

LA SHARING MOBILITY IN ITALIA PUÒ CRESCERE ANCORA

I SERVIZI DI CONDIVISIONE DEI MEZZI DI TRASPORTO ABILITATI DALLE TECNOLOGIE DIGITALI RAPPRESENTANO UNA DELLE TENDENZE PIÙ INTERESSANTI DELLA MOBILITÀ. IN ITALIA SONO ATTIVE MOLTE ESPERIENZE, MA MOLTE POTENZIALITÀ RESTANO ANCORA INESPLORATE, SPESSO ANCHE PER VINCOLI NORMATIVI E PER LA MANCANZA DI SUPPORTO PUBBLICO.

INTERVISTA



Massimo Ciuffini
Fondazione Sviluppo sostenibile

Una delle parole chiave dell'evoluzione della mobilità, in particolare in ambito urbano, è *condivisione*. Siamo sicuramente ancora lontani dal superamento del modello che vede prevalenti gli spostamenti con la propria auto, ma lo sviluppo di servizi di utilizzo di beni condivisi sta molto crescendo. Abbiamo chiesto a Massimo Ciuffini, responsabile dell'area "Mobilità sostenibile" della Fondazione per lo sviluppo sostenibile e coordinatore tecnico dell'*Osservatorio nazionale Sharing mobility* (promosso dalla Fondazione insieme al ministero dell'Ambiente e al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti) di illustrarci le tendenze e le prospettive di questo settore.

Cosa intendiamo per sharing mobility e perché possiamo inquadrarlo come un fenomeno che favorirà la sostenibilità degli spostamenti?

Con *sharing mobility* intendiamo tutti i servizi di mobilità condivisa che sono abilitati dalle piattaforme digitali. Si tratta di servizi che pre-esistono all'avvento del web, del possesso diffuso di *smartphone*, delle app dedicate: il *car sharing* in fondo è un'evoluzione dell'autonoleggio, il *car pooling* dell'autostop, Uber del taxi. La piattaforma digitale abilita un servizio che consente delle possibilità in più, di uscire dalla nicchia dello scambio tra domanda e offerta limitato allo scambio fisico. Questi

servizi abilitati dalle tecnologie digitali non fanno altro che accompagnare un processo complessivo, che non riguarda solo la mobilità, che favorisce l'accesso di un bene rispetto alla sua proprietà. È un fenomeno più ampio di carattere sociale, economico, politico che ha una relazione con la sostenibilità: innanzitutto perché questi servizi tendono ad aumentare il ventaglio dei servizi condivisi. Se fino a 7-8 anni fa l'alternativa a muoversi con il proprio mezzo di trasporto erano solo i servizi di trasporto condiviso tradizionale (treno, autobus ecc.) e i servizi complementari (taxi, noleggio con conducente) adesso ce ne sono di nuovi. Questo dà alle persone che si muovono, soprattutto in ambito urbano, delle possibilità in più di farlo senza utilizzare la macchina o lo scooter di proprietà. Nel momento in cui una persona accede a un servizio e non utilizza il proprio mezzo di trasporto, tende a scegliere un veicolo che serve per una specifica necessità in un momento preciso. Visto che gli spostamenti in gran parte sono brevi e in ambito urbano, questo porta quindi a privilegiare mezzi di piccole dimensioni, con una piccola potenza installata, non particolarmente pesanti, con rendimenti energetici migliori e soprattutto che possono essere facilmente elettrificati: nel momento in cui tu sali, per esempio, su una auto elettrica in *sharing*, non ti devi far carico di tutta una serie di problemi che normalmente hai con un'auto elettrica di proprietà.

Cosa può comportare questo dal punto di vista ambientale?

