



Beria P., Bertolin A. (2016)

VERSO UNA NUOVA MOBILITA' DI
LUNGA PERCORRENZA



VERSO UNA NUOVA MOBILITA' DI LUNGA PERCORRENZA

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY

Paolo Beria

Dipartimento di
Architettura e Studi Urbani
Politecnico di Milano
Milano, Italia



CONTENUTI

- Il carpooling e BlaBlaCar
- Stagionalità
- Concorrenza, integrazione o evoluzione?
- Conclusioni



La prima questione è se **ci troviamo di fronte ad un nuovo modo di trasporto?**

Nel senso di **una nuova opzione** tra le scelte di viaggio (e, per certi aspetti, anche delle scelte di mobilità), **sì**.

Letteratura internazionale → il *carpooling* è una modalità per gli spostamenti **pendolari**

Chan and Shaheen (2012) categorizzano 638 servizi di ridematching negli USA/Canada per una quota modale dell'8-11%, ma quasi tutti sono relativi agli spostamenti pendolari.

In Italia/Europa le prospettive di questo utilizzo sembrano invece piuttosto limitate, almeno stando alle esperienze attive.



Il carpooling e BlaBlaCar

Il modello BlaBlaCar

Esiste una grande varietà di modelli di sharing, diversi per motivazioni, obiettivi, scala, finalità commerciali.

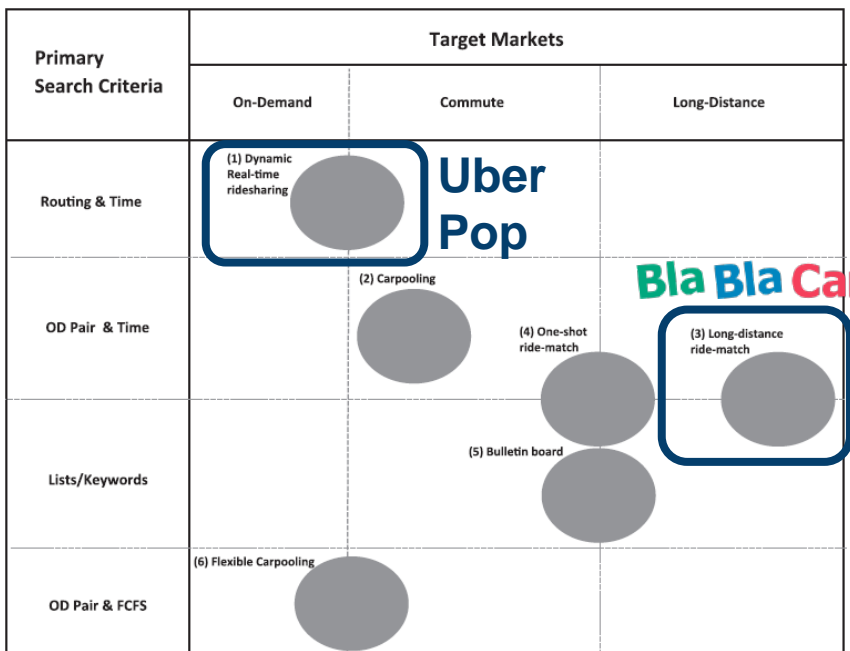


Fig. 2. Six classes of ridesharing matching agencies.

