




La giusta via di *mezzo*

Servizi di sharing: verso una mobilità sostenibile e integrata



Il capitolo racconta attraverso visualizzazioni di dati e rappresentazioni grafiche la situazione attuale e l'evoluzione che ha avuto la mobilità condivisa in Italia. Infatti, attraverso un percorso guidato, si analizzano le problematiche, i numeri significativi e lo stato attuale nelle principali città, con un focus specifico su Roma.



A cura di
Sara Cavallini, Anna Giambellini, Cecilia Marcolini,
Valentina Pagliei, Maria Chiara Ponzio

Sommario

La sharing mobility presenta un'opportunità per le città italiane verso un nuovo modo di intendere la mobilità urbana. L'obiettivo di portare le persone verso l'uso di mezzi condivisi piuttosto che privati aiuta sia i singoli cittadini che la comunità. La mobilità verrà resa più sostenibile ed ecologica, con la possibilità di avere tutte le tipologie

di mezzo a disposizione e scegliere sul momento quale incontra di più le proprie esigenze di spostamento. Gli aggregatori, integrando tutte le aziende private fornitrici di sharing e i mezzi pubblici in città, rappresentano la giusta via di mezzo tra il servizio pubblico e la possibilità di muoversi in autonomia.

146

I servizi della sharing mobility

Cos'è e chi si occupa della sua gestione, evoluzione di sharing mobility e della digitalizzazione

a

PA

148

La mobilità condivisa

Il ventaglio dei servizi, suddivisione e varietà dei mezzi

a

150

Estensione dei servizi di sharing

Geolocalizzazione e quantità dei servizi

b

152

Confronto tra domanda e offerta

Numero dei diversi servizi nei capoluoghi italiani

b

154

Analisi del confronto

Dettaglio dei dati della domanda e dell'offerta

b

156

L'utente della sharing mobility

Le necessità e modalità di utilizzo

b

157

Aspetti economici e finanziari

Confronto tra il costo dei diversi servizi di trasporto

b

158

Gli effetti della pandemia

Influenza della pandemia sulla sharing mobility

b

160

Caso studio: Roma Capitale

Gestione del servizio e varietà dei mezzi

b

PA

166

Comunicazione e promozione

Diffusione e comunicazione del servizio

b

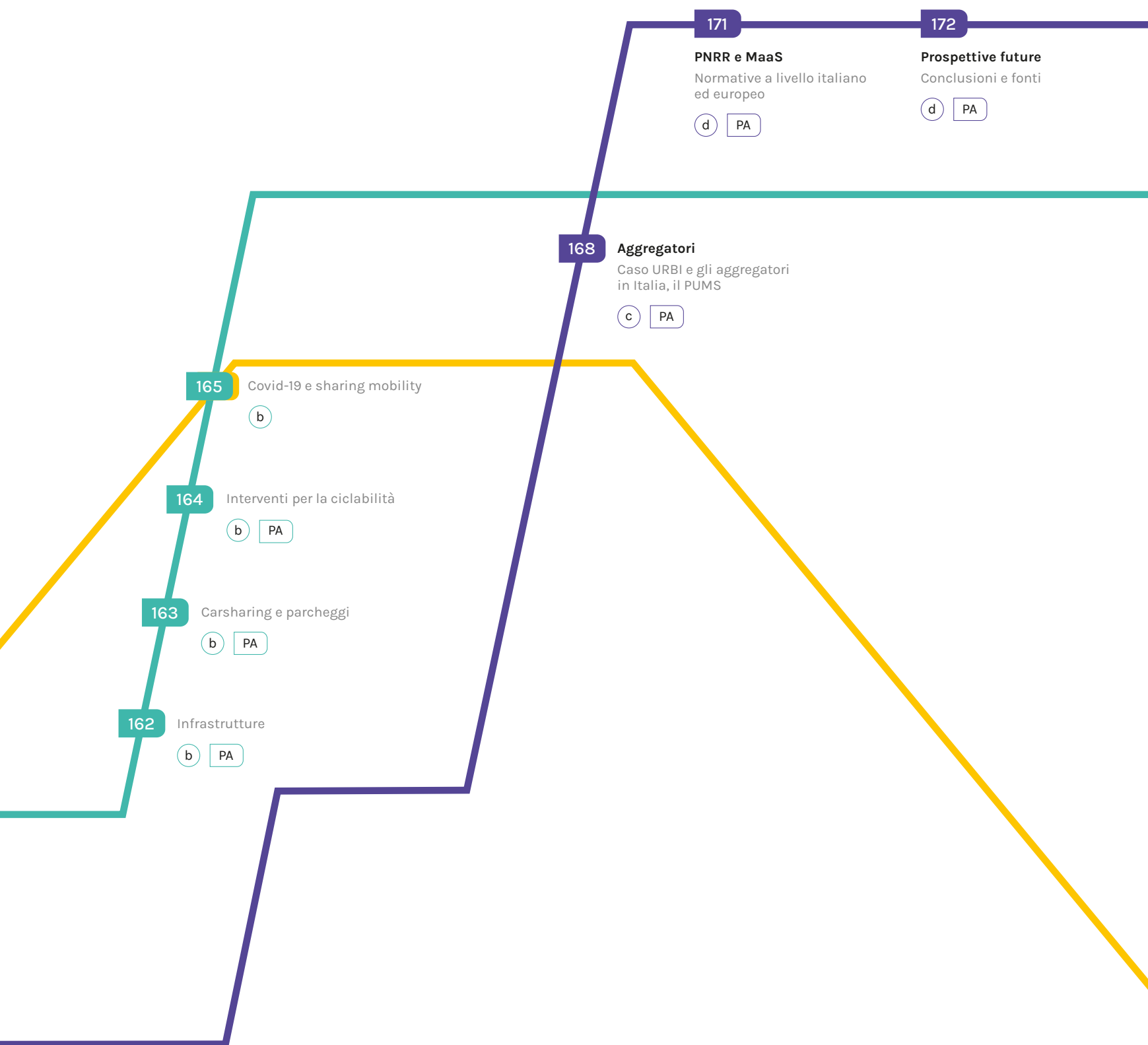
PA

Le tre linee, differenziate da colori diversi, identificano tre tematiche presenti all'interno del capitolo: il percorso principale relativo alla sharing mobility, gli effetti del Covid-19 e il caso studio di Roma Capitale.

- Sharing mobility
- Covid-19
- Caso studio: Roma Capitale

Gli indicatori presenti sotto i contenuti delle pagine comunicano il sottocapitolo all'interno del quale ci si trova, e la presenza di elementi collegati alla PA.

- PA Pubblica Amministrazione
- a Introduzione alla sharing mobility
- b Tematiche emerse
- c Chiave di lettura
- d Prospettive future

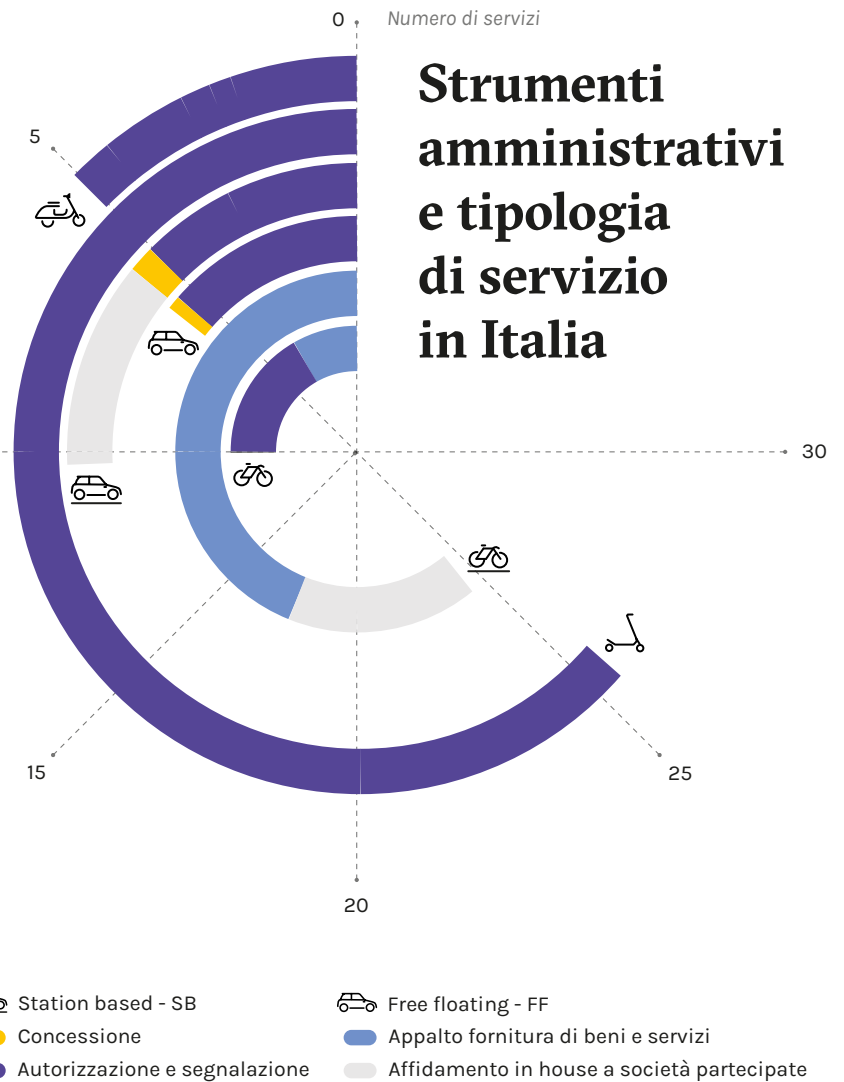


I servizi di sharing mobility

Cos'è la Sharing Mobility?

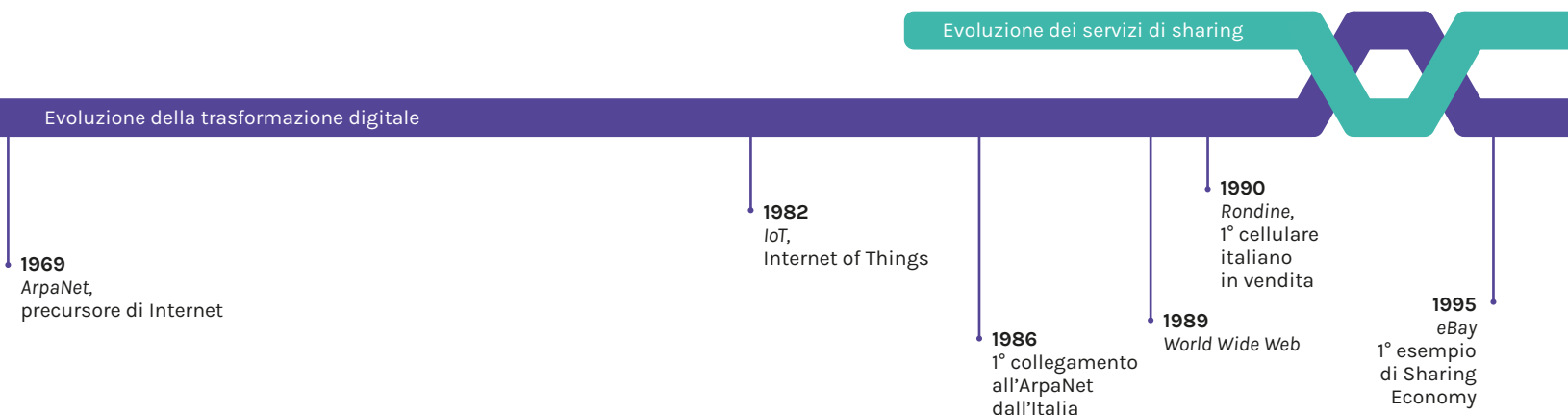
La caratteristica della condivisione dei servizi di mobilità è comune a tutte le forme di trasporto che non prevedono l'utilizzo di un veicolo di proprietà. La sharing mobility è rappresentata da un modo nuovo di muoversi da parte delle persone che utilizzano mezzi pubblici o a noleggio, invece di optare per il mezzo privato, sia esso un'automobile, una bicicletta o uno scooter.

Dietro la spinta delle continue innovazioni tecnologiche che hanno caratterizzato il settore IT, è via via aumentata la sua presenza e il suo impatto sulle città e sul modo con cui le persone si spostano, soprattutto nelle aree urbane.



Evoluzione della trasformazione digitale e della Sharing Mobility

La digitalizzazione è un processo di trasformazione sociale, economico, organizzativo che sta cambiando le nostre abitudini. Non c'è impresa, Pubblica Amministrazione o cittadino che non ne sia stato toccato. La sharing mobility nasce e si sviluppa in questo contesto, come si può evincere dalla linea del tempo rappresentata.