L'integrazione di tutti i sistemi di mobilità condivisa ha la capacità di disegnare un sistema di trasporti che complessivamente è più efficiente. Sono stati fatti dei modelli, che non hanno la pretesa di prefigurare il futuro dal punto di vista operativo, ma che colgono nessi causali importanti: se prendi, ad esempio, tutti gli spostamenti di traffico

di un giorno a Lisbona, come ha fatto Itf in uno studio recente, e li sostituisci completamente con l'utilizzo di una combinazione di mobilità condivisa (sistema rapido di trasporto di massa, metropolitana, sistemi di *bike e car sharing*, più i sistemi *demand responsive transit*, oggi ancora non diffusi in Italia, un'ibridazione tra taxi e autobus) questo porterebbe a delle riduzioni delle percorrenze veicolari del 30-40%, una riduzione delle emissioni inquinanti proporzionale alla riduzione delle percorrenze, un numero di automobili nel parco circolante che si ridurrebbe al 3% lasciando enormi spazi liberi in città per fare quello che si vuole.

In quale direzione sta andando il mondo della sharing mobility? Quali sono le tendenze in atto in Italia?

Dipende molto dalla cornice territoriale che analizziamo, perché qui entra in gioco la complessità della realtà urbana. In generale, nel Terzo rapporto sulla *sharing mobility* (disponibile su <http://osservatoriosharingmobility.it>), rileviamo che questo si conferma come un settore in crescita e in evoluzione, ma con una situazione assolutamente eterogenea, con punte di eccellenza e realtà, soprattutto al centro e al sud, in cui invece mancano completamente questi servizi. Si tratta in ogni caso di un fenomeno "spontaneo", perché di fatto non ci sono politiche attive oggi messe in campo dalle amministrazioni pubbliche, spesso ci si limita a un nulla osta, a un *laissez faire* che consente di far penetrare nuove modalità d'uso, nuovi operatori e servizi sul mercato. Quando guardiamo questo fenomeno nella sua dimensione spontanea, auto-organizzata, tutto quello che si poteva fare si sta facendo, l'Italia non è indietro rispetto ad altri paesi europei. Certo, un maggiore sostegno pubblico permetterebbe una maggiore sostenibilità di questo nuovo modo di muoversi e il sostegno oggi più urgente è quello sulle regole.

Quali sarebbero le priorità da affrontare in questo campo, anche sul piano normativo e regolatorio?

Innanzitutto, laddove le amministrazioni locali promuovono politiche e misure per la propria città che tendono a limitare l'uso dell'auto privata, si creano le condizioni perché altre modalità di trasporto possano emergere con maggiore vigore. Una condizione necessaria, anche dal punto di vista del "mercato del trasporto", perché emergano servizi di *sharing mobility*, è che l'amministrazione persegua l'obiettivo di ridurre la posizione dominante che ha il veicolo privato nella mobilità urbana. Ma questo non basta. Servono due condizioni a supporto molto importanti: la prima è che esista un servizio di trasporto pubblico tradizionale in grado di permettere gli spostamenti di tipo sistematico lungo le direttrici principali di traffico, nelle ore di punta, efficiente e attrattivo: dobbiamo comunque pensare che i servizi di *sharing mobility* sono complementari ad altri servizi. Questo è per forza legato all'intervento pubblico, perché il trasporto pubblico locale è gestito (direttamente o tramite contratto di servizio) dall'amministrazione locale. Il secondo aspetto, fortemente intrecciato al primo, è che c'è bisogno di un sostegno per poter garantire un equilibrio economico dei servizi di *sharing mobility* in piccole città, in zone di periferia a bassissima densità, perché all'interno di questo contesto geografico, sociale e urbanistico, i servizi da soli non stanno in piedi, esattamente come per il trasporto pubblico. In un contesto che privilegia l'ottica di una continua e ossessiva riduzione dell'intervento economico dello stato in qualunque settore, anche quello del trasporto pubblico, si fa fatica a cambiare il disegno delle città. Trasporto pubblico e *sharing mobility* dovrebbero essere complementari: questo alla fine potrebbe anche garantire la possibilità di ottenere dei risparmi, perché si potrebbe ottimizzare l'offerta di trasporto pubblico tradizionalmente inteso.

La prospettiva della condivisione è applicabile solo in ambito urbano (e nelle città di grandi dimensioni) o potrà in prospettiva essere sostenibile anche in contesti più dispersi dal punto di vista urbanistico?

