



Il modello economico della sharing economy o economia della condivisione

Secondo il prestigioso dizionario *Oxford Dictionary* il termine *sharing economy*, introdotto solo nel 2015, è così definito: «È un sistema economico in cui beni o servizi sono condivisi tra individui privati, gratis o a pagamento, attraverso Internet. Grazie alla *sharing economy*, si può agevolmente noleggiare la propria auto, il proprio appartamento, la propria bicicletta o persino la propria rete Wi-Fi quando non li si utilizzano».

Il primo esempio di *sharing economy* nell'era di Internet è indicato da molti in **eBay**, il sito di vendita e aste on line fondato il 3 settembre 1995 da **Pierre Omidyar** a San Jose, California. In Italia è arrivato nel 2001 e l'anno successivo è avvenuta la fusione tra eBay e l'istituto di credito PayPal. Questo marketplace di compravendita di oggetti e prodotti viene considerato uno dei primi facilitatori dell'economia della condivisione nell'epoca della trasformazione tecnologica. A esso seguono altre realtà innovative come **Uber** (servizio di trasporto automobilistico privato che mette in collegamento diretto passeggeri e autisti tramite un'app), **AirBnb** (portale on line che mette in contatto persone in

cerca di un alloggio o di una camera per brevi periodi, con persone che dispongono di uno spazio extra da affittare, generalmente privati) o **BlaBla-Car** (portale on line per passaggi in auto fra privati che vogliono condividere le spese di viaggio e carburante, avere compagnia su lunghi tragitti).

Il concetto alla base della *sharing economy* è stato declinato in vari modi e applicato a diversi settori economici e sociali. Essendo un fenomeno recente, l'area concettuale al quale fa riferimento è vasta e variegata e, pertanto, si sono sviluppate defini-



zioni contigue, analoghe o parallele. I termini a volte sono stati usati in modo intercambiabile, ma, secondo gli esperti, indicano attività lievemente (o, a volte, sostanzialmente) diverse. Per questo motivo, le parole per spiegare tale fenomeno sono tante: *gig economy*, servizi *on demand*, *peer-to-peer economy*.

Gig economy: si tratta di un particolare sistema che riesce a fare a meno dei classici **contratti a tempo indeterminato** o alle prestazioni continuative. Nella *gig economy* **si lavora on demand** (lavoro a chiamata), ovvero solo quando c'è la necessità di figure con certe competenze e abilità. Essa nasce grazie alla creazione di applicazioni e siti che offrono dei piccoli lavoretti da cui è possibile trarre una possibile fonte di guadagno grazie alle potenzialità della rete. Secondo molti analisti di mercato il futuro della *gig economy* dipenderà dal-



Stas_V/Stock

la capacità dei politici di adeguare le leggi a queste nuove forme di lavoro in maniera tale da tutelare sia i dipendenti che le aziende. Nonostante questa posizione lavorativa abbastanza incerta, la nuova categoria dovrà rientrare nei benefici che hanno le persone con regolare contratto, come la malattia, gli extra pagati, e in alcuni casi i giorni festivi retribuiti.

Peer-to-peer economy: riguarda i beni sottoutilizzati dai proprietari che vengono offerti temporaneamente ad altri soggetti. A differenza della *rental economy* (ovvero la messa in commercio di *beni*, servizi e capacità *possedute* dai consumatori stessi) in questo caso i beni sono posseduti da privati, che decidono di offrirli temporaneamente a noleggio sul mercato. Le piattaforme P2P si limitano quindi a favorire l'incontro tra la domanda e l'offerta di questi beni sottoutilizzati. Uno dei settori in cui la *peer-to-peer economy* raggiunge la sua massima espressione è quello immobiliare. Si è dunque optato per la descrizione del caso **Airbnb**, piattaforma on line che collega le persone in cerca di un alloggio di breve durata con coloro che intendono mettere a disposizione dietro pagamento i propri immobili. Airbnb rappresenta tra l'altro uno degli esempi forniti nel 2015 da Rachel Botsman, autrice del libro intitolato *Il consume collaborative: ovvero quello che è mio è anche tuo*, per indicare la *sharing economy* propriamente detta.

