

Camilla Guarino

Sharing e Smart mobility: l'influenza degli attori economici sulle politiche di mobilità urbana

La *sharing mobility* come caso studio del rapporto tra attori privati e autorità locali

Nell'ultimo decennio, in particolare nelle città dei Paesi occidentali, si è assistito all'introduzione di nuovi servizi di mobilità, inclusi nel concetto di "sharing mobility", basati sull'utilizzo delle piattaforme digitali e sullo sfruttamento della capacità residua dei veicoli.¹

All'interno di questa definizione ricadono diversi servizi tipizzati in base ai meccanismi di funzionamento² e alle logiche ad essi sottostanti.³ Tra questi, ad esempio, il *car-pooling*⁴ e il *ride-sharing*⁵ vengono considerati servizi capaci di promuovere effettive pratiche di condivisione, richiedendo, per poter funzionare, un certo grado di reciprocità e di fiducia tra gli utenti.⁶ Al contrario, servizi come il *car sharing*, nonostante siano riconosciuti come simboli della *sharing economy*, non possono essere annoverati tra le pratiche di collaborazione: si tratta, infatti, di servizi che seguono logiche di mercato.⁷ Il *car sharing*, in particolare, si sviluppa come uno schema di noleggio a breve termine, nel quale i veicoli appartengono ad una società privata cui viene corrisposto un pagamento in base all'utilizzo del servizio.⁸ Inoltre, mentre nel caso del *car-pooling* e del *ride-sharing peer-to-peer* esiste possibilità di socializzazione data dall'incontro tra individui per svolgere insieme il viaggio, nel *car sharing* non vi è alcuna forma di socialità.⁹

Si tratta, infatti, di servizi in cui un operatore mette a disposizione nello spazio urbano una serie di veicoli tipicamente utilizzati come mezzi di

trasporto privato. Essi possono essere noleggiati, in tempo reale e a distanza, da chiunque ne faccia richiesta.¹⁰

Le ricerche nel campo delle scienze politiche e sociali che hanno trattato il tema della *sharing mobility* concentrandosi sui servizi gestiti da società private si sono focalizzate sulle interazioni che le imprese fornitrici dei servizi e le autorità locali intrattengono per definire le modalità operative dei servizi sul territorio, l'indirizzo della domanda di mobilità in città e la gestione dello spazio pubblico.¹¹ Alcune ricerche, si sono concentrate sulla definizione di pratiche che possano favorire il dialogo tra attori pubblici e privati, per ottimizzare il processo di produzione di *policy*.¹² Altri autori hanno considerato la *sharing mobility* un interessante caso studio delle *partnership* pubblico-privato su scala locale, attraverso il quale proporre modelli innovativi di *governance* a livello urbano.¹³

La scelta di focalizzarsi sul tema della *sharing mobility* e, in particolare, sui servizi di *car sharing*, deriva da un dato emerso nella maggioranza dei casi studio analizzati dalla letteratura: di fronte agli interessi contrastanti tra operatori e *policy maker*, la definizione di decisioni risulta particolarmente complessa per le autorità locali.¹⁴ Questo si è tradotto, nelle città italiane, in decisioni contraddittorie o in non-decisioni come esito dei processi di discussione.¹⁵

Poiché gli strumenti di pressione a disposizione degli attori economici, più o meno efficaci nei confronti dei decisori politici, sono considerati un fattore che incide in modo rilevante sul dialogo tra pubblico e privato e sulle decisioni che ne conseguono,¹⁶ si vuole fornire un contributo che analizzi l'influenza esercitata sulle decisioni pubbliche dalle imprese che offrono servizi innovativi alle città. L'articolo, attraverso l'analisi dei risultati di una ricerca svolta nelle città di Roma e Milano, ha l'obiettivo di individuare i principali fattori che influenzano la capacità di questi attori di incidere sulle misure adottate dalle autorità locali e gli esiti di questa influenza sull'orientamento degli interventi. Le città oggetto della ricerca hanno permesso di incentrare l'analisi sui due contesti di maggior sviluppo del *car sharing* in Italia,¹⁷ considerando, allo stesso tempo, realtà molto diverse in relazione alle caratteristiche che favoriscono il successo commerciale dei servizi sul territorio.¹⁸

Dopo una breve descrizione dei problemi connessi alla mobilità quotidiana nelle città contemporanee, l'analisi del ruolo degli attori che gestiscono i servizi in *sharing* viene ricondotta all'interno della riflessione più ampia sulle trasformazioni delle misure prevalenti nelle agende urbane nelle fasi successive alla crisi economico-finanziaria del 2008. In particolare, viene presentata la trasformazione dei servizi di mobilità

condivisa dai primi esperimenti di condivisione alla nuova prospettiva di mercato e vengono analizzate le modalità con cui gli interventi che riguardano i servizi hanno acquisito nuovo significato nelle agende delle città italiane.¹⁹

Successivamente, vengono analizzate le principali prospettive adottate dalle scienze sociali per l'analisi delle strategie promosse dagli attori privati per influenzare i processi politici. Attraverso la presentazione del metodo e dei risultati della ricerca svolta, saranno descritti i fattori di contesto che incidono sulle strategie degli attori economici e gli esiti delle stesse sull'orientamento degli interventi delle autorità locali.

Infine, nelle conclusioni, vengono analizzate le opportunità che il contesto fornisce alle imprese come fattore che incide in modo rilevante sulle risorse utilizzate da queste ultime per fare pressione sulle autorità locali. Queste incidono sull'influenza esercitata dagli attori economici sulle decisioni e sull'orientamento degli interventi che interessano le imprese. Viene, infatti, presentato il modo in cui, a fronte di pratiche di interazione e modalità di dialogo fortemente simili nelle due città analizzate, le opportunità e i vincoli connessi al contesto storico ed urbano in cui le imprese operano delineino specifici rapporti di forza tra attore pubblico e privato, e come essi assumano un ruolo preponderante nell'esito del confronto tra gli attori coinvolti.

Il ruolo assegnato alla *sharing mobility* in sistemi di mobilità in trasformazione

Le città contemporanee sono caratterizzate da un significativo aumento del numero e dell'ampiezza degli spostamenti quotidiani.²⁰ La maggioranza degli abitanti delle città percorre giornalmente distanze sempre maggiori per raggiungere beni e servizi, esprimendo una domanda di mobilità in trasformazione.²¹ Le esigenze dei cittadini si differenziano e individualizzano mentre, i territori a bassa densità che compongono città e metropoli soffrono la carenza dei servizi necessari a raggiungere le opportunità urbane.²²

La domanda di mobilità che ne consegue è in gran parte soddisfatta dall'utilizzo dell'automobile privata.²³ I problemi connessi a questo modello di mobilità sono numerosi: l'automobile è un bene costoso e coloro che non lo possiedono possono riscontrare numerosi ostacoli nell'accesso ad attività e servizi.²⁴ La mobilità automobilistica privata è inoltre responsabile di alti livelli di emissioni climalteranti, particolarmente dannosi per la salute e per l'ambiente.²⁵

Il sistema di mobilità urbano e le politiche in quest'ambito incidono in modo sempre più consistente sulla qualità della vita nei territori e sulla possibilità per individui e gruppi sociali di godere di pari risorse all'interno della città.²⁶ Le decisioni in materia di trasporti, sull'offerta e la domanda di mobilità, possono contribuire a ridurre o ampliare gli impatti negativi del trasporto sull'ambiente e i divari tra popolazioni che vivono in diverse zone.²⁷

Così come altre funzioni urbane, anche la mobilità è attualmente investita da processi di innovazione indotti dal dirompente sviluppo delle tecnologie digitali.²⁸ In questa trasformazione rientra la diffusione dei servizi di *sharing mobility* gestiti da imprese private, che operano attraverso le piattaforme digitali e i sistemi di geolocalizzazione accessibili dagli *smartphone*.²⁹

I primi servizi di *car sharing* privato si diffondono nelle città europee a partire dal 2008,³⁰ approdando a Milano nel 2013 e a Roma nel 2014.³¹ Essi si sono concentrati nelle città di grandi dimensioni, densamente abitate e caratterizzate da un reddito pro-capite elevato.³² La presenza del *car sharing* sui territori è stata diffusamente richiesta e immediatamente inquadrata dai *policy maker* locali come uno strumento particolarmente utile per le città, nonostante le incertezze sull'impatto dei servizi sulla riduzione delle emissioni.

