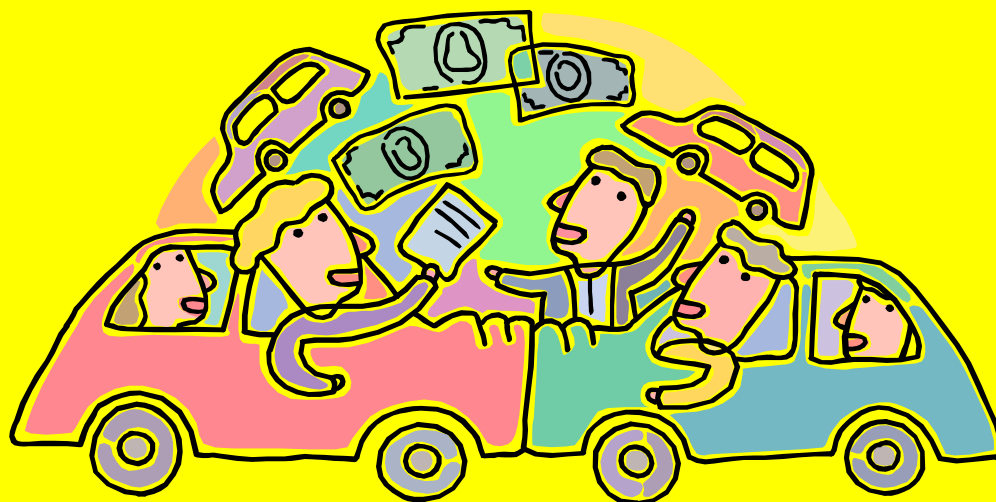


POLI-CAR

*Come favorire un uso dell'auto
più efficiente nelle città inquinate*

Agosto 2005
English version available



via Scrovegni 2, 35131 PADOVA-Italy
e-mail: corradopoli1@virgilio.it; corrado.poli@unibg.it
web site: www.corradopoli.net
telephone: +39 049 9903056
cell: +39 348 225 2878

POLI-CAR

Come favorire un uso dell'auto più efficiente nelle città inquinate



Introduzione

A Mosca e nelle altre città russe è semplice ottenere un passaggio in macchina. Il sistema delle "gipsy car" è largamente usato sia dai cittadini sia dai visitatori. Quando ci si deve recare da qualche parte e non è disponibile un mezzo pubblico, i moscoviti semplicemente fanno un segnale a qualsiasi automobile stia passando come per fermare un autobus o un taxi. In altre parole trattano ogni automobile come se fosse un taxi in servizio. Una specie di autostop con la differenza che si contratta un prezzo (in genere molto economico) con il guidatore. Gli stranieri appaiono sorpresi dal numero delle auto che si fermano per offrire un passaggio non appena si accenna ad alzare la mano. Di solito si fermano solo auto vecchie, ma in alcuni casi si può ottenere un passaggio anche in vetture lussuose guidate da qualche autista il quale vuole guadagnare qualche rublo in più mentre viaggia senza il proprietario.

In genere non si aspetta più di un minuto e talora si fermano più auto. Mentre si contratta itinerario e prezzo con il primo che si è fermato, altri attendono pazientemente dietro sperando nel cattivo esito della contrattazione. Alcuni automobilisti circolano specificamente allo scopo di trovare clienti e considerano questo come un lavoro o meglio un secondo lavoro. Tuttavia, la più parte sono normali automobilisti i quali vogliono guadagnare qualche soldo per mantenere la macchina oppure semplicemente cercano compagnia durante il percorso pendolare.

I visitatori stranieri restano sorpresi soprattutto dalla fiducia con cui si accetta un passaggio da un perfetto sconosciuto. E, naturalmente, allo stesso tempo, si meravigliano come qualcuno possa prendersi su in macchina chiunque capiti. Mosca è una metropoli enorme che nessuno percepisce come il luogo più sicuro e rilassante del mondo. Sarebbe immaginabile qual cosa del genere a Milano, Roma, New York o in qualsiasi altra città? Probabilmente no. La domanda che vale la pena porsi è: perché e come funziona questo sistema? Al di là di varie ragioni di carattere locale, l'offerta di "gipsy car" – che sarebbe improprio chiamare taxi illegali – si basa sulla fiducia e la necessità. Questo sistema si è affermato dopo la caduta del comunismo e il grande aumento della motorizzazione privata.

