

Osservatorio Nazionale  
**SHARING MOBILITY**



PROMOSSO DA



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA



**MIT**  
MINISTERO  
DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI



FONDAZIONE  
PER LO SVILUPPO  
SOSTENIBILE  
Sustainable Development Foundation

**8**° RAPPORTO  
NAZIONALE  
SULLA **SHARING**  
**MOBILITY**

**2024**



# 8° Rapporto nazionale sulla sharing mobility

Il rapporto sulla sharing mobility è redatto dalla Sezione mobilità della Fondazione per lo sviluppo sostenibile con il coordinamento di Massimo Ciuffini.

La banca dati con cui è possibile la redazione del Rapporto è popolata nel quadro dell'iniziativa dell'Osservatorio nazionale della sharing mobility, promosso da Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile.

Si ringraziano in particolare tutte le amministrazioni locali e gli operatori di servizi di sharing mobility che, come membri del network dell'Osservatorio, hanno condiviso i dati in loro possesso su base volontaria e con la consueta accuratezza.

Autori: S. Asperti, M. Ciuffini, V. Gentili, R. Orsini, L. Refrigeri



La presente edizione è stata presentata in occasione della 8^ Conferenza Nazionale della sharing mobility durante Intermobility Future Ways 2024.



2024 – Fondazione per lo sviluppo sostenibile  
ISBN: 9791280310088





# Indice

1. Abstract	p.4
2. Link per consultazione tavole dati	p.6
3. Vehiclesharing key data	p.7
• Focus: Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing nel 2023	p.11
• Focus: Dimensione economica del settore del vehiclesharing	p.16
• Focus: La percezione dei servizi di vehiclesharing secondo i clienti	p.18
4. Carsharing key data	p.22
• Focus: Regolazione del settore	p.30
5. Bikesharing key data	p.32
6. Monopattini in sharing key data	p.39
7. Scootersharing	p.45
• Focus: Scootersharing case study	p.51
8. Demand Responsive Transit (DRT)	p.62



# Abstract

Tra il 2023 e inizio 2024, il settore della sharing mobility in Italia attraversa una fase di riduzione dell'offerta complessiva, sia per quanto riguarda il numero di servizi (da 211 nel 2022 a 143 nel Q1 2024) sia per i veicoli disponibili (da 113mila nel 2022 a 81mila nel Q1 2024). Questo calo è in gran parte dovuto alla rimodulazione del settore dei monopattini in sharing, che, dopo aver raggiunto un'offerta forse anche troppo elevata, sta ora cercando un nuovo equilibrio. Nonostante questa contrazione, la domanda complessiva non ne risente: il numero di noleggi e le percorrenze rimangono sostanzialmente stabili, così come il fatturato complessivo del settore (178 milioni di € nel 2023).

Si riduce ancora l'incidentalità legata ai servizi di micromobilità in sharing, grazie probabilmente ad una maggiore dimestichezza degli utenti stessi (si nota infatti come una maggiore incidentalità abbia caratterizzato nel tempo i servizi appena lanciati nei loro primi mesi di attività).

Sul fronte del carsharing, la flotta di veicoli torna ai livelli pre-pandemia (quasi 8.000 veicoli), con un deciso incremento di auto ibride ed elettriche, tanto che solo il 30% della flotta è ancora costituita da veicoli a benzina. Il carsharing free-floating sta virando verso noleggi più lunghi: il numero di noleggi resta infatti stabile ai livelli del 2020 (circa 6 milioni) mentre le percorrenze sono in netta crescita (78 milioni di km nel 2023 e quasi 90 previsti per il 2024), sostenute anche dall'introduzione di opzioni di noleggio a ore o a giorni nell'offerta di molti operatori. Diversamente, il carsharing station-based mostra una stabilità sia in termini di domanda sia di offerta (1200 veicoli che effettuano circa 300mila noleggi l'anno).





Il bikesharing è, tra tutti, il settore che presenta le novità più rilevanti nel 2023. Si osserva un forte aumento di biciclette elettriche, specialmente nei servizi di free-floating, gestiti spesso dagli stessi operatori dei monopattini in sharing. Attualmente, le bici elettriche in free-floating rappresentano il 62% della flotta totale di biciclette condivise in Italia. Anche la domanda è in crescita, con un aumento del 12% dei noleggi tra il 2022 e il 2023 (11 milioni e mezzo) e una previsione di ulteriore crescita del 22% per il 2024, andamento simile anche per le percorrenze, nel 2023 si contano 25 milioni di km effettuati in bikesharing free-floating. Al contrario, il bikesharing station-based mostra stabilità rispetto all'anno precedente (circa 4 milioni di noleggi annui), anche se i primi dati del 2024 suggeriscono un potenziale aumento della domanda.

Il 2023 segna un momento di svolta per i monopattini in sharing. Dopo un'espansione accelerata e in alcuni casi disordinata dal 2019 in poi, che ha portato a una saturazione del mercato, nel 2023 si assiste a una razionalizzazione del settore: alcune sperimentazioni si concludono, alcuni operatori abbandonano il mercato italiano, e diverse città pubblicano nuovi bandi per limitare il numero di veicoli e operatori (di

cui un esempio è la città di Milano). Complessivamente, questa riorganizzazione ha portato a una riduzione di circa 18.000 veicoli tra il 2022 e l'inizio del 2024 per un totale di circa 30mila. Nonostante ciò, i noleggi rimangono stabili a circa 25 milioni, sebbene le percorrenze medie siano diminuite passando da 2,5 km a 2,1. Tra il 2022 e il 2023, le città capoluogo con un servizio attivo di monopattini in sharing sono scese da 47 a 35.

Per quanto riguarda lo scootersharing, l'offerta ha subito una drastica contrazione: il numero di servizi attivi è diminuito da 22 a 10 tra il 2022 e il 2023, e anche il numero di veicoli si è ridotto di oltre la metà all'inizio del 2024. In questo contesto, l'operatore Cooltra è diventato dominante, con il 90% dei veicoli disponibili in flotta ad aprile 2024, triplicando la propria quota di mercato rispetto al 31% del 2022. Nonostante la riduzione dei veicoli e degli operatori, i noleggi effettuati nel 2023 hanno raggiunto un nuovo record, toccando i 4,5 milioni. Tuttavia, i primi mesi del 2024 suggeriscono un calo del 20% circa rispetto al 2023, segnale di un possibile rallentamento della domanda nel prossimo futuro.



In sintesi, il settore del vehiclesharing italiano è in una fase di trasformazione, caratterizzata da una riduzione di servizi, veicoli e operatori attivi. Tuttavia, emergono segnali di stabilità nella domanda e un'evoluzione dei modelli di business, orientata verso una maggiore sostenibilità economica e una valorizzazione più efficace della domanda degli utenti, favorita anche da una maggiore consapevolezza e conoscenza degli stakeholder istituzionali.

Per la prima volta nell'8° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility, vengono presentati dei dati di natura quantitativa sul settore del DRT (demand responsive transport). I dati fotografano un aumento dell'offerta di servizi, che nella primavera del 2024 arrivano a 41, prevalentemente attivi nelle regioni del Nord. Ogni sistema DRT è modellato sul contesto in cui viene attivato, adattandosi alle specifiche esigenze locali. Esistono quindi servizi sia urbani che extraurbani, alcuni operativi tutto l'anno e altri stagionali, con orari

e giorni di funzionamento variabili.

Nel 2023, i passeggeri trasportati sono oltre 600.000.



## Link per consultazione tavole dati

L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility raccoglie i dati tramite questionario direttamente dagli operatori e dalle città che collaborano con il network.

Per garantire la riservatezza, non è possibile pubblicare informazioni che permettano di identificare un singolo servizio in una città specifica.

Tuttavia, i dati aggregati e condivisibili utilizzati per la redazione di questo documento sono consultabili attraverso il link sottostante.

I dati dettagliati relativi agli anni precedenti sono disponibili nelle edizioni passate del Rapporto Nazionale.



[LINK](#)

*A thread on...*

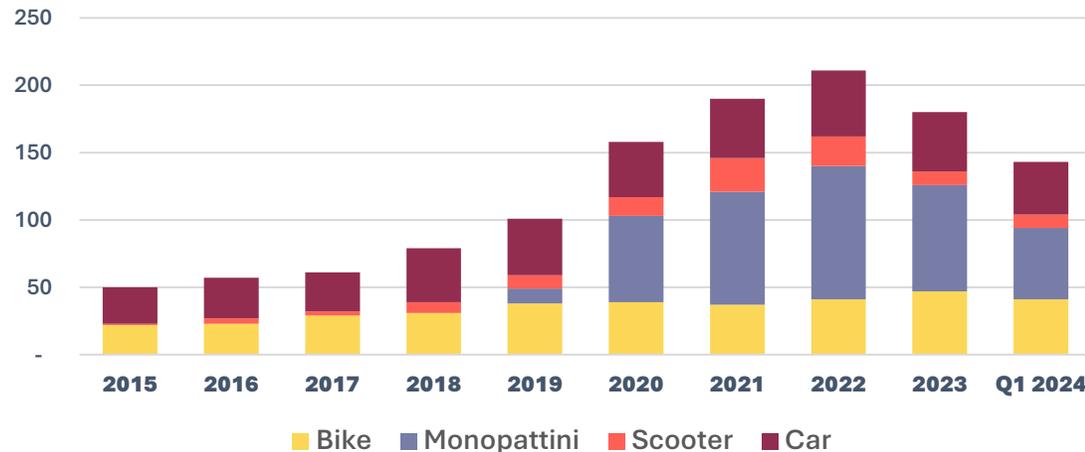
**Vehiclesharing KEY DATA**





Negli ultimi anni, il vehicle sharing italiano ha subito una significativa riduzione nel numero di servizi attivi, passando da 211 nel 2022 a 180 nel 2023, e ulteriormente calando a 143 all'inizio del 2024. Questo calo di oltre 60 servizi è il risultato di diversi fattori: le cause principali includono l'uscita di alcuni operatori, soprattutto nello scootersharing tra 2022 e 2023, e la rimodulazione dell'offerta, specialmente nei monopattini in sharing. Infine, hanno contribuito alla riduzione dei servizi i nuovi bandi pubblici che hanno previsto una riduzione del numero degli operatori. **#menoservizi #rimodulazione #nuovibandi**

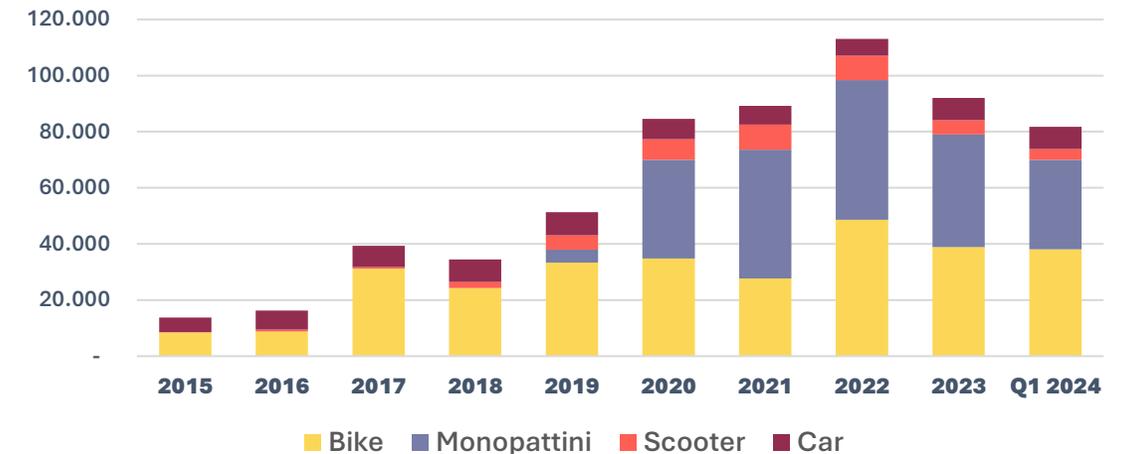
Numero dei servizi



Si può osservare una riduzione dell'offerta anche per quanto riguarda il numero di veicoli. La riduzione è ascrivibile alla micromobilità in sharing ed è un effetto diretto della chiusura di alcuni servizi in alcune città o la fuoriuscita dal mercato di alcuni operatori. Non si osservano, infatti, casi in cui degli operatori attivi scelgono di ridurre la flotta nelle città in cui stanno fornendo il servizio. In controtendenza il carsharing che vede aumentare le proprie flotte sia tra 2022 e 2023 che ad inizio 2024. **#menoveicoli #monopattini**

*Nota: Per i servizi di bikesharing, in conformità con la metodologia dell'Osservatorio, sono stati considerati solo i servizi che contano più di 80 biciclette e presenti in un capoluogo di provincia.*

Numero dei veicoli

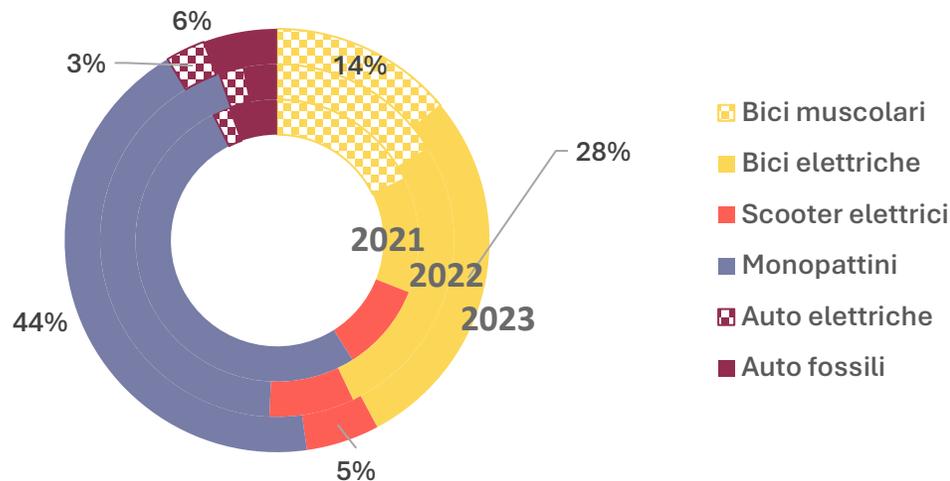




La flotta del vehiclesharing è cambiata rispetto al 2021. Si osserva una riduzione dei monopattini e in misura minore degli scooter. Il numero delle automobili scende tra 2021 e 2022 per poi tornare a salire nel 2023.

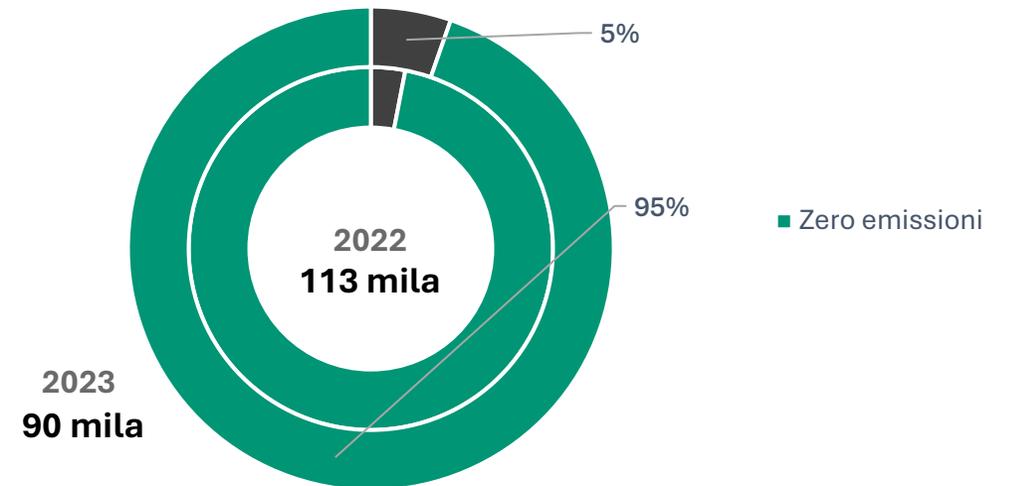
Le bici elettriche tra 2021 e 2023 crescono da 11 mila a oltre 25 mila passando da costituire il 13% del totale dei veicoli a circa il 30%. Questo è dovuto alla vocazione elettrica dei servizi in free-floating: i nuovi servizi sono sempre 100% elettrici e quelli già esistenti hanno convertito almeno in parte la flotta. **#bicielettriche #freefloating**

### Composizione della flotta



Nel 2023, il 94% dei 90 mila veicoli in condivisione è rappresentato da veicoli a zero emissioni, ossia elettrici o senza motore, come nel caso delle bici muscolari. Dal 2021, le flotte di scootersharing sono completamente elettriche, quindi la parte di flotta ancora a combustione interna è costituita unicamente da automobili. Sebbene l'elettrificazione abbia fatto grandi passi avanti negli ultimi anni, tra il 2022 e il 2023 la quota di veicoli termici è leggermente aumentata, poiché è cresciuto il numero di automobili a fronte di una riduzione complessiva della flotta in sharing. **#elettrificazione**

### Qualità ecologica della flotta in sharing

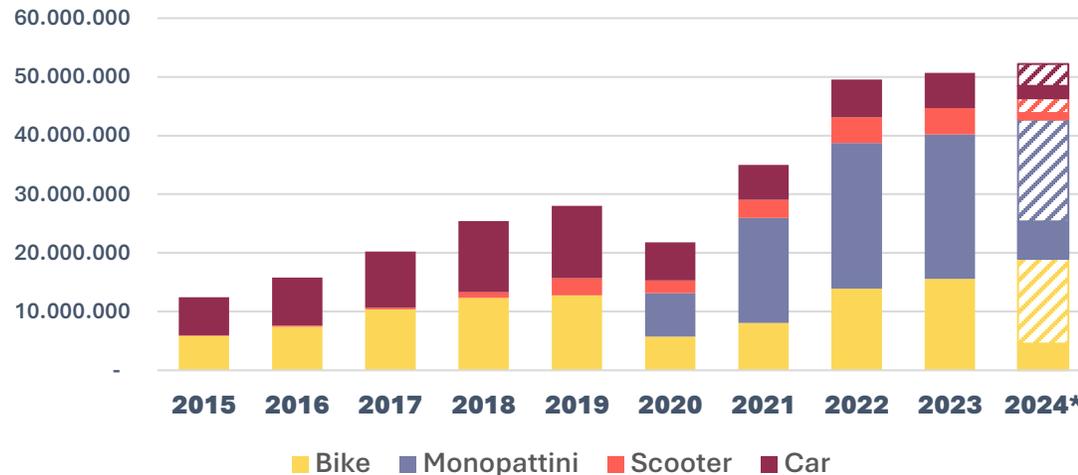




La riduzione dell'offerta non sembra influenzare in modo lineare la domanda di mobilità in sharing, almeno nel breve periodo. I noleggi registrati nel 2023 e previsti per il 2024 rimangono infatti stabili rispetto al 2022, segnalando il raggiungimento di un plateau. Tra il 2015 e il 2022, il tasso di crescita complessivo dei noleggi ha raggiunto il 300%, mentre dal 2022 l'incremento annuale non supera il 5%.  
**#plateau #noleggi**

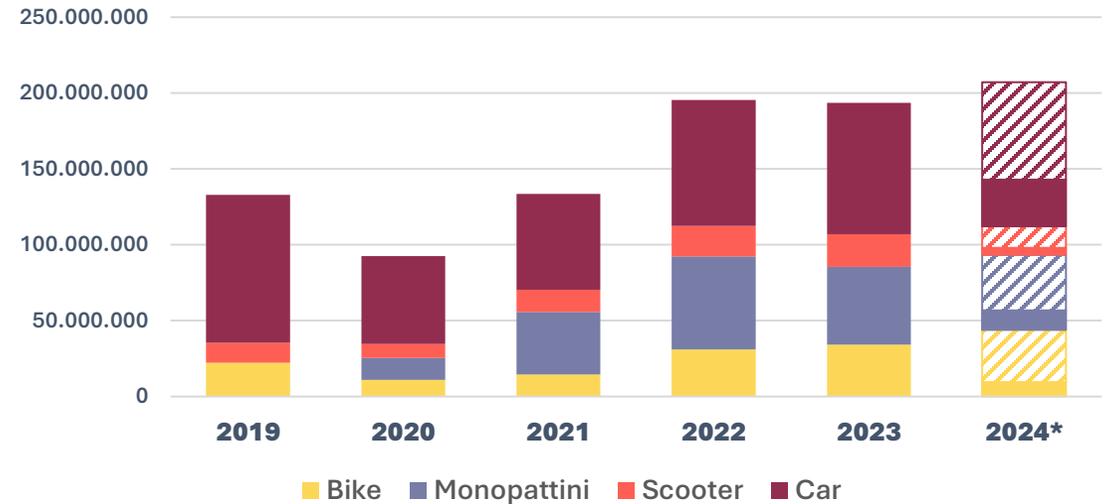
*I valori della domanda per il 2024 sono stati stimati sulla base dei dati disponibili per il Q1 2024 e del tasso di crescita Q1 2023/Q1 2024. Nell'intero documento i valori stimati per il 2024 sono indicati con l'asterisco.*

### Noleggi



I km percorsi in sharing mobility in Italia nel 2023 sono poco meno di 200 milioni e la previsione per il 2024 è di una crescita del 7%. In termini percentuali, crescono i km percorsi in bicicletta a scapito di scooter e monopattini, questi ultimi in particolare sperimentano una riduzione e sono l'unico servizio in cui la distanza media di ciascun noleggio si riduce tra 2022 e 2023. **#percordanze #aumentato #bikesharing**

### Km percorsi





*A focus about*

# Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing nel 2023



# Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing nel 2023

Con l'obiettivo di allinearsi alla definizione ISTAT di incidente con lesioni a persona, l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility ha raccolto questo stesso dato presso gli operatori. È emerso, tuttavia, durante la raccolta dati, che gli operatori di micromobilità in sharing attivi in Italia e coinvolti nell'indagine registrano gli incidenti con lesioni a persona tramite due modalità:

- 1) Rilevazione tramite referto/documentazione clinica > vengono registrati gli incidenti accompagnati da referto/documentazione clinica che attesti la lesione. Le possibili fonti sono l'ente assicurativo dell'operatore e gli organi di Polizia.
- 2) Rilevazione tramite segnalazioni > vengono registrati gli incidenti descritti al punto precedente e anche gli incidenti

segnalati dagli utenti tramite canali di comunicazione quali servizio clienti, app mobile, etc. In questo secondo caso l'incidente viene considerato e annoverato anche in assenza di documentazione che attesti l'avvenuta lesione: è il caso di quegli incidenti in cui le persone coinvolte non riportano lesioni tali da giustificare un'entrata in ospedale o in cui l'organo di Polizia intervenuto non ha ritenuto di mettere a verbale la lesione riscontrata. Le persone coinvolte possono tuttavia ritenere di segnalare all'operatore di sharing mobility che è avvenuto un sinistro che li ha coinvolti.

