

Caro lettore,

E se esistesse una pratica in grado di migliorare le abitudini di viaggio e l'efficienza della rete dei trasporti? Un servizio in grado di tagliare i costi per l'utente, migliorare l'utilizzo dei diversi servizi di trasporto e ridurre la congestione stradale in città? Il concetto di “mobilità come servizio” (o MaaS, acronimo di Mobility as a Service) riesce in questo intento, combinando servizi offerti da fornitori pubblici e privati tramite un unico portale che crea e gestisce lo spostamento, che gli utenti possono pagare in un'unica soluzione.

In questa e-update, faremo luce su questo concetto e sul suo ruolo nel Mobility Management, concetto che è stato anche uno dei principali argomenti di [ECOMM 2017 a Maastricht](#).

Mobility as a Service: un nuovo modello di trasporto (?)



Immagine da Freepic

Come definito da [European Mobility as a Service Alliance](#), il concetto chiave dietro l'idea di MaaS (mobilità-come-servizio) è quella di “mettere gli utenti, sia nel caso si tratti di passeggeri che di merci, al centro dei servizi di trasporto, offrendo loro soluzioni di mobilità su misura basate sui loro bisogni individuali. Questo significa che, per la prima volta, l'accesso facilitato alla modalità o al servizio di trasporto più appropriato viene incluso all'interno di un pacchetto di opzioni di servizi di spostamento flessibili e indirizzati direttamente all'utente finale”.

Essendo logicamente coerente, **il concetto di mobilità-come-servizio non è limitato alla mobilità individuale**, poiché l'approccio può essere applicato anche al trasporto merci, particolarmente nelle aree urbane. Una miriade di nuovi servizi innovativi della mobilità come bike-sharing, carpooling o car-sharing sta alimentando questa trasformazione. Che è facilitata anche dall'integrazione di varie modalità di trasporto in una sequenza di viaggi senza soluzione di continuità, con la possibilità di prenotazioni e pagamenti gestiti in un'unica soluzione per tutti i segmenti dello spostamento.

Benefici e rischi della mobilità-come-servizio



Il settore dei trasporti sta entrando in un'epoca di profondo cambiamento, in cui nuove tecnologie, prodotti e servizi stanno trasformando in modo fondamentale le aspettative e le opportunità delle persone – e il mercato della mobilità intelligente si sta rapidamente evolvendo. Clienti, autorità dei trasporti, imprese e governi comprendono l'enorme potenziale delle opportunità della mobilità all'interno di un sistema più ampio e integrato.

- **Utenti:** servizi di mobilità innovativi, personalizzati e intelligenti riflettono meglio i diversi bisogni degli utenti. Questi servizi di trasporto senza soluzione di continuità funzionano in modo efficiente e forniscono facile accesso alla mobilità, un forte orientamento all'utente, servizi di alta qualità e prezzi competitivi (vedi anche [Equilibrare il mix – Un'innovativa alleanza della mobilità nella regione di Aquisgrana per cittadini e turisti](#), Reyhaneh Farrokhihiavi presso ECOMM 2017).
- **Settore pubblico:** le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) migliorano l'efficacia dell'intero sistema trasportistico. I benefici includono l'essere in grado di allocare risorse in modo efficiente (sulla base dei reali bisogni dell'utente), creare nuove imprese e posti di lavoro, migliorare la gestione degli incidenti stradali, e avere un sistema trasportistico più affidabile attraverso l'analisi di dati avanzati (vedi anche [Idee sull'evoluzione della mobilità-come-Servizio in Svezia](#), Maria Coulianos presso ECOMM 2017).
- **Imprese:** la mobilità-come-servizio è un mercato redditizio per i nuovi servizi di trasporto. Nuove opportunità per i settori del trasporto tradizionale e delle infrastrutture sono parte di questi innovativi concetti di servizi e cooperazione (vedi anche Kamargianni, M., and M. Matyas 2017. [L'ecosistema commerciale della mobilità-come-servizio](#), 96° incontro annuale della Transportation Research Board (TRB), Washington DC, 8-12 gennaio 2017).

Nonostante ciò, come dichiarato nell'articolo "[Mobility as a service: implicazioni per il trasporto urbano e regionale](#)" (Polis Traffic Efficiency & Mobility Working Group, settembre 2017), **può accadere che la mobilità-come-servizio alimenti l'ineguaglianza, laddove livelli di servizio "premium" vengono offerti a chi è disposto a pagare di più.**

Da una parte, la mobilità-come-servizio può portare alla **disincentivazione della mobilità sostenibile**. Il successo in alcuni mercati dei nuovi servizi, incluse le app sia per il noleggio di veicoli privati che per il carpooling, ha chiaramente il potenziale di interferire con i servizi di mobilità urbana esistente e può inoltre incoraggiare uno shift verso l'utilizzo dell'auto, mettendo da parte modalità molto più sostenibili. La predominanza di modalità di trasporto individuali e la scarsa visibilità data al trasporto pubblico all'interno degli sviluppi e delle discussioni attuali sulla mobilità-come-servizio è sicuramente causa di preoccupazioni.

