

# Assetti di governance e strumenti amministrativi dei servizi di vehiclesharing



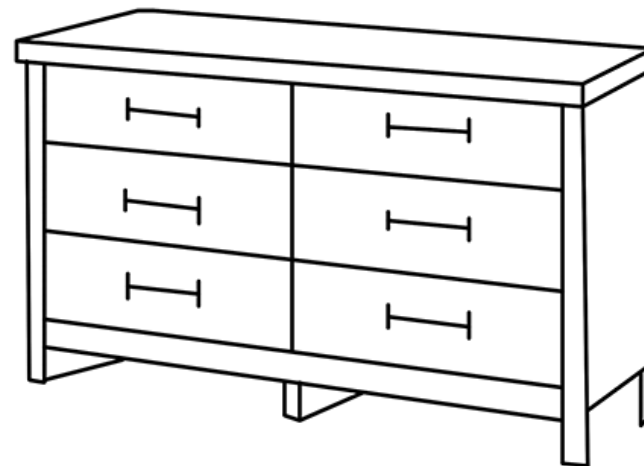
**Massimo Ciuffini**

23 Novembre 2021

V Conferenza sulla Sharing  
Mobility

Acquario Romano (Roma)

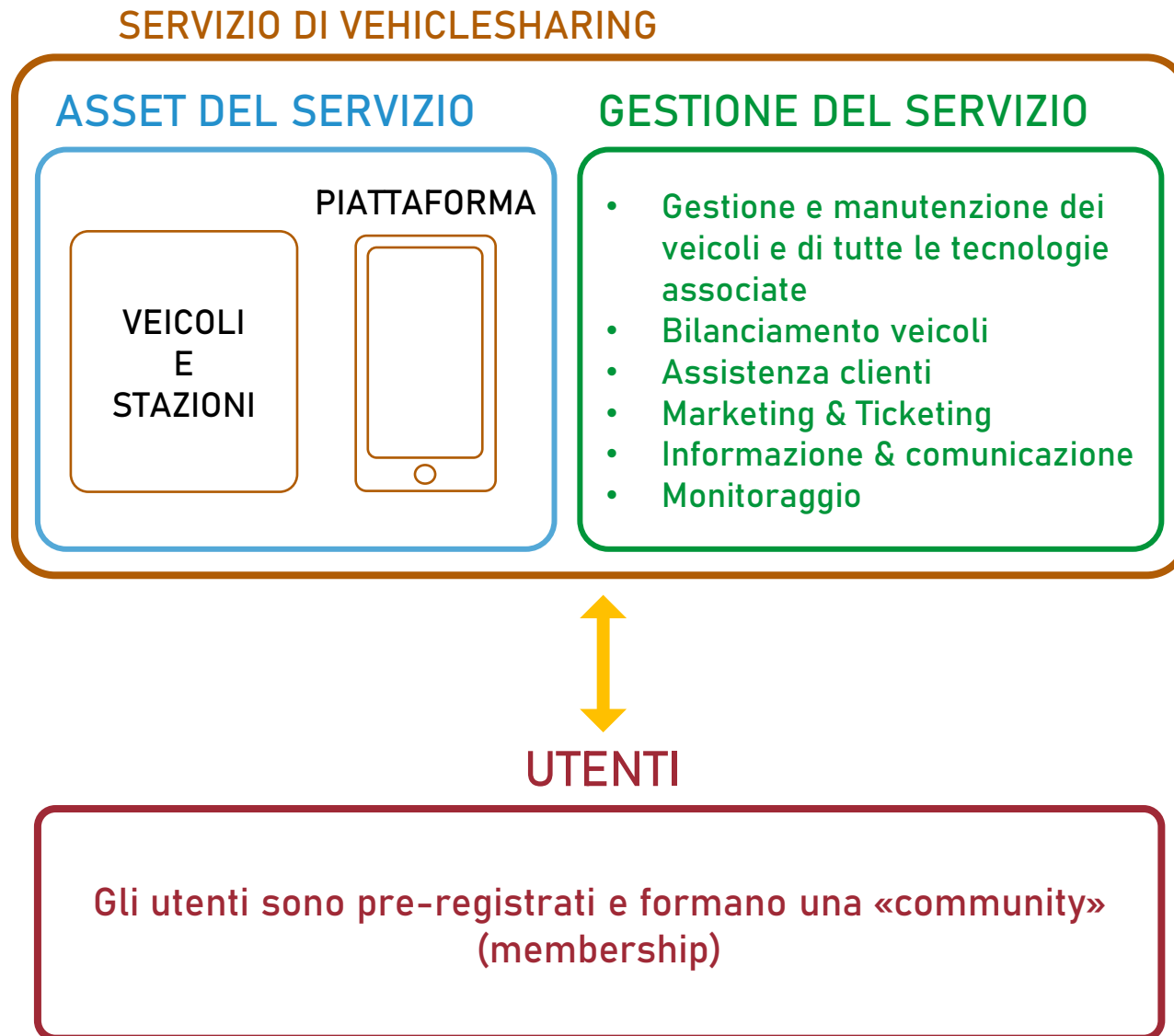
- Documenti e strumenti amministrativi
- Link alle tavole origine dei dati