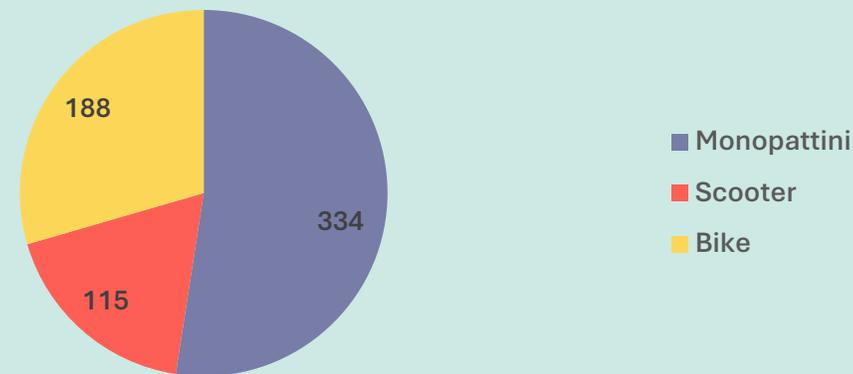
*ISTAT: La rilevazione riguarda gli incidenti stradali verificatisi nell'arco di un anno solare sull'intero territorio nazionale, verbalizzati da un'autorità di polizia. L'incidente stradale viene definito come "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo sulla rete stradale, verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, che comporti lesioni a persone (morti entro 30 giorni e/o feriti)" - (Convenzione di Vienna del 1968, Unece, Itf, Eurostat). (...) A rispondere alla rilevazione sono Polizia stradale, Carabinieri, Polizia provinciale, Polizia locale e altri organi di rilevazione, come Guardia di finanza e agenti di pubblica sicurezza. (<https://www.istat.it/it/archivio/4609>)*



# Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing

Pur ritenendo preferibile la prima modalità, non è stato possibile per tutti gli operatori conferire tale dato. Per questi ultimi, sono stati dunque considerati gli incidenti con lesioni rilevati anche senza referto medico. Va dunque valutato che il perimetro della tipologia di incidenti conteggiati dall'Osservatorio e presentati in questa sezione è maggiore o uguale a quanto registrato da ISTAT poiché tiene conto sicuramente – per ogni operatore – di tutti gli incidenti per cui è disponibile un documento che referti l'avvenuta lesione ma può eventualmente includere – per alcuni operatori – anche gli incidenti che sono stati solamente segnalati. Degli 11 operatori coinvolti nell'indagine, 5 registrano gli incidenti tramite la prima modalità e i restanti 6 tramite la seconda. Gli incidenti considerati in quest'analisi sono in tutto 637. Si segnala infine che, per la prima volta, nel 2023 è stato registrato un incidente mortale avvenuto con in scooter a Roma.

Numero di incidenti nei servizi di micromobilità in sharing 2023



	REFERTO/DOCUMENTAZIONE	SEGNALAZIONI
Operatore 1		x
Operatore 2		x
Operatore 3	x	
Operatore 4		x
Operatore 5		x
Operatore 6	x	
Operatore 7	x	
Operatore 8	x	
Operatore 9	x	
Operatore 10		x
Operatore 11		x



# Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing

### Incidenti per 100.000 noleggi



### Incidenti per 100.000 km



Gli incidenti ogni 100.000 noleggi sono in calo per tutti i servizi: -11% per i monopattini, -7% per gli scooter e -48% per le biciclette. Considerando gli incidenti ogni 100.000 km, si registra una diminuzione per gli scooter (-63%) e per le biciclette (-35%), mentre per i monopattini l'indicatore è leggermente superiore rispetto al 2022. Analizzando le città italiane, i dati sugli incidenti per 100.000 noleggi mostrano ampie variazioni, con valori che oscillano tra 0,2 e 2,7.

### Incidenti per 100.000 noleggi – Monopattino in sharing Confronto tra città





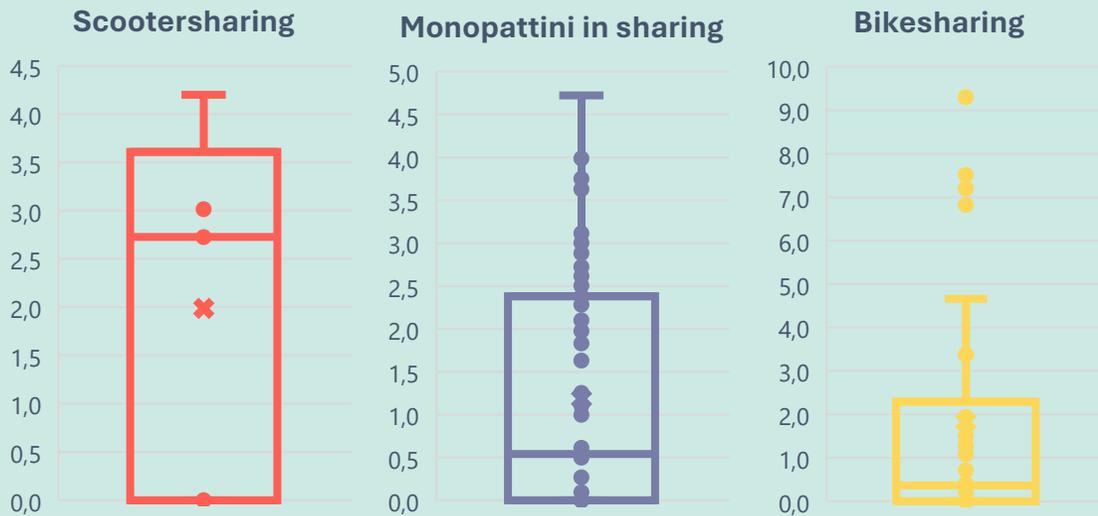
# Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing nel 2023

Gli *scattered boxplot* in questa pagina rappresentano graficamente la varianza degli indicatori «incidenti per 100.000 km» e «incidenti per 100.000 spostamenti». Rispetto al 2022 (7° Rapporto nazionale), si nota per scooter e monopattini una minore dispersione dei dati, probabilmente dovuta alla stabilizzazione dei servizi esistenti. Al contrario, per il bikesharing, le nuove aperture determinano un incremento della volatilità nei dati raccolti.

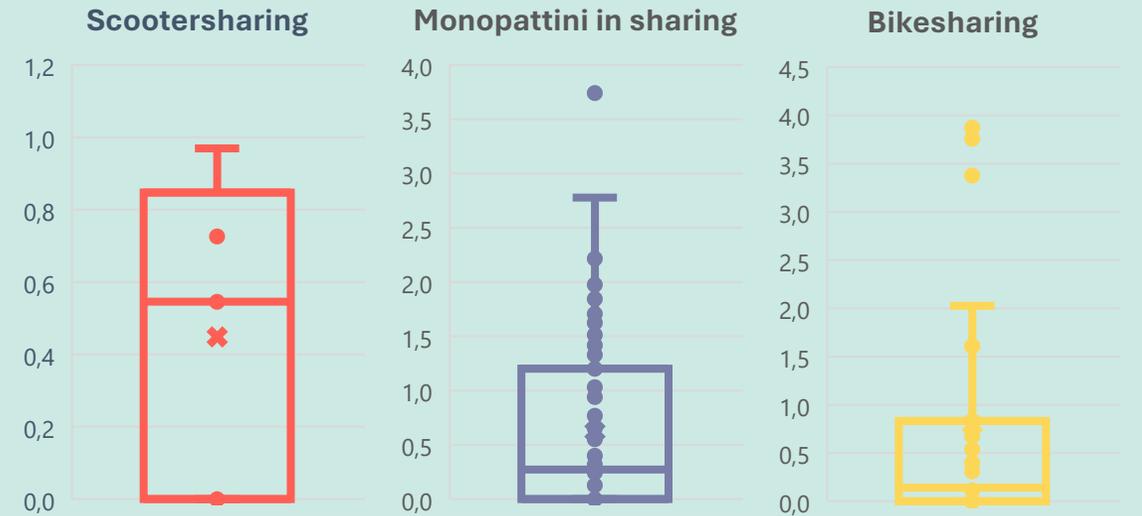
Variazione della dev. standard tra 2022 e 2023

	Incidenti x 100.000 noleggi	Incidenti x 100.000 km
Scooter	-83%	-84%
Monopattini	-40%	-36%
Bike	59%	51%

Incidenti per 100.000 noleggi



Incidenti per 100.000 km





*A focus about*

# Dimensione economica del settore del vehiclesharing



# Dimensione economica del settore del vehiclesharing

Il fatturato del settore del vehiclesharing è aumentato del 38% tra il 2021 e il 2022 e dell'1% tra il 2022 e il 2023, anno in cui il valore totale è stato di circa 178 milioni di €.

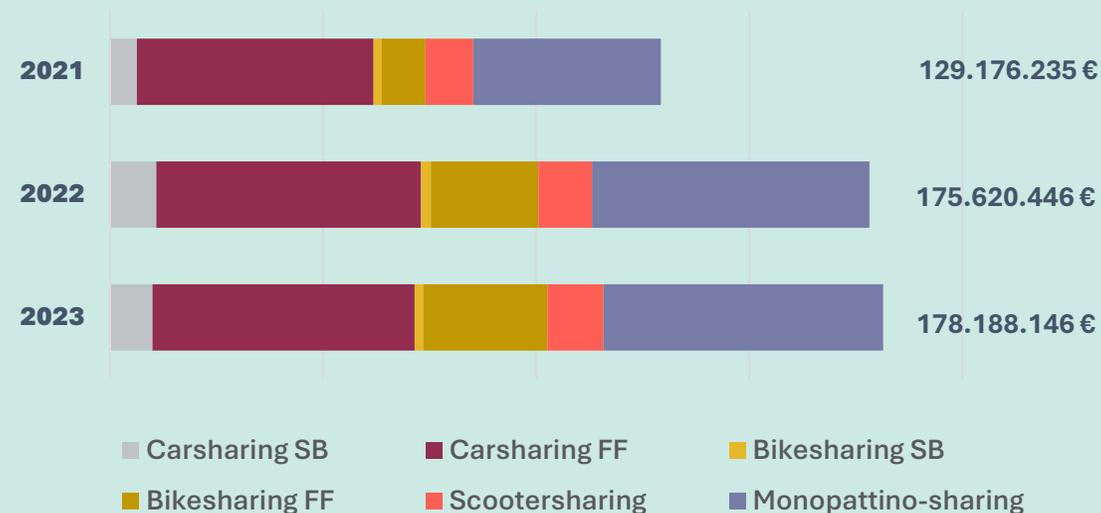
A contribuire maggiormente al valore economico totale sono i monopattini in sharing e il carsharing free-floating, con una quota rispettivamente del 36% e del 34%.

Per quanto riguarda la tassazione, l'IVA complessiva del settore garantisce allo Stato un'entrata di circa 32 milioni. I servizi di vehiclesharing sono infatti soggetti a un'aliquota IVA del 22%, diversamente agli altri servizi di mobilità condivisa, come taxi a cui non si applica l'iva e NCC e Tpl, ai quali si applica un'aliquota del 10%.

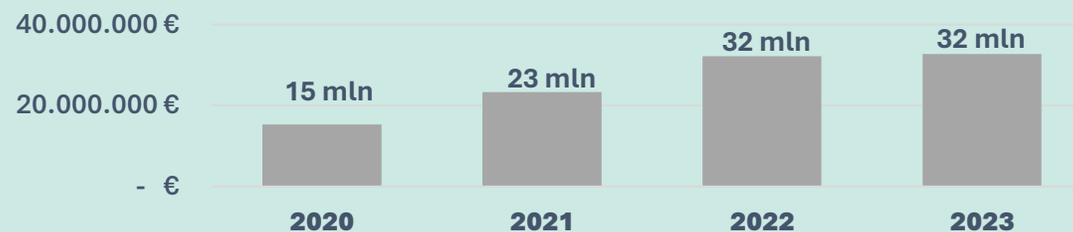
L'ipotesi di una riduzione dell'IVA per portarla dal 22% al 10% determinerebbe un mancato gettito di circa 16 milioni di euro.

Nota: Una quota del 21% del fatturato per il 2023 è stata stimata dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility perché non comunicata dagli operatori

### Composizione del fatturato per tipologia di servizio negli anni



### Gettito IVA al 22%





*A focus about*

# La percezione dei servizi di vehiclesharing secondo i clienti



## La percezione dei servizi di vehiclesharing secondo i clienti

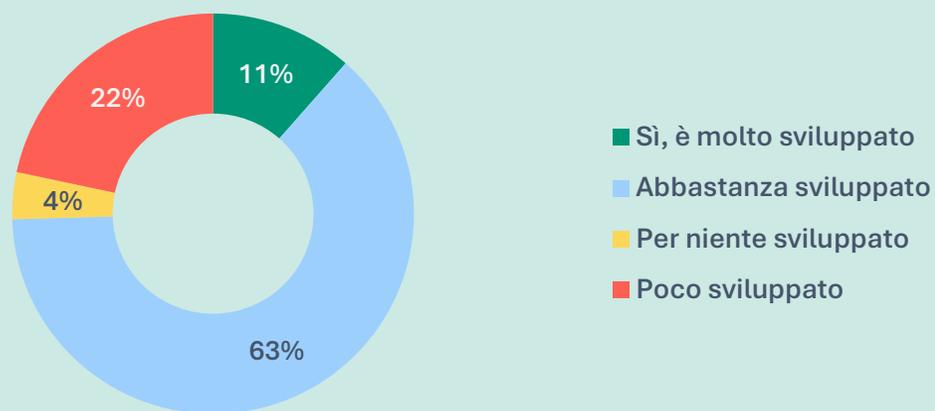
Nel contesto dell'evoluzione e trasformazione della sharing mobility in Italia, si è deciso di includere anche il punto di vista degli utenti dei servizi. A tal fine, l'Osservatorio ha sviluppato un questionario, che è stato proposto agli operatori di vehiclesharing membri del network, affinché lo somministrassero ai propri clienti. Gli operatori che hanno partecipato all'iniziativa sono stati Allways, BIT Mobility, Carsharing Sudtiro, Cooltra, DOTT, E-VAI, IGP Decaux, Movi e Pikyrent. Ciascuno ha utilizzato modalità diverse per diffondere il sondaggio: alcuni hanno impiegato strumenti come pop-up sulle app, newsletter o post sui social network, mentre altri lo hanno integrato in questionari più ampi rivolti ai propri clienti, inviando successivamente i risultati raccolti all'Osservatorio. Per rispondere alle specificità dei diversi servizi offerti (carsharing, bikesharing, scootersharing, micromobilità in sharing), sono stati predisposti questionari distinti, adattando eventualmente le domande al singolo servizio. L'obiettivo principale era comprendere la percezione degli utenti riguardo al vehiclesharing: se fosse ritenuto un servizio pubblico essenziale per la mobilità urbana e se la sua presenza qualificata dovesse essere garantita dall'amministrazione pubblica o considerata un servizio di mercato. Per evitare di influenzare le

risposte, si è adottata la tecnica del "mascheramento degli obiettivi", ovvero la formulazione delle domande in modo da non rivelare subito lo scopo principale del sondaggio. Le tre domande di maggiore interesse per l'indagine sono state inserite alla fine del questionario, mentre le prime hanno avuto un tono più generale e neutro, come ad esempio chiedere un'opinione sui vantaggi della sharing mobility. Il questionario, è rimasto attivo da metà settembre a metà novembre, per consentire ai vari operatori di proporlo con i propri tempi. La somministrazione è avvenuta tramite Google Moduli, garantendo l'anonimato totale dei partecipanti: non sono state raccolte informazioni anagrafiche, contatti email né dati relativi alla città di residenza. Hanno partecipato complessivamente 10.458 persone, con una prevalenza di utenti di servizi di bikesharing e micromobilità in sharing. Per ragioni di privacy e semplicità, i risultati sono qui presentati in forma aggregata, pur considerando che ogni partecipante ha risposto esclusivamente in relazione al servizio specifico dell'operatore che ha proposto il sondaggio.



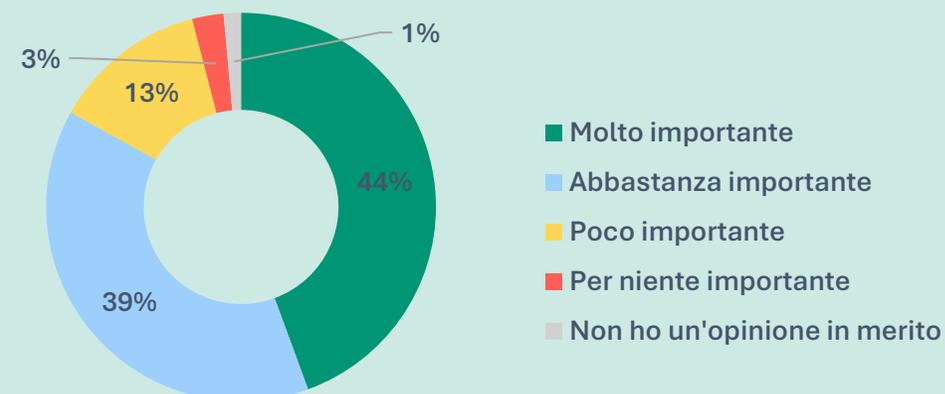
Agli utenti è stato chiesto se ritenevano il servizio sufficientemente sviluppato in termini di veicoli disponibili. Circa tre utenti su quattro hanno risposto positivamente. È importante sottolineare che, per la maggior parte dei servizi, le risposte sono risultate omogenee. Tuttavia, il carsharing si è distinto come un'eccezione: in questo caso, la percentuale complessiva di utenti che ha risposto "Sì, è molto sviluppato" o "Abbastanza sviluppato" si è fermata al 42%.

Domanda 13. Quanto a numero di veicoli disponibili nella tua città, ritieni che il servizio sia sufficientemente sviluppato?



Oltre l'80% degli utenti della sharing mobility ritiene che la chiusura dei servizi nella propria città avrebbe un impatto significativo sulle proprie abitudini di mobilità. Quasi la metà del campione ha dichiarato che l'impatto sarebbe «molto importante». Questa risposta, comune a tutti i servizi, sottolinea chiaramente come la sharing mobility sia ormai un elemento radicato nel ventaglio di mobilità di chi ne fa uso.

Domanda 14. Se i servizi di vehiclesharing dovessero scomparire dalla tua città, l'impatto sulla tua mobilità abituale sarebbe

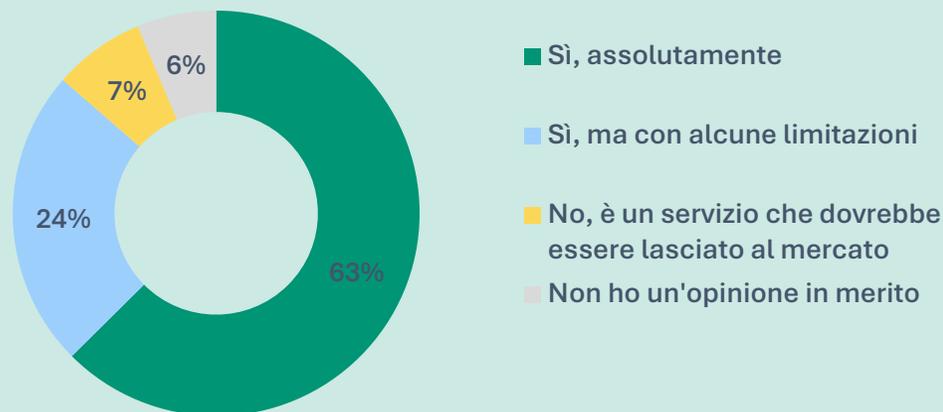


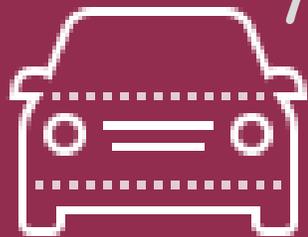


L'ultima domanda riguardava la possibilità che i servizi di vehiclesharing vengano sostenuti e garantiti anche attraverso fondi pubblici, questione dirimente per il settore. L'esito è senza dubbio positivo, infatti il 63% si è detto favorevole e il 24% ha risposto di sì, ma con alcune limitazioni. Soltanto il 7% dei partecipanti ha risposto di no.



