

Osservatorio Nazionale
SHARING MOBILITY 

PROMOSSO DA



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

2021

5° Rapporto nazionale sulla sharing mobility

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

La banca dati con cui è possibile la redazione del Rapporto è popolata nel quadro dell'iniziativa dell'Osservatorio nazionale della sharing mobility, promosso da Ministero della Transizione Ecologica, dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile. Si ringraziano in particolare tutte le amministrazioni locali e gli operatori di servizi di sharing mobility che, come membri del network dell'Osservatorio, hanno condiviso i dati in loro possesso su base volontaria e con la consueta accuratezza.

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



INDICE

1. Introduzione	4
2. Il 2020 della sharing mobility	12
3. Snap sharing: uno sguardo agli ultimi dati del vehiclesharing	37
4. Le città della sharing mobility	48
5. Modelli di governance e strumenti amministrativi	62
6. Tavole dati	81

1. Introduzione

La sharing mobility ha iniziato il suo cammino in Italia venti anni fa con la nascita dei primi due servizi di bikesharing e carsharing, rispettivamente nelle città di Ravenna e Milano nel 2000 e nel 2001. Da quel momento, dietro la spinta delle continue innovazioni tecnologiche che hanno caratterizzato il settore IT, è via via aumentata la sua presenza e il suo impatto sulle città e sul modo con cui le persone si spostano, soprattutto nelle aree urbane.

Completando le caratteristiche dei tradizionali servizi di mobilità condivisa, i servizi di sharing mobility aumentano le possibilità di spostarsi anche senza la propria auto e, di conseguenza, consentono di ridurre le esternalità negative legate al suo uso. Si tratta di un potenziale positivo riconosciuto dal Ministero dell'Ambiente sin dalla fine degli anni novanta del secolo scorso quando, attraverso il Decreto "Interventi per la mobilità sostenibile" emanato nel marzo del 1998, garantisce una dotazione finanziaria dedicata agli enti locali per promuovere e sostenere nuove "forme di multiproprietà dei veicoli destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi" – vale a dire il servizio di carsharing – e "organizzare

Quando hai 20 anni...

servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture" ovvero il servizio di carpooling. È dunque l'obiettivo di riduzione degli impatti ambientali nelle aree urbane e l'intervento dello Stato attraverso il ruolo strumentale degli enti locali che dà l'avvio al fenomeno della sharing mobility in Italia. In questa fase pionieristica, le interfacce tra veicoli, operatori e utenti sono ancora in larga parte fisiche (chiavi universali, schede magnetiche, stazioni). Nel tempo, lo sviluppo e l'uso sempre più diffuso di internet, l'uso delle smart card perfezionano progressivamente il modo di condividere i veicoli, rendendo questa attività sempre più semplice ed accessibile sia dal lato della domanda che dell'offerta. Ma il cosiddetto game changer per i servizi di sharing mobility è senza dubbio l'avvento dello smartphone.

È grazie a questo dispositivo e alla sua rapida diffusione che, nei primi anni '10, in California, avviene il vero punto di svolta per la sharing mobility con la comparsa del servizio di ridehailing di Uber. Si tratta del primo servizio di mobilità condivisa che sfrutta tutte le potenzialità delle piattaforme digitali e accede a livelli di reticolarità, interattività, collaborazione mai sperimentati sino ad allora, consentendo un salto di qualità che rapidamente investe anche altri servizi di sharing mobility. Nascono sempre in questa fase i nuovi servizi di carpooling basati sull'uso di app mobile e, immediatamente dopo, tutti i modelli operativi di vehiclesharing free-floating che permettono di noleggiare un veicolo con ancora maggiore facilità, anche per pochissimi minuti. Inizialmente sono le auto a sperimentare questo nuovo modello di funzionamento, poi è il turno di scooter e biciclette, veicoli adatti a compiere brevi spostamenti in città, senza l'ansia di trovare un parcheggio. Questa nuova fase, che in Italia possiamo far convenzionalmente iniziare nel 2013 con il lancio del primo servizio di carsharing free-floating a Milano, è promossa dall'iniziativa privata e procede per successive "ondate" di diverse tipologie di servizio che si

sovrappongono, una dopo l'altra. La sovrapposizione è evidente se osserviamo il modo con cui le flotte in condivisione compaiono nelle città italiane dal 2000 a oggi. La prima ondata di veicoli in condivisione che, dopo una rapida crescita, tende a rimanere stabile quando una nuova tecnologia si sovrappone alla precedente, è quella del bikesharing con stazioni "intelligenti". Nel 2007 nascono i primi due grandi servizi di bikesharing a Lione e Parigi e queste due esperienze di successo influenzano la nascita, anche in Italia, di un grandissimo numero di servizi. È interessante notare come questo primo "strato" coincida già con un parziale disimpegno dell'intervento pubblico e l'apparire del protagonismo di operatori privati che si occupano di bikesharing, pur provenendo dal settore della pubblicità come Clear Channel o Comunicare S.r.l e il marchio Bicincittà. In questa fase, l'intervento pubblico è ancora presente, grazie alle risorse stanziare da programmi ministeriali dedicati alla mobilità sostenibile, ma tendono a prendere piede nuove esperienze locali di partnership tra pubblico e privato. È poi il momento dell'ondata dei nuovi servizi di carsharing free-floating, che si sovrappongono ai precedenti servizi station-based, cui segue l'ondata dei

nuovi servizi di bikesharing e scootersharing. L'ultima ondata in ordine di tempo è quella dei monopattini in sharing, avvenuta sorprendentemente in un momento di grave crisi come quella attraversata in Italia a cavallo tra il 2020 e il 2021 a causa della pandemia. La sovrapposizione nell'arco del tempo di queste diverse tipologie di servizio è da ricondurre in larga parte all'azione dell'iniziativa privata cui corrisponde un nuovo ruolo dell'ente locale, più impegnato nel concedere spazio, stabilire regole e individuare requisiti tecnici piuttosto che nel sostenere e organizzare i servizi di sharing. Questo processo di sovrapposizione per successivi "strati" di servizi di sharing, da una parte denota una grande vitalità e propensione all'innovazione da parte di tutti gli attori coinvolti nel settore, sia privati che pubblici, dall'altra mette in luce la necessità di una crescita più armonica e duratura. Se osservate per singolo servizio, le flotte condivise, dopo la prima fase di hype legata alla loro introduzione, tendono a crescere con ritmi più lenti e così anche i tassi di crescita degli indicatori di domanda come noleggi e percorrenze. Emblematica in questo senso la tendenza che si osserva nei servizi di carsharing free-floating italiani gestiti da operatori

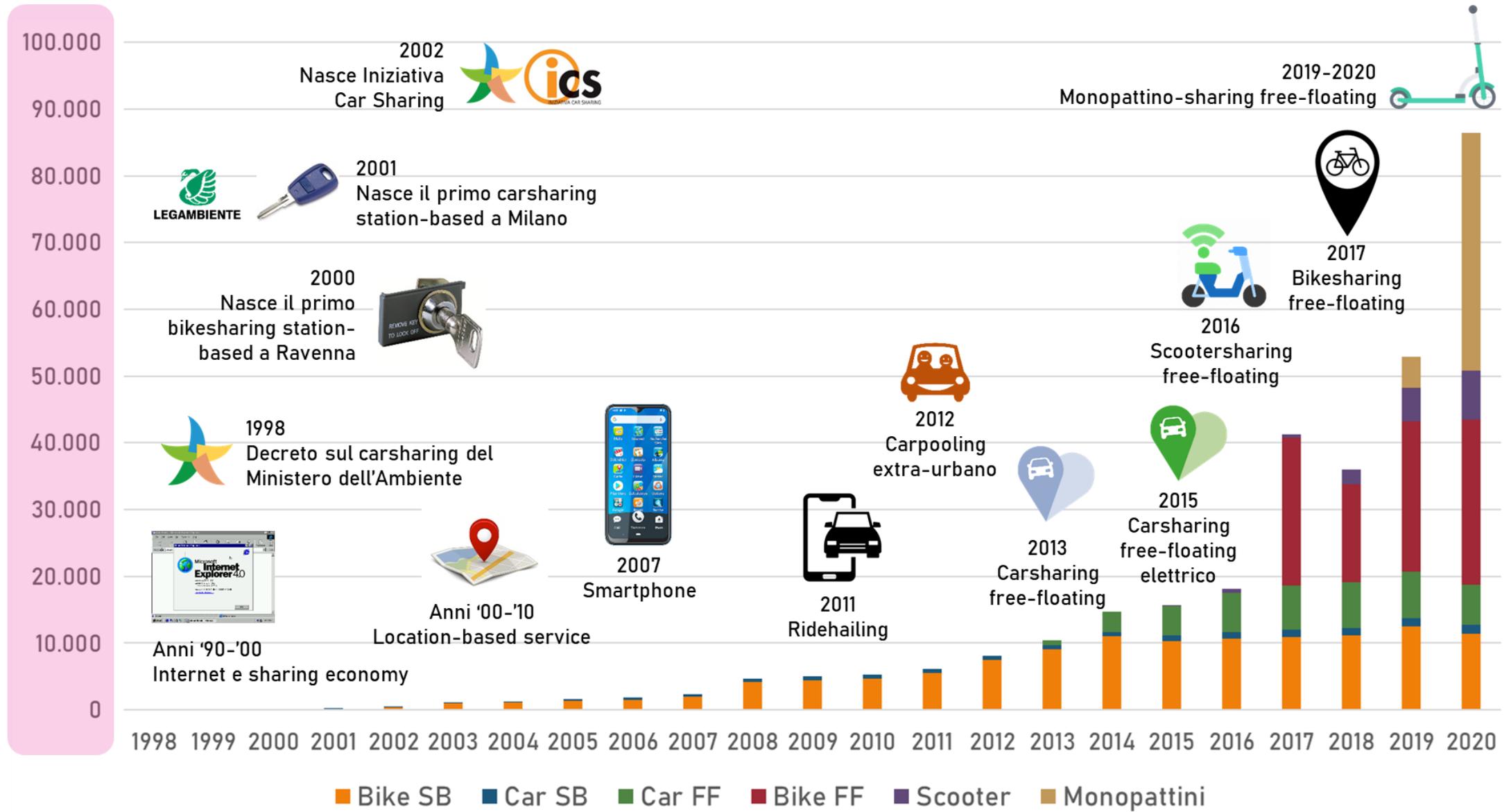
privati: dopo un periodo di espansione di veicoli e servizi nei primi quattro anni dalla loro introduzione, si sperimenta un progressivo rallentamento nella disponibilità di veicoli e di numero di abitanti serviti, con alcune città che vedono la chiusura dei propri servizi come, per esempio, il caso di Firenze e Catania, ben prima della pandemia. Un'ulteriore ricaduta del progressivo ridimensionamento dell'intervento pubblico avvenuto nella seconda metà degli anni '10 è senza dubbio la forte tendenza alla concentrazione dei servizi nelle aree del paese in cui vi è più densità di domanda, dunque le città grandi e medie e prevalentemente le loro aree centrali, e in cui vi è maggiore sviluppo economico, dunque il Centro-Nord del Paese. La presenza di un "ventaglio" di soluzioni di mobilità condivisa, in particolare la disponibilità di più di un servizio di vehiclesharing per area urbana, è appannaggio ancora di una minoranza delle città italiane, così come descritto nella sezione di questo Rapporto dedicata alle città della sharing mobility. Ad eccezione del bel segnale inviato dal recente insediamento di servizi di monopattino in sharing gestiti da operatori privati in città di medie dimensioni, anche nel Centro-Sud, ciò che sta permettendo ai

servizi di vehiclesharing di espandersi o di consolidarsi anche in città di questa taglia e nel meridione del Paese è l'intervento pubblico. Si tratta di un intervento che assume forme molto diverse, a seconda del contesto territoriale, del servizio di vehiclesharing e del modello operativo adottato, così com'è possibile approfondire nella sezione del rapporto in cui si analizzano gli strumenti amministrativi e di governance adottati nelle città italiane per istituire o ampliare i servizi di sharing. Anche in questo caso ci troviamo di fronte a una realtà contrastata in cui da un lato sembra emergere un pragmatico sperimentalismo da parte di enti locali e operatori privati, dall'altro sembrano mancare uno o più schemi d'intervento definiti e stabili, all'interno dei quali pianificare e programmare, anche a medio-lungo termine. Queste tendenze che contraddistinguono l'evoluzione della sharing mobility in questi ultimi anni - e che possiamo riassumere nelle tre parole chiave utilizzate in questa introduzione ovvero innovazione, sovrapposizione e concentrazione - non sorprendono chi abbia studiato l'evoluzione dei sistemi di trasporto. Da sempre, ad una fase di crescita dinamica, vitale ma anche disordinata dovuta all'avvento di nuove tecnologie che spiazzano

gli equilibri esistenti, si pensi per esempio alla storia delle ferrovie, dell'aviazione civile e della stessa automobile, subentra sempre una fase di "maturità" in cui è necessario formalizzare una strategia di sviluppo organica ed equilibrata. La storia insegna che queste trasformazioni sono avvenute dal momento in cui è stato chiaro quali fossero gli ostacoli da superare e gli obiettivi da raggiungere. Nel caso della sharing mobility gli ostacoli più rilevanti che devono essere superati sono l'insoddisfatto insediamento di questi servizi nel territorio, la scarsa integrazione tra servizi di mobilità condivisa, la mancanza di un quadro di regole che interessi organicamente tutto il "ventaglio" della mobilità condivisa e l'assenza di un flusso di risorse pubbliche stabili per sostenere, quando necessario, l'offerta di servizi di sharing. L'obiettivo da raggiungere continua ad essere quello di ridurre l'uso e il possesso di veicoli di proprietà, soprattutto nelle aree urbane, un obiettivo che oggi, più di venti anni fa, è sempre più impellente ma anche più plausibile di quanto non lo sia stato in passato. Per il settore della sharing mobility è il momento di diventare adulti...senza invecchiare. LessCARS, do the (R) evolution.