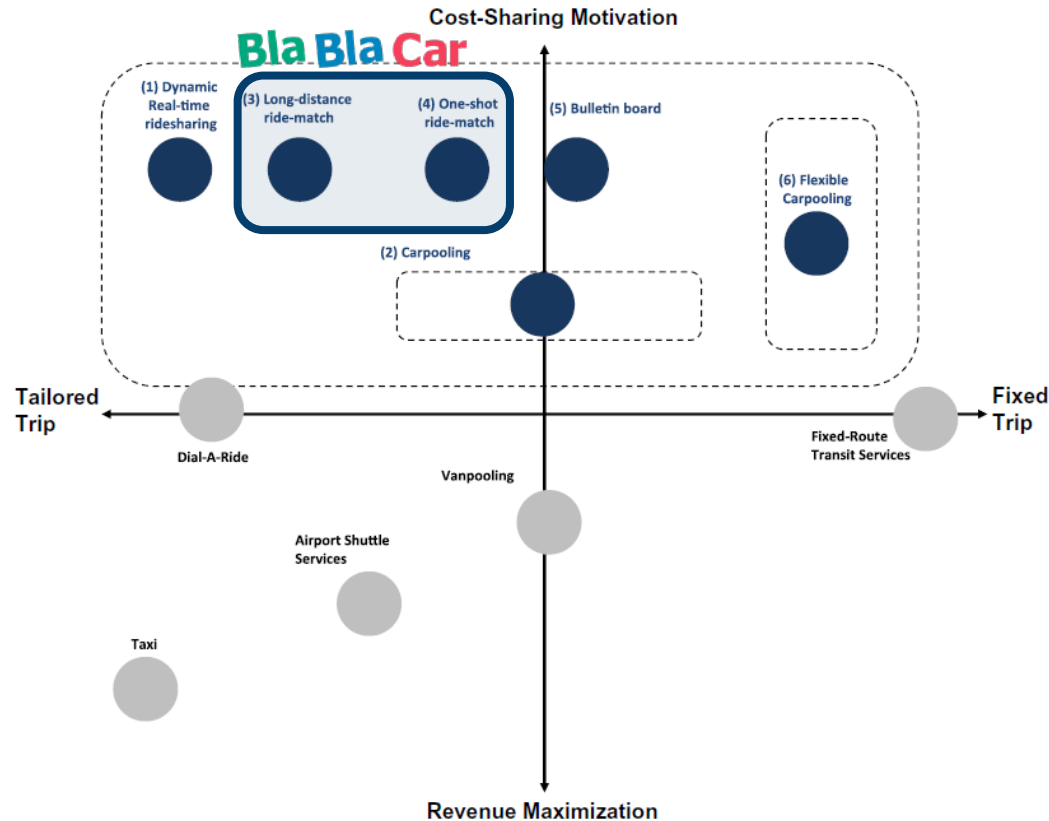


Fig. 3. Comparison between matching agencies and other shared vehicle transportation services.



Il carpooling e BlaBlaCar

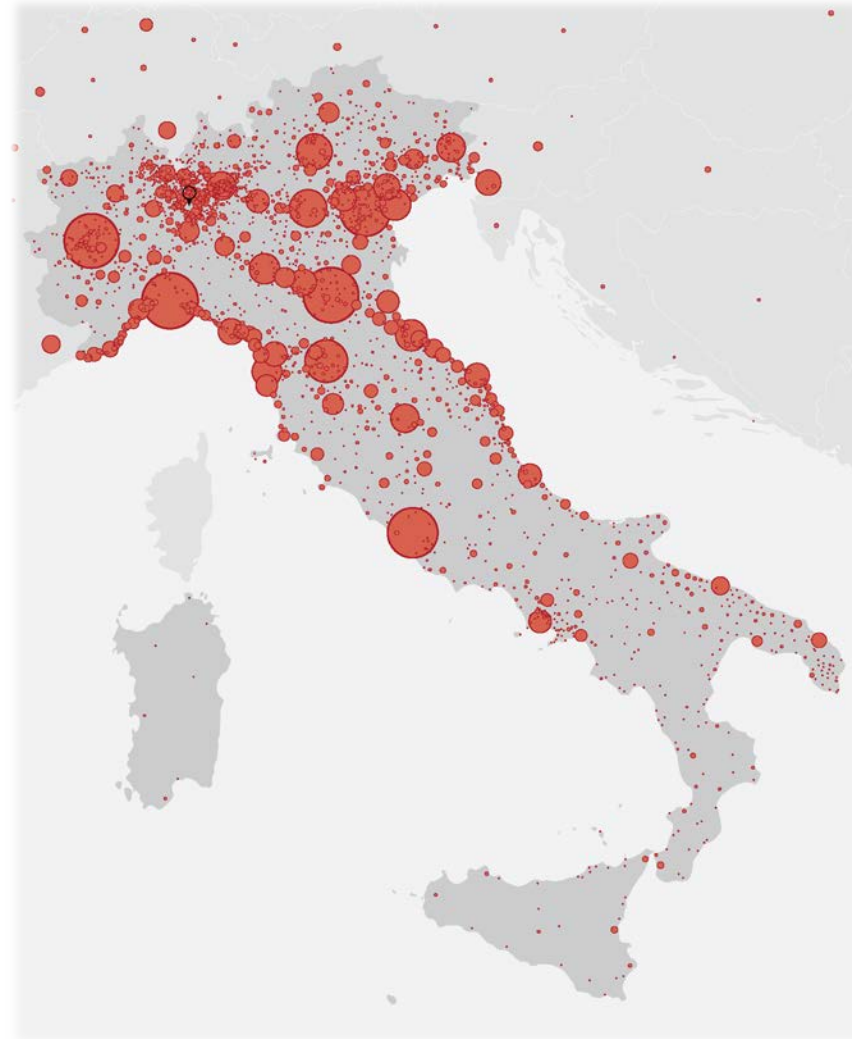
Media e lunga percorrenza

BlaBlaCar → media e lunga percorrenza

L'utilizzo è prevalentemente sui viaggi non-urbani e quindi per loro natura occasionali.





Pur con molte differenze tra le città, la scala è soprattutto quella della «**media percorrenza**», cioè entro i 300 km.