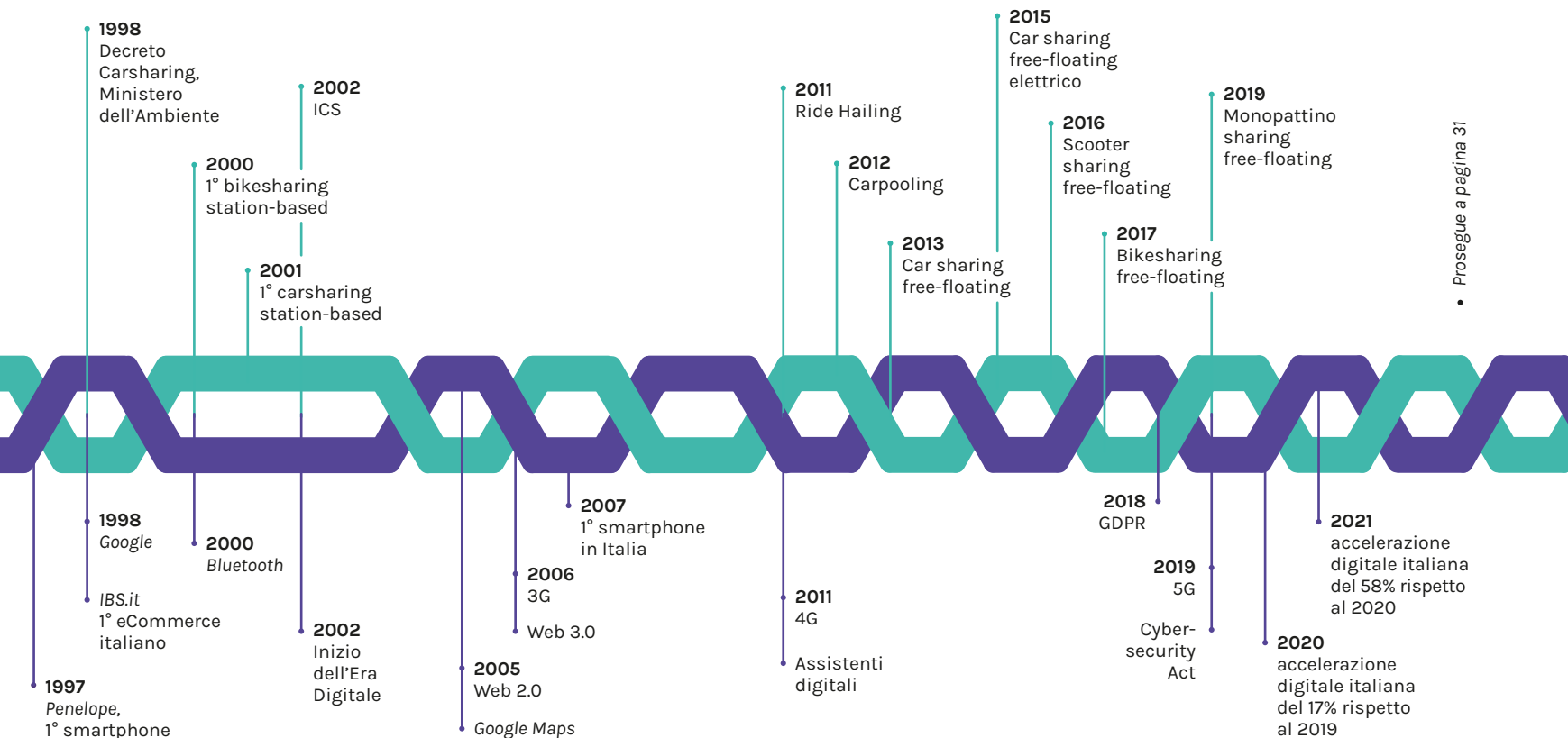
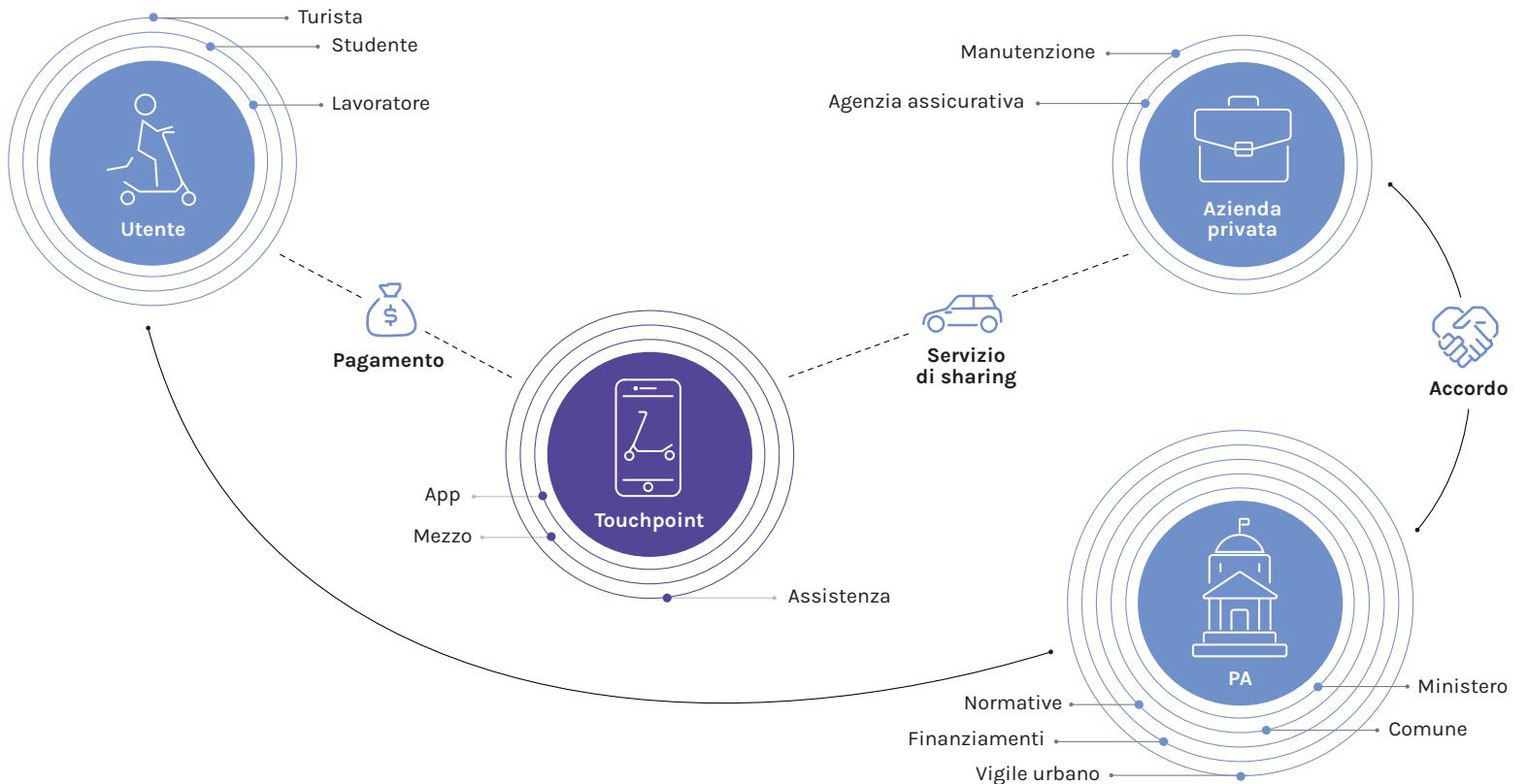


—S. Asperti, M. Ciuffini, V. Gentili, R. Orsini, L. Refrigeri, 5° Rapporto Nazionale sulla sharing mobility della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Osservatorio Nazionale sharing mobility, Roma 2021

Ecosistema dei servizi di sharing

Il servizio di sharing si compone di due attori principali: chi fruisce del servizio e chi lo eroga. Queste due parti si incontrano tramite il touchpoint digitale dell'applicazione che ne permette il funzionamento.

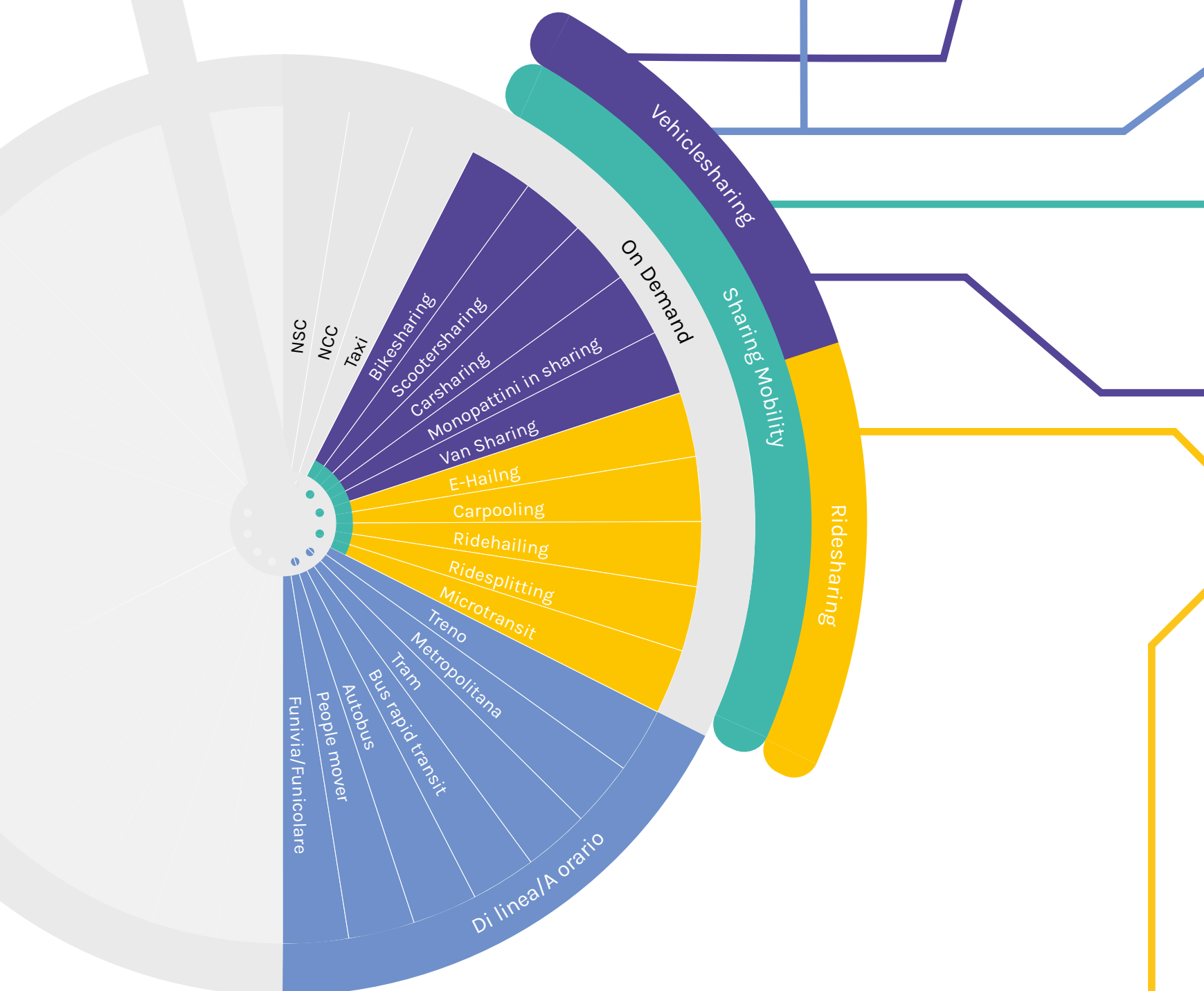
- Attori
- Touchpoint
- Interazione primaria
- Interazione secondaria

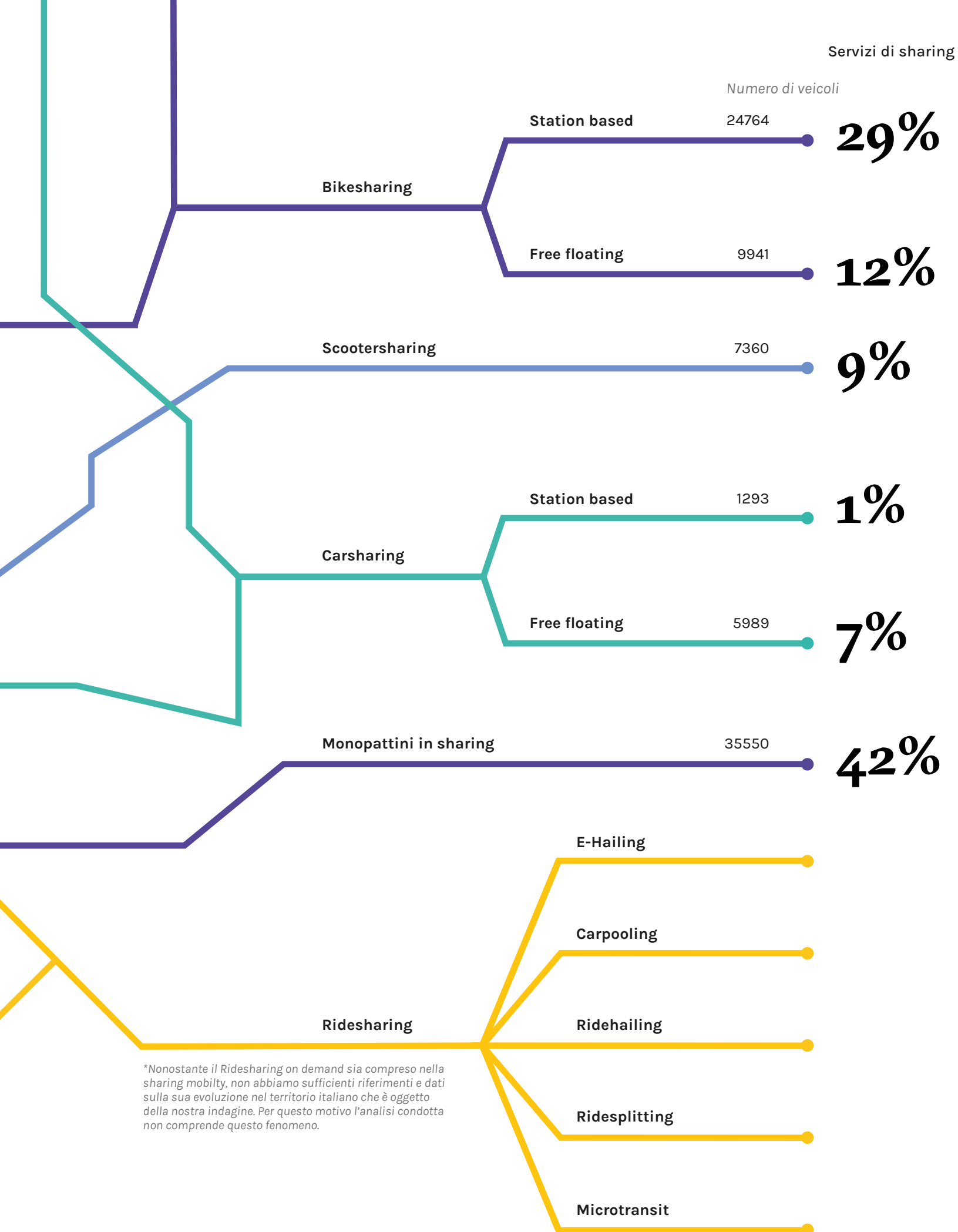


• Prosegue a pagina 31

La mobilità condivisa

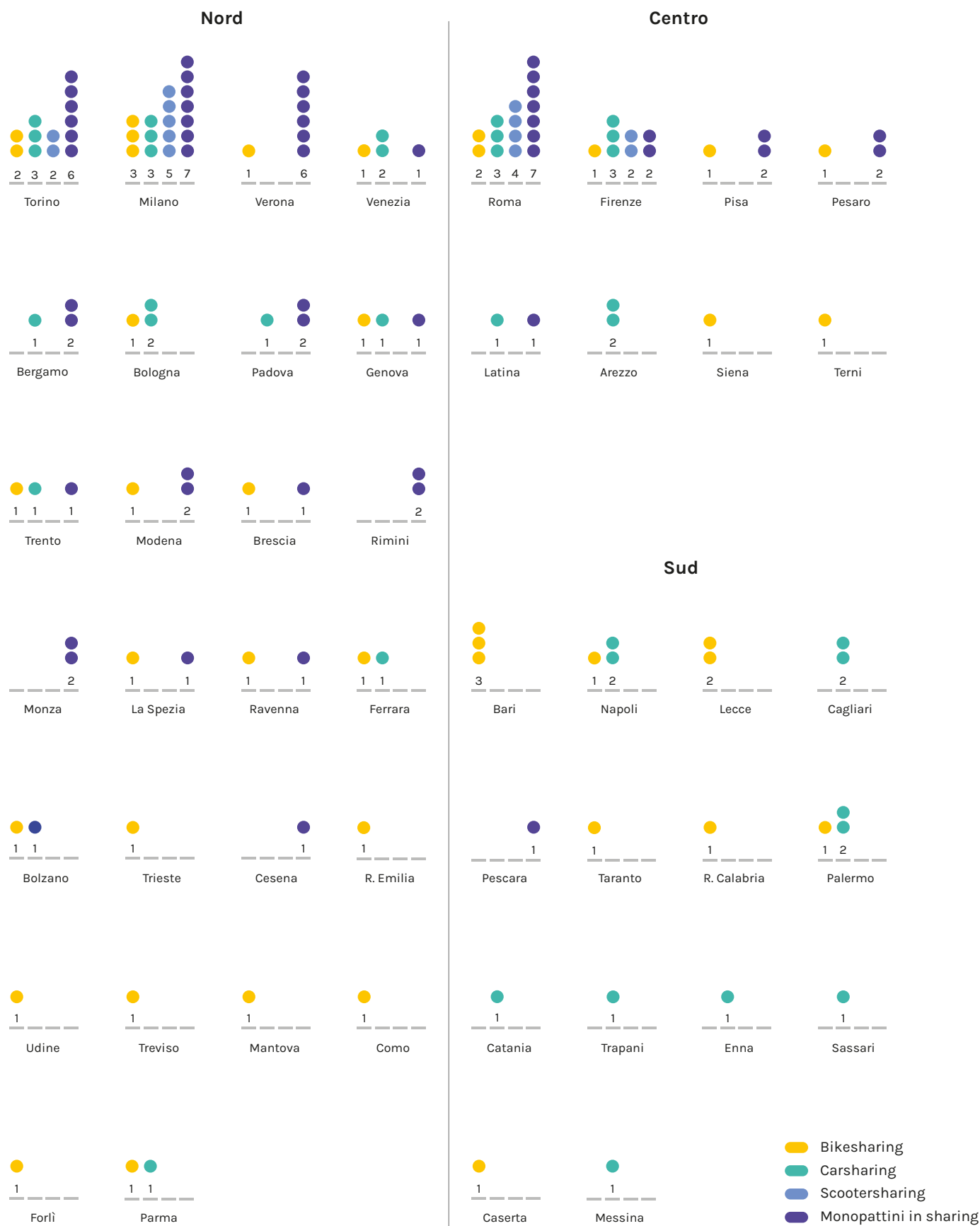
La mobilità condivisa comprende un ventaglio di servizi con caratteristiche diverse. Sono compresi sia i servizi di trasporto tradizionale (treno, tram, metropolitana) che i servizi di sharing mobility più recenti e in continua crescita, abilitati dallo sviluppo e l'utilizzo delle piattaforme digitali.





