

L'automobile da proprietà a servizio: produzione e lavoro

#1 Il fenomeno della sharing mobility è in crescita

#2 La visione dell'OSM: i nuovi servizi abilitati dalle piattaforme digitali ampliano il ventaglio delle soluzioni di mobilità condivisa

#3 Dal possesso all'accesso al servizio: scenari e percezioni

- Scenario The 3R - ITDP/UC DAVIS
- Scenario OCSE/ITF per Lisbona
- Osservatorio CETELEM

#4 Considerazioni conclusive

Come sta la sharing
mobility italiana?

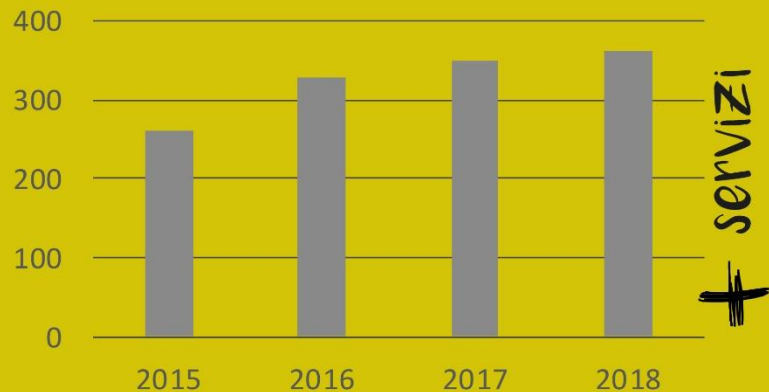
Bene, grazie!



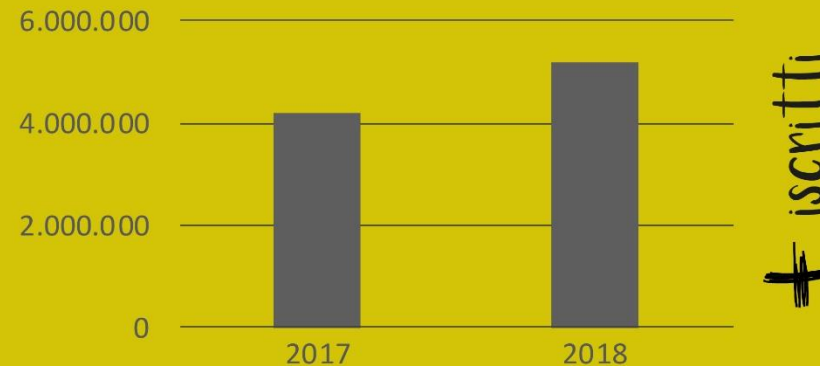
LA SHARING MOBILITY IN ITALIA: UN FENOMENO IN CONTINUA CRESCITA

quadro nazionale

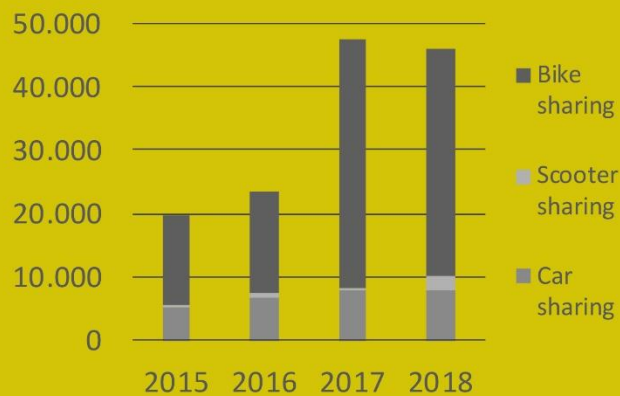
N. di servizi



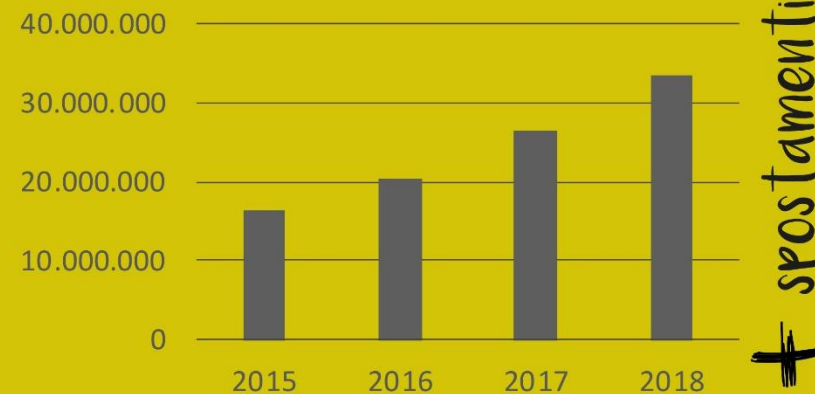
N. degli iscritti



N. dei veicoli



N. degli spostamenti



L'automobile da proprietà a servizio: produzione e lavoro

#1 Il fenomeno della sharing mobility è in crescita

#2 La visione dell'OSM: i nuovi servizi abilitati dalle piattaforme digitali ampliano il ventaglio delle soluzioni di mobilità condivisa

#3 Dal possesso all'accesso al servizio: scenari e percezioni

- Scenario The 3R - ITDP/UC DAVIS
- Scenario OCSE/ITF per Lisbona
- Osservatorio CETELEM