Smart mobility e servizi in *sharing* promossi dalle multinazionali del settore automotive

Gli studi sulla politica dei trasporti hanno descritto la trasformazione degli obiettivi e delle soluzioni adottate nelle città europee nell'ambito della mobilità urbana. Essi hanno ricostruito il processo di diffusione di un nuovo modello di mobilità e di soluzioni innovative per le città come un'iniziativa delle imprese del settore *automotive*.³³

La condivisione dell'automobile, all'arrivo degli operatori privati, rappresentava, già da diversi decenni, una pratica associata alle preoccupazioni per l'impatto ambientale del trasporto: a partire dagli anni Sessanta, infatti, nelle città europee, si sviluppano diverse esperienze di *car sharing* promosse da cittadini sensibili alla questione ecologica.³⁴ Inoltre, i primi servizi di *sharing* strutturati nascono, soprattutto in Italia, su iniziativa delle amministrazioni comunali interessate a promuovere obiettivi di sostenibilità ambientale.³⁵

I servizi erogati dai privati avevano, dunque, l'opportunità di assumere immediatamente i significati positivi connessi alle pratiche di condivisione

adottate, in passato, da amministrazioni locali, associazioni e gruppi di cittadini. A partire da queste esperienze, in una fase di forte crisi del settore *automotive*,³⁶ le grandi multinazionali, contestualmente allo sviluppo dei propri servizi di *car sharing* e alla loro introduzione nelle prime “città pilota”, inseriscono il trasporto condiviso in nuovo modello di mobilità urbana incentrato sulle tecnologie digitali.³⁷

Attraverso la presentazione dei risultati di studi sul futuro della mobilità,³⁸ le multinazionali del settore *automotive*, a partire dal 2007,³⁹ propongono di affrontare le problematiche connesse alle trasformazioni degli spostamenti urbani attraverso un modello di mobilità innovativo, fondato sull'utilizzo *on demand* dei mezzi di trasporto. Le analisi presentate dalle imprese indicano che il TPL non è più sufficiente per promuovere una mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale e adatta ai bisogni sempre più individualizzati dei cittadini. Al contrario, sono necessari ulteriori servizi organizzati e interconnessi dalle tecnologie digitali.⁴⁰ Le imprese, dunque, offrono e propongono soluzioni incentrate sul paradigma della “Mobility-as-a-Service (MaaS)”.⁴¹

Esso risulta particolarmente coerente con le cornici attraverso le quali, nella fase storica considerata, vengono interpretati i problemi urbani e definite le soluzioni più efficaci per risolverli. A partire dal 2007, la Commissione Europea sollecita un ripensamento complessivo dell'uso delle diverse modalità di trasporto nelle città, attraverso l'organizzazione di un sistema di mobilità variegato e interconnesso attraverso le ICT.⁴² Nel 2010, inoltre, l'Unione Europea inizia a rinnovare il proprio piano di azione per lo sviluppo sostenibile delle città, a partire dagli obiettivi di crescita definiti dalla strategia Europa2020.⁴³ L'Agenda Urbana Europea e le iniziative collegate promuovono un *frame* volto ad affrontare in maniera integrata i problemi urbani, attraverso una combinazione di sviluppo economico, sostenibilità ambientale e preoccupazioni sociali.⁴⁴ La componente fondamentale dell'Agenda è quella della *Smart City*, intesa come una città capace di perseguire la crescita economica, lo sviluppo sostenibile e l'inclusione sociale attraverso l'innovazione consentita dalle ICT, e dalle *partnership* con attori che commercializzano servizi e prodotti innovativi.⁴⁵

La *Smart Mobility*, viene resa operativa dal paradigma MaaS e dalle soluzioni ad esso connesse.⁴⁶ Nelle agende urbane delle città, in cui guadagnano spazio le misure per la competitività e la crescita economica, gli interventi che riguardano i servizi vengono, dunque, ripensati e dotati di nuovo significato, anche in relazione ai tagli alla spesa destinata agli enti locali.⁴⁷ In particolare, le autorità locali ricercano vantaggi competitivi da sviluppare anche attraverso la presenza di infrastrutture e servizi innovativi

promossi dall'immaginario *Smart Cities*.⁴⁸ In questo contesto, le città tendono a ricercare modalità per mobilitare gli attori economici che erogano servizi basati sulle ICT e le loro risorse, per perseguire obiettivi considerati necessari per la crescita economica e lo sviluppo sostenibile.⁴⁹

Strategie e risorse degli attori economici per influenzare i processi politici

Mentre le città si impegnano ad attrarre attori economici capaci di fornire servizi innovativi a cittadini e *city users*, queste imprese adottano strategie per plasmare l'ambiente in cui operano.⁵⁰

Il ruolo degli attori economici nel determinare forme e conseguenze dell'azione pubblica è stato ampiamente indagato dalle scienze sociali. Molte delle prospettive adottate in questi studi considerano utile indagare l'azione delle imprese per comprendere come e perché le decisioni pubbliche forniscano le condizioni extra-economiche favorevoli all'accumulazione.⁵¹ Approcci differenti hanno analizzato rispettivamente i motivi dell'azione delle imprese, le modalità con cui sviluppano iniziativa politica, le risorse mobilitate e i contesti che favoriscono specifiche e innovative strategie degli attori economici.⁵² Le ricerche hanno mostrato come, in particolare su scala locale, le imprese adottino attività classiche di pressione nei confronti dei *policy maker* e si propongano per essere coinvolte nelle procedure di formulazione delle decisioni (in modalità più o meno formali come le consultazioni, le audizioni, i comitati o le conferenze dei servizi).⁵³ I processi di scambio che in esse si realizzano sono resi possibili dalla dipendenza reciproca tra gli attori coinvolti.⁵⁴

Alcune prospettive hanno interpretato le pressioni esercitate dalle imprese per ottenere *output* favorevoli dalle decisioni come una conseguenza della dipendenza degli attori economici dalle misure e dagli interventi della politica.⁵⁵ Allo stesso tempo, anche il coinvolgimento delle imprese nei processi di formulazione delle decisioni, è stato analizzato come una forma di collaborazione tra attori pubblici e privati, dovuta alla dipendenza dei decisori dagli attori economici.⁵⁶

Il coinvolgimento nei processi di formulazione delle decisioni fornisce alle imprese l'opportunità di incidere sugli interventi delle autorità locali: gli esiti del confronto derivano dalle risorse, dai vincoli e dalle opportunità che il contesto fornisce agli attori economici e da come questi elementi vengono interpretati dalle imprese.⁵⁷

Nel contesto della globalizzazione l'aumento della mobilità del capitale ha ampliato la capacità degli attori economici di influenzare l'azione

pubblica nelle città, anche attraverso la minaccia di disinvestimento dai territori.⁵⁸ Questo rappresenta uno strumento di pressione particolarmente efficace per le imprese.⁵⁹ Allo stesso tempo, esse rimangono dipendenti da alcune specificità dei luoghi, in particolare se questi presentano forti concentrazioni di funzioni privilegiate per l'accumulazione.⁶⁰ Si tratta principalmente delle città terziarizzate, sede di imprese fornitrici di servizi, come consulenza e finanza, con capitale umano e reddito pro-capite elevati.⁶¹ La "dipendenza dal locale" incentiva le imprese a farsi coinvolgere nei processi politici.⁶²

Ipotesi e metodo

A partire da questo approccio teorico, il presente contributo si concentra su quale sia stata, nell'ultimo decennio, l'influenza degli attori economici che erogano servizi ICT sulle decisioni delle autorità locali nell'ambito della mobilità urbana e come su di essa incidano il contesto storico e le caratteristiche delle città in cui il servizio è erogato.

La ricerca è stata guidata da due ipotesi principali: si è ipotizzato che gli strumenti di pressione a disposizione degli attori economici che erogano i servizi innovativi di mobilità siano efficaci nei confronti dei decisori politici locali, visto il ruolo assunto dai servizi urbani *smart* per le città, ma differenti in relazione al contesto urbano e alle condizioni di crescita o crisi delle città in cui essi intervengono.

Di conseguenza, in contesti urbani differenti, le società di *car sharing* possono esercitare forme di pressione più o meno efficaci nei confronti delle autorità locali.

Si è ipotizzato, inoltre, che, a partire dalle opportunità di influenza divergenti da parte degli attori privati, le città oggetto di indagine, per promuovere la presenza dei servizi di *sharing* sul proprio territorio, siano intervenute con misure differenti, più o meno contraddittorie rispetto ai principi di sostenibilità ambientale e accessibilità del sistema di mobilità urbano e più o meno orientate agli interessi delle imprese.

Gli operatori privati tendono a svolgere il servizio in città con un elevato numero di abitanti, dove la domanda è più alta e concentrata.⁶³ Sono state, quindi, analizzate due città, che, pur condividendo un numero elevato di popolazione residente, risultano profondamente diverse per una serie di caratteristiche di contesto che favoriscono il successo commerciale dei servizi.

