



PROGETTO DI FATTIBILITÀ PER LO SVILUPPO DELLA SHARING MOBILITY - CAR SHARING DI QUARTIERE

FASE 2: Proposta di servizio di car sharing di quartiere

Report finale Fase 2

12 Luglio 2023



INTRODUZIONE

Nell'ottica di sviluppare un servizio che migliori la qualità degli spostamenti e dello spazio pubblico, l'Amministrazione intende promuovere l'attivazione di un nuovo servizio di **car sharing di quartiere** per incentivare il passaggio dalla proprietà dell'auto all'uso condiviso, riducendo i costi fissi procapite e al contempo per generare relazioni e valori di comunità.

Il progetto è articolato in 3 fasi:



In particolare, le macro attività realizzate nell'ambito della **fase 2** sono:

- Elaborazione dei risultati del questionario di indagine, somministrato ai cittadini dei quartieri del Centro Storico e Rosta Nuova nei mesi di Luglio e Agosto 2022;
- Progettazione di dettaglio del servizio di car sharing di quartiere, con il coinvolgimento dei partner di progetto e dei principali stakeholders presenti sul territorio.

I RISULTATI DEL QUESTIONARIO DI INDAGINE



IL MODELLO DI CAR SHARING ASSOCIATIVO

ANALISI TARIFFARIA

GLI INCONTRI CON I CITTADINI

NEXT STEPS

COSA EMERGE DAL QUESTIONARIO

Di seguito è riportata una descrizione sintetica dei risultati del questionario, nelle tavole successive si riporta l'elaborazione completa delle risposte.

Il numero medio di auto a famiglia è superiore a Rosta Nuova

La propensione al cambiamento è uguale in entrambi i quartieri (2,6 su 5)

In entrambi i quartieri vi è una maggioranza di spostamenti sistematici brevi

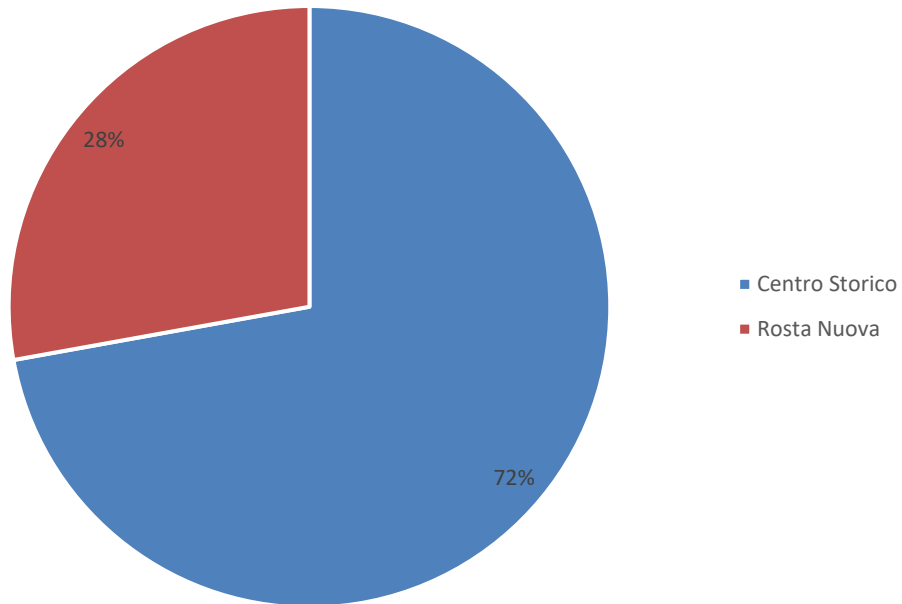
Le motivazioni che spingono gli intervistati ad una possibile sostituzione di un'auto familiare con una condivisa sono «per l'ambiente» e «per risparmiare»

I veicoli privati risultano maggiormente utilizzati per gli spostamenti occasionali rispetto a quelli sistematici

INDICAZIONI GENERALI – Tasso di risposta

Al questionario di indagine, avviato il 15/07/22 e concluso il 28/08/22, hanno risposto **194 famiglie**, per un totale di **477 persone** (il 2,9% della popolazione residente). In particolare nel quartiere di Rosta Nuova gli intervistati sono stati il 2,4% della popolazione residente mentre nel quartiere del Centro Storico sono rappresentati il 3,1% della popolazione residente.

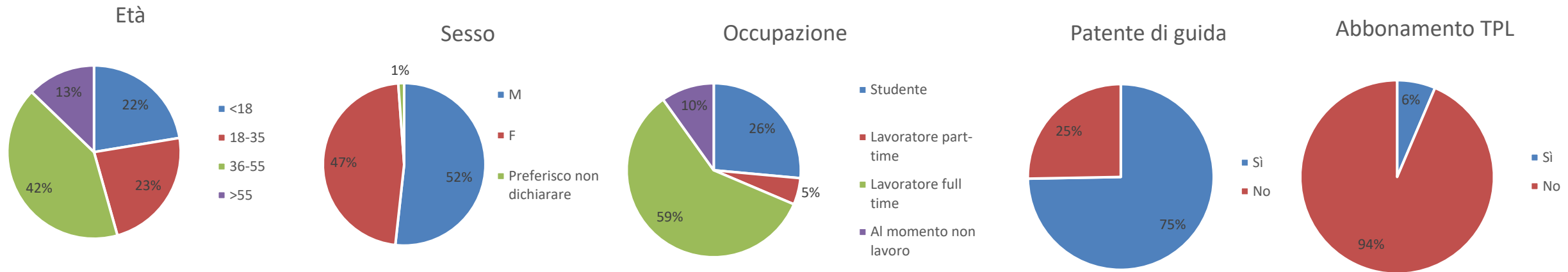
% Risposte per quartiere



Il 28% dei rispondenti è residente nel quartiere di Rosta Nuova (133 persone) e il 72% nel quartiere del Centro Storico (344).

INDICAZIONI GENERALI – Caratterizzazione nucleo familiare

Centro Storico



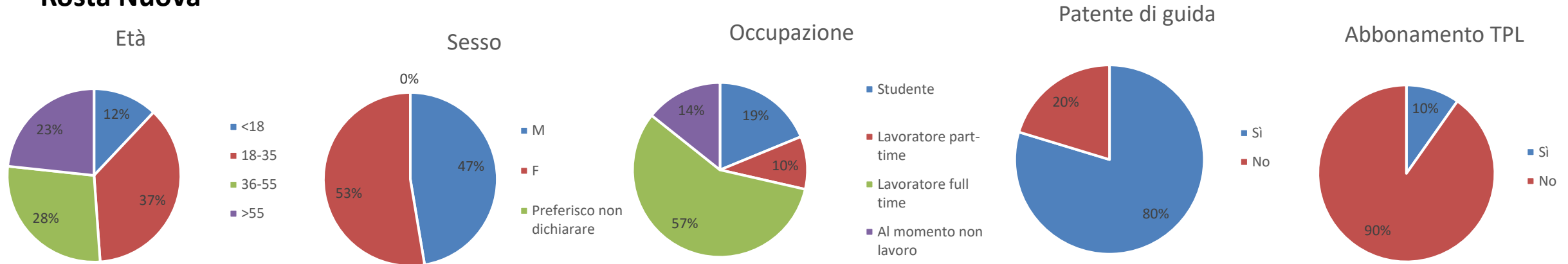
Dall'analisi della distribuzione del numero di intervistati per fascia di età, emerge che per il quartiere del **Centro Storico la maggior parte degli intervistati è di età compresa tra 36 e 55 (il 42%)**, seguiti dal 23% e 22% di età comprese rispettivamente tra 18-35 anni e minori di 18 anni. Infine, il 13% degli intervistati è di età maggiore di 55 anni.

In riferimento all'occupazione risulta che **i rispondenti al questionario siano principalmente lavoratori full-time (59%)**, seguiti da una percentuale consistente di studenti (26%) e da percentuali più esigue di persone che attualmente non lavorano (10%) e di lavoratori part-time (5%).

Il 75% degli intervistati è in **possesso della patente di guida**, mentre solo **il 6%** dispone di un **abbonamento per il trasporto pubblico**.

INDICAZIONI GENERALI – Caratterizzazione nucleo familiare

Rosta Nuova



Per il quartiere di **Rosta Nuova** emerge che **l'età dei rispondenti sia prevalentemente nella fascia 18-35 (37%)**, seguito dal 28% nella fascia 36-55 anni, dal 23% nella fascia maggiore di 55 anni. Infine il 12% degli intervistati risulta essere minorenni.

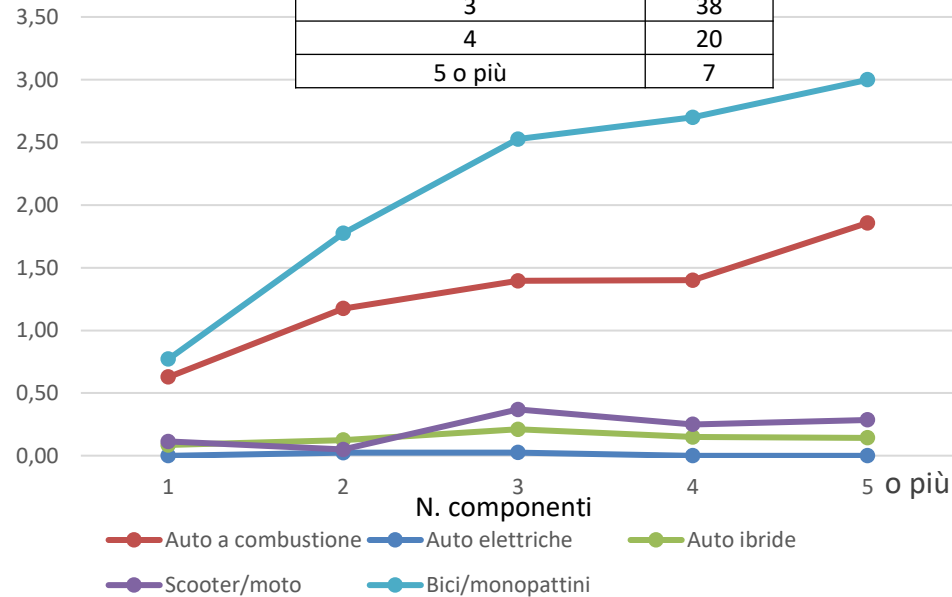
In riferimento all'occupazione risulta che **i residenti del quartiere rispondenti al questionario siano principalmente lavoratori full-time (57%)**, seguiti da percentuali minori di studenti (19%), persone che attualmente non lavorano (14%) e lavoratori part time (10%).

L'80% degli intervistati ha dichiarato di essere in **possesso della patente di guida**, ed il **10%** ha dichiarato di disporre di un **abbonamento per il trasporto pubblico**.

NUMERO MEDIO DI VEICOLI PER FAMIGLIA

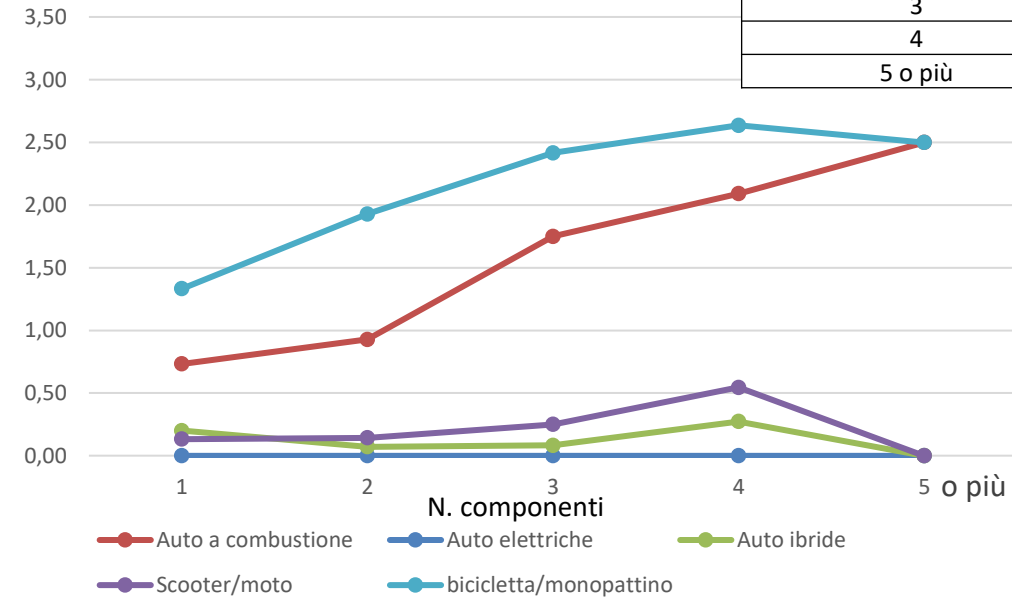
Centro Storico

Persone per nucleo familiare	
1	35
2	40
3	38
4	20
5 o più	7



Rosta Nuova

Persone per nucleo familiare	
1	15
2	14
3	12
4	11
5 o più	2



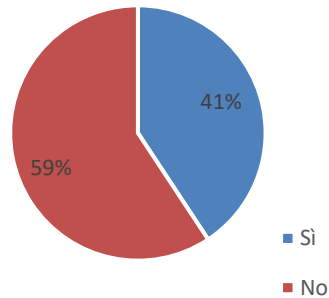
In riferimento al numero medio di veicoli per famiglia, è emerso che in entrambi i quartieri, il mezzo di cui si dispone maggiormente in famiglia è la bicicletta/monopattino (quasi uno a membro familiare nelle famiglie fino a 3 componenti).

Nel Centro Storico risulta esserci una maggiore diffusione dei mezzi per la mobilità dolce al crescere del numero dei componenti del nucleo familiare, mentre nel quartiere di Rosta Nuova la tendenza privilegia l'auto tradizionale.

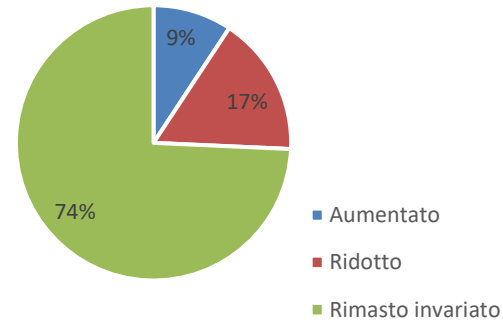
INDICATORI PER FAMIGLIA

Centro Storico

Disponibilità garage/posto auto



N. Auto in famiglia negli ultimi 5 anni

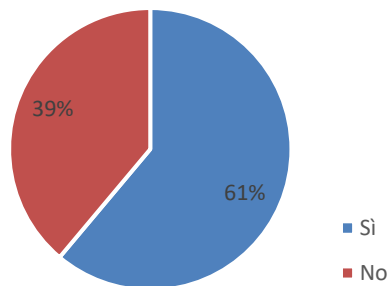


Dall'analisi delle risposte alla domanda riferita alla disponibilità di garage/posto auto si notano evidenti differenze tra le risposte dei residenti dei due quartieri:

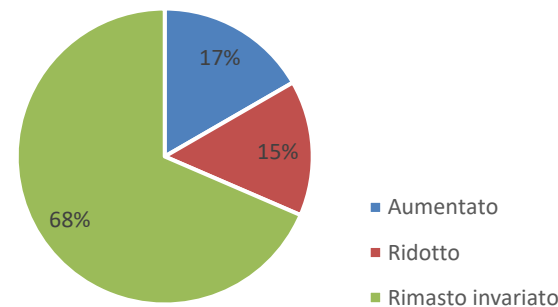
nel Centro Storico il 41% degli intervistati dispone di un posto auto, mentre a Rosta Nuova il 61%.

Rosta Nuova

Disponibilità garage/posto auto



N. Auto in famiglia negli ultimi 5 anni

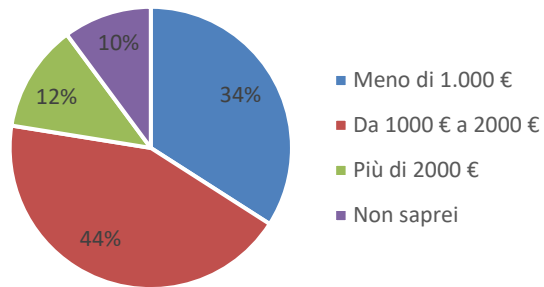


Il **numero di auto a famiglia** risulta prevalentemente essere rimasto invariato negli ultimi 5 anni (circa 70% dei rispondenti), con un **trend di leggera decrescita per il Centro Storico (-8%)** e di **leggera crescita per Rosta Nuova (+2%)**.

