

MH LIFE



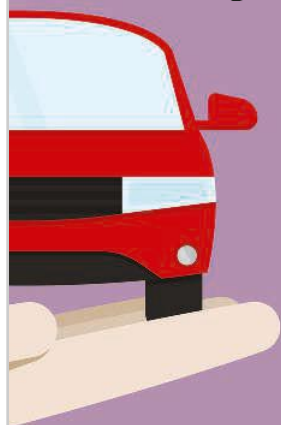
La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

FOTO: GETTY IMAGES

A TUTTO sharing

L'economia della condivisione è in continua crescita e tocca da vicino anche il mondo dello sport. Ne scattiamo una fotografia ed esploriamo i possibili campi di evoluzione

DI LUCA MIGNANI



UNO STUDIO DI PWC prevede che in Europa, entro il 2025, le transazioni legate all'economia della condivisione raggiungeranno i 570 miliardi di euro, rispetto ai 28 miliardi registrati al momento della ricerca, nel 2015. Nello stesso anno, l'Università di Pavia stima in Italia un valore di 3,5 miliardi, con previsioni di crescita fino a 25,2 miliardi per il 2025. A oggi per l'Iso, curatore del Foresight Trend Report 2022 sulle tendenze globali, «la sharing economy effettuerà una crescita annua superiore al 25% in Europa». Proiezioni al ribasso, invece, per Statista, secondo cui il valore totale dell'economia della condivisione mondiale entro il 2027 arriverà a 546 miliardi. Ma al di là dei numeri e delle previsioni, cos'è la sharing economy? Nel 2016 l'Intergruppo Parlamentare italiano per l'Innovazione Tecnologica l'ha definita un'economia «generata dall'allocazione ottimizzata e condivisa delle risorse di spazio, tempo, beni e servizi tramite piattaforme digitali». Istat, nel report «La misurazione dell'economia delle piattaforme», delinea varie tipologie: piattaforme di condivisione gratuite non profit (Wikipedia), for



MH LIFE

profit (YouTube), con quota di iscrizione (HomeExchange), con percentuale sui rimborsi (BlaBlaCar), con vendita di servizi aggiuntivi (Subito), con percentuale sulle transazioni per fornitori (Uber), con percentuale sulle transazioni per fornitori e clienti (Glovo).

DICE L'ESPERTO

Mario A. Maggioni, professore ordinario di Politica Economica e titolare dell'insegnamento di Economia dell'Innovazione all'Università Cattolica di Milano, fa risalire la nascita della sharing economy negli Usa «intorno al 2008 e, in Italia, nel 2013. Da un lato la crisi economico-finanziaria, dall'altro la disponibilità di tecnologie, in particolare la rete, accessibile facilmente da dispositivi mobili. Si intravede la possibilità di costruire una struttura parallela all'economia di mercato, per sostituire la proprietà con l'accesso. E di rendere indipendenti persone che avevano perso il lavoro, reinventando una nuova fonte di introiti con il concetto di micro-imprenditoria. Viene vista come un'alternativa al modello capitalistico tout-court, ma già nella nascita ci sono tutti i germi della crisi di questa visione utopica». Perché? «Per definizione la sharing economy si basa su piattaforme internet, dunque è una tecnologia di rete, caratterizzata da un'economia di scala: sia il produttore che il consumatore vogliono stare sulla piattaforma che usano tutti. Ebay nasce da privati che vogliono svuotare il garage, ma diventa un e-market su cui vanno i singoli produttori». Si prevedeva un boom entro il 2025: «Ci sono state proiezioni con l'alto rischio di una sovrastima ottimista. Le nuove tecnologie hanno una curva di diffusione a "S": faticano a decollare, vivono un grandissimo sviluppo, poi iniziano a rallentare la velocità di diffusione. Prima i market place erano tantissimi, ora quando si cerca qualcosa si va in primis su Amazon, a parte per alcuni beni tecnici o specialistici». Maggioni ha scritto il libro "La sharing economy, chi guadagna e chi perde", edito da Il Mulino: «Guadagnano i soggetti predominanti nelle nicchie di monopolio. È successo con qualsiasi innovazione. Nel 1820 negli Usa sono nate le prime ferrovie, nel 1860 c'erano più di mille compagnie indipendenti: si sono ridotte a sei nel 1920 e a quattro nel 1930. Ci perde il lavoratore: i micro-contratti non tutelano i suoi diritti fondamentali. Ci perde il consumatore che, spesso, in caso di contestazione ha a che fare con una controparte anonima o col singolo contractor. In Italia il mercato del lavoro è tradizionalmente ingessato