Numero di servizi di sharing nei capoluoghi

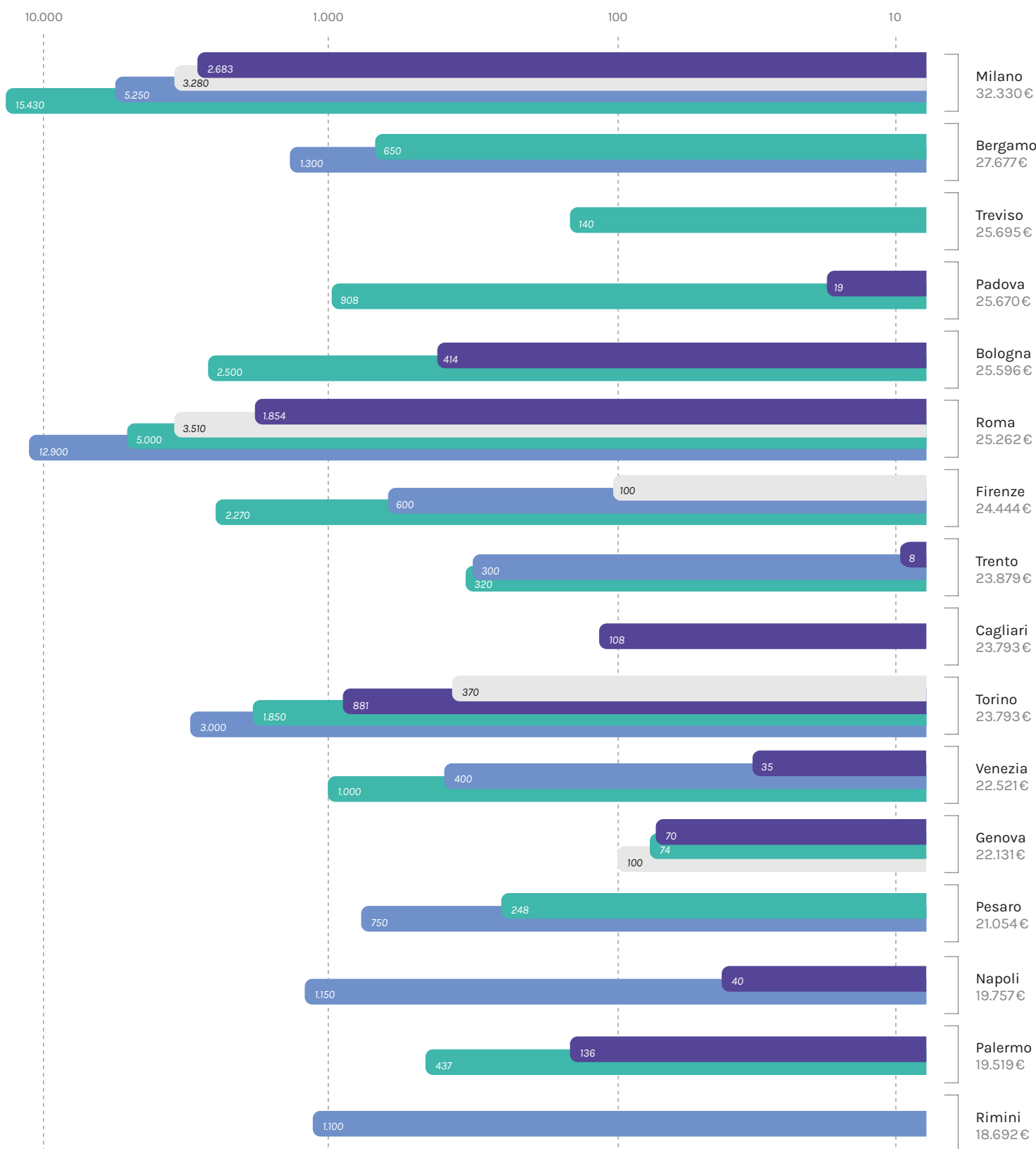
La rappresentazione sottostante mostra come i servizi di sharing siano distribuiti in modo non uniforme tra nord, centro e sud Italia. Infatti le città del nord, come Torino e Milano, non solo hanno più servizi e operatori, ma anche una maggior varietà di mezzi offerti.



Confronto tra domanda e offerta

Il grafico rappresenta il numero di veicoli messi a disposizione dei cittadini. Si è scelto di rappresentare i dati su scala logaritmica.

■ Carsharing
 ■ Bikesharing
 ■ Scootersharing
 ■ Monopattino in sharing

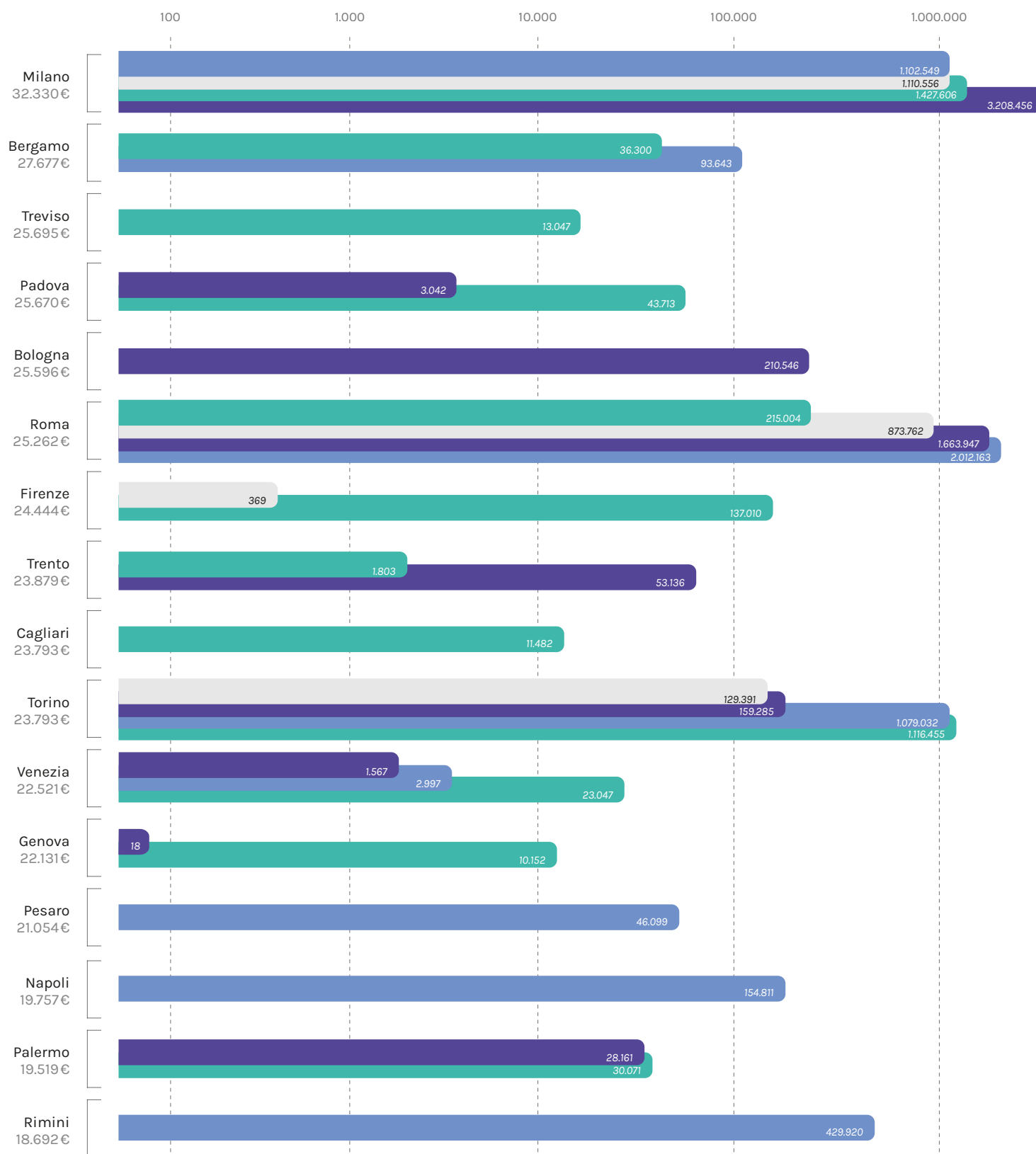


I numeri messi a confronto

I grafici restituiscono le caratteristiche delle città in cui sono attivi servizi di sharing mobility e in quale quantità. Attraverso l'indicazione del reddito pro capite è possibile individuare dei collegamenti con la presenza o meno di almeno un'offerta di sharing mobility. Importante sottolineare come la presenza di un solo servizio non

determini un vero ecosistema di mobilità condivisa sostenibile; al tempo stesso, la disparità tra domanda e offerta riguardo la presenza di un servizio in una città indica la mancata comunicazione del dato, a dimostrazione di come il tracciamento della mobilità condivisa non sia sempre efficiente.

Il grafico rappresenta il numero dei noleggi di veicoli effettuati dai cittadini. Si è scelto di rappresentare i dati su scala logaritmica.

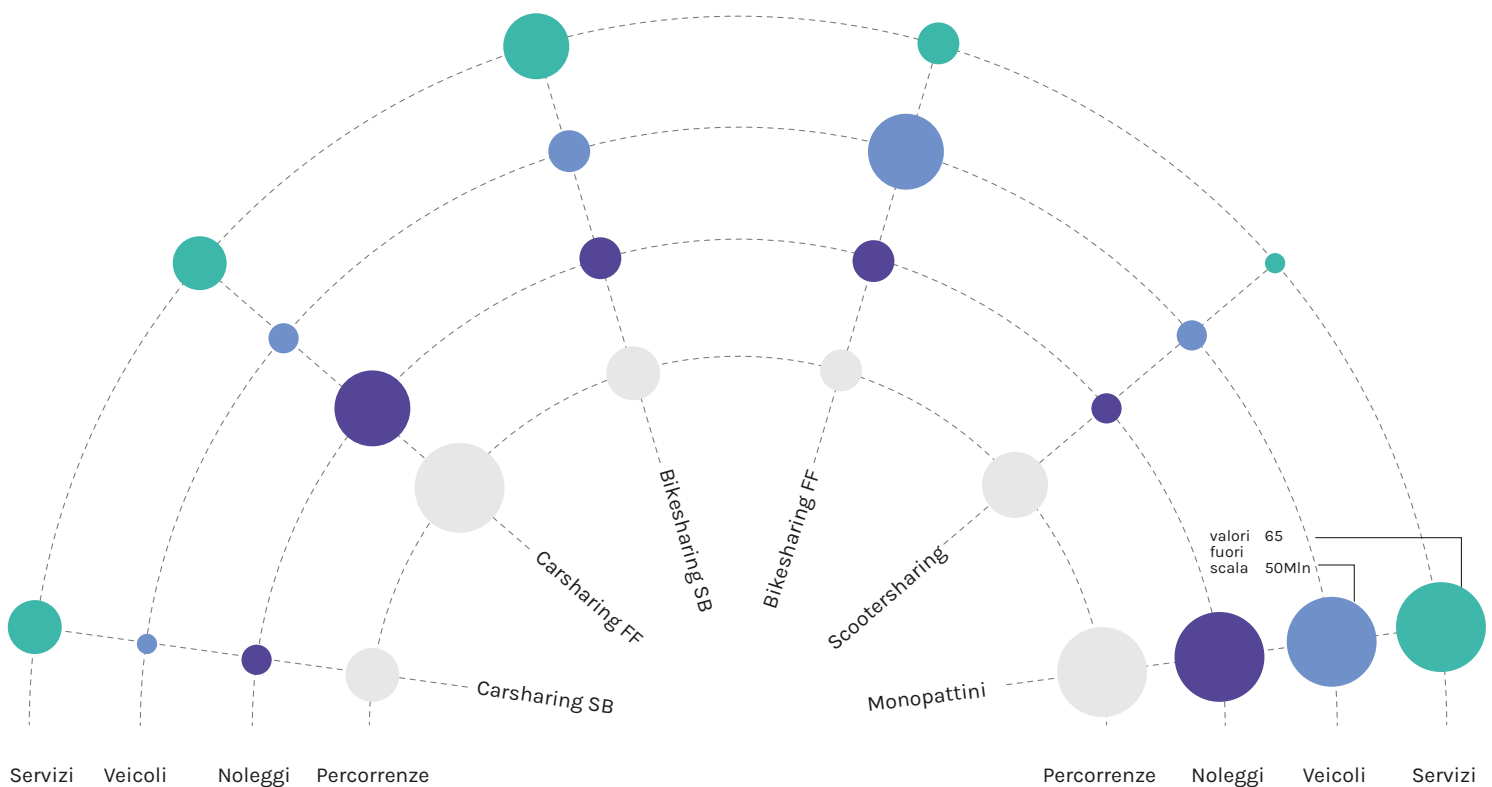


Analisi del confronto domanda e offerta

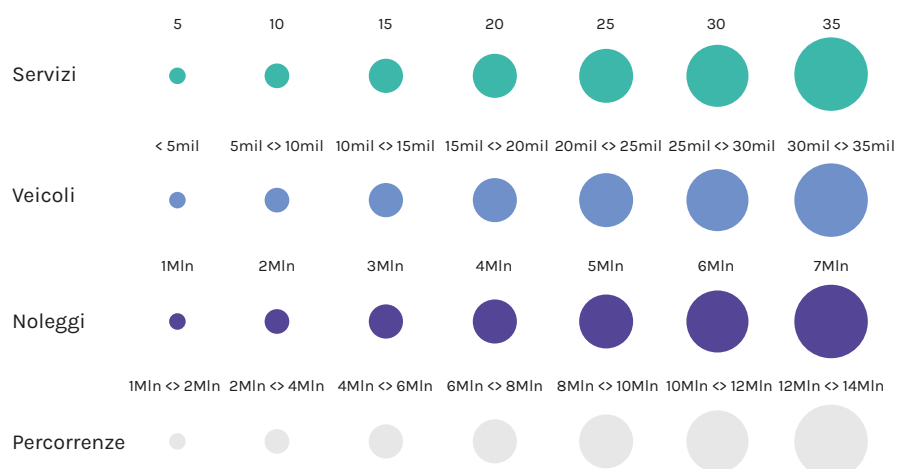
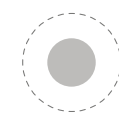
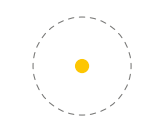
Analisi dei servizi attivi 2020

I servizi di micromobilità sono ad oggi i servizi più diffusi sul territorio in termini di presenza nelle città e sono anche quelli che dispongono del maggior numero di servizi attivi sulle strade. L'arrivo delle biciclette freefloating nel

2016 e quello dei monopattini nel 2020 hanno contribuito ad una variazione positiva per quanto riguarda il numero di servizi e veicoli in flotta, portando la micromobilità a superare la quota del 90% sul totale dei mezzi condivisi.



Percentuale dei servizi attivi nel 2020

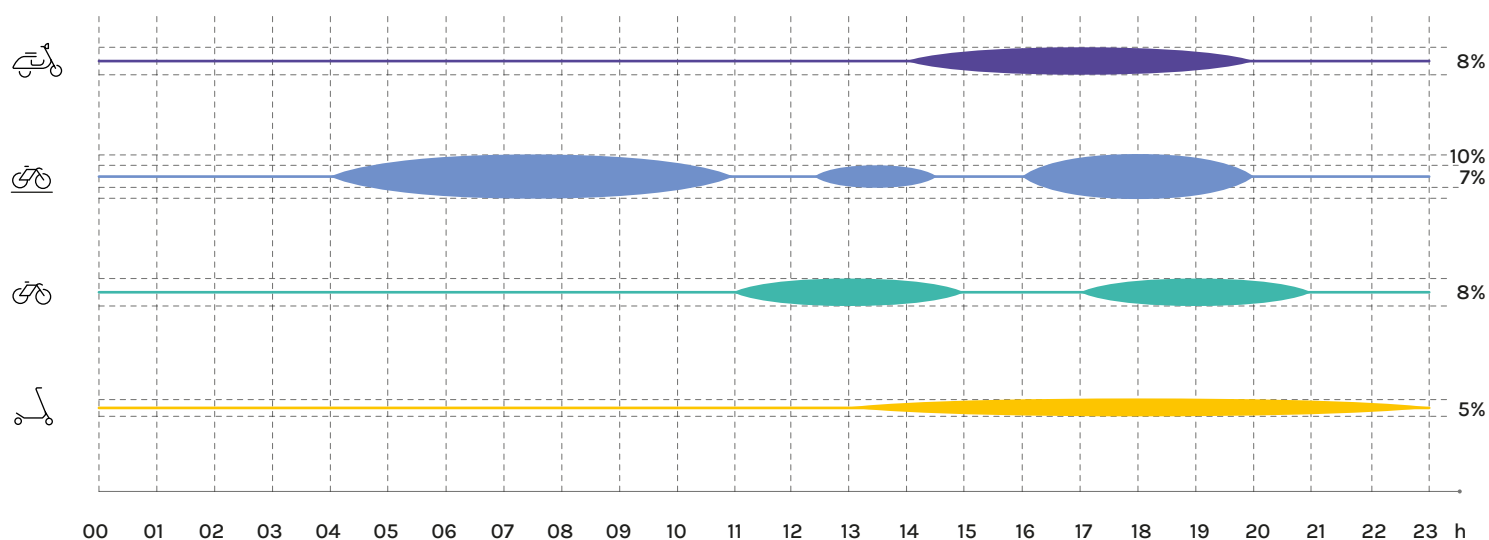


Segmentazione dei viaggi per ora del giorno

Dall'analisi del grafico che riporta la variazione di utilizzo dei mezzi in sharing durante le ore del giorno, si evince che i servizi di micromobilità vengono sfruttati durante le ore "di punta" della giornata lavorativa, a eccezione del monopattino in sharing il cui utilizzo è limitato alle ore pomeridiane e notturne ed è più costante.