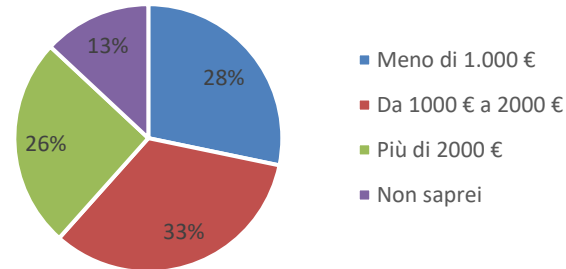
STIMA COSTI PER FAMIGLIA

Centro Storico

Stima costi fissi



Stima costi variabili

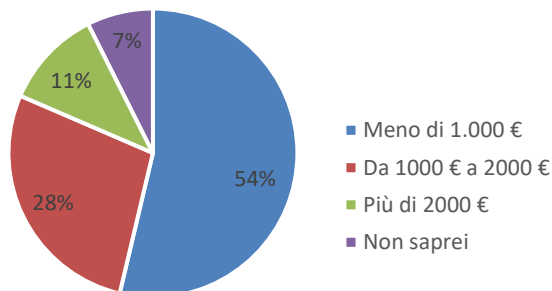


La stima dei costi fissi legati all'automobile (assicurazione, bollo, abbonamento per il parcheggio,..) è differente per gli abitanti dei due quartieri: mentre nel Centro Storico il 44% dei rispondenti ha dichiarato di spendere da 1000 a 2000€ annui e il 34% meno di 1000€ , a Rosta Nuova il trend si inverte e più del 54% dei rispondenti ha dichiarato di spendere meno di 1000€ annui.

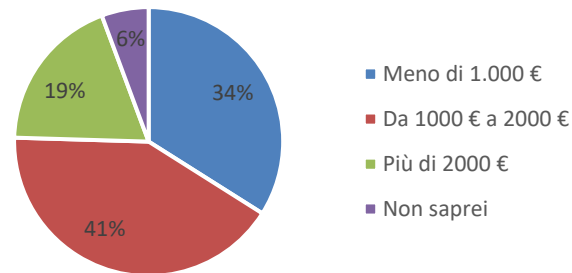
I costi variabili (carburante, manutenzione, ticket per il parcheggio,..) risultano invece percepiti leggermente inferiori agli abitanti di Rosta Nuova.

Rosta Nuova

Stima costi fissi



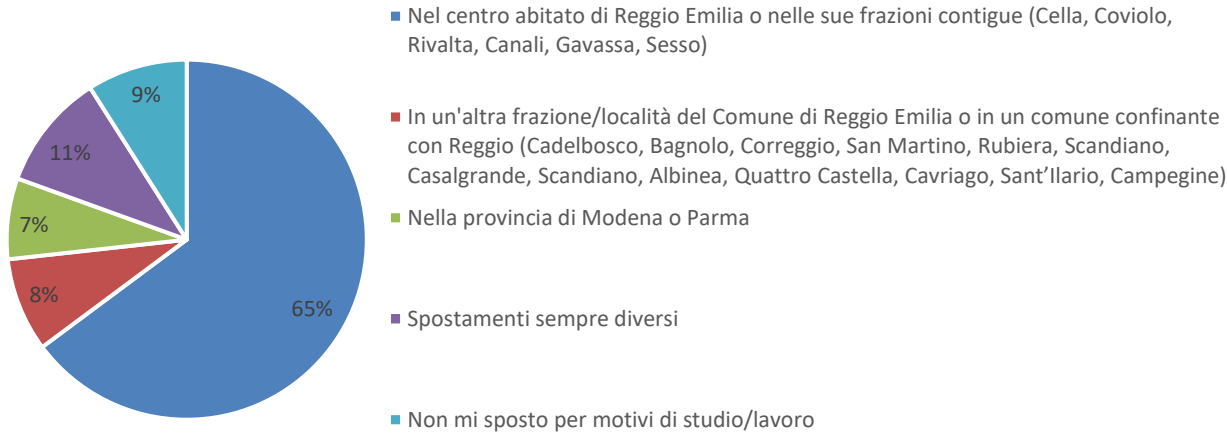
Stima costi variabili



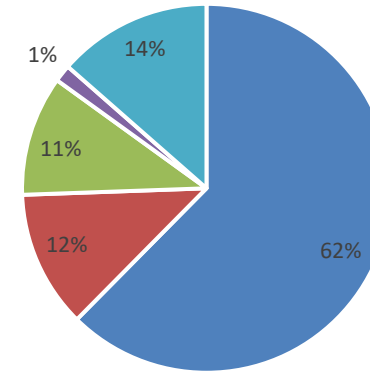
ABITUDINI DI MOBILITÀ- spostamenti sistematici

Centro Storico

Destinazione spostamenti sistematici



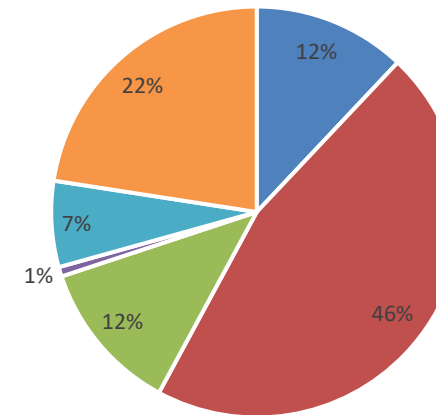
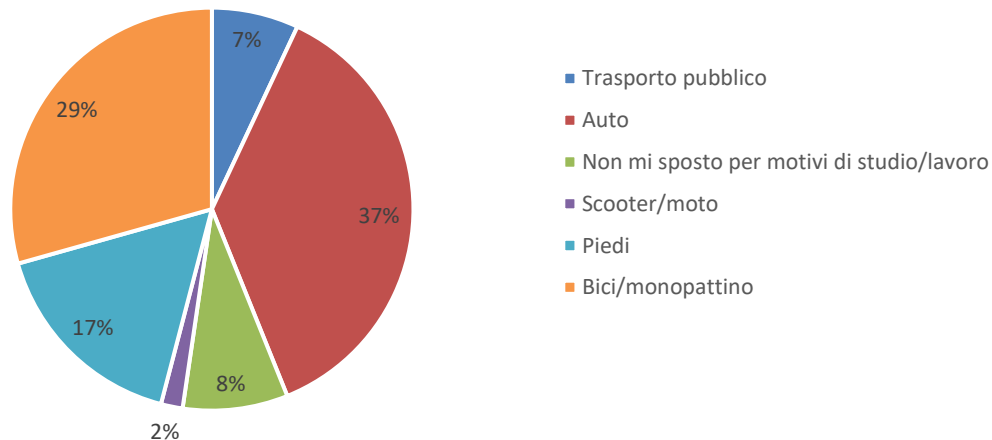
Rosta Nuova



Dall'analisi delle risposte emerge che **in entrambi i quartieri vi è una maggioranza di spostamenti sistematici brevi (62-65%)**.

Emerge inoltre che nel Centro Storico è più frequente effettuare spostamenti sempre diversi (11% dei rispondenti).

Mezzo spostamenti sistematici

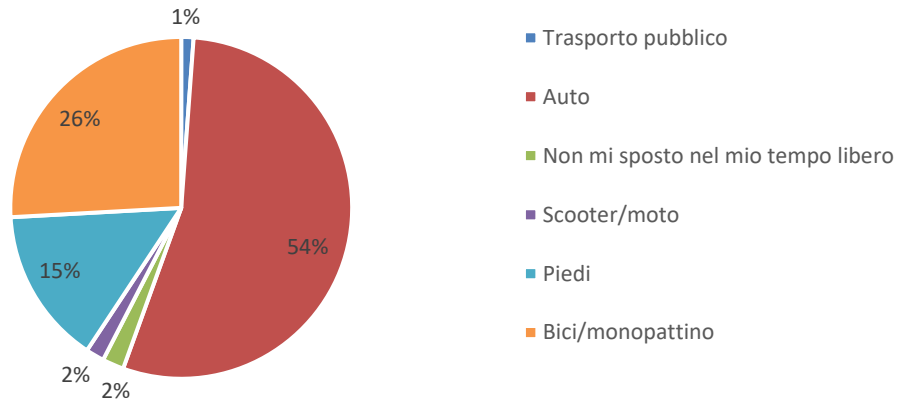


In riferimento ai mezzi utilizzati risulta che **nel Centro Storico più del 50% dei rispondenti si sposta tramite TPL o mobilità dolce**, mentre a **Rosta Nuova** tale valore risulta essere uguale a circa il 40%, con una **preferenza di utilizzo dei veicoli privati**.

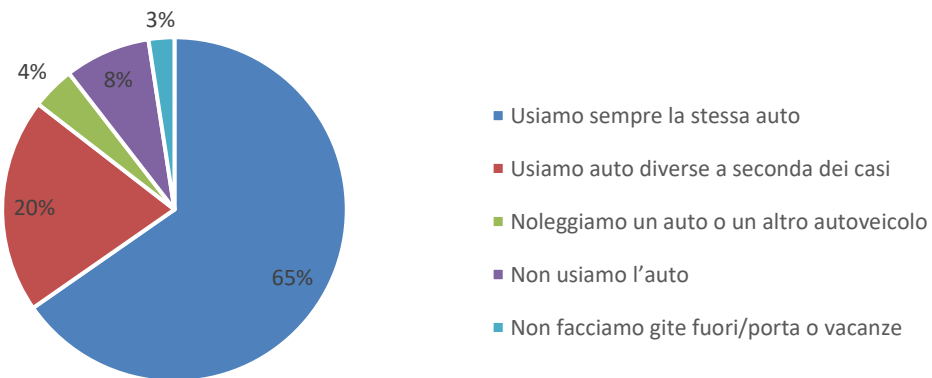
ABITUDINI DI MOBILITÀ- spostamenti occasionali

Centro Storico

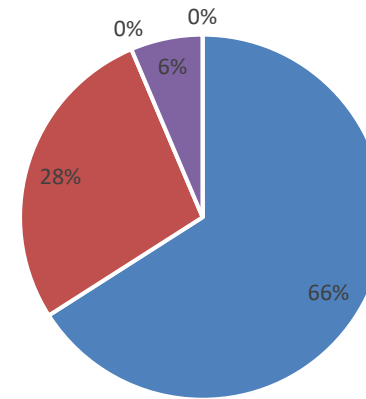
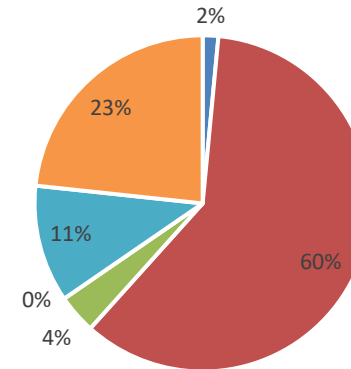
Mezzo di trasporto per spostamenti occasionali



Pensando alle gite fuori porta e alle vacanze, nel caso in cui in famiglia possediate più automobili:



Rosta Nuova

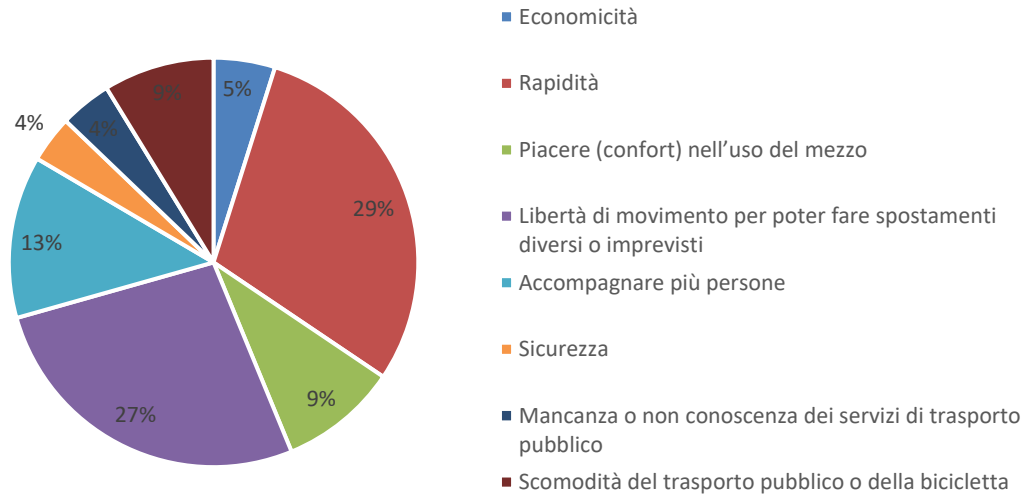


In entrambi i quartieri i **veicoli privati** risultano maggiormente utilizzati per gli spostamenti occasionali rispetto a quelli sistematici (+17% nel Centro Storico, +13% a Rosta Nuova), con una leggera prevalenza di Rosta Nuova rispetto al Centro Storico, in linea con i risultati precedentemente valutati.

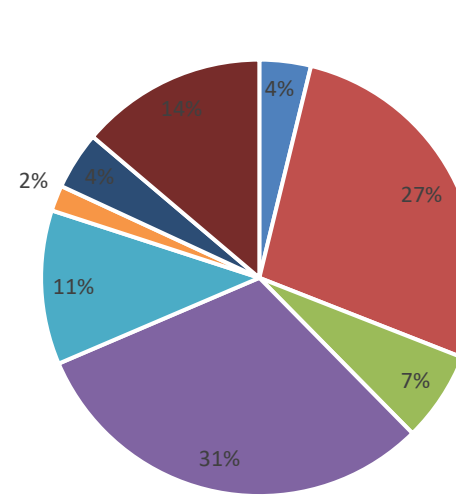
In **Centro Storico** emerge la tendenza (4%) di **noleggiare auto o altri veicoli** per effettuare viaggi di lunga percorrenza.

ABITUDINI DI MOBILITÀ- motivi scelta utilizzo auto

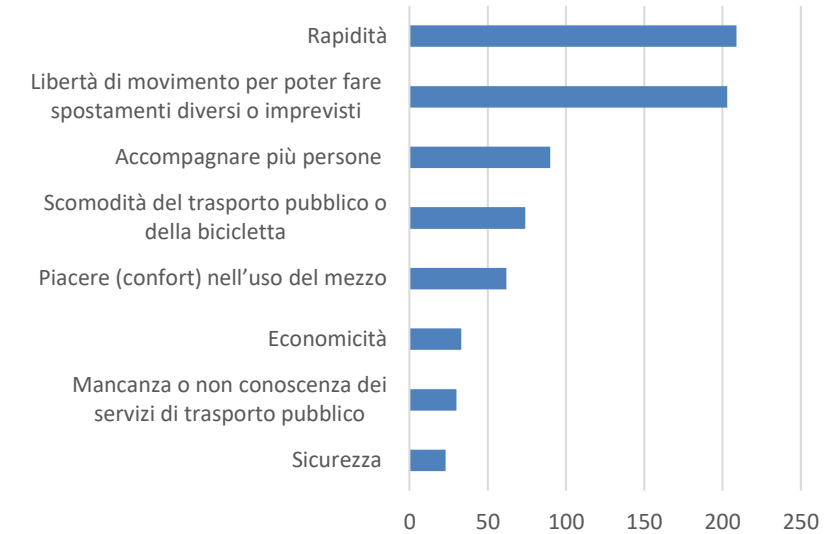
Centro Storico



Rosta Nuova



Complessivo

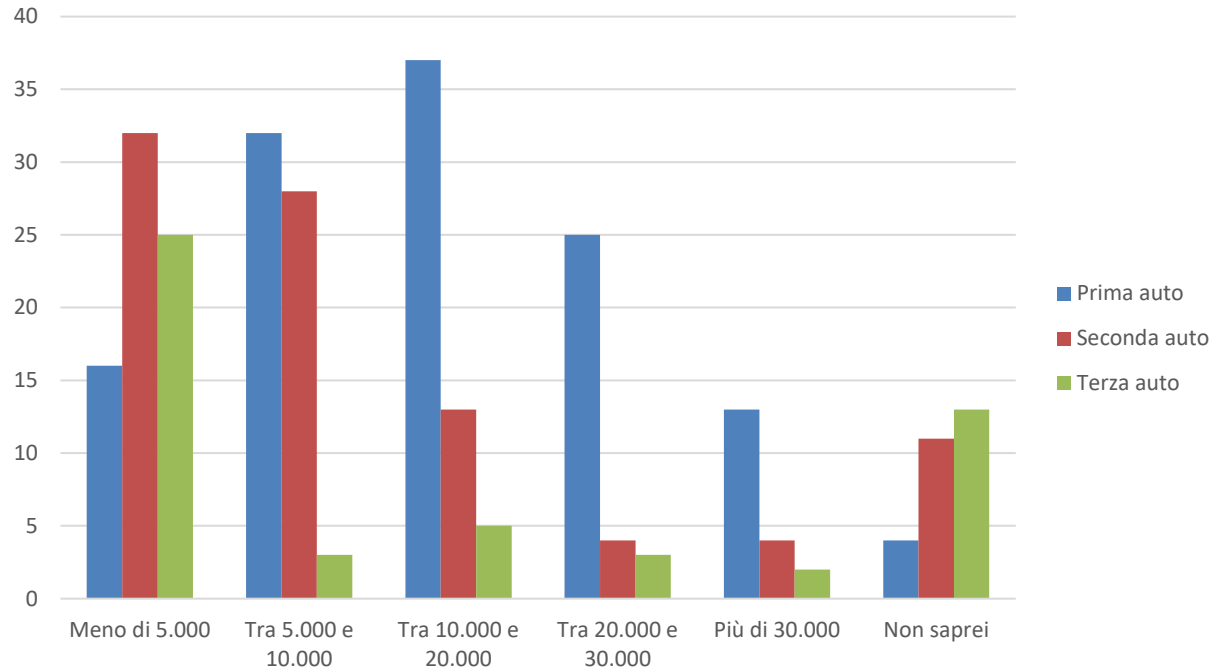


L'andamento dei **motivi per cui gli intervistati scelgono di utilizzare l'auto** rispetto agli altri mezzi di trasporto per effettuare spostamenti occasionali e sistematici risulta **pressoché uguale nei due quartieri**, con una leggera differenza nella percezione della scomodità dell'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta per gli abitanti di Rosta Nuova rispetto a quelli del Centro Storico (+5%).

