

**“Come sta la sharing mobility?”
Presentazione del IX Rapporto
nazionale sharing mobility**

Luca Refrigeri
Osservatorio Sharing Mobility

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

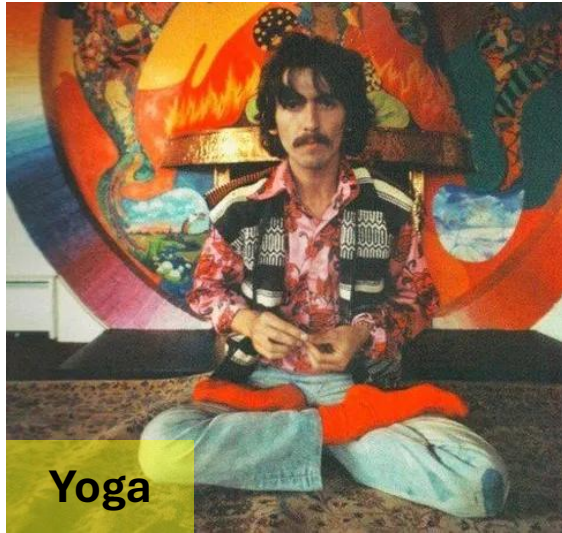
MOBILITY AS A RIGHT:

nuove rotte da condividere





Fenomeni che passano e fenomeni che restano





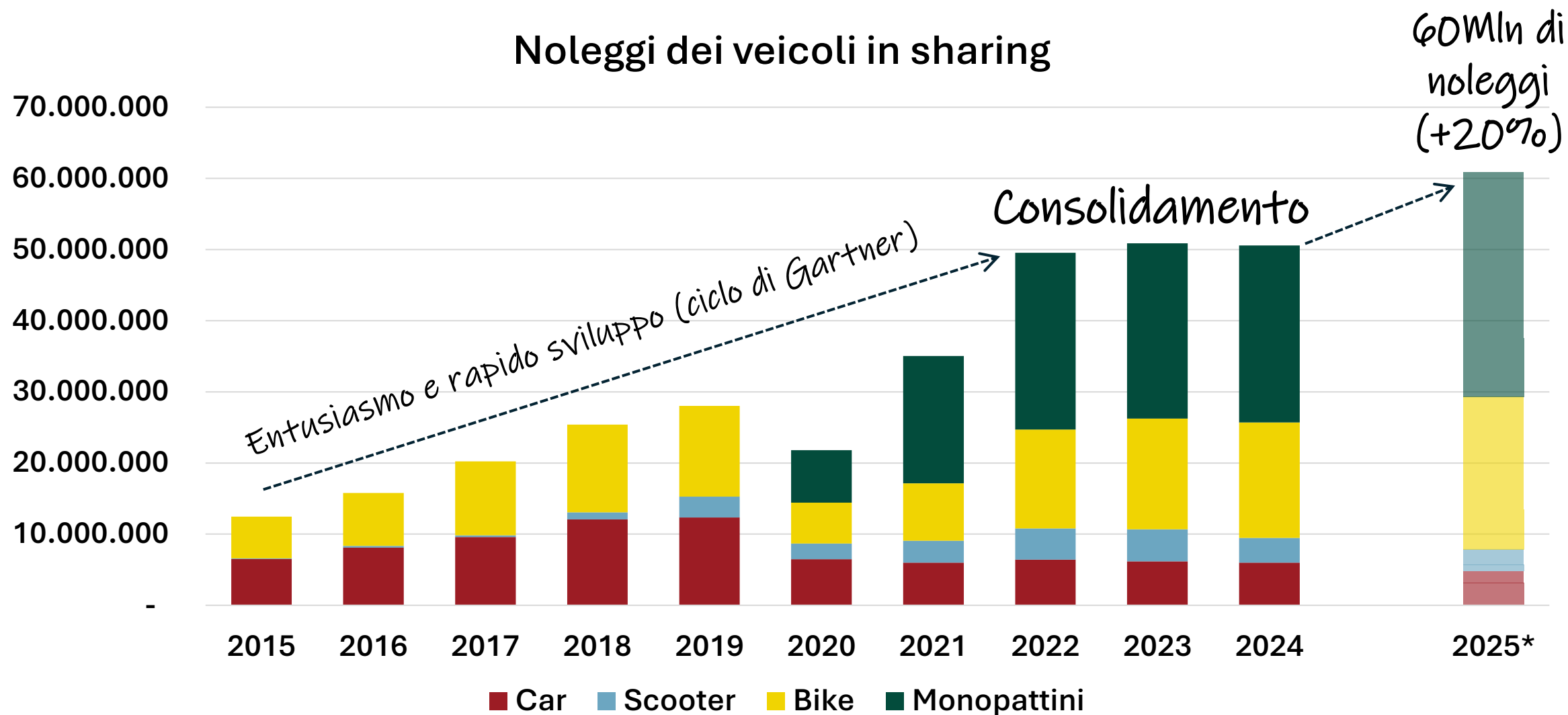
10 anni di dati dell'Osservatorio ci dicono che la sharing mobility non è un fenomeno passeggero.

È diventata un'abitudine consolidata per molti cittadini ed è qui per restare.





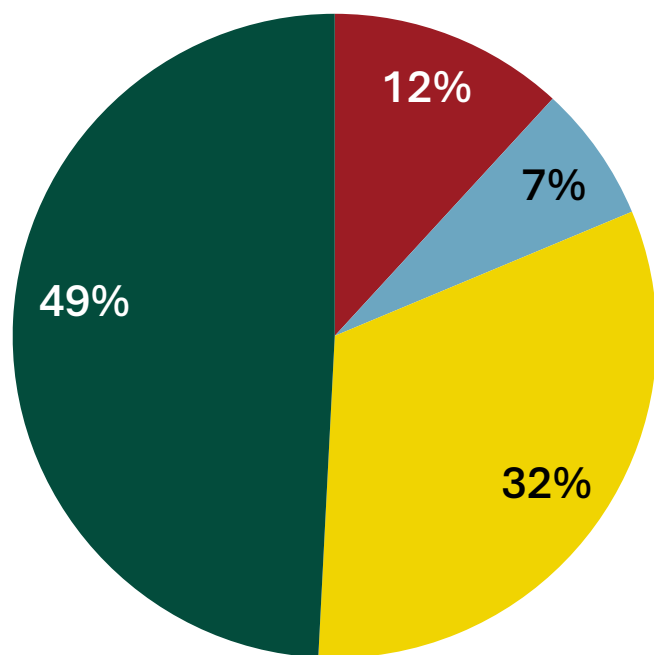
La domanda del vehiclesharing si consolida e cresce





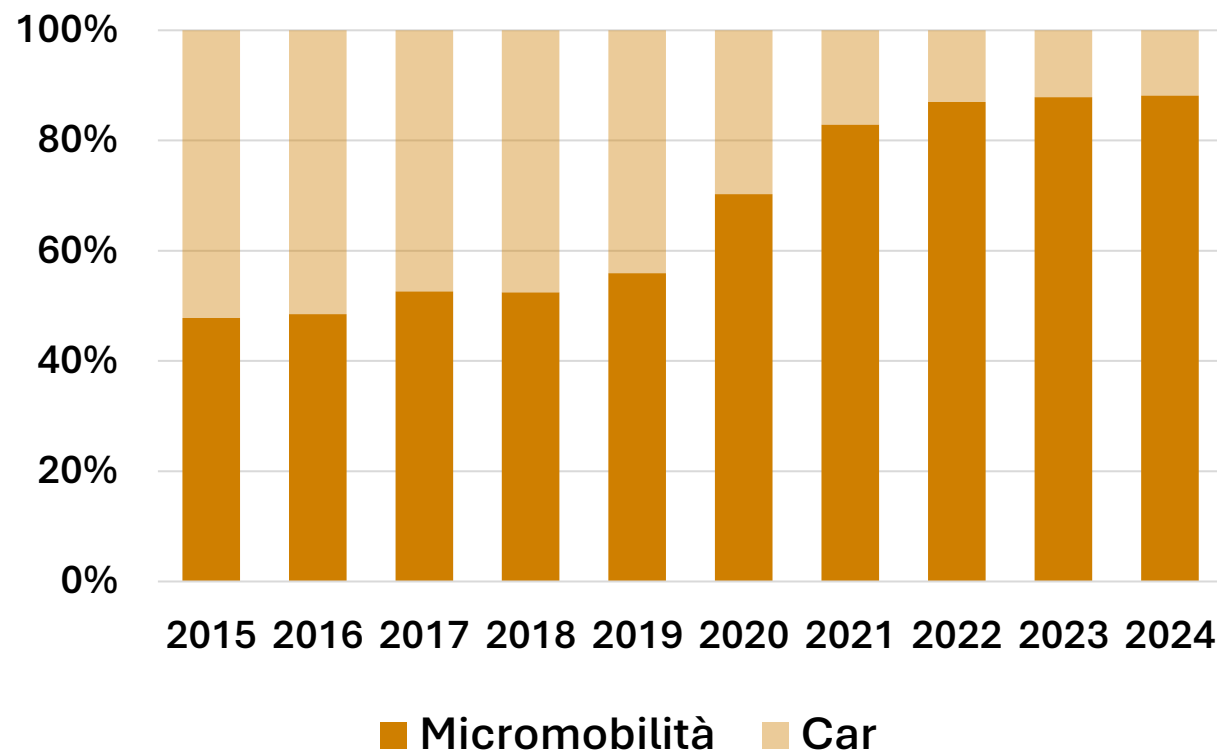
La micromobilità rappresenta l'88% dei noleggi