In secondo luogo, la mobilità-come-servizio causa **maggiori costi per l'utente o il fornitore e servizi ineguali**. Nel caso di esercizi commerciali, l'intermediario avrà bisogno di ricevere un pagamento per i servizi forniti. Chi alla fine sosterrà il costo di questi servizi è da definire: sarà il cliente o sarà il fornitore di trasporti, come ad esempio l'azienda dei bus o dei tram?

Infine, la mobilità-come-servizio causa una **disconnessione tra l'utente, il fornitore dei servizi di trasporto e l'ente pubblico**. La digitalizzazione dei servizi trasportistici può creare un ulteriore distacco per quelle persone meno tecnologicamente ferrate, che porta a un allargamento del cosiddetto divario digitale.

I pacchetti di servizi per semplificare l'accesso alla mobilità assicurano il miglior utilizzo di tutte le modalità di trasporto



L'intero sistema trasportistico, e ciò che ne fa parte, sta diventando sempre più integrato; l'attenzione si è spostata dalla semplice fornitura di servizi di trasporto al chiedersi qual è la domanda di servizi, dove è localizzata e come accontentarla in modo più efficace. Nella sua pubblicazione [Viaggi del Futuro – Introduzione alla Mobility as a Service](#), Atkins Group fornisce alcune tendenze chiave che stanno manifestando questo cambiamento nel modo di pensare.

1. **Integrazione e convergenza:** sono molte le diverse forme di trasporto ormai parte integrante delle reti di trasporto. **Andare a piedi o in bici** sono parti essenziali dell'intero sistema. Inoltre, le definizioni di alcune modalità possono subire uno sviluppo o le distinzioni tra diverse modalità diventare sfocate se si prendono in considerazione servizi come **Uber, Lyft e Bridj**.
2. **Esperienza dell'utente:** il trasporto sta ridefinendo se stesso come "mobilità" e si sta concentrando sul cliente stesso piuttosto che sull'idea di prodotto da offrire a un cliente. Questo rappresenta un profondo cambiamento dovuto a un aumento nella capacità di condividere informazioni, e da **nuovi modelli di business** resi possibili dalle tecnologie e da una maggiore inclinazione tra le persone a provare cose nuove.
3. **Accesso invece di proprietà:** disporre di **accesso alla mobilità piuttosto che possedere i mezzi della mobilità** sta trasformando il panorama. Inoltre, l'economia collaborativa e gli sviluppi tecnologici permetteranno assieme agli utenti di essere più selettivi, portando avanti questa tendenza.

Uso di una combinazione di tecnologie: l'intero approccio che mette l'utente al centro del viaggio rappresenta il fattore chiave dietro a questi cambiamenti. Le persone guardano ora al trasporto come a un'intera rete e comprendono tutta la gamma di opportunità disponibili senza soluzioni di continuità. La tecnologia sta consentendo a strumenti di pianificazione degli spostamenti come **Moovit** di fornire soluzioni che danno alle persone la capacità di navigare tra i servizi della rete dei trasporti in modo molto più semplice.

Un'opportunità di cambiamento radicale del comportamento delle persone nelle città e oltre

"La Generazione Y non è molto interessata alle auto e a possederne una, è più interessata alla tecnologia – al tipo di dispositivi che si posseggono", dichiara **Mimi Steller**. Sta emergendo tra la Generazione Y un nuovo stile di vita in cui le persone guidano di meno, è una **generazione che sta mettendo da parte l'auto per andare in bici o a piedi** e che aspira più a possedere l'ultimo prodotto tecnologico piuttosto che la prima auto.

Ecco perché è importante ricordare a noi stessi che le persone sono al centro di trasporti e mobilità e che i sistemi di trasporto dovrebbero andare incontro al loro stile di vita in cambiamento. Di conseguenza, **con la Mobility as a Service, l'utente non sarà più l'unico**



consumatore del sistema dei trasporti. Al contrario, l'intero sistema dei trasporti sarà generato assieme alle persone e dalle persone.

Creare un'esperienza di viaggio senza soluzione di continuità basata sulla domanda



Copyright: Telematics News

Per rendere la pianificazione di viaggio avanzata una realtà, il sistema dei trasporti europeo deve **orientarsi verso un modello della mobilità più user-friendly, digitale e intelligente** analizzando e sviluppando dei concetti coerenti e prendendo in considerazione tutti gli elementi, i sistemi e i servizi. Molti si aspettano un **cambiamento radicale nei trasporti attraverso la mobilità-come-servizio**, in cui i fornitori di servizi possono offrire ai viaggiatori viaggi semplici, flessibili, affidabili, economici ed ecologicamente sostenibili.