Milano risulta particolarmente adatta ai servizi di mobilità condivisa per la sua conformazione geografica e urbanistica, per il reddito pro-capite e gli

stili di vita della popolazione.⁶⁴ La città concentra un alto numero di residenti e di funzioni in un perimetro amministrativo relativamente piccolo.⁶⁵ Roma, al contrario, nonostante sia caratterizzata da un centro ricco di funzioni terziarie e alta presenza turistica, presenta vaste aree di “città diffusa” e ampi territori a bassa densità.⁶⁶

Le due città differiscono anche per quanto riguarda la capillarità e la capacità del sistema di trasporto pubblico locale: mentre Milano presenta una rete di trasporto pubblico articolata e funzionante⁶⁷ Roma è caratterizzata da un’offerta di mobilità debole e diseguale, anche a causa delle condizioni di costante crisi dei servizi pubblici locali.⁶⁸ La presenza di vaste aree a bassa densità, inoltre, rende alcune zone particolarmente carenti dal punto di vista dell’offerta di mobilità.⁶⁹ L’efficienza e la capacità del trasporto pubblico locale hanno, secondo alcuni studi, la possibilità di incidere sull’aumento della domanda nei confronti della mobilità condivisa.⁷⁰ L’aumento della domanda verso il TPL, provocata da un cambiamento modale dall’automobile privata, appare in grado di favorire, attraverso effetti di sistema, l’utilizzo degli altri mezzi di trasporto presenti sul territorio, tra cui la *sharing mobility*.⁷¹

Per condurre la ricerca sono state prese in considerazione la prima fase di sperimentazione dei servizi (biennio 2013-2015), la successiva gestione della *sharing mobility* nelle città e i recenti progetti di sviluppo della mobilità integrata nei contesti di indagine (2021). Questa scelta è risultata utile in relazione ad alcune caratteristiche del fenomeno oggetto di indagine: la gestione di servizi di *car sharing* da parte di operatori privati ha rappresentato, nell’ultimo decennio, un fenomeno emergente nelle città del Paese. Per questo, le autorità locali sono intervenute gradualmente con politiche che hanno interessato le imprese del settore, in seguito a più o meno lunghe fasi di sperimentazione.

Per comprendere l’influenza di queste società nella definizione delle politiche locali, la ricerca si è concentrata, *in primis*, sui fattori che hanno concorso all’introduzione dei servizi: sono stati analizzati gli obiettivi e le soluzioni definite dalle città per la risoluzione dei problemi del trasporto urbano, le modalità con cui il tema della *sharing mobility* è stato trattato nel discorso pubblico e le priorità di azione delle autorità locali nella fase in cui i servizi vengono adottati.

Sono stati analizzati gli atti programmatici⁷² utilizzati come riferimento nelle Delibere dei Comuni che hanno introdotto e successivamente organizzato i servizi di *car sharing*,⁷³ concentrandosi su come venga inquadrata l’offerta di servizi innovativi di mobilità in questi programmi e il quadro normativo europeo cui fanno riferimento. Sono state, inoltre,

analizzate le evoluzioni degli interventi sul trasporto pubblico locale in relazione ai finanziamenti disponibili nelle due città oggetto di indagine. La decisione di autorizzare i privati ad erogare i servizi di *car sharing* sul territorio, e il significato ad essi assegnato vengono approfonditi attraverso l'analisi degli articoli dell'archivio de «La Repubblica»⁷⁴ riguardanti i servizi e delle dichiarazioni rilasciate dai sindaci e dagli assessori alla mobilità, attraverso comunicati stampa e video-interviste.

Infine, è stata adottata la tecnica delle interviste semi-strutturate⁷⁵ per indagare i motivi che hanno spinto gli operatori a promuovere iniziativa politica a livello locale, analizzando richieste, proposte⁷⁶ e modalità di azione delle imprese. Sono stati indagati i contenuti e le modalità di dialogo tra pubblico e privato cercando di individuare le forme di dipendenza reciproca degli attori coinvolti, l'influenza che gli attori economici esercitano sulle decisioni delle autorità locali, i fattori di contesto che incidono su questa influenza.

Le interviste hanno coinvolto il Responsabile Mobilità della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile,⁷⁷ operatori di *car sharing* attivi in entrambe le città⁷⁸ e i responsabili dei servizi in *sharing* delle Agenzie della Mobilità di Roma e Milano.⁷⁹

Sono state utilizzate tre tracce differenti per le interviste sulla base del ruolo ricoperto dai soggetti da intervistare. In base a questo sono state definite le aree tematiche su cui strutturare le domande.⁸⁰ Le interviste sono state svolte dal 07/01/2022 al 31/01/2022 in modalità telematica.

Risultati

Per tutto il periodo considerato, i programmi e le misure nell'ambito della mobilità urbana ricalcano gli obiettivi e le soluzioni promosse dall'Unione Europea:⁸¹ un sistema di mobilità efficiente e sostenibile è quello che al potenziamento del trasporto pubblico affianca l'integrazione di un'offerta di mobilità variegata, caratterizzata da servizi pubblici e privati connessi attraverso le ICT.⁸² Nei documenti programmatici dei Comuni questo modello viene considerato efficace nel coniugare sostenibilità ambientale e crescita dell'attrattività dei luoghi.⁸³ Le soluzioni individuate per risolvere i problemi di trasporto urbano identificano anche i servizi di *sharing* e le ICT come strumenti necessari alla sostenibilità del sistema di mobilità urbano⁸⁴ e al miglioramento dell'immagine della città.⁸⁵

Gli articoli de «la Repubblica», raccontando l'arrivo dei nuovi servizi nelle città europee e la scelta di introdurli nella prime città italiane,

presentano l'iniziativa come una rivoluzione della mobilità, possibile grazie all'intraprendenza degli attori economici e delle città già considerate un modello europeo dal punto di vista della sostenibilità ambientale. In questo caso, l'innovazione viene considerata uno strumento fondamentale per la riduzione delle emissioni e per rispondere alle esigenze mutate ed individualizzate dei cittadini. Gli Assessori alla Mobilità e i Sindaci presentano l'introduzione dei servizi come un intervento di rinnovamento in chiave sostenibile della mobilità utile a soddisfare le esigenze dei singoli, a rendere il trasporto più efficiente e ad avvicinare le città ai migliori contesti europei.⁸⁶

Nella fase di introduzione dei servizi, la Giunta che governa Milano è quella nominata dal Sindaco Giuliano Pisapia. Il tema della mobilità assume particolare rilevanza nell'agenda della città anche in relazione al risultato dei Referendum cittadini sulla sostenibilità e l'ambiente.⁸⁷ A Roma, la mobilità risulta essere una delle questioni più urgenti sia nel programma del candidato Sindaco Ignazio Marino,⁸⁸ sia, successivamente, negli obiettivi della Giunta comunale. I problemi oggettivi del TPL e l'insoddisfazione crescente dei cittadini, infatti, richiedono interventi urgenti in quest'ambito. Nelle dichiarazioni del Sindaco, l'avvio dell'iter per la redazione del nuovo PGTU viene presentato come uno strumento volto a rispondere alla domanda di misure strutturali da parte dei cittadini e all'urgenza di interventi più incisivi per la riduzione delle esternalità negative del trasporto.⁸⁹

La possibilità di adottare interventi migliorativi nell'ambito della mobilità viene, però, fortemente messa in discussione dall'arretramento dei finanziamenti per i servizi urbani e, in particolare, per il trasporto pubblico locale.⁹⁰ Le politiche di austerità adottate dal governo nazionale, in risposta alla crisi economico-finanziaria del 2008, hanno avuto un forte impatto sugli investimenti nel sistema di mobilità e, in particolare a Roma, sulle capacità e sulla capillarità del TPL,⁹¹ costringendo le autorità locali a concentrare i fondi propri su misure volte ad evitare ulteriori arretramenti del servizio.⁹² Il car sharing privato ha rappresentato, quindi, una risorsa utile per le autorità locali in un momento di crisi del trasporto pubblico e dei servizi di car sharing erogati direttamente dalle amministrazioni.⁹³

Una volta approdate nelle città in cui l'erogazione dei servizi è considerata profittevole, le imprese necessitano di interventi pubblici che sostengano i servizi e indirizzino la domanda nei confronti della mobilità condivisa. Di conseguenza, questi attori economici sono interessati a costruire iniziativa politica per ottenere vantaggi dalle decisioni:

Camilla Guarino

«Noi spesso abbiamo chiesto alle amministrazioni di incontrarli, soprattutto gli assessori dei 5 comuni in cui siamo. Noi attiviamo un dialogo per chiedere cose che possono essere utili per la cittadinanza e per la nostra attività.» (Op01)

«Le decisioni determinano lo sviluppo in un modo o in un altro del servizio: su questo bisogna fare ancora tantissimo. Per esempio Milano ha imposto a tutti gli operatori di usare soltanto veicoli elettrici e questo comporta un costo per noi. [...] Questi aspetti sono difficili da far comprendere alle amministrazioni con cui si dialoga: alcune lo capiscono, con altre ci sono dei dialoghi in corso: Torino e Roma ad esempio hanno fatto grandi passi in avanti» (Op02)

In entrambe le città emerge un dialogo costante tra gli operatori e le autorità locali, che avviene nella forma della consultazione e dell'incontro informale.⁹⁴ All'interno di queste discussioni emergono convergenze e contrasti tra le esigenze degli attori in campo: se da un lato le imprese e le amministrazioni locali convergono rispetto ad obiettivi di integrazione del sistema di mobilità, i modelli di servizio considerati profittevoli dagli operatori contrastano con le volontà espresse, nel tempo, dalle amministrazioni locali: l'accessibilità per chi risiede in periferia, l'indirizzo della domanda prioritariamente verso il trasporto pubblico e la sostenibilità dei servizi⁹⁵ vengono rallentati da un modello operativo svincolato da principi di equità e sostenibilità ambientale.