- Scootersharing
- Bikesharing FF
- Bikesharing SB
- Monopattini in sharing

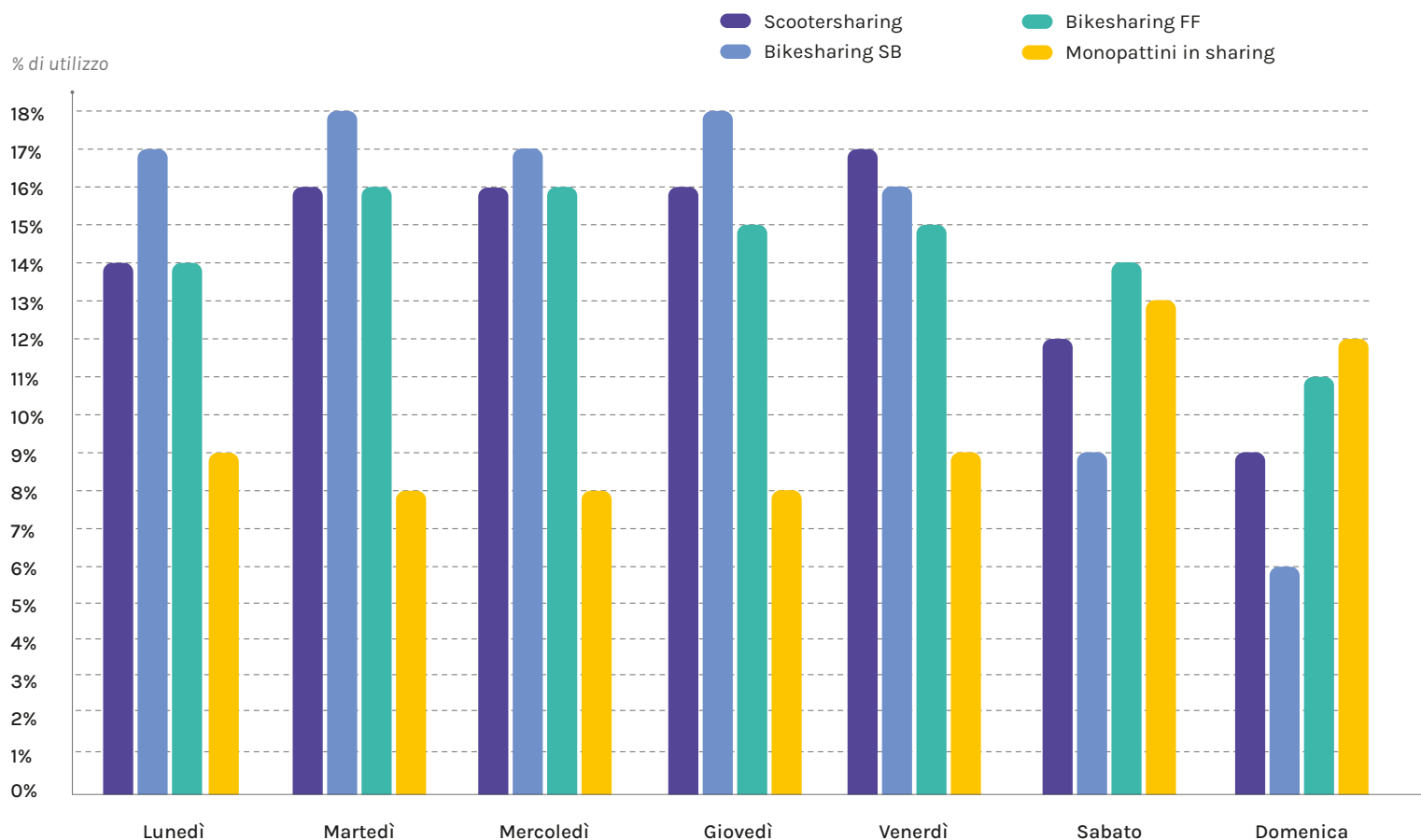
Il grafico mostra la variazione di utilizzo dei mezzi da parte degli utenti rispetto alle ore del giorno.



Viaggi per giorno della settimana

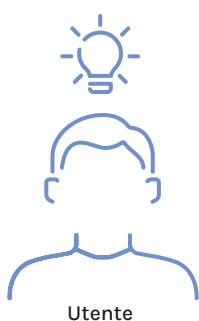
L'analisi della segmentazione dei viaggi per giorno della settimana evidenzia le abitudini di utilizzo rispetto ai singoli mezzi in sharing. Mentre l'utilizzo del bikesharing FF rimane costante durante la settimana, il bikesharing

SB e lo scootersharing sono mezzi meno utilizzati durante il fine settimana; i monopattini in sharing, poco utilizzati in settimana, subiscono un incremento significativo nel weekend.



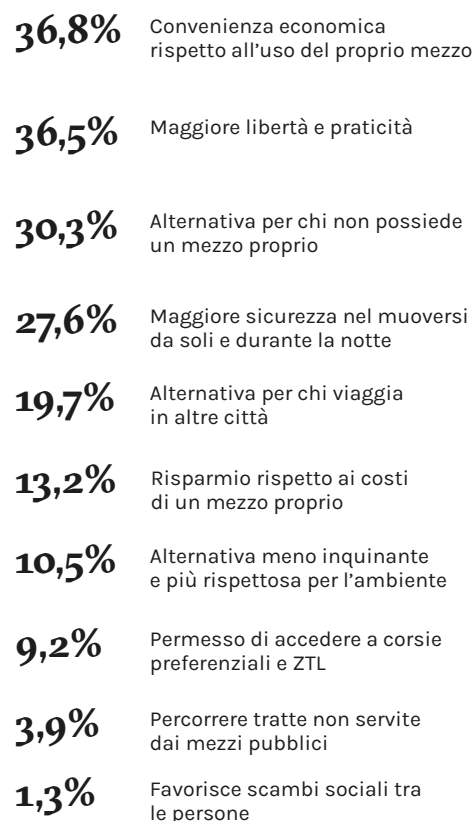
L'utente della sharing mobility

Spostamenti giornalieri

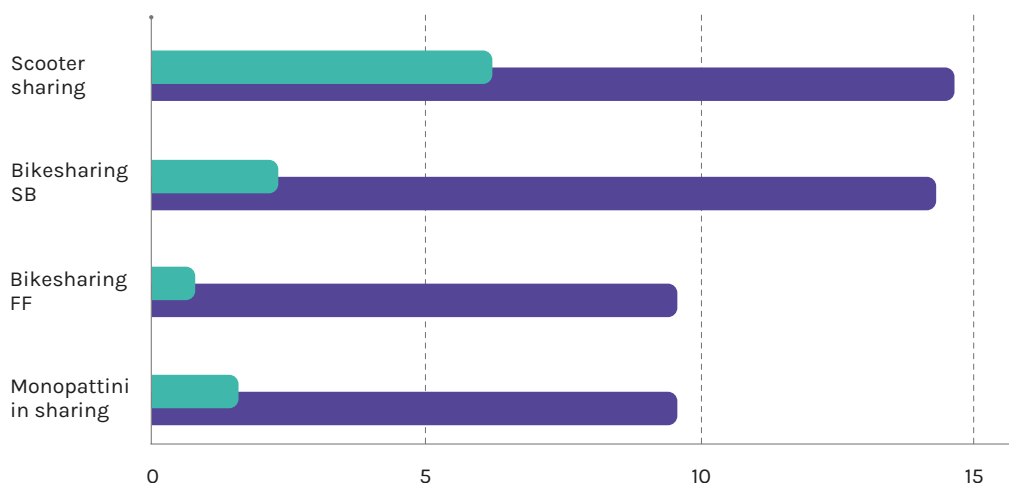


Motivazioni sull'uso dei servizi

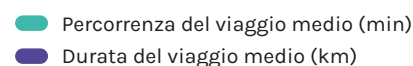
Da un sondaggio condotto a 146 intervistati emergono i fattori principali per cui preferire un mezzo in sharing all'uso di veicoli di proprietà. I vantaggi che emergono sono legati alla diminuzione delle emissioni di CO₂, alla ottimizzazione di costi e tempi e la sicurezza degli utenti.



Frequenza di utilizzo dei mezzi in sharing



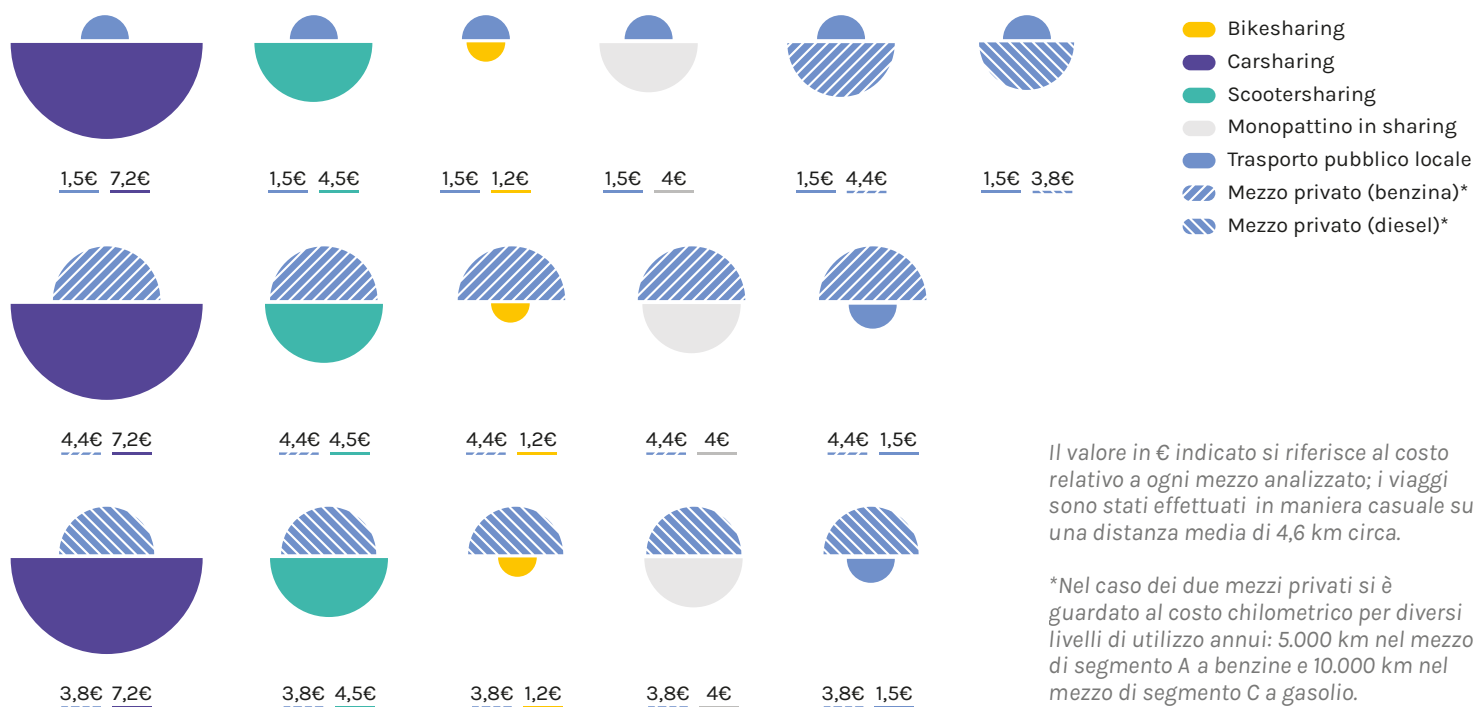
Emergono le differenze nell'uso dei servizi: scooter e bike SB hanno viaggi di lunga durata, monopattini e bike FF hanno durata e percorrenza brevi, dati dalla facilità con cui vengono prelevati i veicoli e alla loro diffusione in città.



Aspetti economici e finanziari

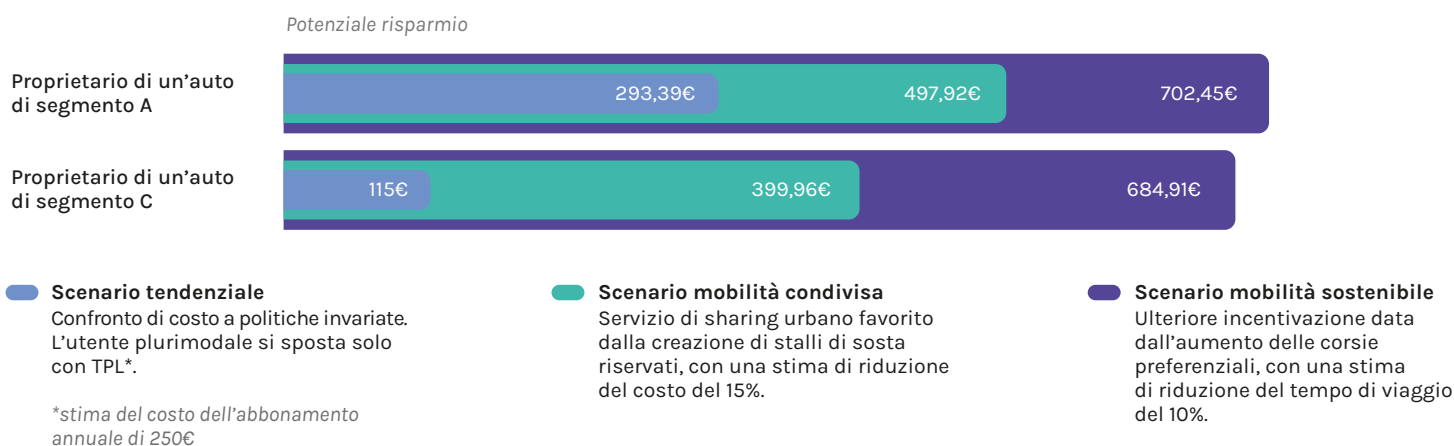
Confronto tra il prezzo delle diverse alternative

I servizi di sharing all'interno delle città non sono ancora spesso vantaggiosi per gli utenti che si trovano costretti a ricorrere a mezzi di proprietà. I seguenti grafici mostrano i vari confronti tra i costi di utilizzo di un veicolo privato, del trasporto pubblico locale e di un veicolo di sharing.



Potenziati risparmi legati all'uso della mobilità condivisa

Al fine di comprendere i possibili risparmi legati all'uso di mezzi non propri si sono stimati i potenziali risparmi legati a un utilizzo costante di forme di mobilità condivisa. Dal confronto emerge come questa possa comportare risparmi importanti per gli utilizzatori.