#4 Considerazioni conclusive

**INDIVIDUALE
(autoproduzione)**

**CONDIVISA
(mobilità come servizio)**



PERSONAL
CAR



WALK



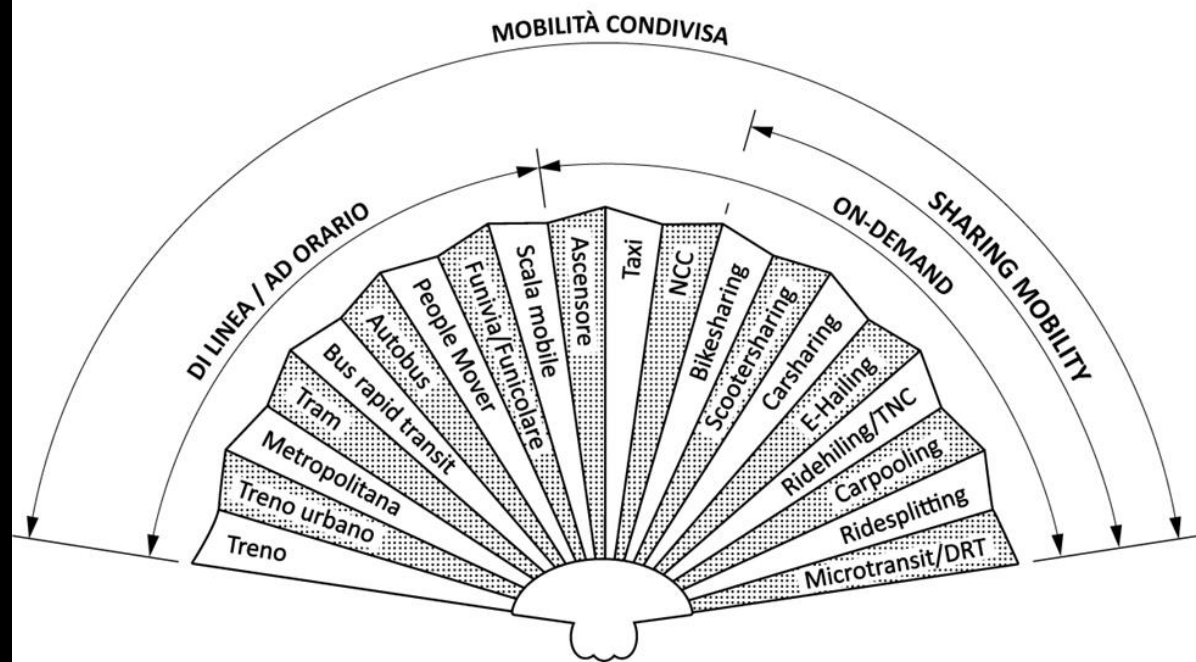
PERSONAL
MOPED

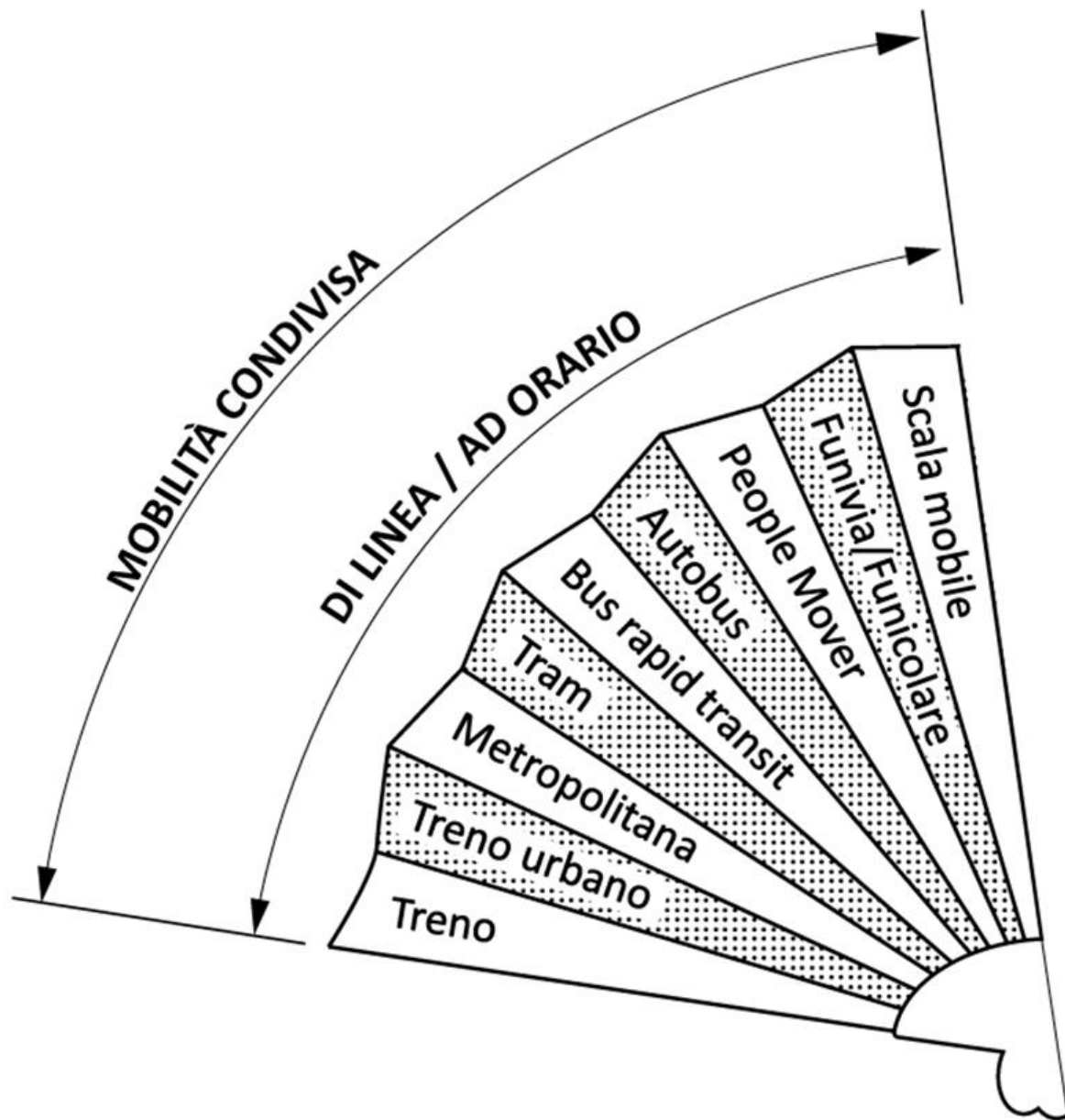


PERSONAL
BIKE

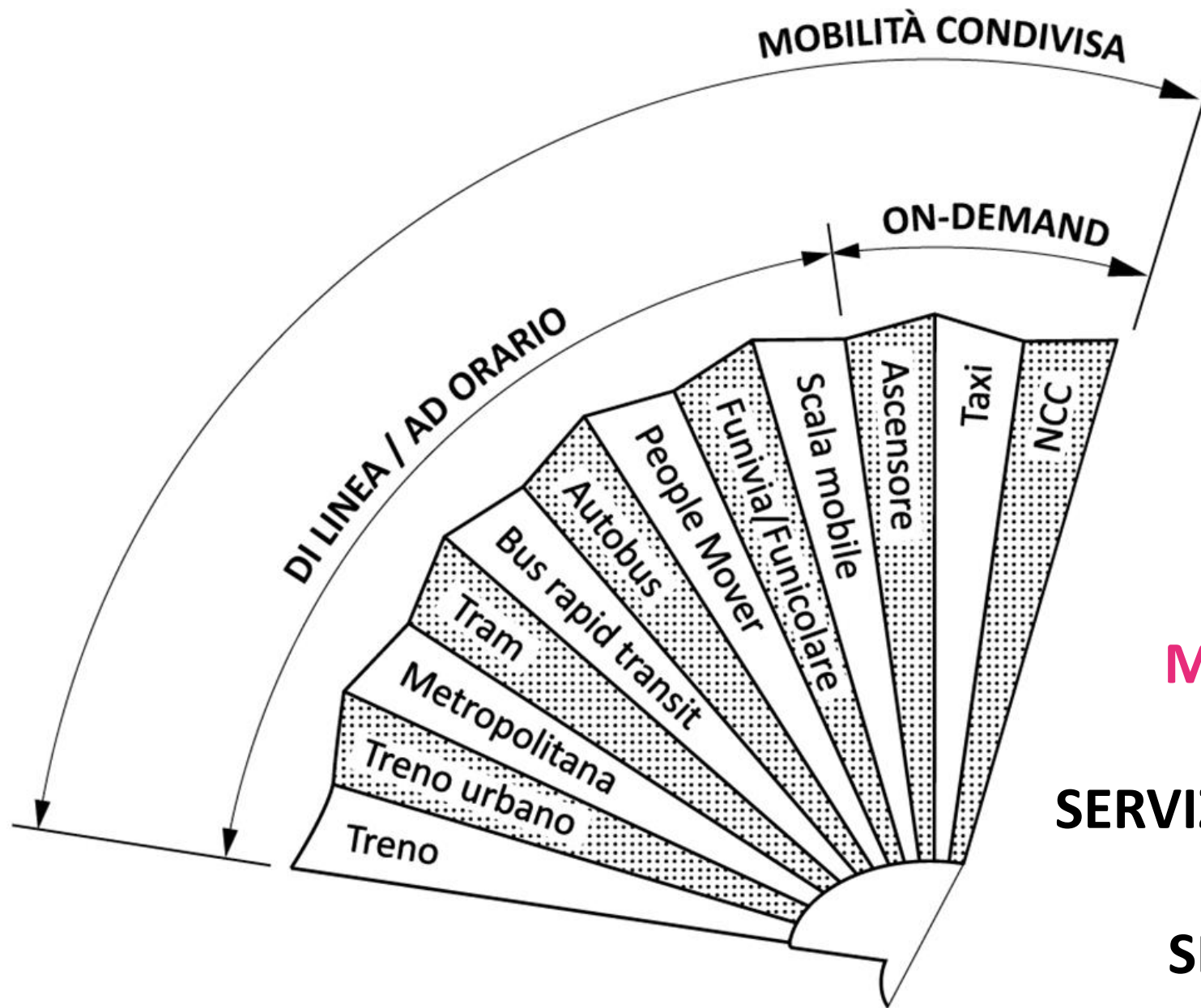


PERSONAL
SCOOTER



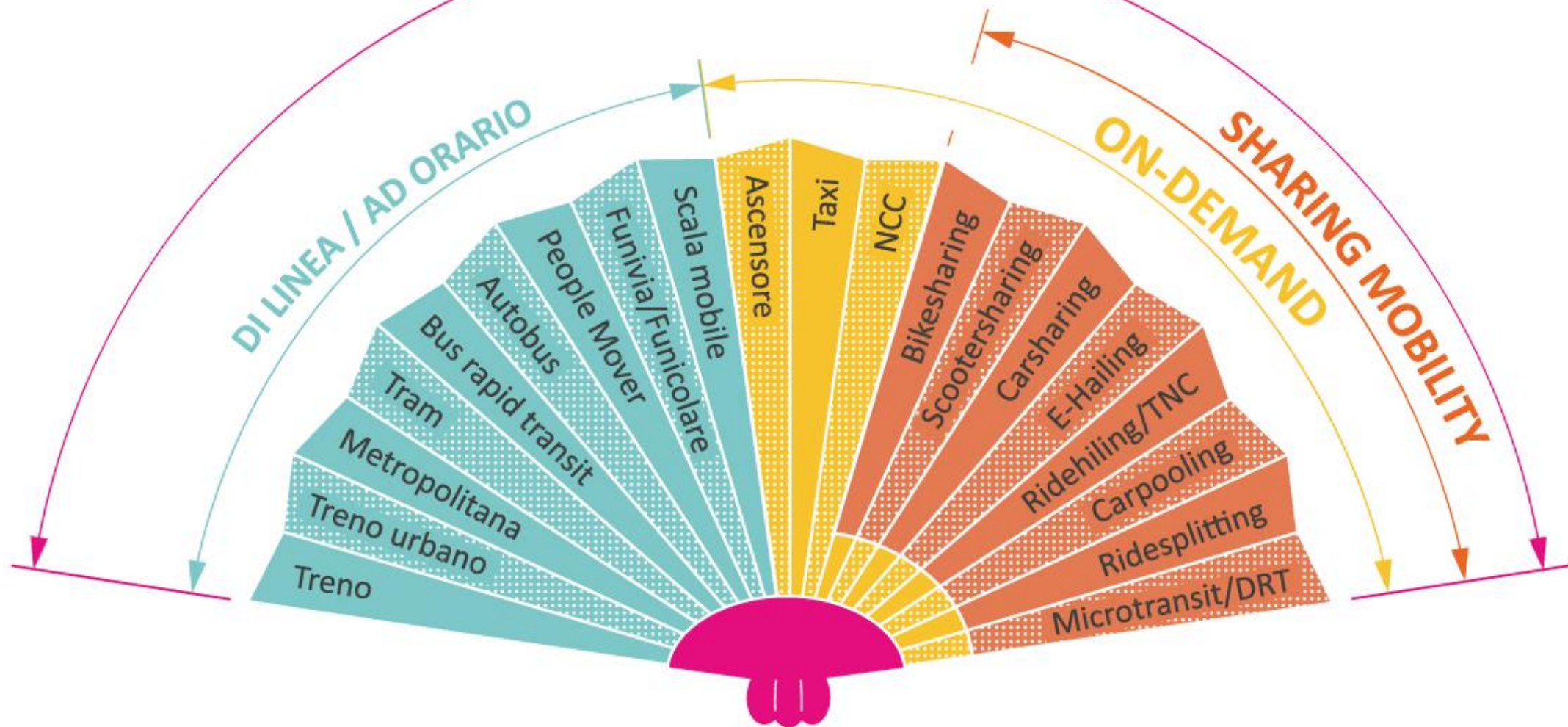


MOBILITÀ CONDIVISA
=
SERVIZI DI LINEA / AD ORARIO



MOBILITÀ CONDIVISA
=
SERVIZI DI LINEA / AD ORARIO
+
SERVIZI ON-DEMAND

MOBILITÀ CONDIVISA



SERVIZI DI LINEA / AD ORARIO + SERVIZI ON-DEMAND + SHARING MOBILITY