da regole rigide: la sharing economy è diventata una soluzione in più per i produttori per liberarsi da questa rigidità. Sarebbero necessarie politiche economiche a lungo periodo molto difficili da concretizzare in un paese caratterizzato da instabilità politica. E riforme strutturali». In merito agli affitti brevi alcune "strette" sono arrivate: «Il problema è regolare qualcosa di estremamente fluido, uno dei "difetti" delle democrazie è che ci mettono molto tempo per decidere. In passato c'era una sorta di "far west" legislativo che metteva alcune realtà, come chi affittava proprietà su Airbnb, in vantaggio nei confronti dell'hotellerie. Ora, ad esempio, le città hanno imposto tasse di soggiorno anche a queste realtà e i prezzi di Airbnb sono diventati più alti». Qual è lo stato dell'arte della sharing economy dunque? «In Italia si è persa l'occasione, sui trasporti urbani, di creare una sana competizione coi taxi. D'altra parte, analisi econometriche a livello globale hanno fornito risultati contrastanti su traffico e inquinamento: dove c'era un grande utilizzo di auto Uber, i tempi di percorrenza delle auto pubbliche sono comunque aumentati. In merito al bike sharing si sono registrati risultati positivi a livello europeo, diverso il capitolo monopattini: in Italia, in assenza di regolamentazione, chiunque poteva proporre una condivisione free floating creando effetti perversi. Andare contro una nuova tecnologia è inutile e sbagliato. La sharing economy aumenta le possibilità di accesso a beni sottoutilizzati e così facendo aumenta l'efficienza. Dà anche la possibilità di recuperare una dimensione locale. In Germania, ad esempio, con l'utilizzo comune di attrezzi come il trapano, si ottiene un vantaggio economico ed ecologico: produciamo meno beni che

usiamo poco, che diventano spesso obsoleti e poi devono essere smaltiti. Sharing economy ed economia circolare possono convivere efficacemente insieme».

IL MERCATO DELL'USATO

"Osservatorio Second Hand Economy", condotto da Bva Doxa per Subito, rileva che sono 24 milioni gli italiani che hanno scelto l'usato nel 2022, generando un valore economico di 25 miliardi di euro (1,3% del Pil). I veicoli sono la prima categoria per valore generato totale (10,6 miliardi). Poi casa e persona (6,7), elettronica (4,5), sports&hobby (3,4). Le Regioni che spiccano per volume d'affari sono Lombardia (4,2 miliardi), Campania (3,1), Lazio (2,7). La percentuale di chi compra e vende usato è cresciuta in un anno dal 52% al 57%. Nel quinto "Rapporto sull'Economia Circolare in Italia" del 2023, l'indagine Legacoop-Ipsos porta poi alla luce gli stili di consumo. Al primo posto, negli ultimi tre anni, l'acquisto di un prodotto usato (45%). Seguono acquisto di un prodotto rigenerato (36%), noleggio (26%), acquisto di prodotti nuovi difettati (21%), sharing (15%). In merito a quest'ultimo, maggiormente utilizzati i servizi per auto/moto (50%) e bici/monopattini (41%). Le propensioni future: acquisto di un prodotto usato (82%), acquisto di un prodotto rigenerato (77%), noleggio (60%), acquisto di prodotti nuovi difettati (60%), sharing (52%).

LA SHARING MOBILITY

In occasione dell'annuale "Conferenza nazionale sulla sharing mobility", tenutasi a Roma nell'ottobre 2022, sono stati resi noti i numeri che ne certificano la crescita in Italia. Nel 2021 i viaggi in sharing di auto, scooter, bici e monopattini sono sta-

ti 35 milioni: +61% rispetto al 2020, +25% rispetto al 2019. In crescita anche le flotte passate dagli 84,6 mila veicoli del 2020 agli 89 mila nel 2021, ripartiti tra monopattini (51%), bici (31%), scooter (10%) e auto (8%). I mezzi elettrici sono passati dal 63% al 77%. Il fatturato del settore è arrivato a 130 milioni: + 52% rispetto al 2020. Per la prima volta dalla nascita della sharing mobility, il numero di capoluoghi di provincia con almeno un servizio è più alto di quelli senza: 62 contro 46. In testa all'offerta Milano, seguita da Roma, Torino, Firenze e Palermo. Le previsioni per i dati del 2022 sono ottimistiche: l'insieme dei noleggi registrati tra gennaio e giugno è cresciuto del 113% a Milano e dell'83% a Roma.