Si tratta della fascia in cui la dispersione delle origini e destinazioni, insieme alla relativa facilità di spostamento, favorisce il mezzo privato. Differenza con la mobilità urbana (TPL, *preferito perché più economico e capillare*) e di lunga percorrenza (treno, aereo, bus *preferiti perché più veloci/non si deve guidare*)





CONTENUTI

-  Il carpooling e BlaBlaCar
-  Stagionalità
-  Concorrenza, integrazione o evoluzione?
-  Conclusioni

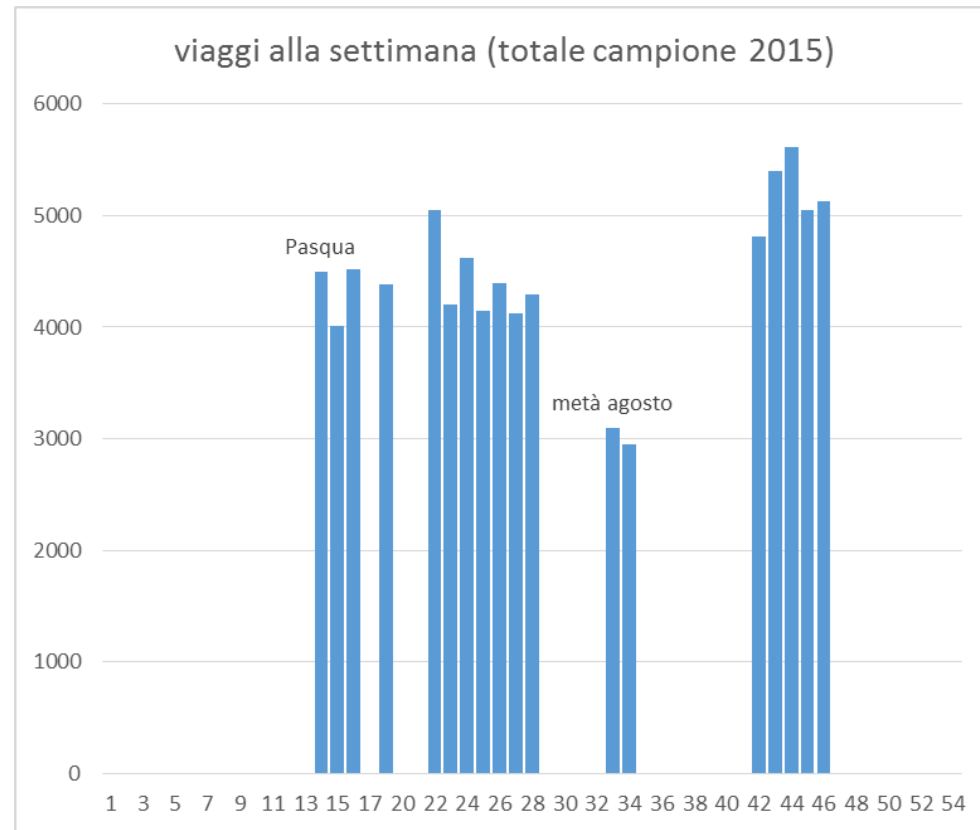


Stagionalità

Differenze settimanali

Il numero di passaggi è estremamente variabile in funzione della stagione e del giorno della settimana.

Es. in piena estate la mobilità è inferiore che nel resto dell'anno. Sono visibili (nelle destinazioni) differenze tra i periodi estivi ed invernali (es. mare).





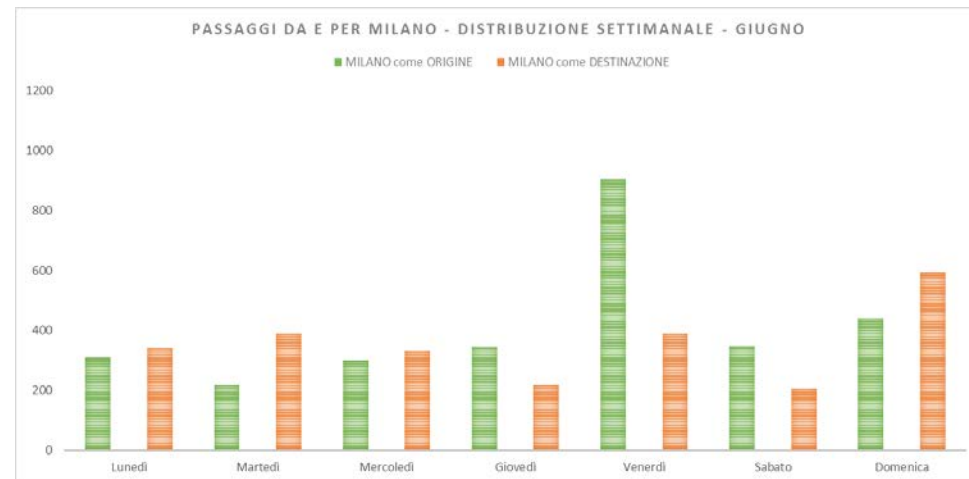
Stagionalità

Differenze settimanali

Il numero di passaggi è estremamente variabile in funzione della stagione e del giorno della settimana.

Es. per/da Milano, Giugno è molto più «polarizzato» sul weekend venerdì-domenica, mentre aprile mostra più viaggi in settimana.