L'automobile da proprietà a servizio: produzione e lavoro

#1 Il fenomeno della sharing mobility è in crescita

#2 La visione dell'OSM: i nuovi servizi abilitati dalle piattaforme digitali ampliano il ventaglio delle soluzioni di mobilità condivisa

#3 Dal possesso all'accesso al servizio: scenari e percezioni

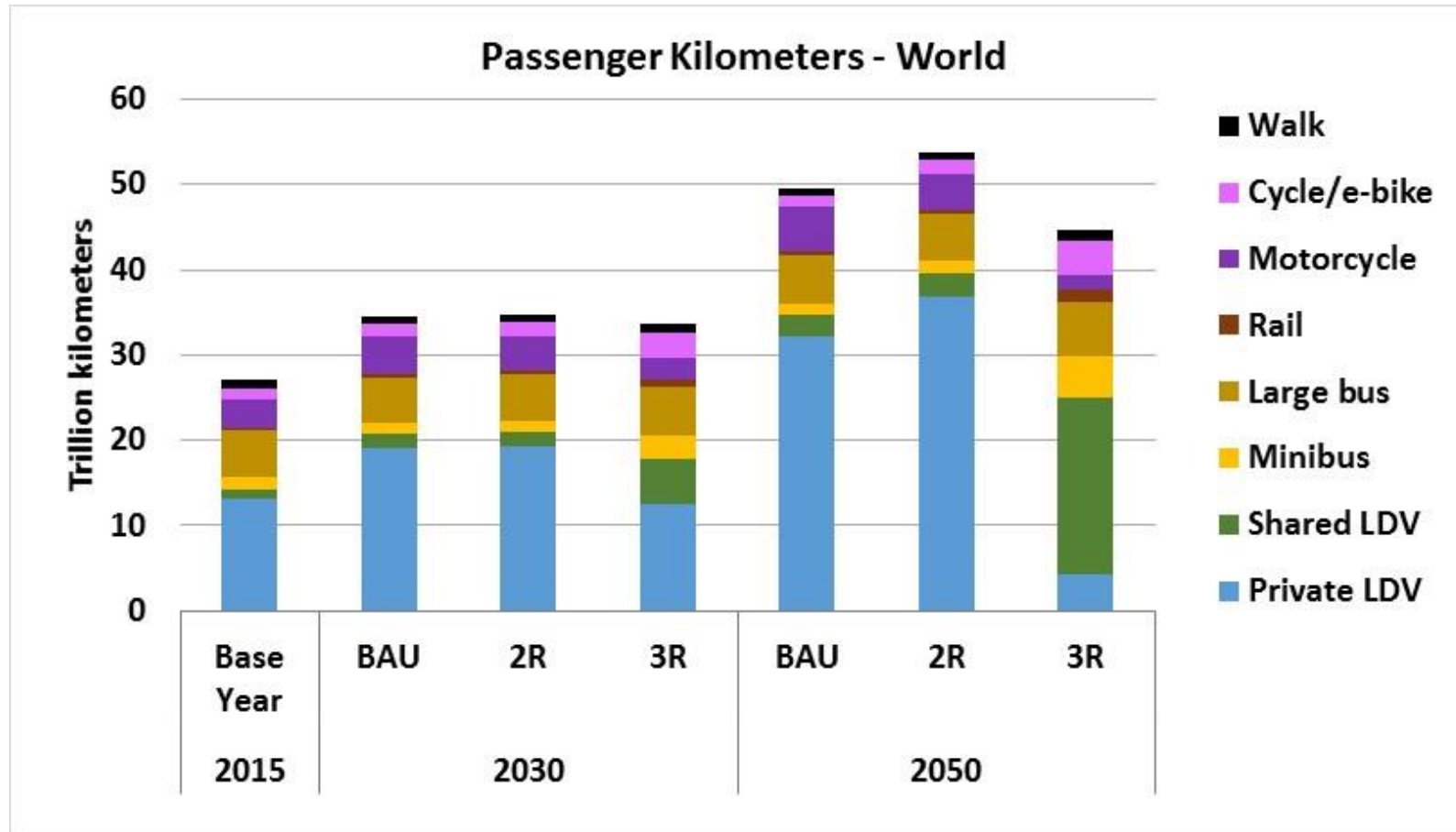
- **Scenario The 3R - ITDP/UC DAVIS**
- Scenario OCSE/ITF per Lisbona
- Osservatorio CETELEM

#4 Considerazioni conclusive

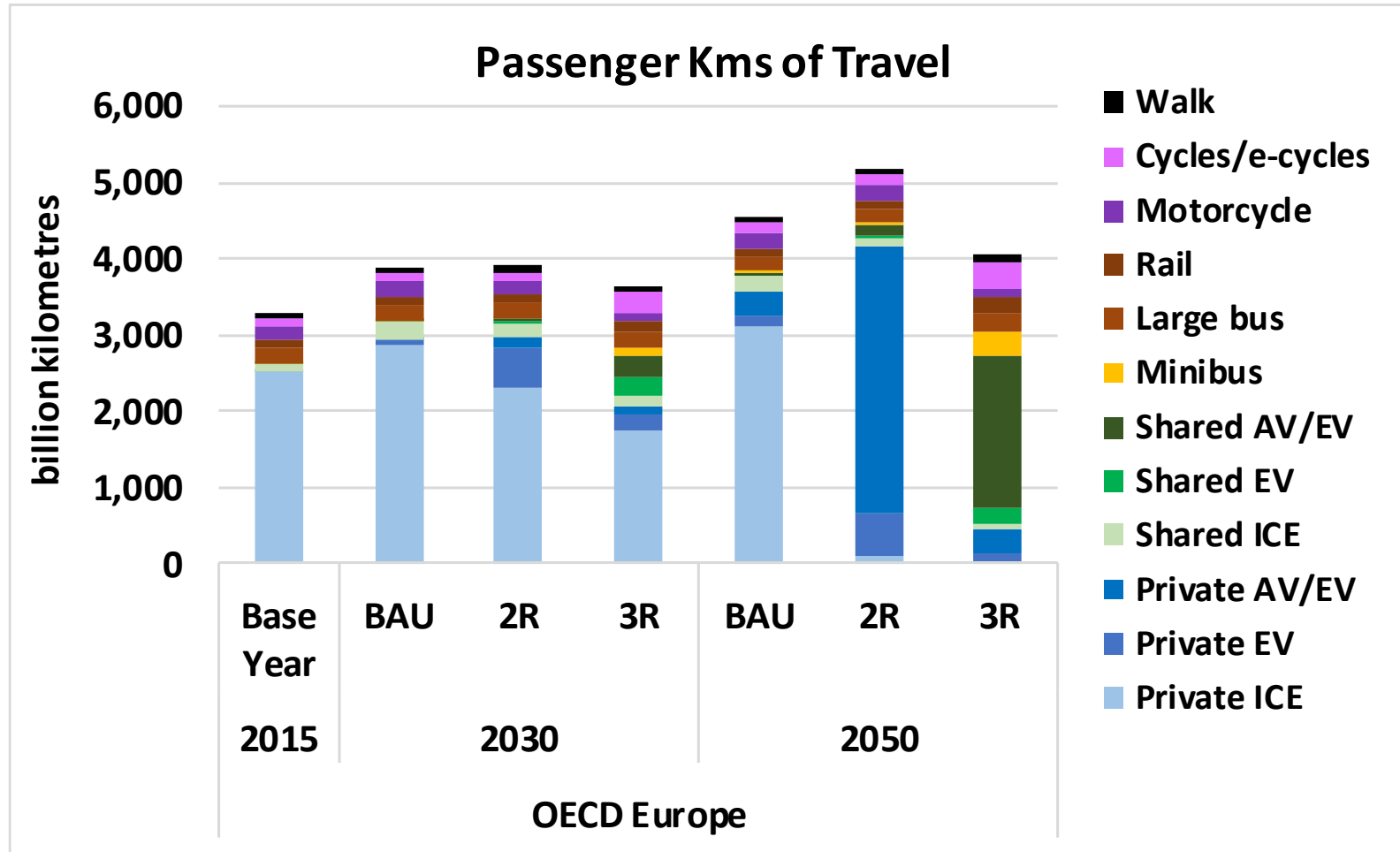
The 3 Revolutions: electric, autonomous, shared

