



SHARING MOBILITY A ROMA: NUOVO STUDIO DELLA FONDAZIONE FILIPPO CARACCILO

Luci e ombre della nuova mobilità

di Paolo Benevolo



Da semplice fenomeno di nicchia a concreta e sempre più diffusa opzione di mobilità sostenibile: così i servizi di sharing mobility hanno conquistato posizioni nel corso degli anni, affermandosi come efficiente alternativa sia al mezzo privato sia ai tradizionali servizi di TPL urbano, garantendo ampia libertà negli spostamenti individuali nel rispetto dei principi ormai ineludibili di tutela ambientale e risparmio energetico. Un fenomeno in rapida e

Risultati positivi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas serra, ma con biciclette e monopattini in sharing sono in aumento i rischi per la sicurezza.

costante crescita in ambito internazionale ed europeo, favorito dall'ascesa delle nuove piattaforme digitali in un contesto di mercato sempre più interconnesso, nonché dallo sviluppo di tecnologie innovative quali i sistemi di geolocalizzazione, che hanno contribuito ad accrescere l'offerta di servizi

di mobilità in sharing secondo modalità sempre più flessibili e capaci di intercettare le esigenze di spostamento urbano con maggiore efficacia. Se tuttavia la sharing mobility rappresenta oggi un fondamentale tassello del sistema urbano della mobilità, il suo effettivo impatto merita senz'altro indagini

più approfondite, al fine di valutare con più attenzione i reali vantaggi che i servizi di mobilità condivisa offrono ai cittadini, identificando per altro verso anche i possibili rischi che possono derivare da un loro improprio utilizzo sia per la sicurezza stradale sia per l'accessibilità delle infrastrutture stradali, in particolare quelle destinate alla circolazione pedonale, senza neppure tralasciare le numerose problematiche di decoro urbano che si stanno affacciando con evidenza in molte città.



Problemi, occorre evidenziare, che rischiano di essere seriamente aggravati da un utilizzo irresponsabile e “selvaggio” in particolare di biciclette e monopattini in sharing.

L'INTERVENTO DELL'AC ROMA

Il tema dei servizi di sharing mobility e dei suoi impatti sulla mobilità è stato posto al centro dell'interesse della Fondazione Filippo Caracciolo Caracciolo che, sin dalle prime applicazioni embrionali, ha analizzato e monitorato lo sviluppo di questo settore in un apposito studio, focalizzando la propria attenzione sul significativo caso della città di Roma (nello scenario internazionale sesta capitale europea per biciclette condivise e quinta per numero di monopattini in sharing). Aderendo infatti ad una richiesta dell'Automobile Club di Roma – che da 100 anni guarda alle problematiche e all'evoluzione della mobilità

romana, al fine di supportare le politiche del territorio e tutelare il diritto dei cittadini ad una mobilità sicura, accessibile e sostenibile – la Fondazione Caracciolo ha preso in esame, sulla base dei dati disponibili, lo stato dell'arte del fenomeno, individuando opportunità e criticità legate agli sviluppi attuali e attesi di queste nuove soluzioni di mobilità. Lo studio, dal titolo “Nuovi modelli di mobilità in ambito urbano. Focus sulla sharing mobility a Roma”, è stato presentato ufficialmente il 12 luglio scorso nelle aule del Campidoglio, alla presenza dell'assessore capitolino alla mobilità Eugenio Patanè e di numerosi esponenti del mondo politico e dell'associazionismo civile attivi nella Capitale.

UN'ANALISI APPROFONDATA

Disponibilità e risultati dei servizi di sharing mobility nella Capitale sono stati oggetto di un'accurata

disamina da parte dei ricercatori della Fondazione, che hanno messo in debita evidenza tanto i rilevanti vantaggi che questa nuova forma di mobilità comporta, quali in primis il suo ridotto impatto ambientale (l'80% delle vetture in car sharing è Euro 6 o elettrico, mentre tra le auto private le Euro 6 sono solo il 32% del totale e quelle a batteria non superano lo 0,5% del circolante, mentre biciclette e monopattini elettrici non producono emissioni), quanto le criticità emergenti soprattutto in termini di equa distribuzione dei nuovi servizi sull'intero territorio comunale e di sicurezza stradale (il coinvolgimento di bici e monopattini negli incidenti è più che raddoppiato negli ultimi cinque anni). “Nell'anno del centenario dell'Automobile Club di Roma”, ha quindi affermato la presidente della Fondazione Filippo Caracciolo, Giuseppina Fusco, “continuiamo dunque a presidiare strategicamente i molteplici versanti della

