

Quali regole per la *sharing mobility* in Europa

Un'introduzione

GUIDO SMORTO

I contributi raccolti in questo *Special Issue* dal titolo “*Regulating and Deregulating Sharing Mobility in Europe*” sono l’esito di un lungo e articolato percorso di ricerca portato avanti in questi anni grazie al supporto dell’Unione europea e frutto dell’intensa e proficua cooperazione tra studiosi di diverse discipline, università ed enti di ricerca¹. L’ampiezza della rete di collaborazione tra le istituzioni coinvolte e l’interdisciplinarietà del gruppo di lavoro hanno permesso di portare avanti un progetto impegnativo e complesso, consentendo di affrontare le tante e delicate questioni che scaturiscono dalla diffusione delle nuove forme di mobilità da angolazioni e secondo chiavi interpretative molteplici, derivanti da una pluralità di approcci accomunati da un unico obiettivo: analizzare le trasformazioni in atto per comprendere se queste stiano orientando le nostre società verso direzioni più efficienti, sostenibili e inclusive, per poi ragionare su come governare il cambiamento attraverso la definizione di regole appropriate.

L’indagine si è posta come obiettivo primario quello di studiare in che modo, e con quali conseguenze, le tecnologie digitali stiano trasformando l’offerta di servizi di trasporto, uno dei comparti più importanti e significativi per la vita economica e sociale delle persone e di intere comunità. I riflessi della mobilità su economia, lavoro, inclusione sociale, sviluppo urbano, sostenibilità ambientale – solo per citare alcune delle questioni affrontate in questo *Special Issue* – sono molti e significativi. I nuovi servizi basati sulla condivisione mutano il modo in cui ci spostiamo e viaggiamo, trasformano l’organizzazione produttiva, ridefiniscono la morfologia delle città, cambiano i consumi e, di conseguenza, l’impronta ecologica di un settore responsabile di una quota notevole delle emissioni complessive di CO₂. L’accesso alla mobilità è presupposto indispensabile per la partecipazione ai diversi ambiti della vita sociale: dall’educazione al lavoro, dalla salute allo svago.

Provando a fare sintesi tra la pletora di neologismi più o meno felici e tra le tante e perfettibili definizioni che sempre si inseguono e si sovrappongono quando si tratta di dare un nome alle vere novità, l’espressione *sharing mobility* descrive una gamma eterogenea di servizi innovativi di mobilità, alternativi tanto all’utilizzo del mezzo proprio che dei mezzi collettivi o di massa, i quali si fondano sull’accesso temporaneo alle risorse, ed in cui l’erogazione del servizio avviene per il tramite di piattaforme digitali che garantiscono l’accesso e la condivisione di mezzi, veicoli e tragitti, consentendo all’utenza di richiedere, prenotare e pagare il servizio attraverso dispositivi informatici. Imprese come Uber, Lyft e BlaBlaCar sono gli esempi più noti e significativi di questa trasformazione.

Ma l’importanza di una riflessione approfondita sulla *sharing mobility* va oltre la questione della mobilità per offrire un angolo di osservazione privilegiato sulle trasformazioni che stanno attraversando il sistema economico e la nostra società, secondo una traiettoria non a caso defini-

¹ Questo è il filo conduttore che ha ispirato il Jean Monnet Project 2018-20 “*Regulating and Deregulating Sharing Mobility in Europe*” (*Rider*), che prosegue ora nel Jean Monnet Network 2019-2022 “*Sharing economy and Inequalities across Europe*” (*Shine*), che vede la partecipazione delle università di Palermo, Bologna, Barcellona, Valencia e Louvain, nel quale sono coinvolti molti degli autori di questo numero monografico. Oltre a chi scrive, compongono il gruppo di lavoro dell’Università di Palermo Giuseppe Ingarao, Cristiano Inguglia, Erica Mazzola e Ignazio Vinci.

ta talvolta *uberification*, dal nome della piattaforma digitale di mobilità assurta a simbolo di questa transizione.

È in questa prospettiva più ampia che la riflessione si amplia a tutta la *sharing economy*: una modalità innovativa di fruizione delle risorse per l'offerta di servizi, basata sull'accesso temporaneo in alternativa all'acquisto e al consumo proprietario, e che ricomprende al proprio interno un ampio spettro di pratiche e di modelli organizzativi diretti a sfruttare al meglio la funzionalità di risorse che hanno una capacità in eccesso rispetto all'uso individuale – l'automobile, ma anche la casa, i vestiti, gli attrezzi da lavoro – e che nell'economia tradizionale sono acquistati dal singolo e pertanto sottoutilizzati. Rinunciare all'auto di proprietà e abbonarsi ad un servizio di *carsharing* è l'esempio più riconoscibile e diffuso di questa transizione dalla vendita di beni alla fornitura di servizi.

