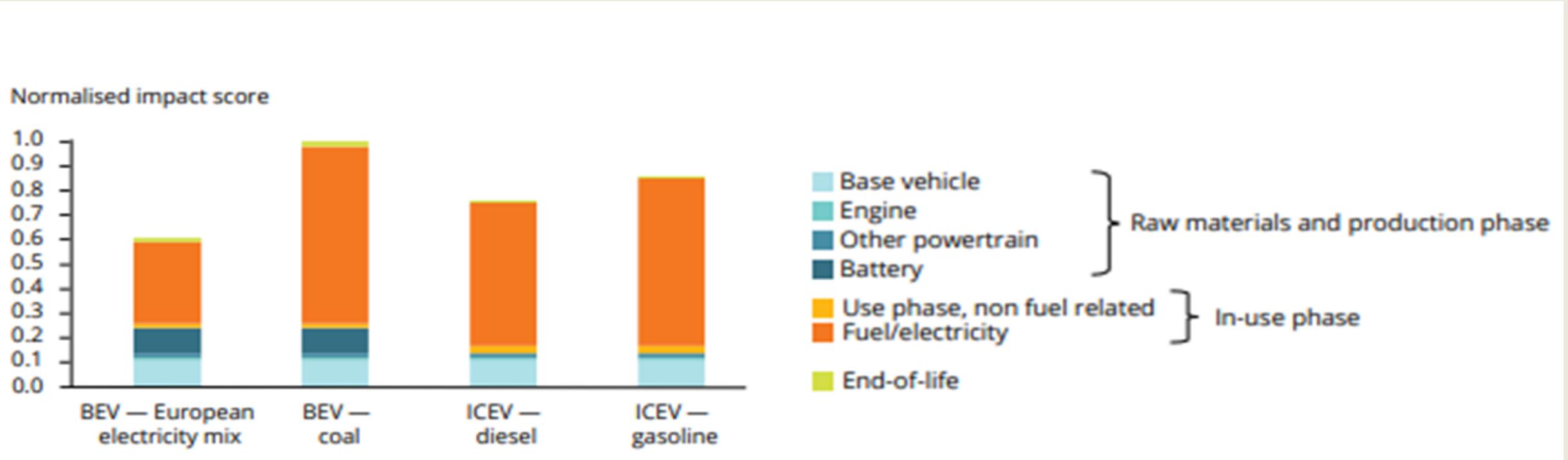
Fonti primarie utilizzate	%
Fonti rinnovabili	40,83%
Carbone	12,47%
Gas naturale	39,06%
Prodotti petroliferi	0,54%
Nucleare	4,11%
Altre fonti	2,99%

** dato pre-consuntivo



Fonte dati: GSE (news di data 28/06/2019) <https://www.gse.it/servizi-per-te/news/fuel-mix-determinazione-del-mix-energetico-per-gli-anni-2017-2018>

Emissioni di CO₂ delle auto elettriche (BEV) ed a combustione interna (ICEV) nell'intero ciclo di vita



Fonte: EEA - European Environment Agency (2018)

Electric vehicles from life cycle and circular economy perspectives, Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) report