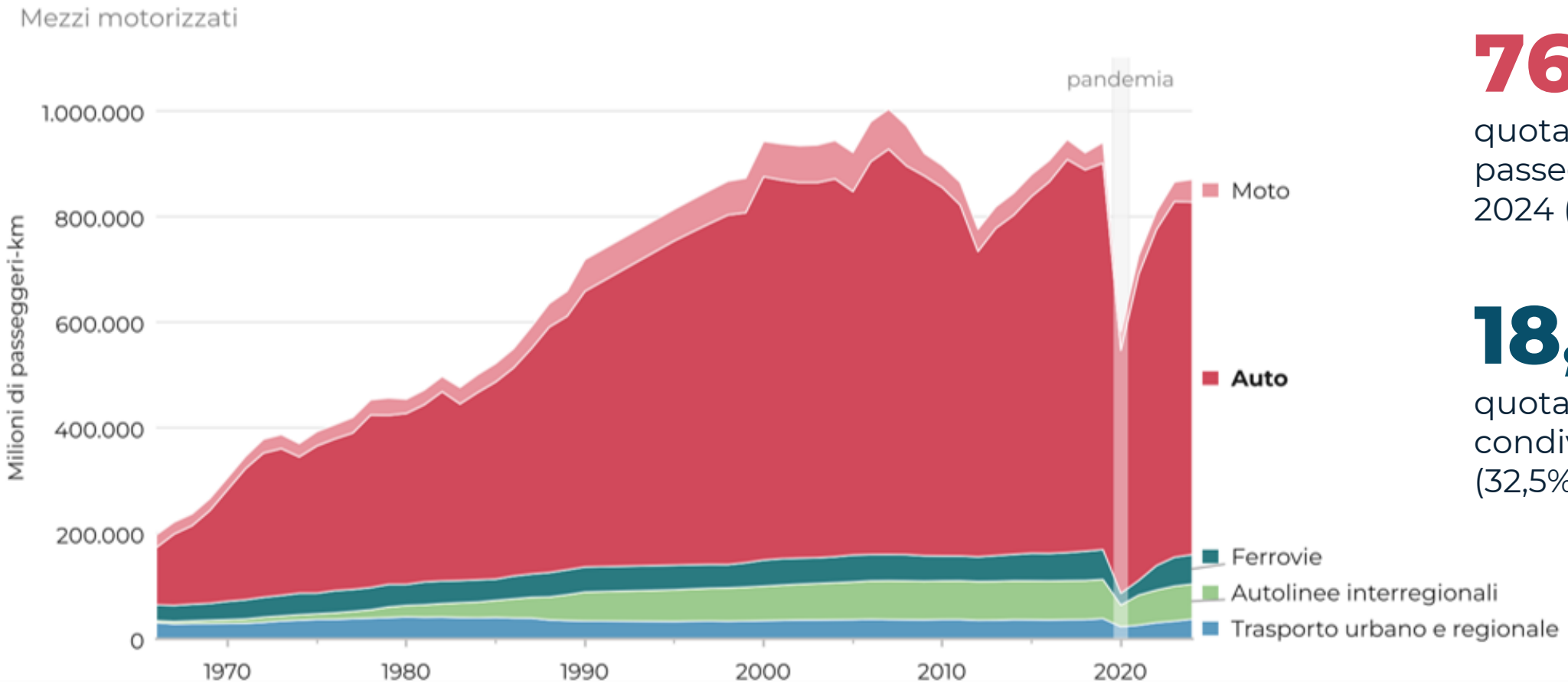
FUTURE WAYS 2026: LA MOBILITÀ CONDIVISA IN ITALIA



DOWNLOAD


disponibilità
continuità
versatilità
accessibilità
«Timshel»
tu puoi

In sessant'anni l'auto è passata dal 55% al 77% delle percorrenze



76,8%

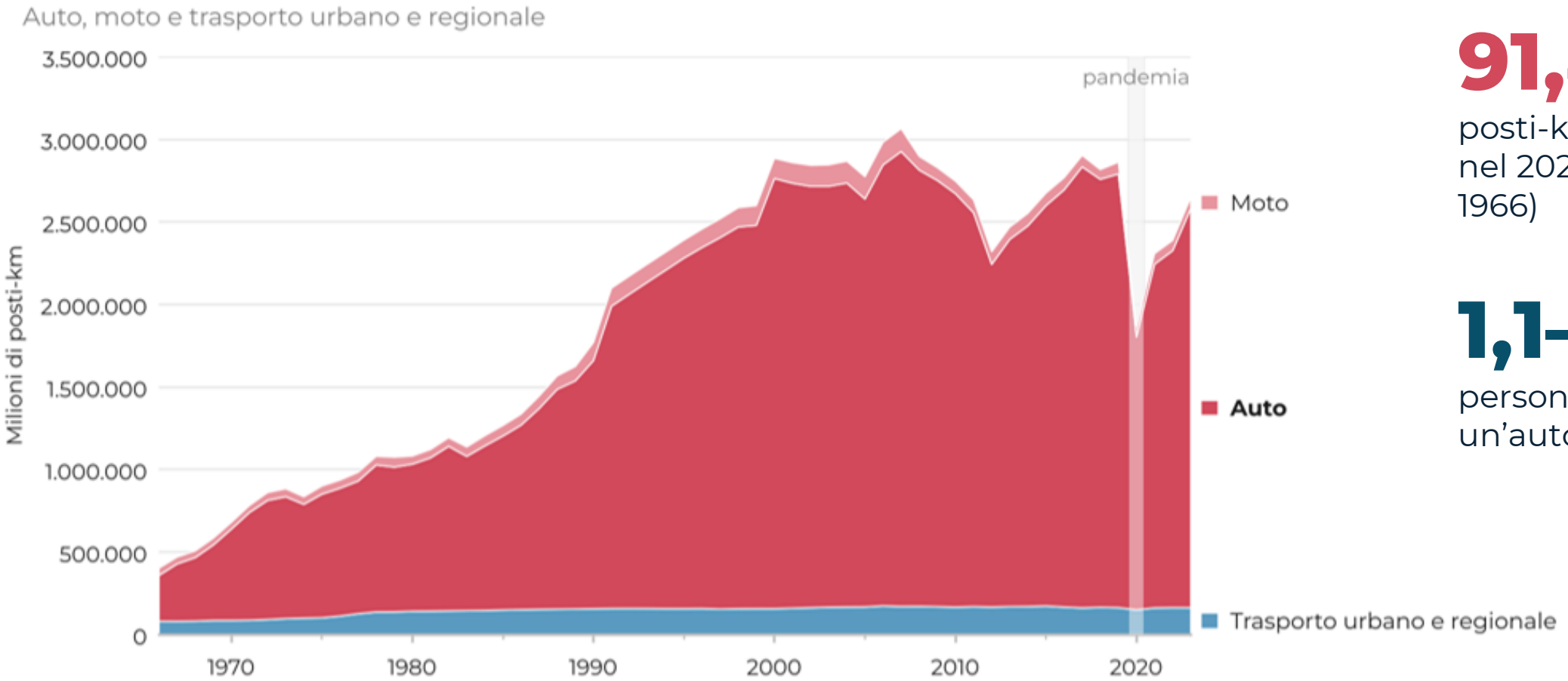
quota dell'auto sui passeggeri-km nel 2024 (55,3% nel 1966)

18,3%

quota della mobilità condivisa nel 2024 (32,5% nel 1966)

Figura 1 – Passeggeri-km per modalità, Italia 1966-2024. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati MIT (CNIT); solo mezzi motorizzati

Nove posti-km su dieci sono in auto, e gran parte viaggiano vuote



91,4%

posti-km offerti in auto nel 2023 (69,2% nel 1966)

1,1–1,4

persone a bordo di un'auto, in media

Figura 5 – Posti-km offerti per modalità, Italia 1966-2023. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati MIT

Cresce la mobilità condivisa a mercato, ristagna quella finanziata dal pubblico

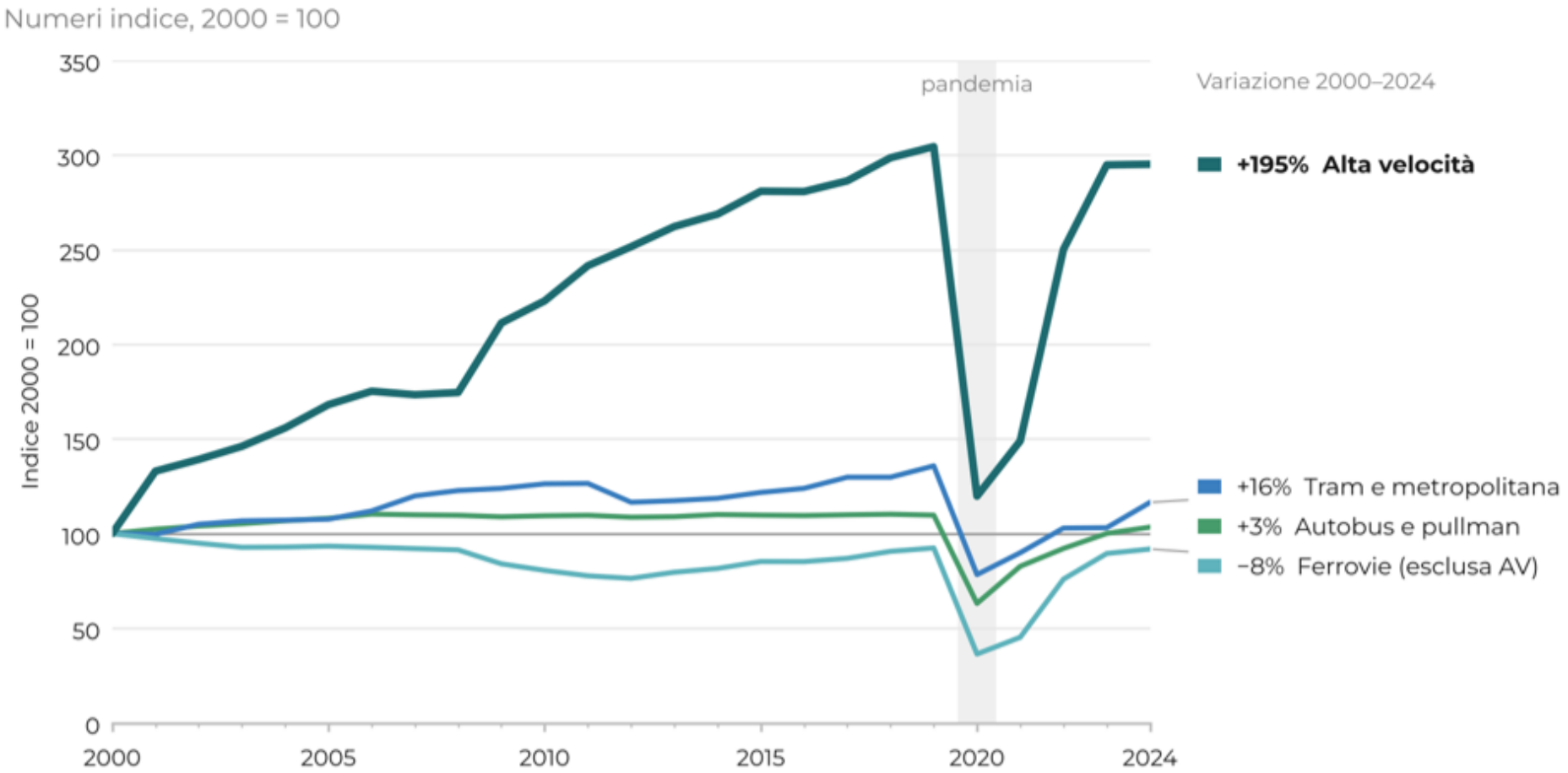


Figura 13 – Passeggeri-km per servizio di mobilità condivisa, Italia 2000-2024. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati EUROSTAT

Servizi a mercato

operatori in concorrenza, senza compensazioni: alta velocità, autolinee interregionali, sharing

Servizi pubblici

obblighi di servizio e compensazioni: treni regionali, metro, tram, autobus, taxi e Ncc

Non solo Alta Velocità ma anche sharing mobility

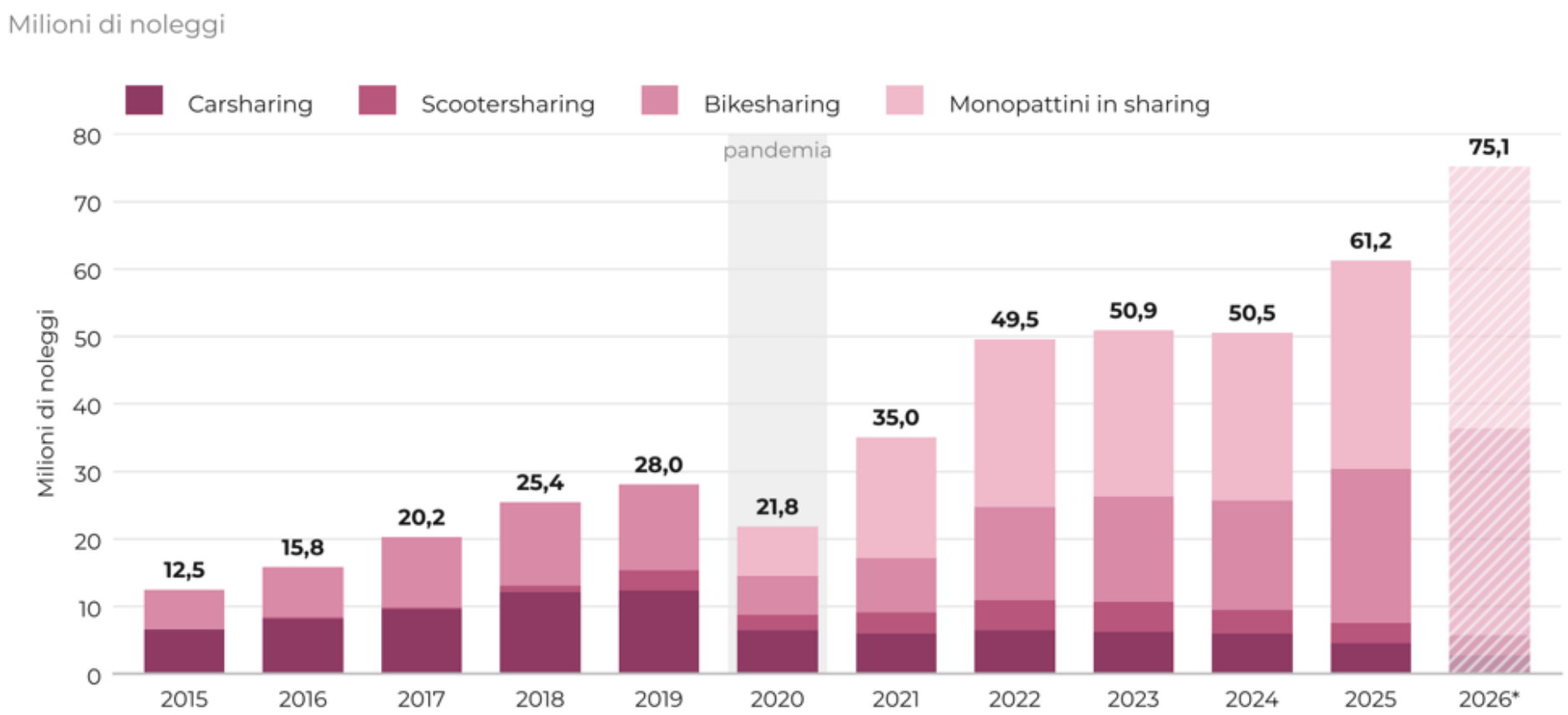


Figura 15 Noleggi dei servizi di vehiclesharing per tipologia di servizio, Italia 2015-2026

Il Fondo nazionale trasporti è stabile in euro correnti, ma perde valore reale

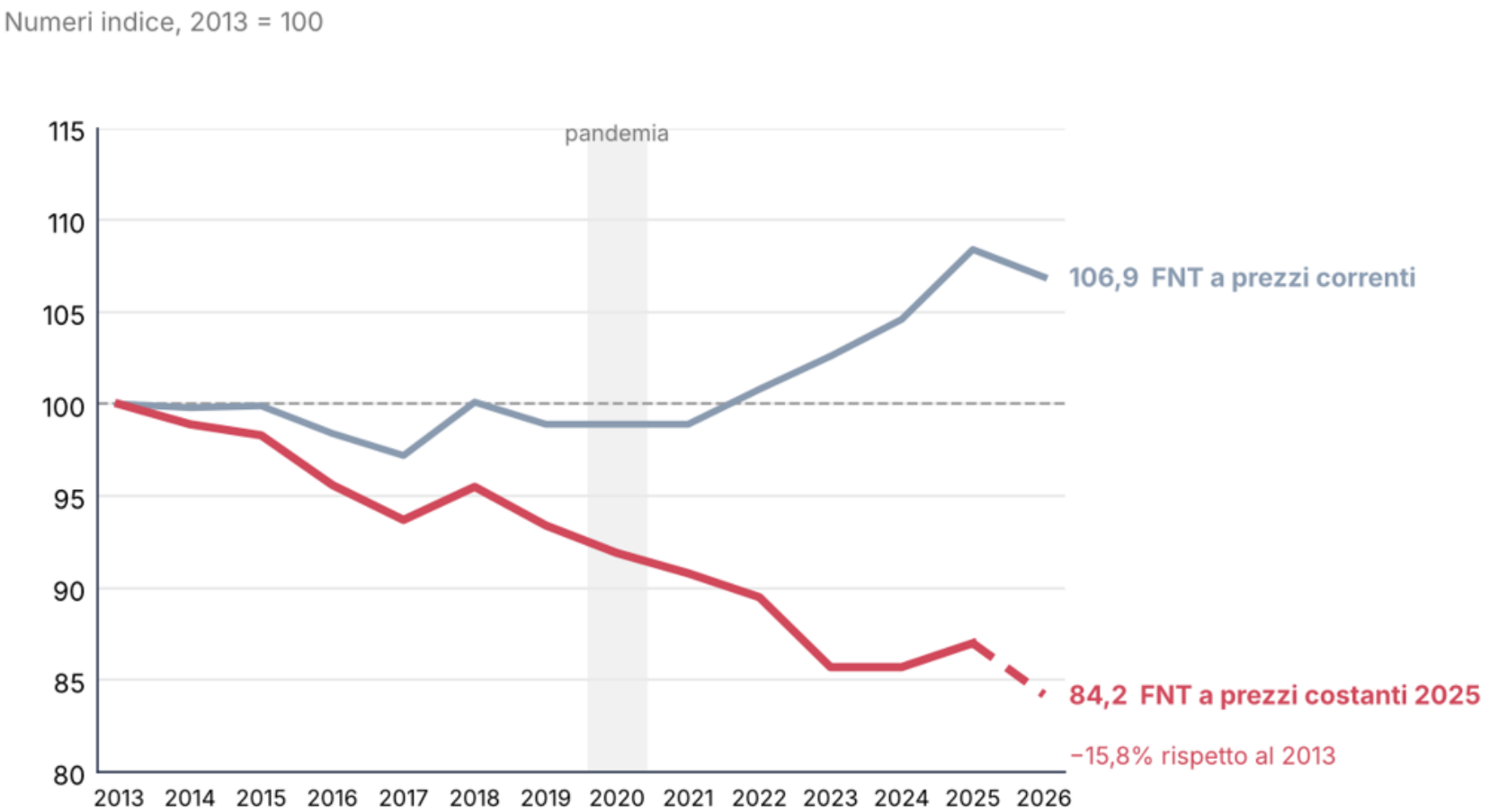


Figura 17 – Fondo nazionale trasporti, Italia 2013-2026. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati ISTAT, ASSTRA

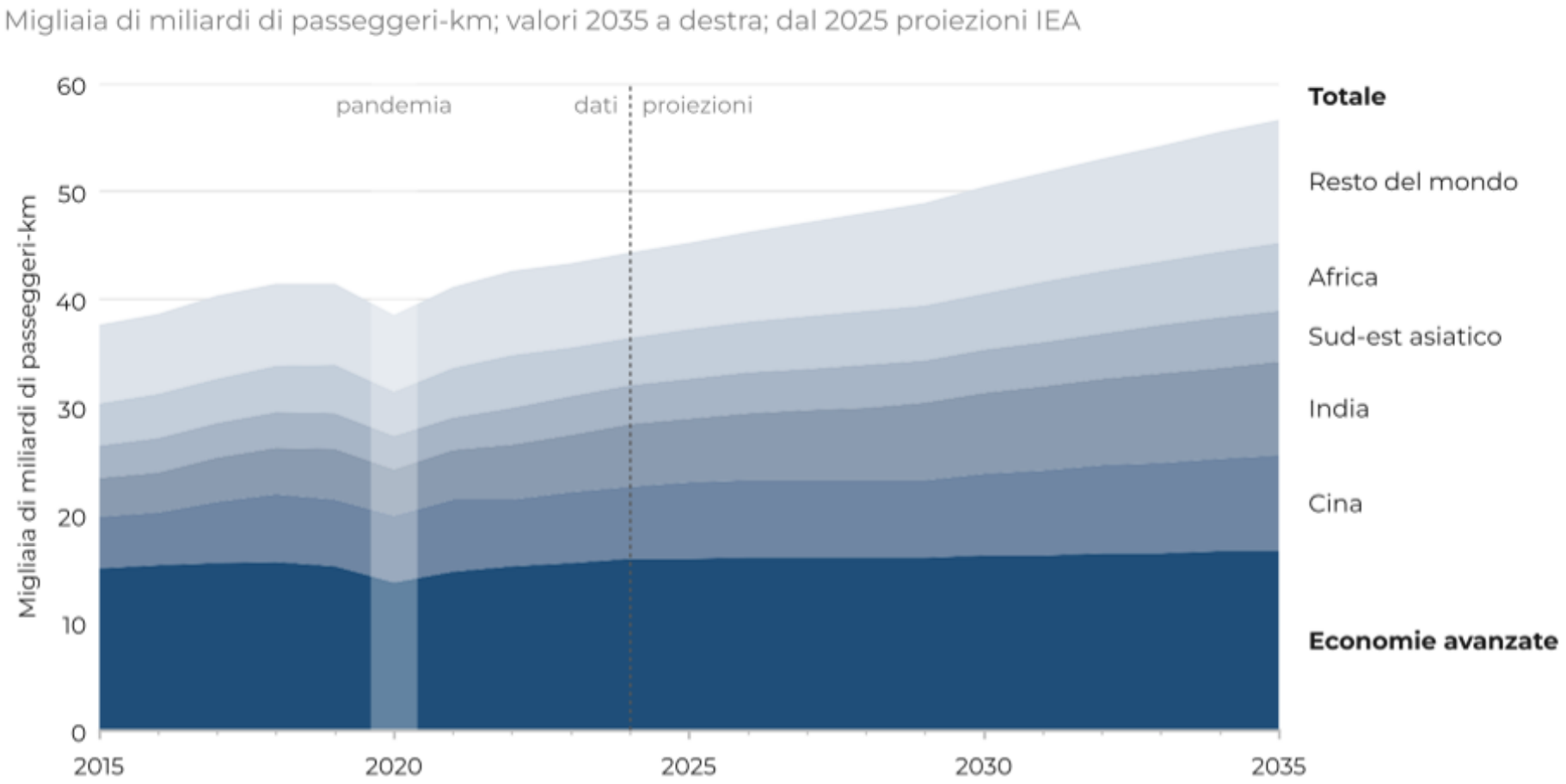
−976 mln

valore perso in termini reali dal 2013 al 2026

5,2 mld

dotazione nominale nel 2026 (4,9 mld nel 2013)

Peak Travel: si arresta la crescita, non il predominio dell'auto



2007

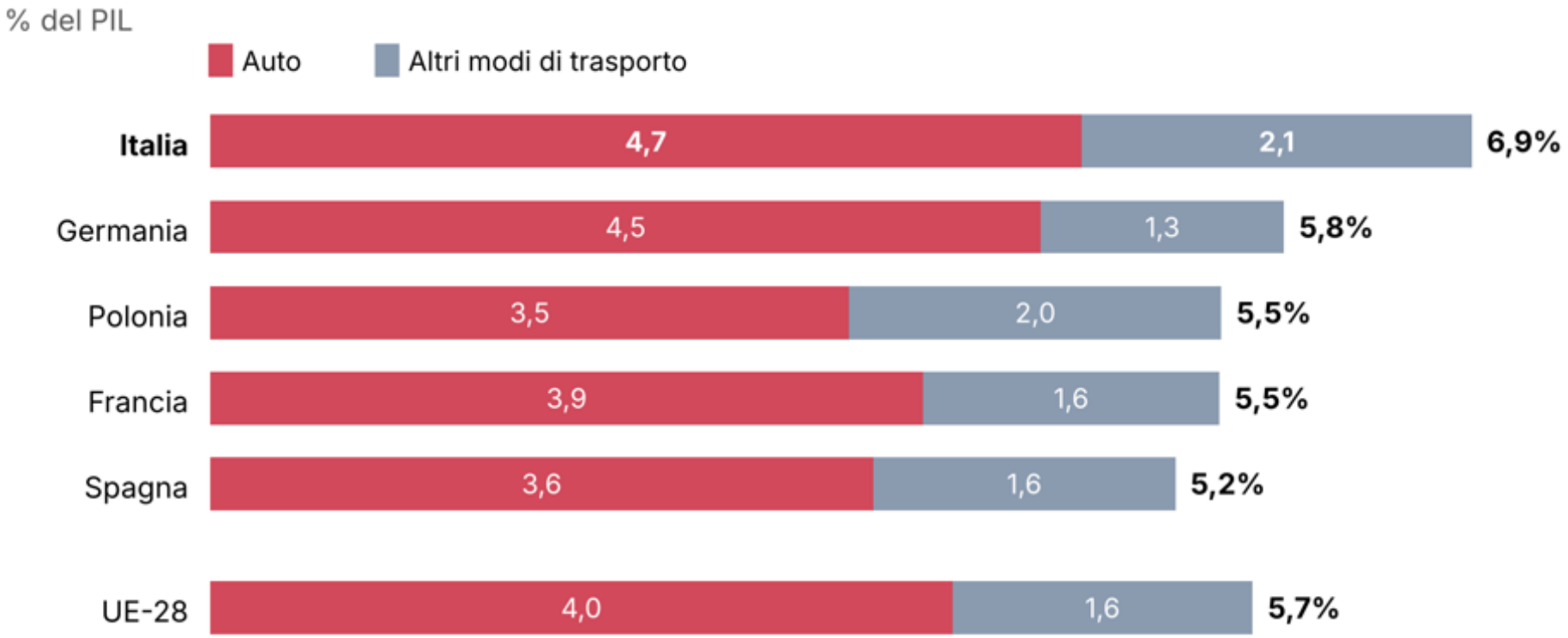
Picco assoluto della domanda di mobilità in Italia

–13,3%

la domanda nel 2024 rispetto al 2007

Figura 20 – Trasporto passeggeri su strada per area geografica, Mondo 2015-2035. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati IEA. Dati Italia: Rapporto, § 1.1

I costi esterni dei trasporti valgono il 6,9% del PIL italiano



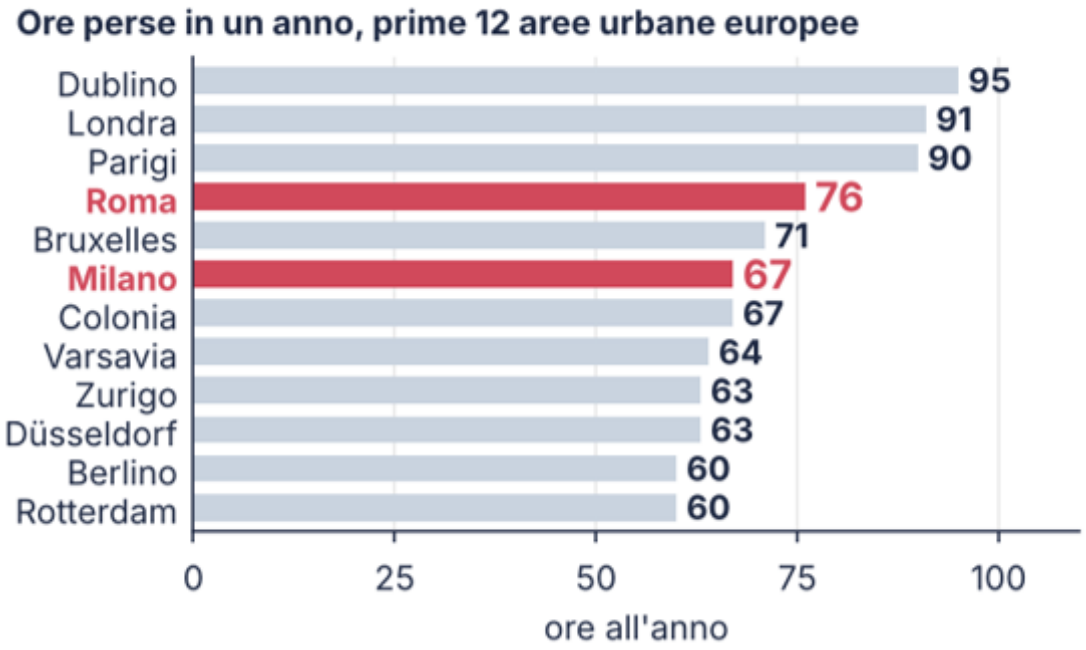
6,9%
del PIL: il valore più alto tra i paesi del confronto

4,7%
del PIL dovuto alle sole automobili

Figura 21 – Costi esterni dei trasporti in percentuale del PIL, Italia e altri paesi europei 2016. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati Commissione europea

Nelle ore di punta si perdono 76 ore l'anno a Roma e 67 a Milano

Ore perse per conducente nelle ore di punta e scenario a 30 anni a condizioni costanti





9,5

giornate di lavoro perse ogni anno da un pendolare romano

Figura 31 – Ore perse nel traffico, principali aree urbane europee 2025. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati INRIX

Non si sono allungate le giornate: si sono allargate le città



Persone all'ora per corsia urbana

600–1.600
auto

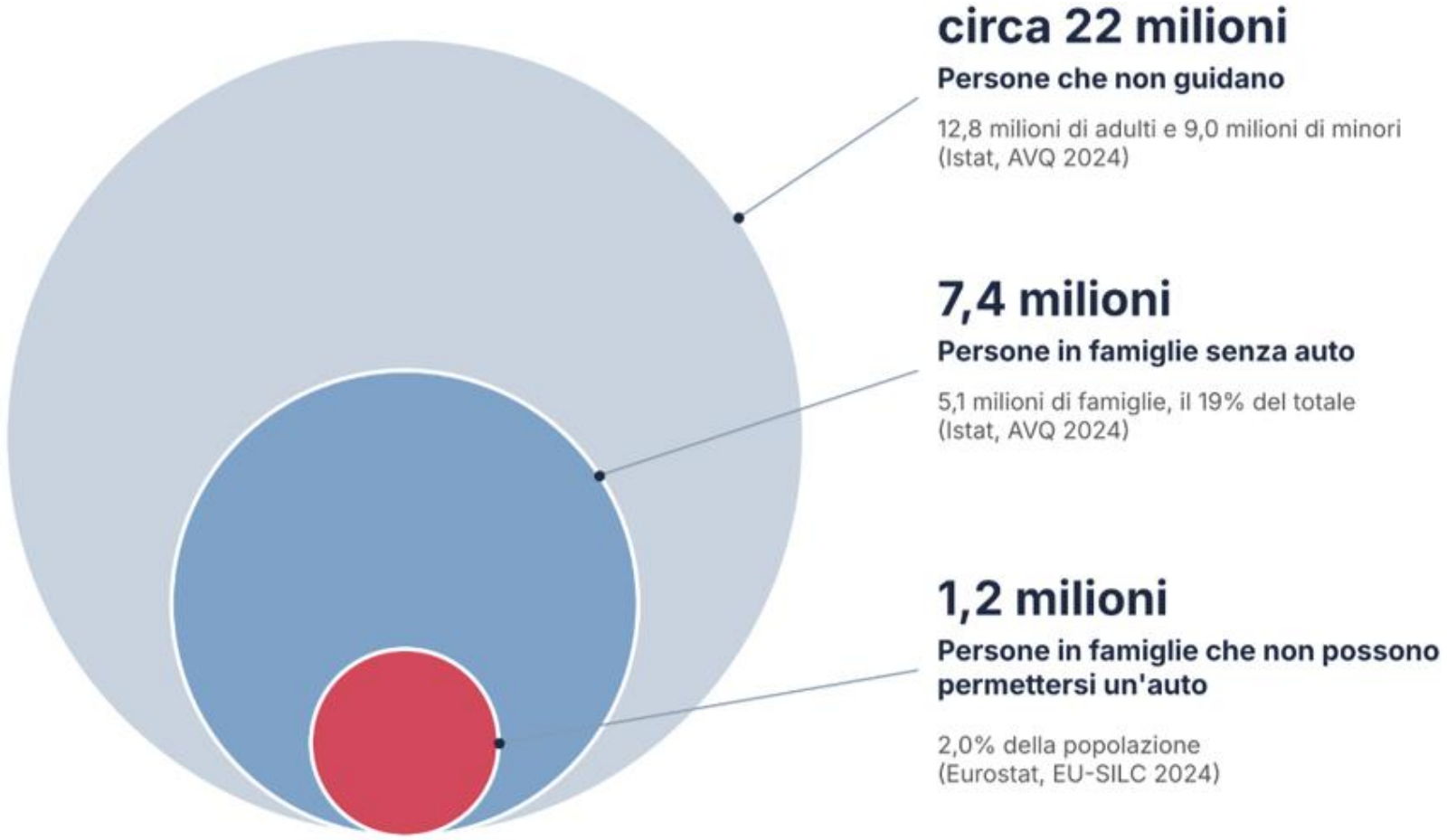
fino a 8.000
autobus

fino a 25.000
trasporto rapido di massa

oltre 95.000
metropolitana e ferrovia urbana

Figura senza numero (p. 39) «Perché la congestione si misura in tempo?». Fonte: elaborazione SUSDEF su testi di Le Corbusier, L. Mumford, Y. Zahavi e C. Marchetti. Capacità delle corsie: NACTO

Un terzo degli italiani non guida: circa 22 milioni di persone



37%

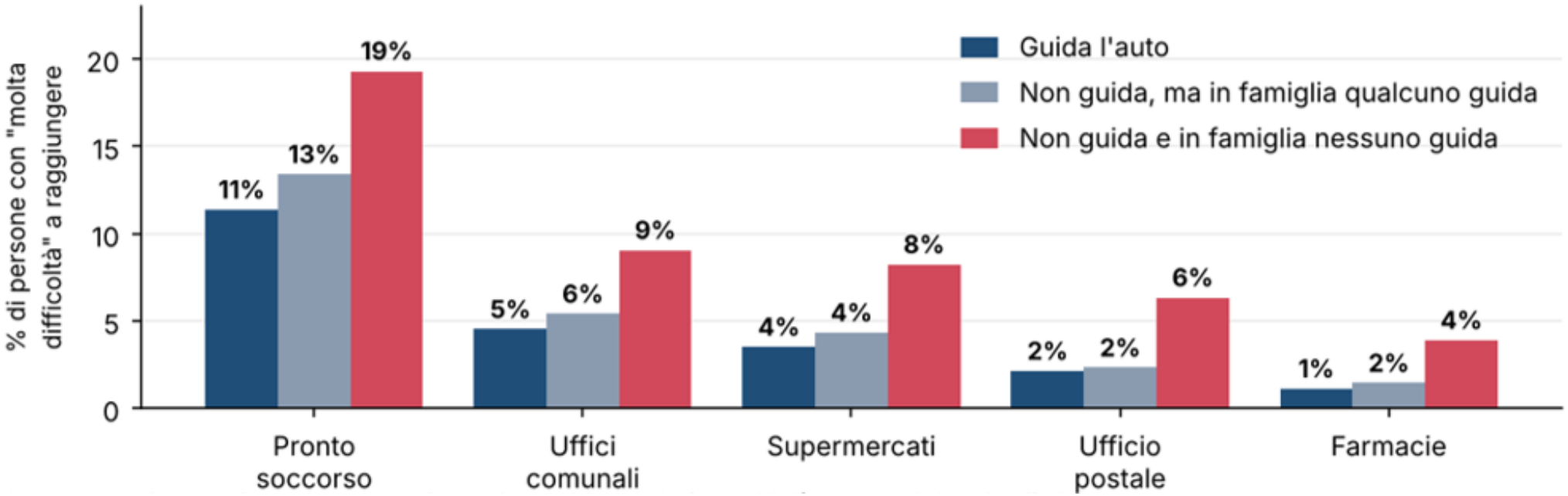
delle donne non guida (15% degli uomini)

58%

delle persone oltre i 75 anni non guida

Figura 32 – Chi è escluso dall'uso dell'automobile, Italia 2024. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati EUROSTAT, ISTAT

Chi non guida fatica fino a tre volte di più a raggiungere i servizi essenziali

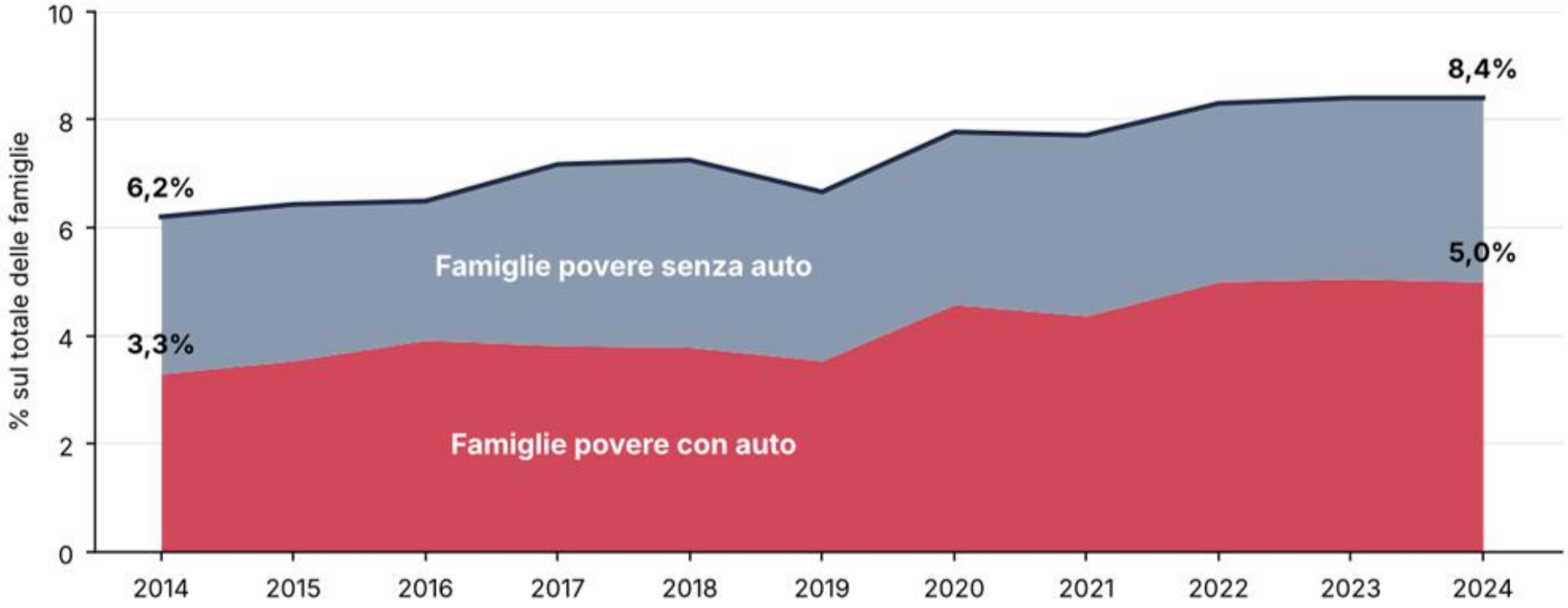


2–3 volte

più difficile raggiungere pronto soccorso, farmacia, ufficio postale, supermercato

Figura 33 – Chi non guida fa più fatica a raggiungere i servizi essenziali, Italia 2024. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati ISTAT

Il possesso forzato: sei famiglie povere su dieci possiedono un’auto



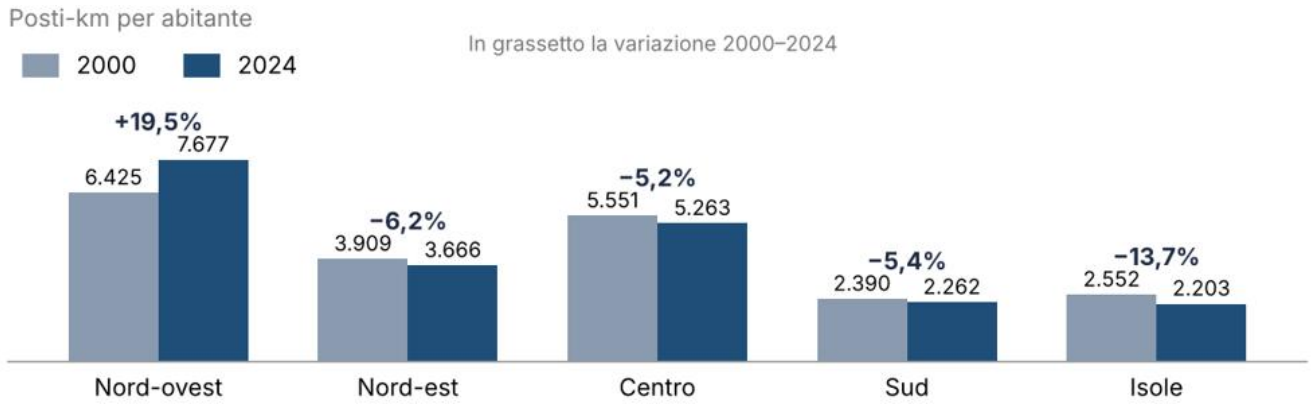
6 su 10

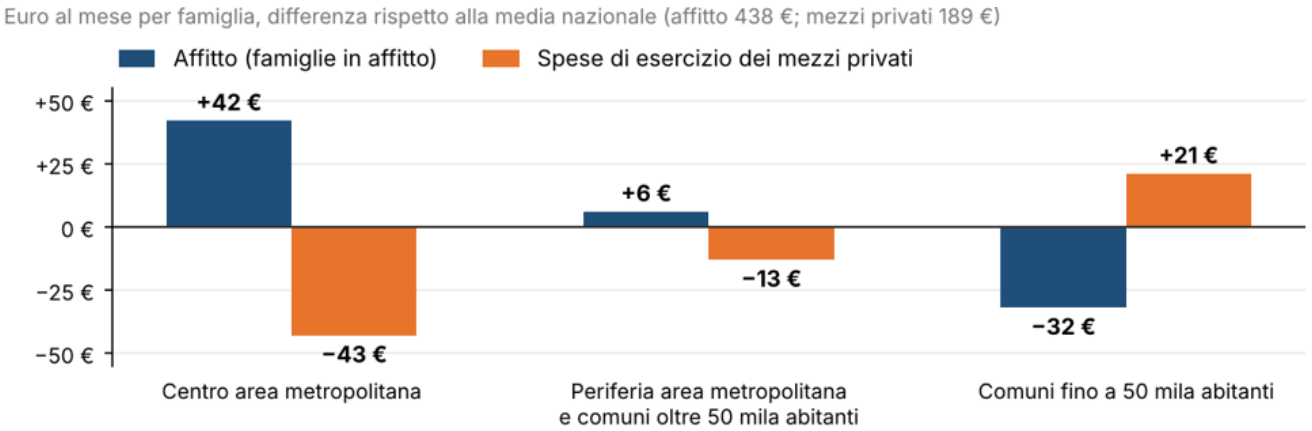
famiglie in povertà assoluta con un’auto

Si possiede l’auto perché serve per lavorare, curarsi, raggiungere i servizi, anche senza le risorse per sostenerne i costi

Figura 34 – Famiglie in povertà assoluta, con e senza auto, Italia 2014-2024. Fonte: elaborazione SUSDEF su dati ISTAT

Quello che si risparmia sulla casa si spende in auto





meno di 1/3

l'offerta di TPL per abitante nei capoluoghi del Mezzogiorno rispetto al Nord-ovest

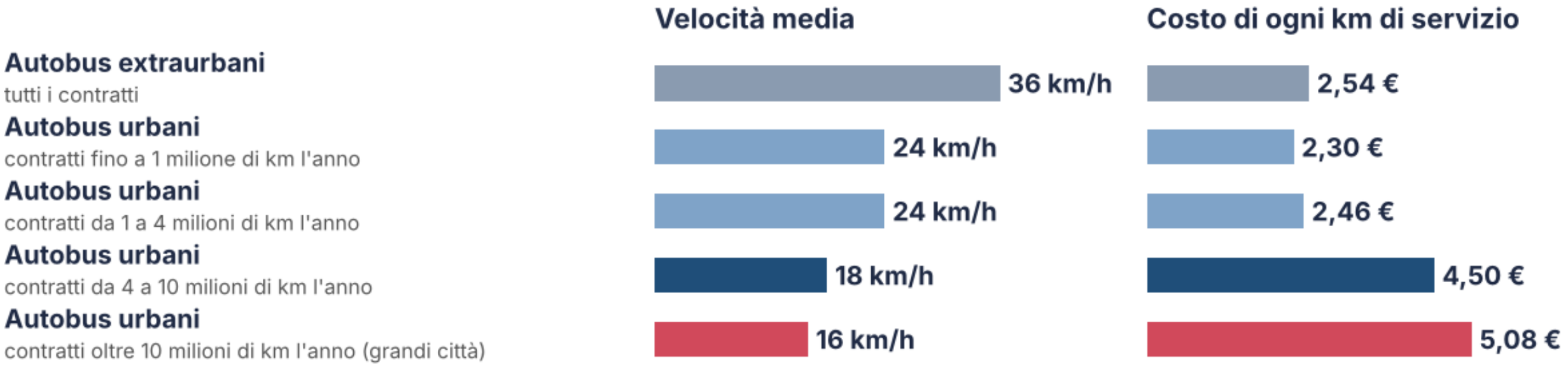
−15% / +40%

affitto e spesa per i mezzi privati passando dal centro di un area metropolitana a un comune fino a 50 mila abitanti

Figura 42 – Posti-km offerti dal TPL per abitante per ripartizione geografica, comune capoluogo 2000-2024 (in alto). Figura 44 – Affitto e mezzi privati: scostamento dalla media nazionale, per tipo di Comune, Italia 2024 (in basso). Fonte: elaborazione SUSDEF su dati ISTAT

Nelle grandi città l’autobus è più lento e ogni km di servizio costa circa il doppio

Nelle grandi città gli autobus viaggiano più lentamente e ogni km di servizio costa circa il doppio



16–18 km/h

velocità commerciale nei contratti più grandi, contro circa 24 km/h nei più piccoli

×2

costo per vettura-km: da circa 2,3-2,5 a 4,5-5,1 euro

Anche l’incidentalità non colpisce tutti allo stesso modo

Righe: chi ha perso la vita. Colonne: veicolo principale coinvolto nella collisione.

	Pedone	Mono-pattino	Bici-cletta	Ciclo-motore	Moto	Auto	Furgone (<3,5 t)	Mezzo pesante (>3,5 t)	Bus o pullman	Altro/ non noto	Nessun altro veicolo	Totale
Pedoni	–	10	18	12	96	**2.302**	414	391	127	190	–	**3.560**
Monopattini	1	1	2	0	0	57	6	8	4	3	66	**148**
Ciclisti	9	0	52	6	46	**817**	122	175	28	66	498	**1.819**
Ciclomotori	2	0	1	2	12	204	43	32	8	26	148	**478**
Motociclisti	16	0	7	7	132	**1.583**	232	205	38	119	**1.345**	**3.684**
Occupanti di auto	16	1	13	5	17	**2.675**	**548**	**1.284**	147	201	**3.805**	**8.712**
Occupanti di furgoni (<3,5 t)	0	0	2	0	1	98	68	172	15	20	245	**621**
Occupanti di mezzi pesanti (>3,5 t)	0	0	0	0	0	49	13	152	2	11	138	**365**
Occupanti di bus e pullman	1	0	0	0	1	7	4	3	1	7	36	**60**
Altro/non noto	1	0	0	0	5	136	32	37	7	28	261	**507**
Totale	**46**	**12**	**95**	**32**	**310**	**7.928**	**1.482**	**2.459**	**377**	**671**	**6.542**	19.954

7.900

Persone hanno perso la vita in una collisione con un’automobile

65% / 45%

delle morti di pedoni / ciclisti

Il Ventaglio della mobilità condivisa

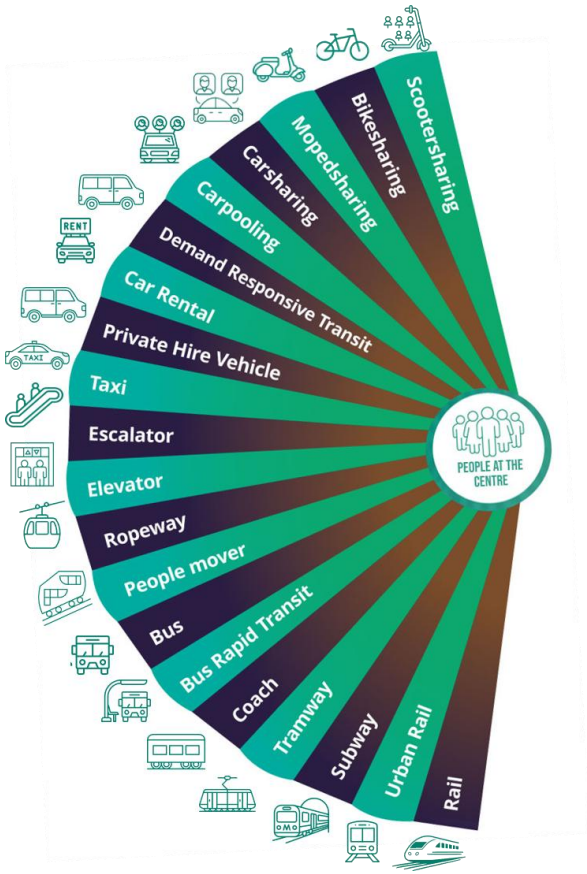




Figura 48 – I servizi del Ventaglio della mobilità condivisa. Fonte: elaborazione SUSDEF

Nessun servizio, da solo, sostituisce l’auto. Un insieme integrato sì

Le qualità dell’auto che nessun singolo servizio garantisce

accessibilità | **disponibilità** | **versatilità** | **continuità**

Intermodalità

più servizi lungo lo stesso viaggio

autobus fino alla stazione → treno → metropolitana all’arrivo

Multimodalità

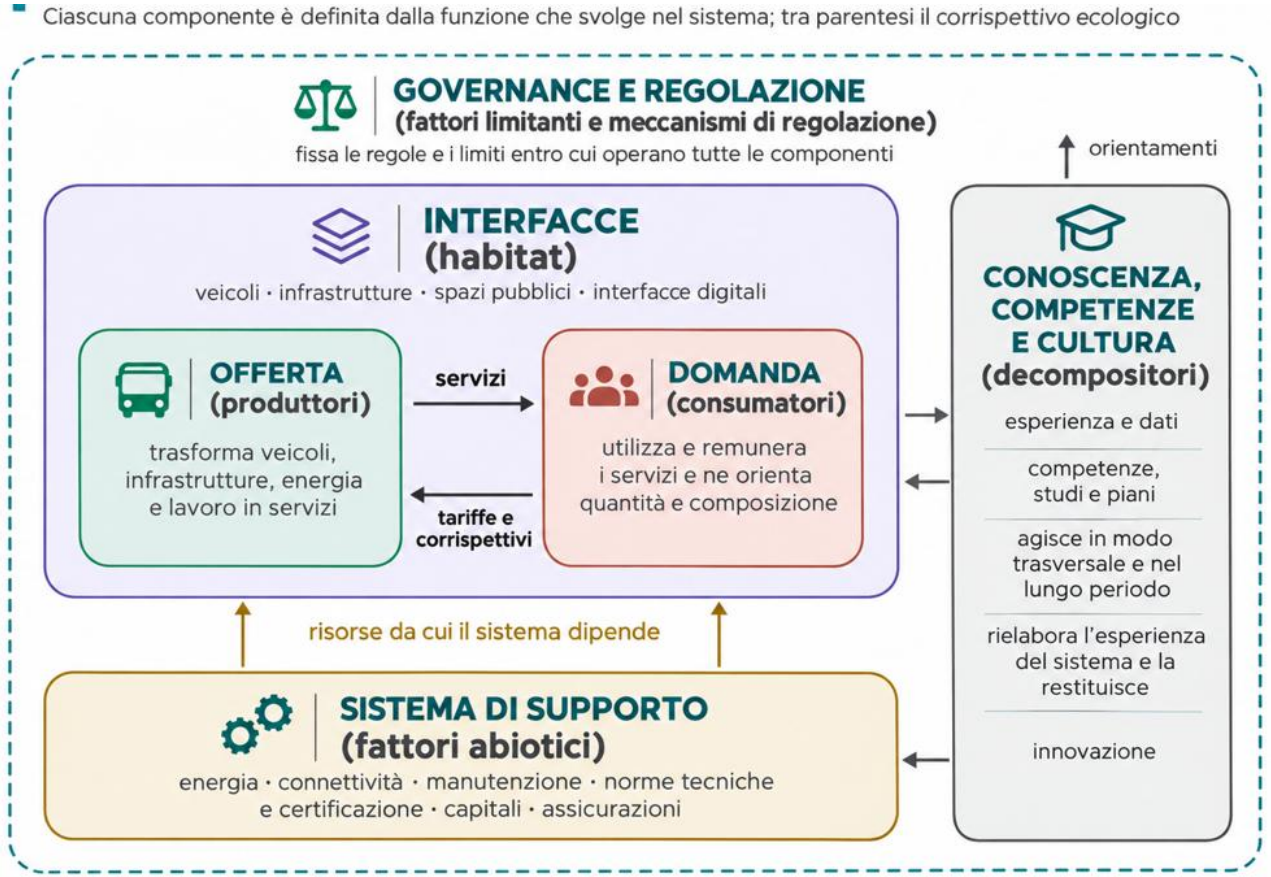
servizi diversi per spostamenti diversi

autobus per andare al lavoro · taxi per rientrare a notte fonda

La digitalizzazione rende possibile combinarli e pagarli insieme. **Ma la tecnologia abilita, non basta.**

Fonte: Rapporto Future Ways 2026, Cap. 4 «Le opportunità del ventaglio», §§ La complementarità tra i servizi di mobilità; La tecnologia abilita, ma non basta

Gli attori della mobilità condivisa formano un ecosistema



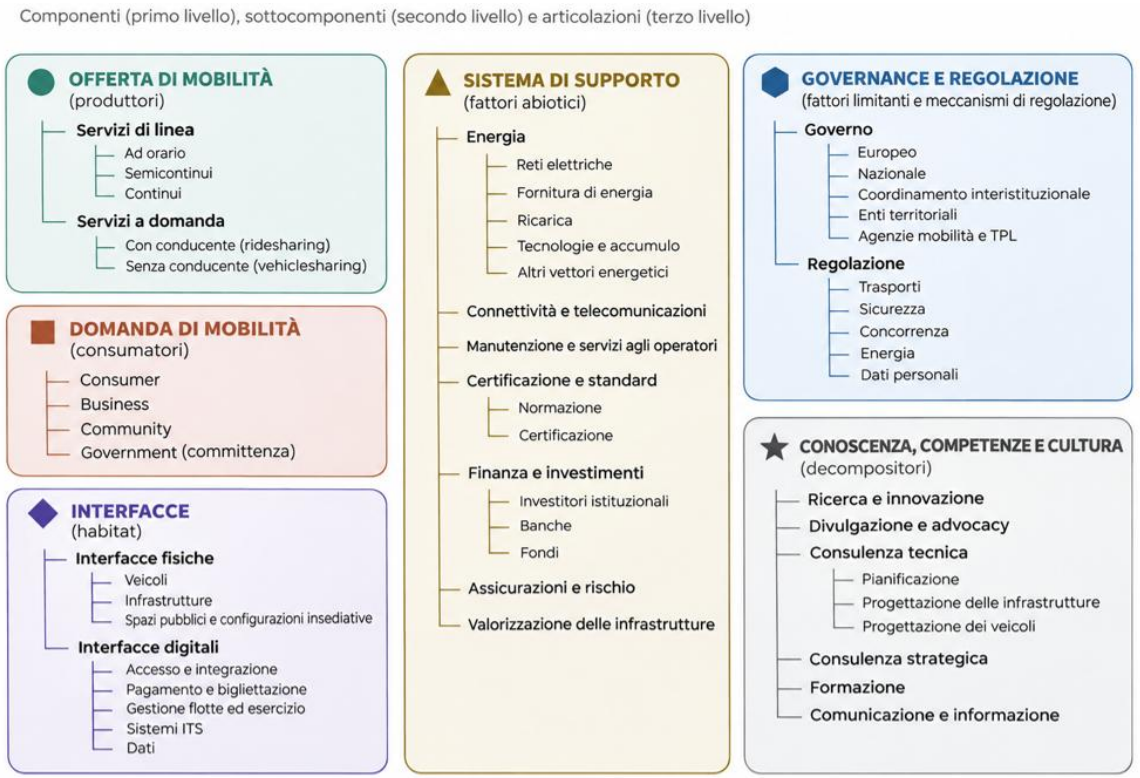


Figura 52 – Le componenti e le loro funzioni. Fonte: elaborazione SUSDEF

Oggi i servizi formano uno Shangai, non un Ventaglio

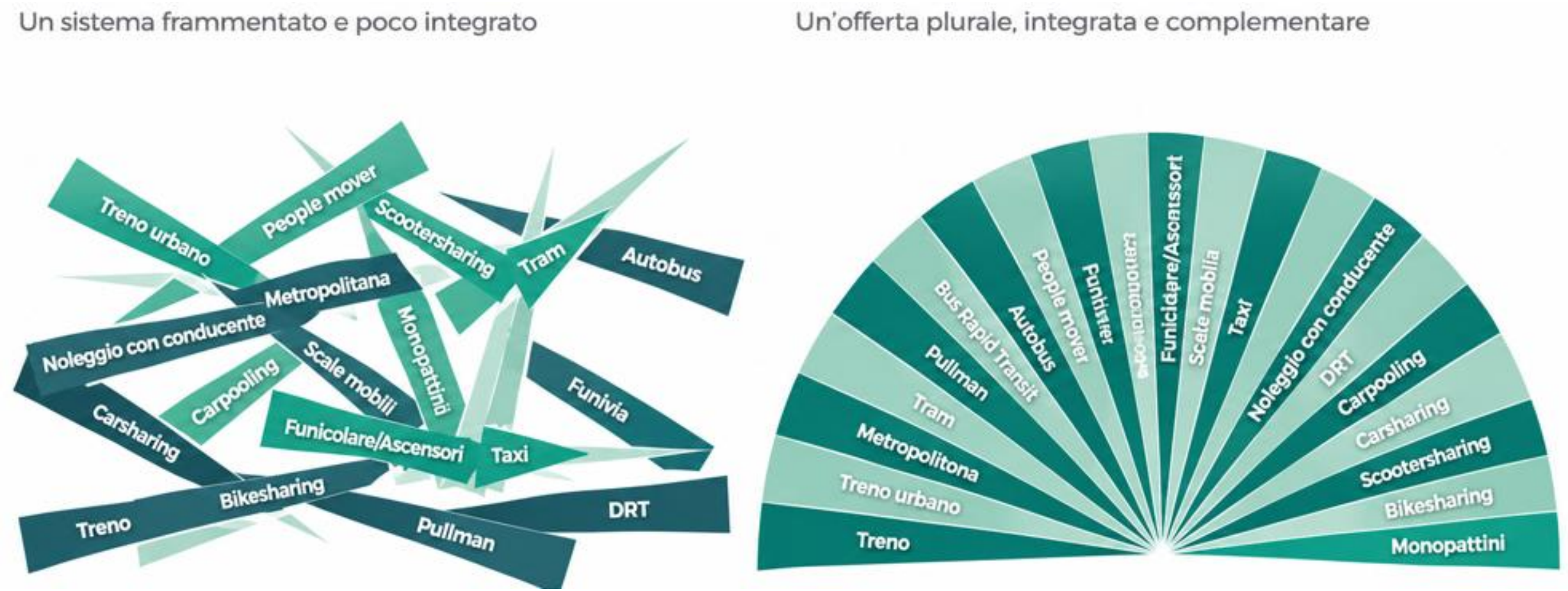


Figura 55 – Dallo "shangai" al "ventaglio" della mobilità. Fonte: elaborazione SUSDEF; immagine dello Shangai: Osservatorio nazionale sharing mobility

Servizi complementari, regimi economici diversi

Servizi per regime economico e regolatorio, Italia

Servizi di TPL	Servizi pubblici non di linea	Servizi ferroviari universali*	Servizi a mercato	Servizi non regolati
Ferrovie regionali	Taxi	Invercity	Alta velocità ferroviaria	Carsharing
Metropolitane e tranvie	NCC	Intercity Notte	Autolinee internazionali	Scootersharing
Autobus urbani ed extraurbani			Impianti a fune turistici	Bikesharing
Funicolari, funivie, people mover				Monopattini in sharing
Scale mobili e ascensori pubblici				Carpooling
				DRT

* Servizi ferroviari di media e lunga percorrenza svolti da Trenitalia nell'ambito del contratto di servizio con lo Stato (servizio universale).

Figura 56 – I regimi economici dei servizi di mobilità condivisa. Fonte: elaborazione SUSDEF su d.lgs. 422/1997, Reg. (CE) 1370/2007, L. 21/1992 e OSM

