

Ottobre
2017



NUOVE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE E CONDIVISA

SHORT OVERVIEW SULLA SHARING MOBILITY

A cura di:

**U. Guidoni
R. Sebastiani
P. Verderio**

Ania

Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

NUOVE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE E CONDIVISA

SHORT OVERVIEW SULLA SHARING MOBILITY

CAPITOLO I

- La mobilità sostenibile e condivisa a livello europeo e nazionale
- Sviluppo ed evoluzione del carsharing in Italia
- Gli operatori di carsharing
- Le varie forme di mobilità condivisa:
 - Car sharing
 - Car pooling
 - Car sharing tra privati
 - Bike sharing
 - Scooter sharing

CAPITOLO II

- Focus sulle biciclette, con particolare riferimento alle e-bike
- Esperienze in Italia:
 - Esempi di mobilità condivisa tramite le biciclette
 - Progetto Europeo XCYCLE
 - Profili normativi e assicurativi
- Confronto con alcune esperienze europee

CAPITOLO III

- Focus sulla sharing mobility:
 - Offerte assicurative attuali in Italia
 - Offerte assicurative in alcuni Paesi europei
- Possibili soluzioni normative ed assicurative favorevoli allo sviluppo della mobilità condivisa e sostenibile in Italia

NUOVE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E CONDIVISA

SHORT OVERVIEW SULLA SHARING MOBILITY

CAPITOLO I

- La mobilità sostenibile e condivisa a livello europeo e nazionale
- Sviluppo ed evoluzione del carsharing in Italia
- Gli operatori di carsharing
- Le varie forme di mobilità condivisa:
 - Car sharing
 - Car pooling
 - Car sharing tra privati
 - Bike sharing
 - Scooter sharing

La mobilità sostenibile e condivisa a livello europeo e nazionale

Nella campo della mobilità è in atto un cambiamento epocale: si sta affermando in tutto il mondo un nuovo modo di muoversi, maggiormente basato sull'accesso ai servizi invece che sull'uso di un veicolo di proprietà. La tecnologia oggi lo facilita, l'ambiente ne ha bisogno, un numero crescente di persone vuole spostarsi liberamente, in città e fuori, anche senza possedere un veicolo. E' in aumento la quota di famiglie senza auto e con una sola auto, mentre è in significativa riduzione la quota di famiglie con 3 o più auto¹. Questo dato è dovuto anche all'entità dei costi fissi annui di un'auto privata (tasse, assicurazioni, capitale necessario all'acquisto, spese accessorie quali, tra gli altri, il parcheggio), che aumenta progressivamente alla riduzione della percorrenza annua realizzata.

E' In questo contesto che si sono sviluppate varie forme di mobilità condivisa.

Con il termine inglese *car sharing*² si definisce la fruizione in sequenza di un unico veicolo da parte di una pluralità di utenti.

Un'unica auto nell'arco della giornata viene guidata da più persone, autonomamente ed in periodi diversi, per il tempo necessario a ciascuno a soddisfare le proprie esigenze di mobilità. Il potenziale competitivo del servizio risiede nell'originalità dell'offerta: si acquista l'uso del mezzo anziché il mezzo stesso, con benefici simili a quelli dell'auto privata in termini di flessibilità e comfort, ma a costi inferiori rispetto alla proprietà, che comporta un elevato livello di costi fissi da sostenere indipendentemente dall'uso effettivo che si fa dell'auto in termini di chilometri percorsi e tempo di utilizzo.

¹ Eurisko, "Multifinanziaria Retail market", 2015.

² C. Burlando, G. Arduino, D. Nobile, "I car sharing come business development area: analisi del settore, strategie d'impresa e ricadute socio economiche", 2016.

Il car sharing, inteso come forma organizzata di uso in comune dell'auto, ha cominciato a svilupparsi in Svizzera nel 1987, con due veicoli condivisi da circa trenta utenti. Il primo gestore di car sharing in Germania, secondo nel mondo dopo la Svizzera, è sorto a Berlino nel 1988.

Successivamente altri Paesi europei hanno dato vita ad iniziative analoghe, con forte sviluppo anche in Belgio.

Il Programma Nazionale Car Sharing nasce in Italia tra il 1999 e il 2000 per volontà del Ministero dell'Ambiente nel quadro del Programma Stralcio di Tutela Ambientale. Il car sharing viene infatti identificato come uno dei fattori strategici dello sviluppo della mobilità sostenibile nelle aree urbane.

A livello globale si prevede che nel 2020 il business della mobilità condivisa coinvolgerà 12 milioni di persone.

Il fenomeno della sharing mobility si è diffuso rapidamente anche in Italia e, in particolar modo, a Milano, che è diventata la capitale del car sharing con l'80% del business dell'auto condivisa. In questa città si è notevolmente ridotto il numero delle auto in circolazione e il livello delle polveri sottili è stato abbattuto del 38% in quattro anni³.

A livello nazionale il tasso di motorizzazione si è ridotto notevolmente nella fascia di età 18 – 45 passando dal 53% nel 2005 al 37% nel 2016, anche a causa della diffusione di varie forme di mobilità condivisa⁴.

1.1 Stato attuale e sviluppi futuri

La diffusione di nuove tecnologie che innovano profondamente i modelli di produzione e di consumo preesistenti ha bisogno comunque di regole efficaci per favorire una crescita a vantaggio di tutti.

Innanzitutto manca nel Codice della Strada la definizione di mobilità condivisa, come insieme di servizi innovativi di mobilità in cui siano condivisi tragitti e/o veicoli anche attraverso l'uso di piattaforme digitali, oltre alla definizione di veicolo stabilmente condiviso.

Sarebbe opportuno, inoltre, promuovere delle linee guida per l'affidamento dei servizi di mobilità condivisa su tutto il territorio nazionale, agevolando il compito degli Enti Locali e/o delle Agenzie per la mobilità, mettendo a punto uno schema di contratto di servizio uniforme tra amministrazioni e operatori in cui siano individuati alcuni requisiti essenziali come: standard minimi di qualità a tutela del cliente, obblighi minimi di monitoraggio e rendicontazione verso gli enti concedenti, requisiti minimi per l'interoperabilità e regimi giuridici da prescegliere per la gestione.

Le politiche locali sono determinanti per lo sviluppo della mobilità condivisa così come i servizi di mobilità condivisa sono fondamentali per la sostenibilità del sistema dei trasporti e per la qualità della vita in città. La mobilità condivisa in ambito urbano si sviluppa efficacemente dove sono attive

³ Cittadinanzattiva, **"Mobilità urbana e sharing mobility"**, 2015.

⁴ Exton Consulting, **"Auto a guida autonome e nuove forme di mobilità. Quale futuro per le compagnie di assicurazione?"**, 2017

politiche, misure e strumenti per promuovere lo sviluppo del car sharing e, di converso, limitare l'uso dell'auto di proprietà.

Sarebbe positivo sviluppare l'integrazione dei servizi di mobilità condivisa con il trasporto pubblico locale, realizzando ad esempio degli *hub* della mobilità condivisa presso le stazioni ferroviarie e della metropolitana, per facilitare l'interscambio fra trasporto pubblico ed i servizi di mobilità condivisa.

In Italia, la Sharing mobility viene introdotta per la prima volta nell'ordinamento giuridico nazionale con il Decreto del Ministro dell'Ambiente del 27 marzo 1998, dove appaiono i termini di *“servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture”* e *“forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone”*: si trattava già del carpooling e del carsharing.

La mobilità sostenibile è una strada che il Governo Italiano ha scelto di intraprendere con decisione, analizzando lo stato della mobilità, gli impatti ambientali e le possibilità offerte dallo sviluppo dei mezzi di trasporto. Il libro bianco sui trasporti impone agli stati membri della UE di ridurre le emissioni di gas serra nel settore del 60% entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990. Il Governo, in questa complessa materia, sta lavorando da tempo su più fronti. E' ormai un decennio che il ministero dell'Ambiente ha favorito iniziative per la diffusione della mobilità ciclopedonale come alternativa all'utilizzo dell'auto privata.

Per tutti gli anni 2000, queste due forme di mobilità condivisa, insieme al bikesharing, sono state promosse e finanziate attraverso l'intervento pubblico, con l'obiettivo di scoraggiare l'uso dell'auto privata e limitare l'inquinamento atmosferico nelle città. Con la modernizzazione impressa dalle piattaforme digitali e l'ingresso nel mercato di operatori privati il quadro è cambiato radicalmente, rendendo necessarie oggi nuove valutazioni e nuovi riscontri sulla sostenibilità del settore.

Dal rapporto ANIASA⁵ sul noleggio veicoli 2016, emerge che la strategia complessiva sia stata fortemente orientata allo sviluppo del mercato piuttosto che al suo sfruttamento, con diffusione del noleggio in ogni sua forma, con un impatto positivo che ne consegue a vari livelli.

Sul piano ambientale e della sicurezza stradale, veicoli abbastanza nuovi e periodicamente controllati sono un fattore determinante nella lotta all'inquinamento e alla piaga degli incidenti stradali.

La formula della sharing mobility sta diventando sempre di più di uso comune nel panorama nazionale, con un trend che registra una crescita costante grazie anche alla varia tipologia di veicoli offerti. Tuttavia, la sharing mobility fatica ancora a trovare le giuste e concrete risposte a livello nazionale.

L'auto e lo scooter condiviso sono, e lo saranno sempre di più, identificati come un vero e proprio sistema di mobilità sostenibile, alternativo all'auto privata e complementare al trasporto pubblico, all'interno del quale i servizi sempre più innovativi, personalizzati e la qualità dell'offerta sarà sempre più elemento di distinzione.

Per questo si ritiene che debba innanzitutto definirsi il concetto di *“vehicle sharing”*, che ricomprenda, sotto il profilo normativa, una categoria più ampia e diversificata, non limitandosi alla sola autovettura.

⁵ ANIASA: 15° Rapporto ANIASA sul noleggio veicoli 2015 - IL MOTORE DELL'AUTONOLEGGIO, 2016.

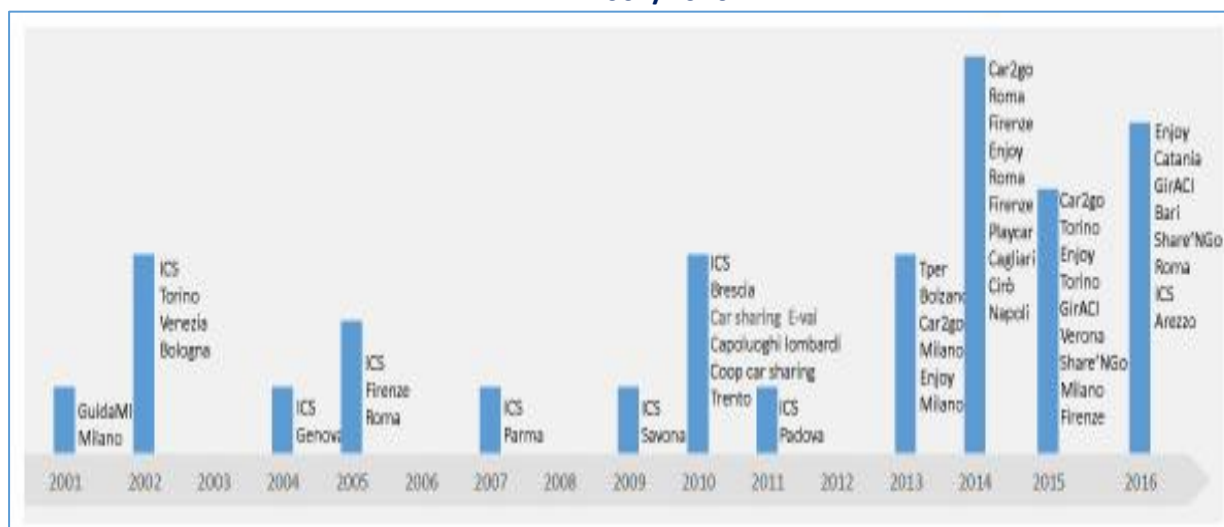
1.2 Sviluppo ed evoluzione del carsharing in Italia

E' il decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 – Interventi per la mobilità sostenibile – che ha creato le condizioni per lo sviluppo del carsharing nelle città italiane. L'Art. 4 di questo Decreto prevedeva che i Comuni incentivassero "associazioni o imprese ad organizzare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture (Carpooling), nonché a promuovere e sostenere forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi (carsharing)".

A questo scopo il Decreto stanziava una somma iniziale di 8,5 miliardi di lire. La misura, insieme ad altre, era rivolta a dotare i Comuni delle risorse economiche necessarie, nel quadro di una strategia complessiva per la riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane di cui l'istituzione dei servizi di carsharing era parte essenziale.

In questo quadro prende le mosse, per esempio, il programma *Iniziativa Carsharing (ICS)* il quale è lo strumento organizzativo, tecnico e di coordinamento con cui alcuni Comuni italiani associati volontariamente, a partire dal 2001, hanno potuto mettere in campo i primi servizi di carsharing italiani secondo uno standard tecnico comune. Tra il 2001 e il 2012, i servizi di carsharing attivati in Italia sono prevalentemente quelli legati ad ICS ma anche quelli di iniziative di singoli Comuni come il caso di Milano, tra l'altro prima esperienza assoluta a livello nazionale.

**Grafico 1: Attivazione in serie storica dei principali servizi di carsharing in Italia
– Anni 2001/2016 -**



Fonte: elaborazioni su dati OSM

Con l'introduzione del carsharing *Free Floating* a Milano, avviato da Enjoy e Car2go nel corso del 2013, il carsharing italiano innesta un'altra marcia.

Il cambiamento avviene sia sul piano qualitativo che quantitativo. Innanzitutto il servizio di carsharing erogato da questi operatori è di tipo *Free Floating* e consente di prelevare e depositare un'auto all'interno di una zona molto ampia invece che in specifiche stazioni. A questo si aggiunge che il numero di veicoli messi a disposizione dagli operatori privati è di un altro ordine di grandezza rispetto alle dotazioni del passato. Si inizia da Milano ma poi l'ingresso dei privati si estende anche

alle città di Roma, Firenze e Torino.

Questa nuova offerta di servizi di carsharing ha un immediato riscontro da parte dei cittadini. Le analisi sulle serie storiche mostrano che a fronte di un considerevole aumento del numero di veicoli in condivisione, a partire dal 2013 cresce il numero degli iscritti ai servizi di carsharing e quello dei noleggi effettuati complessivamente nell'arco di un anno. Il numero di veicoli condivisi globalmente in Italia tra il 2013 e il 2015 è quadruplicato, mentre il numero degli iscritti e dei noleggi è cresciuto rispettivamente di dodici e trenta volte⁶. In Italia al 2016, secondo lo studio di Exton Consulting, sono 5.600 i noleggi in media al giorno con 700 K di utenti.