mobilità. Lo studio dimostra come la sharing mobility sia oggi una concreta alternativa di spostamento in ambito urbano. Occorre però introdurre misure correttive in termini di infrastrutture e di regolamentazione, prevenendo nuovi rischi di incidentalità. Inoltre, i mezzi condivisi sono concentrati soprattutto nel centro storico, mentre è necessaria una loro diffusione anche nelle periferie, a vantaggio di un numero ancora più grande di cittadini che disporrebbero così di soluzioni plurimodali, integrate e complementari al trasporto pubblico”. Affermazioni pienamente accolte dall'assessore capitolino Eugenio Patanè, che a sua volta ha concluso: “Per la nostra amministrazione la sharing mobility è strategicamente molto importante in vista dell'obiettivo che ci siamo prefissati di ridurre il numero di auto in città. Per questo motivo abbiamo approvato recentemente un nuovo regolamento per l'autorizzazione e la gestione dei servizi di noleggio in sharing di monopattini ed e-bike con l'idea di razionalizzazione la presenza di questo tipo di mezzi in città, riducendoli nel numero, garantendo regole chiare che favoriscano il servizio su tutto il territorio cittadino e limitino gli abusi, nell'utilizzo, nella velocità e nelle possibilità di parcheggio. Grazie alle nuove disposizioni, che entreranno in vigore il 1° gennaio 2023, daremo a questi mezzi una vera e propria funzione trasportistica, che deve essere quella dell'ultimo miglio, estendendo il servizio in maniera capillare su tutti i municipi”. Di seguito pubblichiamo in versione integrale la sezione dell'Executive Summary del nuovo studio della Fondazione Filippo Caracciolo dedicata l'analisi della sharing mobility nel Comune di Roma.





Fondazione Filippo Caracciolo

NUOVI MODELLI DI MOBILITÀ IN AMBITO URBANO**Executive Summary - Il caso Roma**

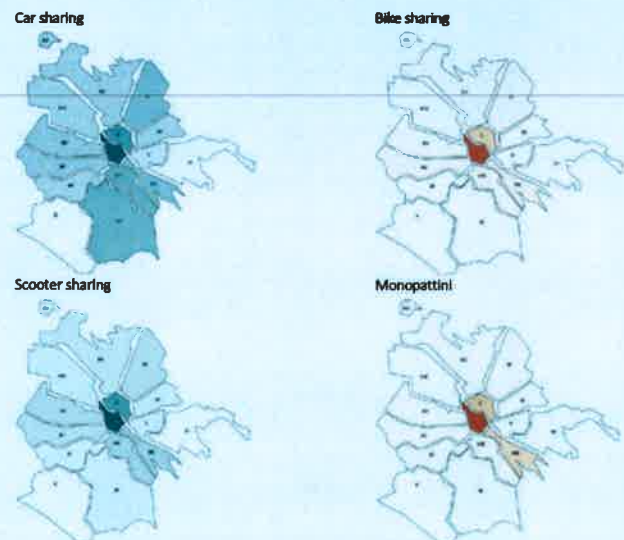
Il mercato della sharing mobility di Roma Capitale ripropone molte delle dinamiche che possono essere osservate nel contesto europeo e nazionale. Sul totale di circa 20 servizi di sharing mobility attivi a Roma nel 2022, la quasi totalità è gestita da aziende private. Il confronto dell'esperienza romana con quella di altre capitali europee su questo punto è interessante per comprendere se la gestione dei servizi secondo modelli di libero mercato sia un fattore ormai affermato in modo generale e soprattutto se possa considerarsi un modello "vincente".

In linea con le analisi precedenti, sono state prese in esame Madrid, Berlino e Parigi. Analizzando la mobilità condivisa basata sul monopattino e sullo scooter, in tutte e tre le capitali circolano unicamente veicoli di operatori privati. Nel caso del bike sharing, Berlino e Roma non possiedono servizi gestiti direttamente dalla Municipalità, mentre i più grandi servizi di bike sharing utilizzati a Madrid e Parigi sono quelli messi a disposizione dal Comune. Per quanto riguarda il car sharing, a differenza di Roma (che ne gestisce uno), nessuna delle tre città analizzate (Berlino, Madrid, Parigi) possiede un servizio fornito dalla Municipalità ma solo da operatori privati. Per quanto riguarda il numero di veicoli in sharing circolanti nelle principali città italiane, Roma si colloca al secondo posto, immediatamente dopo Milano, con un sensibile divario rispetto alle altre città italiane, divario ovviamente riconducibile ai numeri della Capitale in termini di popolazione e territorio.

Se l'offerta di servizio, in termini di diversificazione e dimensioni delle flotte disponibili, risulta importante nel panorama nazionale, l'analisi della distribuzione territoriale dei mezzi mette in evidenza alcune peculiarità legate alle caratteristiche del territorio romano e alla sua estensione, che determina una prevalenza di servizi nelle aree centrali. L'estensione delle aree operative oscilla da 50 kmq a 90 kmq, a seconda della tipologia di servizio, e in generale le flotte sembrano essere concentrate in pochi dei quindici municipi in cui è ripartito il territorio della Capitale con una concentrazione del 72% delle flotte nei primi due. La tendenziale preferenza degli operatori privati a concentrarsi nelle aree centrali risponde alla naturale esigenza di andare ad intercettare le aree con maggiori prospettive di profitto. Si tratta di una scelta manageriale comprensibile che tuttavia si scontra con i principi di accessibilità. Da un punto di vista trasportistico, è proprio nelle periferie, laddove i servizi di linea, per molteplici ragioni legate anche allo sviluppo urbanistico, faticano

ad arrivare, che i servizi on demand e in sharing possono fare la differenza. Se l'esistenza di servizi di sharing risponde ad un interesse pubblico, è opportuno che le amministrazioni centrali e locali, come in parte già avviene, operino, nei limiti dei loro strumenti amministrativi, per estendere le aree o quantomeno per favorire una distribuzione omogenea dei servizi fra aree redditizie e aree che lo sono meno, ma che spesso sono anche quelle più svantaggiate in termini di collegamenti.