**Domanda 15. Al fine di raggiungere obiettivi sociali e/o ambientali (per es. aree di servizio anche in periferia, tariffe accessibili per tutti, etc.), pensi che i servizi di vehiclesharing debbano essere sostenuti e garantiti anche attraverso fondi pubb**





*A thread on...*

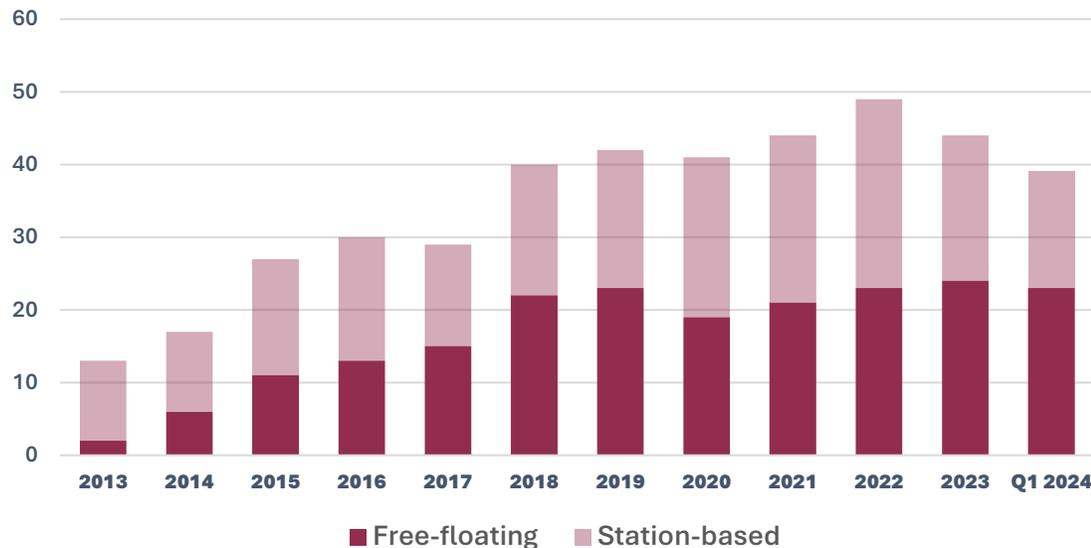
# Carsharing KEY DATA





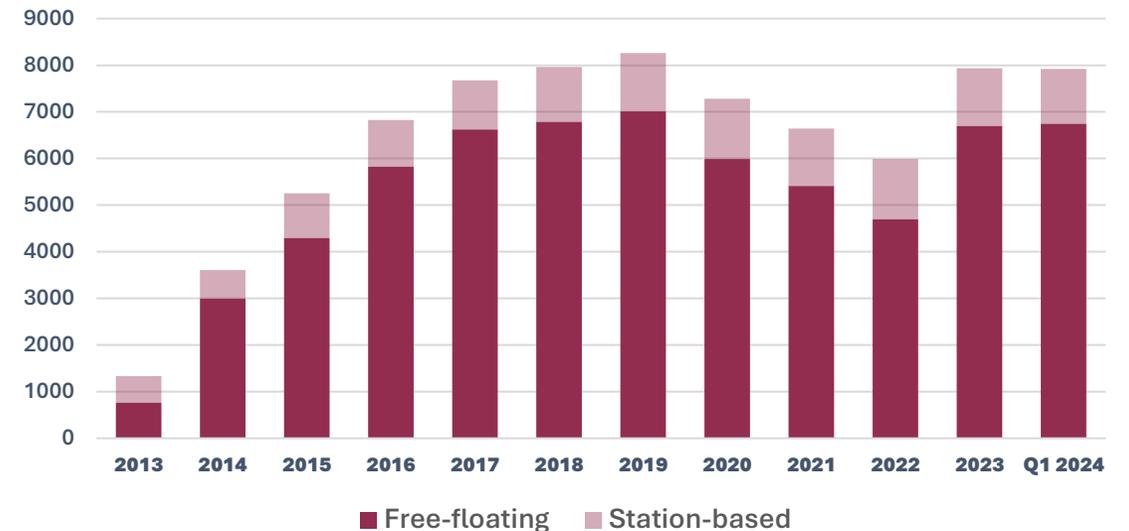
Introdotta già nei primi anni 2000, il carsharing ha raggiunto l'attuale popolarità con il lancio dei servizi free-floating a Milano e Roma nel 2013. Dal 2022 in poi, il numero di servizi è in diminuzione, in particolare per quanto riguarda i servizi station-based *multicittà*. L'operatore AmiGO chiude in alcune città siciliane mentre Mobilize Share ha sospeso del tutto il servizio. **#meno servizi #menocittà**

### Servizi di carsharing



I tassi di crescita dei veicoli del carsharing osservati dal 2013 evidenziavano un rallentamento già a partire dal 2017. Nel 2019 si raggiunge il picco nel numero di auto condivise, seguito da una contrazione che aveva portato nel 2022 la consistenza della flotta ai valori del 2015. Questa tendenza si è finalmente invertita nel 2023, con il numero di auto che è tornato ai livelli del passato. La variazione è principalmente attribuibile alla reintroduzione di veicoli da parte degli operatori Sharenow ed Enjoy. Le flotte del carsharing station-based si mantengono invece costanti nel tempo. **#ampliamento**

### Flotta del carsharing

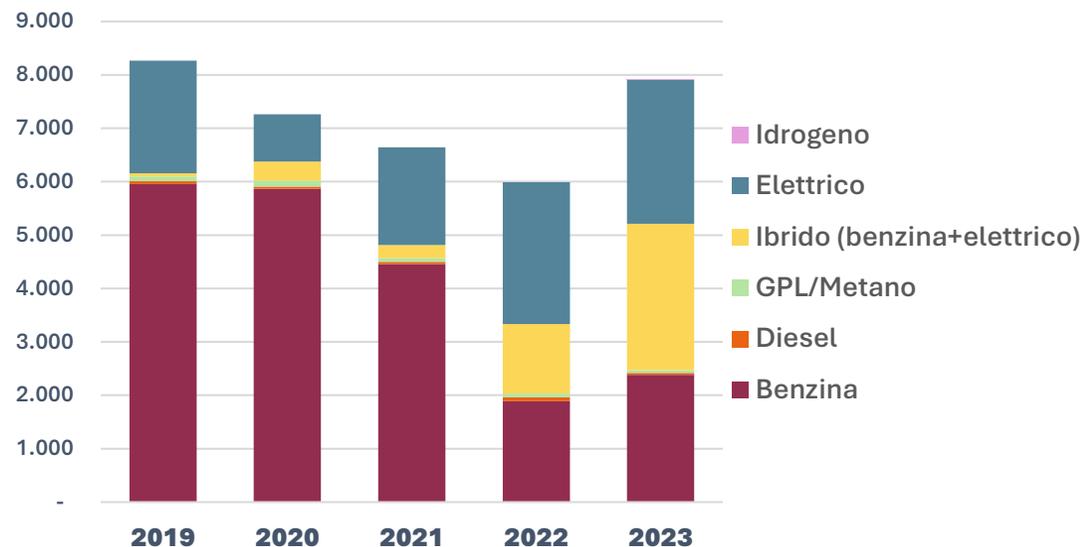




Negli ultimi cinque anni, la composizione della flotta del carsharing ha subito cambiamenti significativi. L'uscita dal mercato di Sharen'go tra il 2019 e il 2020 ha causato una diminuzione dei veicoli elettrici, ma a partire dal 2022 il numero è nuovamente salito sopra i 2.500. Inoltre, si è registrata una progressiva sostituzione dei veicoli a benzina con modelli ibridi, evidenziando un trend verso una maggiore sostenibilità ambientale nella flotta.

**#elettrificazione #BEV #HEV**

**Flotta del carsharing per alimentazione**



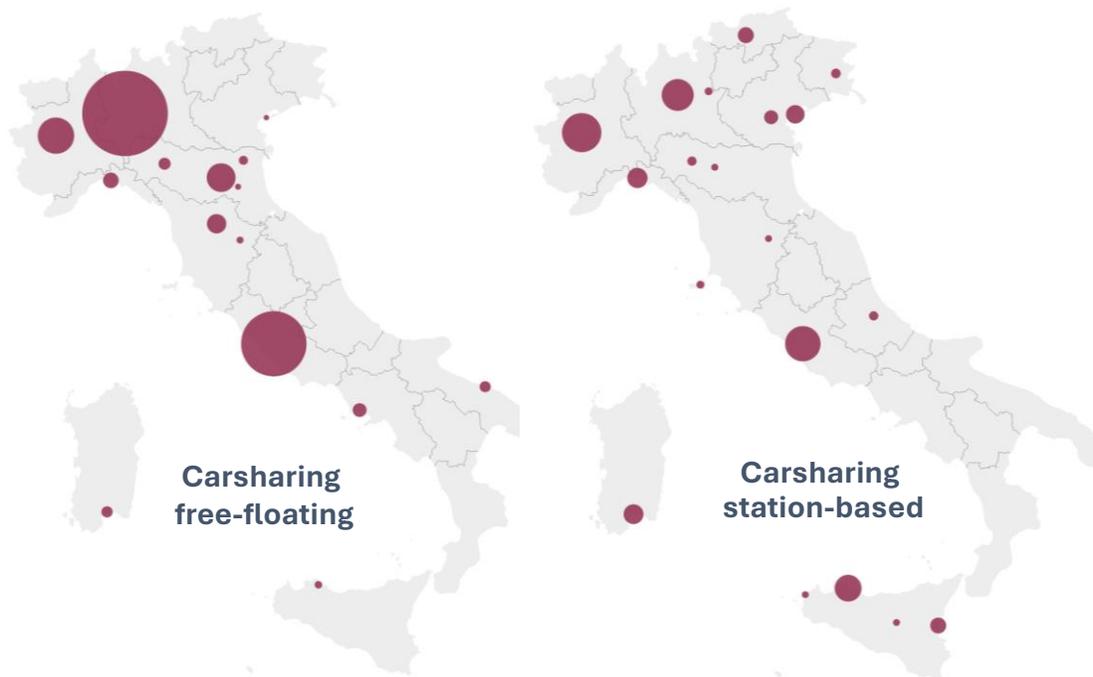
Le principali città capoluogo di provincia dispongono di un servizio di carsharing attivo, sebbene vi siano significative differenze nelle flotte. Sono pochi, tuttavia, i contesti urbani in cui coesistono sia servizi di carsharing free-floating che station-based. **#offerta #disomogenietà**

Free-floating			Station-based		
Città	Servizi	Veicoli	Città	Servizi	Veicoli
Arezzo	1	11	Arezzo	1	4
Arezzo	1	11	Arezzo	1	4
Bari	1	39	Brescia	1	6
Bologna	2	342	Cagliari	1	56
Cagliari	1	40	Catania	1	34
Ferrara	1	23	Enna	1	4
Firenze	1	142	Genova	1	59
Genova	1	87	Livorno	1	6
Imola	1	7	Padova	1	25
Milano	4	3.365	Palermo	1	110
Napoli	1	65	Parma	1	9
Palermo	1	14	Pescara	1	9
Parma	1	47	Reggio Emilia	1	4
Roma	3	1.933	Roma	1	201
Torino	2	567	Torino	1	250
Venezia	1	5	Trapani	1	4
			Udine	1	10
			Venezia	1	48



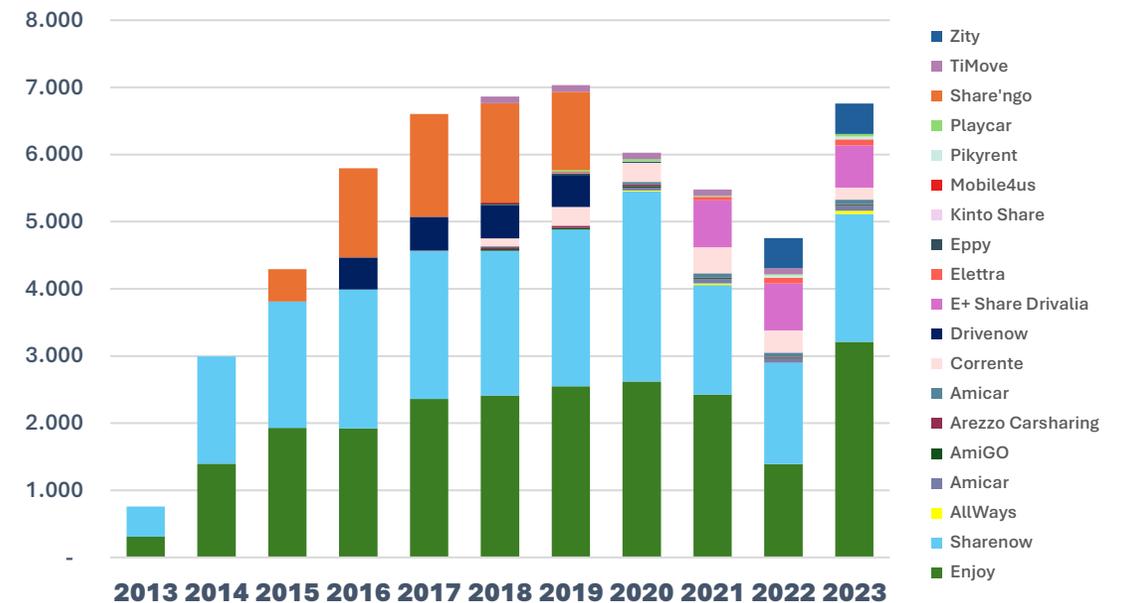
Dopo un periodo di espansione, la diffusione del car sharing nelle città italiane sta rallentando. Il numero di città metropolitane con almeno un servizio di car sharing è rimasto stabile rispetto al 2019, ma si sono registrate flessioni significative nel numero di auto disponibili in alcune città, come Firenze. **#disponibilità #copertura #rallentamento**

### La distribuzione delle flotte di carsharing nel 2023



Per quanto riguarda il carsharing free-floating, il mercato ha subito più di una riconfigurazione negli ultimi 5 anni. Fino al 2019 erano attivi quattro principali operatori ma nel 2020 Sharenow ed Enjoy detenevano il 90% dei veicoli. Dal 2021, è subentrata una maggiore articolazione tra gli operatori, che oggi rispetto ai due player principali, rappresenta complessivamente circa il 25% del mercato. **#mercato #articolazione**

### Operatori e flotte del carsharing free-floating





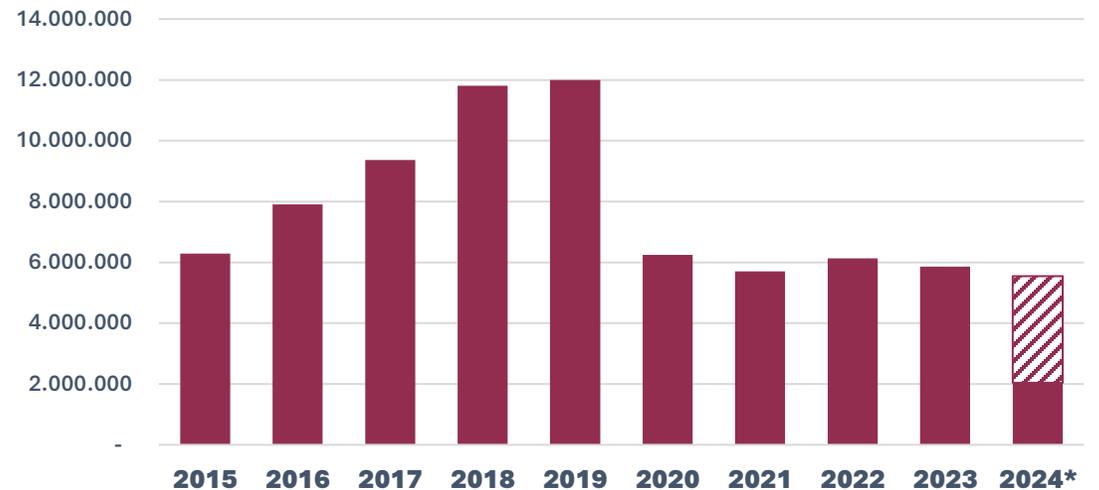
In un contesto poco favorevole, la ricerca di redditività ha portato gli operatori di carsharing, in particolare quelli che offrono servizi free-floating, a diversificare progressivamente la loro offerta. Hanno iniziato a rivolgersi a segmenti di mercato al di fuori del noleggio breve e brevissimo, concentrate nelle aree centrali delle grandi città. Ad esempio, Sharenow e Enjoy hanno affiancato le tariffe al minuto con la possibilità di noleggiare veicoli per ore o addirittura per uno o più giorni. **#diversificazione**  
**#pricing**



Il 2020 ha segnato un'inversione di tendenza per il car sharing free-floating: a causa della pandemia, i noleggi si sono dimezzati, stabilizzandosi intorno ai 6 milioni fino al 2023, con previsioni simili anche per il 2024. **#freefloating**  
**#stallo**

<p><b>SHARENOW</b> ✓ <b>Noleggio auto al minuto</b></p> <p>La spontaneità è il tuo forte? Scegli quest'opzione per noleggi brevi fino a 1 ora. <b>A partire da /minuto<sup>2</sup></b> <b>200 km GRATIS inclusi</b></p>	<p><b>Noleggio auto all'ora</b></p> <p>Hai programmi? Scegli quest'opzione per i tuoi noleggi quotidiani. Paghi anche in base al chilometraggio. <b>A partire da 8,99 €/ora<sup>4</sup></b> <b>+ 0,19 €/km</b> <b>Chilometri illimitati</b></p>	<p><b>Noleggio auto al giorno</b></p> <p>Tempo di fare un viaggio? Scegli questa tariffa per noleggi di più giorni. Paghi anche in base al chilometraggio. <b>A partire da 38,33 €/giorno<sup>4</sup></b> <b>+ 0,19 €/km</b> <b>Chilometri illimitati</b></p>
<p><b>enjoy</b> <b>Tariffa al minuto</b></p> <p>Con questa tariffa puoi noleggiare un'Enjoy pagando alla fine del noleggio i minuti effettivamente utilizzati (paghi solo i minuti che consumi).</p> <p>Questa tariffa prevede anche il pagamento per lo sblocco del veicolo.</p>	<p><b>Tariffe orarie</b></p> <p>Queste tariffe ti permettono di noleggiare un'Enjoy per alcune ore. Sono tariffe prepagate.</p> <p>Le ore di utilizzo vanno selezionate in fase di prenotazione del veicolo.</p>	<p><b>Tariffe giornaliere</b></p> <p>Queste tariffe ti permettono di noleggiare un'Enjoy per uno o più giorni. Sono tariffe prepagate.</p> <p>I giorni di utilizzo vanno selezionati in fase di prenotazione del veicolo.</p>

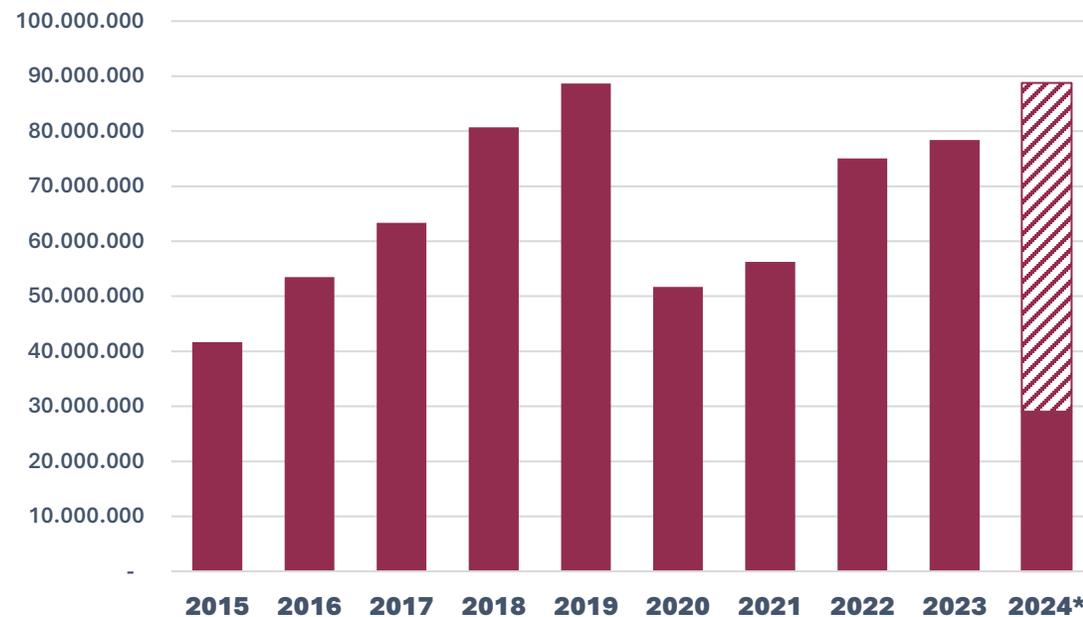
**Noleggi del carsharing free-floating**





Per quanto riguarda le percorrenze, invece, la tendenza è diversa: dal 2021 in avanti si registra infatti un aumento, attribuibile al cambiamento nel modello di utilizzo del servizio. Gli utenti, infatti, effettuano noleggi più lunghi in termini di chilometri percorsi. **#percorrenze #aumento**

**Percorrenze del carsharing free-floating**



Gli indicatori di performance registrano un peggioramento tra il 2022 e il 2023, questo è dovuto principalmente all'aumento considerevole delle flotte che fa aumentare il denominatore del tasso di rotazione e della percorrenza annuale di ciascun veicolo. Interessante notare l'aumento della durata del noleggio che nel 2023 è quasi tre volte quello del 2019. **#noleggio medio #durata #aumento**

**Free-floating**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (I quad)
Tasso di rotazione	4,7	2,9	2,9	3,6	2,4	2,5
Percorrenza annuale veicolo	12.649	8.632	10.385	15.995	11.705	n.d.
Lunghezza del noleggio (km)	7,4	8,3	9,9	12,2	13,4	16,0
Durata del noleggio (min)	32,6	40,2	43,7	72,8	87,7	n.d.



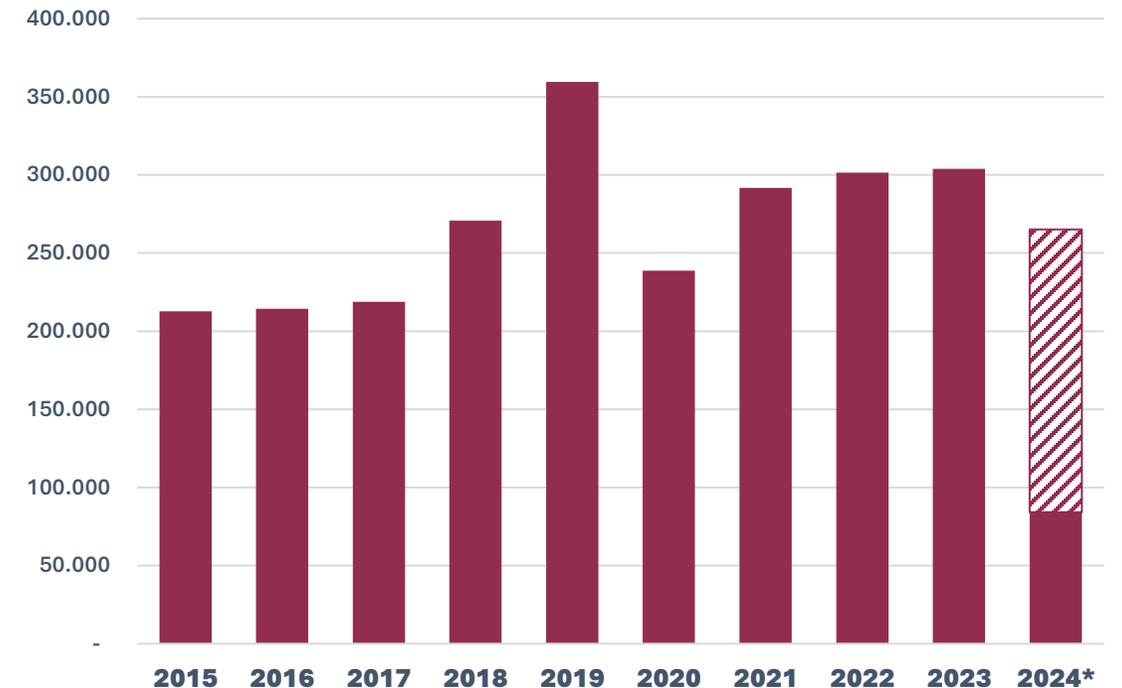
La città in cui il tasso di rotazione è più alto è Torino, l'aumento consistente delle flotte di auto in free-floating ha infatti caratterizzato principalmente Milano e Roma che si attestano rispettivamente su 2,67 e 2,0 noleggi giornalieri per veicolo. Milano si conferma città leader del carsharing free-floating con 4 operatori e oltre 3 milioni di noleggi. **#freefloating #Milano #leader**

FREE FLOATING, anno 2023	Numero di servizi	Veicoli	Noleggi	Percorrenze (mln di km)	Tasso di rotazione
Bologna	2	342	208.546	3,2	1,67
Firenze	1	142	n.d.	n.d.	n.d.
Milano	4	3.365	3.283.691	40,7	2,67
Roma	3	1.933	1.408.683	23,3	2,00
Torino	2	567	739.377	7,4	3,57



Il carsharing station-based ha dimostrato una maggiore resilienza agli effetti della pandemia. Tuttavia, nel 2023, il numero di noleggi si attesta attorno ai 300 mila, un valore che continua a rimanere inferiore rispetto al picco raggiunto nel 2019. **#mancataripresa #noleggistabili**

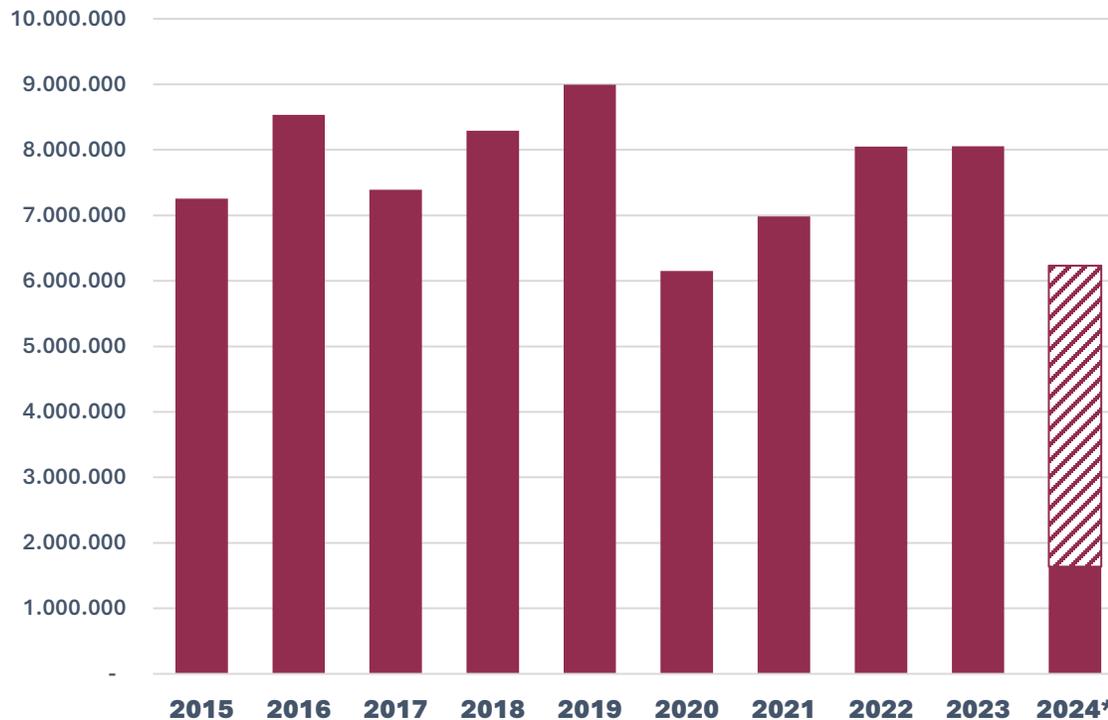
**Noleggi del carsharing station-based**





Nel 2023, le percorrenze del carsharing station-based si mantengono in linea con l'anno precedente, attestandosi intorno agli 8 milioni di chilometri percorsi. Le previsioni per il 2024 – basate sui dati del I quadrimestre – indicano un valore inferiore, che dovrà essere confermato alla fine dell'anno. **#previsione2024 #calo**

### Percorrenze del carsharing station-based

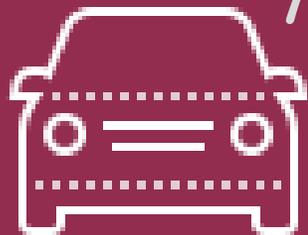


Gli indicatori di domanda per il carsharing station-based mostrano bassa volatilità, segnalando un'integrazione stabile nelle abitudini degli utenti. Unica eccezione è la durata del noleggio, aumentata di circa il 30% tra il 2020 e il 2023, forse a causa di nuove esigenze di mobilità nate nel periodo post-pandemia. **#indicatori #stationbased**

### Station-based

	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (I quad)
Tasso di rotazione	0,8	0,5	0,7	0,6	0,7	0,6
Percorrenza annuale veicolo	7.165	4.756	5.682	6.200	6.419	n.d.
Lunghezza del noleggio (km)	25,0	25,8	23,9	26,7	26,2	23,2
Durata del noleggio (min)	178,6	217,8	197,9	250,2	279,7	n.d.





*A focus about*

# Regolazione carsharing





# Regolazione carsharing: i canoni

Le politiche sui canoni delle diverse amministrazioni locali, anche se lentamente, stanno adeguandosi ad una nuova fase del carsharing, in cui la redditività non è scontata e può mettere in discussione la presenza del servizio in molte realtà. I modelli di governance e regolazione oggi dominanti sono ancora quelli messi a punto dagli enti locali nella fase iniziale, quando il mercato era in crescita e vi erano aspettative di ulteriore espansione per il futuro. Il modello prevalente prevede che l'autorità competente a livello locale individui dei requisiti tecnico-operativi con cui debba essere gestito il servizio di car sharing e, su questa base, gli operatori privati manifestano il proprio interesse a soddisfarli. Si tratta di un modello diverso da quello previsto dal quadro legislativo nazionale per i servizi di noleggio senza conducente la cui organizzazione è lasciata alla libera iniziativa privata. Ad oggi, sono tutt'ora previsti dei canoni ad auto per gli operatori attivi ma nell'arco del tempo, molte città stanno riconsiderando questo approccio ed alcune hanno già eliminato il canone che esisteva in precedenza.

<b>CARSHARING FREE-FLOATING</b>	
<b>Capoluogo di provincia</b>	<b>Canone</b>
Arezzo	n.d.
Bari	100 €/anno
Bologna	Endotermico: € 600/anno, Ibrido (anche mild): € 300 /anno, Elettrico: 0
Cagliari	Nessuno
Ferrara	Endotermico: € 600/anno, Ibrido (anche mild): € 300 /anno, Elettrico: 0
Firenze	Benzina: € 300/anno, Endotermico diverso da Benzina: € 150/anno, Ibrido: € 150/anno, Elettrico: 0
Genova	Endotermico: 480€/anno, Elettrico: 0
Imola	Endotermico: € 600/Mese, Ibrido (anche mild): € 300/ Mese, Elettrico: 0
Milano	Endotermico: 1800€/anno, Elettrico: 480€/anno dal 1° gennaio 2024
Napoli	25 €/anno
Palermo	n.d.
Parma	Nessuno
Roma	Nessuno (sospeso a partire dalla pandemia Covid-19)
Torino	Nessuno
Venezia	Nessuno



*A thread on...*

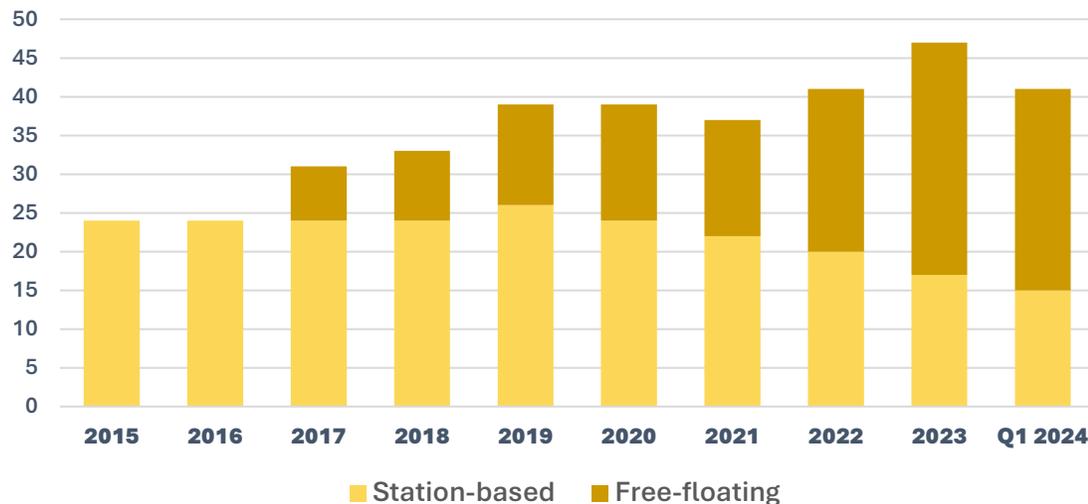
**Bikesharing KEY DATA**





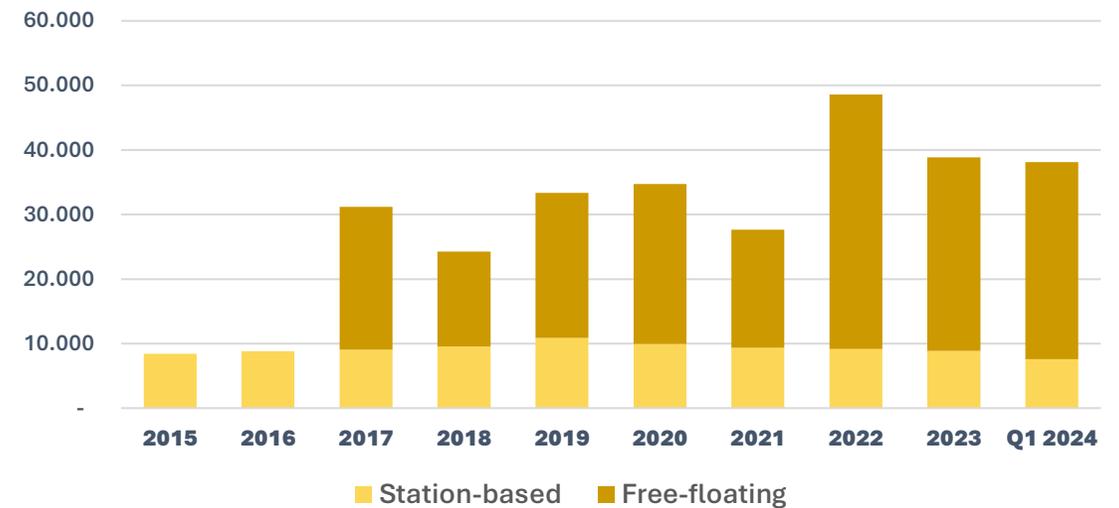
Il numero di servizi di bikesharing in Italia aumenta tra 2022 e 2023 grazie a 9 nuove aperture registrate dal bikesharing free-floating mentre i servizi station-based passano da 20 a 18. All'inizio del 2024 il numero di servizi torna ad essere 41 come nel 2022. ma con una diversa distribuzione tra free-floating e station-based, con rispettivamente 26 e 15 servizi ciascuno. **#servizi #variabilità**

Servizi di bikesharing attivi in Italia



Le flotte del bikesharing nel 2023 si fermano leggermente sotto le 40 mila unità. Le bici dello station-based sono più o meno costanti mentre per il free-floating assistiamo ad una riconfigurazione: esce dal mercato Tier che nel 2022 aveva 3 mila veicoli e vengono ridimensionate le flotte di alcune grandi città come Roma e Milano in relazione alle disposizione dei nuovi bandi. Il livello di offerta del 2023 sembra mantenersi anche nel 2024. **#offerta #italia**

Flotta del bikesharing





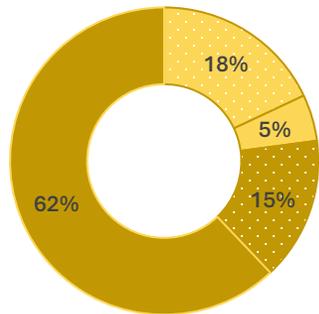
Le bici elettriche in free-floating sono senza dubbio le protagoniste del 2023. Nonostante il numero assoluto diminuisca, la % sul totale delle bici in condivisione nelle città italiane aumenta. La prima città per veicoli elettrici è Milano, seguita da Roma e Bologna.

**#freefloating #bicielettriche**



I servizi di bikesharing, sia free-floating che station-based, sono presenti prevalentemente nelle città del Nord. Per quanto riguarda il free-floating, vediamo servizi anche nelle principali città del Centro e Mezzogiorno come Firenze, Roma, Napoli e Palermo. La concentrazione di offerta a Milano è evidente sia nel free-floating che nello station-based. **#città #distribuzione**

**Composizione della flotta nel 2023**

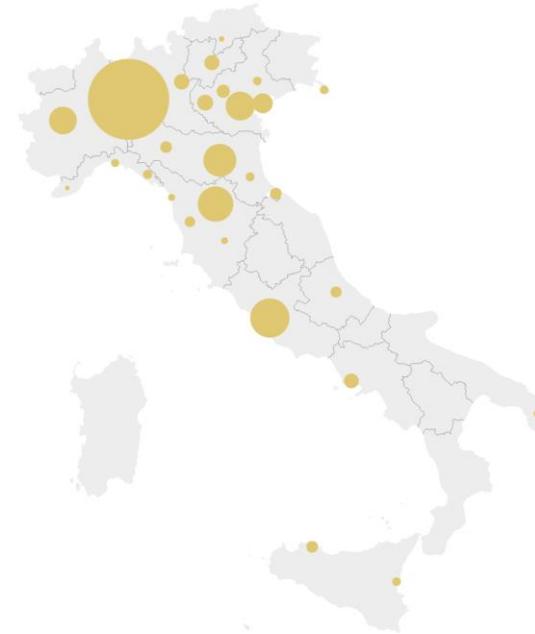


■ SB muscolare 
 ■ SB elettrica  
■ FF muscolare 
 ■ FF elettrica

**Bici elettriche nelle prime 10 città**

Città	Bici
Milano	8.379
Roma	4.136
Bologna	2.415
Firenze	1.830
Torino	1.632
Padova	1.100
Rimini	567
Napoli	473
Venezia	460
Pescara	250

**Bikesharing free-floating**



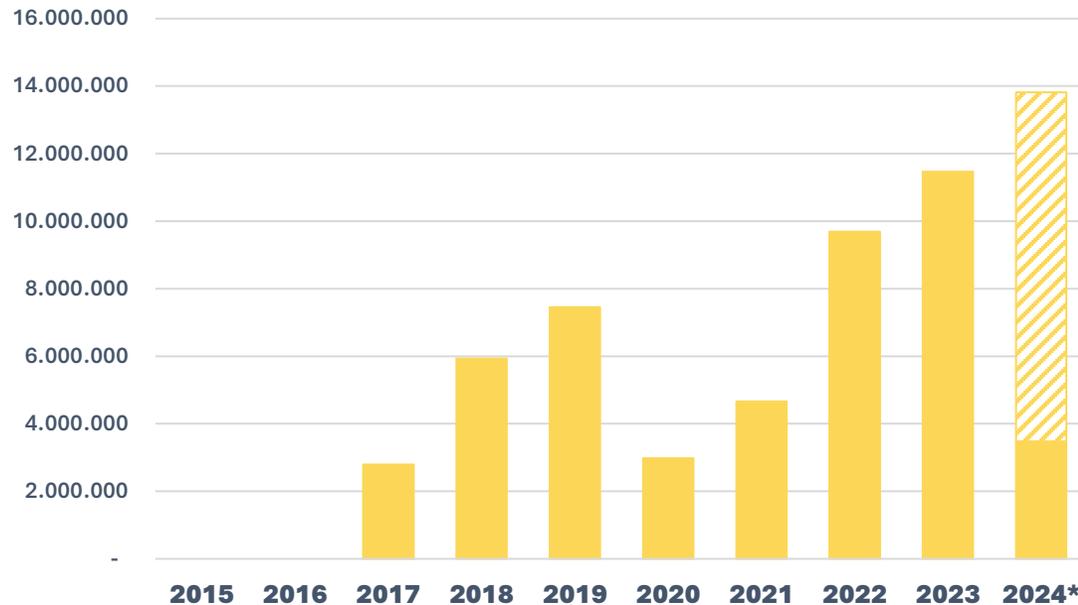
**Bikesharing station-based**





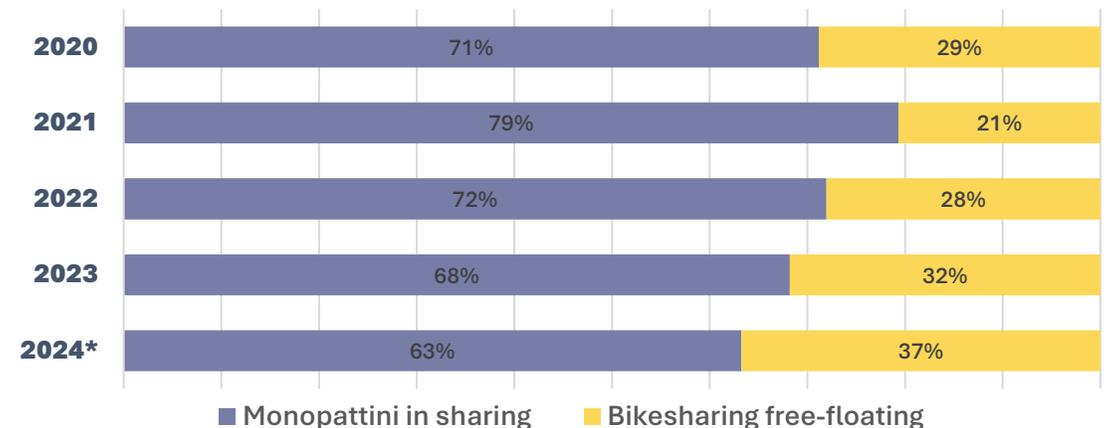
Sono proprio le bici elettriche a sostenere la crescita bikesharing free-floating in termini di noleggi: +12% tra 2022 e 2023 e la previsione per il 2024 è di ben +22%. Si tratta dell'unico segmento del settore vehiclesharing per cui si osserva un trend così positivo. Diversi sono i fattori in gioco: la rimodulazione delle flotte che dal monopattino virano verso la bicicletta; una presenza sempre più importante di bici elettriche; la presenza di un buon numero di città medie con singolo operatore. **#crescita #bikesharing**

### Noleggi del bikesharing free-floating



La crescita dei noleggi del bikesharing free-floating spesso avviene a scapito di quelli dei monopattini in sharing, poiché in molte città i due servizi sono gestiti dallo stesso operatore, che riesce così a mantenere alta la domanda complessiva di micromobilità, seppur con un cambio nella tipologia di veicolo preferito. Dal 2021 la percentuale di noleggi effettuati in monopattino si sta riducendo a favore delle bici (quasi sempre elettriche). **#mercato #micromobilità**

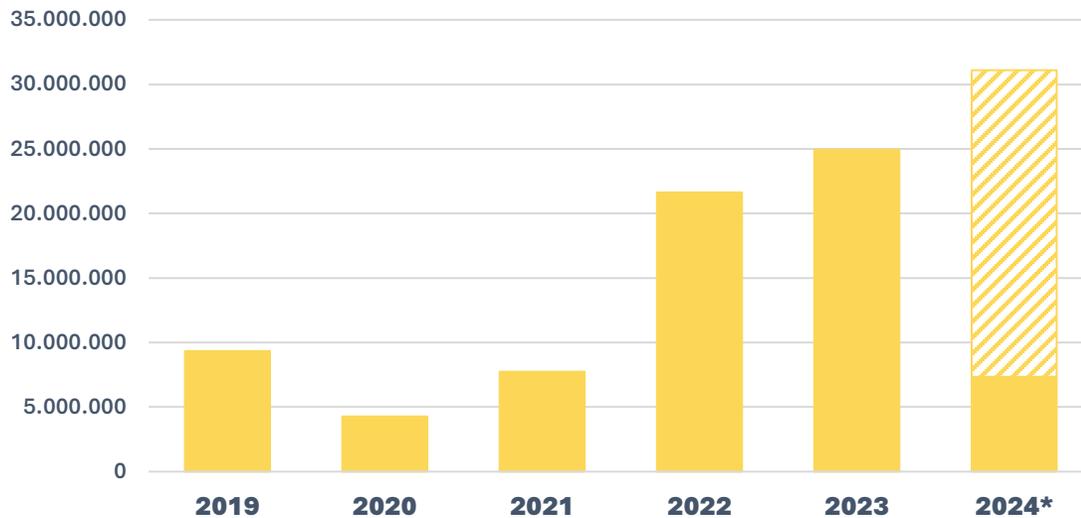
### Noleggi di bikesharing free-floating e monopattini in sharing





Anche per quanto riguarda le percorrenze, si conferma un salto in avanti del bike sharing free-floating tra 2022 e 2023 (+15%) e la stima della crescita tra 2023 e 2024 è di ben il 25% con un aumento previsto di oltre 6 milioni di km percorsi rispetto all'anno precedente. Diversamente da altri servizi di vehicle sharing, i due indicatori di domanda, noleggi e percorrenza, crescono entrambi. **#percorrenze #aumento**

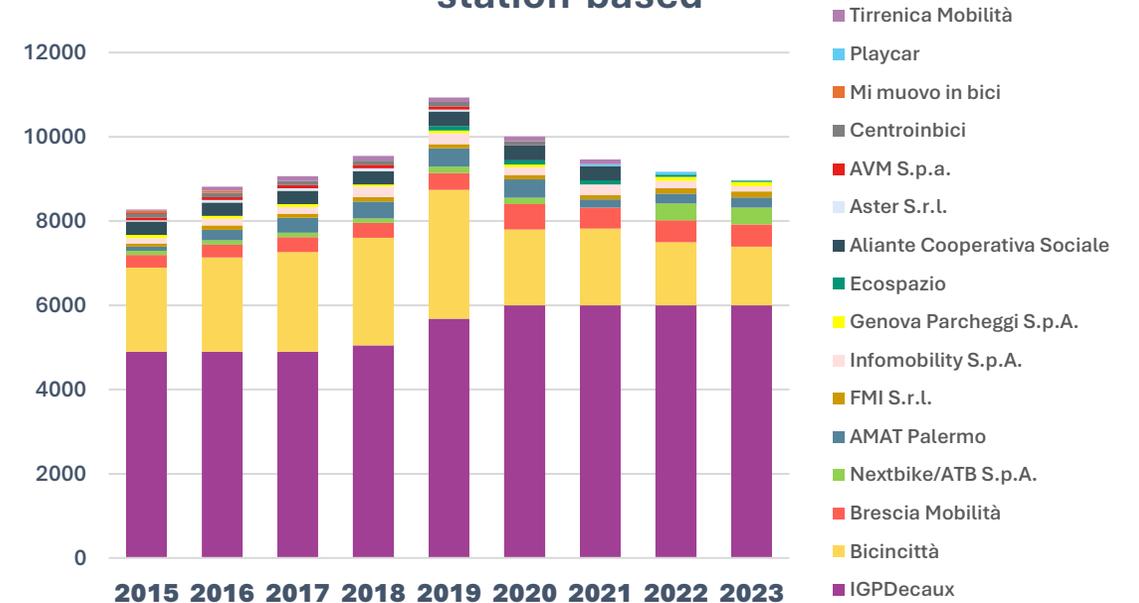
**Percorrenze del bikesharing free-floating**



L'operatore principale in Italia è IGPDecaux che gestisce i bikesharing di Milano e Verona, segue Bicincittà che ha nel 2023 flotte in oltre 10 città. Sono tante le società controllate a livello comunale che gestiscono il servizio nella città di riferimento. **#piccolioperatori #offerta**

Nota: Per semplicità, gli operatori che hanno acquisito altre società nel corso degli anni sono stati indicati con il nome dell'attuale gestore. Ad esempio, le flotte di bike-sharing di BikeMI e Verona Bike, precedentemente gestite da Clear Channel, sono attribuite a IGPDecaux anche per i periodi precedenti all'acquisizione.

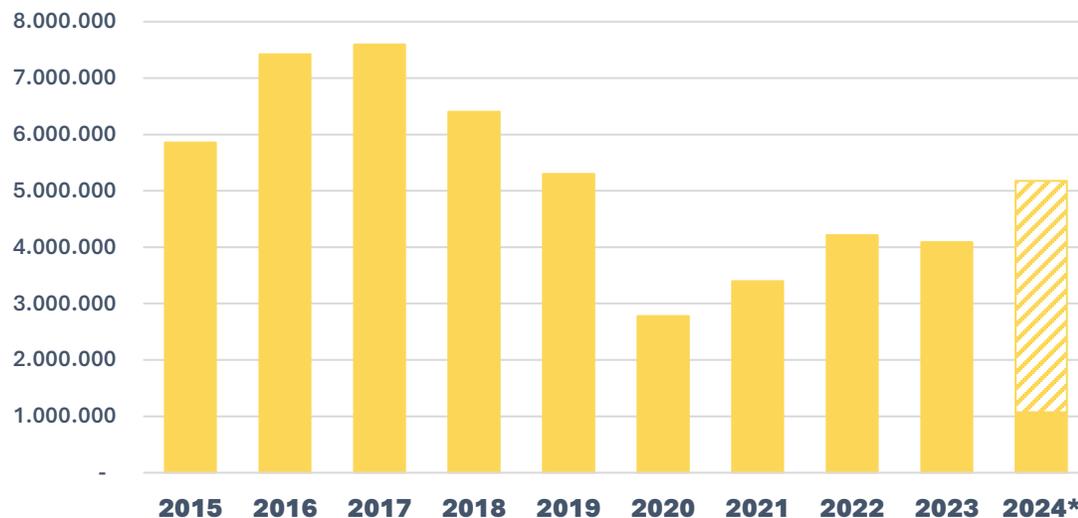
**Articolazione operatori per flotte dei servizi station-based**





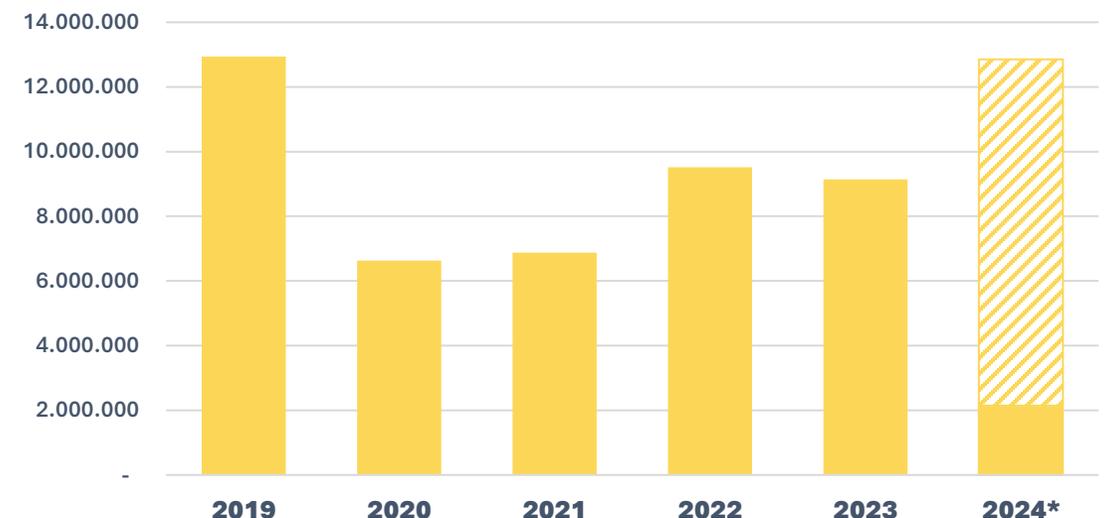
I noleggi del bikesharing station-based nel 2023 registrano un valore di 4 milioni, in linea con quanto registrato nell'anno precedente. Per il 2024, è previsto un aumento di circa il 25% con un valore stimato di circa 5 milioni di noleggi. A contribuire maggiormente a questo rialzo, i servizi di Milano, Verona, Forlì e Siena. Se dovesse essere confermato l'aumento previsto, il settore tornerebbe ai livelli di domanda pre-pandemia. **#previsione2024**  
**#crescita**

**Noleggi del bikesharing station-based**



Per il 2023 si osserva un valore di km in bikesharing station-based pari all'anno precedente mentre è molto marcata la crescita delle percorrenze del bikesharing station-based prevista per il 2024 (+40%). Se confermato infatti, il valore di oltre 12 milioni di km percorsi porterebbe il settore in linea con i livelli della domanda di percorrenza del 2019. **#rialzo** **#previsione2024**

**Percorrenze del bikesharing station-based**





*A thread on...*

# Monopattino-sharing KEY DATA

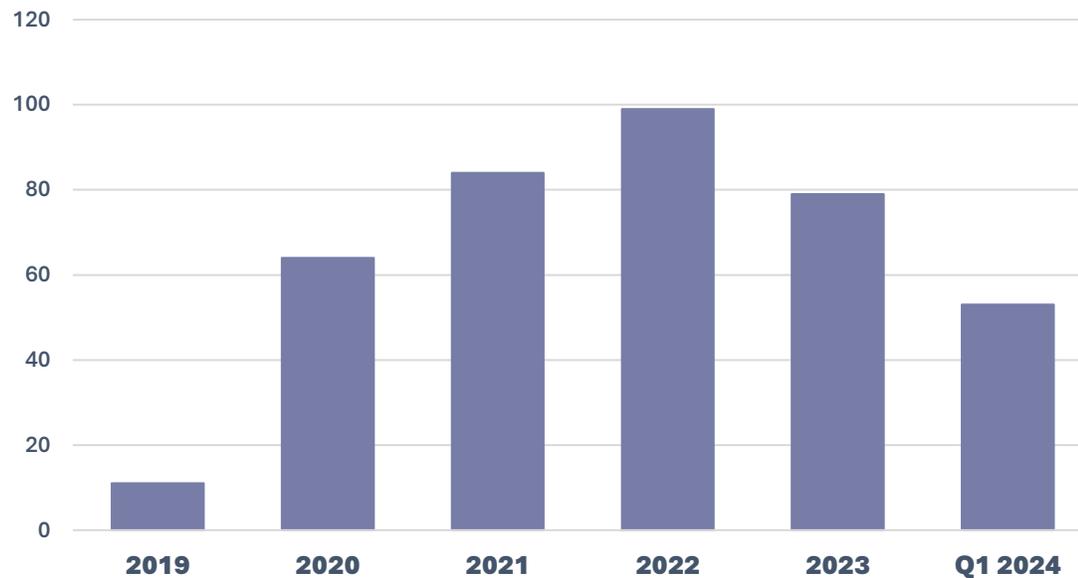




Il numero di servizi di monopattini in Italia è diminuito significativamente: erano quasi 100 nel 2022, sono scesi a 79 nel 2023 e poi a 53 a inizio 2024. Questa riduzione è dovuta sia al ritiro di alcuni operatori dal mercato sia all'interruzione del servizio in alcune città o alla fine delle sperimentazione. Anche gli orientamenti regolatori degli enti locali hanno contribuito in maniera importante a questa riduzione complessiva, stabilendo dei limiti al numero massimo di operatori autorizzati.

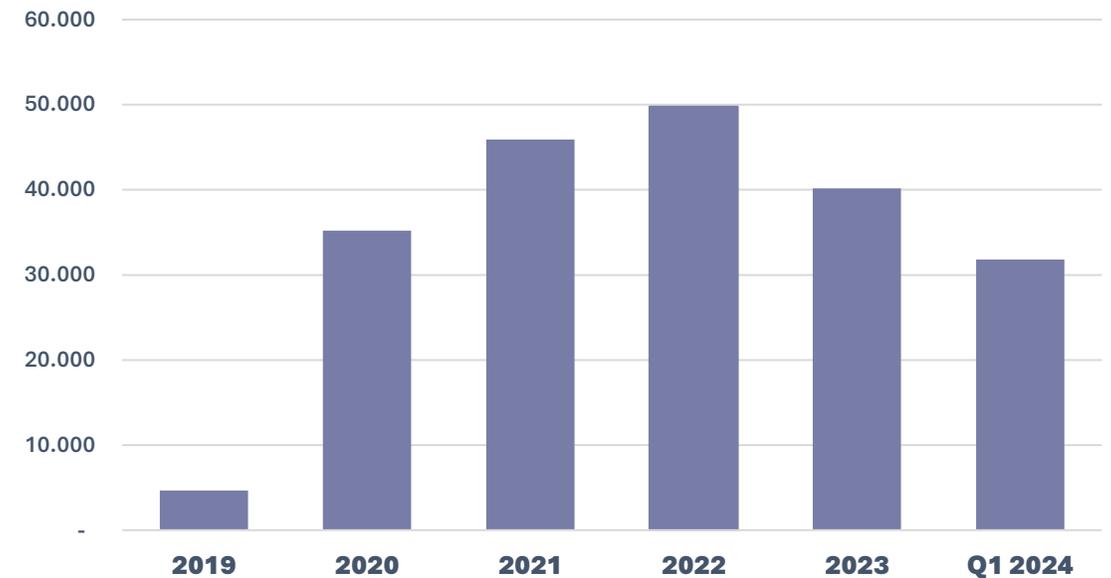
**#servizi #città #riduzione**

### Servizi di monopattino-sharing



Di conseguenza anche la flotta di monopattini in sharing si riduce, scendendo a 30.000 veicoli a inizio 2024, un valore inferiore a quello del 2020, anno di «lancio» vero e proprio del servizio. La diminuzione tra il 2022 e il 2023 e poi tra il 2023 e il primo quadrimestre del 2024 è di circa il 20%. A inizio 2024 si contano circa 18 mila veicoli in meno rispetto al 2022. Questo calo è l'effetto della chiusura di molti servizi che tolgono dunque veicoli dalle strade **#flotte #riduzione**

### Flotte di monopattino-sharing





La tabella sottostante mostra 10 città in cui sono stati attivi più servizi di monopattini in sharing negli ultimi anni. Nel triennio considerato, sono poche le città in cui l'offerta – sia in termini di numero di servizi che di flotte – è rimasta costante e il servizio al pubblico può dirsi consolidato. Nelle due città principali, Roma e Milano vediamo il numero di servizi pari a 7 per entrambe nel 2021, passare rispettivamente a 3 e a 2 ad inizio 2024.

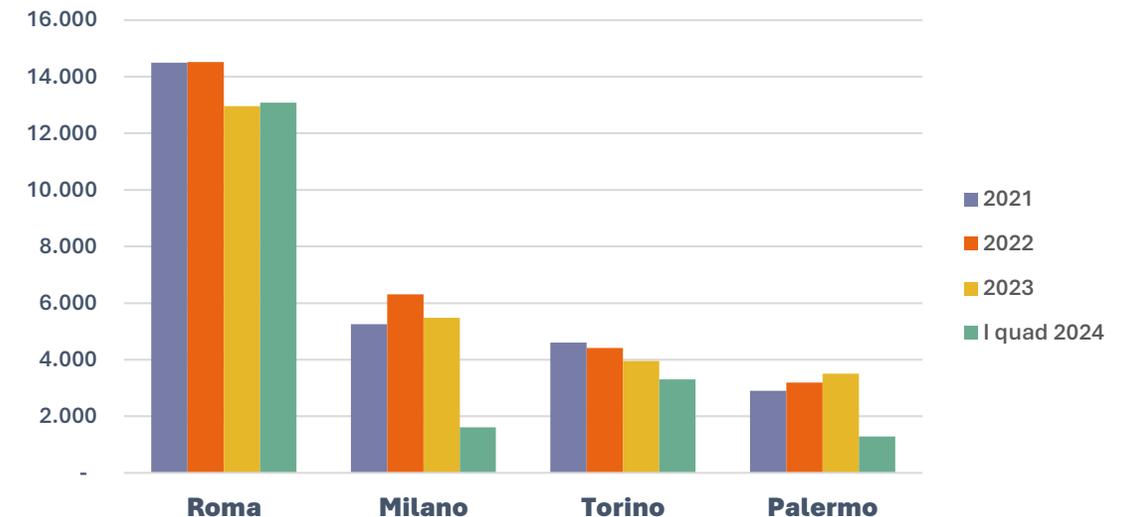
### #volatilità #offerta

Città	2021		2022		2023		Q1 2024	
	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli
Roma	7	14.500	7	14.517	4	12.953	3	13.081
Milano	7	5.250	8	6.306	7	5.477	2	1.614
Torino	8	4.600	7	4.414	6	3.453	5	3.303
Palermo	6	2.900	7	3.194	7	3.003	3	1.281
Firenze	3	900	3	953	2	1.400	3	959
Bari	3	1.500	3	1.500	3	1.348	3	1.557
Verona	3	1.100	3	1.198	3	1.299	3	500
Catania	1	500	3	1.105	3	860	2	1.281
Rimini	2	1.300	2	734	2	853	2	954
Bergamo	2	820	2	820	2	800	2	803



Dal punto di vista delle flotte, la città in cui la variazione è più importante è Milano, dove il nuovo bando ha previsto l'attivazione di 3 operatori a fine 2023 ma per mancanza di requisiti del veicolo ad aprile 2024 ne era attivo solamente uno a pieno regime. **#Milano #flotte**

### Variazione nelle flotte in 4 città italiane

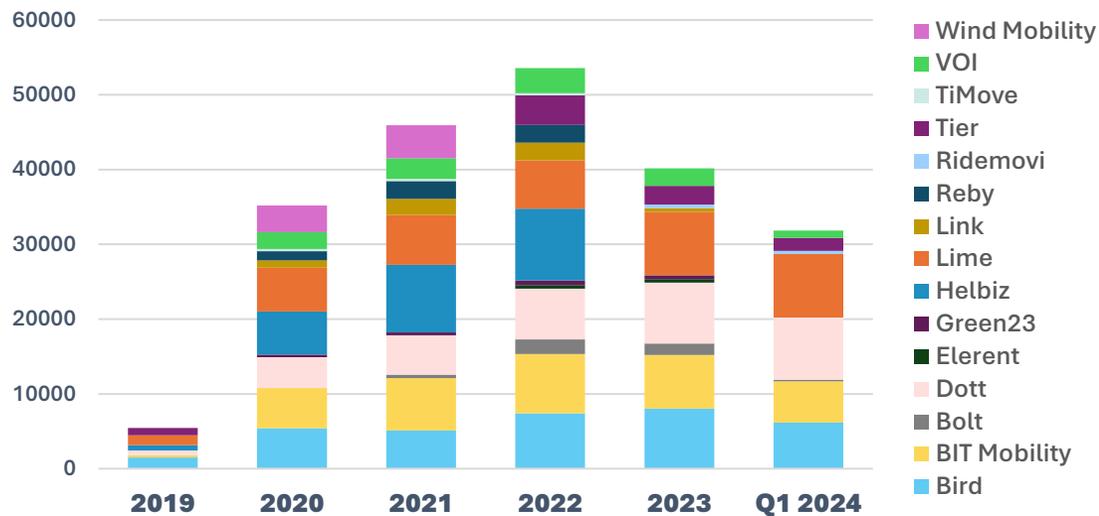




Per quanto riguarda gli operatori presenti, il settore dei monopattini in sharing è stato da subito molto vivace e articolato. La situazione che si osservava nei primi anni di attività dei monopattini in sharing si è andata progressivamente a stabilizzare. A inizio 2024 è ormai visibile una concentrazione della maggior parte delle flotte in 4 principali operatori: Bird, BIT Mobility, Dott e Lime. Gli operatori di monopattini in sharing presenti in Italia nel I° quadrimestre del 2024 sono 8 contro i 13 del 2022.

**#mercato #concentrazione**

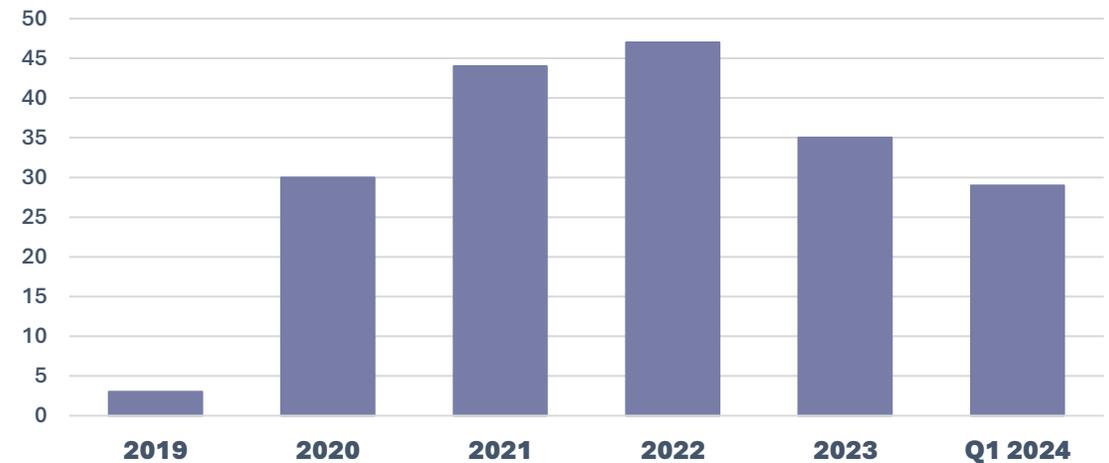
**Articolazione operatori per flotte**



Si riduce inevitabilmente anche il numero di città capoluogo di provincia in cui è presente un servizio di monopattino in sharing, anche in questo caso i fattori che contribuiscono sono due: la fine delle sperimentazioni e l'uscita dal mercato di alcuni operatori che avevano tanti servizi in città diverse come Helbiz o Reby.

**#città #servizi**

**Città capoluogo italiane con almeno un servizio di monopattini in sharing**





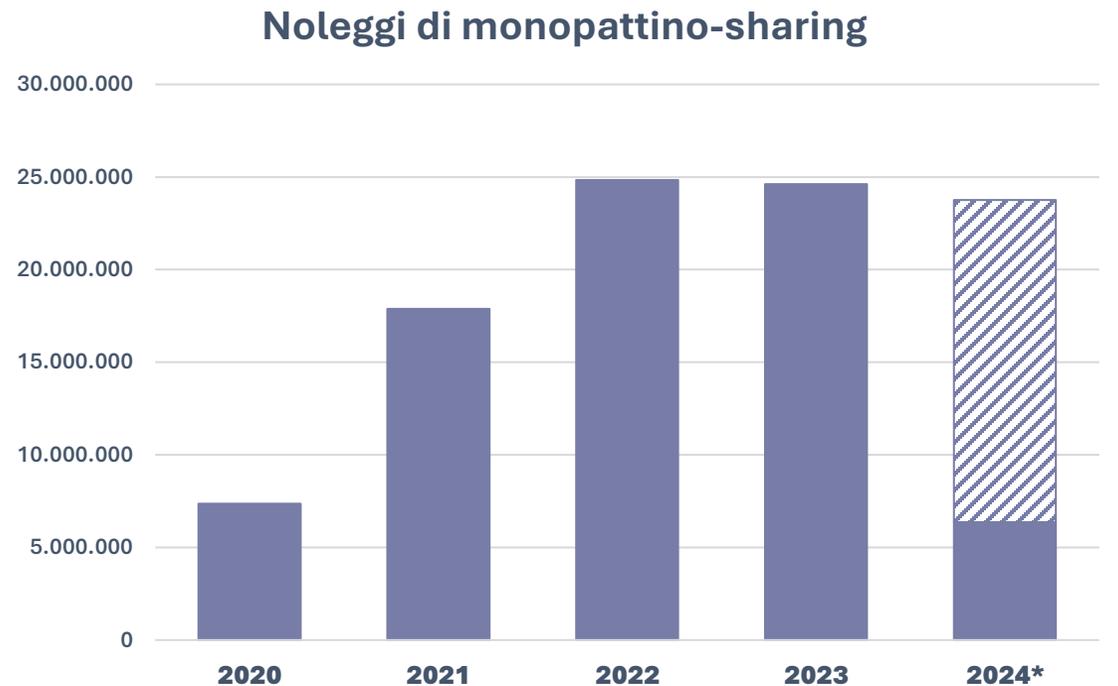
Dei 79 servizi censiti nel 2023, la maggior parte opera in 35 capoluoghi di provincia, mentre 11 si trovano in località minori. Queste ultime presentano alcune caratteristiche distintive: alcune sono località turistiche, come Bibione e Marina di Ragusa, altre invece sono collocate in aree metropolitane, ad esempio Rho in provincia di Milano o Moncalieri in provincia di Torino.

**#distribuzione #monopattini**



Tra il 2020 e il 2022, i monopattini in sharing hanno rappresentato la forza trainante del settore del vehiclesharing. Nel 2023, i noleggi si sono stabilizzati, fatto che sembra confermato anche dalla previsione per il 2024. Tenuto conto del livello di riduzione dell'offerta che si è verificato nell'arco degli ultimi 18 mesi si tratta di un dato molto positivo che dimostra una maggiore intensità di utilizzo dell'offerta ancora disponibile.