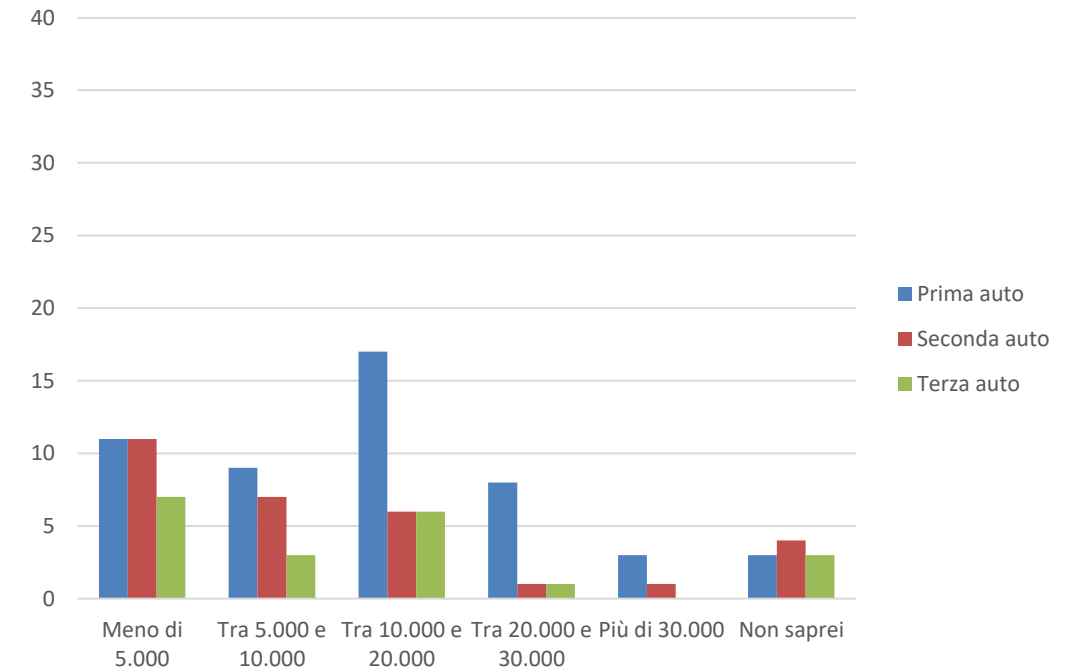
Per circa il 43% totale degli intervistati le motivazioni «rapidità» e «libertà di movimento per poter fare spostamenti diversi o imprevisti» risultano essere le prevalenti.

AUTO IN FAMIGLIA – Percorrenze annuali auto

Centro Storico



Rosta Nuova



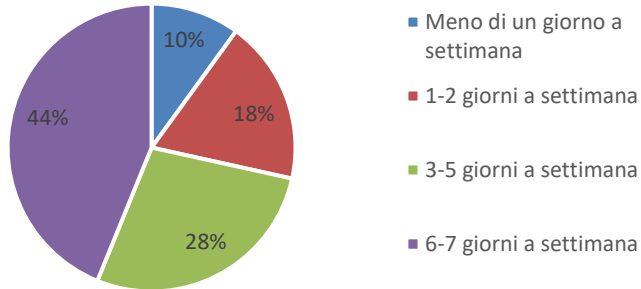
Dall'analisi dei risultati dei grafici risulta che per entrambi i quartieri l'andamento delle percorrenze annuali sia a campana per le prime auto, con un picco nella fascia 10.000-20.000 km.

L'andamento delle percorrenze riferite alle seconde e alle terze auto risulta invece essere decrescente, con un utilizzo prevalente inferiore ai 5.000 km annui.

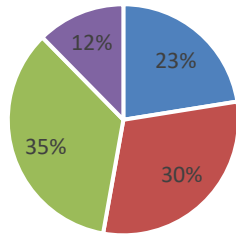
AUTO IN FAMIGLIA – Frequenza utilizzo auto

Centro Storico

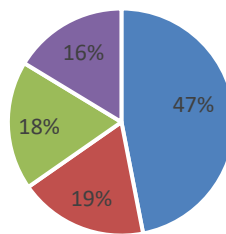
Prima auto



Seconda auto

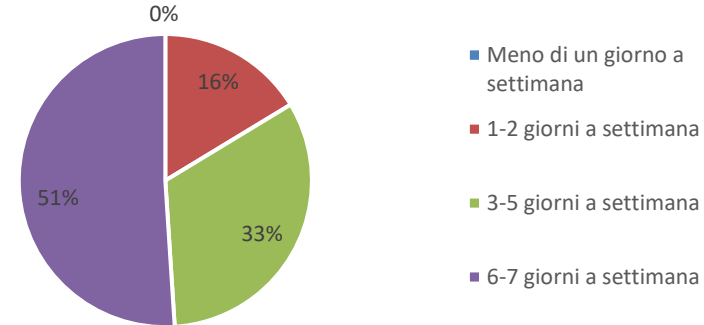


Terza auto

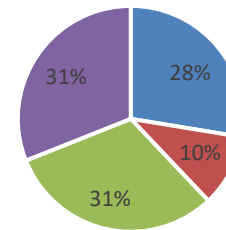


Rosta Nuova

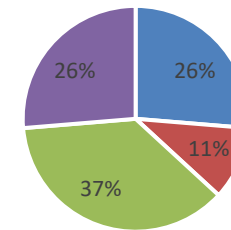
Prima auto



Seconda auto



Terza auto



La **frequenza di utilizzo della prima auto** risulta essere prevalentemente nella fascia «**maggiore di 3 giorni alla settimana**» in entrambi i quartieri, con un utilizzo superiore nel quartiere di Rosta Nuova rispetto al Centro Storico (rispettivamente 84 e 72%).

Rispetto alla seconda e alla terza auto emerge un utilizzo con una frequenza pressoché identica e alta per gli intervistati del quartiere di Rosta Nuova (63% utilizzano le auto più di 3 volte alla settimana), mentre per il Centro Storico emerge un utilizzo minore e decrescente.

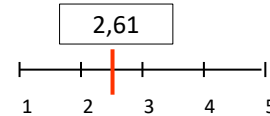
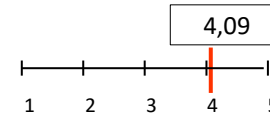
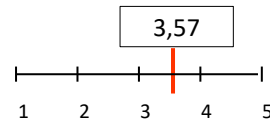
PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Ritieni che cambiando le tue abitudini di spostamento potresti risparmiare denaro?

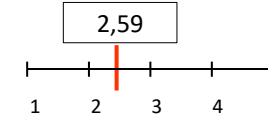
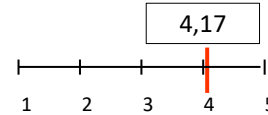
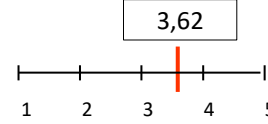
Ritieni che cambiando le tue abitudini di spostamento potresti ridurre l'inquinamento?

Ritieni di non poter rinunciare ad una delle auto famigliari in cambio di un'auto in condivisione?

Centro Storico



Rosta Nuova



[1 per niente – 5 molto]

FOCUS per numero di componenti

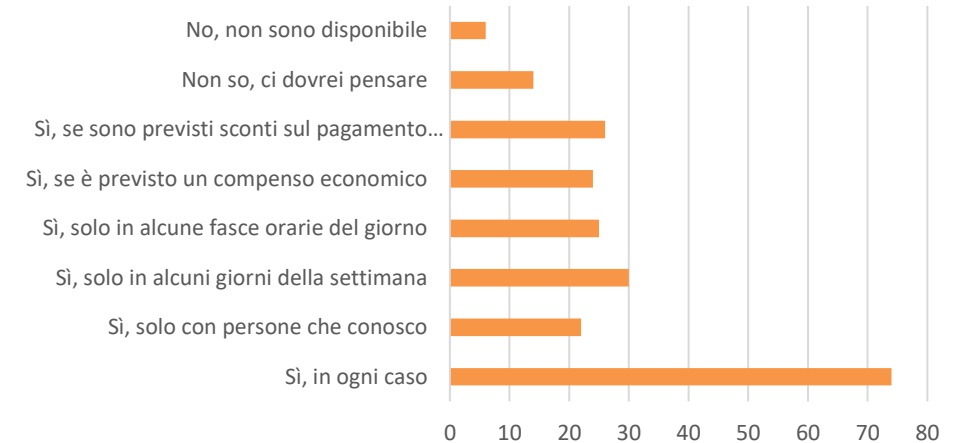
Numero componenti	Propensione al cambiamento
1	2,54
2	2,59
3	2,54
4	2,71
5 o più	3,00

Gli indicatori riferiti alla propensione al cambiamento risultano essere uguali per i due quartieri.

In relazione al numero di componenti per nucleo familiare, risulta che **le famiglie con 5 o più componenti siano le più restie a rinunciare a una delle auto familiari.**

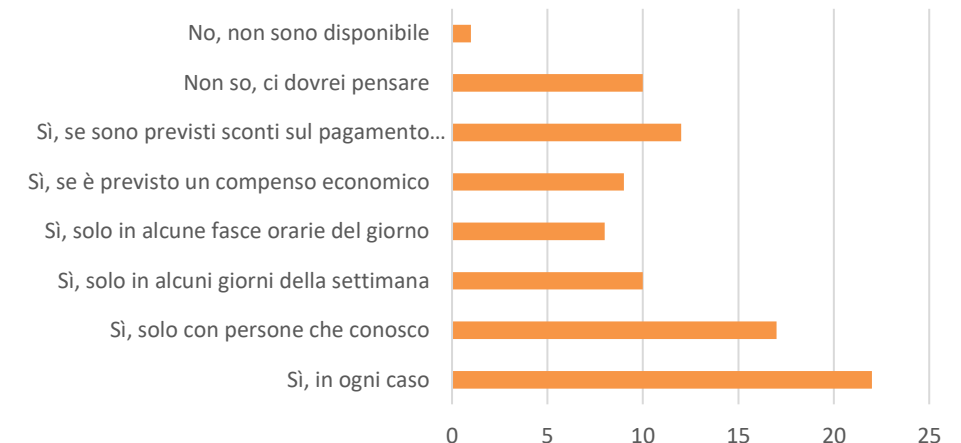
Sareste disponibili a condividere un'auto con altre persone?

Centro Storico



Sareste disponibili a condividere un'auto con altre persone?

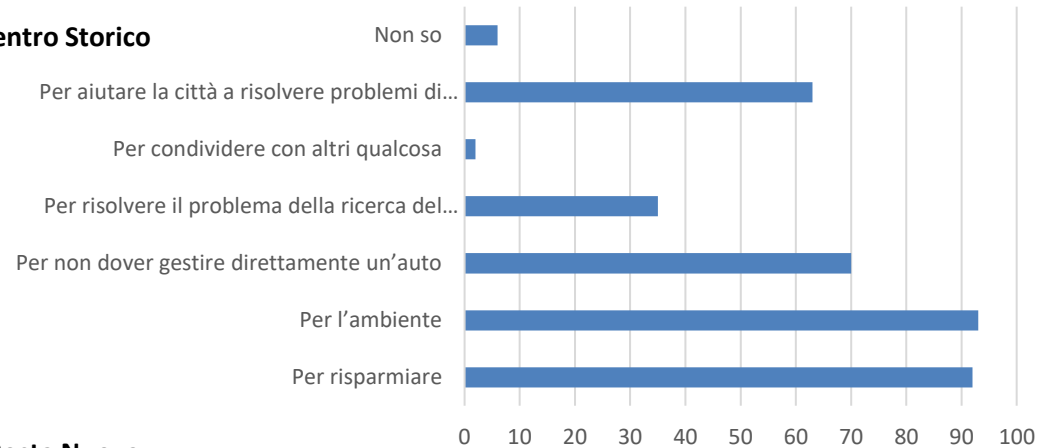
Rosta Nuova



PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Valutando possibile sostituire un'auto familiare con un'auto condivisa o anche semplicemente utilizzare un'auto condivisa, per quali ragioni lo faresti?

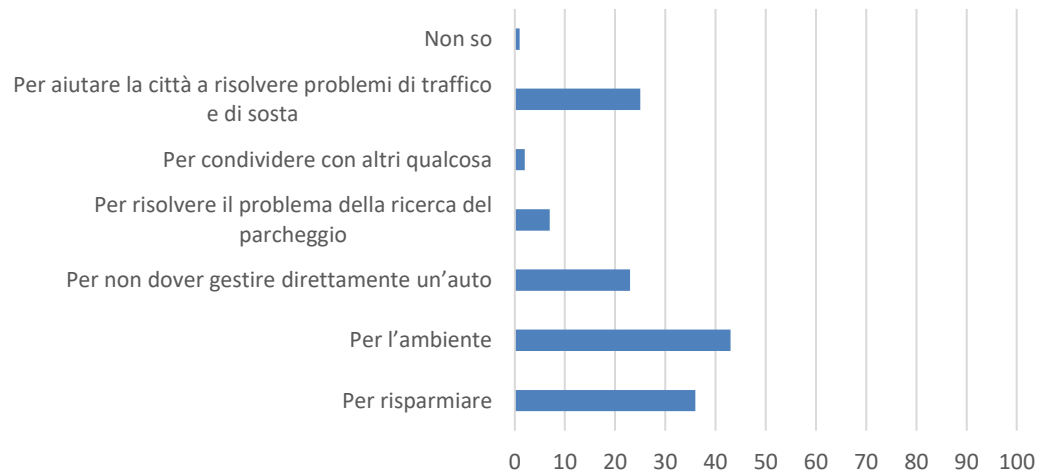
Centro Storico



L'andamento delle motivazioni che spingono gli intervistati ad una possibile sostituzione di un'auto familiare con una condivisa risulta essere simile nei due quartieri, con una prevalenza di risposte relative alle motivazioni «per l'ambiente» e «per risparmiare».

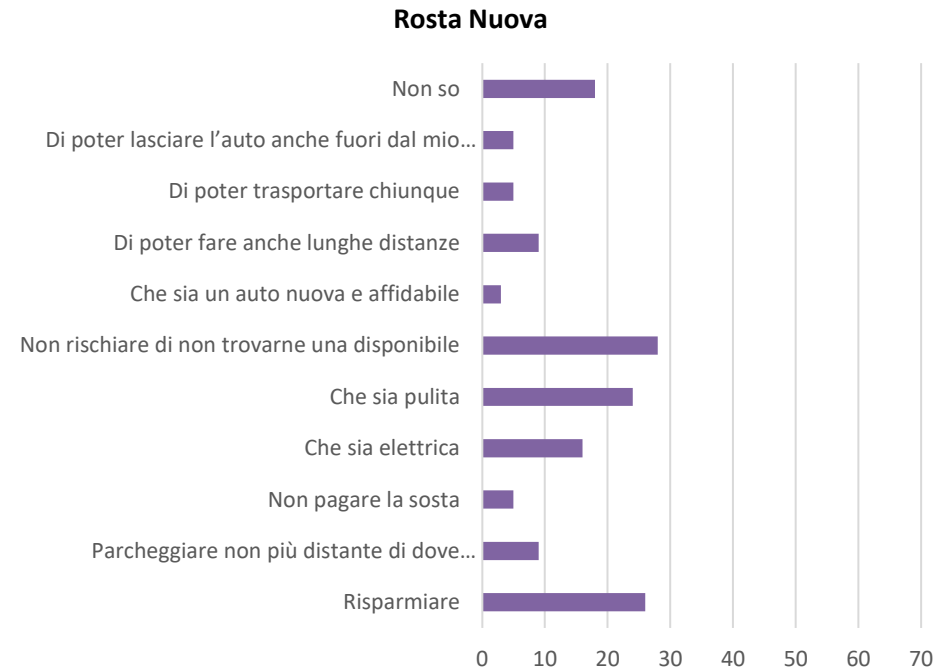
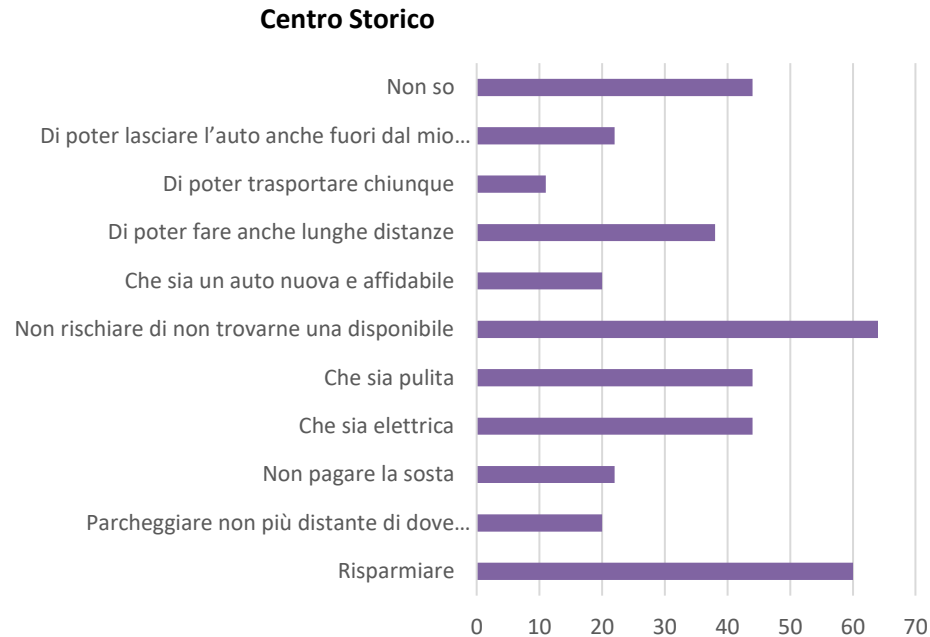
Non è invece sentito come un problema la «ricerca del parcheggio», in entrambi i quartieri classificato al quinto posto su sette.