	Scenari	Auto- mation	Electrifi- cation	Shared Vehicles	Urban Planning/ Pricing/TDM Policies	Aligned with 1.5 Degree Scenario
BAU →	Business as usual, Limited Intervention	Low	Low	Low	Low	No
#1R →	1R Automation only	HIGH	Low	Low	Low	No
#2R →	2R With high Electrification	HIGH	HIGH	Low	Low	Maybe
#3R →	3R With high shared mobility, transit, walking/cycling	HIGH	HIGH	HIGH	HIGH	YES

Percorrenze (pkm) - Scenario/World

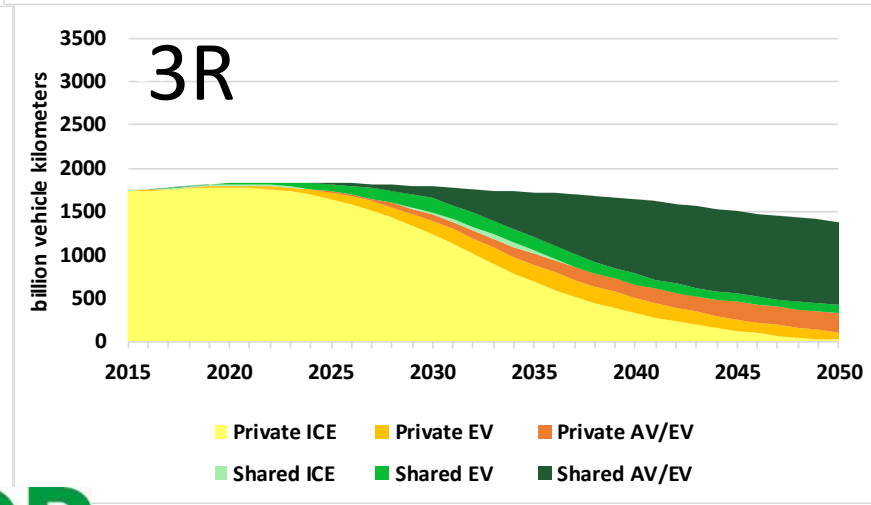
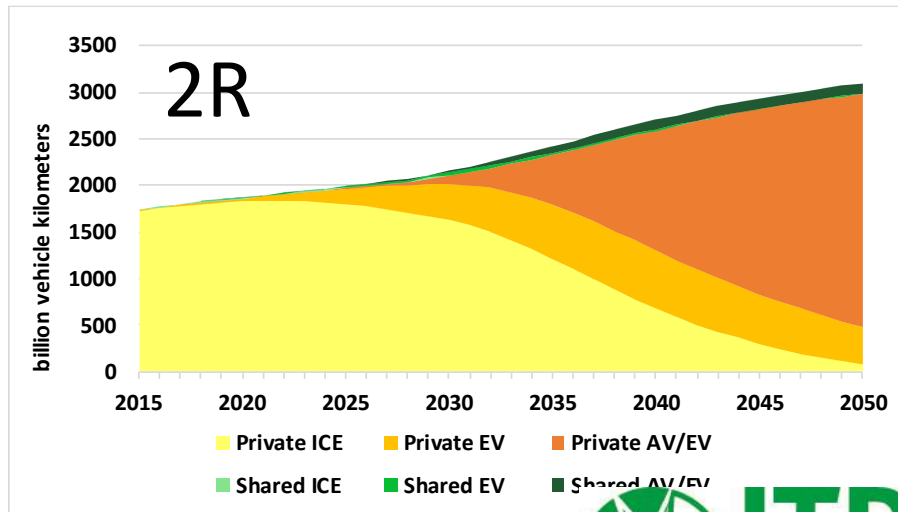
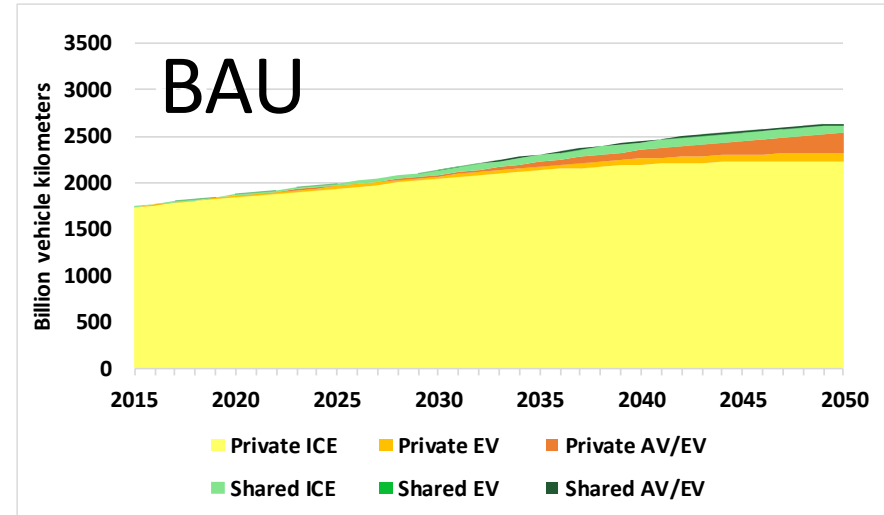


Percorrenze (pkm) – Scenario/OECD Europe



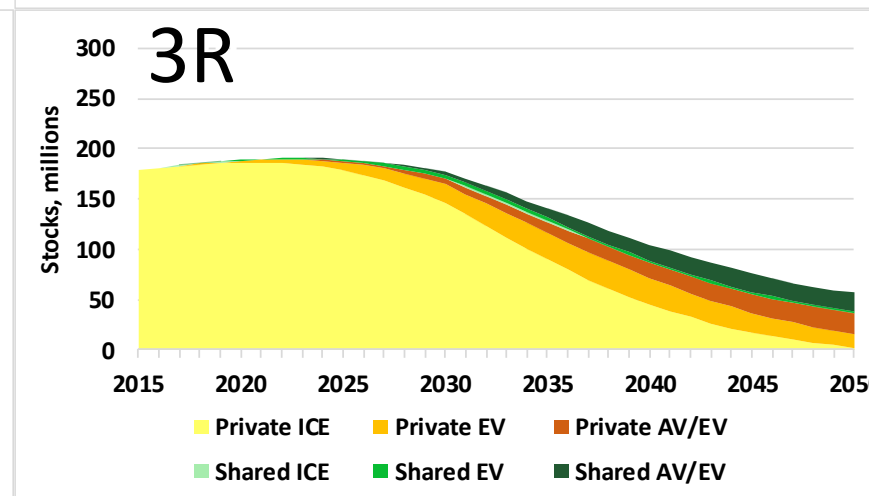
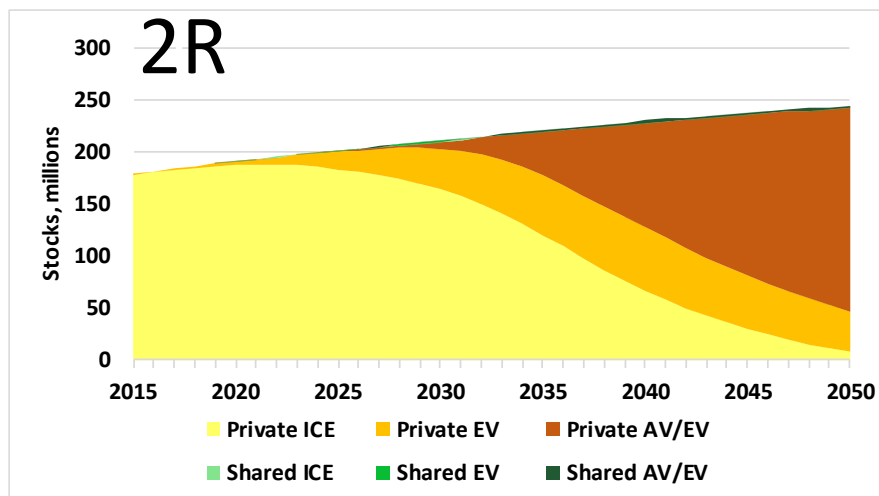
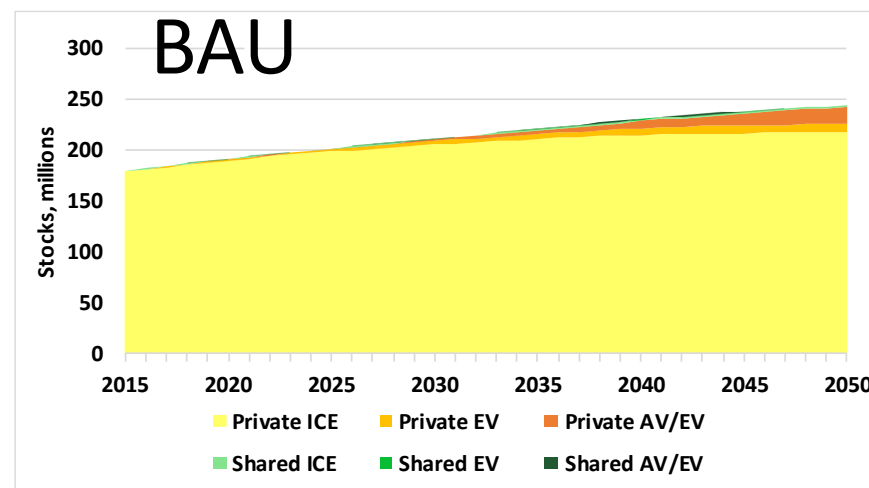
Scenario OECD-Europe - LDV Percorrenze (VKm)

