Osservatorio Nazionale
SHARING MOBILITY

PROMOSSO DA

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation

IL VEHICLE SHARING IN ITALIA

Dati e analisi 2026



IL VEHICLE SHARING IN ITALIA

Dati e analisi – 2026

La presente edizione è stata presentata nell'ambito del Forum di IBE Intermobility Future Ways 2026

IBE INTERMOBILITY future ways | ITALIAN EXHIBITION GROUP Providing the future

MAIN EVENT PARTNER

RFI Rete Ferroviaria Italiana – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Trenitalia – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Corrente – Lo sharing del gruppo Trenitalia per

Lime

NORDCOM

EVENT PARTNER

Freenow by lyft

lyft urban solutions

Shotl

IVU Traffic Technologies

voi.

Wayla

KMOBILITY

BePooler Move together

ZUCCHETTI

PTV GROUP part of Umovity

Ingeteam

atac

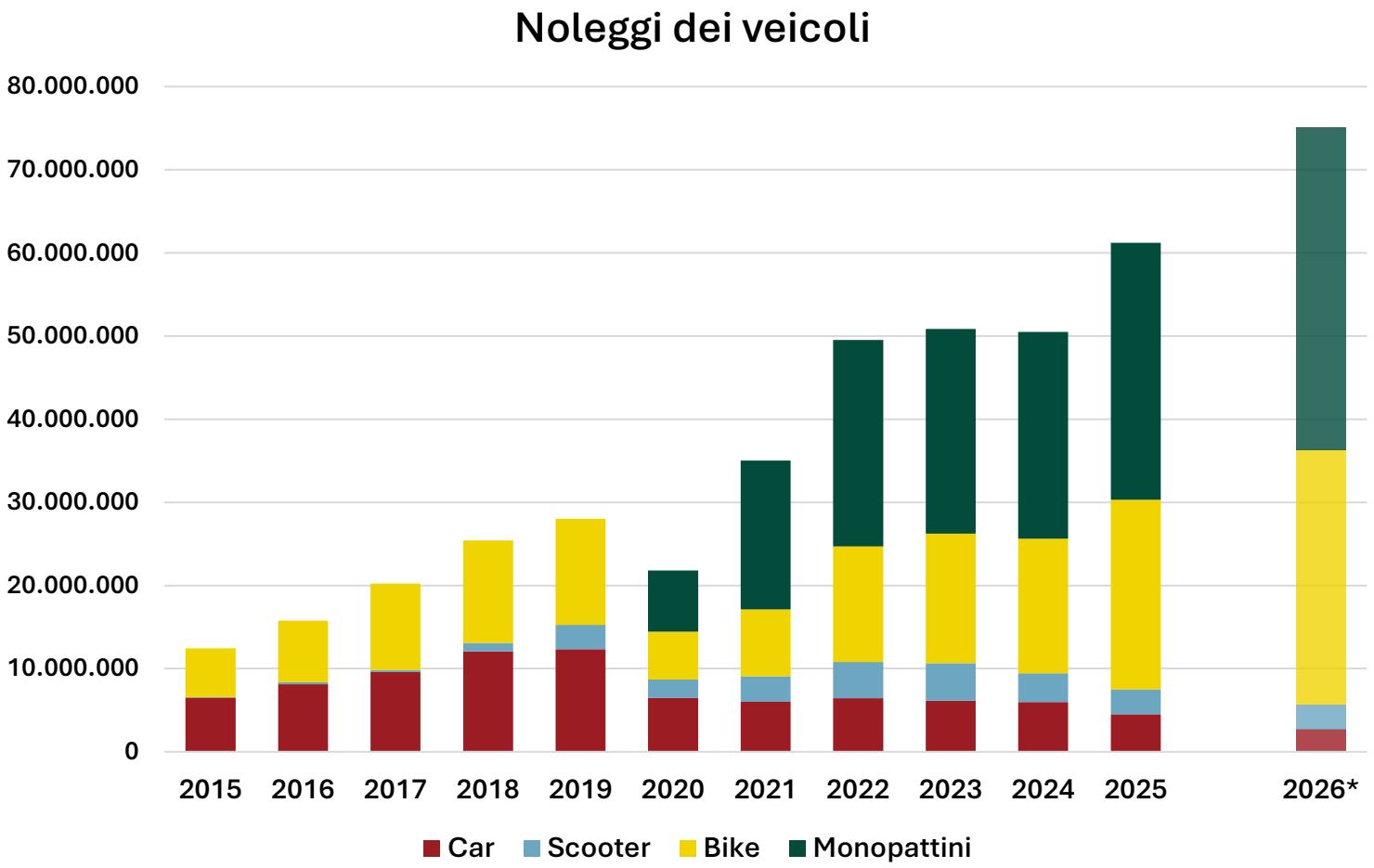
START ROMAGNA

SETA Lasciati trasportare



Vehiclesharing: l’utilizzo

Il 2025 ha aperto una nuova fase di crescita



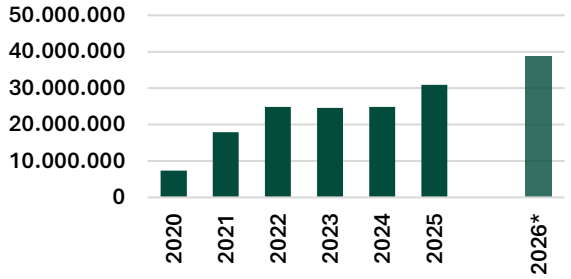
- Nel 2025 il vehiclesharing torna a crescere, dopo la sostanziale stabilità registrata tra il 2022 e il 2024.
- I noleggi complessivi raggiungono circa 61 milioni, con un aumento del 21% rispetto all'anno precedente.
- Per il 2026 si prevede un'ulteriore crescita, fino a circa 75 milioni di noleggi.

I valori della domanda per il 2026 sono stati stimati sulla base dei dati disponibili per il Q1 2026 e del tasso di crescita Q1 2025/Q1 2026. Nell'intero documento i valori stimati per il 2026 sono indicati con l'asterisco.

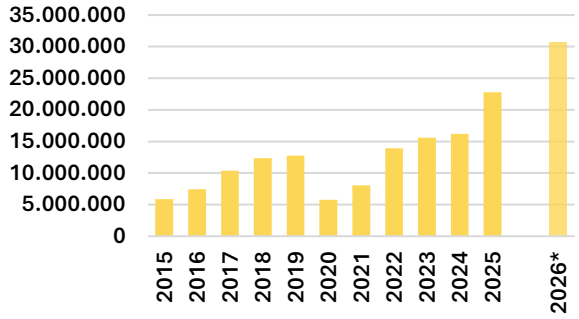
Crescono i noleggi del monopattino e del bikesharing

- Nel 2025 la micromobilità — biciclette, monopattini e scooter — rappresenta quasi il 93% dei noleggi complessivi. Le stime per il 2026 indicano un ulteriore aumento della quota, fino al 96%.
- La crescita nel 2025 è trainata dal monopattino in sharing (+24%) e dal bikesharing (+41%) rispetto al 2024.
- Prosegue invece il calo dello scootersharing (−13%) e del carsharing (−25%), contribuendo alla progressiva concentrazione dei noleggi nei servizi di biciclette e monopattini.

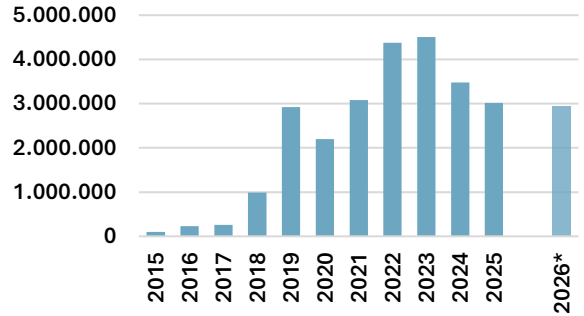
Noleggi del monopattino in sharing



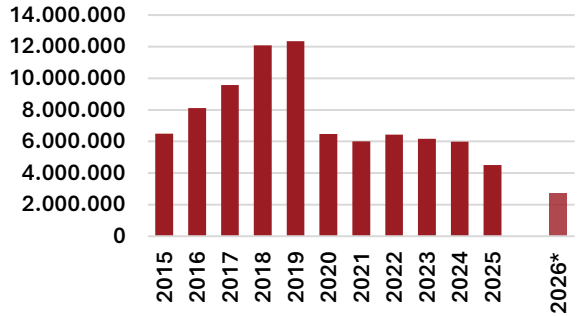
Noleggi del bikesharing



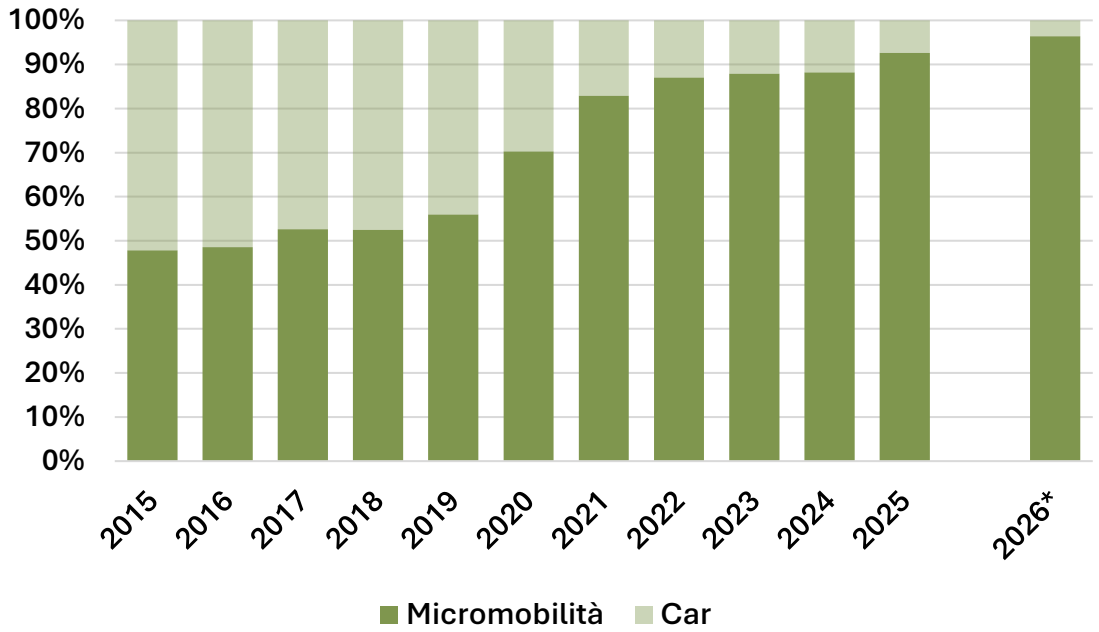
Noleggi dello scootersharing



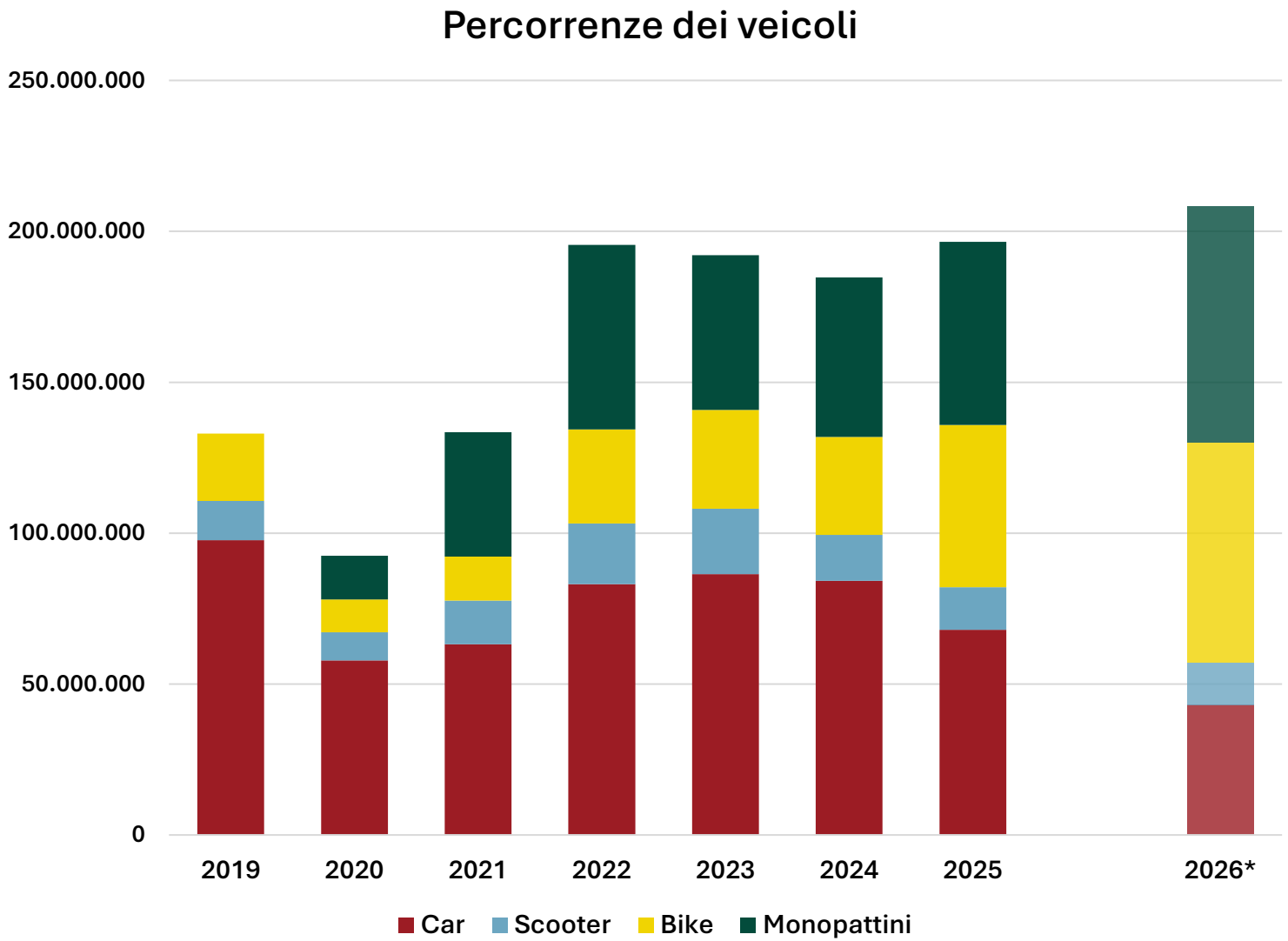
Noleggi del carsharing



Noleggi totali ripartiti tra servizi di micromobilità e carsharing



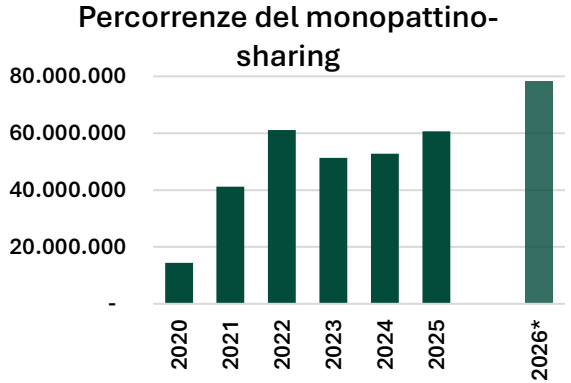
Le percorrenze crescono meno dei noleggi

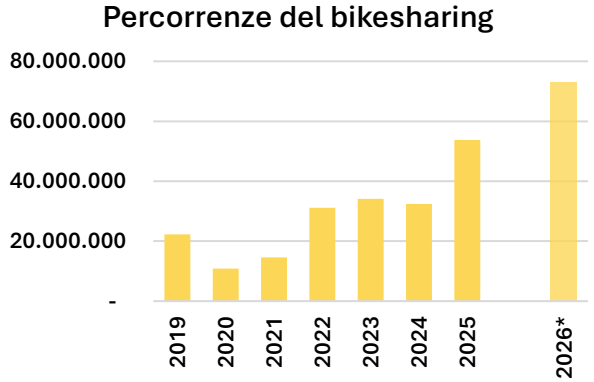


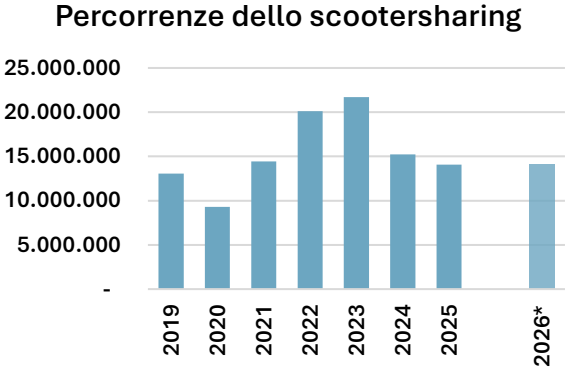
- Nel 2025 i noleggi crescono del 21% rispetto al 2024, mentre i chilometri percorsi aumentano del 6%.
- Anche per il 2026 si stima un aumento delle percorrenze del 6% rispetto all'anno precedente.
- La crescita più contenuta dei chilometri rispetto ai noleggi riflette il maggiore utilizzo di biciclette e monopattini, per tragitti mediamente più brevi, e il calo del carsharing, caratterizzato da distanze più lunghe per noleggio.

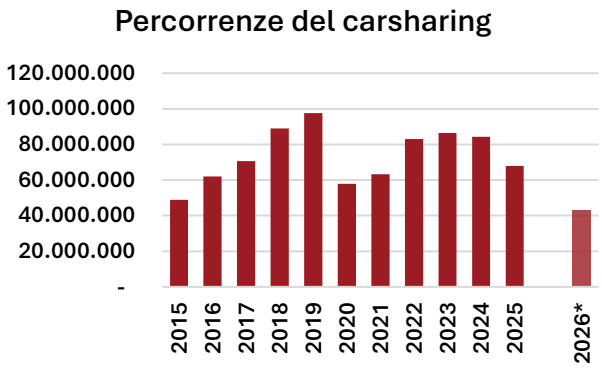
Biciclette e monopattini sostengono la crescita delle percorrenze

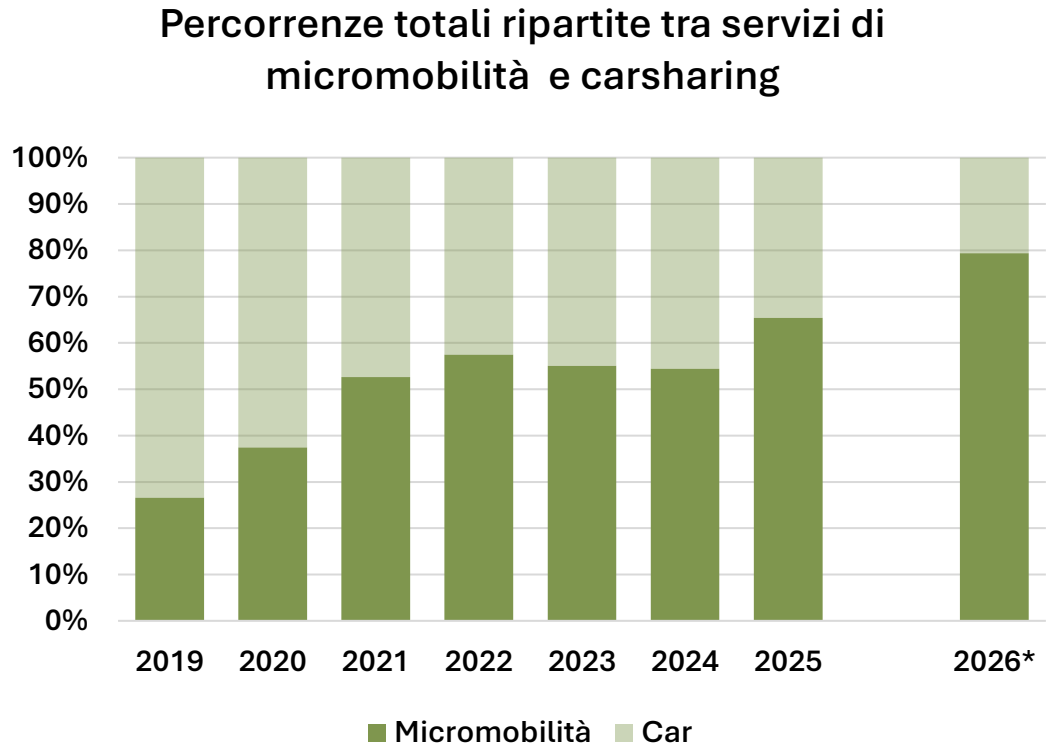
- Nel 2025 la micromobilità rappresenta il 65% dei chilometri complessivamente percorsi con i servizi di vehiclesharing. Le stime per il 2026 indicano un ulteriore aumento della quota, fino al 79%.
- All'interno della micromobilità, bikesharing e monopattino in sharing generano quasi il 90% delle percorrenze nel 2025, confermandosi i principali servizi a sostegno della crescita.
- Prosegue invece il calo dei chilometri percorsi con lo scootersharing e il carsharing, che modifica progressivamente la distribuzione delle percorrenze tra i servizi.