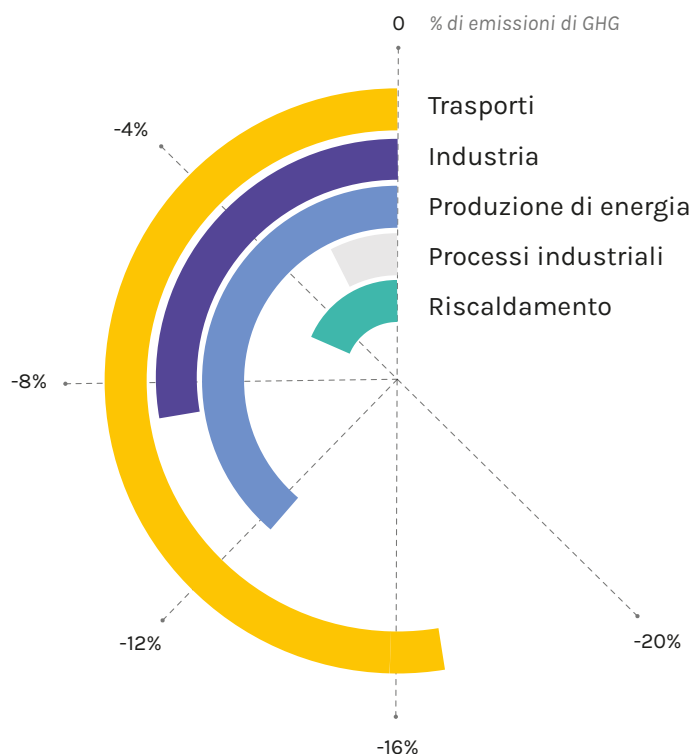


Gli effetti della pandemia

La riduzione delle emissioni di gas serra

I dati ufficiali definitivi dell'ISPRA mostrano una diminuzione delle emissioni di gas serra nel 2019 rispetto al 2018 del 2,4% e del 19% rispetto al 1990. I settori della produzione di energia e trasporti restano responsabili di circa metà delle emissioni nazionali di gas climalteranti, ma se li analizziamo durante gli anni della pandemia possiamo vedere come questi abbiano subito un forte calo.

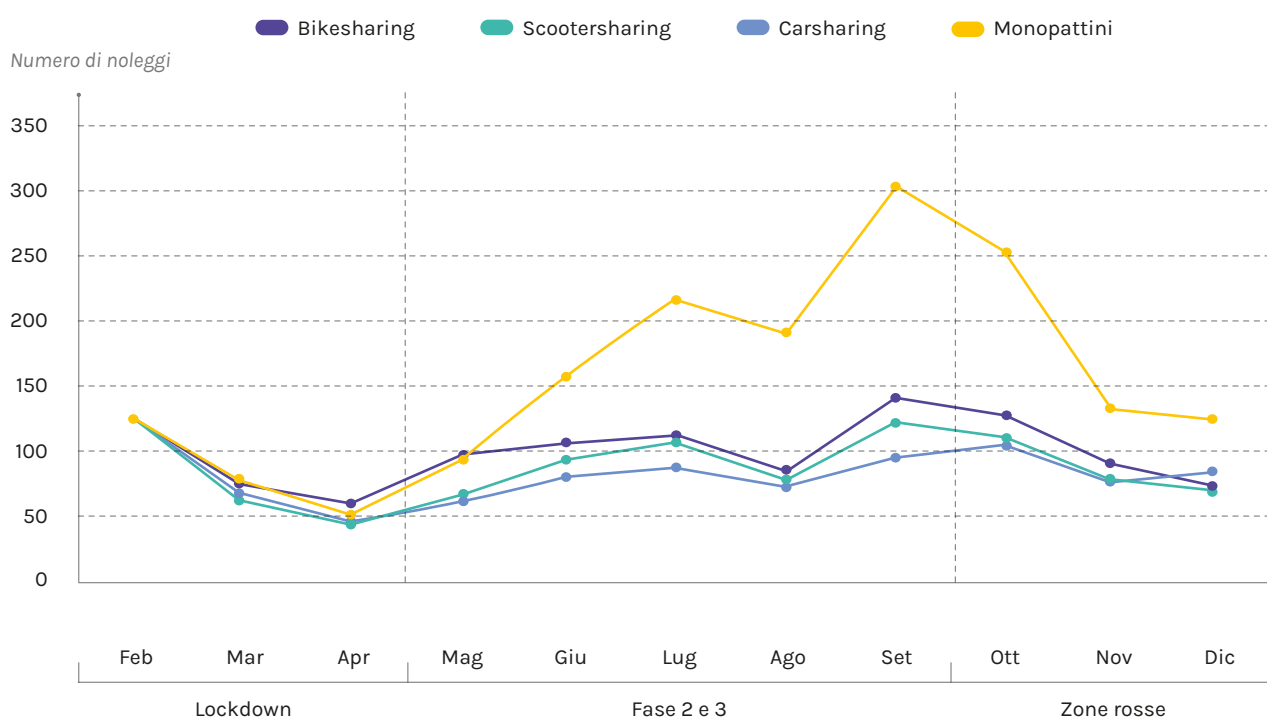
Il grafico a fianco evidenzia quanto nel 2019 le emissioni di GHG si siano ridotte notevolmente in Italia. Il settore dei trasporti è quello che ha stabilito un calo maggiore, dovuto alla relazione del calo di domanda di mobilità.



Noleggi giornalieri nel 2020

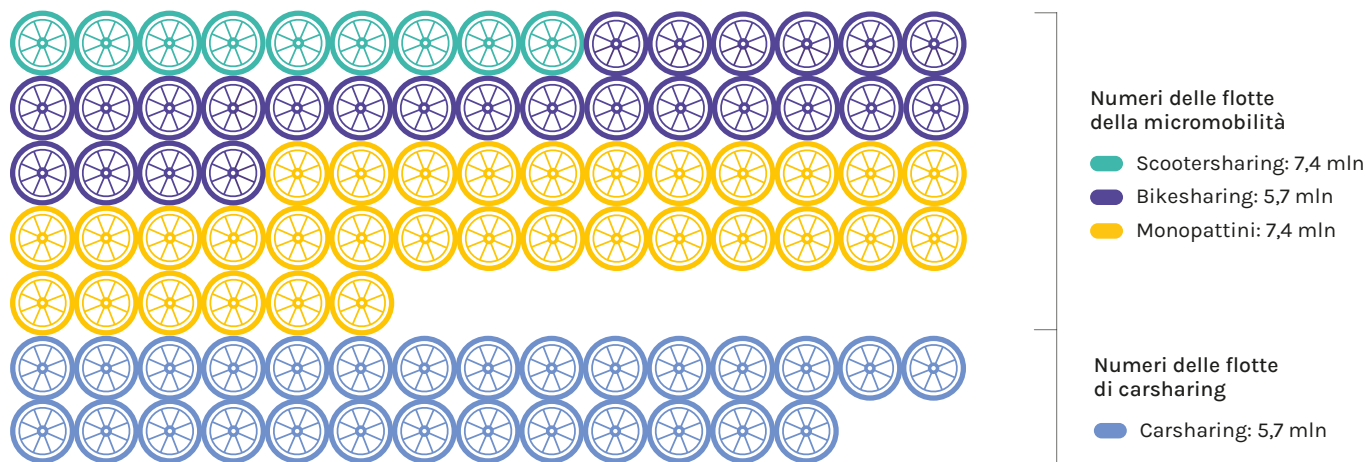
La pandemia ha portato un calo annuale del 30,6% delle percorrenze dei mezzi in sharing. Nell'ambito dei trasporti, però, è stato il settore meno colpito se confrontato con il servizio ferroviario ad alta velocità (-66%) e il servizio di trasporto aereo (-69%).

Le restrizioni attuate per limitare i contagi hanno avuto come effetto principale la limitazione del movimento delle persone. I noleggi nel 2020 sono diminuiti infatti del 22% rispetto al 2019 con un totale di 21,8 milioni di noleggi.



L'affermazione della micromobilità

Analizzando i numeri di noleggi in Italia nel 2020 notiamo come la micromobilità sia sempre più scelta dagli utenti. Vengono in questo senso privilegiati mezzi di sharing più leggeri e meno ingombranti.

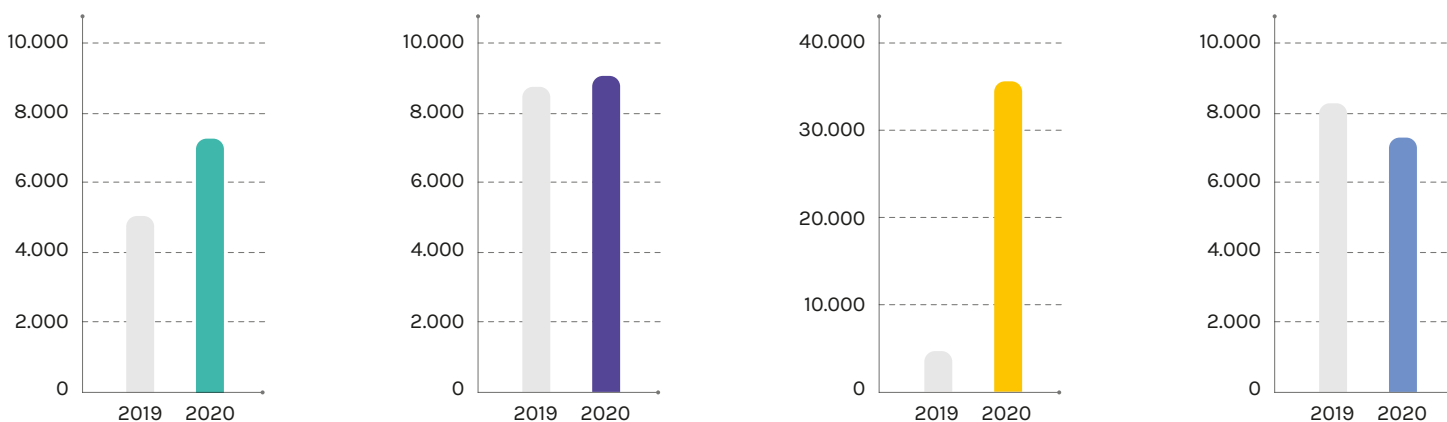


Analisi delle flotte

La situazione pandemica non ha modificato l'ormai costante incremento delle flotte nel corso degli anni in Italia. L'unico e significativo aumento visualizzato negli istogrammi riportati riguarda l'introduzione del

monopattino, servizio che fino a oggi ha avuto una variazione positiva in termini di numero di servizi e veicoli in flotta. Il servizio di carsharing è quello che risente maggiormente dell'ondata pandemica.

Le flotte



Variazione in %

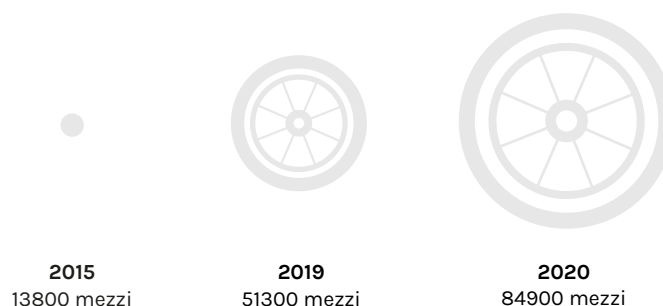
Scootersharing
+45%

Bikesharing
+3,6%

Monopattini
+664%

Carsharing
-11,9%

Gli utenti sono sempre più predisposti a “muoversi con leggerezza” utilizzando servizi di micromobilità: i numeri delle flotte continuano a crescere in maniera esponenziale: dal 2015 al 2020 l'incremento è del +500%.

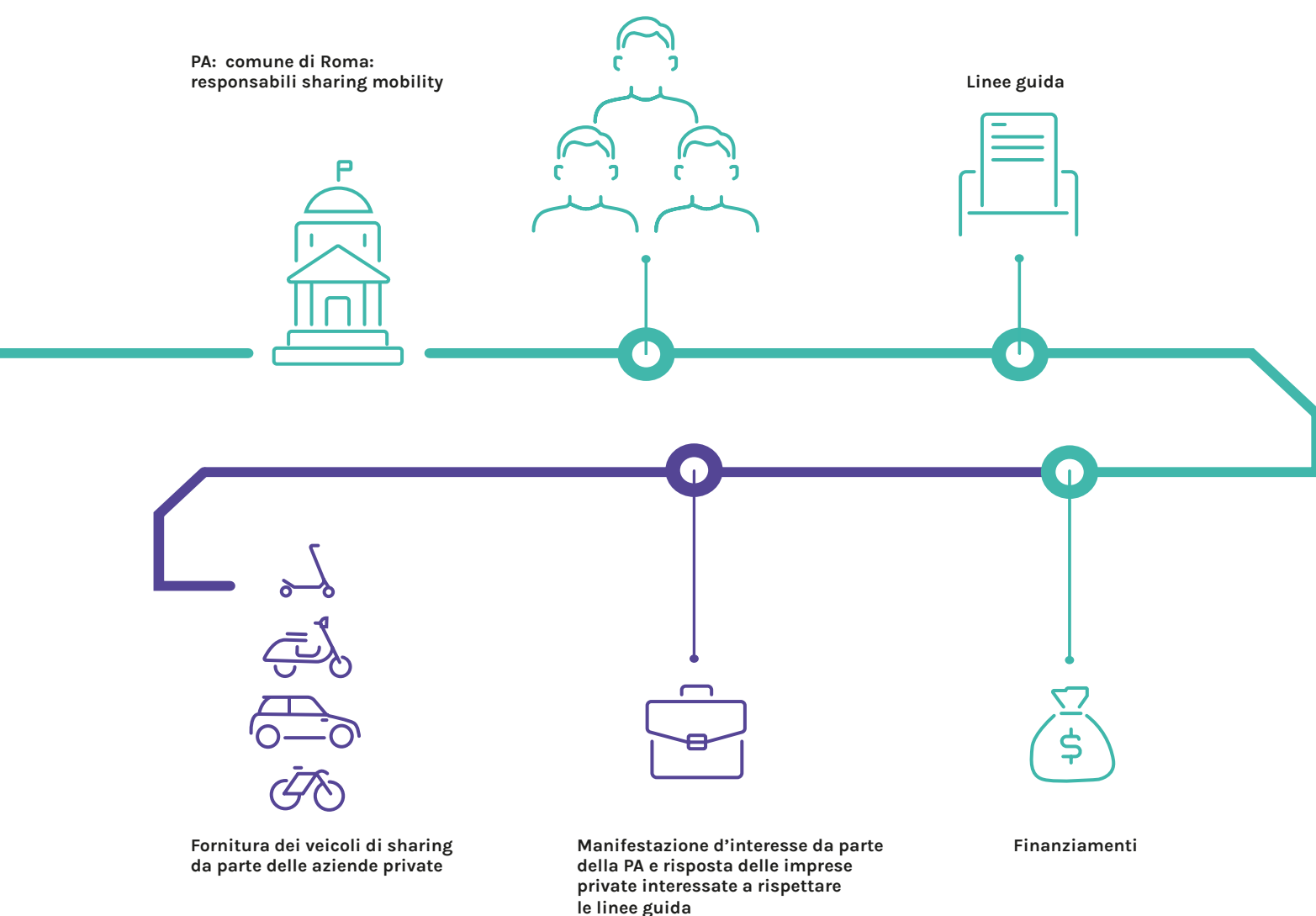


Caso studio: Roma Capitale

Analisi, sviluppo e uso dello sharing

Roma è stata scelta tra i capoluoghi italiani per condurre un'analisi approfondita riguardo la sharing mobility. La PA ha qui il compito di fornire delle linee guida per le aziende private che forniranno il servizio.

La PA di Roma responsabile dello sharing è composta da figure quali i responsabili della parte amministrativa, i responsabili della parte operativa ed il coordinatore dell'erogazione dei fondi europei e nazionali.



Le linee guida comprendono un numero massimo di 16.000 mezzi per tipologia, parcheggi destinati e aree accessibili. Queste, che poi diventeranno delle autorizzazioni, devono essere rispettate dalle aziende private.

