



3^o CONFERENZA NAZIONALE DELLA SHARING MOBILITY

Gianni Scarfone

Giunta Esecutiva ASSTRA e Presidente ASSTRA Lombardia

3 DELLA CONFERENZA NAZIONALE SHARING MOBILITY

Sommario

Un nuovo modello di domanda (?)

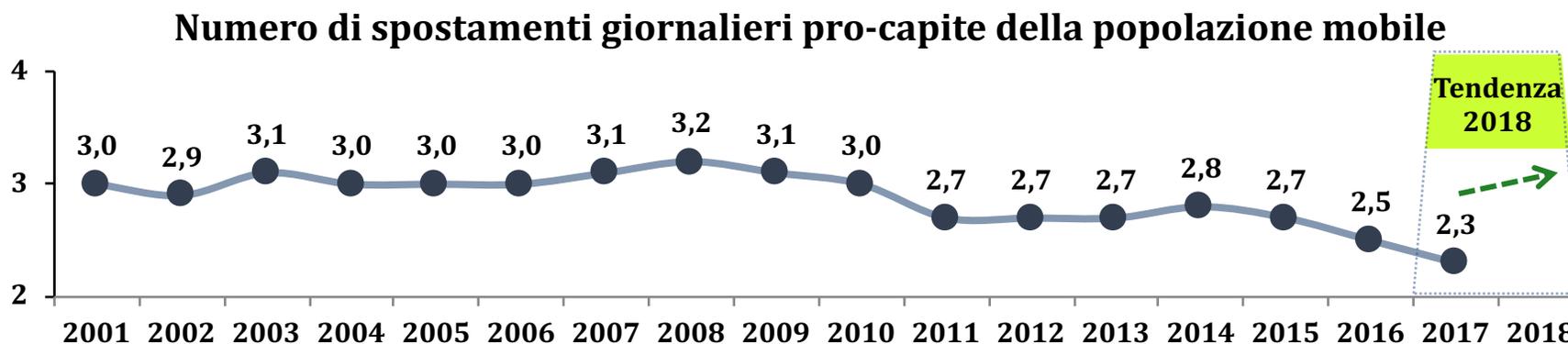
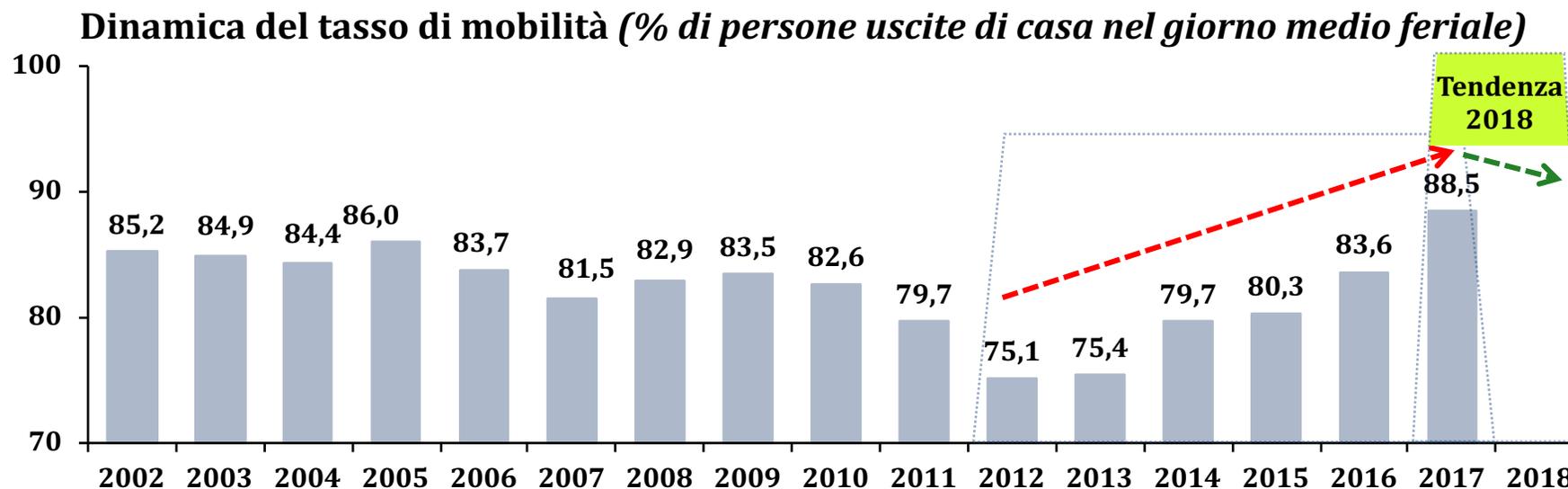
Tendenze verso un diverso riequilibrio modale

