

Assetti di governance e strumenti amministrativi dei servizi di vehiclesharing

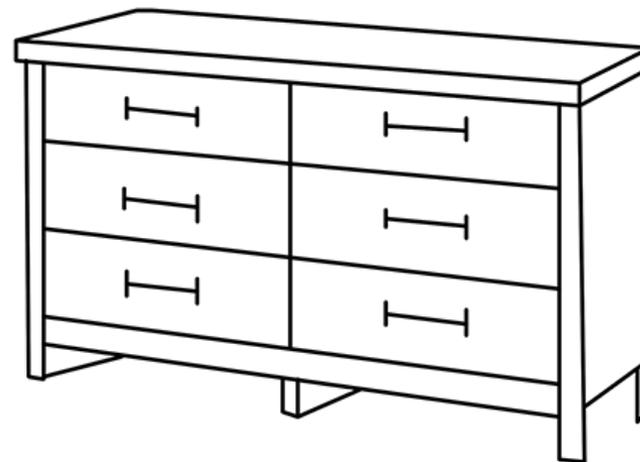


Massimo Ciuffini
23 Novembre 2021

V Conferenza sulla Sharing
Mobility

Acquario Romano (Roma)

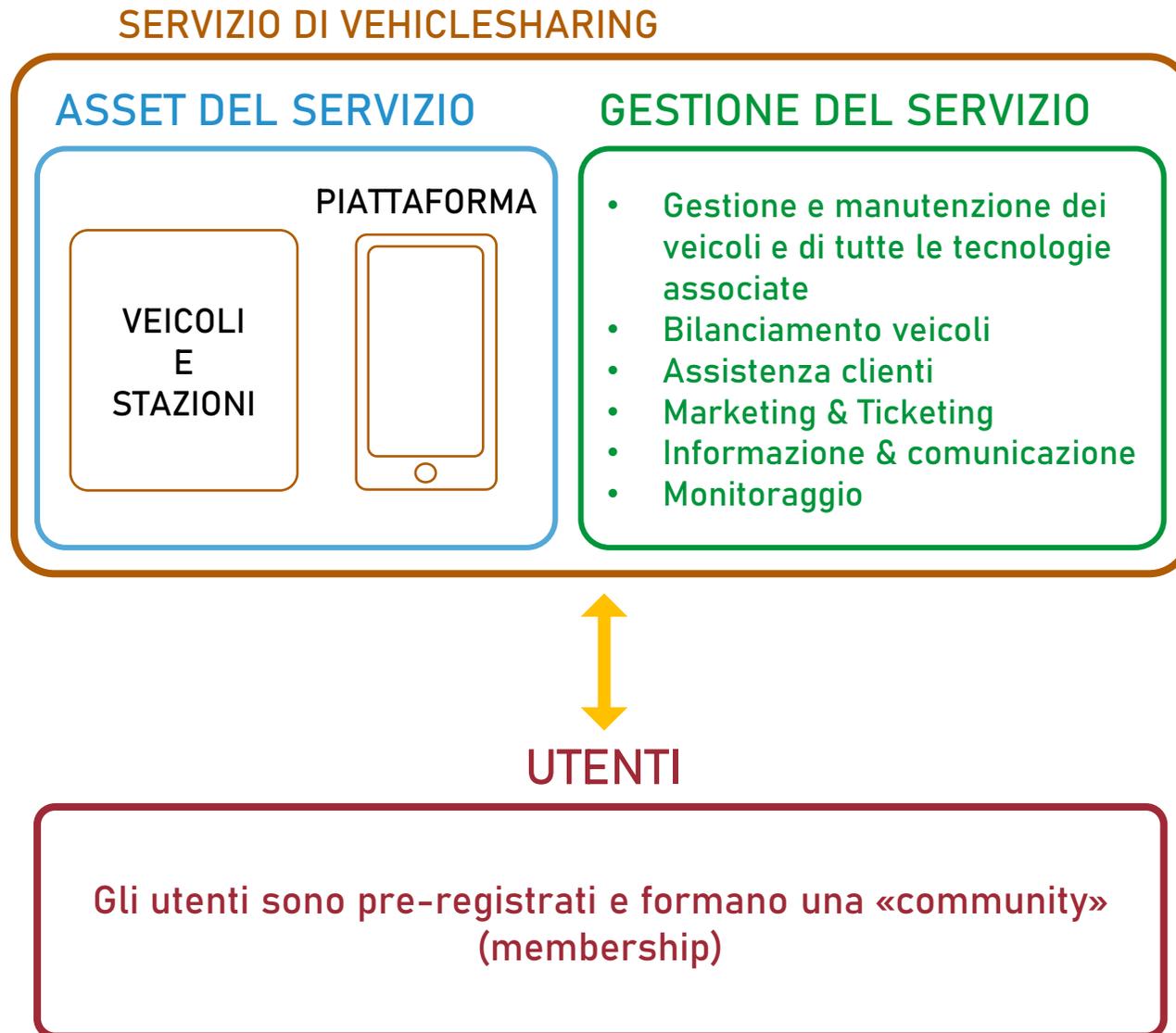
- Documenti e strumenti amministrativi
- Link alle tavole origine dei dati