Rosta Nuova



PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Valutando possibile sostituire un'auto familiare con un'auto condivisa o anche semplicemente utilizzare un'auto condivisa, cosa ritieni importante?



Dall'analisi delle risposte emerge un andamento simile per i due quartieri, dove gli intervistati dichiarano di ritenere importante soprattutto **l'aspetto economico e l'affidabilità** del servizio.

La risposta «di poter lasciare l'auto fuori dal mio quartiere» non risulta essere tra le preferite degli utenti, contrariamente a quanto emerge dalla successiva domanda a risposta aperta.

I RISULTATI DEL QUESTIONARIO DI INDAGINE

IL MODELLO DI CAR SHARING ASSOCIATIVO



ANALISI TARIFFARIA

GLI INCONTRI CON I CITTADINI

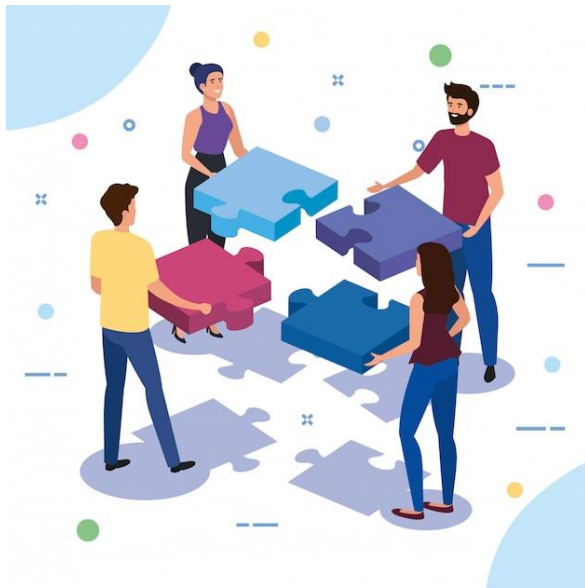
NEXT STEPS

CAR SHARING ASSOCIATIVO

La forma di car sharing di quartiere individuata per la sperimentazione è quella di **car sharing associativo**.

Nel *car sharing associativo*, l'auto è condivisa tra un numero ristretto di famiglie/privati cittadini, che potranno in tal modo soddisfare le esigenze di spostamenti occasionali (visite mediche, commissioni, tempo libero, ...) senza doversi sobbarcare il costo per l'acquisto ed il mantenimento di una seconda/terza auto.

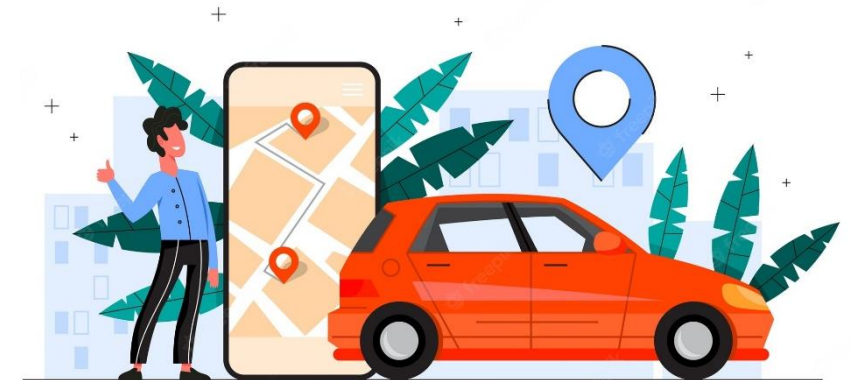
Caratteristiche generali del servizio:



Basato su valori di comunità
e collaborazione



A prenotazione e con stallo
univoco



Supportato da piattaforma
digitale

IL MODELLO DI CAR SHARING ASSOCIATIVO

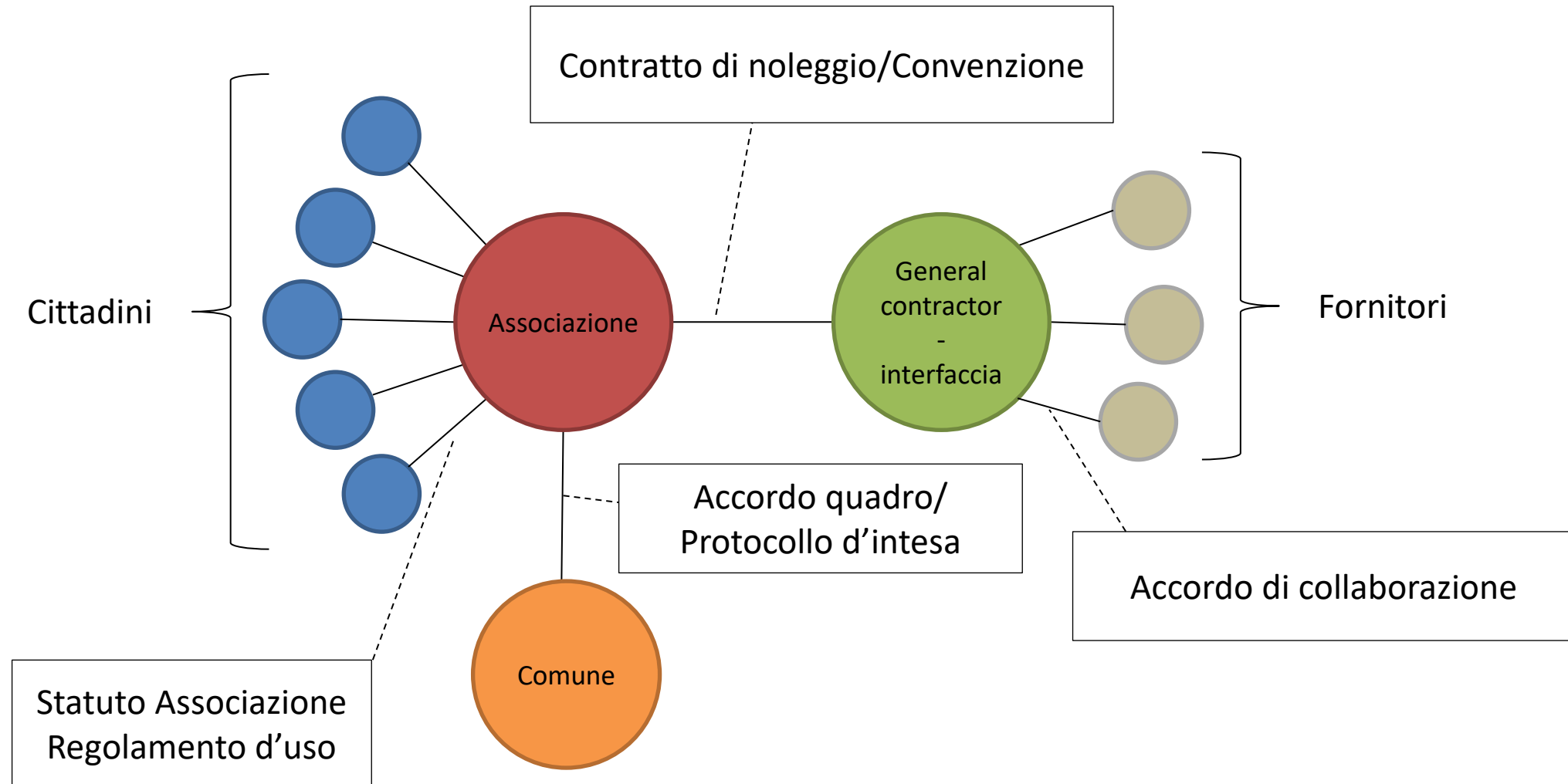
Gli attori del modello di car sharing associativo che si sta progettando a Reggio Emilia appartengono a 5 diverse categorie:

- I cittadini, ovvero gli utenti del servizio;
- Le associazioni, promotrici dei valori di comunità e condivisione e nodo centrale delle relazioni;
- Il Comune, promotore del servizio di car sharing e garante economico a supporto delle associazioni;
- Un General Contractor (TIL), che tramite contratto di noleggio/convenzione con l'associazione fornisce gli strumenti per costruire il sistema di car sharing di quartiere;
- I Fornitori (SIFÀ, IREN) che mettono a disposizione rispettivamente la piattaforma software (per aprire le auto, prenotare i veicoli e gestire il servizio) e le infrastrutture di ricarica dedicate al car sharing di quartiere.

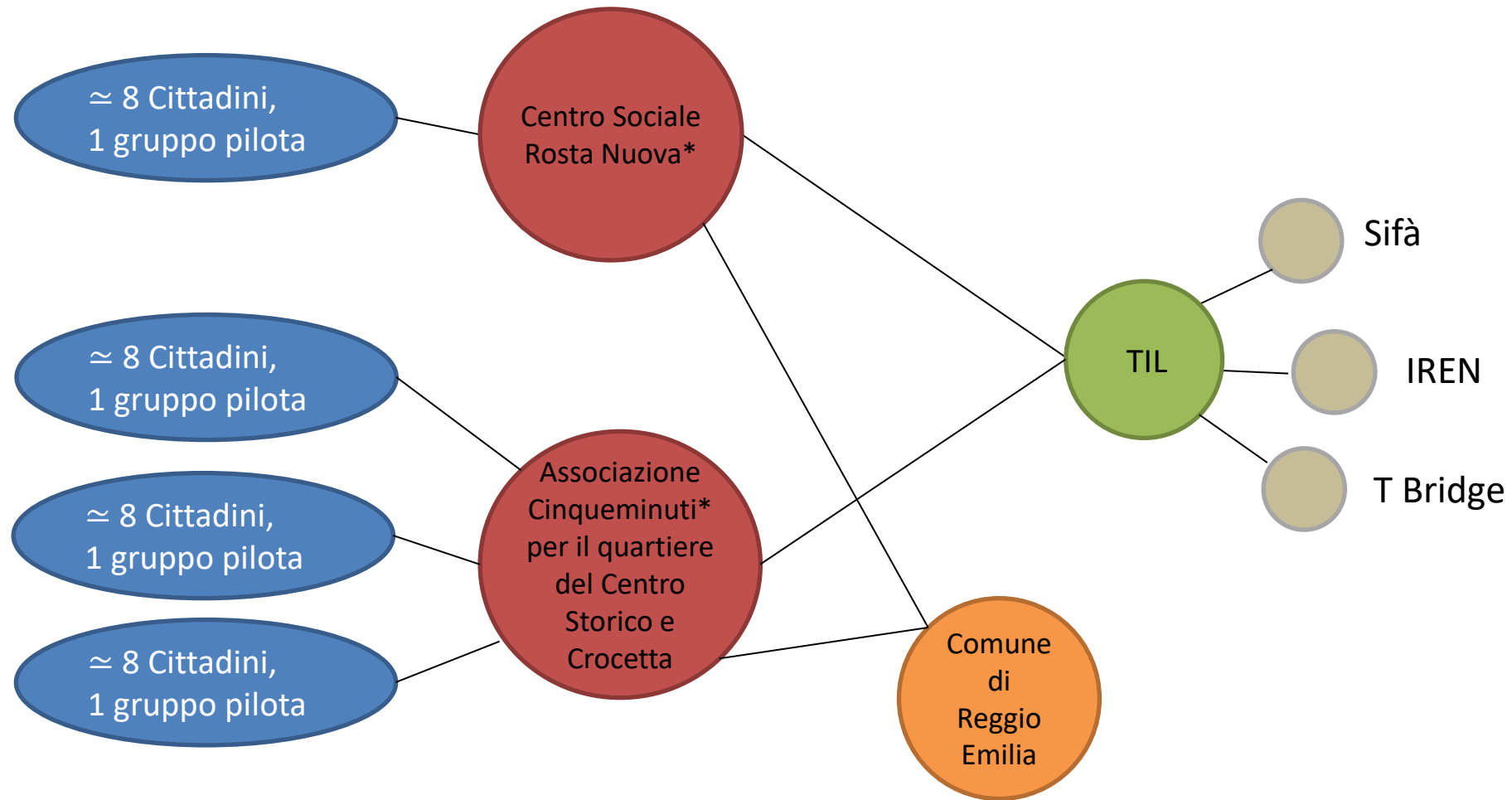
Nelle slide successive sono rappresentati:

1. Il modello teorico delle relazioni tra i diversi attori e i possibili strumenti per regolare tali rapporti;
2. Il modello applicato al contesto reggiano;
3. Il «giro dei soldi» della sperimentazione.

IL MODELLO DI CAR SHARING ASSOCIATIVO

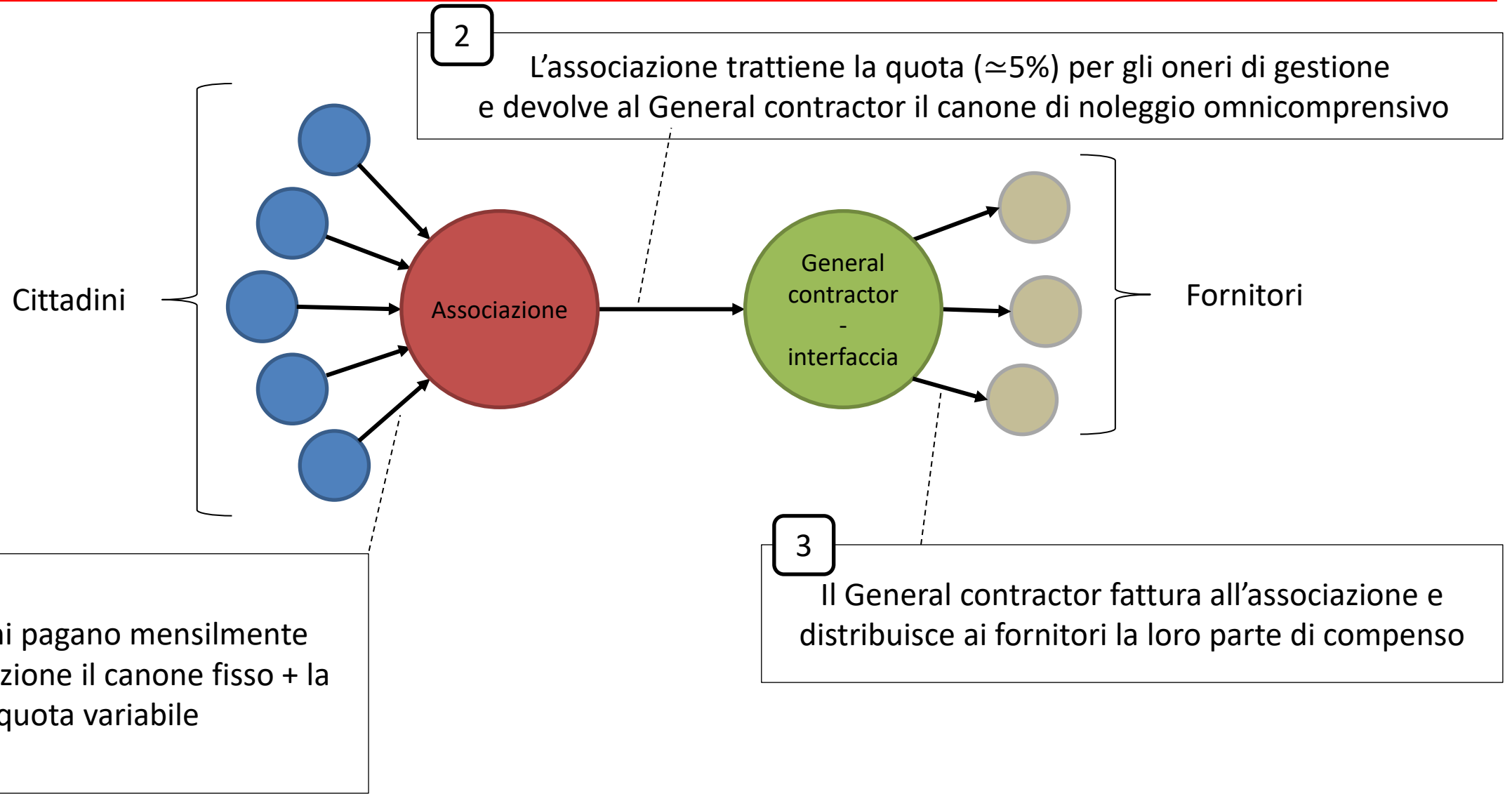


IL MODELLO APPLICATO ALLA SPERIMENTAZIONE



*Associazioni che condividono i valori di condivisione del car sharing associativo e che hanno mostrato il loro interesse a partecipare alla sperimentazione

IL GIRO DEI SOLDI



I RUOLI - I CITTADINI (SOCI UTILIZZATORI)

- Fanno domanda all'associazione di quartiere per diventare soci;
- Definiscono i servizi che vorrebbero compresi nel contratto con TIL e personalizzano il «regolamento d'uso»;
- Firmano il «regolamento d'uso», in cui è specificato sia il regolamento d'uso del car sharing sia come sono contrattualizzati i propri diritti e doveri riguardo l'utilizzo del servizio di car sharing di quartiere e i rapporti con l'associazione;
- Si registrano alla piattaforma software;
- Utilizzano l'auto di quartiere prenotando tramite piattaforma software;
- Partecipano alle riunioni dell'associazione che abbiano per oggetto la modifica del regolamento;
- Comunicano un eventuale recesso da socio utilizzatore all'associazione;
- Il 1° giorno di ogni mese pagano il canone mensile del mese in corso + la quota variabile riferita all'utilizzo del mese precedente. Sarà direttamente l'applicazione a calcolare il costo complessivo per ciascun socio utilizzatore in base all'effettivo utilizzo.