Ripartizione dei noleggi per tipologia di servizio nel 2024



■ Car ■ Scooter ■ Bike ■ Monopattini

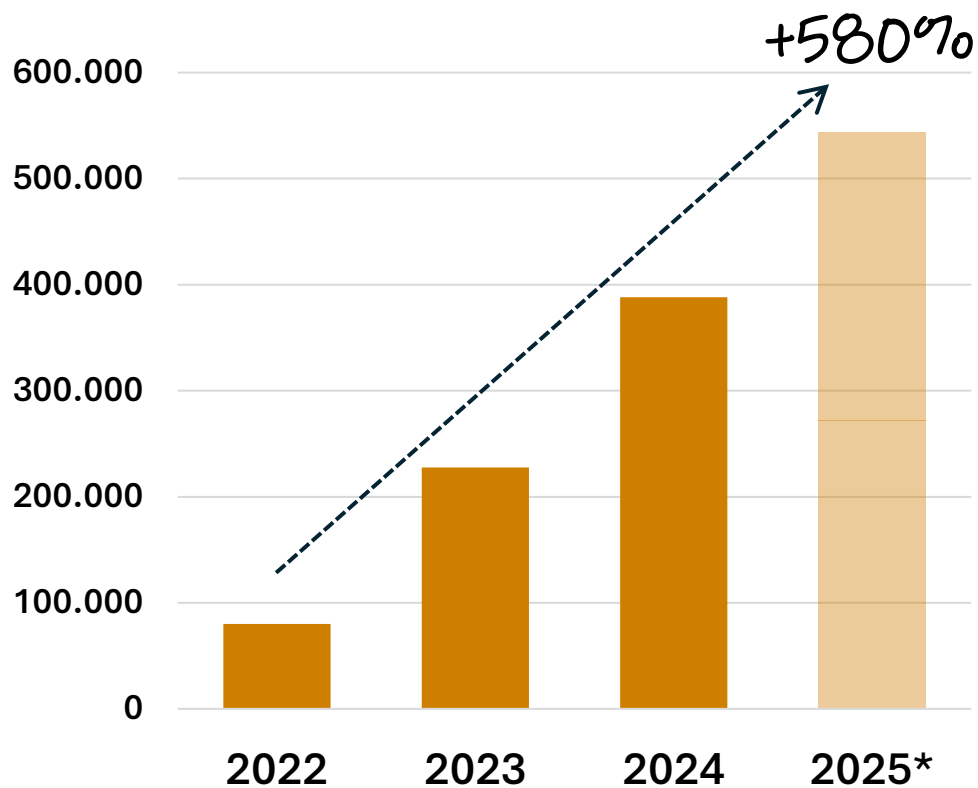
Noleggi totali ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing



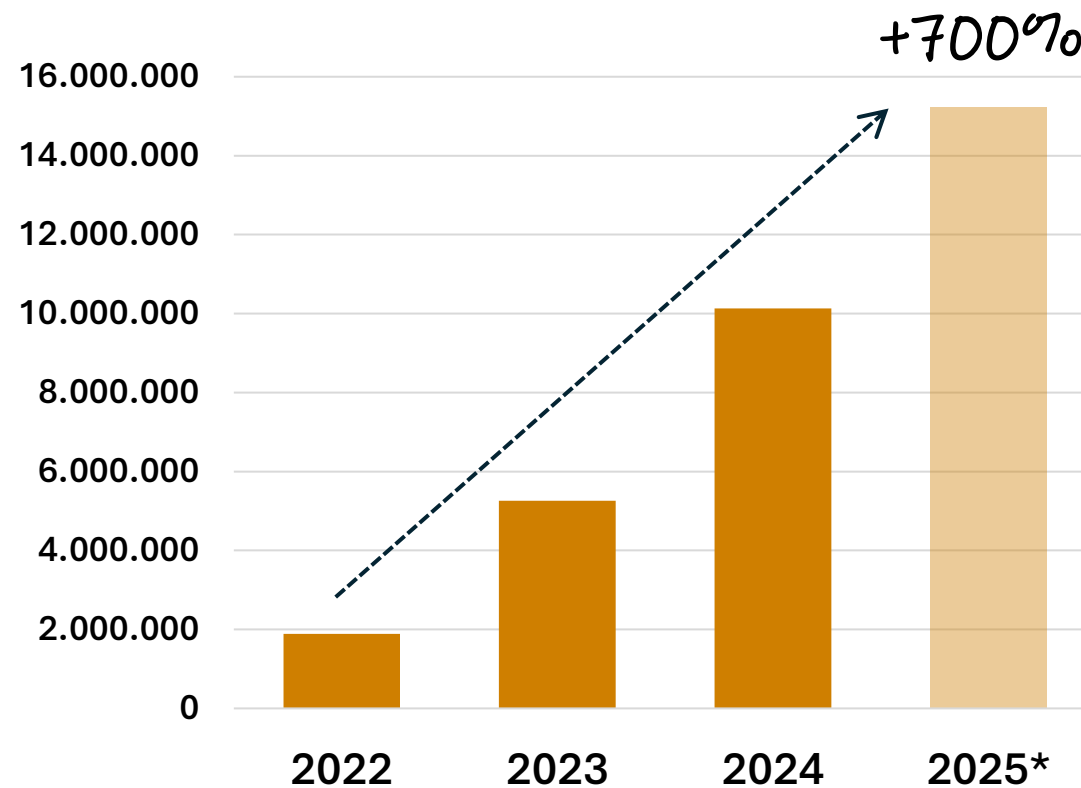


Forte crescita dei viaggi casa-lavoro in carpooling

N° viaggi in carpooling
aziendale



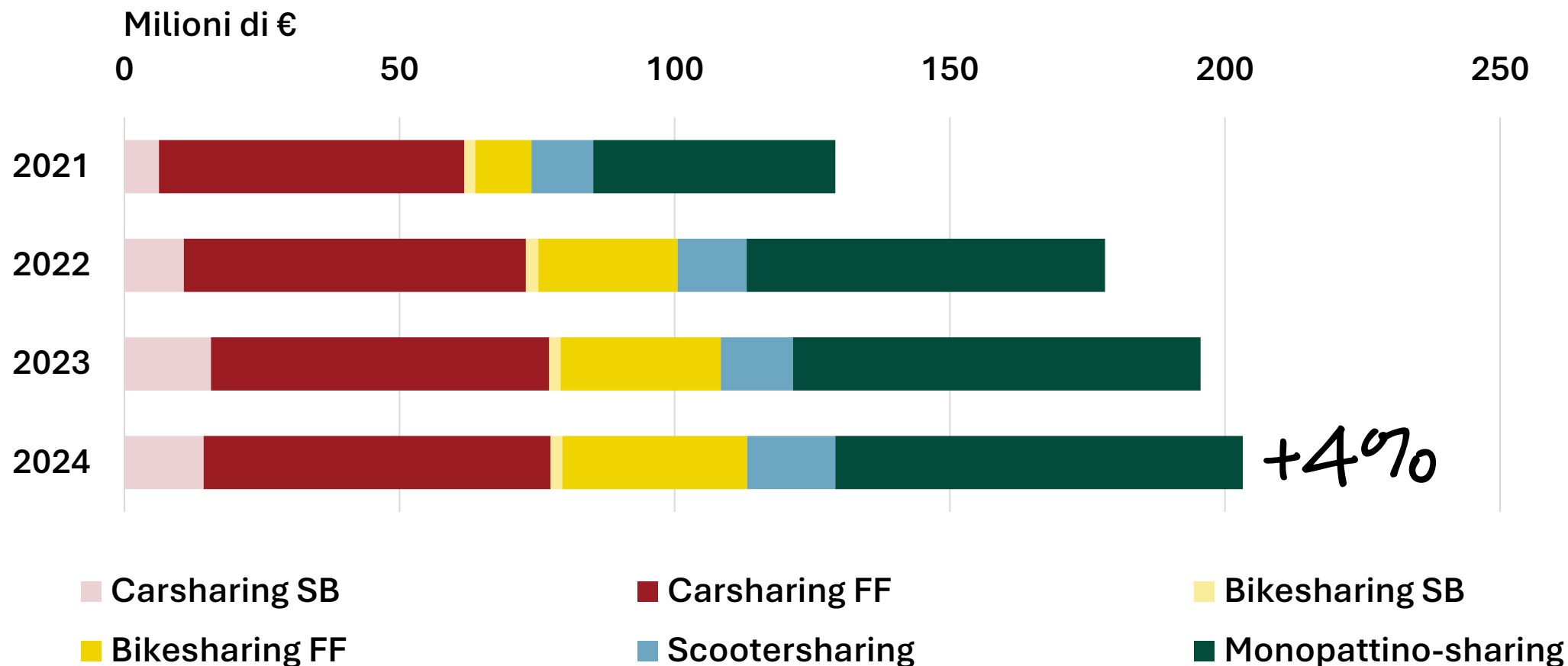
Km percorsi in carpooling
aziendale





Il fatturato del vehiclesharing si consolida

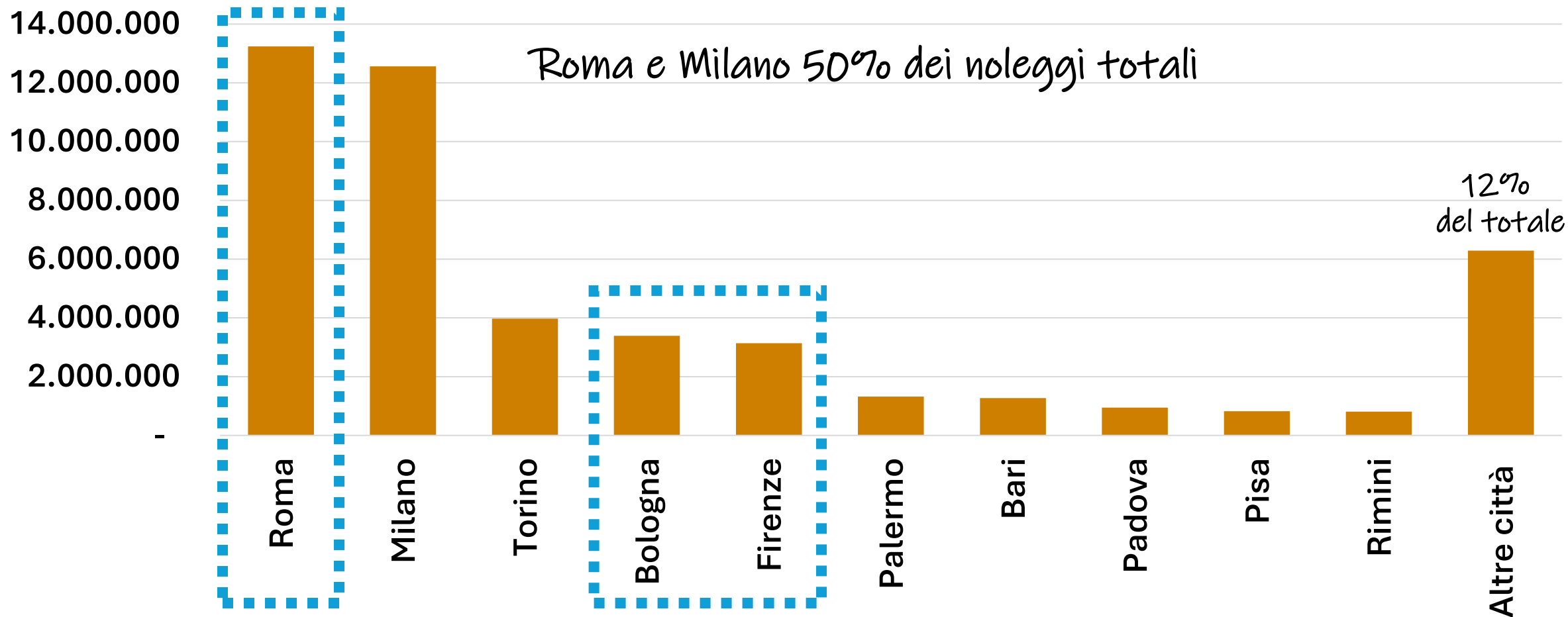
Composizione del fatturato negli anni





Le prime 10 città per n° di noleggi

Noleggi nelle principali 10 città al 2024





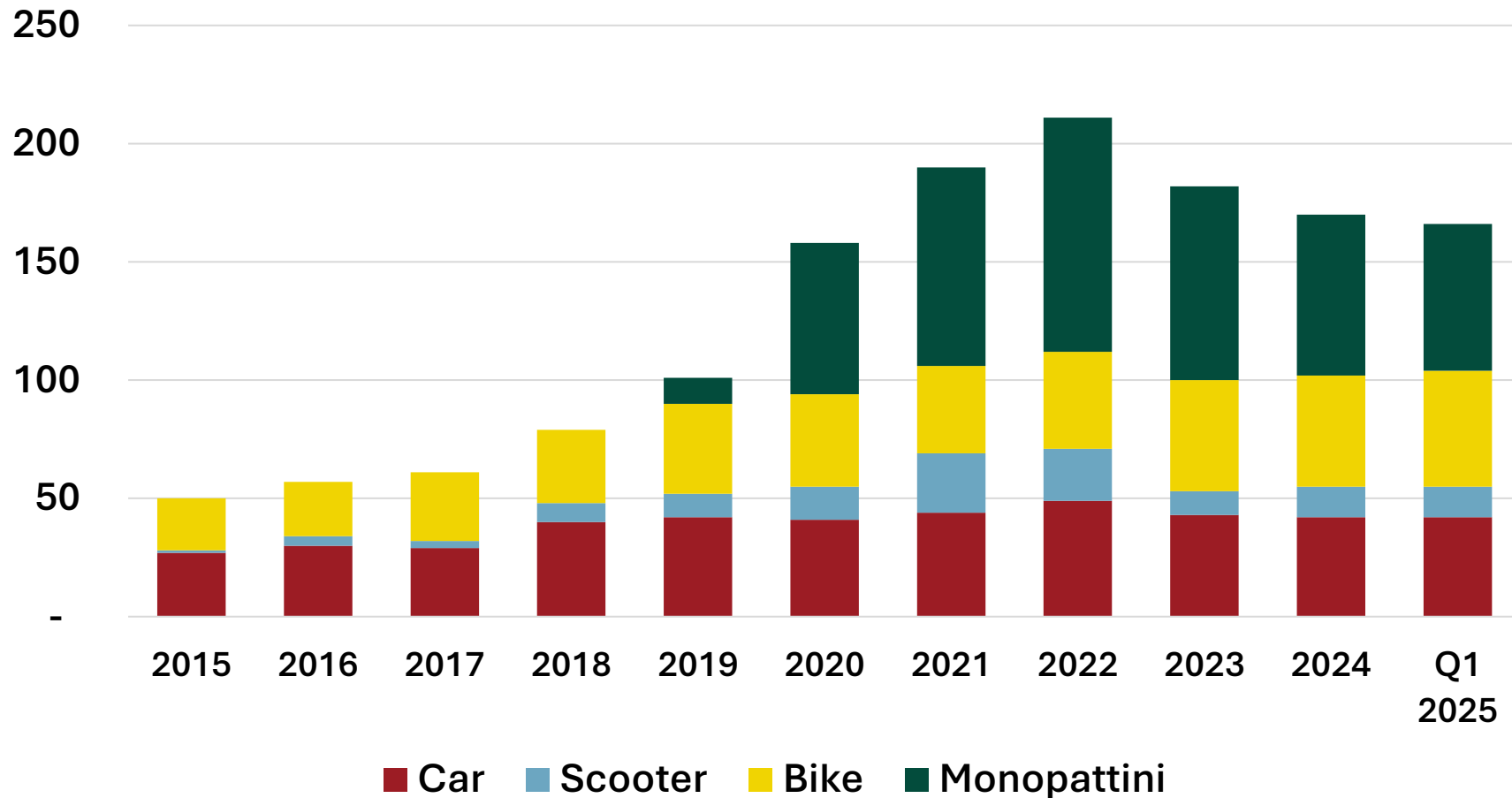
Allo stesso tempo l'offerta di servizi si è ridotta, è calato il numero di operatori e i veicoli si concentrano in poche città.

Meno offerta significa meno diritto alla mobilità. L'Italia, rispetto ad alcune realtà europee oggi rischia di rimanere indietro.

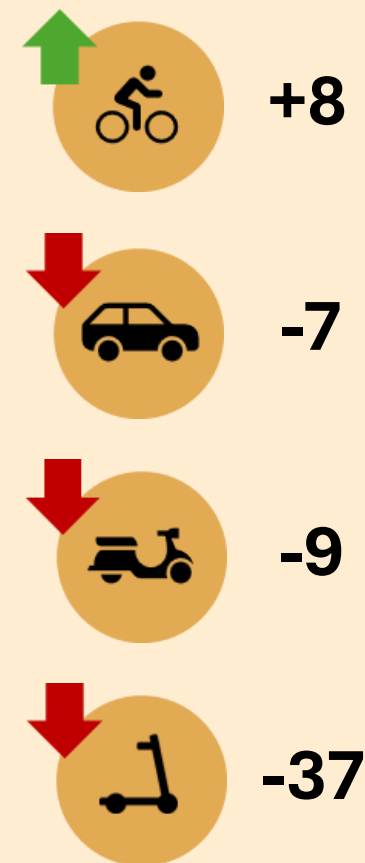


Il numero di servizi di vehiclesharing diminuisce

Numero dei servizi



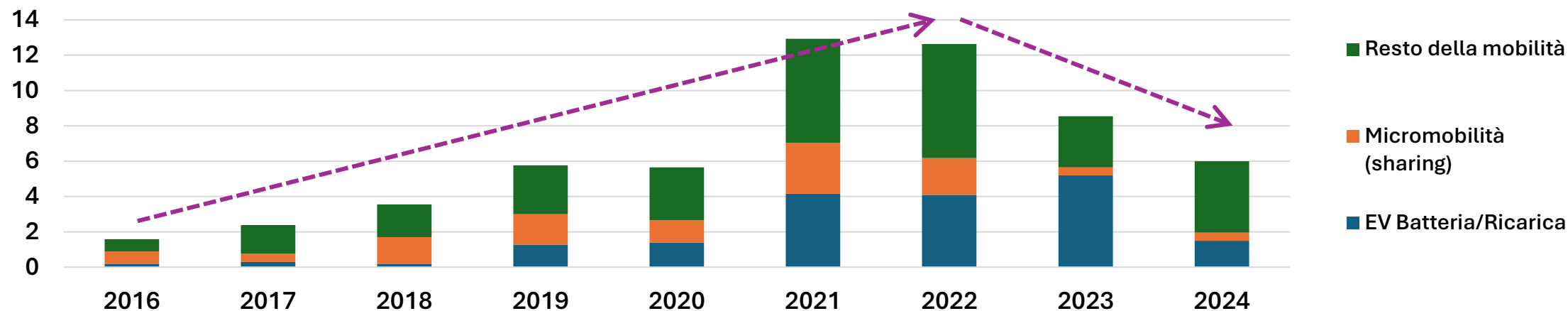
Variazione
2022 / 2025(lq)