Trasporto collettivo e sharing mobility

Lo scenario della «mobilità come servizio»

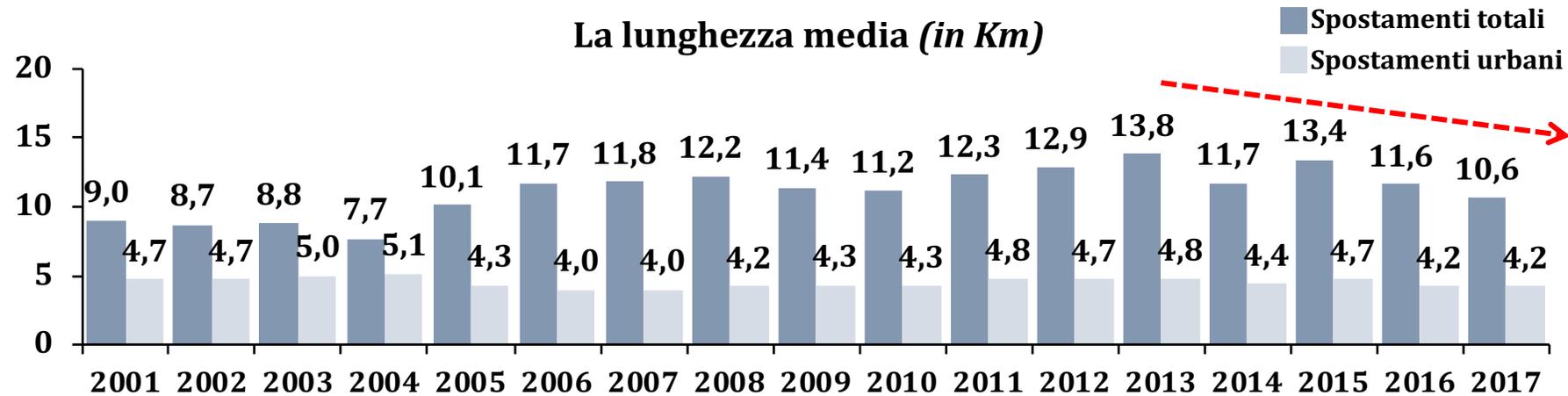
Mobility as a Service: quale modello?

Una mobilità «distribuita»: più persone si muovono, ma ciascuno fa meno spostamenti (assestamento nel 2018)



Nel 2017 è inoltre aumentato il peso degli spostamenti **non sistematici** e per il **tempo libero**, coerentemente con un modello di mobilità più frammentato e distribuito

...e la mobilità di corto raggio consolida la propria posizione dominante



Distribuzione % degli spostamenti per lunghezza e per passeggeri*km

	Spostamenti			Passeggeri*km		
	2017	2016	2001	2017	2016	2001
Prossimità (fino a 2 km)	34,7	27,6	38,6	4,2	3,3	5,7
Scala urbana (2-10 km)	41,8	46,0	42,5	23,1	23,1	27,5
Medio raggio (10-50 km)	21,3	23,5	17,1	43,3	45,3	42,1
Lunga distanza (oltre 50 km)	2,3	2,9	1,8	29,4	28,3	24,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Distribuzione % degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato

	2001	2008	2016	2017	2018
Piedi	23,1	17,5	17,1	22,3	
Bici	3,8	3,6	3,3	5,2	
Moto	5,7	4,5	3,0	3,0	
Auto	57,5	63,9	65,3	58,6	
<i>di cui come passeggero</i>	8,0	7,6	8,5	12,3	
Trasporto pubblico^(*)	7,8	6,1	6,6	7,0	
Combinazione di mezzi (e altro)	2,3	4,5	4,6	3,9	
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	



(*) Si intendono **tutti i mezzi di trasporto collettivi**, urbani (autobus, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di media/lunga percorrenza, aereo ecc.). **Gli spostamenti si riferiscono quindi sia al trasporto sussidiato (Tpl in generale), sia a quello non sussidiato (es. treni AV, autobus di lunga percorrenza).**

Tra i mezzi motorizzati, si conferma la netta prevalenza dell'auto ma il trasporto pubblico guadagna (gradualmente) mercato

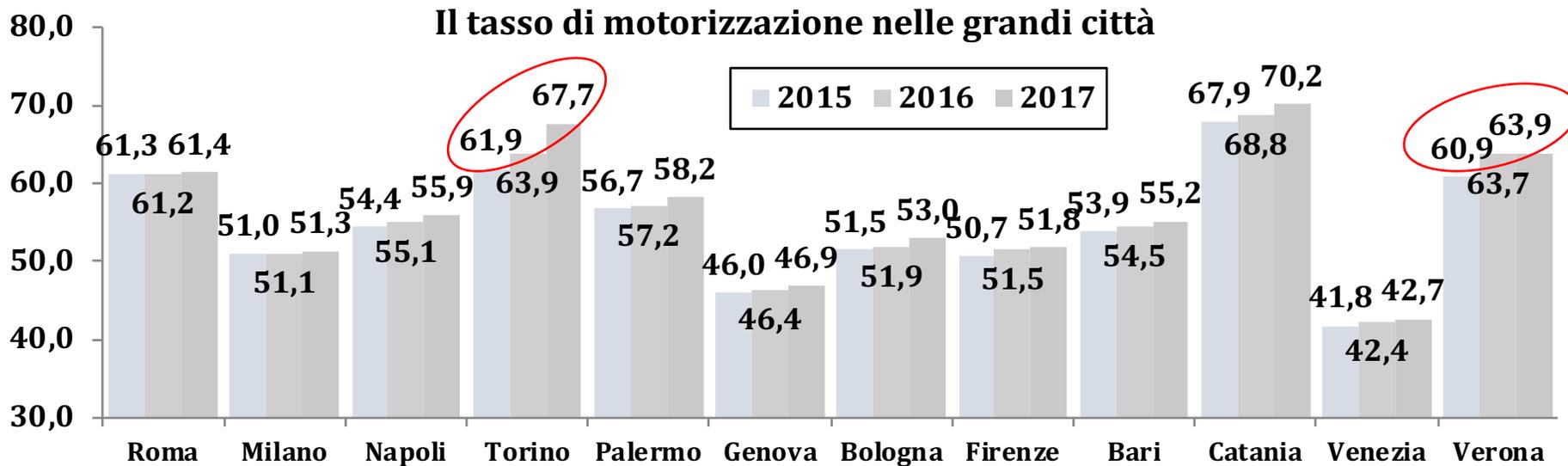
Distribuzione % degli spostamenti totali e non motorizzati per mezzi di trasporto

	2008	2015	2016	2017
A piedi	17,5	14,3	17,1	22,3
In bicicletta	3,6	3,6	3,3	5,3
Totale mobilità non motorizzata	21,1	18,0	20,4	27,6
Totale mobilità motorizzata	78,9	82,0	79,6	72,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Distribuzione % degli spostamenti motorizzati per mezzi di trasporto