→ In generale, andamenti sbilanciati tra direzioni o tra periodi sono problematici i gestori dei modi pubblici di linea: **sottodimensionati** se si privilegia la redditività o **sovradimensionati** se si privilegia la regolarità e riconoscibilità del servizio.



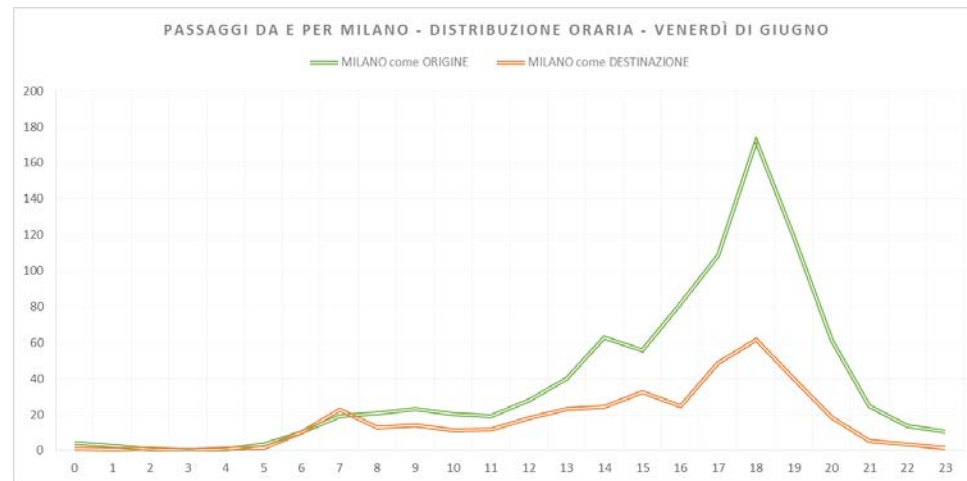


Stagionalità

Andamento orario

Lo stesso vale per gli orari: la mobilità di media-lunga percorrenza è fortemente legata agli orari di partenza dei pendolari settimanali.

Il pattern più chiaro nei viaggi BBC è proprio quello dei viaggi per motivi personali/vacanza a cavallo dei fine settimana, originati nei grandi centri.

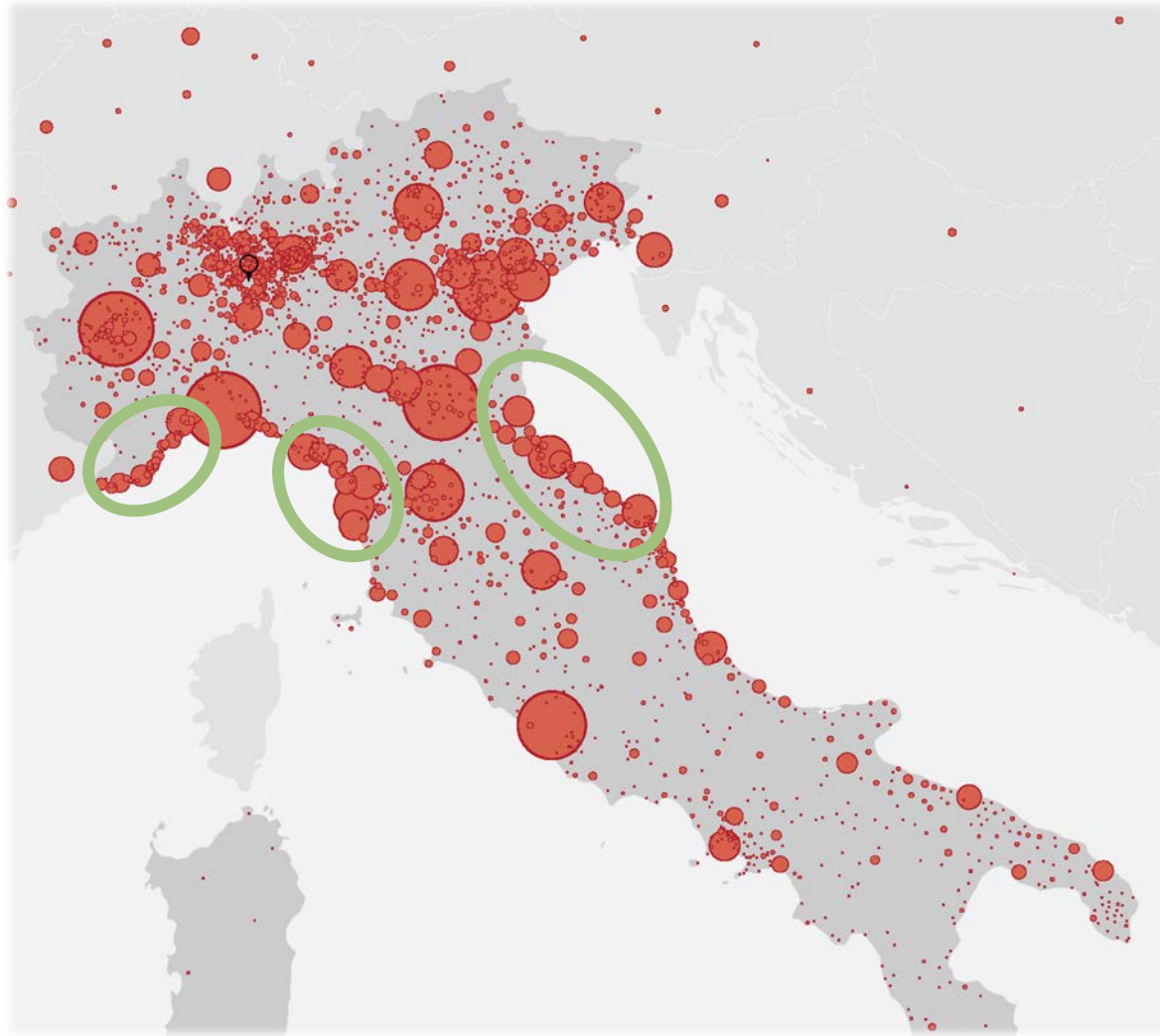




Stagionalità





Destinazioni di vacanza

Infine, è evidente che il carpooling ha un ruolo fondamentale per la **domanda verso località di villeggiatura**, dove spesso i trasporti di linea sono insufficienti/inefficaci (o semplicemente costosi) data la non costanza della domanda lungo l'arco dell'anno.





CONTENUTI

-  Il carpooling e BlaBlaCar
-  Stagionalità
-  Concorrenza, integrazione o evoluzione?
-  Conclusioni



Il *carpooling* è in concorrenza con i modi «tradizionali»?

- ✓ Parzialmente sì, ma solo su alcuni segmenti di mercato e ad alcune condizioni, che coincidono con le situazioni dove il trasporto pubblico è meno efficace o più costoso.
- ✓ D'altra parte, i modi pubblici e il *carpooling* possono «lavorare assieme», sia in termini di vera e propria integrazione, sia perché entrambi riducono nel lungo periodo la proprietà di mezzi privati.
- ✓ Perciò, i servizi di linea e il *carpooling* ritroveranno un equilibrio, che prevede anche l'**evoluzione** verso un assetto diverso.

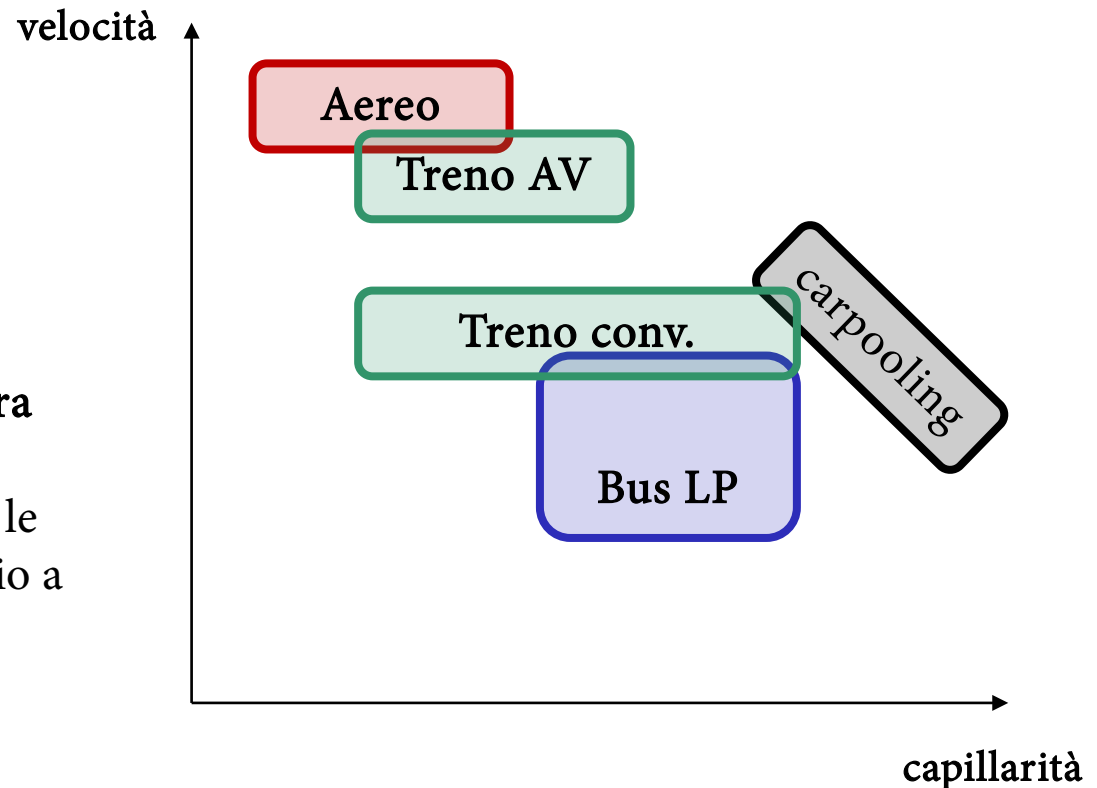
NB: le piattaforme per il *carpooling* non organizzano i viaggi, cioè non pianificano l'offerta, ma si limitano a favorire l'incontro tra offerta (comunque esistente) e domanda.



La «competizione» modale dipende da numerose dimensioni:

1. Capillarità
2. Copertura territoriale
3. Velocità
4. Prezzo
5. Confort

Il carpooling sicuramente garantisce maggiore **accessibilità** potenziale al territorio, ma la sua effettiva **copertura territoriale** in termini di coppie O-D effettivamente servite può essere (per le località minori) inferiore di un servizio a rete come il treno.





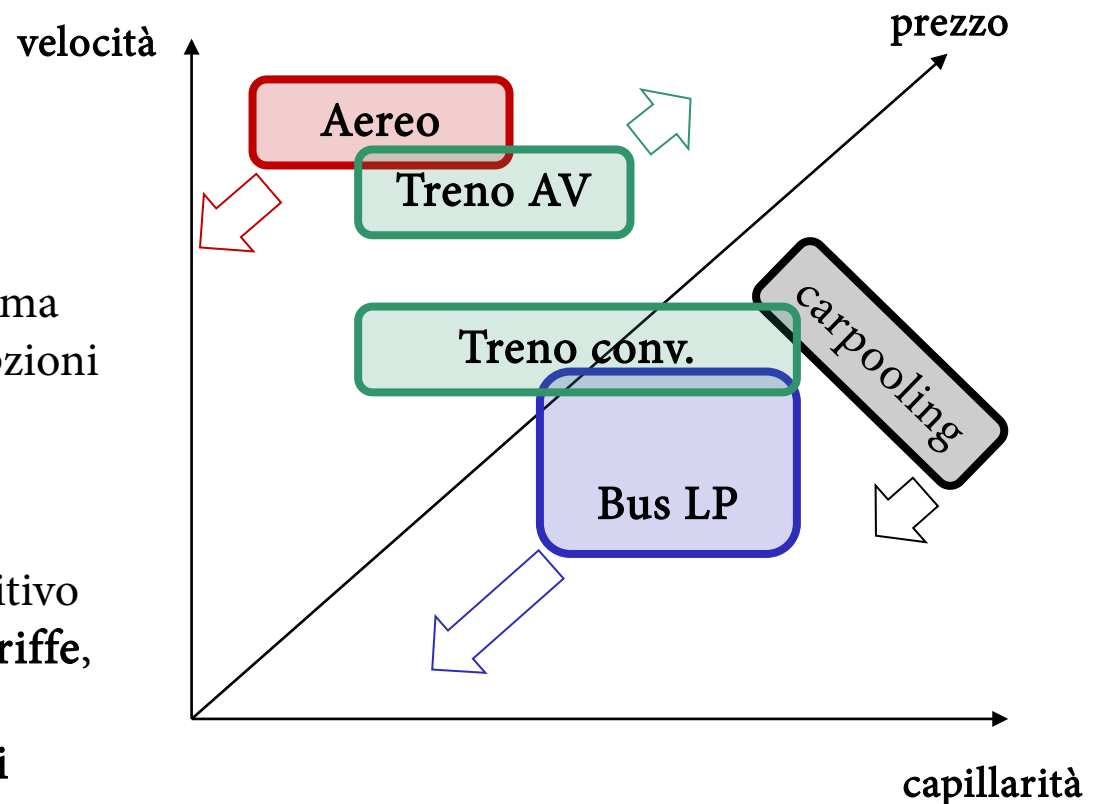
La «competizione» modale dipende da numerose dimensioni:

1. Capillarità
2. Copertura territoriale
3. Velocità
4. Prezzo
5. Confort

In termini di **prezzo**, aereo e bus LP (ma anche il treno) possono risultare le opzioni più economiche in assoluto, se adeguatamente «pieni».

Il *carpooling* è estremamente competitivo

- a. in presenza di **monopoli** e **alte tariffe**, oppure
- b. con bassa domanda e quindi **bassi riempimenti**





Non bisogna comunque dimenticare che il *carpooling* è ancora un *new entrant* ed è **ben lontano** dall'aver quote di mercato tali da minacciare i servizi di linea:

Es. (monodirezionali)

