

Risposta interrogazione n. 996, presentata dalla Consigliera Regionale Sarah Disabato, inerente “ Esiti delle sperimentazioni di bike sharing/e-bike sharing finanziate con fondi statali ('sharing mobility') e intenzioni della Giunta regionale per la continuità dei servizi ”

Il Decreto Ministeriale MIT-MEF n. 417 del 28.12.2022 disciplina il funzionamento di progetti sperimentali di sharing mobility per il triennio 2022-2024, destinando a tale finalità una quota del Fondo Nazionale Trasporti. I progetti finanziabili riguardano in particolare servizi di vehicle sharing (station-based e free-floating), carpooling, Demand Responsive Transport (DRT) e altri servizi innovativi e complementari al trasporto pubblico, con l'obiettivo di rafforzare la mobilità sostenibile, integrare le politiche di TPL e ridurre l'uso del mezzo privato, soprattutto nei contesti urbani e a domanda debole.

La domanda di sharing mobility in Regione Piemonte ha previsto che i progetti finanziati devono garantire scontistiche o altre forme di agevolazione dedicate agli utenti del TPL, specificando che tali agevolazioni sono sovvenzionate con le risorse del decreto e attuate tramite convenzioni tra i gestori del TPL e operatori di sharing mobility.

Tale manovra ha registrato un tasso di emissione dei voucher a favore degli utenti pari a circa il 90% delle risorse allocate; tale risultato deriva dall'azione di coordinamento fra promotori di azioni di sharing mobility e operatori di trasporto pubblico locale (TPL).

Tutti i bacini hanno raggiunto tassi medio-alti di emissione, prossimi all'esaurimento del fondo, con poche eccezioni dovute a difficoltà nella selezione dei promotori di sharing mobility, criticità gestionali interne o attivazioni tardive che hanno limitato lo sviluppo delle campagne di attivazione.

La sperimentazione, finanziata con il Fondo Nazionale Trasporti, si è conclusa il 31 dicembre 2025, con la cessazione dell'emissione di nuovi voucher per l'utenza.

Ad oggi la maggior parte dei servizi, beneficiando dei risultati positivi ottenuti, sta proseguendo in forma autonoma, consentendo l'utilizzo dei voucher residui; mentre alcuni progetti hanno cessato l'attività nei mesi di gennaio e febbraio.

La rendicontazione di dettaglio è in fase di ultimazione, le aziende TPL forniranno a breve i dati sull'utilizzo effettivo e sul numero di corse a esaurimento dei voucher, che saranno condivisi entro giugno. In via preliminare, i risultati risultano eterogenei, con utilizzi che vanno da poche centinaia a migliaia di spostamenti.

Nel bacino Sud Est (Alessandria, Asti) sono state coinvolte le aziende/consorzi: AMAG, SCAT, COAS, ASP), i dati di stima indicano circa 22.000 utenti e 26.000 viaggi effettuati, in generale i servizi non hanno evidenziato criticità rilevanti, con l'unica eccezione di AMAG, che non ha avviato l'iniziativa e la cui quota è stata redistribuita tra le aziende virtuose prima della conclusione del progetto. Per ciascun consorzio, l'emissione dei voucher è risultata molto elevata, prossima alla saturazione delle risorse disponibili.

In particolare, per quanto riguarda l'azienda ASP (ambito di servizio di Asti), si contano circa 150 utenti attivi e 4.200 viaggi complessivi (media di 27,85 viaggi per utente), con una media di circa 56,49 viaggi per utente annuo per i soli abbonamenti annuali (ASP BikePass 12 mesi).

Per SCAT e COAS, i dati non sono ancora completi ma i volumi di titoli emessi sono significativi; in particolare si segnala l'offerta di COAS che ha diversificato il rilascio dei voucher.

Il Consorzio SCAT opera nel territorio della Provincia di Alessandria e i titoli di viaggio emessi per il servizio sono 12.811.

Il Consorzio SCAT opera nel territorio della Provincia di Asti e i titoli di viaggio emessi per il servizio sono 8.917.

Nel bacino Sud (Provincia di Cuneo, Consorzio GRANDABUS), il livello di utilizzo delle risorse è risultato elevato e la sperimentazione può ritenersi conclusa con pieno impiego del fondo. Il consorzio è stato beneficiario anche della riassegnazione di risorse residue, dimostrando un'emissione di voucher superiore al plafond inizialmente assegnato. Complessivamente, sono stati emessi circa 38.000 titoli di viaggio tra i molteplici servizi oltre ai servizi di sharing mobility messi a disposizione dell'utenza, dato che consente di stimare alcune decine di migliaia di corse effettuate. Anche qui, i dati non sono completi ed il servizio risulta ancora attivo in forma autonoma sul territorio.

Nel bacino Nord Est (Biella, Vercelli, Novara, VCO; Consorzi: ATAP, SUN, VCO Trasporti), lo stato del servizio è molto eterogeneo ed anche i comprensori di Biella e Vercelli hanno servizi ancora operativi al di fuori della sperimentazione finanziata. I livelli di completamento e di utilizzo variano significativamente tra i diversi ambiti territoriali, con esiti diversi anche all'interno dello stesso bacino. La media complessiva di emissione dei voucher per il bacino è di circa il 79%.

Per Biella si contano circa 1.500 utenti e 69,500 viaggi complessivi, con forte prevalenza di abbonamenti annuali TPL (circa 56.000 viaggi) e una media di circa 69 viaggi per utente con abbonamento annuale.

Nel VCO si registrano circa 800 utenti e 15.400 viaggi, con una media di circa 19,5 viaggi per utente, a indicare un uso più occasionale, basato su un mix tra "pass" brevi e abbonamenti annuali.

In Vercelli, pur essendo stati emessi abbonamenti, l'effettivo utilizzo risulta ancora basso (poche decine di viaggi), pertanto si proseguirà con il monitoraggio dell'andamento del servizio, che risulta ancora attivo, per comprendere in maniera più approfondita le dinamiche interne.

A Novara, l'avvio tardivo del servizio non ha consentito la crescita dell'utenza desiderata, nonostante gli esiti iniziali risultino soddisfacenti e in linea con il periodo iniziale di attivazione del servizio negli altri territori.

Nel bacino metropolitano l'emissione dei voucher da parte dell'azienda GTT risulta pari all'86%. In questo contesto, l'emissione coincide con lo scarico effettivo da parte degli utenti al momento dell'utilizzo del servizio, consentendo di considerare i volumi di corse effettuate particolarmente elevati. I primi dati risultano pertanto in linea con le attese, trattandosi di un'area urbana densamente abitata dove la presenza degli operatori di sharing mobility è già consolidata, a differenza degli altri contesti.

La sperimentazione si è rivolta soprattutto agli utenti del TPL con abbonamenti annuali. Presumibilmente quindi lavoratori e studenti, che effettuano viaggi sistematici casa-scuola/lavoro. In questi casi il modello ha generato un utilizzo intensivo e stabile del servizio.

Al contrario, la sperimentazione ha manifestato un andamento non soddisfacente là dove il periodo di sperimentazione è risultato troppo breve, l'attivazione più complessa.

Tra le criticità, si evidenzia la limitata capacità di intercettare nuove fasce di popolazione. Il servizio è stato usato intensamente (molti viaggi) da parte di una cerchia ristretta di utenti.

Complessivamente, la sperimentazione ha confermato il potenziale interesse degli utenti verso il servizio ma non è ancora verificabile la finalità dell'integrazione tra micromobilità e TPL, che richiede una acquisizione di dati di maggior dettaglio; una volta raccolti i dati finali di utilizzo reale da parte di tutte le aziende, sarà necessario valutare il costo per viaggio e per utente, al fine di definire modelli di coprogettazione e di sostenibilità economica a medio termine, anche in vista dei nuovi affidamenti di TPL mediante le gare all'interno delle quali le aziende potrebbero anche introdurre modelli di mobilità ingradi con lo sharing.

Sul fronte positivo, le infrastrutture realizzate sono state minime e mirate, limitate alla personalizzazione delle piattaforme digitali e alla segnaletica orizzontale per i posteggi e-bike, curata dagli operatori al di fuori dei finanziamenti pubblici, Questo approccio ha massimizzato l'efficacia delle risorse destinate agli sconti per l'utenza.

L'Assessorato è disponibile a valutare progetti di Enti Locali che vogliono continuare questa iniziativa e che siano disponibili a condividerne anche il finanziamento.

Marco Gabusi