

(IL CASO)

Sharing mobility, in Italia mercato di nicchia

Milano

La mobilità condivisa è ormai comunemente riconosciuta come un volano di crescita della qualità di vita nelle città, almeno a parole. Piuttosto diversa è la realtà dei fatti: si parla tanto e si conclude poco, lasciando i modelli urbani a galleggiare fra onde opposte. Su questa difficoltà di proiettare nel futuro il settore dei trasporti l'Italia potrebbe dare lezioni a molti Paesi, anche se bisogna ammettere che negli ultimi anni qualche fiammata c'è stata. Sicuramente non così forte da poter parlare di svolta in arrivo, ma comunque c'è stata.

Negli ultimi anni si sono moltiplicati gli studi e le voci sull'importanza di una virata verso la sharing mobility. Recentemente alcune importanti organizzazioni non governative internazionali (C40 Cities, Local Governments for Sustainability, World Resources Institute e altre) hanno pubblicato un vero e proprio manifesto in 10 punti che mette in luce i benefici offerti dalla mobilità del futuro. E non si tratta solo di salvare l'ambiente. Tra i principi fissati dagli esperti rientrano infatti anche il coinvolgimento attivo degli sta-

keholder cittadini nei piani di sviluppo o l'abbattimento delle barriere all'accessibilità dei servizi. Tutti questi vantaggi richiedono però una progettualità di lungo periodo, una massima condivisione degli obiettivi e una cittadinanza attiva. Da Copenaghen a Singapore, sono diverse le metropoli che hanno messo l'evoluzione digitale della mobilità pubblica e privata al centro dei piani di sviluppo urbano.

In Italia è andata diversamente. Il fermento attorno all'idea di trasporto innovativo per la smart city non si è mai tradotto in concretezza e oggi l'innovazione arriva di riflesso, spesso dalle mani di grandi aziende straniere (vedi le bici cinesi di Ofo e Mobike). Ciò nonostante, la dinamica complessiva lascia intravedere qualche sprazzo di luce. Ad esempio, rileva l'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility promosso dal ministero dell'Ambiente e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile, la diffusione del bike sharing sta aumentando: a fine 2017 è stata toccata quota 192 servizi con oltre 29mila biciclette circolanti, di cui quasi 13mila senza stazione fissa.

Anche il car sharing risulta in espansione: 30 servizi attivi per un parco auto di 6.644 veicoli, in aumento di circa 500 unità rispetto al 2016 (da segnalare il trend di crescita delle flotte elettriche ma anche il neo della concentrazione in poche grandi aree urbane). In calo invece lo scooter sharing, a causa dell'uscita di Enjoy dal segmento. La carenza di dati rende invece difficile la mappatura del carpooling, che comunque si segnala in crescita con l'ingresso recente di nuovi player.

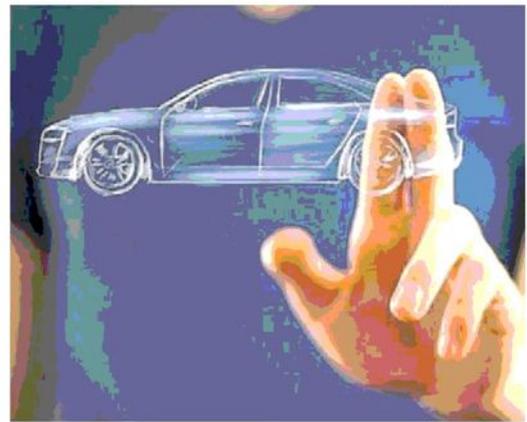
«Nel corso dei prossimi mesi ci aspettiamo un'espansione ulteriore del bike sharing, soprattutto sul lato della domanda, mentre il car sharing e il carpooling continueranno il percorso di crescita su entrambi i fronti. In nessuno dei tre segmenti assisteremo probabilmente a un boom, a causa di fattori frenanti diversi fra loro — spiega Massimo Ciuffini, coordinatore dell'Osservatorio — Ad esempio, nel caso del bike sharing è stata la riduzione all'osso dell'investimento pubblico a rallentare lo sviluppo. Se prendiamo invece il car sharing osserviamo una difficoltà ad uscire dalla logica di nicchia. Questi servizi re-

stano confinati in luoghi come Roma e Milano, cioè nelle città che hanno un centro a traffico limitato quindi ad elevata domanda di mobilità alternativa».

L'utilizzo dei servizi di sharing mobility, per quanto in crescita, non ha effettivamente raggiunto ancora una massa critica. La scossa dei prossimi anni, sostiene Ciuffini, può arrivare solo da un ripensamento del modello complessivo: «Il possesso dell'auto è ancora la pietra angolare della nostra mobilità, ma non dobbiamo essere stupiti perché per cambiare le abitudini ci vogliono delle valide alternative che oggi non ci sono. È necessaria una maggiore disponibilità di servizi, soprattutto di servizi pubblici tradizionali».

Comunque l'evoluzione non aspetterà noi, tanto che è quasi già tempo di pensare al car sharing peer-to-peer: «Si mette in condivisione la propria auto quando non è utilizzata. Negli Usa e in alcuni Paesi europei — conclude Ciuffini — questa idea di mobilità si sta già sviluppando. Potrebbe essere questa la prossima frontiera». (a.fr.)

AUMENTANO OPERATORI E MEZZI IMPIEGATI, MA NEL BELPAESE MANCA LA MASSA CRITICA RISPETTO AD ALTRE REALTÀ EUROPEE LO SVILUPPO DEL FENOMENO DI CONDIVISIONE DELLE BICI È FRENATO DALLA RIDUZIONE ALL'OSSO DELL'INVESTIMENTO PUBBLICO, MENTRE IL SERVIZIO DELLE AUTO È CONFINATO IN POCHE CITTÀ E NON SI DIFFONDE NEI TERRITORI PERIFERICI



In Italia il car sharing risulta in espansione: 30 servizi attivi per un parco auto di 6.644 veicoli, in aumento di circa 500 unità rispetto al 2016



Peso: 16%