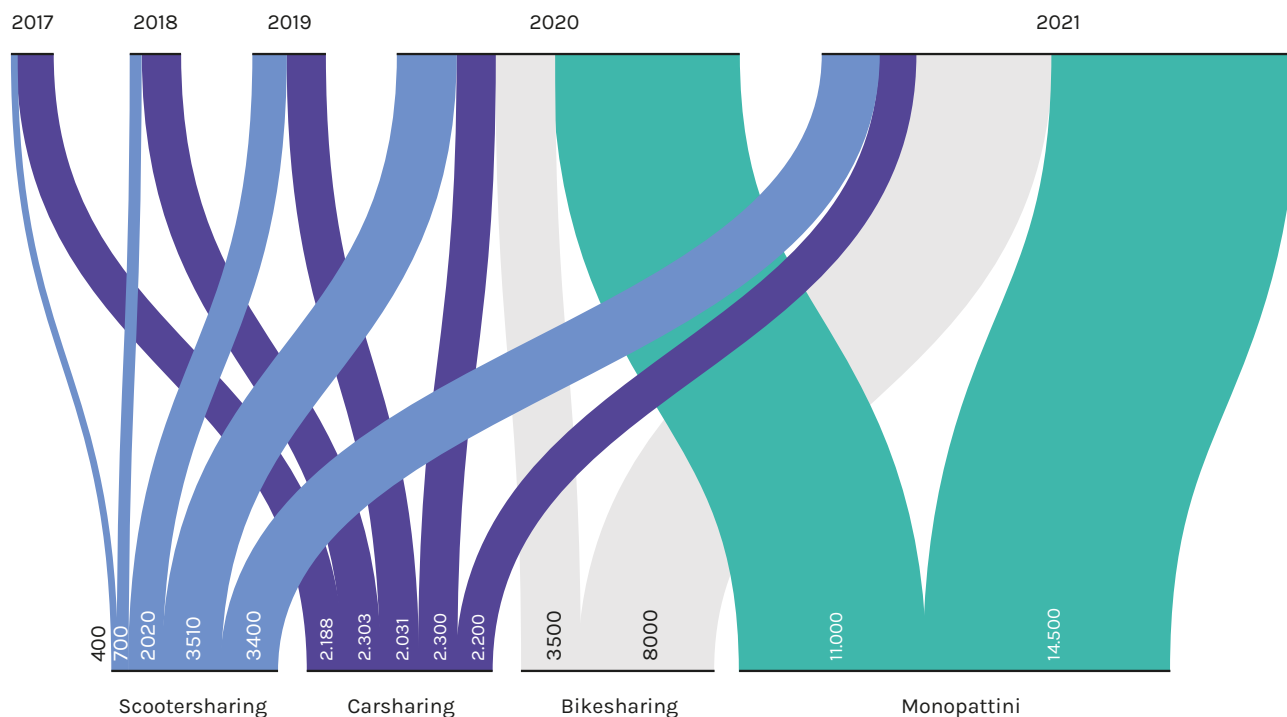
I fondi per promuovere lo sharing provengono dal ministero dell'ambiente, fondi europei, regionali e casse comunali. La manutenzione e gestione del servizio spetta da questo momento in poi all'azienda privata.

La varietà dei servizi

La sharing mobility nella capitale si è evoluta molto nel tempo; complice del suo sviluppo è l'introduzione del monopattino in sharing nel 2020, mezzo che guadagna sempre più spazio in numero di flotte e noleggi.

Notiamo come i servizi di carsharing e scootersharing, che fino al 2019 erano gli unici presenti a Roma e i quindi più sviluppati, negli ultimi due anni diminuiscono in numero di flotte per lasciare spazio a monopattini e bikesharing.

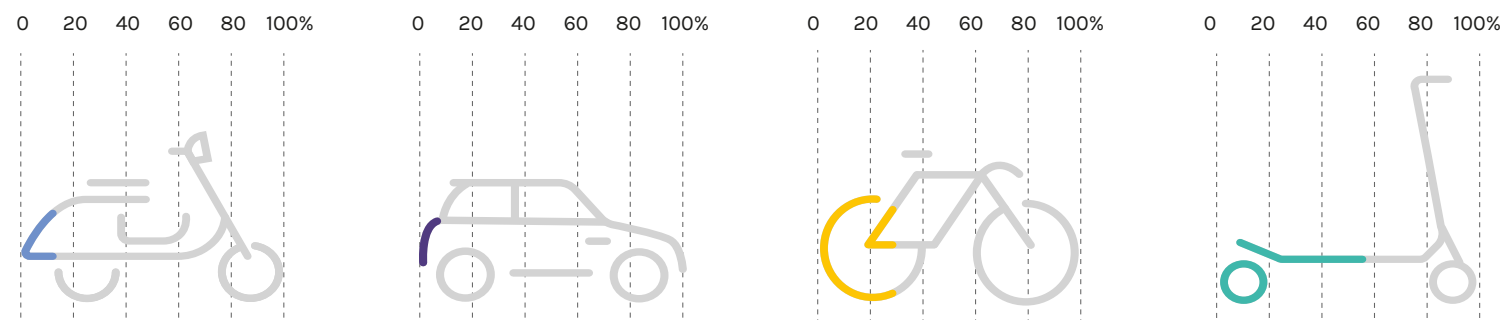
Evoluzione nel tempo dei diversi servizi



Il grafico mostra l'evoluzione delle flotte dei diversi servizi di mobilità condivisa attivi a Roma, in successione temporale dal 2017 al 2021. Il numero dei veicoli appartenenti a ogni flotta è indicato nella parte inferiore.

Le flotte della sharing mobility nel 2021

Sotto rappresentati i numeri delle flotte dei diversi servizi della mobilità condivisa di Roma (in percentuale) nel 2021. Le cifre indicano quindi i cambiamenti, attuali e in previsione del futuro, che la pandemia ha portato con sé.



Le flotte in %

Scootersharing

12,1%

Carsharing

7,8%

Bikesharing

28,5%

Monopattini

51,6%

Operatori

My Sharengo, Enjoy, Car Sharing Roma, ShareNow

Acciona, Cityscoot, eCooltra

Helbiz, Jump, Roma Bike sharing

Bird, Dott, Helbiz, Lime, Link, VOI, Wind Mobility

Infrastrutture: cosa deve fornire Roma perchè il servizio funzioni?

Una città, come Roma, che intende offrire un servizio di sharing deve considerare la necessità di infrastrutture che questo richiede. Implementare il servizio di biciclette o monopattini implica un complementare sviluppo delle

piste ciclabili. Allo stesso modo, macchine elettriche richiedono colonnine di ricarica e parcheggi dove sostare. Se questi aspetti mancano inevitabilmente il servizio non sarà funzionale come dovrebbe.



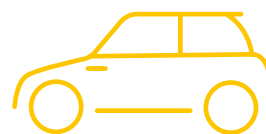
Il servizio di bikesharing necessita, per l'incolumità di chi ne fa uso, di una buona rete di piste ciclabili così da evitare che i ciclisti si muovano nelle vie e strade solitamente trafficate.



Il servizio dello scootersharing non richiede particolari infrastrutture, ma necessita di parcheggi appositi nelle aree di interesse e strade con una buona manutenzione per evitare incidenti.



Il servizio di monopattini in sharing necessita di una rete ciclabile ampia e ben collegata. Inoltre, non avendo parcheggi dedicati vengono spesso abbandonati in giro per la città.



Il servizio di carsharing ugualmente richiede parcheggi appositi e colonnine di ricarica se sono auto elettriche.

—Conversazione con Vincenzo Riccobono, responsabile parte amministrativa, Luca Scannizzo, responsabile servizi car-sharing, Gaetano Terracino, coordinatore dell'erogazione dei fondi europei e nazionali, videochiamata, Venezia, Novembre 2021

Carsharing e parcheggi a Roma

La città dispone di un totale di 74.134 posti auto con sosta tariffata e 104 parcheggi adibiti al carsharing. Per tutti i servizi di carsharing c'è il grande vantaggio di poter entrare in tutte le zone ZTL (a eccezione della Tridente),

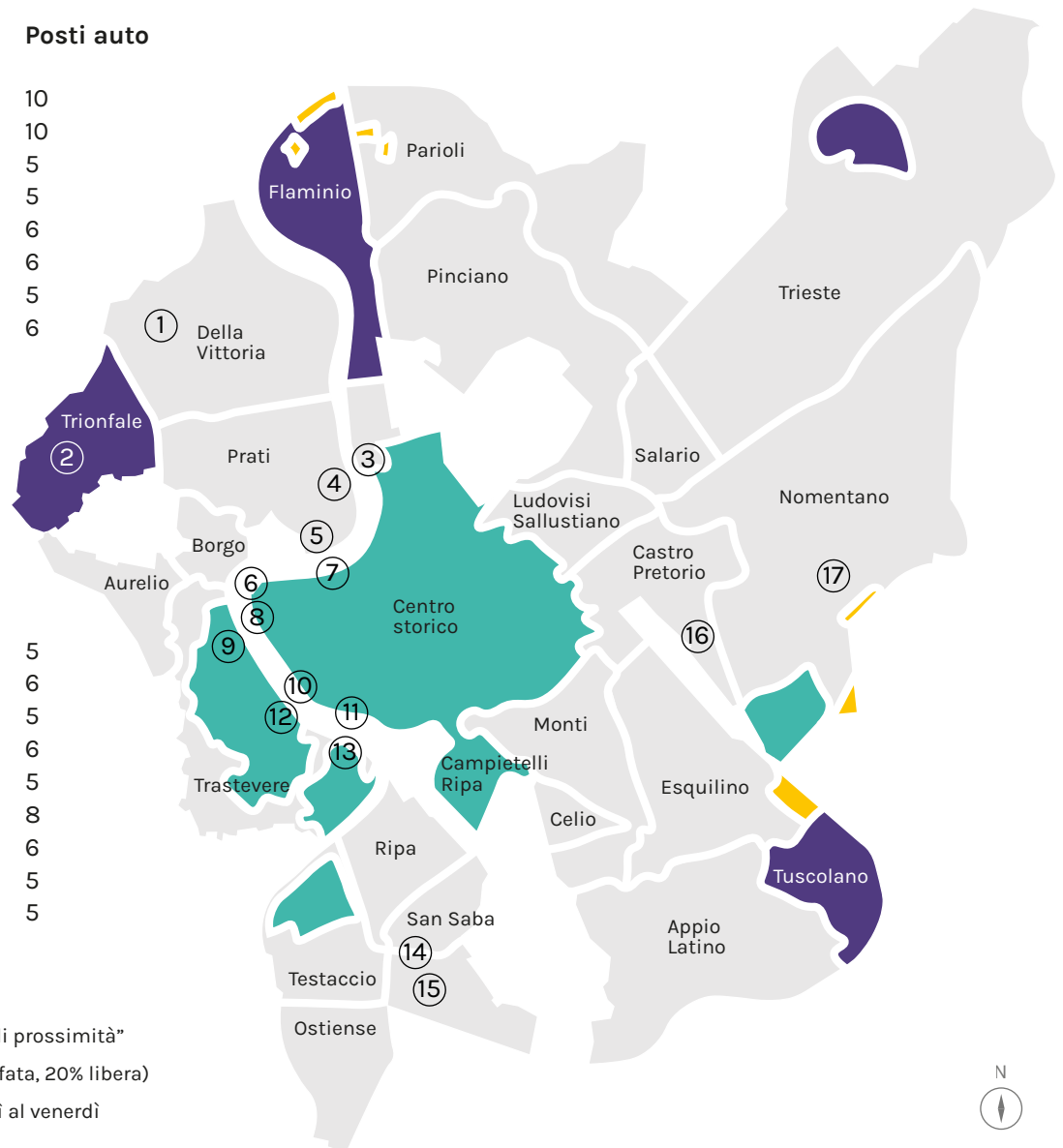
circolare nelle giornate di blocco del traffico e sostare gratuitamente nelle strisce blu e nei parcheggi di scambio con la metro, determinando un grosso vantaggio per chi sceglie di muoversi con mezzi condivisi.

Parcheggi adibiti al carsharing Posti auto

- | | |
|-------------------------------|----|
| 1. Piazzale Clodio | 10 |
| 2. Stazione Cipro | 10 |
| 3. Lungotevere in Augusta | 5 |
| 4. Lungotevere dei Mellini | 5 |
| 5. Piazza dei Tribunali | 6 |
| 6. Lungotevere degli Altoviti | 6 |
| 7. Lungotevere Marzio | 5 |
| 8. Lungotevere del Sangallo | 6 |

- | | |
|-----------------------------|---|
| 9. Lungotevere Gianicolense | 5 |
| 10. Lungotevere dei Tebaldi | 6 |
| 11. Lungotevere de Cenci | 5 |
| 12. Lungotevere Sanzio | 6 |
| 13. Lungotevere Anguillara | 5 |
| 14. Stazione Piramide | 8 |
| 15. Stazione FS Ostiense | 6 |
| 16. Lungotevere de' Cenci | 5 |
| 17. Castro Laurentiano | 5 |

- Zona a traffico limitato
- Zona sottoposta a tariffa agevolata "di prossimità"
- Zone parzialmente tariffate (80% tariffata, 20% libera)
- Zone parzialmente tariffate dal lunedì al venerdì (80% tariffata, 20% libera)



Servizi di carsharing attivi



Car Sharing Roma

Tipologia station based
 Costo iscrizione: 14,90€ individuale, 19,90€ famiglia
 Tariffa: varia dal tipo di mezzo e dall'orario (da 1,40€ a 2,50€ all'ora per i primi 150 km)



My Sharengo

Tipologia station based elettrico
 Costo iscrizione: 1€
 Tariffa: sono disponibili sono abbonamenti mensili o annuali (da 250€ a 380€ al mese)



Enjoy

Tipologia free floating
 Flotta: 653 veicoli
 Costo iscrizione: gratuita
 Tariffa: 0,25€/minuto



Share Now

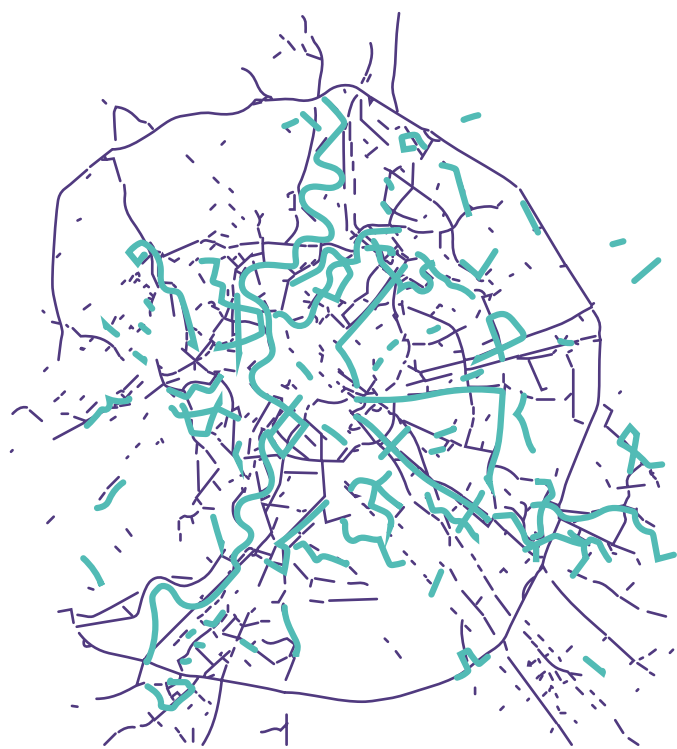
Tipologia free floating
 Flotta: 800 veicoli
 Costo iscrizione: 9€ con 15€ di credito
 Tariffa: da 0,19€ a 0,34€/minuto

Relazione tra infrastrutture e sharing a Roma Capitale

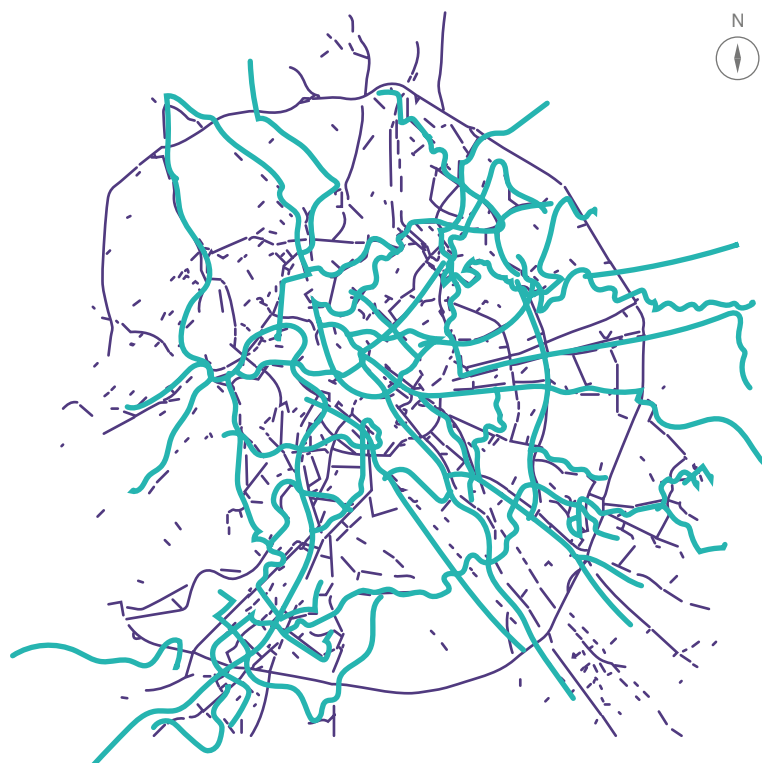
Lo sharing, come ogni servizio che viene attivato in città, richiede delle infrastrutture che possano supportarlo per essere funzionale. L'inserimento a Roma di monopattini e biciclette in sharing prevede un'ampliamento delle piste ciclabili, per evitare che il servizio sia poco utilizzato o addirittura diventi pericoloso per chi ne fa uso.

