
BePooler
car together



OFFERTA PER I
COMUNI

Chi siamo



La nostra storia

BePooler nasce in Svizzera nel 2015 dalla semplice ma innovativa idea di fornire alle imprese e ai singoli utenti un modo veloce e sicuro per condividere il viaggio casa-lavoro-casa, riducendo così il traffico, le spese, l'utilizzo di veicoli privati e l'inquinamento. In pochi anni, BePooler diventa **l'azienda leader nel campo del corporate carpooling**.

Nel 2018 si avvia a raggiungere oltre **15mila utenti registrati** e 40 aziende servite che percorreranno oltre di **2.000.000 km condivisi** con un risparmio effettivo cumulato per i cittadini di oltre 400.000€.

L'impatto ambientale è pari a un saving pari a 260.000kg di CO2 (che sarà certificato da Politecnico di Milano)

INTESA  SANPAOLO

Allianz 

acer

 sia

GUC


HUGO
HUGO BOSS

 GRUPPO
MONDADORI

VIASAT



 a2a

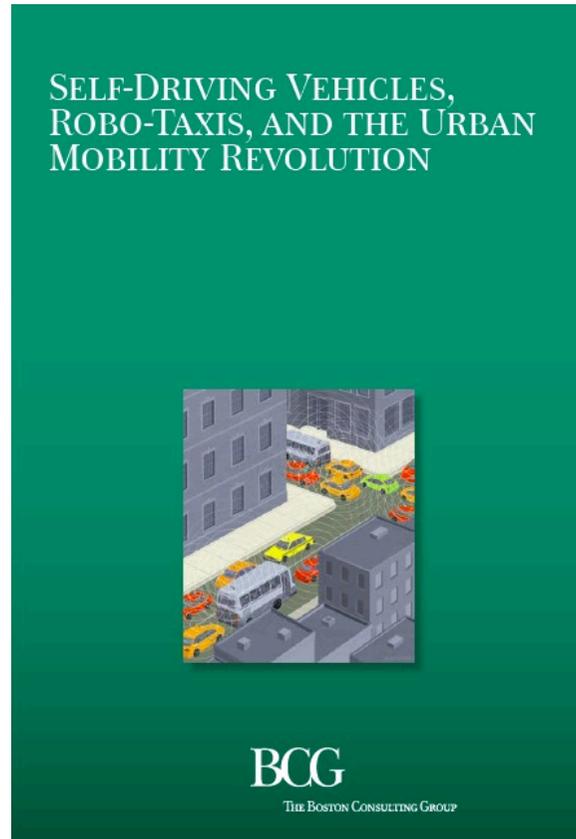
Johnson+Johnson



La città del futuro ha auto condivise

BCG
THE BOSTON CONSULTING GROUP

WORLD
ECONOMIC
FORUM



The Ride Sharing Revolution: il maggior impatto benefico atteso da uno scenario di convergenza tra Veicoli a Guida Autonoma, Robotaxi e **Condivisione dei veicoli**

Impatto sulla città

- numero veicoli -59%
- Incidenti -87%
- Spazio per parcheggi -54%
- Emissioni -85%

Chiave l'interconnessione con l'infrastruttura esistente (trasporti pubblici, rete viaria, parcheggi,..)

BePooler ha un **modello operativo trasversale** che coinvolge tutte le modalità di mobilità (endotermico, elettrico, ibrido, ..)

dallo studio BCG - World Economic Forum "Self driving vehicles, robotaxis, and the urban mobility revolution"
https://docs.wbcsd.org/2018/04/Transporting_the_future.PDF

Carpooling: estensione della sharing mobility

Perchè?

Abbattimento della congestione nelle città e nelle principali arterie di alimentazione
Abbattimento degli impatti ambientali generati dal traffico nelle città

Come?

L'approccio bottom-up, senza costi per la municipalità, punta esclusivamente su modifiche regolamentari e sull'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti

Quando?

Tempi di attivazione: immediati!

Massima sicurezza dei dati logica e fisica, in ottemperanza al GDPR e sviluppo a sistemi cognitivi basati su IoT (Smart Cities, Smart Street, Smart Car, Smart Security, Smart Drive, Smart Phone)

Vantaggi per i cittadini



Carpooling: cosa può fare un comune



- ingresso gratuito in area ZTL

- parcheggi riservati a chi fa *carpooling*

- *pricing* differenziato/scontato per chi fa carpooling (ZTL, zone blu, ...)