Se dall'analisi dell'offerta si passa poi all'analisi degli utilizzi dei servizi, al fine di valutare in modo approssimativo la vitalità del mercato, emerge una crescita generalizzata del numero di utenti e della quantità di noleggi; il rapporto tra la variazione delle due misure per singola modalità, tuttavia, non è proporzionale.

Servizi di sharing mobility a Roma - distribuzione media delle flotte 2021

Fonte: Roma Servizi per la Mobilità, Comune di Roma

Tabella 1: Comune di Roma - Iscrizioni e noleggi per singola modalità, anni 2020 e 2021

	Car sharing	Scooter sharing	Bike sharing	Monopattino	TOTALE
ISCRIZIONI					
2020	662.129	219.295	309.187	533.460	1.724.071
2021	711.597	349.562	1.011.586	1.321.449	3.394.194
Variazione	7,5%	59,4%	227,2%	147,7%	96,9%
NOLEGGI					
2020	401.271	226.631	177.625	536.012	1.341.539
2021	410.212	346.879	278.870	1.492.293	2.528.254
Variazione	2,2%	53,1%	57,0%	178,4%	88,5%

Fonte: Roma Capitale

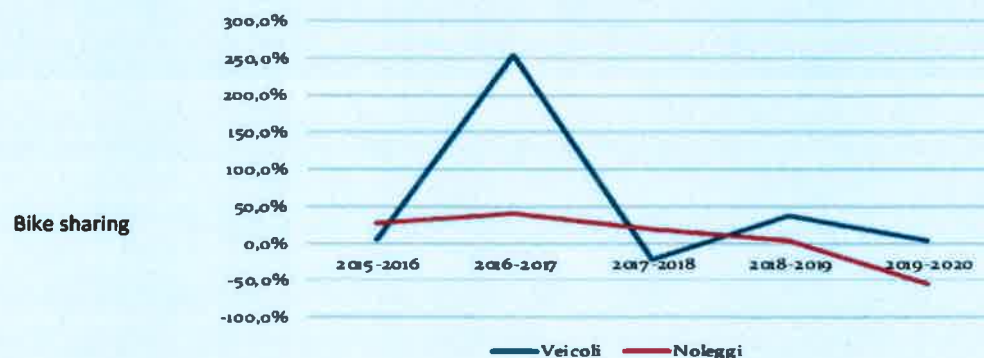
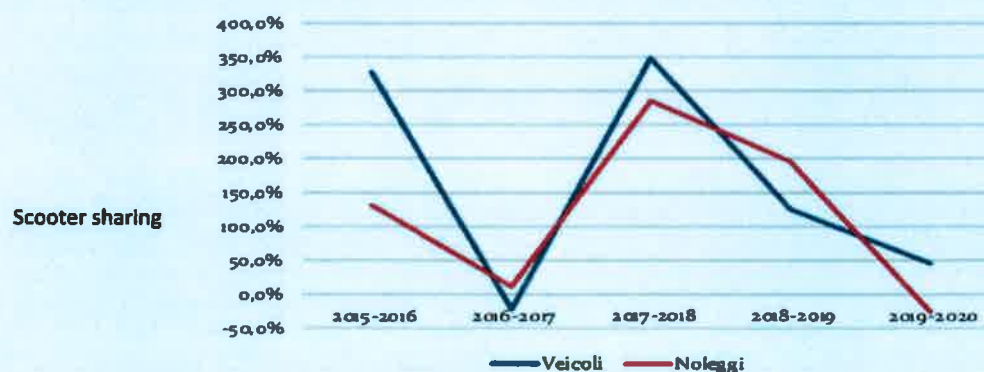
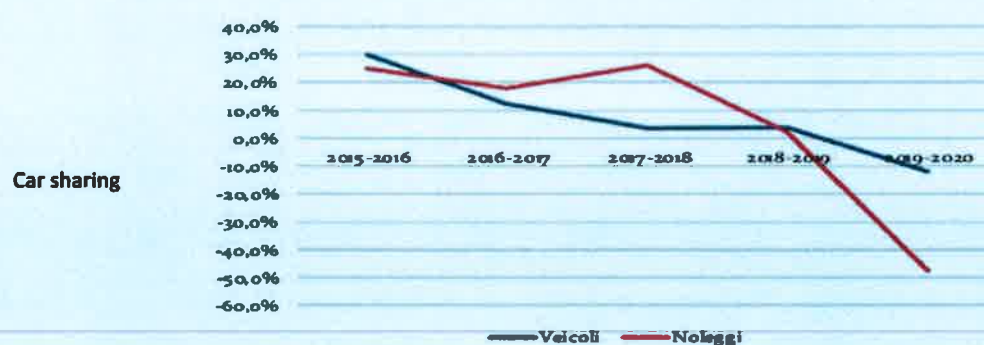


Scooter sharing e monopattino sono le modalità di mobilità condivisa che registrano una sorta di proporzionalità nella variazione tra noleggi e nuove utenze: il primo registra tra il 2020 e il 2021 un aumento del 59,4% degli utenti iscritti a cui corrisponde un aumento del 53,1% dei noleggi; il monopattino, a fronte di un aumento del 147,7% delle iscrizioni, rileva un +178,4% nei noleggi. Il bike sharing rappresenta, invece, il caso opposto rispetto ai due esaminati in precedenza; ad un aumento importante del numero di nuovi iscritti tra il 2020 e il 2021 (+227%) si affianca una crescita meno consistente del numero di noleggi (+57%).