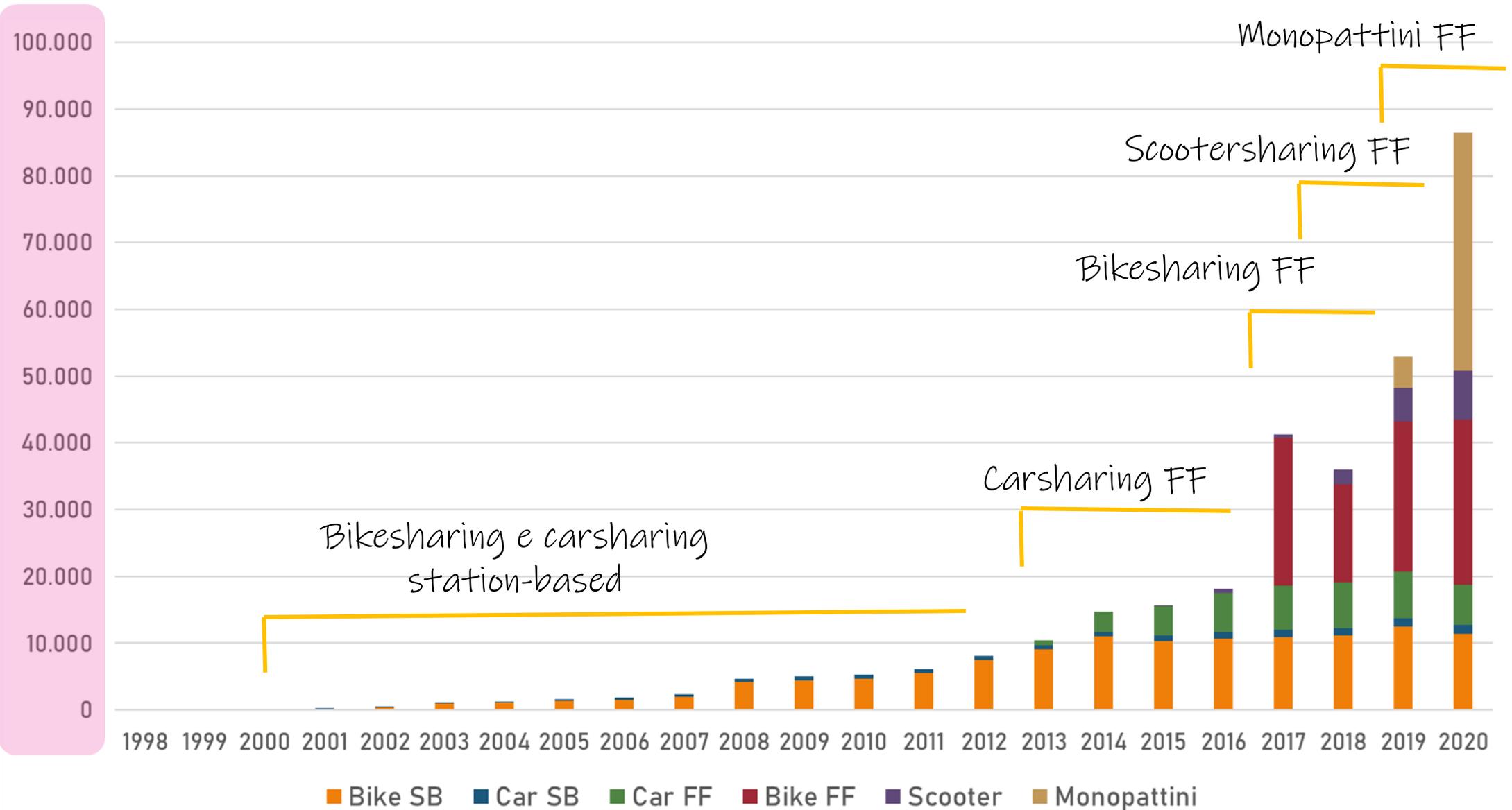
1. Evoluzione

Numero dei veicoli in sharing in Italia



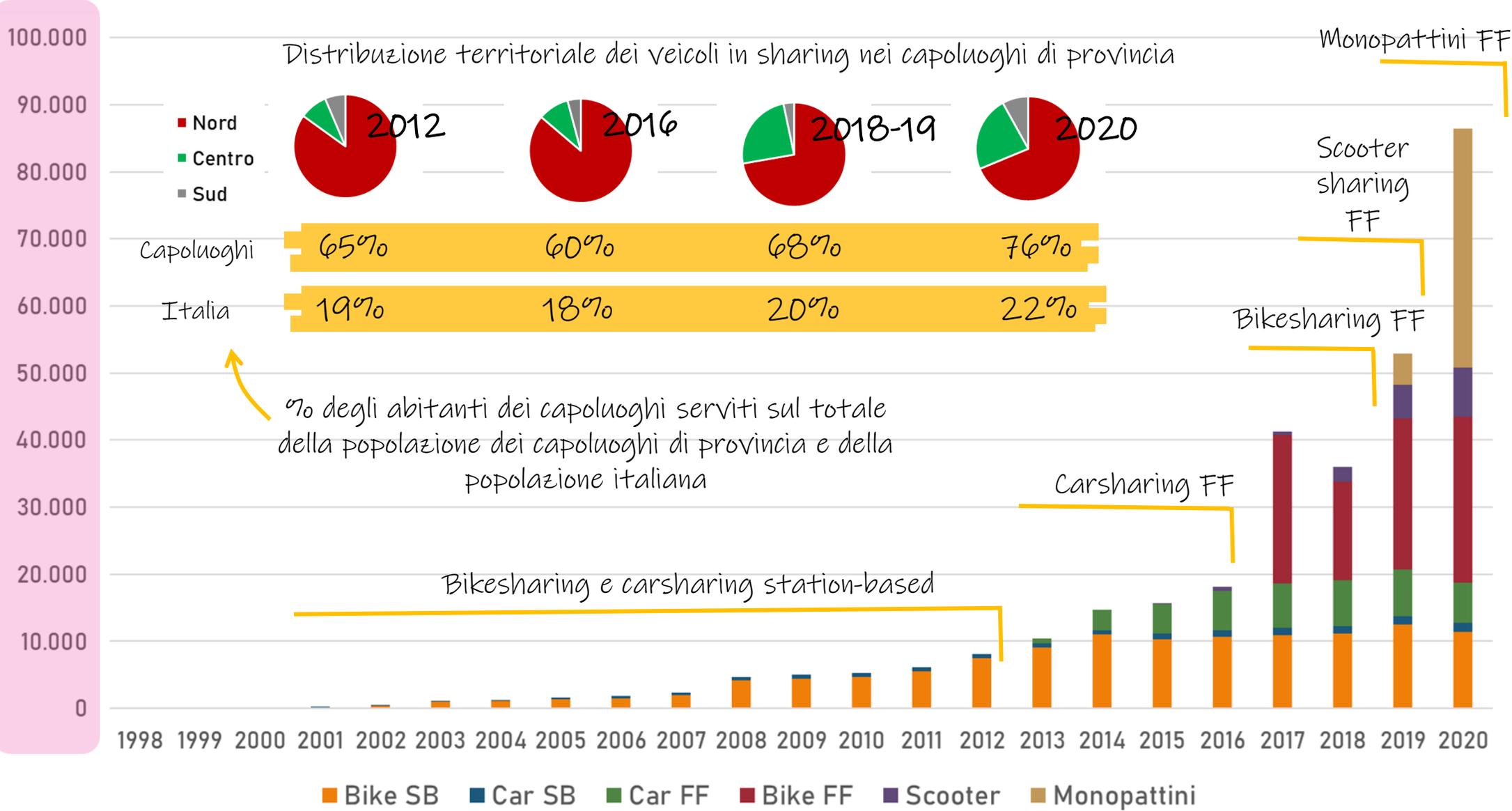
2. Sovrapposizione

Numero dei veicoli in sharing in Italia



3. Concentrazione

Numero dei veicoli in sharing in Italia



2. Il 2020 della sharing mobility

Quest'anno i dati raccolti dall'Osservatorio Nazionale sulla Sharing mobility riguardano, con un diverso grado di approfondimento, il 2020 e i primi dieci mesi del 2021, e in particolare i servizi di vehiclesharing (bikesharing, carsharing, scootersharing e monopattino in sharing). Si tratta di un periodo di tempo attraversato da diverse crisi che hanno colpito duramente l'Italia a partire dal mese di febbraio 2020. Crisi sanitaria innanzitutto, poi crisi economica e sociale con livelli di riduzione del prodotto interno lordo molto consistenti ma anche crisi della mobilità, a causa delle diverse misure di contenimento del coronavirus che hanno avuto, anche in questo caso, effetti dirompenti sulla mobilità delle persone.

Alcuni di questi provvedimenti, come l'istituzione del lockdown, del coprifuoco e delle limitazioni agli spostamenti in funzione del colore di Comuni e Regioni hanno avuto effetti diretti sulla mobilità: i giorni del 2020 con provvedimenti di limitazione alla mobilità sono stati centoundici (30%), e quelli in cui tutta l'Italia era in zona rossa sessanta (16%). A questo tipo di provvedimenti se ne sono aggiunti altri che hanno ridotto indirettamente la mobilità delle persone (e in questo caso anche delle merci)

vale a dire le chiusure di bar, ristoranti, cinema etc. o il ricorso massiccio al lavoro e alla didattica a distanza. In entrambi i casi la mobilità ne è stata fortemente condizionata con interi segmenti di domanda azzerati o fortemente ridotti. In questo quadro drammatico il settore dei trasporti è stato tra quelli più colpiti. L'indicatore delle emissioni di gas serra, estremamente legato al ciclo economico, rivela come i trasporti siano il primo settore per riduzione annuale delle emissioni di GHG (-16,8%). Il settore dei trasporti è quello che ha subito il calo più forte proprio in relazione al corrispondente calo della domanda di mobilità. La forte contrazione della domanda di mobilità ha riguardato tutte le modalità di trasporto ma alcune di queste hanno subito un calo più forte. L'insieme dei servizi di sharing mobility ha sperimentato un calo annuale complessivo delle percorrenze con ogni mezzo in condivisione del -30,6%, un calo inferiore rispetto ad altri servizi di mobilità, come per esempio il servizio ferroviario regionale o ad alta velocità o il servizio di trasporto aereo calati rispettivamente del -38%, -66% e -69% e in linea con quello della mobilità privata (-32,3%).

Questo minore calo in parte si spiega con l'avvento nelle città italiane del nuovo servizio di monopattini in sharing, i quali, pur apparendo in un contesto così critico, hanno dimostrato una grande espansione d'offerta in termini di veicoli, operatori e città servite e un forte gradimento da parte degli utenti. In generale, se si guarda al fenomeno della sharing mobility dal lato dei servizi e veicoli condivisi offerti nelle città italiane, le circostanze eccezionali della pandemia non hanno avuto effetti significativi, anzi, si è assistito a un ampliamento, seppur lieve, dei servizi già presenti e una spettacolare crescita di monopattini in sharing. Si tratta di un dato molto positivo che dimostra come la sharing mobility sia fortemente consolidata nelle città italiane e nelle abitudini di chi la sceglie ogni giorno tra altre soluzioni di mobilità. Al 31/12/2020 erano presenti in Italia ben 158 servizi di sharing mobility, il triplo del 2015, quando l'Osservatorio ha iniziato le sue rilevazioni, con i monopattini che toccano quota 64 servizi attivi. Per quanto ogni servizio abbia le sue peculiarità, anche in termine di ampiezza delle flotte, ad oggi un veicolo condiviso su tre è un monopattino. Se consideriamo l'insieme dei servizi di micromobilità ovvero oltre ai monopattini, anche biciclette e scooter,

questa quota sale a circa il 90% del totale dei veicoli in sharing presenti in Italia, rappresentando 9 noleggi su 10 e 5 Km di percorrenze in sharing su 10. Il paradigma cui l'OSM ha dato il nome di "Muoversi con leggerezza", vale a dire la tendenza dei servizi di sharing ad utilizzare veicoli sempre di meno ingombranti e leggeri, viene ulteriormente confermato, in controtendenza al gigantismo dei veicoli di proprietà: il peso medio del veicolo condiviso in Italia si è ridotto di circa un quarto nell'arco di 5 anni passando da circa 400 kg ai 120 kg attuali.

La domanda di carsharing è quella che risente maggiormente delle restrizioni alla mobilità, ma in maniera differenziata tra servizi free-floating e servizi station-based, i quali rispetto a 2019 fanno segnare rispettivamente un -42% e un -32% delle percorrenze. Questi ultimi si confermano servizi meno legati alla domanda turistica e dei «city-users» e più utilizzati dai residenti. Il calo dei noleggi (- 48% e -34%) in parte è attenuato dall'incremento della durata e delle percorrenze, in maniera particolare per i servizi free-floating, maggiormente orientati ai noleggi su base giornaliera rispetto al passato.

Questa tendenza viene da lontano ma è stata ulteriormente accelerata dalla pandemia. Il calo del carsharing non si spiega con la paura dell'utilizzo di un'auto non sanificata ma col venir meno di alcuni segmenti di domanda tipici di questo servizio. Ecco che la ricerca di altri segmenti di domanda, come per esempio l'uso dell'auto nel week-end, per il carsharing free-floating tende ad assumere un ruolo maggiore rispetto al passato, con il noleggio medio che cresce del 25% su base annua, raggiungendo i 40 minuti medi a noleggio. Se i modelli d'uso del carsharing aumentano, purtroppo si riduce l'articolazione delle alimentazioni. La chiusura del servizio di Share'ngo nel corso del 2020 determina nel carsharing un saldo negativo sia nell'offerta complessiva di veicoli che nel tasso di elettrificazione che passa dal 23 al 7%. Un altro grande operatore elettrico di carsharing che chiude i battenti nel 2020, anche se proprio alla fine dell'anno, è Bluetorino, immediatamente rimpiazzato da Leasysgo, operatore 100% elettrico e free floating. Leasysgo ha poi ulteriormente espanso la sua offerta a Milano e Roma nel corso del 2021, confermando che, anche per questo servizio di sharing, gli investimenti e le opportunità d'espansione non s'interrompono, anche in un periodo non certo favorevole.

Non diverso il caso del carsharing station-based su base territoriale siciliano di AmiGo che, da Palermo, si è inizialmente espanso nella Sicilia occidentale per poi raggiungere nel corso del 2020 sia Catania che Sciacca.

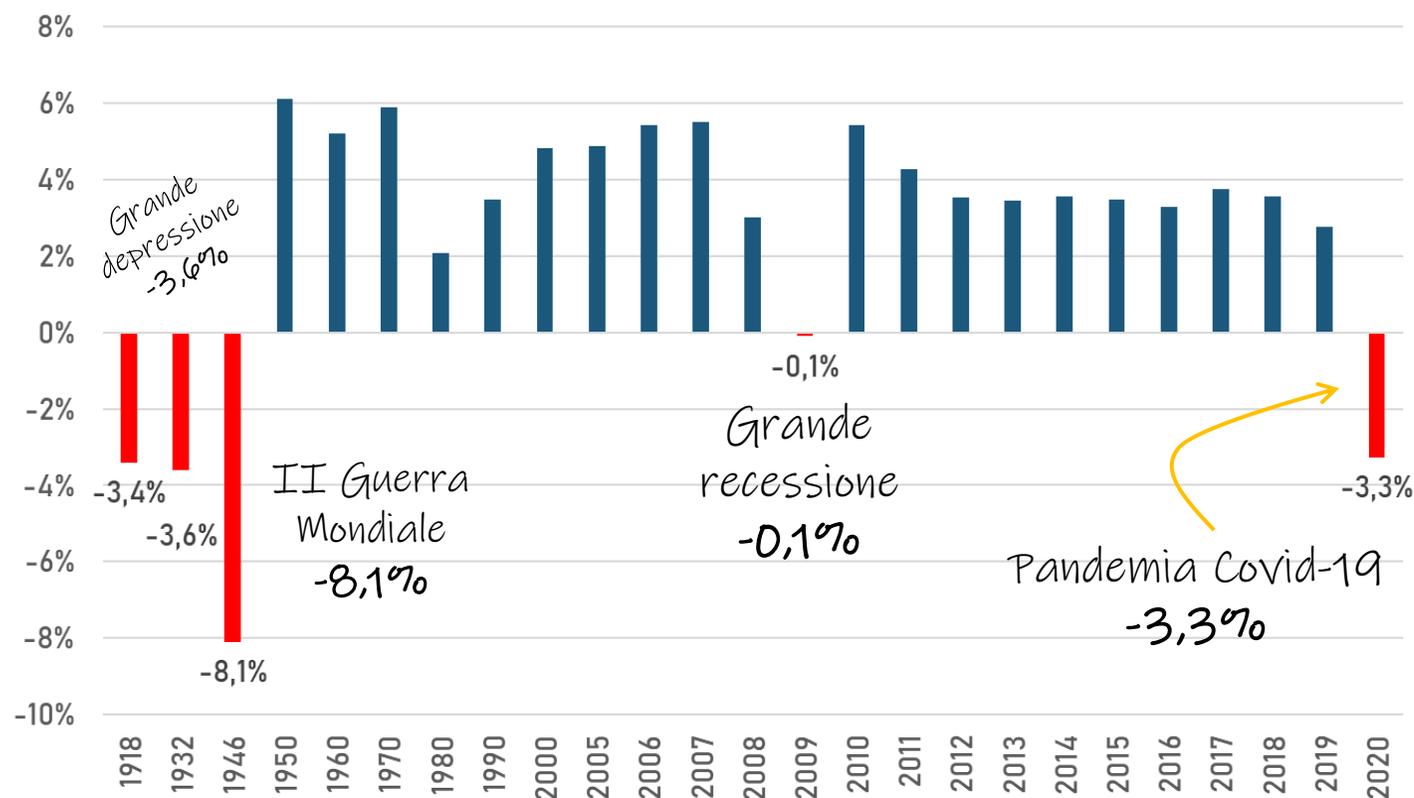
La domanda di bikesharing subisce un forte impatto dalla minore mobilità delle persone in ambito urbano, anche a fronte di un'offerta, anche in questo caso, in crescita e sempre più votata all'uso delle e-bike. Sono 1.200 le biciclette in sharing in più nelle città italiane con la quota delle elettriche che ha oramai superato il 30%. Si conferma la minore vitalità dei servizi di bikesharing a stazione che, oltre a perdere qualche posizione in termini di diffusione (chiude il servizio di Mantova e Venezia) sconta anche un lieve calo nel numero di veicoli in flotta rispetto al 2019. Sulla variazione percentuale negativa dei noleggi del bikesharing pesa una generale riconfigurazione del mercato in cui probabilmente ha anche un ruolo la concorrenza esercitata dai nuovi servizi di monopattini in sharing, in particolare negli spostamenti brevi e brevissimi, ma anche la minore presenza di mobilità studentesca e di pendolari, tra i segmenti di clientela più importanti cui si rivolge questa tipologia di servizio di sharing.