Con l'avvento di un'economia basata sull'accesso e sulla condivisione stiamo assistendo ad una trasformazione profonda della struttura d'impresa, dell'organizzazione produttiva e del coordinamento del lavoro e, di conseguenza, dei rapporti tra impresa, lavoratori e consumatori. A causa della riduzione dei costi di comunicazione e di coordinamento, frutto dell'impiego delle tecnologie digitali, servizi che fino a qualche anno fa erano monopolio esclusivo di professionisti vengono offerti sul mercato da soggetti molto diversi tra loro per solidità economica, competenze, professionalità: un'economia “tra pari” (*peer-to-peer* o *p2p*), cui si accompagnerebbe, secondo alcuni osservatori, l'inesorabile declino dell'economia professionale (*business-to-consumer* o *b2c*), il cui futuro sarebbe costretto entro piccole nicchie di mercati specializzati. A consentire l'accesso al mercato sono piattaforme digitali: imprese prive di infrastrutture e lavoratori propri che adottano modalità innovative di fornitura di servizi attraverso un'interfaccia tecnologica. Alcuni comparti – trasporti e turismo su tutti – starebbero tracciando la rotta verso un modello di organizzazione economica passibile di sviluppi ben più significativi.

Le tradizionali distinzioni tra personale e professionale, gratuito e a pagamento, collaborazione e subordinazione sfumano in una molteplicità di situazioni non semplici da cogliere e il diritto fa fatica ad orientarsi tra le mille declinazioni dell'economia del nuovo secolo. Il lavoro è una delle frontiere più delicate di questa trasformazione. Lavoratori “alla spina” ha definito l'*Economist* la massa di persone disponibile a richiesta, la quale si combina con il crescente desiderio di rapidità e convenienza cui le nuove tecnologie hanno abituato i consumatori. Da più parti si denuncia la nascita di un mercato caratterizzato da crescente flessibilità delle condizioni di lavoro e da una sistematica sottrazione delle imprese ai vincoli di solidarietà sociale. E si registra con preoccupazione la nascita di un'economia nella quale la possibilità stessa per i lavoratori di essere pagati o di continuare a lavorare è rimessa alle scelte insindacabili del committente e a sistemi di *rating* contro i quali non è possibile alcuna tutela. Ad essere criticato è infine lo stesso richiamo allo *sharing* per descrivere la “condivisione” di tempo libero e capacità, oltre che di beni, in cui il tempo viene accomunato a risorse sottoutilizzate come l'auto o la stanza libera, in un'evidente assimilazione del lavoro alle merci.

È in questo quadro che si moltiplicano pratiche di protesta e proposte alternative ispirate dall'esigenza di redistribuire il valore prodotto tra capitale e lavoro e di contrastare la crescente esternalizzazione del rischio d'impresa sui lavoratori. Si diffonde l'idea di trasformare il *platform capitalism* in *platform cooperativism* (anche qui, neologismi non sempre indovinati) attraverso la gestione diretta del servizio o la contrattazione collettiva del lavoro. E si guarda a piattaforme digitali ispirate ai principi cooperativi, come *La Zooz* che in Israele offre un servizio di *ride sharing* su base cooperativa e in cui i proprietari della piattaforma sono gli stessi autisti.

Dinanzi a questi cambiamenti, il cammino dell'Europa verso un quadro di regole chiare e condivise è ancora lungo e difficile. Un primo tassello di questo complesso mosaico è stato posto dalla Corte di Giustizia con una sentenza tra le più note e commentate della sua storia recente, relativa alla natura giuridica di *UberPop*: un servizio di trasporto su strada in tutto simile al taxi ma offerto con autisti non professionisti, provvisti solo di patente e della propria automobile

(*Uber Spain - C434/15*). Ad aver sollevato la questione era stata un'associazione di tassisti di Barcellona, la quale accusava *Uber* di esercitare il trasporto di passeggeri senza le licenze e le autorizzazioni previste per legge e, in questo modo, di fare concorrenza sleale, barattando la promessa di una maggiore convenienza economica con uno scadimento della qualità del servizio e mettendo a rischio la stessa incolumità delle persone. La replica di *Uber*, e delle altre piattaforme di *sharing*, si fonda sulla propria natura di *tech company* e non di fornitore del servizio e soprattutto sulla denuncia delle norme vigenti come dannosi retaggi del passato, utili a proteggere dalla concorrenza gli operatori del settore anziché a tutelare i consumatori. Si tratta di visioni antitetiche che si traducono sul piano giuridico nelle contrapposte rivendicazioni di estendere le vecchie regole ai nuovi entranti (“*regulating up*”) o di deregolamentare l'economia e i mercati anche per i comparti tradizionali (“*deregulating down*”), in base a una dicotomia che non ammette compromessi, favorita da una normativa europea sul commercio elettronico concepita vent'anni fa, in un'altra epoca del web, e di discipline nazionali e locali sul trasporto pubblico non di linea, anch'esse quasi sempre datate e bisognose di profonde revisioni. Nel caso di specie, la Corte alla fine ha dato ragione ai tassisti stabilendo che *Uber* è il fornitore del servizio di trasporto, pur se erogato secondo modalità innovative, con l'effetto di far scomparire da un giorno all'altro *Uber-Pop* e tutti i servizi di mobilità *p2p* dall'intero mercato europeo. Ma la partita è solo all'inizio.