Ad oggi le città in cui è presente almeno un servizio di carsharing sono 29 in tutta Italia (vedi Tavola n.1). La tipologia di servizio offerto comprende sia servizi di Car sharing *Free Floating*, attivi in sette città, sia servizi *Station-Based*, presenti in 26 realtà urbane.

Tavola 1: Città italiane in cui è attivo almeno un servizio di carsharing, luglio 2016

Città	Popolazione (ab)	Superficie (km ²)	Città	Popolazione (ab)	Superficie (km ²)
Arezzo	99.543	385	Cagliari	154.460	85
Bolzano	106.441	52	Parma	192.836	261
Trento	117.317	158	Padova	210.401	93
Torino	890.529	130	Verona	258.765	199
Bergamo	119.381	40	Venezia	263.352	416
Como	84.495	37	Firenze	382.808	102
Cremona	71.901	70	Bologna	386.663	141
Lodi	44.945	41	Genova	586.655	240
Lecco	47.999	45	Palermo	674.435	161
Mantova	47.999	45	Brescia	196.480	90
Monza	122.671	33	Milano	1.345.851	182
Pavia	72.576	63	Roma	2.864.731	390
Sondrio	21.778	21	Catania	314.555	183
Varese	80.799	55	Bari	326.344	117
			Napoli	974.074	119

Fonte: Elaborazioni su dati Istat 2016

I servizi di carsharing in Italia sono attivi nei Comuni medio-grandi (da 60.000 a 250.000 abitanti) e grandi (sopra i 250.000 abitanti). Tutte le 12 città italiane con popolazione maggiore di 250.000 abitanti dispongono di almeno un servizio di carsharing, mentre le città medio-grandi sono interessate per il 17% del totale. I capoluoghi provincia in cui è presente almeno un servizio di carsharing sono 30 sui 110 totali. Non sono presenti servizi di carsharing nelle città metropolitane di Reggio Calabria e Messina.

1.3 Gli operatori di carsharing

Gli operatori di carsharing in Italia sono sia pubblici che privati. Vi è anche il caso di Trento in cui il servizio è gestito da una cooperativa, la Cooperativa Carsharing, e il caso di Aci Global, un'azienda collegata ad Aci che gestisce i servizi di GuidaMI a Milano e GirACI a Firenze e Verona.

⁶ Urbi: **Car Sharing Facts** – Overview Settembre 2016, Febbraio 2017.

Il maggior operatore italiano di carsharing in Italia per numero di flotte ed iscritti è Enjoy, seguito da Car2go. Il circuito ICS è, nel suo complesso, il terzo operatore di Car sharing italiano ma Share'Ngo, in termini di veicoli condivisi, è quarto solo di poco.

Tutti i principali operatori privati utilizzano un servizio organizzato secondo il modello *Free Floating*, mentre gli operatori che invece fanno capo alla gestione o al finanziamento pubblico, come per esempio tutti i servizi che operano nell'ambito del circuito ICS, utilizzano prevalentemente il modello di organizzazione del servizio di tipo *Station-Based*.

Di norma gli operatori di carsharing mettono a disposizione la propria flotta esclusivamente ai propri iscritti. Fa eccezione ICS che, per favorire l'interoperabilità, permette agli utenti iscritti al circuito di accedere a tutti i servizi degli operatori aderenti all'iniziativa. Questo è possibile perché gli operatori che fanno parte di ICS condividono gli elementi fondamentali del servizio come tecnologie, strumenti di prenotazione, procedure e interfacce con i clienti.

I servizi di carsharing hanno un'offerta piuttosto standardizzata e le differenze emergono per quanto riguarda le tariffe per l'uso e per l'accesso al servizio, le strategie di marketing e comunicazione oltre alla tipologia di veicoli.

Tavola 2: Totale veicoli condivisi ed iscritti per gli operatori attivi in Italia, 2015

Operatore	Città	Data ingresso	Tipologia di			Totale			
			SB	FF	Mist	n	%	n	%
Car2go	Milano, Roma, Firenze, Torino	2013		•		1.880	34,8%	225.00	32,3%
Enjoy	Milano, Roma, Firenze, Torino	2013		•		2.080	38,6%	399.50	57,4%
ICS	Venezia, Padova, Torino, Palermo, Parma, Genova, Roma, Bologna	2001	•			594	11,0%	20.655	3,0%
PlayCar	Cagliari	2014	•			21	0,4%	252	0,0%
Share 'ngo	Milano, Firenze	2015		•		483	9,0%	9.003	1,3%
GirAci o Aciglobal	Milano, Firenze, Verona	2015			•	198	3,7%	6.620	1,0%
City roaming - Ci-rò	Napoli	2014	•			10	0,2%	900	0,1%
Brescia Mobilità	Brescia	2014	•			6	0,1%	62	0,0%
E-Vai	Milano, Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Lodi, Lecco, Mantova, Monza, Pavia, Sondrio, Varese	2010	•			106	2,0%	33.110	4,8%
T-Per servizio Alto	Alto Adige	2013	•			3	0,1%	48	0,01%
Cooperativa Car Sharing	Trento, Rovereto, Riva del Garda	2010	•			14	0,3%	500	0,1%
Totale Italia						5.395	100%	695.65	100%

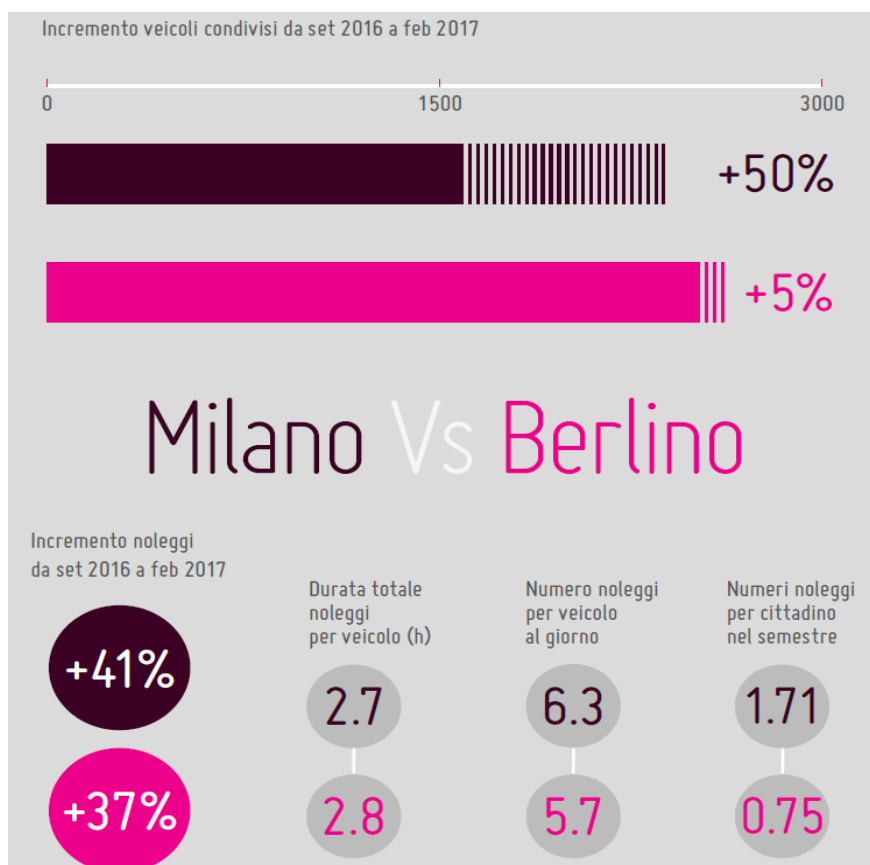
Fonte: Elaborazioni OSM

BOX- Case study: Milano

Come visto l'innovazione della mobilità condivisa procede con velocità e secondo modalità applicative diverse nei vari contesti territoriali del Paese. Il fenomeno trova nell'ambito delle città, specie in quelle più grandi, opportunità di crescita e dimensioni di mercato adeguate.

Milano è la realtà più "avanzata" per la Sharing mobility in Italia e la città dov'è possibile percepire in termini paradigmatici cosa significhi il passaggio da una mobilità basata sull'uso di veicoli di proprietà ad uno in cui si predilige l'accesso ai servizi di mobilità sia di tipo tradizionale (trasporto pubblico, taxi) sia di tipo innovativo (Bikesharing, Carsharing, Carpooling ed altri servizi di mobilità condivisa). Facendo un paragone con Berlino, una delle città europee più avanzate in fatto di sharing mobility, possiamo vedere come l'incremento dei noleggi in soli 5 mesi (settembre 2016/febbraio 2017) sia stato

del 41% contro il 37% della capitale tedesca. Il numero medio dei noleggi calcolato sulla popolazione è pari a 1.71 per cittadino per Milano, contro lo 0.75 per cittadino di Berlino.



Negli ultimi anni l'introduzione del carsharing a flusso libero ha dato un nuovo impulso alla mobilità condivisa nella realtà meneghina. Già in precedenza Milano era la città italiana con il maggior numero di iscritti a servizi di carsharing tradizionale (con postazioni fisse) e lo stesso accadeva per il Bikesharing.

L'apertura del mercato locale a operatori privati che offrono servizi in modalità *free floating* ha segnato un altro consistente tassello dell'offerta in formazione sul territorio, che ha portato il capoluogo lombardo a raggiungere nel 2015 le 370 mila iscrizioni ai diversi operatori di carsharing. La diffusione dei nuovi servizi di Sharing mobility risente positivamente del contesto generale di trasporto e accessibilità milanese che fa del capoluogo lombardo una delle realtà più avanzate per la mobilità sostenibile in Italia.

Le statistiche di riparto modale testimoniano che Milano sia un caso “positivamente anomalo” nel panorama italiano, stando alle quali risulta che vi sia un uso dell’auto inferiore a quello degli altri grandi centri nazionali e valori di spostamenti su mezzi pubblici e in bicicletta in linea con la media delle città europee con caratteristiche comparabili.

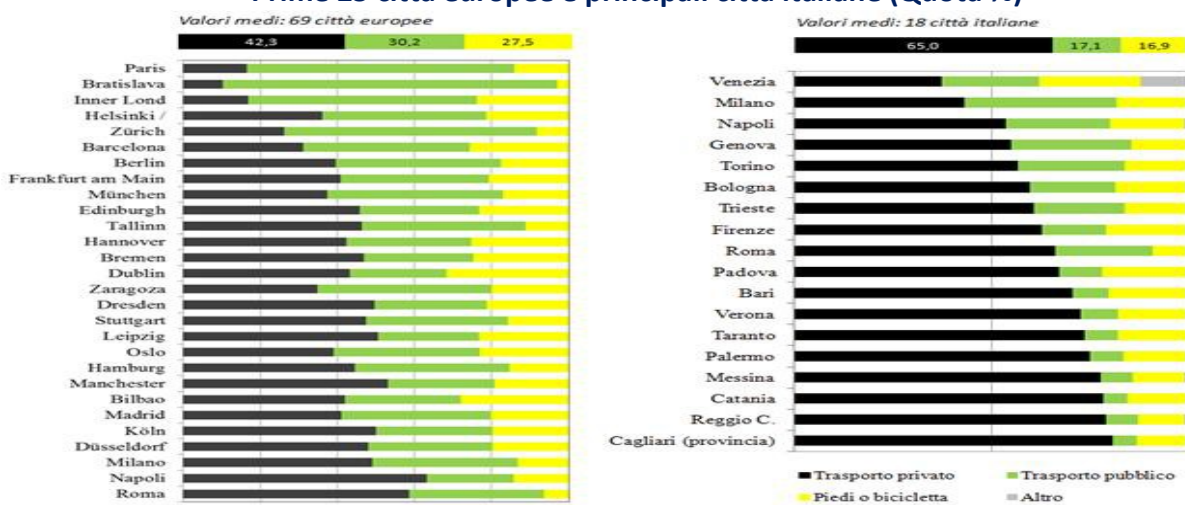
In particolare, a Milano vengono svolti in auto il 43% degli spostamenti con destinazione la sede di lavoro, contro il 66% di Roma e il 54% di Napoli.

L’insieme dunque delle modalità sostenibili rappresenta oltre la metà degli spostamenti effettuati dai milanesi per gli spostamenti cosiddetti sistematici.

Numeri che sono probabilmente il frutto di inclinazioni recenti, ad esempio per la ciclabilità che come diremo in seguito ha acquistato enorme peso negli ultimi anni, e il risultato di consistenti investimenti sul sistema del trasporto pubblico.

L’esistenza di un’efficace rete “storica” di servizi di trasporto collettivo, qualificata dalla presenza di sistemi veloci su rotaia (linee di metro, ferrovie suburbane, tramvie), probabilmente assicura ai cittadini milanesi un’alternativa al mezzo privato, abituandoli all’idea di poter fare a meno dell’auto, specie per spostamenti di tutti i giorni dettati da motivi di studio e lavoro.

Grafico 2: Modalità di spostamento per andare al lavoro nelle città sopra i 200.000 abitanti(*) - Prime 25 città europee e principali città italiane (Quota %) -



(*) Il grafico di sinistra è basato su valori medi vari anni (meno aggiornato 2006, più aggiornato 2014). Il trasporto privato comprende gli spostamenti in moto. Il confronto tra città italiane (grafico di destra) è basato su dati del censimento Istat 2011 - Fonte: dati Eurostat “Urban Audit” per le città europee e dati Isfort e Istat per le città italiane.

A questi aspetti che determinano il profilo della mobilità milanese, vanno poi aggiunti importanti fattori in grado di influenzare il riparto modale degli spostamenti urbani come la densità abitativa, la più alta di tutte le città metropolitane italiane e la densità insediativa, con una concentrazione di poli di attrazione a livello urbano e regionale molto alta, che favorisce il ricorso al trasporto pubblico in particolare di tipo ferroviario. Il costruito milanese poi è caratterizzato da una notevole compattezza che si traduce in una generale riduzione delle distanze da percorrere e un incentivo ad

utilizzare con maggiore frequenza sia la bicicletta che l'andare a piedi.

Tag cloud della mobilità condivisa

(Tag cloud: lista pesata di parole, estratta dal corpus in base alla loro frequenza che consente di organizzare in modo infografico dei dati testuali.) Nella figura sono state riportate le associazioni più frequenti emerse nei *focus group*; la grandezza dei caratteri è proporzionale alla frequenza delle associazioni e parole chiave.



Fonte: elaborazione OSM su focus group utenti di sharing mobility, Osservatorio Sharing Mobility.