**#domanda #noleggi # stabilizzazione**

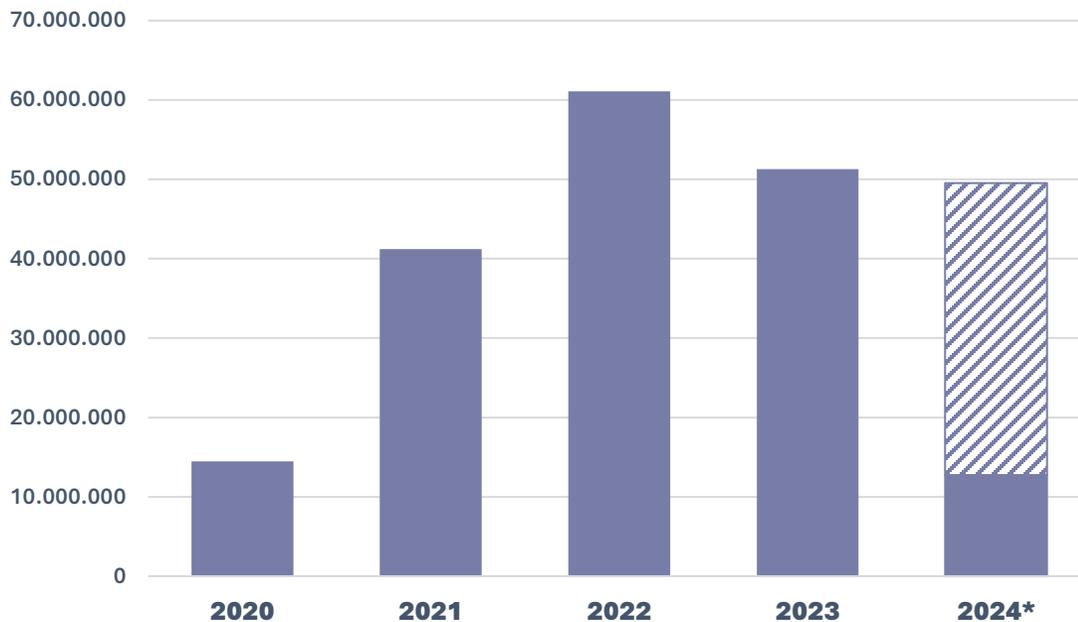




Purtroppo non è possibile affermare la stessa cosa per le percorrenze. In controtendenza con gli altri servizi, a parità di noleggi totali, le percorrenze dei monopattini in sharing scendono del 16% tra 2022 e 2023 e per il 2024 è previsto un valore in linea ai 50 milioni di km percorsi nell'anno precedente. La motivazione è da trovare nella riduzione della percorrenza media per noleggio, probabilmente anche alla maggiore presenza di biciclette elettriche.

**#percorrenze #riduzione**

**Percorrenze di monopattino-sharing**



Nel 2023 il settore dei monopattini in sharing sperimenta una crescita dell'efficienza e un miglioramento degli indicatori di performance: il tasso di rotazione cresce del 23% tra 2022 e 2023. Una distribuzione più oculata e strategica delle flotte determina una migliore prestazione dei servizi anche se il noleggio medio si riduce sia in termini di durata che di percorrenza. Probabile che questo sia anche il risultato dell'aumento dei prezzi al minuto e di una maggiore propensione degli utenti all'uso di pacchetti offerte che, di norma, eliminano l'euro allo sblocco del veicolo e rendendo più convenienti i noleggi brevi. **#efficienza #noleggi medio**

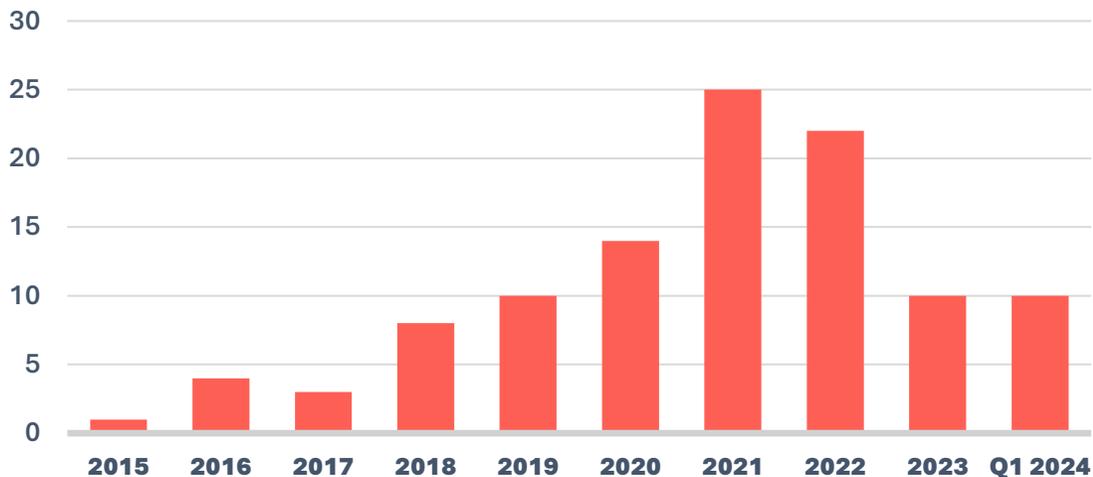
	2020	2021	2022	2023	Variazione 22/23
<b>Tasso di rotazione</b> noleggi/monopattino/gg	0,6	1,1	1,4	1,7	+23%
<b>Percorrenza media</b> km/noleggio	1,9	2,3	2,5	2,1	-15%
<b>Durata media</b> Minuti/noleggio	12,1	11,5	11,6	11,0	-5%

 *A thread on...*  
**Scootersharing KEY DATA** 



Nel 2023, l'offerta di servizi di scooter sharing in Italia si contrae visibilmente. Si tratta della conferma di una tendenza già presente nel 2022, ma che, nel corso del 2023, si è rafforzata sensibilmente, stabilizzandosi nel 1Q del 2024. **#contrazione #offerta**

### Servizi di scootersharing

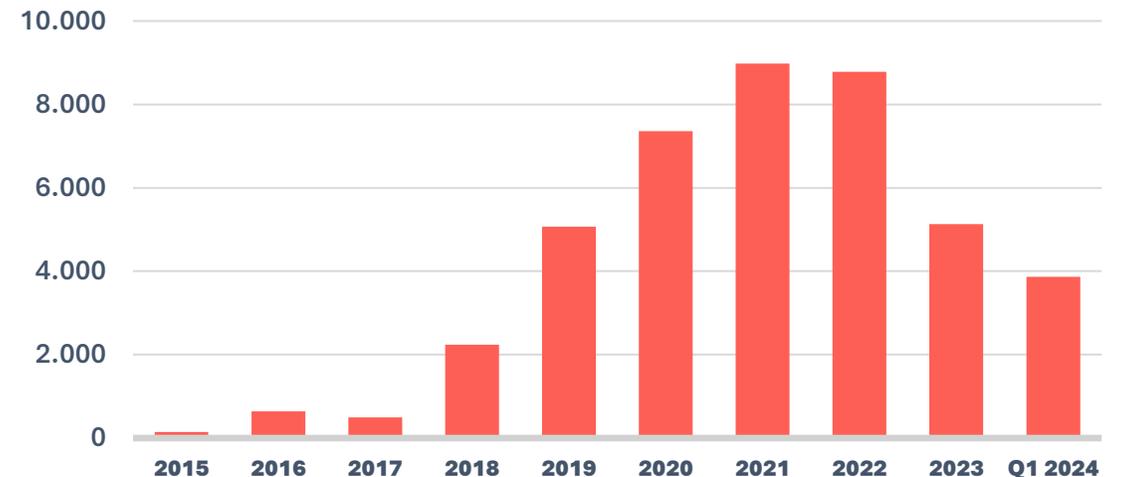


- Servizi 2022 -> 22
- Servizi 2023 -> 10 (-54%)
- Servizi 1°quad 2024 -> 10 (-)



Il numero degli scooter a disposizione degli utenti si contrae del 42% tra il 2023 e il 2022, con il numero di veicoli che passa da 8,7 mila a 5,1 mila (-3.600 ciclomotori). Il livello di veicoli disponibili oggi è molto vicino a quello osservato nel 2019, quando la crescita era estremamente robusta sia rispetto al 2018 che al 2017. **#riduzione #flotta**

### Flotta dello scootersharing



- Veicoli 2022 -> 8.782
- Veicoli 2023 -> 5.133 (-41,5%)
- Veicoli 1°quad 2024 -> 3.869 (-24,6%)



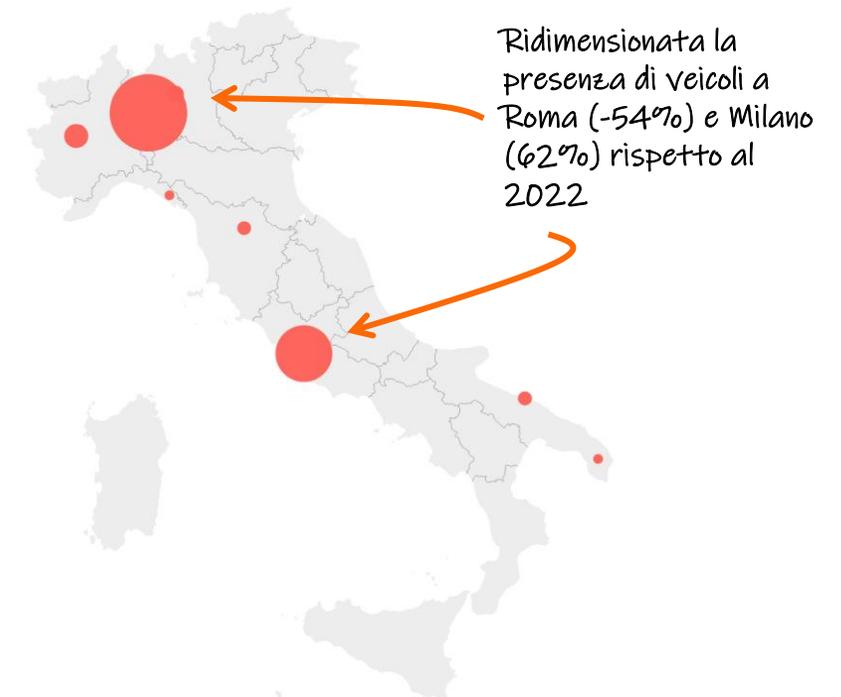
Si riduce anche il numero di città capoluogo in cui è presente almeno un servizio di scooter sharing, passando da 20 a 9 tra il 2022 e il 2023, riducendosi ulteriormente all'inizio del 2024 quando solo 7 comuni italiani dispongono di un servizio di scootersharing attivo. **#servizi #città**

Città	2021		2022		2023		2024 (I q)	
	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli
Bari	-	-	-	-	1	72	1	100
Benevento	1	21	1	21	-	-	-	-
Bergamo	1	20	1	20	1	110		110
Firenze	5	306	4	275	1	69		69
Genova	1	250	-	-	-	-	-	-
Grosseto	1	49	1	49	-	-	-	-
La Spezia	1	30	1	30	1	30	1	30
Lecce	2	67	2	67	1	30	1	27
Milano	7	3.400	4	4.370	2	2.994	1	1.650
Pescara	1	100	-	-	-	-	-	-
Roma	5	3.110	3	3.400	1	1.570	1	1.550
Taranto	1	50	1	50	-	-	-	-
Torino	2	270	2	500	1	250	1	300
Viareggio	-	-	-	-	-	-	1	25



Fortemente ridimensionata la presenza di veicoli a Roma e Milano nei primi mesi del 2024 rispetto al 2022, segnando una riduzione rispettivamente di 1.850 e 2.720 scooter in condivisione. Si registra al contempo un piccolo aumento delle flotte nelle città di Bari e Torino. **#flotte #città**

### Distribuzione dei servizi di scootersharing in Italia nel 2024 e relativa dimensione della flotta operativa



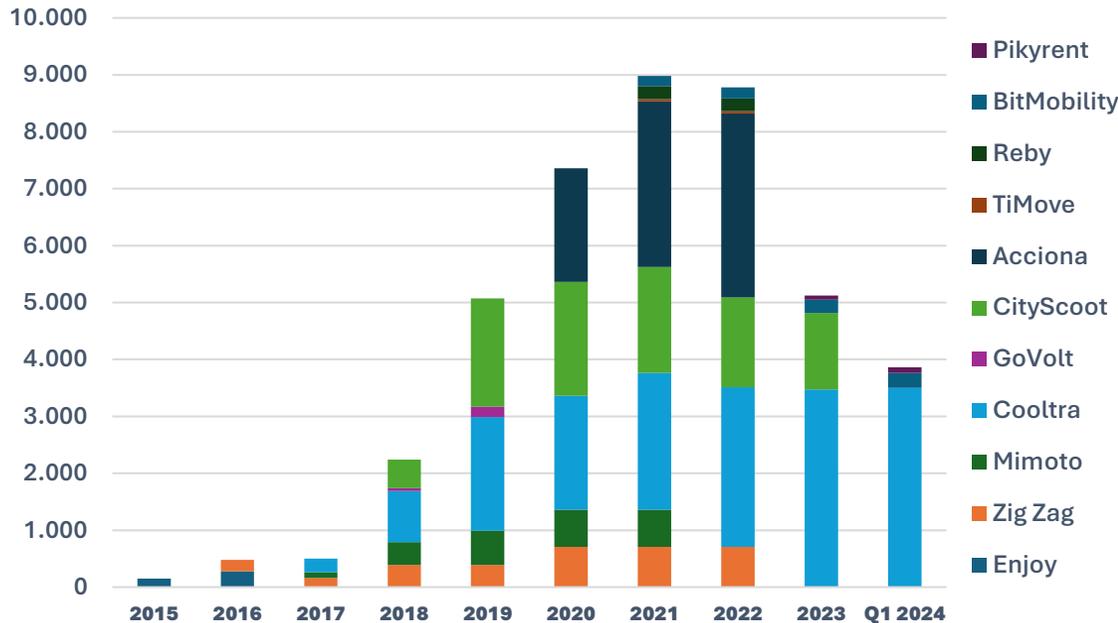


Si riduce anche il numero di operatori presenti sul mercato italiano. In questo quadro, l'operatore Cooltra diventa dominante con il 90% dei veicoli presenti in flotta ad aprile 2024, triplicando la sua quota sul totale degli scooter in condivisione che solo nel 2022 era pari al 31%. Il secondo operatore, Bit mobility, con 240 veicoli opera in città diverse e con differenti caratteristiche geografiche e dimensionali. **#operatori #italia**

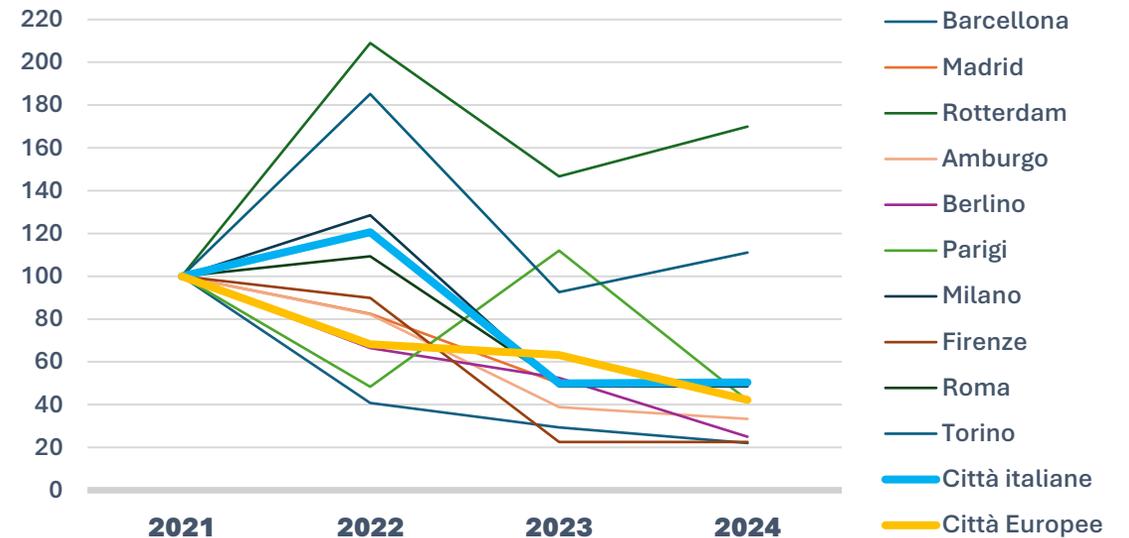


La tendenza alla contrazione dell'offerta sia in termini di veicoli, servizi e città servite non è un fenomeno solo italiano. Se si mette in relazione il numero di scooter in sharing nelle città europee con quello presente nelle città italiane, la correlazione è evidente. **#offerta #europa**

**Operatori e flotte dello scootersharing**



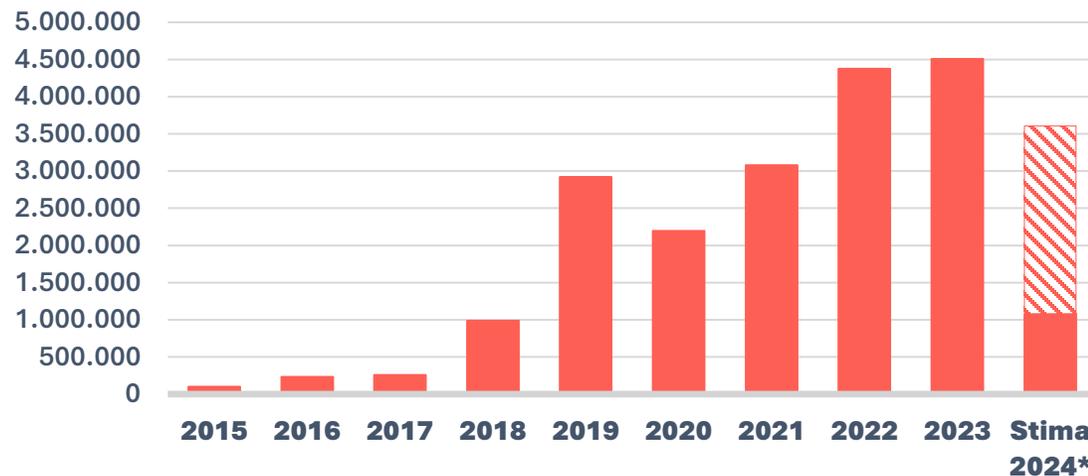
**Offerta di scooter nelle città italiane ed europee - Numeri indice 2021=100**





Al contrario, i noleggi effettuati nel 2023 non diminuiscono rispetto al picco assoluto del 2022 segnando un nuovo record in termini assoluti: 4,5 milioni. Il rialzo del +3% dei noleggi è comunque contraddistinto da un rallentamento della crescita rispetto a quanto registrato tra il 2022 e il 2021 (+42%). Segnali negativi arrivano dai primi quattro mesi del 2024, anno in cui si stima una flessione dei noleggi pari a circa il 20% rispetto al 2023. **#domanda #noleggi**

### Noleggi dello scootersharing

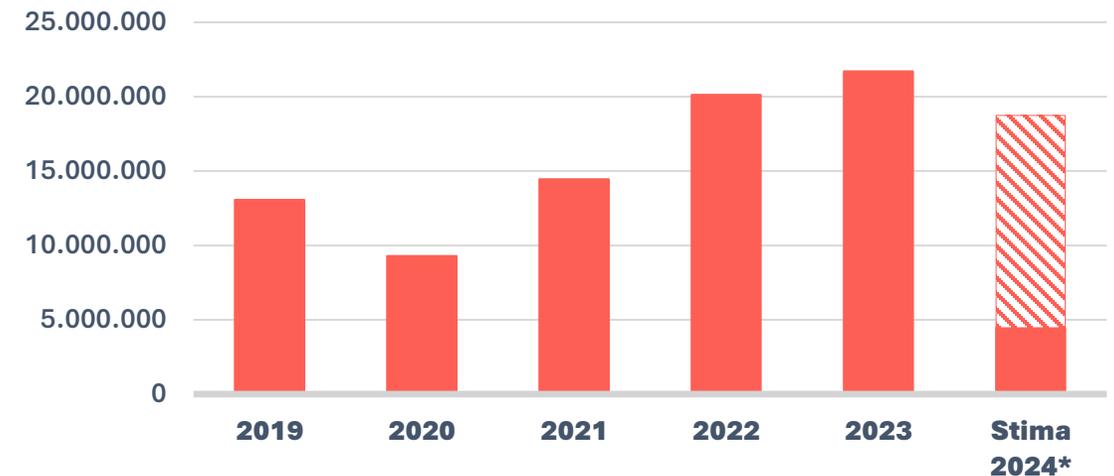


- Noleggi 2022 -> 4,3 milioni
- Noleggi 2023 -> 4,5 milioni (+3%)
- Noleggi 2024 (STIMA) -> 3,6 milioni (-20%)



Anche le percorrenze salgono nel 2023 arrivando a quota 21,7 milioni di km fatti dagli utenti dello scootersharing. Come per i noleggi, anche in questo caso la dinamica evidenzia un rallentamento rispetto alla crescita degli anni precedenti, portando all'ipotesi di una riduzione delle percorrenze nel 2024 di circa il 13%. **#domanda #percorrenze**

### Percorrenze dello scootersharing



- Km percorsi 2022 -> 20,1
- Km percorsi 2023 -> 21,7 (+8%)
- Km percorsi 2024 (STIMA) -> 18,7 (-13%)



Miglioramento registrato anche nei principali indicatori di performance economica dello scootersharing tra il 2019 e il 2023, anno in cui vengono registrati i massimi storici nel tasso di rotazione giornaliero dei veicoli e nel numero medio di km percorsi all'anno dagli scooter in flotta. Aumenta anche la lunghezza media del noleggio tra il 2022 e il 2023 (0,2 km in più), mentre diminuisce di 3 minuti la durata media. **#indicatori #domanda**

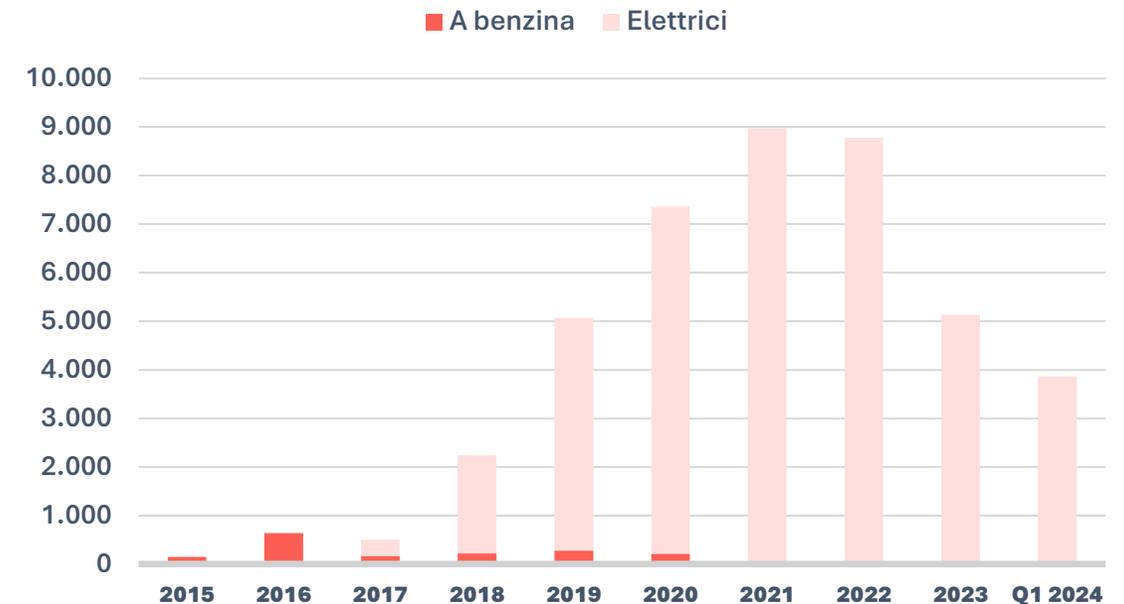
### Indicatori di performance dello scootersharing

	2019	2020	2021	2022	2023	Q1 2024
Tasso di rotazione	1,58	0,82	0,94	1,37	2,41	2,27
Percorrenza annuale veicolo	3.998	1.260	1.608	2.292	4.229	n.d.
Lunghezza del noleggio	6,9	4,1	4,7	4,6	4,8	n.d.
Durata del noleggio	14,6	13,9	13,9	17,0	14,0	n.d.