Così, mentre la *sharing mobility* continua a crescere in tutto il mondo, con un aumento incessante del numero e della tipologia dei servizi offerti, manca ancora un quadro di regole chiaro e definito, con l'effetto che imprese multinazionali e interi comparti economici oscillano tra quotazioni milionarie e dubbi sulla loro stessa legalità. D'altra parte, la sfida è molto più complessa della già difficile ricerca di un punto di equilibrio tra categorie in conflitto. Ad essere messe in dubbio non sono solo norme pensate per un'economia industriale e in larga parte travolte dall'innovazione tecnologica ma, più a monte, la possibilità stessa di dare regole alle nuove forme economiche. Le imprese tecnologiche che si affacciano sul mercato sfidando assetti consolidati denunciano come leggi e sentenze stiano irreggimentando la sperimentazione e l'innovazione entro rigidi schemi precostituiti, e che molte delle norme tirate in ballo da tassisti, albergatori e altre categorie colpite siano anacronistiche e discriminatorie, pensate per mantenere rendite di posizione più che per favorire la collettività. Riecheggia sempre più forte il timore della “cattura” del regolatore, preda degli stessi soggetti destinatari delle norme e di gruppi di interesse consolidati, anziché interprete dell'interesse generale. Com'è accaduto con le automobili, fermate al loro comparire da leggi miopi e retrograde, la storia si ripeterebbe oggi, con gli attori dei comparti tradizionali – tassisti e albergatori in testa – ad interpretare il ruolo che fu dei proprietari di diligenze a cavallo e di ferrovie a vapore.

È in questo quadro frammentato e in costante evoluzione che questo *Special Issue* intende offrire il proprio contributo alla riflessione, secondo una traiettoria articolata in due parti. La prima ha un taglio più strettamente giuridico, grazie ai contributi di Edoardo Caruso, Rossana Ducato, Andrés Boix Palop, oltre che di chi scrive. La seconda parte allarga la riflessione, affrontando le tante e delicate questioni legate all'affermarsi delle nuove forme di *sharing mobility*: i processi di inclusione sociale, con gli scritti di Miriam Ricci e di Cristiano Inguglia e Martina Di Marco; l'impatto sulle città e sul tessuto urbano con l'analisi di Ignazio Vinci; la sostenibilità ambientale, analizzata da Erica Mazzola, Umberto La Commare e Giuseppe Ingarao. Il numero si chiude con un'accurata ricostruzione della *sharing mobility* in Italia, frutto del lavoro dell'Osservatorio sulla *sharing mobility* e dei suoi ricercatori Massimo Ciuffini, Luca Refrigeri e Sofia Asperti.

Entrando dettaglio, nel contributo suo dal titolo “*Trasporto pubblico locale non di linea e mobilità condivisa tra continuità e discontinuità regolativa*”, EDOARDO CARUSO ripercorre le ragioni che in Italia e in Europa hanno portato ad un intervento pubblico particolarmente pervasivo nella regolazione del trasporto pubblico non di linea. L'Autore ricostruisce i rapporti tra diritto europeo e diritto degli Stati membri e quelli tra legge statale e legge regionale in tema di trasporto pubblico non di linea, individuando le ragioni ispiratrici della disciplina nel perseguimento dei principi di

universalità, continuità, qualità del servizio e accessibilità delle tariffe rispetto a prestazioni ritenute dal legislatore particolarmente rilevanti per la cura dell'interesse generale. A queste ragioni si sono aggiunte, nella prospettiva dell'integrazione europea, la libera circolazione di merci, persone e servizi per la costruzione di un mercato unico e, in tempi più recenti, la tutela dell'ambiente. È a partire da queste premesse che l'articolo offre una lettura critica dei principali interventi regolatori in materia di *sharing mobility*, operando un'accurata analisi del quadro normativo, sia a livello europeo che statale e regionale. L'Autore sottolinea le difficoltà di stabilire regole chiare per la *sharing mobility*, principalmente a causa del carattere di novità del fenomeno e della notevole eterogeneità delle nuove forme di mobilità e dei modelli di organizzazione economica cui danno vita, le quali rendono arduo il compito sia del legislatore che dell'interprete. E sottolinea come la tecnologia abbia rimesso in discussione l'attualità di misure volte a imporre obblighi di servizio pubblico nel settore della mobilità locale, oltre ad aver riaperto il conflitto tra gli operatori del settore. L'articolo individua nelle finalità di promozione della mobilità alternativa e nel rispetto degli interessi pubblici preminenti (sicurezza, governo del territorio e delle città, finanziamento dei servizi pubblici) i principi che hanno ispirato gli interventi adottati fin qui. Con specifico riferimento all'Italia, l'articolo ripercorre le più recenti novità legislative per poi concentrare l'attenzione su uno degli aspetti più delicati dell'intera materia: la possibilità di consentire l'erogazione di servizi di mobilità condivisa da parte di autisti non professionisti attraverso una futura riforma legislativa. Nella parte finale, l'articolo ragiona sul ruolo delle tecnologie digitali e dell'economia della condivisione nella realizzazione di un sistema di trasporti sempre più sicuro, efficiente, sostenibile, inclusivo, moderno ed integrato.