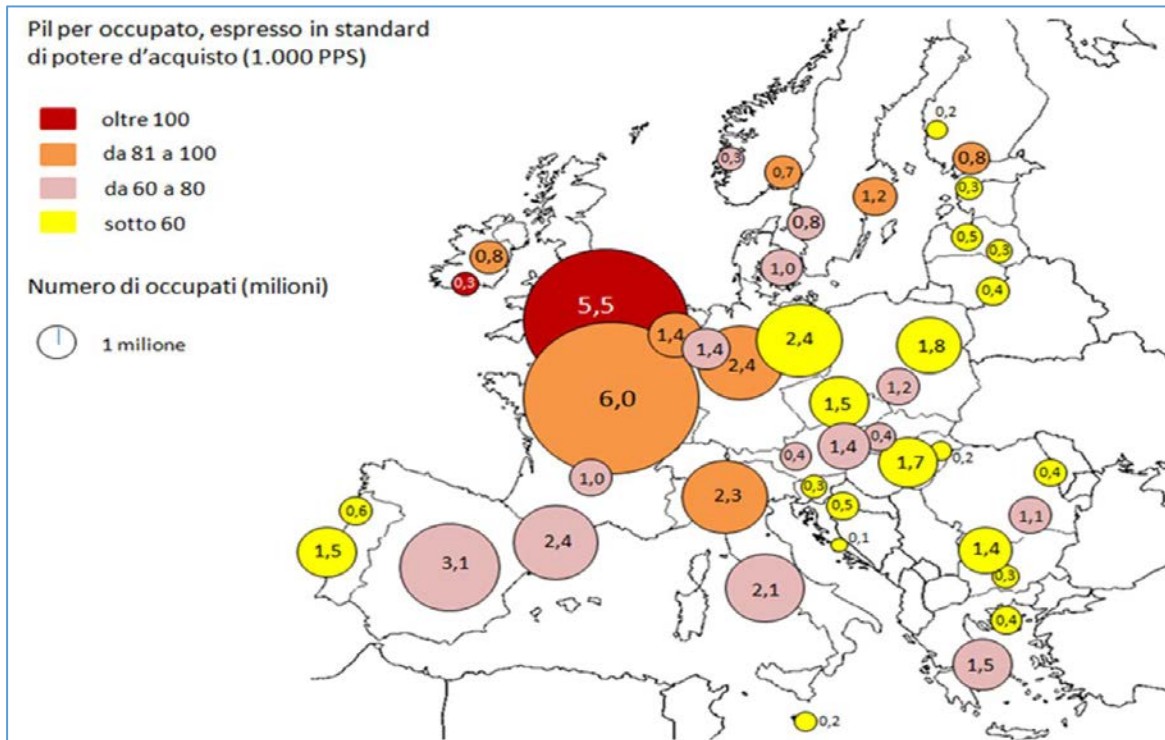
Il cluster degli utenti di servizi di mobilità condivisa presenta delle forti caratterizzazioni dal punto di vista sia socio-demografico sia socio-professionale. In primo luogo, si tratta di una popolazione giovane: l'età media degli utenti di servizi di mobilità condivisa che emerge dall'indagine realizzata dall'Osservatorio è 37 anni, in linea con il dato sugli iscritti ai servizi di Carsharing elaborato da AMAT – Agenzia Mobilità Ambiente Territorio di Milano (37 anni nel 2015), con quello rilevato nell'indagine realizzata dalla Scuola Superiore Sant'Anna sugli utenti di Bla Bla Car (39 anni) e, a livello internazionale, con quello dell'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (38 anni).

Illustrare il contesto milanese, sia in termini di offerta di trasporto che di domanda di mobilità, permette di cogliere la reale dimensione all'interno del quale possono diffondersi nuove pratiche e nuovi comportamenti che superino il modello di mobilità basato sull'uso del veicolo individuale.

Solo nel quadro di una strategia orientata alla promozione di tutte le forme di trasporto alternative all'uso dell'auto di proprietà (con un solo conducente a bordo) la Sharing mobility è in grado di diffondersi, svilupparsi e prefigurare un nuovo modo di muoversi.

Grafico 3: Prodotto interno lordo e numero di occupati delle principali Regioni metropolitane europee

(Capitale e seconda città del paese)



Fonte: elaborazione OSM su dati Eurostat

Per queste formazioni urbane dal punto di vista della mobilità è possibile oramai registrare alcuni caratteri comuni e ricorrenti che concernono: un riparto modale favorevole alla mobilità condivisa (sempre intesa come insieme tra servizi innovativi e tradizionali) e alla mobilità non motorizzata (a piedi e in bicicletta); la presenza di una efficace, efficiente ed estesa rete di trasporto rapido di massa e di reti ciclabili; la presenza di spazi sottratti all'auto, specie nel nucleo centrale del capoluogo (per Milano la recente introduzione dell'Area C); la qualificazione dei centri urbani quali "hub di innovazione" dove è possibile già oggi godere di una diffusa accessibilità multimodale che permette margini consistenti di libertà dall'auto. L'insieme di queste evidenze riconducibili anche alla città di Milano non implica ovviamente l'assenza di criticità, che perdurano specie sulle relazioni periferiche e di area vasta.

L'esigenza comune di gestire alcune emergenze ambientali e climatiche spiega del resto alcune politiche convergenti di stampo regolativo decise dalle autorità di molte capitali europee e che hanno in comune l'obiettivo di diminuire lo spazio occupato dal trasporto privato - sotto forma di veicoli in transito e in sosta disincentivando gli abitanti a usare l'auto sempre e ovunque.

Sono ormai molte le varianti di uno stesso modello regolativo che possono essere citate come esempio di politiche tese a liberare le aree urbane centrali alle auto attraverso limitazioni selettive alla sosta e all'accessibilità: dai provvedimenti come l'Area C a Milano, al *road pricing* di Londra,

Oslo e Stoccolma, alle “green zone” di Monaco e Berlino, alle moderazioni di velocità decise a Parigi, Barcellona, Amsterdam, Dublino e nelle stesse grandi città tedesche, austriache o svizzere.

L’invito a rivedere priorità e desideri di mobilità fatto dalle istituzioni a vario livello ha maggiori possibilità di attecchire nei contesti culturalmente ed economicamente più favorevoli, costituiti da popolazione urbana ad alto reddito e con alti livelli di istruzione.

1.4 Le varie forme di mobilità condivisa

Carsharing

Il carsharing è un servizio che consente di noleggiare automobili per breve tempo senza bisogno di assistenza da parte di personale. Le automobili sono distribuite a rete all’interno di un’area di dimensioni variabili: la rete può avere un’estensione urbana, regionale o nazionale come per esempio accade con il servizio di Mobility in Svizzera. Di norma comunque è un servizio che viene utilizzato in ambito urbano.

Ad oggi i sistemi di carsharing sono principalmente quattro:

- **Station based** - I veicoli sono parcheggiati in apposite aree a formare una stazione e possono essere prelevati senza interazioni con il personale. L’utente iscritto al servizio prenota e noleggia il veicolo attraverso un portale informatico (App o sito web) per poi riconsegnarlo al termine dell’utilizzo. Il carsharing *Station Based* comprende due sottosistemi: il servizio *round trip* in cui la riconsegna del veicolo avviene nella medesima stazione del prelievo - che è il più frequente - e il servizio *one-way* che permette anche di poter lasciare la vettura in una stazione diversa da quella di prelievo.
- **Free floating** - I servizi *free floating* o a flusso libero si differenziano da quelli *station based* per il fatto che le automobili possono essere prelevate e depositate all’interno di un’area predefinita. Non sono previste stazioni, le auto sono dotate di GPS e vengono dunque localizzate dall’utente con un’App.
- **Peer-to-peer** - Il carsharing *peer-to-peer* è un servizio di noleggio fra privati, che permette al proprietario di un veicolo di affittare il suo mezzo ad altri utenti. Normalmente, per facilitare l’incontro tra domanda e offerta di veicoli, il noleggio di breve durata avviene tra privati che sono registrati nella stessa piattaforma di condivisione. La relazione fra proprietario e cliente è veicolata da un portale informatico (App o sito web) gestito da un operatore e le pratiche di affitto del veicolo e la copertura assicurativa, sono a cura dell’azienda operatrice. La data e il luogo di prelievo e di riconsegna del veicolo sono invece concordate tra privati. Per l’accesso ai veicoli esistono due varianti: alcuni sistemi prevedono uno scambio a mano delle chiavi del mezzo, altre installano un dispositivo in macchina che permette l’apertura da smartphone o con una carta elettronica o magnetica. Niente loghi, i grandi gruppi Car2go, Enjoy ed affini non c’entrano. E’ una questione tra utente e utente, *peer-to-peer* appunto: in questo caso è il proprietario a decidere il prezzo e la piattaforma si trattiene una percentuale (attualmente il 20%) a titolo di commissione.
- **Carsharing di nicchia** o sistemi di carsharing a rete chiusa che servono specifiche comunità,

come complessi residenziali, università o aziende.

Ridesharing/Carpooling

Il ridesharing è un servizio di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso. Il ridesharing non si configura come un'attività di impresa e i passeggeri possono solo contribuire alle spese di trasporto sostenute dal proprietario/conducente del veicolo. Il principio base consiste dunque nell'aggiungere passeggeri ad un viaggio prestabilito. Negli Stati Uniti, ad esempio, esistono due tipi di ridesharing che si differenziano per il tipo di veicolo: il carpooling che utilizza un'auto che trasporta non più di 7 persone, e il vanpooling che, secondo la Federal Highway Administration, utilizza un *Van* che può trasportare da 7 a 15 persone. In Italia il ridesharing di fatto coincide con il solo servizio di carpooling che è anche il nome più frequentemente utilizzato per designare questo tipo di servizio di mobilità condivisa.

Il carpooling a tutti gli effetti è un sistema di mobilità sempre esistito, basti pensare all'antica pratica informale dell'autostop. Esistono da tempo *pool* di automobilisti che si muovono sistematicamente tra località mettendo in condivisione, spesso a rotazione, i propri veicoli. Negli ultimi anni, attraverso l'uso delle piattaforme digitali, questi modelli di condivisione hanno trovato nuove possibilità organizzative. I servizi innovativi sono spesso identificati con il nome di *Real-time* o *dynamic ridesharing* proprio perché il servizio consiste nel fare incontrare in tempo reale con un'App dedicata, prima che il viaggio inizi, conducenti e passeggeri.

I diversi tipi di carpooling si differenziano in funzione dell'ambito in cui operano e del segmento di utilizzatori cui è indirizzato:

- Carpooling urbano
- Carpooling extraurbano o di media-lunga distanza
- Carpooling aziendale dedicato agli spostamenti casa-lavoro

Secondo l'ultimo rapporto Censis sulla situazione sociale del Paese, il 38,5% degli italiani maggiorenni è fortemente interessato al carpooling o ne è già utente. Una percentuale che sfiora il 56% tra i più giovani. I motivi sono molteplici: si va dal risparmio ottenuto sul costo della benzina, a quello sui pedaggi autostradali e sulla manutenzione dell'auto, sino alla voglia di socializzare e conoscere persone, oltre, per un numero crescente di persone, anche l'idea di diminuire emissioni nocive nell'ambiente.

La piattaforma BlaBlaCar rivela che sono 2,5 miliardi gli utenti utilizzatori; in particolare, nella popolazione internet tra i 20 e i 34 anni, è il 17% degli italiani a far parte della community della piattaforma virtuale mentre tra i 35 e i 44 anni la percentuale scende all'8%.

Il carpooling è spesso usato anche dai lavoratori pendolari. Secondo un rapporto dell'ANIASA, l'utente dell'auto condivisa è per lo più maschio, di 38 anni, pendolare e la utilizza per raggiungere il lavoro.

Servizi a domanda o on-demand ride service (Ridesourcing/TNC, Ridesplitting/Taxi collettivi, E-hail)

A differenza del ridesharing in cui il viaggio condiviso è prestabilito, nei servizi a domanda il viaggio avviene su richiesta di uno o più utenti a fronte di un pagamento per un servizio commerciale relativo all'attività di guida e alla messa a disposizione del veicolo. La condivisione del servizio tra più utenti si realizza di norma in successione, ma può anche avvenire, se la capienza del veicolo lo permette, contemporaneamente. Appartengono a questa tipologia di attività commerciale un numero molto variegato di servizi che si distinguono tra di loro in funzione di diversi fattori principali: la modalità con cui si realizza l'incontro tra domanda e offerta, il tipo di veicolo, il segmento di clientela, la possibilità o meno di aggiungere passeggeri lungo il viaggio, il tipo di impresa che offre i servizi etc.

La modalità di incontro tra domanda e offerta si differenzia se la richiesta di uno spostamento di uno o più passeggeri viene soddisfatta al momento o su prenotazione. Al primo caso appartengono il servizio di taxi, al secondo i servizi che invece vengono prenotati con un dato anticipo, come i servizi di noleggio con conducente.

Entrambi i servizi sono utilizzati sempre di più anche attraverso piattaforme informatiche - come servizi di taxi realizzati attraverso piattaforme digitali, anche detti servizi di **E-hail** - e non più solo attraverso canali fisici o telefonici. Tra i servizi che utilizzano tutte le possibilità che oggi possono provenire dall'utilizzo di piattaforme e che hanno la capacità di gestire in tempo reale domanda e offerta di servizio, vi sono i cosiddetti servizi di **Ridesourcing** quali Uber e Lyft. La particolarità di questi servizi è che i conducenti utilizzano veicoli personali. Questo aspetto attiene molto di più alla dimensione dell'organizzazione del lavoro piuttosto che al tipo di servizio offerto.

La tipologia di veicolo condiviso tramite servizi a domanda può a sua volta essere un due ruote, nella maggioranza dei casi un'auto, un autobus di diverse dimensioni, spesso minibus ma anche un autobus da turismo. Quando il veicolo dispone da uno a pochi altri posti a sedere, l'equipaggio non deve necessariamente coordinarsi al suo interno. Viceversa più il veicolo dispone di posti a disposizione e più assume importanza la necessità di un coordinamento ed ottimizzazione nella formazione dell'equipaggio. L'equipaggio può formarsi aderendo ad un'offerta lanciata da un nucleo iniziale di passeggeri intenzionati a fare un viaggio in autobus e che cercano compagni con cui condividere le spese (è il caso del servizio di GoGobus) o in tempo reale, quando durante il tragitto prenotato da un primo utente si aggiungono viaggiatori lungo il tracciato a seguito di successive prenotazioni (come per esempio il servizio di Uber sperimentato lo scorso inverno a Roma). Questo tipo di servizio a domanda prende il nome di **Ridesplitting** o di **taxi collettivo**.

I servizi a domanda possono differenziarsi anche in ragione degli specifici segmenti di clientela cui sono dedicati come disabili, anziani o giovani che devono per esempio raggiungere la propria scuola o il luogo di un particolare evento.