REPOSITORY

Documentazione aggiornata e disponibile per la consultazione all'indirizzo:
www.osservatoriosharingmobility.it

Gli aspetti chiave di un servizio di vehiclesharing



Gli elementi essenziali di un servizio di vehiclesharing

Un sistema di vehiclesharing è costituito da due macro aree funzionali: gli asset del sistema (veicoli, tecnologia per il prelievo e rilascio dei veicoli, piattaforma digitale web e/o App) e la gestione operativa del servizio che prevede attività quali il controllo del sistema, la manutenzione, il rifornimento/ricarica, il riposizionamento veicoli, la gestione della piattaforma software/APP, oltre a tutte le attività tipiche a carattere commerciale e amministrativo.

Aspetti chiave di un sistema di vehiclesharing e tipologia di costo

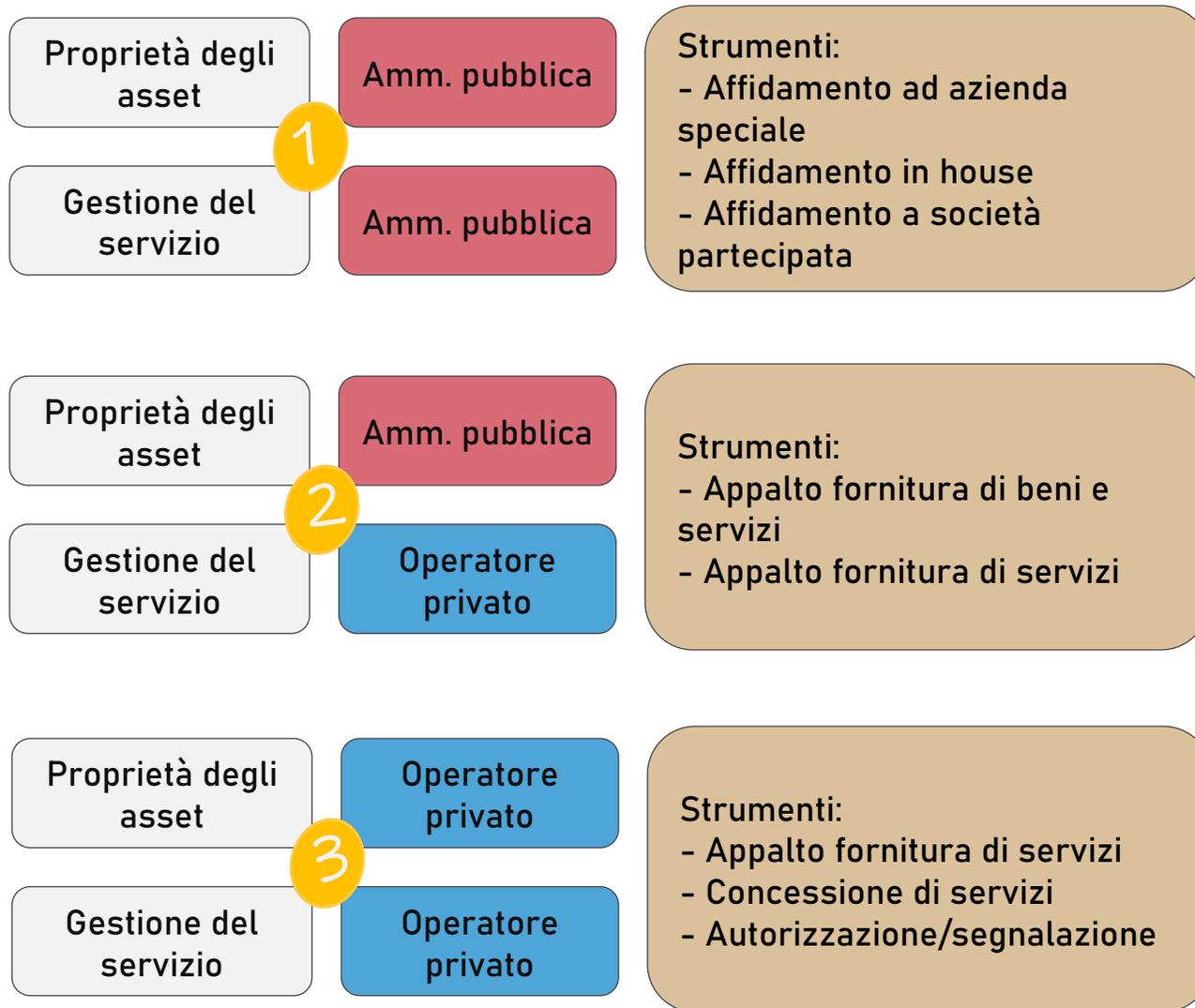
SERVIZIO DI VEHICLESHARING



Elemento importante alla base dei modelli di governance è la responsabilità finanziaria per CAPEX e OPEX

Gli asset del sistema e la gestione operativa del servizio sono aspetti chiave che determinano spese in conto capitale e spese operative, che rientrano, in base al modello di governance adottato, nei bilanci dell'operatore pubblico o privato.

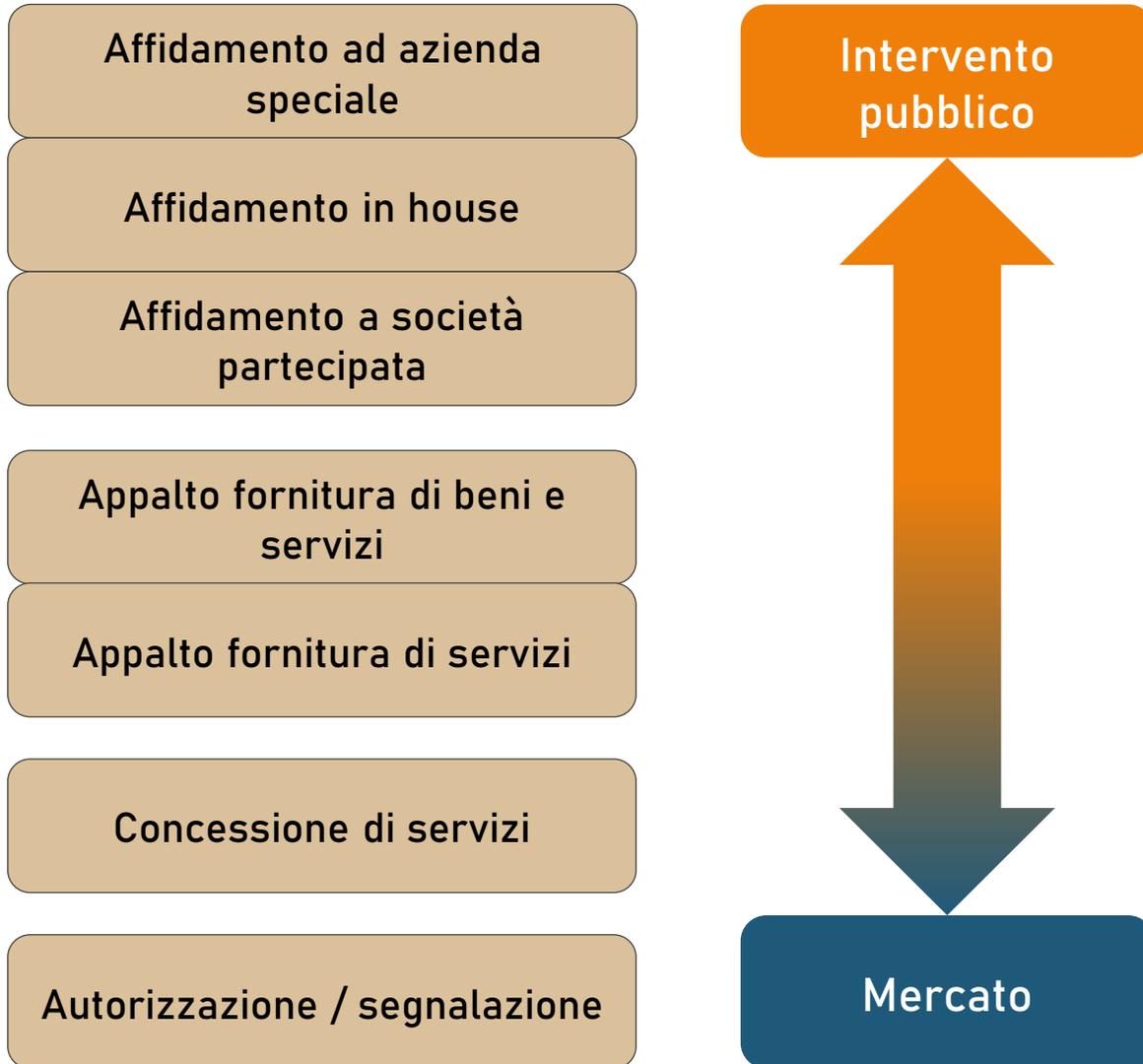
Modelli di governance e strumenti amministrativi