In "Scritto nelle stelle. Un'analisi giuridica dei sistemi di rating nella piattaforma Uber alla luce della normativa sulla protezione dei dati personali", ROSSANA DUCATO analizza, attraverso un approccio sia empirico e che normativo, uno dei meccanismi di autoregolamentazione privata tra i più diffusi nella pratica delle piattaforme online, e in particolare di quelle che abilitano l'erogazione di servizi di *sharing mobility*: i sistemi di *rating* e *reviews* (R&R). Il funzionamento di tali sistemi è stato oggetto di numerosi studi e di molte analisi giuridiche secondo angoli visuali diversi: tutela dei consumatori, diritto del lavoro, concorrenza. Osserva, a tal proposito, l'Autrice come i sistemi di R&R costituiscano un efficace strumento per ridurre le asimmetrie informative che affliggono i mercati e per promuovere maggiore trasparenza. Tali sistemi – sottolinea l'articolo – svolgono inoltre una funzione disciplinare, rappresentando un efficace incentivo per gli utenti a seguire le regole della comunità e a comportarsi in coerenza con tali regole, al fine di conseguire un punteggio sufficientemente elevato che consenta loro di mantenere la propria reputazione online. L'articolo offre un prezioso contributo al vivace dibattito in corso su questi temi da una prospettiva non ancora pienamente investigata: come i sistemi di *rating* e *review* interagiscano con il quadro giuridico europeo a protezione dei dati personali. L'articolo riflette in particolare su alcune delle questioni maggiormente delicate: la natura soggettiva delle valutazioni, spesso celata da un'aura di oggettività derivante dalla trasformazione di opinioni personali in punteggi espressi attraverso numeri; le distorsioni derivanti dalla natura volontaria e non obbligatoria del meccanismo di valutazione; come eventuali pregiudizi e preferenze possano inficiare l'affidabilità del giudizio espresso, veicolando talvolta pregiudizi e discriminazioni. Una parte dell'articolo è dedicata all'esame del sistema di rating utilizzato da *Uber* – una delle piattaforme più popolari al mondo, simbolo dei nuovi servizi di *urban mobility* – condotto attraverso un attento e accurato esame di circa cinquanta documenti disponibili *online*. Attraverso costanti riferimenti alla documentazione disponibile, l'articolo mostra come il sistema di R&R di *Uber* sia descritto e rappresentato in termini spesso generici e a tratti perfino contraddittori. Con specifico riguardo alla conformità di tali sistemi di valutazione con la normativa europea in tema di riservatezza, l'articolo denuncia inoltre come la base giuridica per il trattamento dei *rating* degli utenti non sia affatto chiara, e verifica il rispetto dei diritti riconosciuti dal Regolamento UE 2016/679 *General Data Protection Regulation* (GDPR): accesso, rettifica, cancellazione, limitazione del trattamento,

portabilità, divieto di procedure decisionali automatizzate. La conclusione cui giunge l'indagine è netta: nonostante i potenziali benefici e la promessa di una maggiore trasparenza, allo stato attuale i meccanismi di R&R mancano ancora di adeguate garanzie a tutela dell'utente. Il rischio – denuncia l'Autrice – è che tali sistemi reputazionali possano divenire veicolo di pregiudizi e discriminazioni, finendo per incidere sui diritti e sugli interessi di coloro che sono sottoposti a valutazione. È per queste ragioni – è la conclusione – che è fondamentale garantire che venga rispettato il principio di esattezza in senso sostanziale, assicurando l'accuratezza del trattamento dei dati personali in tutte le sue fasi.