Il servizio di mobilità condivisa a domanda è quello che, a fronte di un gradimento diffuso da parte degli utenti, ha creato maggiore difficoltà ad inserirsi nella legislazione italiana attualmente vigente. Nell'attuale ordinamento i servizi di taxi o di servizio pubblico di linea sono attività regolate, spesso esercitate in regime di monopolio da un numero "chiuso" di operatori abilitati da una licenza. Ad oggi, l'utilizzo di un veicolo personale per trasportare passeggeri in Italia non è legale e l'attività di

servizio di autobus di linea non deve sovrapporsi a quella del trasporto pubblico locale.

Dal punto di vista territoriale, Milano e Roma si confermano, anche per caratteristiche strutturali, città d'elezione dell'auto condivisa. Dal rapporto dell'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici – ANIASA - rappresentano l'80% del business complessivo, seguite da Torino e Firenze.

Crescono i fatturati, ma crescono anche le perdite di esercizio. Tra le tante voci di spesa ci sono anche gli imprevisti come gli atti di vandalismo, incidenti, furti di pezzi o dell'intera auto, costi imprevisti che minano l'investimento.

I furti dei veicoli hanno da sempre rappresentato un pesante fardello per il settore del noleggio a breve termine. Il furto del veicolo, infatti, ha come immediata conseguenza non solo la perdita economica pari al valore del bene sottratto, ma anche il mancato ricavo derivante dall'impossibilità di noleggiare l'auto almeno fino a quando il veicolo rubato non viene rimpiazzato nella flotta.

Il fenomeno dei furti è negli ultimi tre anni in diminuzione. Questo è dovuto in larga parte alle misure tecnologiche che gli operatori hanno messo in campo. In particolare, la telematica negli ultimi anni ha dato risultati soddisfacenti non tanto in fase di prevenzione dei furti, quanto nella fase di recupero dei veicoli rubati.

Le case automobilistiche stanno fiutando il business e ciò può portare a non essere più solo costruttori di auto, ma fornitori di mobilità, persino estendendo il servizio a vetture di altri marchi. In Germania la Opel ha lanciato il servizio CarUnity, nella regione metropolitana Reno-Meno, mentre Ford sperimenta fra Londra e gli Stati Uniti con easyCar Club (gruppo EasyJet) e con Getaround il proprio sistema di condivisione tra privati. E' una via di mezzo fra car sharing e car pooling, tanto che la Opel ha dichiarato di voler offrire un car sharing per tutti. In fase di avvio, nell'area tra Francoforte e Magonza, le vetture sono soprattutto della Opel, dei suoi dipendenti e dei concessionari. L'app CarUnity è scaricabile gratuitamente e permette a chi intende mettere a disposizione l'auto (non necessariamente Opel) anche di limitarne l'utilizzo, ad esempio ai soli amici di un determinato social network, come - per citarne uno - Facebook. Il proprietario dell'auto pensa all'assicurazione (con il supporto della Opel, che offre pacchetti appositi), mentre l'affittuario paga il carburante.

La Ford, dal canto suo, ha deciso di aderire a un progetto pilota a Londra, attraverso il sito easyCarClub, dove i proprietari di automobili di qualunque marca possono darle in affitto giornalmente per qualche decina di sterline, oppure settimanalmente.

Per le case automobilistiche comunque non è ancora allarme rosso, perché da un rapporto fatto in Italia emerge come l'auto condivisa, al momento, rappresenti un'opportunità di mobilità aggiuntiva, eventualmente sostitutiva della seconda auto.

Il 43% degli utilizzatori non è ancora pronto ad abbandonare la propria vettura ed il 32% lo farebbe solo se potesse affidarsi pienamente al car sharing. In pratica solo l'11% dice di avere già rinunciato a comprare un'auto e il 6% ne ha già venduta una.

Bike sharing

In un'ottica di completezza di un approccio ormai differente alla mobilità nelle città e di completezza del circolo virtuoso, rientra il bike sharing, ossia il servizio di noleggio biciclette a breve termine, self service, organizzato a rete e messo a disposizione su spazi pubblici (a cui è dedicato un capitolo a parte).

Il bike sharing è ritenuto utile dalla gran parte delle persone, in quanto riduce le emissioni nocive, riduce i costi di trasporto ed è un efficace allenamento fisico. Il punto di debolezza è dato in Italia dalla mancanza di piste ciclabili.

Il Governo ha sostenuto l'uso della bicicletta attraverso bandi e specifici incentivi, promuovendo l'acquisto di circa 154 mila biciclette a pedalata assistita e a trazione tradizionale per 90 milioni di euro, 81 servizi di bike sharing con circa 500 postazioni, per un totale di 3.445 biciclette, 110 km tra piste ciclabili e ciclopedonali.

Scooter sharing

Assodato che moto e scooter rappresentano una delle migliori soluzioni per decongestionare le nostre città (tempi di trasferimento minori, meno emissioni inquinanti e meno spazio per i parcheggi), da qualche tempo è stato avviato anche un servizio di scooter sharing.

Lo scooter sharing rappresenta un passo in più per la costruzione di un ampio e diversificato servizio di mobilità complementare al trasporto pubblico locale e, come per il bike sharing ed il car sharing, è usufruibile dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso e ai chilometri percorsi.

Il primo servizio di scooter sharing è stato inaugurato a Milano nel luglio 2015, seguito da Roma a giugno 2016.

La flotta di scooter gestita da Enjoy comprende mezzi a 3 ruote Mp3 che possono essere guidati con patente italiana di categoria A e B e con patenti estere riconosciute dal servizio Enjoy. Gli scooter sono stati progettati per garantire sicurezza e facilità d'uso. La velocità massima è di 90 chilometri orari e sono inoltre dotati di telecamere anteriori e posteriori per i controlli di sicurezza in caso di sinistri.

Un impulso alla diffusione dei mezzi elettrici arriva anche dallo scooter sharing: infatti da poco è attivo a Roma il servizio di scooter elettrici di una società spagnola, presente anche a Barcellona, Madrid e Lisbona: si fa anche in questo caso tutto con lo smartphone e non ci si deve preoccupare delle batterie, in quanto vengono ricaricate da addetti tra un noleggio e l'altro.

1.5 Il ruolo della Sharing mobility nelle politiche per la mobilità sostenibile

Il modello di mobilità individuale che si è consolidato nel corso del secolo scorso e che è basato sull'uso del veicolo di proprietà è tuttora parte essenziale dello stile di vita dei paesi industriali

avanzati ed è estremamente radicato nei comportamenti degli individui.

L'utilizzo di massa del proprio mezzo di trasporto, soprattutto automobili e soprattutto in ambito urbano, è la pietra angolare su cui poggia un sistema molto complesso che va oltre il settore dei trasporti e coinvolge il complessivo funzionamento delle società industriali avanzate.

Per anni si è sottolineato l'aspetto culturale del possesso della propria auto come uno degli ostacoli da superare per proporre modelli di mobilità alternativi. L'auto come *status symbol*, l'auto come *borsetta*, l'auto come *figlio prediletto*...sono tutte incarnazioni di un modello sociale e culturale che va oltre l'utilità dell'auto come mezzo di trasporto.

Questo modello considera l'auto come un bene la cui proprietà è imprescindibile perché parte insostituibile delle proprie abitudini di vita. È nota la distorsione cognitiva nel calcolo delle proprie convenienze di molti automobilisti: una volta acquistato il veicolo, i costi fissi legati al suo possesso (ammortamento, tasse sul possesso, premio RCA, etc.) non sono percepiti come quelli variabili legati al costo del carburante o dei pedaggi. Mentre i primi sono a prescindere, quando si tratta di valutare diverse alternative di viaggio entrano in gioco solo i secondi, spiazzando completamente ogni valutazione razionale.

È così che insieme ai provvedimenti per limitare e disincentivare l'uso del mezzo individuale, il cuore di tutte le politiche di mobilità sostenibile è rappresentato, da sempre, dall'obiettivo di modificare i comportamenti delle persone e indurli a un consumo di mobilità più sostenibile.

In alcuni contesti urbani in cui la quota modale del trasporto pubblico e degli spostamenti a piedi e in bicicletta è già molto alta, specie nel segmento degli spostamenti quotidiani e sistematici, la presenza di un'offerta ampia ed efficace di servizi di Sharing mobility consente di ridurre ulteriormente l'uso del proprio mezzo di trasporto e condurre progressivamente alla sua completa rinuncia o a un suo utilizzo progressivamente decrescente.

Si stima che nei paesi Ocse si compiano in media circa 3 spostamenti giornalieri, pari a 21 spostamenti settimanali pro capite. Quando una decina di questi spostamenti a settimana vengono effettuati senza ricorrere alla propria auto - perché ogni giorno si va e si torna dal lavoro con i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta - l'altra metà degli spostamenti possono essere effettuati con diverse modalità, in funzione del tipo di spostamento da compiere.

La presenza di servizi di Sharing mobility, consentendo di utilizzare anche un mezzo individuale ma condiviso e non di proprietà, spinge a consolidare la consapevolezza che il proprio mezzo di trasporto rappresenta un'opzione tra le altre, spesso "il mezzo di trasporto di ultima istanza".

In questo modo si afferma negli utenti una cultura dell'integrazione modale o meglio ancora della co-modalità, ovvero l'utilizzo di più sistemi integrati tra loro, ognuno dei quali viene utilizzato nelle sue condizioni ottimali, tenuto conto della riduzione dei costi interni ed esterni.

L'accesso al servizio, infatti, introduce nell'utente un nuovo modo di ragionare che consiste nel valutare l'opzione più favorevole a prescindere dal mezzo di trasporto che si possiede o che magari non si possiede affatto. Promuovere questo comportamento è uno degli obiettivi chiave delle politiche per la mobilità sostenibile perché si tratta di un capovolgimento assoluto, visto come la norma sia ancora oggi rappresentata dal comportamento contrario: qualunque sia lo spostamento

che si deve compiere, la prima scelta è utilizzare il proprio mezzo di trasporto (auto, scooter, etc).

Diventare utilizzatori di servizi di mobilità condivisa, attraverso l'uso di servizi come per esempio il carsharing e il carpooling significa accedere progressivamente ad uno stile di mobilità multimodale. Si tratta di un cambiamento profondo che instaura un nuovo modello comportamentale e culturale che consiste nella decisione di scegliere, volta per volta, il mezzo di trasporto più efficiente in funzione dello spostamento da compiere e che può includere anche l'uso del trasporto pubblico, l'andare a piedi o in bicicletta o l'utilizzo dei servizi di Sharing mobility.

Questo "comportamento obiettivo" ha delle ricadute determinanti nel campo della sostenibilità perché rappresenta la condizione *sine qua non* affinché gli individui riducano il proprio consumo di mobilità e preferiscano l'uso di sistemi di trasporto a minore impatto ambientale.

L'ausilio della tecnologia è determinante al fine di orientare la scelta verso la combinazione migliore tra più sistemi di trasporto sia in termini di costi che di tempo. Esistono già esempi di applicativi ideati al fine di condividere i diversi servizi alternativi di mobilità. Invece di scaricare tante applicazioni, una per ogni servizio disponibile, gli aggregatori di servizi di mobilità o Journey Planner aiutano a trovare la soluzione più adatta per uno spostamento da porta a porta e, in un'unica applicazione, avere a disposizione tutta la mobilità di cui si ha bisogno.

Già oggi sempre più persone, prima di iniziare a muoversi, il primo gesto che compiono è prendere in mano uno smartphone piuttosto che la chiave della propria auto o del proprio scooter.

NUOVE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE E CONDIVISA

SHORT OVERVIEW SULLA SHARING MOBILITY

CAPITOLO II

- Focus sulle biciclette, con particolare riferimento alle e-bike
- Esperienze in Italia:
 - Esempi di mobilità condivisa tramite le biciclette
 - Progetto Europeo XCYCLE
 - Profili normativi e assicurativi
- Confronto con alcune esperienze europee

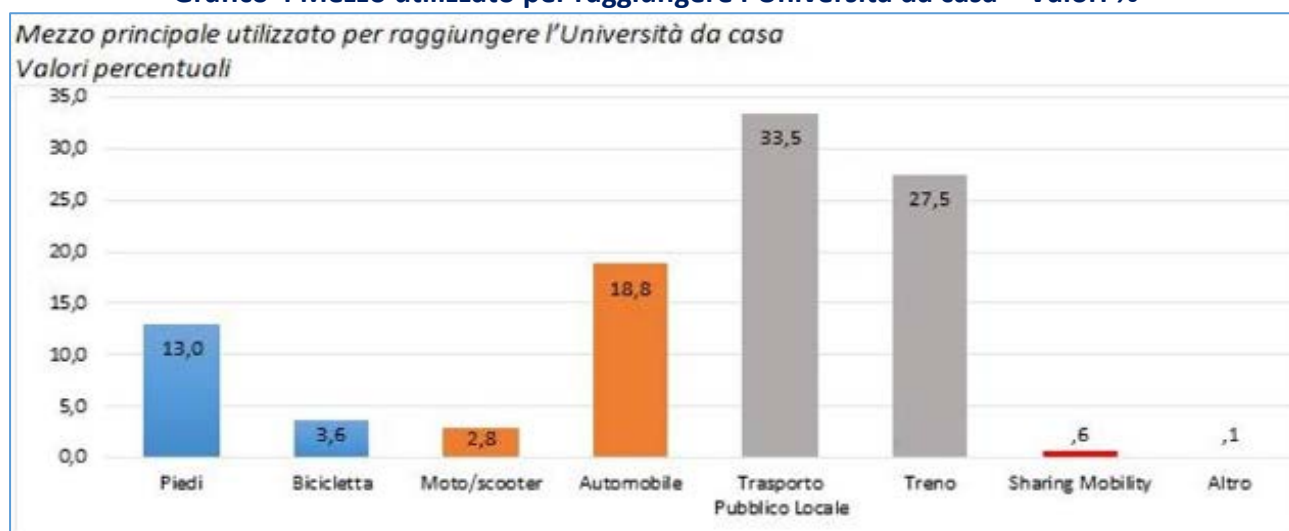
Focus sulle biciclette

La normativa relativa alla circolazione dei velocipedi è stabilita dal Codice della Strada, più precisamente dagli articoli 50, 68, 69 e 182.

In particolare, l'articolo 50 definisce i velocipedi come "veicoli a due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo". Sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, cioè quelle dotate di un motore ausiliario elettrico.

Dalla prima indagine nazionale sugli spostamenti e la mobilità condivisa nelle Università, promossa dal Coordinamento nazionale dei mobility manager di ateneo con il coordinamento scientifico dell'università di Milano-Bicocca, il 61% dei 70 mila interpellati sostiene di andare più volentieri a lezione in bicicletta, con i mezzi pubblici e a piedi piuttosto che in auto.

Grafico 4 Mezzo utilizzato per raggiungere l'Università da casa – Valori %



Fonte: Indagine nazionale sugli spostamenti e la mobilità condivisa nelle Università - 2017

L'ultimo traguardo della mobilità sostenibile urbana sta scatenando una corsa a produrre biciclette elettriche trendy e performanti, meglio ancora se pieghevoli.