C'è assolutamente una grande potenzialità anche al di fuori delle grandi città. Nel territorio italiano, con piccoli centri di urbanizzazione diffusa e con l'eredità ingombrante di una pianificazione urbanistica guidata esclusivamente dall'automobile, uno dei servizi di



sharing mobility che potrebbe avere un grandissimo sviluppo è il *demand responsive transit*, sul modello del Moia attivato ad Amburgo (servizio di minivan elettrici a chiamata). Solo che questo tipo di servizio, in questo momento, in Italia è vietato per non andare in concorrenza con i servizi pubblici di linea e con i servizi di taxi, gestiti in ambito urbano con il sistema delle licenze. Purtroppo abbiamo una regolazione ancorata al periodo pre-rivoluzione digitale, che oggi mostra tutti i suoi limiti. Certo, abbiamo bisogno dei taxi e non possiamo fare in modo che ci sia una concorrenza selvaggia, ad esempio, in ambito urbano, soprattutto nelle grandi città. Ma in alcuni contesti di aree interne italiane, dove non ci sono taxi né licenze Ncc, non capiamo quale possa essere la difficoltà a creare le condizioni per servizi innovativi, tipo il famigerato servizio di UberPop, in cui le persone quando si muovono possono riempire di più la propria auto e avere anche la possibilità di un piccolo reddito. Sarebbe possibile una politica diversa che andrebbe oltre la mobilità, con risvolti interessanti anche sull'inclusione sociale e territoriale. Il nodo non è tecnologico, ma politico, di gestione del consenso.

Quali esperienze di altri paesi possono essere replicate, adattandole al contesto italiano?

Non ci sono esperienze di altri paesi che non siano già presenti in Italia, in realtà. Esistono comunque delle differenze. Tra l'Italia e gli Stati Uniti, per esempio, la differenza più evidente è il grandissimo peso che lì hanno i servizi di *ride hailing* (il più famoso dei quali è Uber, ma ce ne sono tantissimi altri), presenti in qualunque città americana. Il contesto europeo e il contesto italiano hanno molte similitudini. Alcune differenze però le possiamo cogliere. Ad esempio, in Spagna, Portogallo e Francia c'è stato un atteggiamento di maggiore apertura nei confronti della micromobilità, della possibilità di utilizzare i monopattini

in ambito urbano. In Italia siamo attestati a un decreto di sperimentazione molto prudente, che ha creato colli di bottiglia all'utilizzo di questi nuovi mezzi di trasporto in condivisione.

In Francia o Germania, c'è una presenza di servizi di *bike sharing* (a stazione o ibridi) nelle medie e grandi città assolutamente più diffuso e capillare di quanto non sia in Italia, dove è presente a un certo livello solo in alcune città.

In Francia, poi, è molto diffuso l'utilizzo del *car pooling* di media distanza, soprattutto per gli spostamenti casa lavoro. Gli operatori sono molti di più di quelli presenti in Italia, motivati nell'aggregare il mercato anche grazie a un maggiore sostegno da parte dello Stato, attraverso gli incentivi per il *mobility management*.

C'è anche una questione culturale che ha un peso sullo sviluppo di questi servizi?

In Italia abbiamo da sempre delle esperienze di *car pooling* informale molto sviluppate. È in ambito urbano che la piattaforma digitale ancora non sfonda. Un problema è il modo in cui si sta promuovendo il *car pooling* in Italia: ogni azienda con poche centinaia di dipendenti, ad esempio, vuole fare la propria piattaforma, ma questo non permette di garantire una *community* sufficientemente ampia. Piattaforme di distretto, di settore, che consentono di mettere in connessione molte più persone – si pensi per esempio alla *community* di Blablacar – hanno più probabilità di successo. In Italia il *car pooling* è promosso dai *mobility manager*, che sono ancora impreparati rispetto a questo tema, anche perché lasciati soli. Non è quindi tanto una questione culturale del singolo individuo italiano, quanto del modo in cui è concepita la mobilità aziendale, che ancora oggi non si è fatta sufficientemente carico di risolvere il problema delle esternalità che producono gli spostamenti per andare a lavorare.

Intervista a cura di **Stefano Folli**