I RUOLI - LE ASSOCIAZIONI

- Firmano il contratto di noleggio a lungo termine/la convezione con TIL, comprensivo anche di canone piattaforma, ricariche, ecc... acquisendo il ruolo di locatario dei veicoli;
- Ammettono i cittadini (soci utilizzatori) all'uso dell'auto di quartiere;
- Accedono alla piattaforma software lato «Gestore»:
 - Concedono l'autorizzazione all'uso della piattaforma ai soci utilizzatori che si registrano dall'apposito portale;
 - Posso estrarre i rendiconti mensili di ciascun socio utilizzatore;
- Propongono il «regolamento» ai soci utilizzatori;
- Notificano eventuali sanzioni per violazione del codice della strada ai soci responsabili per la loro regolazione;
- Deliberano eventuali decadenze del socio utilizzatore (ad esempio a causa di scarsa partecipazione o mancato pagamento della quota);
- Ricevono i pagamenti mensili dei soci utilizzatori, trattengono la quota che gli spetta (circa 5%) e pagano il canone a TIL.

Tale ruolo può essere affidato a utenti volontari

I RUOLI - I PARTNER

SIFÀ:

- Fornisce piattaforma software (comprensiva di black box + sistemi blocco/sblocco auto) + servizio helpdesk (I livello)
- Fornisce servizio helpdesk (II livello – problematiche piattaforma)
- Verifica integrazione infrastrutture di ricarica-piattaforma
- Customizza piattaforma

TIL:

- Distribuisce ai partner la rispettiva quota di compensi
- Fornisce servizio helpdesk (II livello – problematiche veicoli, soccorso stradale)
- Predisporre contratto di noleggio integrato (veicolo + ricarica + piattaforma +)
- Fattura i costi del servizio
- Fornisce servizio di pulizia veicoli

IREN:

- Fornisce infrastrutture di ricarica
- Verifica integrazione infrastrutture-piattaforma
- Fornisce servizio helpdesk (II livello – problematiche ricarica)

T BRIDGE:

- Predisporre il regolamento d'uso
- Coordinamento, monitoraggio, analisi dati
- Redazione di un report finale contenente:
 - lo studio di fattibilità con il modello a tendere
 - l'analisi delle criticità e dei benefici emersi con le eventuali correzioni da apportare
 - le condizioni di sostenibilità economica del sistema sperimentato

I RISULTATI DEL QUESTIONARIO DI INDAGINE

IL MODELLO DI CAR SHARING ASSOCIATIVO

ANALISI TARIFFARIA



GLI INCONTRI CON I CITTADINI

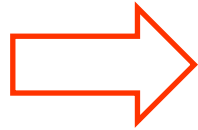
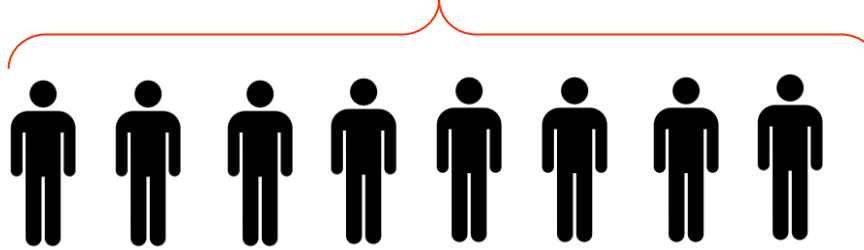
NEXT STEPS

LE IPOTESI DI BASE

- 4 macchine elettriche (4 gruppi pilota)

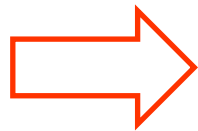


- 8 partecipanti per gruppo pilota



32 partecipanti alla sperimentazione

Per le successive analisi, si ipotizza che per ogni «referente familiare» che partecipa alla sperimentazione ci sia un membro «familiare» partecipante, risultando pertanto in **16 famiglie partecipanti**



16 referenti familiari che pagano la **il canone mensile al 100%**

16 familiari che pagano un canone mensile **agevolato**

Per le successive stime si ipotizza inoltre che le percorrenze annuali di ciascun veicolo siano uguali a 15.000 km
(mediamente 4 ore di utilizzo al giorno)

COSTI MENSILI DELLA SPERIMENTAZIONE (1/2)

COSTI BASE

Voce di Costo	€/mese 4 veicoli	Note
Noleggio auto +assicurazione RC+ manutenzioni	720	2 Renault Zoe gratis + 2 auto a pagamento
Installazione Black box	32	Ipotizzando di pagare l'installazione solo sulle 2 auto aggiuntive (190€ a black box, ammortizzati sui 12 mesi di sperimentazione)
Ricarica	600	Ipotizzando 0,60 €/kwh, percorrenze di 15.000 km annuali a veicolo e che 1 kwh consenta di coprire 5 km
Contributo associazione	80	Ipotizzando di devolvere all'associazione un contributo pari al 6% degli altri costi base per la gestione del servizio
TOTALE 4 VEICOLI	1.432	
TOTALE A VEICOLO	358	

COSTI EXTRA

Voce di Costo	€/mese a veicolo	Note
Assicurazione Kasco	30	Ipotesi: kasko già compresa nei 2 veicoli ceduti gratuitamente
Lavaggio	40	Ipotizzando 2 lavaggi al mese (20€ a lavaggio con incluso prelievo a Rosta o nel Centro Storico)
Installazione dispositivo sanificazione	5	Sarebbero 60€ una tantum ammortizzati sui 12 mesi di sperimentazione
Canone dispositivo sanificazione	60	Garantisce 50 sanificazioni iniziali
Altre ricariche dispositivo sanificazione		20 € a ricarica

COSTI MENSILI DELLA SPERIMENTAZIONE (2/2)

Per consentire ai gruppi pilota la personalizzazione del servizio sono stati valutati:

- **Un pacchetto «base»** - che comprende il noleggio di lungo termine del veicolo (comprensivo di assicurazione RC e manutenzioni), l'installazione della black box, la copertura dei costi di ricarica e un contributo all'associazione per la gestione del servizio. Ripartizionando i costi delle 2 auto a pagamento rispetto alle 4 totali, tale pacchetto risulta costare **358 €/mese a veicolo**;
- **Opzioni «extra»** – riportate nella tabella precedente e riferite ad un veicolo. Ogni gruppo pilota potrebbe scegliere se aggiungere tali extra al proprio pacchetto base.



Pacchetto base: 358 €/mese a veicolo

+



Opzioni extra: da 30 a 135 €/mese a veicolo

LE DUE OPZIONI TARIFFARIE

Si riportano di seguito le due ipotesi di tariffe per un **utente pagante al 100%**, sostenibili per il pacchetto «base + 2 lavaggi + kasko», che in seguito all'incontro del 22/11/22 con i cittadini reggiani risulterebbe essere quello di maggiore interesse.

OPZIONE 1

50 €

Canone fisso mensile

- €/h

Canone variabile (€/h)

0,06 €/km

Canone variabile (€/km)

OPZIONE 2

25 €

Canone fisso mensile

2 €/h

Canone variabile (€/h)

0,06 €/km

Canone variabile (€/km)

Che mediamente corrisponderebbero a:
75€ mensili a veicolo
9,4€ a partecipante

VARIARE DEI COSTI IN FUNZIONE DEL PACCHETTO SCELTO

	Pacchetto base	Base + kasko	Base + 2 lavaggi	Base + 2 lavaggi + kasko	Full optional
TOT 4 veicoli	1.432 €	1.492 €	1.592 €	1.652 €	1.912 €
TOT a veicolo	358 €	373 €	398 €	413 €	478 €
TOT a partecipante per coprire le spese	45 €	47 €	50 €	52 €	60 €

Nella tabella sono riportati i costi **mensili** totali (riferiti a 4 veicoli), a veicolo e a partecipante in relazione ai possibili pacchetti.

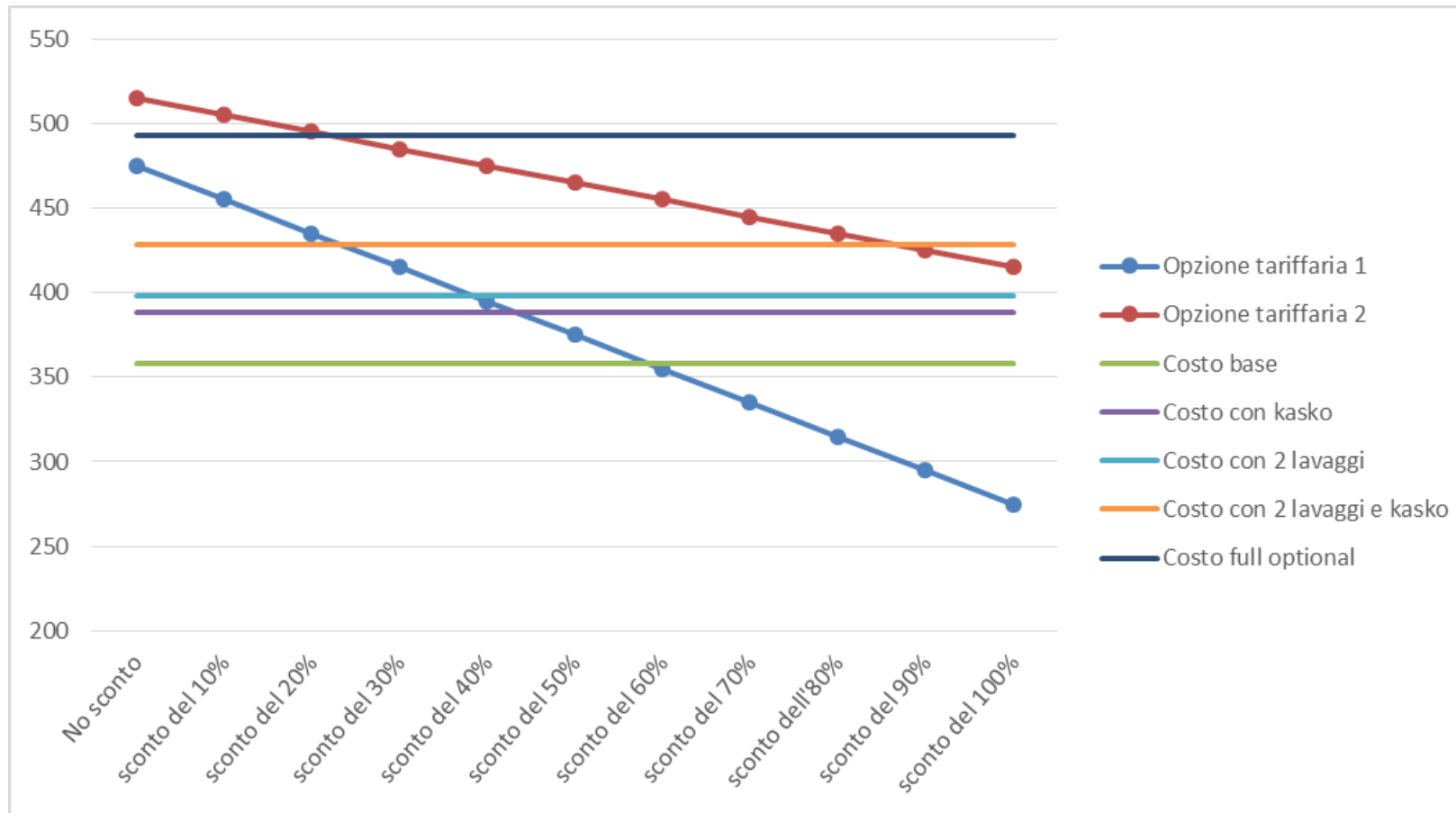
Per la calibrazione delle due ipotesi tariffarie presentate nella slide precedente si è presa come riferimento **l'opzione base + 2 lavaggi mensili + kasko**.

Nel caso in cui i gruppi pilota fossero interessati anche **all'opzione che comprende il dispositivo di sanificazione**, bisognerà prevedere un **canone mensile maggiorato** rispetto a quello riportato precedentemente per garantire la copertura totale dei costi del servizio.

Viceversa, nel caso in cui gli utenti fossero interessati a **pacchetti meno completi**, si può valutare di **ridurre ulteriormente il canone mensile** oppure di **agire maggiormente sulle agevolazioni per gli utenti familiari**.

I RICAVI MENSILI PER AUTO

Nel grafico sottostante sono riportati i ricavi derivanti dalle due opzioni tariffarie riferite ai 32 partecipanti ipotizzati inizialmente (16 paganti il canone mensile al 100%, 16 con tariffa agevolata) in funzione delle possibili agevolazioni e dei pacchetti scelti.



	Canone mensile opzione 1 (€)	Canone mensile opzione 2 (€)
No sconto	50	25
sconto del 10%	45	22,5
sconto del 20%	40	20
sconto del 30%	35	17,5
sconto del 40%	30	15
sconto del 50%	25	12,5
sconto del 60%	20	10
sconto del 70%	15	7,5
sconto dell'80%	10	5
sconto del 90%	5	2,5
sconto del 100%	0	0

CONCLUSIONI

Le tariffe d'uso per gruppo pilota sono da calibrare in funzione di molteplici parametri:

- N. di **partecipanti per gruppo pilota** (ipotizzato uguale a 8 in questa presentazione)
- N. di **referenti familiari** (paganti al 100%) e numero di utenti **familiari** (che possono accedere alla tariffa agevolata) di ciascun gruppo pilota
- **Pacchetto** scelto dal gruppo pilota

Per garantire la sostenibilità economica della sperimentazione, considerando le ipotesi di base riportate nel presente documento, emerge che:

- L'opzione tariffaria 1, più cautelativa in quanto la componetene fissa è predominante, permetterebbe di adottare tariffe agevolate con sconto del 20% per il pacchetto «base+kasko+2 lavaggi al mese» e sconti fino al 50% per il pacchetto «base»;
- L'opzione tariffaria 2, fortemente dipendente dall'effettivo utilizzo dell'auto, consente ricavi maggiori nel caso in cui le ipotesi d'uso (15.000 km annui per circa 4 ore di utilizzo al giorno) siano rispettate. Per tale motivo si potrebbe ragionare su maggiori sconti per gli utenti, in funzione del pacchetto scelto.

I RISULTATI DEL QUESTIONARIO DI INDAGINE

IL MODELLO DI CAR SHARING ASSOCIATIVO

ANALISI TARIFFARIA

GLI INCONTRI CON I CITTADINI



NEXT STEPS

INCONTRO DEL 10-11-2022

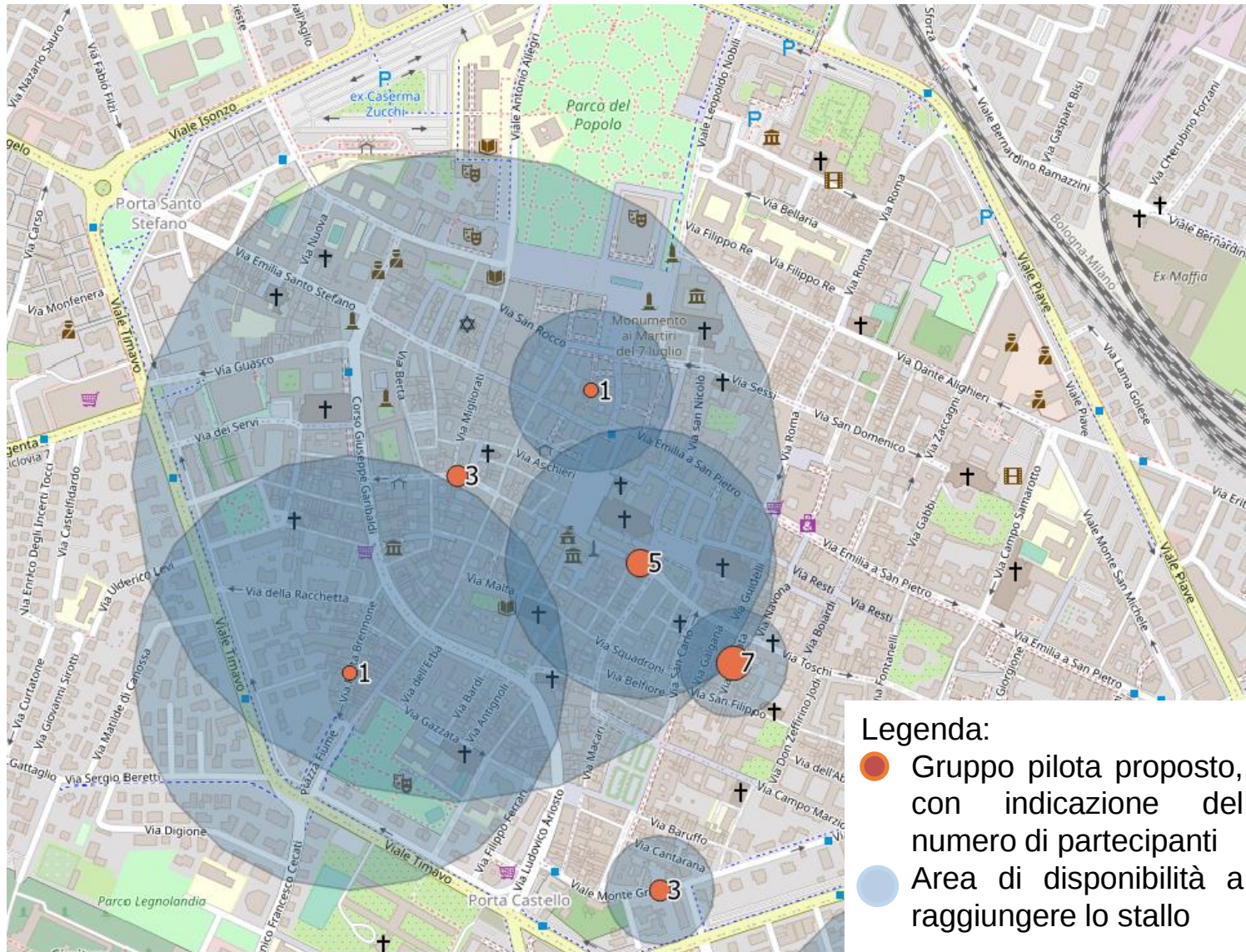
In data 10-11-2022 si è tenuto il 1° incontro del car sharing di quartiere presso il Centro internazionale Loris Malaguzzi, con l'obiettivo di sensibilizzare i cittadini sul tema della mobilità sostenibile, presentando i vantaggi sociali, economici ed ambientali derivanti dalla condivisione delle automobili ed il progetto di car sharing di quartiere (fasi di realizzazione, partner coinvolti e risorse messe a disposizione, modello del car sharing associativo).

A tale incontro è stata invitata tutta la popolazione di Reggio Emilia, con una attenzione particolare per gli abitanti del Centro Storico e Rosta Nuova, quartieri inizialmente individuati dall'Amministrazione Comunale per la sperimentazione del servizio.

Al termine dell'incontro è stata condivisa ai partecipanti la «scheda per la formazione dei gruppi pilota», strumento utilizzato per raccogliere informazioni sui cittadini potenzialmente interessati al progetto quali: il quartiere di residenza, il tipo di utilizzo prevalente del veicolo in condivisione, la disponibilità a spostarsi per raggiungere lo stallo, la preferenza della modalità di gestione del lavaggio, ecc..

Dalla successiva analisi delle schede è emerso che circa 39 cittadini reggiani erano interessati alla sperimentazione, dislocati non solo nei quartieri di Rosta Nuova e del Centro Storico ma anche nel quartiere di Crocetta. Per tale motivo si è deciso di includere questo terzo quartiere nella sperimentazione. Nelle tavole successive si riporta una elaborazione di sintesi dei dati raccolti dalle schede di formazione dei gruppi pilota.

Restituzione dati raccolti dalle schede di adesione/CENTRO STORICO



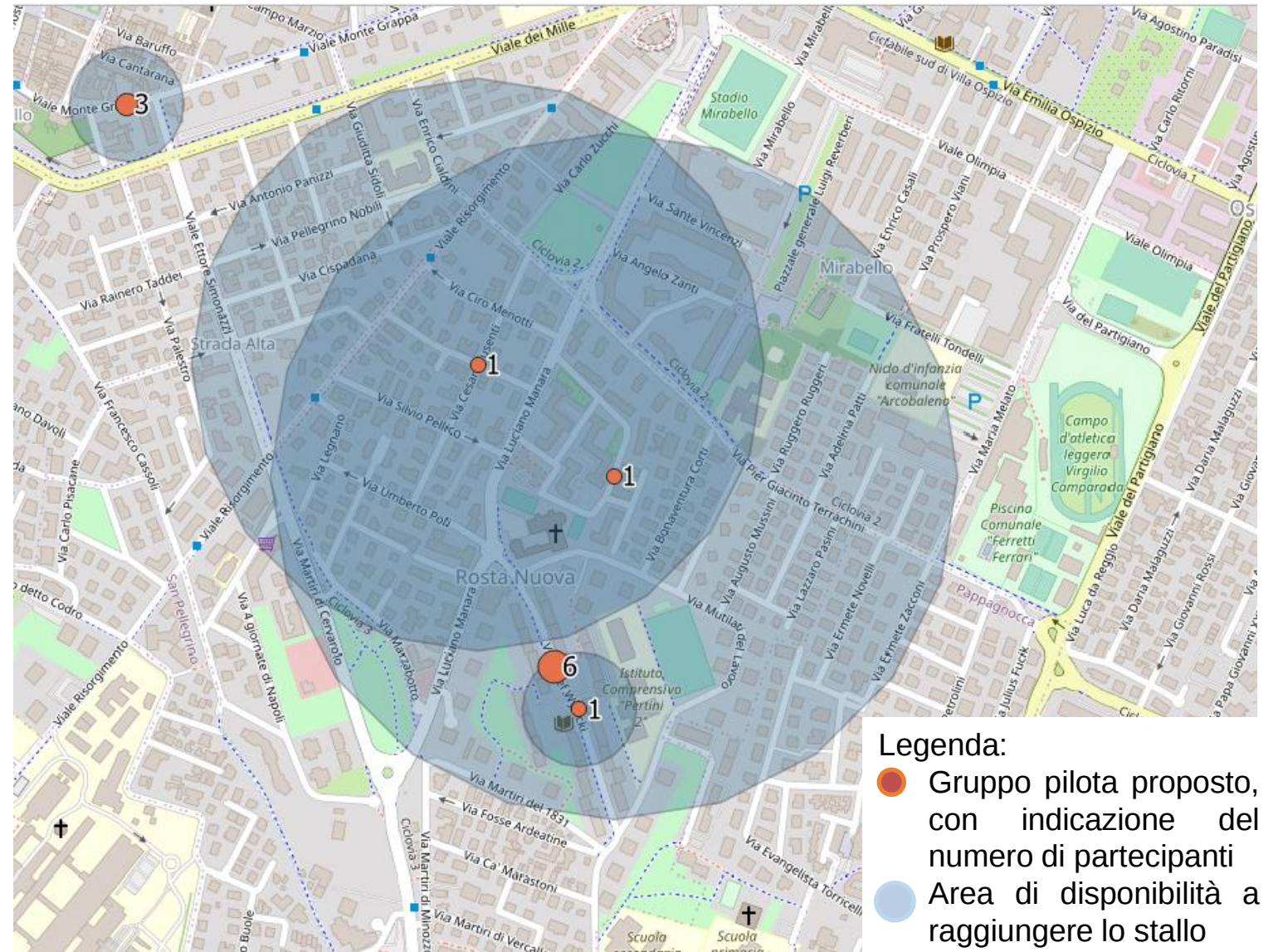
- 6 schede adesione
- 20 persone
- 95% pulizia/lavaggio con soggetto esterno

Legenda:

- Gruppo pilota proposto, con indicazione del numero di partecipanti
- Area di disponibilità a raggiungere lo stallo

Restituzione dati raccolti dalle schede di adesione/ ROSTA NUOVA

- 4 schede adesione
- 9 persone
- 100% pulizia/lavaggio con soggetto esterno



Legenda:

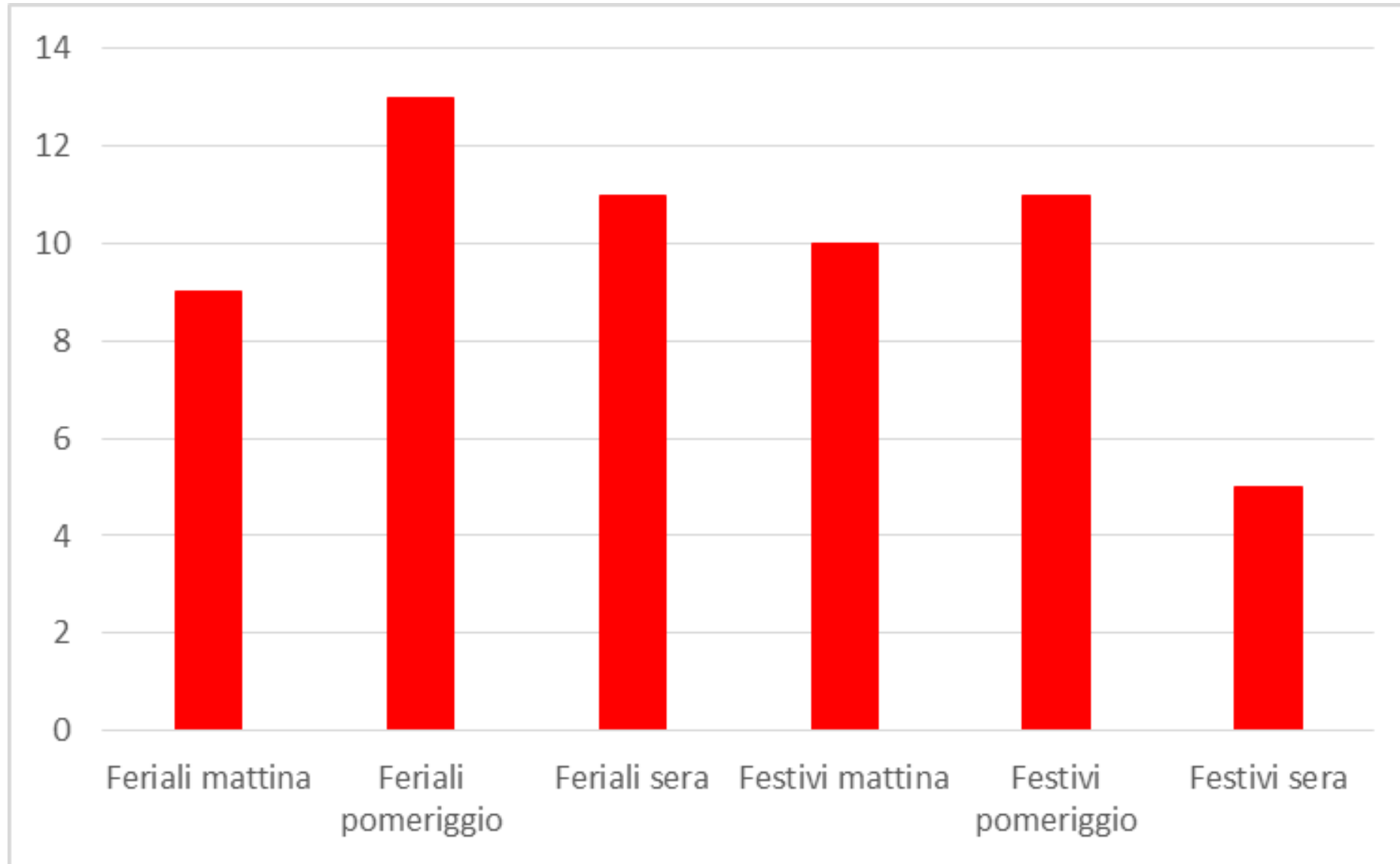
- Gruppo pilota proposto, con indicazione del numero di partecipanti
- Area di disponibilità a raggiungere lo stallo

Legenda:

- Gruppo pilota proposto con indicazione del numero di partecipanti
- Area di disponibilità a raggiungere lo stall

- Legenda:
- Gruppo pilota proposto, con indicazione del numero di partecipanti
 - Area di disponibilità a raggiungere lo stallo

PERIODO UTILIZZO PREVALENTE



Tale distribuzione dei periodi evidenza una possibile complementarità nell'utilizzo dei veicoli.

20 risposte

INCONTRO DEL 22-11-2022

Il secondo incontro del car sharing di quartiere si è tenuto in data 22-11-2022 presso il Tecnopolo.

E' stato un incontro dal carattere fortemente partecipativo, si sono infatti organizzati due Tavoli Tavolo con focus sulle regole di gestione e sui criteri di ripartizione dei costi.

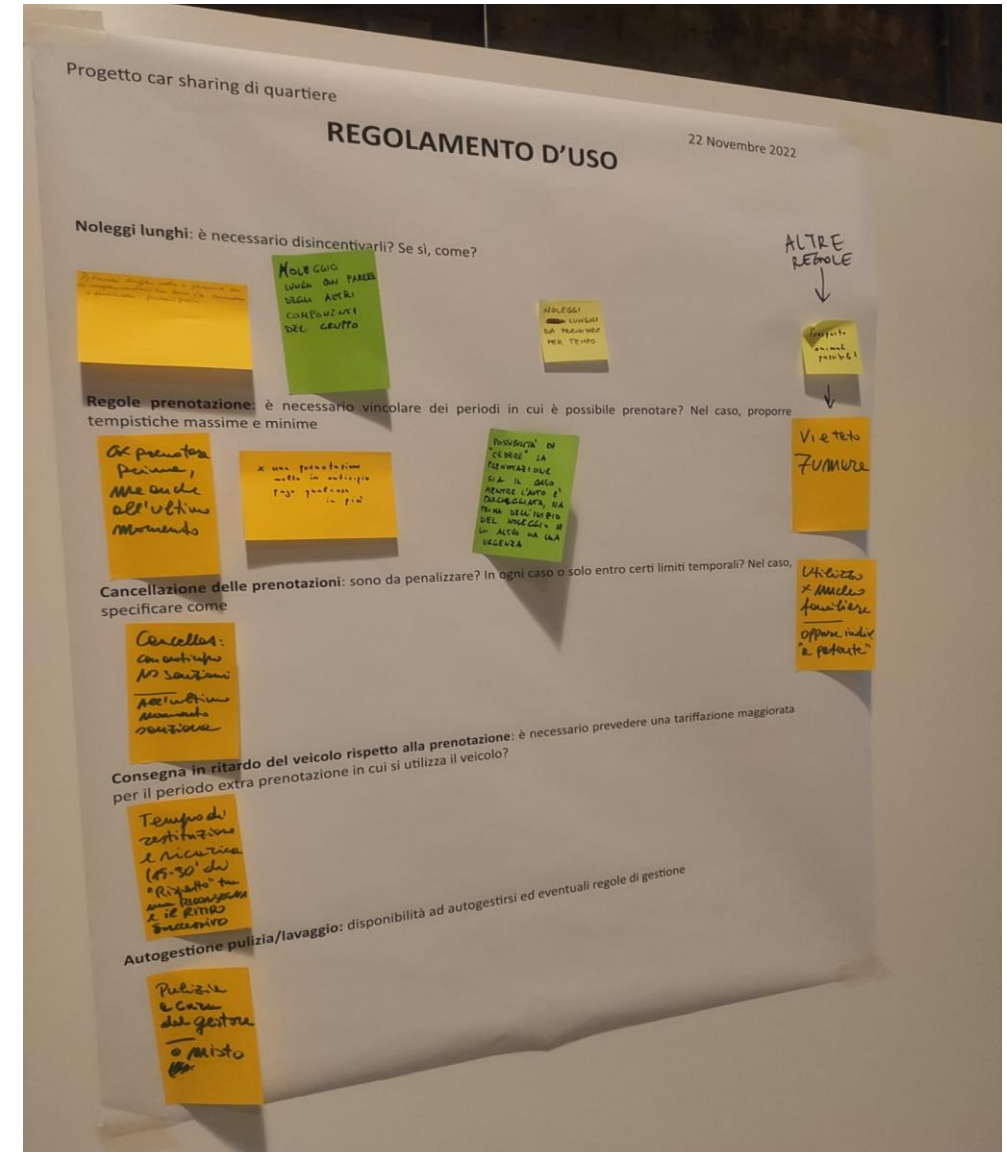
Nelle slide successive si riporta un report sintetico di quanto emerso dall'incontro. Tali elementi sono stati utilizzati per procedere con la progettazione del servizio, al fine di renderlo il più possibile adatto a soddisfare le esigenze degli utenti.