Gli strumenti amministrativi alla base dei tre possibili modelli di governance

In assenza di un quadro legislativo nazionale prevalgono le buone pratiche adottate da alcune amministrazioni. Il tipo di contratto è scelto dall'amministrazione sulla base degli obiettivi che il soggetto pubblico intende perseguire, soprattutto in termini di gestione e investimento economico.

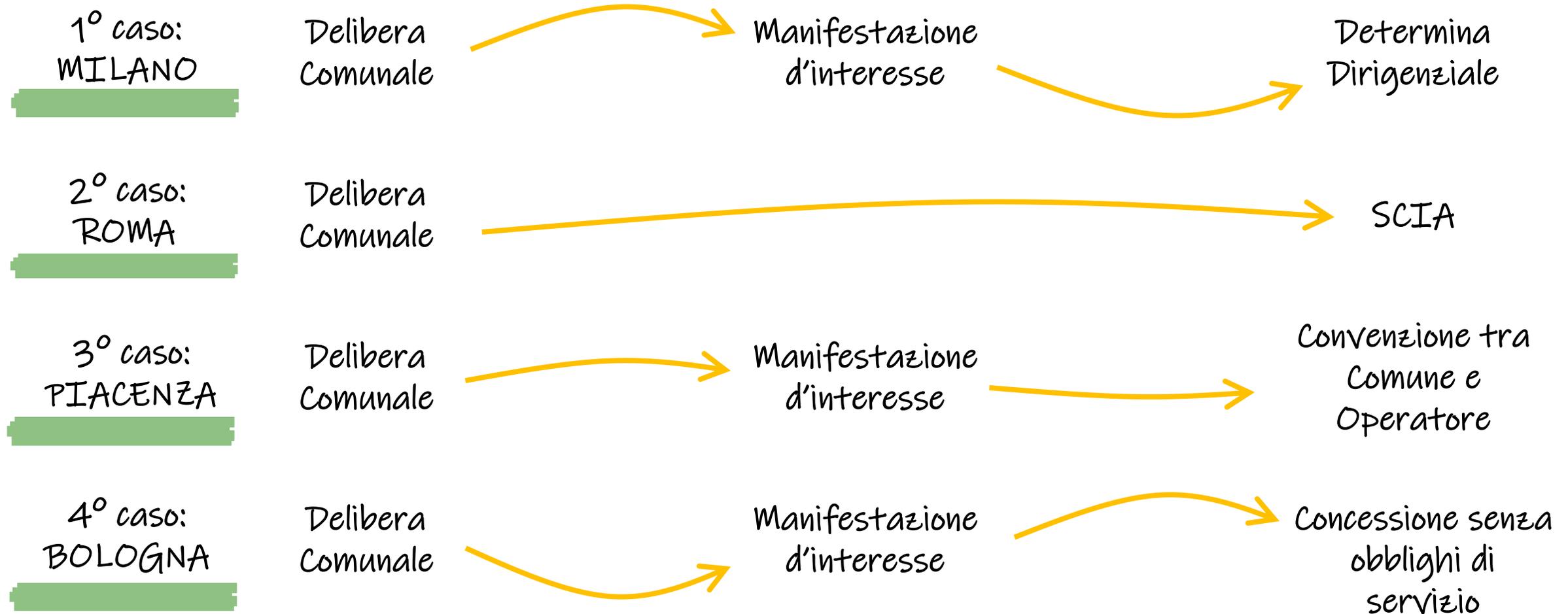
Gli strumenti amministrativi tra intervento pubblico e mercato