Si potrebbe discutere a lungo sulle ragioni psico-sociali ed economiche che rendono questo sistema operante. Tuttavia sembra molto più interessante descrivere: (1) perché questo sistema può ispirare interventi sul traffico delle nostre città; (2) come le condizioni che permettono il funzionamento del sistema possono essere artificialmente create.

Studio

Corrado Poli

Ricerca sociale per la città e l'ambiente

Via Scrovegni 2, 35131 PADOVA-Italy

e-mail: corradopoli1@virgilio.it; corrado.poli@unibg.it

web site: www.corradopoli.net

telephone: +39 049 9903056

cell: +39 348 225 2878

CHE COS'È IL SISTEMA *POLI-CAR*?

POLI-CAR è un sistema semplice ed efficace per limitare la circolazione delle auto nelle aree urbane.

L'idea di base consiste nel favorire l'occupazione di più posti sulle auto in circolazione. È un'evoluzione del car-pool e/o del car-sharing, proposti e adottati in varie città, ma con scarso successo.

La progettazione di *POLI-CAR* è semplice dal punto di vista tecnico. Richiede un progetto redatto da un sociologo un ingegnere specializzato in informatica e telecomunicazioni e un ingegnere dei trasporti (civile).

L'intero progetto, tuttavia, richiede una buona organizzazione, una ricerca economica e sociale e include una campagna di comunicazione di alta professionalità. Inoltre, trattandosi di un'iniziativa nuova e originale, I progettisti devono essere pronti a modificare il progetto durante la redazione e l'applicazione.



GLI EFFETTI ATTESI DI *POLI-CAR* SULLA POLITICA DEL TRAFFICO

POLI-CAR è efficace in quanto:

- Aumenta il numero di posti occupati in ciascuna auto
- (di conseguenza) riduce il numero di auto in circolazione
- non riduce sostanzialmente l'offerta complessiva di mobilità per i cittadini
- promuove la soddisfazione dei viaggiatori
- può essere integrato con altre politiche del traffico
- riduce la domanda di parcheggio
- riduce l'affollamento dei mezzi pubblici durante le ore di punta



COSA SI PUÒ OTTENERE CON *POLI-CAR*?

Il sistema *POLI-CAR* produce gli stessi effetti del car-pool:

- permette alle auto con due o più passeggeri di usare le corsie preferenziali e di avere accesso ad alcune Zone a Traffico Limitato (ZTL)
- permette alle auto con due o più passeggeri di circolare quando sono in vigore misure generalizzate di limitazione del traffico (in genere dovute all'inquinamento)
- (di conseguenza) rende più agevole alle autorità di imporre limitazioni più severe che possono essere applicate in modo più esteso nel tempo e nello spazio
- rende possibile e/o più agevole applicare sistemi di *road pricing* per accedere alle autostrade e ai centri urbani

QUAL È LA DIFFERENZA CON IL CAR-POOL?

La differenza con il car-pool risiede nel modo in cui le auto sono riempite, vale a dire in che modo i viaggiatori ottengono o chiedono i passaggi.

Il problema principale del car-pool è la mancanza di flessibilità che affligge i potenziali utenti. I passeggeri e i guidatori devono mettersi d'accordo prima di partire e controllare per telefono o e-mail l'orario del passaggio concordato.

Al fine di avere più passeggeri per auto circolante, l'amministrazione progetta il seguente sistema:

- i guidatori devono essere incoraggiati a offrire spontaneamente passaggi a chiunque li chieda¹
- I pendolari e i viaggiatori occasionali devono essere incoraggiati a chiedere passaggi anziché usare la propria auto².



¹ Alcuni non riescono proprio a fare a meno di usare l'auto per vari motivi più o meno giustificati. Di conseguenza ci sarà sempre un'offerta di passaggi.

² Molte persone potrebbero non amare guidare, risparmiare denaro, non usare il mezzo pubblico che potrebbe peraltro non essere disponibile nel tempo e nello spazio. Di conseguenza ci sarà sempre una domanda di passaggi.