TAVOLO A: PERSONALIZZAZIONE REGOLAMENTO DI UTILIZZO

Nel Tavolo A sono state poste ai partecipanti alcune domande relative alle regole di gestione del servizio:

1. **Noleggi lunghi:** è necessario disincentivarli? Se sì, come?
2. **Regole prenotazione:** è necessario vincolare dei periodi in cui è possibile prenotare? Nel caso, proporre tempistiche massime e minime
3. **Cancellazione delle prenotazioni:** sono da penalizzare? In ogni caso o solo entro certi limiti temporali? Nel caso, specificare come
4. **Consegna in ritardo del veicolo rispetto alla prenotazione:** è necessario prevedere una tariffazione maggiorata per il periodo extra prenotazione in cui si utilizza il veicolo?
5. **Autogestione pulizia/lavaggio:** disponibilità ad autogestirsi ed eventuali regole di gestione
6. **Altre regole**



Noleggi lunghi

Durante il lavoro di gruppo è emerso che prevalentemente i veicoli sarebbero utilizzati occasionalmente e per percorsi medio-brevi, in alcuni casi anche con prenotazioni last minute (in giornata). Una percentuale minore di partecipanti ha invece espresso l'esigenza di possibili utilizzi per periodi di tempo più lunghi (ad es esempio: andare al lavoro occasionalmente, gita fuoriporta, ecc...).

Complessivamente, se ben integrati con le esigenze di tutti i partecipanti al gruppo pilota, **si ritiene che i noleggi lunghi non siano da disincentivare economicamente** in aggiunta al loro costo orario che sarà naturalmente maggiore.

Per facilitare l'integrazione dei noleggi lunghi con i noleggi più occasionali, è stato proposto di prevedere una regola di prenotazione che preveda che i noleggi lunghi siano prenotati per tempo.

Un altro suggerimento emerso dal gruppo di lavoro è quello di valutare per singolo gruppo pilota se consentire o meno i noleggi lunghi, in quanto potrebbero non essere conciliabili con le esigenze di tutti gli utenti. Su questo tema è stata condivisa l'idea di consentire i noleggi per periodi lunghi solo se dal gruppo pilota emergono esigenze complementari tra di loro (ad esempio utilizzo nei giorni feriali/festivi).

Regole prenotazione, cancellazioni e ritardi

In relazione al tema «regole di prenotazione», i partecipanti si sono confrontati sui seguenti temi:

- **Prenotazioni in anticipo:** si potrebbe valutare se pensare a una tariffa di prenotazione maggiorata, in quanto si «blocca» l'auto per gli altri partecipanti del gruppo pilota. Al contrario, altri utenti ritengono che le prenotazioni in anticipo siano da incentivare poiché consentono una migliore organizzazione personale.
- **Prenotazioni last minute:** visto l'utilizzo occasionale dei mezzi si ritiene fondamentale consentire questa tipologia di prenotazioni.
- **Tema «sub-noleggio»:** è emersa la proposta di valutare se può essere possibile cedere la propria prenotazione ad altri membri del gruppo pilota sia nel caso in cui l'auto non sia utilizzata durante il periodo di noleggio (ad esempio parcheggiata sotto il posto di lavoro) sia nel caso di urgenze da parte di altri membri.
- **Cancellazione prenotazioni:** poiché l'esigenza di molti utenti è quella di un utilizzo occasionale una cancellazione (non effettuata all'ultimo minuto) può comunque essere un vantaggio per il gruppo poiché consentirebbe prenotazioni «last minute». Tuttavia alcuni utenti hanno espresso l'esigenza di regolamentare maggiormente tale aspetto, pertanto si proponeva di penalizzare solo prenotazioni cancellate all'ultimo facendo pagare la tariffa oraria del periodo prenotato.
- **Consegna in ritardo:** si è proposto di considerare 15-30 minuti di tempo di buffer tra una prenotazione e l'altra, per consentire che la macchina si ricarichi un minimo e per favorire un utilizzo più sereno da parte dei membri del gruppo pilota.

Autogestione pulizia/lavaggio e altre regole

Dal confronto sul tema «pulizia e lavaggio» sono emerse preferenze differenti da parte dei partecipanti al gruppo di lavoro, orientate maggiormente verso un servizio di pulizia/lavaggio gestito.

Una soluzione mista potrebbe essere quella di prevedere un certo numero di lavaggi fissi durante l'anno a cui aggiungere in proprio eventuali lavaggi extra a seconda delle esigenze.

Durante la discussione è emerso il tema «trasporto animali»: si è proposto di fare valutare a ciascun gruppo pilota se consentirne o meno il trasporto.

Altre regole e temi condivisi sono stati i seguenti:

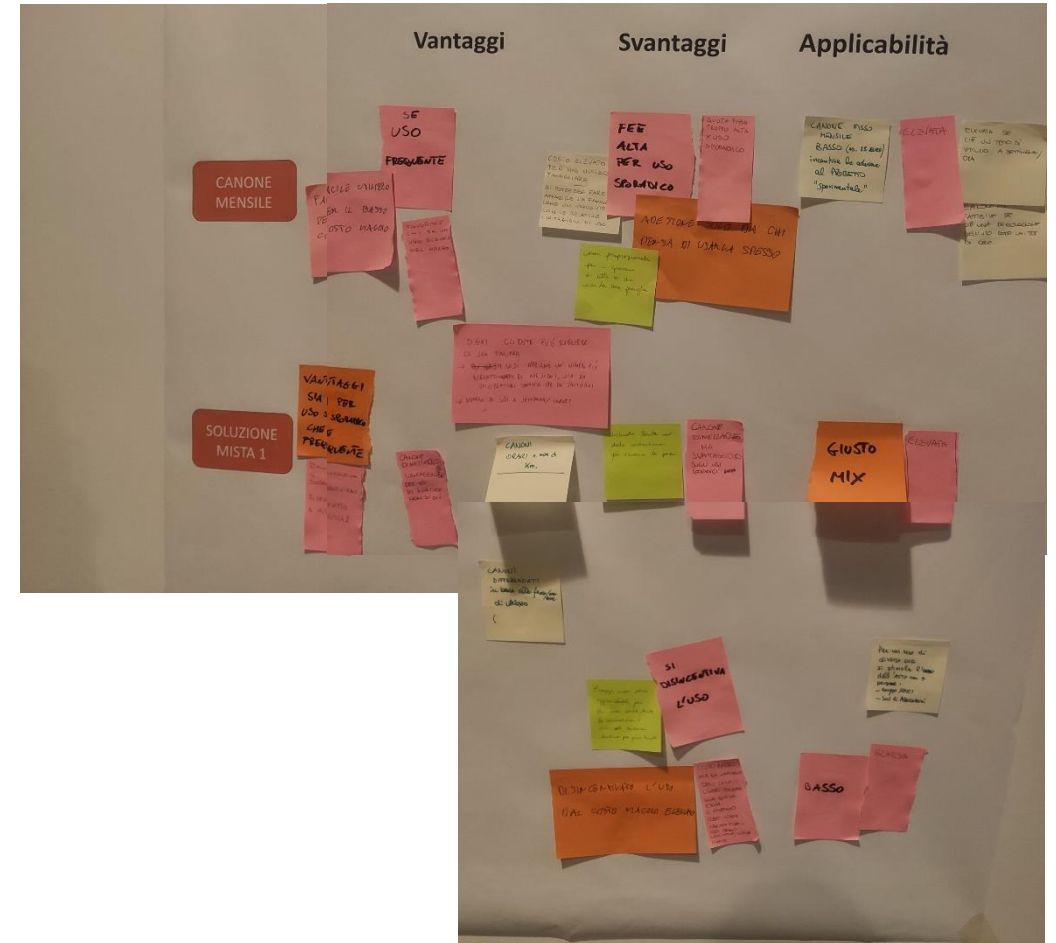
- Vietato fumare in auto
- Utilizzo per nucleo familiare: sarà da approfondire la regolamentazione dell'uso dei veicoli, che comunque sarà consentito soltanto ai membri del gruppo pilota che hanno registrato la propria patente di guida. Tale tema è fortemente correlato alla regolamentazione tariffaria, e si sta valutando di prevedere tariffe agevolate per i nuclei familiari numerosi che aderiscono alla sperimentazione.

Ai partecipanti al Tavolo B si è chiesto di valutare diverse opzioni alternative di tariffazione del noleggio, soppesandone i pro e i contro e discutendone l'effettiva praticabilità nel contesto del progetto.

Soluzione che prevede un canone mensile «alto», e un costo parametrico «basso» che serve a coprire solo le spese di ricarica.

Soluzione con canone mensile «medio» e costi parametrici «medi» legati ai chilometri percorsi e al tempo di utilizzo.

Soluzione con canone mensile «basso» e costi parametrici «alti» legati ai chilometri percorsi e al tempo di utilizzo.



Esempio

- Durata noleggio: 2 ore
- Lunghezza spostamento: 15 km A/R
- 8 partecipanti x gruppo

CANONE MENSILE

Quota fissa di
partecipazione:
50€/mese

Costo variabile €/km: 0,06

Costo viaggio esempio:
0,90€

SOLUZIONE MISTA 1

Quota fissa di
partecipazione:
25€/mese

Costo variabile orario: 2€/h
Costo variabile chilometrico: 0,06€/km

Costo viaggio esempio:
4,90€

SOLUZIONE MISTA 2

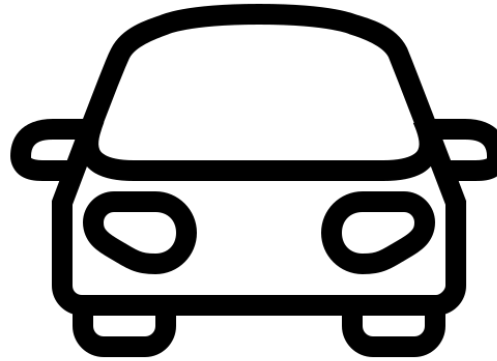
Quota fissa di
partecipazione:
10€/mese

Costo variabile orario: 4€/h
Costo variabile chilometrico: 0,06€/km

Costo viaggio esempio:
8,90 €

Costi medi di una seconda auto di proprietà

3.500€ è il costo medio annuo di una seconda auto
in Italia



Costi fissi (circa 2800€):

- Assicurazione
- Bollo
- Revisione
- Tagliando
- Abbonamento parcheggio
- Ammortamento del veicolo

Costi variabili (circa 700€):

- Manutenzioni
- Carburante
- Ticket parcheggi
- Lavaggio e pulizia

Fonte: Elaborazioni T Bridge

Confronto tra le 3 soluzioni

Dal gruppo di lavoro è emerso che il modello di ripartizione dei costi più opportuno dovrebbe dipendere dal regolamento d'uso, in quanto alcuni tipi di utilizzo potrebbero essere da incentivare/disincentivare sia a livello tariffario che regolamentare (ad esempio noleggi giornalieri). In tale ambito, una soluzione proposta riguarda l'aumento della tariffa in base alla lunghezza del noleggio (tariffa oraria superiore dopo le 3 o 4 ore di utilizzo).

In riferimento alla «soluzione mista 2», non sono stati rilevati vantaggi in quanto complessivamente si ritiene che se si utilizza la macchina mediamente un paio d'ore per fare pochi chilometri con un costo ipotetico per l'utilizzo di 10 € (oltre al canone mensile basso) sarebbe un disincentivo così alto da limitare l'utilizzo delle auto.

Le altre due soluzioni proposte sono state l'oggetto principale del confronto in quanto entrambe presentano dei pro e dei contro. Dal gruppo di lavoro è emerso che la differenza principale riguarda la percezione dei costi e che in realtà il costo diventerebbe molto simile, in quanto un costo di utilizzo più alto andrebbe a compensare il maggior canone che si pagherebbe con la soluzione «canone mensile». Qualora si decidesse di adottare la soluzione a canone mensile occorrerà trovare un meccanismo incentivante che obblighi le persone a terminare la consegna lasciando l'auto in ricarica.

Si è inoltre valutata la possibilità di prevedere dei «pacchetti orari» caratterizzati da canone mensile e quota variabile diversi, per consentire a ciascun utente di scegliere il modello di pagamento più adatto alle sue esigenze (ad esempio potrebbero esserci soluzioni con un canone fisso maggiore per chi utilizza di più l'auto e soluzioni con un canone minore ma un costo orario maggiore per chi la utilizza meno).

Infine, è emerso il tema dei «gruppi famiglia»: si potrebbero valutare eventuali incentivi nel caso in cui più persone di una stessa famiglia decidano di aderire alla sperimentazione.

INCONTRO DEL 22-06-2023

Il terzo incontro con i cittadini si è tenuto in data 22-06-2023 presso il Centro Sociale di Rosta Nuova. Sono stati invitati a tale incontro tutti i cittadini che avevano precedentemente manifestato interesse al progetto.

Il focus è stato duplice:

- Aggiornare i cittadini sugli avanzamenti progettuali di progetto (localizzazione infrastrutture di ricarica, associazioni coinvolte, come fare per iscriversi al servizio, ecc...)
- Condividere il regolamento d'uso del servizio, e consentire ai gruppi di cittadini, suddivisi per quartiere, di confrontarsi in merito ai punti aperti e personalizzabili (per maggiori dettaglio consultare il regolamento in allegato).

I RISULTATI DEL QUESTIONARIO DI INDAGINE

IL MODELLO DI CAR SHARING ASSOCIATIVO

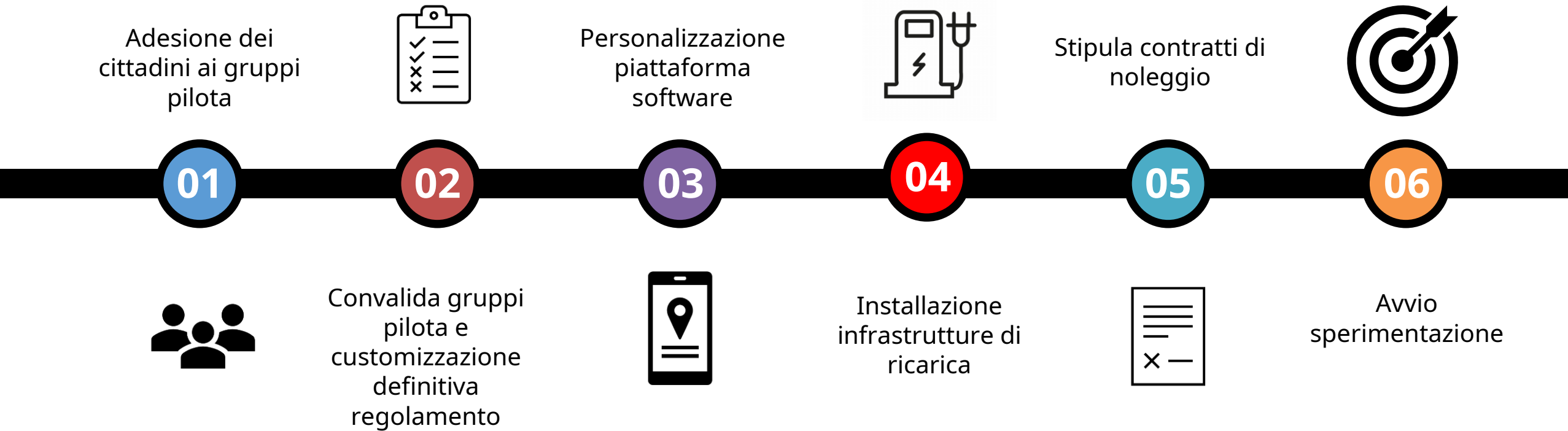
ANALISI TARIFFARIA

GLI INCONTRI CON I CITTADINI

NEXT STEPS



NEXT STEPS



ALLEGATO: IL REGOLAMENTO D'USO*

Strumento che regola i rapporti tra i singoli utenti (di seguito «soci utilizzatori») e le associazioni, specificando le regole d'uso e le responsabilità delle parti.

1	Oggetto	2	Soci utilizzatori	3	Uso dell'auto da parte dei soci utilizzatori	4	Responsabilità ed impegni dei soci utilizzatori
5	Referente familiare di soci utilizzatori	6	Ricarica del veicolo	7	Sanzioni codice della strada	8	Copertura assicurativa e riparto franchigie
9	Costo del servizio e riparto delle spese	10	Noleggi lunghi	11	Altre regole prenotazioni	12	Gestore della piattaforma
13	Modalità di pagamento	14	Inottemperanza e decadenza da socio utilizzatore	15	Recesso da socio utilizzatore	16	Limiti territoriali alla circolazione
17	Trasporto animali	18	Divieto di fumare	19	Lavaggio/pulizia dell'auto di quartiere	20	Modifiche al regolamento

*Versione condivisa con i cittadini e le associazioni durante l'incontro del 22/06/23. La versione finale e customizzata del regolamento sarà riportata nel report finale di progetto

1. OGGETTO

In data _____, l'Associazione _____ (di seguito Associazione) con sede in _____, Via _____, C.F. _____ ha firmato un contratto di noleggio di durata 12 mesi con la società TIL srl con sede in Reggio Emilia. Il contratto di noleggio oltre alla locazione del veicolo modello _____, targato _____ comprende:

- servizi di manutenzione
- assicurazione RC Auto
- assicurazione furto e incendio
- 1 cambio gomme/veicolo
- Assistenza stradale con carro attrezzi h24
- piattaforma di car sharing (di seguito piattaforma software)
- Kasko
- Lavaggio
- Dispositivo sanificazione
-

OPZIONALI

La piattaforma software, messa a disposizione dalla società SIFÀ Società Italiana Flotte Aziendali S.p.A., consente agli utenti registrati di prenotare, aprire e accendere l'auto di quartiere attraverso una web-app accessibile dallo smartphone (di seguito web-app). La piattaforma software permette altresì di tracciare la posizione dell'auto attraverso GPS e fornisce reportistica sull'utilizzo del mezzo da parte dei singoli utenti in termini di tempo e chilometri.