In questi ultimi anni tutte le più importanti convenzioni internazionali hanno evidenziato l'importanza di una ridefinizione delle attuali forme di mobilità urbana come parte di un cambiamento politico globale e hanno sottolineato come le politiche di mobilità urbana e la relativa regolamentazione debbano porsi come priorità quella di garantire mezzi di trasporto accessibili e funzionali per la popolazione, indipendentemente dallo stato sociale ed economico dei cittadini, nonché di favorire forme di mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale. Di questi temi fondamentali si occupa nel suo articolo dal titolo “*Le sfide per la regolamentazione della mobilità e la Nuova Agenda Urbana*” ANDRÉS BOIX PALOP, il quale analizza uno dei documenti internazionali più significativi sui temi del governo delle città e delle forme di mobilità alternative: la “Nuova Agenda Urbana” adottata nel 2016 dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite dopo la Conferenza sulle abitazioni e lo sviluppo sostenibile urbano *Habitat III*. La Nuova Agenda Urbana costituisce la risposta più avanzata alle sfide poste dall'espansione urbana nell'ottica di una sua maggiore sostenibilità, grazie all'attenzione dedicata ai temi della promozione di forme innovative di mobilità come elemento strategico fondante di qualsiasi strategia di sviluppo urbano. Nel merito, la Nuova Agenda Urbana sottolinea l'importanza strategica di un'adeguata promozione di un'offerta sufficiente di alternative di mobilità praticabili ed efficaci, ponendo una particolare enfasi nei confronti dei gruppi sociali svantaggiati. Centrale nella prospettiva delle Nazioni Unite è anche il ruolo svolto dalle autorità locali come attore strategico per progettare le nuove alternative di mobilità condivise in linea con gli obiettivi della Nuova Agenda Urbana. Sul piano dell'individuazione degli attori di questi processi, l'Autore sottolinea come il raggiungimento di questi obiettivi postuli in primo luogo un'attività diretta dagli enti locali, i quali sono i destinatari primi della Nuova Agenda Urbana. In questa prospettiva, sottolinea come le funzioni dei poteri pubblici non debbano limitarsi all'organizzazione dei mezzi di trasporto pubblico, ma debbano riguardare anche la regolamentazione coordinata dell'offerta privata dei servizi di mobilità; e rimarca come qualsiasi sistema di regole debba inserirsi entro un'adeguata pianificazione delle diverse alternative di mobilità e del sistema di trasporto pubblico nel suo insieme. Nella parte finale, l'articolo ragiona su una serie di possibili prescrizioni che le politiche locali possono adottare, pur nell'ineliminabile diversità dovuta a circostanze, ambiente e peculiarità locali.

La seconda parte dello *Special Issue* si apre con la delicata questione dell'inclusione sociale e, di riflesso, del rapporto tra mobilità, inclusione sociale e città. Il primato che l'automobile ha conquistato come mezzo di trasporto quotidiano ha influenzato l'evoluzione urbanistica delle città, con una graduale dispersione dei luoghi in cui si svolgono le attività quotidiane, e ha reso più difficile l'accesso a luoghi e servizi essenziali per la vita delle persone a coloro che non possiedono o non possono utilizzare l'automobile. Allo stesso tempo, il nesso tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale – intesa come un processo mediante il quale si nega, o si rende difficile, la partecipazione degli individui alla vita sociale – è sempre meno centrale nelle politiche pubbliche, e così pure negli studi accademici. E questa scarsa attenzione si è tradotta nell'assenza di azioni concrete ed efficaci per affrontare sistematicamente delicate questioni relative ai rapporti tra mobilità ed esclusione sociale. In questo quadro, nel suo contributo dal titolo “*Mobilità, accessibilità ed esclusione sociale giovanile in una periferia della città di Bristol, Regno Unito*”, MIRIAM RICCI affronta il tema del rapporto tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale applicato all'universo giovanile. Lo fa attraverso un'accurata indagine empirica attraverso la quale

l'Autrice offre al lettore uno spaccato dell'esperienza vissuta da un campione di giovani residenti in quartiere periferico svantaggiato della città di Bristol, una città di mezzo milione di abitanti situata nell'Inghilterra sud-occidentale. Grazie a tre diversi *focus group*, l'Autrice indaga le percezioni e le esperienze relative alla mobilità di un campione di giovani residenti nel quartiere, al fine di comprendere il ruolo e il peso che esse hanno sulle opportunità e sui rischi di esclusione sociale. In questo modo, l'Autrice offre un'analisi critica dei bisogni, delle aspettative e delle pratiche quotidiane di mobilità dei giovani. E analizza le circostanze in cui la mobilità, intesa nei suoi aspetti simbolici, sociali e pratici, può limitare le opportunità e gli obiettivi di vita delle giovani generazioni e la loro libertà di scegliere tra tali opportunità ed obiettivi: fattori che rivestono un ruolo chiave nel determinare le opportunità effettivamente offerte ai giovani, influenzandone le scelte in materia di istruzione e di lavoro, con conseguenze importanti per la loro inclusione sociale. L'articolo mostra come la mobilità costituisca elemento essenziale per lo sviluppo personale, per il benessere generale e per il processo di crescita dei giovani, contribuendo a favorirne l'autonomia e l'indipendenza anche decisionale. In chiusura, l'articolo prova a tracciare alcune strade per proseguire l'analisi del complesso legame tra mobilità, accessibilità ed esclusione sociale giovanile. Un tema di particolare interesse concerne lo sviluppo di metodi efficaci per l'inclusione dei giovani nella progettazione e nell'organizzazione del sistema urbano di mobilità. E così pure appare fondamentale l'analisi dello sviluppo dei comportamenti di viaggio e delle pratiche di mobilità, dall'infanzia fino all'età adulta, per comprendere meglio i fattori che, durante un periodo formativo importante per l'individuo, possono facilitare l'adozione ed il mantenimento di uno stile di mobilità attiva, verificando il carattere potenziale della mobilità e dei fattori che ne permettono il tradursi in accesso effettivo alle opportunità, secondo l'approccio delle "*capabilities*" di Amartya Sen.

Sulla stessa linea, nel loro contributo CRISTIANO INGUGLIA e MARTINA DI MARCO discutono di "*Mobilità urbana, inclusione sociale e partecipazione: il ruolo della sharing mobility*". Il saggio esplora le connessioni tra mobilità urbana, *sharing mobility* e processi di inclusione e/o esclusione sociale. A partire dalla premessa secondo cui la possibilità di muoversi liberamente per raggiungere in modo facile e accessibile le destinazioni necessarie a soddisfare le proprie esigenze quotidiane costituisce un fattore determinante per il benessere dei cittadini e per garantire loro la possibilità di partecipare attivamente alla vita della comunità, l'articolo indaga l'impatto delle nuove forme di mobilità sui diversi segmenti della popolazione, con una particolare attenzione ai migranti. Ripercorrendo in modo efficace la ricca letteratura in materia, l'articolo individua le ragioni principali alla base di meccanismi di esclusione sociale: dai fattori socio-demografici e politico-economici a quelli personali. A tal proposito, gli Autori identificano una stretta connessione tra esclusione sociale, inadeguatezza dei trasporti e problematiche legate alla mobilità, definendo così una relazione sia diretta che indiretta tra esclusione/inclusione sociale e mobilità: una condizione che in letteratura si definisce *transport/mobility-related social exclusion*, o *transport disadvantage* e che riguarda persone deprivate della possibilità di partecipare agli aspetti economici, politici e sociali della comunità in cui vivono a causa di una ridotta accessibilità alle opportunità, alle reti e ai servizi, dovuta in parte o totalmente a servizi di mobilità inadeguati. Gli Autori denunciano come le carenze del sistema di trasporto urbano si ripercuotano quasi sempre sull'esclusione di categorie a rischio di marginalità sociale e, in questo quadro, esplorano il possibile contributo dei servizi di *sharing mobility* nel favorire processi di inclusione. Il potenziale inclusivo della *sharing mobility* può rappresentare – a giudizio degli Autori – una soluzione efficace per migliorare la qualità della vita delle fasce più deboli della popolazione in relazione a forme di esclusione sociale frutto di inadeguatezza del sistema dei trasporti. Attraverso un'indagine qualitativa svolta attraverso la realizzazione di *focus group*, l'articolo analizza le connessioni tra inclusione sociale e mobilità urbana, esplorando le potenzialità della *sharing mobility* come strumento per favorire processi di inclusione e di partecipazione, tanto con riferimento ai migranti che alla cittadinanza in generale. Ciò che emerge dall'indagine condotta è che buona parte degli intervistati, soprattutto i migranti, ha mostrato di

non conoscere sufficientemente i servizi di mobilità condivisa e, anche quando li conosce, dichiara di non averli mai utilizzati perché li percepisce come inaccessibili a causa di procedure di utilizzo farraginose e di prezzi troppo elevati. Anche la tecnologia richiesta per accedere e usufruire di questi servizi è stata spesso additata come una delle barriere più significative al loro utilizzo. Alla luce delle risultanze delle indagini condotte, in chiusura gli Autori offrono una serie di preziosi suggerimenti per la realizzazione di servizi di *sharing mobility* maggiormente inclusivi e, soprattutto, programmi educativi di sensibilizzazione alle nuove forme di mobilità.