Il PUMS, piano della mobilità sostenibile, prevede un importante intervento sulle ciclabili di Roma Capitale in modo capillare e collegato sul territorio, per incentivare l'utilizzo di questa tipologia di mezzi. La mappa mostra la situazione odierna e quella prevista per il 2030, evidenziando l'attuale discontinuità del servizio.

Situazione attuale



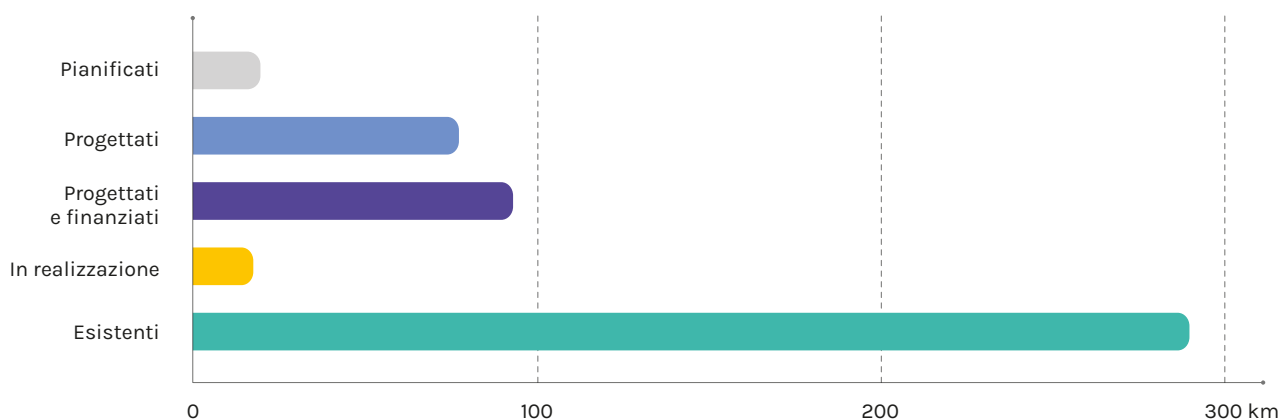
Ampliamenti entro il 2030



— Piste ciclabili

Interventi per la ciclabilità realizzati nel 2020 e chilometraggio previsto dal PUMS

La rete ciclabile ha previsione di crescita con l'intervento previsto dal PUMS, per favorire il ricorso alla mobilità attiva e sostenibile che ha rivoluzionato le abitudini dei cittadini in seguito all'emergenza sanitaria.

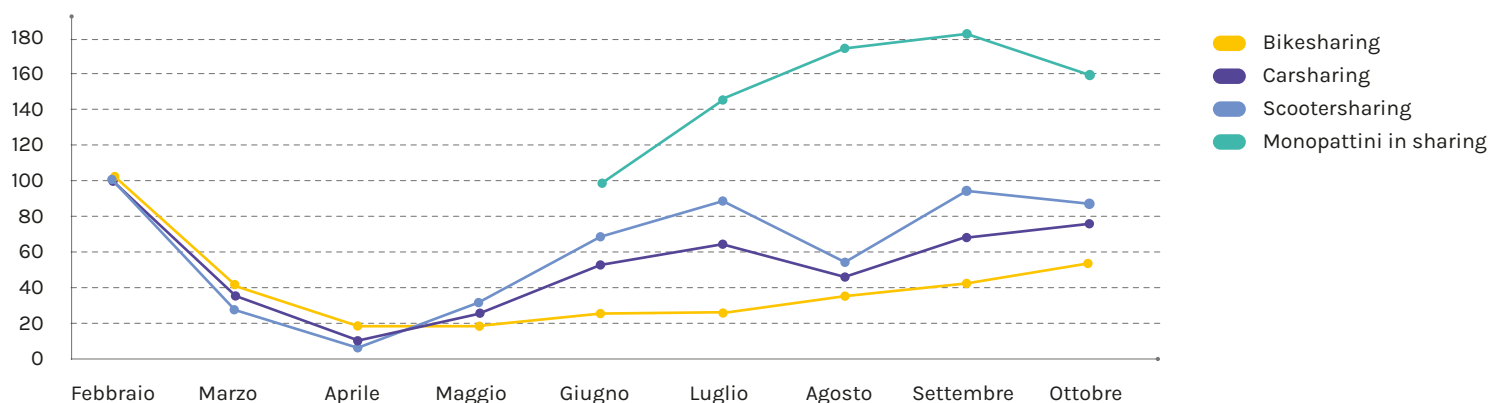


Covid-19 e sharing mobility: cosa ha cambiato la pandemia nella mobilità

Vengono evidenziati gli effetti sulla mobilità cittadina di Roma Capitale dai provvedimenti di chiusura forzata delle attività adottati dal Consiglio dei Ministri per far fronte alla pandemia.

Lo studio condotto nel rapporto sulla mobilità di Roma ha evidenziato una forte propensione ad un utilizzo più intenso della bicicletta e dei monopattini in sharing come mostrato nei dati rappresentati.

Noleggi medi giornalieri 2020



Le indagini di propensione modale



Campione
1.231

Campione rappresentativo della popolazione per genere, fascia di età e zona geografica di residenza.



Condizioni lavorative
37%

Percentuale del campione che si trovava in smart working.

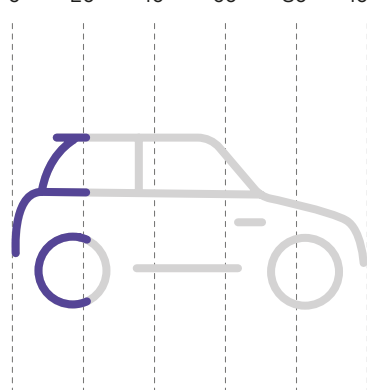


Condizioni lavorative
16%

Percentuale del campione che si trovava in condizione inattiva (per motivi quali cassa integrazione, chiusura, licenziamento).

Propensione all'utilizzo del mezzo durante il lockdown

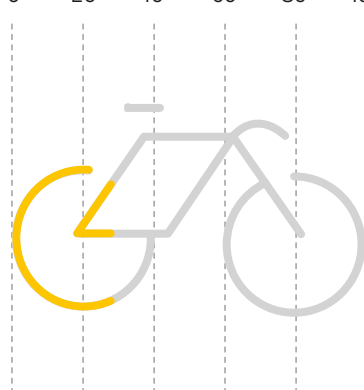
0 20 40 60 80 100%



22%

percentuale di intervistati che dichiara di essere stato più propenso verso il carsharing per effettuare gli spostamenti durante il lockdown.

0 20 40 60 80 100%



27%

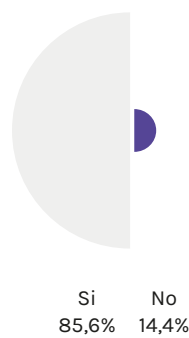
percentuale di intervistati che ha dichiarato di voler utilizzare la bicicletta per i suoi spostamenti; il 14% di loro la sceglie anche come mezzo per andare a lavoro.

Comunicazione e promozione

Hai mai sentito parlare di sharing mobility?

A seguito di un sondaggio svolto su un campione di 146 persone, buona parte degli intervistati sostiene di conoscere i servizi di modalità condivisa. Sulla pagina di destra vediamo quali sono i principali modi con cui gli utenti o potenziali futuri utenti sono venuti a conoscenza della sharing mobility.

Si intende ora fare riferimento alla comunicazione e alla promozione dei servizi di sharing per mettere luce sulla situazione attuale, per comprendere quali sono le modalità di propaganda e divulgazione della mobilità sostenibile.



L'importanza dei social network

Numero di utenti che utilizzano i social network per cercare informazioni.

Totale **4,5 mln**

Facebook **1,3 mln**

Youtube **5,6 mila**

Twitter **1,3 mila**

I profili Instagram delle imprese private

Numero di follower attivi di alcuni profili Instagram ufficiali delle imprese.

UBER **1,4 mln**

BIRD **71,9 mila**

LIME **101 mila**

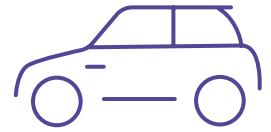
SHARENOW **28,1 mila**

Come sei venuto a conoscenza dei servizi di sharing?

57 risposte/76

Visione di mezzi di sharing per strada

"Mi è capitato spesso di vedere veicoli di sharing per strada e mi sono incuriosita"
- Daniela, 24 anni



46 risposte/76

Passaparola tra utenti e futuri potenziali utenti

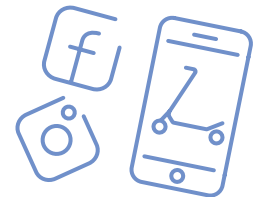
"Sono venuto a conoscenza dei servizi di Sharing parlando con un mio collega in ufficio."
- Alessandro, 34 anni



32 risposte/76

Profili dei social media delle imprese private

Molte imprese private come Uber, Lime, Bird sono molto attive sui social network, pubblicano spesso nuovi contenuti e promuovono il loro servizio con diverse iniziative.



17 risposte/76

Siti web ufficiali dei comuni capoluoghi

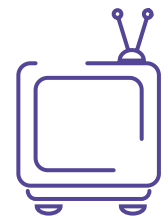
I Siti web ufficiali di tutti i comuni capoluoghi dovrebbero avere subito visibile nella pagina principale di apertura l'area tematica dedicata alla mobilità sostenibile e quindi, alla sharing mobility.



5 risposte/76

Annunci pubblicitari televisivi

Lo strumento della televisione risulta essere poco utilizzato per la promozione e diffusione delle possibilità che la sharing mobility offre ai cittadini.



5 risposte/76

Propaganda tramite manifesti o volantini

"Non ricordo di aver mai visto un manifesto o di aver mai ricevuto un volantino che riguardasse i servizi di sharing."
- Gianluca, 40 anni



2 risposte/76

Lettura di articoli di giornale o riviste

Giornali, quotidiani e riviste non risultano essere un ottimo mezzo di propaganda, dovrebbero essere tenuti in considerazione anche per la promozione di questi servizi di mobilità sostenibile.

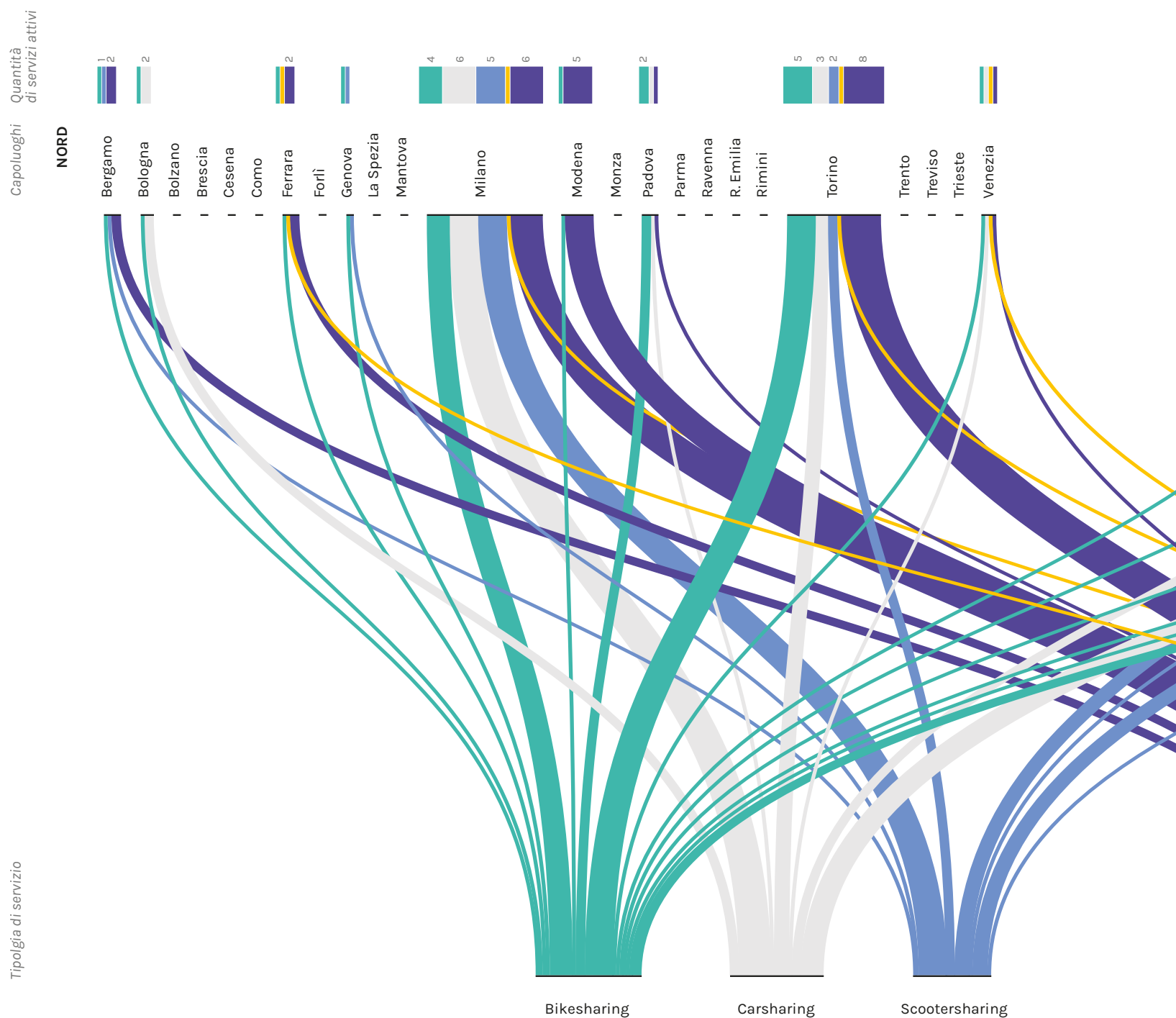


*sulla base di un'intervista svolta su 149 campioni con possibilità di risposta multipla: 76 risposte ottenute in totale.

Aggregatori

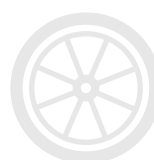
Con il termine aggregatore identifichiamo un'applicazione web all'interno della quale vengono offerti più servizi, anche di diverso genere: funge da "contenitore". Gli aggregatori di servizi sono considerati il futuro

della mobilità (urbana e condivisa), in quanto permettono all'utente di poter rinunciare, almeno in parte, all'utilizzo dell'auto privata con l'obiettivo di migliorare la qualità della mobilità urbana.



Analisi del caso URBI

URBI è attualmente l'aggregatore di servizi maggiormente diffuso in Italia e con più alta adesione da parte delle città. Ciò nonostante, il grafico sopra proposto dimostra come 1 città italiana su 2 ancora non ne faccia parte, determinando una discontinuità all'interno del panorama della mobilità.