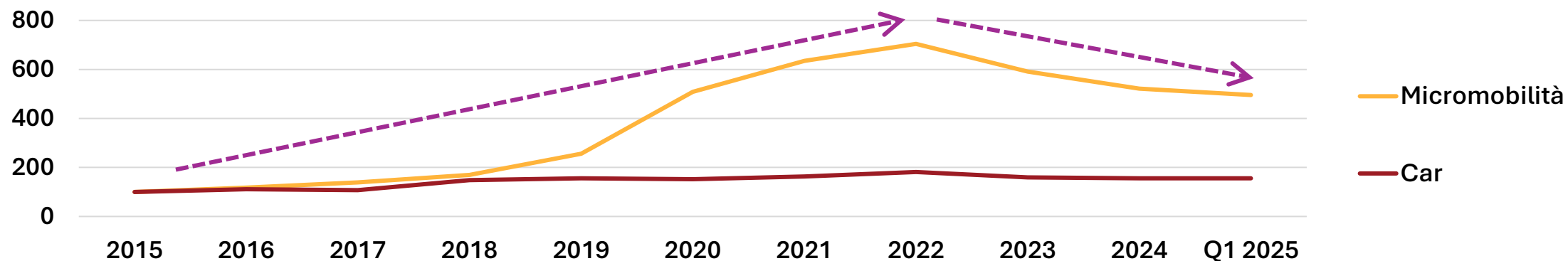


Dalla quantità all'efficienza: le logiche del mercato

Investimenti venture capital nelle start-up europee nel settore della mobilità (Miliardi di €)



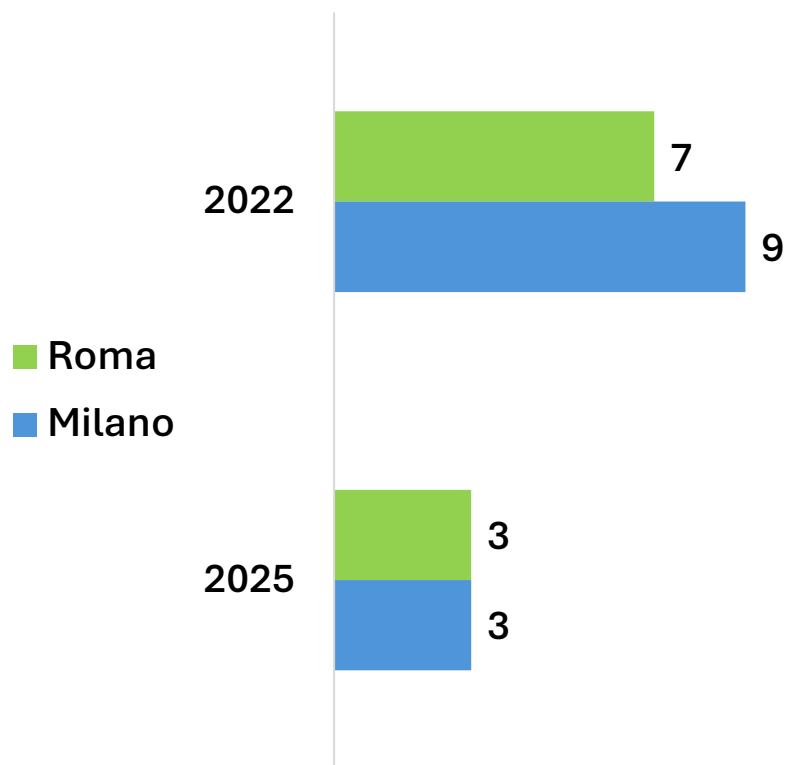
Numero di servizi (2015=100)



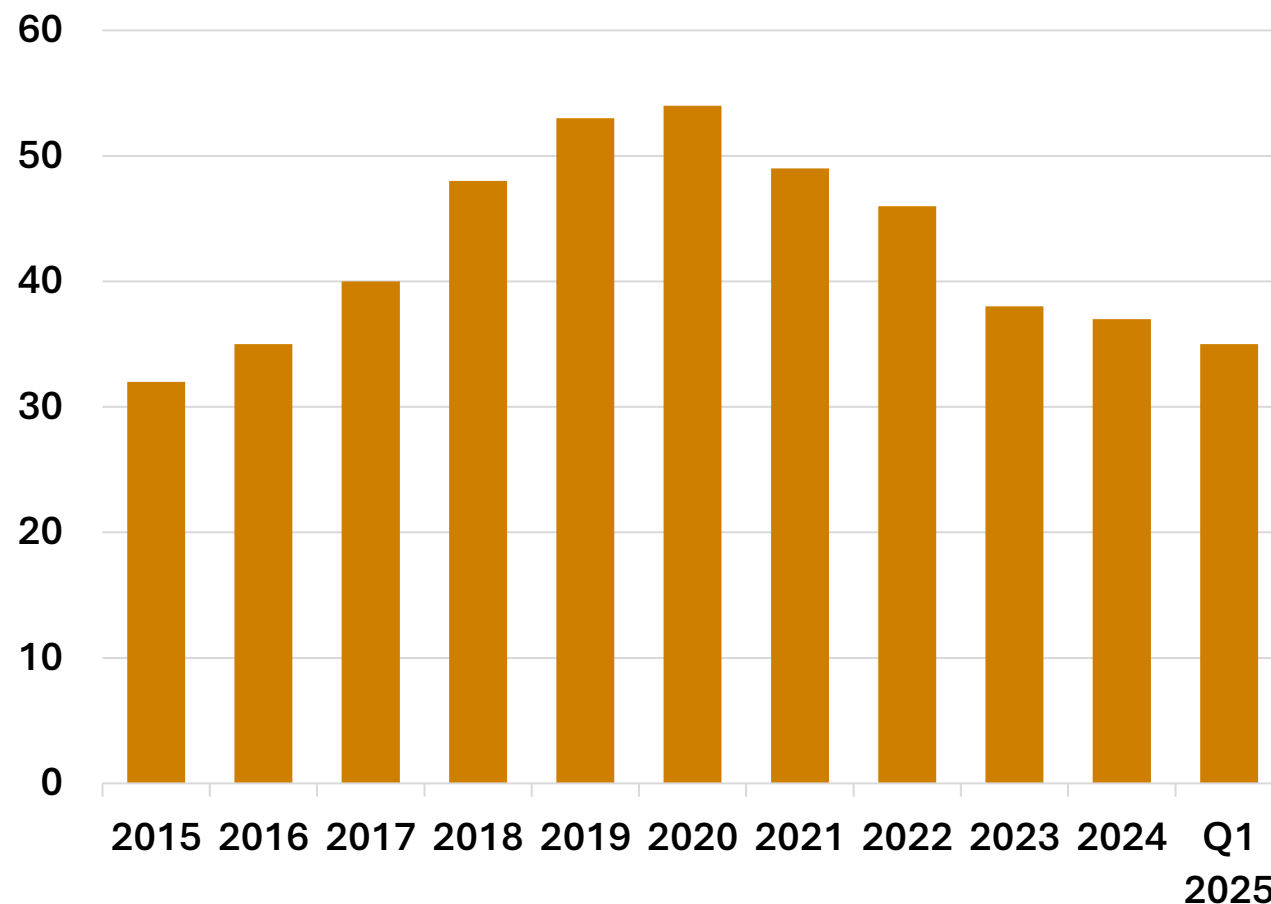


Nuovi modelli di governance: le logiche della regolazione

Numero di servizi di
monopattino-sharing a
Roma e Milano

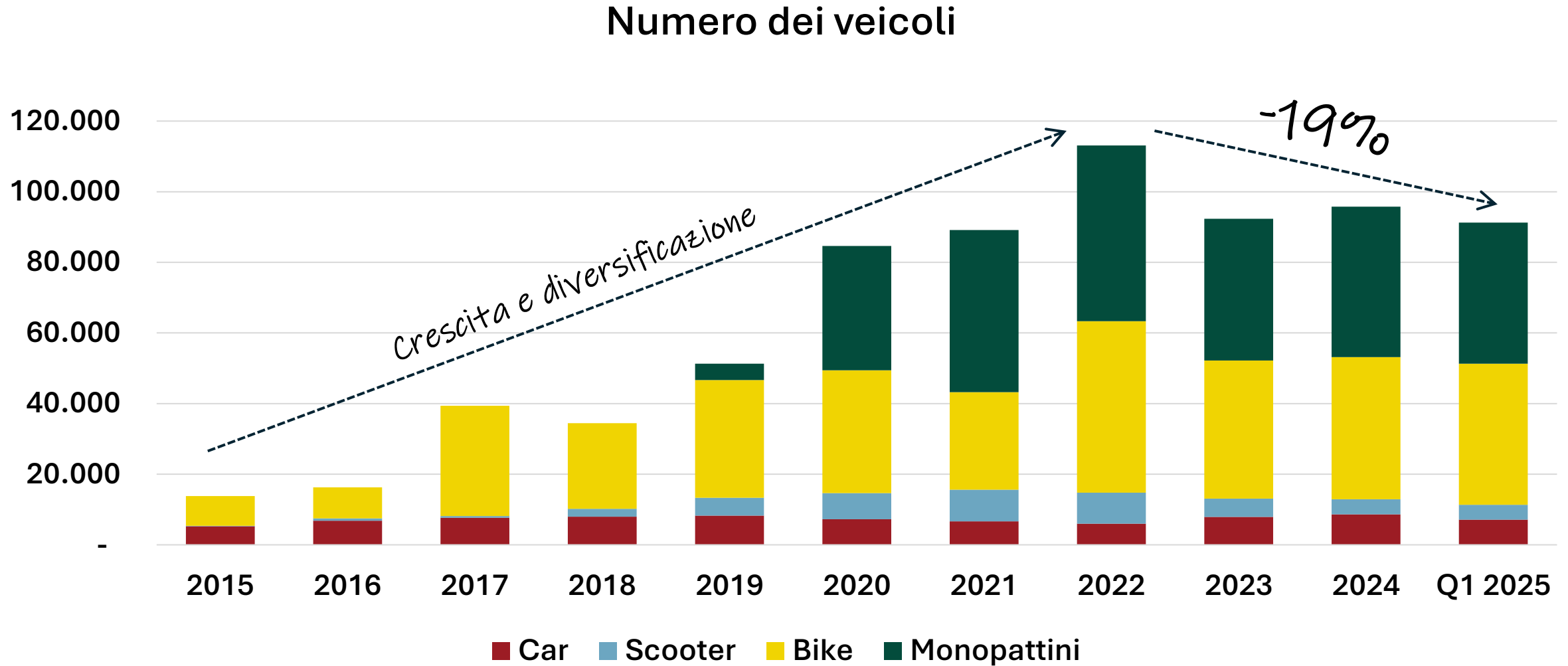


Numero di operatori





Cala anche il numero dei veicoli in condivisione





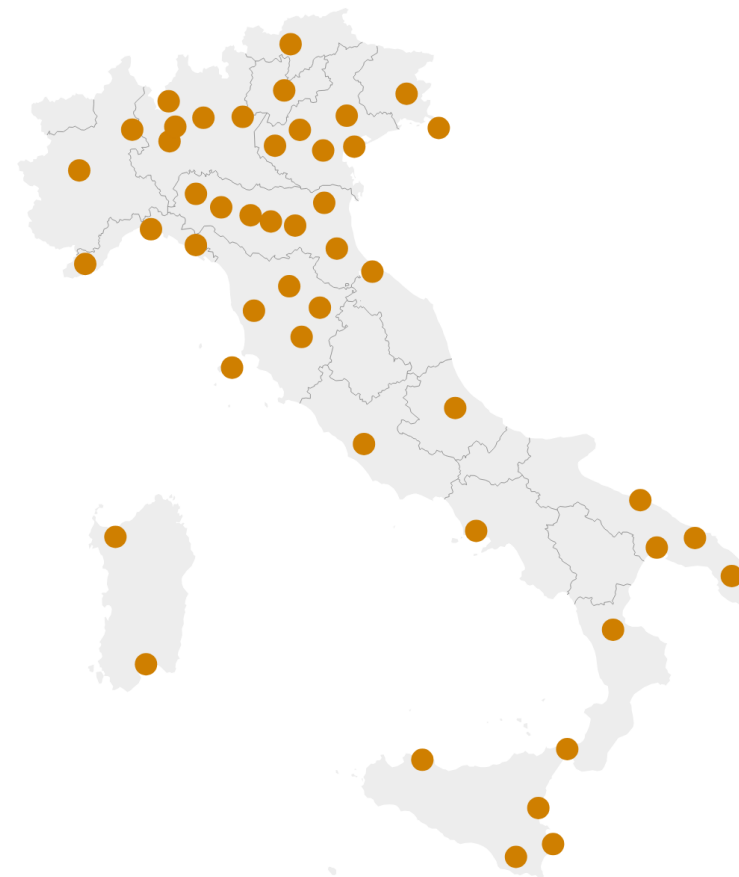
Meno cittadini hanno accesso ai servizi

2022



I cittadini italiani che vivono in città dove sono disponibili servizi di sharing mobility sono 13 milioni circa, -7% dal 2022

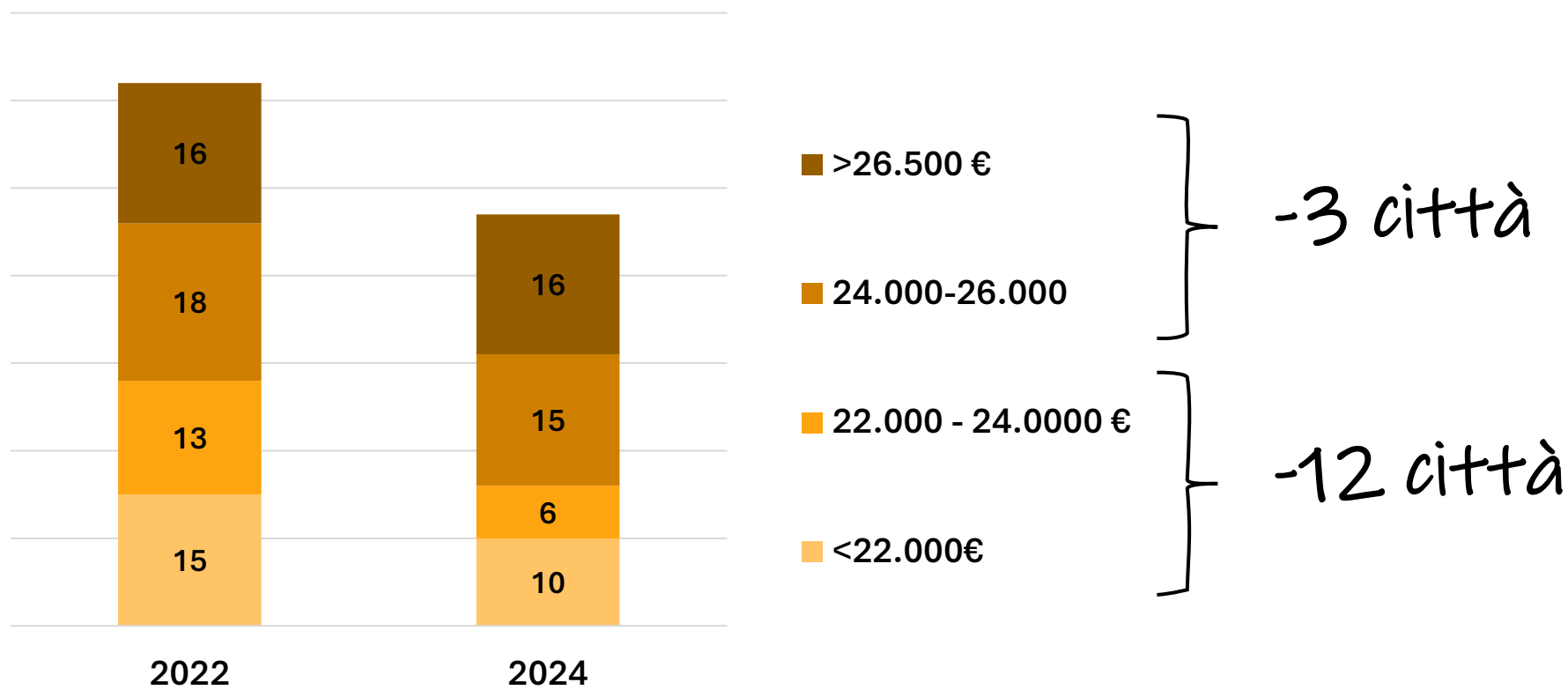
2024





I servizi calano nelle città con reddito più basso

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





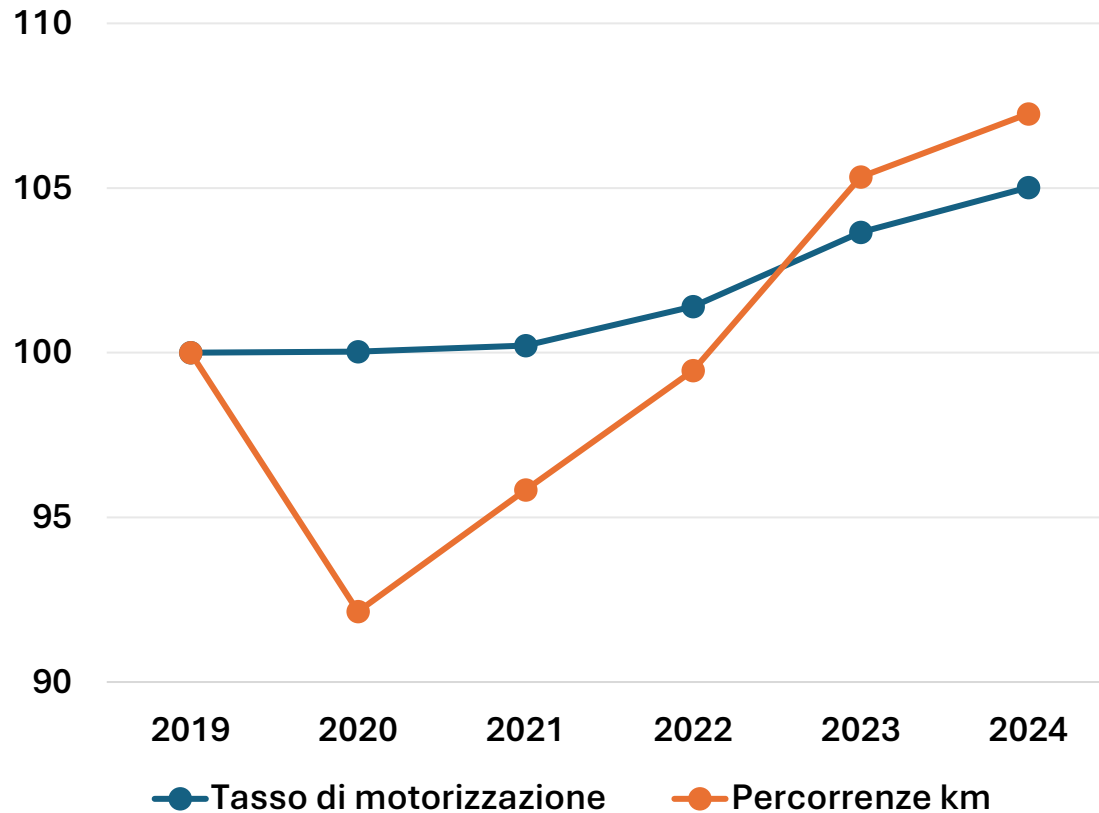
**Non è solo la sharing mobility
ad avere un problema di
crescita in alcuni contesti.**

**L'intera mobilità urbana
sostenibile in Italia non
avanza.**



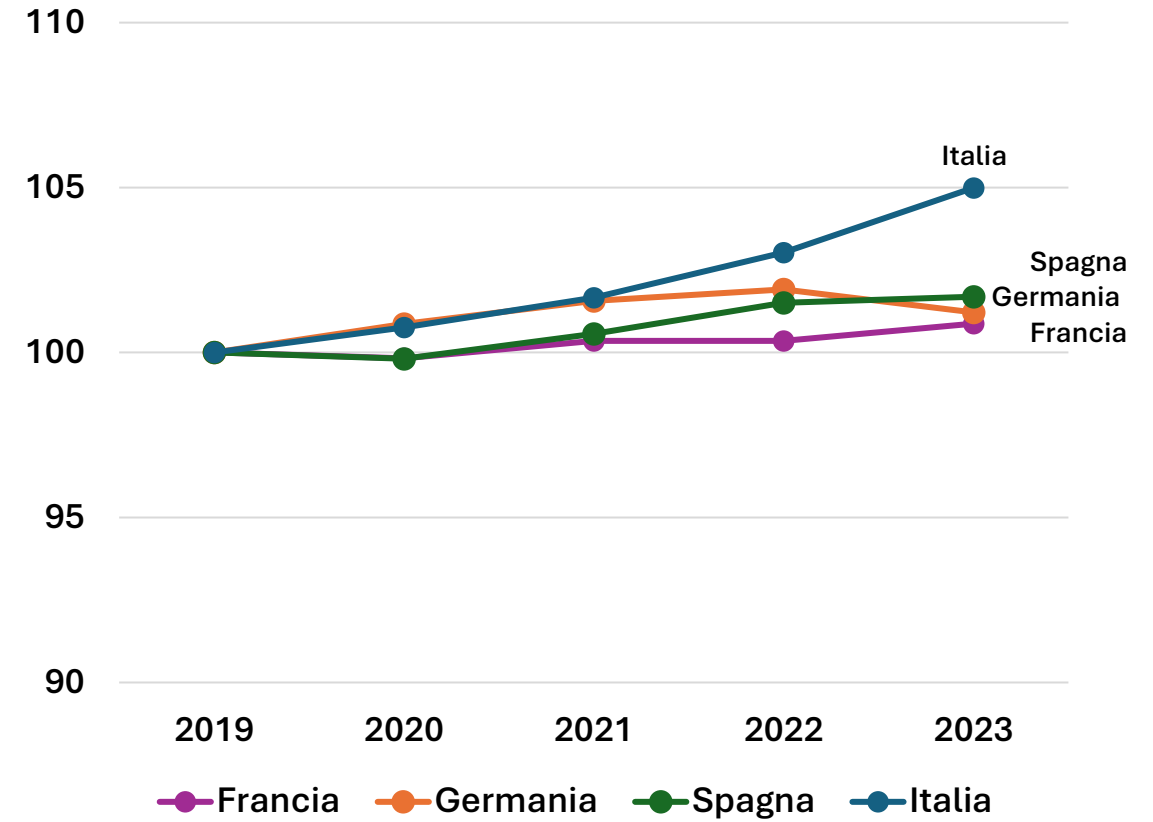
L'uso delle automobili di proprietà cresce

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



Fonte: Elaborazione OSM su dati Data mobility – Rilevazione su 14 capoluoghi di provincia

Tasso di motorizzazione nazionale in Italia, Francia, Germania e Spagna (2019=100)



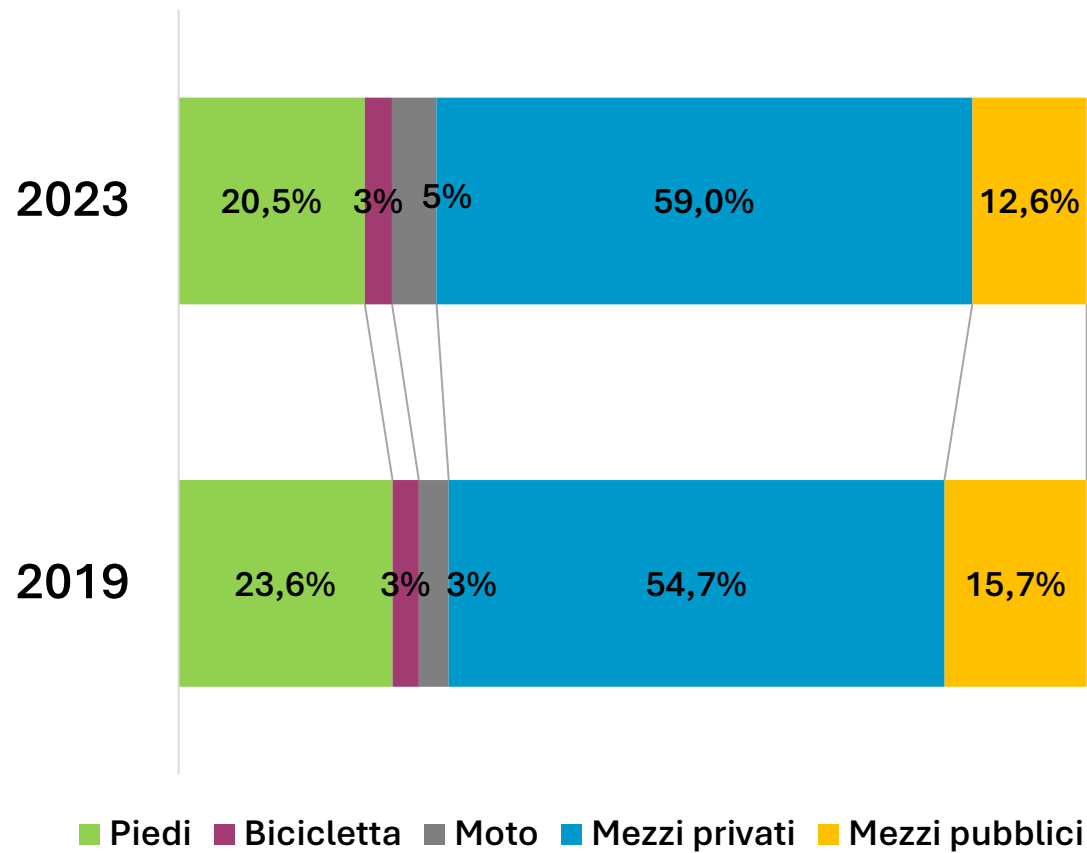
Fonte: Elaborazione OSM su dati ACEA





Il trasporto pubblico e la ciclo-pedonalità si riducono

Distribuzione degli spostamenti nelle
Città metropolitane (2019 e 2023)



Fonte: Elaborazione OSM su dati AUDIMOB

Tpl

15,7% -> 12,6%

Ciclo-pedonalità

26,6% -> 23,5%

Automobile

54,7% -> 59%

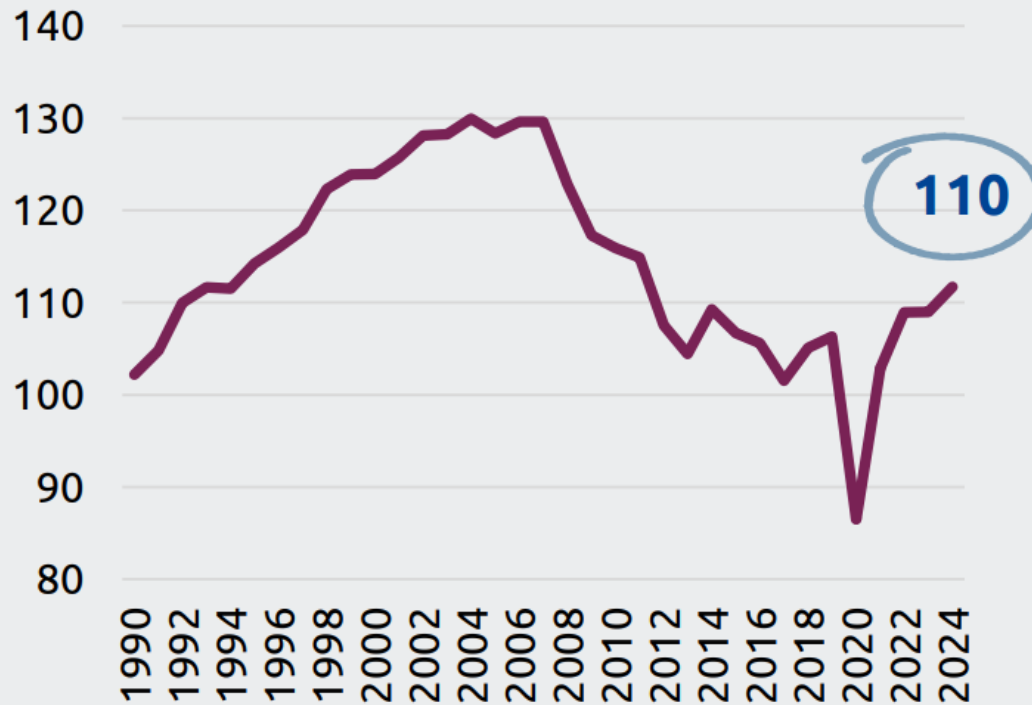
non è soltanto la sharing mobility a faticare,
ma l'intero progetto di riequilibrio della
mobilità urbana!





Le emissioni dei trasporti in Italia non si riducono

Emissioni di gas serra del settore trasporti in Italia
(milioni di tonnellate di CO2 eq.)



Fonte: Italy 4 Climate

- Il valore più alto da più di dieci anni a questa parte.
- +2% sull'anno precedente.