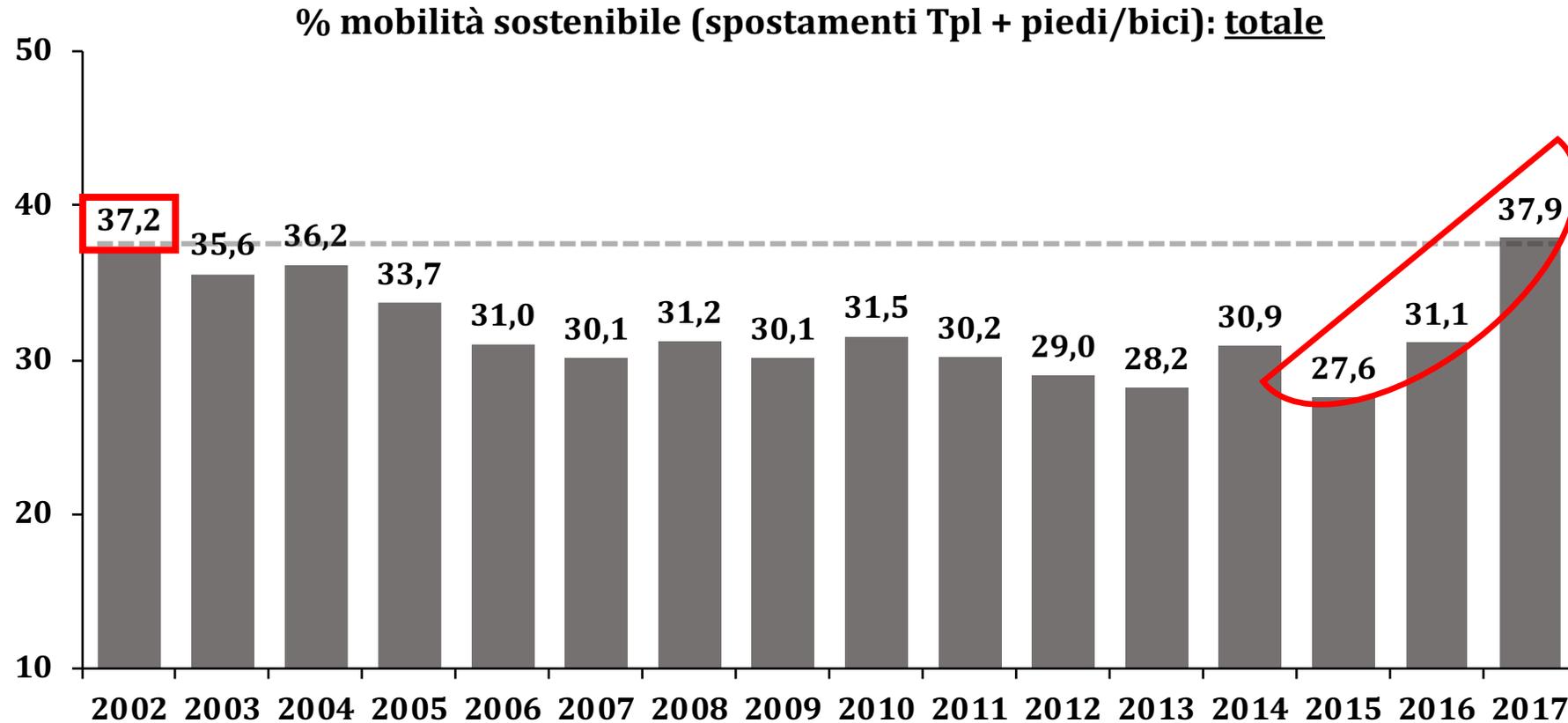
	2008	2015	2016	2017
Auto	81,4	83,8	82,8	81,6
In Moto	5,7	4,5	3,7	4,2
Mezzi pubblici	12,9	11,7	13,4	14,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Continua a crescere il parco auto, anche nelle grandi aree urbane (senza eccezioni...)