Lo scootersharing, il terzo servizio di micromobilità, è caratterizzato da performance migliori rispetto al bikesharing. Da una parte l'offerta di veicoli e iscrizioni aumenta (+ 45% e +30%) dall'altra, in termini d'utilizzo, lo scootersharing è il servizio, tra quelli già presenti e consolidati nel 2019, che perde meno noleggi su base annua (-25%). Si tratta poi di un servizio che è oramai quasi interamente elettrificato e la cui diffusione territoriale coinvolge prevalentemente le grandi città italiane (Roma, Milano, Torino, Genova, Firenze), dove è comunque molto intenso anche l'uso dello scooter di proprietà.

Come anticipato quando si è tratteggiato il quadro generale dei servizi di sharing italiani, il monopattino in condivisione ha cambiato il volto della sharing mobility in Italia. Arrivati in Italia sul finire del 2019, i servizi di monopattino in sharing realizzano numeri senza precedenti nell'anno della pandemia, diventando in 12 mesi il servizio più diffuso in Italia, quello più presente nelle città del Sud, quello con più veicoli operativi sulle strade, nonché quello che realizza il maggior numero di noleggi nel 2020. Nel 2020 sono stati compiuti 7,4 milioni di noleggi in monopattino e percorsi 14,4 milioni di chilometri.

Rispetto al 2019, nel 2020 aumenta la durata (12,1 minuti) e la distanza dei noleggi (1,8 km) effettuati con questo nuovo tipo di veicolo. Questa novità, anche tenendo conto della congiuntura molto negativa, non ha precedenti nel panorama della sharing italiana per proporzioni, ha portato anche alla ribalta la scarsità delle infrastrutture disponibili, l'assenza di parcheggi dedicati per i mezzi più leggeri e la necessità di governare il sistema della mobilità urbana, garantendo spazio e sicurezza a tutte le modalità e i mezzi di trasporto.

Variazione annuale del PIL mondiale - 1914-2020



I Guerra Mondiale
-3,6% | -3,4%

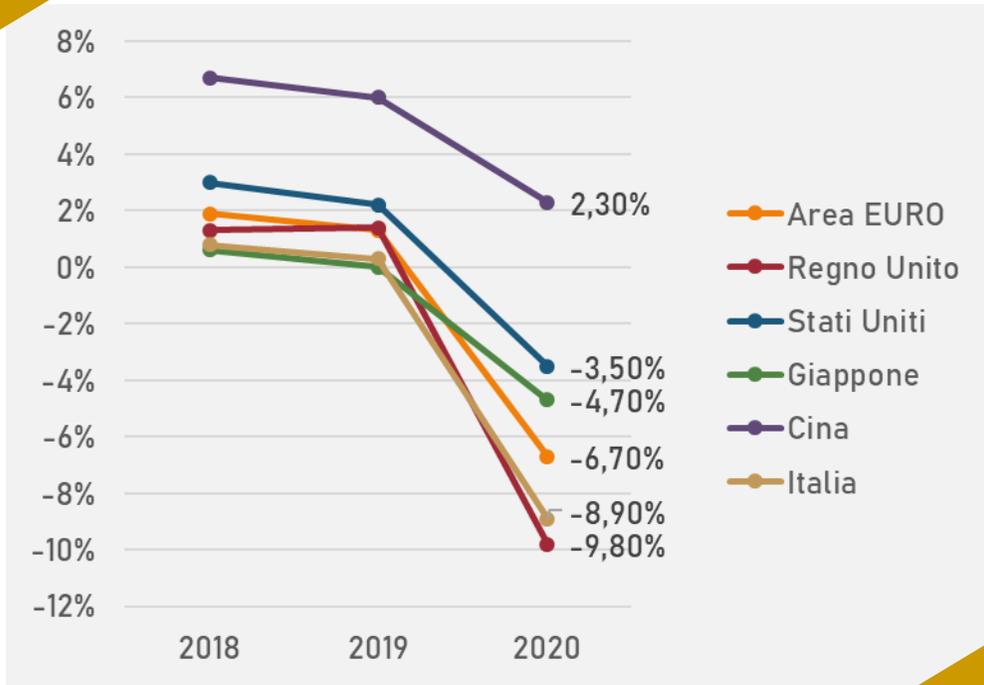
Fonte:
Elaborazione OSM
su dati FMI

Nel 2020, la più grande recessione economica dal 1945.

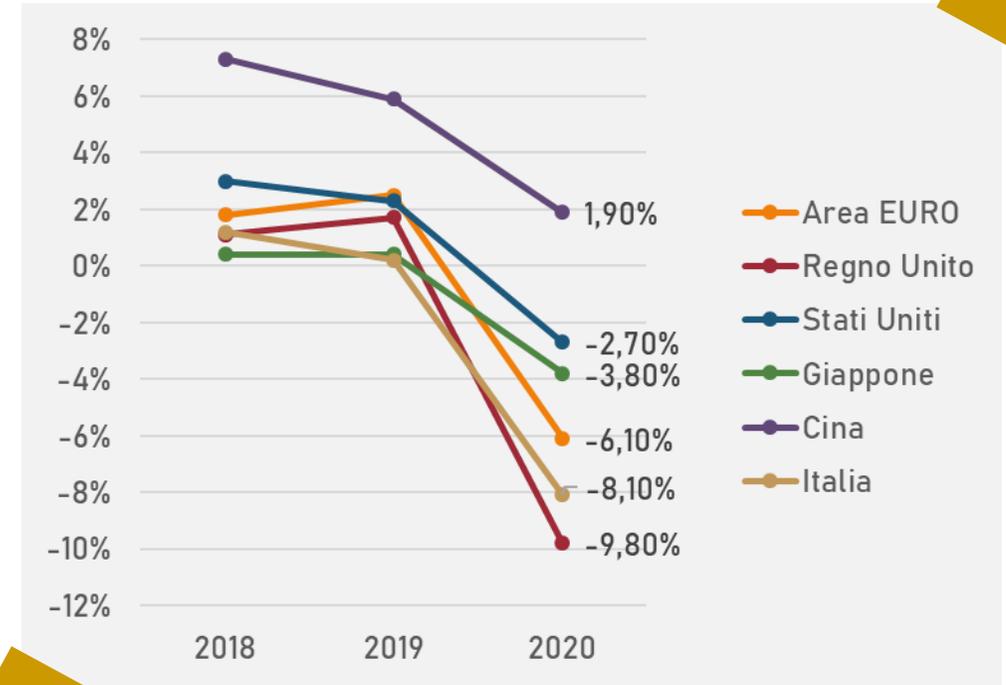
Il -3,3% del 2020 è la variazione negativa del PIL mondiale peggiore dalla fine della 2° Guerra Mondiale. Come termine di paragone basta dire che il risultato dello scorso anno è stato peggiore di quanto fatto registrare durante la crisi finanziaria del 2008-2009 (-0,1%).

Annotazioni:

Variazione annuale del PIL in alcuni paesi
OECD
2018 - 2020



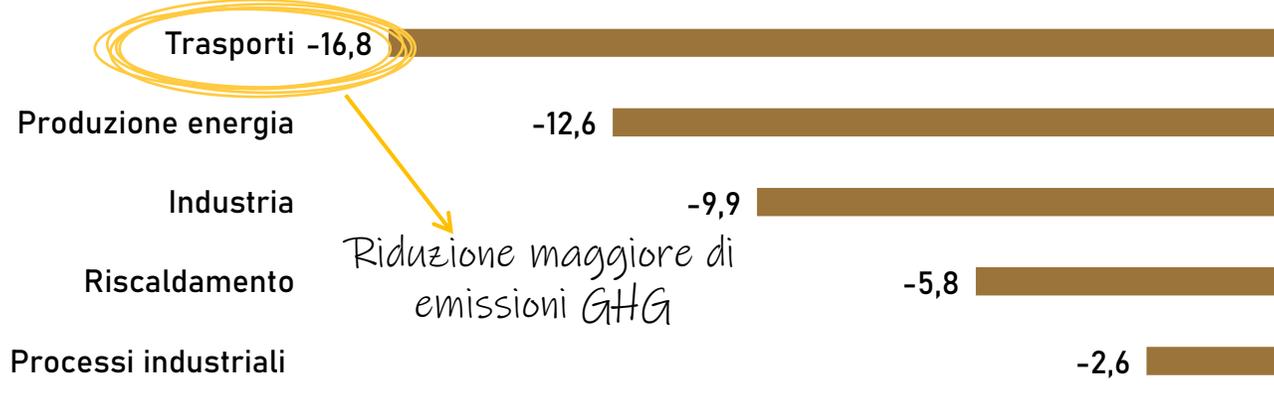
Variazione annuale della domanda interna in
alcuni paesi OECD
2018 - 2020



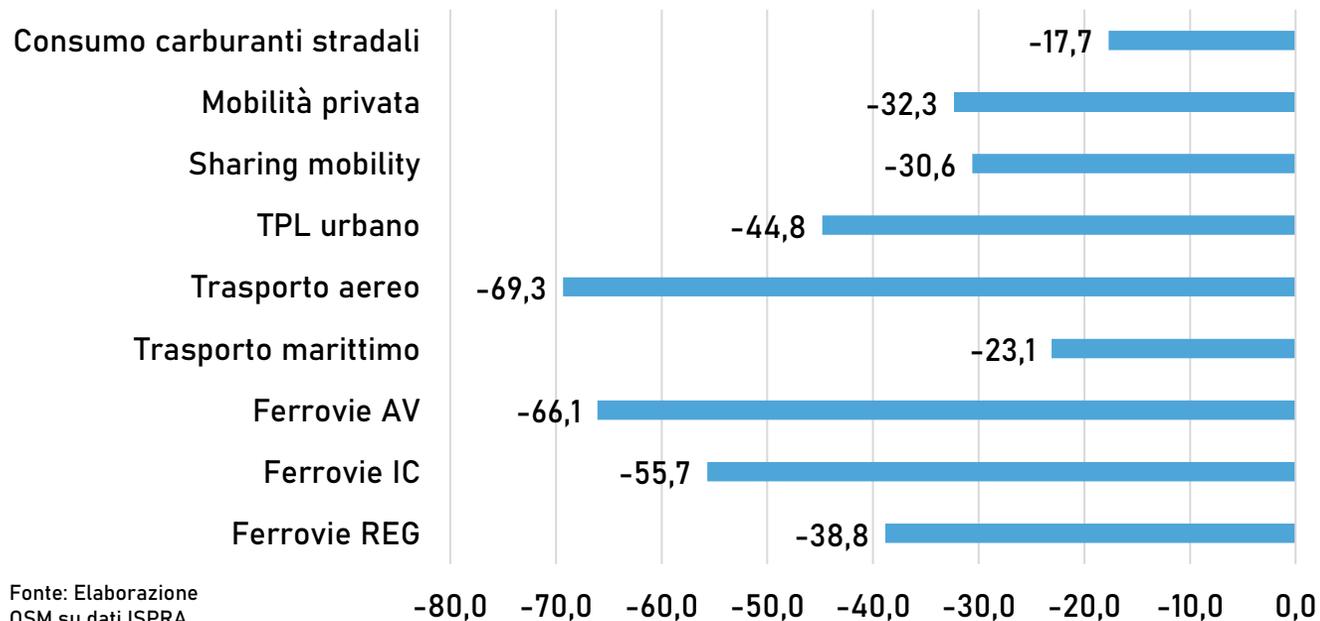
Fonte: Elaborazione OSM su dati
OECD

riduzione PIL \approx riduzione domanda interna

Stima tendenziale delle emissioni in atmosfera di gas serra - 2020



Variazione % 2020-2019 della domanda di mobilità passeggeri (percorrenze)



Fonte: Elaborazione OSM su dati ISPRA, MIMS e MISE

2020 l'anno dell'immobilità in Italia (e nel mondo)

Uno dei principali effetti delle misure di contenimento del coronavirus è stata la limitazione del movimento delle persone. La forte contrazione della domanda di mobilità ha riguardato tutte le modalità di trasporto ma alcune di queste hanno subito un calo più forte. I servizi di sharing mobility hanno subito un calo inferiore ad altri servizi di mobilità.

Annotazioni:

Principali politiche restrittive della mobilità applicate alle regioni

DPCM Zone rosse

Lockdown ←

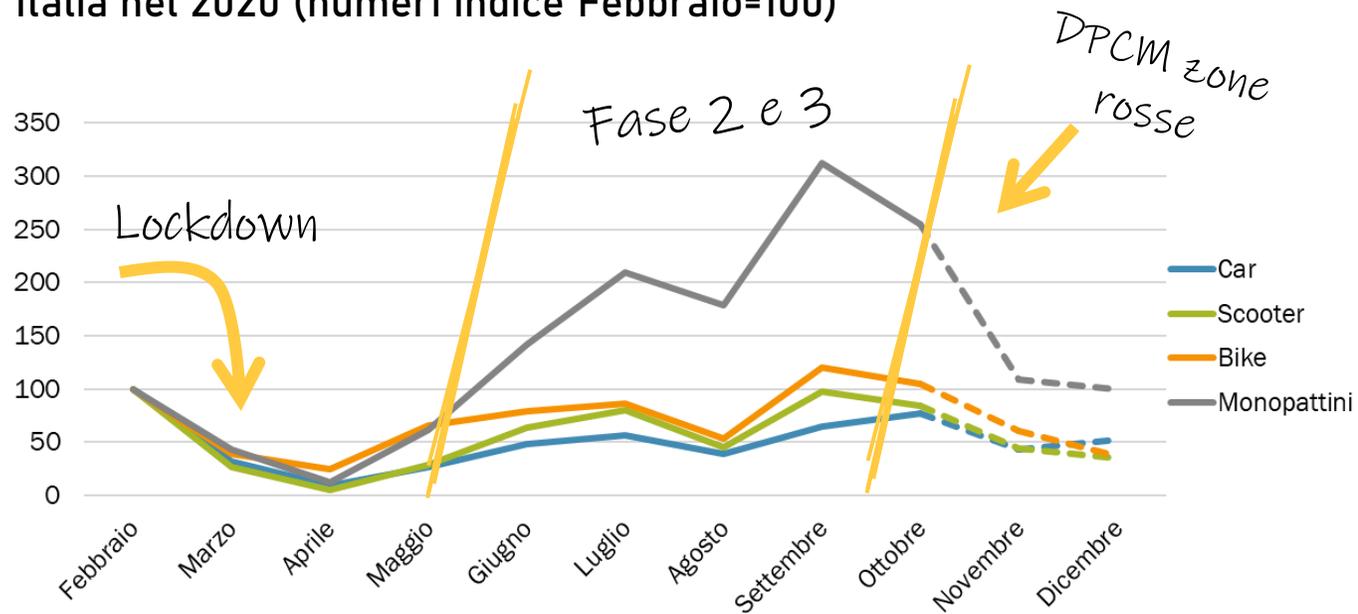
Date	1 Gennaio 9 Marzo	10 Marzo 3 Maggio	4 Maggio 5 Novembre	6 Novembre 10 Novembre	11 Novembre 14 Novembre	15 Novembre 21 Novembre	22 Novembre 28 Novembre	29 Novembre 5 Dicembre	6 Dicembre 12 Dicembre	13 Dicembre 19 Dicembre	20 Dicembre 23 Dicembre	24 Dicembre 27 Dicembre	28 Dicembre 30 Dicembre	31 Dicembre 3 Gennaio
Giorni	69	55	186	5	4	7	7	7	7	7	4	4	3	1
Liguria														
Lombardia														
Piemonte														
Valle d'Aosta														
Emilia-Romagna														
Friuli Venezia Giulia														
P.A. Trento														
P.A. Bolzano														
Veneto														
Lazio														
Marche														
Toscana														
Umbria														
Abruzzo														
Basilicata														
Calabria														
Campania														
Molise														
Puglia														
Sardegna														
Sicilia														

Giorni con provvedimenti di limitazione alla mobilità: 111 (30%)
 Giorni Italia intera in zona rossa: 60 (16%)

Limitazioni indirette:

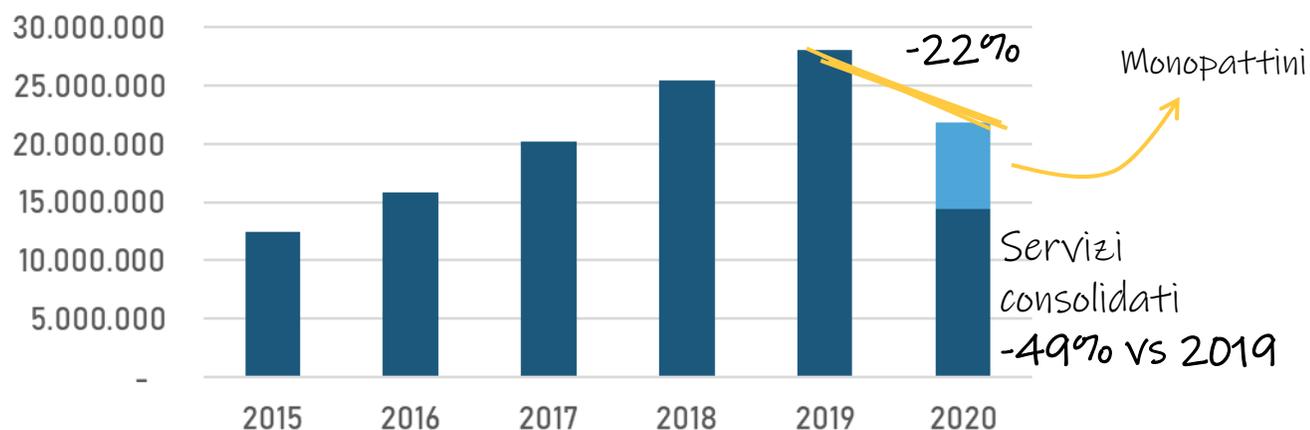
- ✓ chiusure di attività commerciali
 - ✓ smart working
- ✓ didattica a distanza

Noleggi/giorno dei servizi di sharing mobility in Italia nel 2020 (numeri indice Febbraio=100)



Il calo della sharing è stato attenuato dall'arrivo dei monopattini

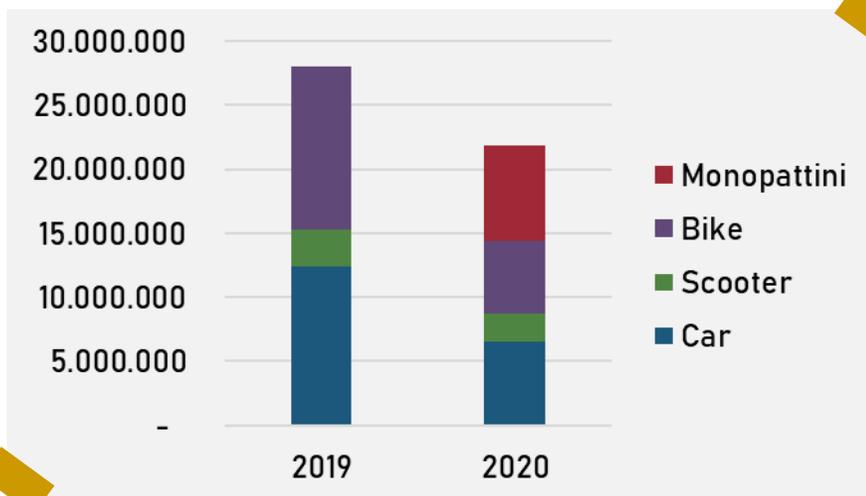
Noleggi totali della sharing mobility in Italia dal 2015 al 2020



Il 2020 è il primo anno in cui l'indicatore dei noleggi della sharing mobility si contrae, interrompendo un trend di crescita costante da anni. Le misure anti-Covid-19 producono un saldo del -22% rispetto al 2019, per un totale di 21,8 milioni di noleggi. Variazione negativa maggiore considerando soltanto i servizi consolidati del carsharing, bikesharing e scootersharing (-49% rispetto al 2019).

Annotazioni:

Noleggi totali della sharing mobility in Italia
2019 - 2020

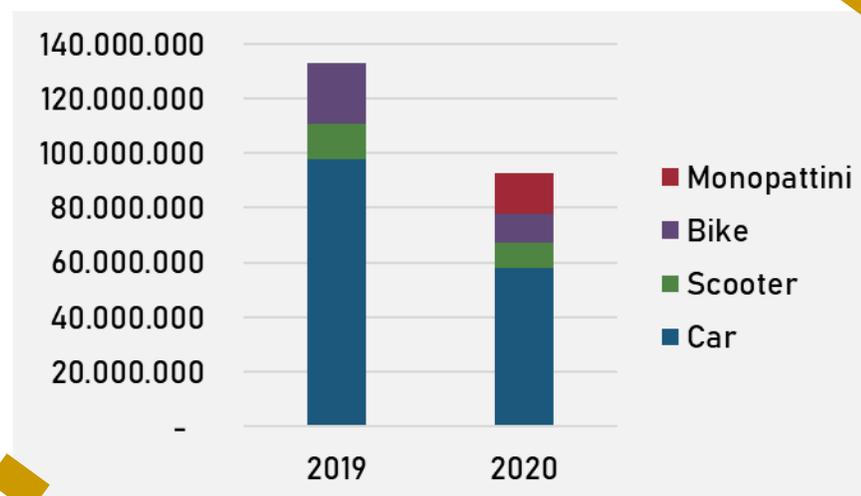


Milioni di noleggi nel 2020 per servizio (var. 2019)

- 1# Monopattini-sharing 7,4 (non presente)
- 2# Carsharing 6,4 (-48%)
- 3# Bikesharing 5,7 (-55%)
- 4# Scootersharing 2,2 (-25%)

Totale 21,8 (-22%)

Percorrenze totali della sharing mobility in
Italia 2019 - 2020

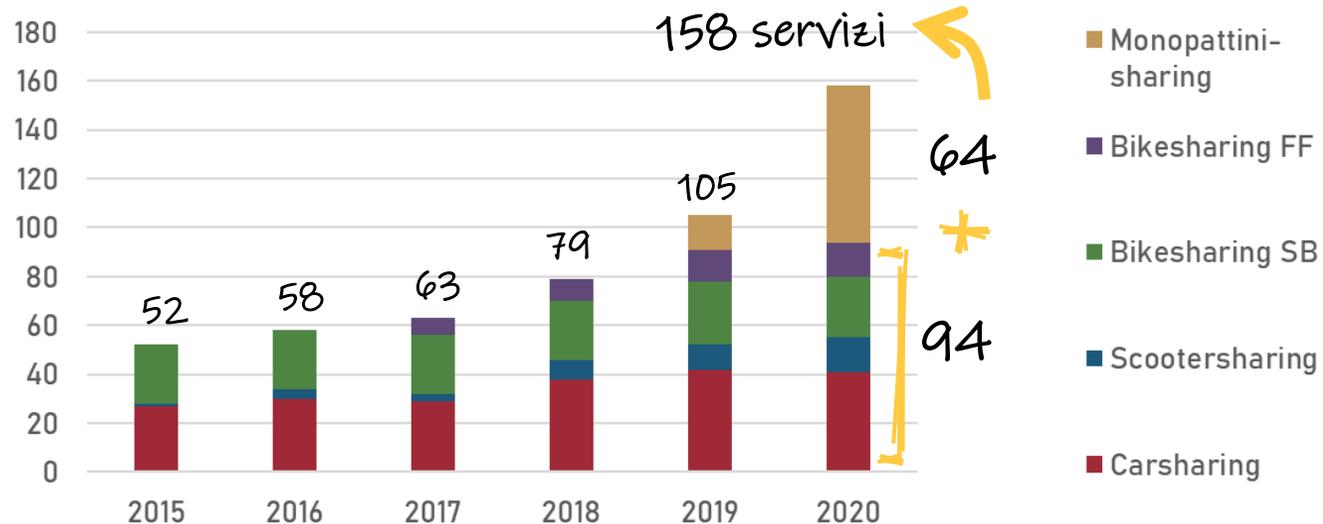


Milioni di KM nel 2020 per servizio (var. 2019)

- 1# Carsharing 57,8 (-41%)
- 2# Monopattini-sharing 14,4 (non presente)
- 3# Bikesharing 10,9 (-51%)
- 4# Scootersharing 9,3 (-29%)

Totale 92,4 (-30,6%)

Numero di servizi di sharing mobility in Italia



Numero di veicoli in flotta per servizio in Italia – 2019/2020 Fonte: OSM

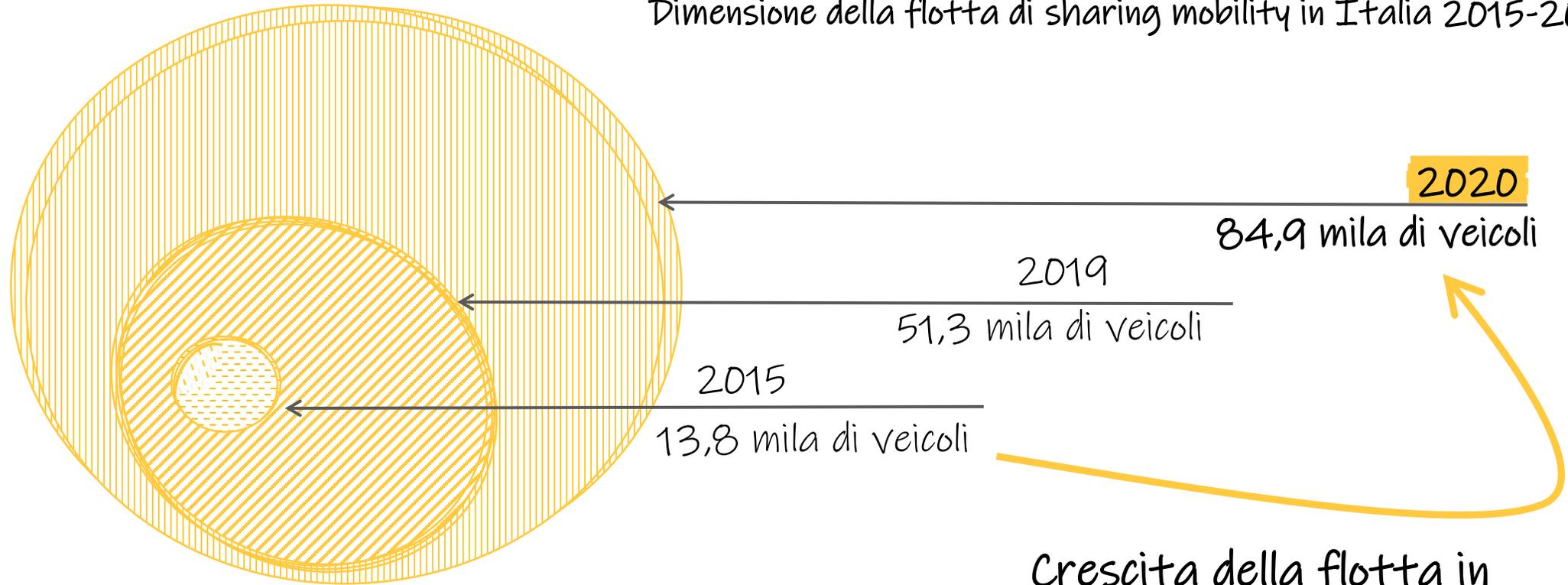
	2019	Quota sul totale	2020	Quota sul totale	Variazione 19-20
Monopattino	4.650	9%	35.550	42%	+665%
Bike	33.372	65%	34.705	41%	+4%
Scooter	5.070	10%	7.360	9%	+45%
Car	8.264	16%	7.282	8%	-12%
Totale	51.356		84.897		+65%

L'offerta di sharing mobility cresce e si rinnova anche nel 2020

Le circostanze eccezionali della pandemia non hanno intaccato l'offerta di servizi e veicoli in sharing già presente sulle strade. Al contrario, l'arrivo dei monopattini ha contribuito ad una variazione positiva in termini di numero di servizi e veicoli in flotta mai conosciuta fino a questo momento.

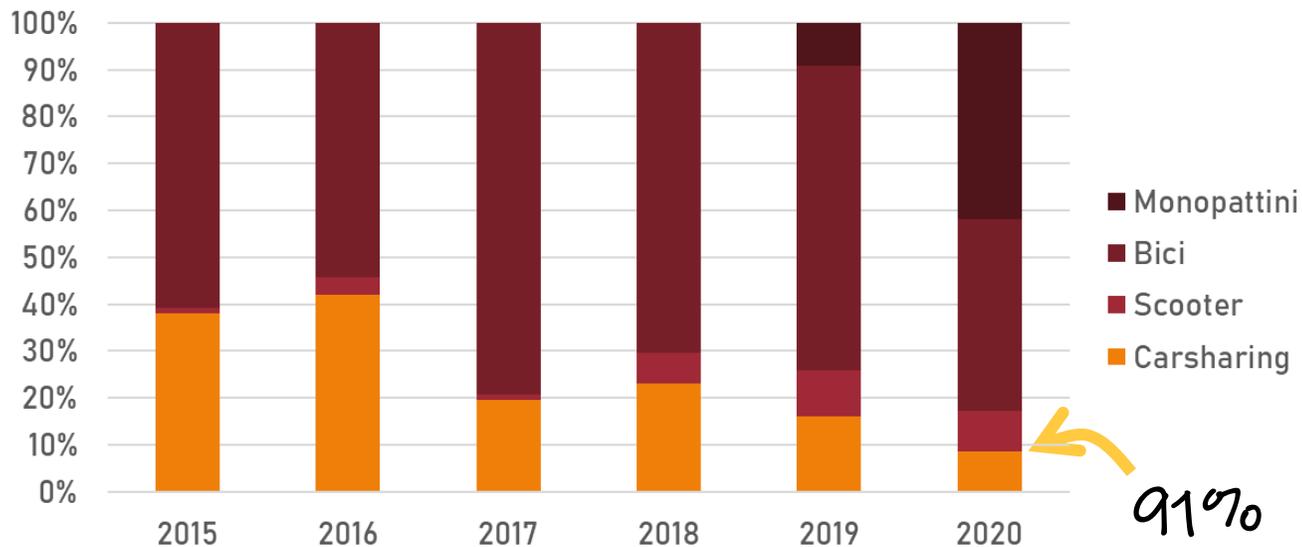
Annotazioni:

Dimensione della flotta di sharing mobility in Italia 2015-2020

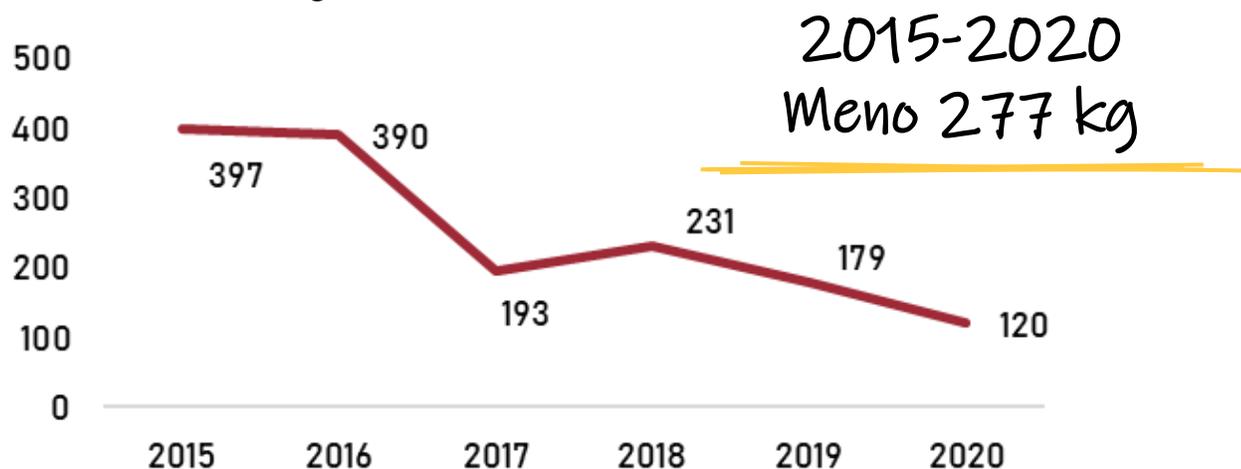


Crescita della flotta in sharing +500%

Quota dei veicoli di micromobilità sul totale della flotta in Italia



Peso medio in kg del veicolo in flotta



La micromobilità è sempre più presente nell'offerta di sharing mobility

Continua il trend che ormai da qualche anno caratterizza l'intero settore, cioè quello di privilegiare veicoli sempre più leggeri e meno ingombranti. I monopattini abbassano ancora il peso del veicolo medio in flotta e spingono al 90% la quota di veicoli di micromobilità (monopattini, biciclette, scooter).

Annotazioni:

Nel 2020

9 veicoli in condivisione su 10

sono veicoli di micromobilità

9 noleggi su 10

sono realizzati con questi veicoli

4 KM su 10

sono percorsi con questi veicoli



Presenza dei servizi di micromobilità in Italia



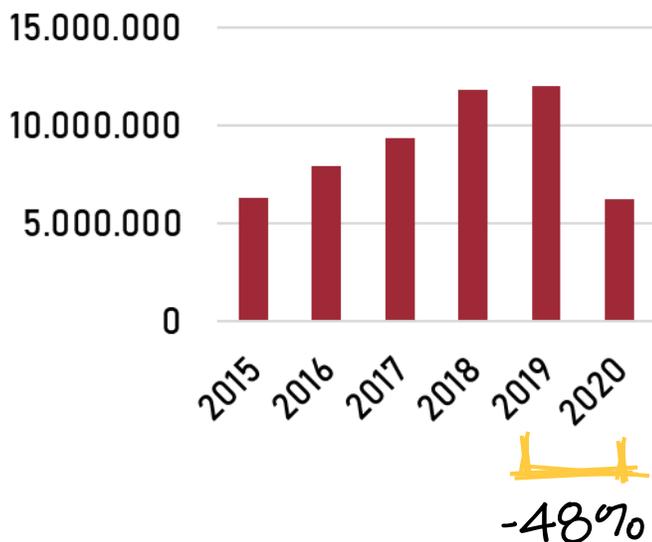
Balzo in alto nel 2020 anche del numero dei servizi di micromobilità.

2019 -> 63
2020 -> 117

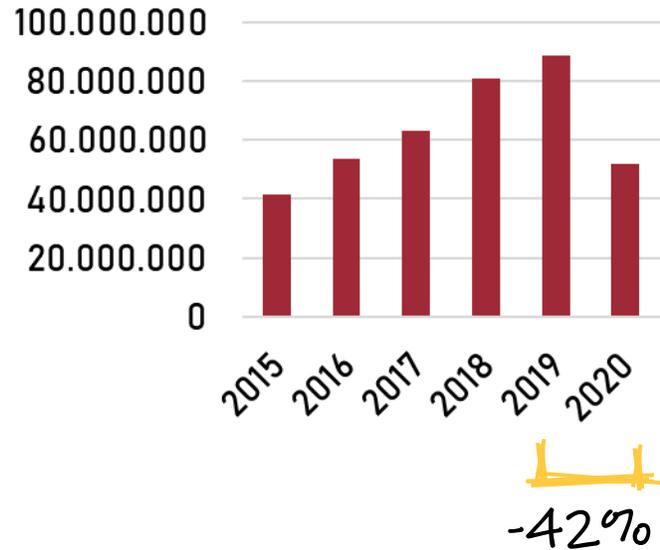
1 su 2 è un servizio di monopattini-sharing

8 servizi nelle città del sud (4 nel 2019)

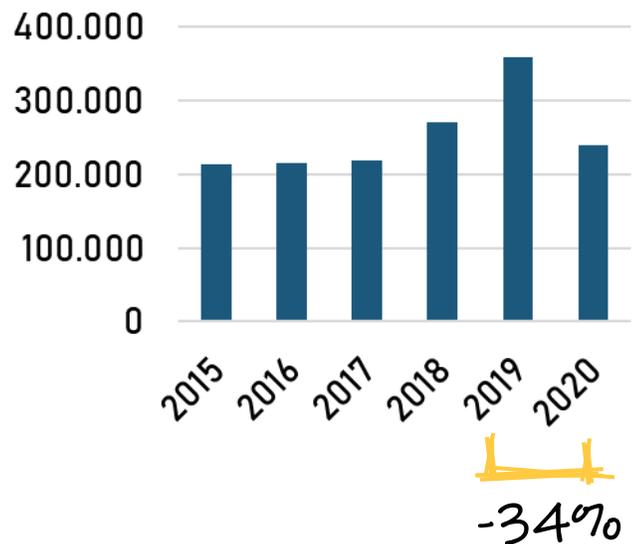
Noleggi del carsharing free-floating



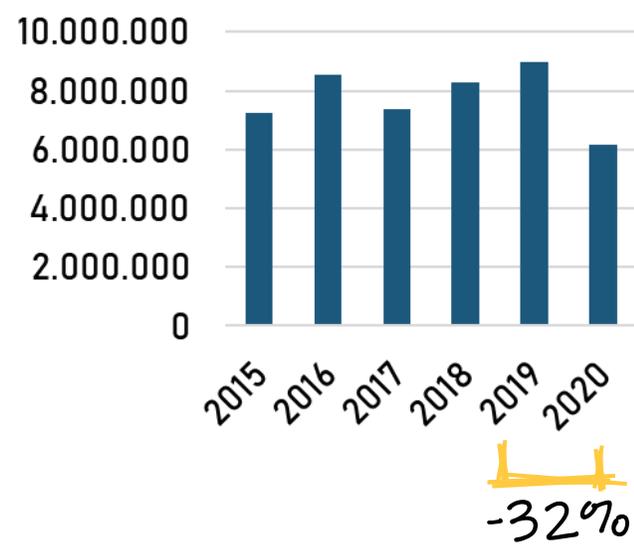
Percorrenze del carsharing free-floating



Noleggi del carsharing station-based



Percorrenze del carsharing station-based



Nei servizi di carsharing, meno noleggi ma più lunghi

La domanda di carsharing risente delle restrizioni alla mobilità, ma in maniera differenziata tra servizi free-floating e servizi station-based. Questi ultimi si confermano servizi meno legati alla domanda turistica e dei «city-users» e più utilizzati dai residenti. Il calo dei noleggi in parte è attenuato dall'incremento della durata e delle percorrenze, in maniera particolare per i servizi free-floating, maggiormente orientati ai noleggi su base giornaliera rispetto al passato.

Annotazioni:

DURATA NOLEGGIO MEDIO 2020

free-floating: 40 min.

(+23% vs 2019)

station-based: 213 min.

(+19% vs 2019)

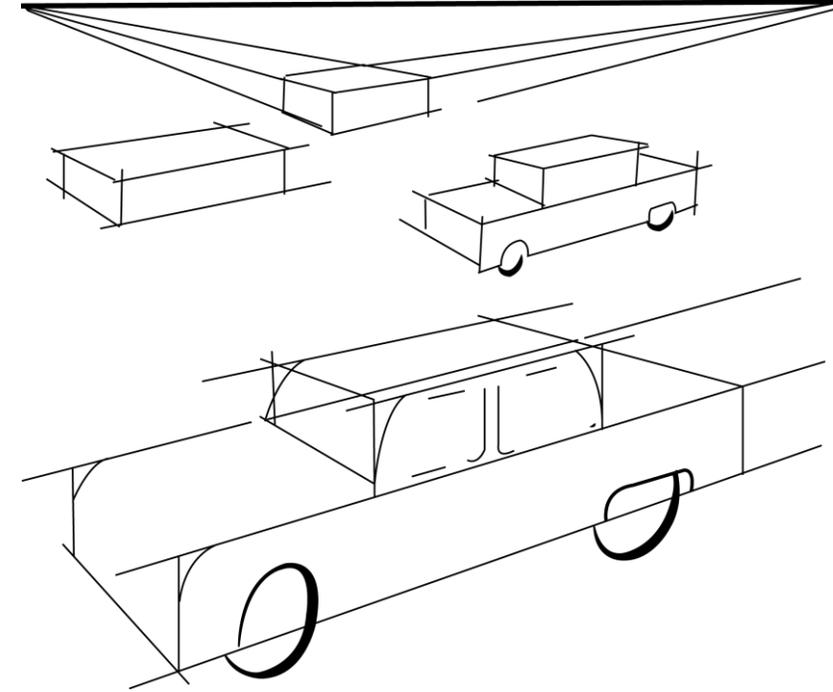
PERCORRENZA NOLEGGIO MEDIO 2020

free-floating: 8,3 km

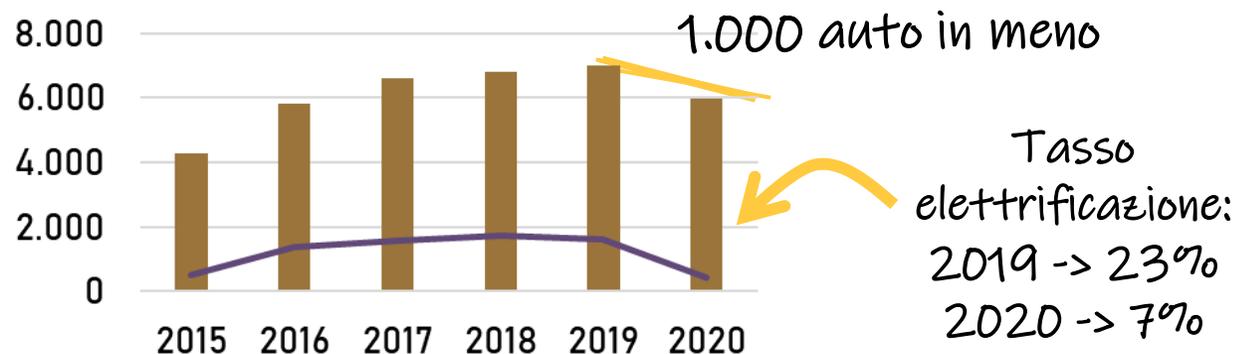
(+12% vs 2019)

station-based: 25,8 km

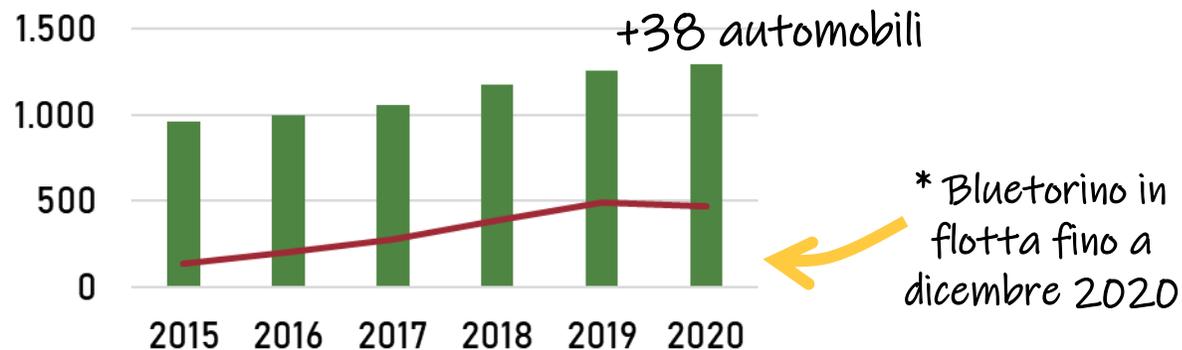
(+3% vs 2019)