Le biciclette a pedalata assistita (dette anche EPAC – Electric Pedal Assisted Cycle o Pedelec) sono regolate, nei paesi membri dell'Unione Europea, dalla Direttiva 2002/24/CE, che le definisce come mezzi *“dotati di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 kW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare”* e conseguentemente la esclude da qualsiasi obbligo omologativo. Esse risultano quindi biciclette a tutti gli effetti e possono solo essere accompagnate da una dichiarazione di conformità ai fini della sicurezza del veicolo.

Il grande favore incontrato da questa formula, inizialmente soprattutto nei paesi del nord Europa per un uso prettamente cittadino, per poi estendersi a molti altri mercati, ampliando anche le sue modalità d'impiego al tempo libero, al turismo e all'attività sportiva, ha portato all'affermazione nel tempo di nuove tipologie di prodotto in grado di soddisfare la richiesta di maggiori prestazioni di gran parte della clientela. Accanto alle bici a pedalata assistita rispettose della Direttiva CE, sono così nati modelli equipaggiati con motorizzazioni di potenza superiore ai 250 W in grado di esprimere velocità anche al di sopra dei 25 km/h o in cui l'uso del motore risulta indipendente dalla pedalata. Tutti questi veicoli, a differenza della bicicletta a pedalata assistita, devono però essere sottoposti ad omologazione secondo quanto previsto dal Regolamento Comunitario 168/2013 e successive integrazioni.

Dal 1° gennaio 2017 è entrata in vigore la normativa Europea 168/2013 per quanto riguarda le Speed-ebike o S-Pedelec, vale a dire quei modelli di bici elettriche che non vengono paragonate a semplici bici standard. Le Speed-ebike sono biciclette con velocità uguale o superiore ai 25 km/h ed hanno un motore con una potenza massima maggiore di 250W fino a 1000w; biciclette con velocità massima di 45 km/h ed un motore con potenza fino a 4000W. Alcuni modelli di biciclette elettriche, con motori più potenti e velocità massima di 45 km/h, già presenti in paesi come Svizzera, Germania e Olanda, sono equiparate a livello giuridico ai ciclomotori e devono quindi rispettare i consueti obblighi (età, targa, casco, assicurazione, eventuale patente), mentre per altre meno potenti gli obblighi cambiano da paese a paese.

In Italia le Speed-ebike con velocità di 25 km/h e potenza del motore maggiore di 250W – come ribadito dall'Associazione Nazionale Ciclo e Motociclo (ANCMA) – sono considerate motorini e come tali soggetti a targatura, assicurazione ed obbligo di casco.

Questo obbligo non riguarda la maggioranza delle e-bike presenti sul mercato, che rientrano nei parametri dei 25 km/h e 250W di potenza del motore, che si attiva solo se entra in funzione la pedalata.

In pista ci sono le grandi case automobilistiche (FCA, Peugeot, BMW, Volkswagen), i grandi marchi delle moto e degli scooter (Ducati, Piaggio, Yamaha, Benelli), i carrozzieri delle supercar, quelle della componentistica automotive e dell'elettronica.

L'e-bike sarà uno dei tanti mezzi per spostarsi in modo sostenibile ed efficiente. Nel vecchio continente si vendono appena 2 milioni di biciclette elettriche, ma la e-bike è ormai uscita dalla nicchia di mercato,

registrando tassi di crescita a doppia cifra: negli ultimi 5 anni i volumi sono più che raddoppiati. Si tratta di un vero e proprio boom che decreta definitivamente il sorpasso delle e-bike sui ciclomotori 50 cc e l'inizio di una nuova era del trasporto urbano a basso impatto ambientale⁷. Il mezzo coniuga efficienza nel trasporto e sostenibilità ambientale. Secondo le stime di Technavio, specialista inglese nell'analisi dei flussi commerciali, proprio la domanda di mobilità sostenibile darà uno slancio determinante al mercato mondiale delle bici elettriche. Il mercato italiano è però ancora marginale rispetto a quelli più consolidati di Olanda, Germania e Francia⁸.

Secondo la statunitense Light Electric Vehicle Association, il trend sarebbe addirittura sotto stimato, dato che le e-bike all'aspetto ecologico affiancano la tecnologia e, in particolar modo, l'interazione con l'elettronica. Alla gestione automatica del cambio si accompagnano così plus quali la navigazione satellitare e la connettività sia con gli smartphone sia con le app dedicate. Una rivoluzione solo agli inizi, ma che promette di scrivere un nuovo capitolo della mobilità sostenibile.

Da un'indagine ISTAT⁹ relativa alla mobilità urbana, con dati raccolti nel 2015, nei 116 capoluoghi di Provincia, è emerso che tra il 2008 e il 2015 in Italia la densità di pista ciclabile è cresciuta in media di 5,2 chilometri per 100 chilometri quadrati e che la bicicletta sta diventando il mezzo di trasporto preferito dagli italiani per recarsi al lavoro. A superare abbondantemente la media sono stati i comuni di Bergamo, Pordenone e Milano.

I punti di debolezza sono il traffico e, soprattutto, ancora la mancanza di piste ciclabili.

Per incentivare più persone ad utilizzare i servizi ferroviari a lunga distanza e contribuire a ridurre i gas serra in Europa, l'European Cyclists' Federation (ECF) , il 13 marzo 2017, ha lanciato il suo nuovo rapporto riguardante l'utilizzo della bicicletta abbinata al treno, fornendo un elenco di servizi che dovrebbero essere attivati al fine di incoraggiare i clienti delle ferrovie ad abbinare bicicletta e treno e scegliere questa alternativa rispetto ai veicoli a motore privati. Il Rapporto evidenzia le buone pratiche già disponibili in alcune parti d'Europa, dimostrando come la combinazione di bici più treno può essere una scelta di mobilità di successo, se vengono messe in atto le misure giuste.

1.1 Esperienze in Italia

Sviluppo ed evoluzione del Bikesharing in Italia

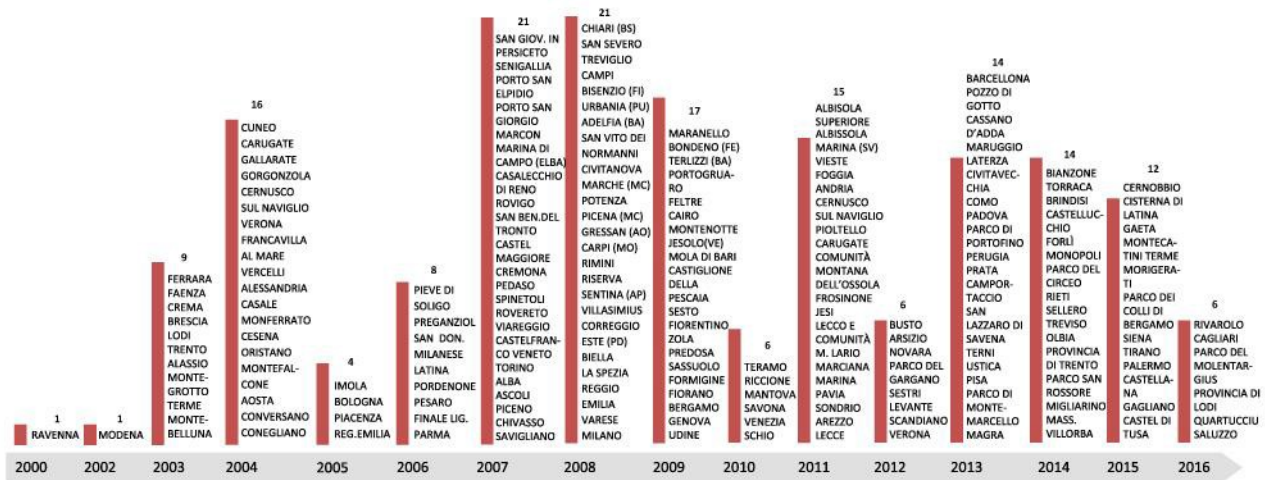
La prima città italiana a dotarsi di un sistema di Bikesharing a chiave codificata è Ravenna che nel 2001 installa 120 biciclette in condivisione. Tre anni dopo, nel corso del 2004, a Cuneo viene installato e messo in funzione il primo sistema di Bikesharing con tessera elettronica. Dal 2001 ad oggi, il numero di città italiane che si è dotato di servizi di Bikesharing ha seguito un ritmo piuttosto irregolare ma comunque sempre sostenuto. Il numero di servizi attivati presenta dei picchi di crescita dei sistemi nel biennio 2003- 2004 e 2007-2008, con un *trend* discendente a partire dal 2012.

⁷ Fonte: Studio pubblicato da e-bike-finder.com

⁸ ANCMA, 2016.

⁹ Focus Istat: La Mobilità Urbana, 2015.

Grafico 5: Attivazioni in serie storica dei principali servizi di Bikesharing in Italia, 2000-2016



Fonte: Elaborazione OSM a partire da dati forniti da Bicincittà, Clearchannel, ECO-Logica, sito web di Centro in bici e TMR Srl.

Nell'arco degli ultimi quindici anni alcuni servizi di Bikesharing, dopo la loro iniziale attivazione, sono stati ampliati, altri purtroppo sono stati sospesi, altri invece hanno modificato il proprio sistema passando dal sistema a chiave meccanica a quello elettronico, come nel caso di Brescia nel 2008 o di Ferrara nel 2013.

In Italia, alla fine del 2015, erano in attività circa 200 servizi di Bikesharing. Si tratta di un numero molto alto, superiore a quello di molte altri paesi. In Francia, per esempio, dove i servizi di Bikesharing hanno avuto un'ampia diffusione, i servizi attivi ad oggi sono 39.

I Bikesharing in Italia hanno un carattere prevalentemente urbano ma esistono alcuni esempi di servizi a carattere provinciale come quelli delle provincie di Trento, Cremona e Lodi e servizi all'interno di Parchi naturali. Alcuni servizi che operano in piccoli e piccolissimi comuni spesso tendono a servire più paesi limitrofi; formalmente appartengono ad un Comune ma servono un'area d'influenza maggiore.

Grafico 6: Mappatura dei servizi di Bikesharing in Italia, 2016



Fonte: elaborazioni OSM

Come visibile nella mappa, i servizi di Bikesharing si concentrano prevalentemente al Nord. Le aree urbane delle regioni del Nord in cui sono presenti servizi di Bikesharing rappresentano il 64% rispetto al totale delle aree censite. Ve ne sono 34 in Lombardia, 15 in Piemonte, 20 in Emilia Romagna, 17 nel Veneto, 9 in Liguria, 3 in Friuli Venezia Giulia, 23 in Trentino Alto Adige e 2 in Valle d'Aosta. Nel Mezzogiorno sono presenti 42 città in cui sono attivi servizi di Bikesharing, pari al 22% del totale, rispettivamente 6 in Campania, 9 in Puglia, 15 in Sardegna, 9 in Sicilia, 3 in Abruzzo e 1 in Basilicata. Nell'Italia centrale, invece, la percentuale scende al 14% con rispettivamente 12 sistemi di Bikesharing in Toscana, 6 nelle Marche, 8 nel Lazio e 2 in Umbria¹⁰.

Circa tredici milioni di italiani, il 18% del totale, risiedono in Comuni in cui è attivo un servizio di Bikesharing e possono dunque averlo usato, averne sentito parlare o aver incrociato almeno una volta una bicicletta in sharing.

Le città in cui sono presenti servizi di Bikesharing sono di dimensioni molto varie. In termini di numero di città coinvolte, i Comuni maggiormente interessati dall'attivazione di un servizio di

¹⁰ I Rapporto Nazionale: La Smart Mobility in Italia: numeri, fatti e potenzialità, 2016.

Bikesharing sono quelli medio-piccoli (45%).

Tra le dieci principali città metropolitane italiane, solo Bari, Bologna, Genova, Milano, Torino e Venezia dispongono di un servizio di Bikesharing. Spicca l'assenza di un servizio di Bikesharing attivo a Firenze, Napoli, Reggio Calabria e Roma.

Milano e Torino dispongono dei servizi di Bikesharing più importanti sia dal punto di vista delle flotte a disposizione sia degli iscritti al servizio, rispettivamente 4.650 biciclette e oltre 64.000 abbonati annuali, delle quali circa 1000 elettriche e alcune decine per bambini, e 1.200 biciclette e 23.672 abbonati.

Milano è il primo sistema integrato al mondo con biciclette tradizionali, elettriche e per bambini, unico per grandezza, complessità ed innovazione. Il 9 maggio 2015 è stato infatti inaugurato a Milano il sistema di bikesharing elettrico a pedalata assistita espressamente progettata per questo sistema.

A Milano da fine agosto a metà settembre sono arrivate le biciclette di due nuovi operatori privati cinesi, diverse da quelle messe a disposizione da BikeMi, il servizio di Atm: si tratta delle due start up Ofo e Mobike, che offrono nuovi servizi di bikesharing in free floating: le biciclette non hanno stazioni fisse, si prenotano e si sbloccano tramite una app e si possono lasciare ovunque. Mobike, leader globale del bikesharing con 30 milioni di biciclette utilizzate ogni giorno in 180 città di tutto il mondo, ha fornito una flotta di 8 mila mezzi, mentre Ofo 4 mila mezzi. Per Mobike la tariffa è di 0,50 euro ogni mezz'ora, mentre per Ofo è di 0,20 euro per la prima mezz'ora; 0,30 per la seconda mezz'ora; 0,50 euro per i minuti successivi, fino ad arrivare a una spesa massima di 5 euro nel caso di noleggio per un'intera giornata.

L'incidenza di biciclette in sharing per abitante è estremamente variabile da città a città. Il valore minimo si registra a Gela, con 0,02 veicoli ogni 1000 abitanti, mentre quello massimo si registra a Ustica superando le 22 biciclette ogni 1000 abitanti.

Anche per il numero di biciclette e di stazioni per unità di superficie (10 km) si riscontra una grande variabilità di valori. Si passa dal valore minimo riscontrabile sempre a Gela (0,07) alle 15 stazioni ogni 10 km di cui dispone la città di Milano.

Il numero di biciclette per abitante e per unità di superficie nelle città dove sono presenti servizi di Bikesharing non lascia intravedere un nesso che legghi il dimensionamento delle flotte condivise con le dimensioni del Comune dal punto di vista demografico.

Se si prende in considerazione una delle eccellenze europee sul Bikesharing, ovvero Parigi, ci si rende conto che sono pochi i servizi italiani che contemporaneamente, sia nell'incidenza di biciclette ad abitante sia nella densità di biciclette per superficie, possano stare al passo della capitale francese. Se ne deduce che, nonostante l'alto numero di città in cui è presente un servizio di Bikesharing in Italia, solo alcune di esse dispongono di un'infrastruttura in grado di incidere radicalmente sul sistema della mobilità urbana.