Lo stesso viaggio, due regimi: il sostegno pubblico si ferma ai servizi di linea

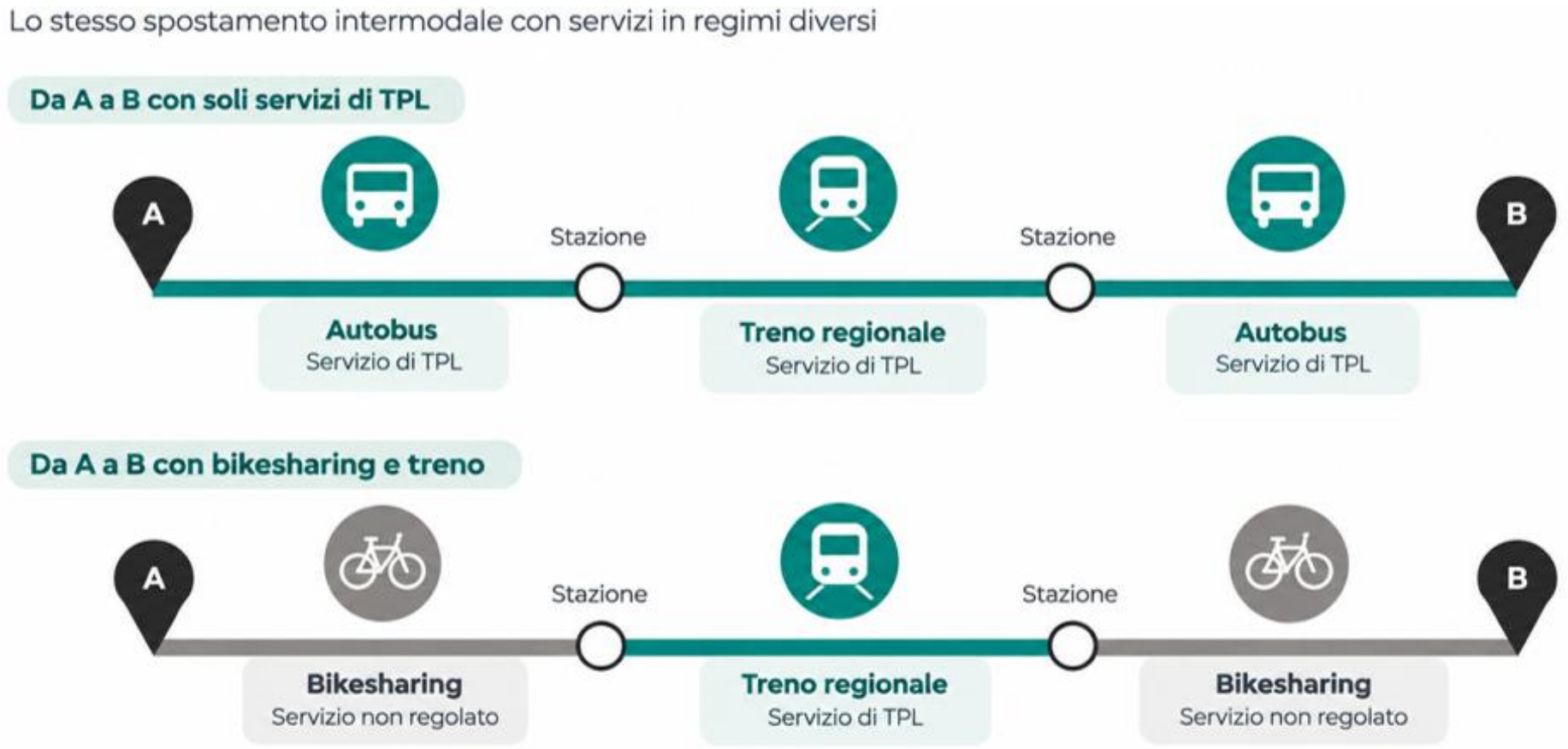
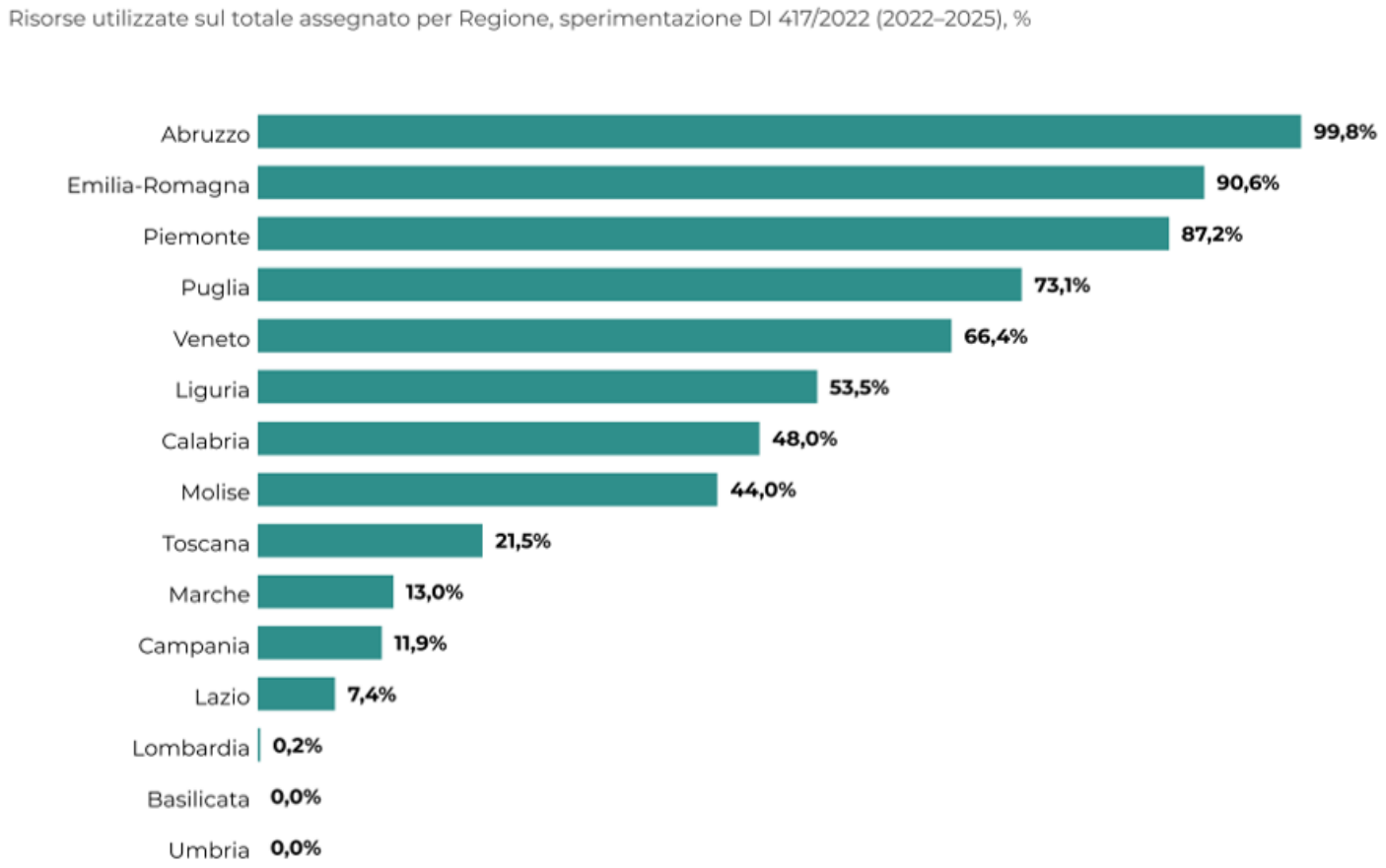


Figura 57 – Il bikesharing che porta al treno. Fonte: elaborazione SUSDEF su Osservatorio Sharing Mobility

Lo 0,3% del Fondo: dove alcune barriere erano superate, l'integrazione ha funzionato



45,7 mln

assegnati alla sperimentazione TPL–sharing (DL 68/2022)

< 40%

delle risorse effettivamente utilizzate

40 su 48

progetti con pacchetti integrati abbonamento + sharing

Figura 58 – Quanto è stato speso dello 0,3% per la Sharing Mobility. Fonte: elaborazione SUSDEF su Osservatorio Sharing Mobility

Sei barriere frenano l’integrazione della mobilità condivisa

Perimetro

Governance

Significato

definizione di che cosa sia la mobilità pubblica e le sue finalità

Risorse

Spazio

Rappresentazioni culturali

Fonte: Rapporto Future Ways 2026, Cap. 6 «Ostacoli e opportunità», § Barriere (pp. 79–84)

8 principi e 1/2



7 principi: cos'è la mobilità pubblica e come si sostiene

1	**Il fine giustifica i mezzi (pubblici)**	Definiamo cosa sia la mobilità pubblica in base a delle finalità generali chiare e riconosciute
2	**Tendere all'equilibrio**	Stabiliamo un obiettivo misurabile per equilibrare mobilità pubblica e mobilità personale in Italia
3	**Pubblico è chi pubblico fa**	Includiamo nella mobilità pubblica ogni servizio che contribuisce al raggiungimento di finalità e obiettivi di interesse generale
4	**Ad ogni territorio il suo Ventaglio**	Affidiamo a ogni territorio il potere di stabilire il modo per raggiungere l'obiettivo
5	**Primum vivere**	Commisuriamo le risorse alle finalità generali, non viceversa
6	**Per ridurre le auto servono le auto (condivise)**	Non assoggettiamo l'auto condivisa alle stesse regole di un'auto personale
7	**Ogni mobilità deve avere il suo spazio, ogni servizio essenziale la sua mobilità condivisa**	Assegniamo nuovi spazi alla mobilità condivisa e dislochiamo i servizi essenziali dove siano accessibili dalla mobilità pubblica

1,5 proposte per passare dall'idea all'azione...8 e 1/2

- **Wallet integrati** — Integriamo negli attuali abbonamenti al TPL i servizi di sharing mobility presenti nelle città
- **Guida autonoma** — Sperimentiamo la guida autonoma nella mobilità condivisa e regoliamone da subito l'uso nell'ambito della mobilità personale
- **Lessico condiviso** — Coniamo nuovi termini, più adatti a rappresentare i nuovi paradigmi della mobilità attuale


«Timshel»
tu puoi
disponibilità
continuità
versatilità
accessibilità