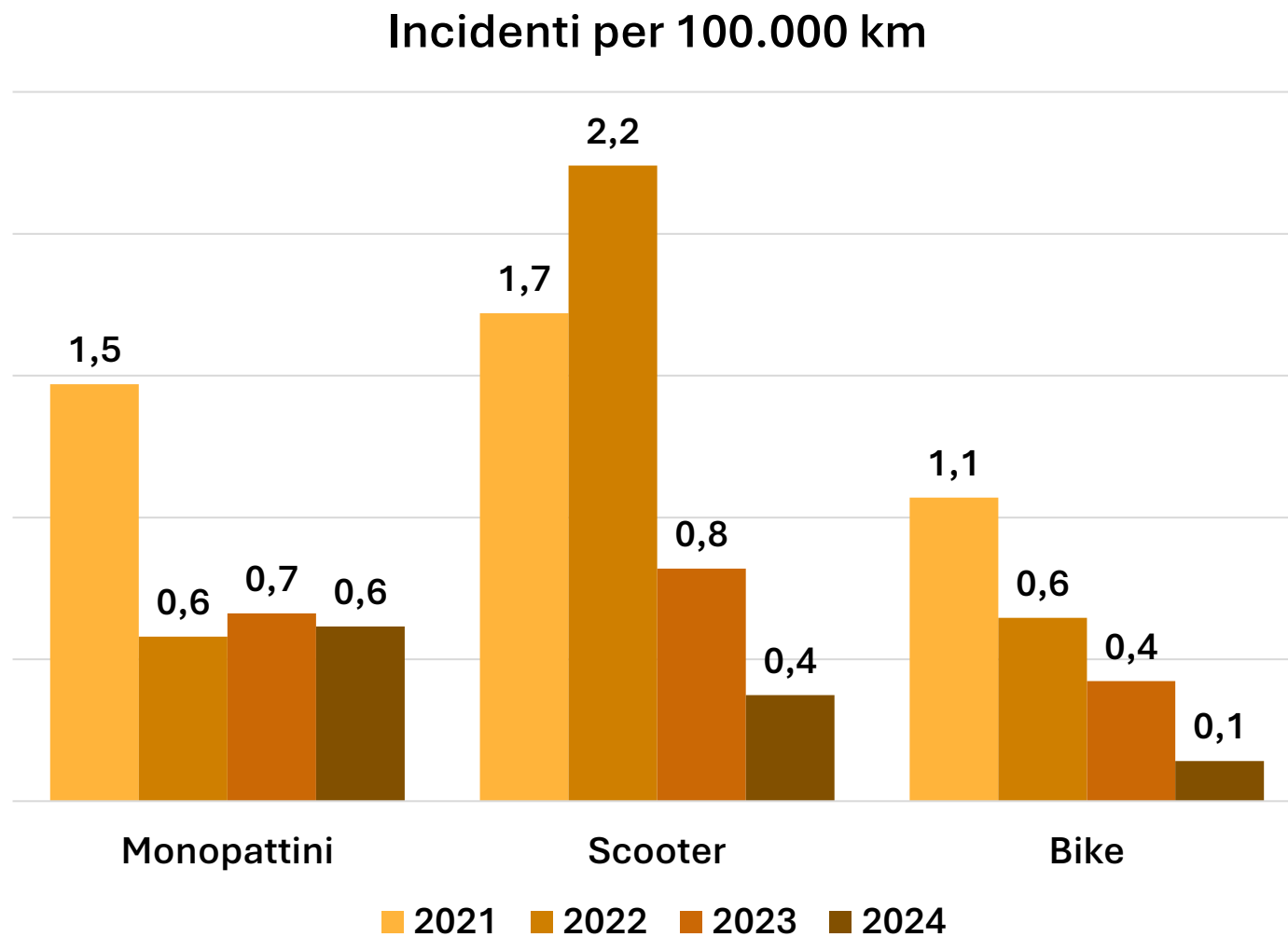
Perché è utile sostenere e far crescere la sharing mobility?

La sharing mobility offre vantaggi sociali e ambientali notevoli.

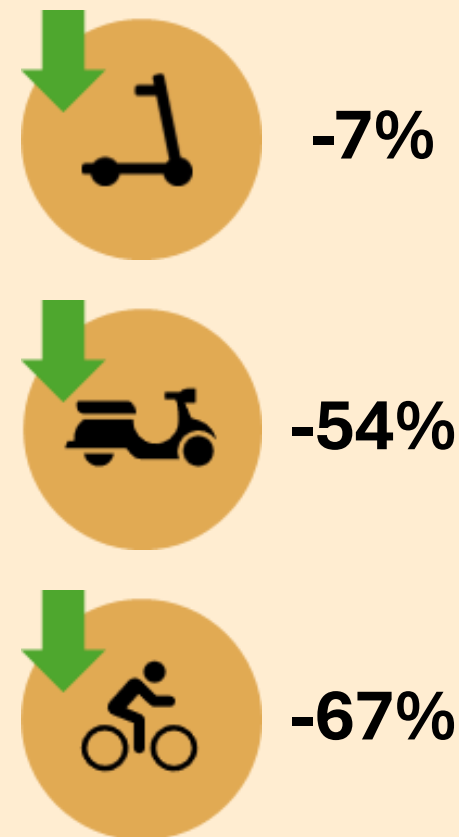
Smentiamo alcuni pregiudizi.



Pericolosa? In media 1 incidente ogni 300 mila km



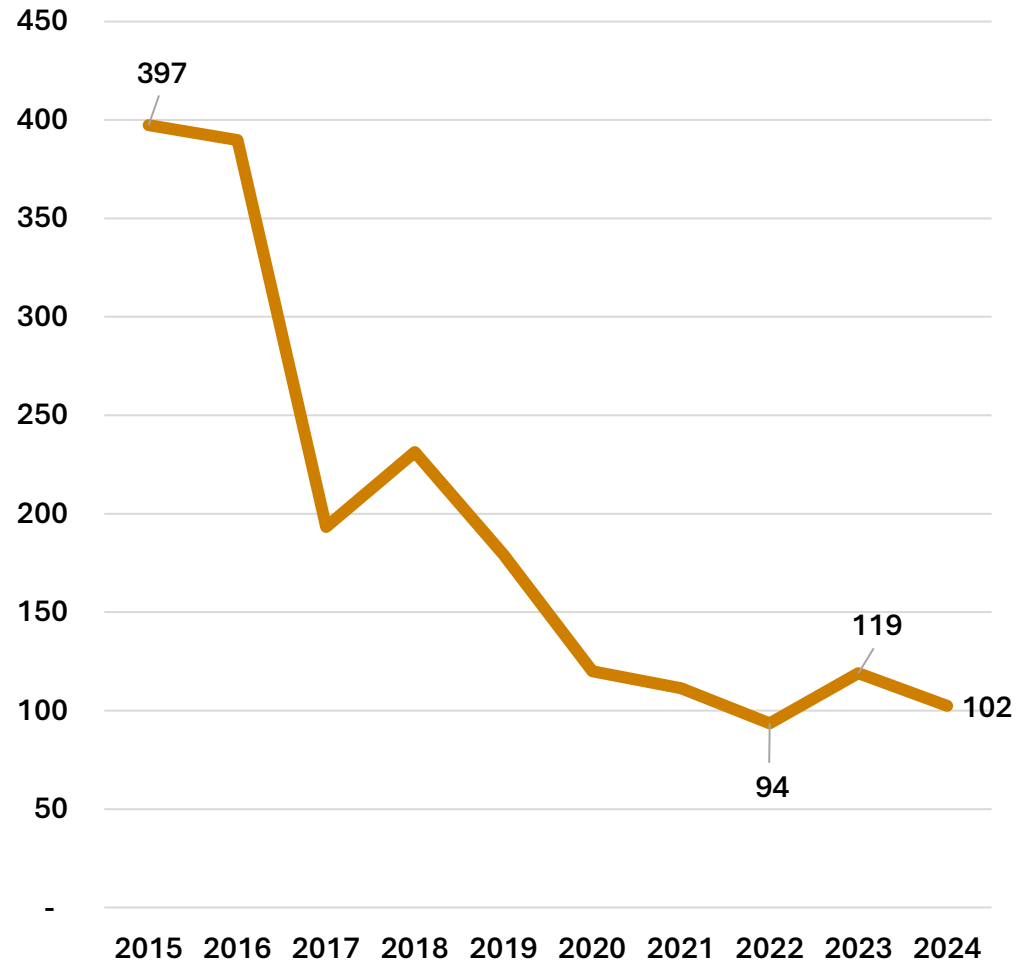
Variazione 2023/2024





Ingombrante? Poco e molto meno di altro...

Peso medio in kg dei veicoli in sharing



Immatricolazioni del segmento SUV in Europa

2010
1,3 milioni

➔

2023
5,1 milioni

+300%

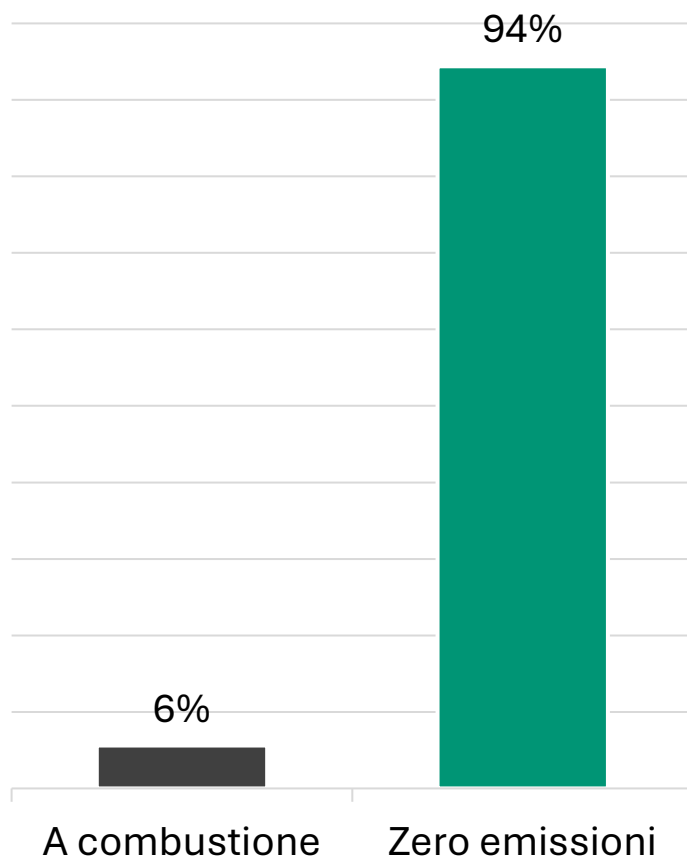


Foto by Federico Del Prete



Inquinante? Più leggera, più elettrica, meno impatti

Veicoli a combustione vs. veicoli
a zero emissioni nel 2024



Leggera → maggiore efficienza nel rapporto energia/passeggero, soprattutto in ambito urbano.

Elettrica → Nel CS e nello SS spostamenti a zero emissioni; nel BS e nel MS rende il servizio accessibile a un'utenza più ampia

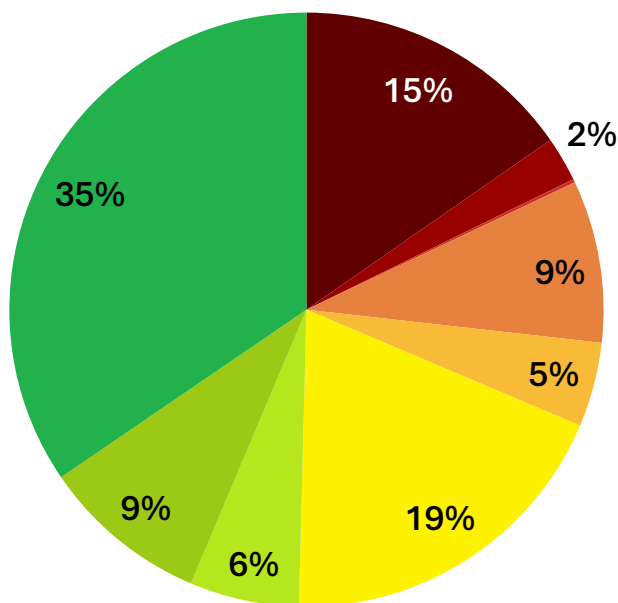
Meno impatti → minore pressione sullo spazio urbano, con benefici diretti per aria e sicurezza stradale



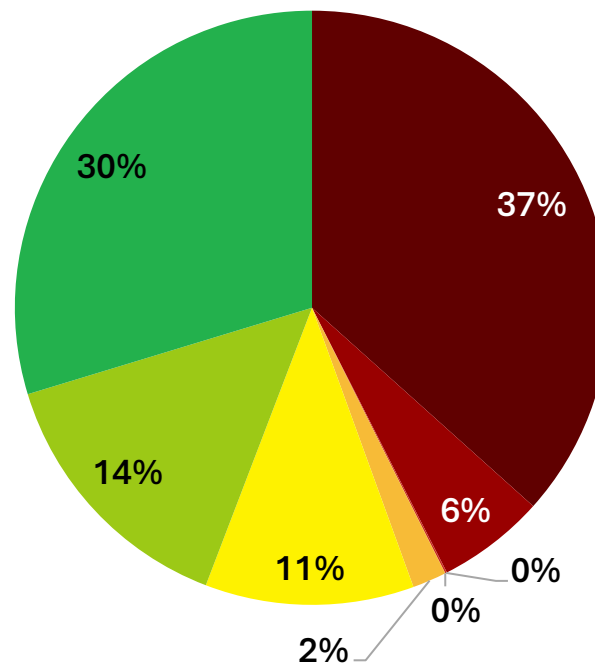
Una moda? No, un'abitudine sostenibile di mobilità

Modal share, Bologna 2022

Utenti Sharing Mobility



NON Utenti Sharing Mobility



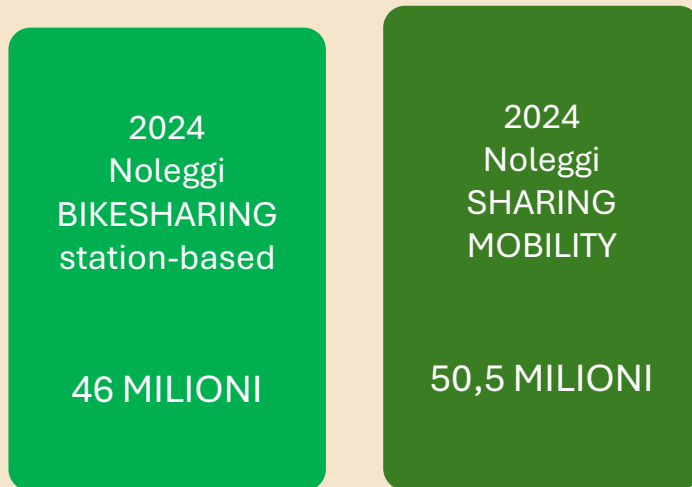
■ Auto ■ Moto ■ Taxi ■ Carsharing ■ Treno ■ Autobus ■ Bikesharing ■ Bicletta ■ A piedi

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



È solo una nicchia? Insomma...

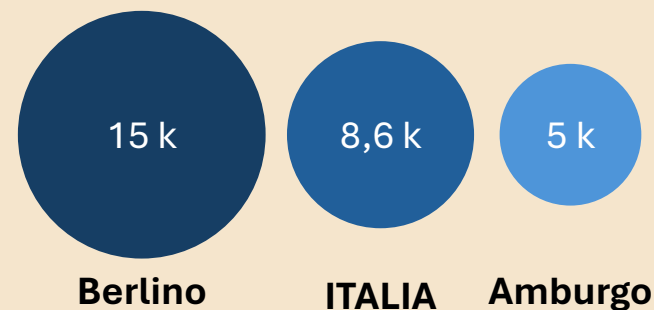
Noleggi BS Parigi vs Noleggi ITALIA



Parigi

ITALIA

Auto in CARSHARING



Berlino

ITALIA

Amburgo

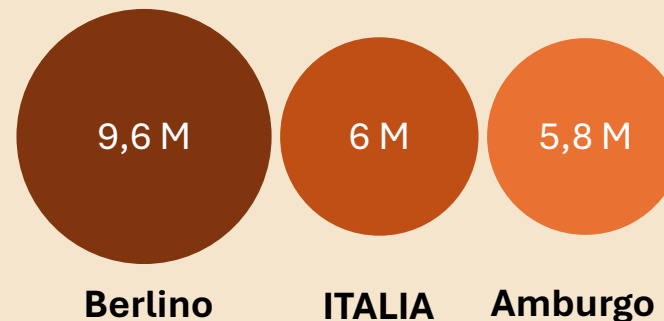
Viaggi in CARPOOLING



FRANCIA

ITALIA

Noleggi in CARSHARING



Berlino

ITALIA

Amburgo





Lo sviluppo di nuove potenzialità non dipende solo dagli operatori e dal mercato.

I modelli di sviluppo dipendono dalle scelte pubbliche e dagli obiettivi e dalle finalità che si intende perseguire.



Quali possibili modelli per un ulteriore sviluppo della sharing?

- A. L'Amministrazione stabilisce i requisiti del servizio (e il mercato provvede).
- B. Il servizio è finanziato e regolato dall'Amministrazione.
- C. Ridurre i prezzi e aumentare la convenienza, grazie agli incentivi pubblici.
- D. Realizzare infrastrutture digitali e fisiche per moltiplicare l'offerta di servizi.

1) Sono modelli che non si escludono gli uni con gli altri.

2) Derivano da esperienze concrete e osservate in diverse realtà,
per esempio:

A - Bandi di Roma e Milano

B- Servizio di bikesharing a Bologna

C - 0,3% fondo Tpl per integrazione tra SM e Tpl

D - Infrastrutture fisiche e digitali (MaaS, Stazioni ferroviarie come hub della mobilità, etc.)

NE PARLIAMO NEL POMERIGGIO!!!





Per scaricare il rapporto completo



GRAZIE!!!!

refrigeri@susdef.it

Luca Refrigeri
Osservatorio Sharing Mobility

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

MOBILITY AS A RIGHT:

nuove rotte da condividere



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

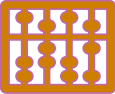


FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation





Sharing Mobility Index 2025

		Varietà	Veicoli/ab.	Noleggi/ab.	Efficienza	Ranking	Score
							
1	Bergamo	100	86	77	70	9	84
2	Bologna	94	81	100	81	3	91
3	Brescia	90	66	60	100	5	90
4	Firenze	100	95	100	72	1	93
5	Milano	100	100	93	72	2	92
6	Pescara	98	77	85	77	6	86
7	Pisa	94	92	98	75	4	90
8	Rimini	94	79	85	74	8	84
9	Roma	100	79	82	73	7	85
10	Torino	100	78	81	73	10	84



PROMOSSO DA



9^o RAPPORTO
NAZIONALE
SULLA **SHARING**
MOBILITY

2025



Com'è costruito lo Sharing Mobility Meter



VARIETÀ

Considera la gamma di soluzioni di sharing disponibili (bici, monopattini, scooter, auto). L'indicatore è calibrato sulla dimensione della città, distinguendo tre fasce: <250.000 ab., 250.000–1.000.000 ab., >1.000.000 ab.



NOLEGGI

Effettivo utilizzo dei veicoli, calcolato attraverso i noleggi in rapporto alla popolazione della città. Unità di misura: noleggi ogni 100.000 abitanti



VEICOLI

Dimensione della flotta. Misura la disponibilità di veicoli in rapporto alla popolazione della città. Unità di misura: veicoli ogni 100.000 abitanti



EFFICIENZA

Viene calcolato il tasso di rotazione dei veicoli in sharing che è pari ai noleggi giornalieri medi di un veicolo.

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'.