

PickMeUp

“sintesi gruppo di studio”

STRATEGIA GENERALE

TARGET. L'idea di fondo è quella di studiare un sistema che possa funzionare in Trentino, per le persone che abitano in Trentino e che in Trentino si spostano per viaggi locali nella normale vita quotidiana. Rientrano in questo target gli studenti universitari ed altre categorie che soggiornano in Trentino per alcuni anni (non rientrano nel target, anche se non si escludono ovviamente, per esempio chi trascorre qualche giorno in Trentino). In particolare cercheremo di servire gli spostamenti dalle Valli alle città principali (e ritorno) analizzando che le automobili in ingresso ed uscita dalle città principali (specialmente il capoluogo) sono il momento nevralgico della viabilità provinciale.



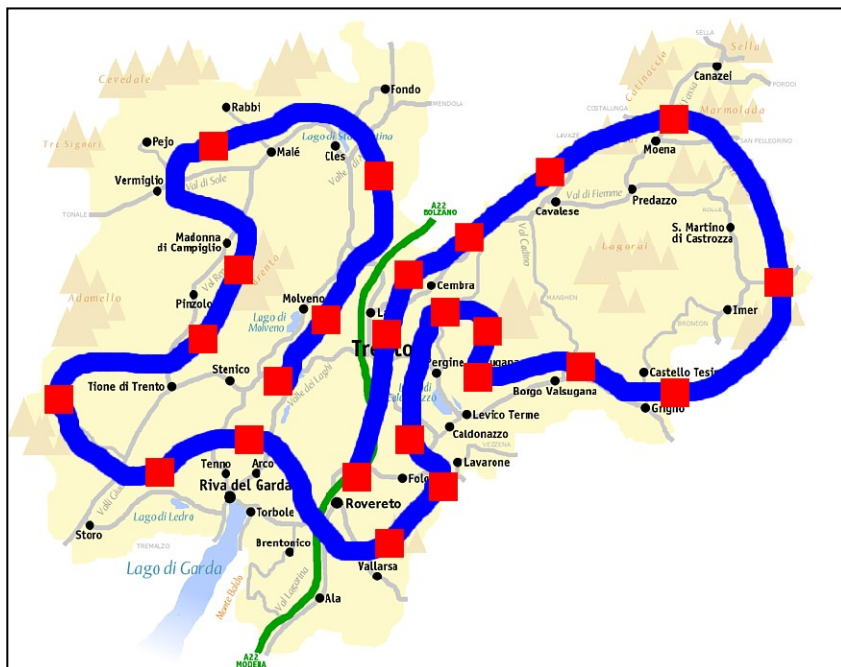
COMUNITA' GEOGRAFICHE. Il progetto vuole avere un alto impatto culturale valorizzando, quando possibile l'aiuto reciproco fra la gente appartenenti alla stessa area territoriale geografica del Trentino che, per definizione orografica è la "VALLE" (o un altopiano in alcuni casi).

LINEE GUIDA DEL PROGRAMMA INFORMATICO

ANALISI GEOGRAFICA. L'analisi geografica viene gestita nella fase dinamica su ed attraverso google-maps

AREE TERRITORIALI. Il programma informatico prevede quindi una analisi geografica di base nella individuazione delle seguenti aree territoriali:

Valle Adige (Trento)
 Vallagarina (Rovereto)
 Lavis e Pianarotaliana
 Valle di Cembra
 Valle di Fiemme
 Valle di Fassa
 Valli del Primiero
 Altopiano del Tesino
 Bassa Valsugana (Borgo)
 Alta Valsugana (Pergine)
 Valle dei Mocheni
 Altopiano Pinè
 Altopiano Vigolana (Vattaro)
 Altipiani Cimbri
 Vallarsa
 Valle del Sarca (Garda)
 Valle di Ledro
 Valle del Chiese
 Valli Giudicarie
 Valle Rendena (Pinzolo)
 Valle di Sole (Peio, Rabbi)
 Valle di Non
 Altopiano Paganella
 Valle dei Laghi (Vezzano)



Queste Aree territoriali sono fissate definitivamente in quanto formano la struttura portante del sistema informatico.

FERMATE. In ogni area territoriale vengono indicate delle fermate dove fisicamente il viaggiatore può venir fatto salire in macchina (meglio se riusciamo a mettere dei segnali distintivi in questi spazi). A parte i Comuni maggiori che avranno più fermate, si può pensare mediamente ad una fermata per ogni Comune. La location delle fermate va studiata con i residenti di zona.

Le fermate sono utili per determinare i punti di inizio del passaggio. Non hanno la stessa importanza in fase di "fine passaggio" dove la fermata potrebbe anche variare in seguito al diverso accordo fra autista e passeggero.

Le fermate non sono decise a priori e potranno essere aggiunte e spostate anche nella fase applicativa di programma informatico.

INCROCIO DOMANDA/OFFERTA. Il sistema informatico prevede due forme di incrocio fra domanda ed offerta. La prima consiste nell'inserimento da parte dei guidatori dei viaggi abitudinari che fanno durante la settimana e dei viaggi ad hoc. La seconda è quella di prevedere una procedura di richiesta di un passaggio che viene notificata come messaggio su Telegram ai guidatori che abitano nella zona dove dimorano abitualmente (ed incrociano anche altri dati come gli spostamenti abituali da zona a zona dichiarati in fase di accesso e i passaggi storici offerti).

Chi richiede il passaggio automobilistico e il potenziale autista possono contattarsi preliminarmente attraverso Telegram (gli autisti devono avere un username su Telegram per essere contattato).

FEEDBACK. Quando il sistema avrà molti passaggi si potrà introdurre un sistema per avere una valutazione della affidabilità degli autisti e dei passeggeri.

STRATEGIA INFORMATIVA ed ASPETTI GIURIDICI

La strategia informativa dovrebbe contenere degli slogan e dei simboli che se da un parte promuovono l'idea di carpooling in generale (spreco nella circolazione di auto con un solo passeggero, effetto su clima terrestre, ecc.) dall'altra dovrebbe toccare l'idea della aiuto sociale delle persone di un territorio (sentimento di appartenenza fra abitanti della stessa Valle) e potrebbe avere come slogan: **"Dai un passaggio in automobile in Trentino per i trentini !"** oppure **"Dai un passaggio in automobile per le Valli del Trentino !"** ...

La promozione dovrebbe essere graduale e gestita strategicamente attraverso le reti associative e le comunità locali, (PRO-LOCO del Trentino, Centro Servizio Volontariato, Rete trentina Banche del Tempo, ecc ...). La promozione avverrà per gradi partendo dal comune di Trento e poi allargando alle altre Valli a mano a mano che si costruiscono i rapporti con le persone e i gruppi sociali del territorio.

ASSICURAZIONE RC AUTO. Si dovrebbero informare le persone interessate sulle novità introdotte dalla legge nazionale DECRETO LEGISLATIVO 7/9/2005 n. 209 che prevede la copertura della RC AUTO obbligatoria per il trasportato (il passeggero è tutelato anche se fosse a bordo di un veicolo "privo di copertura", cioè non assicurato. In questo caso il passeggero rivolge la domanda di rimborso al "Fondo di garanzia vittime delle strada" CONSAP).

RESPONSABILITA' ORGANIZZATIVA. Il quadro giuridico prevede la assunzione da parte della "Banca del Tempo Etico" della responsabilità giuridica organizzativa per quanto riguarda le informazioni offerte dal sistema informatico. Gli autisti NON diventano soci della BdTE come avveniva con Jungo.

PRIVACY: documenti utilizzati da BLA BLA CAR.