Ai rapporti tra trasporti e urbanizzazione è dedicato il contributo di IGNAZIO VINCI. Nell'articolo "*La mobilità condivisa nello sviluppo sostenibile delle città: questioni e prospettive*", l'Autore si propone di esaminare le ricadute che la diffusione dei sistemi di mobilità condivisa determinano sullo sviluppo e sull'organizzazione di quel sistema complesso che può essere definito "eco-sistema urbano", con l'obiettivo di identificare metodi e strumenti di *policy* attraverso i quali tale rapporto possa essere gestito in chiave progettuale. A questo scopo, nella prima parte dell'articolo l'Autore analizza in chiave storica il rapporto tra reti e/o sistemi di mobilità ed evoluzione fisica e funzionale delle città, nonché le interdipendenze tra modelli di trasporto e morfologie dell'urbanizzazione. Nel farlo, l'articolo passa in rassegna le diverse relazioni che intercorrono tra sistemi di trasporto convenzionali e modelli di urbanizzazione. Attraverso questa indagine, l'Autore identifica vantaggi e limiti di tale relazione con specifico riferimento ai criteri alla base delle politiche per la sostenibilità in ambito urbano. L'articolo si concentra in particolare sulla dimensione territoriale della mobilità condivisa, analizzando in chiave critica i nuovi paradigmi che tendono ad influenzare la comparsa dei sistemi di mobilità condivisa nelle città. Ad essere oggetto di riflessione sono innanzitutto le differenti forme che i sistemi di mobilità condivisa stabiliscono con gli utilizzatori delle città e con le risorse distribuite nell'ambiente costruito: gli spazi pubblici e le funzioni abitative, sociali ed economiche. L'Autore si interroga sulle condizioni necessarie a far sì che la mobilità condivisa possa essere efficacemente collocata all'interno di politiche pubbliche per uno sviluppo urbano sostenibile da parte dei governi locali. Sul piano delle misure da adottare, le scelte da parte dei governi locali possono comprendere soluzioni molto diverse: dalle politiche tariffarie agli incentivi all'uso, dalle restrizioni all'accesso in determinate aree urbane fino all'impiego di strumenti premiali attraverso incentivi e condizionalità. A tal proposito, l'Autore riflette in chiave critica sulle forme di pianificazione e regolazione e, più in generale, sui processi di trasformazione dello spazio urbano più adatti a immettere i servizi di *sharing mobility* all'interno delle politiche di rigenerazione urbana e di promozione di uno sviluppo sostenibile nelle città, frutto di una riarticolazione dalle questioni tecniche e di fattibilità nell'azione dei governi locali. Tale analisi è condotta con specifico riferimento a tre specifiche dimensioni relative alle pratiche di pianificazione: strategica, progettuale, gestionale. In esito a tale articolata e complessa indagine, nelle conclusioni l'articolo suggerisce alcune importanti prospettive di indagine rispetto al ruolo che la mobilità condivisa potrà esercitare nel prossimo futuro nei processi di transizione economica, sociale ed ecologica che già interessano o che interesseranno nel prossimo futuro le aree urbane, e sulla necessità di adottare nuovi metodi per consentire che piani e politiche possano essere effettivamente implementati a tali diverse scale di programmazione, tra cui un cospicuo investimento sui processi di coinvolgimento dei portatori di interesse a livello locale e politiche di condivisione dei dati innovative.

In chiusura della seconda parte, ERICA MAZZOLA, GIUSEPPE INGARAO e UMBERTO LA COMMARE affrontano un tema centrale nella disciplina della *sharing mobility*: la sostenibilità ambientale delle nuove forme di mobilità. Nel loro articolo dal titolo "*La sharing mobility è un approccio alla mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale? Una valutazione empirica tra Paesi Europei*", gli Autori prendono l'avvio dalla constatazione secondo cui gli effetti della *sharing mobility* sull'ambiente non sono stati ancora pienamente indagati e osservano, a tal proposito, come le conclusioni cui sono giunte le diverse ricerche condotte al riguardo portino a risultati distanti tra loro e in taluni casi inconciliabili. Una parte della letteratura sottolinea, infatti, come la *sharing mobility* consenta a utenti e consumatori di assumere comportamenti "sostenibili" che portano ad una riduzione delle emissioni

di CO₂. Le principali ragioni a sostegno di questa conclusione chiamano in causa tanto la minore produzione di automobili e la riduzione del numero di auto acquistate, quanto la riduzione dei chilometri percorsi da ciascuna auto: fenomeni questi resi possibili dalla condivisione della corsa tra diversi passeggeri e dal maggiore tasso di occupazione dei veicoli. In senso opposto, altra parte della letteratura sostiene che l'affermazione di forme innovative di mobilità legate alla condivisione comporti in realtà un aumento, talvolta significativo, del numero di viaggi in automobile. La contraddittorietà dei risultati cui giungo le diverse indagini empiriche condotte sul tema – è la riflessione che gli Autori propongono nel loro articolo – è dovuta, oltre che all'estrema eterogeneità e la pronunciata diversificazione dei servizi di mobilità condivisa, anche al fatto che la *sharing mobility* attiva comportamenti da parte dei consumatori nuovi e diversi. Questi fattori rendono estremamente difficile una valutazione complessiva del fenomeno che ambisca a stabilire l'effetto d'insieme delle nuove forme di mobilità sull'ambiente. Anche la letteratura in materia è ancora poca e frammentaria e, allo stato, esistono solo pochi lavori sistematici che studiano l'impatto della *sharing mobility* sulle questioni ambientali. Al fine di comprendere se la *sharing mobility* possa essere considerato un approccio davvero ecologico alla mobilità e di comprendere come la diffusione della *sharing mobility* abbia influenzato le abitudini di mobilità delle persone, gli Autori hanno somministrato un questionario somministrato in due realtà per certi versi molto diverse (Polonia e Italia). Tale indagine ha permesso loro di evidenziare alcune possibili tendenze negative in merito alla riduzione dell'impatto ambientale, derivanti innanzitutto da un aumento delle possibilità di spostamento in automobile, con ricadute negative sull'impatto ambientale, derivante dalle inedite opportunità offerte da taluni servizi di mobilità condivisa. Allo stesso tempo – aggiungono però gli stessi Autori – questi nuovi servizi possono attivare comportamenti virtuosi, in grado di compensare ampiamente gli effetti negativi. Ma per una valutazione davvero affidabile dell'impatto della *sharing mobility* sull'ambiente la strada è ancora lunga e per percorrerla occorrono ancora molti sforzi nella direzione di una migliore quantificazione e modellizzazione del fenomeno.