E ora sta prendendo piede la *sharing mobility*, che potremmo considerare un sottoinsieme della *sharing economy*, consistente nella possibilità di muoversi da un luogo ad un altro attraverso mezzi e veicoli condivisi come **car sharing**, **bike sharing**, **scooter sharing**, ma anche **car pooling** e analoghe modalità di condivisione.

In occasione della **II Conferenza Nazionale Sharing Mobility**, iniziativa promossa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e dalla **Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile** (FoSS), è stato presentato il 27 marzo 2018 il **2° Rapporto nazionale sulla sharing mobility**, curato dall'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility che aggiorna i dati e i trend della mobilità condivisa in Italia.

La sharing mobility è un fenomeno socioeconomico che riguarda il settore dei trasporti sia dal lato della domanda che dal lato dell'offerta.

Dal lato della **domanda**, la mobilità condivisa consiste in una generale trasformazione del comportamento degli individui che, progressivamente, tendono a preferire l'accesso temporaneo ai servizi di mobilità piuttosto che utilizzare il proprio mezzo di trasporto, fino a non possederlo affatto. Dal lato dell'**offerta** invece, questo fenomeno consiste nell'affermazione e diffusione di servizi di mobilità che utilizzano le piattaforme digitali per facilitare la condivisione di veicoli e/o tragitti, realizzando servizi flessibili e scalabili che sfruttano le risorse latenti già disponibili nel sistema dei trasporti.

Dal Rapporto emerge che **in Italia la sharing mobility cresce**: nel triennio 2015-2017, infatti, i principali servizi di mobilità condivisa sono **aumentati del 50% e sono ormai 18,1 milioni gli italiani** che possono usufruire di almeno un servizio.

Dal punto di vista territoriale, le Regioni del Sud hanno fatto registrare una crescita più forte della mobilità condivisa con un più 57% nel triennio (31%, invece, al Centro e al Nord) e **Milano** si conferma il fiore all'occhiello in Italia per sharing mobility.

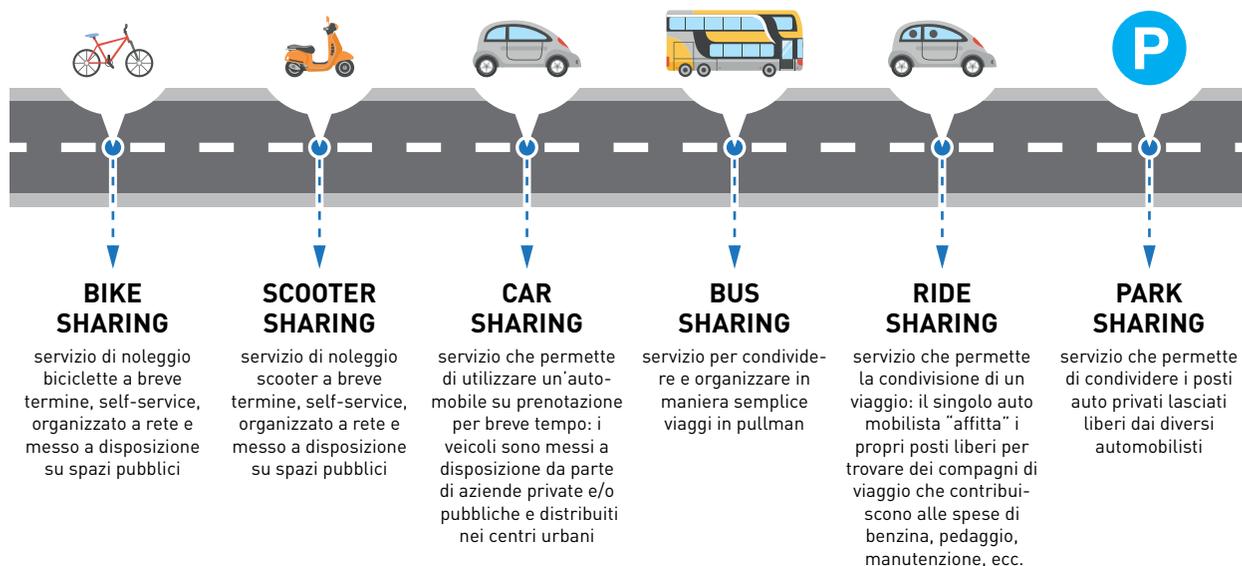
A fronte di questa crescita, si legge nel Rapporto, il totale dei servizi sparsi sul territorio italiano al 31 dicembre 2017 era **357**, ripartiti con una netta maggioranza nelle **Regioni del Nord Italia, 58% dei servizi totali**, il **26% diffusi nelle Regioni del Mezzogiorno**, il **15% al Centro**.