- 2R Crescita delle percorrenze VE private autonomi
- 3R Percorrenze in leggera riduzione ma con declino delle flotte

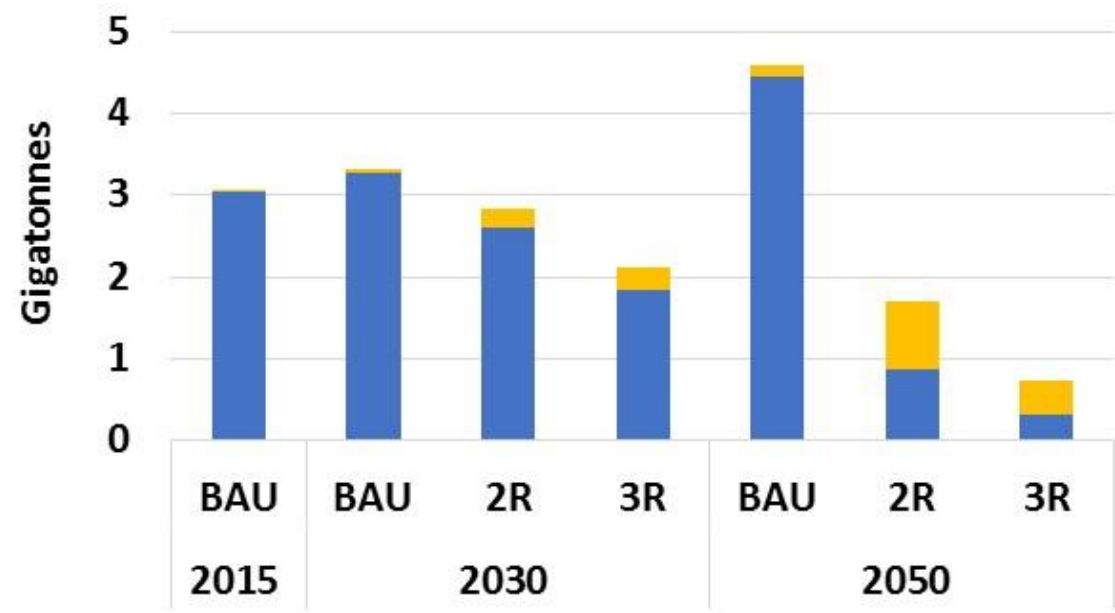
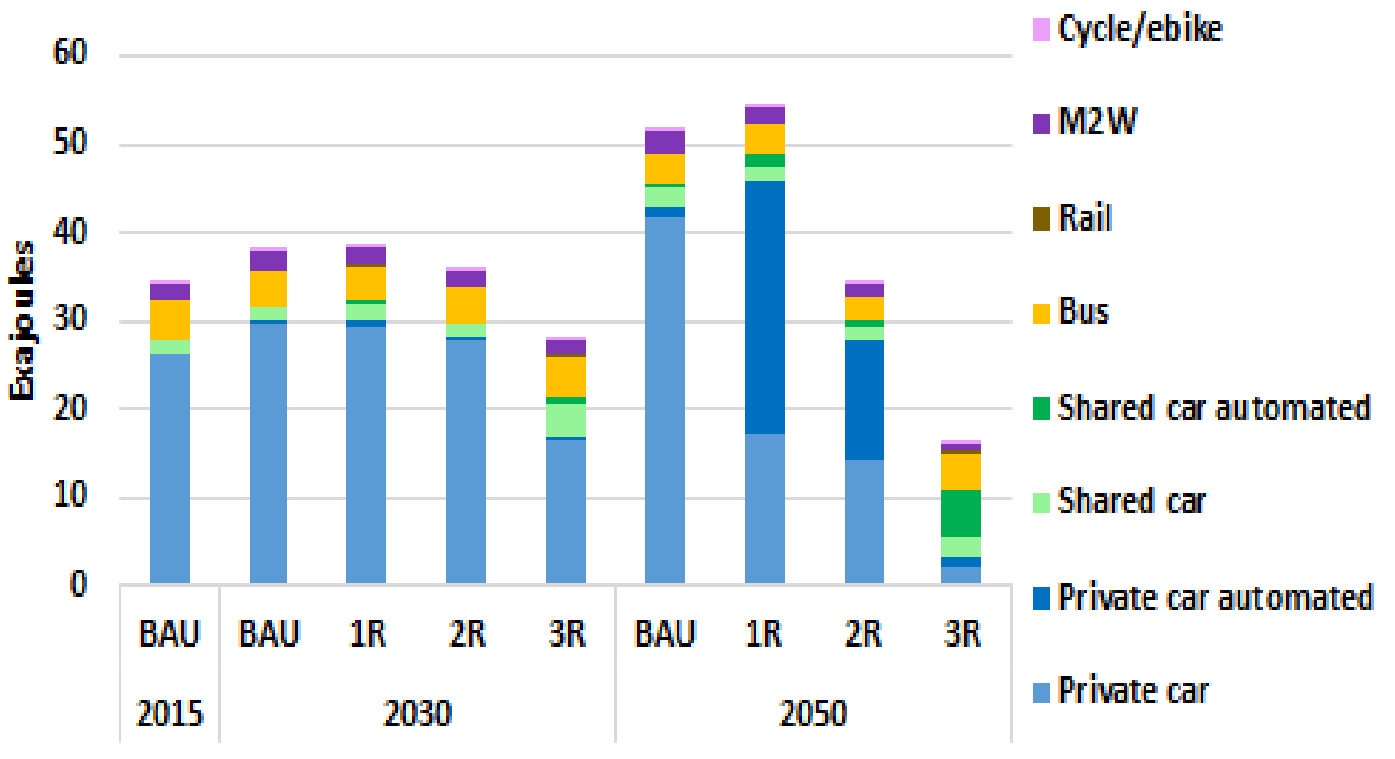


OECD-Europe - Evoluzione dello stock LDV

- 2R Stock quasi completamente Driveless nel 2050
- 3R Stock: 30% attuale



Consumi energetici e emissioni di CO2–Scenario/World



L'automobile da proprietà a servizio: produzione e lavoro

#1 Il fenomeno della sharing mobility è in crescita

#2 La visione dell'OSM: i nuovi servizi abilitati dalle piattaforme digitali ampliano il ventaglio delle soluzioni di mobilità condivisa

#3 Dal possesso all'accesso al servizio: scenari e percezioni

- Scenario The 3R - ITDP/UC DAVIS
- **Scenario OCSE/ITF per Lisbona**
- Osservatorio CETELEM (BNP Parisbas)

#4 Considerazioni conclusive

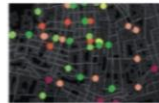
Urban Mobility System Upgrade

International Transport Forum | CPB
Corporate Partnership Board



Urban Mobility System Upgrade

How shared self-driving cars could change city traffic



Corporate Partnership Board Report

OECD

Shared Mobility

Innovation for liveable Cities

International Transport Forum | CPB
Corporate Partnership Board



Shared Mobility

Innovation for Liveable Cities

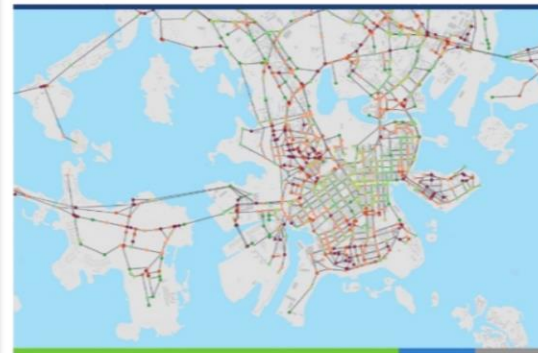


Corporate Partnership Board Report

OECD

Shared Mobility Simulation for Helsinki

International Transport Forum



Shared Mobility Simulations for Helsinki

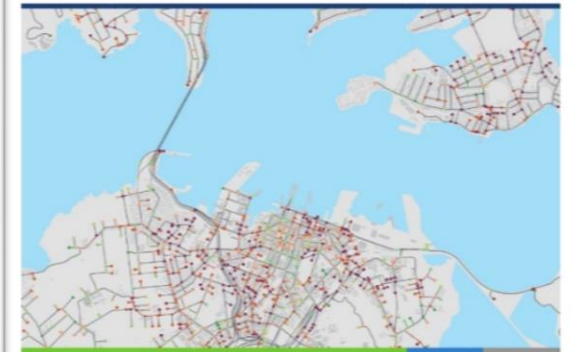


Case-Specific Policy Analysis

OECD

Shared Mobility Simulation for Auckland

International Transport Forum



Shared Mobility Simulations for Auckland



Case-Specific Policy Analysis

OECD

What if?