- accesso corsie preferenziali in fasce orarie predeterminate

- monitoraggio ed *enforcement* (su dati forniti da piattaforma)

I Comuni sono i protagonisti locali necessari per dare all'iniziativa un'impronta "di sistema"



- Il Comune mette a disposizione posti auto riservati ai carpoolers
- Piattaforma BePooler permette ai *carpoolers* la prenotazione dei posti auto
- Palina elettronica "smart sign" indica la targa del *carpooler* prenotato, aggiornata in tempo reale
- Soluzione adattabile ai parcheggi di scambio
 - ✓ Park and Pool (origine)
 - ✓ Park & Ride (destinazione)
- Soluzioni tecnologiche per la certificazione, verifica ed il controllo a disposizione della polizia municipale

BePooler per le amministrazioni comunali

Lugano

Parcheggi gratuiti e prenotabili solo per carpooling presso polilinea autobus
Moral suasion su pendente del territorio per promozione di programmi di carpooling
Sperimentazione per Park&Ride in accordo con le FS presso la stazione di Lugano



Milano

- Approvata Delibera di Giunta (Marzo 2018) per la creazione di parcheggi gratuiti carpooling su strada.
- Collaborazione con ATM per parcheggi presso i silos di interscambio riservati a carpooling
- Accordo con Taxi Blu per avvio di progetto TaxiPooling



Como

- Programma di carpooling per gli istituti superiori della città.
- In accordo con il provveditorato agli studi e la Polizia municipale, gli equipaggi in carpooling potranno passare sulle corsie riservate al TPL



Roma

- BePooler si farà carico del compito di comunicare giornalmente alla municipalità di Roma le targhe autorizzate all'accesso in ZTL
- Parcheggi riservati per i dipendenti del Campidoglio che formano equipaggi in carpooling

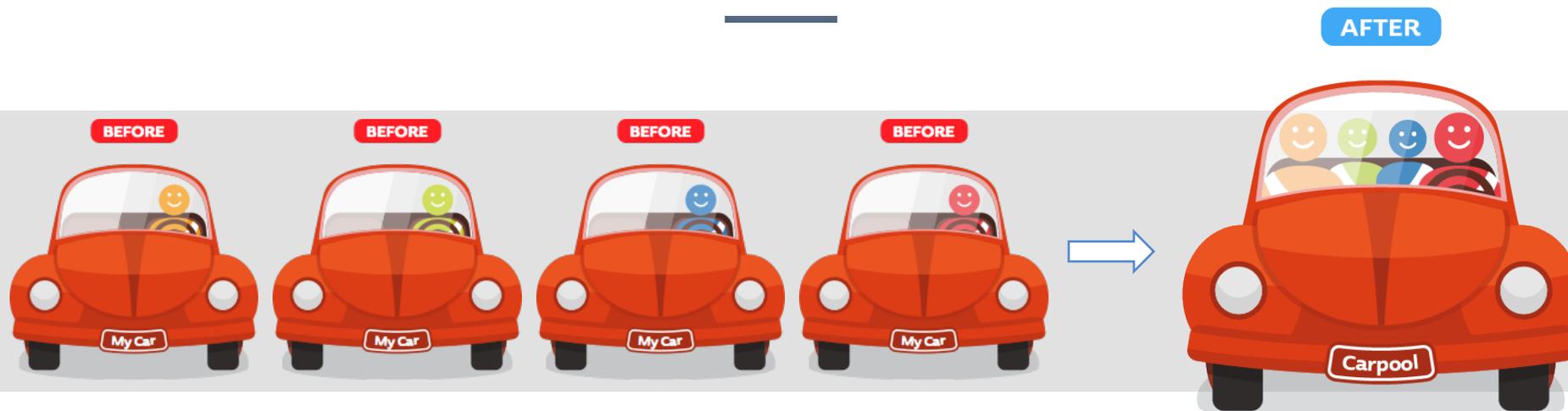


Latina

- Parcheggi gratuiti riservati a carpooling presso Stazione
- Moral suasion su aziende del territorio per adozione di programmi di carpooling aziendali
- Promozione del carpooling per pendolari attraverso strumenti di comunicazione con la città



BePooler: come funziona... tutto tramite App*



1

Registrazione
semplice
e rapida per
l'utente

2

Pianificazione
del viaggio
chiara
e intuitiva

3

Condivisione
delle spese di
viaggio
Cashless
tramite
borsellino
elettronico

4

Report
dettagliato
e monitoraggio
per il comune

5

Gestione delle
agevolazioni
tariffarie

**Sviluppata su tecnologia cloud Microsoft Azure*

Scarica la nostra App!