L'indirizzo della domanda prioritariamente verso il TPL ha assunto una rilevanza sempre maggiore in seguito alle prime forme di sperimentazione dei sistemi di *Mobility-as-a-Service*.⁹⁶

«Un tema attuale, molto caldo, è la questione MaaS. Questa piattaforma vorrebbe dare l'opportunità per scegliere il miglior mezzo a disposizione per fare un tragitto. Questa è un'interlocuzione molto importante perché il tema è complesso e investe vari aspetti, tra cui le modalità con cui si propone di stabilire la scelta del mezzo di trasporto proposto dalla piattaforma per spostarsi.» (Op02)

«Un'altra cosa importante è che si stanno sviluppando gli schemi MaaS nelle città, che non sono di semplice realizzazione. Siamo più società che devono collaborare: il punto è come si divideranno i clienti delle varie aziende di trasporto.» (Op01)

Poiché il *car sharing* risulta dannoso nel momento in cui erode la domanda per modalità di spostamento più sostenibili come il TPL e la

mobilità lenta⁹⁷ le preoccupazioni e le richieste degli operatori sull'indirizzo della domanda di mobilità all'interno di un sistema di trasporto interconnesso, possono entrare in contrasto con gli obiettivi di riduzione delle emissioni.⁹⁸

Le interviste svolte hanno fatto emergere una generale apertura delle amministrazioni locali alle necessità manifestate dagli operatori, e la possibilità per le imprese di influenzare le decisioni: le autorità locali, interessate ad attrarre questi servizi sul proprio territorio e, di conseguenza, a definire gli interventi in modo condiviso con le imprese, tendono a prendere decisioni che possano soddisfare gli operatori privati.⁹⁹

Vi sono però, tra le due città, profonde differenze, in relazione alle diverse strategie che gli attori economici possono adottare.

In tutto il periodo considerato, a Roma, il rapporto tra gli attori e le conseguenti decisioni, sono influenzati dalla possibilità che gli operatori abbandonino la città. Le decisioni vengono prese in accordo con le esigenze espresse dalle imprese e nel rispetto dei veti posti dagli operatori. Questo ha forti ripercussioni sulle possibilità dell'amministrazione di orientare il servizio e di adottare misure che includano la *sharing mobility* in una gestione maggiormente sostenibile del sistema di trasporto:

«L'amministrazione per far capire agli operatori che non vuole che se ne vadano agevola l'attività [...] Una delle cose che Roma ha avuto intenzione di fare in maniera preponderante è quella di estendere in periferia questi servizi. Il problema per gli operatori è che la periferia risponde in modo diverso, è caratterizzata da problematiche sociali che si riversano sul servizio» (*Roma Servizi per la mobilità*)

Per incentivare la presenza dei servizi sul territorio, l'amministrazione ha, inoltre incluso le imprese in sedi decisionali più ampie. In questo modo, gli attuali gestori dei servizi nella Capitale hanno maggiori opportunità di incidere sulle decisioni:

«Il Comune ha coinvolto questi operatori come se fossero una parte dell'amministrazione all'interno di contesti nei quali si parla di mobilità a 360 gradi, quindi non solo con gli operatori di trasporto ma con tutti gli attori che si occupano di mobilità» (*Roma Servizi per la Mobilità*)

A Milano, invece, gli operatori non hanno le stesse risorse negoziali da utilizzare nei confronti dell'amministrazione comunale per ottenere *policy* favorevoli ai loro profitti: il Comune di Milano adotta misure che tengono conto delle richieste degli operatori nel momento in cui queste risultano

coerenti con gli obiettivi stabiliti dall'amministrazione.¹⁰⁰ Al contrario di Roma, la città ha potuto definire in autonomia interventi volti ad aumentare il contributo dei servizi alla sostenibilità urbana e ad integrare la *sharing mobility* nel sistema di trasporto come forma di spostamento complementare al TPL.¹⁰¹ Questo avviene perché la città di Milano risulta di per sé attrattiva per gli operatori:

«Milano è una città con determinate caratteristiche sia in ambito demografico, sia di reddito pro capite sia di dinamismo della cittadinanza. Altro elemento chiave sono state politiche come l'istituzione dell'Area C» (Op02)

«Milano dal punto di vista della ricerca dell'innovazione è stata sempre una città all'avanguardia nella sperimentazione sul sistema di mobilità [...] Milano è compatta, è molto concentrata, le persone usano il trasporto pubblico. È una città semplice, più razionale, non ha la stessa complessità di molte altre città.» (Op01)

Il capoluogo lombardo è, inoltre, riconosciuto a livello europeo come contesto con buone prospettive di governo intelligente del territorio. Da questo punto di vista, la città sembra trovarsi in posizione di vantaggio rispetto alla media delle città italiane.¹⁰²

Roma rappresenta un contesto differente per gli operatori:

«Roma è una città che ha una dimensione molto ampia come comune e non è compatta. Non si poteva non coinvolgere una città come Roma in termini di numero di popolazione. Ovviamente il car sharing funziona meglio dove ci sono più persone nello stesso quartiere, e non nelle aree diffuse, mentre a Roma ci sono zone periferiche poco densamente abitate.» (Op01)

«Abbiamo chiesto alle amministrazioni che ci siano posti, e indichiamo quali, dove mettere delle aree in cui far sostare il car sharing, abbiamo chiesto misure che agevolino l'utilizzo delle nostre automobili e l'abbattimento del canone che dobbiamo pagare per erogare il servizio. Abbiamo detto alle amministrazioni che potevamo rischiare di chiudere il servizio, di andare via dalla città. Roma, Torino e Firenze sono state sensibili su questo, Milano no, e infatti con Milano continuiamo ad avere un'interlocuzione aperta.» (Op01)

Le differenze tra i due contesti di indagine risultano evidenti dall'organizzazione dei servizi sul territorio, dagli obblighi di servizio per gli operatori e dalle misure adottate nel tempo dalle autorità locali.¹⁰³

Conclusioni

L'articolo ha esplorato quale sia l'influenza esercitata dagli attori economici che forniscono servizi innovativi di trasporto sugli interventi delle autorità locali nell'ambito della mobilità. L'analisi svolta ha permesso di mettere in evidenza le divergenze di influenza delle imprese che forniscono servizi di *car sharing* e di orientamento delle misure adottate in due contesti urbani. I risultati della ricerca hanno permesso di far emergere come queste divergenze siano connesse ai rapporti di forza tra attore pubblico e attore privato cui contribuiscono le caratteristiche del contesto in cui gli operatori erogano i servizi. Tali rapporti di forza permettono alle imprese di utilizzare differenti strategie di pressione nei confronti delle autorità locali, influenzando in modo differente l'orientamento delle decisioni.

Dall'analisi svolta emerge come, i servizi di *sharing mobility* erogati dai privati abbiano rappresentato una risorsa per le autorità locali in una fase di forte arretramento della capacità di spesa per i servizi di trasporto. Essi, nell'ultimo decennio, hanno assunto un duplice significato per i *policy maker* delle città analizzate: in quanto *asset* basilari per la costruzione della *Mobility-as-a-Service*, essi rappresentano uno strumento funzionale agli obiettivi di sostenibilità urbana e di sviluppo economico locale attraverso il miglioramento dell'immagine dei luoghi. Le amministrazioni locali per promuovere la città intelligente, sostenibile e attrattiva cercano di mobilitare gli attori che erogano servizi di *sharing* basati sulle piattaforme digitali, creando le condizioni affinché essi operino sul loro territorio, coinvolgendoli in processi di consultazione e cercando di integrare i loro interessi nelle misure adottate. Nella fase storica analizzata, questi attori economici hanno avuto l'opportunità di influenzare le decisioni delle autorità locali nell'ambito della gestione della mobilità urbana.