Infine, il car sharing rappresenta un caso intermedio tra quelli analizzati in quanto, ad un aumento del 7,5% delle nuove utenze, si registra un incremento marginale del numero di noleggi (+2,2%).

Altre informazioni interessanti si ricavano dalla lettura dell'andamento storico relativo ad un periodo di osservazione più lungo. L'elemento che spicca su tutti è la flessione del 2020, una flessione dovuta sicuramente agli eventi pandemici, ma anche all'ingresso dei veicoli di micromobilità, che possono aver intercettato parte dell'utenza del car sharing, in particolare nei tragitti più brevi.

Variazione annuale dell'offerta (flotte) e della domanda (noleggi) dei servizi di car sharing, bike sharing e scooter sharing nei bienni: 2015-2016, 2016-2017, 2017-2018, 2018-2019, 2019-2020 (var. % anno per anno)



Fonte: Elaborazione propria su dati Osservatorio Sharing Mobility

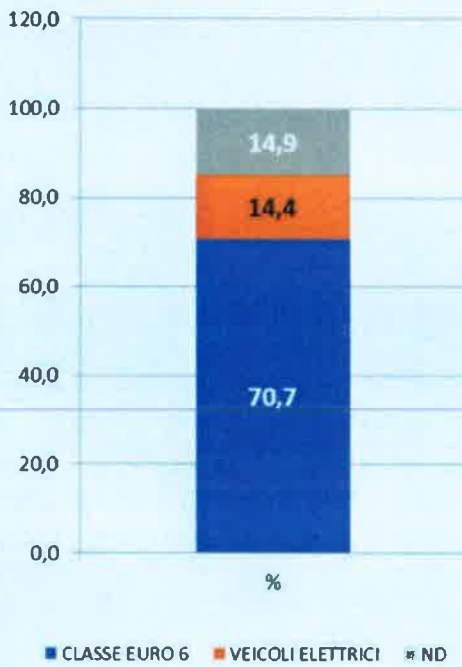


ESTERNALITÀ POSITIVE E NEGATIVE

Volendo sintetizzare il quadro rappresentato dai numeri presi in esame, emerge uno scenario generale di servizi in crescita sia sotto il profilo quantitativo, dato dalle flotte messe a disposizione dell'utenza, che qualitativo, in riferimento alla tipologia di servizio offerto. Dal punto di vista potenziale la diffusione di nuove soluzioni di mobilità, che per altro

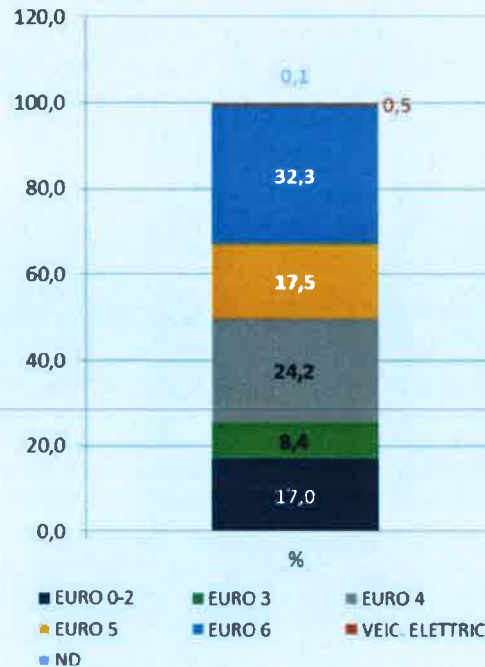
in molti casi sono a modestissima impronta carbonica, generano esternalità positive in termini di ampliamento dell'offerta di trasporto, riduzione delle emissioni, riduzione della congestione. Anche se con numeri ancora modesti, rappresentano un passo in direzione di una mobilità sempre più sostenibile. Per quel che riguarda il car sharing, ad esempio, flotte composte per la maggioranza da veicoli Euro 6, comportano una significativa riduzione delle emissioni.

Comune di Roma - Distribuzione % classe emissiva Euro flotta autovetture in car sharing e parco autovetture circolanti, anno 2021



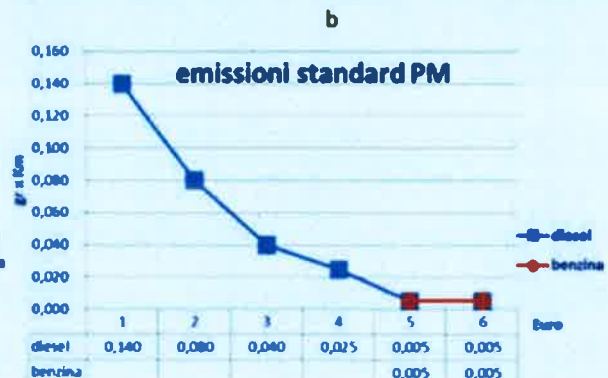
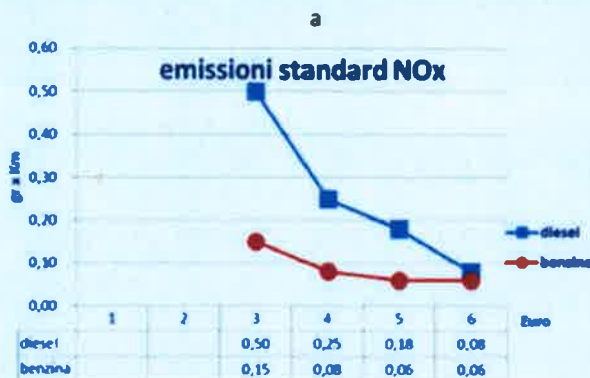
Fonte: ACI