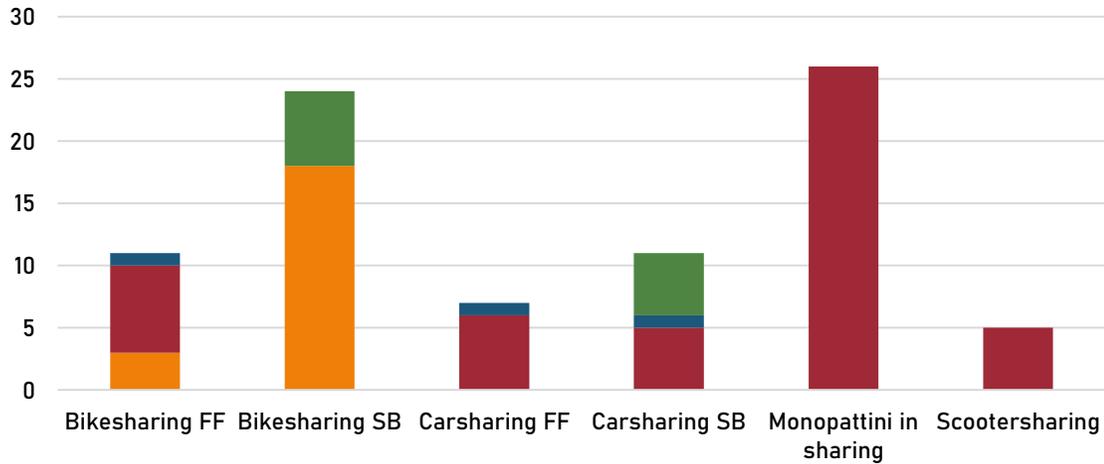
Mercato quando possibile. Intervento pubblico quando necessario.

La sostenibilità economica del servizio influenza in maniera determinante la scelta del modello di governance da parte dell'amministrazione locale e, a sua volta, anche la scelta dello strumento amministrativo dedicato. Lì dove il mercato non è in grado di sostenere completamente l'erogazione dei servizi, l'intervento dell'amministrazione pubblica è decisivo.

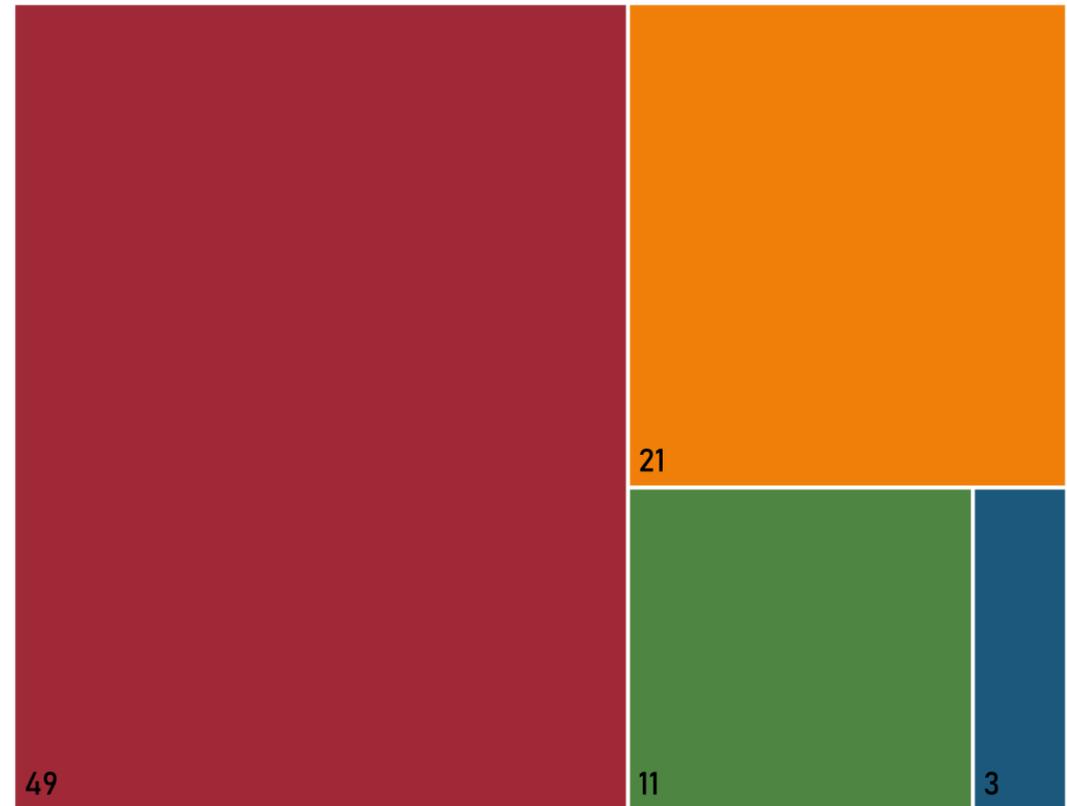
FOCUS – Strumenti autorizzativi per il mercato: identiche finalità ma differenti procedure



Strumenti amministrativi per città e tipologia di servizio

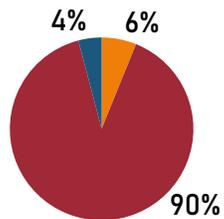


Strumenti amministrativi per città e tipologia di servizio oggi in Italia - totale

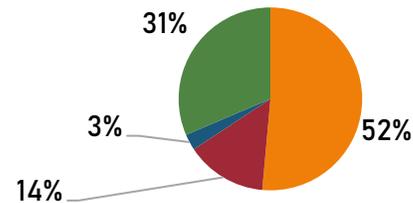


Strumenti amministrativi per modello operativo

Free-floating



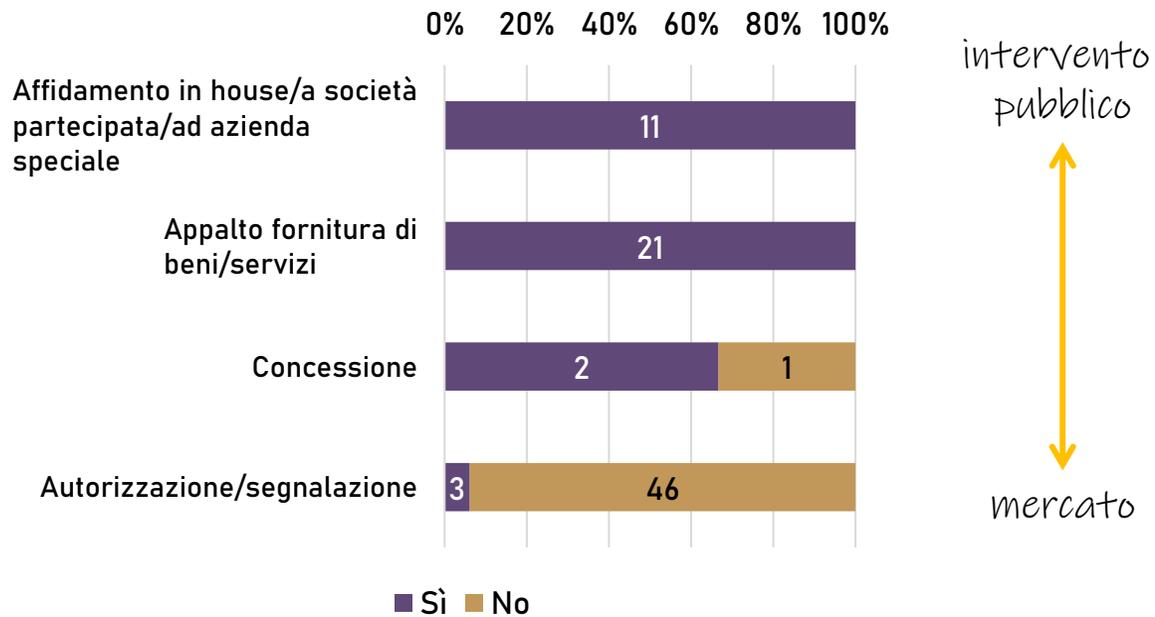
Station-based



- Appalto fornitura di beni/servizi
- Autorizzazione/segnalazione
- Concessione
- Affidamento in house/a società partecipata/ad azienda speciale