Milano che ha la consistenza di iscritti più alta rispetto a tutte le altre città italiane, anche in ragione del maggior numero di abitanti, è caratterizzata da uno dei tassi di adesione al servizio di Bikesharing più alti in Italia (5%), è comunque preceduta da Brescia dove circa il 8,3% della popolazione residente

risulta iscritta al servizio di Bikesharing¹¹.

Tavola 3: Tasso di adesione ai servizi di Bikesharing, 2015

Città	Tasso di	Città	Tasso di	Città	Tasso di
Bergamo	0,9%	Como	0,6%	Genova	0,0%
Brescia	8,3%	Gaeta	0,7%	Milano	4,8%
Padova	1,0%	Pisa	1,6%	Siena	1,9%
Parma	0,2%	Saviglia	0,4%	Torino	1,6%
Udine	0,9%	Verona	2,1%		

Fonte: Elaborazione OSM

Il successo di un servizio si misura anche dall'andamento del numero di iscritti nel tempo che, se aumenta, testimonia una progressiva penetrazione dell'utilizzo del servizio tra gli abitanti. Analizzando gli andamenti degli iscritti a ciascuno dei Bikesharing analizzati, a partire dall'anno di attivazione sino alla fine del 2015, Milano e Torino risultano le città con in cui il numero d'iscritti è cresciuto con maggiore intensità. La stessa elaborazione effettuata sui noleggi dimostra che tutti i servizi di Bikesharing, ad eccezione di quello genovese, vedono costantemente aumentare, anche se a tassi diversi, il numero dei noleggi all'anno.

L'utilizzo del Bikesharing è utilizzato mediamente per breve tempo, circa 10 minuti di media a Udine e Bergamo sino ad un massimo di quasi un'ora a Genova. La durata del noleggio più frequente, fra tutte le città analizzate, è quello che ricade nella fascia di durata tra 6 e 10 minuti. Considerando una velocità media di 15 km/h gli spostamenti in Bikesharing si effettuano prevalentemente su una distanza intorno ai 2 km ma una quota comunque importante (mediamente intorno al 30% delle città analizzate) compie spostamenti lunghi il doppio.

È interessante notare come una quota non piccola di spostamenti (mediamente intorno al 20%) avviene anche al di sotto della soglia dei 5 minuti.

Ciò segnala che prelevare e lasciare una bicicletta è estremamente semplice e rapido e che la diffusione delle stazioni nel territorio è tale che gli utenti trovano efficace l'uso di una bicicletta condivisa anche per uno spostamento di un solo chilometro.

Analizzando la durata degli spostamenti insieme al modo con cui è concepito il sistema tariffario del Bikesharing, si nota che gli utenti utilizzano la bicicletta per la maggior parte delle volte senza che venga loro addebitato un importo per il suo utilizzo. Di norma, infatti, i primi minuti di noleggio - a Torino e Milano per esempio si tratta di 30 minuti - sono gratuiti. Considerando come le tariffe di un abbonamento sono anch'esse molto basse (36 € l'anno a Milano per esempio), è evidente come le tariffe del Bikesharing non possano coprire le spese di esercizio e che il servizio abbia bisogno di essere sussidiato.

Anche altri Bikesharing europei tendono a seguire questo schema. Negli schemi di contratto di servizio francesi la tariffa con i primi 30 minuti gratuiti è la norma e per fornire anche un benchmark europeo il costo di un anno di abbonamento a Velib Parigi è di 29 euro.

L'utilizzo per fascia oraria dei servizi di Bikesharing è per la maggior parte concentrato durante la

¹¹ Fonte: La sharing Mobility in Italia – Executive summary, 2016

mattinata, tra le 6:00 e le 13:00, ad eccezione di Torino e Siena dove l'utilizzo è distribuito omogeneamente sulle tutte le tre fasce orarie analizzate. Gli abitanti di Como e Genova prediligono l'utilizzo del bikesharing tra le 13:00 e le 18:00¹².

La frequenza di utilizzo degli iscritti al servizio di Bikesharing premia la città di Brescia dove esiste una quota rilevante di persone che utilizzano il Bikesharing almeno una volta settimana, seguono Milano e Savignano. Como, Genova e Gaeta sono invece le città in cui il servizio è usato con minor frequenza.

Un punto dolente del bikesharing è che in alcune città, ad esempio Milano, pur essendo il servizio attivo tutto l'anno, gli orari di utilizzo vanno dalle 7 all'1 di notte, d'estate prolungato fino alle 2, e non 24 ore, come in molte città europee.

Le regole di utilizzo del bike sharing sono ben chiare: non si può trasportare nessun'altra persona sulla bicicletta, l'unica persona autorizzata è l'abbonato, il quale è totalmente responsabile della bicicletta dal momento in cui la preleva da una stazione fino a quello in cui la deposita nella medesima stazione o in un'altra. Il servizio è consentito ai maggiori di 16 anni.

1.2 Esempio: Progetto Europeo XCYCLE – Dipartimento di Psicologia dell'Alma Mater di Bologna

Recentemente un gruppo di psicologi sociali dell'Università di Bologna ha analizzato e catalogato decine di studi dedicati alle collisioni tra veicoli motorizzati e biciclette. L'analisi del gruppo di ricerca Unibo – condotta all'interno del progetto europeo XCYCLE coordinato dal Dipartimento di Psicologia – evidenzia due cause principali per gli incidenti che coinvolgono i ciclisti: i comportamenti di chi si muove in strada e le caratteristiche delle infrastrutture stradali.

In molti casi è una precedenza non data, o da parte del ciclista o dell'automobilista, a risultare fatale, ma spesso gli incidenti nascono anche da una mancata percezione della presenza di una bicicletta in strada. Tra i pericoli che emergono più di frequente in questo senso, ci sono i "blind spot", angoli ciechi nel campo visivo dell'automobilista che impediscono di inquadrare per tempo gli utenti deboli della strada.

Più piccole, meno veloci e più rare delle auto, le biciclette fanno più fatica ad affacciarsi nel campo di attenzione degli automobilisti. Un fenomeno che emerge dallo studio è che quando le biciclette sono invece molto presenti gli incidenti calano. L'effetto è noto come "*safety in numbers*": all'aumentare del numero dei ciclisti, aumenta la sicurezza dei ciclisti stessi. I conducenti di automobili diventano più consapevoli della presenza dei ciclisti e migliorano la loro capacità di anticiparne la presenza nel traffico.

Per quanto concerne, invece, le infrastrutture se da un lato la presenza di piste ciclabili separate dal traffico motorizzato gioca un ruolo importante per la sicurezza dei ciclisti, dall'altro le corsie riservate ai ciclisti possono rivelarsi particolarmente pericolose in prossimità degli incroci.

¹² Fonte: Elaborazione OSM su dati Bicincittà e Clear Channel

La normativa italiana, in tal senso, è inadeguata, in quanto profondamente auto centrica, con la marginalizzazione dei ciclisti, tendendo a confinare la loro presenza in spazi che sono ancora scarsamente presenti nelle nostre città.

Da un'indagine ISTAT riferita a dati del 2014¹³, i ciclisti deceduti sono stati 273 e quelli deceduti in incidenti stradali sono concentrati nelle classi di età tra i 70 e gli 89 anni (42,5% del totale morti). Per i feriti, invece, le percentuali più elevate si registrano tra i 35 e 54 anni (circa il 33% del totale feriti). Un numero significativo di morti e feriti si registra anche tra i bambini di 10-14 anni (6 morti e 906 feriti), giovani tra i 15-19 anni (8 morti e 1.130 feriti)¹⁴.

Nel 2015 (sempre da indagine ISTAT) i ciclisti vittime di incidenti stradali sono stati 251 (-8,1%). Nel 2016, invece le vittime sulle biciclette aumentano del 10% con 275, con 16mila feriti circa pressoché stazionari rispetto al 2015.

Guida distratta, velocità elevata e mancato rispetto della distanza di sicurezza (nel complesso il 38,9% dei casi) sono i comportamenti errati più frequenti.

Eccesso di velocità, mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza e uso di telefono cellulare alla guida, le violazioni al Codice della Strada più sanzionate.

Il maggior numero di incidenti si registra il sabato e la domenica tra le 10 e le 12 sulla rete viaria principale, con un picco di incidenti nel mese di agosto.

La regione con il più alto numero di incidenti con biciclette sulla rete viaria principale è la Lombardia con 242 sinistri, seguita dal Veneto con 238. Ultima la Valle d'Aosta con 3 incidenti (dati ISTAT riferiti al 2014).

La bicicletta sta diventando uno tra i mezzi di trasporto preferiti dagli italiani per recarsi al lavoro. Da un rapporto di Confartigianato¹⁵ emerge che nel 2015 sono stati 743.000 gli italiani, con una maggiore intensità tra coloro che hanno dai 45 ai 64 anni, che hanno scelto la bicicletta per andare al lavoro, con un aumento di 32.000 persone (+4,5%) rispetto al 2010. L'uso più elevato di biciclette per recarsi al lavoro si ha nella provincia di Bolzano e nelle regioni Emilia-Romagna e Veneto.

L'indagine svolta nell'ambito dell'attività di rilevazione della *customer satisfaction* su un campione di circa 2600 utenti del servizio di bikesharing di Torino TOBike, mostra che il 40% del campione sostituisce frequentemente l'auto privata con il bikesharing, il 31% occasionalmente, mentre il 25% del campione non dispone proprio di un proprio mezzo di trasporto.

1.3 Profili normativi e assicurativi

L'attenzione alla sicurezza stradale ed alla mobilità sostenibile in particolare è sicuramente cresciuta nel tempo ed è certamente considerata una priorità. Nella presente legislatura (XVII) alcune previsioni sono state riportate nel Disegno di Legge per la riforma del Codice della Strada. Non si

¹³ Istat: Gli incidenti stradali in Italia, 2015.

¹⁴ Progetto Europeo XCYCLE – Dipartimento di Psicologia dell'Alma Mater di Bologna.

¹⁵ Artibici: "Bicicletta e artigianato: alcune tendenze sulla filiera di offerta e sull'utilizzo, 2016.

tratta di una modifica del Codice, ma dell'individuazione dei principi e linee guida vincolanti per la modifica del Codice stesso.

L'art 2, comma 1, individua i principi da seguire nella revisione del Codice: delegificazione e semplificazione, secondo il principio di garanzia di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente vulnerabili.

L'art. 2, comma 1 lettera d) indica l'obiettivo della revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile.

Un'importante novità normativa è l'entrata in vigore il 2 febbraio 2016, della legge n.221 del 28/12/2015 (c.d. Collegato ambientale alla Legge di stabilità 2016), con la quale il legislatore ha espressamente sancito che, a prescindere dal tratto stradale in cui l'evento si verifica, l'infortunio in itinere in bici deve essere, al ricorrere di tutti i presupposti stabiliti dalla legge per la generalità degli infortuni in itinere, sempre ammesso all'indennizzo. L'INAIL, con la Circolare 14/2016, ha ribadito i requisiti necessari per l'infortunio in itinere, anche nel caso di uso della bicicletta, anche su strada aperta al traffico e non solo su piste ciclabili o strade interdette al traffico. Precedentemente alla legge, era necessario che l'uso della bicicletta fosse necessitato, in mancanza di mezzi pubblici o per incongruenza degli orari. Ora invece si considera l'uso della bicicletta alla stregua del mezzo pubblico o dell'andare a piedi.

In Italia per la bicicletta elettrica (o a pedalata assistita), nonostante sia dotata di motore con un limite di velocità fino a 25 km/h, la normativa non prevede alcun obbligo: non è prevista nessuna targa, né l'immatricolazione, né la copertura assicurativa, né la maggiore età o la patente e neppure l'utilizzo del casco protettivo.

Un bicicletta che procede anche solo a 25 km/h può comunque causare incidenti: non essendo prevista la targa né l'immatricolazione ciò comporta la non identificazione del responsabile; in caso di incidente con danni a terzi, oltre a non esserci la copertura assicurativa, non risponde neppure il Fondo Vittime della Strada in quanto causato da veicoli senza patente e non identificati.

La bicicletta è un veicolo per cui oggi non è obbligatoria l'assicurazione per la circolazione. Se un ciclista provoca dei danni a terzi durante la circolazione (es. investimento di un pedone), il ciclista è responsabile e deve risarcire i danni. In Italia vi è l'estensione della garanzia di responsabilità civile dei ciclisti nelle polizze "capo famiglia" per i danni provocati a terzi.

Al momento tuttavia non ci risultano progetti diversi.

Sarebbe pertanto auspicabile l'introduzione di un regime di immatricolazione, differente dagli autoveicoli, ma estensibile obbligatoriamente a tutte le biciclette, anche quelle non giuridicamente equiparate a ciclomotori.

Basterebbe una marchiatura del telaio e/o del motore per identificare il mezzo e per adottare anche coperture assicurative ad hoc.

Sono presenti comunque sul Mercato una serie di prodotti assicurativi offerti da varie Compagnie di assicurazione, che prevedono la copertura assicurativa per tutti i tipi di bicicletta. Le polizze garantiscono l'assistenza in caso di infortunio; la riparazione rapida in caso di danni; il rimborso per

lesioni fisiche; l'indennizzo per danni causati involontariamente a terzi e, naturalmente, il risarcimento a seguito del furto della bicicletta o di singoli pezzi, come il sellino o la ruota.

Nel nostro paese ci sono circa 4 milioni di biciclette e ogni 2 minuti ne viene rubata una. Spesso è difficile per i proprietari rientrare nel danno subito, a meno che non vi sia un'assicurazione specifica¹⁶. La regione dove la domanda di questo genere di assicurazione è più elevata è la Lombardia.

In Italia esiste il Registro Italiano Bici, che permette di recuperare biciclette rubate, se iscritte al Registro e marchiate. Il Registro Italiano Bici è l'unico consultato dalle Forze dell'Ordine in caso di ritrovamento di una bicicletta di cui si conosca il numero di telaio, la targa o la marchiatura e sia registrata al Registro stesso.

Era stata presentata in Parlamento una proposta di riforma del Codice della Strada con l'introduzione del "senso unico eccetto bici", norma già presente con successo in molti Stati europei come Germania, Francia e Svizzera. Il significato del "senso unico eccetto bici" è che una strada a senso unico per i veicoli a motore può essere percorsa in entrambi i sensi dalle biciclette. E' applicabile solo lungo strade con velocità moderata, con corsia ciclabile o senza, all'interno di zone residenziali dove il traffico deve essere il più possibile ridotto e disincentivato, a favore di una maggiore sicurezza, vivibilità e qualità della strada. Il Governo ha comunque bocciato la proposta, che nel contesto italiano di traffico intenso e di comportamenti alla guida meno rispettosi di altri paesi UE (fonte BCG 2014), è comunque un dato positivo per i ciclisti stessi.

