

Contributo dell'Osservatorio sharing mobility alla "Call for input - CMQ per i servizi di TPL su strada"

Premessa

L'Osservatorio Nazionale della sharing mobility (Osm) è un'iniziativa comune di Mase, Mit e Fondazione per lo sviluppo sostenibile che ha lo scopo di analizzare, sostenere e promuovere i servizi di sharing mobility in Italia. Pur contando tra i suoi componenti la maggior parte degli operatori di sharing mobility, non è un'associazione di categoria ma una piattaforma di collaborazione, uno strumento con cui operatori di servizi diversi, amministrazioni locali, enti di ricerca e associazioni possano trovare un luogo di scambio e di confronto.

L'Osm non ha una struttura e degli organi decisionali stabili e una consultazione su un tema così complesso, nel tempo messo a disposizione, non ha permesso il coinvolgimento auspicabile. Tuttavia, considerando l'importanza del tema, l'Osm ha inteso comunque manifestare il proprio contributo al Documento sottoposto a consultazione, limitandolo a quei fattori di qualità maggiormente correlati all'erogazione dei servizi di sharing mobility.

Sull'approccio generale

Nella parte del Documento dedicata all'approccio metodologico, i servizi di sharing mobility sono compresi nell'ambito dei servizi innovativi su piattaforma, secondo definizioni coerenti con quanto elaborato negli anni dall'Osm. Come rilevato da numerosi documenti prodotti dall'Osm, i diversi servizi di sharing, da distinguere in *vehicle* e *ride sharing*, non sono oggetto di una normativa specifica e sono operativi - alle volte in forma completa, altre volte limitata - perché sussunti a servizi di mobilità e trasporto preesistenti (noleggio senza conducente per tutti i servizi di *vehicle sharing*, Taxi o noleggio con conducente per tutti i servizi di *ride sharing*). Il servizio di *carpooling*, vista la sua natura di servizio non commerciale, è un servizio non regolato e il servizio di *Demand Responsive Transit* è, ancora oggi, in un "limbo normativo" che ne preclude la scalabilità da forme sperimentali a veri e propri servizi di trasporto flessibile.

I servizi di sharing assolvono ad esigenze di servizio pubblico, visto che possono garantire l'accessibilità sostenibile ad un territorio oltre ad assicurare la complementarità al servizio di trasporto pubblico di linea, ma non sono connotati da obblighi di servizio pubblico (OSP). Non vi sono limiti espliciti in questo senso, secondo anche quanto riportato nel Documento: questo tipo di servizi può essere ricondotto ai "servizi di interesse economico generale di livello locale diversi da quelli già previsti dalla legge", secondo quanto previsto dal d.lgs. 201/2022, agli artt. 10-13. Al di là delle novità contenute all'art. 8 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 e del Decreto interministeriale n. 417 del 28/12/2022, non sono però previste risorse stabili per il sostegno all'esercizio di servizi di sharing mobility alla pari dei servizi di linea, tradizionalmente intesi.

Questa condizione di alterità dei servizi di sharing rispetto a quelli di Tpl, ha fatto sì che il contributo dell'Osm interessi quei fattori di qualità maggiormente legati allo sviluppo dei servizi di sharing mobility in un'ottica di *Mobility as a service*, vale a dire i fattori 1, 2, 5 e 9 del Documento. Per quanto

riguarda il fattore 8 invece, l'indicazione è valida tanto per i servizi di Tpl che per quelli di sharing mobility.

Ciò nonostante, nella misura in cui i servizi di sharing mobility fossero parte del sistema di mobilità pubblica e soggetti a OSP, esiste senza dubbio un'esigenza di regolazione uniforme della qualità erogata, anche se attraverso indicatori di tipo diverso da quelli per i servizi di linea tradizionali.

FATTORE 1: Disponibilità di servizi

Attualmente i servizi di *vehicle sharing*, pur non dovendo soddisfare un obbligo di servizio pubblico, spesso sono vincolati ad una disponibilità stabilita dall'ente locale nella fase autorizzativa. Questo requisito qualitativo è stabilito come densità di veicoli per superficie (minima o massima, in funzione del fenomeno che s'intende regolare) attraverso il controllo della localizzazione del veicolo nell'arco del tempo. Questa possibilità è legata alla totale digitalizzazione dei servizi e alla possibilità di poter verificare, anche in *near real-time*, la posizione dei veicoli quando sono parcheggiati e, in alcuni casi, anche la posizione dei veicoli in movimento. Il controllo avviene attraverso la condivisione di dati con appositi formati standardizzati (GBFS e/o MDS). Si tratta comunque di un parametro che viene identificato dal SC e che l'operatore di *vehicle sharing* deve rispettare. Non vi sono riferimenti ad una determinata quota di domanda da soddisfare, che debba essere non inferiore ad alcune soglie prestabilite. L'indicatore di qualità immaginato nel documento potrebbe essere estremamente utile per individuare quelle aree in cui a una domanda debole corrisponde anche una disponibilità di servizio limitata e per cui è necessario ricorrere a servizi di tipo innovativo come i servizi di sharing mobility.