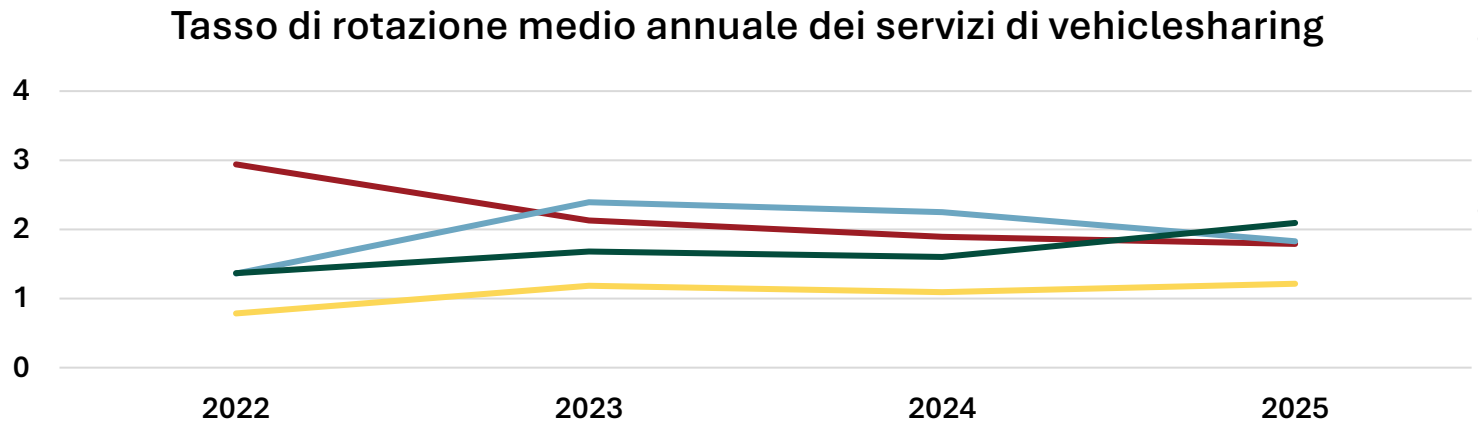


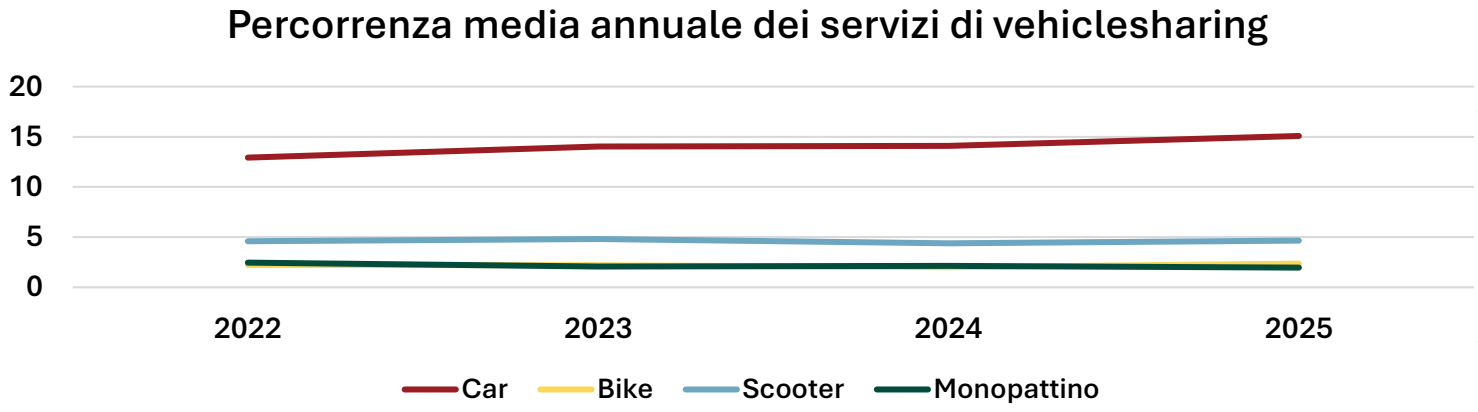






Tasso di rotazione e percorrenza media dei servizi di vehiclesharing





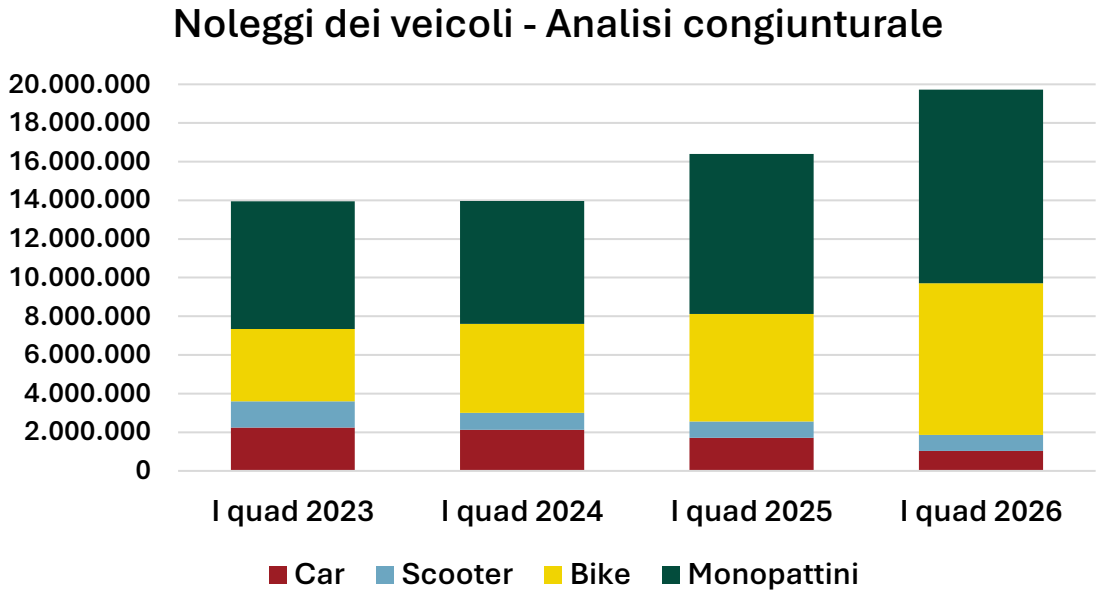
- *Il tasso di rotazione medio annuale indica il numero medio di noleggi effettuati annualmente per veicolo.*
- *La percorrenza media annuale indica i chilometri percorsi mediamente da ciascun servizio nell'arco dell'anno.*

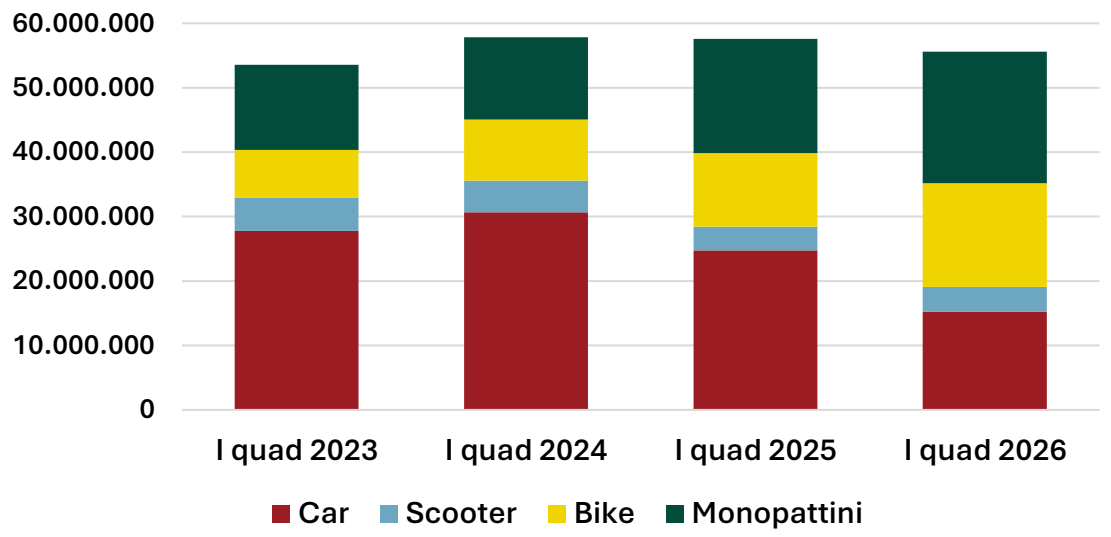
- Nel carsharing e nello scootersharing diminuisce l'intensità di utilizzo dei veicoli.
- Il bikesharing si mantiene sostanzialmente stabile, mentre il monopattino in sharing alterna periodi di stabilità a fasi di crescita, raggiungendo nel 2025 il tasso di rotazione più elevato tra i servizi analizzati
- Nel carsharing la distanza media percorsa per noleggio aumenta nel periodo analizzato, passando da 12,9 a 15 km.
- Nel bikesharing, nel monopattino in sharing e nello scootersharing, le distanze medie per noleggio rimangono sostanzialmente stabili.

Analisi congiunturale della domanda nel 2026

- Nel primo quadrimestre del 2026 i noleggi complessivi crescono del 20% rispetto allo stesso periodo del 2025.
- L'aumento è trainato dal bikesharing, con 7,8 milioni di noleggi (+41%), e dal monopattino in sharing, con 10 milioni (+21%).
- Prosegue invece il calo dello scootersharing (−3%) e del carsharing (−39%).

- Nel primo quadrimestre del 2026 i chilometri complessivamente percorsi diminuiscono del 3% rispetto allo stesso periodo del 2025. La flessione è interamente riconducibile al calo del carsharing (−39%).
- Crescono invece le percorrenze della micromobilità — biciclette, monopattini e scooter —, con un aumento complessivo del 23%.







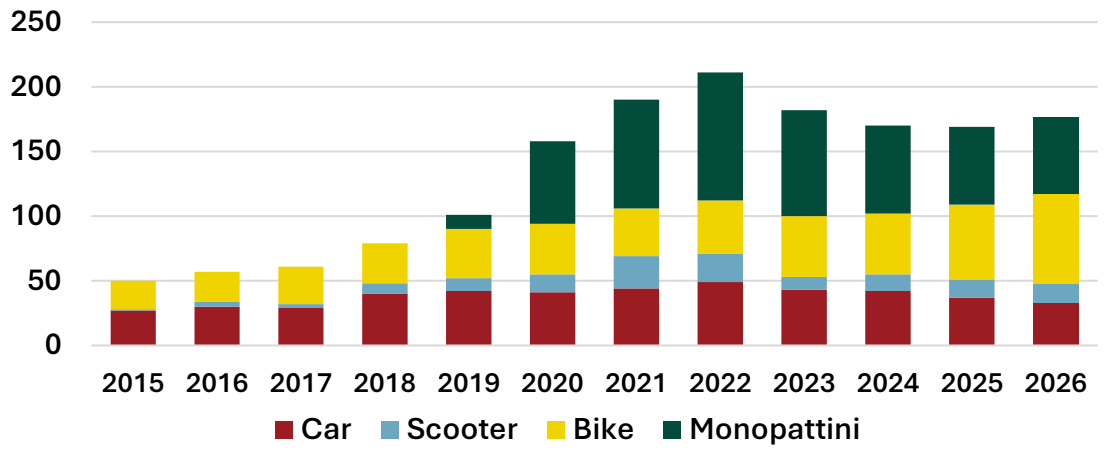
Vehiclesharing: l’offerta

Meno operatori gestiscono più servizi

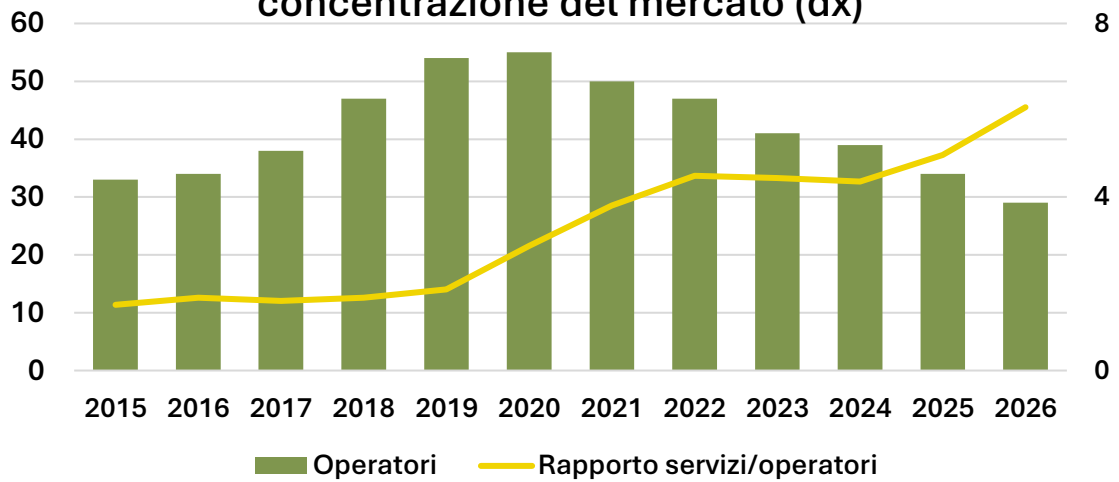
- Nel 2025 i servizi di vehiclesharing scendono a 169, il 20% in meno rispetto al 2022
- Nel primo semestre 2026 risalgono a 176, trainati dal bikesharing, che passa da 59 a 69 servizi.
- Lo scootersharing registra un lieve aumento, da 14 a 15 servizi, mentre il monopattino in sharing rimane stabile a quota 59.
- Prosegue il ridimensionamento del carsharing, che passa dai 37 servizi del 2025 ai 33 del primo semestre 2026.

- Gli operatori di vehiclesharing diminuiscono da 55 nel 2020 a 34 nel 2025, fino a 29 nel primo semestre 2026.
- Aumenta il numero medio di servizi per operatore: da 2,9 nel 2020 a 5 nel 2025, fino a 6,1 nel primo semestre 2026.
- Nel 2026 la lieve crescita dei servizi, accompagnata dal calo degli operatori, evidenzia un'offerta gestita da un numero sempre più ristretto di soggetti.

Numero dei servizi di vehiclesharing



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

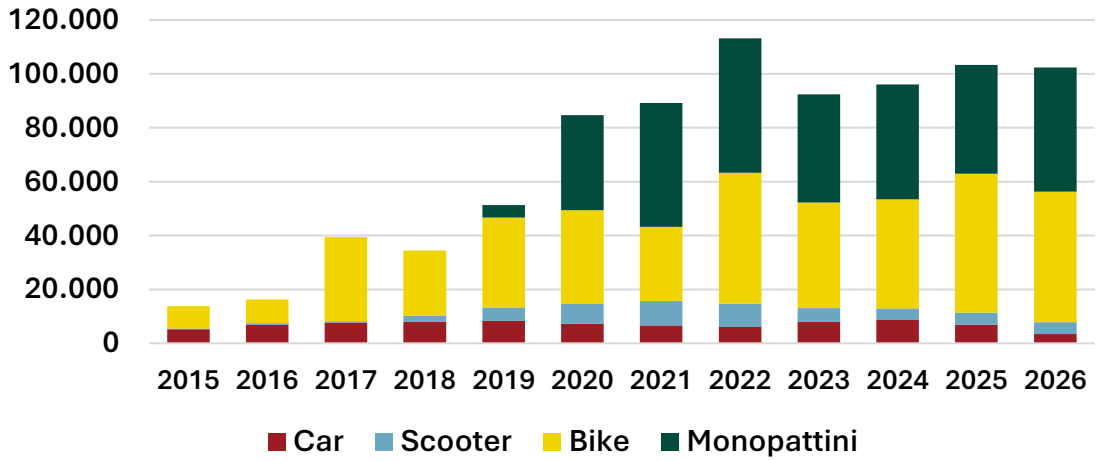


- *Per **servizio** si intende un'offerta di vehiclesharing attiva in un determinato territorio e riferita a una specifica tipologia di veicolo.*
- *Per **operatore** si intende il soggetto che la gestisce e che può offrire più servizi, anche in città diverse.*

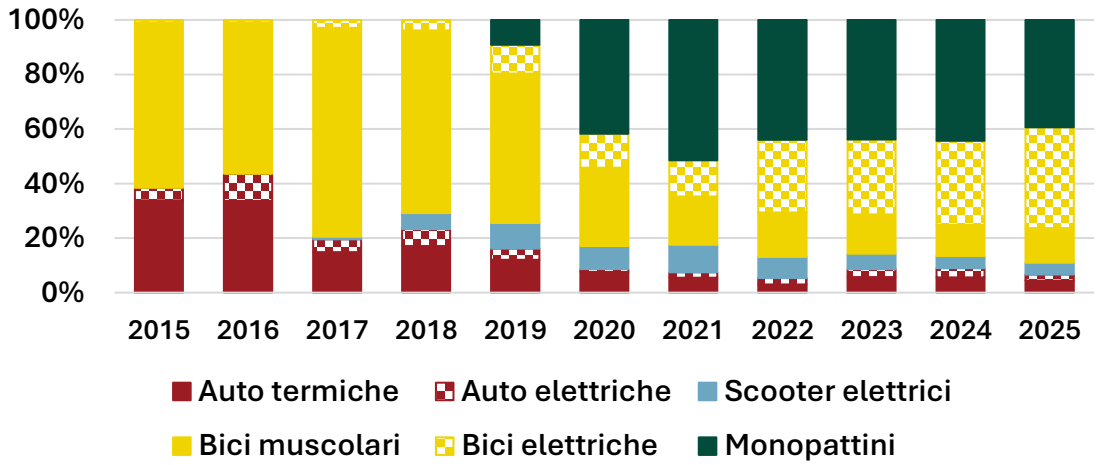
La flotta e la composizione del vehiclesharing

- Nel 2025 la flotta torna sopra i 100 mila veicoli (+12% sul 2023), trainata dal bikesharing, che rappresenta il 50% del totale.
- Il monopattino segue con 40 mila mezzi, cui si aggiungono 5 mila unità nel primo semestre 2026.
- Il carsharing conta quasi 7 mila veicoli (7% del totale), circa 1.500 in meno sul 2024, e scende a 3.500 nel primo semestre 2026.
- Stabile lo scootersharing ma su livelli inferiori al 2022.
- Nel 2025 le e-bike raggiungono il 37% della flotta complessiva, il valore più alto della serie, con 10 punti percentuali in più rispetto al 2022.
- Crescono lievemente anche le quote delle delle auto termiche
- Diminuisce invece il peso di monopattini e scooter.

Numero dei veicoli in sharing



Composizione della flotta in sharing

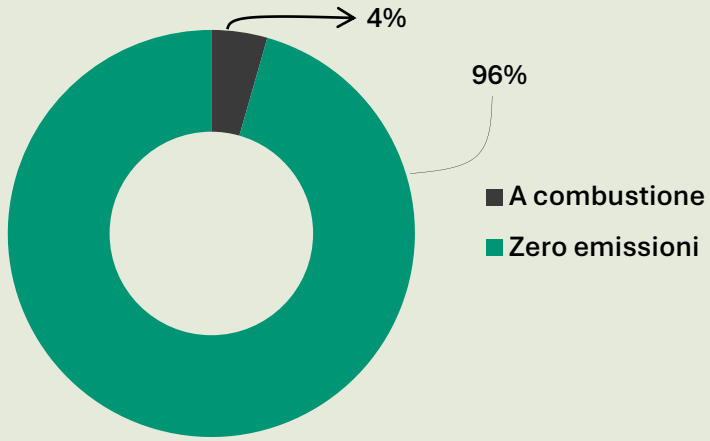


Nota: Nell'intero documento i valori relativi all'offerta di vehiclesharing per il 1° semestre del 2026 sono indicati con «2026»

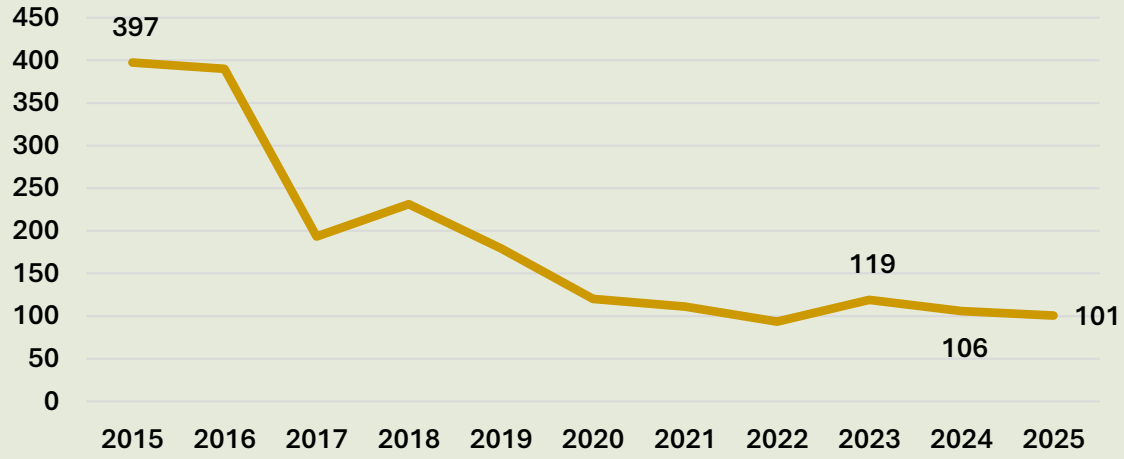
FOCUS: Il beneficio ambientale della sharing mobility

- Nel 2025 il 96% della flotta di sharing mobility è elettrico, mentre solo il 4% è a combustione.
- Nel carsharing e nello scootersharing, l'alimentazione elettrica consente spostamenti senza emissioni allo scarico, contribuendo a migliorare la qualità dell'aria.
- Per biciclette e monopattini, la motorizzazione elettrica facilita i tragitti più lunghi e i percorsi in salita, ampliando le possibilità di utilizzo e rendendo i servizi accessibili a un pubblico più ampio.
- Accanto all'elettrificazione, la flotta in sharing si distingue per la leggerezza e il ridotto ingombro: nel 2025 il peso medio scende a 101 kg, rispetto ai 119 kg del 2023.
- La prevalenza di biciclette e monopattini permette di offrire mobilità con mezzi molto più leggeri e meno ingombranti delle automobili private.
- Questa composizione favorisce un uso più efficiente dello spazio pubblico, riducendo lo spazio necessario alla circolazione e alla sosta.

Veicoli a combustione vs. veicoli a zero emissioni nel 2025



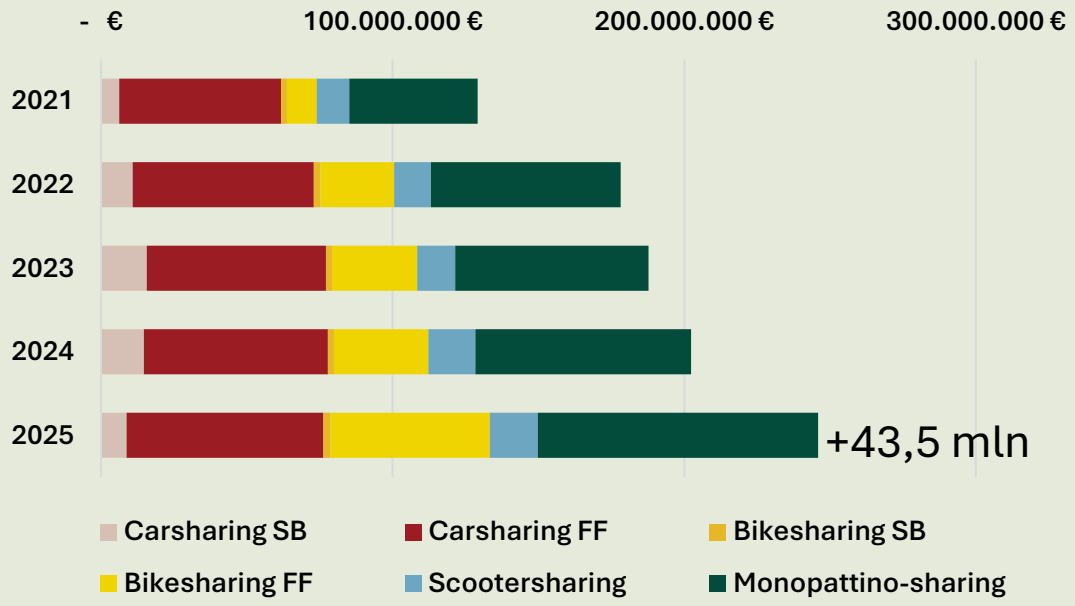
Peso medio in kg dei veicoli in sharing



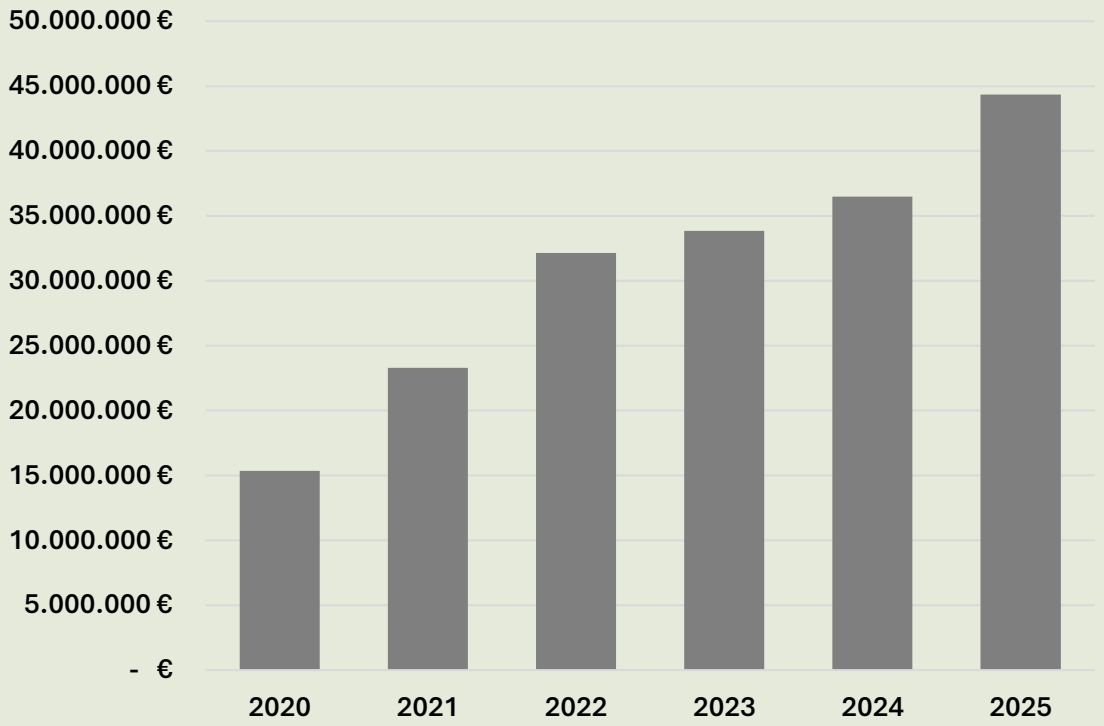
Cresce il fatturato complessivo

- Nel 2025 il fatturato complessivo stimato del vehiclesharing raggiunge i 245,9 milioni di euro, con un aumento di 43,5 milioni rispetto al 2024. Il bikesharing free-floating e il monopattino in sharing contribuiscono insieme per 44,2 milioni: un incremento superiore a quello dell'intero settore, perché parzialmente compensato dal calo di altri servizi.
- Nel carsharing cresce il fatturato del free-floating (+4,5 milioni), mentre cala quello dello station-based (−6 milioni).
- Il settore genera un gettito IVA stimato di oltre 44 milioni di euro, in aumento del 21,5% rispetto all'anno precedente.