Scarica l'app da



BePooler

Via Manzoni, 30 - Milano -

www.bepooler.com

info@bepooler.com

Tel: 02 36553644



BePooler
car together

BACKUP



BePooler: progetto per i dipendenti del Campidoglio

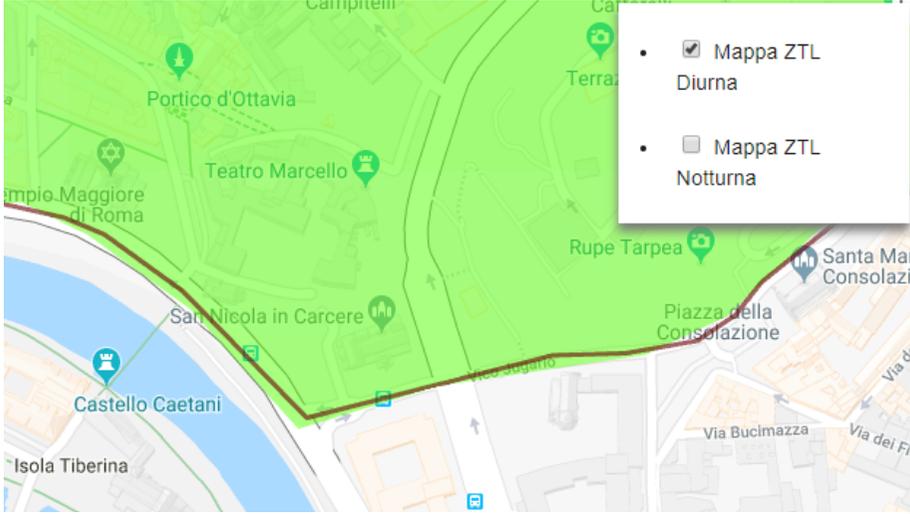
BePooler si farà carico del compito di comunicare giornalmente alla municipalità di Roma le targhe autorizzate all'accesso in ZTL.

BePooler è stata inserita dall'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) tra le aziende che possono essere adottate dalle amministrazioni comunali per soluzioni tecnologiche di mobilità.

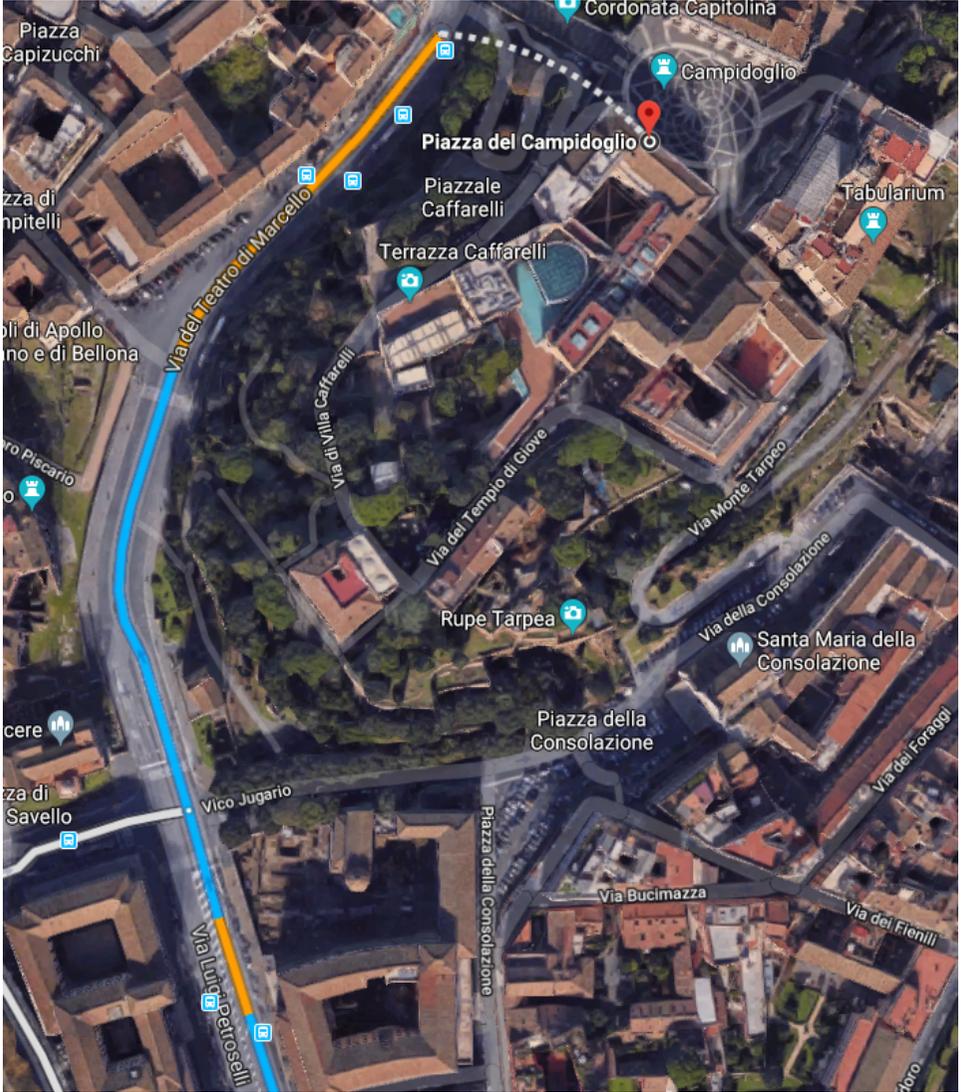
Via Luigi Petroselli potrebbe divenire varco della ZTL con accesso riservato ai dipendenti comunali che effettuano il carpooling, con un immediato snellimento del traffico e riduzione dell'inquinamento cittadino.