Chiude lo *Special Issue* l'articolo di MASSIMO CIUFFINI, LUCA REFRIGERI e SOFIA ASPERTI dal titolo “*La sharing mobility in Italia*”, il quale offre una panoramica, esaustiva e ricca di preziose informazioni sullo stato dell'arte in Italia della *sharing mobility* e sulla trasformazione in atto dei modelli di organizzazione e consumo dei servizi condivisi. Attraverso un'analisi precisa e sempre supportata da una notevole mole di dati, l'articolo propone un inquadramento sistematico delle diverse forme di mobilità condivisa e formula alcune importanti riflessioni sugli scenari futuri. Sul piano dell'inquadramento sistematico, l'articolo descrive alcune delle caratteristiche chiave della *sharing mobility*: “reticolarità”, ossia la capacità di creare relazioni e scambi oltre i confini fisici in modo più veloce ed efficace; “interattività”, derivante dal fatto che tali servizi offrono agli utenti la possibilità non solamente di fruire, ma anche di creare e/o modificare il servizio offerto, rendendo così il contenuto di tali servizi adattabile alle necessità degli utenti; “collaborazione”, ossia l'attivazione di molteplici forme di coordinamento tra individui, in molti casi sino ad oggi sconosciute; “sfruttamento della capacità residua” di risorse per mero uso personale e esclusivo (ad esempio un veicolo di proprietà), con conseguente incremento di produttività; “ludicità”, con servizi concepiti per garantire un'esperienza d'uso improntata non solo alla semplicità d'utilizzo (*user friendly*) ma anche al gioco e al divertimento. Al centro di questa trasformazione – osservano gli Autori – sta l'innovazione tecnologica, vero fulcro di questa rivoluzione: l'avvento del digitale ha abilitato nuove forme di coordinamento tra settori industriali diversi. L'uso di piattaforme digitali, la smaterializzazione delle transazioni, la “connessione continua” e la “navigazione” hanno consentito ai servizi di *sharing mobility* di garantire servizi efficaci a costi accessibili, anche grazie all'integrazione sia spaziale che temporale tra servizi. Tali novità hanno radicalmente messo in discussione il primato della mobilità individuale, contribuendo inoltre ad accelerare la riduzione delle emissioni di CO₂ causate dalla mobilità urbana, con vantaggi per i cittadini anche di tipo economico e sociale. Accanto ai servizi di più recente introduzione come il *ridehailing*, il *carpooling* e tutti i servizi di *vehiclesharing* che permettono la condivisione di auto, scooter e biciclette, gli Autori non tralasciano di occuparsi dei servizi di mobilità

condivisa più innovativi, come il *microtransit* o il *vehiclesharing peer-to-peer*. Quanto al panorama italiano, emerge dai numeri proposti come la *sharing mobility* continui a crescere in Italia, confermandosi come una delle novità più rilevanti degli ultimi decenni nel settore dei trasporti, nonché un fenomeno sociale e culturale caratteristico dei nostri giorni. Nelle sue diverse forme – osservano gli Autori – la *sharing mobility* rappresenta oggi un fenomeno in continua crescita, sia dal punto di vista dell’offerta dei servizi che dal punto di vista della domanda da parte dell’utenza, crescendo in termini quantitativi e soprattutto imponendosi nella consapevolezza diffusa da parte dei cittadini e delle istituzioni. Quanto agli aspetti critici e ai nodi politici e tecnici che ostacolano ancora oggi il primato della mobilità come servizio condiviso in Italia, gli Autori sottolineano l’estrema importanza di regole e strumenti uniformi a livello nazionale per l’attivazione, l’esercizio e il monitoraggio dell’erogazione di tali servizi, anche in ragione dell’esigenza di integrazione tra servizi necessaria per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità complessiva del sistema dei trasporti e delle diverse forme di finanziamento pubblico.

Nella loro diversità, ciò che accomuna i singoli contributi di questo *Special Issue* è l’auspicio che le riflessioni contenute in queste pagine possano aiutare al superamento delle molte difficoltà interpretative connesse alla regolamentazione delle nuove forme economiche alla luce del diritto vigente, ma soprattutto che possano contribuire alla difficile sfida, cui sono chiamati l’Europa, i singoli Stati e le autorità locali, di progettare una visione d’insieme per la *sharing mobility*, lavorando alla creazione di regole che traducano questa visione in politiche concrete.