



Per la mobilità urbana l'unica via è la competizione

02.04.21

Marco Percoco

Commenta

L'arrivo delle piattaforme sulla scena della mobilità delle aree metropolitane ha portato benefici per i consumatori. Meno in Italia, dove il settore si è arroccato. Resta però la necessità di migliorare l'offerta dei servizi, anche in tempo di pandemia.

Piattaforme digitali e mobilità

In quest'epoca di grandi tensioni, le città, e le mobilità che vi sono contenute, si ritrovano al centro di profondi ripensamenti guidati dalle mutate preferenze dei consumatori, dall'attenzione dei politici per la questione ambientale, come pure dall'introduzione (ormai non più tanto recente) di innovazioni tecnologiche. Al netto delle grandi questioni legate alla pandemia e al cambiamento climatico, è proprio l'avvento delle piattaforme digitali ad aver posto questioni non più solo teoriche, ma anche molto concrete, sul tavolo dei decisori pubblici.

L'ingresso delle piattaforme sulla scena della mobilità delle più grandi aree metropolitane ha comportato benefici per il sistema e per i consumatori sotto diversi punti di vista, ma soprattutto in termini di:

- a) prezzo, ove, nell'interazione di mercato tra servizi non soggetti a regolazione tariffaria si può generare un meccanismo di competizione prezzo/qualità tra operatori nel mercato
- b) disponibilità dei servizi, ovvero di una maggiore equità spaziale dell'offerta di trasporto pubblico, come dimostrato dall'analisi di [Lam, Liu e Hui \(2020\)](#) che, nel caso di New York, hanno trovato che operatori quali Uber e Lyft servono con maggior vigore aree ben poco battute dai normali taxi.

Nonostante gli indubbi vantaggi per i consumatori, il sistema italiano si è chiuso a riccio, addirittura rafforzando la regolamentazione del settore. Certo, a girare per le nostre città sembrerebbe, invece, essere vero il contrario, ovvero che una grande vitalità abbia ormai pervaso il sistema della mobilità urbana. Ma la sensazione è guidata dall'osservazione di poche città, con la diffusione di mezzi, come monopattini elettrici e biciclette a pedalata assistita, che ben poco riescono a incidere sulle modalità di trasporto.

Regolazione ancora più rigida

Di fronte alle sfide della tecnologia, il settore della mobilità urbana si è arroccato in una inespugnabile fortezza che ha fortemente limitato la diffusione di servizi aggiuntivi. A solo titolo esemplificativo valgono i seguenti atti di difesa.

1) La chiusura dei servizi di UberPop, che comportavano l'erogazione dei servizi di trasporto da parte di privati cittadini, non necessariamente muniti di licenza, per concorrenza sleale ex art. 2598 del codice civile. Attualmente, è attivo in Italia solo il servizio di UberBlack, ovvero quello erogato da individui e società muniti di licenza di noleggio con conducente (Ncc).

2) La legge n. 12/2019 ha stabilito l'obbligo, per le imprese di Ncc, di avere la sede e la rimessa nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, di prenotazione del servizio presso la sede o la rimessa, anche attraverso strumenti tecnologici, di iniziare e terminare il servizio presso la rimessa, di compilare e tenere un foglio di servizio in formato elettronico. Fortunatamente, la Corte costituzionale, con la sentenza n. 56/2020, ha ritenuto illegittimo il dettame dell'inizio e del

termine del servizio presso la rimessa, ma non è ancora chiaro quali siano invece le normali regole di funzionamento per gli Ncc nell'ambito del trasporto urbano, che ha quasi le caratteristiche dell'estemporaneità.

3) Anche sul mercato dei taxi, l'avvento delle piattaforme di intermediazione ha prodotto una levata di scudi. È il caso dell'ingresso di mytaxi (ora Free Now) che per diversi anni ha dovuto combattere contro le pratiche di esclusione dei sistemi di prenotazione pre-esistenti di fronte all'Antitrust e poi al Consiglio di Stato.

Condizioni per la liberalizzazione

Il mercato della mobilità urbana fa gola a molti, ma all'evidenza dei fatti, è difficile da scalfire, anche nella sua versione classica del trasporto pubblico locale. Ma ciò che preme oggi più che mai, non tanto in punta di sostenibilità, quanto di equità delle nostre città, è la necessità di espandere l'offerta dei servizi e di migliorare le condizioni di incontro di domanda e offerta. La deregolamentazione non è più derogabile se si intende affrontare la "questione urbana", tanto più in un'epoca in cui le città, a causa della pandemia, sono fortemente sotto stress.

I detrattori del processo di liberalizzazione si trincerano dietro la necessità di tutelare la qualità e la sicurezza, ma non è chiaro come questa possa passare per il contingentamento delle licenze per i taxi e per la chiusura del mercato, e diverse volte l'Autorità di regolazione dei trasporti ha chiaramente segnalato come gli enti locali preposti (di fatto, i comuni) non monitorano adeguatamente il mercato.

D'altro canto, perché la riforma in senso liberale del settore possa finalmente materializzarsi, è necessario tornare sulla questione della perdita cui gli attuali operatori (di fatto, i tassisti) andranno incontro e prevedere forme di (parziale) compensazione.

In questo articolo si parla di: [aree metropolitane](#), [città](#), [competizione](#), [Marco Percoco](#), [mobilità urbana](#), [piattaforme digitali](#), [regolamentazione](#), [sharing economy](#), [tassisti](#)

BIO DELL'AUTORE

MARCO PERCOCO



Marco Percoco è professore associato di economia dei trasporti presso l'Università Bocconi di Milano ove dirige il GREEN (Center for Geography, Resources, Environment, Energy and Networks). È autore di numerose pubblicazioni in tema di politica dei trasporti, sviluppo del territorio e di analisi delle politiche di coesione dell'Ue. È stato responsabile scientifico progetti per enti governativi nell'ambito delle infrastrutture di trasporto e dello sviluppo locale, tra cui il Ministero della Coesione Territoriale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la European Investment Bank, la World Bank, l'Inter-American Development Bank.

[Altri articoli di Marco Percoco](#)