La dipendenza delle imprese dalle decisioni adottate a livello locale le spinge a promuovere iniziativa politica, avendo, però, risorse differenti nei contesti urbani analizzati. La possibilità per gli operatori di utilizzare la risorsa *exit* ne aumenta fortemente le opportunità di ottenere *output* favorevoli dalle misure adottate e di essere inclusi nei processi di formulazione delle decisioni. Milano, in questo senso, rappresenta un'eccezione tra le città italiane. Grazie ai vantaggi che la città offre alle imprese e che ne determina la dipendenza dalle specificità del luogo, le autorità locali sono in grado di adottare misure che migliorino le performance di questi servizi all'interno del sistema di mobilità. Al contrario, a Roma, dove gli operatori hanno maggiori capacità di pressione

sui decisori, i servizi riproducono la gerarchizzazione delle aree che compongono la metropoli, e le misure adottate rischiano di provocare lo spostamento modale da forme di trasporto maggiormente sostenibili.

Con la presentazione dei progetti MaaS, gli operatori hanno manifestato la necessità di intervenire nella discussione e nelle decisioni relative alla gestione della mobilità integrata. Poiché i sistemi MaaS hanno l'obiettivo di trasformare la gestione della mobilità in città, assegnando un ruolo importante alle ICT, alla varietà dei servizi di trasporto e alle abitudini dei cittadini,¹⁰⁴ le decisioni in quest'ambito, potranno avere impatti rilevanti sulla vita quotidiana degli individui e sulla qualità dell'ambiente urbano.

La ricerca svolta presenta alcuni limiti connessi ai contesti indagati e al numero delle fonti giornalistiche utilizzate per l'analisi del discorso pubblico nella fase di sperimentazione dei servizi. I risultati presentati nell'articolo dovrebbero essere ulteriormente approfonditi attraverso la comparazione tra contesti urbani più vicini al caso ordinario di Roma che alla città di Milano, considerata un'eccezione da numerosi punti di vista. Dovrebbe inoltre essere approfondita l'eventuale presenza di voci critiche nei confronti dei servizi di *car sharing* e di *sharing mobility* nella fase della loro introduzione nelle città italiane.

L'analisi delle risorse a disposizione e del ruolo assunto dalle società private che erogano servizi innovativi alle città, nel contesto della globalizzazione e in una fase storica in cui essi vengono considerati strumenti utili alla costruzione della città intelligente e attrattiva, necessita di essere ulteriormente approfondita. Essa, infatti, può far luce sulle trasformazioni degli interventi che riguardano i servizi e la loro gestione in diversi ambiti e contesti urbani e su quali siano gli attori e gli interessi attualmente coinvolti e protagonisti nella formulazione delle decisioni. Inoltre, l'introduzione di piattaforme volte a rendere l'azione pubblica maggiormente efficiente in diversi ambiti del governo urbano (come i trasporti, attraverso gli schemi MaaS), richiede di approfondire il ruolo assunto da diversi attori (tra cui le società private e i cittadini) nell'orientare la gestione e gli interventi sui servizi su scala locale, gli interessi, le modalità di azione e l'influenza che essi possono esercitare sulle misure adottate.

Da un punto di vista pratico, il presente contributo fa emergere come, tra i fattori di contesto che influenzano le capacità delle autorità locali di negoziare misure coerenti con i principi di sostenibilità e accessibilità, siano comprese l'ampiezza della domanda verso il TPL, e l'adozione di misure di mobilità sostenibile volte a disincentivare l'utilizzo dell'automobile. Per questo, l'investimento nei servizi pubblici di trasporto può rappresentare una delle misure principali per governare la trasformazione in atto.

NOTE

¹ Mont, O., Palgan, Y.V., Bradley K., Zvolska L., *A decade of the sharing economy: Concepts, users, business and governance perspectives*, in «Journal of Cleaner Production», 2020; Iacovini, C., *Car Sharing, Come la sharing economy cambia la nostra mobilità*, Edizioni Ambiente, Milano, 2014; Osservatorio nazionale Sharing Mobility, 2016. Primo Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility, a cura di M. Ciuffini; Pais, I., Provasi, G. *Sharing Economy: A Step towards the Re-Embeddedness of the Economy?*, in «Stato e Mercato», 2015, Fascicolo 3/2015.

² Osservatorio nazionale Sharing Mobility, 2016. Primo Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility, *cit.*

³ Pais, I., Provasi, G. *Sharing Economy: A Step towards the Re-Embeddedness of the Economy?*, art. cit.

⁴ Osservatorio nazionale Sharing Mobility, 2016. Primo Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility, *cit.*

⁵ *Ibid.*

⁶ Pais, I., Provasi, G. *Sharing Economy: A Step towards the Re-Embeddedness of the Economy?*, art. cit.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Katzev, R., *Car Sharing: A New Approach to Urban Transportation Problems*, in «Analyses of Social Issue and Public Policy», 2003, vol. 3, issue 1, pp. 65-86.

¹¹ Dowling, R., Kent, J., *Practice and public-private partnerships in sustainable transport governance: The case of car sharing in Sydney, Australia*, in «Transport Policy», 2015, vol. 40, pp. 58-64.

¹² Mont et al., *art. cit.*; Vinci, I., *Mobilità condivisa e processi di sviluppo sostenibile nelle città: le questioni aperte e gli spazi per le politiche pubbliche*, in «Diritto e Questioni pubbliche» (a cura di G. Smorto), 2020, XX Special Issue, pp. 175-186.

¹³ Dowling, R., Kent, J., *art. cit.*

¹⁴ Palm J., Sodergeren K., Bocken N., *The Role of Cities in the Sharing Economy: Exploring Modes of Governance in Urban Sharing Practices*, in «Energies», 2019; Dowling, R., Kent, J., *art. cit.*; Mont et al., *art. cit.*; Vinci, I., *art. cit.*

¹⁵ Vinci, I., *art. cit.*; *Rapporto Car Sharing in Italia: le opportunità per lo sviluppo dei servizi* (a cura di Paolo Biedanelli).

¹⁶ D'Albergo, E., *Sociologia della politica. Attori, strutture, interessi, idee*, Carocci Editore, Roma, 2014, p. 147.

¹⁷ Osservatorio nazionale Sharing Mobility, 2016. Primo Rapporto *cit.*; Osservatorio Sharing Mobility, 2017. Secondo Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility, a cura di M. Ciuffini; Osservatorio Sharing Mobility, 2019. Terzo Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility, a cura di M. Ciuffini, R. Orsini;

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ D'Albergo, E., *Sociologia della politica*, op. cit.

²⁰ Colleoni, M., *Mobilità Urbana*, in *Questioni Urbane* (a cura di S. Vicari Haddock), il Mulino, Bologna, 2013, pp. 238.

²¹ *Ibid.* p. 243.

²² Colleoni, M., *Mobilità Urbana*, in *Questioni Urbane* (a cura di S. Vicari Haddock), Il Mulino, Bologna 2013, pp. 233-234; Zanchini, E., *La mobilità e l'economia della città*, in *Urban@it*, Quarto Rapporto sulle città, Il Governo debole delle economie urbane (a cura di E. D'Albergo, D. De Leo, G. Viesti), Il Mulino, Bologna, 2019, p.77.

²³ Urry, J., *The system of automobility*. Theory, Culture & Society, 2004, vol. 21, issue 4-5, pp.25–39; Daconto, L., *Mobilità precaria. L'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà legata al lavoro a Milano e Lione*, PhD Dissertation, Università degli Studi di Milano-Bicocca, 2015, pp. 37-38.

²⁴ *Ibid.* p. 38.

²⁵ Urry, J., *The system of automobility*. Theory, Culture & Society, 2004, vol. 21, issue 4-5, pp.25–39; Daconto, L., *Mobilità precaria*, op.cit. p.45.

²⁶ Colleoni, M., *Mobilità Urbana*, art. cit., p. 237.

²⁷ Colleoni, M., *Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento*, in *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea* (a cura di M. Castrignano, M. Colleoni, e C. Pronello), Franco Angeli, Milano, 2012.

²⁸ Vinci, I., *art. cit.*

²⁹ Vinci, I., *art. cit.*

³⁰ <https://www.share-now.com/it/it/history/>.

³¹ <https://www.icscarsharing.it/breve-storia-del-car-sharing-in-italia/>.

³² Ciuffini, M., Refrigeri L., Asperti S., *La sharing mobility in Italia*, in «Diritto e Questioni pubbliche» (a cura di G. Smorto), 2020, XX Special Issue, pp. 207-221.

³³ Iacovini, C., *op. cit.*

³⁴ Burlando, C., Mastretta, M., *Car Sharing: analisi economica e organizzativa del settore*, FrancoAngeli, 2007.

³⁵ Mastretta, M., *Il Car Sharing come paradigma della sharing economy*, Indagine ICS, 2014.