IL BOOM DEI MONOPATTINI

Il sesto "Rapporto nazionale sulla sharing mobility" fornisce i dati nel dettaglio, relativi al 2021, per tipologia di mezzo. Il carsharing free floating ha fatto registrare 5.414 veicoli (-10%) di cui 1.254 elettrici (+200%), con 5,7 milioni di noleggi (-8,6%) per 56,2 milioni di km (+8,8%). In merito al carsharing station based, invece, 1.229 veicoli (-5%) di cui 542 elettrici (+17%), con 291 mila noleggi (+22,2%) per 6,9 milioni di km (+13,6%). I numeri degli scooter: 25 servizi (11 in più), 807 mila iscrizioni (+34%), 8,9 mila mezzi (+19%), 3 milioni di noleggi (+40%). Per quanto riguarda il bike sharing, il totale delle bici è di 27,6 mila (-21%), tra 22 servizi station based e 15 free floating. Per i primi 3,4 milioni di noleggi (+22%), per i secondi 4,6 milioni (+56%). Capitolo monopattini: 84 servizi (23 in più), 2,7 milioni di iscrizioni (+144%), 45,9 mila mezzi (+30%), 17,8 milioni di noleggi (+143%).

FOOD DELIVERY E AFFITTI BREVI

Tra i principali settori della sharing economy ci sono food delivery e affitti brevi. In merito al primo, secondo il "Rapporto Annuale 2023 Ristorazione" di Fipe ha raggiunto un valore complessivo di 2,8 miliardi di euro nel 2022. Il mercato italiano è presidiato da grandi player come Just Eat e Deliveroo che detengono più del 70% del mercato, seguiti da Glovo (20%) e UberEats (5%). Il 37% degli italiani usa servizi online di food&beverage. Rilevante anche la branchia del food sharing, dagli home restaurant alle app contro lo spreco di cibo: To Good To Go, ad esempio, grazie a cui bar, ristoranti e negozi mettono sul mercato l'inventario che gli utenti possono comprare a un terzo del valore iniziale. O Babaco Market, piattaforma per l'acquisto di frutta e verdura che, per difetti estetici o eccesso

di produzione, viene esclusa dai circuiti di distribuzione tradizionale. Per quanto riguarda invece l'andamento degli affitti brevi, AirDNA, società che analizza i dati degli annunci su Airbnb, quantifica che nel 2022 in Italia la media degli annunci disponibili è stata di 376 mila: +8% rispetto al 2021, -21% rispetto al 2019. La tariffa media notturna è stata di 159 euro: +31% rispetto al 2019, +16% rispetto al 2021. Il ritmo di crescita previsto per il mercato italiano tra marzo e agosto è a doppia cifra, con maggio a +70% rispetto al 2022.

ATTREZZI, SCI, UFFICI, YACHT: LA GALASSIA DELLO SHARING TOCCA ANCHE LO SPORT

Secondo il Report mondiale sull'industria degli articoli sportivi 2023, riciclo, riparazione, rivendita e noleggio sono il futuro. L'affitto degli sci permette di riutilizzarli fino a 40 volte nel corso della stagione e, in Europa, il 60-70% delle vendite è destinato al noleggio. Decathlon, con l'opzione "rent", fornisce anche bastoncini da trekking, bici, sup, racchette da tennis e paddle, panche, kit manubri, kettlebell ad esempio. Stesso discorso per la sezione "second hand". Quella dello sharing è davvero una galassia: dalla badante condominiale lanciata da Confabitare nel 2012 ai finanziamenti nel Ddl Anziani per formule di coabitazione sociale. Esistono garden sharing, office sharing, fashion sharing. Si possono noleggiare macchinari per l'edilizia (Rental+), dog sitter (Dog Buddy), perfino amici (Rent A Friend). Nel 2021 è nato il primo portale italiano, 1sharing, per noleggiare praticamente qualsiasi cosa: dal divano al condizionatore, dal computer alla maglietta, dal profumo allo yacht.

La classifica dei mezzi in condivisione



MONOPATTINI



BICICLETTE



SCOOTER



AUTOMOBILI