Composizione del fatturato per tipologia di servizio negli anni



Gettito IVA al 22%



Nota: Stima dell'Osservatorio sharing mobility sui dati forniti dagli operatori

Incidentalità nei servizi di micromobilità in sharing nel 2025

- 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. 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.

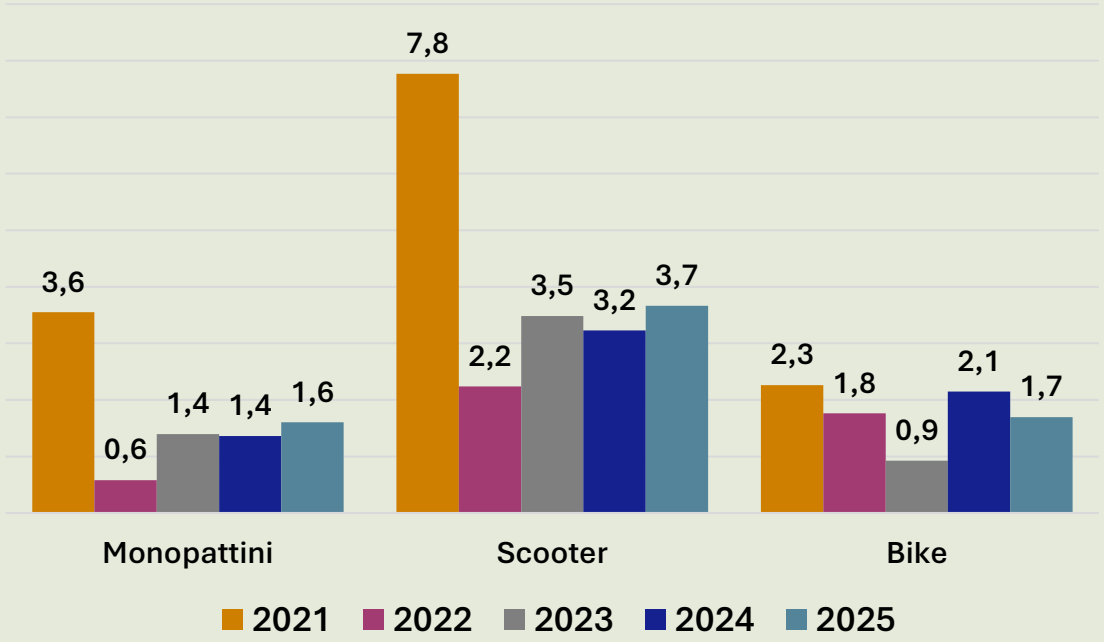
	REFERTO/DOCUMENTAZIONE	SEGNALAZIONI
Operatore 1		x
Operatore 2	x	
Operatore 3		x
Operatore 4	x	
Operatore 5	x	
Operatore 6	x	
Operatore 7		x
Operatore 8		x

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)

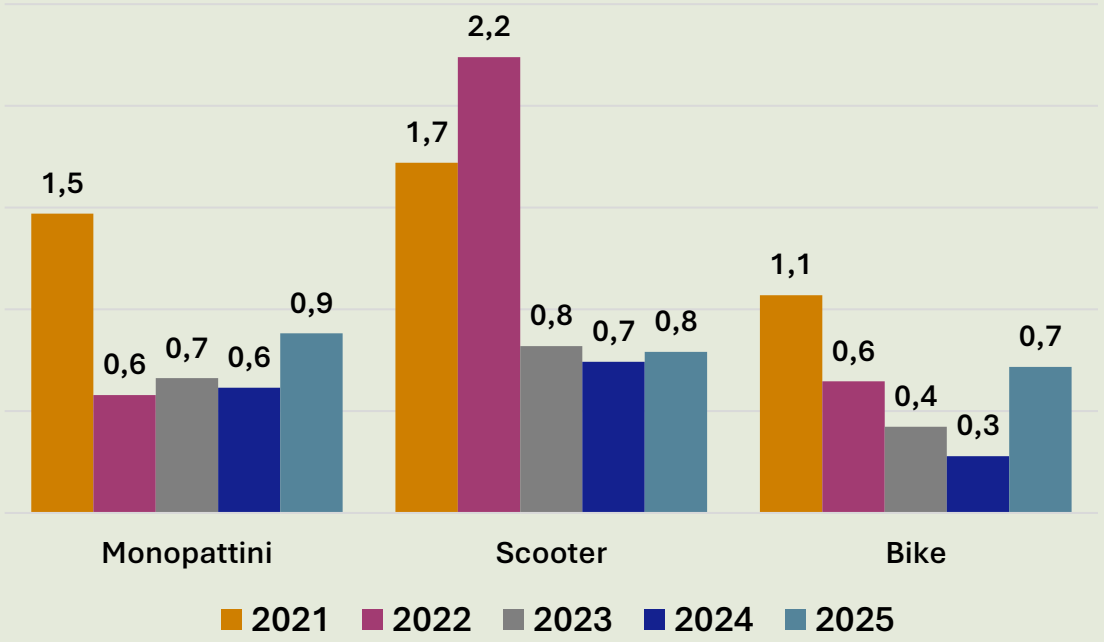
I tassi d’incidentalità rimangono stabili

- I tassi per noleggio aumentano lievemente nello scootersharing e nel monopattino in sharing, mentre diminuiscono nel bikesharing.
- In rapporto alle percorrenze, l’incidentalità rimane inferiore a un incidente ogni 100 mila km.
- Nel 2025 gli incidenti complessivi passano da 669 a 1.006 (+50%). Il rapporto tra il tasso di incidentalità ed il numero complessivo degli incidenti non è direttamente proporzionale all’aumento dei noleggi e delle percorrenze.
- Nel 2025 la micromobilità in sharing registra un decesso, rispetto ai 253 della micromobilità privata rilevati da ACI. Il rapporto è di circa un decesso ogni 1.000 incidenti nella sharing, contro uno ogni 100 nella micromobilità privata.

Incidenti per 100.000 noleggi



Incidenti per 100.000 km

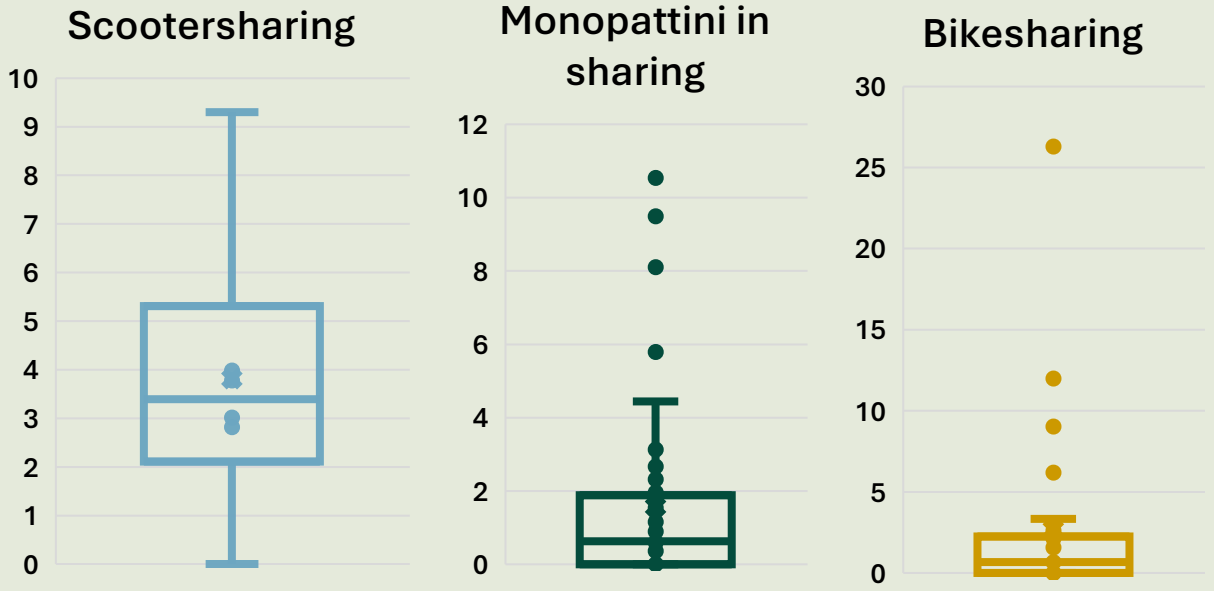


Gli *scattered boxplot* riportati in questa pagina rappresentano graficamente la variabilità degli indicatori «incidenti ogni 100.000 km» e «incidenti per 100.000 spostamenti». Rispetto al 2024 (9° Rapporto nazionale), vi è un aumento della variabilità per quanto riguarda i servizi di bikesharing e monopattini in sharing dovuta prettamente all'espansione dei servizi. Al contrario, lo scootersharing vede una contrazione della variabilità.

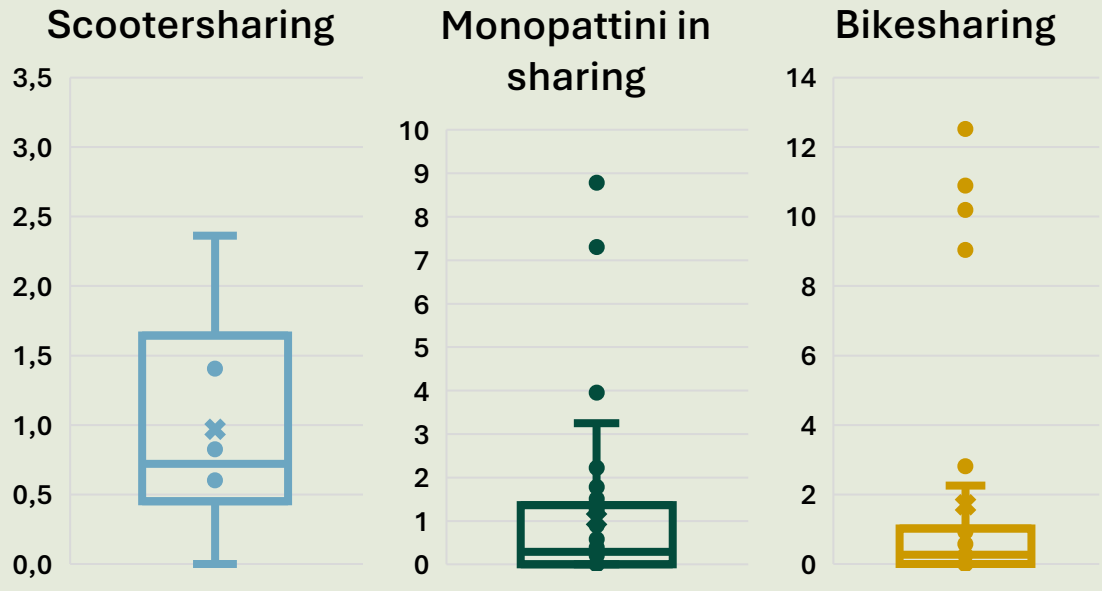
Variazione della dev. standard tra 2024 e 2025

	Incidenti x 100.000 noleggi	Incidenti x 100.000 km
Scooter	-326%	-30%
Monopattini	141%	203%
Bike	121%	2812%

Incidenti per 100.000 noleggi



Incidenti per 100.000 km



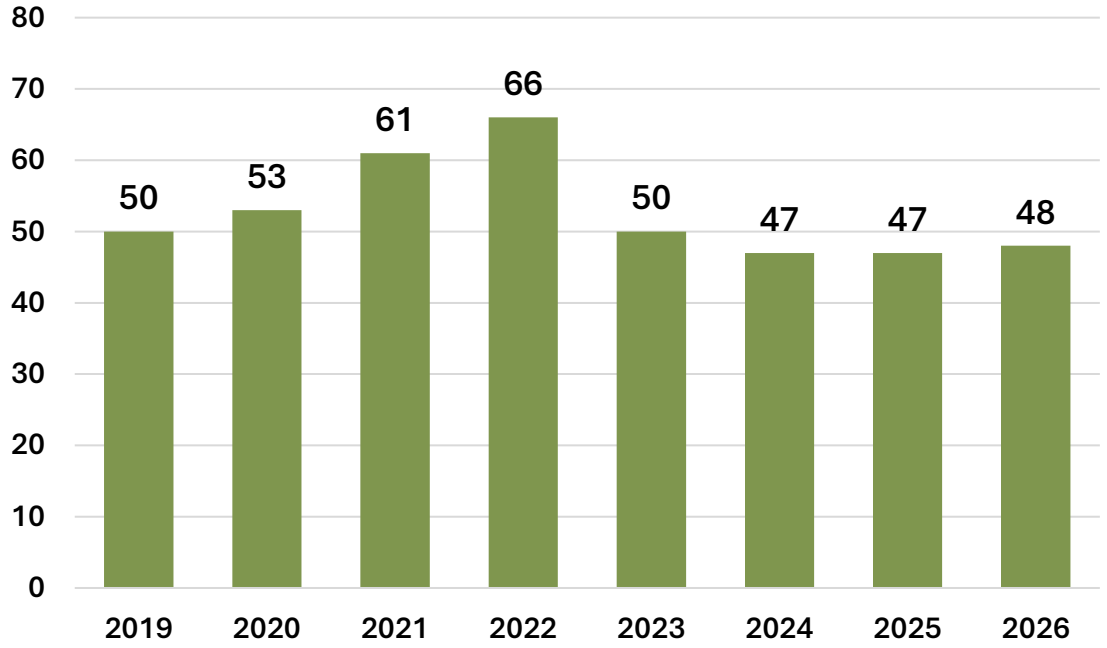


Le città del vehiclesharing

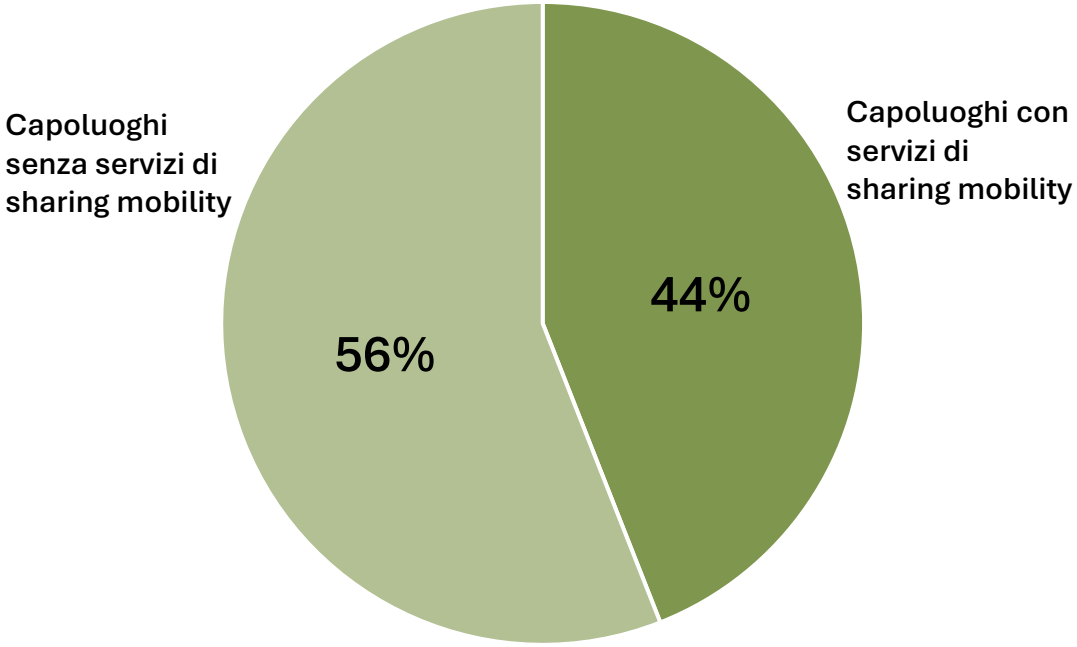
Vehiclesharing e territorio

- Dopo i 66 capoluoghi serviti nel 2022, la presenza della sharing mobility si riduce a 47 nel 2025, per poi risalire a 48 nel primo semestre 2026.
- Il recupero rimane limitato: il 56% dei capoluoghi non dispone di alcun servizio, mentre la copertura resta nettamente inferiore ai livelli del 2022.

Comuni capoluogo per presenza di servizi di sharing mobility



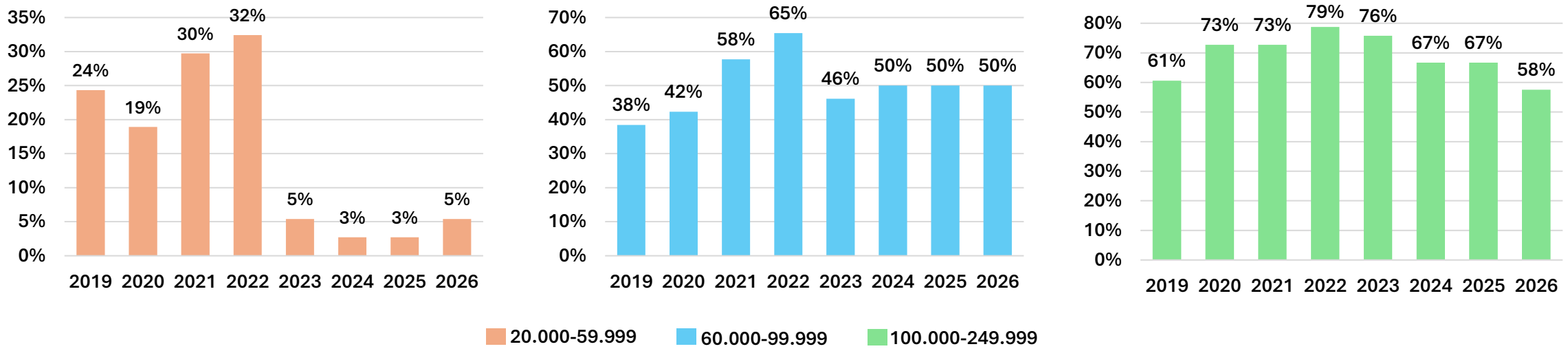
Percentuale dei capoluoghi di provincia con un servizio di sharing mobility



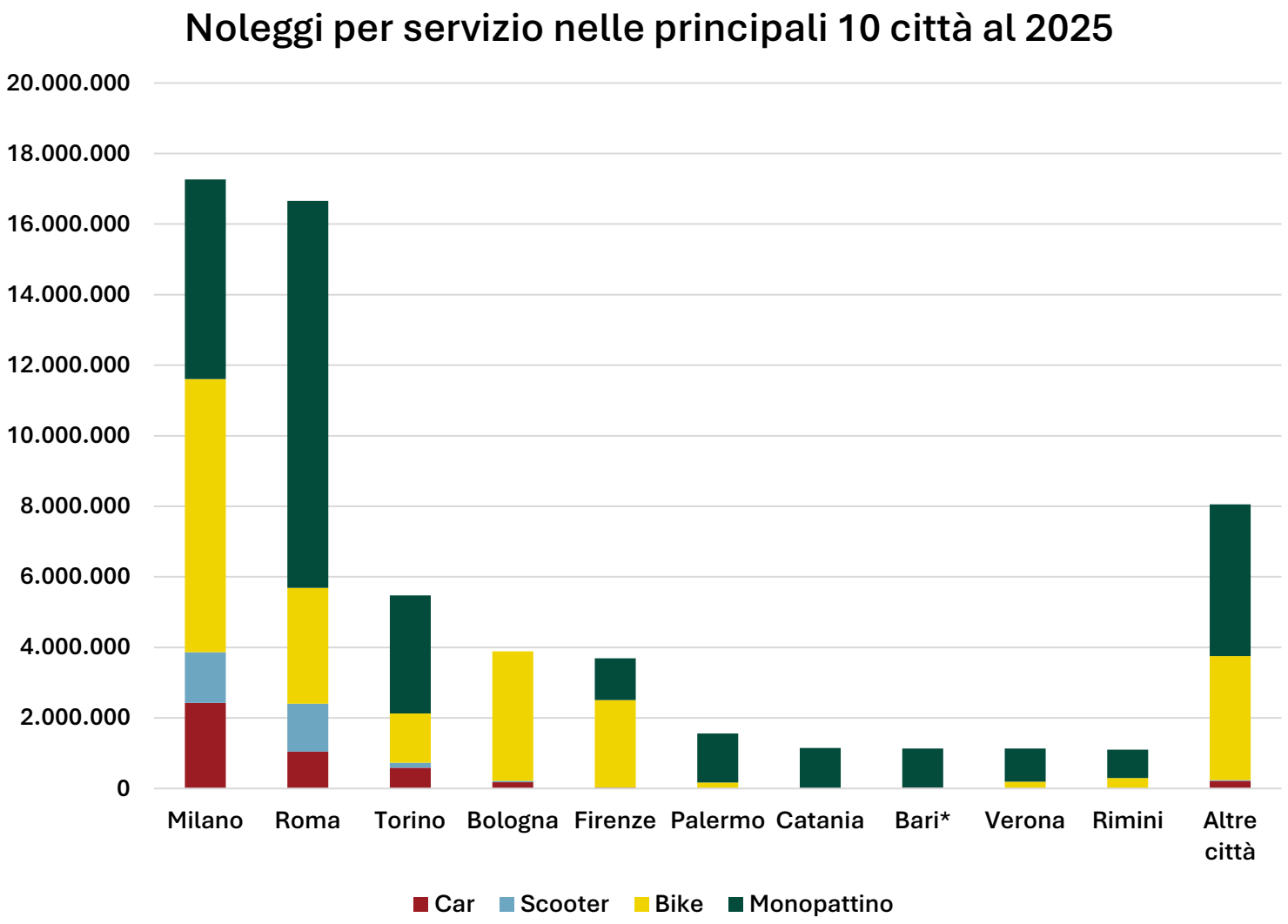
Sharing mobility sempre meno presente nei capoluoghi piccoli e medi

- La sharing mobility arretra soprattutto nei capoluoghi più piccoli: tra quelli con 20–60 mila abitanti, i comuni serviti passano da 9 nel 2022 a 2 nel primo semestre 2026, uno in più rispetto al 2025.
- La copertura resta al 50% nella fascia 60–100 mila abitanti, mentre scende al 58% in quella 100–250 mila. Tutti i capoluoghi con oltre 250 mila abitanti mantengono almeno un servizio.
- Alle dinamiche market driven, legate alla sostenibilità economica dei servizi, si affiancano fattori regulation driven che hanno prodotto requisiti più selettivi e limiti agli operatori nei bandi comunali contribuendo a ridisegnare l'offerta.

Presenza nei comuni capoluogo di servizi di sharing mobility per numero di abitanti



Confronto tra le prime dieci città per noleggi



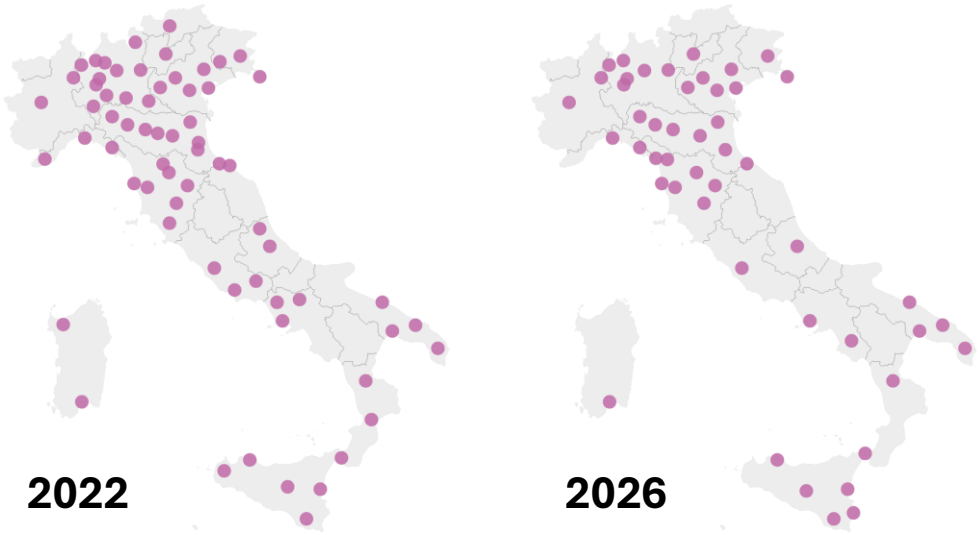
- Nel 2025 Milano torna al primo posto con oltre 17 milioni di noleggi, seguita da Roma con 16,7 milioni. Le due città mantengono un netto distacco dagli altri centri, ma presentano una diversa composizione della domanda: a Milano prevale il bikesharing, a Roma il monopattino in sharing.
- Torino si colloca al terzo posto, con la maggior parte dei noleggi effettuati sui monopattini. Seguono Bologna e Firenze, dove il bikesharing rappresenta il servizio più utilizzato.
- Anche nelle altre città sono maggiormente diffusi i due servizi di micromobilità.

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

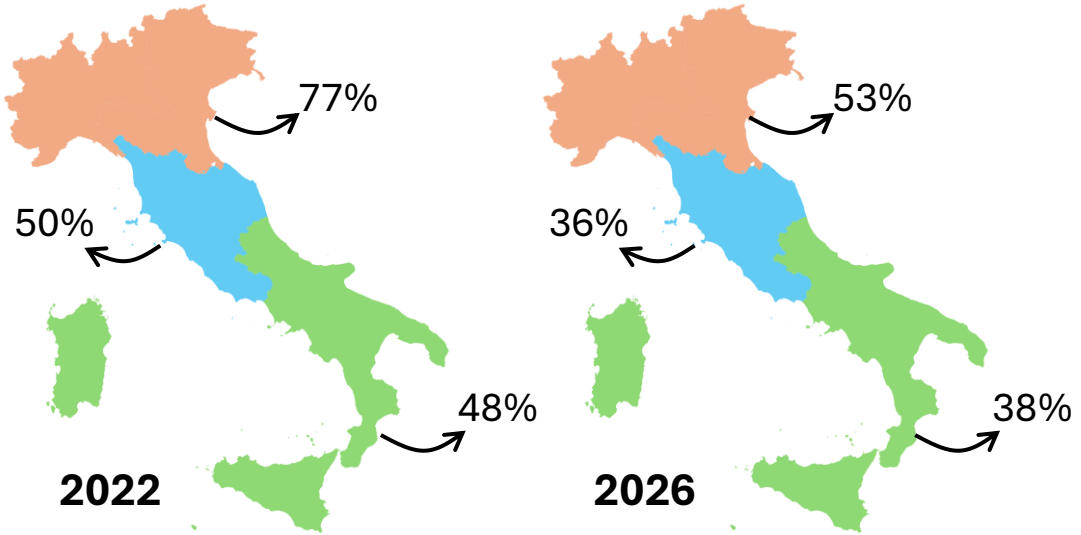
I capoluoghi della sharing mobility

- Tra il 2022 e il 2026, i capoluoghi con almeno un servizio di sharing mobility passano da 66 a 48. La popolazione residente nei comuni serviti scende invece da circa 14 a 13 milioni: una riduzione più contenuta, che evidenzia una maggiore concentrazione dell'offerta nelle città più popolose.
- Il Nord registra la contrazione più marcata: i capoluoghi serviti diminuiscono da 36 a 25, con una copertura che passa dal 77% al 53% (−24 punti percentuali).
- La copertura diminuisce anche al Sud, dal 48% al 38%, e al Centro, dal 50% al 36%. Quest'ultimo risulta nel 2026 l'area meno servita, con 8 capoluoghi su 22.

N° di capoluoghi per presenza di servizi di sharing mobility



Percentuale dei capoluoghi per presenza di servizi di sharing mobility sul totale nelle macroaree (Nord, Centro e Sud)

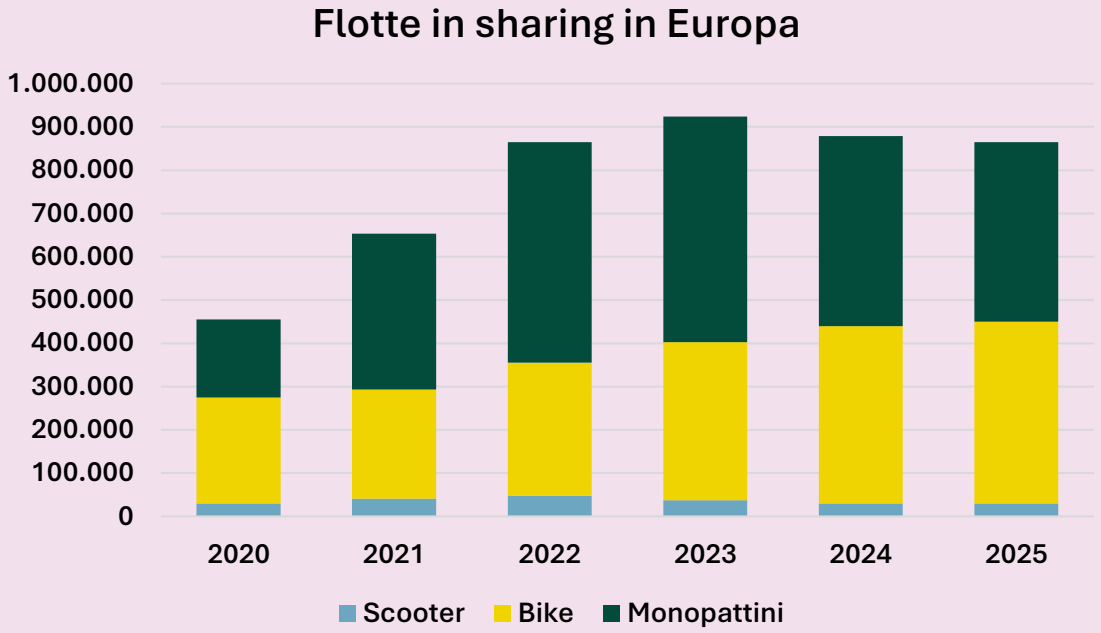


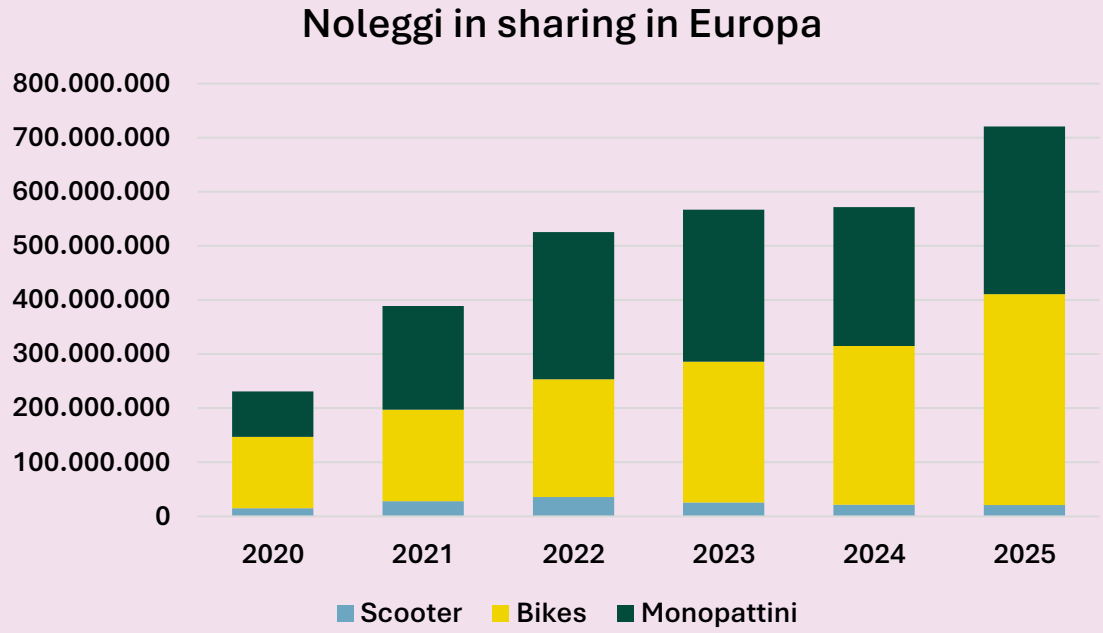
Le città europee della sharing mobility

In collaborazione con fluctuo Mobility enablement

I dati sulla micromobilità in Europa

- Nel 2025 prosegue la contrazione delle flotte di micromobilità in Europa. Il bikesharing è l'unico servizio in controtendenza, con un aumento dei veicoli di oltre il 10% rispetto al 2023. La flotta di monopattini in sharing si riduce invece di circa 100 mila unità rispetto al picco raggiunto nello stesso anno.
- La domanda segue una dinamica opposta: i noleggi crescono del 26% rispetto al 2024, trainati soprattutto dal bikesharing e dal monopattino in sharing. Il settore combina quindi una riduzione dei veicoli disponibili con un aumento degli utilizzi.





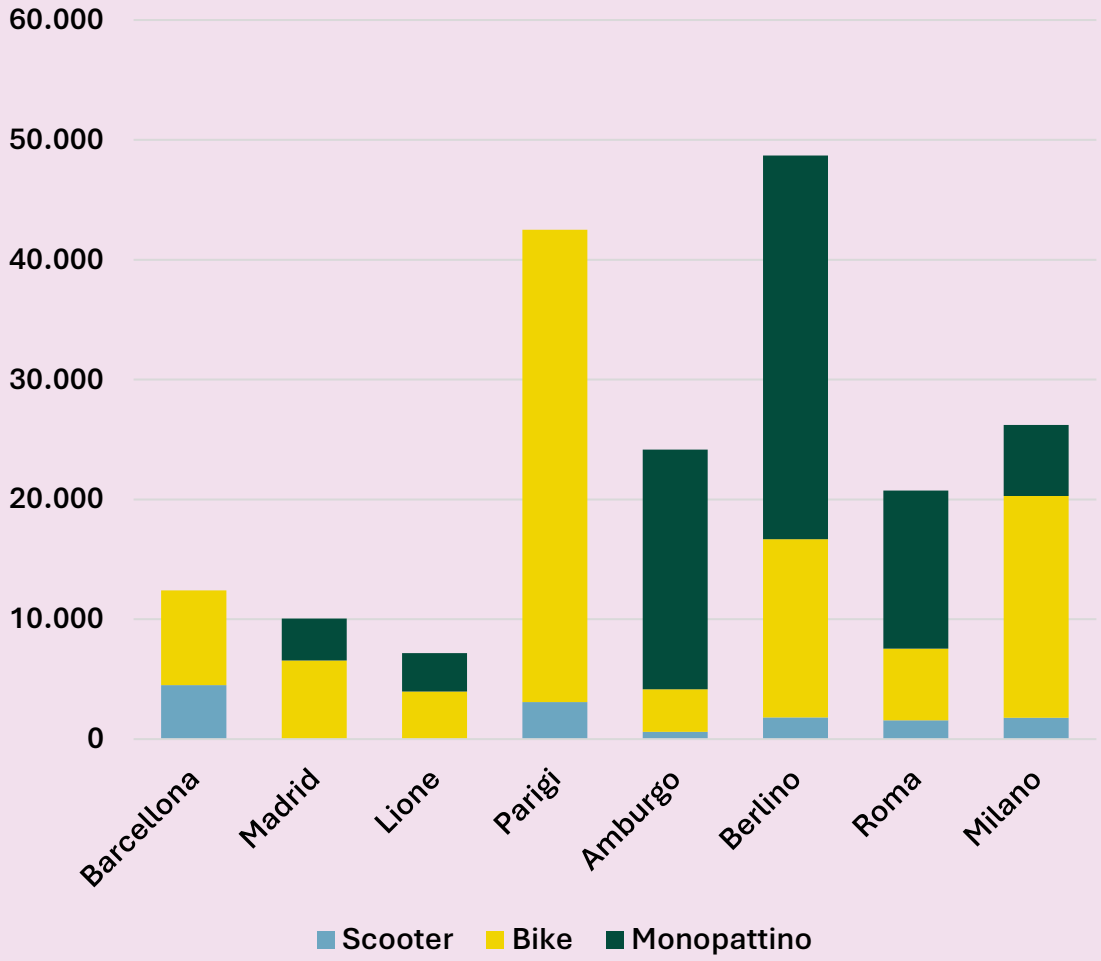
Nota: In Europa sono compresi gli stati dell'UE27, Regno Unito, Norvegia e Svizzera

Le città europee della micromobilità

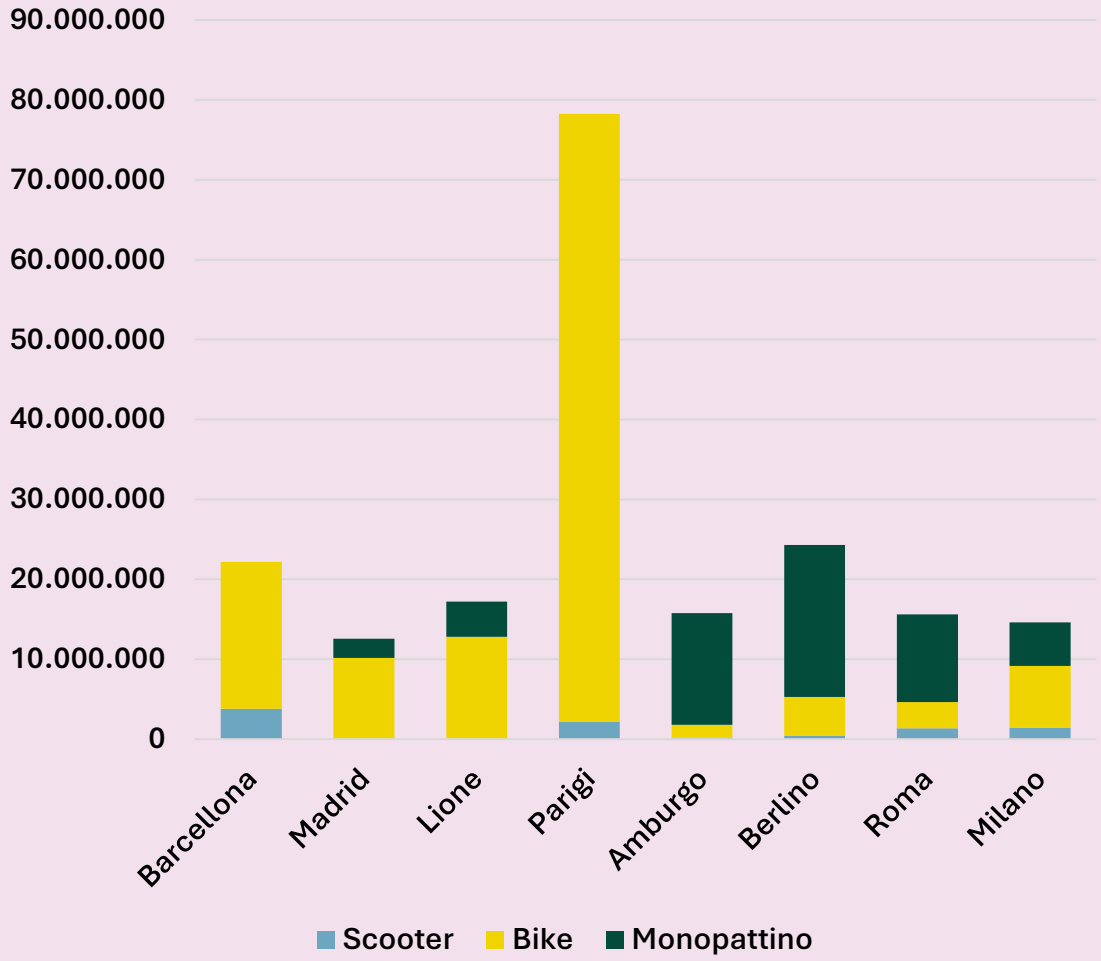


- Berlino e Parigi hanno le flotte più numerose, rispettivamente con circa 48.700 e 42.500 veicoli. Milano conta circa 26.200 mezzi, contro i 20.700 di Roma.
- Parigi domina la domanda con oltre 78 milioni di noleggi, prevalentemente riconducibili al bikesharing: un volume superiore alla somma di Berlino, Barcellona, Roma e Milano. Seguono Berlino con 24,3 milioni e Barcellona con 22,2 milioni.
- Pur disponendo di una flotta più ampia, Milano registra meno noleggi di Roma: 14,6 contro 15,6 milioni, evidenziando un utilizzo medio inferiore dei veicoli.
- Anche Barcellona e Lione mostrano un tasso di rotazione nettamente superiore a Milano, con un impiego più intenso dei mezzi disponibili.

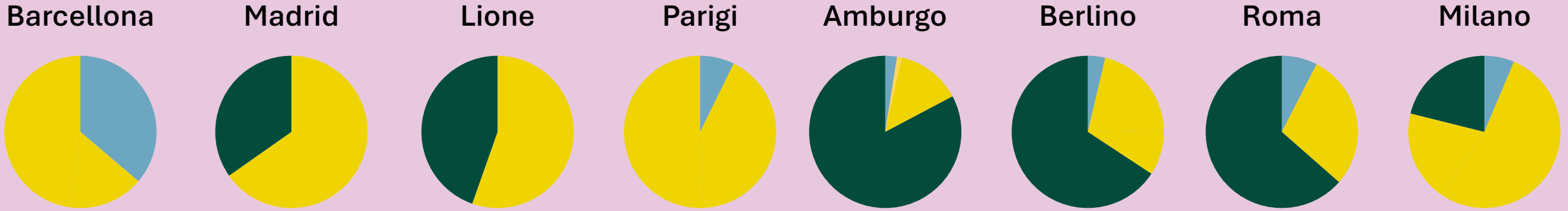
Flotte in sharing nelle principali città europee



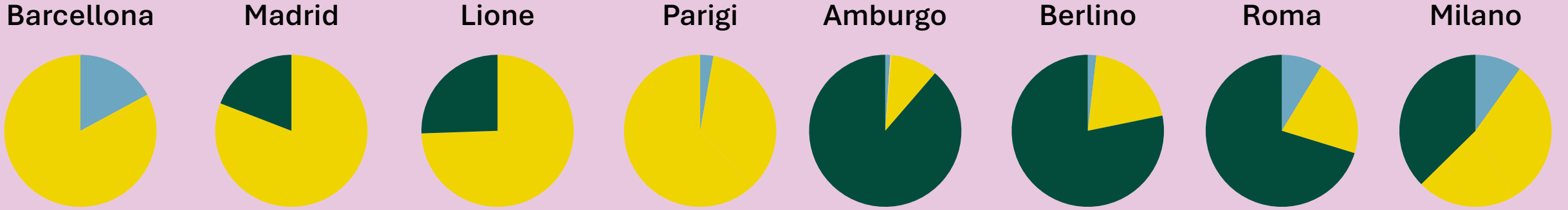
Noleggi in sharing nelle principali città europee



Ripartizione % veicoli per tipologia di servizio

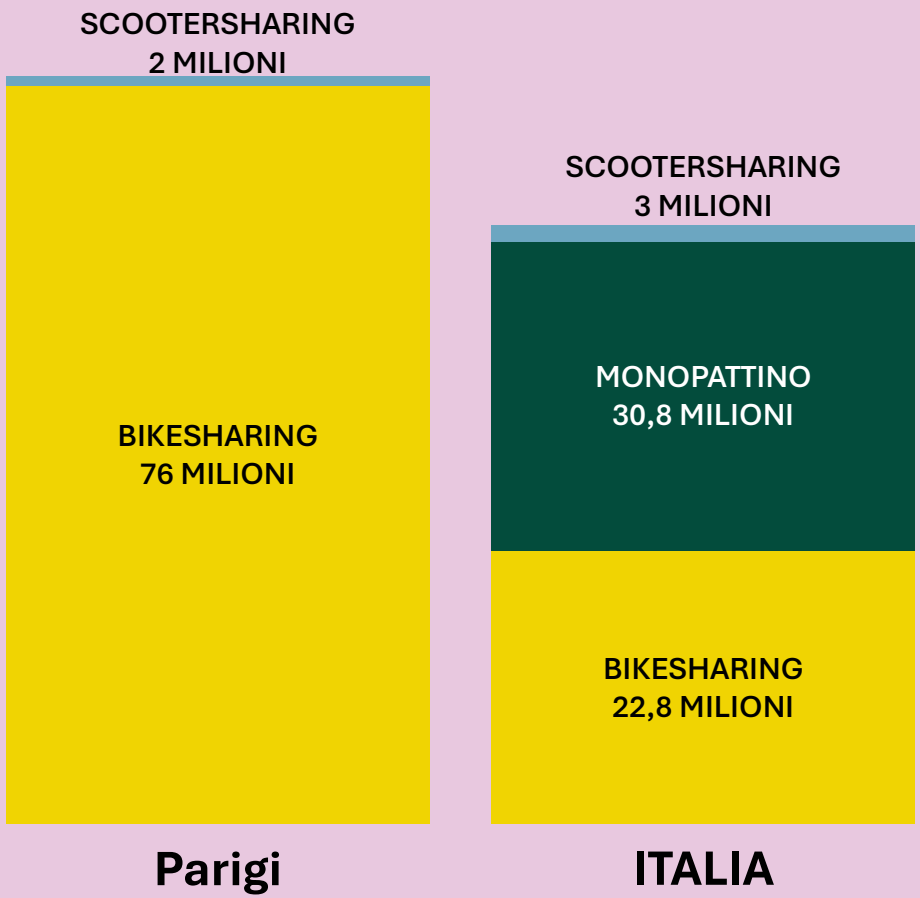


Ripartizione % noleggi per tipologia di servizio



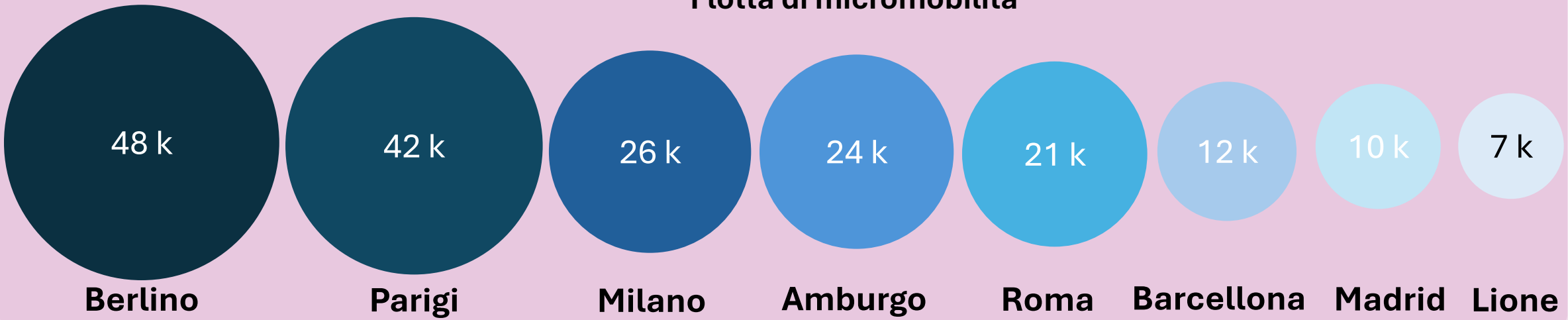
Scooter Bike Monopattini

Noleggi micromobilità nel 2025
Parigi e totale noleggi ITALIA

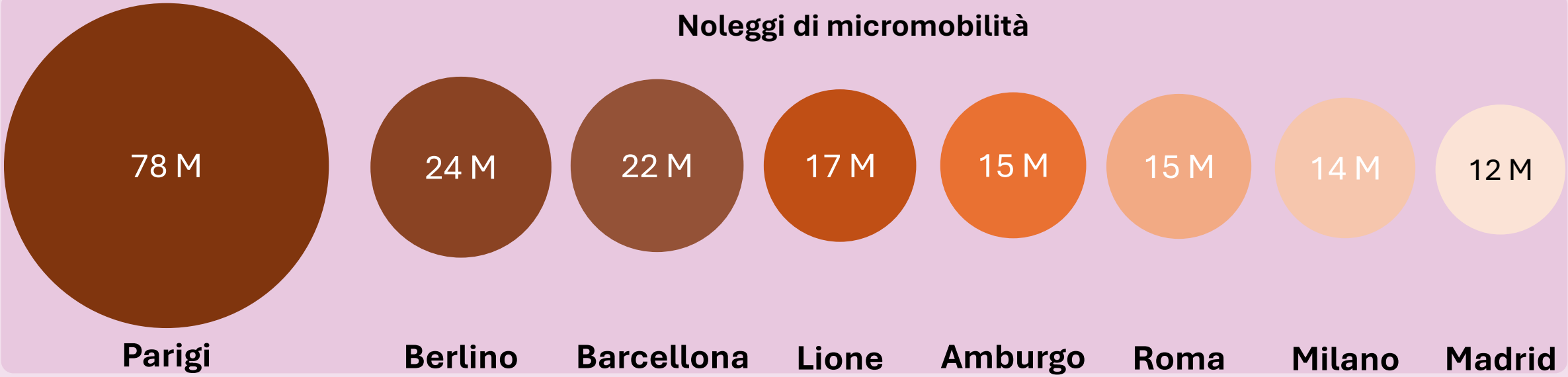


- Nel 2025 la sola Parigi registra 78 milioni di noleggi di micromobilità, contro i 56,6 milioni dell'intera Italia. Il bikesharing parigino, con 76 milioni di noleggi, supera da solo il totale italiano di biciclette, monopattini e scooter.
- Il confronto mostra quanto sia ancora ampio il potenziale di sviluppo nelle grandi città italiane: pur concentrando gran parte della domanda nazionale, restano lontane dai volumi raggiunti dalla capitale francese.