Il miglior esempio è quello della **Finlandia**, dove il concetto di mobilità-come-servizio sta già giocando un ruolo chiave nelle politiche nazionali sui trasporti. **MaaS Finland** ha cominciato a operare come compagnia indipendente che si focalizzava sul mercato internazionale, avendo intenzione di funzionare come intermediario tra fornitori di servizi dei trasporti, utenti e terze parti.

Nel 2016, la Città di Hannover ha lanciato l'iniziativa "**Mobility Shop**", il **primo esempio operativo di mobilità-come-servizio**. La sua caratteristica principale è un processo integrato che include la registrazione, la navigazione, la prenotazione e la fatturazione per svariate modalità di trasporto (trasporto pubblico, taxi e car-sharing).

Il progetto di Horizon 2020 **IMOVE** (www.imove-project.eu) è basato sulla ricerca, lo sviluppo e la verifica delle nuove soluzioni bottom-up in grado di definire solidi modelli di business nella mobilità-come-servizio, facilitando le loro operazioni di fornitura di servizi efficienti e redditizie. Un ulteriore progetto di Horizon 2020, **MaaS4EU** (www.maas4eu.eu), mira a fornire prove quantificabili, strutture e strumenti che possano rimuovere le barriere e consentire la creazione di un singolo mercato dei trasporti europeo collaborativo e interconnesso tramite il concetto di mobilità-come-servizio, affrontando sfide su quattro livelli, (i) business, (ii) utenti finali, (iii) tecnologia e (iv) politiche.

Gli indicatori del livello di rapidità nella mobilità-come-servizio per le autorità locali



Svariate città europee stanno cercando al momento di capire come sostenere la creazione di nuovi servizi di trasporto multi-modalità nella propria area. La sfida sta nel creare pacchetti di servizi ad alte prestazioni a partire da servizi già esistenti in modo da modificare il comportamento di mobilità indirizzandolo verso l'uso di un sistema di trasporti più sostenibile in sostituzione all'utilizzo delle auto private.

Nel settembre 2017, il progetto **CIVITAS ECCENTRIC** ha pubblicato **Gli indicatori del livello di rapidità nella mobilità-come-servizio per le autorità locali**, che offre una visione trasversale su quanto ogni amministrazione locale sia preparata per il cambiamento e quale tipo di decisioni siano state già prese riguardo ai trasporti e come queste decisioni sostengano l'implementazione dei nuovi servizi di trasporto.

Perciò, le città partner del progetto CIVITAS ECCENTRIC, ovvero **Madrid, Monaco, Ruse, Stoccolma** e **Turku**, hanno identificato svariati elementi critici da considerare prima che la nuova cultura dei trasporti possa prosperare. È di importanza vitale che le autorità locali apprendano l'una dall'altra così che tutti i possibili aspetti della situazione attuale vengano presi in considerazione prima che il mondo dei trasporti sia pronto per la Mobility as a Service.

Conclusioni



La società si sta muovendo verso un'era in cui tutto è servizio. **Le aspettative e i bisogni delle persone diventeranno sempre più esigenti e frammentate**, mentre le risorse per lo sviluppo dei trasporti sono in diminuzione. Le nuove tecnologie consentono ai viaggiatori di assumere un ruolo più dinamico e proattivo come sviluppatore e produttore di dati all'interno del sistema dei trasporti.

Nel suo Libro Bianco - **Linee guida e raccomandazioni per creare le fondamenta di un ecosistema florido per la mobilità-come-servizio**, MaaS Alliance dichiara che un principio fondamentale e una motivazione essenziale dietro l'impiego della mobilità-come-servizio è che questa rappresenta una **proposta mercato-centrica, cliente-centrica e utente-centrica** all'interno di un contesto fondato sulla società. La mobilità-come-servizio diventerà la migliore proposizione sia per gli utenti pubblici che per quelli privati, aiutandoli a soddisfare i loro bisogni di mobilità e porre rimedio alle parti svantaggiose dei viaggi individuali, così come a migliorare l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti.

Prossimi eventi a gennaio e febbraio 2018

- **Veicoli autonomi: qual è l'impatto sulle città europee?**
25 gennaio 2018 | Bruxelles, Belgio
<http://www.uitp.org>
- **Act TravelWise Annual Conference: Forward Thinking, Future Planning**
25 gennaio 2018 | Birmingham, Regno Unito
<http://www.acttravelwise.org/events>
- **Conferenza sul mercato della mobilità come servizio**
20 - 21 febbraio 2018 | Londra, Regno Unito
<http://www.maas-market.com/>

Per ulteriori eventi, vedi il [calendario EPOMM](#).



ECOMM 2018

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive