

PROMOSSO DA



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation

**9[°] RAPPORTO
NAZIONALE
SULLA SHARING
MOBILITY**

2025



PROMOSSO DA

Osservatorio Nazionale
SHARING MOBILITY



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation

Osservatorio nazionale sulla sharing mobility
osservatoriosharingmobility@susdef.it
www.osservatoriosharingmobility.it
www.lesscars.it



9° 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.

Il Rapporto è stato presentato in occasione dei lavori della 9° Conferenza Nazionale della Sharing Mobility il 6 ottobre 2025 a Roma

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



2025 – Fondazione per lo sviluppo sostenibile





Ringraziamenti

Si ringraziano gli operatori che hanno partecipato alla raccolta dati:



Un ringraziamento ulteriore va a Roma Servizi per la Mobilità, a SRM Reti e Mobilità Bologna, all'Agenzia Mobilità Ambiente Territorio di Milano, al Comune di Bergamo e al Comune di Torino per la collaborazione e il loro contributo.

Infine, un ringraziamento va al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per aver fornito la cornice istituzionale in cui questa raccolta dati avviene da sempre.



Indice

Pag. 6
Introduzione

Pag. 9
Facts & Figures

Pag. 16
Vehiclesharing
Key data

Pag. 24
Focus: Venture capital

Pag. 26
Focus: Beneficio
ambientale della sharing
mobility

Pag. 28
Focus: Dimensione
economica del
vehiclesharing

Pag. 29
Focus: Quota fondo
nazionale Tpl sharing
mobility

Pag. 32
Focus: News dai servizi
di vehiclesharing

Pag. 34
Le città del
vehiclesharing

Pag. 42
Focus: La mobilità
urbana sostenibile non
decolla

Pag. 44
Focus: Il punto sulle città
europee

Pag. 48
Carsharing

Pag. 58
Focus: Auto sharing vs
auto personale

Pag. 60
Bikesharing

Pag. 66
Monopattino-sharing

Pag. 73
Scootersharing

Pag. 78
Focus: Incidentalità
nella micromobilità

Pag. 83
Ridesharing

Pag. 85
Carpooling aziendale

Pag. 91
Demand Responsive
Transit

Pag. 95
Focus: il servizio di Wayla
a Milano

Pag. 96
Glossario

Pag. 102
Tavole dati



Introduzione: Come sta la sharing mobility italiana?



Introduzione: Come sta la sharing mobility italiana? —

Guardando al 2024 e ai primi mesi del 2025, i dati su noleggi e percorrenze confermano una crescita della domanda di sharing mobility in Italia. Sul fronte dell'offerta, invece, prosegue il calo già evidente dal 2023, con una diminuzione di veicoli, servizi e operatori. Queste due tendenze indicano che la mobilità condivisa si è consolidata nelle abitudini dei cittadini anche in condizioni di minore disponibilità e che il settore, nel complesso, sta raggiungendo un ulteriore grado di efficienza.

Questa fase di consolidamento — fatta eccezione per il carsharing free-floating, in forte contrazione su tutti i principali indicatori di performance — era già stata evidenziata nel precedente Rapporto nazionale. È tuttavia essenziale collocarla in una prospettiva di lungo periodo, considerando l'evoluzione osservata nei dieci anni di attività dell'Osservatorio Sharing Mobility.

I primi servizi di sharing mobility in Italia risalgono ai primi anni Duemila e nacquero come iniziative a prevalente regia pubblica: domanda e offerta limitate, ma stabilizzate dal sostegno di fondi comunitari, nazionali e locali. La svolta avviene nel 2013 con l'ingresso di operatori privati e il modello free-floating, favorito dalla rapida diffusione degli smartphone, che innesca una fase di espansione con tassi di crescita di tutt'altro ordine di grandezza. Prima il carsharing, poi bike, scooter e infine monopattini: tutti i servizi di vehiclesharing hanno seguito un analogo percorso di

adozione, in rapida successione.

Questa dinamica riproduce quasi fedelmente il ciclo di Gartner delle tecnologie emergenti: un avvio caratterizzato da entusiasmo e rapido sviluppo, seguito dal picco delle aspettative, da una fase di disillusione e infine da un consolidamento più maturo e realistico. Ogni segmento del vehiclesharing in Italia ha attraversato questo ciclo, confermando un'evoluzione strutturale fortemente legata all'iniziativa privata.

Nel complesso, oggi la sharing mobility italiana si trova nella fase di consolidamento di tale ciclo: i servizi non crescono più in modo esplosivo, ma hanno raggiunto un livello d'uso stabile e riconosciuto dai cittadini. È la fase in cui l'entusiasmo dell'“hype” iniziale lascia spazio a una domanda più consapevole e a un'offerta che tende a ridursi e concentrarsi, sotto la spinta combinata di vincoli regolatori e strategie di mercato.

Questa fase significa maturità: la sharing mobility è qui per restare, dimostrando la capacità di soddisfare un bisogno concreto di mobilità e accessibilità, che non dipende più dall'effetto novità.

La contrazione dell'offerta è tuttavia imputabile a due fattori distinti: da un lato le scelte degli operatori, che concentrano il servizio nelle città più grandi e redditizie abbandonando soprattutto i centri minori, in particolare del Centro-Sud; dall'altro i processi regolatori



di alcune amministrazioni locali, che razionalizzano le flotte e riducono il numero di operatori attivi. A ciò si aggiunge, come elemento di contesto, il marcato rallentamento dei flussi di venture capital registrato in Europa nel biennio 2023–2024, dopo anni di forte sostegno all’espansione della sharing mobility, soprattutto nella micromobilità.

Va inoltre sottolineato che, dove le amministrazioni attivano misure di sostegno economico — buoni mobilità, tariffe agevolate per gli utenti del Tpl, corrispettivi per obblighi di servizio pubblico — l’uso della sharing mobility cresce grazie a una maggiore accessibilità e convenienza per gli utenti.

Al contrario, laddove prevale la pura dinamica di mercato, la domanda si rafforza solo nei contesti urbani più grandi e favorevoli, dove gli operatori possono attivare in modo coerente diverse leve: strutture tariffarie efficaci (ad esempio pacchetti di viaggi a prezzo ridotto), qualità della flotta e ampiezza della copertura. Le economie di scala rendono sostenibili tali scelte e ne amplificano gli effetti.

La questione centrale diventa quindi capire se questa fase di maturità potrà tradursi in una nuova fase di sviluppo — con servizi più accessibili, meglio integrati con gli altri sistemi di mobilità e sostenuti da politiche pubbliche — oppure se la sharing mobility tenderà a concentrarsi esclusivamente nelle grandi città e in pochi

contesti locali favorevoli.

Non si può escludere, in via teorica, neppure uno scenario di ulteriore contrazione dell’offerta, con il rischio di innescare un ciclo regressivo capace di indebolire la domanda oggi consolidata.

Questi interrogativi vanno inquadrati nel contesto più ampio dello sviluppo dell’intero spettro dei servizi di mobilità condivisa. Se i servizi di vehiclesharing crescono a ritmi più lenti rispetto al passato, il trasporto pubblico locale non ha ancora recuperato i livelli pre-pandemia. Parallelamente, nel 2024 il parco circolante italiano ha superato i 40 milioni di auto (da 675 a 701 veicoli ogni mille abitanti) e il loro utilizzo, in termini di spostamenti e percorrenze, continua ad aumentare.

Il rischio concreto è che, nei prossimi anni, si accentui lo squilibrio tra mobilità individuale e condivisa, aumentino i divari territoriali e sociali — già molto marcati nel sistema dei trasporti italiani — e si allontanino ulteriormente l’obiettivo della transizione ecologica della mobilità urbana.



Facts and figures



Facts & Figures

2025: Domanda di sharing in aumento

- Il numero totale di noleggi del vehiclesharing italiano (carsharing, bikesharing, scootersharing e monopattino-sharing), nella previsione 2025 dell'Osservatorio raggiunge quasi **60 milioni di noleggi annui** (crescita del 20% sul 2024).
- Sulla base del trend decennale dei noleggi in sharing, in crescita dal 2015 al 2021, stabile dal 2022 al 2024, e in crescita nel 2025, possiamo dedurre che siamo ormai in una fase di **stabilizzazione e consolidamento** della domanda, a dimostrazione che la sharing, inizialmente una “novità”, è ormai un’abitudine che in 10 anni si è radicata fra gli italiani ed è qui per restare.
- Il servizio di monopattino-sharing, benché ultimo arrivato nella famiglia, si conferma il maggiore segmento operativo della sharing mobility, nonché principale driver nelle variazioni della domanda, realizzando il 50% dei noleggi totali nel 2024. Il 32% del totale dei noleggi si riferisce al bikesharing, con un incremento di 4 punti percentuali rispetto al 2022. Il carsharing si attesta al 12%, stabile rispetto all’anno precedente. In lieve flessione lo scootersharing, che scende dal 9% al 7% dei noleggi (ma è una performance di noleggi decisamente buona perché ottenuta con la più piccola tra le flotte).

- Le **percorrenze totali** sono anch’esse in lieve aumento. Nel 2025 si stimano **200 Milioni di km**. La percorrenza media di un noleggio in bici e in monopattino nel 2024 è di 2 km circa, in scooter è di 4,5km. Il carsharing assorbe la metà delle percorrenze totali, con una percorrenza media di 13 km (modalità *free floating*) e 24km (modalità *station based*).

Lo Sharing Mobility Meter: le città della sharing

È stato elaborato per la prima volta dall'Osservatorio un indice composito, con l'obiettivo di valutare e confrontare anche per i prossimi anni il funzionamento della sharing mobility nei diversi capoluoghi di provincia italiani: **lo Sharing Mobility Meter**, una sorta di “termometro della sharing in ogni città”. che calcola quattro indicatori fondamentali: varietà dei servizi disponibili (car, bike, scooter, monopattini); numero di veicoli per abitante; numero di noleggi per abitante; tasso di rotazione giornaliero dei veicoli.

Ecco i primi risultati:

- **Roma è la prima città per numero di noleggi totali** (13,2 milioni), seguita da Milano e Torino. Bologna e Firenze sono le città cresciute maggiormente nel 2024.
- Bologna è la città con più noleggi per abitante, dato particolarmente significativo, trattandosi di una città in cui non



sono presenti i monopattini (che hanno tipicamente volumi importanti), seguita da Firenze e Pisa.

- **Milano** è la città con più **veicoli a disposizione per abitante**, precedendo Firenze e Pisa.
- **Brescia presenta il migliore tasso di rotazione dei veicoli** (con l'ottimo risultato di 4 noleggi medi al giorno per veicolo), seguita da Catania, Messina e Bologna.
- Le uniche città che offrono contemporaneamente **tutti e 4 i servizi di sharing** sono: Milano, Roma, Firenze, Bergamo e Torino.

L'incidentalità

Riguardo al numero di incidenti (indicatore: incidente ogni 100.000 km percorsi), si conferma il dato storico molto basso dei servizi di sharing: in media un incidente segnalato ogni 300.000 km percorsi. Si osserva peraltro una riduzione nel 2024 per tutte le tre tipologie di veicoli in sharing: -7% per i monopattini, -54% per gli scooter e -67% per le biciclette. Il monopattino conferma il dato in linea con lo scooter, con valori rispettivamente pari a 0,6 e 0,4 incidenti ogni 100.000 km.

Il vantaggio ambientale

L'elettrificazione dei servizi di sharing si rafforza, contribuendo a mantenere nello sharing flotte con una qualità ambientale nettamente superiore a quella dei veicoli di proprietà privata. Anche nel carsharing si segnala l'incidenza nel 2024 dei servizi con veicoli elettrici. Così che **il 94% della flotta complessiva della sharing mobility è a zero emissioni**, molto più leggera e con un ingombro ridotto nello spazio urbano. Circa l'85 % dei mezzi è costituito da veicoli leggeri come biciclette e monopattini, con un peso e un ingombro drasticamente inferiori rispetto alle automobili private. Questa composizione, in controtendenza **al "gigantismo" del parco auto privato** (SUV e veicoli ad alto ingombro), migliora l'efficienza d'uso dello spazio pubblico, facilita la sosta, riduce la pressione sulla viabilità e sostiene una mobilità urbana sicura.



La sharing nelle città europee

- Alcune città europee, in particolare dove l'integrazione con il trasporto pubblico ed il sostegno economico e regolatorio ai servizi di sharing sono stati avviati da anni, si staccano nettamente dalle città italiane, per quantità e qualità dei servizi.
- Ad esempio, **Parigi, calcolando il solo servizio di bikesharing, nel 2024** ha totalizzato gli stessi noleggi di tutta la sharing mobility italiana. Sia Amburgo che Lione dispongono di un parco auto in carsharing paragonabile all'intero parco in carsharing italiano, mentre **Berlino, da sola, conta il doppio delle auto in sharing presenti in tutta Italia.**
- Queste città riflettono **un alto livello di integrazione tra la sharing e il trasporto pubblico locale** e una forte aspirazione delle città a limitare l'uso dell'auto di proprietà, e dimostrano che esistono ulteriori potenziali di crescita per il vehiclesharing anche in Italia.

L'offerta di sharing: dati in calo

- **Il numero totale di veicoli in sharing** offerti in Italia è di circa 96.000 nel 2024, **in calo del 15% rispetto al 2022**. Nel 2024, erano temporaneamente aumentate le flotte di monopattini, carsharing e bikesharing, ma le previsioni 2025 vedono un totale di oltre 4 mila veicoli in meno, dovuto soprattutto alla riduzione di monopattini e automobili, rispettivamente -6% e -17%. Nel 2025 un operatore storico di carsharing, Enjoy, ha ridotto drasticamente il numero dei veicoli in servizio, così come altri operatori di monopattino, quindi si prevede una possibile ulteriore riduzione.
- **Il numero complessivo dei servizi nelle città** italiane è di 170 nel 2024, **calato del 26% rispetto al 2022**. Ad Aprile 2025 i servizi sono 166. La riduzione è un effetto del servizio di monopattino sharing che tra il 2022 e il I quadrimestre 2025 ha diminuito il numero di servizi di ben 37 unità.
- Diminuisce anche il **numero di operatori di sharing** nel 2024, nove in meno, per un totale di 37.



Aumenta la povertà dei trasporti

- Con riguardo alla dimensione territoriale, il 90% dei noleggi totali si concentra purtroppo **in sole 10 città italiane** (Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, Palermo, Bari, Padova, Pisa e Rimini), prevalentemente del centro-nord.
- Tra il 2022 e il 2025, sedici capoluoghi di provincia hanno perso i servizi di sharing mobility, prima attivi sul loro territorio. A scomparire sono state soprattutto le esperienze nelle città medio-piccole, come Catanzaro, Reggio Calabria, Pesaro e Prato. Il fenomeno è particolarmente accentuato nel centro-sud.
- **I cittadini italiani** che vivono in città dove sono disponibili servizi di sharing mobility sono 13 milioni circa. Numero importante, ma **in calo purtroppo del 7% rispetto al 2022**. Il calo colpisce soprattutto i centri più piccoli per dimensione demografica e territoriale, e quelli con reddito medio-basso (<22.000 € e fascia immediatamente superiore), dove i servizi si dimezzano, mentre nelle città ad alto reddito si mantiene sostanzialmente stabile l'offerta.

La mobilità urbana sostenibile non decolla.

- Il tasso di motorizzazione privata italiano nel 2024 rimane altissimo: **701 veicoli ogni 1000 abitanti** ed è addirittura **in crescita** dal 2022.
- **Le percorrenze delle automobili private in città aumentano**, in particolare nelle grandi città, dove i servizi di mobilità condivisa e le politiche di ciclabilità e pedonalità avrebbero dovuto ridurre il numero di auto. La stima sui dati provenienti dalle aree metropolitane del paese mostra un aumento medio del 7,3% tra il 2019 e il 2024. A Milano la crescita è del 23%, a Roma del 14% e a Torino del 10%.
- **Il trasporto pubblico locale** non ha ancora raggiunto i volumi pre-2019, che comunque erano già bassi (solo il 15% degli spostamenti delle principali aree metropolitane). I dati Audimod mostrano un livello della domanda totale per il Tpl, in termini di passeggeri, del **12% nel 2023**.

Questa situazione ci dice che non è la sharing ad essere in particolare difficoltà, ma l'intero progetto di riequilibrio della mobilità urbana a soffrire. Come dimostrano le più virtuose città europee, la sharing può crescere stabilmente quando il TPL, la ciclo-pedonalità ed il ventaglio dei servizi hanno un ruolo trainante, in un circolo virtuoso che aumenta l'offerta al cittadino e riduce le auto private.



Il carpooling aziendale

Osservando i dati 2024 e quelli del primo semestre 2025 è possibile affermare che il carpooling aziendale sia definitivamente uscito dalla crisi derivante dalla pandemia Covid-19. Dal 2022 a oggi la domanda è tornata a crescere rapidamente: nel 2024 i viaggi in carpooling aziendale hanno raggiunto 388 mila unità, con la previsione, basata sui dati del primo semestre, di un ulteriore aumento del +40% nel 2025.

Siamo però ancora lontani dai numeri della Francia, dove il carpooling aziendale ha raggiunto una scala nettamente superiore, grazie a un quadro normativo chiaro e a politiche di incentivo strutturate. Il governo ha introdotto il Piano nazionale 2023-2027 che sostiene economicamente questa attività, in particolare grazie al *Forfait mobilités durables*, cioè un contributo fino a 600 € annui esentasse (e fino a 900 € se cumulato con un abbonamento di trasporto pubblico), che le imprese possono corrispondere ai dipendenti che si spostano in carpooling o in altre modalità sostenibili. Grazie a queste misure coordinate e a un'ampia adesione di imprese e lavoratori, nel 2024 in Francia si sono registrati circa 12,8 milioni di viaggi in carpooling aziendale, contro i 388 mila in Italia, evidenziando un divario strutturale di mercato e di governance.

La strada da percorrere: nuovi modelli ed esperienze virtuose

Negli ultimi due anni le amministrazioni italiane hanno introdotto schemi innovativi per rendere la sharing mobility più stabile ed efficiente.

- **Roma e Milano** hanno riformato i servizi di micromobilità con bandi che favoriscono gli operatori efficienti e premiano standard di servizio elevati. A Roma, a fronte di un mercato più ordinato e sostenibile, l'Amministrazione ha esteso l'area operativa verso le periferie e i nodi del trasporto pubblico locale, migliorando l'accessibilità complessiva.
- A livello nazionale, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** ha destinato lo 0,3% del Fondo nazionale per il Trasporto Pubblico Locale alle Regioni, per l'integrazione fra sharing mobility e TPL. Le risorse, trasferite alle Regioni e alle aziende di TPL, sono state usate per **voucher e abbonamenti integrati** che hanno incoraggiato i cittadini di alcune Regioni a combinare trasporto pubblico e servizi in sharing. Questo meccanismo rafforza la domanda riducendo i costi per gli utenti e promuove intermodalità, creando un circuito virtuoso: più utenti abituali significa maggiore sostenibilità economica per gli operatori e minore dipendenza dall'auto privata per i cittadini.



- **Il Fondo Sociale per il Clima, gestito dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica**, offre una nuova leva per finanziare progetti di mobilità condivisa come strumento di equità sociale e territoriale. Le risorse, inserite all'interno nel Piano Nazionale, potranno essere utilizzate dal 2026 **per estendere servizi di sharing e TPL nelle aree svantaggiate**, riducendo la povertà dei trasporti e migliorando l'accesso ai servizi essenziali. Questo approccio permette di affiancare agli obiettivi ambientali un'azione mirata di coesione territoriale, colmando il divario tra grandi centri e aree periferiche e valorizzando il ruolo della sharing mobility come parte integrante del diritto alla mobilità.
- Il caso del **bikesharing di Parigi** è significativo per diversi motivi: non solo per la sua longevità e per l'ampiezza del suo utilizzo – che ha recentemente superato ogni record a livello europeo – ma anche per le scelte politiche che lo accompagnano. Negli ultimi anni ha destato molto interesse l'impegno di Parigi nel promuovere la mobilità attiva e ridurre l'uso dell'auto, così come la decisione di vietare i monopattino-sharing a seguito di un referendum locale. Meno noto è invece il fatto che, dal 2018, il servizio di bikesharing Vélib' sia gestito attraverso una cosiddetta **Délégation de Service Public (DSP)**. In questo modello, l'autorità pubblica – ossia la Métropole du Grand Paris,

che riunisce Parigi e i comuni limitrofi – definisce gli obiettivi di servizio (copertura territoriale, numero di stazioni, tariffe agevolate, orari, standard di manutenzione) e affida a un operatore privato la gestione quotidiana tramite gara d'appalto. Quest'ultimo deve investire in veicoli e infrastrutture, sia fisiche sia digitali, che restano però di proprietà pubblica.

- Un modello simile è stato adottato a **Bologna**. Qui il servizio, a differenza di Parigi, è di tipo **free floating**, con una limitata disponibilità di stazioni virtuali. L'operatore, RideMovi, selezionato tramite gara pubblica, è proprietario degli asset e riceve circa **400 mila euro all'anno** per la gestione operativa, oltre a incassare le tariffe versate dagli utenti sulla base di un piano tariffario stabilito dall'amministrazione comunale. Questo evidenzia come il sostegno pubblico al bikesharing comporti costi annui molto più contenuti rispetto a quelli del trasporto pubblico locale, pur garantendo un servizio di mobilità orientato al raggiungimento di obiettivi di interesse generale e complementare a quello dei servizi di linea (autobus, treni, people mover e, nel prossimo futuro, tram).

A thread on...

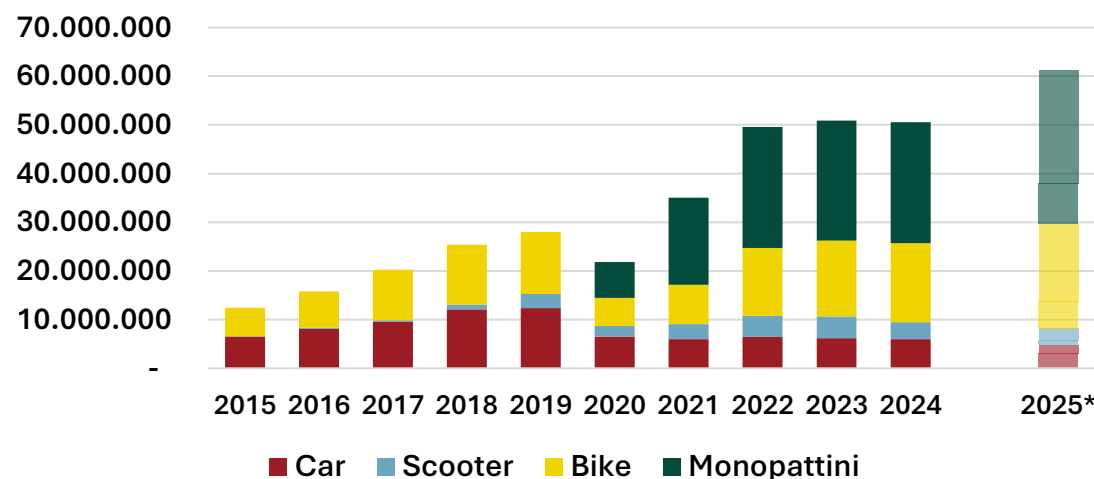
Vehiclesharing KEY DATA



Il numero totale di noleggi del vehiclesharing italiano si attesta anche nel 2024 stabilmente poco al di sopra dei 50 milioni di noleggi e il livello della domanda complessiva dopo anni di crescita continua si conferma come strutturalmente stabile. Volumi in linea con il livello massimo di noleggi totalizzati nel 2022 e nel 2023, ma con maggiori oscillazioni territoriali legate a fattori locali, tra cui soprattutto le scelte amministrative e le strategie degli operatori.

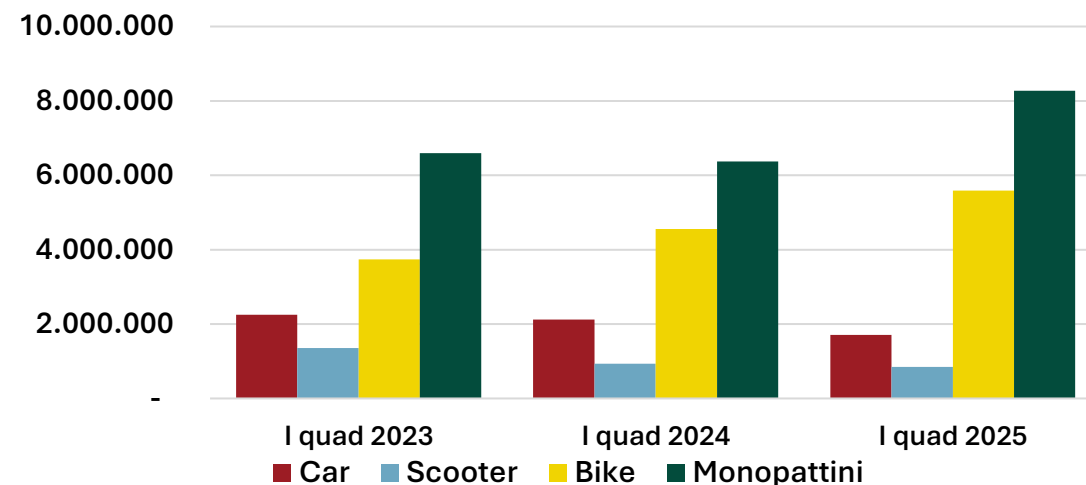
I valori della domanda per il 2025 sono stati stimati sulla base dei dati disponibili per il Q1 2025 e del tasso di crescita Q1 2024/Q1 2025. Nell'intero documento i valori stimati per il 2025 sono indicati con l'asterisco.

Noleggi dei veicoli



Positiva l'analisi del dato congiunturale sulla domanda nel 1° quadrimestre del 2025, con un +17% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, tendenza che, se confermata, potrebbe portare il totale dei noleggi a fine anno intorno ai 60 milioni. La crescita è trainata dal bikesharing (+22%) e dal monopattino-sharing (+30%), cui si oppone una flessione dello scooter sharing (-4%) e una diminuzione importante del carsharing (-20%).

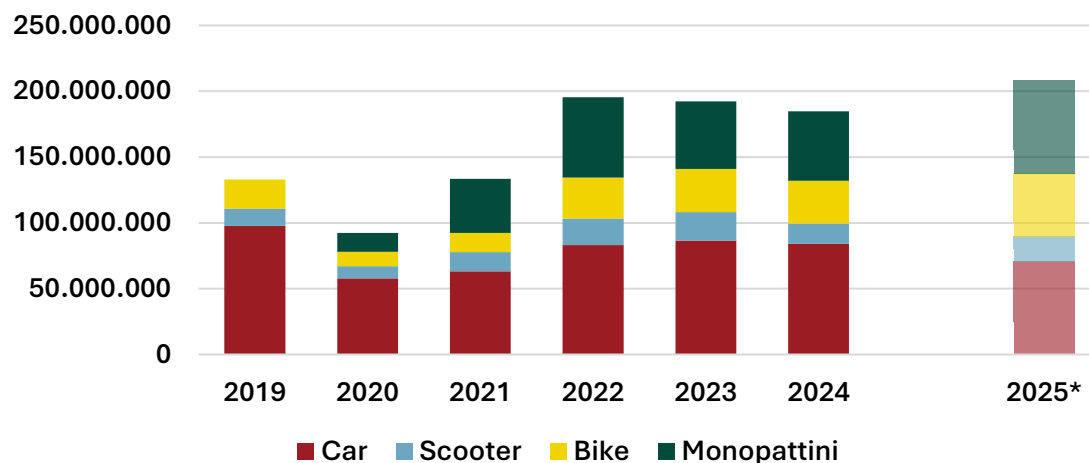
Noleggi dei veicoli - Analisi congiunturale





Nel biennio successivo al 2022 (195 mln di km) si osserva una riduzione fino ai 185 mln km del 2024 (–4,5 % sul 2023 e –5 % rispetto al 2022). La micromobilità mantiene volumi elevati: monopattini 52,8 mln km (+3 % sul 2023), bikesharing 32,6 mln km (praticamente stabile sul 2022 e 2023) e scootersharing 15,2 mln km (–30 % sul 2023). Il carsharing resta il principale servizio con 84,2 mln km, scendendo del –2,6 % rispetto al 2023. La quota dell'auto sul totale delle percorrenze è pari al 46% nel 2024, lontana dal 73% del 2019.

Percorrenze dei veicoli

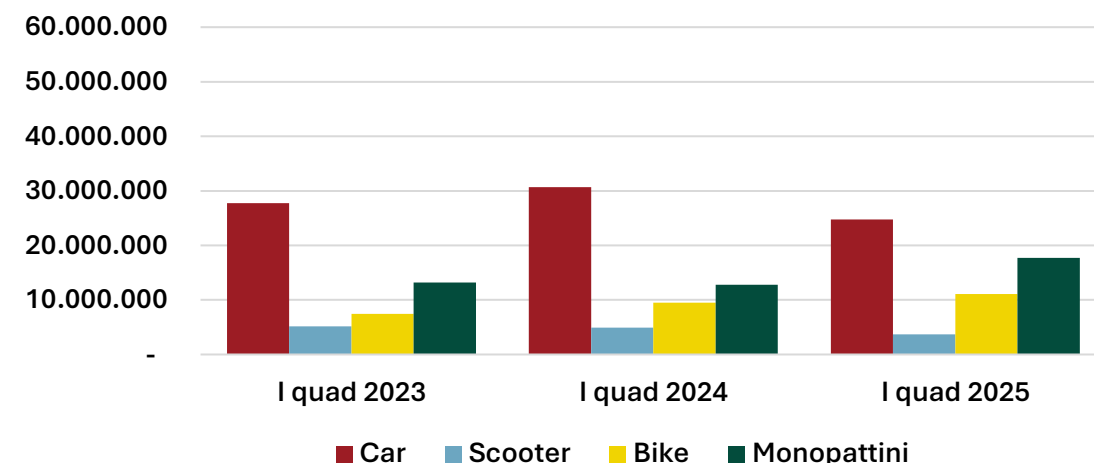


* I valori della domanda per il 2025 sono stati stimati sulla base dei dati disponibili per il Q1



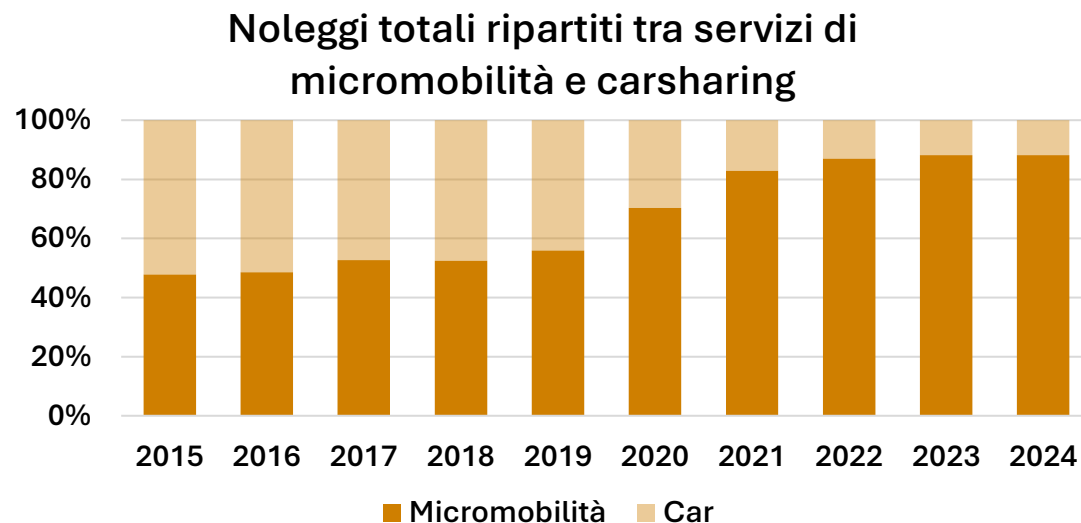
Nel primo quadrimestre 2025 le percorrenze del vehiclesharing sono 57,6 milioni di km, stabili rispetto allo stesso periodo del 2024. La dinamica è differenziata per servizio: monopattini in forte aumento (+39% sul 2024) e bikesharing in ulteriore crescita (+21%). Lo scootersharing conferma la flessione anche in termini di percorrenze con un –25% rispetto all'anno precedente, mentre il carsharing arretra del –19%. Se confermati gli andamenti attuali, si stima alla fine del 2025 un aumento del +13% dei km totali rispetto al 2024.

Percorrenze dei veicoli - Analisi congiunturale

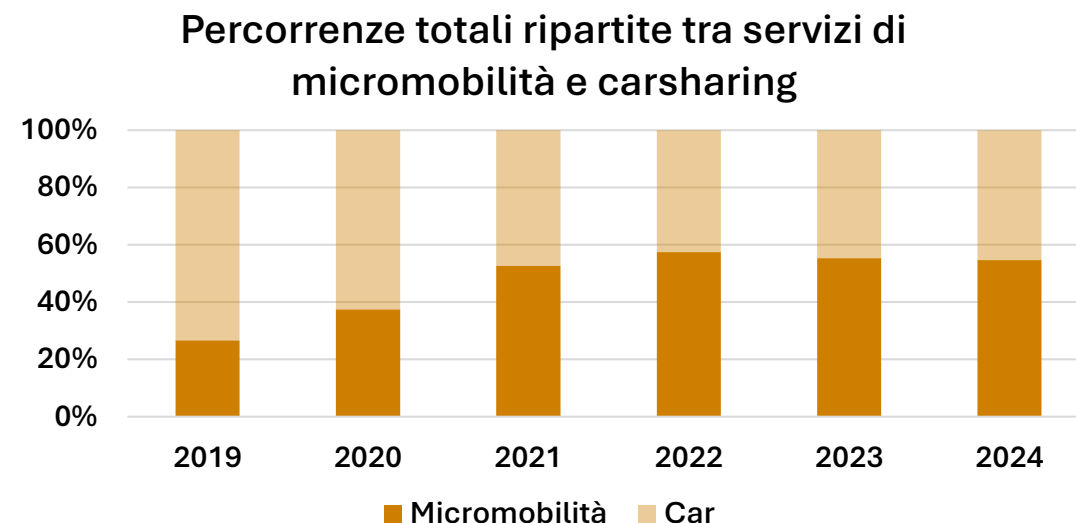




La quota della micromobilità (servizi di scootersharing, bikesharing e monopattino-sharing) sul totale dei noleggi in Italia si conferma nettamente prevalente, attestandosi stabilmente attorno al 90%, con variazioni minime rispetto al 2022 e al 2023. Questo risultato riflette la natura d'uso tipica dei servizi della micromobilità, caratterizzata da spostamenti più frequenti e di breve raggio che si prestano ad un numero molto elevato di corse giornaliere.



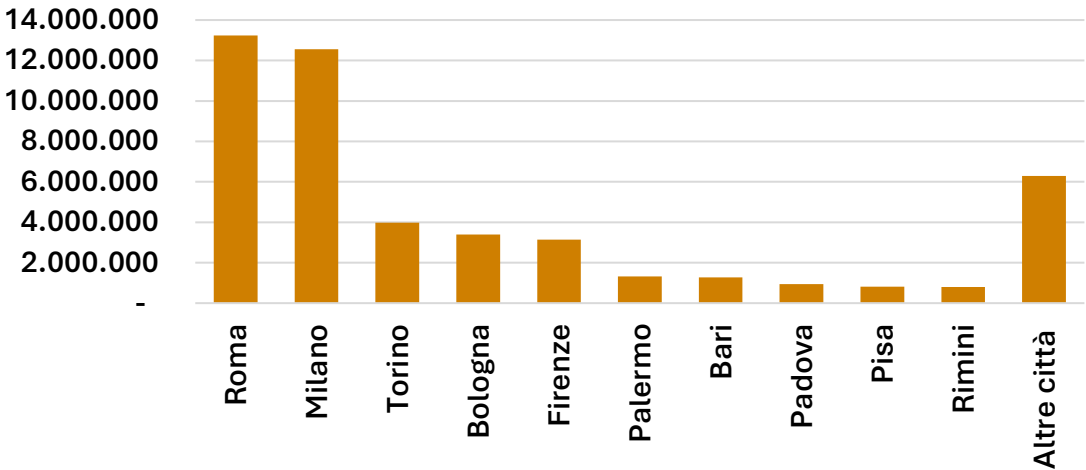
In termini di chilometri percorsi, il carsharing conferma nel 2024 una quota pari al 46%, quasi equivalente a quella complessiva della micromobilità. Significativo è che solo il 10% della flotta in sharing – circa 8,6 mila automobili – generi un volume di chilometri quasi uguale a quello prodotto dall'insieme di biciclette, monopattini e scooter. Ciò conferma il ruolo strategico del carsharing nella copertura di spostamenti medio-lunghi, rispondendo a esigenze di mobilità e profili d'uso profondamente diversi che va oltre il suo peso percentuale in termini di noleggi.





La domanda resta concentrata in poche grandi città. Roma e Milano, con 13,2 e 12,6 milioni di noleggi, generano oltre metà del totale nazionale, rendendo i trend settoriali molto sensibili alle loro dinamiche. Emblematico il caso di Milano: dove l'adeguamento degli operatori al nuovo bando monopattini ha causato quasi un milione di corse in meno, pari al 2% dei noleggi totali del 2024. Tra le altre grandi piazze spiccano la crescita di Bologna (+36 %) e Firenze (+24 %). In aumento anche Roma (+10 %), Pisa (+31 %), Bari (+9 %) e Torino (+3 %), mentre Palermo (-30 %) e Padova (-17 %) registrano cali legati alla chiusura di alcuni servizi.

Noleggi nelle principali 10 città al 2024



Nel 2024 le percorrenze medie per viaggio risultano complessivamente stabili, con variazioni contenute tra i diversi servizi. Nel bikesharing la distanza media rimane quasi invariata nello station-based (1,90→1,88 km) e cala lievemente nel free-floating (2,17→2,05 km). Il carsharing registra un lieve aumento nei servizi a stazione (26,5→27,1 km) e resta stabile nel free-floating (13,4 km). Il calo più marcato riguarda lo scooter sharing, che scende da 4,8 a 4,4 km (-9%), mentre il monopattino-sharing mostra un leggero incremento, confermandosi intorno a 2,1 km.

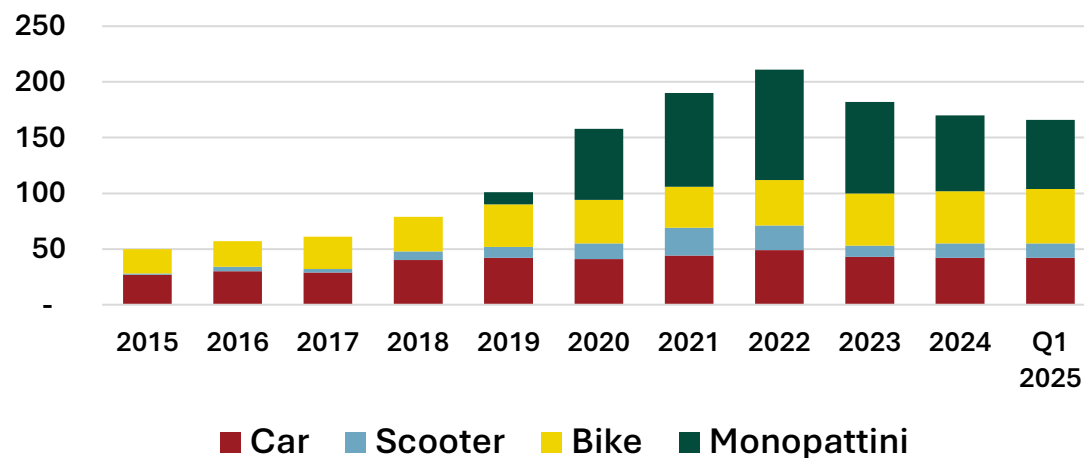
Percorrenza media e variazione per tipologia di servizio in sharing

	2023	2024	Δ
Car SB	26,5	27,1	+2%
Car FF	13,4	13,4	-
Scooter	4,8	4,4	-9%
Bike FF	2,17	2,05	-5%
Bike SB	1,90	1,88	-1%
Monopattini	2,08	2,12	+2%



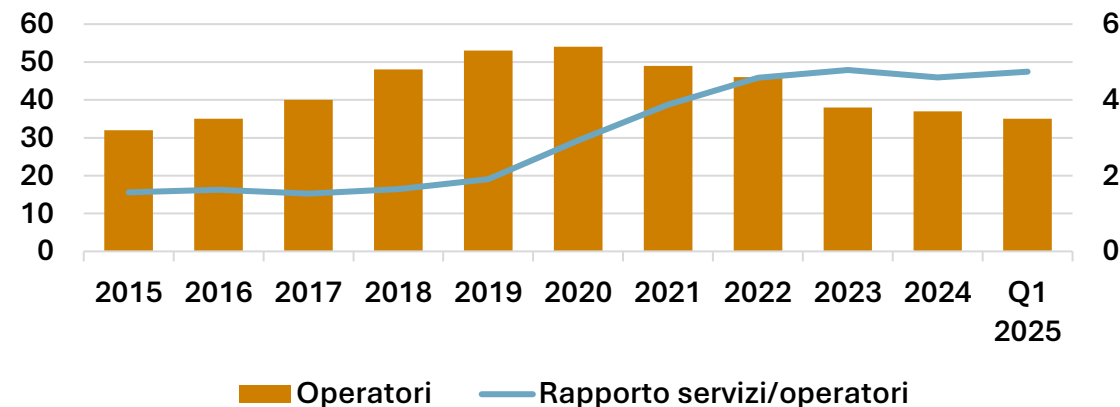
Nel 2024 prosegue la razionalizzazione dell'offerta di vehiclesharing: i servizi scendono da 182 a 170 (-19% dal 2022). Il monopattino-sharing perde 14 servizi, il bikesharing resta stabile, lo scootersharing cresce di 3 unità e il carsharing si riduce di 1. Gli operatori calano a 37, uno in meno del 2023 e il 20% in meno rispetto al 2022, segnalando una selezione che favorisce player più solidi e multi-servizio. I dati del primo quadrimestre 2025 confermano il trend: i servizi scendono a 166, evidenziando un mercato sempre più concentrato e focalizzato sui centri maggiori.

Numero dei servizi



Il grafico illustra l'andamento in tre fasi dell'indice di diversificazione operativa (IDO), cioè il rapporto tra n° di servizi e n° di operatori. Prima fase (fino al 2018), dominata da servizi comunali, con crescita lenta e diversificazione bassa (IDO tra 1,5 e 1,6). Seconda fase (2018-2021), segnata dall'ingresso di player privati multi-servizio e multi-città che accelerano l'espansione e spingono l'indice verso l'alto (IDO +136% in tre anni). Terza fase (2022-2025), in cui nuovi modelli di governance e nuovi scenari di mercato portano una riduzione nel numero di operatori e servizi, ma con valori stabili dell'indice (IDO tra 4,6 e 4,7).

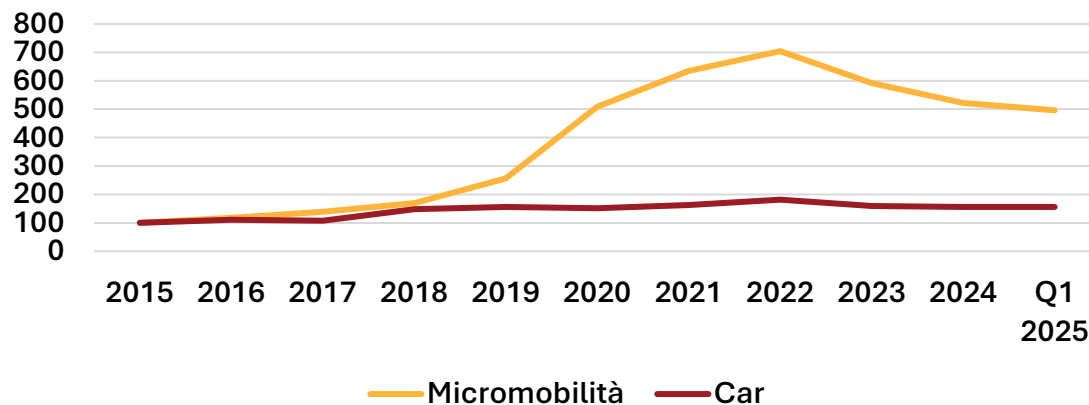
Numero di operatori (sx) e indice di diversificazione del mercato (dx)





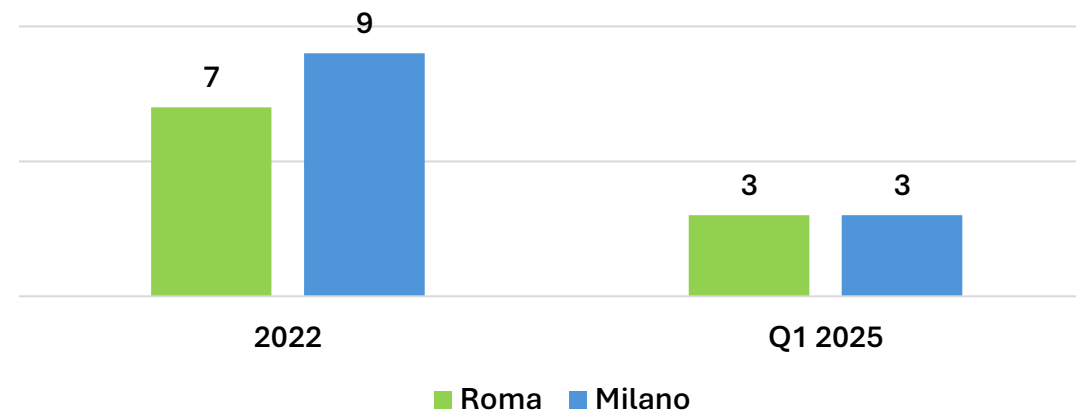
La razionalizzazione dell'offerta riguarda soprattutto la micromobilità. L'ingresso di operatori attratti da un contesto in forte crescita, sostenuto da ingenti capitali, è stato seguito da una altrettanto rapida uscita quando i livelli di utilizzo non hanno più garantito la copertura dei costi operativi. Il peggioramento degli equilibri economici di gestione e la minore disponibilità di capitali, hanno spinto molti operatori a ridimensionarsi, concentrando le flotte nelle piazze più grandi e redditizie e riducendo così il numero complessivo di servizi.

Servizi in numeri indice
Base 100 = 2015



Ai fattori *market driven*, si affiancano fattori *regulation driven*. Il grafico evidenzia, per esempio, l'effetto dei nuovi bandi comunali introdotti dal 2023, in particolare a Roma e Milano, che hanno stabilito criteri più selettivi e un contingentamento del numero di operatori. Queste misure, pensate per migliorare la qualità del servizio e l'integrazione con il Tpl, hanno però reso i principali mercati meno accessibili, portando all'uscita di alcuni player e inducendo quelli esclusi, in alcuni casi, a riconsiderare la permanenza sul mercato italiano.

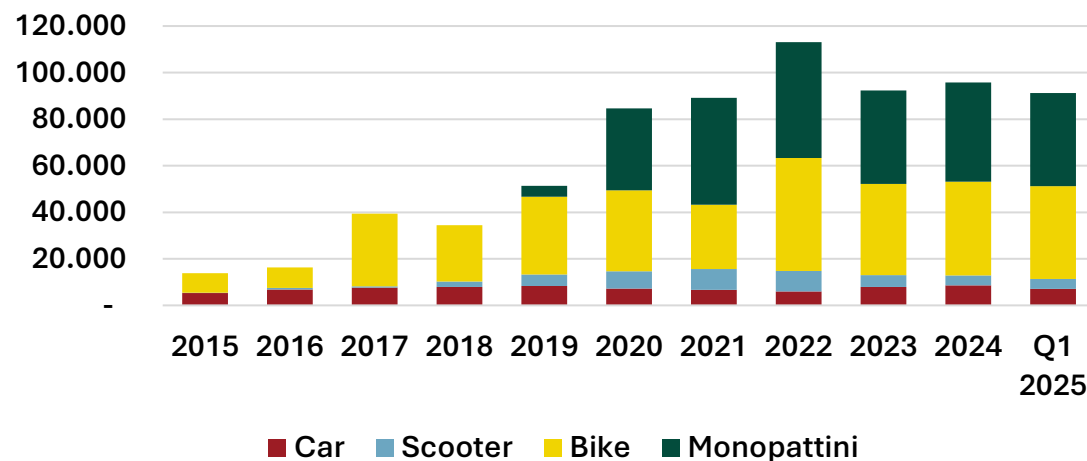
Numero di servizi di monopattini in sharing a
Roma e Milano nel 2022 e nel 2024





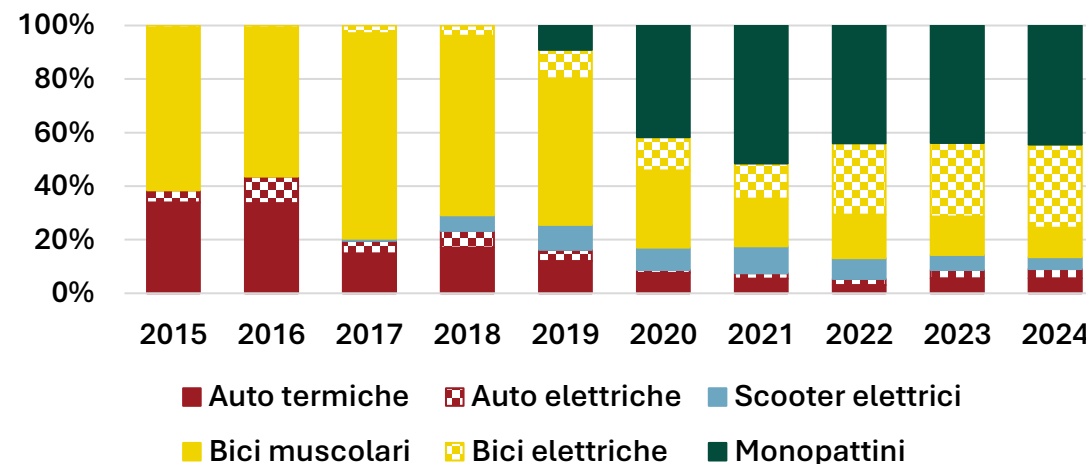
Il numero di veicoli in sharing nel 2024 cresce leggermente (+1,4% sul 2023) superando le 95,6 mila unità, pur restando inferiore di circa il 15% al picco del 2022. Andamento che conferma la tendenza degli operatori a concentrare l'offerta nei mercati maggiori. Nel dettaglio, aumentano le flotte di auto (+9%), monopattini (+6%) e biciclette (+3%), mentre gli scooter registrano un calo marcato (-17,4%). I dati del primo quadrimestre 2025 indicano invece un'inversione, con una contrazione complessiva del 5% e una riduzione particolarmente significativa per le auto (-17%).

Numero dei veicoli



Nel 2024 la flotta della sharing mobility italiana si conferma fortemente elettrificata, con un'evoluzione diversa per singoli servizi. Le biciclette vedono un deciso spostamento verso l'elettrico: le e-bike raggiungono il 31% della flotta, in aumento sul 26% del 2023 e tornano ai livelli del 2022, mentre le bici muscolari scendono all'11% (-3 punti in un anno e -8 punti sul 2022). Nel carsharing le auto elettriche restano stabili al 3%, ma cresce la quota di veicoli termici dal 5% al 6% (in linea con il 2022).

Composizione della flotta



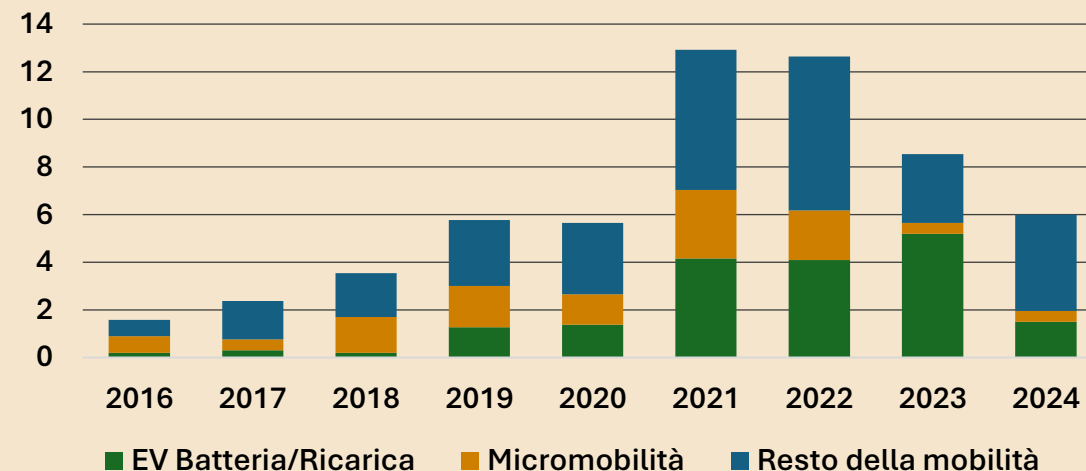


FOCUS: Il ruolo del venture capital nel mercato europeo

Fase di espansione (2018-2022) - Nel decennio 2014-2024, sostenuto dalle politiche europee di transizione energetica e decarbonizzazione, il venture capital ha destinato al comparto mobilità oltre 60 miliardi di dollari, con un picco di 13 miliardi nel biennio 2021-2022. Il settore si è così collocato stabilmente tra i cinque più finanziati a livello europeo. Nel periodo 2018-2022, secondo il rapporto Via ID-Dealroom, la micromobilità in condivisione (monopattini elettrici, biciclette, scooter) ha rappresentato la quota più rilevante degli investimenti in mobilità, sostenendo strategie di crescita fondate su rapido incremento delle flotte, ampliamento della copertura geografica e campagne di acquisizione utenti. In questo contesto, il mercato italiano ha registrato nel 2022 il massimo storico di offerta, con oltre 200 servizi attivi, quasi 60 operatori e più di 110.000 veicoli, a conferma del modello “growth-first” allora prevalente.

Contrazione e ricomposizione (2023-2024) - Nel 2024 gli investimenti in mobilità si sono ridotti a 6 miliardi di dollari (-30% su base annua) per 655 operazioni,

Investimenti venture capital nelle start-up europee della mobilità per segmento (Miliardi di €)



Fonte: State of European Mobility Startup, Via ID-Dealroom, 2025

contro le 1.158 del 2021-2022. L'aumento dei tassi di interesse e le tensioni geopolitiche hanno reso più oneroso il reperimento di capitale, orientando i fondi verso scelte più selettive e riducendo sensibilmente, nell'arco di due anni, il peso della micromobilità.



La fragilità di alcuni operatori e politiche urbane più restrittive hanno ulteriormente accentuato la contrazione. Gli investimenti si sono progressivamente riallocati verso ambiti come sistemi di batterie e ricarica, intelligenza artificiale, software di gestione flotte e logistica, con una netta prevalenza del segmento B2B (85% del capitale) rispetto al consumer.

Nuova fase per la micromobilità - Per il settore della micromobilità, la contrazione delle risorse finanziarie ha eliminato la possibilità per gli operatori di sostenere perdite operative prolungate come strategia di mantenimento della presenza sul mercato. L'interruzione del flusso costante di capitale e l'implementazione di nuove politiche da parte delle amministrazioni locali e centrali hanno determinato l'uscita dal mercato degli operatori con minore efficienza operativa e favorito processi di fusione aziendale (come il caso Dott-Tier), spingendo gli operatori rimasti a adottare strategie di ottimizzazione delle flotte e concentrazione dell'offerta nelle città a maggiore densità di domanda.

I dati sulla riduzione e concentrazione dell'offerta nel mercato italiano confermano, anche nel nostro paese, l'entrata della sharing mobility in una fase di maturità, caratterizzata da tre direttrici di sviluppo principali:

- orientamento verso maggiore efficienza operativa e ricerca di marginalità positiva;
- integrazione dei servizi di sharing mobility con le altre forme di mobilità condivisa, a partire dal trasporto pubblico locale;
- sviluppo di relazioni collaborative con le amministrazioni locali e centrali.

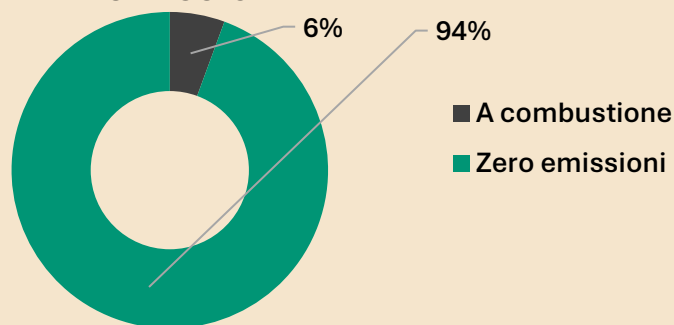


FOCUS: Il beneficio ambientale della sharing mobility

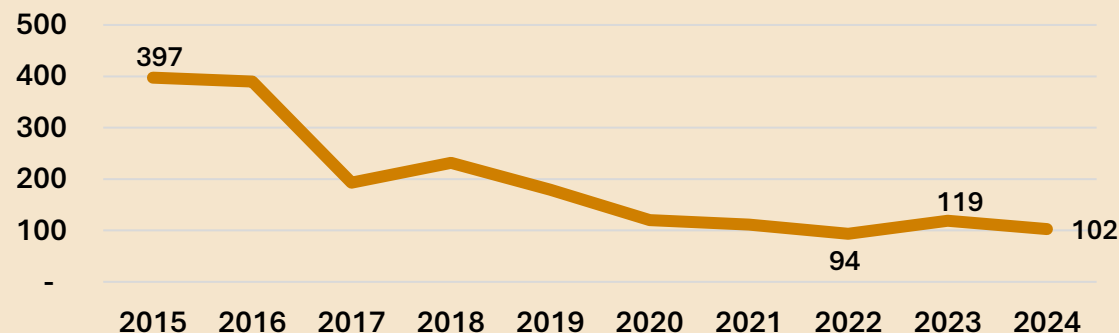
Qualità ecologica nella flotta - Nel 2024, circa il 90 % della flotta di sharing mobility italiana è elettrica, una quota stabile nell'ultimo biennio. L'elettrificazione produce due benefici distinti: nel carsharing e nello scootersharing assicura spostamenti urbani a zero emissioni inquinanti, contribuendo a migliorare direttamente la qualità dell'aria; per biciclette e monopattini l'alimentazione elettrica amplia le distanze percorribili e rende il servizio accessibile a un pubblico più vasto, superando limiti fisici e morfologici delle città (ad esempio salite o tragitti lunghi). La combinazione di queste caratteristiche consolida il ruolo della sharing mobility come componente chiave di una mobilità urbana più sostenibile e inclusiva.

Accanto all'elettrificazione, la qualità distintiva della flotta in sharing è la sua leggerezza e il ridotto consumo di spazio urbano. Il peso medio della flotta si è ulteriormente ridotto a 102 kg rispetto i 119 kg del 2023. Circa il 60 % dei mezzi è costituito da veicoli leggeri come biciclette e monopattini, con un peso e un ingombro drasticamente inferiori rispetto alle automobili private. Questa composizione, in controtendenza al "gigantismo" del parco auto privato (SUV e veicoli ad alto ingombro), migliora l'efficienza d'uso dello spazio pubblico, facilita la sosta, riduce la pressione sulla viabilità e sostiene una mobilità urbana sicura.

Veicoli a combustione vs. veicoli a zero emissioni



Peso medio in kg dei veicoli in flotta

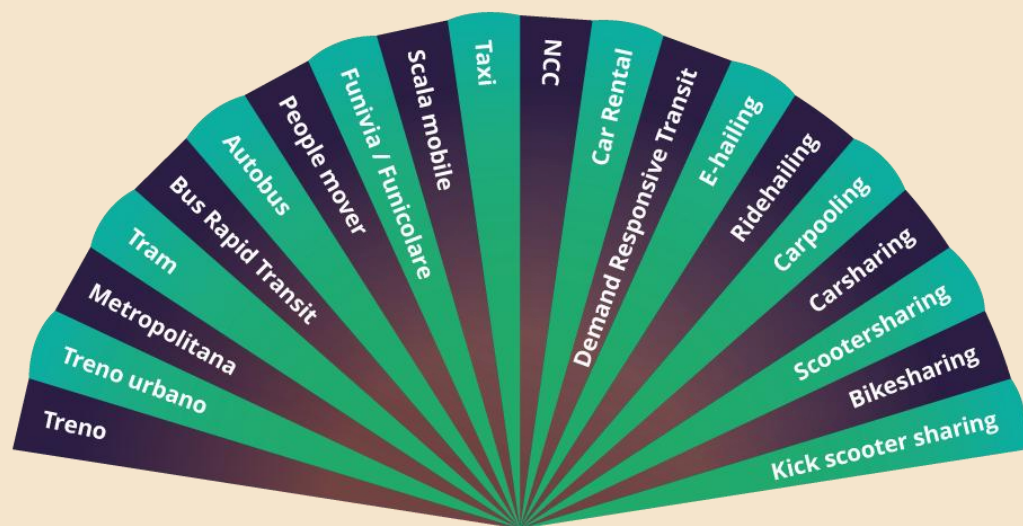




Comportamenti multimodali – Il ventaglio della mobilità condivisa, dunque l'ampiezza dell'offerta di soluzioni alternative all'uso del veicolo personale, rappresenta un alleato strategico per la sostenibilità e per la riduzione degli impatti del trasporto, soprattutto nei contesti urbani. L'indagine *Pollicino*, condotta a Bologna dall'Osservatorio Sharing Mobility nel 2022, ha messo in luce differenze significative nelle scelte modali tra chi utilizza servizi di

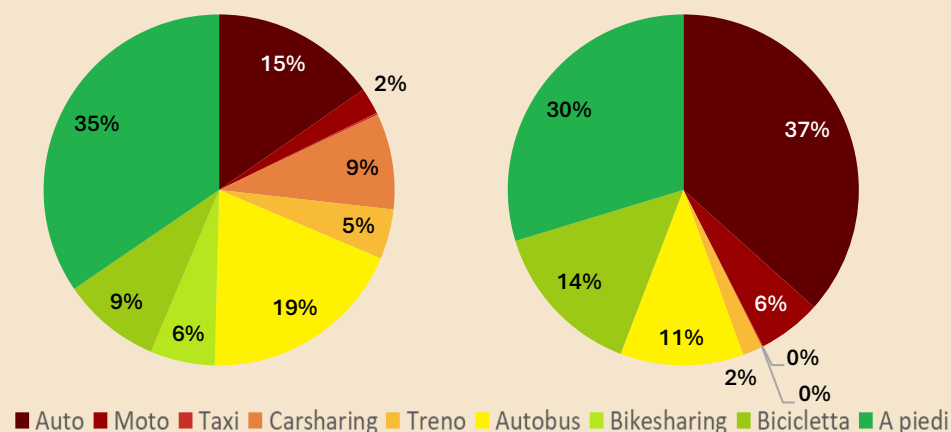
sharing mobility e chi invece non li utilizza. In particolare, la quota di spostamenti effettuati con mezzi privati a motore (auto e moto) risulta quasi tre volte più alta tra i non utenti rispetto agli utenti della sharing mobility. Oltre all'analisi dei singoli spostamenti in modalità condivisa, è possibile riconoscere un modello di mobilità complessivamente più sostenibile e orientato alla condivisione.

Il ventaglio della mobilità condivisa



Modal share, Bologna 2022

Utenti Sharing Mobility NON Utenti Sharing Mobility



Fonte: OSM, Pollicino: i cittadini raccontano come si muove la città (Bologna), 2023

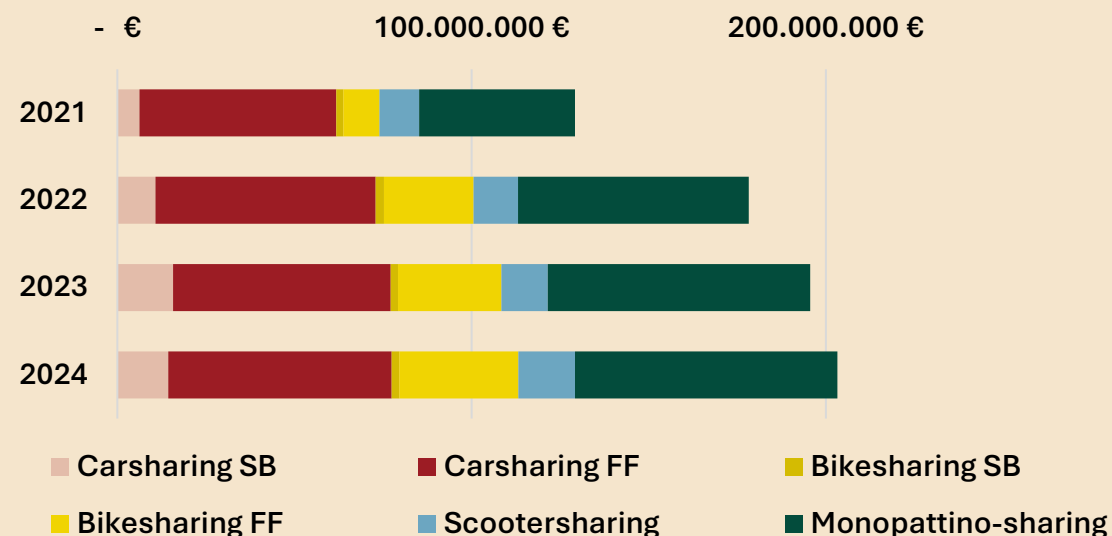


FOCUS: Dimensione economica del settore del vehiclesharing

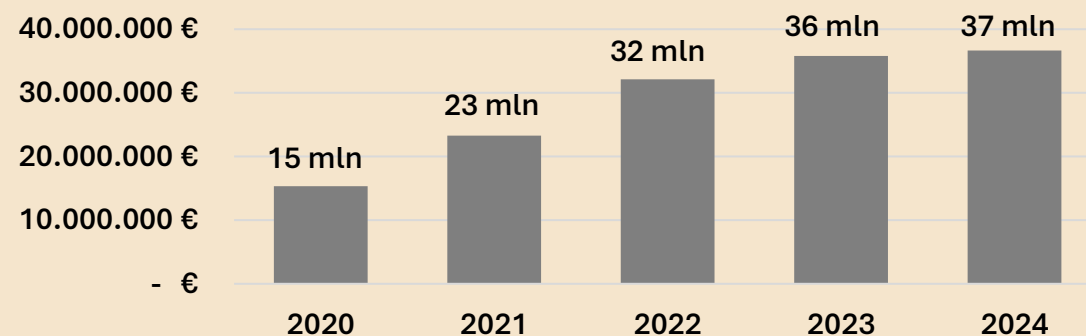
Il fatturato complessivo del comparto vehiclesharing si attesta su una cifra di poco superiore ai 200 milioni di Euro nel 2024, con un incremento del 4% rispetto all'anno precedente, ma inferiore alla crescita dell'11% registrata tra il 2022 e il 2023. I principali driver di questo sviluppo restano i monopattino-sharing e il carsharing free-floating, che incidono rispettivamente per il 36% e il 31% sul totale. Da evidenziare inoltre l'espansione del bikesharing free-floating, che nel 2024 raggiunge una quota del 17% rispetto al 15% del 2023. Sul fronte fiscale, il settore genera complessivamente circa 37 milioni di euro di IVA, in virtù dell'aliquota applicata del 22%. Tale regime risulta meno favorevole rispetto ad altri servizi di mobilità condivisa: taxi, NCC e Tpl, ai quali si applica un'aliquota agevolata del 10% (o l'esenzione nel caso dei taxi). Rispetto al fatturato 2024, un'eventuale intervento di riduzione dell'aliquota IVA applicata sui servizi di vehiclesharing, per ipotesi dal 22% al 10%, comporterebbe per lo Stato una perdita di gettito stimata in circa 18 milioni di euro.

Nota: Una quota del 26% del fatturato per il 2024 è stata stimata dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility perché non comunicata dagli operatori

Composizione del fatturato negli anni



Gettito IVA al 22%





FOCUS: La quota del Fondo Nazionale TPL per la Sharing mobility

Con il DL 16 giugno 2022, n. 68, è stata avviata a livello nazionale la prima sperimentazione di concorso finanziario dello Stato nella gestione di servizi di sharing mobility, prevedendo l'allocazione dello 0,3% della dotazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale (Fondo TPL). Con il decreto interministeriale n. 417 del 28 dicembre 2022, sono state allocate alle Regioni a statuto ordinario le risorse pro quota, per un totale di circa 15 milioni di euro all'anno; secondo l'articolo 3 del medesimo decreto, le Regioni sono incaricate di individuare, previa istruttoria con gli enti competenti per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale interessati, i progetti da ammettere a contributo. Sulla base dei dati e delle informazioni raccolte nella campagna dati dell'Osservatorio Sharing Mobility, emerge un quadro variegato: 8 regioni hanno utilizzato il fondo per sostenere la domanda di servizi di sharing, principalmente offrendo agli abbonati al trasporto pubblico la possibilità di riscattare voucher; 3 regioni lo hanno destinato a finanziare progetti di nuovi servizi; le restanti non ne hanno fatto uso.



Le informazioni sono state raccolte tramite gli operatori membri dell'Osservatorio e, dove non possibile, tramite desk analysis online



Gli incentivi alla domanda – il caso dell’Emilia-Romagna -

Il fondo per i servizi di sharing mobility presenta due aspetti degni di nota: da un lato, è il primo finanziamento statale diretto alla gestione di servizi di sharing (in conto esercizio); dall’altro, poiché le risorse potevano essere utilizzate solo da operatori già titolari di un contratto di servizio per il trasporto pubblico ai sensi del DL 422/97, la sua struttura ha favorito l’integrazione con il TPL, creando così un legame stabile tra servizi di linea e servizi di sharing mobility.

Nel caso del sostegno alla domanda, tutte le regioni hanno destinato i fondi a misure dirette (voucher, noleggi gratuiti, ecc.) rivolte agli utenti del trasporto pubblico, creando così un legame concreto tra TPL e servizi di sharing mobility, tra servizi di linea e servizi a domanda.

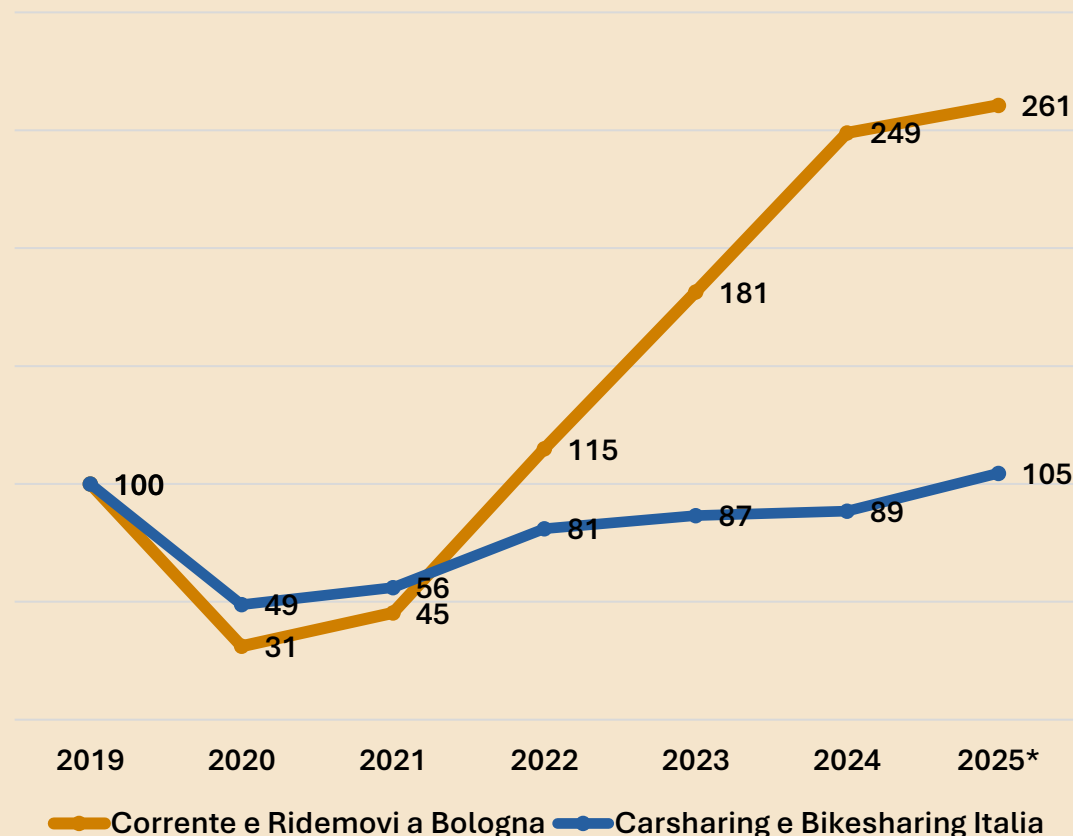
L’Emilia-Romagna è stata tra le prime regioni ad attivarsi per utilizzare le risorse del fondo. Una delle iniziative ha permesso agli abbonati mensili e annuali di TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna che gestisce il trasporto pubblico principalmente nelle province di Bologna e Ferrara) di utilizzare gratuitamente il carsharing dell’operatore

Corrente, appartenente al gruppo, fino a due corse al giorno della durata di 41 minuti ciascuna a partire da settembre 2023. Da giugno 2024, il progetto è stato esteso anche al servizio di bikesharing erogato dall’operatore Ridemovi, sempre tramite voucher che consentono due corse gratuite al giorno a chi è abbonato TPER. Nel corso del 2025, Corrente ha introdotto nella flotta anche scooter e bici elettriche, inclusi nella promozione Tper3 che permette di scegliere un noleggio gratuito di scooter, bici o auto se si è abbonati al trasporto pubblico locale dell’Emilia-Romagna.



Osservando il caso di Bologna, è evidente come il sostegno alla domanda, erogato tramite i voucher destinati agli abbonati del trasporto pubblico locale, abbia favorito in modo significativo la crescita del carsharing e del bikesharing degli operatori coinvolti, soprattutto se confrontata con l'andamento complessivo dei noleggi a livello nazionale, confermando l'impatto positivo del provvedimento. Con il 2019 posto pari a 100, nel 2024 l'indice ha raggiunto quasi quota 250, cioè un incremento di due volte e mezzo. A livello nazionale, invece, i valori sono rimasti sotto la soglia del 2019. Questo andamento indica che i voucher legati all'abbonamento TPER hanno avuto un ruolo determinante nell'aumento dell'utilizzo dei servizi, rendendo più diffuso l'impiego dei servizi di Corrente (carsharing) e Ridemovi (bikesharing) tra gli utenti del trasporto pubblico locale. In questo modo, il sostegno pubblico ha rafforzato l'intero ventaglio di offerta della mobilità condivisa, promuovendo multimodalità e intermodalità e incentivando soluzioni di mobilità integrata alternative all'uso dell'auto privata.

**Incidenza dei voucher sui noleggi a Bologna
rispetto alla media nazionale
(Numeri indice, 2019=100)**





FOCUS: News dai servizi di vehiclesharing

CARSHARING

AmiGO

Ad aprile 2025 chiude definitivamente lo storico carsharing gestito da AMAT Palermo con la cessazione degli ultimi servizi ancora attivi (Palermo free-floating e station-based, Catania e Pantelleria)

Enjoy

A partire dell'estate Enjoy è in corso una forte riduzione della flotta in free floating in tutte le principali città italiane con particolare riferimento a Bologna, Firenze e Torino, ma anche Roma e Milano

Corrente

Il servizio nella città di Rimini viene disattivato mentre apre a Parma e Cosenza. A Cosenza, TPER si è aggiudicata la gestione del servizio partecipando a una manifestazione d'interesse promossa dal Consorzio Autolinee Cosenza, resa possibile grazie all'utilizzo dello 0,3% del fondo TPL destinato alla sharing mobility e assegnato dalla Regione Calabria.

Carsharing Padova

Chiude, dopo 15 anni di attività, il servizio comunale gestito da APS Holding

Allways

Dopo Parma, l'operatore sbarca a Bergamo con una flotta di 15 veicoli in free-floating

BIKESHARING

TIER-DOTT

Tier viene acquisita da Dott e a ottobre 2024 TIER-Dott annuncia che l'azienda opererà sotto l'unico marchio Dott. A novembre 2024 amplia la sua offerta nella città di Torino con 500 e-bike.

BIRD

Nel 2024 vengono disattivati i servizi di Grosseto, Firenze e Pesaro

BIT Mobility

L'operatore lascia Imperia e avvia il servizio di bikesharing a Riccione e Novara. Imperia fine operatività

Bicincittà

Termina il servizio a Padova e Treviso dove il bikesharing station-based era presente rispettivamente dal 2013 e dal 2014

Bolt

L'operatore estone lascia Torino e sbarca a Milano (gennaio 2024) e Imperia (marzo 2024).

Lime

Lime estende la sua offerta nella città di Monza dove, oltre ai monopattini, porta anche le e-bike



MONOPATTINO-SHARING

TIER-DOTT

Tier viene acquisita da Dott e a ottobre 2024 TIER-Dott annuncia che l'azienda opererà sotto l'unico marchio Dott. Chiudono i servizi di Monza e Catania

NAPOLI

Nuovi operatori vincitori del bando pubblico 2025: Attivati i servizi di BIT Mobility, VOI e Bird

PALERMO

Il Comune sta tentando di dotarsi di un'offerta di monopattino-sharing più esile che sia gestita soltanto da tre operatori ma la procedura di assegnazione è rallentata dai numerosi contenziosi legali

BIT Mobility

L'operatore lascia i capoluoghi di Trento, Piacenza, Imperia, Prato e Reggio Calabria

MILANO

Il 2024 vede VOI e Bolt prima vincere il bando e poi ritirarsi dalla città. Dalla metà dell'anno in poi, oltre a Dott, tornano operativi Lime e Bird

Bird

Interruzione servizio nelle città di Grosseto e Pesaro, che resta senza servizi di monopattino-sharing

VOI

Lascia le piazze di Milano, come già menzionato, e di Palermo

Bolt

Oltre alle e-bike, porta ad Imperia anche i monopattino-sharing.

scootersharing

OPERATORI

Non sbarcano in Italia nuovi operatori di scootersharing, vediamo invece operatori già presenti aggiungere lo scooter alla loro offerta, un esempio è BIT Mobility che aggiunge gli scooter ai monopattini e alle bici in sharing nella città di Viareggio.

Pikyrent

L'operatore pugliese, già presente a Bari, sbarca nel corso del 2024 a Torino e Milano rispettivamente con Avvio del servizio nei capoluoghi di Torino e Milano con 100 e 45 scooter elettrici.



A thread on...

Le città della sharing mobility

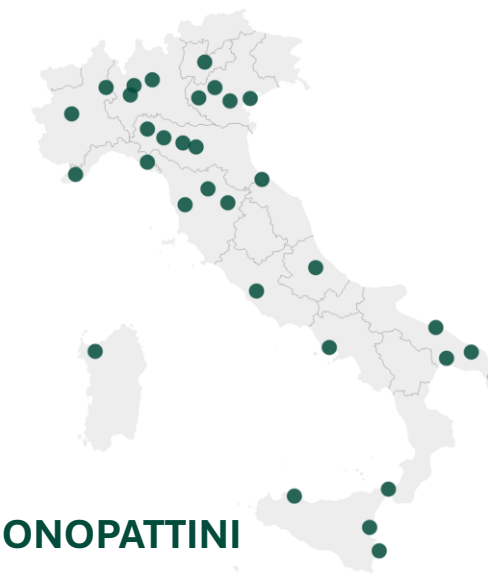


Capoluoghi di provincia italiani e sharing mobility

La distribuzione geografica dei servizi di sharing mobility in Italia mostra una forte eterogeneità tra le diverse modalità. Il carsharing ha una distribuzione mirata ai grandi centri urbani, soprattutto al Nord e meno al Centro-Sud, dove la densità di domanda giustifica gli elevati costi di flotta e gestione. Il bikesharing è il servizio più capillare: le biciclette condivise, sia tradizionali sia elettriche, sono presenti in numerosi capoluoghi in tutto il paese, in parte grazie anche a un maggiore sostegno da parte delle amministrazioni comunali. Lo scooter sharing si conferma il servizio con meno diffusione geografica, restando circoscritto a un numero limitato di città medio-

grandi, prevalentemente nel Centro-Nord. Il monopattino-sharing, infine, risulta il servizio a maggiore penetrazione: in pochi anni ha raggiunto una diffusione molto ampia, toccando quasi tutte le principali province italiane, incluse molte aree del Sud e delle isole. Si conferma una doppia tendenza: da un lato i servizi più leggeri (bici e monopattini) riescono a coprire un numero più ampio di città, sostenuti da investimenti iniziali più bassi e da una maggiore flessibilità; dall'altro, i servizi con veicoli a motore, e in particolare l'auto, si concentrano dove domanda e potenziale di utilizzo garantiscono la sostenibilità economica.

Comuni capoluogo in cui è presente ciascuna tipologia di servizio di sharing mobility nel 2024





Concentrazione dei servizi nelle città italiane

Città				
Arezzo	✓		✓	
Bari*	✓	✓	✓	
Bergamo	✓	✓	✓	✓
Bologna	✓	✓		✓
Bolzano	✓			
Brescia				✓
Brindisi			✓	
Cagliari	✓			
Catania	✓		✓	✓
Como				✓
Cosenza	✓			
Ferrara	✓			
Firenze	✓	✓	✓	✓
Forlì				✓
Genova	✓			✓
Imperia			✓	✓
La Spezia		✓	✓	✓
Lecce		✓	✓	✓
Livorno	✓			
Messina			✓	
Milano	✓	✓	✓	✓
Modena			✓	
Monza			✓	✓
Napoli	✓		✓	✓

Città				
Novara			✓	✓
Padova			✓	✓
Palermo	✓		✓	✓
Parma	✓		✓	✓
Pescara	✓		✓	✓
Piacenza			✓	✓
Pisa			✓	✓
Ragusa			✓	
Reggio Emilia	✓			
Rimini			✓	✓
Roma	✓	✓	✓	✓
Sassari			✓	
Siena				✓
Siracusa			✓	
Taranto			✓	
Torino	✓	✓	✓	✓
Trento			✓	✓
Treviso				✓
Trieste				✓
Udine	✓			
Venezia	✓		✓	✓
Verona			✓	✓
Vicenza			✓	✓

*Per il servizio di bikesharing a Bari non sono disponibili dati. Vedere nota metodologica.



Sharing Mobility Meter 2025

Lo *Sharing Mobility Meter* è un strumento introdotto quest'anno per la prima volta all'interno del Rapporto, quale strumento di analisi comparativa pensato non per stimolare una competizione tra città, ma per mettere in luce punti di forza e aree di miglioramento della sharing mobility.

Ogni categoria rappresenta un aspetto specifico e complementare, utile a descrivere in maniera più articolata lo stato e il dinamismo dei servizi:

Varietà dei servizi → considera la gamma di soluzioni di sharing disponibili (bici, monopattini, scooter, auto).

L'indicatore è calibrato sulla dimensione della città, distinguendo tre fasce: città piccole (<250.000 ab.), città medie (250.000–1.000.000 ab.), città grandi (>1.000.000 ab.). La presenza di più modalità amplia le possibilità di scelta per l'utente e rafforza l'integrazione con il resto della mobilità urbana.

Dimensione della flotta → misura la disponibilità di veicoli in rapporto alla popolazione. Una flotta più ampia, se ben distribuita, aumenta l'accessibilità e la probabilità che l'utente trovi facilmente un mezzo.

Domanda → esprime l'effettivo utilizzo dei servizi, calcolato attraverso i noleggi in rapporto alla popolazione. Permette di capire quanto la sharing mobility sia entrata nelle abitudini quotidiane della città.

Efficienza d'uso → valuta la frequenza media di utilizzo dei veicoli, ovvero il tasso di rotazione. Un valore elevato segnala una buona corrispondenza tra offerta e domanda, con mezzi utilizzati in maniera intensa e continuativa.

I punteggi sono espressi su una scala da 60 a 100, in analogia con il voto di maturità. L'assenza di servizi di sharing mobility è considerata come una condizione di 'bocciatura'.

Nota: i KPI Dimensione della flotta e Domanda sono calcolati in rapporto alla popolazione residente. Si tratta inevitabilmente di una semplificazione, poiché l'utilizzo effettivo dei servizi è influenzato anche da altre componenti, come i flussi di pendolari, i city users o i turisti, che possono incidere in maniera significativa.



Sharing Mobility Meter 2025

		Varietà	Veicoli/ab.	Noleggi/ab.	Efficienza
					
1	Bergamo	100	86	77	70
2	Bologna	94	81	100	81
3	Brescia	90	66	60	100
4	Firenze	100	95	100	72
5	Milano	100	100	93	72
6	Pescara	98	77	85	77
7	Pisa	94	92	98	75
8	Rimini	94	79	85	74
9	Roma	100	79	82	73
10	Torino	100	78	81	73



Sharing Mobility Meter 2025

L'analisi della varietà dei servizi mostra una diffusione omogenea dell'offerta completa di mobilità condivisa. Firenze, Milano, Roma, Bergamo e Torino raggiungono il punteggio massimo di 100, mentre le restanti città registrano valori elevati tra 90 e 94 punti, indicando una copertura estesa di tutte le modalità di sharing mobility.

La dotazione veicolare presenta Milano al vertice con 100 punti, seguita da Firenze (95). Le grandi città mostrano generalmente valori superiori, mentre i centri intermedi oscillano tra 66 e 92 punti. Resta attardata nell'indicatore di offerta Roma che mette in rapporto un grande numero di veicoli con la grande estensione territoriale e la numerosità dei residenti.

Per l'intensità della domanda in termini di noleggi, Firenze, Bologna e Brescia conseguono il punteggio massimo di 100, mentre le altre città si collocano nel range 85-95.

Il tasso di rotazione evidenzia Brescia come città leader con 100 punti, seguita da Bologna (81) e Pescara (77). Le grandi città registrano valori più contenuti (70-73 punti),

indicando un utilizzo meno intensivo del parco veicoli disponibile rispetto alle realtà di dimensioni intermedie.

Il punteggio complessivo posiziona Firenze al primo posto con 93 punti, seguita da Milano (92) e Bologna (90). Le restanti città si distribuiscono tra 83 e 89 punti. Nel complesso, le grandi città garantiscono ampiezza e completezza dei servizi, ma centri di scala intermedia come Firenze, Bologna e Brescia mostrano una combinazione più equilibrata di copertura, intensità d'uso e governance, delineando modelli capaci di coniugare efficacia ed efficienza.

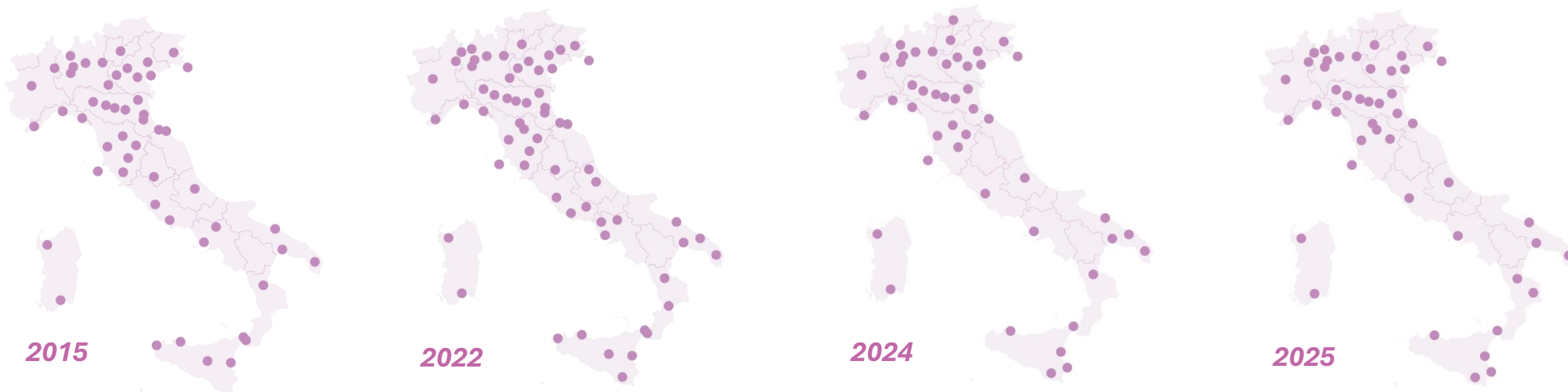


Capoluoghi di provincia italiani e sharing mobility

Nel 2015, la presenza di almeno un servizio di sharing mobility nei capoluoghi di provincia era limitata e concentrata nel Centro-Nord. Nei sette anni successivi, l'espansione del settore in termini di offerta nelle città è stata importante, raggiungendo 62 capoluoghi e 14,3 milioni di abitanti potenzialmente serviti, grazie a investimenti e un contesto regolatorio favorevole di cui anche il Mezzogiorno ha potuto beneficiare. Dal 2023 si registra però una contrazione: i capoluoghi scendono a

47 nel 2024 e 46 nel 2025, con la popolazione servita ridotta a 13,3 milioni (-7% sul 2022). Il ritiro interessa soprattutto i centri di medie-piccole dimensioni e meridionali, dove domanda e economie di scala risultano più deboli. Una dinamica che riduce l'accessibilità complessiva e che segna una fase di razionalizzazione dell'offerta, sempre più concentrata nei mercati urbani più grandi e redditizi.

N. comuni capoluogo in cui è presente un servizio di sharing mobility: evoluzione nel tempo 2015-2025



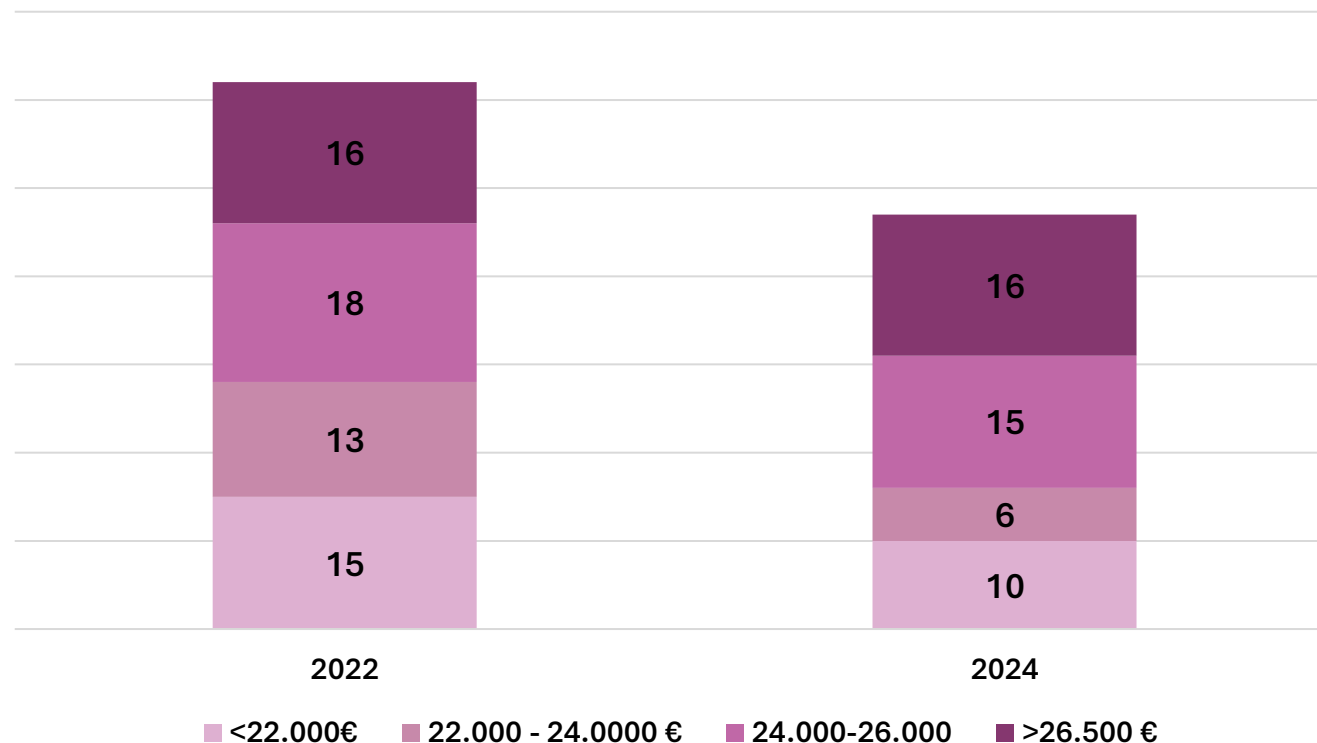


Relazione tra presenza di servizi e reddito 2020 vs 2025

Il grafico evidenzia l'andamento delle città italiane in cui nel 2022 e nel 2024 è attivo almeno un servizio di sharing mobility: da 62 città si passa a 47. Le città sono suddivise per fasce di reddito medio pro capite e si nota che la contrazione non è uniforme. Le perdite maggiori si concentrano infatti nelle fasce a reddito più basso.

Le città con reddito più elevato restano stabili: erano 16 nel 2022 e lo sono ancora nel 2024. Nella seconda si osservano tre uscite, mentre nella classe 22.000-24.000 € si registra una riduzione di oltre la metà. Nella fascia più bassa, infine, si passa da 15 a 10 città.

Capoluoghi di provincia con servizi di sharing mobility per classe di reddito pro capite



Fonte: Osservatorio Sharing Mobility su dati MEF

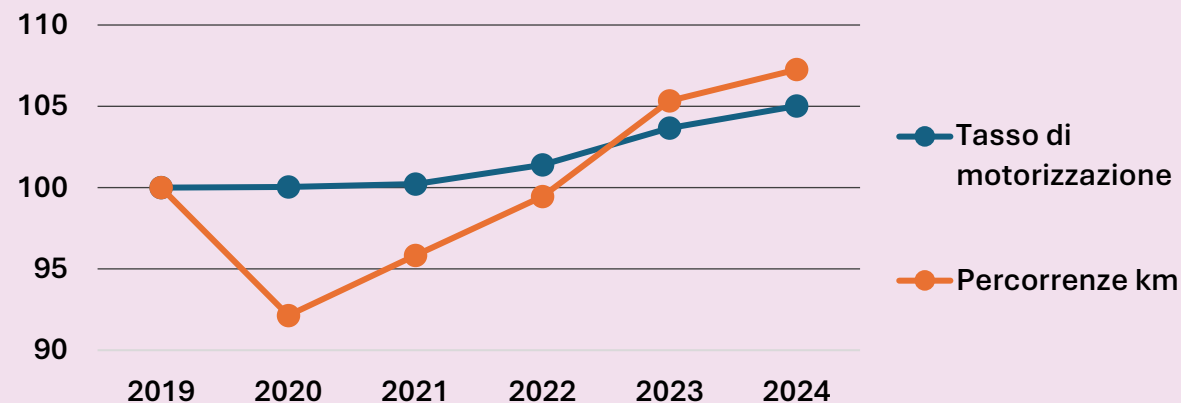
Nota: Per facilitare il confronto tra anni, le classi di reddito sono state definite in base al reddito imponibile pro capite del 2024. Infatti, a causa dell'inflazione e di altri cambiamenti economici e demografici, le soglie di reddito tra il 2022 e il 2024 risulterebbero troppo diverse, rendendo il confronto poco significativo.



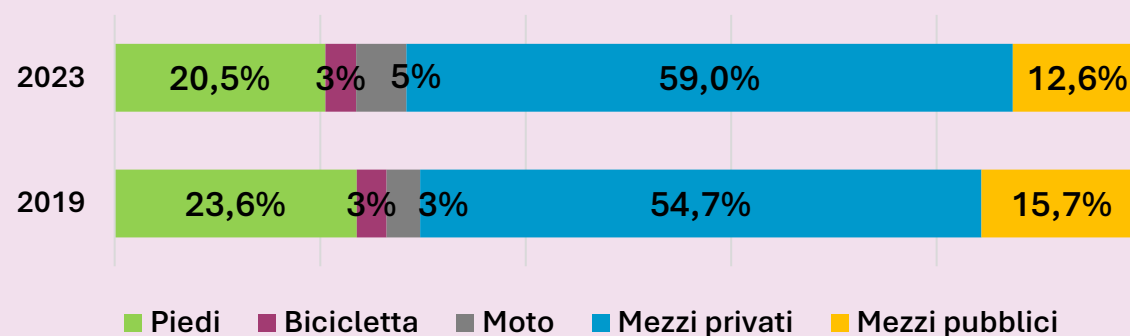
FOCUS: La mobilità urbana sostenibile non decolla

In Italia, il tasso di motorizzazione privata nel 2024 resta tra i più alti d'Europa: 701 veicoli ogni 1000 abitanti, in crescita rispetto al 2022. Nonostante lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e le politiche di ciclabilità e pedonalità, l'uso dell'auto privata in città continua ad aumentare. Nelle aree metropolitane, tra il 2019 e il 2024, le percorrenze delle automobili sono cresciute in media del 7,3%. A Milano l'aumento raggiunge il 23%, a Roma il 14%, a Torino il 10%. Il trasporto pubblico locale, invece, non è ancora tornato ai livelli precedenti alla pandemia. Già nel 2019 la sua quota modale era ridotta (solo il 15% degli spostamenti nelle principali aree urbane); nel 2023, secondo i dati Audimob, la percentuale si ferma a 12,6%. Questa situazione mostra che non è soltanto la sharing mobility a faticare, ma l'intero progetto di riequilibrio della mobilità urbana. Le esperienze delle città europee più avanzate dimostrano che la sharing mobility cresce in modo stabile solo quando il trasporto pubblico, la ciclabilità e la pedonalità svolgono un ruolo trainante, generando un circolo virtuoso: più offerta di alternative, meno auto private.

Tasso di motorizzazione e percorrenze auto personali (2019=100)



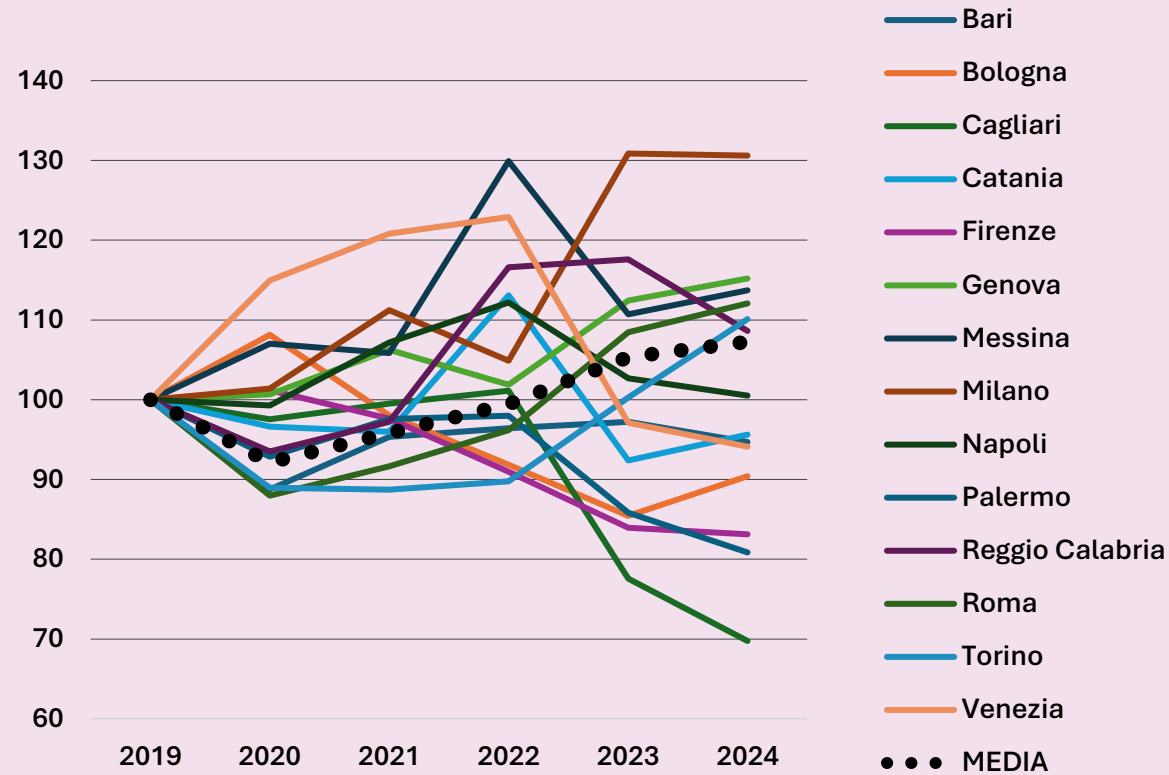
Distribuzione degli spostamenti nelle Città metropolitane (2019 e 2023)



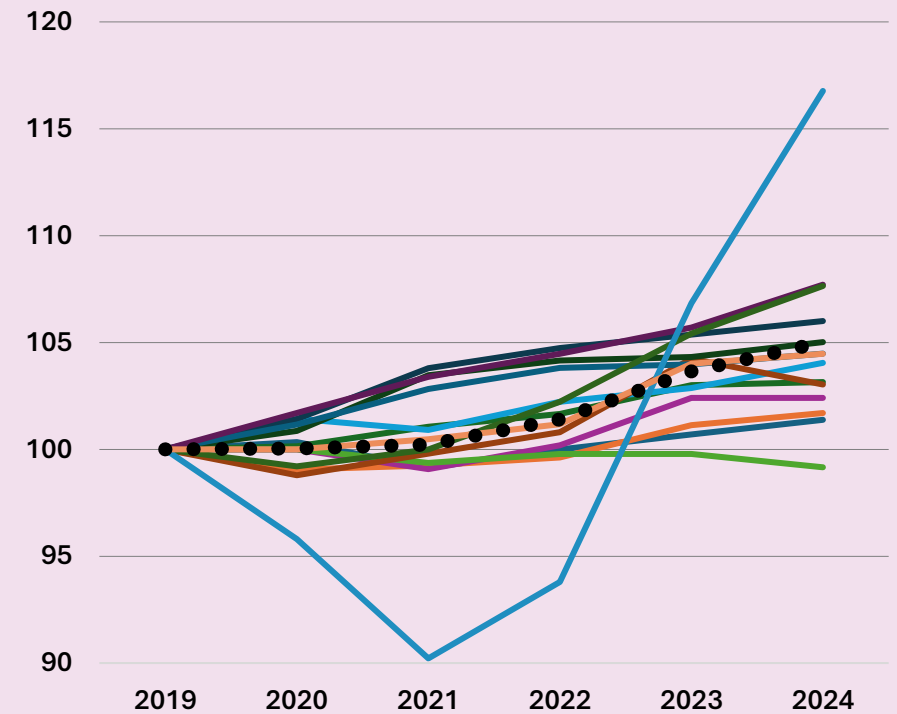
Fonte: ISFORT, Audimob



Percorrenze totali del parco circolante (2019=100)



N° auto/1000 abitanti (2019=100)



Nota metodologica: Le elaborazioni sul parco circolante sono elaborate a partire dai dati provenienti dal sito Data Mobility, che sviluppa elaborazioni e analisi ricorrendo all'utilizzo dei **Floating Car Data** (FCD) forniti dal provider VIASAT.



FOCUS: Il punto sulle città Europee

In Italia il numero massimo di veicoli condivisi è stato raggiunto nel 2022, mentre in Europa il picco si è avuto nel 2023, seguito nel 2024 da una leggera flessione dovuta soprattutto a monopattini (-16%) e scooter (-20%). Sul fronte dei noleggi, invece, il trend europeo resta in crescita e nel 2024 tocca il record di 617 milioni: a sostenerlo sono le bici, sia free-floating (+27%) sia station-based (+9%), mentre monopattini e scooter registrano valori negativi.

Se si osservano i dati in numeri indice, le flotte italiane mostrano una contrazione rispetto alla media europea, ma la domanda si muove in maniera del tutto sovrapponibile, a conferma che il mercato nazionale è allineato a quello continentale. Il confronto tra città evidenzia forti differenze: a Roma prevalgono i noleggi di monopattini, Milano è la piazza più equilibrata con tutti i servizi attivi ed utilizzati, in Germania emerge il carsharing, mentre nelle città spagnole e francesi la mobilità condivisa ruota soprattutto intorno alla bici station-based, frutto di politiche amministrative precise ed orientate alla ciclabilità. Alcuni raffronti mettono in luce differenze di

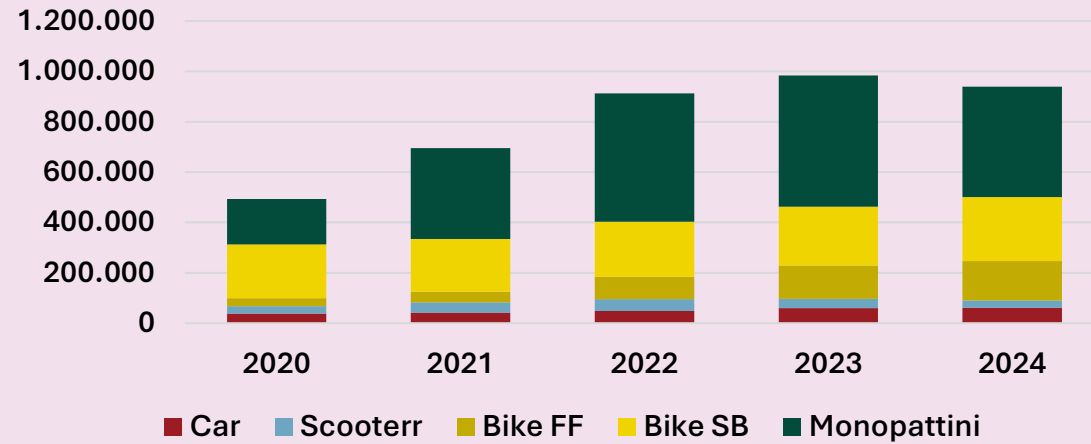
scala significative: il solo servizio di bikesharing station-based di Parigi totalizza quasi quanto l'intero numero di noleggi della sharing mobility italiana. Anche sul fronte carsharing, le città tedesche come Berlino e Amburgo presentano volumi comparabili con l'intero mercato italiano.

In collaborazione con

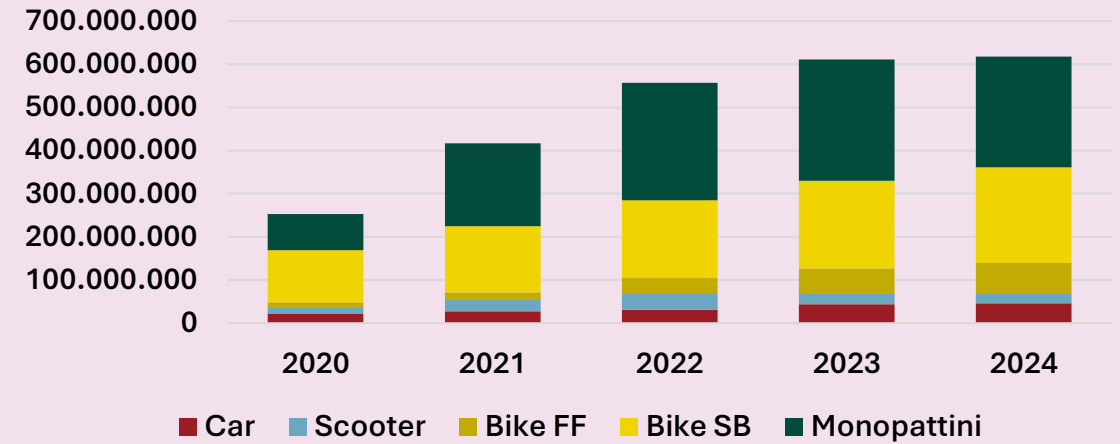




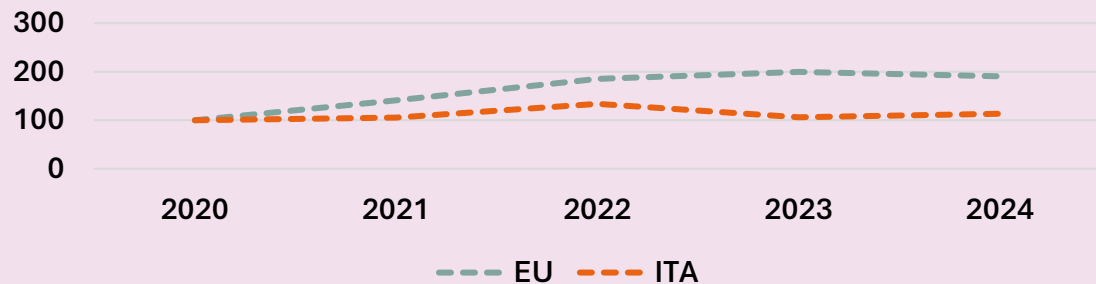
Flotte in sharing nelle 16 principali città europee



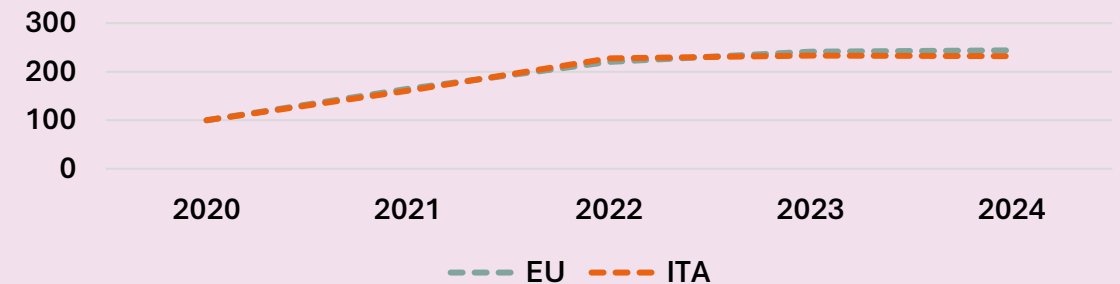
Noleggii in sharing nelle 16 principali città europee



Andamento della flotta complessiva in numeri indice (base 2020=100)

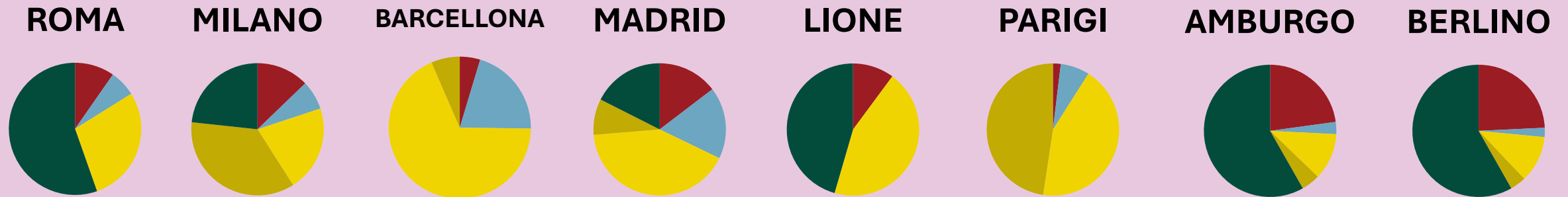


Andamento dei noleggi complessivo in numeri indice (base 2020=100)

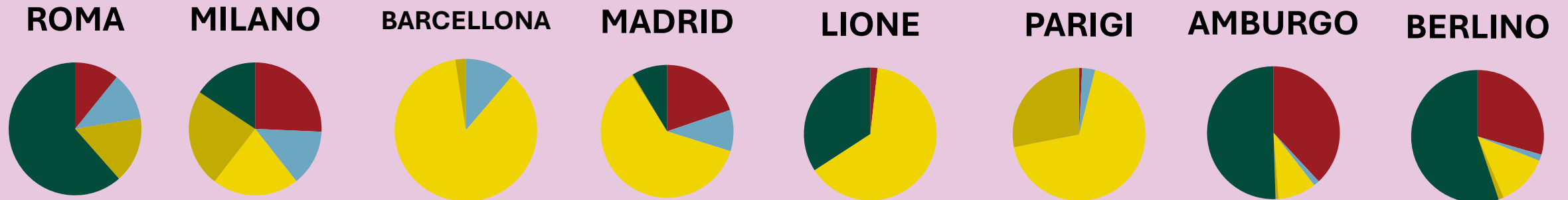




Ripartizione % veicoli per tipologia di servizio



Ripartizione % noleggi per tipologia di servizio



■ Car ■ Scooter ■ Bike SB ■ Bike FF ■ Monopattini



Noleggi BS Parigi vs Noleggi ITALIA

2024
Noleggi
BIKESHARING
station-based

46 MILIONI

Parigi

2024
Noleggi SHARING
MOBILITY

50,5 MILIONI

ITALIA

Auto in CARSHARING

15 k

Berlino

8,6 k

ITALIA

5 k

Amburgo

Noleggi in CARSHARING

9,6 M

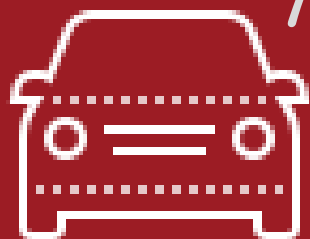
Berlino

6 M

ITALIA

5,8 M

Amburgo



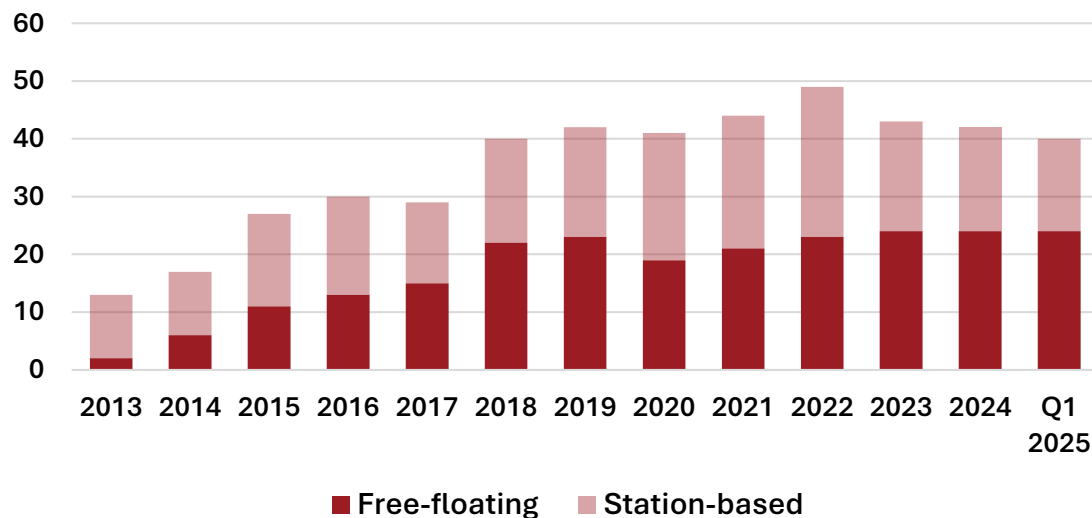
A thread on...

Carsharing KEY DATA



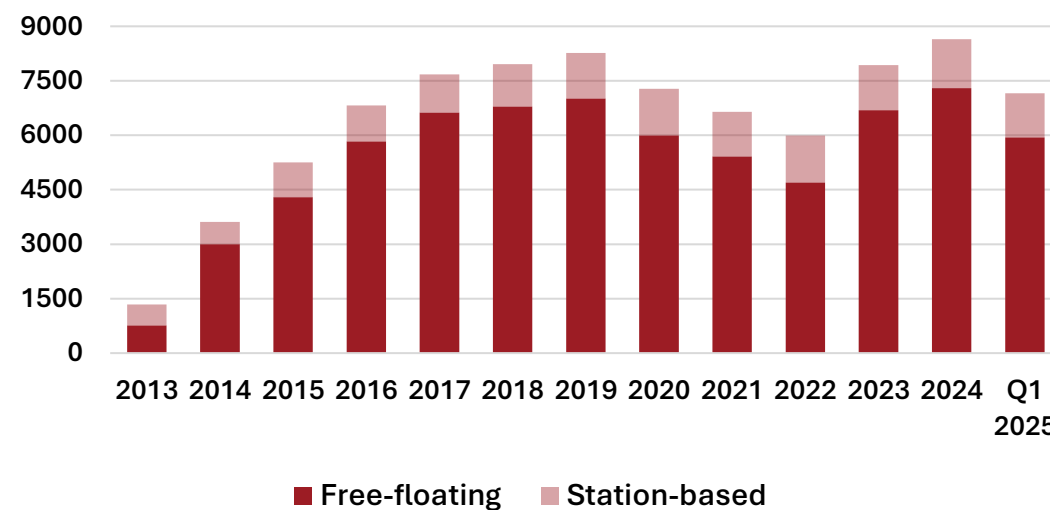
I servizi diminuiscono leggermente dal 2022 in poi. Nel 2024 il totale si attesta a 42 unità (-1 servizio), con una flessione più marcata rispetto al 2022 (-7). Dal 2023 i servizi di carsharing free-floating restano stabili a 24, mentre lo station-based registra un calo: -1 tra 2023 e 2024 e -2 tra 2024 e il primo quadrimestre 2025.

Servizi offerti di carsharing



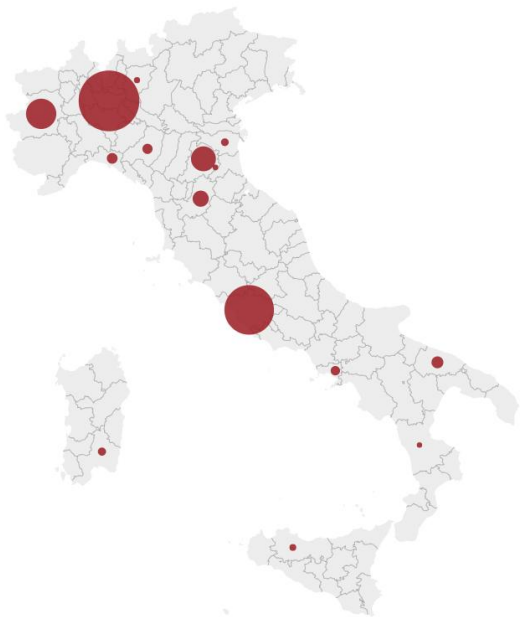
Nel 2024 il carsharing raggiunge i valori più alti per quanto riguarda l'offerta di veicoli in entrambe le tipologie di servizio: la flotta free-floating tocca il suo massimo storico e lo station-based cresce del 9% rispetto al 2023. Tuttavia, i primi quattro mesi del 2025 segnano una contrazione complessiva: il free-floating registra un calo del 18%, mentre lo station-based diminuisce leggermente, soprattutto a causa della chiusura di AMAT Palermo.

Flotta del carsharing





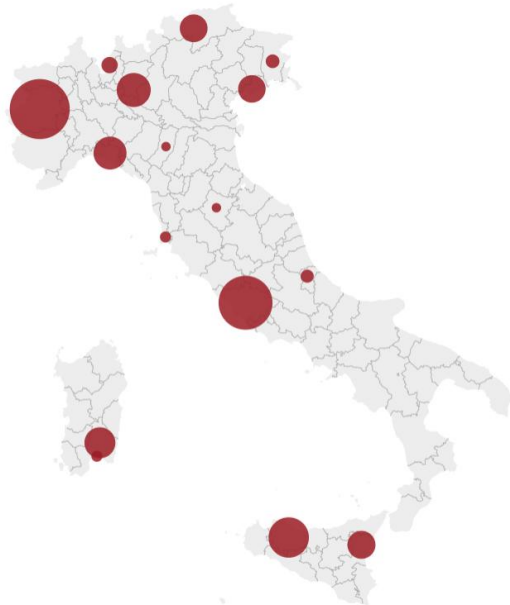
Distribuzione e ampiezza delle flotte del
carsharing free-floating nel 2024



Città	Servizio	Flotta
Bari	1	92
Bergamo	1	15
Bologna	2	496
Cagliari	1	35
Cosenza	1	10
Ferrara	1	30
Firenze	1	188
Genova	1	71
Imola	1	11
Milano	4	3.293
Napoli	1	50
Palermo	1	20
Parma	2	62
Roma	3	2.158
Torino	2	760



Distribuzione e ampiezza delle flotte del
carsharing station-based nel 2024

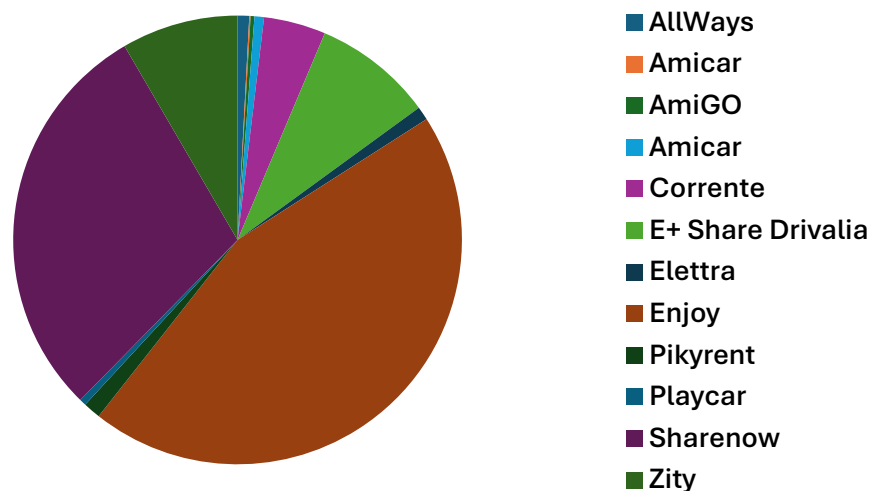


Città	Servizio	Flotta
Arezzo	1	4
Cagliari	1	62
Catania	1	50
Genova	1	71
Livorno	1	6
Palermo	1	109
Pescara	1	9
R. Emilia	1	4
Roma	1	200
Torino	1	250
Udine	1	10
Venezia	1	48



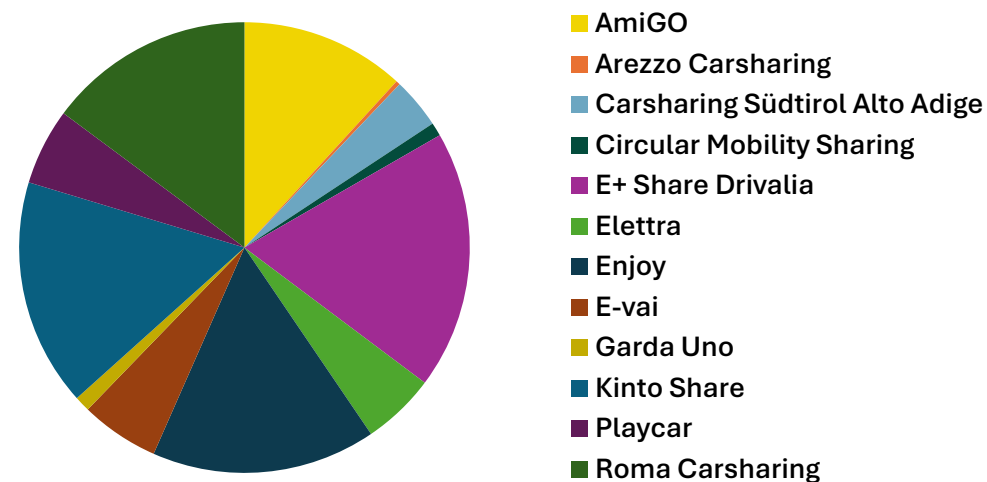
L'offerta di operatori e flotte nel 2024 appare meno equilibrata rispetto al carsharing station-based infatti solamente i due operatori Sharenow ed Enjoy da soli concentrano oltre il 70% della flotta free-floating. Nel 2024 risultano attivi complessivamente 12 operatori, distribuiti in 15 capoluoghi di provincia.

Operatori e quota percentuale della flotta del carsharing free-floating nel 2024



Negli ultimi quattro anni gli operatori di carsharing station-based sono passati da 10 a 12, attivi in 11 città. Un dato che tiene in considerazione solo i servizi dedicati ad un'unica città. Per quanto riguarda i carsharing diffusi, in aggiunta ai modelli di carsharing regionali, aumenta la flotta gestita da operatori che utilizzano la propria rete di infrastrutture commerciali come base per i servizi station-based (concessionarie, stazioni di servizio). La caratteristica è quella di avere flotte diffuse su tante città ma con bassissima concentrazione.

Operatori e quota percentuale della flotta del carsharing station-based nel 2024



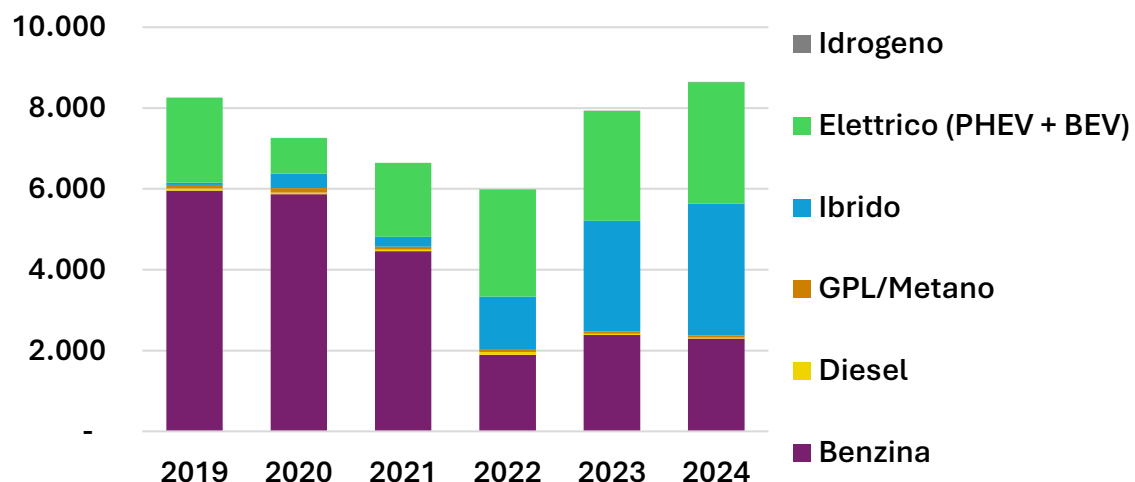


Negli ultimi sei anni, la composizione della flotta del carsharing ha subito cambiamenti significativi. L'uscita dal mercato di Sharen'go tra il 2019 e il 2020 ha causato una diminuzione dei veicoli elettrici, ma a partire dal 2022 il numero è nuovamente salito sopra i 2.500. Nel 2024 questo dato migliora ulteriormente arrivando a 3.000 veicoli elettrici, più 18% rispetto al 2023. Si registra, inoltre, un aumento della quota di presenza dei veicoli ibridi sul totale della flotta, che arriva nel 2024 al 38%, superando l'elettrico (34,8%).

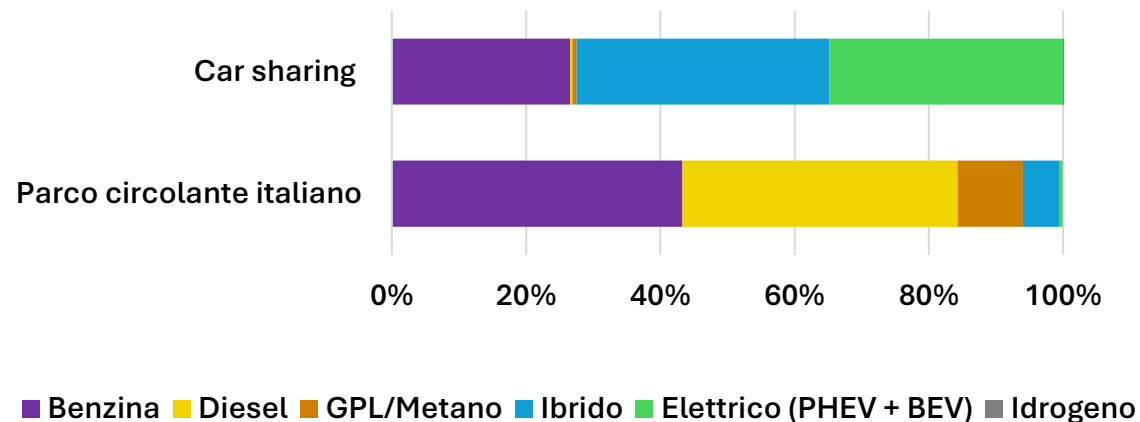


La qualità ambientale della flotta in carsharing emerge ancora più forte se confrontata con il parco circolante italiano. Le auto circolanti sulle strade italiane sono per l'92,5% alimentate con benzina o diesel, rispettivamente il 42,7% e il 39,8%. Nel carsharing, le auto benzina/diesel sono il 27%, di cui la quasi totalità è rappresentata da auto benzina. Il comparto ibrido (HEV), che vale nel parco circolante il 6%, nella flotta condivisa supera invece il 38%. Ancora più marcata la differenza tra la quota di veicoli «alla spina»: 1,3% nel parco circolante e 34,8% per le auto in carsharing.

Flotta del carsharing per alimentazione



Confronto tra flotta del carsharing e parco circolante italiano al 2024

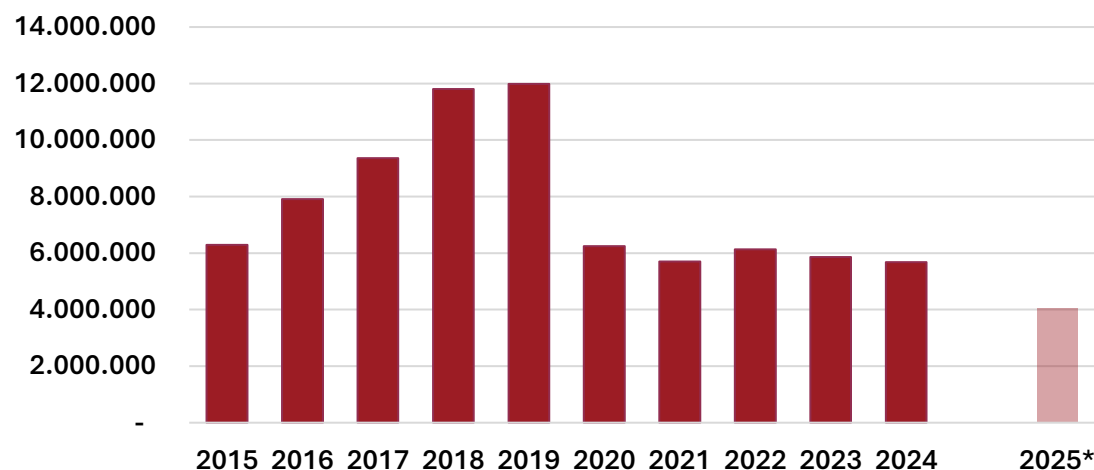


Fonte: ACI



Dal crollo del 2020, i noleggi hanno mostrato una sostanziale stabilità intorno ai 6 milioni di noleggi. A partire dal 2023 inizia una lieve flessione, confermata nel 2024 (-3%) e che, si stima proseguirà anche nel 2025 con un calo previsto di un 1,7 milioni di noleggi.

Noleggi del carsharing free-floating

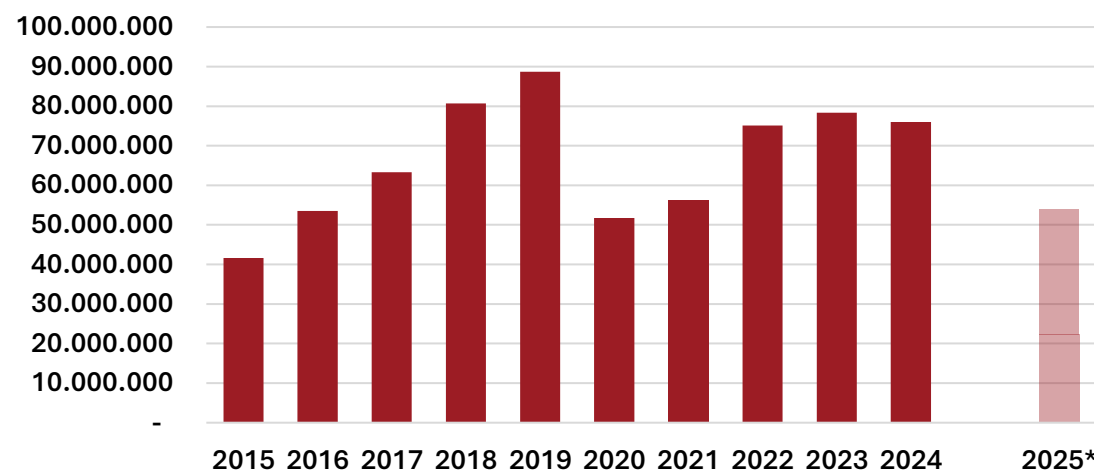


- Noleggi FF 2023 -> 5,9 milioni
- Noleggi FF 2024 -> 5,7 milioni (-3%)
- Noleggi FF 2025 (STIMA) -> 4,0 milioni (-29%)



Sul fronte delle percorrenze, dopo i segnali di ripartenza emersi dal 2021 e consolidatisi nei due anni successivi, nel 2024 si registra una diminuzione del -3% rispetto all'anno precedente. Le stime per il 2025 evidenziano un calo ben più marcato, pari al -29%, con valori che tornano appena sopra quelli del 2021.

Percorrenze del carsharing free-floating

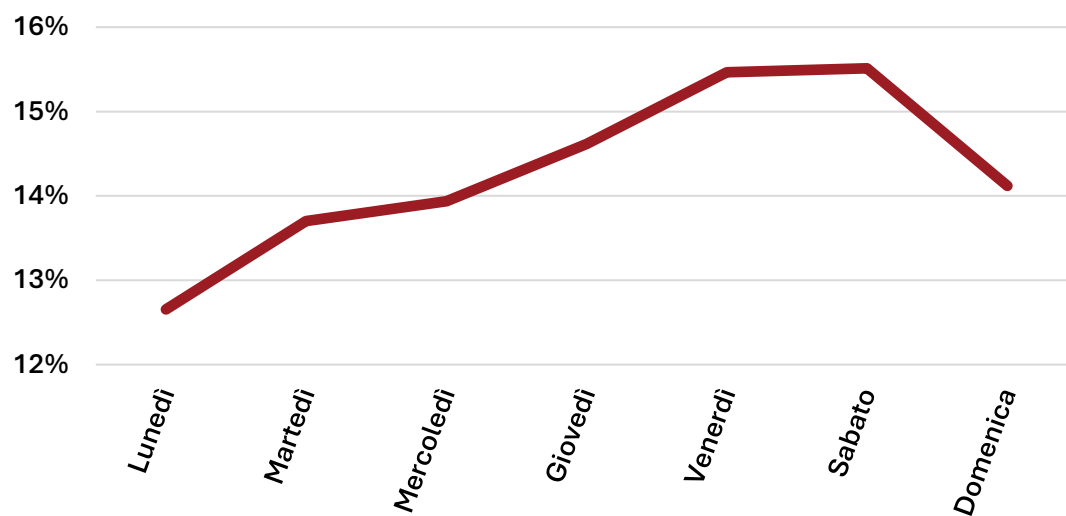


- Km FF 2023 -> 78,3 milioni
- Km FF 2024 -> 76 milioni (-3%)
- Km FF 2025 (STIMA) -> 54,0 milioni (-29%)



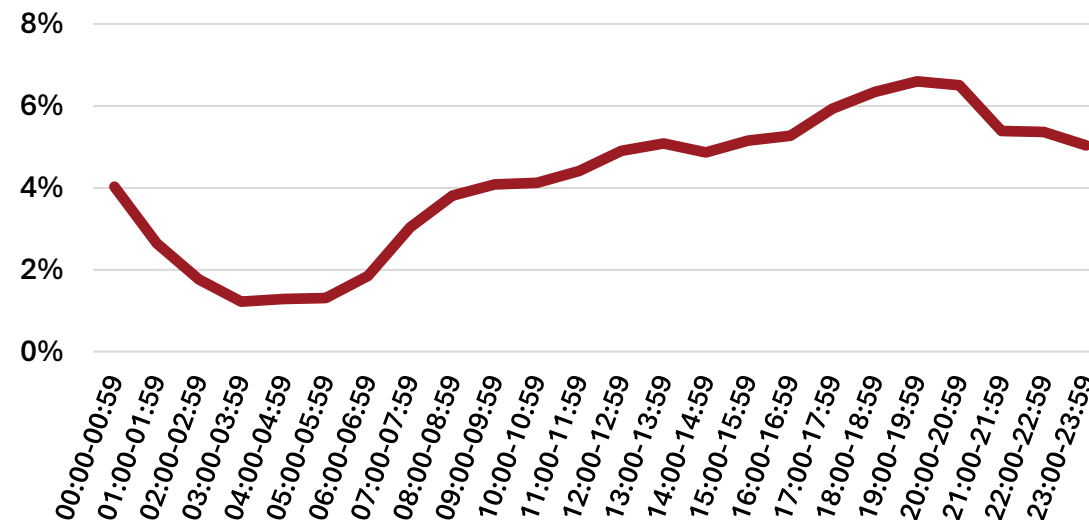
La segmentazione dei noleggi per giorni della settimana mostra come venerdì e sabato concentrino i livelli di utilizzo più elevati del carsharing, pari complessivamente al 31%. A partire dalla domenica, con il 14%, si registra invece un calo progressivo, fino a raggiungere il minimo il lunedì, con poco meno del 13% dei noleggi. L'intensificazione del servizio nel weekend risulta strettamente legata all'uso serale e notturno, che sopperisce alla minore disponibilità di trasporto pubblico in quelle fasce orarie.

Utilizzo giornaliero del carsharing free-floating



La distribuzione oraria dei noleggi evidenzia un utilizzo particolarmente elevato nella fascia serale e notturna, tra le 21 e le 6, che concentra il 28% del totale. Ciò dimostra come la sharing mobility intercetti una domanda che il trasporto pubblico fatica a soddisfare in quelle ore, andando oltre il semplice impiego per spostamenti sistematici.

Utilizzo orario del carsharing free-floating





**Domanda e offerta nelle città
del carsharing free-floating al 2024**

Città	N.	Veicoli	Noleggi	Km (mln)	Tasso di rotazione
Bologna	2	496	251.150	2,9	1,39
Milano	4	3.293	3.226.476	39,2	2,68
Roma	3	2.158	1.404.817	24,4	1,78
Torino	2	760	585.732	6,5	2,11

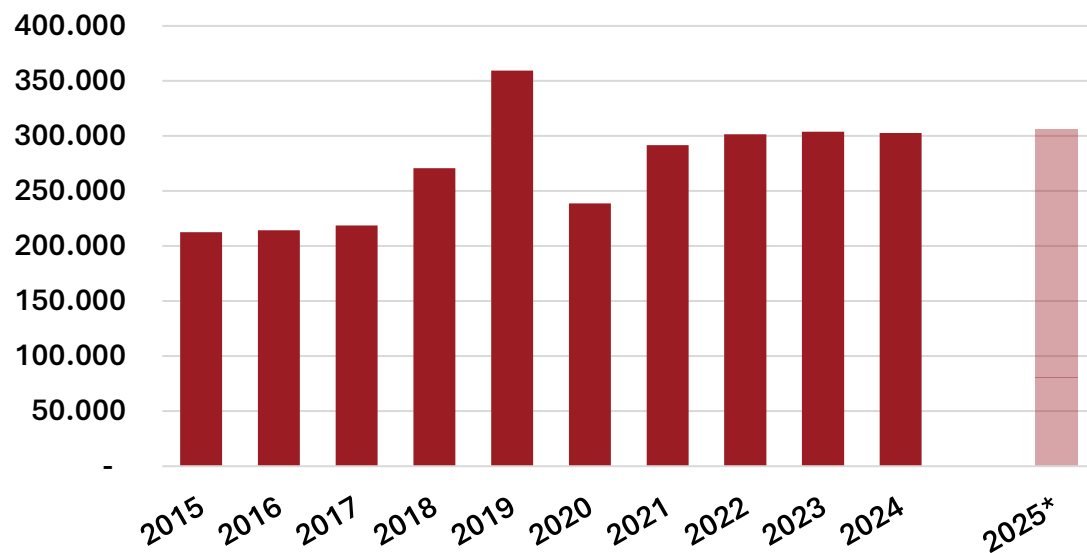
Nota: La tabella è composta da città capoluogo in cui sono presenti due o più operatori di carsharing





Il carsharing station-based conferma la ripresa post-Covid a partire dal 2021, i noleggi si attestano e consolidano intorno ad un valore annuale di 300 mila. Livello che si attende confermato anche per il 2025.

Noleggi del carsharing station-based

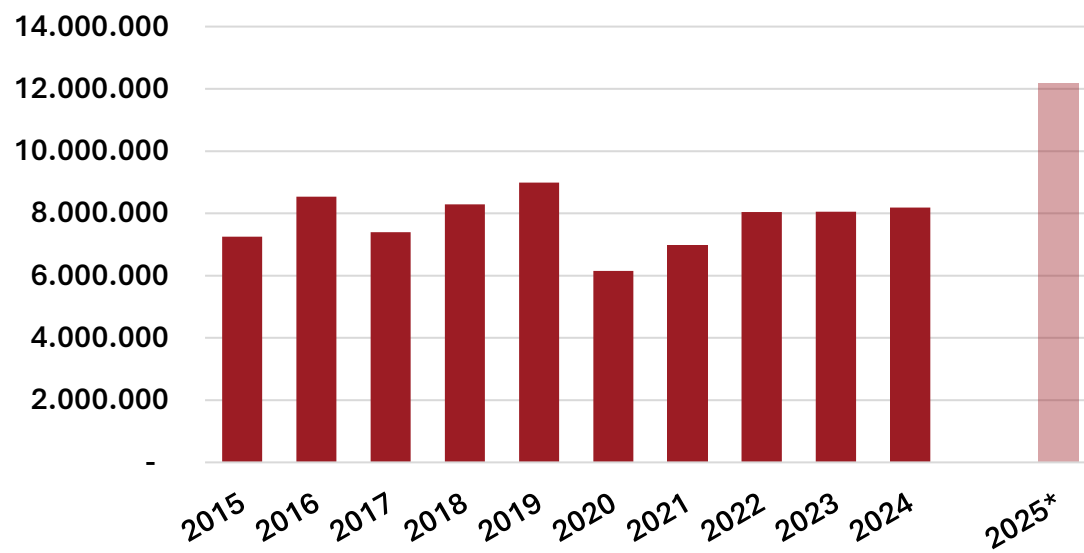


- Noleggi SB 2023 -> 303 mila
- Noleggi SB 2024 -> 302 mila (-0,3%)
- Noleggi SB 2025 (STIMA) -> 306 mila (+1,2%)



Nel 2024 le percorrenze si mantengono sostanzialmente stabili rispetto ai due anni precedenti. Le stime per il 2025, invece, indicano un importante incremento, di quasi il 50% rispetto al 2024, trainato principalmente dal rafforzamento del servizio station-based di Enjoy.

Percorrenze del carsharing station-based



- Km SB 2023 -> 8,0 milioni
- Km SB 2024 -> 8,1 milioni (+2%)
- Km SB 2025 (STIMA) -> 12,1 milioni (+49%)



Gli indicatori di performance del carsharing free-floating

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Tasso di rotazione	4,7	2,9	2,9	3,6	2,4	2,1	2,1
Percorrenza annuale veicolo	12.649	8.632	10.385	15.995	11.705	10.416	n.d.
Lunghezza del noleggio (km)	7,4	8,3	9,9	12,2	13,4	13,4	12,9
Durata del noleggio (min)	32,6	40,2	43,7	72,8	87,7	85,3	n.d.

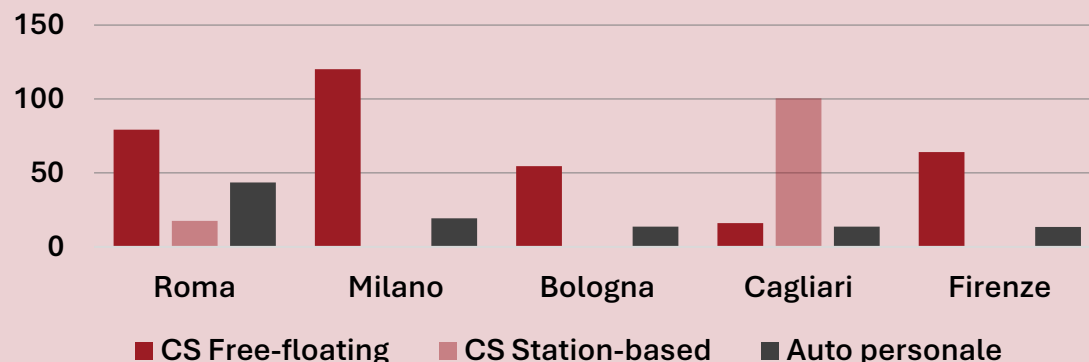
Gli indicatori di performance del carsharing station-based

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Tasso di rotazione	0,8	0,5	0,7	0,6	0,7	0,6	0,7
Percorrenza annuale veicolo	7.165	4.756	5.682	6.200	6.419	6.071	n.d.
Lunghezza del noleggio (km)	25,0	25,8	23,9	26,7	26,2	27,1	39,8
Durata del noleggio (min)	178,6	217,8	197,9	250,2	279,7	225,3	n.d.

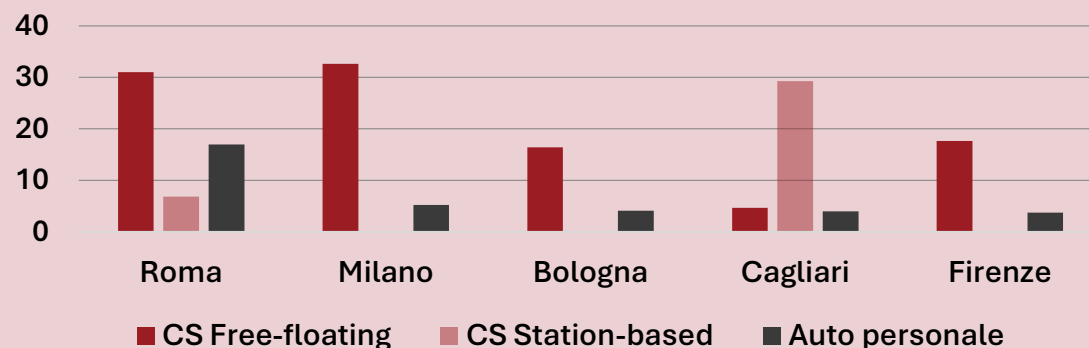


FOCUS: Auto in sharing vs auto personale

Tempo medio in movimento di un veicolo
(minuti)



Distanza media giornaliera percorsa da un
veicolo (km) del grafico



Il carsharing è stato il primo servizio di sharing mobility attivato in Italia, con le prime sperimentazioni a Milano all'inizio degli anni Duemila. La fase di svolta si è avuta tra il 2013 e il 2015, quando nelle principali città italiane è stato introdotto il modello free-floating: per la prima volta si poteva utilizzare un'auto senza doverla possedere. In un Paese storicamente ai vertici europei per tasso di motorizzazione, si trattava di una prospettiva innovativa.

A dieci anni di distanza, il contesto è cambiato in modo significativo. Il carsharing rappresenta oggi il comparto più in difficoltà della sharing mobility nazionale. Dopo un periodo di espansione tra il 2013 e il 2018, il modello multi-città in free-floating ha progressivamente perso slancio. La pandemia, con una riduzione dei noleggi di circa il 50%, ha segnato un punto di discontinuità: i livelli del 2019 non sono stati recuperati e i principali indicatori — veicoli disponibili, città servite, numero di noleggi — risultano in calo.

Parallelamente, la crescita della micromobilità ha assorbito una quota crescente degli spostamenti urbani di breve raggio. Gli operatori hanno quindi cercato di orientarsi verso



noleggi di durata più lunga, fino a includere il segmento giornaliero o plurigiornaliero. Ma il risultato non è stato sufficiente: **anche se un'auto in sharing è utilizzata più intensamente di una privata — rimane in movimento più a lungo e percorre più chilometri al giorno — resta comunque troppo poco sfruttata per garantire la sostenibilità economica del servizio.**

Questo nodo è centrale: un numero ridotto di corse limita i ricavi e compromette anche l'obiettivo ambientale originario del carsharing. Un veicolo condiviso, se intensamente utilizzato, può sostituire più auto di proprietà. Oggi, invece, il livello di utilizzo resta troppo basso per generare un effetto di sostituzione significativo. L'obiettivo del carsharing era contribuire alla riduzione del possesso e dell'uso dell'auto privata, integrandosi con la crescita delle altre componenti della mobilità sostenibile — dagli altri servizi condivisi alla ciclabilità e pedonalità. Il fatto che ciò non sia avvenuto indica che la difficoltà non è circoscritta al solo carsharing, ma riguarda l'intero processo di riequilibrio della mobilità urbana.

L'attuale situazione segnala dunque non soltanto criticità operative o di modello di business, ma la necessità di rivedere le politiche urbane per la mobilità sostenibile, che non stanno conseguendo i risultati attesi.

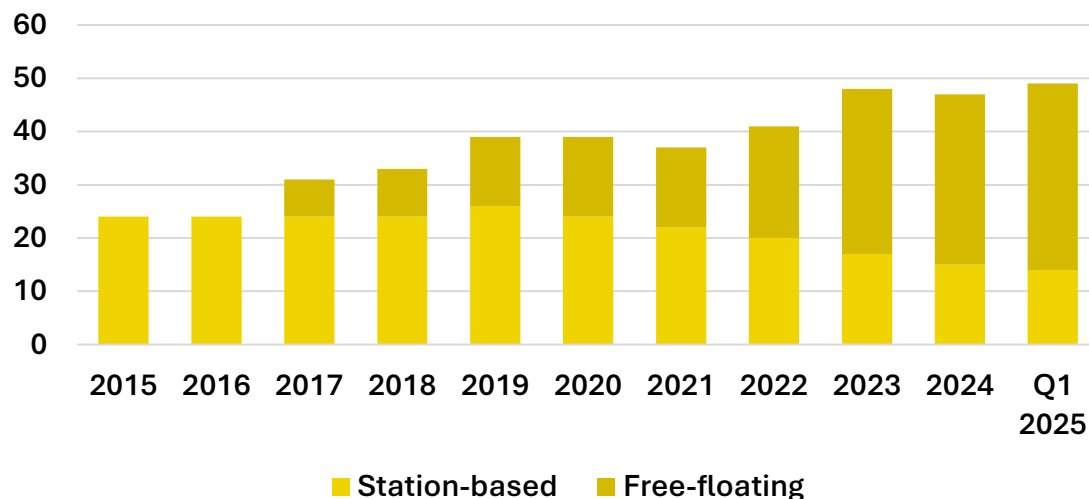
A thread on...

Bikes sharing KEY DATA



Il numero di servizi di bikesharing in Italia diminuisce tra 2023 e 2024 a causa di 2 chiusure registrate dal bikesharing station-based mentre i servizi di free-floating passano da 31 a 32. All'inizio del 2025 il numero di servizi raggiunge un nuovo massimo storico di 49 servizi con una diversa distribuzione tra free-floating e station-based, rispettivamente 35 e 14 servizi ciascuno.

Servizi offerti di bikesharing

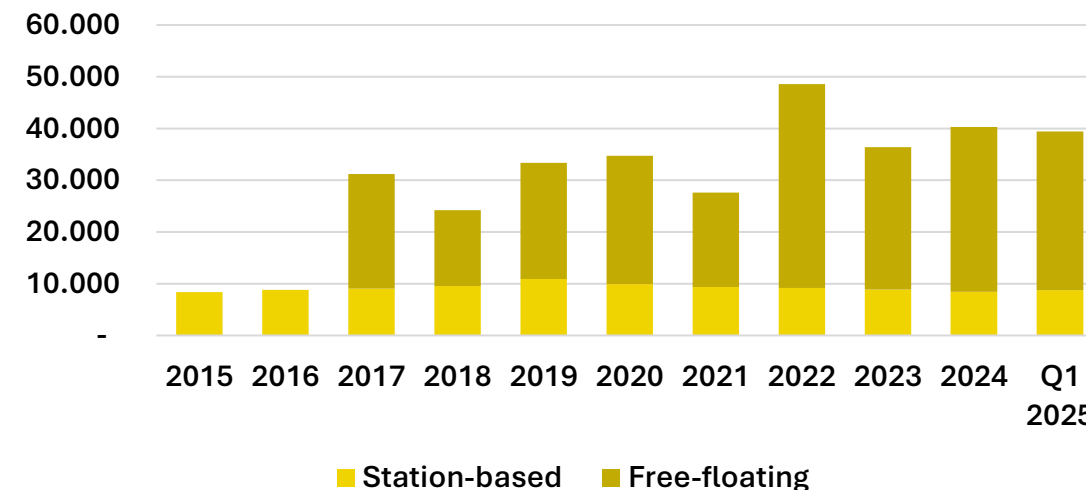


- Servizi 2023 -> 48
- Servizi 2024 -> 47 (-2%)
- Servizi 1°quad 2025 -> 49 (+4%)



Nel 2024, le flotte del bikesharing tornano a crescere superando le 40 mila unità. Il numero di veicoli dello station-based è più o meno costante mentre per il free-floating assistiamo ad un aumento di circa 4.000 bici dovuto ad un incremento delle flotte di alcune grandi città come Roma e Milano. Il livello di offerta di veicoli del 2024 si mantiene anche nel I quadrimestre del 2025 seppur in lieve calo.

Flotta del bikesharing

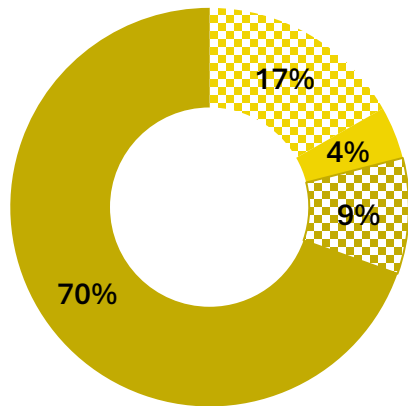


- Veicoli 2023 -> 36,4 mila
- Veicoli 2024 -> 40,2 mila (+11%)
- Veicoli 1°quad 2025 -> 39,4 mila (-2%)



Il numero di bici elettriche complessivamente aumenta del 18% rispetto al 2023 con oltre 4.500 veicoli in più. Tra queste, quelle dei servizi free-floating costituiscono il 70% della flotta totale. Tra i servizi station-based è largamente più diffusa la bici muscolare (17% contro 4%). La prima città per biciclette elettriche è Milano (più di 10mila veicoli), seguita da Roma (circa 7mila) e Bologna (2,7mila).

Composizione della flotta



SB muscolare SB elettrica
FF muscolare FF elettrica

Bici elettriche nelle prime 10 città

Città	Bici
Milano	10.350
Roma	6.950
Bologna	2.730
Firenze	2.350
Torino	1.885
Padova	1.171
Rimini	595
Napoli	500
Palermo	500
Venezia	441



I dati 2024 del bikesharing station-based confermano una concentrazione delle flotte nel Nord Italia e in particolare nella città di Milano. Il free-floating è distribuito in maniera più omogenea sul territorio, anche in città del Centro-Sud, presentando flotte consistenti a Roma e Firenze e una presenza a Napoli e Palermo.

Bikesharing free-floating



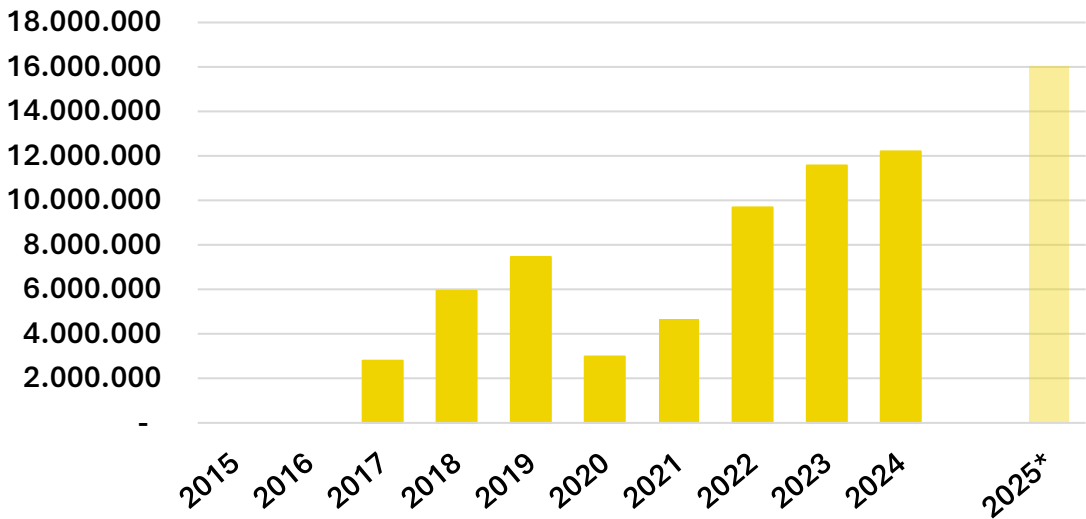
Bikesharing station-based





Continua anche nel 2024 la crescita dei noleggi del bikesharing free-floating toccando il picco di 12,2 milioni di noleggi, valore di oltre il 162% superiore a quanto registrato nel 2021 e del 26% più alto del 2022. La crescita stimata per il 2025 è pari a +31%.

Noleggi del bikesharing free-floating

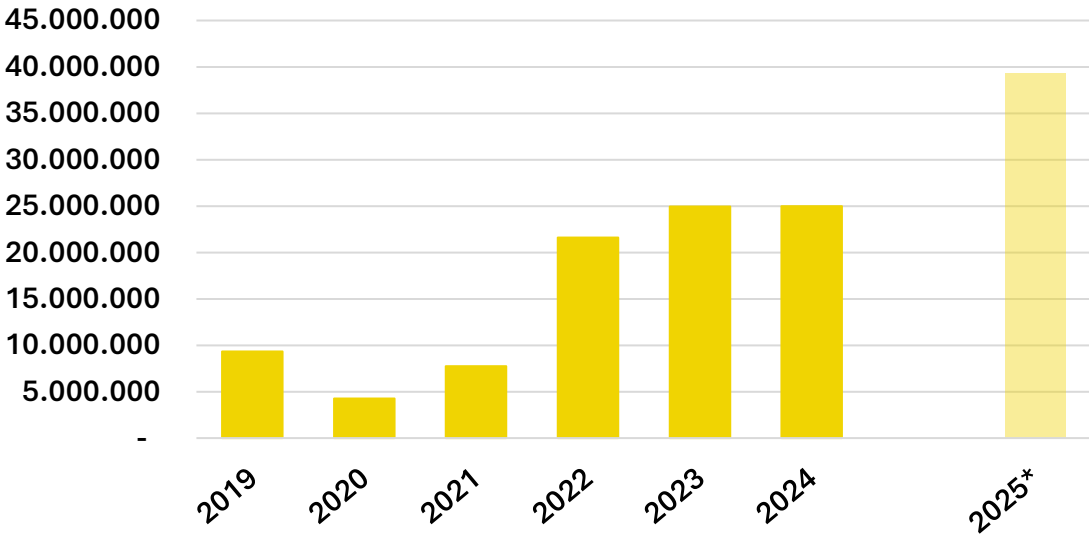


- Noleggi FF 2023 -> 11,5 milioni
- Noleggi FF 2024 -> 12,2 milioni (+5%)
- Noleggi FF 2025 (STIMA) -> 16,0 milioni (+31%)



Per quanto riguarda le percorrenze, tra il 2023 e il 2024 il dato resta stabile intorno ai 25 milioni di chilometri. In linea con l'andamento dei noleggi, nel 2025 si stima invece una crescita significativa del +57%.

Percorrenze del bikesharing free-floating

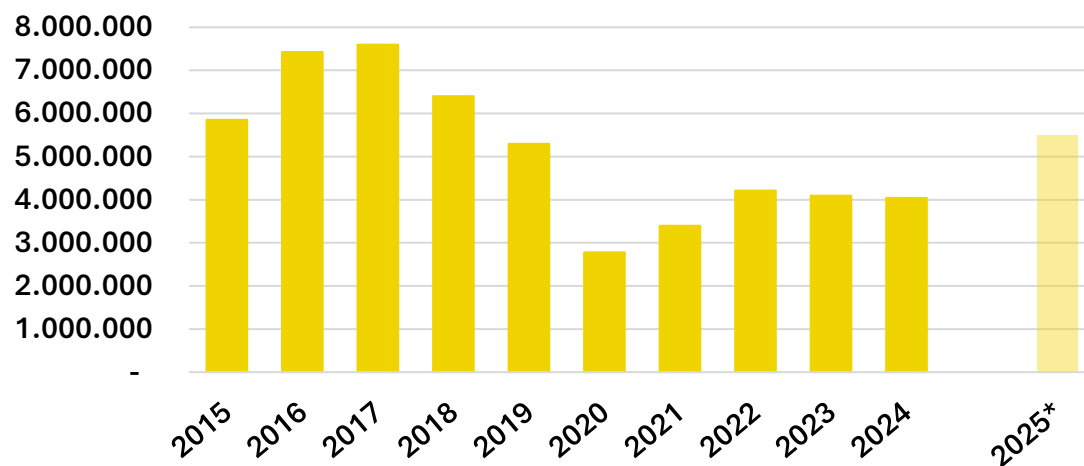


- Km FF 2023 -> 24,9 milioni
- Km FF 2024 -> 24,9 milioni
- Km FF 2025 (STIMA) -> 39,3 milioni (+57%)



Il numero dei noleggi del bikesharing station-based nel 2024 si attesta sui 4 milioni, pari al valore registrato nell'anno precedente. Da segnalare i dati positivi sui noleggi dei servizi di Bergamo e Brescia. Sulla base dei dati del I quadrimestre 2025, si prevede nell'anno in corso un aumento di circa il 36% per un totale di 5 milioni di noleggi.

Noleggi del bikesharing station-based

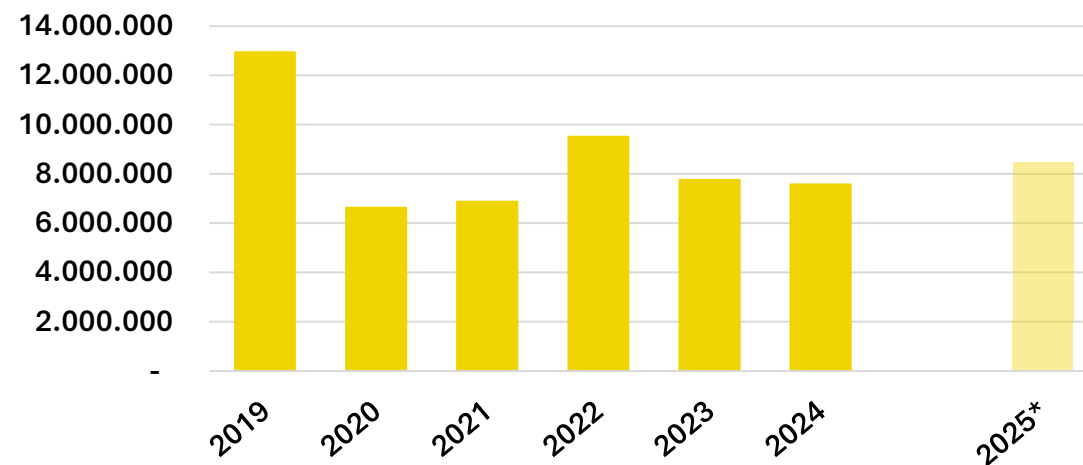


- Noleggi SB 2023 -> 4 milioni
- Noleggi SB 2024 -> 4 milioni
- Noleggi SB 2025 (STIMA) -> 5,4 milioni (+36%)



Nel 2024 i chilometri percorsi in bikesharing station-based registrano un lieve calo rispetto all'anno precedente (-2%). Le stime per il 2025 mostrano invece una ripresa con un incremento del 12%, sebbene tale crescita sia più contenuta rispetto a quella dei noleggi, a conferma della riduzione della percorrenza media osservata negli ultimi anni.

Percorrenze del bikesharing station-based



- Km SB 2023 -> 7,8 milioni
- Km SB 2024 -> 7,6 milioni (-2%)
- Km SB 2025 (STIMA) -> 8,4 milioni (+12%)



Gli indicatori di performance del bikesharing free-floating

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Tasso di rotazione	0,9	0,3	0,7	0,7	1,2	1,1	1,4
Percorrenza annuale veicolo	415	172	423	549	906	786	n.d.
Lunghezza del noleggio (km)	1,3	1,4	1,6	2,2	2,2	2,0	2,4
Durata del noleggio (min)	n.d.	n.d.	12,9	12,0	11,7	9,1	n.d.

Gli indicatori di performance del bikesharing station-based

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Tasso di rotazione	1,3	0,8	1,0	1,3	1,3	1,3	1,7
Percorrenza annuale veicolo	1.188	667	735	1.038	874	894	n.d.
Lunghezza del noleggio (km)	2,4	2,4	2,0	2,3	1,9	1,8	1,5
Durata del noleggio (min)	n.d.	n.d.	15,3	16,3	15,5	15,4	n.d.

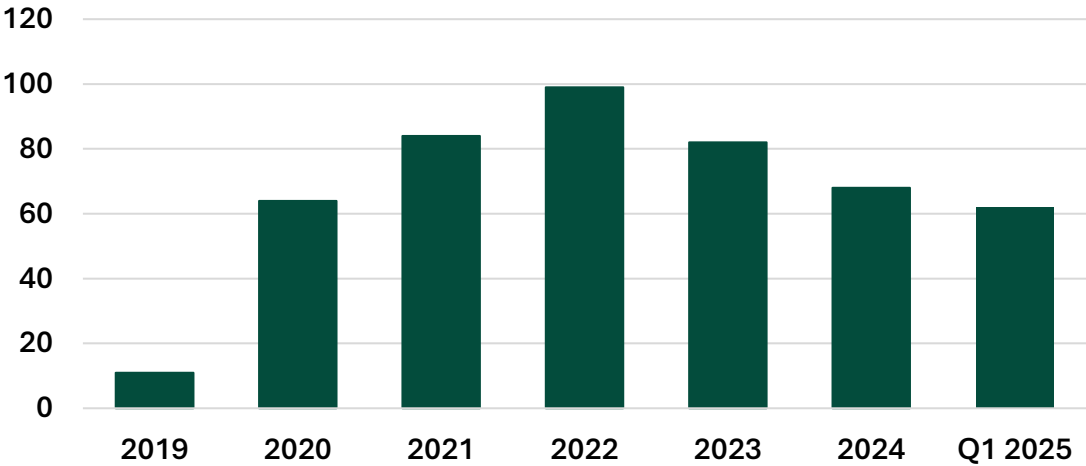
A thread on...

Monopattino-sharing KEY DATA



In Italia i servizi di monopattini hanno registrato un calo rilevante: dai 99 attivi nel 2022 si è passati a 68 nel 2024 e a 62 nei primi mesi del 2025. Come già spiegato in precedenza nel Rapporto, è un fenomeno da attribuirsi principalmente ad un riposizionamento degli operatori presenti in più città o all'uscita dal mercato italiano di alcuni player.

Servizi offerti di monopattino-sharing

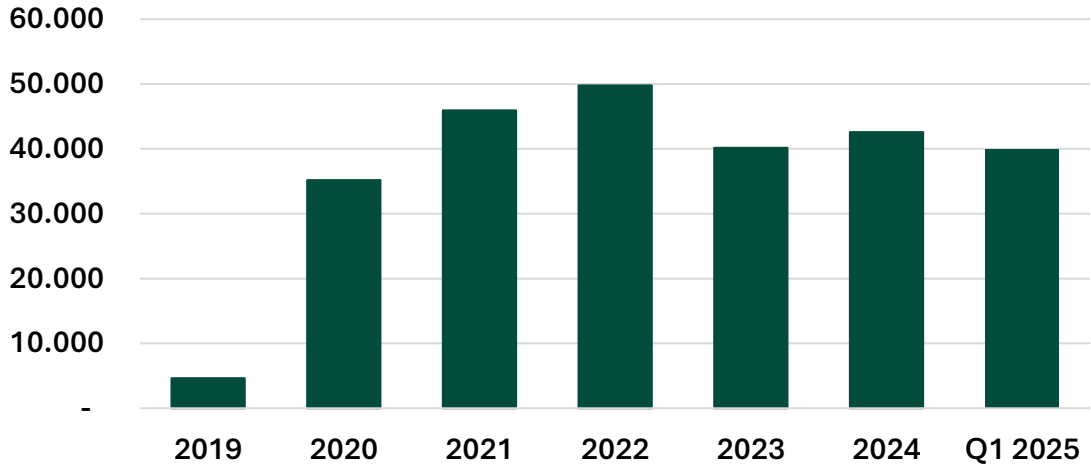


- Servizi 2023 -> 82
- Servizi 2024 -> 68 (-17%)
- Servizi 1°quad 2025 -> 62 (-9%)



Le flotte di monopattini crescono nel 2024 di 2 mila unità rispetto all'anno precedente, pur restando al di sotto del livello record raggiunto nel 2022 (-7,2 mila veicoli). Le previsioni per il primo quadrimestre 2025 indicano però una nuova contrazione, con valori che si riportano su quelli del 2023.

Flotte del monopattino-sharing



- Veicoli 2023 -> 40,1 mila
- Veicoli 2024 -> 42,6 mila (+6%)
- Veicoli 1°quad 2025 -> 39,9 mila (-6,2%)

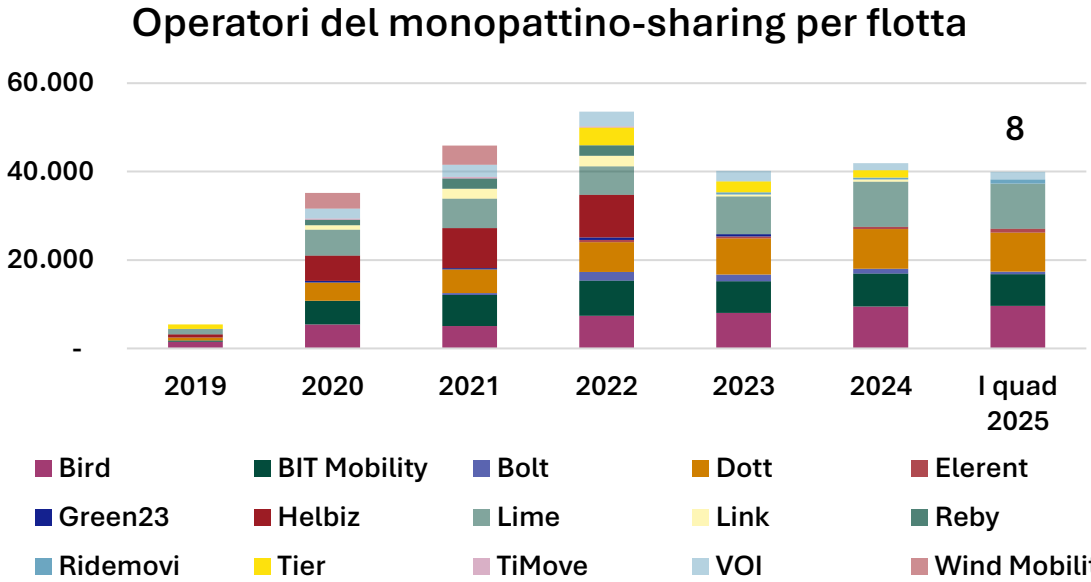


Servizi e flotte del monopattino-sharing nei capoluoghi di provincia

Città	2022		2023		2024		2025 Q1	
	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli
Bari	3	1.500	3	1.348	3	1.703	2	1.000
Bergamo	2	820	2	800	2	930	2	900
Catania	3	1.105	2	860	1	333	0	-
Firenze	3	953	3	1.400	3	1.690	2	1.820
Milano	8	6.306	6	4.727	3	6.000	3	5.514
Palermo	7	3.194	6	3.003	5	2.280	4	2.015
Rimini	2	734	2	853	2	760	2	850
Roma	7	14.517	3	12.963	3	13.500	3	13.195
Torino	7	4.414	5	3.453	5	4.000	4	3.591
Verona	3	1.198	3	1.299	3	1.300	3	1.271



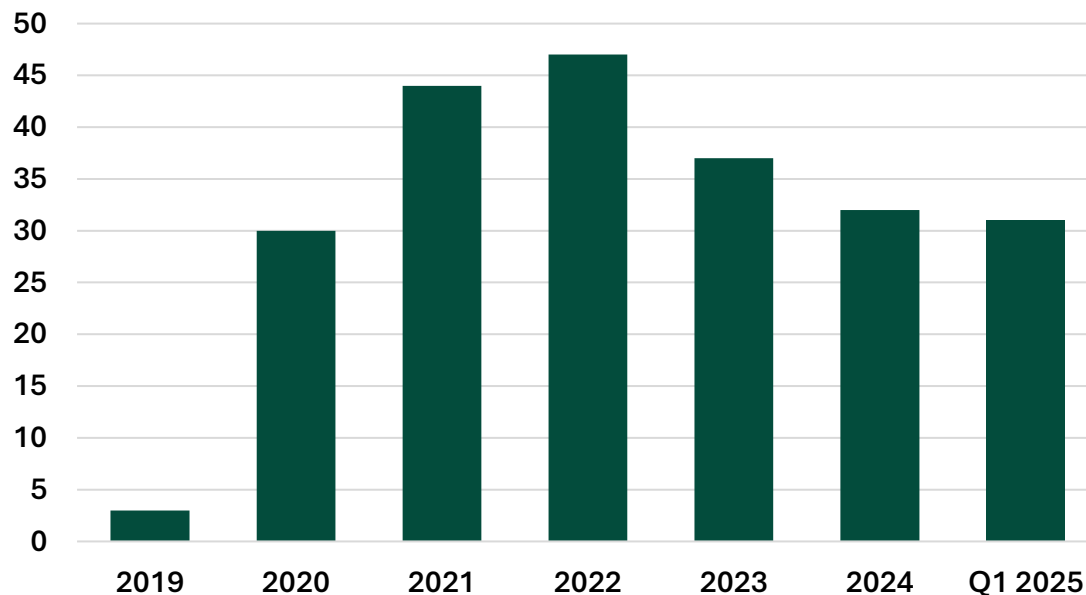
Nei primi anni di attività il mercato del monopattino-sharing era caratterizzato da una forte frammentazione, con numerosi operatori attivi sul territorio. Dal 2022 a oggi si è invece assistito ad una progressiva concentrazione. Tendenza che dalla lettura dei dati del primo quadrimestre del 2025 emerge chiaramente: la maggior parte dei mezzi è infatti gestita da quattro operatori – Bird, BIT Mobility, Dott e Lime – mentre il numero complessivo di operatori presenti in Italia scende a 8, rispetto ai 13 del 2022.





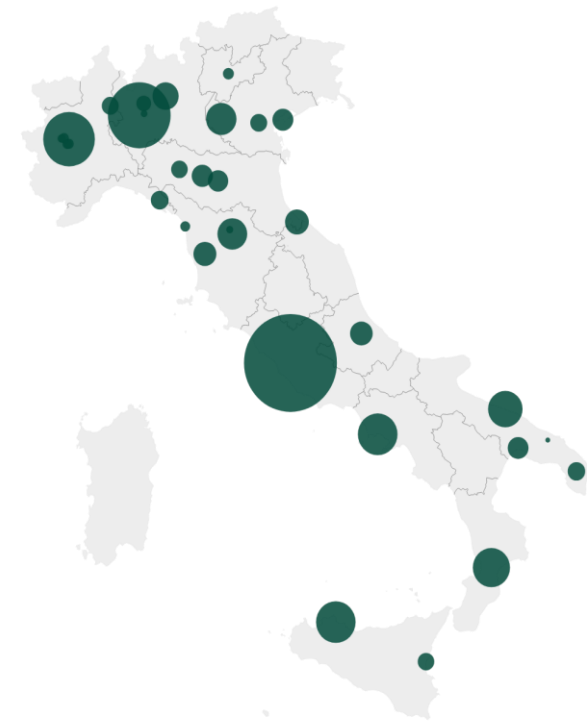
Nel 2024 si riduce ulteriormente anche il numero di città capoluogo di provincia in cui è presente un servizio di monopattino-sharing: tra il 2022 e il 2024 ci sono 15 città in meno. Nel I quadrimestre 2025 vediamo un rafforzarsi con un ulteriore -1 che riporta il valore in linea con il 2020.

Città capoluogo italiane con almeno un servizio del monopattino-sharing



Dei 68 servizi censiti nel 2024, la maggior parte opera in 32 capoluoghi di provincia, mentre 8 si trovano in località minori. Queste ultime sono prevalentemente collocate nelle aree metropolitane di Torino, Milano e Firenze.

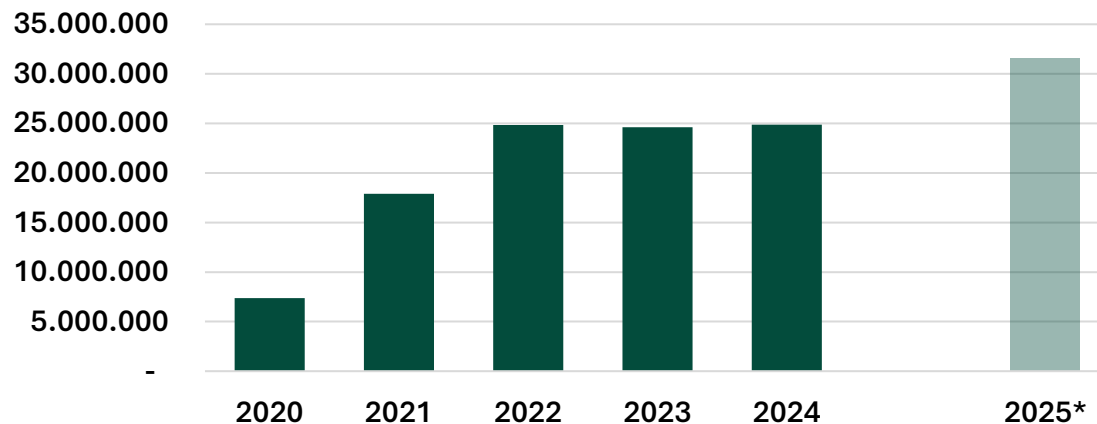
Flotta del monopattino-sharing 2024





Se nel biennio 2020-2022 il servizio di monopattino-sharing ha rappresentato il motore del vehiclesharing, dal 2023 in poi i noleggi si sono stabilizzati appena sotto i 25 milioni. Le stime per il 2025, tuttavia, indicano una possibile ripresa (+27%) che porterebbe ad un massimo di oltre 31 milioni. Considerato il progressivo ridimensionamento dell'offerta negli ultimi anni, si tratterebbe di un segnale che indica una maggiore intensità di utilizzo dei mezzi ancora disponibili.

Noleggi del monopattino-sharing

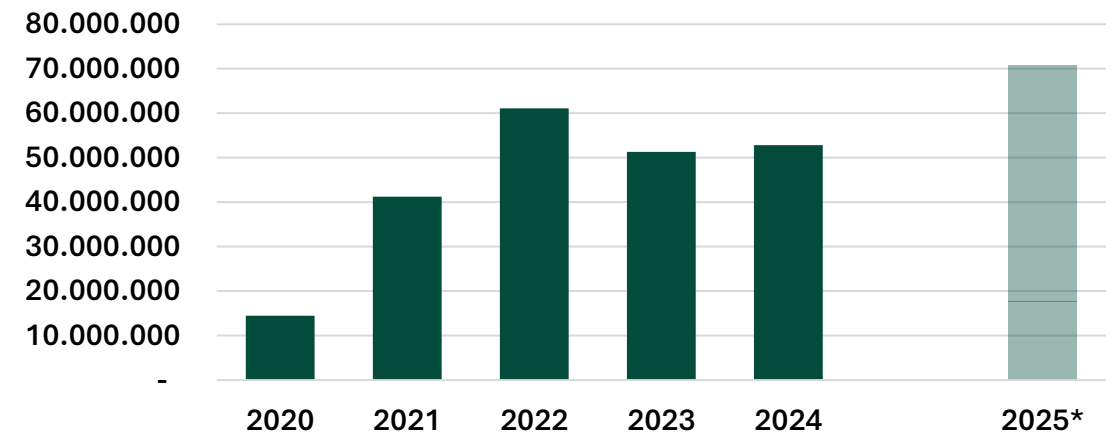


- Noleggi 2023 -> 24,6 milioni
- Noleggi 2024 -> 24,8 milioni (+1%)
- Noleggi 2025 (STIMA) -> 31,5 milioni (+27%)



Anche le percorrenze mostrano nel 2024 una lieve crescita rispetto al 2023 dopo il picco raggiunto nel 2022. Le stime per il 2025 indicano un ulteriore aumento del 34%, con valori che supererebbero quelli registrati nel 2022.

Percorrenze del monopattino-sharing

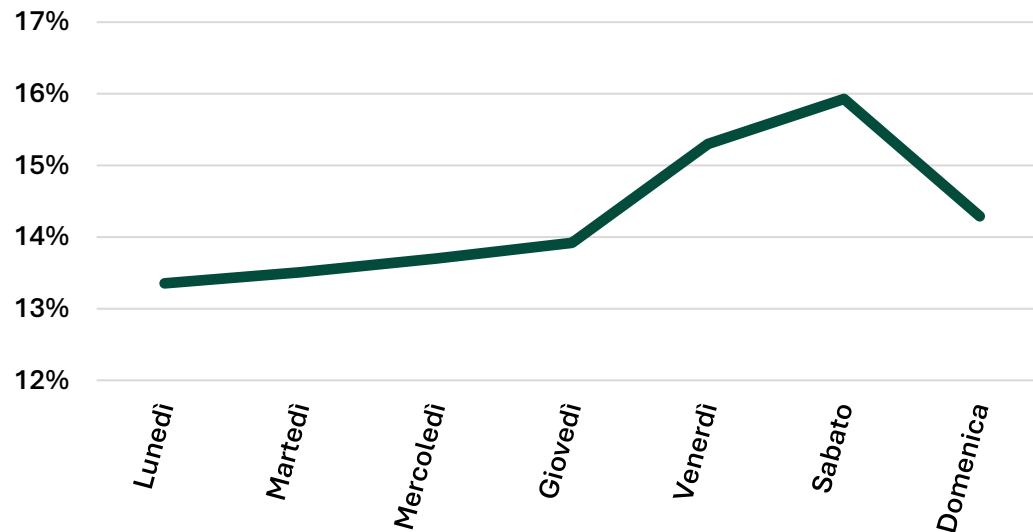


- Percorrenze 2023 -> 51,2 milioni
- Percorrenze 2024 -> 52,8 milioni (+3%)
- Percorrenze 2025 (STIMA) -> 70,8 milioni (+34%)



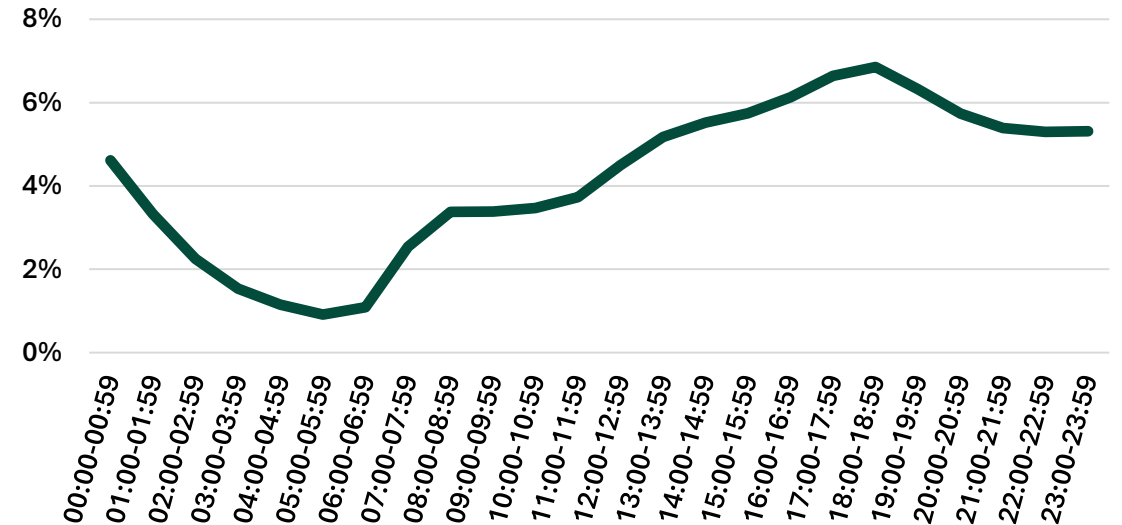
L'analisi dei noleggi settimanali evidenzia come il monopattino-sharing raggiunga i livelli di utilizzo più elevati il venerdì (15%) e il sabato (16%). A partire dalla domenica (14%) si registra invece un calo che prosegue fino al lunedì, la giornata con la frequenza più bassa (poco più del 13%). Dal martedì al giovedì l'andamento torna a crescere in modo lineare, segnalando un utilizzo leggermente più intenso. L'elevata domanda nel weekend è riconducibile soprattutto alla fascia serale e notturna, quando il servizio va a compensare la ridotta disponibilità di trasporto pubblico.

Utilizzo giornaliero del monopattino-sharing



La segmentazione della distribuzione oraria dei noleggi del monopattino-sharing, come visto per il carsharing, evidenzia un forte utilizzo del servizio nella fascia notturna, tra le 21 e le 6, pari a circa il 30% del totale. Questo dato conferma come il monopattino-sharing rappresenti una valida alternativa nelle ore in cui il trasporto pubblico è meno disponibile, intercettando una domanda legata soprattutto alla mobilità serale e notturna.

Utilizzo orario del monopattino-sharing





Gli indicatori di performance del monopattino-sharing

	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
--	------	------	------	------	------	-------

Tasso di rotazione	0,6	1,1	1,4	1,7	1,6	2,2
--------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Percorrenza annuale veicolo	410	898	1.227	1.277	1.241	n.d.
-----------------------------	-----	-----	-------	-------	-------	------

Lunghezza del noleggio (km)	1,9	2,3	2,5	2,1	2,1	1,7
-----------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Durata del noleggio (min)	12,1	11,5	11,6	11,0	11,0	n.d.
---------------------------	------	------	------	------	------	------

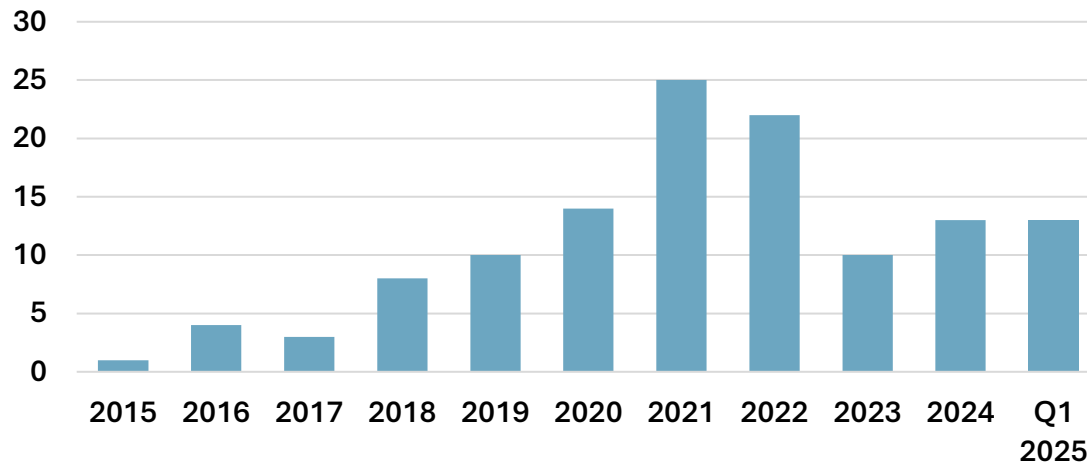
A thread on...

Scootersharing KEY DATA



Nel 2024 l'offerta di servizi di scootersharing, dopo essersi dimezzata tra 2022 e 2024, cresce di tre unità rispetto al 2023 e resta stabile anche a inizio 2025.

Servizi offerti di scootersharing

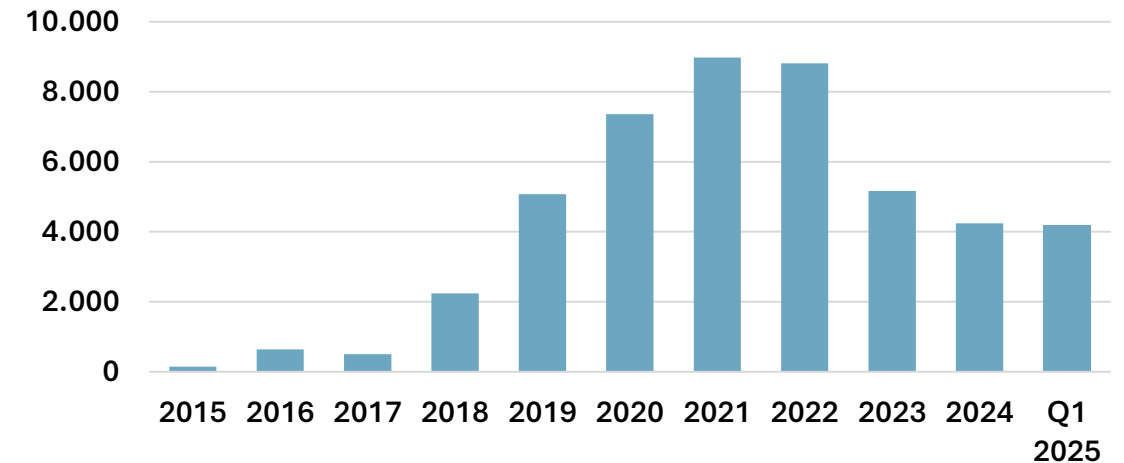


- Servizi 2023 -> 10
- Servizi 2024 -> 13 (+30%)
- Servizi 1°quad 2025 -> 13



Dal 2021 la flotta dello scootersharing si è dimezzata, in gran parte a seguito della riduzione degli operatori, passati da 10 a 5 nel 2024, valore poi confermato anche nel I quadrimestre del 2025. Degno di nota il ruolo di Cooltra, che da sola copre circa l'85% dell'offerta.

Flotta dello scootersharing



- Veicoli 2023 -> 5.133
- Veicoli 2024 -> 4.238 (-18%)
- Veicoli 1°quad 2025 -> 4.172 (-3%)

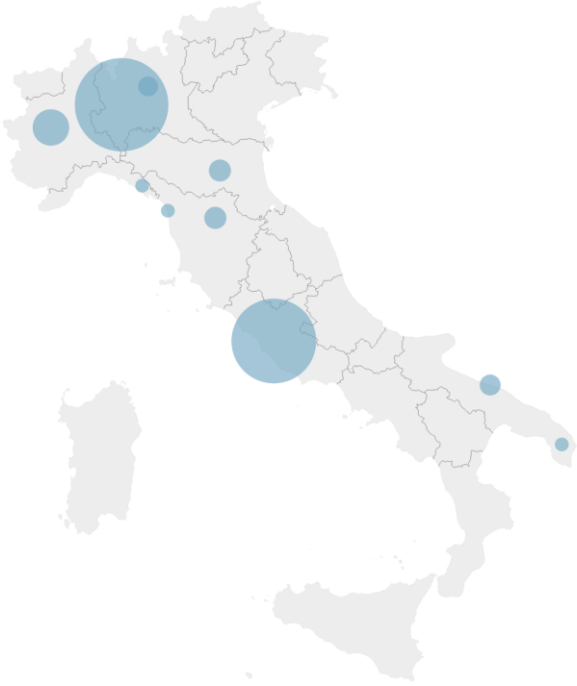


Servizi e flotte dello scootersharing nei capoluoghi di provincia

Città	2021		2022		2023		2024		2025 (I q)	
	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli	Servizi	Veicoli
Bari	-	-	-	-	1	72	1	150	1	80
Benevento	1	21	1	21	-	-	-	-	-	-
Bergamo	1	20	1	20	1	110	1	110	1	70
Bologna			1	30	1	30	1	60	1	60
Firenze	5	306	4	275	1	69	1	70	1	90
Genova	1	250	-	-	-	-	-	-	-	-
Grosseto	1	49	1	49	-	-	-	-	-	-
La Spezia	1	30	1	30	1	30	1	30	1	30
Lecce	2	67	2	67	1	30	1	30	1	30
Milano	7	3.400	4	4.370	2	2.994	2	1.836	2	1.916
Pescara	1	100	-	-	-	-	-	-	-	-
Roma	5	3.110	3	3.400	1	1.570	1	1.566	1	1.566
Taranto	1	50	1	50	-	-	-	-	-	-
Torino	2	270	2	500	1	250	2	349	2	270

Fortemente ridimensionata la presenza di veicoli in tutta Italia nei primi mesi del 2025 rispetto al 2022, ma questa riduzione non si traduce in una modifica dell’assetto territoriale: le poche città in cui erano presenti servizi restano più o meno le stesse

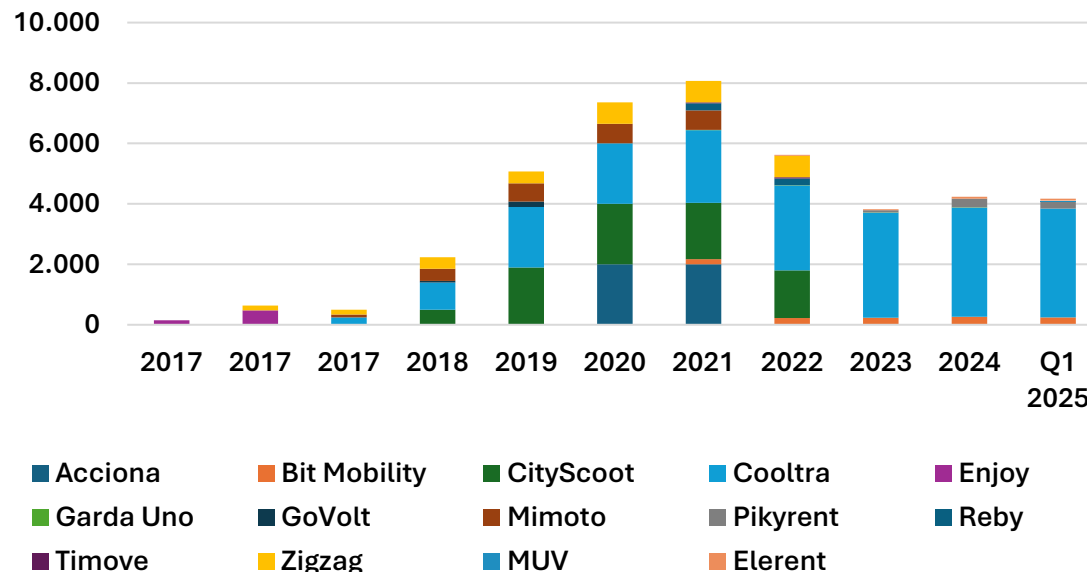
Flotta dello scootersharing 2025





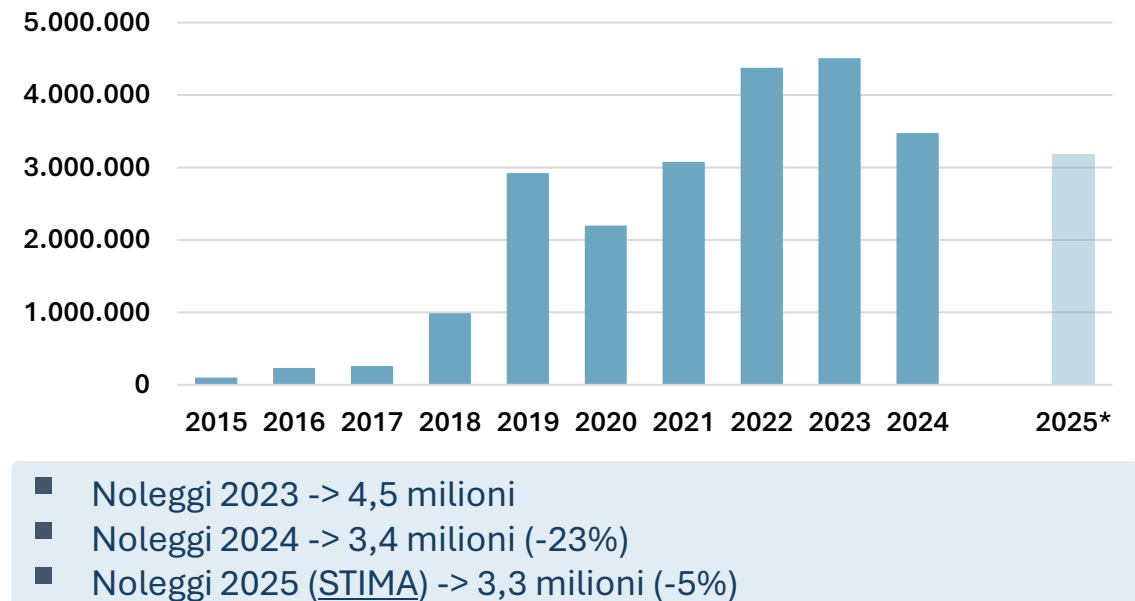
Nel 2024 si conferma la prevalenza di un unico operatore (Cooltra) che gestisce l'85% della flotta operativa soltanto nelle città di Roma, Milano e Torino. Il secondo player per numero di veicoli è BIT Mobility con 250 veicoli ma distribuiti in città più piccole e in combinazione con monopattini e bici. Nell'ultimo biennio entrano anche due nuovi operatori: Pikyrent e Elerent, anch'essi operatori multi-veicolo.

Operatori e flotte dello scootersharing



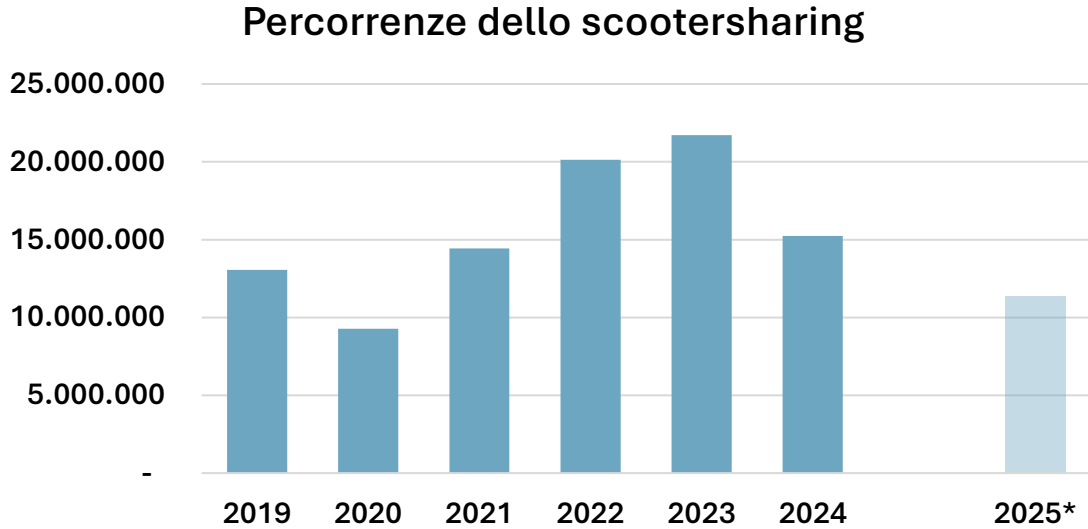
Parallelamente, anche la domanda di scootersharing mostra segnali di contrazione: dopo il picco del 2023, i noleggi si riducono del 23% nel 2024. La flessione è imputabile in larga parte a Milano, dove la chiusura di Cityscoot ha comportato la perdita di circa 1 milione di noleggi, non riassorbita dal mercato.

Noleggi dello scootersharing





Anche le percorrenze registrano un calo evidente a partire dal 2023, tendenza che si conferma nelle stime per il 2025, con una riduzione di quasi il 50% rispetto al 2023. A Milano passano da 14 milioni a circa 7 milioni di chilometri.



- Km percorsi 2023 -> 21,7
- Km percorsi 2024 -> 15,2 (-30%)
- Km percorsi 2025 (STIMA) -> 11,3 (-25%)



Gli indicatori di performance dello scootersharing

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Q1 2025
Tasso di rotazione	1,58	0,82	0,94	1,37	2,41	2,2	2,1
Percorrenza annuale veicolo	3.998	1.260	1.608	2.292	4.229	3.597	n.d.
Lunghezza del noleggio	6,9	4,1	4,7	4,6	4,8	4,4	3,6
Durata del noleggio	14,6	13,9	13,9	17,0	14,0	12,5	n.d.



A focus about

Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing nel 2024



Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing nel 2024

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

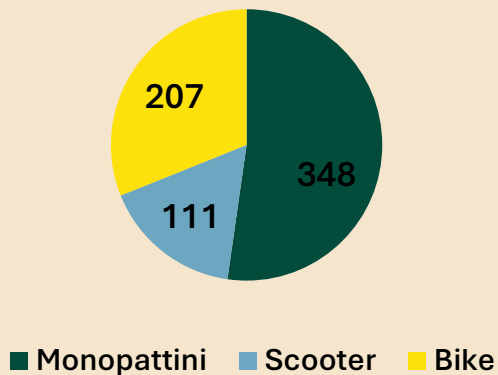
segnalati dagli utenti tramite canali di comunicazione quali servizio clienti, app mobile, etc. In questo secondo caso l'incidente viene considerato e annoverato anche in assenza di documentazione che attesti l'avvenuta lesione: è il caso di quegli incidenti in cui le persone coinvolte non riportano 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>)



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. Dei 9 operatori coinvolti nell'indagine, 5 registrano gli incidenti tramite la prima modalità e i restanti 4 tramite la seconda. Gli incidenti considerati in quest'analisi sono in tutto 666.

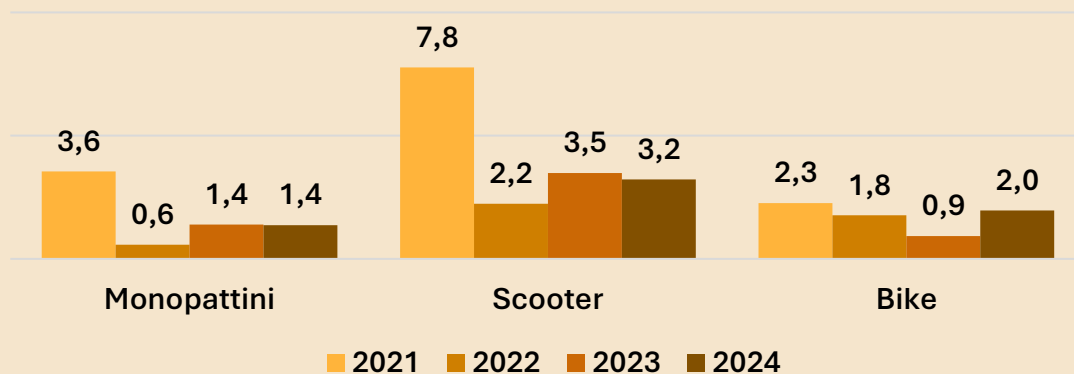
Numero di incidenti nei servizi di micromobilità in sharing 2024



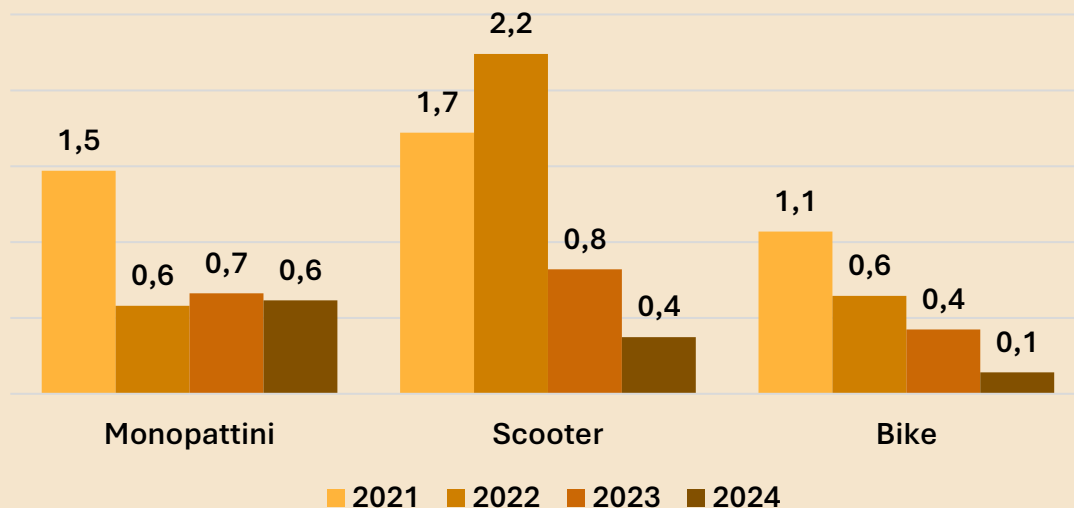
	REFERTO/DOCUMENTAZIONE	SEGNALAZIONI
Operatore 1		x
Operatore 2		x
Operatore 3	x	
Operatore 4		x
Operatore 5	x	
Operatore 6	x	
Operatore 7	x	
Operatore 8		x



Incidenti per 100.000 noleggi



Incidenti per 100.000 km



Gli incidenti ogni 100.000 noleggi sono in calo per monopattini e scooter mentre aumentano per il bikesharing: -2% per i monopattini, -7% per gli scooter e +113% per le biciclette.

Considerando gli incidenti ogni 100.000 km, si registra una diminuzione per tutte e tre le tipologie di veicoli in sharing: -7% per i monopattini, -54% per gli scooter e -67% per le biciclette. È interessante notare come, nel caso degli incidenti per 100.000 km, si riscontri una riduzione marcata per tutti i servizi, a indicare un miglioramento della sicurezza per unità di distanza percorsa.

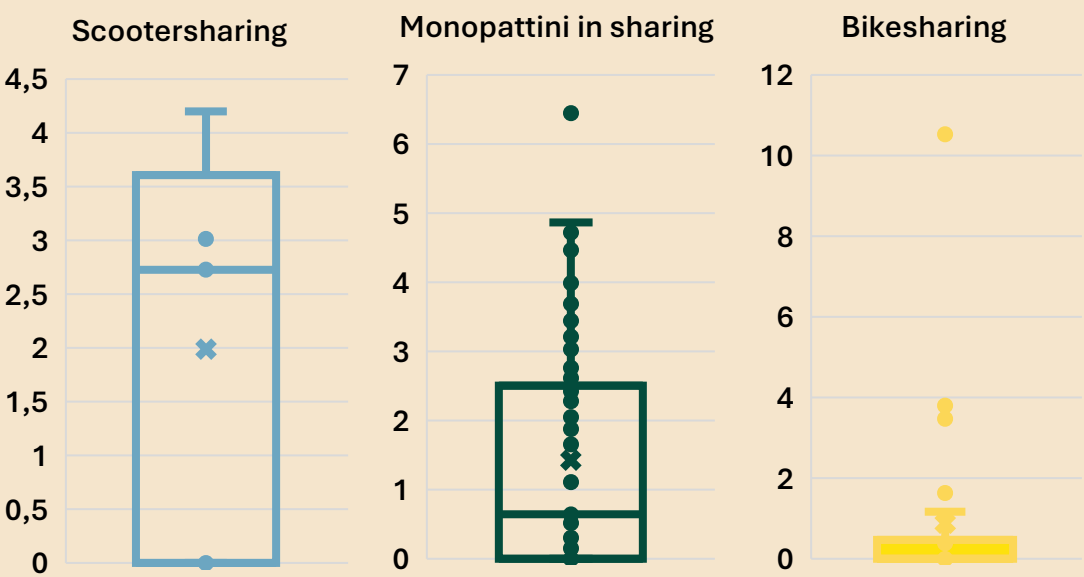


Gli *scattered boxplot* riportati in questa pagina rappresentano graficamente la variabilità degli indicatori «incidenti per 100.000 km» e «incidenti per 100.000 spostamenti». Rispetto al 2024 (8° Rapporto nazionale), la situazione dei monopattino-sharing appare sostanzialmente invariata. Per il bikesharing si osserva una riduzione della dispersione, probabilmente legata alla stabilizzazione dei servizi attivi. Al contrario, nello scootersharing si registra un aumento della variabilità, attribuibile con ogni probabilità alle nuove aperture.

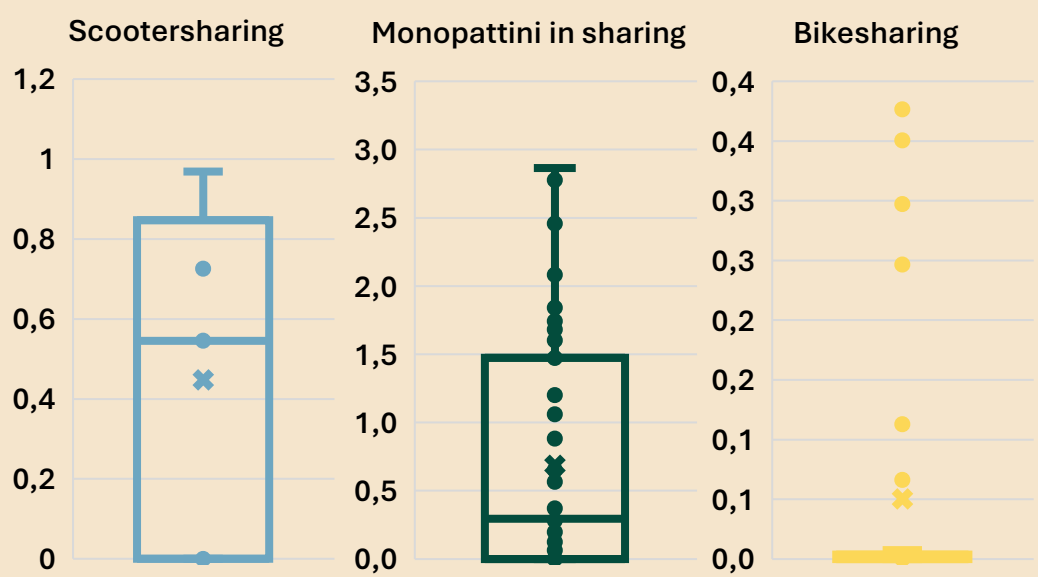
Variazione della dev. standard tra 2023 e 2024

	Incidenti x 100.000 noleggi	Incidenti x 100.000 km
Scooter	611%	962%
Monopattini	19%	0%
Bike	-11%	-90%

Incidenti per 100.000 noleggi



Incidenti per 100.000 km





A thread on...
Ridesharing





Ridesharing: le principali caratteristiche

Definizione - Il ridesharing è un servizio di trasporto, non necessariamente commerciale, attivato su richiesta e organizzato ogni volta in base a orari e percorsi variabili. Si avvicina alla definizione di “trasporto non di linea” della legge italiana (art. 1, comma 1, legge 21/1992), che comprende i servizi senza itinerari e orari fissi. Il termine include sia modelli collaborativi, come il carpooling — in cui più persone condividono lo stesso tragitto dividendo le spese — sia servizi professionali, dove l’elemento distintivo è l’intermediazione digitale.

Differenze con i servizi non di linea tradizionali - La caratteristica che distingue il ridesharing dai servizi classici come taxi e NCC è il ruolo della **piattaforma digitale**, che rende possibile l’intero processo di prenotazione e gestione del viaggio. Attraverso l’app o il sito l’utente può:

- richiedere e prenotare il passaggio;
- pagare o contribuire alle spese di viaggio;
- lasciare una valutazione sul servizio ricevuto.

In molti casi la piattaforma permette anche di scegliere l’opzione preferita in base a criteri di qualità, ad esempio il tipo di veicolo, eventuali servizi aggiuntivi o il punteggio di affidabilità del conducente. Queste funzioni più avanzate dipendono però dalle regole locali che disciplinano il servizio.

Il ruolo della tecnologia - Con l’eccezione del carpooling (che di norma si limita a mettere in contatto passeggeri e conducenti che devono fare lo stesso percorso) le piattaforme di ridesharing svolgono un ruolo attivo anche nell’**ottimizzazione del servizio**. Possono, ad esempio, individuare la posizione più efficace in cui collocare i veicoli per rispondere meglio alla domanda, oppure suggerire itinerari che permettono di raccogliere più passeggeri lungo il percorso, riducendo tempi e costi.

I servizi di ridesharing – In Italia sono attualmente attivi diverse tipologie di servizio: Carpooling, Demand responsive Transit (DRT), Ridehailing e E-hailing. Le pagine seguenti offrono un approfondimento sui primi due, mentre nel Glossario è disponibile una descrizione dettagliata di ciascun servizio.

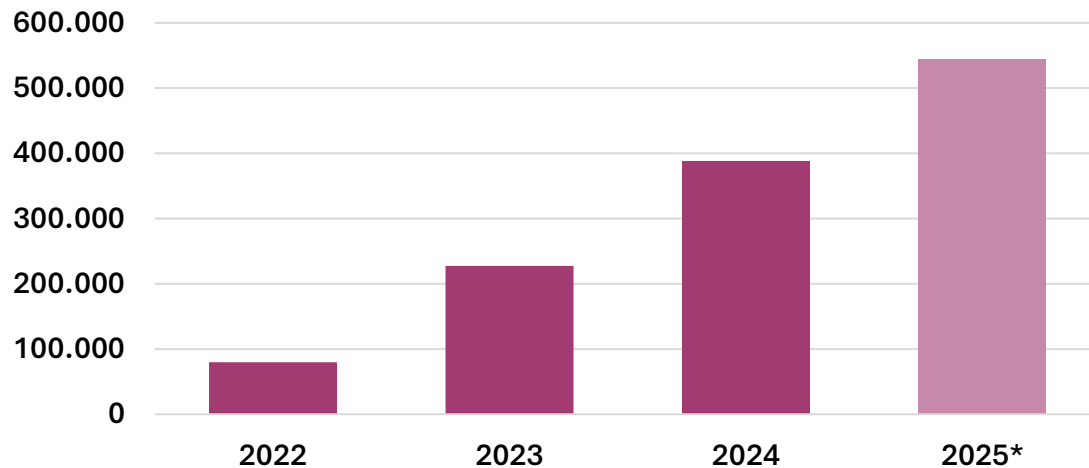




I numeri del carpooling aziendale

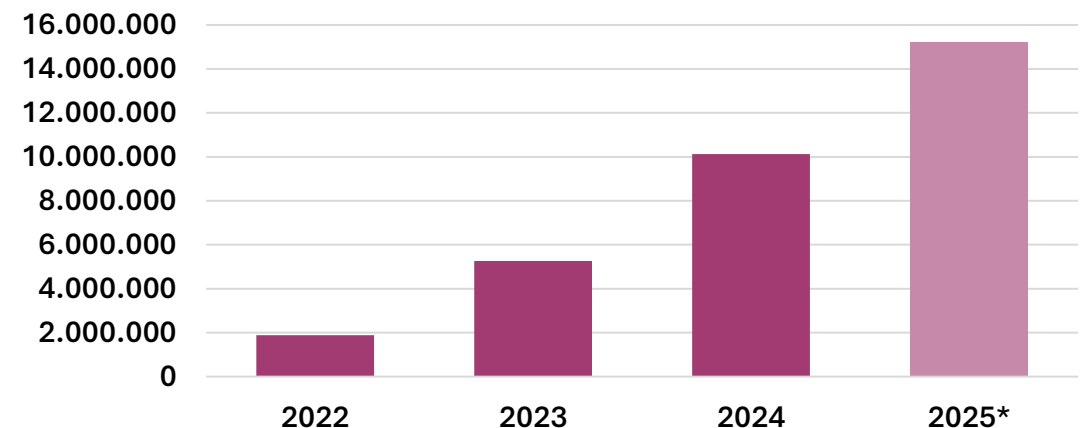
Osservando i dati 2024 e quelli del primo semestre 2025 è possibile affermare che il carpooling aziendale sia definitivamente uscito dalla crisi derivante dalla pandemia Covid-19 e le relative conseguenze sulla domanda di mobilità dei lavoratori. Se nel 2019 il settore faceva registrare il suo picco con più di 400 mila viaggi, nel successivo triennio, dal 2020 al 2022, il numero di spostamenti in carpooling ha toccato il suo minimo sotto quota 100 mila per effetto del ricorso massiccio allo smart working e per le regole di distanziamento sociale.