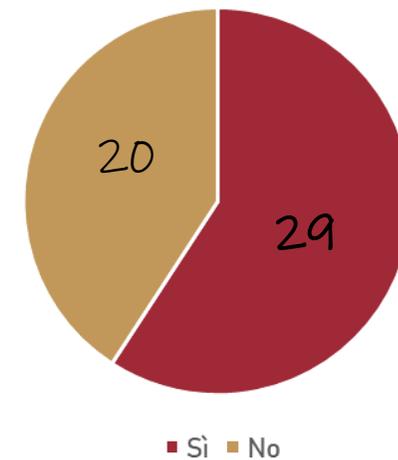
- Appalto fornitura di beni/servizi
- Autorizzazione/segnalazione
- Concessione
- Affidamento in house/a società partecipata/ad azienda speciale

Servizi per cui sussiste il regime di esclusività



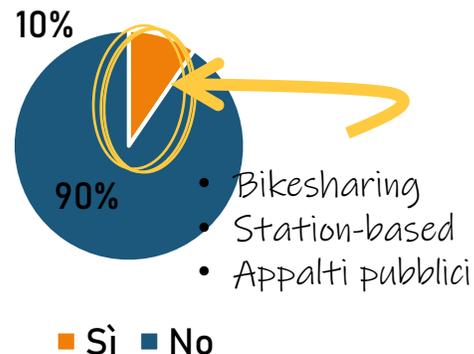
- Limite massimo e minimo dei veicoli e del numero di operatori nelle autorizzazioni/segnalazioni
- Presenza di un contributo dell'operatore per l'uso dello spazio pubblico

Limite al n° di veicoli/di operatori nelle Autorizzazioni/segnalazioni

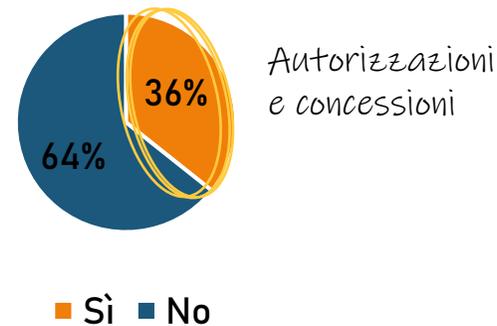


Raggiungimento del limite a oggi
Sì 55% - NO 45%

Sfruttamento della pubblicità



Tetto al numero di veicoli



CONCLUSIONI

- Servizio pubblico, sì, no, forse.
- La regolazione dei servizi di vehiclesharing: tra libera iniziativa e regolazione
- Criteri minimi uniformi per la selezione degli operatori
- Assenza di risorse stabili a disposizione delle amministrazioni locali

FOCUS - Sostenere i servizi di sharing mobility: l'esempio del bikesharing

Capoluoghi di provincia senza nessun servizio di bikesharing*



Come?

1
bikesharing
in tutti i
capoluoghi di
provincia

Fattori considerati nella stima:

- Valori di densità: Station-based 3 bici/1000 ab. | Free-floating 7,5/1000 ab.
- Costi medi operativi SB: bici muscolare 700€ | elettrica 1.300€
- Costi medi operativi FF: bici muscolare 360€ | elettrica 1.000€
- Mix bici muscolari | elettriche: 70% | 30%
- Tassi di rotazione: 1,4 | 2,32 viaggi/bici/giorno
- Fattori emissione trasporto stradale ISPRA

Aumentando la dotazione di risorse del Fondo Nazionale per il TPL dello 0,5% | 0,6% -> 25 milioni | 30 milioni

↓ Risultati

- + 20 mila bici (SB) | 50 mila bici (FF)
- Gestione operativa (6 anni)
- + 7 milioni di italiani serviti
- + 18 | 27 milioni di viaggi anno
- - 3 kton. CO₂ anno (30% shift modale)
- - 0,5 ton. PM10 anno
- - 1,6 ton. NO₂ anno

Grazie!



Massimo Ciuffini

23 Novembre 2021

V Conferenza sulla Sharing
Mobility

Acquario Romano (Roma)