Il presente regolamento stabilisce i termini e le condizioni generali d'uso per la condivisione della suddetta Auto di quartiere da parte dei soci utilizzatori.

2. SOCI UTILIZZATORI

Sono soci utilizzatori i soci dell'associazione che, a seguito di richiesta scritta, sono ammessi all'uso con delibera adottata all'unanimità dal consiglio direttivo, previa verifica dei requisiti di idoneità alla guida e di disponibilità temporale e complementarietà d'uso dell'auto di quartiere rispetto agli utilizzi dei preesistenti soci utilizzatori.

L'auto di quartiere può essere prenotata e guidata esclusivamente da soci utilizzatori dell'associazione _____ con patente di guida in corso di validità che sottoscrivono e accettano i presenti termini e condizioni generali d'uso, sia in forma scritta che in forma digitale all'atto della registrazione sulla piattaforma software per la condivisione dell'auto.

3. USO DELL'AUTO DA PARTE DEI SOCI UTILIZZATORI

Per utilizzare l'auto di quartiere i soci utilizzatori devono effettuare la registrazione sull'apposita piattaforma software di condivisione. Una volta ricevuta conferma di registrazione da parte del gestore della piattaforma, i soci utilizzatori possono accedere con la loro login al calendario di prenotazione e sono abilitati all'uso dell'auto. La prenotazione, l'apertura e la messa in moto dell'auto di quartiere può essere effettuata esclusivamente attraverso la web-app da parte dei soci utilizzatori registrati e abilitati all'uso.

La riconsegna del veicolo, una volta terminato l'utilizzo da parte del socio utilizzatore, deve avvenire presso lo stallo da cui è stata prelevata l'auto di quartiere. La chiusura del periodo di utilizzo e la conseguente chiusura del veicolo e messa a disposizione dell'auto di quartiere agli altri soci utilizzatori deve essere effettuata attraverso l'apposita funzione fornita dalla web-app, dopo aver collegato il veicolo all'infrastruttura di ricarica presente nello stallo dedicato al car sharing di quartiere. La fine del noleggio è pertanto definita dalla messa in carica del veicolo presso lo stallo dedicato al car sharing di quartiere.

Una copia della chiave sarà sempre disponibile all'interno dell'auto nel vano portaoggetti, in caso di necessità di apertura e accensione manuale del mezzo.

4. RESPONSABILITÀ ED IMPEGNI DEL SOCIO UTILIZZATORE

I soci utilizzatori sono responsabili dell'uso dell'auto di quartiere durante l'intero periodo della propria prenotazione così come registrata nella piattaforma software per la condivisione del veicolo.

I soci si impegnano a non fornire a terzi la loro login e a non cedere a terzi la guida dell'auto di quartiere, salvo comprovate cause di forza maggiore. Il socio utilizzatore è in ogni caso responsabile per gli eventuali danni causati dalla guida di terzi durante il proprio periodo di prenotazione.

Il socio utilizzatore è inoltre responsabile, entro i limiti previsti dalla legge, per i danni causati dallo smarrimento degli strumenti di accesso, in particolare qualora un furto, un danno o un utilizzo improprio dell'auto di quartiere sia stato possibile grazie a tale smarrimento.

I soci utilizzatori si impegnano a concorrere alle spese mensili di noleggio dell'auto e della piattaforma software, alle spese di ricarica, alle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, alle spese di lavaggio e ogni altra spesa straordinaria connessa con l'utilizzo dell'auto di quartiere secondo le modalità stabilite nel presente regolamento.

I soci utilizzatori si impegnano inoltre:

Da riformulare in funzione dei servizi opzionali scelti

- a trattare l'auto di quartiere con cura e riguardo e in particolare a rispettare le disposizioni contenute nelle istruzioni d'uso del costruttore;
- ad assicurarsi che l'auto di quartiere venga utilizzata solo in condizioni sicure sia per il veicolo stesso che per gli altri utenti della strada;
- a rispettare tutti gli obblighi di legge in relazione all'utilizzo del veicolo, in particolare quelli stabiliti dalle norme sulla circolazione stradale, anche se non espressamente indicati nel presente regolamento.

5. REFERENTE FAMILIARE SOCI UTILIZZATORI

I soci utilizzatori possono aggregarsi per famiglie indicando tramite email all'associazione un loro referente familiare che li rappresenti e si impegni per quanto riguarda i pagamenti connessi con l'utilizzo dell'auto di quartiere di cui ai seguenti artt. 6., 7., 8., e 13. e la partecipazione alle assemblee soci che abbiano per oggetto la modifica del presente regolamento (art. 20.).

6. RICARICA DEL VEICOLO

La ricarica dell'auto di quartiere avviene attraverso infrastrutture di ricarica dedicate, posizionate presso gli stalli dei veicoli. Il costo delle ricariche effettuate presso le infrastrutture di ricarica dedicate è compreso nel costo del canone di noleggio omnicomprendivo. È altresì possibile ricaricare i veicoli presso colonnine di ricarica ad uso pubblico dislocate sul territorio italiano; in tal caso l'onere del costo della ricarica è a carico del socio utilizzatore che effettua la ricarica presso suddette infrastrutture.

7. SANZIONI CODICE DELLA STRADA

Eventuali sanzioni per violazioni del codice della strada commesse durante il periodo di prenotazione sono interamente a carico del socio utilizzatore che ha effettuato la prenotazione, l'associazione provvederà ad inoltrare tali sanzioni al socio utilizzatore coinvolto.

Lo stesso socio utilizzatore provvede al pagamento della sanzione e delle relative spese di notifica, entro i termini amministrativi previsti, e a fornire al consiglio direttivo dell'associazione la ricevuta di avvenuto pagamento.

8. COPERTURA ASSICURATIVA E RIPARTO FRANCHIGIE

L'auto di quartiere ha una copertura assicurativa secondo le clausole e le specifiche riportate nel contratto di noleggio del veicolo.

Le franchigie per danni ed eventi indipendenti dalla responsabilità del conducente, quali ad esempio furto, incendio e sinistro saranno sostenute in parti uguali dai soci utilizzatori o referenti famigliari aderenti al presente regolamento.

Le franchigie per danni ed eventi di responsabilità del conducente, quali ad esempio la Kasko, sono a totale carico del socio utilizzatore che risulta intestatario del periodo di prenotazione in cui si è verificato il sinistro.

L'importo di tali franchigie è versato dal socio utilizzatore sul conto corrente dell'associazione.

Il socio utilizzatore risponde in ogni caso integralmente per i seguenti danni che si dovessero verificare nel periodo corrispondente alla propria prenotazione:

- Danni all'interno dell'abitacolo causati dagli occupanti;
- Danni causati durante la guida dell'auto di quartiere da parte di passeggeri o altre persone che non sono socie dell'associazione;
- Danni che comportano diritti di rivalsa da parte dell'assicuratore (a titolo esemplificativo e non esaustivo: guida in stato di ebbrezza e guida sotto l'effetto di stupefacenti);

Il socio utilizzatore in ogni caso si impegna a tenere indenne l'associazione da qualunque richiesta risarcitoria formulata nei confronti della stessa e derivante dal comportamento imputabile al socio utilizzatore.

Eventuali modifiche o integrazioni dei termini e delle condizioni di copertura assicurativa dell'auto di quartiere sono decise e deliberate dall'assemblea ordinaria dei soci.

9. COSTO DEL SERVIZIO E RIPARTO DELLE SPESE

Le spese totali da affrontare relativamente all'auto di quartiere comprendono quanto riportato nel contratto di noleggio con TIL (Art. 1), i costi variabili legati alle ricariche dei veicoli e un ulteriore 6% da devolvere all'associazione per la gestione del servizio.

Il riparto delle spese avviene tramite pagamento di un canone fisso mensile (_____ €) suddiviso in parti uguali tra i soci utilizzatori e di un canone variabile da pagare mensilmente e calcolato in funzione dei tempi di prenotazione (_____ €/h) e dei chilometri percorsi (_____ €/km) da ciascun socio utilizzatore e/o referente familiare.

Ai fini del calcolo vengono conteggiati tramite la piattaforma software i tempi di prenotazione di ciascun socio utilizzatore. Nel caso in cui il veicolo sia restituito in anticipo rispetto al periodo prenotato ai fini del conteggio sarà conteggiato solo il periodo di effettivo utilizzo dell'auto/tutto il periodo di prenotazione. → *Personalizzabile*

Nel caso il socio utilizzatore chiuda il proprio utilizzo e renda disponibile l'auto di quartiere dopo il termine della propria prenotazione, il tempo aggiuntivo intercorrente in seguito ai 15 minuti successivi alla prevista fine della prenotazione e l'effettiva riconsegna dell'auto (extra-minutes) viene conteggiato con un coefficiente di penalizzazione pari a 1,5 della tariffa oraria (se presente, altrimenti 15€ una tantum).

FOCUS: LE OPZIONI TARIFFARIE

LE IPOTESI BASE

- 4 macchine elettriche
- 8 utenti a macchina
- Percorrenze annue: 15.000 km/veicolo
- Pacchetto «base» (noleggio veicolo con assicurazione RC, Kasko e manutenzioni, uso piattaforma, ricariche per 15.000 km a veicolo, contributo associativo) + 2 lavaggi/mese inclusi



Eventuali servizi aggiuntivi (ulteriori lavaggi, installazione dispositivo sanificazione, ecc..) prevedono costi aggiuntivi

OPZIONE 1

55 €	- €/h	0,07 €/km
Canone fisso mensile	Canone variabile (€/h)	Canone variabile (€/km)

OPZIONE 2

25 €	2 €/h	0,07 €/km
Canone fisso mensile	Canone variabile (€/h)	Canone variabile (€/km)

40 €
Canone fisso mensile

Possibili agevolazioni per utenti «familiari»

10. NOLEGGI LUNGH (OPZIONALE)

Ai soci utilizzatori non sarà consentito prenotare l'auto di quartiere per un periodo di tempo superiore alle ____ ore.

11. ALTRE REGOLE PRENOTAZIONI

Personalizzabile

Cancellazione prenotazioni:

- Non penalizzata, i soci utilizzatori possono cancellare la prenotazione in qualsiasi momento senza che gli venga accreditato il costo della prenotazione;
- Il costo della prenotazione sarà accreditato solo ai soci utilizzatori che cancellano la propria prenotazione con un preavviso inferiore ad _____ora/e rispetto all'orario di inizio prenotazione.

Estensione prenotazione:

I soci utilizzatori possono estendere la durata della propria prenotazione in qualsiasi momento, a condizione che l'intervallo temporale seguente al proprio periodo di prenotazione non sia già prenotato da un altro socio utilizzatore.

12. GESTORE DELLA PIATTAFORMA

L'accesso alla piattaforma in modalità "gestore" (back-end) è possibile mediante login dell'associazione ed è gestito da soci utilizzatori volontari. Attraverso il back-end viene:

- concessa l'autorizzazione all'uso della piattaforma, e quindi dell'auto, ai soci utilizzatori che si registrano dall'apposito portale d'accesso;
- sono estratti i rendiconti mensili di ciascun socio utilizzatore relativi ai tempi di prenotazione e di effettivo utilizzo dell'auto e ai chilometri percorsi. Tali rendiconti sono utilizzati per il riparto tra i soci utilizzatori dei costi di noleggio e gestione dell'auto.

13. MODALITÀ DI PAGAMENTO

Al fine di garantire un adeguato fondo cassa per il pagamento del primo mese delle spese, al momento iniziale dell'uso dell'auto di quartiere i soci utilizzatori si impegnano a pagare il canone mensile del mese in corso tramite bonifico bancario o addebito diretto al conto corrente.

Successivamente, il primo giorno di ogni mese, dovranno essere pagati tramite bonifico bancario o addebito diretto al conto corrente il canone mensile del mese in corso e la quota variabile (chilometrica e oraria) riferita all'utilizzo del mese precedente.

Alla scadenza di ogni mese la piattaforma software stila un rendiconto dei tempi di prenotazione/uso e delle percorrenze di ciascun socio utilizzatore sulla base dei dati riportati nel database della piattaforma stessa e calcola il riparto delle spese a carico di ciascun socio utilizzatore o referente familiare secondo le modalità riportate negli artt. 6 e 9.

I soci utilizzatori che si aggiungono o subentrano successivamente al primo mese di noleggio sono tenuti a versare sul conto dell'associazione una quota di ingresso pari all'importo mensile del canone di noleggio.

14. INOTTEMPERANZA E DECADENZA DA SOCIO UTILIZZATORE

Il mancato pagamento del canone mensile e delle quote variabili entro 45 giorni dalla data prevista per il pagamento (art.13), se non adeguatamente motivato in forma scritta, è causa di decadenza da socio utilizzatore dell'auto di quartiere.

La decadenza del socio utilizzatore è deliberata dal consiglio direttivo e comporta l'annullamento della login di accesso alla piattaforma di condivisione. Il provvedimento deve essere preceduto da almeno due comunicazioni via E-mail da parte del gestore della piattaforma (art.12) per sollecitare il socio utilizzatore a regolarizzare la propria posizione.

Possono essere altresì causa di decadenza gravi, ripetute e comprovate inottemperanze al presente regolamento, in particolare per quanto riguarda il rispetto dei vincoli e delle modalità di utilizzo dell'auto di quartiere.

15. RECESSO DA SOCIO UTILIZZATORE

Il recesso da socio utilizzatore dell'auto di quartiere va comunicato per E-mail al gestore della piattaforma/Associazione (TBD).

Il socio utilizzatore si impegna a pagare la propria parte di canone mensile fisso per il mese nel quale avviene la comunicazione di recesso e per quello successivo a meno che non venga individuato un nuovo socio utilizzatore che gli subentri nell'utilizzo dell'auto di quartiere.

Il consiglio direttivo dell'associazione prende atto con propria delibera del recesso del socio utilizzatore e dell'eventuale subentro di un nuovo socio utilizzatore una volta verificati i requisiti di idoneità ai sensi dell'art. 2.

16. LIMITI TERRITORIALI ALLA CIRCOLAZIONE

Il socio utilizzatore si impegna a non far oltrepassare al veicolo i confini dello Stato Italiano, salvo previa autorizzazione all'espatrio rilasciata da TIL. In ogni caso la circolazione del veicolo concesso in locazione potrà avvenire, a seguito di autorizzazione rilasciata da TIL, unicamente nei Paesi ove sia valida la carta verde assicurativa. Non è previsto servizio di sostituzione all'estero in caso di danni, guasti, incendio o furto del veicolo locato.

17. TRASPORTO ANIMALI

Due possibili personalizzazioni:

- Opzione 1: L'auto di quartiere non deve essere utilizzata per il trasporto di animali
- Opzione 2: L'auto di quartiere può essere utilizzata per il trasporto di animali. Sarà cura del socio utilizzatore che effettua il trasporto garantire il rispetto degli standard di pulizia alla consegna del veicolo.

18. DIVIETO DI FUMARE

All'interno dell'auto di quartiere è assolutamente vietato fumare.

19. LAVAGGIO/PULIZIA DELL'AUTO DI QUARTIERE

Tre possibili personalizzazioni:

- Opzione 1: lavaggio autogestito → I soci utilizzatori intendono gestire in autonomia le azioni di pulizia e lavaggio degli autoveicoli. I costi di tali operazioni non sono compresi nelle tariffe di servizio precedentemente riportate. Ogni socio si impegna a pulire ____ volte ogni ____ mesi l'auto sia internamente che esternamente.
- Opzione 2: lavaggio gestito → Il lavaggio dell'auto di quartiere è compreso nel contratto di noleggio stipulato con TIL, il quale garantisce di effettuare ____ lavaggi mensili. Il servizio è comprensivo di ritiro e riconsegna del veicolo presso gli stalli dedicati all'auto di quartiere.
- Opzione 3: mix soluzioni precedenti → Il lavaggio dell'auto di quartiere è compreso nel contratto di noleggio stipulato con TIL nella forma di ____ lavaggi annuali. In tali occasioni è garantito il ritiro e la riconsegna del veicolo presso gli stalli dedicati all'auto di quartiere. Inoltre, ogni socio si impegna a pulire ____ volte ogni ____ mesi l'auto sia internamente che esternamente.

I costi di pulizia e lavaggio degli autoveicoli svolti autonomamente non sono compresi nelle tariffe di servizio precedentemente riportate pertanto saranno da ripartire tra i soci utilizzatori.

Il servizio di lavaggio gestito è comprensivo di ritiro e riconsegna dell'auto in Centro Storico o alla Rosta Nuova o a Crocetta.

20. MODIFICHE AL REGOLAMENTO

Eventuali modifiche al presente regolamento possono essere decise e deliberate all'unanimità/ maggioranza dei 2/3 (TBD) dall'assemblea dei soci dell'associazione.