N° viaggi in carpooling



Dal 2022 a oggi la domanda è tornata a crescere rapidamente : nel 2024 i viaggi in carpooling aziendale hanno raggiunto 388 mila unità, con la previsione, basata sui dati del primo semestre, di un ulteriore aumento del +40% nel 2025 e il superamento dei livelli precedenti alla pandemia. Il contributo in termini di percorrenza del carpooling aziendale è rilevante data la distanza media di un viaggio che nel 2024 è di 23 km. Il totale dei chilometri percorsi con viaggi in carpooling si attesta nel 2024 a 10,1 milioni di chilometri, con una crescita del +92% sul 2023 e un ulteriore aumento del +50%, stimato sui dati del primo semestre 2025, che dovrebbe portare le percorrenze

Percorrenze in km dei viaggi in carpooling





intorno a 15,2 milioni di chilometri. Un trend che, anche in questo caso, riporterebbe il settore al di sopra dei livelli registrati prima della crisi, quando nel 2019 si contavano 13,4 milioni di km.

Focus: La dimensione del mercato in Francia

In Francia il carpooling aziendale ha raggiunto una scala nettamente superiore grazie a un quadro normativo chiaro e a politiche di incentivo strutturate. Il governo ha introdotto il Piano nazionale 2023-2027 che sostiene economicamente questa attività, in particolare grazie al *Forfait mobilités durables*, cioè un contributo fino a 600 € annui esentasse (e fino a 900 € se cumulato con un abbonamento di trasporto pubblico), che le imprese possono corrispondere ai dipendenti che si spostano in carpooling o in altre modalità sostenibili. Il tutto è garantito dal *Registre de preuve de covoiturage* e dall'*Observatoire national du covoiturage au quotidien*, piattaforme pubbliche che certificano i tragitti e assicurano l'erogazione regolare degli incentivi. Grazie a queste misure coordinate e a un'ampia adesione di imprese e lavoratori, nel 2024 in Francia si sono registrati circa 12,8



milioni di viaggi in carpooling aziendale, contro i 388 mila in Italia, evidenziando un divario strutturale di mercato e di governance.

Le prospettive del settore secondo gli operatori

Per analizzare le prospettive del settore, l'Osservatorio ha sottoposto un questionario agli operatori attivi in Italia e membri del Network. Le risposte arrivate da Jojob, Bepooler e Up2Go hanno consentito di approfondire quattro temi centrali: i fattori che oggi limitano lo sviluppo, il ruolo di un quadro regolatorio più chiaro e incentivante, la percezione e l'interesse delle imprese, e le potenzialità legate all'eventuale utilizzo di meccanismi di incentivazione, in particolare quelli di incentivazione energetica come i certificati bianchi. La sezione che segue presenta una sintesi ragionata di tali contributi, utile a delineare sfide e opportunità per il futuro del carpooling aziendale.

1. Fattori che limitano la diffusione

Gli operatori convergono nel riconoscere che il carpooling aziendale in Italia incontra ancora numerose barriere.





Jojob sottolinea soprattutto l'assenza di un quadro normativo e di programmi pubblici di sensibilizzazione e incentivazione, individuando nel vuoto legislativo una delle principali ragioni del ritardo rispetto ad altri Paesi europei. Up2Go richiama invece elementi più strutturali: la frammentazione geografica e socio-economica del Paese, i flussi casa-lavoro brevi e parcellizzati, la difficoltà di conciliare il carpooling con stili di vita che richiedono grande flessibilità, oltre alla mancanza di centralità del ruolo dei mobility manager. BePooler evidenzia infine quattro ordini di barriere: culturali (resistenza alla condivisione dell'auto, percepita come rinuncia di autonomia), normative (assenza di incentivi mirati), organizzative (carenza di supporto tecnico nelle imprese) e infrastrutturali (scarsa integrazione con PUMS, PSCL e regolamenti locali, assenza di parcheggi dedicati).

2. Ruolo di un quadro regolatorio più chiaro o incentivante

Tutti gli operatori ritengono che regole chiare e incentivi adeguati rappresentino una leva decisiva. Per Jojob, la priorità è la definizione giuridica stessa del carpooling, inclusa la disciplina sul contributo ai costi tra autisti e



passaggeri. Particolarmente importante anche il tema della tassazione applicata agli incentivi in favore dei dipendenti, attualmente penalizzante per le aziende che decidono di promuovere il carpooling. Up2Go richiama invece la necessità di trasformare gli obblighi normativi da puramente documentali (come nei PSCL) ad azioni concrete, eliminando incoerenze fiscali (es. TUIR) e rafforzando il ruolo dei mobility manager con budget e autonomia. Anche BePooler propone incentivi fiscali chiari per le imprese, la valorizzazione strategica dei mobility manager e l'integrazione del carpooling nei PUMS e nei regolamenti urbani, accompagnati da piattaforme interoperabili e fondi dedicati. Le differenze di approccio riflettono l'attenzione di ciascun operatore a specifici ostacoli, ma la direzione comune è netta: senza un sostegno normativo e fiscale strutturato, il carpooling rimane una pratica volontaria e marginale.

3. Percezione e interesse delle imprese

Le valutazioni raccolte evidenziano un interesse reale ma ancora limitato. Per Jojob, il carpooling non rappresenta ancora un'esigenza "core" per le aziende, che lo adottano in risposta a necessità specifiche come arricchire i propri



programmi di welfare, facilitare degli adempimenti normativi, promuovere una reputazione “ESG”, ma anche per dare una risposta a delle esigenze di accessibilità. Questo interesse, secondo l’operatore, si starebbe riducendo, salvo nei casi in cui esistono benefici immediati. Up2Go conferma che molte imprese vedono nel carpooling una prima iniziativa naturale di mobilità sostenibile, ma mette in guardia dal rischio di “case history negative” quando i progetti sono lanciati senza un’adeguata comunicazione interna, senza sistemi premianti e senza integrazione con le priorità aziendali. BePooler osserva un interesse crescente, seppur disomogeneo, spinto da fattori come la rendicontazione ESG, il lavoro ibrido, la carenza di parcheggi e il ruolo attivo dei mobility manager; ma segnala al contempo ostacoli culturali e organizzativi che frenano l’adozione diffusa. Emergono però segnali positivi: maggiore attenzione nei bilanci di sostenibilità, esperienze territoriali in evoluzione (Milano, Torino, Canton Ticino) e una maggiore apertura delle nuove generazioni alla mobilità condivisa.



4. Riconoscimento nei meccanismi di incentivazione energetica

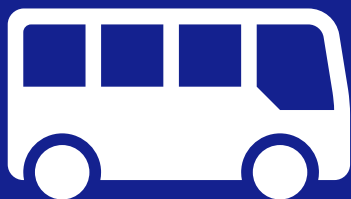
Su questo punto le posizioni presentano sfumature interessanti. Jojob richiama i casi di Francia e Spagna, dove i certificati energetici legati al carpooling hanno creato un meccanismo di incentivo efficace senza oneri per i bilanci pubblici, e vede in Italia un’opportunità immediata da replicare. Up2Go adotta un approccio più prudente: i certificati bianchi potrebbero attrarre solo alcune imprese molto orientate alla sostenibilità, mentre in generale il loro impatto sarebbe limitato dato il peso ridotto della mobilità casa-lavoro negli Scope 3 per l’operatore sarebbero più utili incentivi fiscali diretti e meccanismi premiali concreti. BePooler ritiene invece che l’inclusione del carpooling nei certificati bianchi costituirebbe una svolta significativa, ma individua barriere importanti: assenza di metodologie ufficiali di calcolo, difficoltà di inquadramento normativo e tempi lunghi di revisione delle schede di intervento. Propone quindi la creazione di tavoli tecnici e progetti pilota per avviare il processo.



Sintesi

Dalle risposte emerge un quadro articolato ma con alcuni punti di convergenza:

- il **carpooling aziendale in Italia soffre di un contesto normativo e culturale arretrato**, che ne limita la scalabilità;
- serve un **quadro regolatorio chiaro e incentivante**, con attenzione sia alla fiscalità sia al ruolo dei mobility manager e dei PSCL;
- l'**interesse delle imprese esiste**, ma è condizionato da fattori esterni e da incentivi concreti, mentre la sua adozione rischia di fallire senza progettualità strutturate;
- gli **incentivi energetici** possono essere una leva, ma richiedono in Italia un lavoro tecnico e normativo preliminare per essere realmente efficaci.



A thread on...

DRT

Demand responsive transport



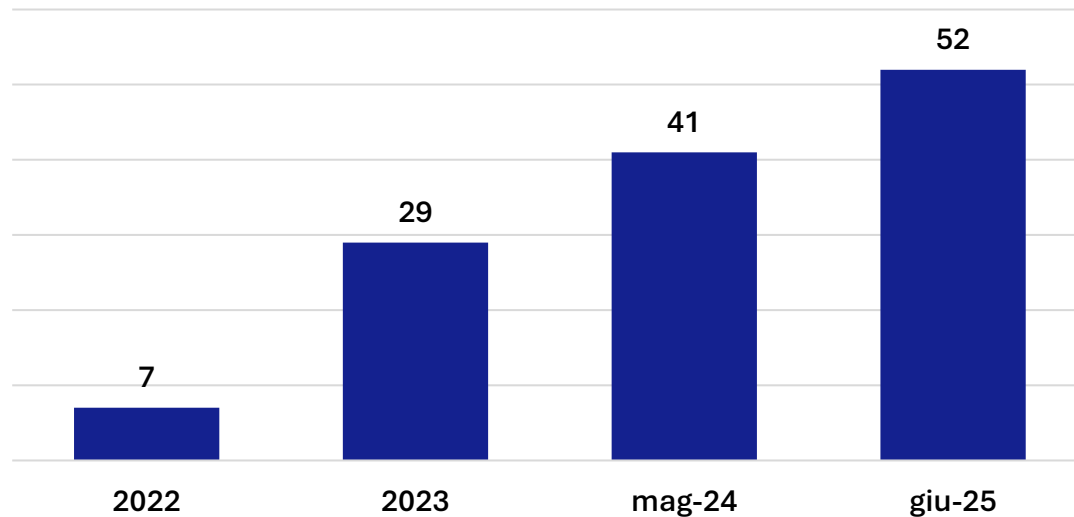
In continuità con l'impostazione adottata lo scorso anno, anche per il 9° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility i dati relativi ai servizi di trasporto a chiamata (DRT – Demand Responsive Transport) sono stati raccolti attraverso un questionario inviato esclusivamente agli operatori delle piattaforme digitali di DRT. Quest'anno, tuttavia, il livello di partecipazione è risultato meno ampio rispetto allo scorso anno, con la conseguenza che il numero di indicatori disponibili per un'analisi completa si è ridotto, in particolare non sono presenti aggiornamenti rispetto alla domanda soddisfatta (passeggeri trasportati e percorrenze) e alla quantità di servizio offerto (buskm). Di seguito vengono presentati i dati aggiornati sui servizi segnalati dagli operatori digitali (Nemi, Via e Shotl). Per Padam e IOKI, invece, è stata effettuata una verifica tramite desk analysis, confrontando le informazioni disponibili sul web con quelle raccolte per la scorsa edizione del Rapporto. La metodologia utilizzata, fa sì che la dimensione del fenomeno sia sottostimata: non sono censiti quei servizi a chiamata che non sono supportati dall'uso delle Piattaforma digitali né i servizi offerti a dei segmenti di utenza circoscritti (trasporto disabili, socio-sanitario etc.).





Il trasporto a chiamata in Italia si conferma in una fase di sviluppo. Le dimensioni complessive del fenomeno restano limitate, coerentemente con le caratteristiche proprie di questa tipologia di servizio ma l'andamento di questi ultimi anni evidenzia una crescita rilevante: tra il 2022 e il 2023 i servizi sono triplicati e, successivamente, hanno proseguito con un incremento di circa 10 unità all'anno, superando quota 50 a metà del 2025.

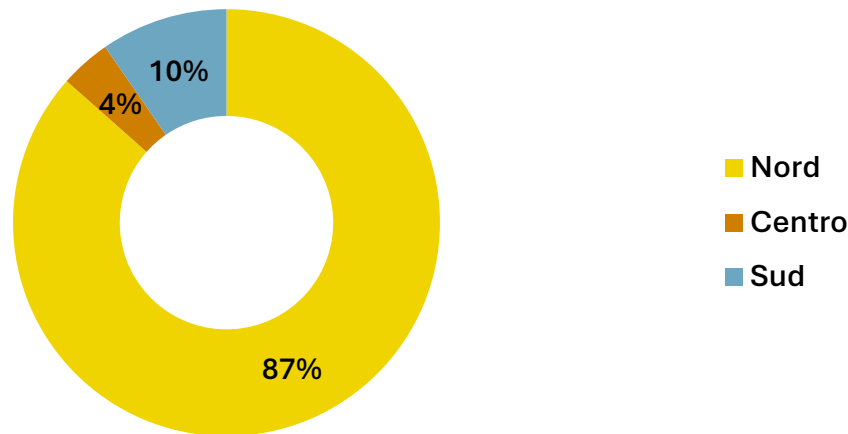
Numero servizi





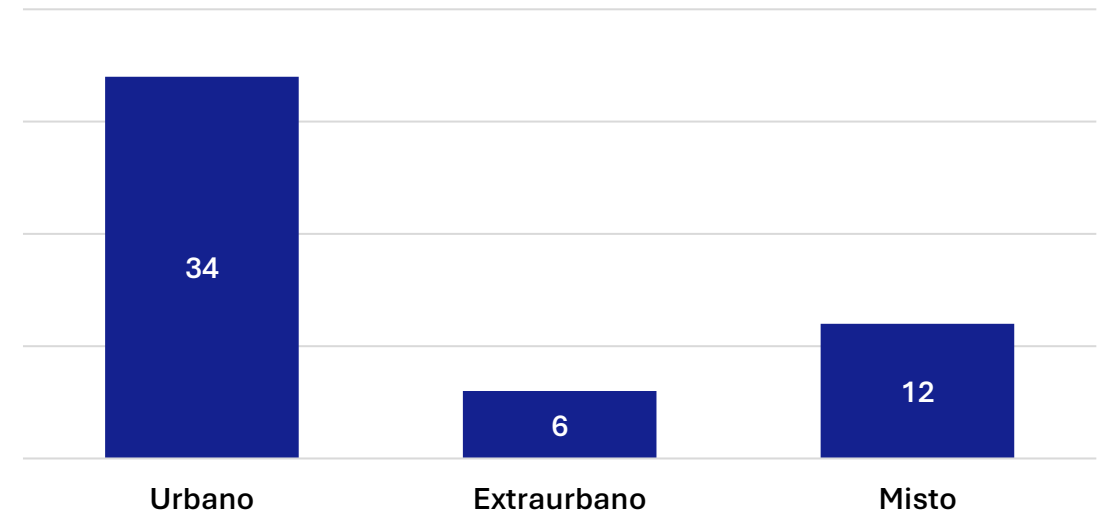
I 52 servizi di DRT censiti a giugno 2025, si concentrano prevalentemente nelle regioni del Nord, che ne ospitano l'87% (45 servizi), mentre il 10% (5 servizi) si trova al Sud e il 4% al Centro (solamente 2). Rispetto all'anno precedente, la quota di servizi localizzati al Nord risulta in crescita. Le regioni in cui sono presenti più servizi sono Veneto (14) e Lombardia (13). In generale, la maggior parte dei servizi di DRT è attiva in ambito urbano (34 servizi), mentre 6 operano in contesti extraurbani e 12 in aree miste.

Area geografica



Questo dato evidenzia come il DRT trovi la sua principale applicazione all'interno delle città, dove viene impiegato per intercettare una domanda di trasporto diffusa, episodica o stagionale o che si forma in aree a bassa densità abitativa. In questi contesti il DRT si configura quindi come uno strumento in grado di ampliare l'accessibilità offerta dal solo trasporto pubblico di linea e garantire la possibilità di ampliare le soluzioni di mobilità alternative all'uso dell'auto di proprietà e di ridurre la vulnerabilità alla povertà dei trasporti.

Contesto operativo





Focus: il servizio di Wayla a Milano

Wayla è la startup italiana nata nel 2023 che ha portato il servizio DRT nel cuore di Milano. Il servizio è attivo dal 2024 e utilizza minibus da 14 posti, configurandosi, dal punto di vista normativo, come un servizio di Noleggio con Conducente. Si tratta quindi di un servizio pubblico non di linea effettuato in regime di autorizzazioni NCC Autobus. Attualmente Wayla opera nelle ore serali e notturne, dalle 19:00 alle 3:00, principalmente dal giovedì alla domenica, coprendo l'area centrale di Milano. Il costo medio delle corse è inferiore a quello di un taxi. La struttura del servizio è pensata per la mobilità notturna, in una fascia oraria in

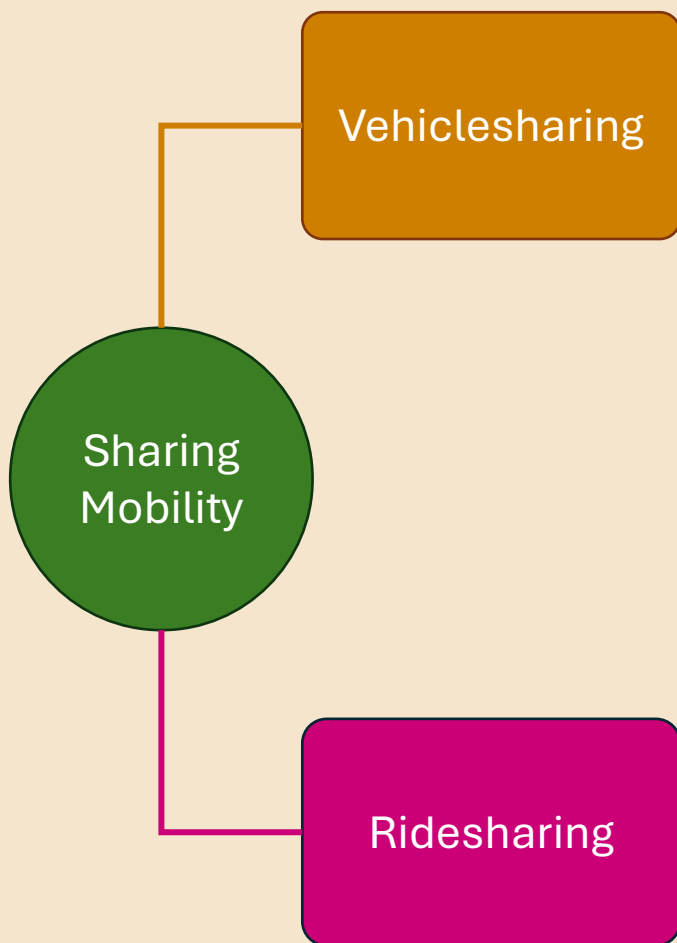
cui l'offerta di trasporto pubblico (di linea e non di linea) è ridotta, rendendo difficoltosi gli spostamenti di chi non dispone di mezzi propri e permettendo così a tutti di partecipare attivamente alla vita sociale della città. Il servizio di mobilità condivisa di Wayla offre vantaggi ambientali e sociali, garantendo a tutte le fasce della popolazione la possibilità di muoversi in sicurezza. Il servizio Wayla ha vinto la prima edizione del Premio Lorenzo Cagnoni a IBE 2024 ed ha partecipato a un programma dell'EIT Urban Mobility.







Glossario



Un servizio di **vehiclesharing** si articola in base al modo con cui sono declinati quattro principali aspetti organizzativi: *tipo di veicolo, modello operativo, modello economico, modello di governance*.

Ciò che contraddistingue i servizi di **ridesharing** rispetto ai tradizionali servizi non di linea è il ruolo abilitante che assolve la piattaforma digitale nell'interazione tra passeggero trasportato e chi eroga il servizio di trasporto, nella programmazione del servizio di trasporto o in entrambe le funzioni.

Tipo di veicolo



Modello operativo

- Dislocazione dei veicoli
- Tipologia di viaggio
- Classe di durata del noleggio
- Disponibilità dei mezzi

Modello economico

- Business-to-consumer (B2C)
- Business-to-business (B2B)
- Peer-to-peer (P2P)
- Modello cooperativo

Modello di governance

- Proprietà pubblica – Gestione pubblica
- Proprietà privata – Gestione privata
- Proprietà pubblica - Gestione privata

Tipologie di servizio

- Carpooling
- Ridehailing
- E-Hailing
- Demand Responsive Transit (DRT)

Funzioni assolve dalla piattaforma digitale

- Richiesta del viaggio
- Prenotazione del viaggio
- Pagamento o compartecipazione alle spese sostenute per erogare il servizio
- Valutazione del servizio reso.



Glossario

Modello operativo - Vehiclesharing

Dislocazione dei veicoli

- Predefinita, in corrispondenza di stalli di sosta a formare una stazione;
- indefinita e variabile all'interno di un'area operativa.

Tipologia di viaggio

- Viaggio con almeno un'andata e un ritorno (round-trip);
- viaggio di sola andata (one-way)

Classe di durata del noleggio

- Noleggio a brevissimo termine (tempo del noleggio 1 o più minuti/ore);
- noleggio a breve termine (tempo del noleggio 1 o più giorni);
- noleggio a medio termine (tempo del noleggio 1 o più mesi).

Disponibilità dei mezzi

- Possibilità di prenotare il veicolo anche molto tempo prima dell'uso;
- possibilità di prenotare il veicolo pochi minuti o secondi prima di usare il veicolo.

Modello economico - Vehiclesharing

Business-to-consumer (B2C): modello economico oggi maggiormente diffuso. Il fornitore del servizio è un soggetto economico che esercita attività d'impresa. I clienti/utenti del servizio sono individui che usufruiscono del servizio dietro il pagamento di un corrispettivo.

Business-to-business (B2B): modello economico in crescita. I cliente/utente è un'azienda.

Peer-to-peer (P2P): Il veicolo appartiene a un privato cittadino che occasionalmente lo mette in condivisione per altri utenti. L'utilizzo delle piattaforme digitali permette l'incontro tra domanda e offerta e la collaborazione tra pari.

Modello cooperativo: Servizio mirato alla condivisione di costi che si basa sull'autorganizzazione regolata da un contratto tra comproprietari¹¹ del veicolo. Questo modello prevede l'uso delle piattaforme digitali per regolare l'uso dei mezzi.

Modello di governance - Vehiclesharing

Il modello di governance individua i rapporti tra soggetti pubblici (le amministrazioni) e soggetti privati, relativamente alla proprietà degli asset su cui il servizio si basa (piattaforma digitale e veicoli essenzialmente) e alla gestione e alla pianificazione del servizio.

Proprietà pubblica – Gestione pubblica: in questo assetto, l'amministrazione pianifica, progetta, implementa e gestisce il sistema di vehiclesharing. Possedendo tutte le risorse del sistema, assume su di sé il rischio finanziario connesso all'istituzione del servizio.

Proprietà privata – Gestione privata: in base a questo modello, uno o più aziende private detengono gli asset fondamentali del sistema e forniscono il servizio. L'amministrazione locale definisce il quadro di regole in cui l'operatore privato svolgerà il suo ruolo.

Proprietà pubblica - Gestione privata: l'amministrazione locale possiede tutti o parte degli asset e un'entità privata fornisce il servizio. Il soggetto privato interviene assumendo gli oneri dell'esercizio connessi alla gestione della flotta, della piattaforma, etc. remunerando il capitale investito con gli introiti delle tariffe.



Descrizione sintetica dei diversi servizi - Ridesharing

Carpooling

Il carpooling è un servizio di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso. Il carpooling non si configura come un'attività commerciale e i passeggeri possono solo contribuire alle spese di trasporto sostenute dal proprietario/conducente del veicolo.

I diversi tipi di carpooling si differenziano in funzione di:

- ambito in cui operano (urbano, extraurbano o di media-lunga distanza);
- segmento di utilizzatori cui è indirizzato (aziendale/comunitario e prevalentemente dedicato agli spostamenti casa-lavoro o casa-scuola, per ogni tipo di spostamento);
- modello organizzativo.

I modelli organizzativi di carpooling si distinguono in funzione della possibilità o meno di prenotare in anticipo il tragitto da condividere. Nel caso di prenotazione sia il c.d. driver - vale a dire chi guida e mette a disposizione il mezzo - sia il passeggero fanno in anticipo con chi viaggeranno. Nei modelli organizzativi di carpooling senza prenotazione il passeggero si posiziona a bordo strada e attende, mentre il driver sceglierà sino all'ultimo se condividere o meno il viaggio. In entrambi i casi, ad esclusione delle soluzioni informali, il primo tipo di servizio sarà abilitato da una piattaforma digitale e da App installate su dispositivi mobili, mentre il secondo da dispositivi tecnologici con diversi gradi di complessità dislocati sul territorio. Lo schema di carpooling oggi più usato e conosciuto in Italia è quello con

prenotazione, con match tra driver e passeggero via piattaforma digitale e con prenotazione fatta in anticipo.

E-hailing

Servizio digitale che attraverso l'uso di un'applicazione permette l'accesso al servizio di taxi nel quadro della cornice regolamentare stabilita dalla legge 21/92. Le tipologie di piattaforme digitali di e-hailing oggi attive sul mercato in Italia sono tre, che si differenziano per operatore/gestore e tipo di servizio offerto ai tassisti: 1) piattaforme per consorzi di cooperative; 2) piattaforme per cooperative di taxi; 3) piattaforma per singoli tassisti.

Ridehailing

Piattaforme digitali come quella offerta da Uber, che in Italia permette l'accesso esclusivamente ai servizi di noleggio auto con conducente (NCC), anche in questo caso all'interno della cornice regolamentare stabilita dalla legge 21/92.

Demand Responsive Transit (DRT) o Microtransit

Il servizio di DRT/Microtransit è un servizio di trasporto effettuato con veicoli di piccole e medie dimensioni che, grazie ad una piattaforma digitale che mette in relazione dinamicamente utenti e veicoli, consente un viaggio da "punto a punto" con percorsi che si adattano al traffico e alla domanda in tempo reale. La piattaforma digitale, oltre a gestire istante per istante l'incontro tra domanda (utenti) e offerta (veicoli in circolazione), provvede alla formazione continua di dati sui veicoli e sugli utenti per poter ottimizzare continuamente la programmazione del servizio, indicando per esempio agli autisti dei mezzi in condivisione l'area da servire, gli utenti da prelevare e il percorso da effettuare.

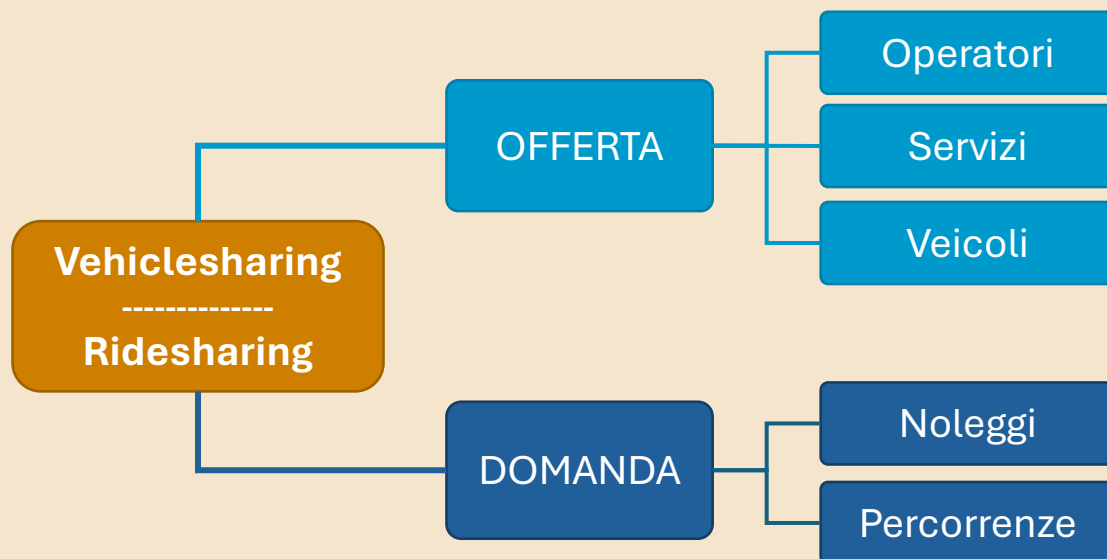


Com'è costruito il Rapporto Sharing Mobility? - I

Il Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility si basa su una raccolta strutturata di dati provenienti sia dagli operatori di settore sia dai Comuni italiani in cui i servizi risultano attivi.

Quali sono i principali KPI del Rapporto Sharing Mobility?

La matrice presenta i principali KPI di domanda e offerta presenti all'interno dei questionari e sulla base dei quali vengono costruiti gli indicatori del Rapporto Sharing Mobility.



Come avviene la raccolta dati?

La rilevazione parte da un censimento degli operatori e dei servizi attivi in Italia, ricavato dai membri dell'Osservatorio e da un'analisi desk online.

Ogni operatore viene contattato e invitato a compilare un questionario sui servizi attivi nel 2024 e nel primo quadrimestre 2025.

Anche i principali Comuni italiani sono stati invitati a rispondere a un questionario. I dati comunali hanno due funzioni:

- verificare quelli forniti dagli operatori (cross check);
- integrare eventuali dati mancanti (lack of data).

Cosa si considera come servizio?

Un servizio è definito come l'offerta di una tipologia di veicolo in sharing in una città. Ad esempio: se un operatore offre servizi di bikesharing e scootersharing nella città X e scootersharing nella città Y, il totale equivale a tre servizi. Allo stesso modo, se ad esempio, i servizi di un operatore che è presente con 3 carsharing in 3 città, saranno 3.



Com'è costruito il Rapporto Sharing Mobility? - II

Nota sul bikesharing: Sono inclusi solo i servizi con più di 80 biciclette attivi nei capoluoghi di provincia. L'obiettivo è escludere i sistemi troppo piccoli, senza reale impatto sulla mobilità urbana.

Come viene gestita la mancanza di dati?

- Se non esistono dati storici e non sono stati forniti dati nella raccolta 2024, non vengono effettuate stime. Un esempio è rappresentato dal servizio di bikesharing di Bari.
- Se sono disponibili i dati dell'anno precedente, i valori del 2024 vengono assunti uguali a quelli del 2023.
- Se mancano solamente i dati su km percorsi e durate dei noleggi, vengono stimati con la media di settore.

Incidentalità

I dati sull'incidentalità sono utilizzati per costruire gli indicatori medi di settore solo quando forniti dagli

operatori. In assenza di dati, non vengono prodotte stime.

Dimensione economica

Per stimare il fatturato complessivo del settore, in caso di mancanza di dati da parte di un operatore, si procede in due modi:

- Utilizzando i dati degli anni precedenti (se disponibili);
- Stimando il fatturato dell'operatore a partire dai minuti complessivi di viaggio e dalle tariffe applicate.

Dati sensibili

Gli operatori di sharing mobility sono spesso operatori privati che non intendono diffondere i propri dati sensibili. Per questo l'Osservatorio si impegna a divulgare solamente dati non riconducibili al singolo operatore. Ad esempio, se in una città è presente solamente un operatore, il dato del determinato servizio non viene divulgato.



Tavole dati



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](#)

9^a Conferenza Nazionale della **SHARING MOBILITY**

MAIN EVENT PARTNER



Lime



NORDCOM

EVENT PARTNER



ZUCCHETTI

NATIVA



PROMOSSO DA

Osservatorio Nazionale
SHARING MOBILITY



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation

Osservatorio nazionale sulla sharing mobility
osservatoriosharingmobility@susdef.it
www.osservatoriosharingmobility.it
www.lesscars.it