Flotta di micromobilità



Noleggi di micromobilità

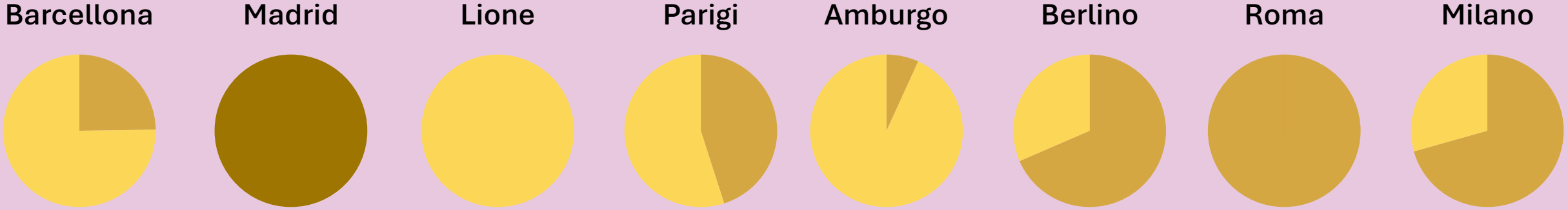


Focus: I modelli di gestione di bikesharing in Europa

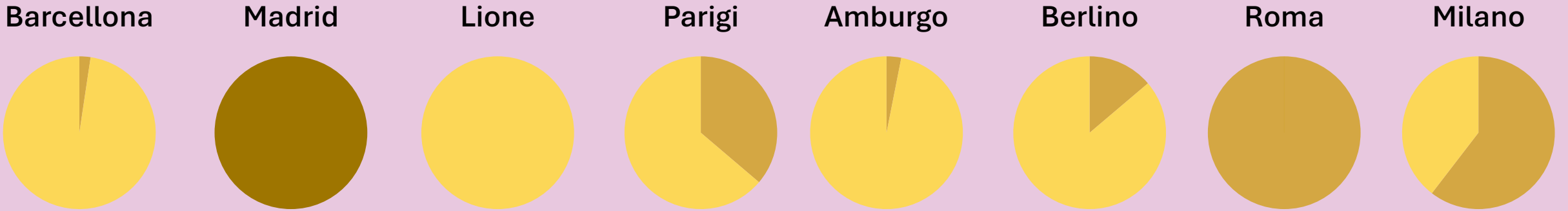
L’analisi della micromobilità condivisa nelle otto città considerate (Barcellona, Madrid, Lione, Parigi, Amburgo, Berlino, Roma e Milano) si basa sui dati di Fluctuo, integrati con quelli dell’Osservatorio per le due città italiane. Per il bikesharing, dal 2025 Fluctuo ha aggiornato la classificazione dei servizi, passando dalla distinzione tra free-floating e station-based, a una suddivisione per modello di gestione.

- **Pubblica**: il Comune gestisce direttamente il servizio, talvolta con il supporto di partner locali.
- **Partenariato pubblico-privato**: il Comune affida a un’impresa privata la gestione del servizio per proprio conto
- **Privata**: il servizio è gestito da un’impresa dedicata esclusivamente alla mobilità condivisa, attraverso biciclette, monopattini o ciclomotori.

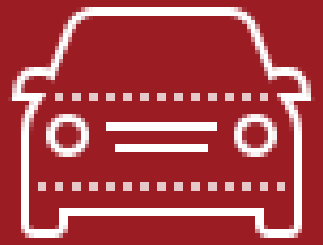
Ripartizione % veicoli per tipologia di servizio



Ripartizione % noleggi per tipologia di servizio



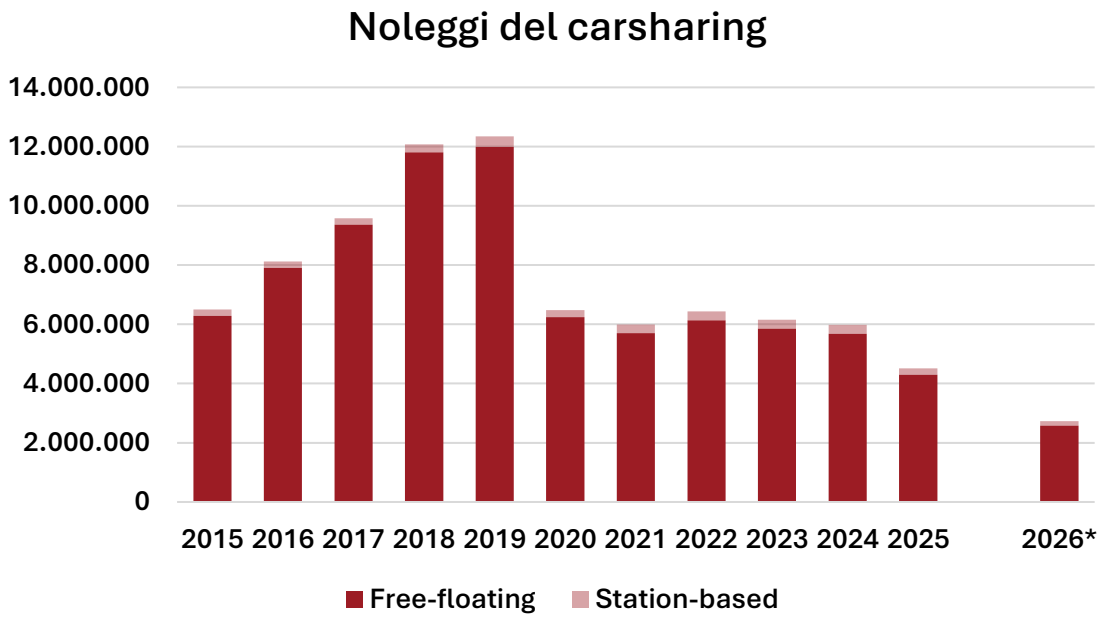
Bike Pubblico Bike Pubblico-Privato Bike Privato

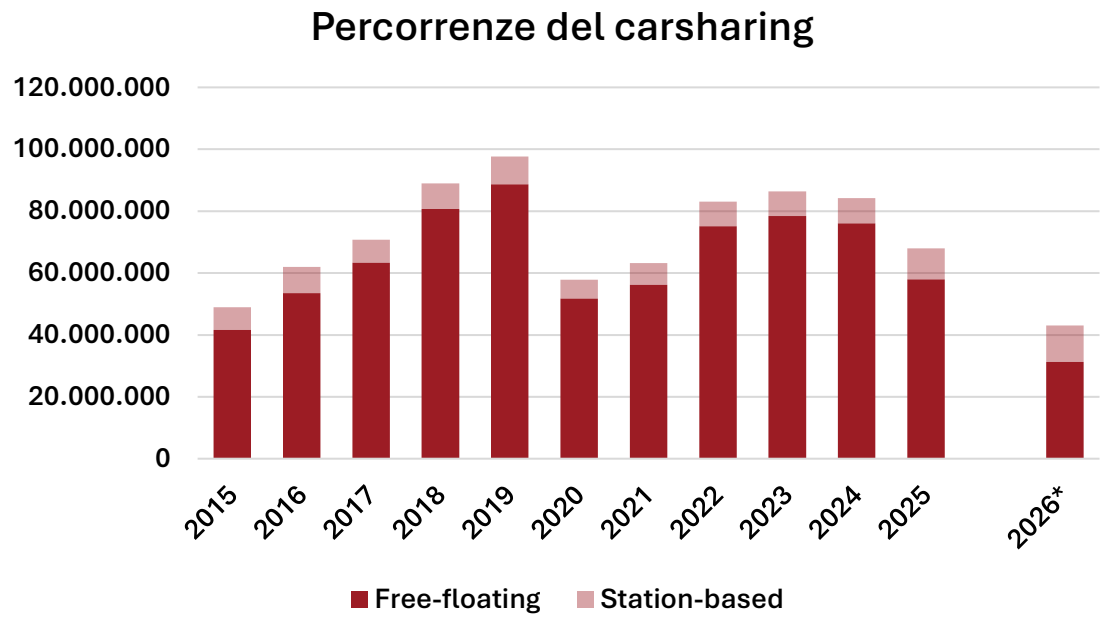


Carsharing

Il carsharing si ridimensiona

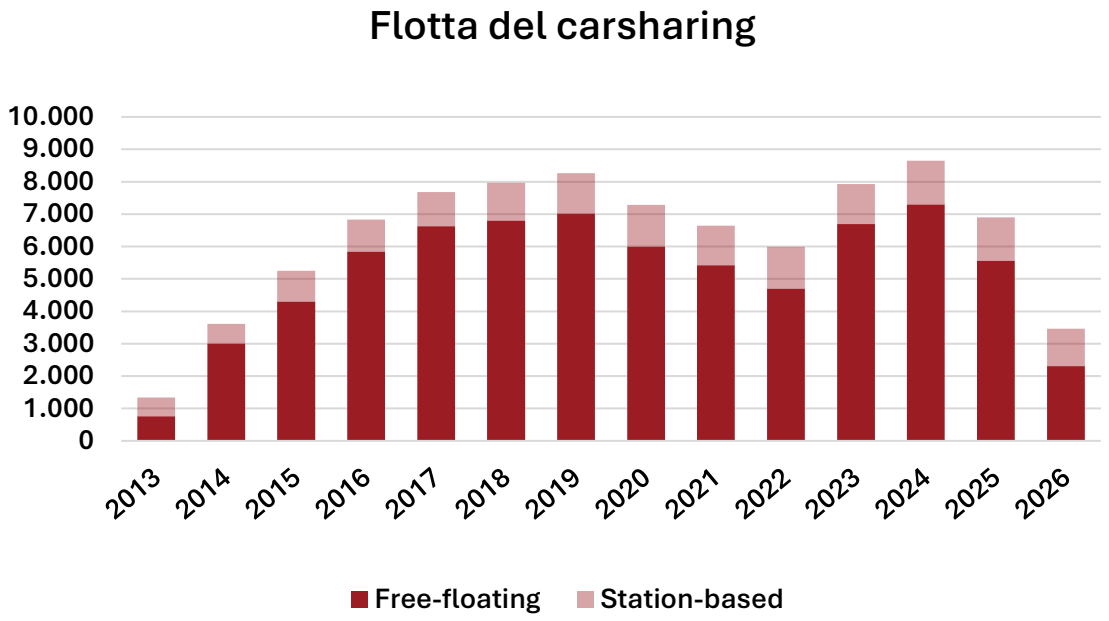
- Tra il 2019 e il 2025, i noleggi del carsharing free-floating diminuiscono del 64% e le percorrenze del 35%.
- Nello stesso periodo, lo station-based registra il 42% di noleggi in meno e il 11% di chilometri in più. La distanza media raggiunge 48 km per noleggio nel 2025, indicando un utilizzo orientato a tragitti più lunghi.
- Le stime per il 2026 confermano questa tendenza nello station-based: rispetto al 2025, i noleggi diminuiscono del 27%, mentre le percorrenze aumentano del 18%, con una distanza media stimata di 77 km per noleggio.

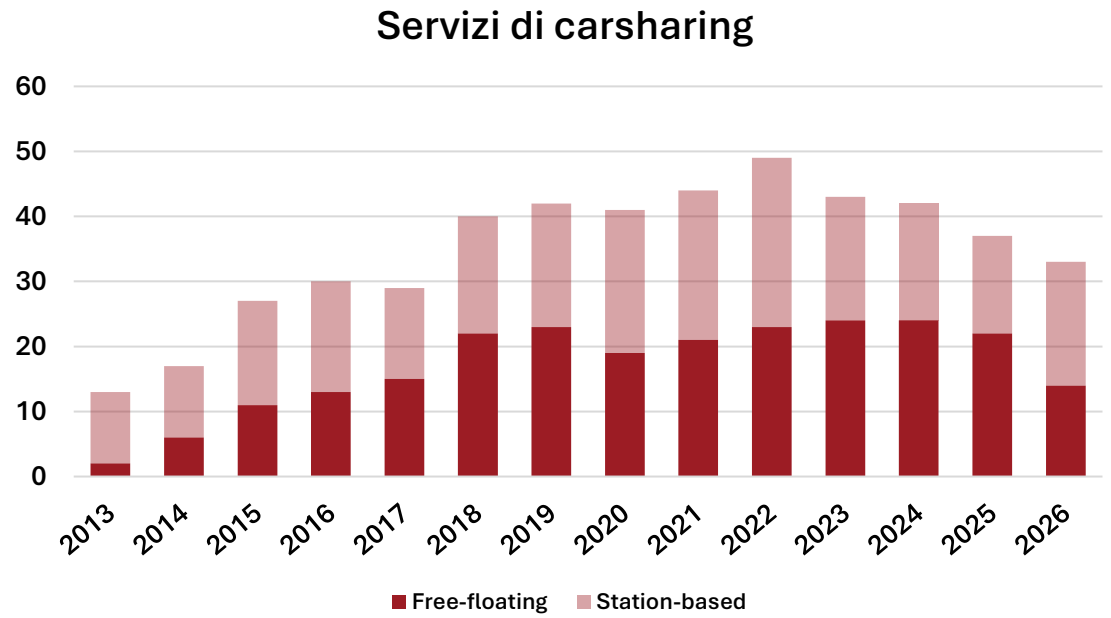




Il carsharing si ridimensiona

- Dopo la crescita registrata tra il 2022 e il 2024, la flotta del carsharing diminuisce moderatamente nel 2025 e si dimezza nel primo semestre 2026.
- La contrazione riguarda soprattutto il free-floating, con oltre 3.000 veicoli in meno, mentre lo station-based perde circa 200 mezzi.
- Prosegue la riduzione del numero complessivo di servizi, che dai livelli del 2022 scende a 33 nel primo semestre 2026. Crescono invece quelli station-based, anche per il passaggio di Enjoy dal modello free-floating a quello a stazioni fisse.



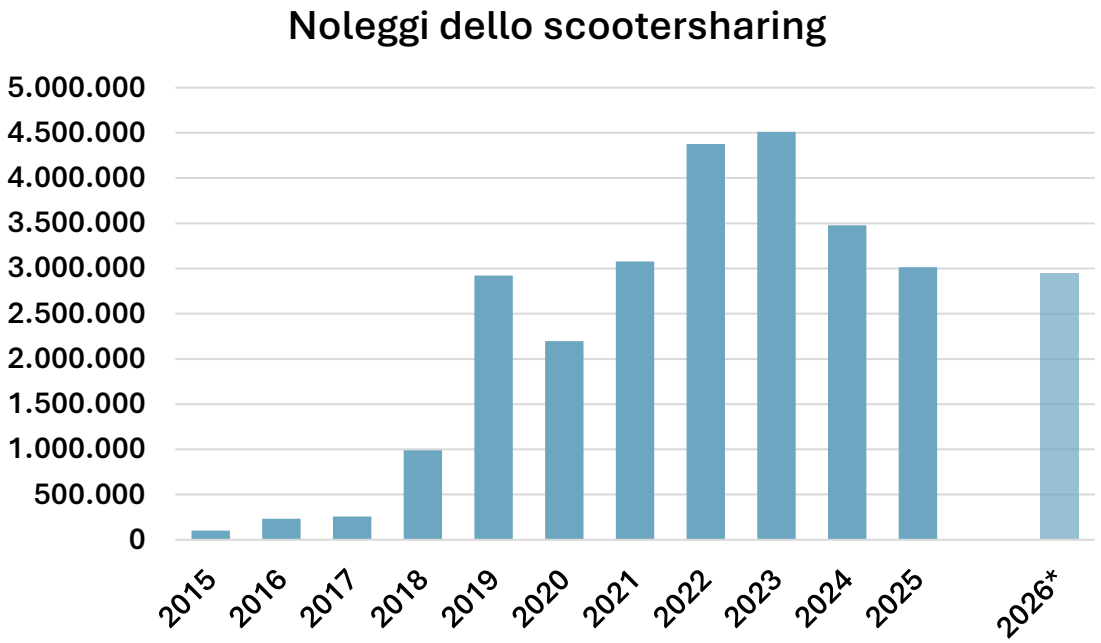


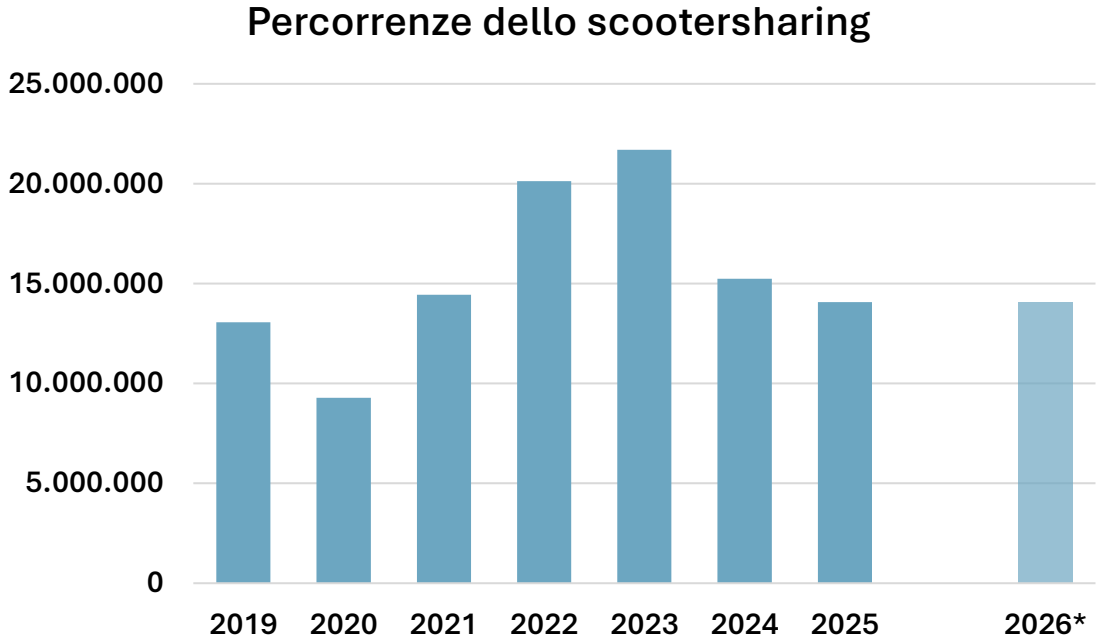


Scootersharing

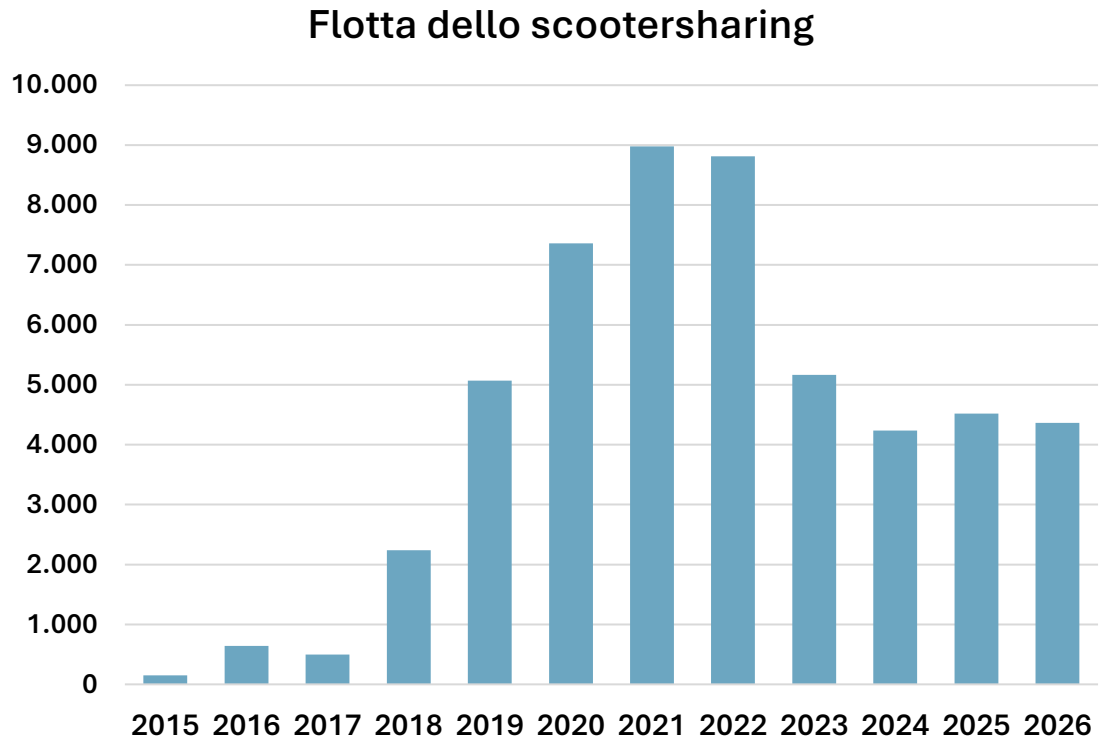
Lo scootersharing segue una traiettoria diversa

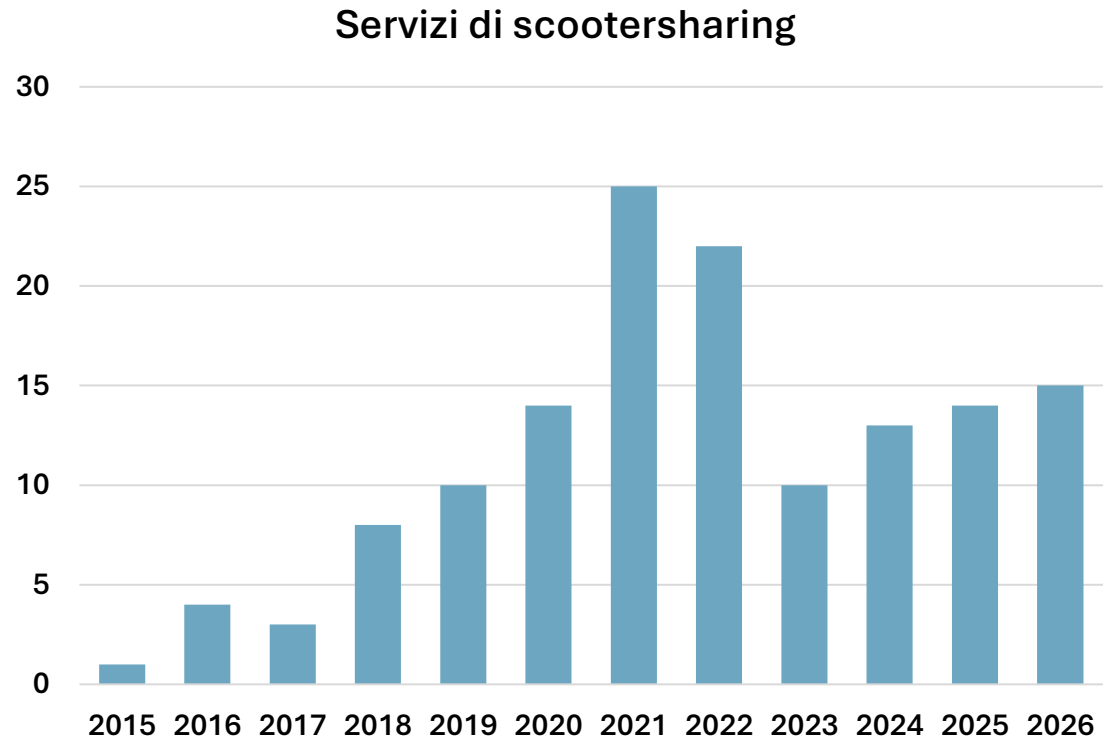
- Rispetto al picco del 2023, nel 2025 lo scootersharing registra una riduzione dei noleggi del 33% e delle percorrenze del 35%.
- Nel primo semestre 2026 i servizi aumentano da 14 a 15, mentre la flotta si riduce da 4.517 a 4.365 veicoli rispetto al 2025.
- Il calo dello scootersharing evidenzia una ripresa della micromobilità non uniforme, trainata dal bikesharing e dal monopattino in sharing.





- Dopo la forte contrazione del 2023, la flotta dello scootersharing si mantiene intorno ai 4–4,5 mila veicoli, con una lieve diminuzione nel primo semestre 2026 rispetto al 2025.
- Il numero di servizi, dopo l'espansione fino al 2021 e il successivo ridimensionamento, torna gradualmente a crescere: 14 nel 2025 e 15 nel primo semestre 2026, lo stesso valore del 2020.



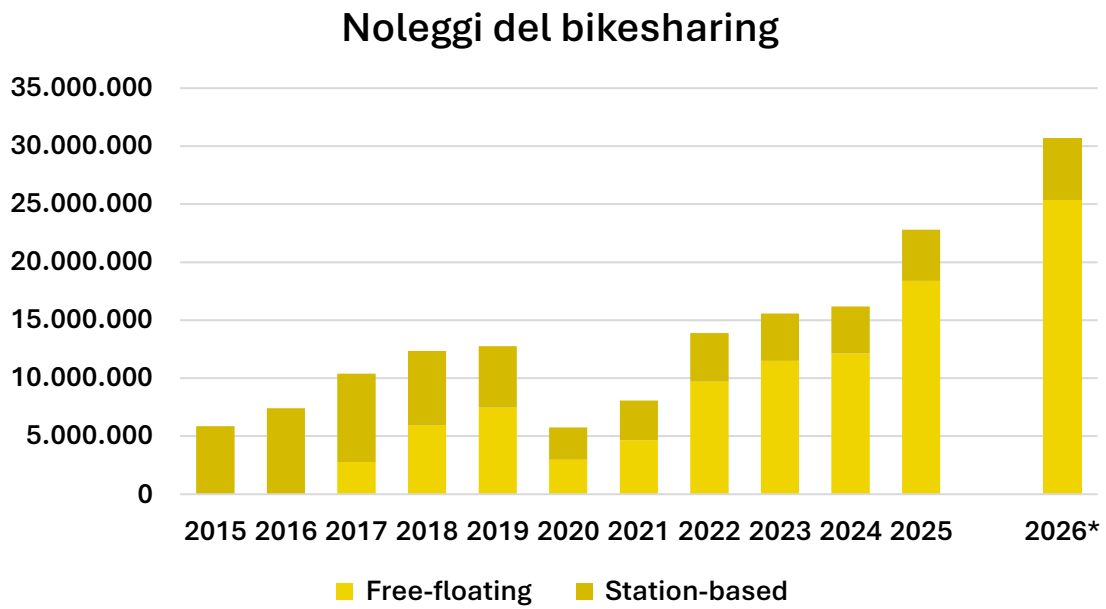


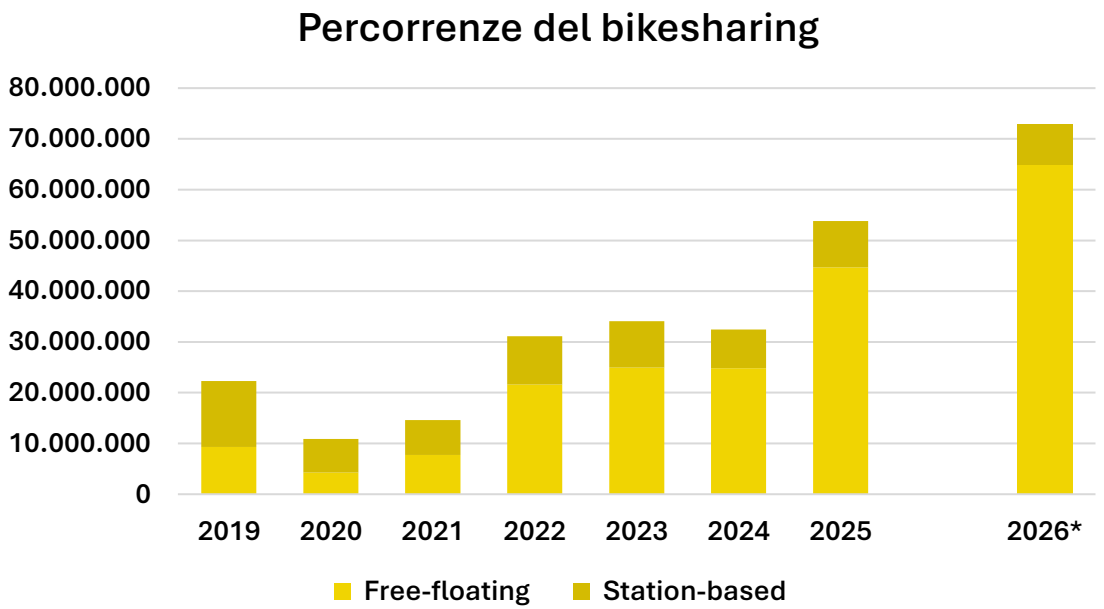


Bikesharing

Bikesharing: la crescita segue il free-floating

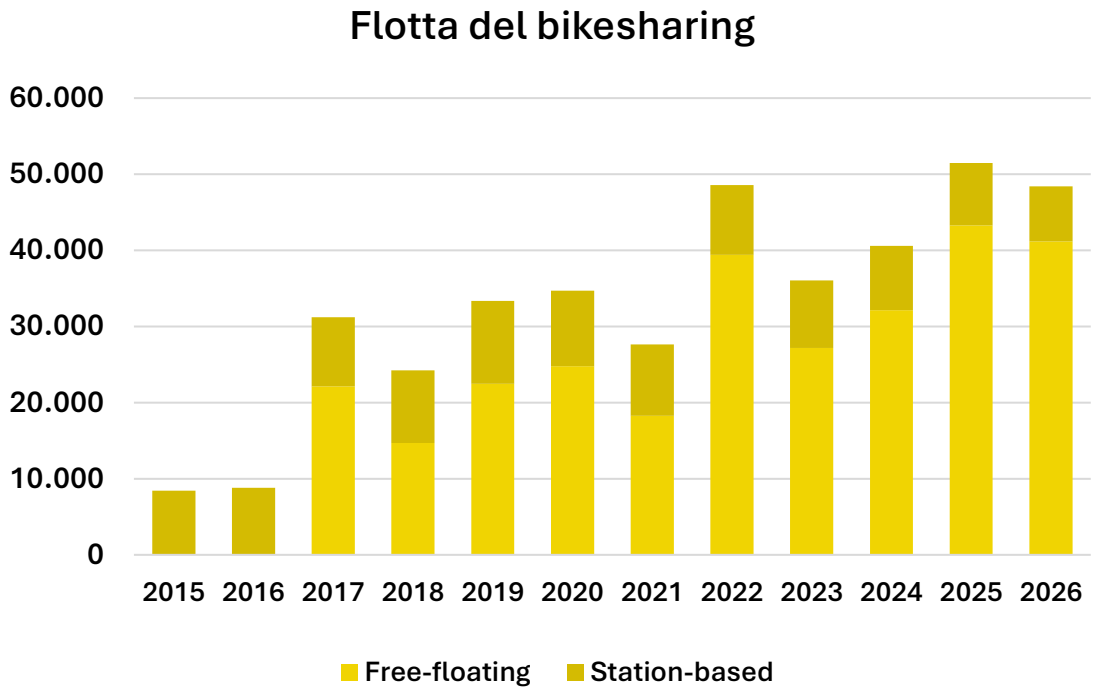
- Nel 2025 il bikesharing free-floating registra oltre 6 milioni di noleggi in più rispetto al 2024.
- Crescono anche i noleggi dello station-based, sia nel 2025 sia nel primo semestre 2026, superando i livelli del 2019.
- Tra gennaio e giugno 2026 si registrano oltre 14 milioni di noleggi, di cui circa l'84% riconducibile al free-floating.
- Nel 2025 le percorrenze aumentano del 66% in entrambi i modelli di servizio. Per il 2026 si stima una crescita complessiva del 35%, sostenuta dal free-floating, mentre lo station-based registra un calo del 13%.

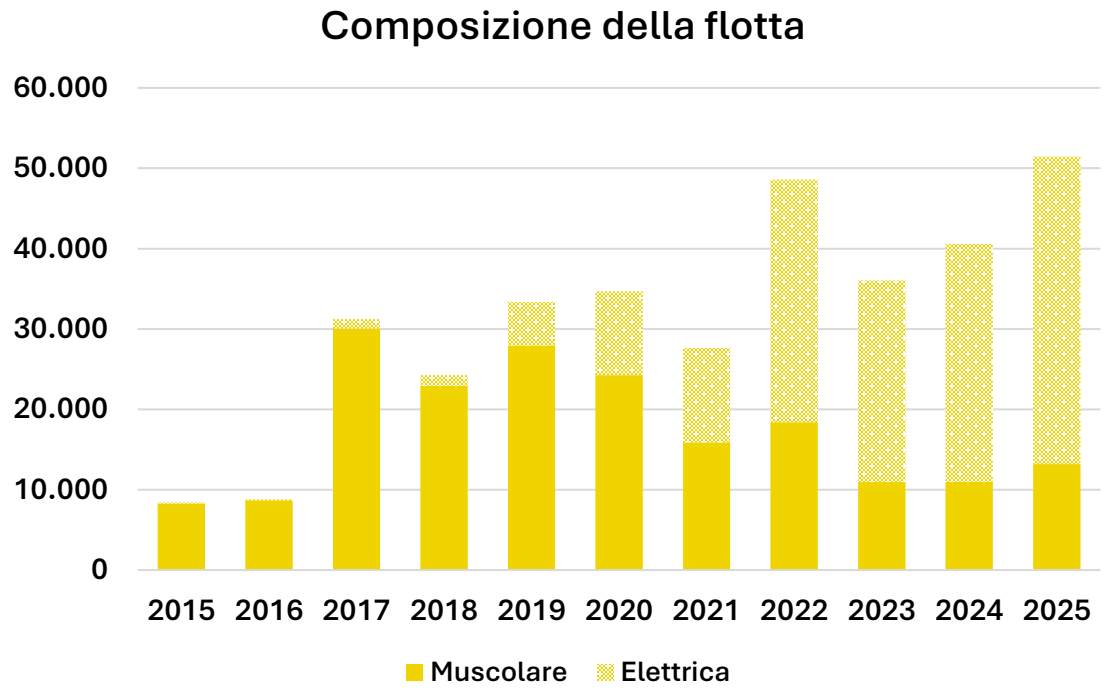




Bikesharing: crescono insieme offerta e utilizzi

- Nel 2025 la flotta del bikesharing cresce di oltre 10 mila unità, raggiungendo il massimo storico di oltre 51 mila biciclette. Aumentano anche i servizi, che passano da 47 a 58.
- Nel primo semestre 2026 i servizi salgono ulteriormente a 69, mentre la flotta si riduce a circa 48 mila biciclette.
- Il 2022 segna il sorpasso delle biciclette elettriche su quelle muscolari. Da allora le e-bike consolidano il proprio peso nella flotta, raggiungendo il 74% del totale nel 2025.



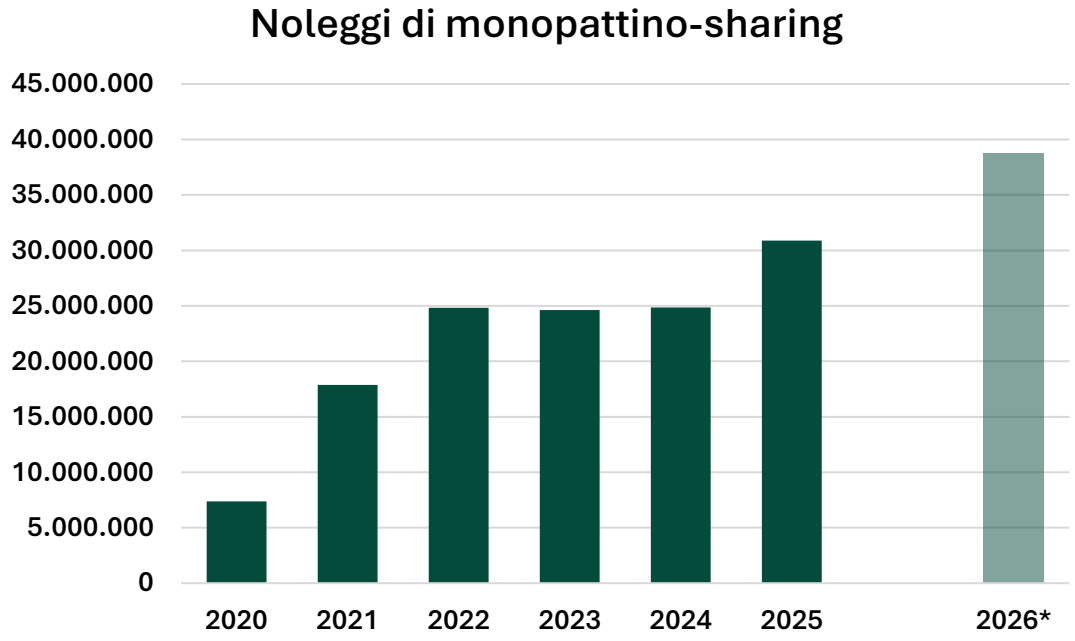


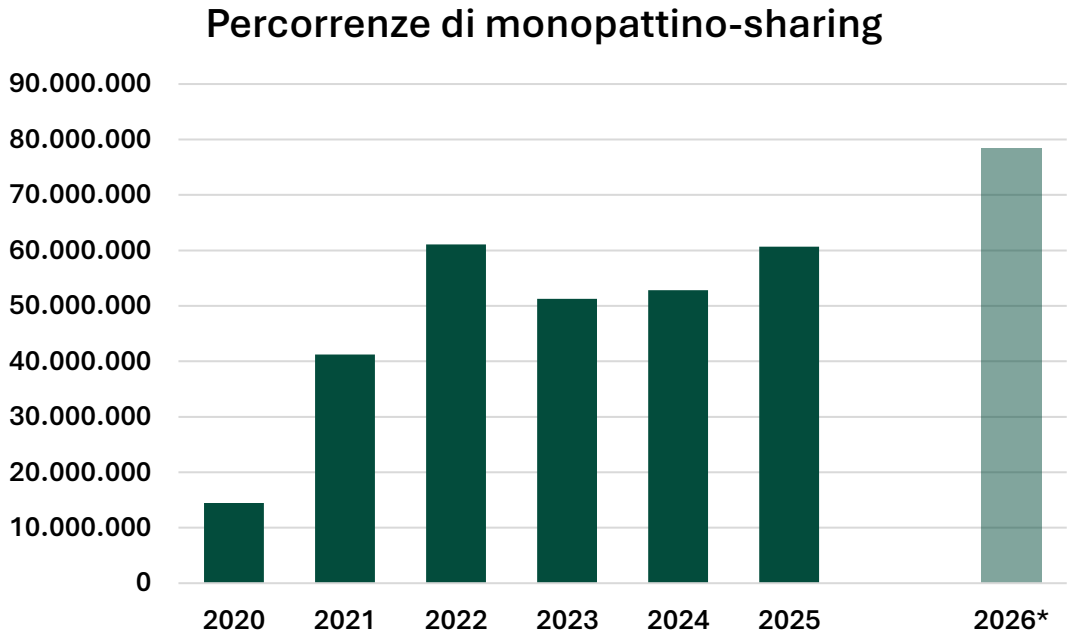


Monopattino in sharing

Il monopattino in sharing continua a crescere

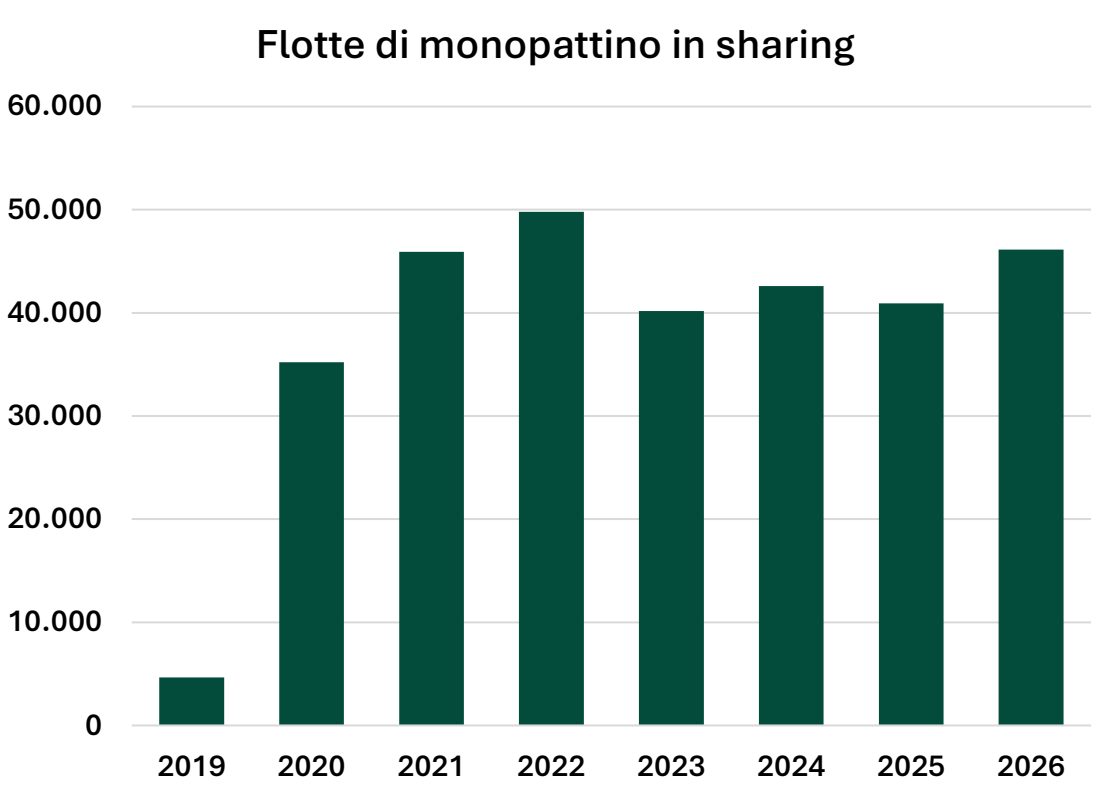
- La crescita dei noleggi prosegue nelle stime per il 2026, con un aumento del 26% rispetto al 2025. Nel primo semestre si registrano 17,5 milioni di noleggi.
- Gli utilizzi mensili passano da 2 milioni a gennaio a 3,65 milioni a giugno, evidenziando una domanda più elevata con l'avvicinarsi della stagione estiva.
- Nel 2025 aumentano anche le percorrenze complessive, che restano però leggermente inferiori ai livelli del 2022 per effetto della riduzione della distanza media per noleggio.
- Per il 2026 si stima un ulteriore aumento delle percorrenze del 29% rispetto al 2025.

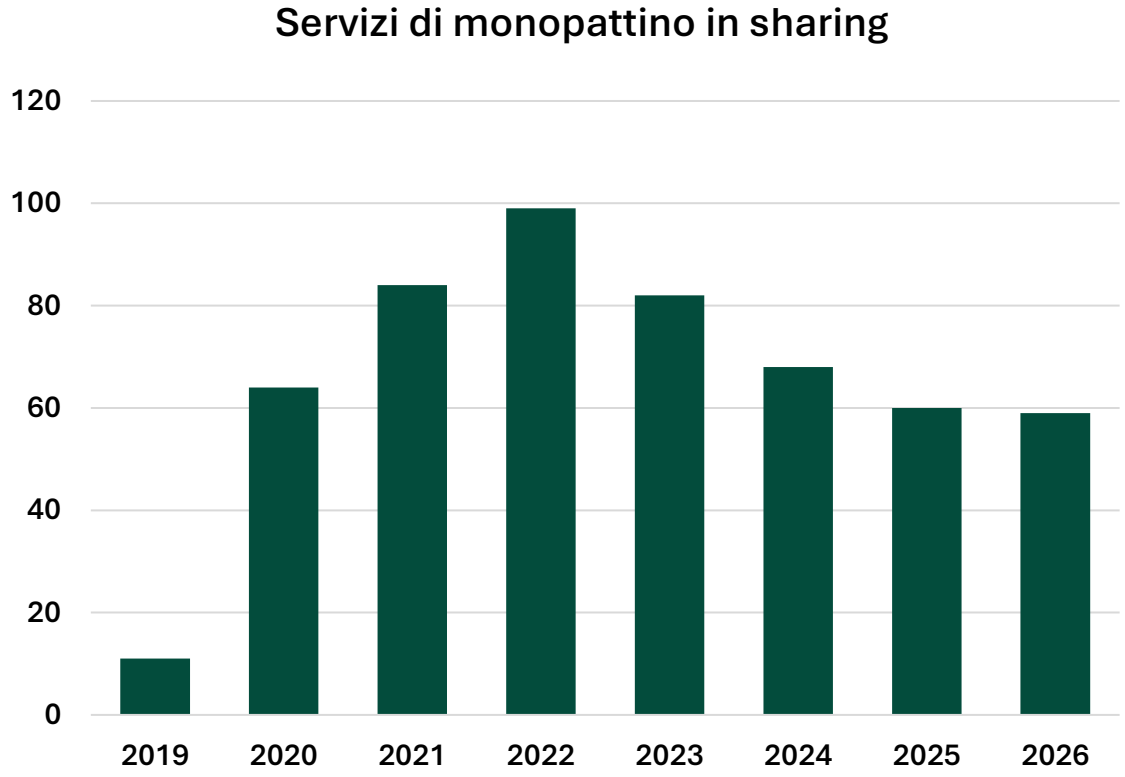




Flotta e servizi divergono

- A fronte della crescita della domanda, nel 2025 l'offerta di monopattini in sharing si riduce lievemente, sia nel numero di veicoli sia in quello dei servizi.
- Nel primo semestre 2026 la flotta torna a crescere, mentre il numero di servizi rimane stabile.
- Rispetto al 2022, il ridimensionamento resta significativo: i servizi passano da 99 a 59, valore confermato sia nel 2025 sia nel primo semestre 2026.







Più servizi, più territori, più integrazione. Analisi dell’attuazione delle misure di sostegno alla sharing mobility 2022–2025

Di cosa si tratta

La misura e i suoi obiettivi

Con il DL n. 68/2022, convertito dalla L. 108/2022, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) **ha dedicato lo 0,3% del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) negli anni 2022-2024 all'incentivazione della sharing mobility**. Questo stanziamento, del valore di circa 45 milioni, mirava a sfruttare la complementarità tra servizi di TPL e di sharing in particolare attivando schemi di integrazione tariffaria (es. *mobility bundle*). Secondo il DL 147/2022, le risorse sono state ripartite fra le regioni usando le stesse percentuali del FNT complessivo.

Finanziamenti ammessi

Il decreto consentiva il supporto di servizi di vehiclesharing, carpooling e Demand-Responsive Transport (DRT), sia offrendo supporto a servizi di sharing esistenti che mettendone a disposizione di nuovi. Per accedere, le Regioni dovevano presentare i progetti ammessi a finanziamento entro 180 giorni dall'entrata in vigore del DL 147/2022, previa istruttoria con gli enti competenti per la programmazione dei servizi di TPL interessati. Tali interventi dovevano svolgersi nel quadro dei contratti di servizio (CdS) già in vigore tra Regioni e operatori TPL, mentre procedure di assegnazione dovevano assicurare la libera concorrenza fra i diversi operatori di sharing. Il termine ultimo per utilizzare i fondi disponibili, inizialmente fissato al 30 giugno 2025, è stato successivamente prorogato al 31 dicembre dello stesso anno. Le Regioni erano tenute a versare nuovamente al MIT qualsiasi somma non spesa entro tale data.

La rendicontazione

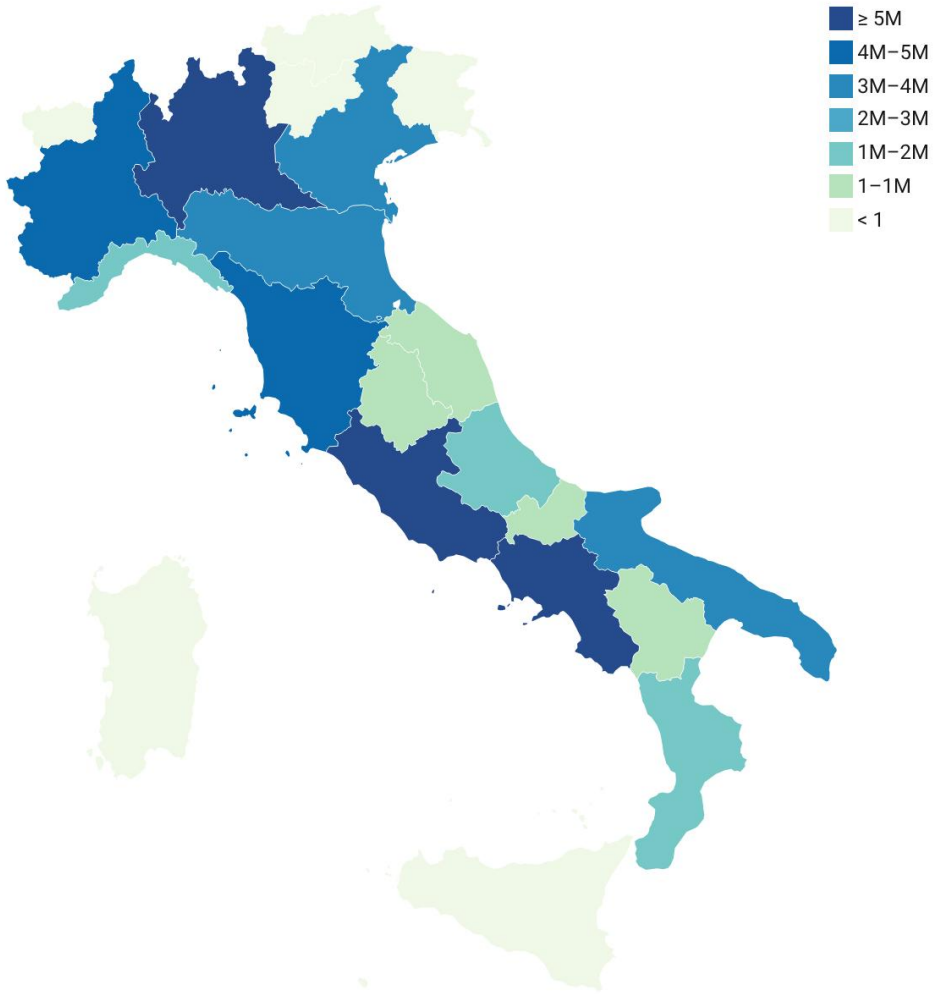
Il DL ha previsto anche la rendicontazione, da parte delle Regioni, dell'utilizzo dei fondi. Il termine per la restituzione dei dati è stato a sua volta prorogato, dal 31 marzo 2026 al 30 settembre 2026. Nelle prossime pagine è riportata l'analisi effettata dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile relativa ai risultati di queste rendicontazioni.

Le risorse disponibili

Tabella 1: Ripartizione delle risorse destinate alla sperimentazione di servizi di sharing mobility, per Regione e annualità (DI 417/2022)

Regione	Quota di riparto	2022	2023	2024
Abruzzo	2,69%	401.406,37 €	409.475,56 €	417.544,75 €
Basilicata	1,55%	231.293,63 €	235.943,17 €	240.592,70 €
Calabria	4,28%	638.668,87 €	651.507,58 €	664.346,30 €
Campania	11,07%	1.651.884,19 €	1.685.090,87 €	1.718.297,55 €
Emilia-Romagna	7,38%	1.101.256,13 €	1.123.393,92 €	1.145.531,70 €
Lazio	11,67%	1.741.417,21 €	1.776.423,71 €	1.811.430,21 €
Liguria	4,08%	608.824,53 €	621.063,30 €	633.302,08 €
Lombardia	17,36%	2.590.488,67 €	2.642.563,47 €	2.694.638,26 €
Marche	2,17%	323.811,08 €	330.320,43 €	336.829,78 €
Molise	0,71%	105.947,41 €	108.077,19 €	110.206,98 €
Piemonte	9,83%	1.466.849,29 €	1.496.336,34 €	1.525.823,39 €
Puglia	8,09%	1.207.203,54 €	1.231.471,11 €	1.255.738,68 €
Toscana	8,83%	1.317.627,59 €	1.344.114,94 €	1.370.602,29 €
Umbria	2,03%	302.920,05 €	309.009,44 €	315.098,83 €
Veneto	8,27%	1.234.063,44 €	1.258.870,96 €	1.283.678,48 €
TOTALE	**100,00%**	**14.923.662,00 €**	**15.223.662,00 €**	**15.523.662,00 €**

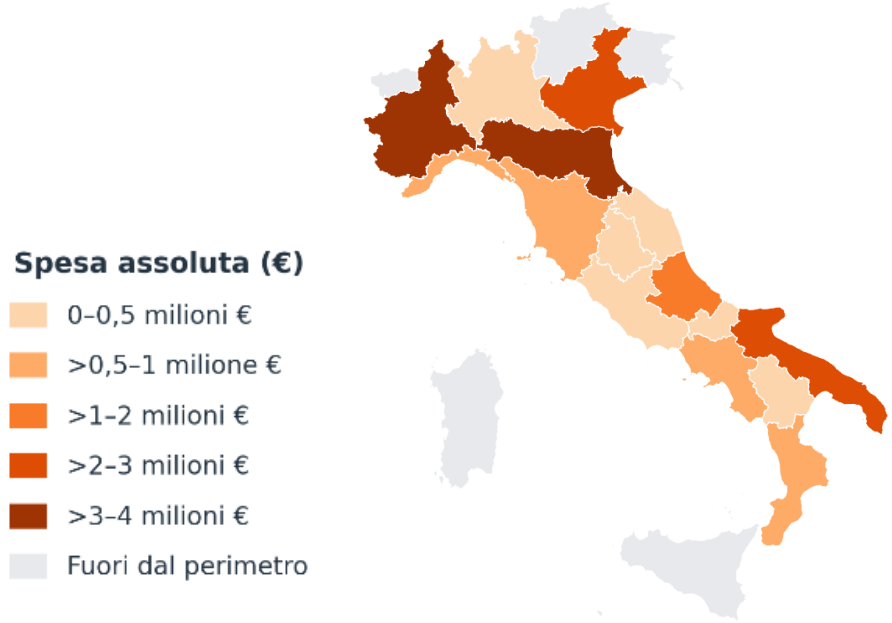
Risorse disponibili per regione

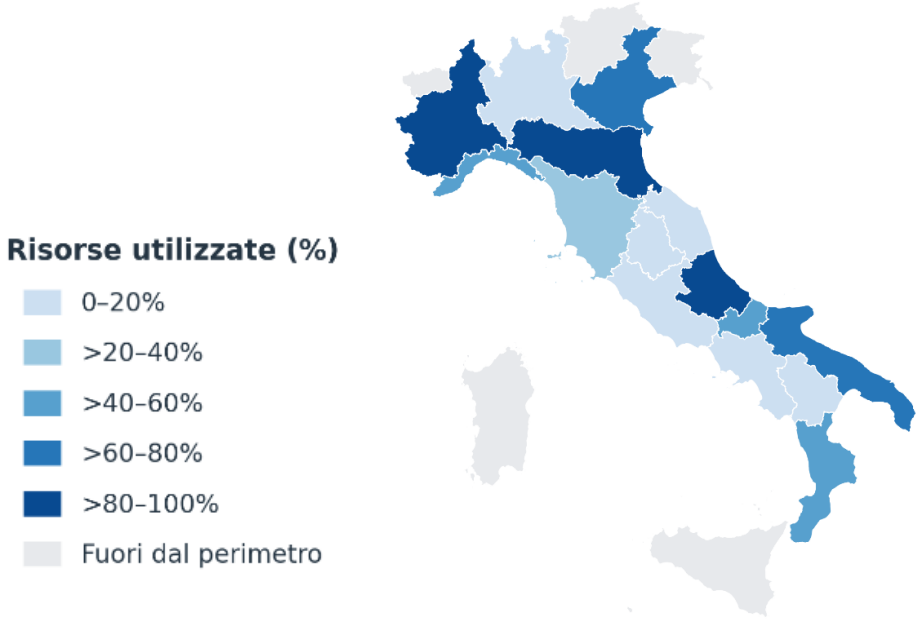


L’analisi dei dati: informazioni generali #1

L’analisi dello schema di incentivazione ai servizi di sharing mobility fa parte di una delle attività predisposte nell’ambito della collaborazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l’Osservatorio nazionale sharing mobility. Le informazioni raccolte hanno consentito di ricostruire un insieme di 68 progetti di sharing mobility avviati, sviluppati su 126 comuni e 9 province. Le Regioni hanno dichiarato risorse utilizzate per complessivi circa 17,5 milioni di euro, a fronte dei 45,7 milioni assegnati per il triennio 2022–2024 e pari a poco meno del 40% del totale.

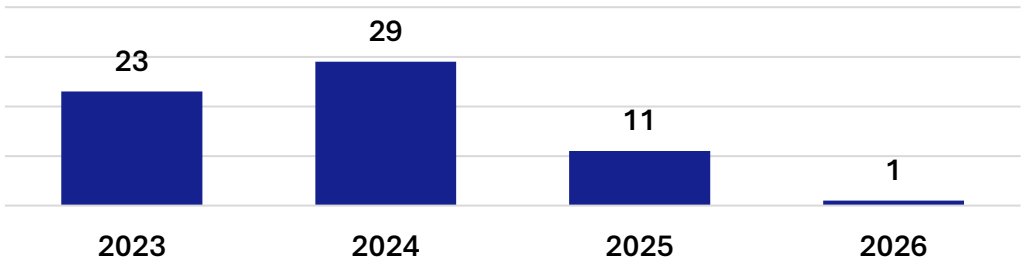
La quota di utilizzo ha presentato differenze significative tra le Regioni. L’Abruzzo ha registrato il valore più elevato, pari al 99,85% delle risorse assegnate. Quote superiori ai due terzi sono state dichiarate anche da Emilia-Romagna (90,56%), Piemonte (87,18%) e Puglia (73,10%), mentre il Veneto ha raggiunto il 66,39%. Valori inferiori a un terzo delle risorse assegnate sono stati rilevati in Toscana, Marche, Campania, Lazio e Lombardia.





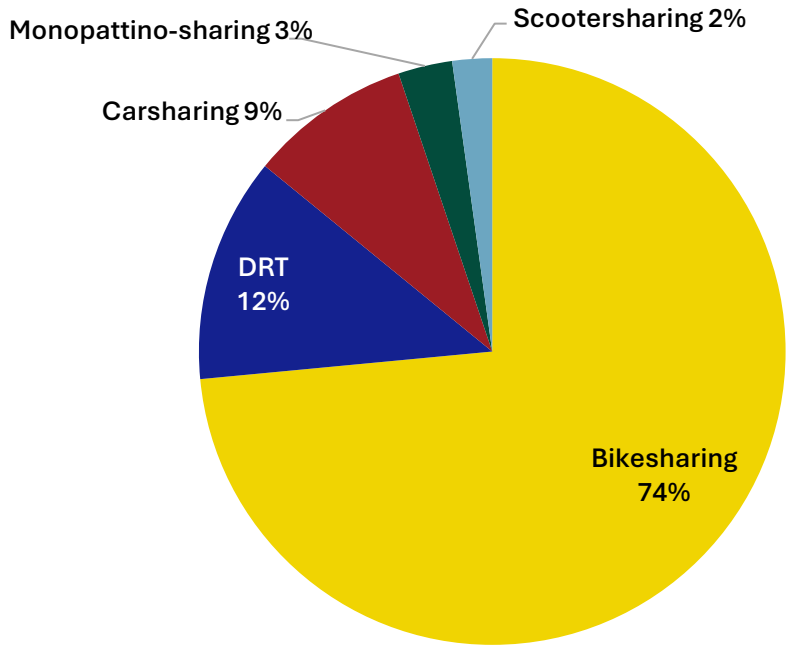
L’analisi dei dati: informazioni generali #2

Progetti per anno di avvio effettivo



La distribuzione temporale degli interventi ha mostrato una concentrazione degli avvii nel biennio 2023–2024, durante il quale sono stati avviati 52 progetti . Il 2024 è stato l'anno con il maggior numero di attivazioni (29), seguito dal 2023 (23). Altri 11 progetti hanno dichiarato l'avvio nel 2025. La distribuzione ha evidenziato come l'attuazione della misura si sia sviluppata progressivamente nel corso del triennio, con una parte degli interventi avviata nell'ultima fase del periodo di finanziamento. La durata mediana dichiarata è stata pari a 17 mesi, considerando i 63 progetti con un valore positivo disponibile. Questi risultati confermano l'importanza della dimensione temporale nell'attuazione degli interventi, soprattutto in relazione alle procedure di programmazione e alla necessità di coordinamento tra i soggetti coinvolti.

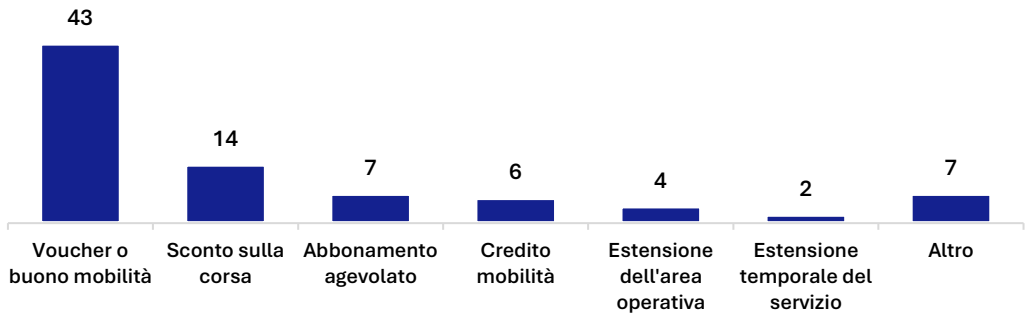
Quota dei finanziamenti erogati per tipologia di servizio



Per quanto riguarda le tipologie di servizi interessati, il bikesharing ha concentrato circa il 74% delle risorse attribuite ai singoli progetti, seguito dai servizi di Demand Responsive Transit (DRT), con il 12%, e dal carsharing, con il 9%. Quote più contenute hanno riguardato il monopattino-sharing (3%) e lo scootersharing (2%).

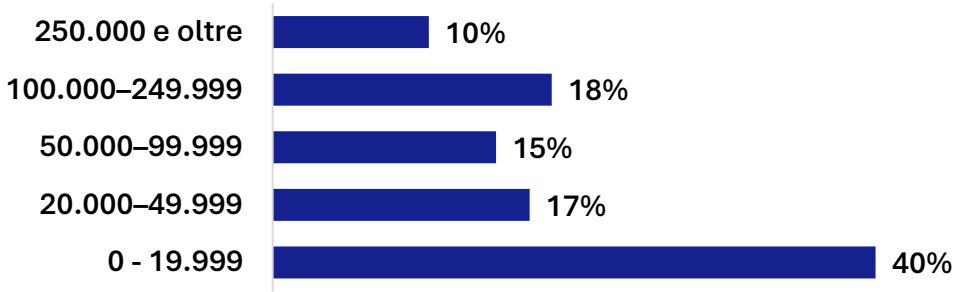
L’analisi dei dati: informazioni generali #2

Progetti per anno di avvio effettivo



In generale, sul totale dei progetti, le forme di sostegno adottate hanno mostrato una netta prevalenza dei voucher o buoni mobilità, seguiti dagli sconti sulle corse. I primi hanno messo a disposizione degli utenti un credito da utilizzare per i servizi di sharing, mentre i secondi hanno ridotto il costo dei singoli utilizzi.
Accanto alle agevolazioni economiche, alcuni progetti hanno incluso interventi di estensione dell’area operativa o della disponibilità temporale dei servizi, ampliandone le possibilità di utilizzo. Le diverse forme di sostegno, anche combinate all’interno dello stesso progetto, hanno confermato la centralità degli incentivi alla domanda nella sperimentazione, affiancati in un numero più contenuto di casi da interventi sull’offerta.

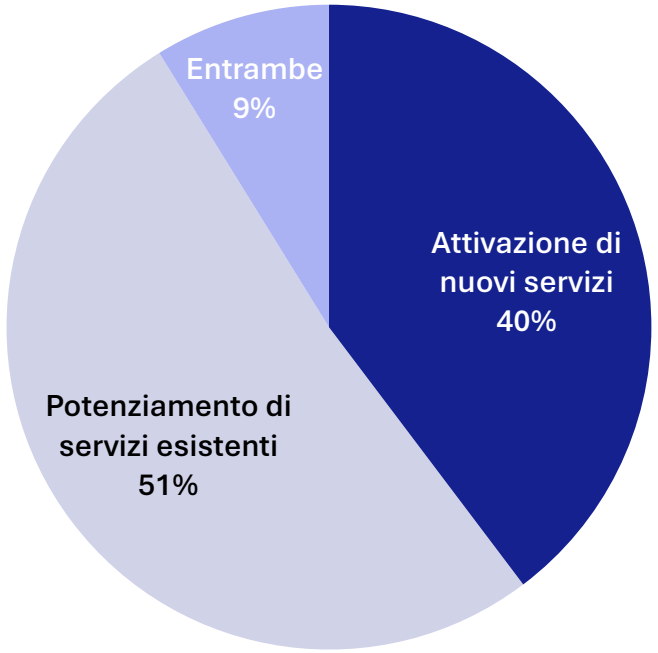
Distribuzione dei comuni interessati dall'attivazione di nuovi servizi di vehiclesharing per classe demografica



La distribuzione territoriale dei progetti ha evidenziato il coinvolgimento di numerosi Comuni di piccole e medie dimensioni, accanto ai principali centri urbani. Dei 112 comuni distinti interessati dagli interventi, 63 (vale a dire il 57% circa) hanno popolazione inferiore a 50.000 abitanti.
Si tratta di un elemento significativo rispetto alle caratteristiche del mercato della sharing mobility, la cui offerta tende a concentrarsi prevalentemente nei contesti urbani di maggiori dimensioni, nei quali sono generalmente presenti condizioni di domanda più favorevoli. Il coinvolgimento dei Comuni più piccoli è stato favorito anche dalla presenza di progetti articolati su aree che includevano più unità amministrative al loro interno.

Gli incentivi alla domanda e l'attivazione di nuovi servizi #1

Tipologia di intervento finanziato



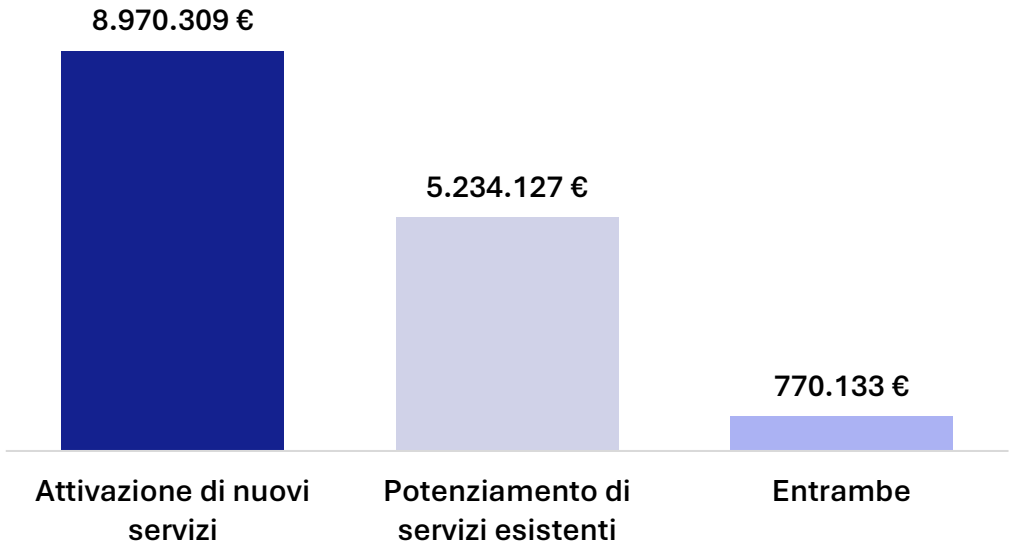
Le informazioni raccolte evidenziano il contributo della sperimentazione all'attivazione di nuovi servizi di sharing mobility. Tra i progetti considerati, 27 hanno riguardato esclusivamente l'attivazione di nuovi servizi, 35 il potenziamento di servizi esistenti e 6 entrambe le tipologie di intervento.

Dagli incentivi alla domanda, nuovi servizi di sharing

L'attivazione di nuovi servizi rappresenta uno dei risultati più significativi della sperimentazione. Attraverso gli incentivi alla domanda, la misura ha contribuito a creare condizioni favorevoli all'avvio dell'offerta, sostenendo l'utilizzo dei servizi nella fase iniziale di operatività e contribuendo alla copertura dei costi di avviamento. Questo aspetto assume particolare rilevanza per la sharing mobility, la cui diffusione richiede una fase di conoscenza e sperimentazione da parte degli utenti, necessaria per acquisire familiarità con il funzionamento dei servizi e valutarne le possibilità di impiego negli spostamenti quotidiani. Gli incentivi possono quindi favorire il primo utilizzo e la successiva adozione dei servizi, contribuendo alla formazione e al consolidamento della domanda, soprattutto nella fase di lancio.

Gli incentivi alla domanda e l'attivazione di nuovi servizi #2

Spesa erogata per tipologia di intervento finanziato



Considerando le risorse utilizzate attribuite ai singoli progetti, gli interventi che hanno previsto l'attivazione di nuovi servizi hanno concentrato circa il 63% degli importi rilevati, comprendendo sia i progetti esclusivamente dedicati a nuovi servizi sia quelli che ne prevedevano anche il potenziamento. I progetti interamente dedicati all'attivazione di nuovi servizi hanno registrato un importo medio di risorse utilizzate pari a circa 350 mila euro, superiore a quello dei progetti di solo potenziamento, pari a circa 176 mila euro.

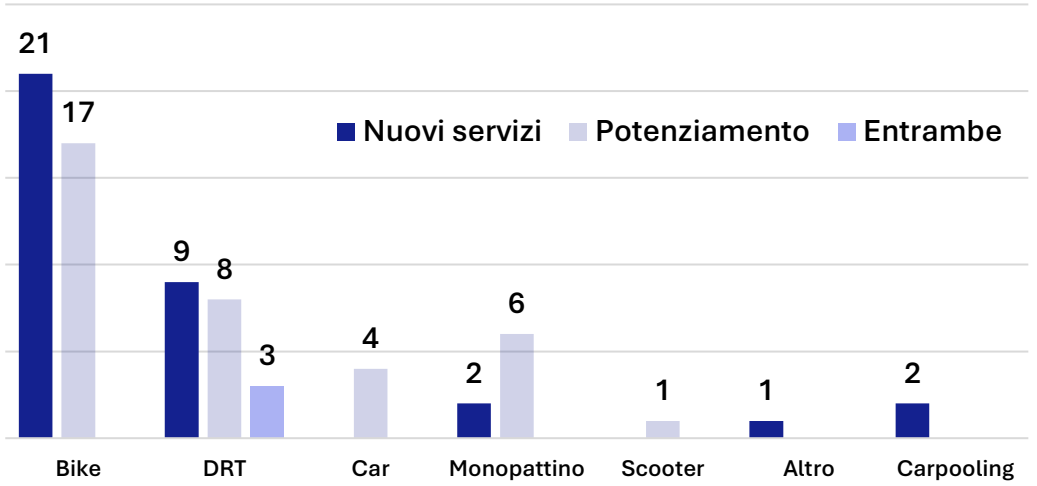
Stato dei servizi avviati nell'ambito dell'iniziativa



Un ulteriore elemento di interesse riguarda la continuità operativa dei nuovi servizi attivati nell'ambito della sperimentazione. A novembre 2026, il 68% dei servizi risultava ancora attivo, a fronte del 32% che aveva cessato l'attività. Il dato costituisce un primo segnale positivo sulla capacità della misura di sostenere l'avvio di servizi destinati a proseguire anche oltre il periodo di incentivazione. La continuità operativa suggerisce, da un lato, la possibilità che gli incentivi abbiano contribuito alla formazione di una base di utenti in grado di sostenere la domanda anche successivamente alla sperimentazione e, dall'altro, l'impegno delle amministrazioni locali nel favorire il consolidamento dei nuovi servizi e la loro integrazione nel sistema di mobilità locale. La valutazione della capacità della misura di produrre effetti duraturi potrà essere ulteriormente approfondita attraverso il monitoraggio della continuità operativa dei servizi negli anni successivi.