Attualmente la sharing mobility sta diventando poi sempre più sostenibile, soprattutto grazie al boom dello **scooter sharing** (+285% dei noleggi in un anno), in particolare di quello elettrico. L'insieme di motorini in condivisione, cresciuta rispetto all'anno precedente di oltre 4 volte, conta 2.240 veicoli al 31 dicembre del 2018, il 90% dei quali ad alimentazione elettrica. La diffusione territoriale, però, è ancora limitata a tre grandi città: Milano, Roma e Torino.

Anche le **e-bike** segnano un incremento: continuano a crescere le dotazioni elettriche dell'insieme di bici in condivisione *station-based*, cioè fondate sul noleggio andata e ritorno, nel senso che gli utenti iniziano e finiscono il loro viaggio nello stesso parcheggio a loro destinato, + 6% nell'ultimo anno.

La sharing mobility rappresenta pertanto un fenomeno sempre più diffuso. L'integrazione sia spaziale che temporale tra servizi condivisi di tutti i tipi è un aspetto chiave per consentire realmente agli utenti di poter ridurre l'uso del proprio mezzo di trasporto, fino a rinunciare al suo possesso. Solo l'allargamento complessivo del ventaglio delle soluzioni di mobilità condivisa e l'accesso a un'offerta di mobilità integrata in sostituzione dell'uso del veicolo privato è in grado di perseguire l'obiettivo di una mobilità efficiente nel consumo di risorse, a basse emissioni e socialmente inclusiva. Come evidenzia anche l'Ocse, l'uso di diversi servizi di mobilità condivisa integrati tra loro ridurrebbe considerevolmente le percorrenze dei veicoli privati e, proporzionalmente, tutti gli impatti connessi: dai consumi energetici alle emissioni inquinanti, dalla congestione all'incidentalità. Inoltre, grazie all'uso molto più intenso dei veicoli condivisi rispetto ai veicoli privati, sarebbe possibile una drastica riduzione del parco circolante e un nuovo e diverso utilizzo dello spazio stradale normalmente utilizzato per la sosta. Ecco perché la condivisione è la strada giusta.

La Sharing Mobility



La sharing economy non va confusa con l'economia circolare: questi due termini sono spesso usati insieme, a volte si tende addirittura a farli convergere. Se da un lato la *sharing economy* cerca di cambiare le caratteristiche del possesso, della proprietà, il termine *circular* è usato per definire un'economia non lineare, un prolungamento del ciclo di vita del prodotto. Adottare un approccio circolare significa rivedere tutte le fasi della produzione e prestare attenzione all'intera filiera coinvolta nel ciclo produttivo. Si tratta di un ripensamento complessivo e radicale rispetto al modello produttivo classico, basato sull'iper-sfruttamento delle risorse naturali e orientato all'unico obiettivo della massimizzazione dei profitti tramite la riduzione dei costi di produzione. L'Economia Circolare, con riferimento alla definizione data dalla Ellen MacArthur Foundation, è un'economia progettata per auto-rigenerarsi, in cui i materiali di origine biologica sono destinati ad essere reintegrati nella biosfera, e quelli tecnici devono essere progettati per essere rivalorizzati senza entrare nella biosfera.

Fonti

- economyup.it
- repubblica.it