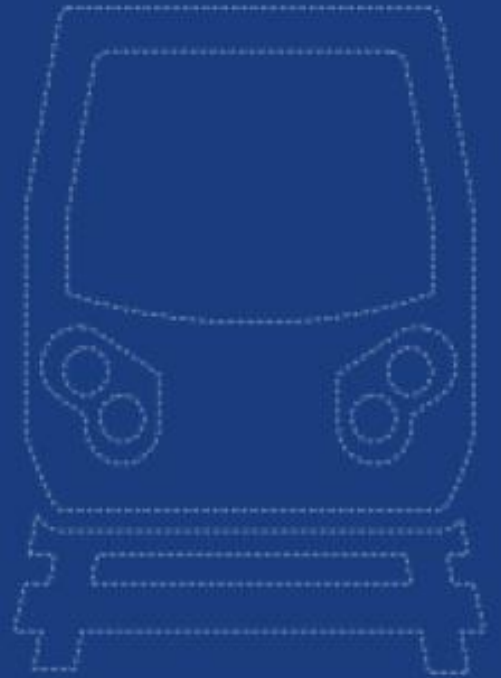
Scenario: 24 hours



+



+



Shared "taxis"

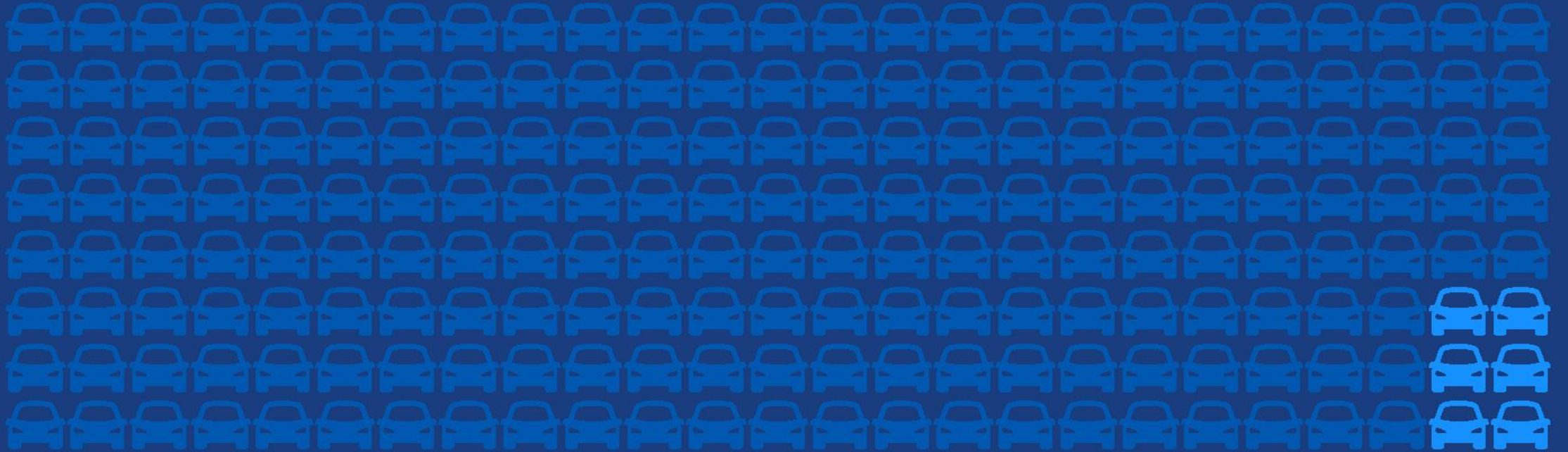
simultaneous ride-sharing

TaxiBus

optimised on-demand bus

**high-capacity
public transport**

Lisbon



Scenario: 24 hours



number of cars
required to provide the
same trips as before:

3%

Vehicle kilometres travelled

-23% to -37%

24 hr.

Peak hr.

(Lisbon city)

CO₂ emissions

-62%

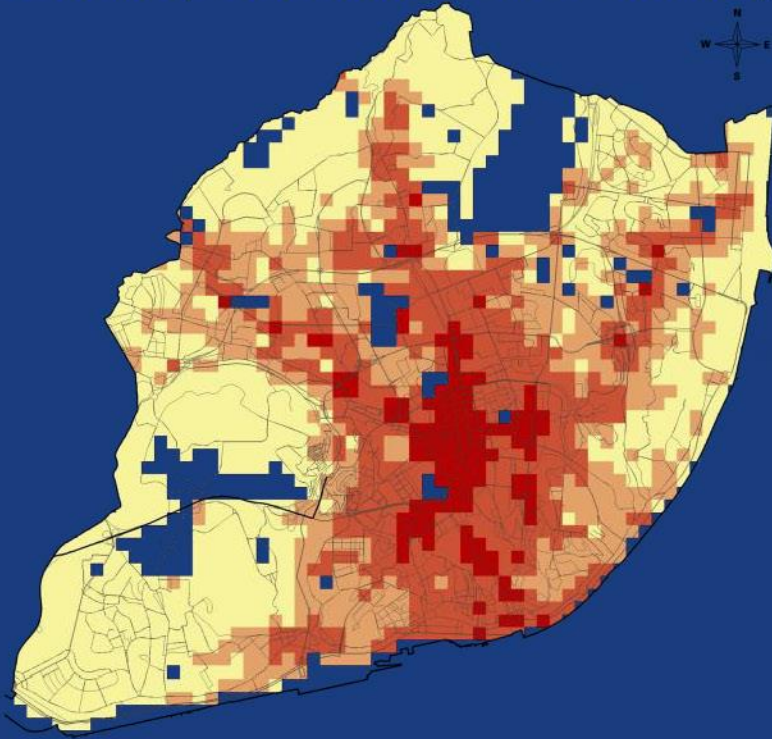
(Lisbon Metropolitan Area)

-34%

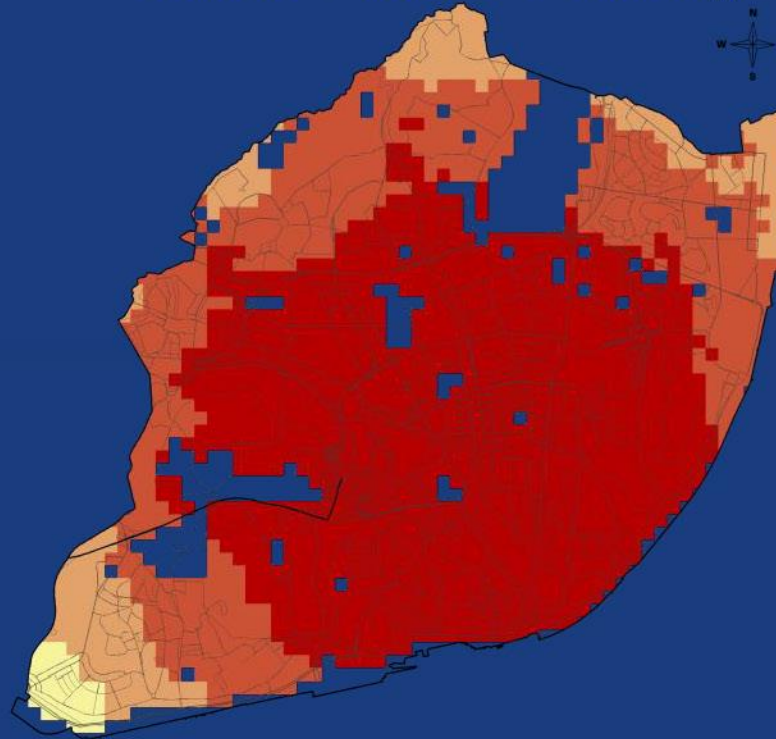
(Lisbon city)

Impacts on Accessibility - Jobs

Current public transport + walking



Taxibus + Metro + walking



Inequity Indicator	Current PT + Walk	Taxibus + Metro + Walk
P90/P10	17.3	1.8
Gini coeff.	0.27	0.11

Legend

Classes of access by percentage of total jobs

- 0% to 25%
- 25% to 50%
- 50% to 75%
- 75% to 100%

For each cell as origin, % of total jobs in the city accessed in 30 minutes



-80%
off-street parking

NOTA BENE: Differenti scenari di simulazione, differenti risultati



TaxiBots
Ride-sharing



AutoVots
Car-sharing



Sensibili aumenti delle percorrenze e della congestione nell'ora di punta

Primi scenari per Lisbona			% Veicoli	% Percorrenze (vkm)	
				ora di punta (7 -10)	media 24h
SOSTITUZIONE 100% DEGLI SPOSTAMENTI MOTORIZZATI	AutoVot (carsharing)	SENZA trasporto pubblico	22,8	203,2	189,40
		CON trasporto pubblico	16,8	154,6	144,30
	TaxiBot (ridesharing)	SENZA trasporto pubblico	12,8	125,3	122,40
		CON trasporto pubblico	10,4	108,8	106,40
SOSTITUZIONE 50% DEGLI SPOSTAMENTI MOTORIZZATI	AutoVot (carsharing)	SENZA trasporto pubblico	107,0	197,0	190,90
		CON trasporto pubblico	82,0	155,7	129,80
	TaxiBot (ridesharing)	SENZA trasporto pubblico	102,4	167,5	160,20
		CON trasporto pubblico	78,2	135,8	129,80

L'automobile da proprietà a servizio: produzione e lavoro

#1 Il fenomeno della sharing mobility è in crescita

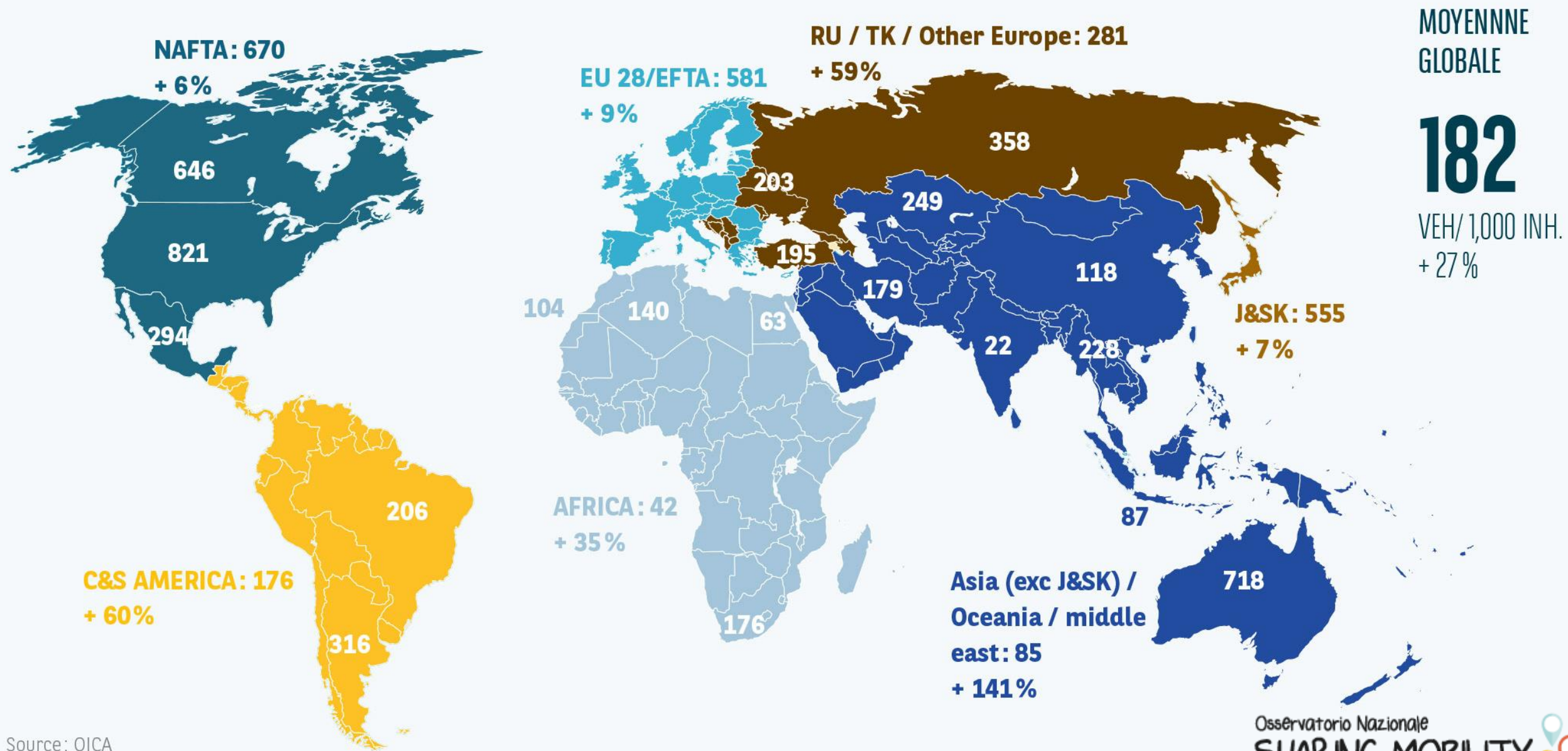
#2 La visione dell'OSM: i nuovi servizi abilitati dalle piattaforme digitali ampliano il ventaglio delle soluzioni di mobilità condivisa

#3 Dal possesso all'accesso al servizio: scenari e percezioni

- Scenario The 3R - ITDP/UC DAVIS
- Scenario OCSE/ITF per Lisbona
- **Osservatorio CETELEM (BNP Parisbas)**

#4 Considerazioni conclusive

Évolution du taux de motorisation entre 2005 et 2015



Source: OICA

Êtes-vous attaché à votre voiture ?

En %, somme des « Oui » (Tout à fait/Plutôt)



8 personnes su 10 sono legati alla loro auto



4 su 10 la giudicano un mezzo indispensabile



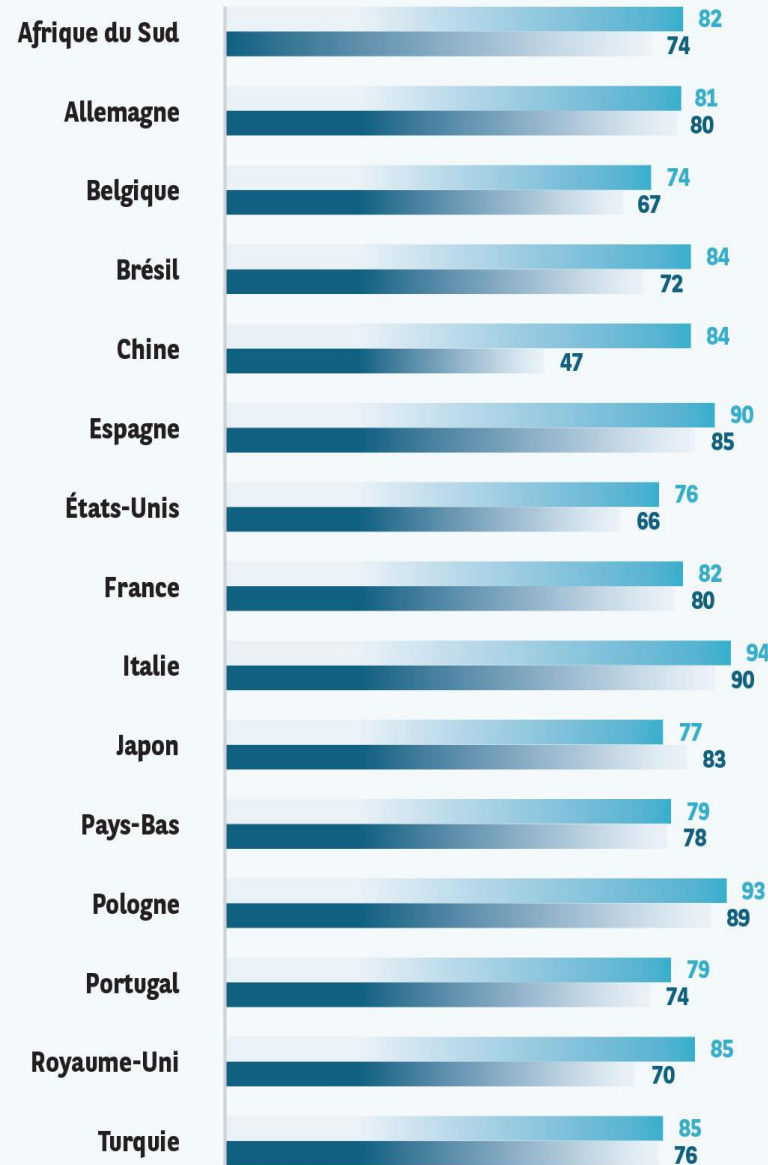
6 su 10 la possiedono per la libertà che assicura



9 su 10 pensano che esista un'auto ideale



6 su 10 sono pronti a vivere senza un'auto



MOYENNE EUROPE

84%

18 - 34 ANS

79%

55 ANS ET +



MOYENNE MONDE

82%

18 - 34 ANS

75%

55 ANS ET +

Pourriez-vous imaginer ne jamais posséder de voiture de toute votre vie (ou ne plus en posséder)?

En %, somme des « Oui »
(Tout à fait/Sous certaines conditions)



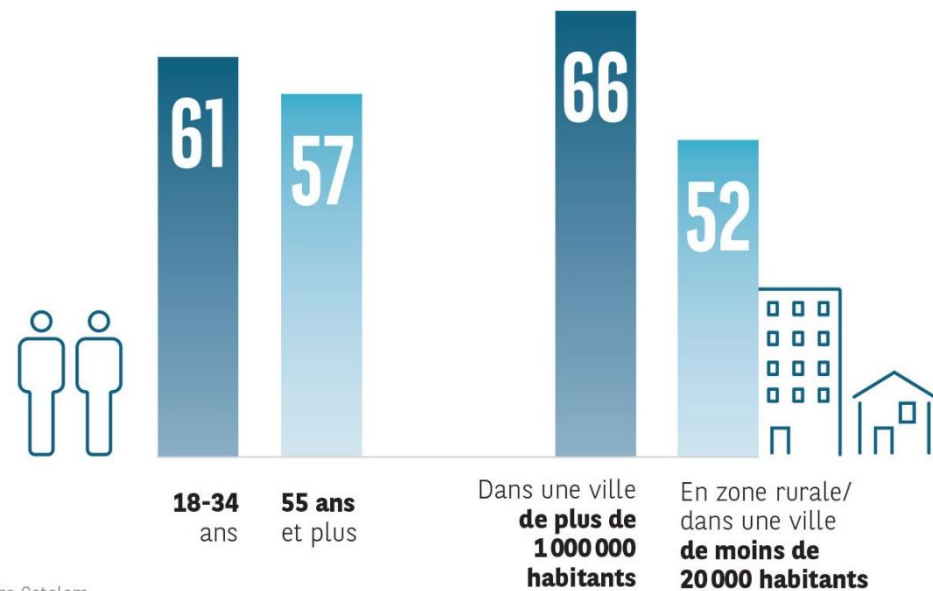
55%
MOYENNE
EUROPE



57%
MOYENNE
MONDE



Source: L'Observatoire Cetelem



Source: L'Observatoire Cetelem

Selon vous, la voiture est-elle la cause principale de la pollution aujourd'hui ?

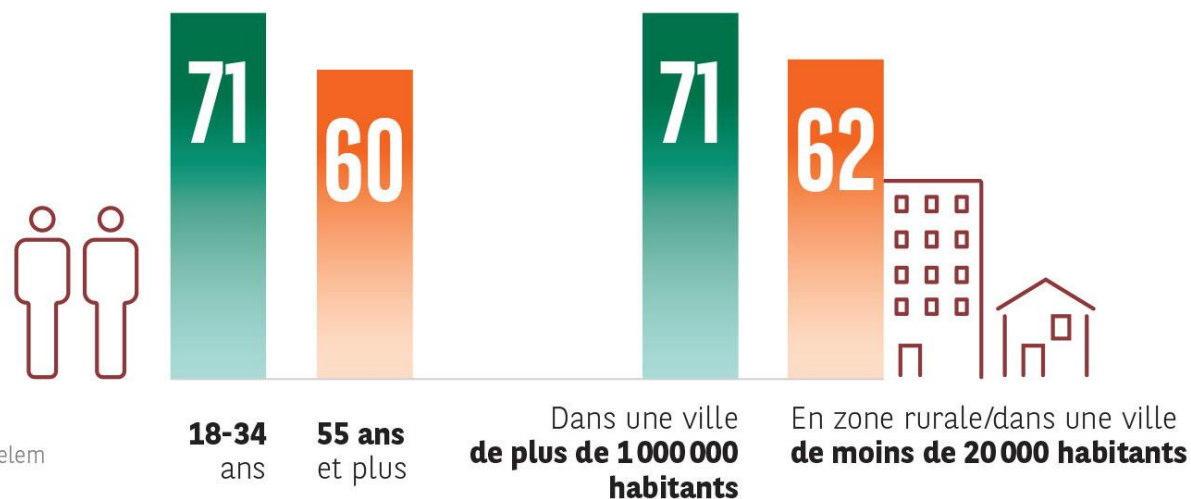
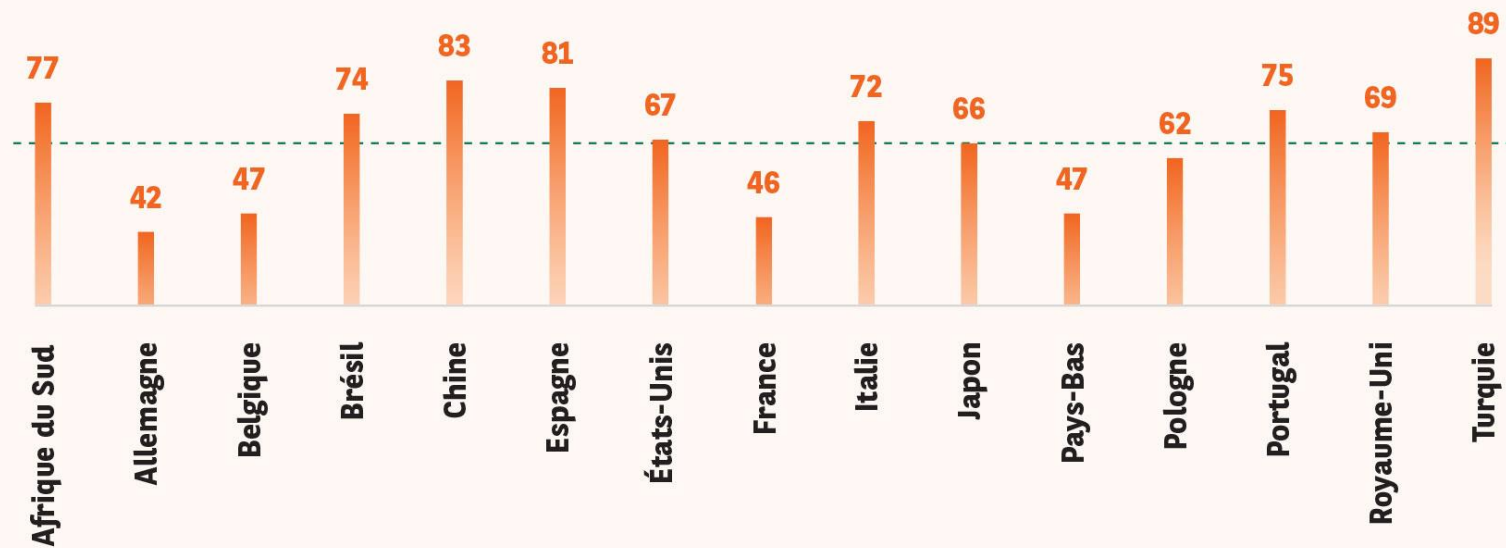
En %, somme des « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord »



60%
MOYENNE
EUROPE



66%
MOYENNE
MONDE



4 Considerazioni conclusive

- La possibilità di richiedere, prenotare e pagare spostamenti su dispositivi mobili sta cambiando il modo in cui le persone si spostano e interagiscono con i servizi di mobilità. **La digitalizzazione è il fulcro di questa trasformazione.**
- **Quantità e qualità dei nuovi servizi** di mobilità condivisa che stanno emergendo basati sull'impiego di piattaforme digitali.
- Aumentano le opportunità per chi intende usarli in **combinazione** tra loro.
- Potenzialità di sostituire l'auto con un **pacchetto prepagato di mobilità (MasS)** offerto da tanti servizi e operatori di mobilità differenti
- **Contendibilità del primato della mobilità individuale**
- Impatti molto incerti
- La **riduzione** sensibile di tutti gli **impatti ambientali e sociali della mobilità NON** possono coesistere con il mantenimento del sistema di produzione e consumo attuali
- Occorre **cogliere l'opportunità**, piuttosto che subire i costi, di **riconvertire un settore** dalla produzione di beni alla produzione e scambio di servizi
- Il ruolo delle **politiche, soprattutto pubbliche** è essenziale.

STAY TUNED!

WEB: osservatoriosharingmobility.it/

TWITTER: @SharingMob

LESS CARS

**4° Conferenza Nazionale sulla sharing
mobility**

- Giugno 2020 -

Grazie!

Massimo Ciuffini

ciuffini@susdef.it

osservatoriosharingmobility@susdef.it

Twitter: [abelarda1912](https://twitter.com/abelarda1912)



Syd Meade – Blade Runner
1982