³⁶ Iacovini, *art. cit.*

³⁷ *Ibid.*

³⁸ *Ibid.*

³⁹ <https://www.share-now.com/it/it/history/>.

⁴⁰ Iacovini, *art. cit.*

⁴¹ Vinci, I., *art. cit.*

⁴² Commissione Europea, [COM (2007) 551], *Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"*, 25 Settembre 2007; Commissione Europea [COM (2009) 490], *"Piano D'azione sulla Mobilità Urbana"*, 30 Settembre 2009.

⁴³ D'Albergo, E., *Azione pubblica, imprese ed egemonia in una politica neoliberalista*, art. cit.

⁴⁴ Gelli, F., *La costruzione dell'agenda urbana europea, e italiana, da un approccio di policy*, in *Città fra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia* (a cura di A.G. Calafati), Donzelli, Roma, 2014.

⁴⁵ D'Albergo, E., *Azione pubblica, imprese ed egemonia in una politica neoliberista*, art. cit.

⁴⁶ Commissione Europea, Direttiva 2010/40/CE; *Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"*, 28 Marzo 2011; Commissione Europea [COM (2013)], *Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse*; Parlamento Europeo, 2 Dicembre 2015, Risoluzione *Mobilità urbana sostenibile*; CIVITAS 2016. *Smart Choices for Cities. Cities Towards Mobility 2.0: Connect, Share and Go!* Brussels, Civitas Consortium; Eltis, *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, 2019.

⁴⁷ D'Albergo, E., *Sociologia della politica*, op. cit.

⁴⁸ D'Albergo, E., *Sociologia della politica*, op. cit., p. 244.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ Palm J., Sodergen K., Bocken N., *The Role of Cities in the Sharing Economy*, art. cit.

⁵¹ Lukes, S., *Power. A Radical View*, Palgrave Macmillan, Basingstoke 2005.

⁵² D'Albergo, E., *Il ruolo politico delle imprese economiche: varietà di attori e modelli di mercato nell'azione pubblica*, in «Società Mutamento Politica», 2017, pp. 147-180.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Dowling, R., Kent, J., *art. cit.*

⁵⁷ D'Albergo, E., *Sociologia della politica*, op. cit.

⁵⁸ Crouch, C., *Post-democracy*, Polity Press, Cambridge, 2004.

⁵⁹ D'Albergo, E., *Sociologia della politica*, op. cit.

⁶⁰ D'Albergo, E., *Il ruolo politico delle imprese economiche: varietà di attori e modelli di mercato nell'azione pubblica*, in «Società Mutamento Politica», 2017, pp. 147-180.

⁶¹ D'Albergo, E., *Sociologia della politica*, op. cit.

⁶² Cox, K. R., *Spaces of Dependences, Spaces of Engagement and the Politics of Scale*, in «Political Geography», 1998, pp. 1-23.

⁶³ Osservatorio nazionale Sharing Mobility, *Primo Rapporto* cit.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 131.

⁶⁵ *Ibidem.*

⁶⁶ Lelo, K., Monni, S., Tomassi, F., *Le mappe della disuguaglianza: una geografia sociale metropolitana*, Donzelli Editore, Roma, 2019.

⁶⁷ Tomassi, F., *Il trasporto pubblico locale: confronto tra Roma, Milano, Napoli e Torino*, in «Rivista di economia e politica dei trasporti», 2018, n. 1, Art. 4.

⁶⁸ Delpirou, A., *Il trasporto pubblico come leva e insieme limite dello sviluppo metropolitano? Un'analisi comparativa di Roma, Parigi e Lione*, in *Roma in Transizione* (a cura di A., Coppola, G., Punziano), 2018.

⁶⁹ Lelo, K., Monni, S., Tomassi, F., *Le mappe della disuguaglianza* op.cit.

⁷⁰ Osservatorio nazionale Sharing Mobility, Primo Rapporto cit.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Per il Comune di Milano sono stati analizzati: Piano Generale di Sviluppo 2011-2016, e i documenti che articolano in azioni programmatiche gli obiettivi del PGT (Comune di Milano, 2012): l'Approvazione delle linee di indirizzo per il Piano Urbano di Mobilità (PUM) (Giunta Comunale, Deliberazione n. 2342, 9/11/2012); la Relazione Previsionale e Programmatica 2011-2013 e 2012-2014, l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (Comune di Milano 2013); Il documento di indirizzo metodologico del Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Comune di Milano e AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio, 2013); il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) (Delibera n°38 del 12/11/2018); Per il Comune di Roma: Memoria "Indirizzi per la redazione del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano", (Giunta Capitolina, 11/9/2013), Documento di discussione: "Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale, dalle Regole ai Sistemi" (Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti e Roma Servizi per la Mobilità, 2014), Piano Generale del Traffico Urbano (Delibera n. 21 del 16/04/2015) e il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (Roma Capitale, 2019)

⁷³ Giunta Capitolina, Deliberazione n. 9, 2014; Deliberazione n. 34, 2016; Deliberazione n.306, 2019; Consiglio Comunale di Milano, Deliberazione della Giunta n. 1148, 2013; Deliberazione della Giunta n. 338, 2015; Deliberazione della Giunta n.726, 2016; Deliberazione Giunta n. 1854, 2019.

⁷⁴ La consultazione dell'archivio di questa specifica testata nazionale è stata dettata dalla particolare attenzione che la testata rivolge alle tematiche dell'innovazione, con sezioni dedicate alla sostenibilità e alle nuove tecnologie, dando maggiore spazio al dibattito attorno a questi temi, tra cui la mobilità sostenibile (<https://www.repubblica.it/green-and-blue/>; <https://www.repubblica.it/tecnologia/>). Sono stati selezionati gli articoli attraverso le parole chiave "Car Sharing" dal 1/01/2012 al 31/12/2014, selezionando le notizie per "luogo" (Europa, Milano, Roma) e "operatori". Sono stati esclusi dall'analisi articoli inclusi nei risultati ma incentrati su temi diversi *car sharing*, articoli esclusivamente informativi per utenti iscritti o potenziali, articoli su altri servizi di *sharing mobility*.

⁷⁵ Bichi, R., *Il testo parlato: alcune questioni classificatorie nell'utilizzo degli strumenti non standard*, in «Sociologia e ricerca sociale», Fascicolo 64, 2001.

⁷⁶ Le richieste degli operatori sono state analizzate anche attraverso l'analisi dei rapporti prodotti dalle loro organizzazioni di rappresentanza: ANIASA (<https://www.aniasa.it/>) ; Assosharing (<https://www.assosharing.org/>).

⁷⁷ La Fondazione è l'ente che ha supportato il dialogo tra operatori e amministrazioni locali attraverso il progetto "Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility" (<http://osservatoriosharingmobility.it/>). La Fondazione ha avuto un ruolo di connessione con i soggetti intervistati.

⁷⁸ C. Guarino, Tesi di Laurea Magistrale, *Il ruolo delle imprese private nelle politiche urbane: il caso del car sharing a Roma e Milano*, Sapienza Università di

Roma, 2022, Unpublished, p. 7, consultazione disponibile su richiesta degli interessati.

⁷⁹ Roma Servizi per la Mobilità e AMAT Milano sono società che coadiuvano i Dipartimenti e gli Assessorati alla Mobilità e Trasporti nella pianificazione e gestione della mobilità. Attraverso la Direzione dei Servizi per la Mobilità (RSM) e l'area di Pianificazione e Monitoraggio della Mobilità (AMAT), gestiscono, insieme al Comune, le fasi di redazione degli avvisi pubblici per l'erogazione dei servizi in sharing e l'integrazione/il coordinamento degli attori che erogano servizi sul territorio. I responsabili della Direzione dei Servizi per la Mobilità e dell'area di Pianificazione e Monitoraggio della Mobilità sono stati indicati dall'Osservatorio Sharing Mobility come osservatori privilegiati, viste le funzioni di supporto agli assessorati nell'interlocuzione con gli operatori (<https://www.amat-mi.it/it/temi/sharing-mobility/>; https://romamobilita.portaleamministrazionetrasparente.it/archivio13_strutture_0_2717.html).

⁸⁰ Le aree tematiche e le tracce sono contenute in C. Guarino, Tesi di Laurea Magistrale, cit. p. 8.

⁸¹ All'interno degli atti programmatici delle città viene fatto riferimento a: Commissione Europea [COM (2007) 551] cit., Commissione Europea [COM (2009) 490] cit.; Commissione Europea, 2010. [COM (2010) 2020], *Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*, Commissione Europea, Direttiva 2010/40/CE; Libro Bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*, cit.; Commissione Europea [COM(2013)], cit.; Eltis, Guidelines, cit.