Studio

Corrado Poli

Ricerca sociale per la città e l'ambiente

Via Scrovegni 2, 35131 PADOVA-Italy

e-mail: corradopoli1@virgilio.it; corrado.poli@unibg.it

web site: www.corradopoli.net

telephone: +39 049 9903056

cell: +39 348 225 2878

COME AVVIENE L'INCONTRO?

Semplice: il passeggero potenziale solleva il braccio e fa l'autostop. Naturalmente, per ragioni di sicurezza del traffico si possono fissare alcune regole blande per regolare il sistema, per esempio prevedendo dei luoghi dove avviene l'incontro o dando consigli su dove e come fermarsi per evitare pericoli e non intralciare il traffico.

PERCHÈ IL SISTEMA È CONVENIENTE PER I GUIDATORI?

Chi decide di guidare la propria auto per andare in un dato luogo, deve trovare una buona ragione per offrire un passaggio.

Il guidatore dell'auto con più di una (o due³) persona a bordo deve essere messo nelle condizioni di:

- Risparmiare sulle tariffe di accesso (road-pricing, pedaggi) che possono essere moltiplicate
- Risparmiare sulle tariffe di parcheggio
- Usare corsie preferenziali e avere il permesso di accedere a ZTL che possono essere allargate e moltiplicate nel tempo e nello spazio
- Circolare durante i periodi di limitazione del traffico
- Beneficiare di qualche incentivo economico idoneo a coprire una parte dei costi operativi dell'auto messa a disposizione di altri

Inoltre il guidatore ha la possibilità di dividere un po' di compagnia e di conoscere nuove persone durante il viaggio.



³ Some research and specific further design is necessary to make the system fit to the local situations. E.g., having two riders (besides the driver) in the car might offer extra incentives, even though it might make the system more complicated.

COME PUÒ ESSERE CONVENIENTE PER I PENDOLARI E I VIAGGIATORI OCCASIONALI?

Naturalmente, per funzionare, il sistema deve essere conveniente anche per i passeggeri. Infatti, se si consegue un buon equilibrio tra domanda e offerta, il sistema massimizza la flessibilità e l'efficienza in quanto:

- Al passeggero potenziale dovrebbe bastare alzare la mano e ottenere in tempi contenuti il passaggio in ogni momento e in ogni luogo della città
- Il passeggero potenziale potrebbe gradire dividere la compagnia del viaggio e fare nuovi incontri
- Il passeggero potenziale potrebbe tentare il *POLI-CAR* mentre aspetta l'autobus
- Il passeggero potenziale non avrebbe problemi di parcheggio

PERCHÈ È CONVENIENTE PER L'AMMINISTRAZIONE

L'amministrazione deve e può facilmente creare questo sistema efficiente senza investire grosse somme. Di fatto l'investimento è giustificato dall'interesse di:

- Avere meno traffico
- Produrre meno inquinamento
- Risparmiare nella costruzione di parcheggi e strade nonché nella manutenzione di esse
- Risparmiare sui costi (in buona parte sussidiati) del trasporto pubblico

L'amministrazione può moltiplicare gli ingressi a tariffa, il *road pricing*, i pedaggi, i prezzi dei parcheggi, ecc. per le auto con il solo guidatore⁴.

⁴ Eventualmente per tutte le auto se passeggeri e guidatori sono incoraggiati a spartirsi i costi dei pedaggi e in genere dell'uso dell'auto. *uraged to share road prices.*

Studio

Corrado Poli

Ricerca sociale per la città e l'ambiente

Via Scrovegni 2, 35131 PADOVA-Italy

e-mail: corradopoli1@virgilio.it; corrado.poli@unibg.it

web site: www.corradopoli.net

telephone: +39 049 9903056

cell: +39 348 225 2878

EVENTUALI PROBLEMI E SOLUZIONI

La sicurezza

È sicuro un sistema in cui si lascia salire in macchina uno sconosciuto/a, oppure, viceversa si entra nell'auto di uno sconosciuto/a? Probabilmente questo è il maggiore problema per numerosi guidatori e passeggeri.