FATTORE 2: Integrazione multimodale

L'Osm, in analogia con la piattaforma europea Eltis, distingue l'intermodalità dalla multimodalità. La prima riguarda la possibilità di utilizzare più mezzi/modalità, lungo un tragitto dal punto iniziale a finale dello spostamento. La seconda riguarda invece un comportamento di un individuo che, nell'arco del tempo (un giorno, una settimana...), sceglie di volta in volta il mezzo/la modalità ottimale per effettuare uno spostamento. Questa distinzione serve per far emergere le diverse necessità d'integrazione tra i servizi di sharing mobility e le altre soluzioni di trasporto condiviso, come il TPL. Nel primo caso prevale l'esigenza di un'integrazione descritta dal fattore qualitativo indicato alla lettera a) del Paragrafo 2, mentre per la seconda soprattutto la necessità del fattore qualitativo legato all'integrazione tariffaria, con particolare riferimento ad un'integrazione dei servizi di sharing all'interno di pacchetti di mobilità che comprendano il TPL. L'Osservatorio vede con favore, l'introduzione di CMQ per il TPL sul tema dell'integrazione che riguardino questo specifico aspetto, per esempio attraverso livelli minimi di servizi di sharing mobility integrati nelle tariffe delle IA, anche attraverso l'individuazione di fattori premiali da introdurre nel CdS. Con riferimento al SC, assume particolare rilevanza il tema degli spazi di sosta su strada dedicati ai veicoli in sharing, in prossimità dei nodi del Tpl.

FATTORE 5: Accessibilità commerciale

L'Osservatorio segnala la necessità di prendere in considerazione tra i fattori qualitativi il tema dell'interoperabilità dei sistemi di pagamento, nell'ottica di quanto espresso al punto precedente.

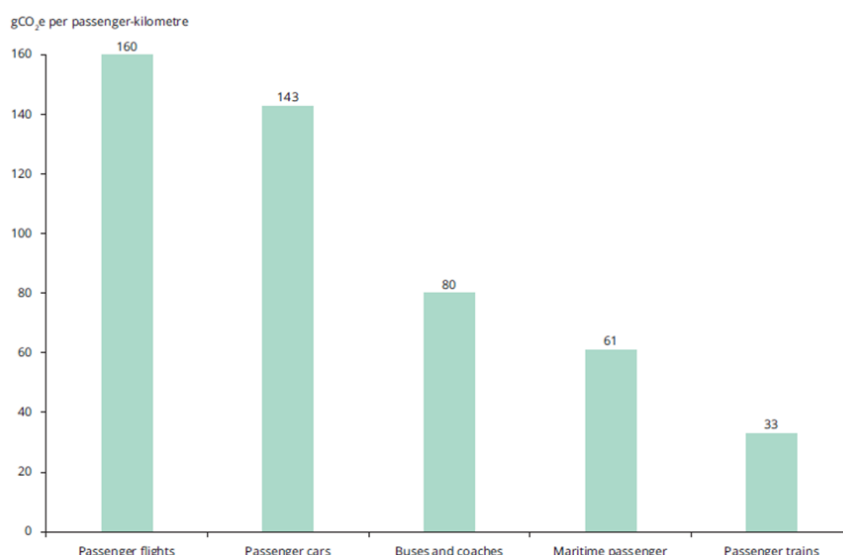
FATTORE 9: Informazione all'utenza

L'Osservatorio segnala la necessità di prendere in considerazione tra i fattori qualitativi il tema dell'informazione all'utenza di servizi di mobilità integrata, nell'ottica di quanto espresso al punto relativo al Fattore 2 e 5.

FATTORE 8: Sostenibilità ambientale

Come ricordato nella parte iniziale del Paragrafo 9, i servizi di trasporto e mobilità condivisa, di cui il trasporto pubblico locale è una delle componenti più importanti, ha assunto un'importanza di assoluto rilievo in ragione del minore impatto specifico di questo tipo di soluzioni di trasporto rispetto all'uso del veicolo personale. Per impatto specifico, s'intende il rapporto tra una grandezza riferita ad un impatto (ambientale e/o sociale) in relazione alla domanda trasportata (per esempio gr di CO₂ per pkm).

Figura 1 - Fattore di emissione medio (gCO₂ per passeggero km) per il settore trasporti passeggeri EU-27 (riferimento anno 2018)



Methodology for GHG Efficiency of Transport Modes - European Environment Agency 2020

Dal punto di vista della sostenibilità, l'indicatore chiave per i servizi di trasporto pubblico locale è rappresentato da una grandezza in grado di cogliere una specifica categoria d'impatto (non solo ambientale) e rapportarla al passeggero chilometro trasportato. Si tratta dell'indicatore che maggiormente è in grado di cogliere quel vantaggio per cui vengono adottate delle specifiche politiche di sostegno al TPL con l'obiettivo dell'*"incremento della quota modale del TPL e, in generale, della mobilità collettiva ovvero di miglioramento della sua attrattività nei confronti di utenti che attualmente non usano i mezzi a uso collettivo o li usano solo occasionalmente"*.

Ovviamente anche un indicatore relativo al miglioramento tecnologico delle flotte del TPL o della sharing mobility ha rilevanza, sia perché in grado di consolidare il vantaggio ambientale delle soluzioni condivise sia di sostenere l'eco-innovazione, per esempio, tramite il sistema degli "acquisti verdi".

Per quanto riguarda questo tipo d'indicatore (impatto per posti-km/anno trasportabili) si segnala che questo possa premiare non solo dei miglioramenti tecnologici, ma anche diverse configurazioni spaziali interne, spesso in contrasto con l'aumento del confort dei passeggeri - e dunque dell'attrattività del servizio offerto – come, per esempio, la riduzione delle dimensioni delle sedute e/o degli spazi tra le sedute. In questo senso potrebbe essere più adeguato un indicatore per veicolo km, con il veicolo distinto in diverse classi (sia veicoli su gomma che su rotaia).

Per quanto riguarda la metodologia di stima si ritiene ancora valido l'approccio della *CSN EN 16258 - Methodology for calculation and declaration of energy consumption and GHG emissions of transport services (freight and passengers)*.

Per gli indicatori di sostenibilità ambientale si indicano quelli maggiormente utilizzati nel reporting ambientale relativo al settore dei trasporti: consumo energetico, emissioni di CO₂, ossidi di azoto, particolato, composti organici volatili non metanici.