## REPOSITORY

Documentazione aggiornata e disponibile per la consultazione all'indirizzo:  
[www.osservatoriosharingmobility.it](http://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

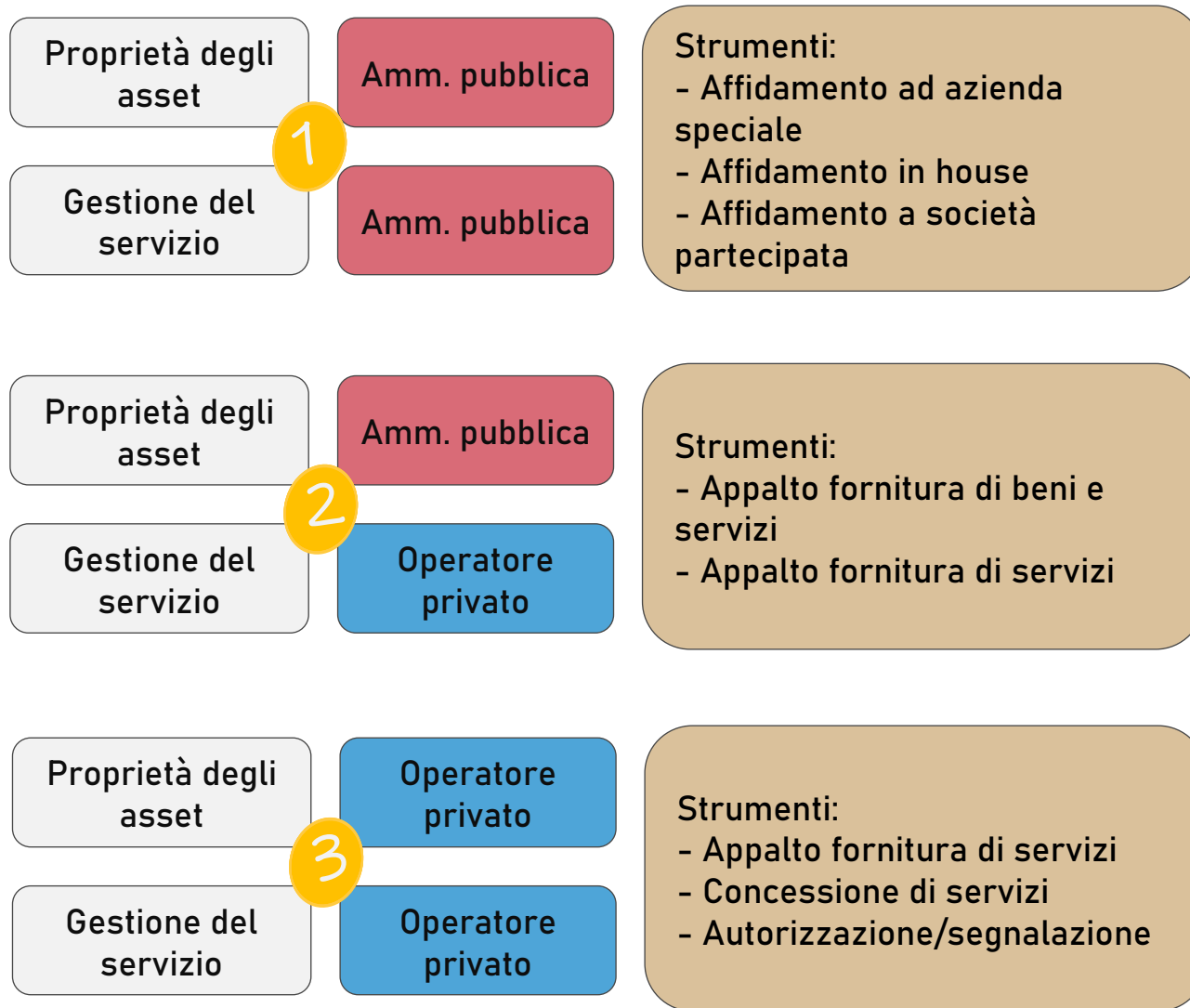
### SERVIZIO DI VEHICLESHARING



# 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.

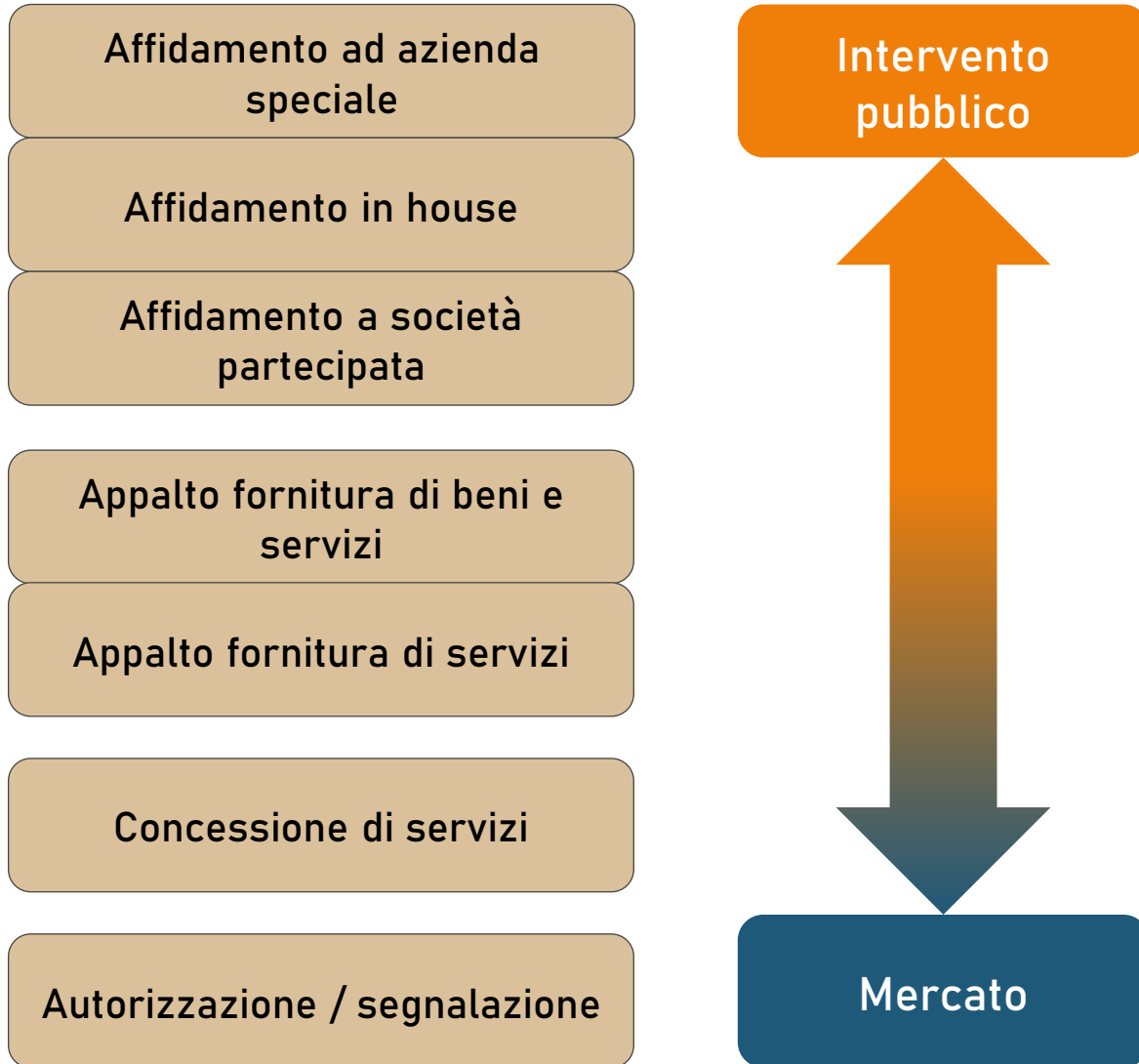
## Modelli di governance e strumenti amministrativi



# 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.

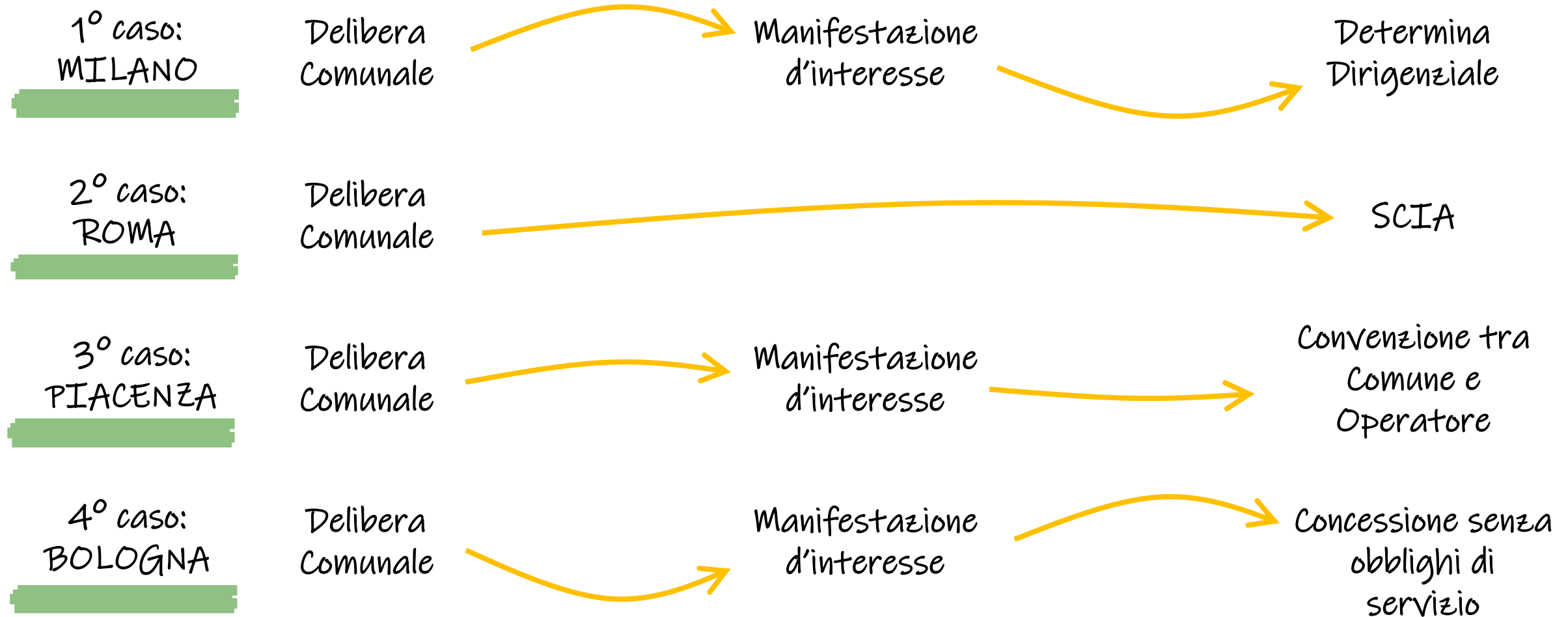
## Gli strumenti amministrativi tra intervento pubblico e mercato



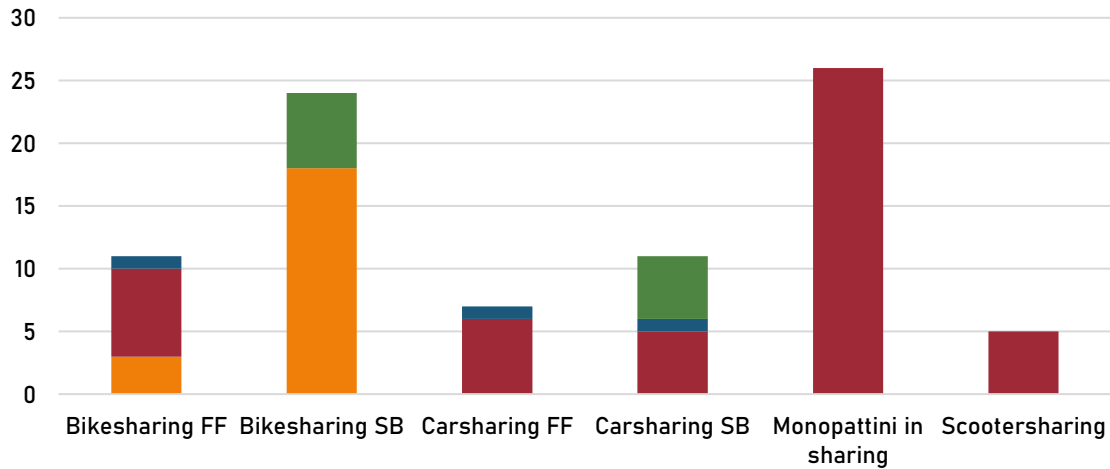
# Mercato quando possibile. Intervento pubblico quando necessario.

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.

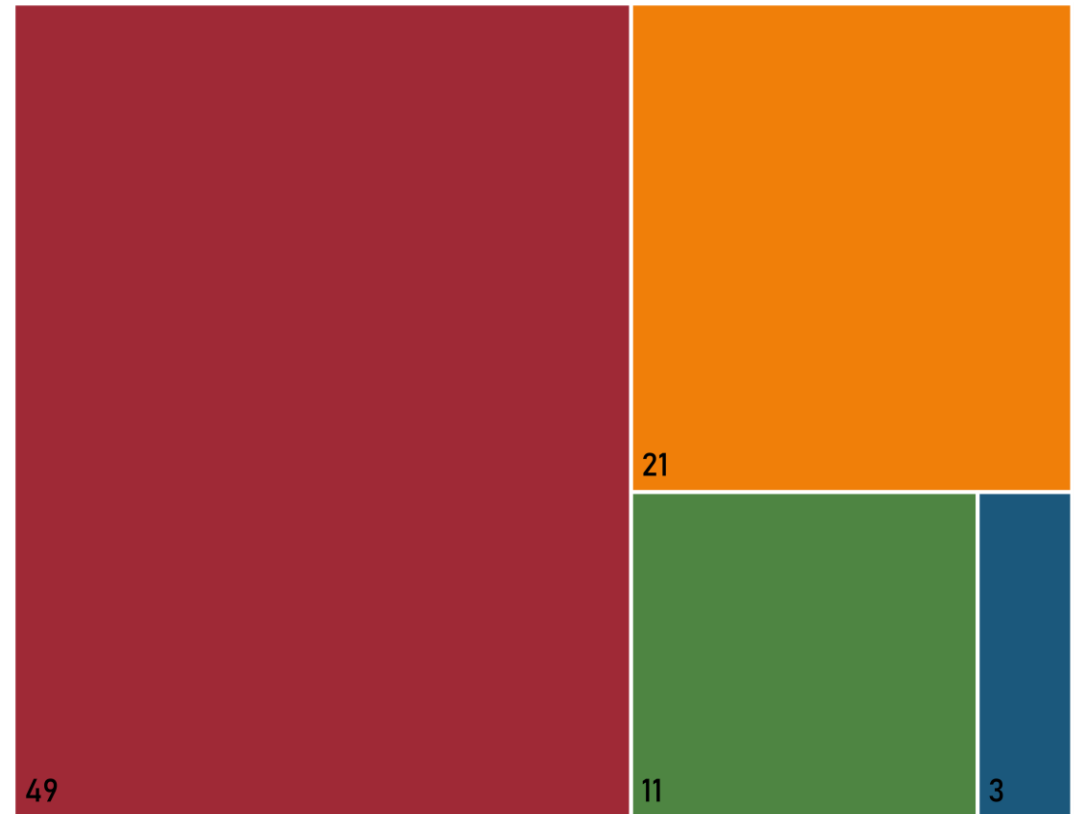
# FOCUS – Strumenti autorizzativi per il mercato: identiche finalità ma differenti procedure



## Strumenti amministrativi per città e tipologia di servizio

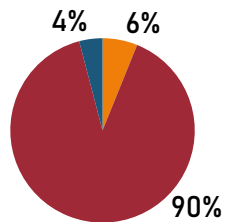


## Strumenti amministrativi per città e tipologia di servizio oggi in Italia - totale

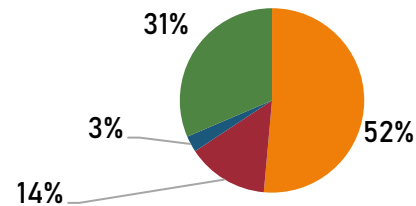


## Strumenti amministrativi per modello operativo

### Free-floating



### Station-based

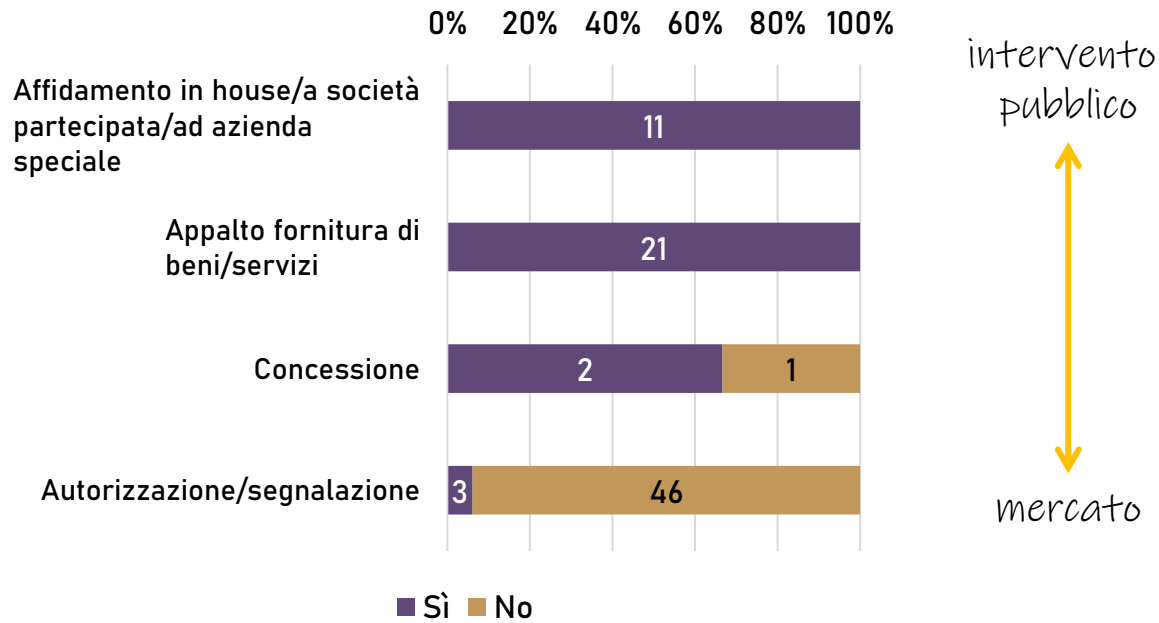


- Appalto fornitura di beni/servizi
- Autorizzazione/segnalazione
- Concessione
- Affidamento in house/a società partecipata/ad azienda speciale