Per quanto concerne la mobilità ciclabile, gli attraversamenti ciclabili hanno sempre la precedenza, in quanto equiparati a quelli pedonali, pertanto i velocipedisti che ne fanno uso godono della stessa precedenza assoluta nei confronti del traffico veicolare che li attraversa.

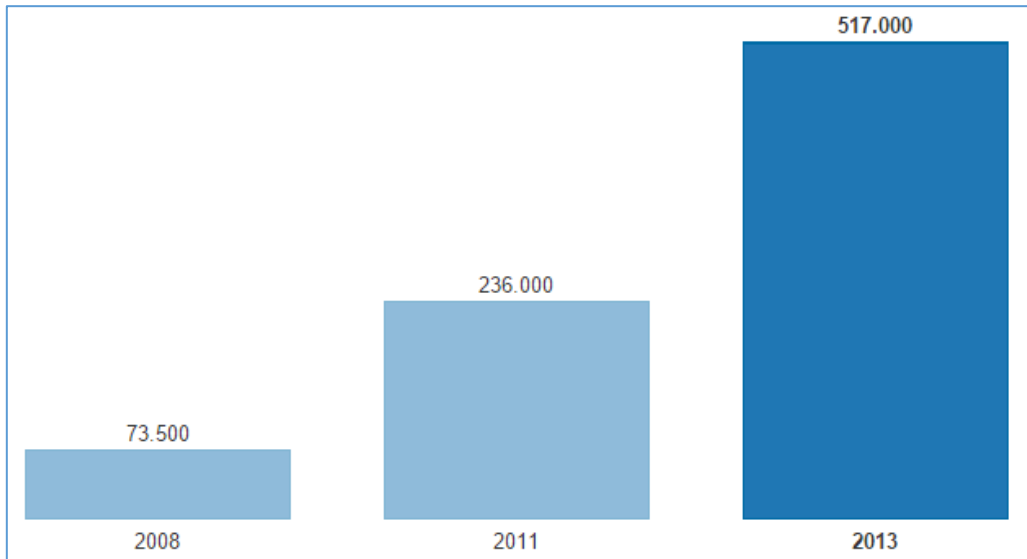
1.4 Confronto con alcune esperienze europee

Oggi il 54% della popolazione mondiale vive in grandi città. Si prevede che si arrivi al 66% nel 2050. Con questi numeri, i centri urbani stanno pensando di creare un sistema di mobilità che inquinino sempre meno e permetta a sempre più persone di muoversi. Oltre a potenziare il servizio di trasporto pubblico, si punta alla nascita e alla crescita di nuove forme di mobilità rese possibili dalla diffusione delle tecnologie digitali.

Car sharing e bike sharing si stanno diffondendo sempre più nelle grandi città europee, ma è il bike sharing che riscuote più successo, grazie alla sua estrema praticità e al ridotto impatto ambientale.

¹⁶ Indagine condotta da Facile.it

Grafico 7: Evoluzione del bike sharing nel mondo



Fonte: Earth policy institute

In Europa la bicicletta condivisa raggiunge la sua massima diffusione a Parigi, dove il sistema Velib comprende quasi 25.000 biciclette.

La qualità di un sistema di bike sharing si misura non soltanto dal numero assoluto di biciclette a disposizione, ma anche e soprattutto dal rapporto tra questo numero e gli abitanti della città servita.

Nel 2012 a Londra viene modificato il sistema di accesso al bike sharing: prima era soggetto al possesso di una specifica smart card, che favoriva soprattutto i clienti abituali, mentre ora si è preferito agevolare l'accesso del *casual user*, garantendo l'utilizzo a chiunque disponga semplicemente di una carta di debito o credito. I risultati hanno portato ad un aumento del servizio¹⁷.

Lo studio "European Bike Sharing Market, Forecast to 2025" ha stimato che la flotta dei servizi di bike sharing raddoppierà, aumentando da 151.302 unità nel 2016 fino a 341.250 unità nel 2025. L'Europa meridionale e occidentale assisteranno ad un'elevata attività nell'ambito dei servizi di bike sharing. Circa 196 città nell'Europa meridionale hanno complessivamente oltre 35.000 biciclette a noleggio; nell'Europa occidentale, 150 città hanno quasi 70.000 biciclette a noleggio. Spagna e Francia sono i mercati più forti, ma Regno Unito, Germania e Italia si stanno rapidamente espandendo.

L'innovazione tecnica ha trasformato il noleggio di biciclette in un prodotto high-tech. Il sistema Call a Bike a Monaco è stato uno dei precursori nel 2000, con uno start-up di 1000 biciclette. Le cabine telefoniche sono state utilizzate come punti di presa e rilascio. Gli utenti registrati chiamavano la centrale e ricevevano la combinazione della serratura della bicicletta. Le tariffe di noleggio venivano addebitate direttamente sulla carta di credito dell'utente. Call a Bike è poi fallita ed è stata rilevata da Deutsche Bahn.

¹⁷ Earth Policy Institute

Questo innovativo sistema di bike sharing ha comunque avuto buoni riscontri, contribuendo a diffondere l'idea della bicicletta pubblica e condivisa. Velib a Parigi, nato nel 2007, è stato concepito con una estensione senza precedenti, inizialmente 21.000 biciclette e 1.400 postazioni di noleggio, successivamente diventate 24.000 biciclette e 1.750 postazioni¹⁸.

Parigi, nonostante rappresenti un punto di riferimento per il resto d'Europa, è arrivata seconda nel confronto europeo. La capitale è stata infatti superata dalla connazionale città di Lione con il sistema Velo'v. Le 343 postazioni con 4.000 biciclette (dati riferiti al 2012), a disposizione di chiunque per tutto l'anno, i collegamenti con il trasporto pubblico locale, una registrazione facile e gratuita al sistema, il ritiro e la restituzione della bicicletta completamente automatizzati e possibile in qualsiasi postazione, le informazioni disponibili in varie lingue e accessibili in modi diversi, fanno di Velo'v un sistema bike-to-go pressoché perfetto.

L'indiscussa patria dei ciclisti tuttavia è Copenaghen. A incoronare la capitale della Danimarca la città delle biciclette per eccellenza è stata la società di consulenza di design urbano Copenhagenize Design Company. Nel 2016 gli abitanti di Copenaghen hanno percorso in media 1.400 chilometri in bicicletta al giorno, con il 41% delle persone (tra cui il 63% dei membri del Parlamento) che pedalano per andare a scuola o in ufficio. Sempre nel 2016 il numero delle biciclette ha superato per la prima volta quello delle automobili.

Partendo dai dati sopra illustrati, si può senza dubbio affermare che la bicicletta in Danimarca è un vero e proprio stile di vita, una quotidianità che ormai si è trasformata in un fattore culturale distintivo. Dalle strade ai servizi, tutto è realizzato in funzione delle due ruote. I treni e le metropolitane hanno lo spazio per accoglierle; ogni scalinata è munita di scivolo o ascensore, ogni strada è fornita di segnaletica e di semafori appositi.

Per quanto riguarda la sicurezza del ciclista, in Danimarca vige un codice della strada riservato alle biciclette, che corrisponde in linea di massima a quello delle auto, ma con alcune caratteristiche aggiuntive. La prima regola riguarda la precedenza: dove non sia segnalata un'indicazione specifica dai cartelli stradali, in Danimarca vale la consuetudine detta "del tre", ossia prima le biciclette, poi i pedoni, ultime le auto e gli altri mezzi. L'unica eccezione è alle fermate dell'autobus, dove in questo caso le biciclette si fermano e i passeggeri hanno la precedenza per poter scendere dal mezzo pubblico e attraversare la strada. Andare contromano in bicicletta, come non rispettare i semafori dedicati, è assolutamente vietato. La bicicletta deve essere dotata di luci anteriori e posteriori ben funzionanti, oltre a campanello e lucine lampeggianti che segnalano la presenza delle biciclette anche al buio. Il ciclista irrispettoso del codice della strada può essere fermato dalle autorità proprio come un automobilista. Un paradosso è invece la regola sull'uso del casco, non obbligatorio, che però viene utilizzato da tutti i bambini e da moltissimi adulti in maniera molto coscienziosa.

La bicicletta è il mezzo più rubato in Danimarca. La bici acquistata nuova, munita di numero di telaio, può essere assicurata durante il suo acquisto. Il numero di telaio viene evidenziato sulla bicicletta, mediante incisione in un posto visibile. In questo modo può essere richiesto il rimborso dell'assicurazione dopo l'eventuale furto, purché sia denunciato alla Polizia. C'è poi il mercato dell'usato che, pur funzionando molto ed essendo molto diffuso, può essere però facilmente legato

¹⁸ Eurotest, 2012.

a quello parallelo del traffico di bici rubate. La Polizia danese mette a disposizione sullo smartphone una App dove si può verificare se il numero di telaio della bici usata è tra quelli segnalati.

Sempre secondo lo stesso studio, i cui risultati vengono pubblicati ogni due anni, la seconda città più “bike-friendly” al mondo è Amsterdam. Nonostante abbia un punteggio di base superiore a quello di Copenhagen, Amsterdam è rimasta indietro sui punti bonus, perché pur mantenendo bene la situazione attuale non si sta dando molto da fare per migliorare.

La terza classificata è Utrecht, sempre nei Paesi Bassi. La città olandese ha progettato un piano di sviluppo chiamato “Utrecht attraente e accessibile” e sta costruendo il parcheggio per biciclette sotterraneo più grande del mondo. La struttura sarà operativa dal 2018 e conterrà 12.500 biciclette.

In quarta posizione si trova Strasburgo, che da tempo rappresenta la città migliore per i ciclisti in Francia. Ciò grazie a una generazione di progettisti che negli ultimi anni ha insistito su questo mezzo di trasporto. Strasburgo vanta oltre 300 miglia di piste ciclabili e un sistema di bike sharing chiamato Velhop che consente noleggi per lunghi periodi di tempo.

La quinta classificata è un'altra città olandese, Eindhoven, il cui Floating Roundabout – chiamato anche Hovenring – ha catturato l'attenzione di tutto il mondo. Si tratta di una gigantesca rotatoria sopraelevata, completata nel 2012, che permette ai ciclisti di attraversare in sicurezza l'incrocio più critico della città. L'Hovenring è percorso ogni settimana da migliaia di persone.

In Olanda le piste ciclabili non sono a uso esclusivo delle biciclette come si potrebbe pensare, ma possono essere utilizzate (solo in mancanza di percorsi dedicati) anche dai pedoni, da chi monta un cavallo, dai guidatori di mezzi per diversamente abili e dai ciclomotori.

In tutte le principali città olandesi e in un centinaio di stazioni ferroviarie vi sono dei parcheggi custoditi per biciclette nei quali è possibile parcheggiare la propria bici, alcuni a pagamento altri gratuiti. In certi casi queste strutture sono coperte o parzialmente coperte.

Da inizio 2012 le biciclette in Svizzera non devono più essere munite di targhetta. Questo faceva sì che tutte le biciclette sulle quali era incollata una targhetta (dal costo di 5 franchi) erano assicurate sino a 2 milioni. Ora solo un'assicurazione di responsabilità civile privata copre i danni causati a terzi in caso di incidente con la bicicletta.

In Europa cresce il numero di paesi che incentivano il bike to work con i cosiddetti rimborsi chilometrici, proporzionali alle distanze “pedalate”: in Belgio, ad esempio, sono 0,23 i centesimi che i lavoratori in bicicletta guadagnano ogni mille metri. A favore del bike to work si è mosso anche il Lussemburgo, dove la recente riforma fiscale ha inserito la possibilità di agevolazioni in caso di acquisto delle due ruote, sia tradizionale sia elettrica. Trecento euro la somma che i lavoratori del Granducato potranno dedurre, mentre alle imprese sarà possibile fornire ai propri dipendenti una bicicletta sia per uso personale che per mansioni lavorative.

Nel 2015 la Francia ha dato alle aziende private la possibilità di rimborsare i lavoratori per ogni chilometro pedalato, con un tetto annuo fissato a 200 euro per il rimborso.

In Germania è stata inaugurata il 1° gennaio 2016 un'autostrada solo per biciclette e mezzi a pedali, il cui tracciato una volta completato sarà lungo oltre un centinaio di chilometri. In Olanda è sorta

negli anni '80 la prima autostrada per biciclette, mentre è a livello di progetto a Londra. In Svizzera, come in Danimarca, esistono Velo-Expressroute per collegare i vari quartieri alla città.

Anche se i servizi di bike sharing pubblico hanno una richiesta sempre maggiore, i costi di assicurazione su base esclusivamente volontaria potrebbero rappresentare un deterrente per la loro adozione su larga scala. Inoltre, le linee guida sulla sicurezza dei programmi di bike sharing spesso non sono allineate con i requisiti tecnici previsti dagli schemi assicurativi, richiedendo pertanto un'analisi più approfondita e una soluzione delle questioni assicurative. A causa dei costi operativi e di capitale spesso ingenti legati ai programmi di bike sharing pubblico, è probabile che le città e gli operatori di bike sharing dipenderanno da sponsorizzazioni di terze parti. Alcuni fornitori di rilievo, come JCDecaux, Nextbike, PBSC e Smoov utilizzano il modello della pubblicità. Il loro successo potrebbe incoraggiare le aziende provenienti da diversi mercati verticali, come ad esempio quello della sanità, degli stili di vita, bancario e alimentare, ad entrare nel mercato dei servizi di bike sharing pubblico come sponsor, partner pubblicitari e finanziatori per le opportunità di promozione del marchio.

NUOVE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE E CONDIVISA

SHORT OVERVIEW SULLA SHARING MOBILITY

CAPITOLO III

- Focus sulla sharing mobility:
 - Offerte assicurative attuali in Italia
 - Offerte assicurative in alcuni Paesi europei
- Possibili soluzioni normative ed assicurative favorevoli allo sviluppo della mobilità condivisa e sostenibile in Italia

3.1 Focus sulla sharing mobility: offerte assicurative attuali in Italia e in alcuni paesi europei

Partendo da un'analisi della situazione della mobilità in Italia e dei suoi sviluppi futuri, si rileva che gli strumenti di supporto alle future decisioni sul tema della mobilità sostenibile si basa su tre obiettivi: ridurre la necessità di trasporto e la lunghezza dei percorsi (c.d. “*avoiding*”), orientare la mobilità verso l'efficienza e la sostenibilità (c.d. “*shifting*”), intervenire sulla tecnologia dei mezzi di trasporto (c.d. “*improving*”).

La strategia per la mobilità nei prossimi anni si propone di diffondere lo *smart working*, la mobilità a due ruote ed a promuovere ulteriormente *il car sharing*.