Il sistema può essere reso sicuro per entrambi se passeggero e guidatore sono garantiti nel conoscere l'identità reciproca.

In prima approssimazione, i passi per organizzare il sistema e risolvere questo problema sono i seguenti:

- I cittadini vengono invitati a registrarsi al *POLI-CAR* presso un ufficio dell'amministrazione
- L'ufficio registra l'identità del socio del *POLI-CAR* e fornisce loro un adesivo (o qualcosa di simile) da applicarsi all'auto e una tessera e da portare con sé
- La stessa persona può registrarsi come passeggero, come guidatore o (cosa più vantaggiosa) come entrambi
- L'ufficio fornisce un documento di identificazione da esporre sull'auto e/o da esibire su richiesta
- Il passeggero che entra nell'auto si sentirà protetto sapendo il nome del guidatore e il suo numero di registrazione
- Inoltre potrà contattare (o nel caso mandare un SMS automatico) un call center istituito dall'amministrazione con cui si informa che ha ricevuto un passaggio da una data persona registrata di cui fornisce il numero di registrazione
- Il guidatore fa lo stesso, vale a dire invia un SMS con il codice del passeggero



EVENTUALI PROBLEMI E SOLUZIONI

Come fare incontrare domanda e offerta

Informare l'amministrazione ha un duplice scopo: la sicurezza, di cui s'è detto, e la raccolta dati per monitorare il sistema. Il sistema infatti deve essere accuratamente controllato al fine di bilanciare in modo adeguato la domanda e l'offerta di passaggi.

Assumiamo che lo scopo di *POLI-CAR* sia principalmente la riduzione del numero di auto circolanti per mezzo dell'aumento del numero dei passeggeri di ogni auto.

In una prima fase, potrebbe succedere che vi siano meno persone disponibili a offrire passaggi rispetto a chi li chiede. Lo squilibrio interviene in quanto esiste un'inerzia nel cambiamento dei comportamenti umani fossilizzati. Le persone che domandano passaggi saranno probabilmente coloro le quali sono già abituate a usare i mezzi pubblici.

Se il sistema non raggiunge un equilibrio con i metodi descritti, si interviene con incentivi ulteriori per gli utenti di *POLI-CAR* quali:

- Biglietti di autobus gratis
- Bonus per parcheggi
- Sconti vari
- Altri da identificare

Questi incentivi possono essere assegnati (anche per mezzo del sorteggio) grazie ai dati raccolti dal call center che funziona come monitoraggio del sistema.

Problemi di privacy non dovrebbero intervenire in quanto si tratta di un sistema su base volontaria.

Si presume che il passaggio sia gratuito, ma l'amministrazione deve creare le condizioni per rendere l'offerta conveniente al guidatore.

In ogni caso, sulla base dei risultati dei primi test, si possono prevedere ulteriori sviluppi del sistema e in una seconda fase si può per esempio richiedere ai passeggeri di contribuire volontariamente alle spese del guidatore con un libero contributo.



EVOLUZIONI

Il sistema funziona al meglio quando ognuno sarà disponibile a offrire e a chiedere passaggi anche prescindendo dalla burocrazia della registrazione e dagli incentivi.

Le dimensioni della targhetta di identificazione da applicare all'esterno dell'auto devono essere piccole al fine di:

- Incoraggiare i potenziali passeggeri a chiedere passaggi a tutte le auto circolanti
- Per promuovere il sistema

CONCLUSIONE

POLI-CAR va considerata un'idea di base da adattare a diverse situazioni. Il successo dipende da fattori sociali e materiali quali la disponibilità della gente di interagire e la forma urbana più o meno adatta a ZTL, corsie preferenziali ecc.

Oltre alla praticità del sistema, il cui obiettivo principale è la riduzione del traffico, *POLI-CAR* include anche un interesse per una società più aperta e per persone che intendono cooperare e interagire.



Studio

Corrado Poli

Ricerca sociale per la città e l'ambiente

Via Scrovegni 2, 35131 PADOVA-Italy

e-mail: corradopoli1@virgilio.it; corrado.poli@unibg.it

web site: www.corradopoli.net

telephone: +39 049 9903056

cell: +39 348 225 2878