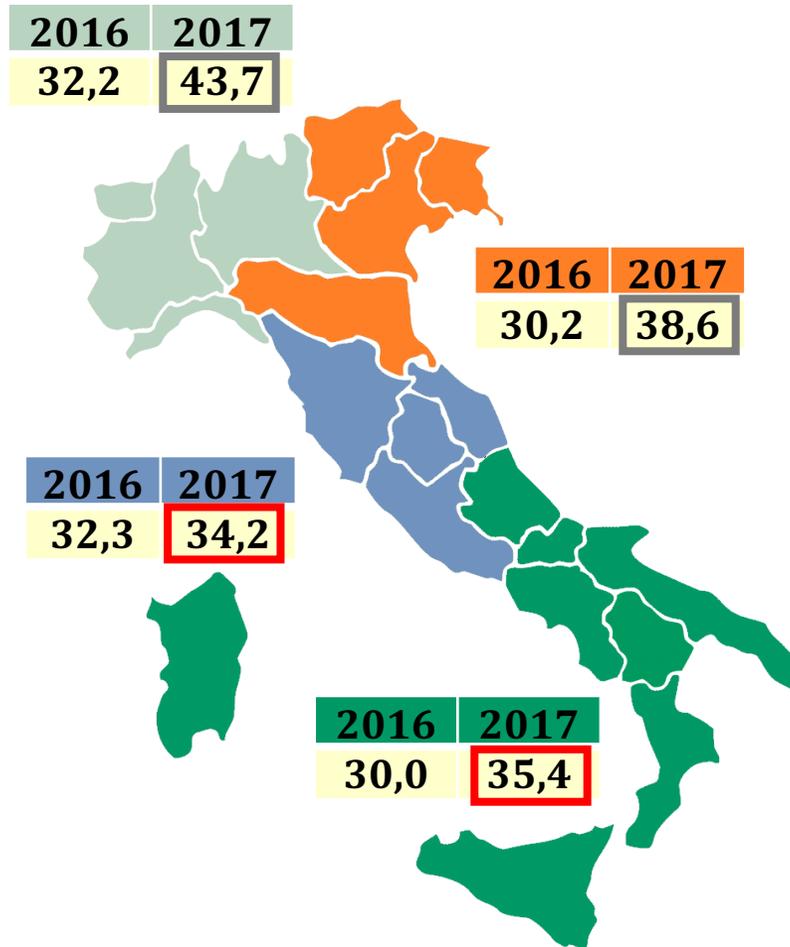
Nel 2017 è stata superata la soglia dei **38,5 milioni di auto circolanti**, con un incremento del **+1,8%** rispetto al 2016. **Il 30% delle vetture ha più di 15 anni**

Il tasso di mobilità sostenibile si riallinea ai valori di inizio decennio, grazie al recupero dell'ultimo biennio



Cresce il divario tra Nord e Centro-Sud nel tasso di mobilità sostenibile

% mobilità sostenibile (spostamenti mezzi collettivi+piedi+bici sul totale)

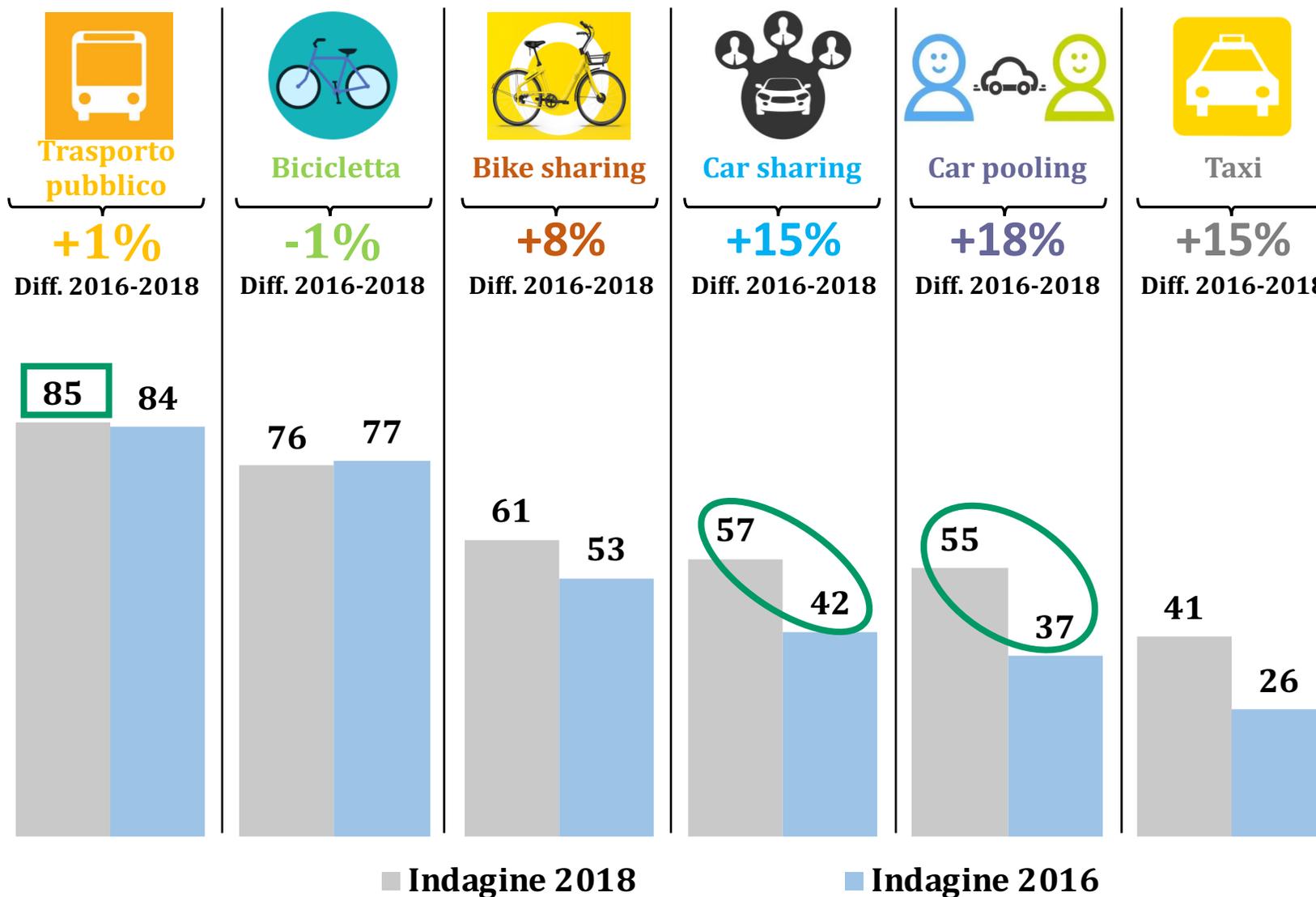


	2016	2017
Comuni fino a 10mila abitanti	22,9	29,0
Comuni 10-50mila abitanti	27,0	36,3
Comuni 50-250mila abitanti	32,9	36,9
Comuni oltre 250mila abitanti	48,5	50,5



Media generale: 2016=31,1% ||| 2017=37,9%

Quali alternative all'auto bisogna incentivare? Trasporto pubblico al top, sharing mobility in forte crescita

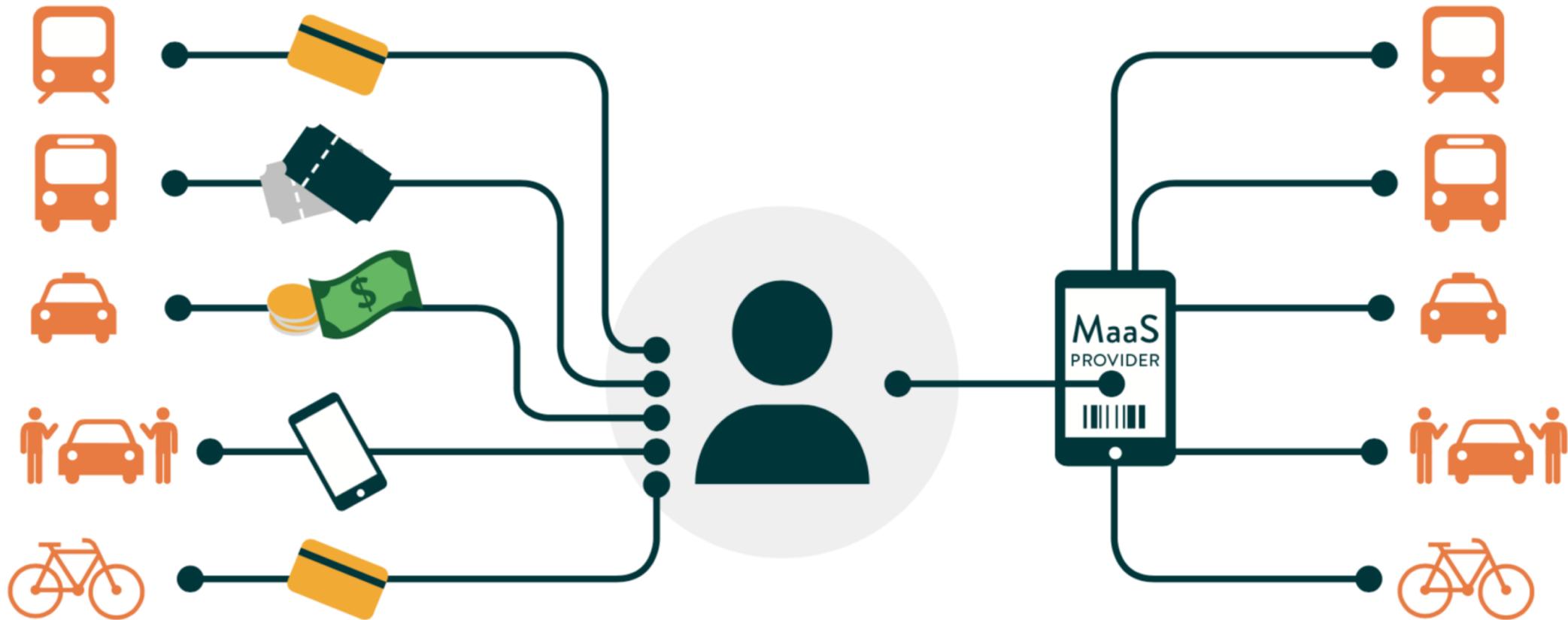


Fonte: Indagine Audimob

Mobility as a Service

CURRENT SITUATION

MaaS MODEL



Mobility as a Service (MaaS)

un processo in rapida evoluzione (in Europa e nel mondo).

E in Italia ?

Cambiano gli stili di mobilità (*il lato la domanda*)

*Il concetto chiave dietro l'idea del MaaS (mobilità-come-servizio) è quello di **mettere gli utenti al centro dei servizi di trasporto**, offrendo loro **soluzioni flessibili** di mobilità «su misura» e on demand*

Mobility as a Service (MaaS)

*Ci sono anche dei **rischi**:*

- *incentivo all'uso dell'auto (car sharing, **viaggi ottimizzati**)*
- *costi maggiori per l'utente (**intermediazione**)*
- *nuove diseguaglianze: le **fratture territoriali il digital divide...***

Crescono gli investimenti privati e pubblici nell'innovazione dei servizi di mobilità (*il lato dell'offerta*)

- ✓ I piani di investimento nel settore elettrico (batterie, modelli auto, punti di ricarica, sharing mobility)
- ✓ L'evoluzione dei veicoli a guida automatica e l'impatto sui costi del trasporto
- ✓ Si moltiplicano piccoli (start up) e grandi operatori per l'integrazione: «aggregatori» di servizi, app/piattaforme, journey planners
- ✓ Cresce la mobilità in condivisione, grazie ai nuovi modelli operativi (car/bike sharing free floating)

DRIVER	SEGNALI DI CAMBIAMENTO E FATTORI DI SPINTA	PUNTI DI RESISTENZA
L'affrancamento dal possesso e dall'uso dell'auto	<ul style="list-style-type: none">• Si rompe il monopolio dell'auto nelle scelte modali• Diminuiscono le patenti attive nelle fasce giovanili	<ul style="list-style-type: none">• Il tasso di motorizzazione continua a crescere, anche nelle grandi città
Maggiore propensione ai modi di trasporto green	<ul style="list-style-type: none">• Forte crescita della mobilità attiva nell'ultimo biennio• Alta propensione al cambio modale	<ul style="list-style-type: none">• La quota della bici è ancora molto piccola (5%)• Il trasporto pubblico guadagna mercato con molta (troppa?) gradualità
Diffusione della sharing mobility	<ul style="list-style-type: none">• Indicatori di crescita annuale a due cifre per tutti i servizi• Alternativa all'auto da incentivare per una quota sempre maggiore di italiani	<ul style="list-style-type: none">• Forte polarizzazione di domanda e offerta in poche grandi città• Segnali di crisi per il bike sharing e, già da qualche anno, per il car sharing tradizionale (a postazione fissa)