Esempio di progetto pilota Campidoglio: varco di Via Luigi Petroselli



 Ingresso in zona a pedaggio



Esempio di progetto pilota di Park & Ride a Ponte Tresa



L'esempio di Lugano: Park & Ride



Città di Lugano
Comunicazione
e relazioni istituzionali

Ufficio stampa
Palazzo Civico
Piazza della Riforma 1
6900 Lugano
Svizzera

t. +41 58 866 70 88
pr@lugano.ch
www.lugano.ch

Comunicato stampa del Municipio
Lugano, 7 aprile 2017

P. 1 di 2

Innovativo progetto di Car-pooling al Park & Ride di Cornaredo

Al via lunedì l'iniziativa, promossa dalla start-up ticinese BePooler in collaborazione con la Città, che prevede la messa a disposizione di 18 parcheggi gratuiti per gli automobilisti che condivideranno con altri pendolari il loro veicolo negli spostamenti verso il centro di Lugano.

Il tema della riduzione del traffico e del miglioramento delle condizioni viarie è per Lugano prioritario nell'ottica di un miglioramento della qualità di vita, dell'accessibilità all'agglomerato e di un contenimento dei tempi di percorrenza sui tracciati casa-lavoro. L'obiettivo è stato inserito nelle linee direttive strategiche di sviluppo economico e territoriale del tessuto urbano, che la Città si è posta per il futuro (Orizzonte 2025).

Il tema della viabilità – che pone una sfida a livello regionale, cantonale e sovranazionale – viene affrontato in diversi ambiti e con vari progetti (rete tram, mobilità lenta, piste ciclabili...). La Città di Lugano, al fine di migliorare la sua situazione viaria nel breve-medio termine, considera un'esigenza prioritaria la riduzione del traffico pendolare aziendale. Gran parte del traffico



La situazione legislativa in Italia (1)

l'esterno dei centri abitati, gli enti proprietari delle strade possono, previa ordinanza,

stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente, anche per singoli tratti o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze di circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (*art.6, comma 4, sub b*), nonché

permettere o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli (*art.6, comma 4, sub d*).

Per contro, all'interno dei centri abitati, le medesime misure ricadono nelle competenze del **Sindaco**, che può altresì:

conservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale (...), dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli destinati al servizio di persone con limitata od impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale, ovvero a servizi di linea per lo spostamento ai capilinea (*art.7, comma 1, sub d*);

stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli (*art.7, comma 1, sub e*);

stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo (*art.7, comma 1, sub f*);

limitatamente alle zone a traffico limitato, quelle interessate da parcheggi a pagamento ed a quelle di particolare rilevanza urbanistica, conservare, previa ordinanza, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo sia gratuito che oneroso (*art.7, comma 11*).



