

Copertina | Future for rent

Lo sharing non è morto. Si deve solo integrare

Trasporto pubblico, micromobilità e operatori privati. Quali sinergie per la mobilità urbana?

di EMANUELE ELLI

Messo in crisi dagli obblighi della sanificazione e del distanziamento, il modello della sharing economy vive oggi il suo vero primo banco di prova, a cominciare proprio da quel settore trasporti nel quale aveva dato prova dei suoi maggiori successi. L'auto del prossimo futuro potrà essere ancora condivisa? La mobilità urbana quali soluzioni dovrà saper offrire per scongiurare il ritorno di massa alla mobilità privata e il caos del traffico anni Novanta? E come cambierà l'idea di possesso dell'auto in uno scenario di mobilità modulare? «La domanda di mobilità in questi mesi è calata visibilmente, e non credo sia un trend di breve termine», conferma Gabriele Grea, docente di Economia e gestione dei trasporti pubblici all'Università Bocconi. «Il perdurare dello smartworking e delle cautele legate alla pandemia hanno sicuramente il loro peso nel determinare una minor affluenza verso le città, ma credo che l'emergenza sanitaria abbia lasciato un riflesso comportamentale nelle persone, che si sono abituate a limitare i propri spostamenti a quelli indispensabili». Oltre alle aziende di car sharing e micromobilità, a fare le spese maggiori di questo arretra-

mento del mercato è il trasporto pubblico locale. «La domanda di mobilità si sta ridistribuendo tra operatori e modalità diverse e riorientando su finestre più ampie lungo l'arco della giornata», fa notare il docente. «Per non perdere terreno rispetto alla flessibilità dell'auto privata, gli operatori dovranno riorganizzare l'offerta in modo efficace sviluppando modelli di "mobility as a service", ovvero cercando la massima integrazione». In alcuni casi gli operatori della mobilità condivisa ampliano la loro offerta con tipologie di mezzi differenti e collaborano con altri operatori e con imprese di trasporto pubblico locale per soddisfare utenti con schemi di mobilità compositi e sempre meno sistematici. «Questo processo di integrazione sta vedendo una progressiva accelerazione in parte connessa all'urgenza della pandemia. La sfida oggi è quella di trasformare iniziative isolate in nuovi modelli ecosistemici e inclusivi, per incidere sul futuro della mobilità nelle città».



Gabriele Grea

Docente di Economia e gestione dei trasporti pubblici all'Università Bocconi di Milano, esperto di smart cities, mobilità intelligente e sostenibile.

L'integrazione di diversi mezzi in un unico piano strategico per la mobilità può diventare anche per i singoli privati l'occasione per sostituire il possesso dell'auto con il suo utilizzo, attingendo alle tante e diverse formule di noleggio a termine. Già oggi, contando anche i mezzi

commerciali e le flotte aziendali, sulle strade della Lombardia, per esempio, circolano più mezzi in affitto che di proprietà. «Il noleggio a breve termine e lo sharing sono modelli crescenti nel mercato ma ancora marginali, mentre le formule a lungo termine sono destinate ad avere un successo irreversibile», spiega Grea. «Una ricerca recente di BCG conferma che solo in Cina la quota di persone che pensano di acquistare a breve un'automobile è in aumento, in tutto il resto del mondo lo stesso dato è in calo. Il processo di contenimento del numero di veicoli circolanti è qualcosa che non si può arrestare e gli incentivi straordinari che stanno alimentando il mercato di queste settimane sono un recupero su quanto perso durante l'anno, niente di più. Con la crescita dell'elettrico è lecito aspettarsi che il parco auto complessivo diventi, oltre che più efficiente, anche più lungo, perché la vita media delle auto a batteria potrebbe essere superiore a quella dei mezzi con motore termico».

© Riproduzione riservata

« AVREMO SEMPRE MENO ACQUISTI E PIÙ NOLEGGI. È UN PROCESSO IRREVERSIBILE. SOLO IN CINA LA QUOTA DI PERSONE CHE PENSA DI ACQUISTARE UN'AUTO È IN CRESCITA, IN TUTTO IL RESTO DEL MONDO LO STESSO DATO È IN CALO