DRIVER	SEGNALI DI CAMBIAMENTO E FATTORI DI SPINTA	PUNTI DI RESISTENZA
Sviluppo della filiera dell'elettrico e dei veicoli a guida autonoma	<ul style="list-style-type: none"> • Indicatori di crescita annuale a due cifre nella vendita di veicoli elettrici • I cittadini ritengono prioritario l'incentivo ai veicoli elettrici per combattere l'inquinamento 	<ul style="list-style-type: none"> • Il mercato italiano dei veicoli elettrici è ancora una nicchia molto piccola (nel 2017: 0,24% delle immatricolazioni, 2% del mercato europeo) • Soli il 30% degli italiani è favorevole ai veicoli a guida autonoma (indagine Censis, 2018)
Maggiore propensione verso il trasporto intermodale	<ul style="list-style-type: none"> • La quota di spostamenti intermodali è raddoppiata negli ultimi 10 anni... 	<ul style="list-style-type: none"> • ...ma resta marginale (4-5%) ed è scesa nell'ultimo anno • Chi usa prevalentemente l'auto effettua il 94% dei viaggi (monotratta) in auto...
Maggiore propensione all'uso di dispositivi digitali (app, infomobilità)	<i>Lato offerta: il numero di aggregatori, journey planners, app è cresciuto del +65% negli ultimi due anni</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Il 62% degli italiani non usa dispositivi digitali per il trasporto pubblico

Diversi modelli di MaaS

**MAAS MODEL 1
COMMERCIAL INTEGRATOR**

MaaS PROVIDERS

- ▶ Marketplace with agreements between MaaS provider and transport operators
- ▶ Competition
- ▶ Free, unregulated market

- ▶ Perceived as providing a customer-oriented and innovative solution
- ▶ Doubts on whether it would be socially inclusive
- ▶ Data would probably not be shared with public authorities – unable to improve existing public transport services and planning with data analytics
- ▶ The risk of a bias in the presentation of the transport options is perceived as high

**MAAS MODEL 2
OPEN BACK-END PLATFORM**

MaaS PROVIDERS

- ▶ Set up by a public entity with rules determined by the public authority
- ▶ Serves as public infrastructure on which different actors could build a MaaS solution
- ▶ All mobility services have to open up their API's
- ▶ Competition on the front side

- ▶ Perceived as offering a customer-oriented, innovative and impartial service
- ▶ Local mobility providers are more likely to be integrated
- ▶ Financing the open back-end platform needs to be addressed

**MAAS MODEL 3
TRANSPORT AS THE INTEGRATOR**

PUBLIC TRANSPORT

- ▶ MaaS run by public transport with selected mobility services
- ▶ Rules set by public transport
- ▶ Other mobility services providers may have to open up their API's

- ▶ Public transport already has the largest customer data base, and is the backbone of sustainable urban mobility, so it makes sense to take the lead in integrating other mobility services
- ▶ Public transport remains relevant towards existing customers and appear more attractive to new ones by becoming a real mobility provider
- ▶ Perceived as being able to achieve the highest increase in sustainable mobility, be socially inclusive and best aligned on public policy goals as data would be shared with public authorities
- ▶ Perceived as possibly providing a less customer-oriented and innovative service

**MAAS MODEL 4
DECENTRALISED LEDGER TECHNOLOGY FOR MAAS**

- ▶ Distributed mobility using blockchain
- ▶ All stakeholders work on a shared platform via decentralised ledger technology
- ▶ Prevents the need for a single entity in the middle, while still creating a coordinated mobility ecosystem

- ▶ It could allow for transport authority incentives on certain mode choices and determine rules for the mobility economy
- ▶ Research on this possibility is still ongoing