La flotta dei veicoli utilizzati per il car sharing è, infatti, giovane, suddivisa fra modelli Euro 6 (8 veicoli su 10) e veicoli elettrici, mentre il parco circolante romano è caratterizzato solo per meno del 33% da veicoli appartenenti alla



categoria Euro 6 o elettrico (0,4%). È importante ricordare che, con riferimento ad alcuni inquinanti, 32 modelli Euro 6 inquinano come 1 modello Euro 0 o Euro 1, purtroppo ancora oggi ampiamente diffusi sulle nostre strade.

Veicoli di categoria M (autovetture): a) emissioni standard massa di ossidi di azoto (g/km) e b) emissioni standard massa di particolato (g/km)



Fonte: elaborazione ACI su dati emissioni standard Direttive CE



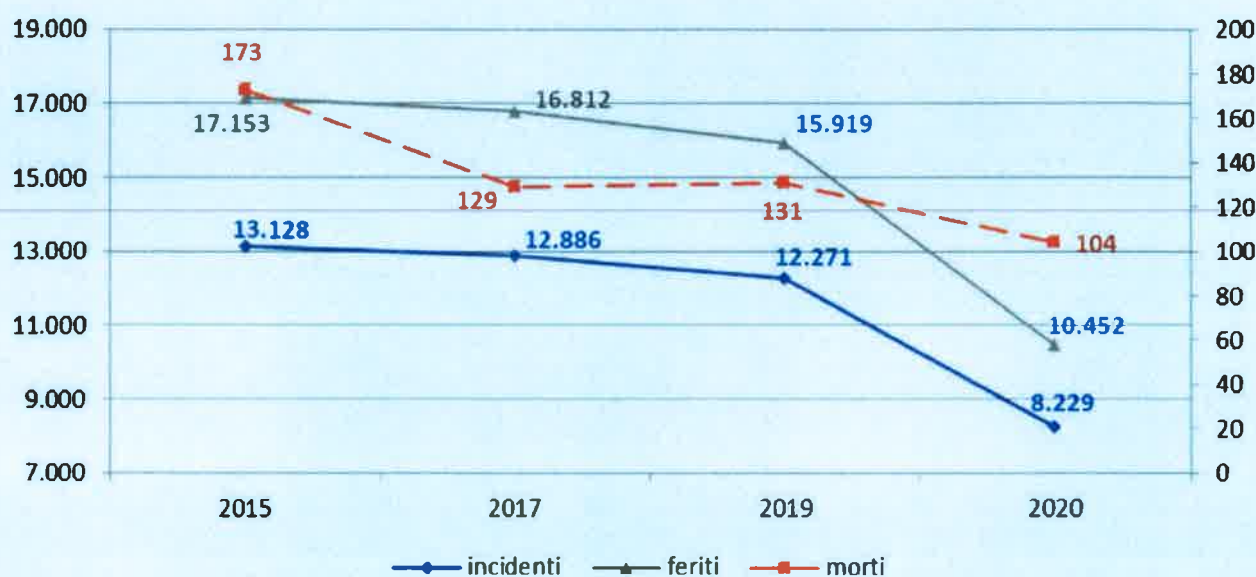
Ovviamente, ai fini della sostenibilità risulta centrale il tema della complementarità con i servizi di trasporto pubblico. La vera sfida della mobilità condivisa è quella di supportare gli utenti delle grandi città ad un uso sempre meno frequente dell'auto privata, almeno negli spostamenti sistematici urbani, a vantaggio di un paniere di soluzioni plurimodali pubbliche o private di linea e non di linea, da utilizzare in funzione delle esigenze del momento.

Altro aspetto estremamente interessante dei servizi di sharing riguarda il contributo conoscitivo sulle abitudini di trasporto; uno degli elementi fondamentali nella definizione di politiche di trasporto urbane sartoriali riguarda le informazioni sulle abitudini di spostamento dei cittadini. In questo senso la condivisione delle informazioni di trasporto in forma anonima da parte degli operatori può offrire un contributo di conoscenza a supporto di azioni per la mobilità sostenibile.

Proprio partendo dal potenziale ambientale e trasportistico, va ribadito come affinché lo stesso possa svilupparsi a pieno è necessario che un'ampia fascia di popolazione possa beneficiare anche dei servizi di sharing. Al riguardo non si può non ricordare come, in assenza di politiche correttive, la diffusione dei servizi tenda a coprire solo alcune aree. Nella Capitale, complice anche la sua estensione, questo fenomeno è particolarmente evidente. È emerso come servizi gestiti in una prospettiva di libero mercato finiscano per concentrarsi sulla porzione del territorio maggiormente remunerativa, che in casi come Roma è una porzione modesta del tutto.

Gli sviluppi più recenti, e in particolare la crescita degli spostamenti su biciclette e monopattini, hanno messo in luce anche altri aspetti potenzialmente critici legati alla sicurezza stradale, all'accessibilità delle infrastrutture pedonali e al decoro urbano.

Comune di Roma - Andamento incidenti, morti e feriti anni 2015, 2017, 2019, 2020



Fonte: Istat ACI

Guardando l'andamento generale dei sinistri, si può notare come i numeri dell'incidentalità stradale del comune di Roma siano progressivamente calati sia in termini di sinistri, che di decessi. Tale diminuzione però è ral-

lentata nel corso degli anni. Il 2020, anno della pandemia e del conseguente forte contenimento della circolazione stradale, è stato segnato da un inevitabile e positivo crollo degli incidenti (e quindi dei decessi stradali).

Tabella 2: Comune di Roma - Distribuzione % veicoli coinvolti (incidenti tra veicoli e incidenti con veicoli isolati) anni 2015, 2017, 2019, 2020

Anno	Autovetture	Autobus	Autocarri/autotreni	Velocipedi	Ciclomotori	Motocicli	Altro	Totale
2015	64,5	0,9	4,8	1,0	1,7	23,1	4,0	100,0
2017	64,3	1,0	4,6	1,2	1,2	23,8	3,9	100,0
2019	64,8	1,0	4,8	1,5	1,2	22,4	4,3	100,0
2020	64,4	1,0	5,3	2,5	1,0	21,7	4,1	100,0

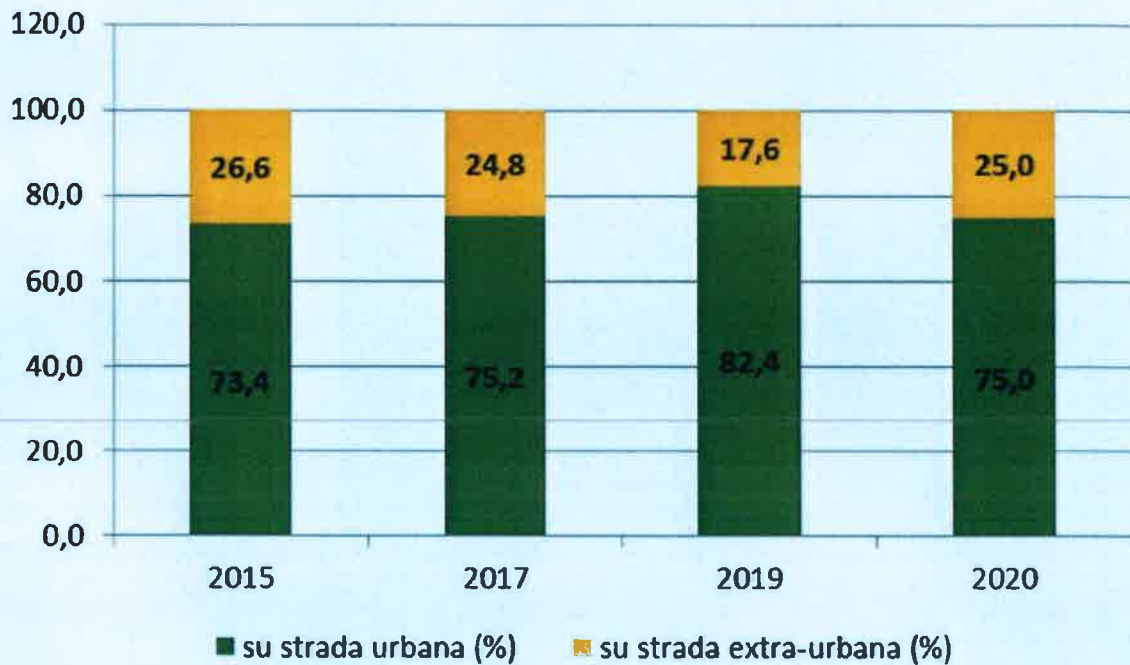
Fonte: Istat ACI



L'analisi dei dati per tipologia di veicolo, mostra un leggero ma costante incremento negli anni del coinvolgimento delle biciclette (proprio negli anni di sviluppo del bike sharing). Le autovetture rimangono i mezzi in assoluto più interessati dal fenomeno incidentale con un'incidenza che stabilmente si attesta sul 64-65%

dei casi; il motociclo rappresenta ancora uno su quattro/cinque veicoli coinvolti. L'anno del Covid, segnato da una contrazione del numero dei veicoli coinvolti (in valori assoluti), ha visto, in proporzione, ulteriormente crescere la quota % delle bici nei sinistri stradali.

Comune di Roma - Distribuzione morti su strada urbana e su strada extraurbana anni 2015, 2017, 2019, 2020 (val %)



Fonte: Istat ACI

La grandissima maggioranza degli incidenti nella Capitale avviene su strada urbana (circa il 90% dei sinistri); di conseguenza la maggiore quota dei decessi si registra proprio sulle strade urbane. Questa incidenza nel corso degli ultimi anni è comunque au-

mentata in modo progressivo (dal 73% all'82%). Come evidenzia la tabella sotto riportata, all'aumentare dell'uso dei velocipedi corrisponde un incremento significativo del numero dei feriti, e nel 2019 dei morti, tra i conducenti degli stessi.

Tabella 3: Comune di Roma – il coinvolgimento dei velocipedi negli incidenti stradali (numero veicoli, morti e feriti) anni 2015-2017-2019-2020

Anno	Veicoli coinvolti	Morti	Feriti
2015	256	5	234
2017	287	1	276
2019	342	7	328
2020	299	5	274

Fonte: Istat ACI



LA REGOLAZIONE

Lo studio ha permesso di evidenziare le possibili prospettive, opportunità e rischi legati allo sviluppo della mobilità condivisa. Le opportunità hanno a che vedere con il potenziale di questi servizi in termini di mobilità per i cittadini; i rischi riflettono i problemi di accessibilità e sicurezza analizzati nelle pagine precedenti. È innegabile come l'evoluzione dei servizi di sharing, che ha caratterizzato gli ultimi anni, abbia determinato una maggiore attenzione, non solo mediatica, verso questo fenomeno.

Questa consapevolezza, a diversi anni dai primi esperimenti, appare molto più diffusa, tanto negli approfondimenti scientifici, quanto nei comportamenti delle amministrazioni pubbliche, intente a dover pianificare, organizzare e gestire in modo sostenibile la mobilità nel territorio di competenza.

Con riferimento al caso concreto della Capitale, si può osservare come, negli ultimi anni, l'Amministrazione capitolina sia passata da un approccio di intervento minimo, nei confronti di realtà che venivano percepite come semplici servizi di libero mercato, ad attività di governo sempre più stringenti e intese a garantire standard minimi di servizio nell'interesse del cittadino.

Gli sforzi delle amministrazioni locali hanno però nel tempo dovuto fare i conti non tanto con le resistenze dei gestori privati dei servizi stessi, quanto con la mancanza di azioni di indirizzo a livello centrale. In questa prospettiva, l'attività di governo dei servizi, anche nell'interesse del territorio, da parte dell'Ente locale è resa più difficile dall'assenza di una disciplina organica dei vari servizi di mobilità condivisa, i quali risultano, al momento, oggetto di interventi normativi frammentari e a volte non coerenti. Più nel dettaglio, ciò che sembra mancare nel quadro normativo nazionale è una definizione univoca di cosa debba intendersi per "servizio di sharing". Tale mancanza rappresenta un concreto ostacolo all'adozione di politiche di mobilità che contemplino tali tipologie di servizi tra i propri elementi essenziali. In altre parole, qualunque scelta di governo dei servizi, a livello nazionale o locale, così come l'eventuale decisione di adottare un approccio regolatorio minimale lasciando che sia il mercato a sviluppare il fenomeno della mobilità condivisa, non può che partire da una definizione normativa di cosa debba intendersi per sharing mobility; tale definizione, peraltro, negli sporadici atti normativi adottati in materia viene quasi data per presupposto.

A ben vedere le difficoltà di definire la mobilità condivisa, e conseguentemente di inquadrala in un contesto di regole coerenti e organiche, può essere la diretta conseguenza di alcune peculiarità proprie del fenomeno in analisi. I servizi di sharing mobility possono essere variamente interpretati: da un lato, possono essere inquadrati come un mero fenomeno di mercato riferibile alla vasta categoria di servizi innovativi, con una rilevante caratterizzazione tecnologica, che proprio per la loro natura dovrebbero essere interessati da una regolazione minimale che non ne comprometta l'evoluzione nel lungo periodo; dall'altro lato, e partendo proprio dalla constatazione del loro impatto sulla mobilità locale, se ne potrebbe evidenziare una certa affinità con i servizi di trasporto che sono, al contrario, oggetto di regole stringenti e fortemente caratterizzate da politiche strutturate in ambito nazionale ma soprattutto locale. La scelta rispetto al corretto inquadramento dei servizi di sharing mobility appare ancora pendente e non direttamente affrontata in ambito nazionale. Al contrario le amministrazioni locali, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali di governo del territorio, e dovendo assicurare ai propri cittadini-utenti la tutela degli interessi legati all'accessibilità al territorio e alla sicurezza, non hanno potuto eludere un confronto con la mobilità condivisa che rappresenta un fenomeno sempre più radicato in ambito urbano.



Il quadro generale degli approcci di governance adottati dalle amministrazioni locali in Italia è, tuttavia, decisamente frammentario e ciò rappresenta una verosimile conseguenza della mancanza di un inquadramento normativo nazionale, da un lato, ma anche delle specifiche esigenze di ogni territorio, dall'altro. Stando a quanto emerge dal Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility del 2021, nella maggioranza dei casi, si consente l'avvio dei servizi di sharing tramite semplice SCIA o a fronte di una specifica autorizzazione rilasciata dall'amministrazione locale. Nel 21% dei casi le Amministrazioni hanno deciso di strutturare il proprio rapporto con i gestori dei servizi di sharing sulla base di contratti di appalto o di fornitura di beni o servizi decidendo di consentire uno sviluppo della mobilità condivisa, sul proprio territorio, sulla base di rigide obbligazioni contrattuali vincolati per gli operatori stessi. In via residuale si è fatto ricorso al modello dell'affidamento del servizio a società partecipate o della concessione.

Nell'esaminare l'approccio adottato da Roma Capitale nei confronti della mobilità condivisa, appare evidente un cambiamento nel governo dei servizi che ha seguito l'evoluzione stessa dell'impatto di tale fenomeno sulla mobilità locale. La recente diffusione di flotte di dimensioni importanti, e concentrate in aree circoscritte del territorio, ha verosimilmente acuito le esigenze regolatorie finalizzate, anche ma non solo, alla tutela della sicurezza stradale, del decoro urbano e dell'utilizzo corretto degli spazi pedonali.

L'approccio dell'amministrazione si è pertanto evoluto da una posizione iniziale di regolazione minimale, nel contesto della quale sono stati avviati servizi con semplice SCIA, ad un quadro più complesso che prevede veri e propri standard minimi di servizio approvati con deliberazione della Giunta Capitolina.

In altre parole, pur in assenza di una scelta netta in ambito nazionale rispetto al ruolo che la sharing mobility debba assumere, tra servizio di libero mercato e servizio di interesse pubblico soggetto a regolazione stringente, l'Amministrazione Capitolina, nella sua attività di governo del territorio, sembra aver anticipato una decisione implicita andando a definire obblighi puntuali per i gestori dei servizi di sharing che, pur in presenza di marginali distinzioni in ragione della tipologia di servizio, saranno tenuti a garantire, a titolo esemplificativo, continuità del servizio nell'arco dell'intera giornata, un'estensione minima dell'area operativa, il rispetto di obblighi di manutenzione dei mezzi, puntuale condivisione dei dati dinamici e statici di servizio.



Senza voler entrare nel merito delle scelte di Roma Capitale, che appaiono allineate con l'impostazione adottata in modo spontaneo, e senza un coordinamento nazionale, da parte di diverse amministrazioni locali, appare opportuno sottolineare alcuni temi che, non potendo essere direttamente risolti a livello locale alla luce del quadro di ripartizione delle competenze tra enti locali e governo centrale, restano ad oggi ancora inevasi.

Il primo tema è certamente costituito dall'inquadramento normativo dei servizi di sharing. A tal proposito si pensi alla necessità di operare una distinzione tra un servizio di noleggio a breve termine di autovetture e i servizi di car sharing che, peraltro, nel loro processo di evoluzione, stanno iniziando ad adottare offerte improntate anche a noleggio orario o giornaliero; tale distinzione normativa è cruciale nel momento in cui, a titolo esemplificativo, l'Amministrazione locale intenda consentire ad uno solo dei due servizi la sosta gratuita in aree tariffate.

Il secondo tema è rappresentato dalla definizione di iter amministrativi di avvio dei servizi che siano chiari, legittimi e omogenei sul territorio nazionale.

Ad oggi lo sharing di monopattini rappresenta l'unica tipologia di servizio che, in virtù delle norme vigenti, sembra poter essere chiaramente avviata nel contesto di un regime autorizzatorio. Ciò non vale, ad esempio, per il bike sharing o per qualunque altro servizio di sharing rispetto ai quali non esistono chiare indicazioni normative circa le modalità di avvio dell'attività.

In ultimo, si deve rilevare come la massiva diffusione sul territorio urbano di mezzi, in parte innovativi e in parte semplicemente poco diffusi in precedenza, pone oggi maggiore enfasi sul tema delle infrastrutture dedicate alla mobilità alternativa. Ciò è importante sotto il profilo del decoro urbano e dell'accessibilità, per garantire la libera fruizione degli spazi da parte di ogni cittadino-utente del territorio, e in particolare a vantaggio degli spostamenti pedonali, e sotto il profilo della sicurezza per evitare il più possibile tutte le ricadute negative derivanti dalla circolazione promiscua di mezzi leggeri che espongono gli utenti ai maggiori rischi in caso di sinistri.

In conclusione, appare utile riprendere alcune delle considerazioni, sopra svolte, alla luce della recente Deliberazione di Giunta Capitolina, del 24 giugno u.s., con la quale Roma Capitale ha adottato le nuove linee guida per l'autorizzazione dei servizi di sharing di monopattini e ha dato mandato al Dipartimento Mobilità e Trasporti per l'avvio di una procedura selettiva degli operatori che, a partire dal 1° gennaio 2023, potranno avviare i propri servizi di sharing sul territorio della Capitale. La delibera si conferma come un passo ulteriore nella consolidata tendenza, adottata dagli enti locali, verso un governo sempre più puntuale ed esteso del fenomeno della sharing mobility la cui natura di servizio di libero mercato appare sempre più rarefatta e discutibile.

Le novità principali consistono nella decisione di Roma Capitale di chiudere il mercato dei servizi di sharing di monopattini individuando un numero massimo di operatori e di flotte abilitate ad operare sul territorio. La gestione della flotta, in particolare, diviene uno degli elementi più rilevanti nel rapporto tra Amministrazione e gestori del servizio; le linee guida prevedono oggi puntuali obblighi in termini di concentrazione massima dei mezzi in centro, concentrazioni minime nelle aree periferiche confermando, peraltro, la facoltà dell'Amministrazione di inibire determinate aree del proprio territorio alla sosta e circolazione dei mezzi.

L'Amministrazione locale, prendendo atto dell'impatto della sharing mobility sulla mobilità urbana, definisce standard di servizio volti, verosimilmente, a governare tale impatto nell'interesse dei propri cittadini. Nella gestione dei rapporti con il mercato, tuttavia, l'imposizione di obblighi che sconfinano in un processo così delicato nella gestione del servizio, come l'attività di bilanciamento delle flotte sul territorio, nonché la costruzione di procedure selettive per l'individuazione degli operatori autorizzati ad esercitare la propria attività, che prevedano punteggi maggiori a fronte di politiche tariffarie convenienti per l'utenza, deve tuttavia costituire un momento di riflessione. Tali scelte, infatti, conducono verso uno scenario che pone la sharing mobility sotto una luce sempre più simile a quella propria di un servizio pubblico pur in assenza di una chiara indicazione normativa nazionale.