46
Città con servizi di sharing mobility



30
Città non aderenti a URBI

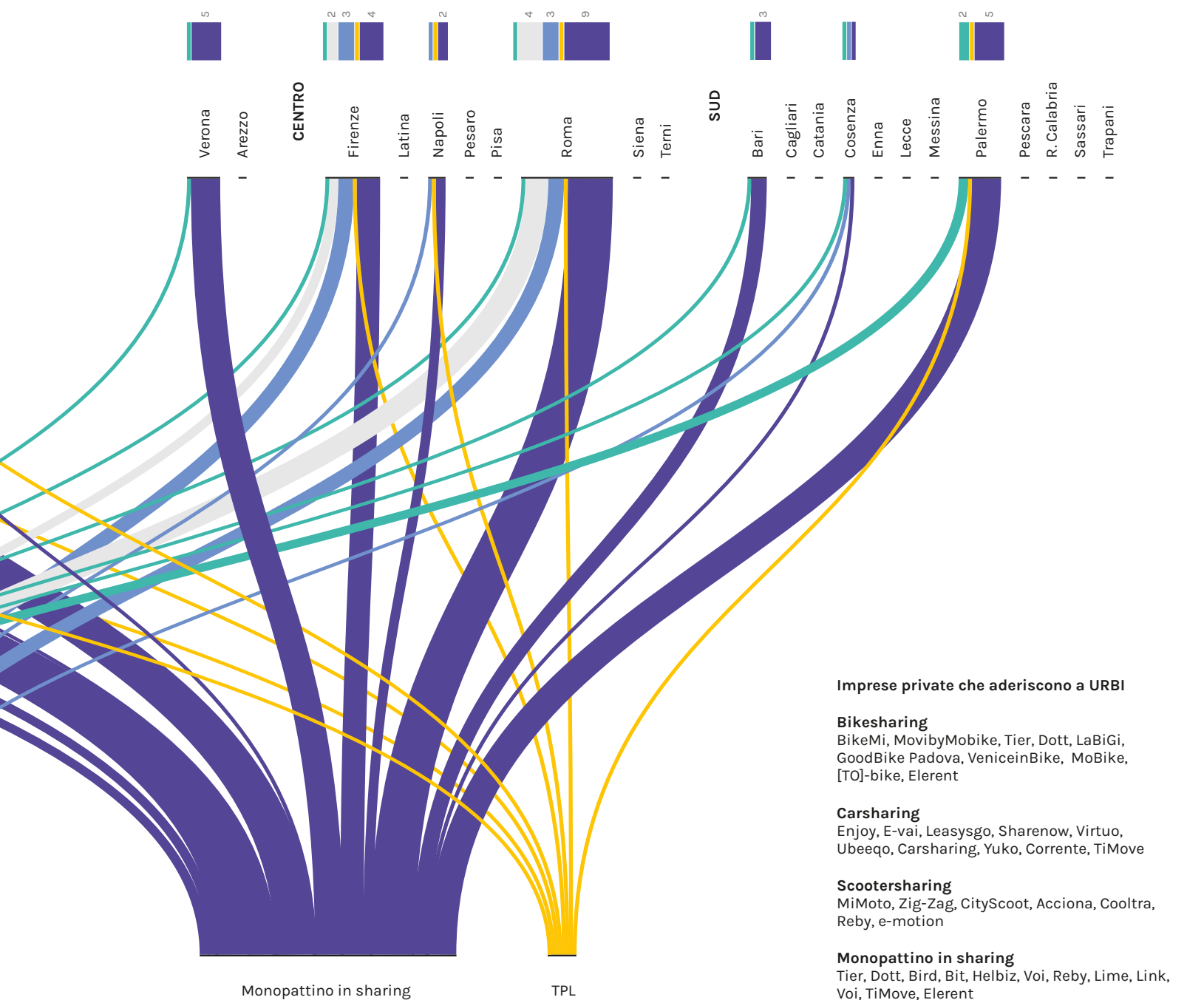


16
Città aderenti a URBI

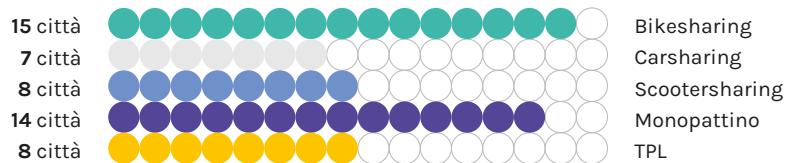
Il caso URBI

URBI è un aggregatore che riunisce i principali sistemi di mobilità urbana e condivisa. Permette agli utenti di trovare la miglior soluzione per raggiungere la destinazione confrontando le diverse opzioni: monopattini, car, scooter e bike sharing, taxi e trasporto pubblico locale, indicando tempi, costi e modalità.

Il grafico sottostante riporta le città italiane nelle quali sono attivi servizi di sharing mobility e in particolare quelle che aderiscono a URBI e con quanti servizi.



Le 16 città che aderiscono all'aggregatore URBI non partecipano con lo stesso numero e qualità di servizi: gli aggregatori si propongono come unione della mobilità urbana e condivisa, è quindi fondamentale integrare il trasporto pubblico locale con la sharing mobility.

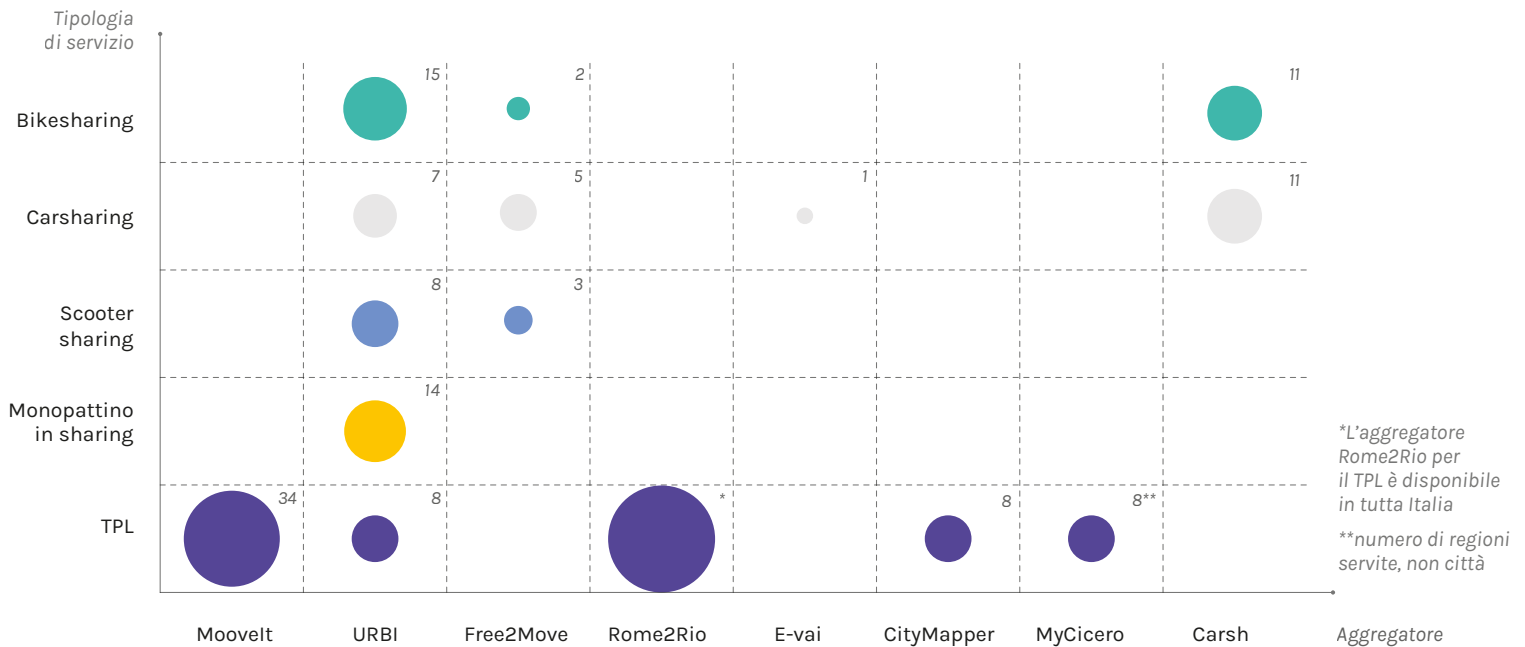


—S. Asperti, M. Ciuffini, V. Gentili, D. Grossi, D. Milioni, L. Refrigeri, G. Romano, G. Rossi, R. Orsini, L. Soprano, L. Specchia, 3° Rapporto Nazionale sulla sharing mobility della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Osservatorio Nazionale sharing mobility, Roma 2019

Aggregatori disponibili in Italia

Sono diversi gli aggregatori attualmente attivi in Italia, ognuno dei quali offre servizi in un numero ridotto di città rispetto a quelle in cui sono disponibili servizi di sharing mobility. Questo aumenta la difficoltà nel garantire una corretta copertura di tutta la mobilità (urbana e condivisa) ai cittadini.

Il grafico sottostante riporta gli aggregatori attualmente disponibili in Italia, evidenziando quali servizi di mobilità (urbana o condivisa) offrono e in particolare in quante città italiane.



PUMS: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il PUMS è un piano strategico che si basa sugli strumenti di pianificazione esistenti e tiene in considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare le necessità di mobilità delle persone.

Le politiche definite in un PUMS riguardano tutte le forme di trasporto (urbane e condivise), pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta.

Obiettivi delle linee Guida ELTIS**



Accrescere qualità della vita, attrattività dell'ambiente urbano



Ridurre inquinamento, emissioni di gas serra, consumo di energia



Migliorare l'accessibilità per tutti e senza distinzioni



Fattibilità economica, equità sociale e qualità ambientale



Migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica

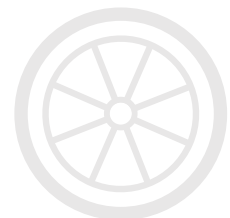
*Un PUMS adottato/approvato può essere oggetto di revisione: "PUMS in revisione".

** Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, approvate dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea.

Classificazione dei PUMS e attuale situazione

98

PUMS in redazione Piano avviato ufficialmente, oppure terminato ma non ancora adottato.



53

PUMS approvati Messo a disposizione di cittadini e stakeholder effettuare delle osservazioni*.



45

PUMS adottato Piano approvato quindi immediatamente vigente*.



—S. Asperti, M. Ciuffini, V. Gentili, R. Orsini, L. Refrigeri, 4° Rapporto Nazionale sulla sharing mobility della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Osservatorio Nazionale sharing mobility, Roma 2020

PNRR e MaaS nuova mobilità

Mobility as a Service in Italia

Il MaaS è un nuovo concetto di mobilità che prevede l'integrazione dei servizi di trasporto pubblico e privato accessibili all'utente attraverso un unico canale digitale, per esempio un'unica App che consente di programmare i propri spostamenti, anche se con modalità di trasporto

differenti o gestiti da operatori diversi. L'obiettivo delle piattaforme è facilitare l'uso dei servizi di mobilità condivisa. Il MaaS rientra nell'investimento 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che riguarda sperimentazioni e innovazioni in ambito di mobilità.

Ottobre 2021

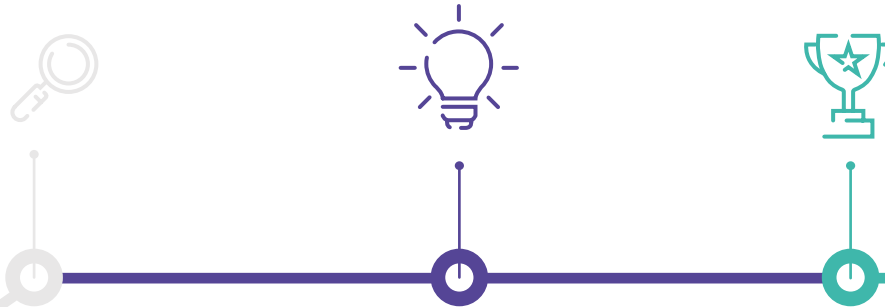
Le città capoluoghi inviano la propria Manifestazione di interesse per entrare a far parte dei progetti del MaaS.

Gennaio 2022

Le 13 città individuate inviano le loro proposte progettuali che vengono selezionate da MITD e da MIMS.

2022

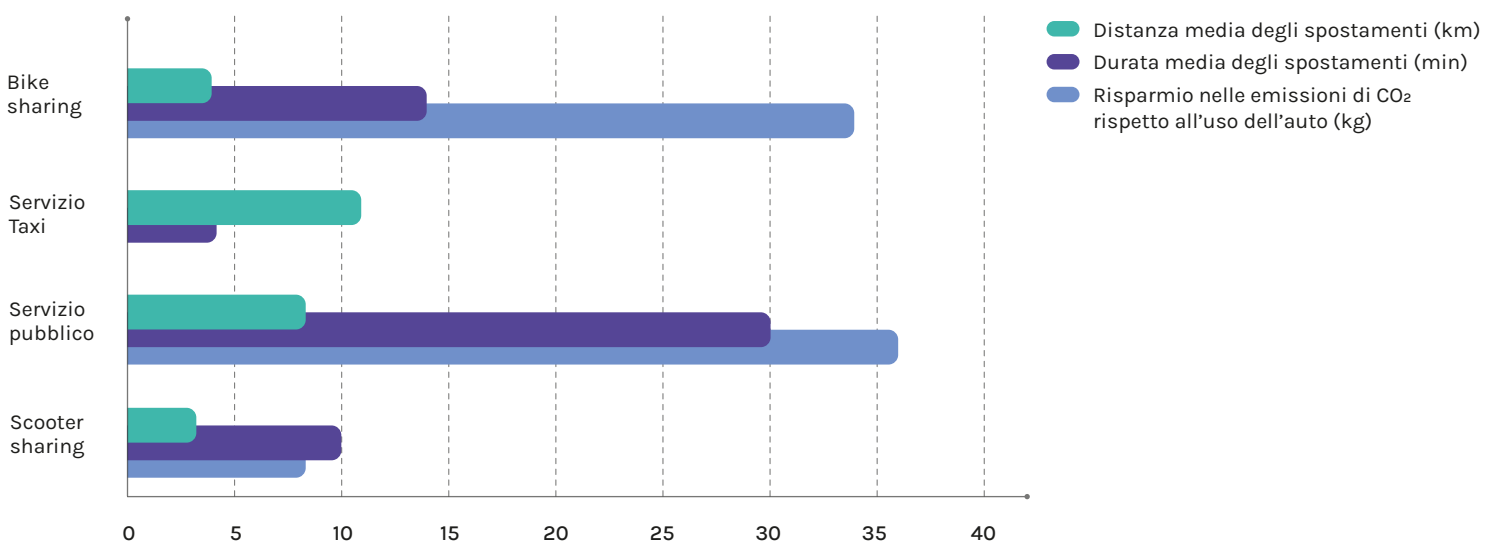
Sono individuati e finanziati tre progetti, proposti dalle città leader e in seguito sette progetti in aree "follower".



Living Lab Maas a Torino

Il Living Lab Maas di Torino è il primo progetto pilota di MaaS in Italia. Il progetto coinvolge al momento il servizio di Trasporto Pubblico Locale (Gruppo Torinese Trasporti), il servizio di bikesharing station-based (ToBike),

un servizio di scootersharing (Mimoto) e un servizio di e-hailing (WeTaxi). L'obiettivo è quello di collaudare la piattaforma MaaS in condizioni reali e in un arco di tempo limitato con l'obiettivo di testarne la realizzabilità.



Prospettive future

Quale deve essere il trend di cambiamento?

Il futuro delle città deve necessariamente essere multimodale, all'interno del quale i servizi di mobilità più tradizionali (trasporto pubblico locale) e quelli più innovativi (sharing mobility) si integrano. Attraverso l'utilizzo della tecnologia si devono offrire soluzioni più flessibili ai cittadini, supportare i bisogni di spostamento, costruire un sistema di trasporto efficiente all'interno (e all'esterno) delle città.

Il Direttore generale TPL del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile ribadisce la stretta relazione che esiste tra TPL e sharing mobility, le quali dovrebbero disporre di una programmazione comune che integri tutti i tasselli (TPL, sharing mobility, Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, mobility manager).

Il Senior Partner di Monitor Deloitte ricorda come il 25% degli investimenti del Recovery Fund sarà destinato a **ridisegnare la mobilità del futuro**.

Il Presidente della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile ricorda quanto la **green mobility sia fondamentale**, con la necessità di una vera e propria normativa che promuova ed integri la mobilità condivisa con le altre forme di mobilità.

La responsabile della Direzione Stazioni di Rete Ferroviaria Italiana ricorda le risorse a disposizione (7 miliardi dal MIMS) per riqualificare 620 stazioni in ottica di **potenziamento della mobilità integrata**. Il PNRR coprirà parte importante di questo piano.

Il Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili sottolinea che la mobilità subirà enormi trasformazioni: **il PNRR distribuirà i fondi in un'ottica nuova**, non a pioggia come in passato.

• Proseguo di pagina 6

2021
5° Conferenza nazionale
sulla sharing mobility

Entro il 2026
54 stazioni del Sud d'Italia
interessate da progetti
di riqualificazione



Diffondere l'identità digitale e portare il 70% della popolazione a utilizzarla



80% dei servizi pubblici essenziali erogati online



Colmare il gap di competenze digitali, almeno 70% della popolazione digitalmente abile



75% delle PA a utilizzare servizi in cloud



100% delle imprese italiane e famiglie con reti a banda ultra-larga

2026
Italia digitale 2026
Raggiungimento
dei 5 obiettivi