Il grafico mostra l'evoluzione della flotta di scooter condivisi, distinguendo tra scooter a benzina e scooter elettrici dal 2015 al primo trimestre del 2024. Dopo il biennio 2015-2016, in cui l'unica alimentazione disponibile era quella benzina, la flotta elettrica è cresciuta significativamente, in particolare a partire dal 2018, divenendo predominante a partire dal 2021. **#scooter #elettrici**

### Elettrificazione dello scootersharing



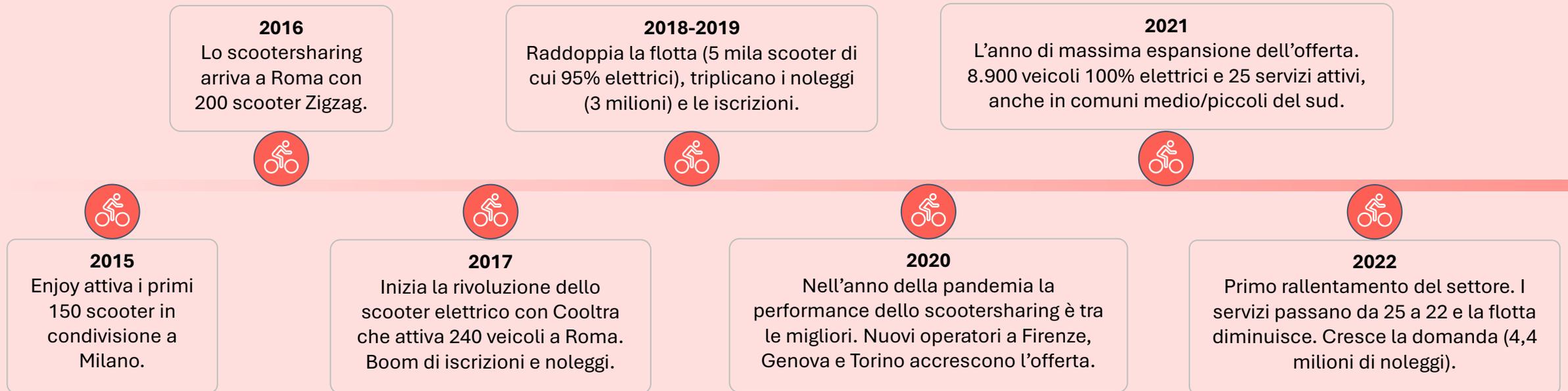
 *A focus about*  
**Scootersharing CASE STUDY** 



# Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

**Premessa:** Analizzare l'evoluzione dello scootersharing in Italia offre una prospettiva privilegiata per comprendere i cambiamenti nell'intero settore del vehiclesharing, sempre al bivio tra servizi a mercato e trasporto pubblico. Per comprendere le evoluzioni più recenti di questo servizio, è necessario considerare sia la sua breve storia sia il contesto

normativo in cui opera. Questi elementi, strettamente intrecciati, sono fondamentali per capire l'attuale mercato dello scootersharing e quali insegnamenti possiamo trarre dalla sua evoluzione.





## Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

**Il modello:** Come per molti altri servizi di sharing mobility, anche la storia dello scootersharing in Italia inizia a Milano, quando Enjoy lancia il primo servizio a flusso libero con 150 scooter a tre ruote Piaggio MP3 nell'estate del 2015. Ci troviamo in un momento in cui i nuovi servizi di carsharing in free-floating sono appena stati lanciati, suscitando grande entusiasmo per la loro innovazione. La loro immediata popolarità stabilisce un modello di servizio che, ancora oggi, viene considerato un punto di riferimento. Trasferire questo modello anche ai veicoli a due ruote è ostacolato dalla questione del casco, indispensabile per la sicurezza ma difficile da gestire nei servizi di sharing in cui l'utente svolge tutte le operazioni necessarie per noleggiare il veicolo in completa autonomia, senza alcuna interazione con il personale dell'operatore. La soluzione adottata per superare questo ostacolo è tanto semplice quanto efficace: una cuffietta igienica, simile a quelle usate in ambito chirurgico, che permette agli utenti di indossare il casco in modo sicuro e igienico, e il casco stesso custodito in un bauletto integrato nello scooter, e questo modello anche ai veicoli a due ruote è apribile da remoto tramite l'app, come

già avveniva per le auto in carsharing. Questa innovazione ha permesso l'emergere di un nuovo servizio di mobilità che si è aggiunto a quelli di bike e carsharing, arricchendo il ventaglio delle soluzioni di vehiclesharing: che si tratti di motocicli o ciclomotori, gli scooter offrono maggiore velocità e capacità di carico rispetto alle biciclette, e minore ingombro e difficoltà di parcheggio rispetto alle auto.

**Le regole di circolazione e sosta:** Superato il problema del casco, lo scootersharing si trova in una condizione di vantaggio nella gestione di uno dei fattori chiave per questo tipo di servizio: l'uso dello spazio stradale e la sosta dei veicoli. Rispetto alle auto, gli scooter, essendo mezzi piccoli e maneggevoli, possono essere parcheggiati facilmente, riducendo le difficoltà legate alla ricerca di posti liberi. Oltre a questo, diversamente da biciclette e monopattini, nelle strade delle città italiane ci sono stalli dedicati alla sosta di questi veicoli. Il fatto che questi spazi siano capillari e non siano soggetti a tariffe rappresenta un grande vantaggio per lo sviluppo dello scootersharing, così come il libero accesso nelle ZTL.



# Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

Queste caratteristiche non solo migliorano la rapidità e comodità di spostamento per gli utenti in contesti urbani congestionati, ma semplificano le relazioni tra gli operatori e le istituzioni locali, poiché non è necessario negoziare tariffe o permessi per la sosta dei veicoli in condivisione. Questo fa sì che un servizio di scootersharing possa essere attivato con la semplice presentazione di una Segnalazione di inizio attività (secondo il DPR 481/01, che regola i servizi di noleggio senza conducente descritti all'art. 84 del Codice della strada). Sebbene le amministrazioni locali italiane intervengano con diversi dispositivi amministrativi per regolamentare questi servizi, non di rado l'attivazione di un servizio di scootersharing precede qualsiasi intervento normativo locale. Una regolamentazione più blanda rispetto ad altri servizi di vehiclesharing ha permesso allo scootersharing di svilupparsi in un contesto di libero mercato, un caso piuttosto raro nel panorama dei servizi di mobilità e trasporto in ambito urbano. L'evoluzione di questo servizio costituisce quindi una preziosa cartina di tornasole per valutare gli effetti dell'attuale assetto regolatorio, dopo quasi un decennio di operatività dei servizi di scootersharing in Italia.

## Principali aspetti regolati nei servizi di vehiclesharing dalle amministrazioni

### Standard minimi del servizio

**Continuità e durata:** Garanzia di continuità del servizio, con clausole per eventuali sospensioni, e definizione della durata minima e massima dell'attività.

**Modello operativo:** Specifica del modello di carsharing adottato (station-based, free-floating, ecc.).

**Prenotazione:** Modalità per effettuare la prenotazione del veicolo.

**Area di copertura:** Per il modello free-floating, definizione dell'area di copertura, con numero minimo di veicoli in servizio e stazioni/stalli riservati (se station-based).

**Flotta:** Numero minimo e massimo di veicoli da introdurre, requisiti qualitativi della flotta (età, tipo di alimentazione).

**Beneficiari:** Possibilità di limitare l'accesso del servizio a determinate categorie di utenti.

**Servizi alla clientela:** Servizi come il call center attivo durante il servizio.

**Tariffe:** Adozione di tariffe "tutto incluso".

**Assicurazione:** Copertura assicurativa minima oltre l'RCA.

**Garanzie:** Possibilità di richiesta di deposito cauzionale, fideiussioni e garanzie.

### Obblighi aggiuntivi

**Condivisione dati:** Informazioni sull'uso dei veicoli secondo standard locali (es. MDS, GBFS).

**Indagini e customer satisfaction:** Monitoraggio sui comportamenti degli utenti e la loro soddisfazione.

**Integrazione:** Collegamento con altri servizi di mobilità e piattaforme MaaS.  
Sconti: Sconti per abbonati al trasporto pubblico locale.



## Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

**L'evoluzione del mercato:** Il primo aspetto da analizzare è come sia evoluta l'offerta di scootersharing nelle città italiane e quale sia il suo livello di utilizzo. Osservando le tendenze dal 2015 a oggi, si nota che l'offerta, dopo una crescita sostenuta fino al 2022, si contrae visibilmente nel 2023 e nel primo quadrimestre del 2024. Non è solo un fenomeno italiano, ma europeo. Diminuisce sensibilmente il numero dei veicoli, ma in modo selettivo. Alcuni operatori come ZigZag/GoSharing, Acciona e Cityscoot lasciano il mercato, e, con loro, gli scooter che avevano messo su strada. In seguito a queste uscite, l'operatore spagnolo Cooltra, attivo in Italia dal 2017, diventa il leader di mercato, raggiungendo il 90% del totale dei veicoli in flotta. Un effetto di concentrazione di questo tipo è spesso chiamato "Winner-takes-all". Nel contesto di una forte concentrazione, l'azienda dominante tende a incrementare ricavi e margini di profitto, come nel caso di Cooltra, che ha raggiunto l'equilibrio economico nel 2022 e ha iniziato a generare profitti nel 2023.

### Enrico Pascarella, Italy Regional Manager (Roma)

«Negli ultimi 10 anni abbiamo assistito ad una forte speculazione nel mercato dello sharing Mobility da parte di investitori molto aggressivi, in alcuni casi animati da logiche e politiche mordi e fuggi, che hanno saturato il mercato dell'offerta portando all'esplosione della bolla speculativa. Da qui si è giunti oggi ad un ridimensionamento verso il basso del mercato stesso con l'uscita di tanti operatori ed un consolidamento dei superstiti con una revisione delle flotte dei mezzi e delle città dove operare. Il prossimo futuro sarà segnato, da un lato, da un mercato della domanda in crescita, dall'altro da un mercato della offerta gestito da un numero inferiore di operatori che erogheranno servizi di alta qualità ed efficienza, mossi da politiche di sostenibilità non solo ambientale ma anche finanziaria con obiettivi di profittabilità, elemento necessario e sufficiente per rimanere parte attiva del mercato. Nel 2024 stiamo registrando un aumento dei noleggi più basso rispetto agli anni post covid, mi piace definirlo un anno transitorio e di consolidamento dovuto anche ai vari shock causati dalla chiusura di vari operatori. Nel 2025 prevedo una nuova ripresa fisiologica del mercato grazie anche alle politiche restrittive nei centri urbani delle amministrazioni comunali, volte ad incentivare sempre più l'uso di mezzi e modalità alternative all'auto privata.»

### Thierry Boch, Esperto di mobilità (Parigi)

«La mobilità condivisa è ancora oggi un traguardo da raggiungere e l'accelerazione verso un'adozione di massa non può avvenire con il solo contributo degli operatori di sharing. Delle sinergie Pubblico / Privato che coinvolgano tutti gli attori, in particolare il Trasporto Pubblico, sono fondamentali perché il costo all'utente finale non può rimanere a livelli così alti. Si potrà arrivare ad una situazione stabilizzata quando si creerà un ambiente propizio alla multimodalità e all'intermodalità in grado di valorizzare realmente il contributo portato da queste soluzioni per la qualità della vita nelle città. La soluzione è rappresentata da un mix di servizi e lo scooter sharing è sicuramente una di queste che permette rapidità di spostamento, il trasporto di 2 persone senza fare fatica per percorrere distanze magari superiori a quelle di un monopattino o una bici, pur muovendosi con agilità nel traffico. Un approccio olistico è necessario per vincere questa sfida e l'uso di incentivi (soldi pubblici) deve essere impiegato per premiare comportamenti virtuosi che portano beneficio alla collettività.»



# Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

Così come accaduto nel mercato del carsharing free-floating, anche nel settore dello scootersharing si osserva una contrazione dell'offerta, ma senza un'immediata e proporzionale flessione della domanda. Questo fenomeno si traduce in un forte aumento della produttività, grazie alla maggiore intensità con cui vengono utilizzati tutti i fattori produttivi dell'operatore che resta "su piazza". L'azienda leader in queste condizioni, come nel caso di Cooltra, può sfruttare il potere di mercato acquisito per mantenere prezzi competitivi o addirittura alzarli, incrementando così il fatturato. Prendendo in esame il livello delle tariffe al minuto di Cooltra, in realtà, si osserva una crescita dei prezzi sia prima che durante il processo di selezione del mercato. Con tutta probabilità, questo aumento dei prezzi è uno dei fattori che ha contribuito a garantire la sostenibilità del business di Cooltra, a differenza di altri operatori. Dal punto di vista del prezzo, vi è poi un altro aspetto da considerare. Nei mercati in cui ci sono più operatori di vehiclesharing, gli utenti non aderiscono volentieri ai pacchetti prepagati, preferendo mantenere la libertà di

Evoluzione del costo medio di una corsa in scootersharing



Costo dei servizi di scootersharing	2019	2020	2021	2022	2023
€/minuto	0,30	0,32	0,33	0,34	0,35

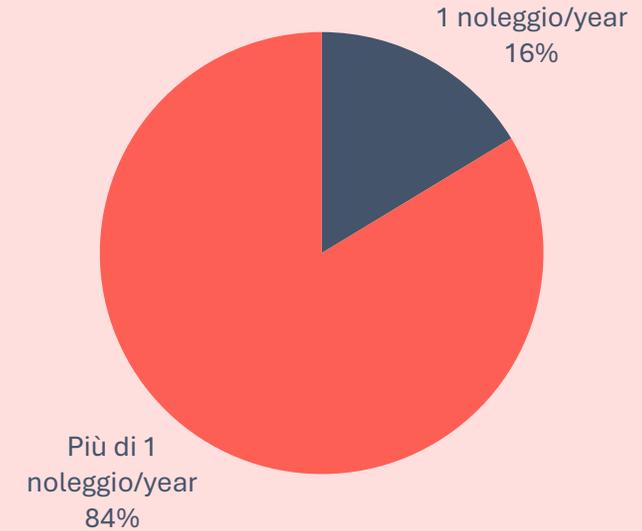
scegliere, volta per volta, l'operatore del mezzo più vicino, quando se ne ha bisogno. Si tratta di un aspetto particolarmente rilevante in questo tipo di mercato, dove uno dei fattori critici è il corretto dimensionamento della flotta, per evitare i classici fenomeni di "defezione del cliente" e di "lost opportunity". Nel momento in cui, in una città, esiste un solo operatore di scootersharing, aumenta



# Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

la propensione dell'utente a comprare dei pacchetti prepagati con l'obiettivo di ridurre il costo del servizio, quando lo si utilizza con una certa frequenza.

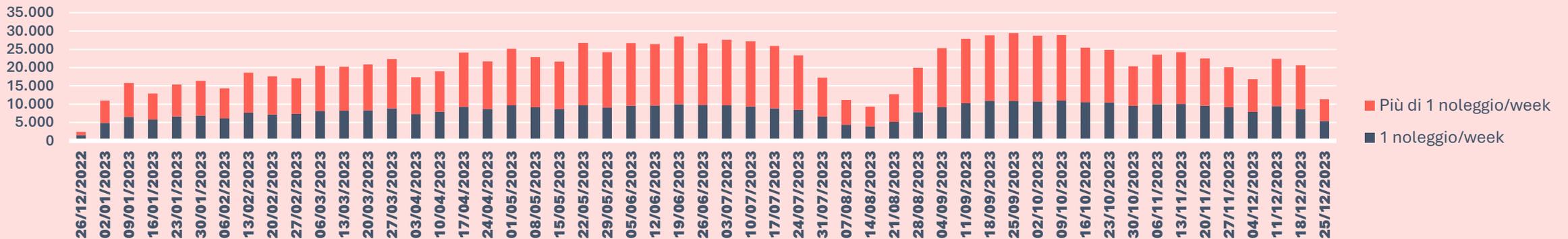
### Livello di attività per anno degli utenti nel 2023



### N° di utenti attivi e livello di attività per mese nel 2023



### N° di utenti attivi e livello di attività per settimana nel 2023



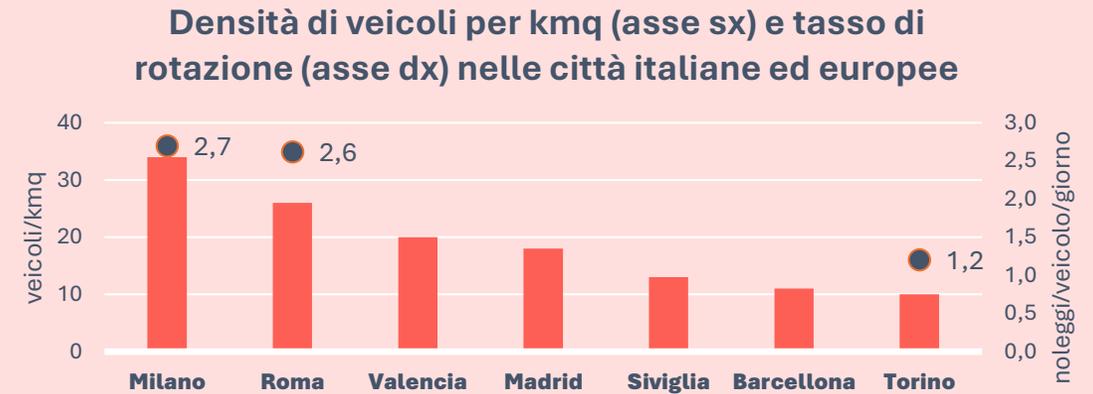


## Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

Tra l'altro, superata la barriera iniziale all'utilizzo dei pacchetti prepagati, l'adesione a questo tipo di formula tende a fidelizzare maggiormente l'utente sia al servizio, che anche all'azienda che lo gestisce.

**Strategie e standard di servizio:** I risultati positivi di Cooltra sono certamente dovuti a numerosi fattori di gestione aziendale che questa analisi non può affrontare. Tuttavia, esistono una serie di aspetti di carattere generale che permettono di comprendere la relazione tra l'assetto regolatorio e il ruolo che i servizi di vehiclesharing possono assumere nel contesto della mobilità urbana, in particolare nell'evoluzione del sistema dei trasporti di una città verso una maggiore sostenibilità ambientale e sociale. Uno degli aspetti chiave che ha permesso a Cooltra di raggiungere prima la sostenibilità economica e poi di ottenere una crescita dei ricavi è il risultato di alcune scelte strategiche. Tra queste, una delle più importanti è la focalizzazione del servizio in realtà urbane di grandi dimensioni, con particolare riferimento alle loro aree centrali. Con lungimiranza, Cooltra attiva servizi in città in cui vi è una grande concentrazione di domanda di mobilità

e una consolidata abitudine dei cittadini all'uso dello scooter. L'apertura dei diversi servizi nelle varie città è graduale, e il numero di scooter condivisi è evidentemente proporzionato all'estensione dell'area operativa prescelta.

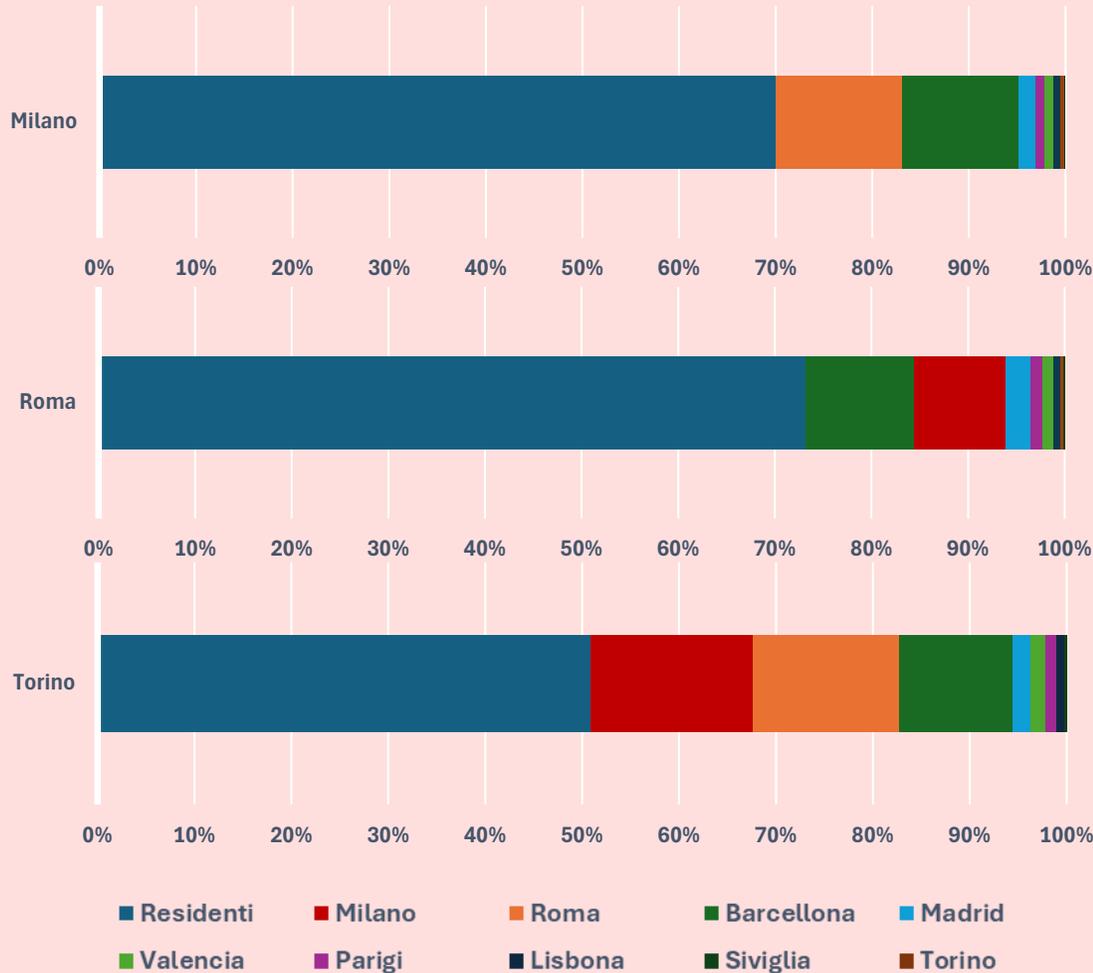


Le scelte di localizzazione di Cooltra sono legate anche alla presenza di rilevanti flussi turistici, in particolare nelle città di Roma, Milano, Barcellona e altre destinazioni turistiche europee. Inoltre, operando a scala europea, Cooltra è in grado di attivare un effetto rete, per cui un utente di Barcellona, ad esempio, può trovare estremamente comodo ed efficace utilizzare la stessa applicazione di scootersharing quando è in vacanza o per lavoro a Roma, e viceversa.



# Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

Utenti attivi a Milano, Roma e Torino per città di registrazione dell'app Cooltra



Queste scelte operative non sono il frutto della pianificazione pubblica, ma rappresentano decisioni discrezionali dell'operatore privato. Come già accennato in precedenza, la scelta stessa di attivare servizi in determinate città non deriva da indicazioni provenienti dall'amministrazione comunale. Per portare un esempio concreto, i bandi pubblici per raccogliere manifestazioni di interesse da parte di operatori di scootersharing a Milano e Roma risalgono al 2019, quando Cooltra era già attiva in entrambe le città dal 2017. È dunque l'operatore privato che seleziona i segmenti di mercato più vantaggiosi e redditizi, stabilisce l'ampiezza e il ritmo dell'investimento, fissa gli standard del servizio offerto ai propri clienti (area operativa, numero, tipologia e alimentazione dei veicoli, soglia minima di disponibilità, ecc.) e, infine, adotta la politica dei prezzi che ritiene ottimale. L'operatore arriva a farsi carico anche della qualità ecologica della flotta, anticipando il rispetto degli standard di alimentazione dei veicoli imposti generalmente dalle amministrazioni pubbliche. Il caso di Cooltra è emblematico: fin dall'inizio, il servizio è stato offerto con ciclomotori 100% elettrici, dotati di ruote grandi



## Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

e di produzione italiana. La ricarica dei veicoli è gestita tramite un sistema di *battery-swapping*, permettendo così agli utenti di non doversi preoccupare di questo aspetto. **L'interesse generale:** Il calo dell'offerta di scootersharing sta avendo un impatto negativo anche sul volume della domanda soddisfatta, come indicato dai dati del primo quadrimestre 2024. Si tratta di un segnale preoccupante per la funzione sociale e ambientale associata allo sviluppo dei servizi di vehiclesharing, ovvero la necessità di sviluppare soluzioni di mobilità alternative all'uso dell'auto individuale. Tali soluzioni dovrebbero essere a basso impatto ambientale e a costi accessibili, anche attraverso l'integrazione di più servizi di mobilità condivisa. Perché questo avvenga, è necessario attivare politiche di sostegno pubblico analoghe a quelle che oggi caratterizzano i servizi pubblici di trasporto di linea e non di linea. Se si ritiene strategico perseguire obiettivi di interesse generale, come l'ampliamento del servizio di scootersharing anche oltre le aree centrali delle città più grandi, a realtà urbane di minori dimensioni e garantire tariffe accessibili a tutte le tasche, il mercato, da solo, dimostra di non essere in grado di farlo.

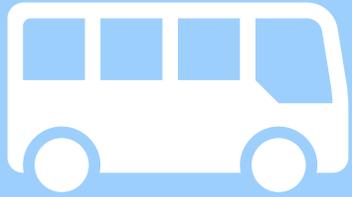
Individuare degli standard di esercizio da parte delle amministrazioni comunali e invitare dei soggetti privati a garantirne il rispetto non rappresenta più una condizione sufficiente affinché i servizi di scootersharing possano effettivamente essere disponibili nelle nostre città, come è sembrato possibile per alcuni anni. Nella legislazione europea e nazionale, quando un'amministrazione pubblica intende *"...garantire la prestazione di servizi di trasporto... che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso"*, si ricorre allo strumento dell'obbligo di servizio pubblico. Per assicurare questo obbligo, si può intervenire in due modi: concedendo un diritto di esclusiva e/o compensando economicamente un operatore selezionato secondo una procedura di evidenza pubblica. Tenuto conto dell'attuale evoluzione del settore, caratterizzata da una forte concentrazione del mercato, non solo in Italia, la prima forma d'intervento è probabilmente necessaria, ma certamente non sufficiente. Per quanto riguarda le diverse forme di compensazione economica,



## Il caso studio dello scootersharing: tra servizi a mercato e trasporto pubblico

negli ultimi anni sono state avviate diverse sperimentazioni nell'utilizzo di buoni di mobilità da parte di alcune amministrazioni locali. I casi più significativi sono quelli sviluppati nel quadro del bando Primus del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, dei fondi messi a disposizione dal Mit con il D.I. n. 417 del 28/12/2022, e ancora più recentemente nell'ambito delle sperimentazioni del Progetto MaaS for Italy a Torino e Firenze. L'impatto di queste sperimentazioni deve ancora essere valutato a fondo, ma è opinione diffusa che l'incentivo alla domanda, che indirizza fondi pubblici solo indirettamente agli operatori di sharing, possa rappresentare lo strumento più efficace e di rapida implementazione tra quelli disponibili.





*A thread on...*

**DRT**

**Demand responsive transport**





Rispetto all'anno scorso, nell' 8° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility, le informazioni sui servizi di trasporto a chiamata (DRT – Demand Responding Transport) sono state raccolte esclusivamente tramite un questionario inviato agli operatori delle piattaforme digitali (IOKI, Padam, Shotl, VIA). Il questionario ha chiesto agli operatori di fornire dati e informazioni anche per gli anni precedenti.

Per quanto riguarda il numero di servizi attivi nel 2024, sono state considerate solo le informazioni fornite attraverso il questionario, insieme a un controllo sui servizi censiti nel settembre 2023, inclusi nel conteggio solo se attualmente operativi.

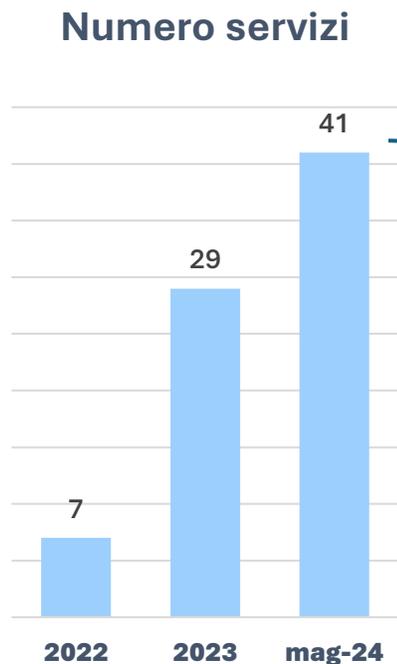
Le analisi sulle caratteristiche dei servizi, come il contesto e i veicoli utilizzati, si riferiscono invece esclusivamente ai dati ottenuti dal questionario rivolto agli operatori delle piattaforme digitali ed include 22 servizi.

Per gli indicatori di domanda (bus-km, posti-km) e offerta (passeggeri all'anno e passeggeri-km) si fa invece riferimento all'anno 2023. Nel caso in cui l'informazione sui posti-km non fosse disponibile, questi sono stati stimati sulla base dei bus-km e della dimensione del veicolo utilizzato considerando una capienza media di 8 posti per i veicoli M1, 12 per gli M2 e 53 per gli M3.





Il settore del trasporto a chiamata è in forte espansione in Italia. Sebbene i numeri assoluti del servizio nel paese siano ancora contenuti, che riflette la natura stessa di questa modalità. Tuttavia, si registra una crescita significativa nell'ultimo biennio: i servizi sono triplicati tra il 2022 e il 2023 e sono aumentati di un ulteriore 40% nei primi mesi del 2024. **#DRT #espansione**

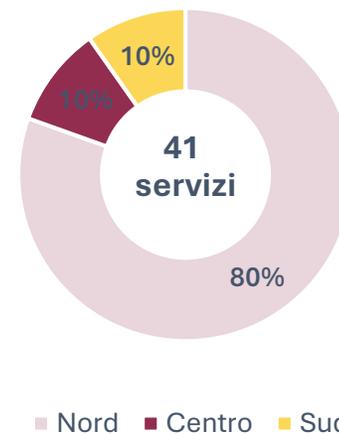


### Servizi di DRT a maggio 2024

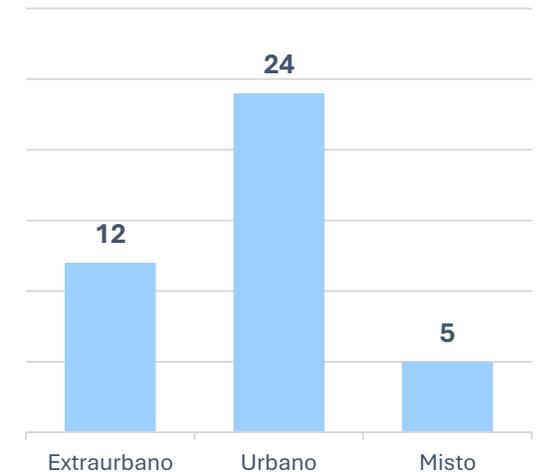


La distribuzione territoriale dei servizi di trasporto a chiamata in Italia è fortemente disomogenea. Dei servizi censiti, ben 33 sono localizzati nel Nord Italia, mentre solo 4 si trovano nel Mezzogiorno e 4 al Centro. Nel 2024, tutte le regioni settentrionali dispongono di almeno un servizio di trasporto a chiamata, con il Veneto in testa, contando 11 servizi attivi. In generale, nella maggior parte dei casi si tratta di servizi svolti in contesti urbani. **#Nord #distribuzione**

### Area geografica



### Contesto operativo





# DRT: servizi censiti a inizio 2024

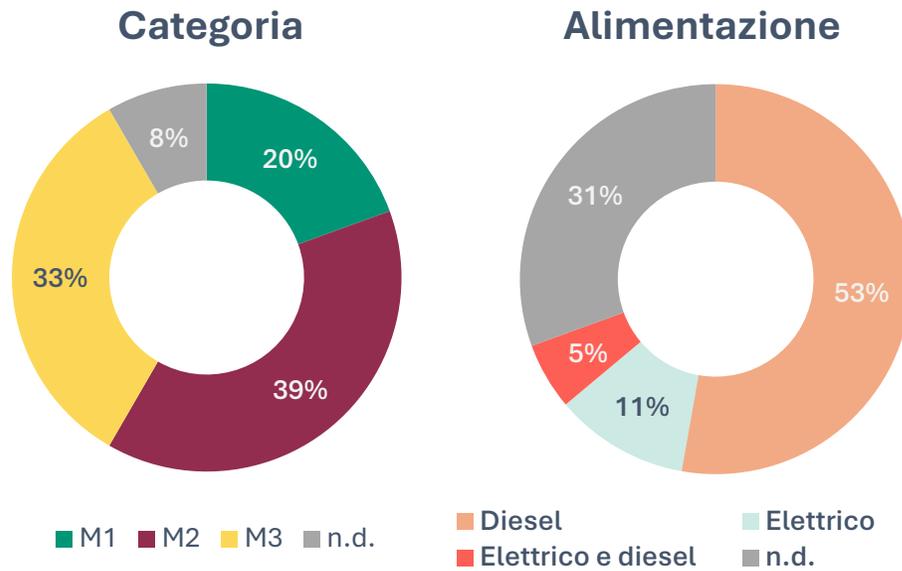
Servizio	Operatore	Piattaforma	Località	Area
auTOnomo	LINKS / GTT	Padam	Torino	Nord
AVM Trasporto a chiamata	AVM/ACTV	Padam	Venezia Mestre	Nord
Bus&Bici	Busitalia Veneto	Padam	Rovigo	Nord
Bus&Go	Bus&Go	Shotl	Alto Garda	Nord
Bussi	Bussi	Shotl	Cesena	Nord
Buster	Busitalia	Tecnologia autoprodotta	Terni	Centro
Call Bus	STP Brindisi	IOKI	Francavilla Fontana (BR)	Sud
Chiama il Bus	Genova AMT	PersonalBus	Borzonasca (GE)	Nord
Chiama il Bus	Genova AMT	PersonalBus	Bargagli e Davagna (GE)	Nord
Chiamabus	Cotral	IOKI	Rieti	Centro
Chiamabus	Busitalia	MyCicero/Pluservice	Narni	Centro
ChiamaBus	Arriva Italia	VIA	Sirmione (BS)	Nord
ChiamaBus	ATM Milano	VIA	Provincia di Milano	Nord
Clicbus	Riccitelli	IOKI	Roma	Centro
Clickbus	Clickbus	Shotl	Reggio Emilia	Nord
Easy Bus TPL	TPL Savona	IOKI	Savona	Nord
Miobus	Autoguidovie	VIA	Provincia di Crema	Nord
Moes Plus	Bus Company	Padam	Cuneo	Nord
MoM+	MoM	VIA	Treviso, Villorba	Nord
Notturmo Trieste	Trieste Trasporti	VIA	Trieste	Nord
OnOff	OnOff	Shotl	Trento	Nord

Servizio	Operatore	Piattaforma	Località	Area
Pulmì	Svi Med /FSGB	Padam	Ragusa	Sud
QuiBus	Busitalia	Moovit	Salerno	Sud
Quibus	Busitalia Veneto	Padam	Rovigo	Nord
Quibus	Busitalia Veneto	Padam	Schiavonia	Nord
Quibus	Busitalia Veneto	Padam	Padova (Ospedale)	Nord
Quibus	Busitalia Veneto	Padam	Padova	Nord
Scipione	Scipione	Shotl	Legnago (VR)	Nord
Scipione	Scipione	Shotl	Verona	Nord
Settibus	De Marchi	VIA	Settimo Torinese (TO)	Nord
Shotl	Shotl	Shotl	Ravenna	Nord
Shotl	Shotl	Shotl	Vimercate (MB)	Nord
Shuttlemare	Shuttlemare	Shotl	Rimini	Nord
Smartbus Val di Sole	Smartbus Val di Sole	Shotl	Val di Sale	Nord
Stradibus	Arriva Italia	IOKI	Provincia di Cremona	Nord
SVT ChiamaBus	SVT Vicenza	VIA	Vicenza	Nord
Trillo	DolomitiBus	VIA	Belluno, Feltre	Nord
TuoBus	Sati Campobasso	IOKI	Campobasso	Sud
Tuobus	Tuobus	Shotl	Piacenza	Nord
UDondemand	Arriva Udine	VIA	Val Degano (UD)	Nord
Wayla	Wayla	IOKI	Milano	Nord





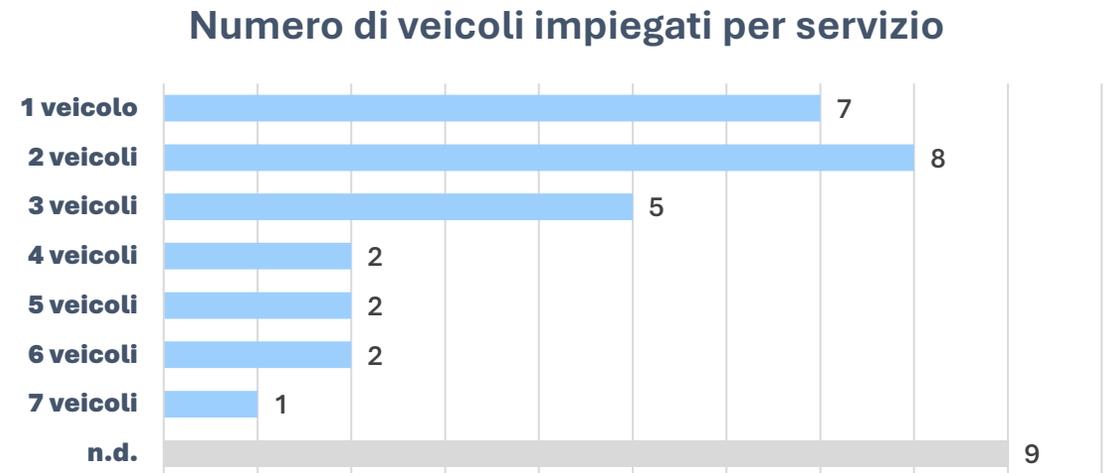
I servizi di trasporto a domanda mostrano un'elevata eterogeneità sia nella categoria di veicoli utilizzati sia nel tipo di alimentazione, fatto che si può spiegare con le grandi differenze tra i servizi in termini di bisogni che vanno a soddisfare. Non per tutti i servizi è stato possibile reperire dati completi sull'alimentazione. Tuttavia, dalle informazioni disponibili emerge una netta prevalenza di veicoli a diesel, mentre in due casi specifici si riscontra l'uso di flotte miste, con veicoli sia elettrici sia diesel. **#alimentazione #eterogeneità**



Nota: 22 servizi attivi nel 2023 gestiti dagli operatori IOKI, Padam, Shock e VIA



Per oltre la metà dei servizi con dati disponibili sul numero di veicoli, la flotta conta al massimo 2 mezzi, pochi dunque. È interessante notare che, in alcuni casi specifici, non è stato possibile indicare un numero preciso di veicoli dedicati al trasporto a domanda, poiché i mezzi utilizzati provengono dalla flotta del trasporto pubblico locale, condivisa con i servizi di linea. **#veicoli #flotte #DRT**

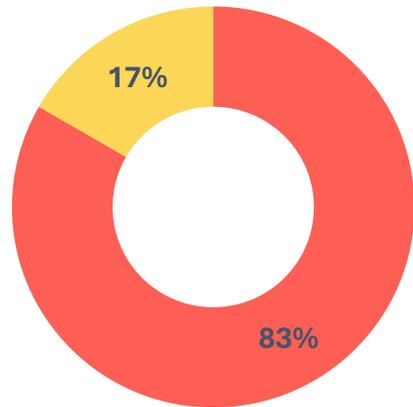


Nota: 22 servizi attivi nel 2023 gestiti dagli operatori IOKI, Padam, Shock e VIA



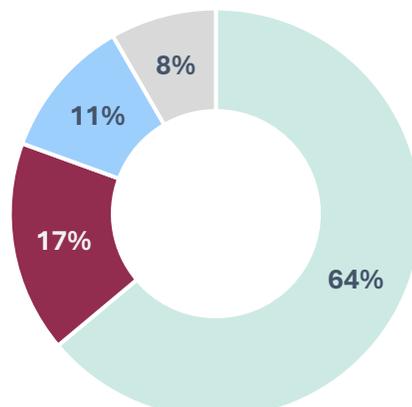
La maggior parte dei servizi di trasporto a chiamata è attiva tutto l'anno e accessibile con la normale tariffa TPL della zona in cui operano. Questi servizi ampliano quindi il ventaglio di possibilità a cui gli abitanti delle zone servite possono accedere, aumentando l'offerta di trasporto di linea già esistente a livello locale, sia per quanto riguarda la disponibilità nel tempo, sia per l'accessibilità tariffaria. **#ventaglio #offerta**

### Operatività del servizio



■ Annuale ■ Stagionale

### Tariffa



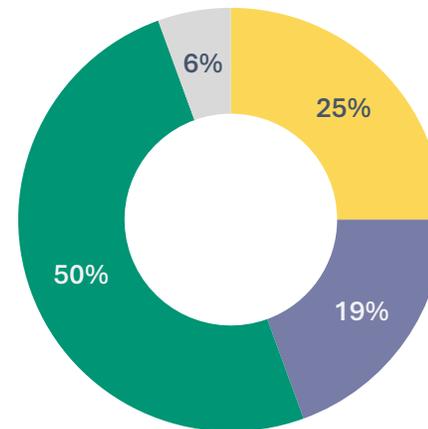
■ Tariffa TPL ■ Gratuito  
■ Tariffa specifica ■ Altro

Nota: 22 servizi attivi nel 2023 gestiti dagli operatori IOKI, Padam, Shock e VIA



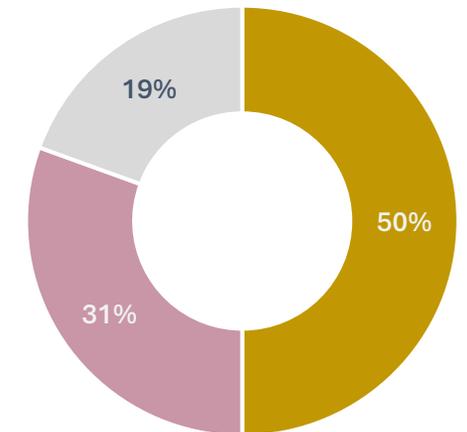
Tra i servizi DRT analizzati, metà è operativa tutti i giorni, mentre il resto è attivo nei giorni feriali (lun-ven) o nei giorni lavorativi (lun-sab). In termini di flessibilità, il 50% dei servizi consente agli utenti di richiedere fermate in luoghi e orari personalizzati. **#flessibilità #ondemand**

### Operatività del servizio II



■ Lun-ven ■ Lun-sab ■ Tutti i giorni ■ Altro

### Flessibilità



■ Itinerari/orari non prestabiliti  
■ Itinerari prestabiliti e orari flessibili  
■ n.d.

Nota: 22 servizi attivi nel 2023 gestiti dagli operatori IOKI, Padam, Shock e VIA



Per la prima volta, per l'anno 2023, sono stati elaborati degli indicatori di offerta e domanda di mobilità dei servizi di DRT, mostrati nella tabella sottostante.

Il settore DRT ha totalizzato oltre 2 milioni di bus-km per un totale di circa 43 milioni di posti-km offerti ai cittadini. I passeggeri trasportati sono stati 600 mila passeggeri che hanno svolto complessivamente, come percorrenze 3 milioni di passeggeri-km. **#DRT #Domanda #percorrenze**

KPI	Numero di servizi analizzati	Anno 2023
Bus-km	16 su 22	2.067.263
Posti-km	16 su 22	43.794.812
Passeggeri totali	19 su 22	646.715
Pkm	19 su 22	3.023.753

Nota: 22 servizi attivi nel 2023 gestiti dagli operatori IOKI, Padam, Shock e VIA



Il load factor indica il tasso di riempimento dei veicoli e – mettendo in relazione la domanda e l'offerta di mobilità - è dunque un indicatore di efficienza del servizio. Il valore medio dei servizi di DRT nel 2023 è stato del 10% con una differenza importante tra servizi annuali (8%) e servizi stagionali (16%). **#DRT #Load factor**

### Load factor



- 131 passeggeri trasportati in media al giorno da ogni servizio
- 120mila posti-km offerti ogni giorno dai servizi DRT in Italia

Nota: 16 su 22 servizi attivi nel 2023 gestiti dagli operatori IOKI, Padam, Shock e VIA