⁸² Vedere nota n. 42.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Archivio «La Repubblica», *Pisapia al battesimo di Car2go È la nuova mobilità gentile puntiamo a 30mila adesioni*, 14/8/2013; Archivio «La Repubblica», *Marino: cultura e imprese, così Roma innoverà*, 8/04/2014. Archivio del sito *x3xmi*, (il sito raccoglie i comunicati stampa e le dichiarazioni a mezzo stampa dell'amministrazione del Comune di <https://www.z3xmi.it/index.phtml>, Vedere Sitografia) <https://video.repubblica.it/edizione/milano/milano-parte-il-car-sharing-e-il-comune-punta-ai-risultati-di-vienna/137511/136056>; https://www.ilmessaggero.it/video/roma/dopo_milano_roma_sbarca_car2go_car_sharing_one_way-136154.html; <https://www.youtube.com/watch?v=O8Vj33OEFM>.

⁸⁷ <http://referendummilano.blogspot.com/>; Giunta Comunale di Milano, Deliberazione n° 2342 del 9/11/2012.

⁸⁸ Programma elettorale Ignazio Marino per Roma Capitale, 13 maggio 2013.

⁸⁹ Archivio «La Repubblica», *L'assessore Marino: Solo rimedi tampone stiamo lavorando al nuovo Piano traffico*, 12/12/2013.

⁹⁰ Camera, IX Commissione, *Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale. Documento conclusivo approvato*, 2014; Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti e Roma Servizi per la Mobilità, Documento di discussione: *Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale*, doc. cit. p. 6; Dati Regione

Lombardia – Determinazioni Regionali di assegnazione e riparto dei fondi per il trasporto pubblico locale; Comune di Milano, *Relazione previsionale Milano 2012-2014*; Provincia di Roma, *Relazione previsionale e programmatica 2012-2014*; Cerniglia, F., Ferri, V., *I principali indicatori finanziari dei comuni urbani e della province/città metropolitane nel periodo 2009-2016*, Background Papers in Urban@it Terzo Rapporto sulle città, *Mind the Gap. Il distacco tra politiche e città* (a cura di E. D'albergo, D. De Leo, G. Viesti), Il Mulino, Bologna, 2019.

⁹¹ ATAC S.p.a., *Bilancio di Esercizio e Bilancio Consolidato al 31.12.2011*; *Bilancio di Esercizio e Bilancio Consolidato al 31.12.2012*; *Bilancio di Esercizio e Bilancio Consolidato al 31.12.2013*; ISPRA, *Qualità dell'ambiente urbano – X Rapporto*, 2014, p. 636; Ulteriori dati in C. Guarino, Tesi cit. pp. 68-71.

⁹² Gruppo ATM, ATM S.p.a, *Bilancio di Esercizio e Consolidato 2012*; Gruppo ATM, ATM S.p.a, *Bilancio di Esercizio e Consolidato 2013*; Giunta Comunale di Milano, Deliberazione n° 2342 del 9/11/2012; Il documento di indirizzo metodologico del Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS); Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti e Roma Servizi per la Mobilità, Documento di discussione: *Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale*, doc. cit.

⁹³ Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., *Bilancio di esercizio 2013*; Gruppo ATM, ATM S.p.a, *Bilancio di Esercizio e Consolidato 2013*.

⁹⁴ C. Guarino, Tesi di Laurea Magistrale cit., pp. 112-114.

⁹⁵ C. Guarino, Tesi di Laurea Magistrale cit., pp. 106-107, 117-119.

⁹⁶ <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/pnrr-mobility-service-aperto-lavviso-pubblico-per-individuare-tre-progetti>.

⁹⁷ Chicco A., Diana M., *Air emissions impacts of modal diversion patterns induced by one-way car sharing: A case study from the city of Turin*, in «Transportation Research Part D: Transport and Environment», Vol. 91, 2021.

⁹⁸ C. Guarino, Tesi di Laurea Magistrale cit. pp. 113-114.

⁹⁹ C. Guarino, Tesi di Laurea Magistrale cit., pp. 117-119.

¹⁰⁰ C. Guarino Tesi di Laurea Magistrale cit., pp.118-120.

¹⁰¹ C. Guarino Tesi di Laurea Magistrale cit. pp. 118-120, 123-124.

¹⁰² Osservatorio nazionale Sharing Mobility, Primo Rapporto cit.

¹⁰³ C., Guarino Tesi di Laurea Magistrale cit., pp. 84-93, 123-124.

¹⁰⁴ <https://innovazione.gov.it/progetti/mobility-as-a-service-for-italy/>, Allegato: *Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy*.

BIBLIOGRAFIA

Archivio «La Repubblica», *Pisapia al battesimo di Car2go È la nuova mobilità gentile puntiamo a 30mila adesioni*, 14/8/2013.

Archivio «La Repubblica», *L' assessore Marino: Solo rimedi tampone stiamo lavorando al nuovo Piano traffico*, 12/12/2013.

Archivio «La Repubblica», *Marino: cultura e imprese, così Roma innoverà*, 8/04/2014.

AMAT - Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio, 2013. *Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano – Documento di indirizzo metodologico del piano*.

ANIASA, 2018. *Rapporto Aniasa 2018 – La mobilità condivisa e sostenibile in Italia*.

ATAC S.p.a., *Bilancio di Esercizio e Bilancio Consolidato al 31.12.2011*.

ATAC S.p.a., *Bilancio di Esercizio e Bilancio Consolidato al 31.12.2012*.

ATAC S.p.a., *“Bilancio di Esercizio e Bilancio Consolidato al 31.12.2013*

Bichi, R., *Il testo parlato: alcune questioni classificatorie nell'utilizzo degli strumenti non standard*, in «Sociologia e ricerca sociale», Fascicolo 64, 2001.

Burlando, C., Mastretta, M., *Car Sharing: analisi economica e organizzativa del settore*, FrancoAngeli, 2007.

Cerniglia, F., Ferri, V., *I principali indicatori finanziari dei comuni urbani e della province/città metropolitane nel periodo 2009-2016*, Background Papers in Urban@it *Terzo Rapporto sulle città, Mind the Gap. Il distacco tra politiche e città* (a cura di E. D'albergo, D. De Leo, G. Viesti), il Mulino, Bologna, 2019.

Chicco, A., Diana, M., *Air emissions impacts of modal diversion patterns induced by one-way car sharing: A case study from the city of Turin*, in «Transportation Research Part D: Transport and Environment», Vol. 91, 2021.

Ciuffini, M., Refrigeri L., Asperti S., *La sharing mobility in Italia*, in «Diritto e Questioni pubbliche» (a cura di G. Smorto), 2020, XX Special Issue, pp. 207-221.

CIVITAS 2016, *Smart Choices for Cities. Cities Towards Mobility 2.0: Connect, Share and Go!*, Brussels, Civitas Consortium.

Comune di Roma, *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, 2019.

Colleoni, M., *Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento*, in *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea* (a cura di M. Castrignano, M. Colleoni, e C. Pronello), Franco Angeli, Milano, 2012.

Colleoni, M., *Mobilità Urbana*, in *Questioni Urbane* (a cura di S. Vicari Haddock), il Mulino, Bologna, 2013.

Commissione Europea, [COM (2007) 551], *Libro Verde Verso una nuova cultura della mobilità urbana*, 2007.

Commissione Europea [COM (2009) 490], *Piano D'azione sulla Mobilità Urbana*, 30 Settembre 2009.

Camilla Guarino

Commissione Europea [COM (2010) 2020], *Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*, 2010.

Commissione Europea, Direttiva 2010/40/CE.

Commissione Europea [COM (2011) 144], Libro Bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, 28 Marzo 2011.

Commissione Europea [COM(2013)], *Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse*.

Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, *Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale. Documento conclusivo approvato*, 2014.

Comune di Milano, *Relazione Previsionale e Programmatica 2011-2013*, 2011.

Comune di Milano, *Piano Generale di Sviluppo 2011-2016*.

Comune di Milano, *Relazione Previsionale e Programmatica 2012-2014*, 2012.

Comune di Milano, *Piano Generale del Territorio*, 2012.

Comune di Milano, Deliberazione n° 2342 del 9/11/2012, *Approvazione delle linee di indirizzo per il riavvio del procedimento di aggiornamento del Piano Urbano di Mobilità (PUM) e riavvio della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*.

Comune di Milano, Deliberazione della Giunta n. 1148: *Servizio di Car Sharing sul territorio del Comune di Milano*, 10 Giugno 2013.

Comune di Milano, *Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano*, 2013.

Comune di Milano, Deliberazione della Giunta n. 338 *Modifica parziale delle Linee di Indirizzo per lo svolgimento dei servizi di car sharing e scooter sharing*, 2015.

Comune di Milano, Deliberazione della Giunta Comunale n. 726 *Approvazione delle Linee di indirizzo per la prosecuzione in via sperimentale dei servizi di car sharing sul territorio del Comune di Milano*, 2016.