La situazione legislativa in Italia (2)

Da una lettura restrittiva di queste ultime norme, emergerebbe che il potere di **ordinanza sindacale** non possa estendersi sino a riservare aree di sosta a categorie differenti da quelle indicate (polizia, vigili del fuoco, mezzi di soccorso, veicoli utilizzati da disabili, ovvero – limitatamente ad alcuni ambiti territoriali – ai residenti). Tale indirizzo, restrittivo rispetto alle norme previgenti al Codice del 1992, rispecchia la volontà di evitare abusi da parte delle Amministrazioni, e può in parte trovare attenuazione nella Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 1525/81 (anch'essa previgente al Codice) secondo la quale **il Sindaco ha la facoltà di concedere eccezioni soltanto a fronte dell'esistenza di una correlazione logica tra il fine da perseguire ad il provvedimento adottato, nonché del "... carattere preminente di interesse pubblico dell'ordinanza, che configuri il chiaro soddisfacimento di un pubblico interesse, che deve trovare corrispondenza in una situazione obiettiva. In altri termini, si deve trattare di un interesse collettivo riferibile ad un bisogno effettivamente sentito dalla collettività, ritenuto con ciò escluso ogni caso di sosta per la privata utilità o comodità delle persone od impiegati e funzionari locali e non per l'immediato e diretto esercizio delle attività di pubblico interesse ..."**.

Rif alla [Circolare LL.PP_.1525-Spazi_sosta_riservati_per_motivi_publici](#)



La Delibera per il Park & Ride

Il modello di delibera

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero **18** del **12.03.2015**

Oggetto: Sostegno al Progetto carpooling "BePooler"

L'anno **duemilaquindici** il giorno **dodici** del mese di **marzo** alle ore **21.00**, nella Sede Comunale di Ponte Tresa, **Piazza della Repubblica 1**, convocata nei modi di legge, s'è riunita la Giunta.

Risultano:

Nome cognome		P
		P
		P
		P
		P
		P
		A

PRESENTI...: **6**

ASSENTI...: **1**

Partecipa il SEGRETARIO DEL COMUNE, Dott. **Nome Cognome**, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il SINDACO, **Sta. Nome Cognome**, assume la Presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

Il cartello posato anni 2015-16



L'esempio di Como: transito permesso su corsie preferenziali

Le scuole contro il traffico "car pool" per mille studenti

...re istituti superiori aderiscono all'iniziativa che scatta oggi

car pooling le
ntano a togliere
gliaio di veicoli

istano in una
il progetto lan-
plastico e da tre
o, Pessina e Se-
sono già pronti
auto per fare il
uola dalla metà
nza, dai prossi-



Como, studenti all'ingresso dell'Istituto Pessina POZZONI

mo settembre, è estendere l'idea a tutti i frequentanti dei tre istituti, come pure ai docenti e ai bidelli e - perché no - allargare l'iniziativa a tutte le scuole superiori della città.

A Como ci sono otto grandi istituti superiori pubblici, con 9.957 studenti, senza contare gli oltre mille tra docenti e bidelli, circa il 12% degli utenti usa la macchina. BACCIERI ALLE PAGINE 14-15

LA PROVINCIA

SABATO 13 MAGGIO 2017



Gli esperti di BePooler

«Possiamo arrivare alle scuole, alle imprese, agli ospedali, ai grandi centri che attraggono i grandi flussi di pendolari, riusciremo così ad abbattere code e colonne negli orari più critici»



COMUNE DI COMO

ORDINANZA DIRIGENZIALE

SETTORE PROPONENTE: P.O. SETTORE POLIZIA LOCALE, PROTEZIONE CIVILE

OGGETTO: CIRCOLAZIONE SULLE CORSIE DI CUI ALL'ART. 7 COMMA 1 LETT. I) DEL D. LVO 30 APRILE 2017 N. 285 DEI VEICOLI DEL CARPOOLING DI CUI AL PROGETTO "ECOSCHOOL - QUANTI ELEFANTI CI STANNO IN UNA CINQUECENTO".