Stili di vita più ecosostenibili o taglio dei costi legati al mantenimento dell'auto? A prescindere dalla motivazione per cui lo si sceglie, il car sharing sta vivendo un periodo positivo. A Milano, che è diventata la capitale del car sharing con l'80% del business dell'auto condivisa, il numero di utilizzi giornalieri medi delle auto in sharing è costantemente cresciuto passando dai circa 4.100 al giorno del 2013, a circa 9.200 del 2016 ai 12.700 al giorno del 2017 (Forum per la finanza sostenibile 2017 – Prof. E. Croci Università Bocconi).

L'importanza crescente del fenomeno ha richiamato anche l'attenzione dell'AIBA – Associazione italiana brokers di assicurazioni e riassicurazioni – che nell'edizione del 2015 del suo Osservatorio Auto ha messo a fuoco per la prima volta le tutele assicurative previste dalle polizze r.c. auto delle auto in condivisione. L'edizione di quest'anno dell'Osservatorio Auto di AIBA sottolinea il grande sviluppo del car sharing, che conta su una flotta di circa 5.000 vetture e oltre 4 milioni di prenotazioni in tutta Italia. Milano si conferma anche la capitale europea dell'auto condivisa, con una flotta di 1.900 veicoli e 323.000 utenti iscritti. La disponibilità di molteplici soluzioni e del numero di veicoli sembra incentivarne l'uso: 15,31% l'incidenza dei veicoli per 10.000 abitanti a Milano, contro l'1,17% di Parigi, lo 0,59% di Berlino e lo 0,33% di Londra.

Nuovi trend ai quali gli assicuratori rispondono concentrando l'offerta sullo sviluppo di prodotti personalizzati, anche con black box (sono oltre 5 milioni le scatole nere sui veicoli – fonte stime Ania

2017). Nonostante il crescente successo del car sharing, resta tuttavia in secondo piano l'aspetto assicurativo da parte dei fruitori del servizio.

Secondo l'indagine condotta da AIBA nel 2015, la copertura assicurativa garantita al conducente è molto diversa da un *player* all'altro. Da una verifica effettuata sulle coperture assicurative che offrono le diverse società di car sharing, si rileva che tutte offrono la copertura assicurativa per incendio e furto, alcune con franchigia a carico del cliente altre senza franchigia.

Per quanto riguarda i massimali RC Auto questi possono variare enormemente da una società all'altra: Enjoy prevede in caso di sinistro un massimale di 25 milioni senza alcuna franchigia; Car2go prevede il rimborso del sinistro con una franchigia fissa di 100 euro qualora il conducente dell'auto sia responsabile dell'incidente e causa un danno a terzi, una franchigia di 500 euro se durante l'utilizzo da parte del cliente il veicolo Car2go viene danneggiato (copertura kasko); Share'ngo prevede una copertura assicurativa R.C. Auto in caso di sinistro fino a 10 milioni.

Enjoy prevede anche una copertura assicurativa PAI (Personal Accident Insurance) con un massimale di 155.000 euro e una copertura RSM (Rimborso Spese Mediche) con un massimale di 10.000 euro.

Car2go, invece, offre, per i soli clienti che utilizzano i veicoli nell'area di Milano, una apposita assicurazione infortuni che prevede la copertura dei rischi "morte" e "invalidità permanente" con i seguenti massimali:

- in caso di morte un importo pari a 60.000 euro;
- in caso di invalidità permanente superiore al 3% un importo pari a 60.000 euro.

Axa e Bla Bla Car – network di car pooling gestito dalla società Comuto con sede a Parigi, molto attivo in paesi quali Francia, Spagna, Regno Unito, Italia ed ora anche nei paesi dell'Est – collaborano offrendo un'assicurazione gratuita aggiuntiva che prevede l'assistenza stradale e il trasporto a destinazione in caso di guasto meccanico, incidente, atti di vandalismo, incendio, furto o tentato furto, gomma forata, batteria scarica, esaurimento del carburante, malessere del conducente ed, in caso di necessità, anche pernottamento in hotel. Tutte le persone che viaggiano sul veicolo sono coperte. E' prevista, inoltre, la tutela legale in caso di sinistro stradale, con un massimale di 10.000 euro. E' prevista inoltre la spedizione degli oggetti personali dimenticati dal passeggero a bordo dell'auto del conducente.

Date quindi le differenze da un *player* all'altro, per il cliente sarebbe utile verificare sempre preliminarmente quali garanzie assicurative siano incluse nel servizio.

3.2 Possibili soluzioni normative ed assicurative favorevoli allo sviluppo della mobilità condivisa e sostenibile in Italia

Nella presentazione al "16° Rapporto ANIASA 2016" si legge che il noleggio ha registrato nel 2016 una crescita di immatricolazioni molto rilevante: quasi 375.000 nuove targhe tra auto e veicoli commerciali, livello record del settore. Domanda turistica e di business, rinnovo ed ampliamento delle flotte per le aziende, nuova clientela nell'area delle micro imprese e dei professionisti, senza

dimenticare il noleggio mid-term (la disponibilità dei veicoli da un paio di mesi ad un anno), ed i privati sempre più attratti dal noleggio dell'auto: questi i fattori determinanti nella crescita del settore.

Nonostante la crescita tumultuosa registrata in diverse realtà cittadine in Italia, il car sharing fatica ancora tuttavia a trovare le giuste e concrete risposte a livello normativo.

La recente legge annuale per il mercato e la concorrenza (n. 124/2017, art. 184) ha rimandato ogni decisione riguardante le nuove forme di mobilità, come il car pooling, al governo, delegato ad adottare entro un anno norme sulle *“nuove forme di mobilità che si svolgono grazie ad applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche per l'interconnessione dei passeggeri e dei conducenti”*. La formulazione, piuttosto generica, si riferisce alla regolamentazione di servizi come Uber e di tutte quelle applicazioni che offrono car pooling e ride sharing a pagamento.

Il concetto di car pooling presuppone che la condivisione del viaggio non preveda un guadagno per il conducente, ma solo una condivisione dei costi, ovvero un'attività di *trasporto di cortesia*.

Il concetto di ride sharing, invece, si riferisce in generale all'attività di condivisione di passaggi in auto anche al fine di produrre un guadagno.

Le questioni aperte con le Istituzioni riguardano, innanzitutto, una revisione del Codice della Strada, che necessita di un vero e proprio ammodernamento, valorizzando le nuove forme ed esigenze di smart mobility. Primo obiettivo nell'ambito degli interventi normativi deve essere quello di dare una definizione chiara per ogni forma di mobilità condivisa, in quanto oggi l'ordinamento non stabilisce i requisiti necessari affinché un veicolo debba considerarsi condiviso. A causa di tale lacuna nella normativa c'è grande confusione nell'applicazione delle regole del Codice della Strada. Aggiungere la nozione *“veicoli condivisi”* all'art. 82, comma 5, del Codice della Strada, senza ulteriori specificazioni di sorta, potrebbe alimentare incertezze normative e conflitti interpretativi sul punto.

Si segnala inoltre a questo riguardo il disegno di legge recante *“Delega al Governo per la riforma del Codice della Strada”* (A.S. 1638) che - tra i principi e i criteri direttivi a cui dovrà attenersi il Governo - prevede anche l'opportunità di introdurre una definizione di car pooling inteso come *«servizio di trasporto, non remunerato, basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che debbano percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici»*.

Accanto alla definizione suddetta potrebbero quindi trovare spazio anche le definizioni degli altri servizi.

Un altro punto importante è la creazione di aree dedicate al parcheggio e l'accesso per i vehicle sharing alle corsie preferenziali.

La mobilità condivisa (car sharing e car pooling in particolare) dovrebbe poter usufruire di condizioni analoghe a quelle dei servizi di taxi (o come li definisce il C.d.S. *“servizi di piazza”*). La proposta dovrebbe prevedere l'inserimento nel Codice della Strada dello stallo di sosta per i veicoli condivisi. Poi sarebbe la singola Amministrazione Comunale a dover applicare questa opportunità secondo le proprie scelte strategiche in genere contenute nel PUT – Piano Urbanistico Territoriale - e/o nel PUMS – Piano Urbanistico di Mobilità Sostenibile.

Già oggi alcuni operatori godono di questa equiparazione, mentre altri no: occorre pertanto che le regole siano univoche per tutti gli operatori di car sharing.

A Roma, ad esempio, gli stalli del servizio offerto dall'agenzia della mobilità vengono evidenziati con la dicitura "car sharing", pertanto si rende confuso per gli utenti interpretare che si tratta di un servizio specifico.

L'articolo 158 del Codice della Strada prevede al comma 2 che la sosta è vietata in una serie di casi, tra cui, lett. d): *"negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza"*. Dal punto di vista del drafting è condivisibile l'aggiunta al richiamato elenco degli stalli riservati ai mezzi ad utilizzo condiviso, da intendersi in questo caso sia come car/scooter sharing - secondo le due diverse modalità free floating o a sosta fissa - sia come car pooling. Spetterà comunque ai Comuni individuare l'esatta allocazione degli spazi tra i diversi servizi.

Per quanto concerne la possibilità di far circolare i veicoli condivisi nelle corsie preferenziali, la scelta dovrebbe essere lasciata ai Comuni - anche se ciò può creare situazioni di ambiguità per gli utenti che usano il servizio in città diverse - in modo che possano gestire e monitorare eventuali intasamenti delle corsie riservate. Occorre tenere presente che in alcune esperienze (Milano) questo tipo di agevolazione era stata in primo luogo introdotta, salvo poi essere revocata dal Comune stesso a causa dei disagi che la stessa aveva arrecato alla circolazione.

Fra gli altri aspetti problematici del fenomeno in esame va ricordato la questione dei furti dei veicoli che sono una delle piaghe del settore: 5.000 veicoli all'anno con un danno economico per gli operatori di 60 milioni di euro (Rapporto ANIASA 2016), con un pesante danno di immagine per il Paese, specie quando a restarne vittima sono turisti stranieri in vacanza. Un fenomeno che necessita di un'attività di prevenzione, intelligence e contrasto da parte delle Istituzioni centrali e locali, in collegamento con le attività delle aziende del settore che proteggono la flotta con dispositivi hi-tech. Ne consegue peraltro attualmente un aggravio in termini di polizza contro il furto dell'auto.

La mobilità condivisa si sta sviluppando anche nei tragitti casa-lavoro, come dimostra il successo di Jojob, un servizio di car pooling aziendale che mette in contatto i colleghi di una stessa azienda o di aziende limitrofe per condividere in auto il tragitto casa - lavoro. Oggi è attivo in oltre 50 aziende di grandi dimensioni e in molti Comuni. E' necessario, pertanto, che la mobilità condivisa sia ricompresa fra le modalità di trasporto per recarsi al lavoro previste nell'assicurazione INAIL per "l'infortunio in itinere". Una diversa lettura delle disposizioni di riferimento (art. 2, DPR n. 1124 del 30 giugno 1965) potrebbe condurre l'interprete ad intendere la disposizione già oggi come omnicomprensiva ed inclusiva dei servizi di mobilità condivisa. L'articolo richiamato si riferisce infatti al "normale viaggio casa lavoro" senza però specificare il mezzo e dunque a prescindere da esso. Vi rientrano allora il mezzo pubblico e quello privato ancorché quest'ultimo subordinato ad una valutazione di necessità. Pertanto, la mobilità condivisa o rientra nel paradigma del mezzo pubblico o del mezzo privato, cosa piuttosto difficile per il semplice fatto che la proprietà del veicolo

non è riconducibile all'utente, ma ad un soggetto terzo. Il vero nodo è semmai quello del requisito della necessità e del suo relazionarsi con la mobilità condivisa. Si potrebbe pensare allora ad una modifica della norma che paragoni sul punto i mezzi in mobilità condivisa ai velocipedi, il cui uso – ai sensi dell'art. 2, DPR n. 1124 del 30 giugno 1965, come da ultimo modificato dal c.d. collegato ambientale l. n. 221 del 28 dicembre 2015 – è da intendersi sempre necessitato in virtù dei positivi riflessi ambientali.

A tale proposito si segnala che l'Osservatorio nazionale sharing mobility – nato da un'iniziativa del Ministero dell'Ambiente e della Fondazione per lo sviluppo sostenibile – nel primo rapporto nazionale sulla sharing mobility pubblicato quest'anno, ha individuato i seguenti step per lo sviluppo della sharing mobility italiana:

- a) dalla riforma del Codice della Strada alla creazione di specifiche aree di parcheggio dedicate ai veicoli condivisi, fino alla promozione di linee guida per l'affidamento dei servizi di mobilità condivisa su tutto il territorio nazionale;
- b) l'inserimento di strumenti di pianificazione della mobilità urbana e locale, che tengano conto della condivisione come misura strategica e la realizzazione di *hub* per facilitare l'intermodalità tra trasporto pubblico e servizi di mobilità condivisa;
- c) l'inserimento dei servizi di mobilità condivisa fra le modalità di trasporto per recarsi al lavoro previste dall'INAIL per il risarcimento legato all'"infortunio in itinere".

In chiusura di questa rapida rassegna sulla mobilità condivisa, si osserva che i trasporti sono uno dei tradizionali settori in cui il ruolo delle assicurazioni è fondamentale, ma perché qualcosa cambi è necessario che tutte le parti coinvolte si attivino in tal senso. I servizi di sharing mobility richiedono polizze e modalità assicurative adatte al nuovo paradigma.

Anche per incentivare il processo in atto ed essere al passo dei tempi, il settore assicurativo è chiamato a rispondere dinamicamente alle nuove domande del mercato e a sviluppare in tempi brevi nuovi prodotti su misura per la sharing mobility, promuovendo innanzitutto polizze assicurative specificamente dedicate ai veicoli condivisi e ai diversi servizi di mobilità condivisa.

A titolo di esempio si menziona, fra le proposte avanzate, quella che prevede che chi sceglie di rinunciare al proprio veicolo e utilizzare con continuità (almeno 12 prelievi all'anno) i servizi di car sharing e scooter sharing, possa mantenere la propria classe di merito, in caso di nuovo acquisto, anche oltre i cinque anni previsti dalla normativa attuale.

Nel campo della mobilità si avvertono i primi segnali di un cambiamento che sarà epocale: sharing mobility, città intelligenti, auto senza conducente. Si sta affermando in tutto il mondo un nuovo modo di muoversi, maggiormente basato sull'accesso ai servizi invece che sull'uso di un veicolo di proprietà.

La tecnologia oggi lo facilita, l'ambiente ne ha bisogno, un numero crescente di persone vuole spostarsi liberamente, in città e fuori, anche senza possedere un veicolo.

Tutte le parti coinvolte, a cominciare dagli operatori di sharing, le imprese, le Istituzioni, le amministrazioni locali e associazioni che promuovono ed analizzano, da punti di vista diversi, il fenomeno della mobilità condivisa, sono chiamati ad un processo di partecipazione attiva per facilitare uno sviluppo sostenibile, armonioso e regolato della mobilità condivisa in Italia.

Si ringraziano per la collaborazione E. Scarsella, L. Opris, V. Fancello.