Comune di Milano, Deliberazione della Giunta Comunale n°38, 12 Novembre 2018.

Comune di Milano, Deliberazione Giunta Comunale n. 1854, *Approvazione delle Linee di indirizzo per la prosecuzione dei servizi di car sharing nel territorio del Comune di Milano e dell'Area Metropolitana*, 2019.

Cox, K. R., *Spaces of Dependences, Spaces of Engagement and the Politics of Scale*, in «Political Geography», 1998, pp. 1-23.

Crouch, C., *Post-democracy*, in «Polity Press», Cambridge, 2004.

D'Albergo, E., *Sociologia della politica. Attori, strutture, interessi, idee*, Carocci Editore, Roma, 2014.

D'Albergo, E., *Azione pubblica, imprese ed egemonia in una politica neoliberalista: l'Agenda urbana italiana e il paradigma Smart City*, in *Neoliberalismi e azione pubblica. Il caso italiano* (a cura di Giulio Moini), Ediesse, Roma, 2015.

D'Albergo, E., *Il ruolo politico delle imprese economiche: varietà di attori e modelli di mercato nell'azione pubblica*, in «Società Mutamento Politica», 2017, pp. 147-180.

Daconto, L., *Mobilità precaria. L'accesso alla città delle persone in situazione di precarietà legata al lavoro a Milano e Lione*, PhD Dissertation, Università degli Studi di Milano-Bicocca, 2015.

Delpirou, A., *Il trasporto pubblico come leva e insieme limite dello sviluppo metropolitano? Un'analisi comparativa di Roma, Parigi e Lione*, in *Roma in Transizione* (a cura di A., Coppola, G., Punziano), 2018.

Dowling, R., Kent, J., *Practice and public-private partnerships in sustainable transport governance: The case of car sharing in Sydney, Australia*, in «Transport Policy», 2015, Vol. 40, pp. 58-64.

European Platform of Sustainable Urban Mobility, *Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan*, Seconda Edizione, 2019.

Gelli, F., *La costruzione dell'agenda urbana europea, e italiana, da un approccio di policy*, in *Città fra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia* (a cura di A.G. Calafati), Donzelli, Roma, 2014.

Giunta Capitolina, *Memoria Indirizzi per la redazione del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano*, 2013.

Giunta Capitolina, Deliberazione n. 9, *Mobilità sostenibile nelle aree urbane. Approvazione dell'Avviso Pubblico per Manifestazione di interesse per l'individuazione di operatori interessati a svolgere il servizio di Car Sharing a flusso libero nel territorio di Roma Capitale*, 2014.

Giunta Capitolina, Deliberazione n. 21, 16 Aprile 2015.

Giunta Capitolina, Deliberazione n. 34, *Mobilità sostenibile nelle aree urbane - Linee guida relative allo svolgimento dei servizi di 'sharing' di veicoli sul territorio capitolino e requisiti per l'esercizio del servizio*, 2016.

Giunta Capitolina, Deliberazione n. 306 *Mobilità sostenibile nelle aree urbane. Proroga del termine di sperimentazione di cui alla Deliberazione della Giunta Capitolina n. 243 del 18 dicembre 2018. Approvazione delle nuove "Linee guida relative allo svolgimento dei servizi di "sharing" di veicoli sul territorio capitolino e requisiti per l'esercizio del servizio", decorrenti dal 1° maggio 2020*, 2019.

Gruppo ATM, ATM S.p.a., *Bilancio di Esercizio e Consolidato 2012*.

Gruppo ATM, ATM S.p.a., *Bilancio di Esercizio e Consolidato 2013*.

Guarino, C., Tesi di Laurea Magistrale, *Il ruolo delle imprese private nelle politiche urbane: il caso del car sharing a Roma e Milano*, Sapienza Università di Roma, 2022, Unpublished.

Iacovini, C., *Car Sharing, Come la sharing economy cambia la nostra mobilità*, Edizioni Ambiente, Milano, 2014.

ISPRA, *Qualità dell'ambiente urbano – X Rapporto*, 2014.

Katzev, R., *Car Sharing: A New Approach to Urban Transportation Problems*, in «Analyses of Social Issue and Public Policy», 2003, vol. 3, issue 1, pp. 65-86.

Lelo, K., Monni, S., Tomassi, F., *Le mappe della disuguaglianza: una geografia sociale metropolitana*, Donzelli Editore, Roma, 2019.

Lukes, S., *Power: A Radical View*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2005.

Mastretta, M., *Il Car Sharing come paradigma della sharing economy*, Indagine ICS, 2014.

Mont, O., Palgan, Y.V., Bradley K., Zvolska L., *A decade of the sharing economy: Concepts, users, business and governance perspectives*, in «Journal of Cleaner Production», 2020.

Osservatorio nazionale Sharing Mobility, *Primo Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility*, (a cura di M. Ciuffini), 2016.

Pais, I., Provasi, G., *Sharing Economy: A Step towards the Re-Embeddedness of the Economy?*, in «Stato e Mercato», 2015, Fascicolo 3/2015.

Palm, J., Sodergen, K., Bocken, N., *The Role of Cities in the Sharing Economy: Exploring Modes of Governance in Urban Sharing Practices*, in «Energies», 2019, vol. 12 issue 24.

Parlamento europeo, 23 giugno 2011, *Risoluzione sull'Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione*.

Parlamento Europeo, 2 Dicembre 2015, *Risoluzione Mobilità urbana sostenibile*.

Provincia di Roma, *Relazione previsionale e programmatica 2012-2014*.

Rapporto *Car Sharing in Italia: le opportunità per lo sviluppo dei servizi* (a cura di Paolo Biedanelli), 2016.

Regione Lombardia, *Determinazioni Regionali di assegnazione e riparto dei fondi per il trasporto pubblico locale*.

Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti e Roma Servizi per la Mobilità, Documento di discussione: *Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale, dalle Regole ai Sistemi*, 2014.

Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., *Bilancio di esercizio 2013*.

Smorto, G., *Verso una disciplina giuridica della sharing mobility nell'Unione europea*, in «Diritto e Questioni pubbliche», 2020, XX Special Issue, pp 19-41.

Tomassi, F., *Il trasporto pubblico locale: confronto tra Roma, Milano, Napoli e Torino*, in «Rivista di economia e politica dei trasporti», 2018, n. 1, art. 4.

Urry, J., *The system of automobility, In Theory, Culture & Society*, 2004, vol. 21, issue 4-5, pp. 25–39.

Vinci, I., *Mobilità condivisa e processi di sviluppo sostenibile nelle città: le questioni aperte e gli spazi per le politiche pubbliche*, in «Diritto e Questioni pubbliche» (a cura di G. Smorto), 2020, XX Special Issue, pp. 175-186.

Zanchini, E., *La mobilità e l'economia della città*, in Urban@it, *Quarto Rapporto sulle città, Il Governo debole delle economie urbane* (a cura di E. D'Albergo, D. De Leo, G. Viesti), il Mulino, Bologna, 2019.

SITOGRAFIA

<https://www.share-now.com/it/it/history/>.

<https://www.icscarsharing.it/breve-storia-del-car-sharing-in-italia/>.

<https://www.aniasa.it/>

<https://www.assosharing.org/>

<http://osservatoriosharingmobility.it/>

<https://www.amat-mi.it/it/temi/sharing-mobility/>

https://romamobilita.portaleamministrazionetrasparente.it/archivio13_strutture_0_2717.html

<http://referendummilano.blogspot.com/>

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/pnrr-mobility-service-aperto-lavviso-pubblico-per-individuare-tre-progetti>.

<https://innovazione.gov.it/progetti/mobility-as-a-service-for-italy/>

<https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/>

<https://www.z3xmi.it/index.phtml>

https://www.z3xmi.it/pagina.phtml?_id_articolo=6387-Car-sharing.-Pisapia-Milano-punto-di-riferimento-internazionale.html

https://www.z3xmi.it/pagina.phtml?_id_articolo=5772-Car-sharing.-Oltre-90-mila-iscritti-per-le-auto-condivise.html

https://www.z3xmi.it/pagina.phtml?_id_articolo=4050-Car-Sharing.-In-arrivo-lavviso-pubblico-per-aprire-a-nuovi-operatori-e-garantire-un-servizio-capillare.html

Camilla Guarino

<https://video.repubblica.it/edizione/milano/milano-parte-il-car-sharing-e-il-comune-punta-ai-risultati-di-vienna/137511/136056>

https://www.ilmessaggero.it/video/roma/dopo_milano_roma_sbarca_car2go_car_sharing_one_way-136154.html

<https://www.youtube.com/watch?v=O8Vj33OeflM>

<https://www.repubblica.it/green-and-blue/>

<https://www.repubblica.it/tecnologia/>