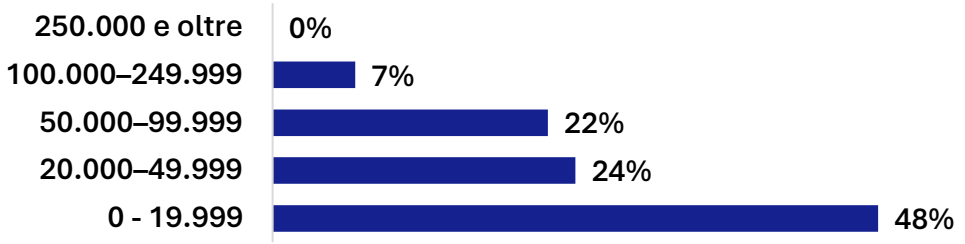
Gli incentivi alla domanda e l'attivazione di nuovi servizi #3

Progetti per tipologia di servizio e natura dell'intervento finanziato



L'incrocio tra le tipologie di servizi di sharing mobility e la natura degli interventi ha evidenziato differenti modalità di utilizzo delle risorse previste. Il bikesharing è risultato il servizio maggiormente interessato dall'attivazione di nuove offerte, con 21 interventi dedicati a nuovi servizi e 17 al potenziamento di quelli esistenti. Per i servizi DRT è emersa una distribuzione più articolata, con interventi sia di attivazione sia di potenziamento, mentre il car sharing è stato interessato esclusivamente dal rafforzamento di servizi già operativi.

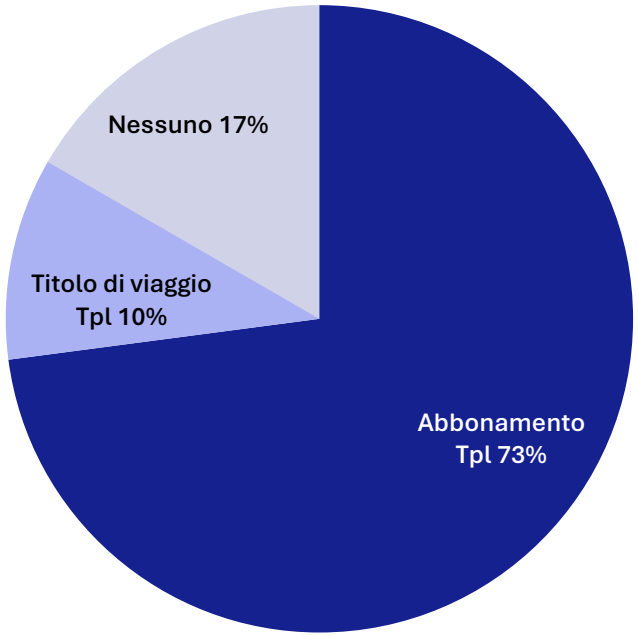
Distribuzione dei comuni interessati dall'attivazione di nuovi servizi di vehiclesharing per classe demografica



La distribuzione territoriale dei nuovi servizi rappresenta un ulteriore risultato significativo della sperimentazione. Osservando soltanto le nuove aperture di servizi di vehiclesharing, il 71,7% dei comuni interessati dall'attivazione di servizi presenta una popolazione inferiore a 50.000 abitanti, mentre il 47,8% non raggiunge i 20.000 abitanti, di cui la metà sotto i 5.000 abitanti. Gli interventi hanno quindi contribuito ad ampliare l'offerta anche nei centri di piccole e medie dimensioni, dove i servizi di vehiclesharing incontrano generalmente maggiori difficoltà di avvio e consolidamento, a causa di condizioni di mercato meno favorevoli, che non implicano però una minore utilità dei servizi rispetto alle esigenze di mobilità della popolazione.

L’integrazione tariffaria e i bundle di mobilità #1

Titoli di viaggio TPL collegati agli incentivi alla domanda



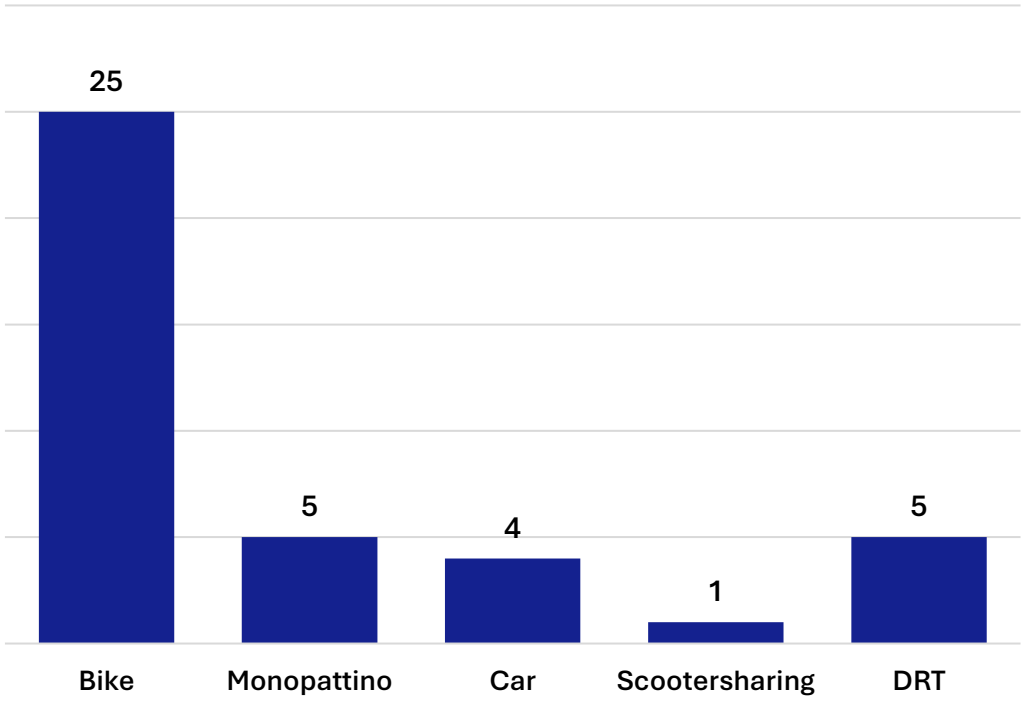
L’analisi ha individuato forme di integrazione tariffaria in 40 dei 48 progetti classificabili in quest’ambito, pari all’83,3%. In particolare, 35 progetti, corrispondenti al 73% circa, hanno collegato le agevolazioni al possesso di un abbonamento TPL, mentre 5, pari al 10% circa, le hanno associate anche ad altri titoli di viaggio. Nei restanti 8 progetti non è stato rilevato un collegamento tariffario.

Incentivi alla domanda, nasce l’offerta integrata TPL + sharing

Il secondo risultato rilevante della sperimentazione sono state le offerte integrate tra trasporto pubblico locale e sharing mobility. Nella maggior parte dei progetti, chi aveva un abbonamento TPL ha ricevuto anche un credito di mobilità, un pacchetto di minuti o corse, oppure un abbonamento agevolato ai servizi di sharing. Questa integrazione ha ampliato le possibilità di spostamento per gli utenti abituali del TPL e ha creato le condizioni per avvicinarne di nuovi.
Lo sharing usato per il primo e l’ultimo miglio facilita il collegamento con fermate e stazioni. In questo modo rende il trasporto pubblico conveniente anche quando la distanza dai punti di accesso ne scoraggerebbe l’uso.
La creazione di bundle di mobilità ha così valorizzato la complementarità tra i due sistemi, unendo la capacità di trasporto del TPL alla flessibilità della sharing mobility.

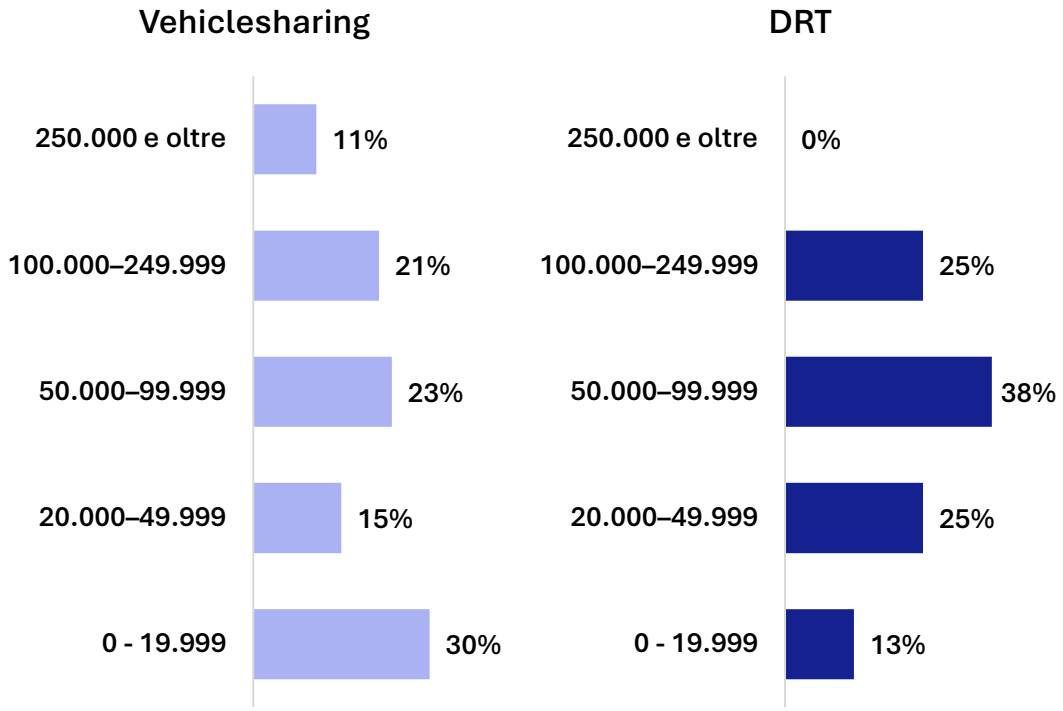
L’integrazione tariffaria e i bundle di mobilità #2

Progetti con mobility bundle per tipologia di servizi



I bundle di mobilità hanno riguardato prevalentemente i servizi di vehicle sharing, presenti in 35 dei 40 progetti con integrazione tariffaria, mentre 5 progetti hanno interessato il DRT. Il bikesharing ha rappresentato la modalità principale più diffusa, con 25 progetti, seguito dai monopattini, dal carsharing e dallo scootersharing.

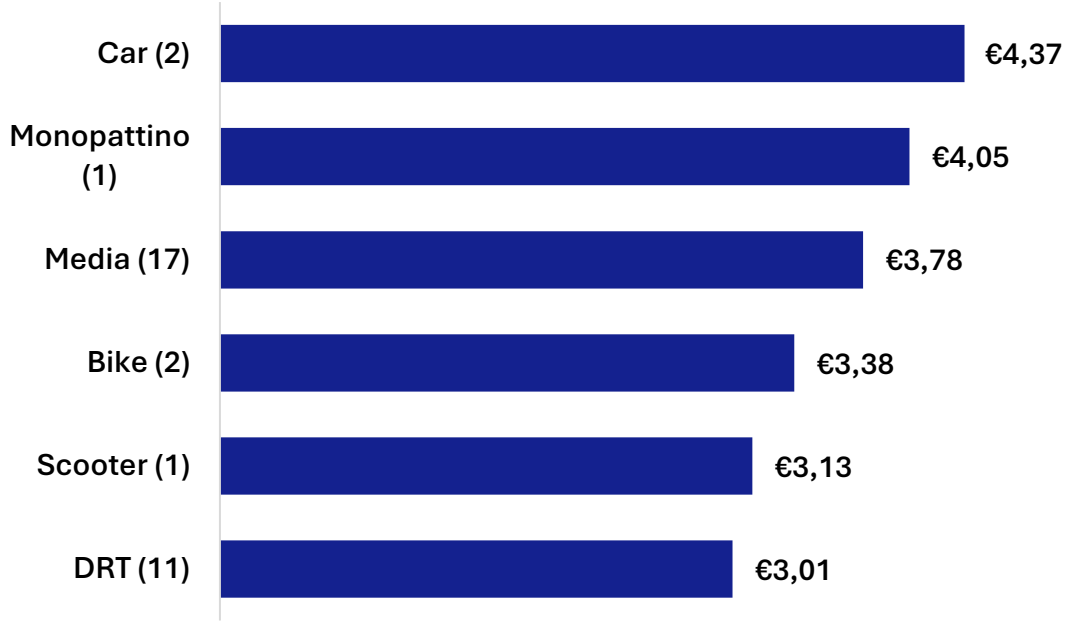
Distribuzione dei comuni per classe demografica interessati dall'attivazione di bundle di mobilità che integrano servizi di sharing mobility e TPL



La distribuzione territoriale dei nuovi servizi rappresenta un ulteriore risultato significativo della sperimentazione. Osservando soltanto le nuove aperture di servizi di vehiclesharing, il 71,7% dei comuni interessati

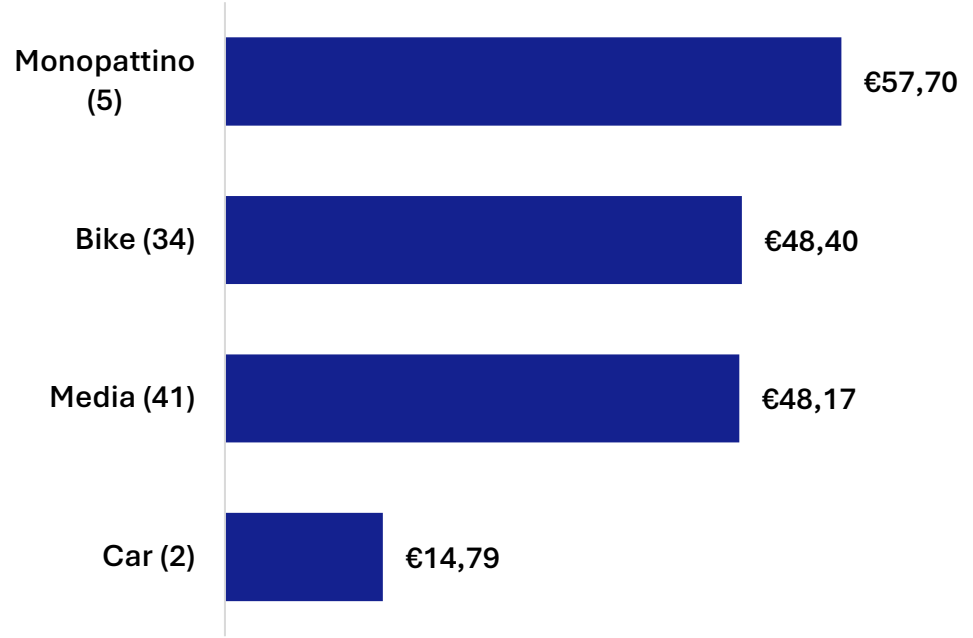
L’integrazione tariffaria e i bundle di mobilità #2

Valore medio dello sconto per tipologia di servizio



Lo sconto riduce il costo del singolo utilizzo ed è stato analizzato in 17 progetti con dati utilizzabili. Il valore medio è stato di 3,78 euro per corsa, con differenze contenute tra i servizi. Nel DRT lo sconto è stato lo strumento principale, spesso nella forma della corsa gratuita per gli utenti del TPL. Il grafico riporta il valore medio per tipologia di servizio; tra parentesi è indicato il numero di progetti su cui è calcolata ciascuna media.

Valore medio del voucher per tipologia di servizio



l voucher mette a disposizione dell’utente un credito spendibile su più utilizzi, per cui il suo valore non è confrontabile con quello dello sconto. È stato lo strumento più diffuso, con 41 progetti analizzati, e ha avuto un valore medio di 48,17 euro. È stato usato soprattutto nel bikesharing e nel monopattino sharing. Per il carsharing gli importi medi sono risultati inferiori, ma il dato va letto con cautela perché riferito a due soli progetti.

Il successo dell'iniziativa: aumento dell'offerta e mobility bundle

Ampliamento dell'offerta attraverso gli incentivi alla domanda

Un primo risultato della sperimentazione ha riguardato l'attivazione di nuovi servizi di sharing mobility attraverso il sostegno alla domanda. Le risorse destinate agli utenti hanno contribuito a creare condizioni più favorevoli all'avvio dell'offerta, anche in contesti nei quali questi servizi non erano precedentemente disponibili.
Questo meccanismo assume particolare rilievo nella fase di lancio dei servizi, quando gli operatori devono costruire una base di utenti e questi ultimi devono conoscere l'offerta, comprenderne le modalità di accesso e sperimentarne l'utilizzo nei propri spostamenti. La riduzione del costo dei primi utilizzi può facilitare questo percorso, attenuando le barriere alla prova di servizi ancora poco conosciuti e sostenendo la domanda nella fase iniziale di attività.
L'esperienza ha quindi evidenziato come gli incentivi alla domanda possano contribuire sia all'utilizzo dei servizi esistenti sia all'ampliamento dell'offerta. La continuità dei servizi nel tempo resta legata alla capacità di consolidare la domanda e di raggiungere condizioni di sostenibilità economica anche dopo la conclusione del sostegno pubblico.

Creazione di mobility bundle tra TPL e sharing mobility

Un secondo importante risultato ha riguardato la creazione, per la prima volta su ampia scala a livello urbano, di offerte integrate tra trasporto pubblico locale e sharing mobility. In 40 dei 48 progetti classificabili, pari all'83,3%, le agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di sharing sono state collegate al possesso di un abbonamento o di un altro titolo di viaggio TPL. Attraverso i mobility bundle, la sperimentazione ha dato concreta attuazione all'integrazione tariffaria tra i servizi, associando al titolo di trasporto pubblico crediti di mobilità, pacchetti di minuti o corse e abbonamenti agevolati.
Questa integrazione ha ampliato le opportunità di mobilità degli utenti abituali del TPL e ha creato condizioni favorevoli per avvicinare nuovi utenti al trasporto pubblico. La disponibilità di servizi di sharing per il primo e l'ultimo miglio può infatti facilitare il collegamento con fermate e stazioni, rendendo il TPL accessibile e conveniente anche per spostamenti nei quali la distanza dai punti di accesso ne limita l'utilizzo.
I bundle hanno quindi costituito uno strumento per valorizzare la complementarità tra la capacità di trasporto del TPL e la flessibilità della sharing mobility.

Indicazioni di miglioramento per future iniziative

Governance multilivello

L'integrazione tra trasporto pubblico e sharing mobility rappresenta un obiettivo strategico per ampliare le opportunità di mobilità e migliorare l'accessibilità dei servizi. L'esperienza del DI 417/2022 ha tuttavia evidenziato come la complessità della governance multilivello, in assenza di una programmazione preventiva, possa rappresentare un ostacolo all'utilizzo delle risorse. Sarebbe pertanto opportuno affrontare il tema dell'integrazione tra Tpl e sharing mobility già nell'ambito degli ordinari processi di pianificazione della mobilità, individuando preventivamente i territori, i servizi e le modalità di intervento prioritari.

Programmazione degli interventi

L'integrazione verticale tra TPL e sharing mobility può rappresentare una condizione favorevole all'attuazione degli interventi. Nei contesti in cui il gestore del TPL opera direttamente anche nei servizi di sharing mobility, il coordinamento operativo e amministrativo può infatti risultare più semplice, riducendo la necessità di accordi tra soggetti distinti. Questo elemento suggerisce di favorire condizioni di maggiore integrazione operativa, senza necessariamente privilegiare un unico modello gestionale. Anche nei contesti in cui Tpl e sharing mobility sono gestiti da soggetti differenti, accordi e convenzioni strutturati, eventualmente supportati da schemi contrattuali standardizzati, potrebbero facilitare l'attuazione degli incentivi, nel rispetto dei principi di concorrenza e non discriminazione.

Monitoraggio dei risultati

Per future misure sarebbe utile definire fin dall'avvio un sistema comune di monitoraggio, con indicatori standardizzati relativi alle risorse utilizzate, agli utenti beneficiari, agli incentivi erogati e all'utilizzo effettivo dei servizi. La raccolta sistematica di queste informazioni consentirebbe di semplificare la rendicontazione e, soprattutto, di valutare e confrontare l'efficacia delle diverse modalità di incentivazione.

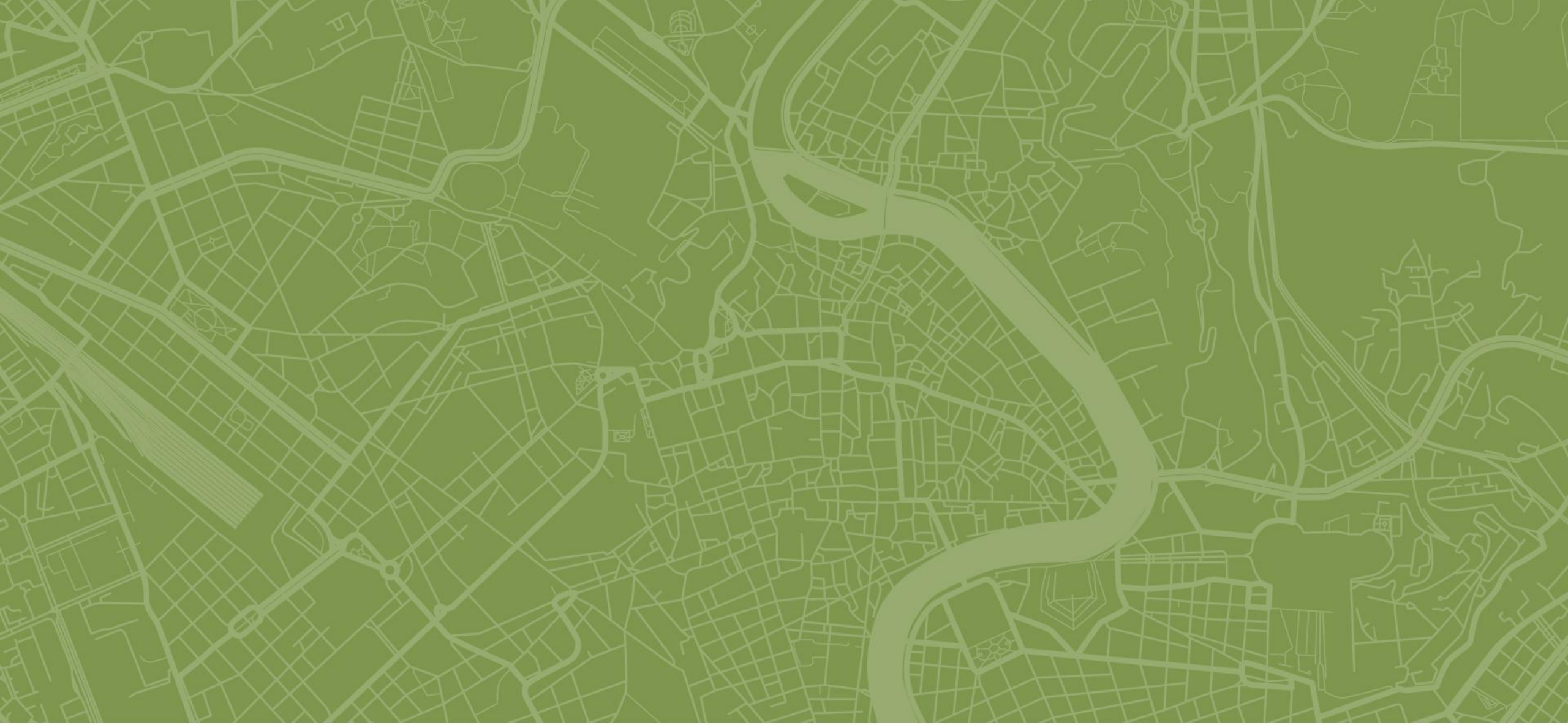
Link per consultazione tavole dati

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



Osservatorio Nazionale
SHARING MOBILITY