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

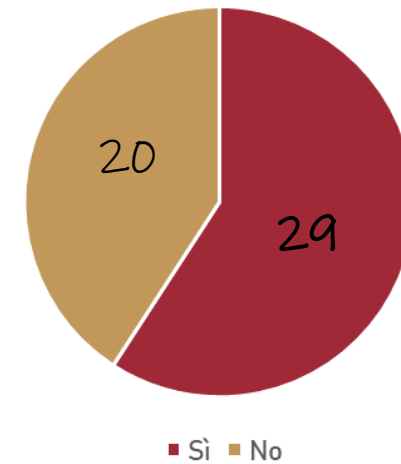


## Servizi per cui sussiste il regime di esclusività



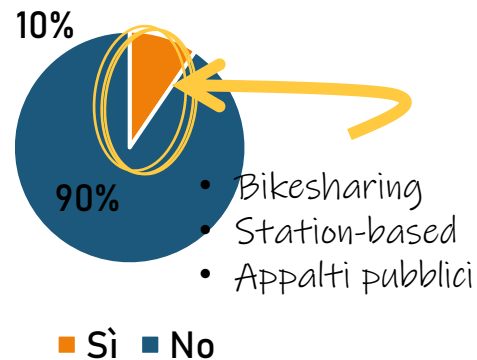
- Limite massimo e minimo dei veicoli e del numero di operatori nelle autorizzazioni/segnalazioni
- Presenza di un contributo dell'operatore per l'uso dello spazio pubblico

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

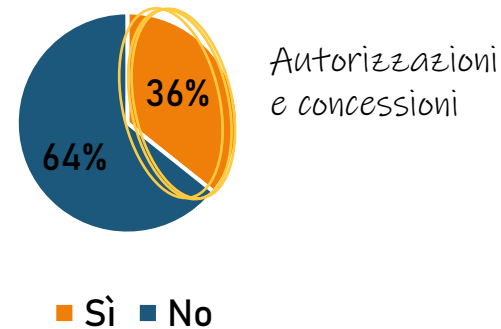


Raggiungimento del limite a oggi  
Sì 55% - NO 45%

## Sfruttamento della pubblicità



## Tetto al numero di veicoli

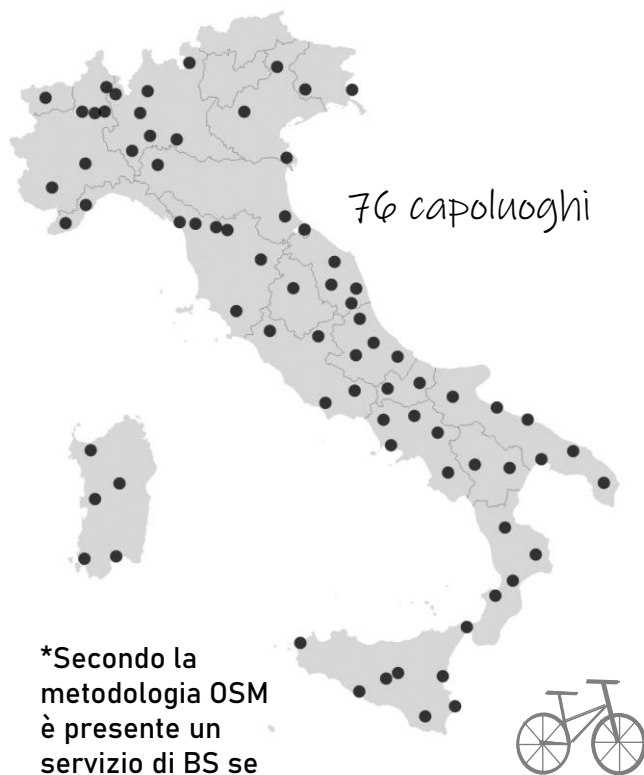


# CONCLUSIONI

- 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. CO<sub>2</sub> anno (30% shift modale)
- - 0,5 ton. PM10 anno
- - 1,6 ton. NO<sub>2</sub> anno

# Grazie!



**Massimo Ciuffini**

23 Novembre 2021

V Conferenza sulla Sharing  
Mobility

Acquario Romano (Roma)