IL DIRIGENTE

PRESO ATTO che alcuni Istituti scolastici della Città di Como con il patrocinio e il sostegno dell'Amministrazione Comunale si sono riuniti nel progetto di mobilità sostenibile "Ecoschool - quanti elefanti ci stanno in una cinquecento" che comprende in particolare il servizio di carpooling;

RITENUTO che il carpooling rappresenti una eccezionale leva potenziale di ottimizzazione della mobilità dei dipendenti e degli studenti, non necessitando di investimenti in veicoli, infrastrutture o assunzione di personale;

CONSIDERATO che il progetto si pone come obiettivi:

- Abbassare le barriere psicologiche che mantengono legati all'uso dell'auto propria;
- Coinvolgere fino al 15/20% dei collaboratori /studenti;
- Generare un risparmio significativo nel budget familiare dei lavoratori;
- Ridurre significativamente le emissioni (fino a 0,6 tonnellate di CO2 l'anno per ogni coinvolto);
- Ridurre il traffico, gli incidenti, il tempo perso a causa di code, ingorghi e simili;

VISTO:

- L'art. 7 del D.Lvo 30 aprile 1992 n. 285;
- Il vigente Piano Generale del Traffico Urbano, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 50 del 15 novembre 2001;

VERIFICATO che con ordinanza n. 30/2013/D del Dirigente il Settore Mobilità autorizzava il transito lungo via Milano "Corsia riservata bus 7.00 - 09.00" da piazza san Rocco a via Milano 30 alle auto che effettuano carpooling (autovettura con almeno 4 persone a bordo munite di autorizzazione rilasciata a seguito di dichiarazione del conducente/proprietario ai sensi dell'art. 76 del DPR 445/2000;

ACQUISITI i pareri dell'U.T.C. Settore Reti, Impianti Tecnologici e Settore Mobilità;

VALUTATO positivamente il presente provvedimento, sotto il profilo della regolarità e della correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi dell'art. 147-bis del TUEL 18.08.2000 n. 267 dell'art. 11 commi 1 e 2 del vigente Regolamento comunale sul sistema dei controlli interni e ravvisata la propria competenza ai sensi dell'art. 107 del D.Lvo. n. 267/2000, dell'art. 139 del vigente Statuto, nonché dell'art. 18 del Regolamento di Organizzazione;

ORDINA

Lungo la rete viaria del comune di Como, sulle corsie di cui all'art. 7 comma 1 lett. i) del D.Lvo 30 aprile 2017 n. 285, in deroga ai divieti esistenti, è autorizzato, nei giorni feriali coincidenti con il periodo di svolgimento delle lezioni scolastiche secondo il calendario della Regione Lombardia, la circolazione delle autovetture aderenti al progetto di carpooling denominato "Ecoschool - quanti elefanti ci stanno in una cinquecento". Un apposito protocollo sottoscritto tra il Comando di Polizia Locale e l'Ufficio Scolastico Provinciale regolerà le modalità di rilascio delle autorizzazioni di cui sopra, nonché di controllo sulla circolazione in deroga.

L'inosservanza delle norme qui contenute, sarà punita con le sanzioni amministrative previste dal vigente Codice della Strada - Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285.

L'applicazione della presente ordinanza e delle prescrizioni è demandata agli organi cui spettano l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'art. 12 del Codice della Strada - Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285.

INFORMA CHE

La presente ordinanza:

- sarà resa nota tramite la pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune di Como e la comunicazione a mezzo email a tutti i soggetti interessati;

Ai sensi dell'art. 5 della legge 241/1990 e ss.mm.ii. il responsabile del procedimento nonché l'istruttore della pratica è il Commissario Capo di Polizia Locale Luciano Campagnoli.

Avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso nelle seguenti forme:

1. Al T.A.R. entro 60 giorni dall'affissione all'Albo Pretorio per incompetenza, eccesso di potere e violazione di legge;
2. In alternativa per i soli motivi di legittimità, al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dall'affissione all'albo pretorio ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24/1/1971 n. 1199 e ss.mm.ii.;
3. Al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti entro 60 giorni dalla posa della segnaletica in relazione alla natura dei segnali apposti, ai sensi dell'art. 37 comma 3 del d.lgs. 285/1992 (nuovo codice della strada) così come definito dall'art. 74 del D.P.R. 495 del 16/12/1992 (regolamento del codice della strada).

IL DIRETTORE
Dott. Donatello Ghezzi



BePooler
car together

Grazie per l'attenzione.