Milano – Genova

TRENO: 22 corse/giorno x ~500 posti = ~ 11.000 posti/giorno

BUS: 6 corse/giorno x ~50 posti = ~ 300 posti/giorno

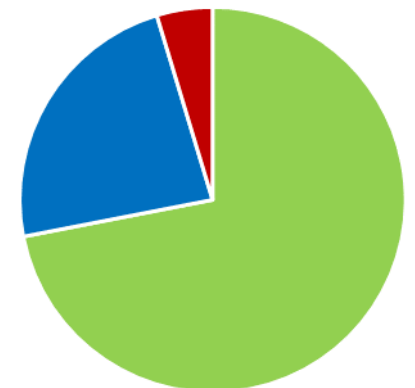
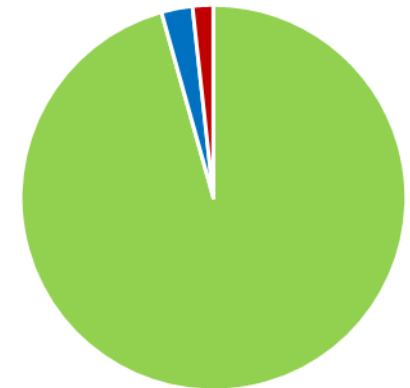
CARPOOLING: 53 passaggi/giorno (venerdì) = ~ 200 posti/giorno

Roma – Bari

TRENO: 4 corse/giorno x 489 posti = ~ 2.000 posti/giorno

BUS: 13 corse/giorno x circa 50 posti = ~ 650 posti/giorno

CARPOOLING: 34 passaggi/giorno (venerdì) = ~ 130 posti/giorno



■ Treno ■ Bus ■ Carpooling



Concorrenza, integrazione o evoluzione?

Integrazione

Una prospettiva interessante è quella dell'**integrazione** tra modi pubblici di linea (es. treno, aereo, **TPL**) e *carpooling*.

I passeggeri spesso scelgono di partire in **corrispondenza di luoghi di interscambio** (metropolitane, stazioni), ben posizionati rispetto alla rete autostradale ma ben accessibili ai passeggeri provenienti dal resto dell'area con il TPL

M3 Comasina su A4 e MI-Meda

Gobba M2 su tangenziale

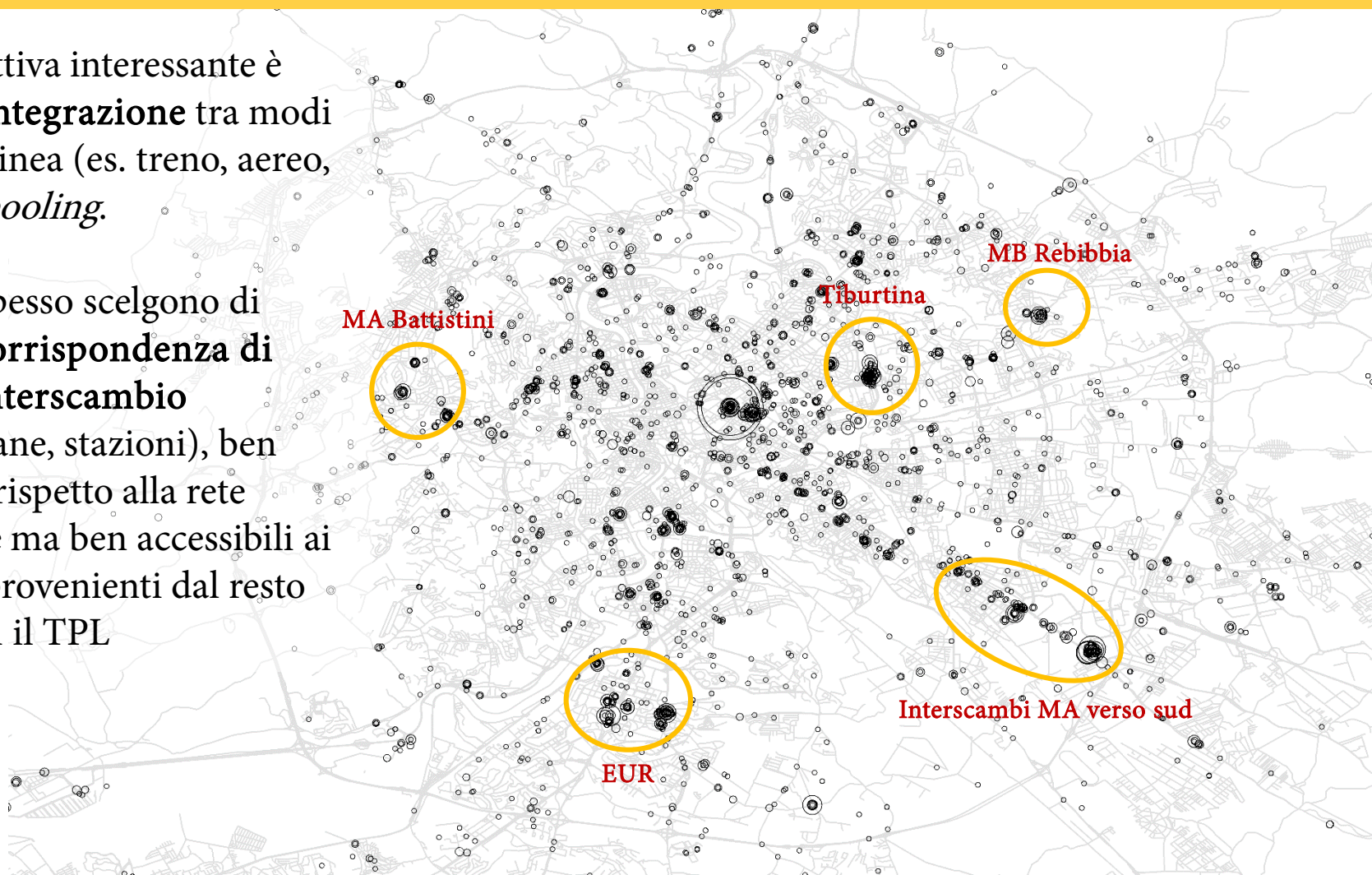
Interscambi M2 di Romolo e Famagosta

Interscambi M3 verso A1



Una prospettiva interessante è quella dell'**integrazione** tra modi pubblici di linea (es. treno, aereo, **TPL**) e *carpooling*.

I passeggeri spesso scelgono di partire **in corrispondenza di luoghi di interscambio** (metropolitane, stazioni), ben posizionati rispetto alla rete autostradale ma ben accessibili ai passeggeri provenienti dal resto dell'area con il TPL





Il mercato della media-lunga percorrenza è in **profonda evoluzione**:

- ✓ Maturità del fenomeno *low cost* aereo
- ✓ Feroce competizione ferroviaria, ma solo su poche relazioni (l'AV)
- ✓ Potenziale competizione ferroviaria sul resto della rete intercity
- ✓ Liberalizzazione dei bus di lunga percorrenza, con moltiplicazione delle rotte e basse tariffe
- ✓ Crescita del *carpooling*

e dunque evolverà:

AEREO: lunga e lunghissima percorrenza

COACH\1: low cost

COACH\2: intercity tra città prive di servizi diretti

TRENO: media percorrenza, ma solo su corridoi ad alta densità

TRENO AV: lunga percorrenza, ma solo su corridoi ad alta densità

Inoltre, per loro natura i modi di linea soffrono nei **momenti di picco**: insufficiente capacità e aumento dei prezzi → il *carpooling* può avere anche una funzione di «**cassa di espansione**» nei periodi di sovradomanda, calmierando i prezzi.



CONTENUTI

- Il carpooling e BlaBlaCar
- Stagionalità
- Concorrenza, integrazione o evoluzione?
- Conclusioni



1. Il *carpooling* in Europa si è sviluppato soprattutto come modo di **media-lunga percorrenza**
2. Le piattaforme come BlaBlaCar favoriscono l'incontro tra l'offerta di passaggi (**comunque esistenti**) e la domanda di viaggi (esistente su altri modi, con auto privata, nuova).
3. La **competizione** con i modi pubblici di linea (aereo, treno, autobus di lunga percorrenza) è limitata a situazioni specifiche, tipicamente in presenza di monopoli ed alte tariffe o di particolare inefficacia del TP. La quantità di posti offerti su BlaBlaCar è oggi di almeno un ordine di grandezza inferiore a quella del trasporto pubblico.
4. Il *carpooling* può fungere da «**cassa di espansione**» della **capacità** dei modi pubblici nei momenti di picco di domanda, quando la capacità di linea è strutturalmente insufficiente. Oltre ad aumentare la capacità, questo può anche controllare, a vantaggio dei consumatori, l'aumento eccessivo dei prezzi.
5. Vi sono potenzialità di **integrazione** interessanti tra *carpooling* e TP. Già oggi molti viaggi si concentrano tra le stazioni della metropolitana nelle grandi città o presso le stazioni ferroviarie. Questa integrazione può essere facilitata dall'«ufficializzazione» di «luoghi fisici» di interscambio.



Conclusioni

Ulteriori approfondimenti

1. Studiare la **domanda di passaggi**, oltre che l'offerta.
2. **Misurare la competizione tra TP e *carpooling***: correlare l'offerta di linea per modo, con quella in *carpooling*. Tenere conto dell'**assetto di mercato** (es. servizi ferroviari in competizione) per verificare se il *carpooling* «cresce» nelle situazioni di linea non competitive
3. Contributo del *carpooling* all'**accessibilità** di lunga percorrenza
4. **Integrazione *carpooling*-TP e TPL**: individuare i luoghi di interscambio e caratterizzarli
5. *Carpooling* ed eventi
6. Estendere la copertura geografica: geografia del *carpooling* in Europa



Beria P., Bertolin A. (2016)

VERSO UNA NUOVA MOBILITA' DI
LUNGA PERCORRENZA

Grazie per l'attenzione!!!

paolo.beria@polimi.it

Please quote as follows / Per favore, citare come segue:

Beria P., Bertolin A. (2016). *Il Carpooling in Italia: Analisi dell'Offerta*. TRASPOL Report 2/2016. Milano, Italy.