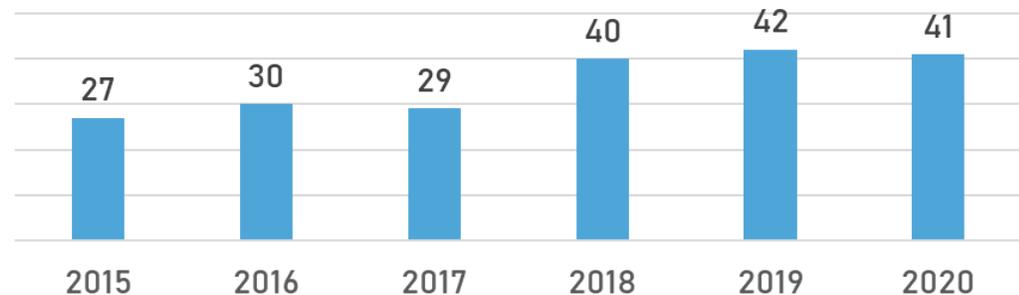
Flotta del carsharing free-floating e numero di EV



Flotta del carsharing station-based e numero di EV



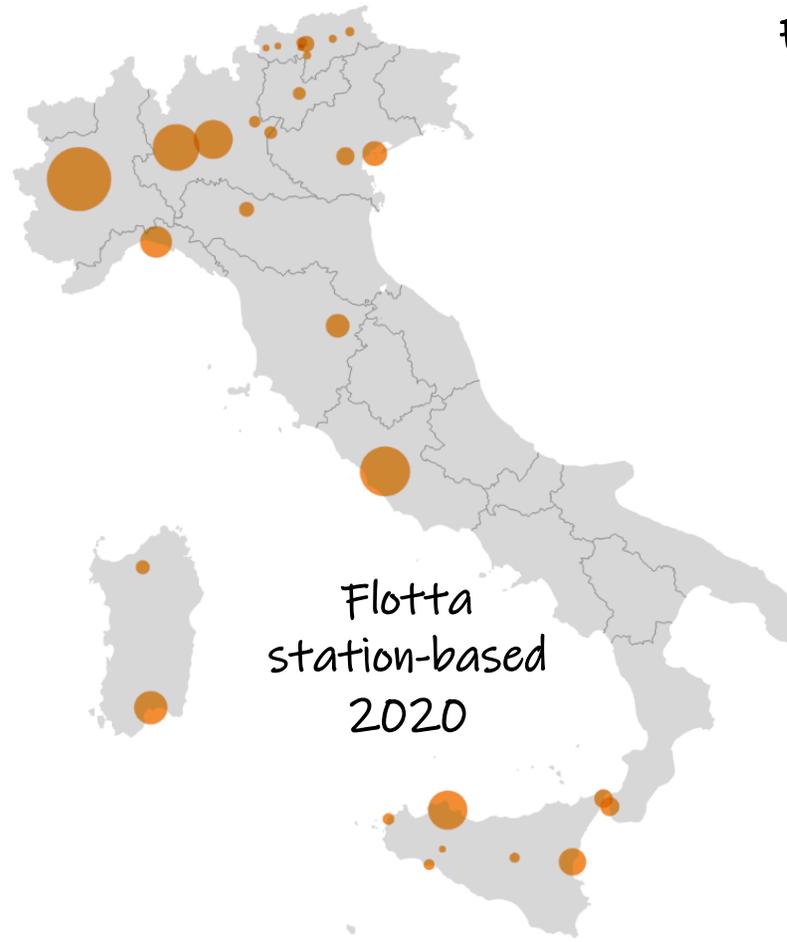
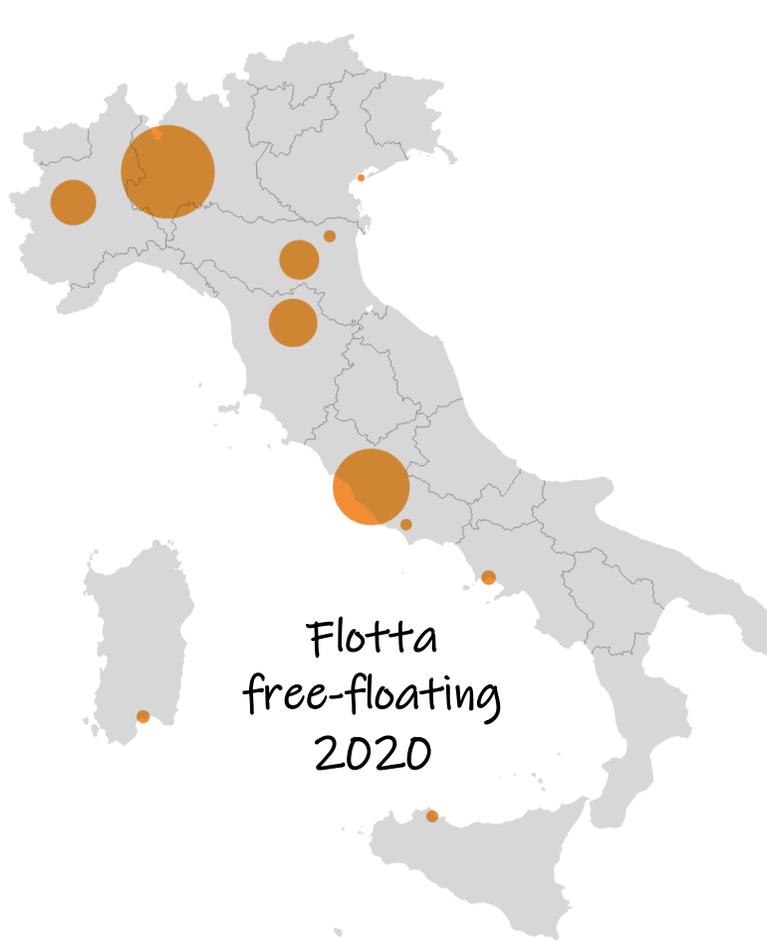
Servizi di carsharing in Italia



Carsharing, si riduce il tasso di elettrificazione della flotta in condivisione

La chiusura del servizio di Share'ngo connota il 2020 del carsharing free-floating con un saldo negativo sia nell'offerta complessiva di veicoli che nel tasso di elettrificazione. Anche lo station-based perde un grande operatore elettrico a Torino: Bluetorino, che esce dal mercato nelle ultime settimane del 2020, anche se subito rimpiazzato da Leasysgo.

Annotazioni:

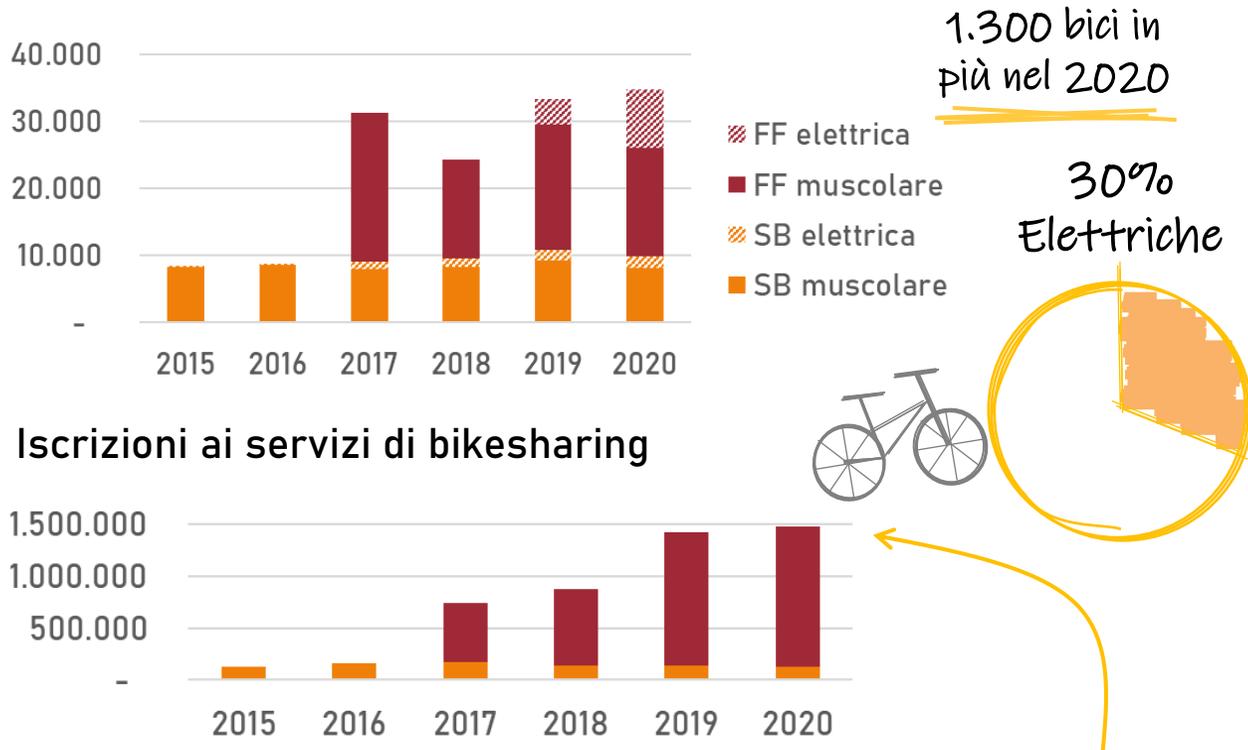


	Parco circolante	Carsharing
Età media (anni)	11,5	1
% Euro 6	23	99
% EV	0,13	12

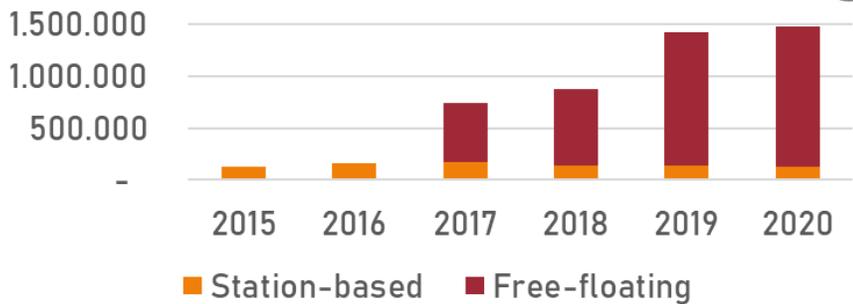
Composizione flotta per alimentazione
Benzina 81%
Elettrico 12%
Ibrido 5%
Metano + Diesel + GPL = 2%

Bikesharing, cresce l'offerta anche in presenza di una domanda in calo

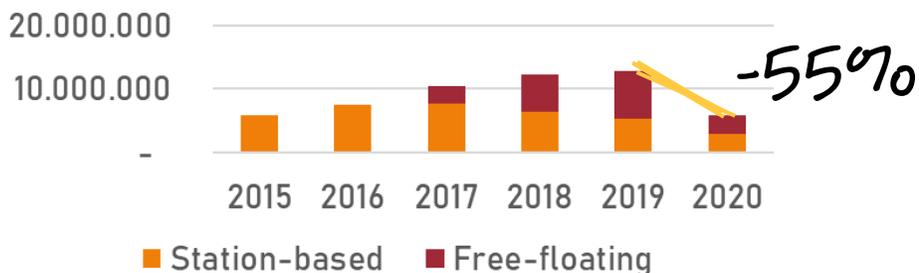
Numero di bici per tipologia di servizio e di veicolo



Iscrizioni ai servizi di bikesharing



Noleggi dei servizi di bikesharing



La domanda di bikesharing subisce il maggiore impatto dalla minore mobilità delle persone in ambito urbano, anche a fronte di un'offerta in lieve crescita (sempre più elettrica) e la stabilità delle iscrizioni. Sulla variazione percentuale negativa dei noleggi pesa una generale riconfigurazione del mercato, oltre che la concorrenza dei nuovi servizi di monopattino-sharing.

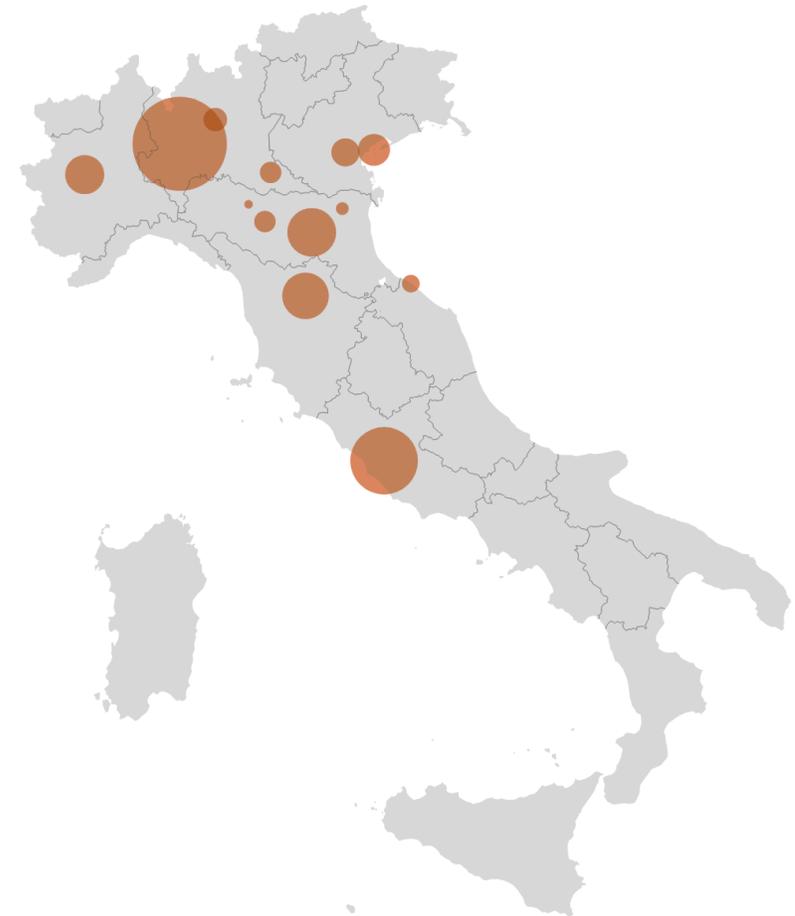
Annotazioni:

Numero servizi
2019 -> 39
2020 -> 39

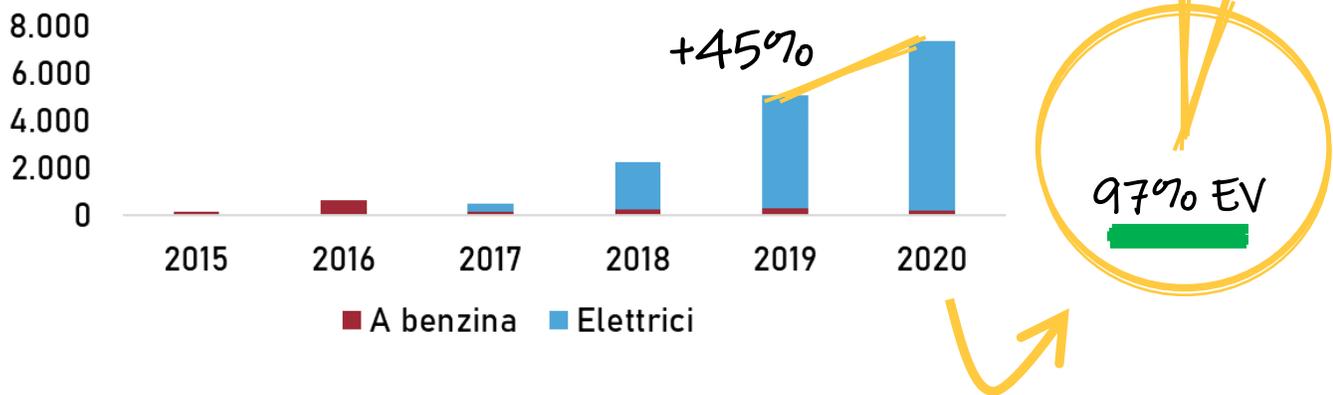
Flotta del bikesharing *station-based*
Italia 2020



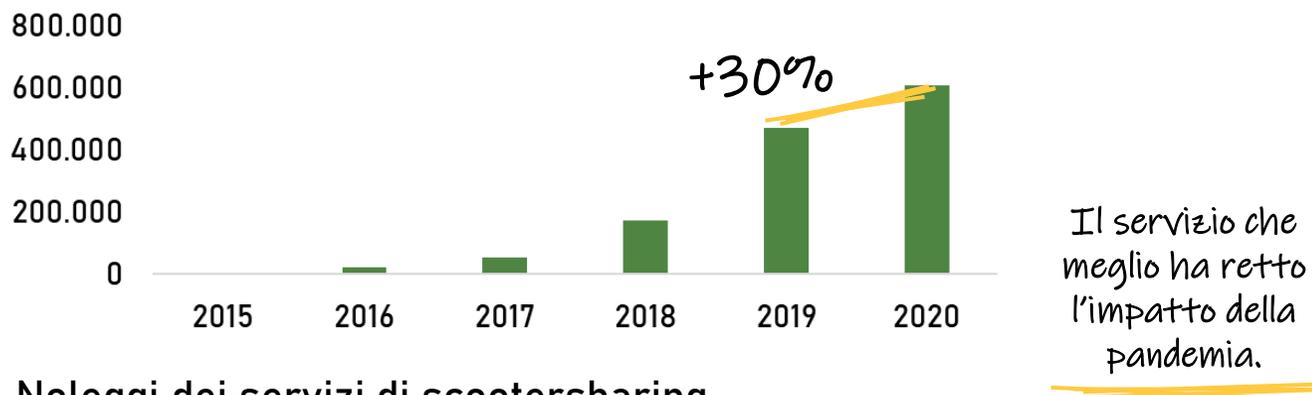
Flotta del bikesharing *free-floating*
Italia 2020



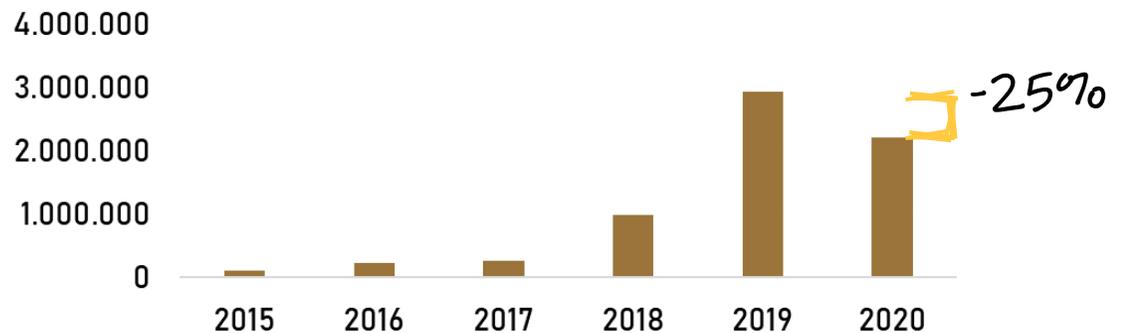
Flotta di scooter in condivisione



Iscrizioni ai servizi di scootersharing



Noleggi dei servizi di scootersharing



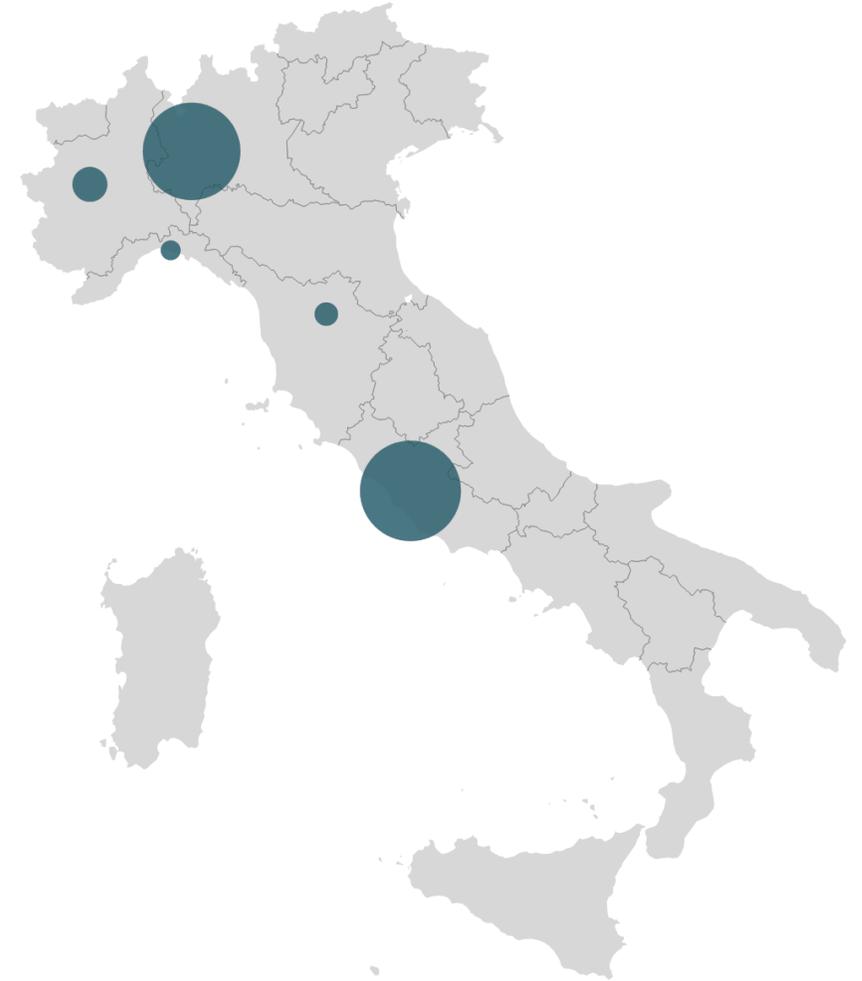
Lo scooter tiene nel 2020, un servizio sempre più diffuso e più elettrico

Le restrizioni non hanno fermato l'ascesa dei trend relativi ai servizi di scootersharing, che già da anni facevano registrare performance molto positive. Crescono del 45% le flotte nel 2020, quasi 100% elettriche ormai, così come anche le iscrizioni ai servizi (+30% rispetto al 2019). I noleggi calano, ma in misura minore alla media del settore.

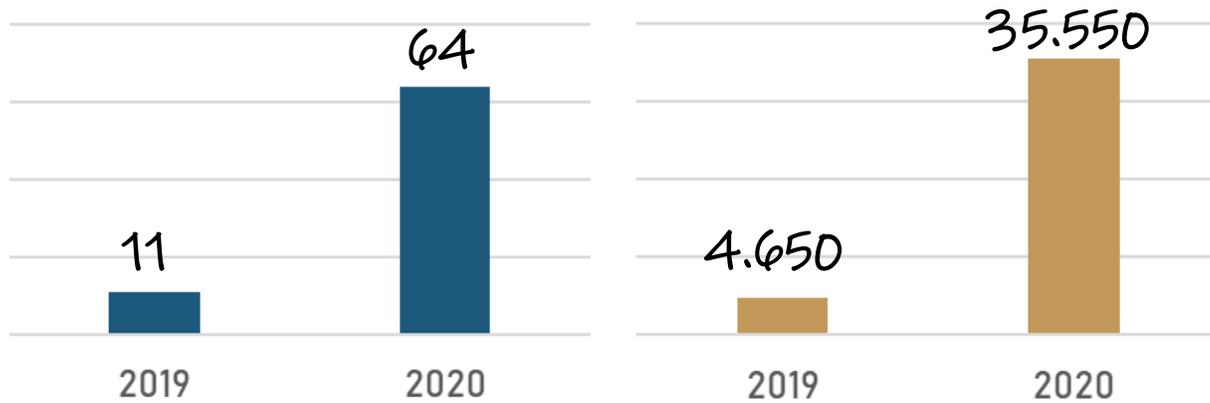
Annotazioni:

Flotta dello scootersharing Italia 2020

Città	Acciona	Cityscoot	eCooltra	Mimoto	Zigzag	Totale
Roma	1.700	600	1.000		210	3.510
Milano	300	1.400	1.000	250	330	3.280
Torino				250	120	370
Firenze				50	50	100
Genova				100		100



Numero di servizi (sx) e numero di monopattini (dx) in sharing



Nel 2020

7,4 milioni di noleggi
14,4 milioni di km percorsi

DURATA NOLEGGIO
MEDIO 2020
12,1 min.
(9,6 nel 2019)

PERCORRENZA NOLEGGIO
MEDIO 2020
1,9 km
(1,6 nel 2019)

Il monopattino in condivisione cambia il volto della sharing mobility in Italia

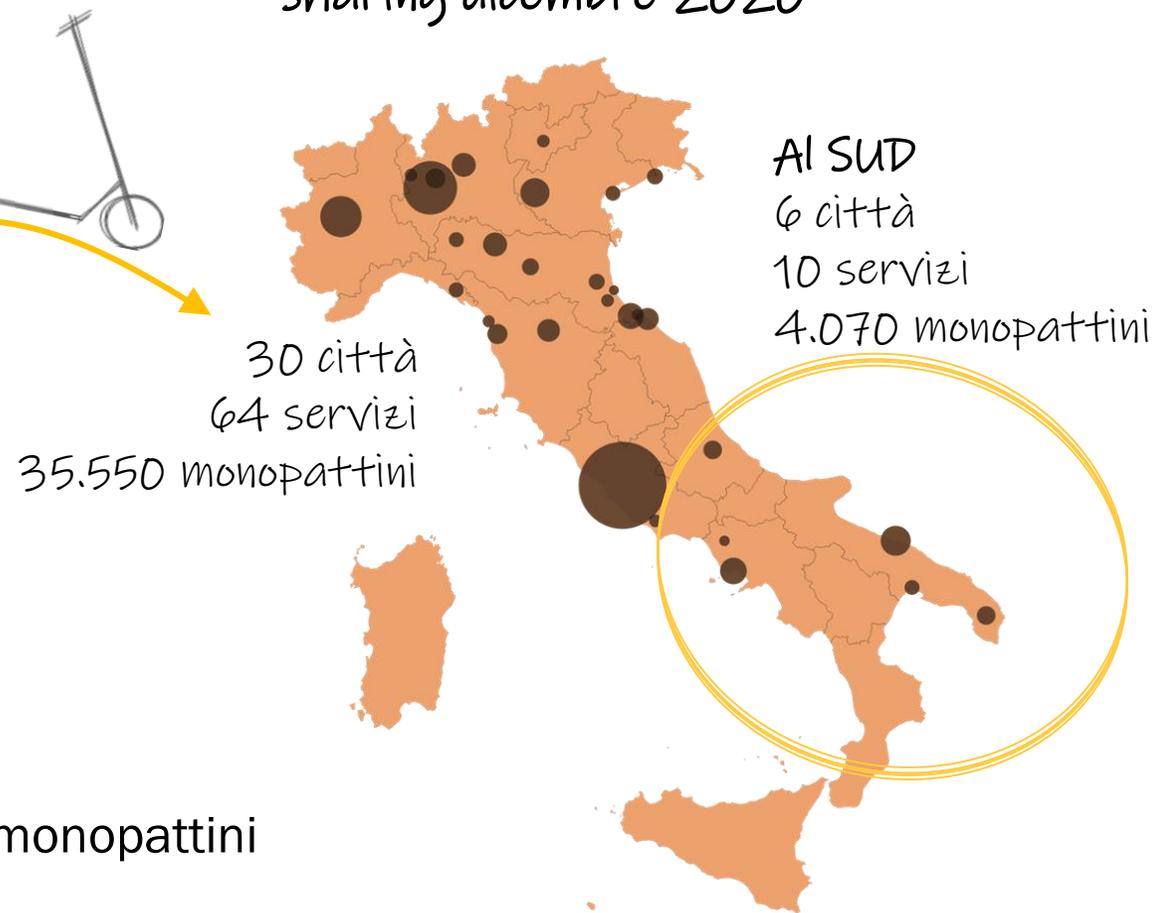
Arrivati in Italia sul finire del 2019, i servizi di monopattini-sharing realizzano numeri senza precedenti nell'anno della pandemia, diventando in 12 mesi il servizio più diffuso in Italia, quello più presente nelle città del sud, quello con più veicoli operativi sulle strade, nonché quello che realizza il maggior numero di noleggi nel 2020.

Annotazioni:

Flotta dei monopattini in sharing dicembre 2019

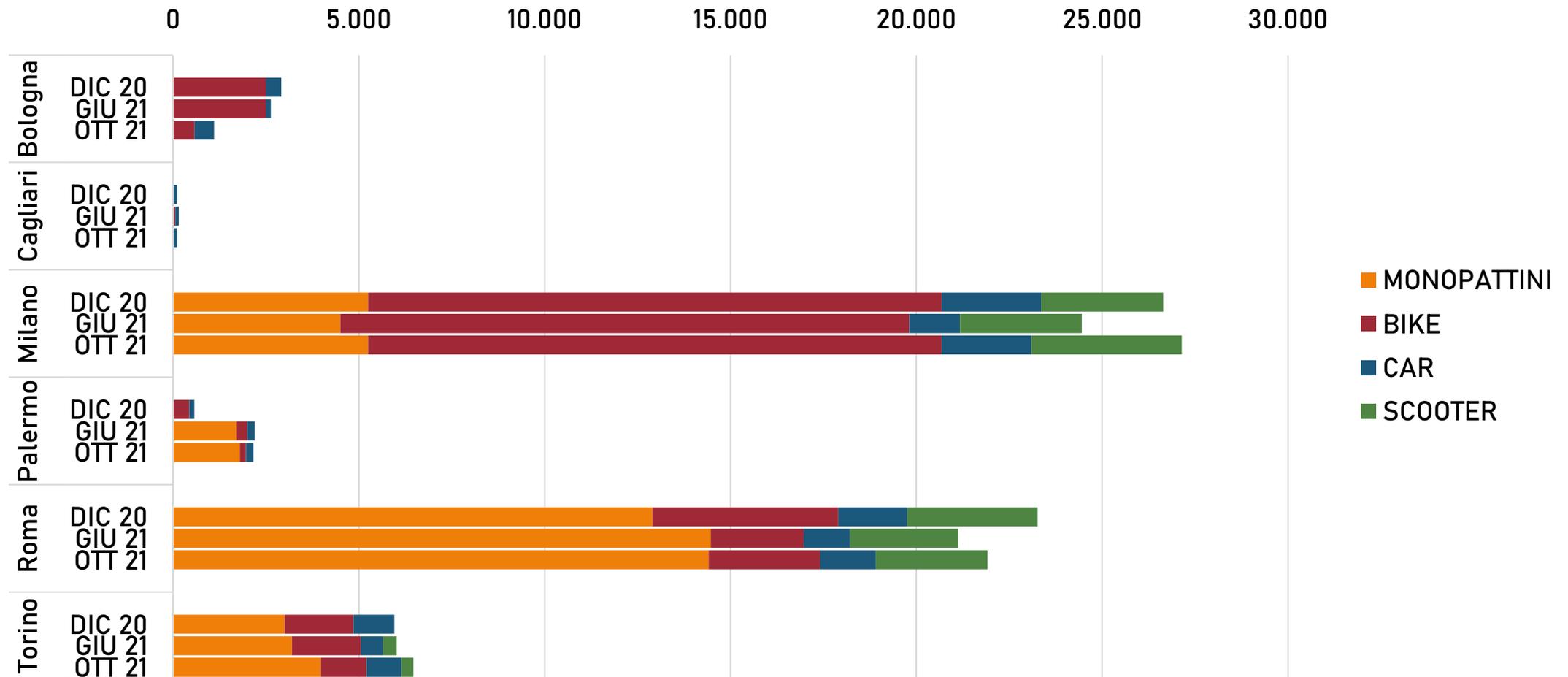


Flotta dei monopattini in sharing dicembre 2020



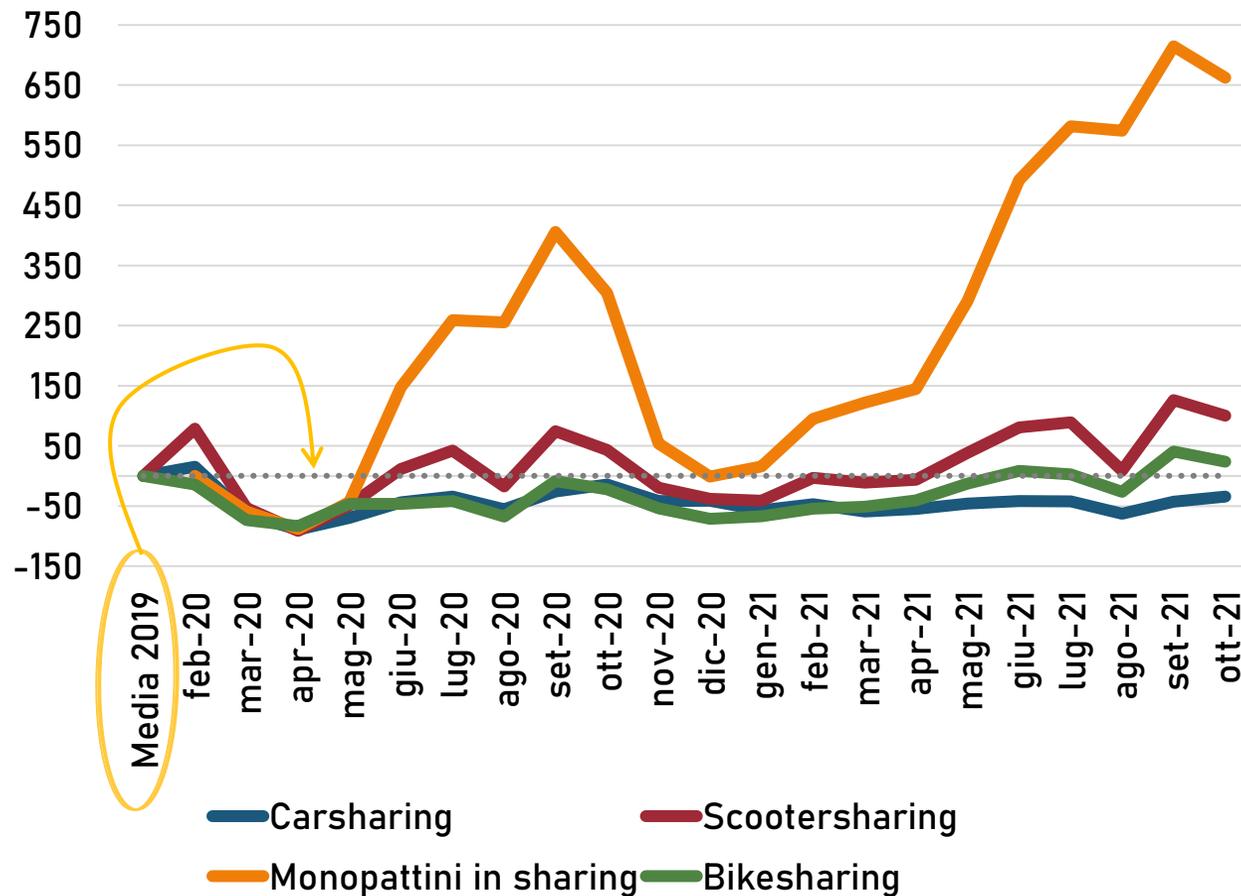
3. Snap sharing: uno sguardo agli ultimi dati del settore

Le flotte in sharing a ottobre 2021



NOTA Nella città di Cagliari, durante i mesi estivi del 2020 sono stati attivi servizi di monopattini in sharing stagionali, ad ottobre il Comune ha deciso di sospenderne l'attività per rendere la situazione più ordinata e ripartire con un bando per manifestazione d'interesse.

Noleggi/giorno in sei città
(numeri indice, base= media 2019)

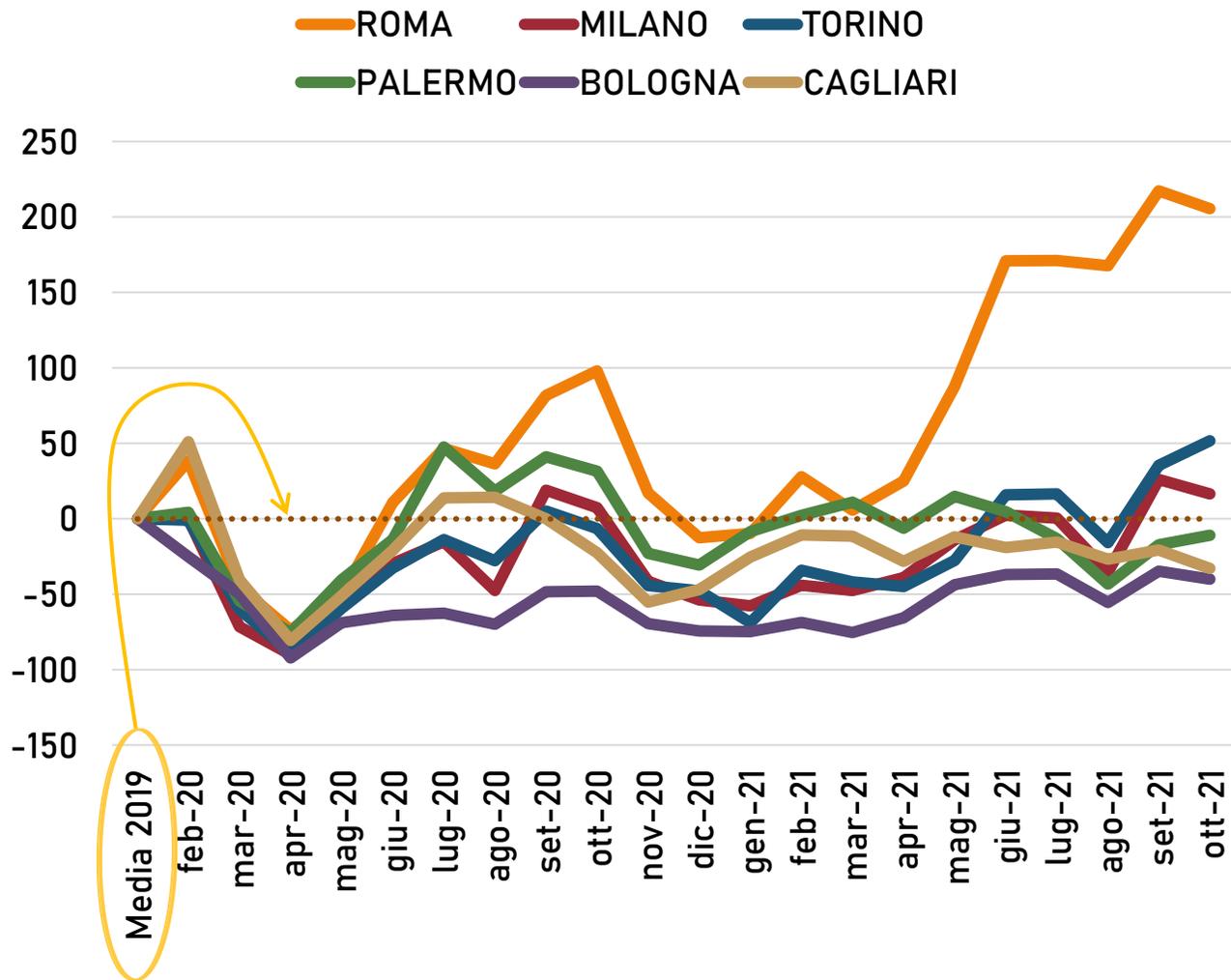


Si confermano i principali trend della domanda di sharing mobility in sei città italiane

Continua ad essere marcata la crescita dei noleggi giornalieri dei monopattini in sharing (rispetto a febbraio 2020). Scootersharing e bikesharing sono ormai assestati sopra i livelli pre-Covid. Per il carsharing si vede, tra settembre e ottobre 2021, un segno di ripresa in linea con il modello di utilizzo del servizio, più richiesto nei mesi autunnali e invernali.

NOTA I servizi considerati per ciascuna città sono
 Roma, Milano e Torino - carsharing, scootersharing, bikesharing, monopattini in sharing
 Cagliari e Bologna - carsharing e bikesharing
 Palermo - carsharing, bikesharing e monopattini in sharing

Noleggi/giorno in sei città
(numeri indice, base= media 2019)



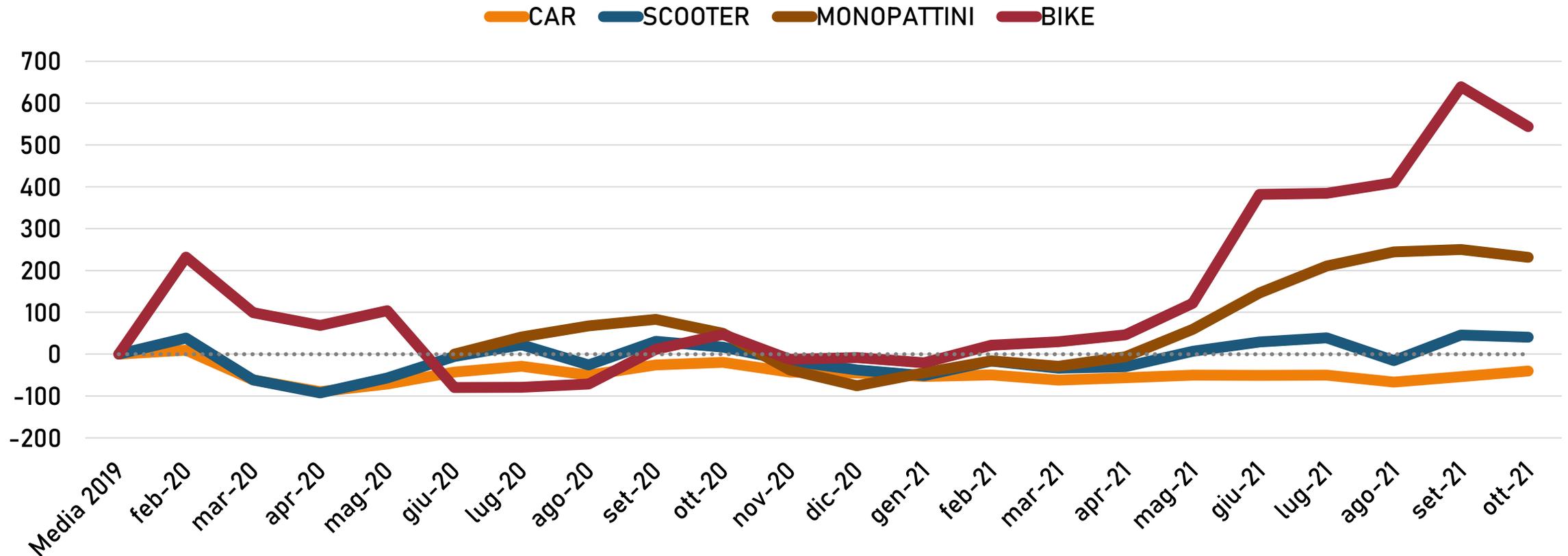
Roma guida la ripresa della domanda nelle città della sharing mobility

Per Roma, Milano e Torino si registra un numero di noleggi superiore alla media del 2019. Decisivo l'apporto dei monopattini in sharing. Per Bologna si osserva un trend in lenta ripresa rispetto ai valori pre-Covid.

NOTA per la città di Palermo non sono stati considerati i servizi di monopattini in sharing; l'ordine di grandezza dei noleggi dei servizi di monopattini in sharing è diverso da quello dei servizi pre-esistenti.

Roma

Noleggi giornalieri in numeri indice



NOTA Carsharing: Roma Mobilità, Enjoy, Sharenow, LeasysGO

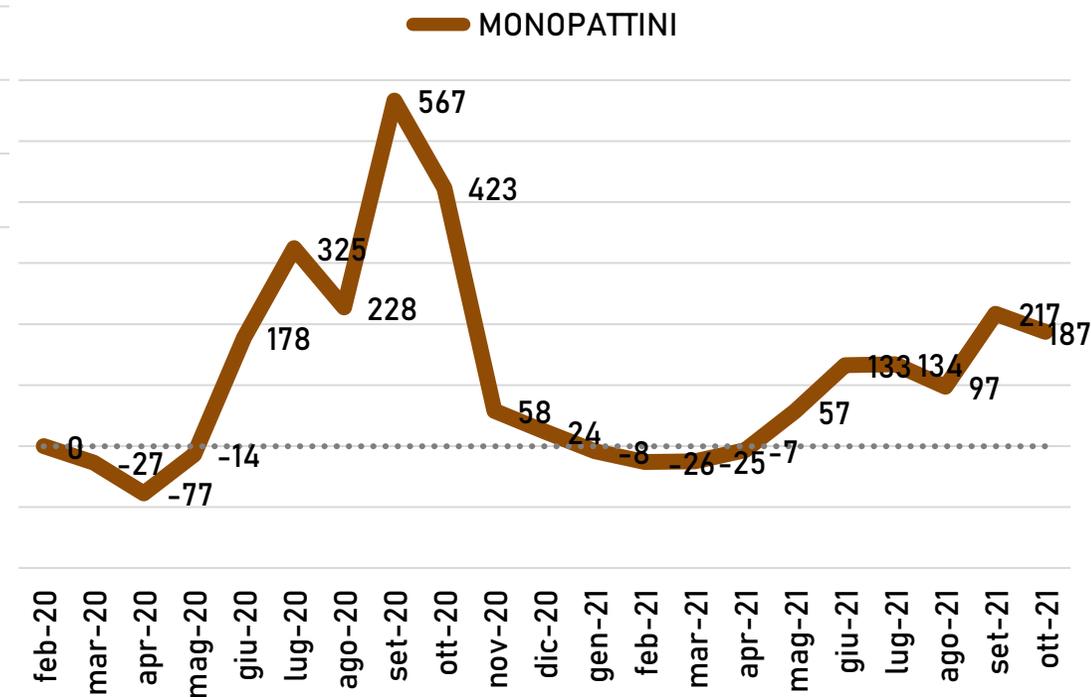
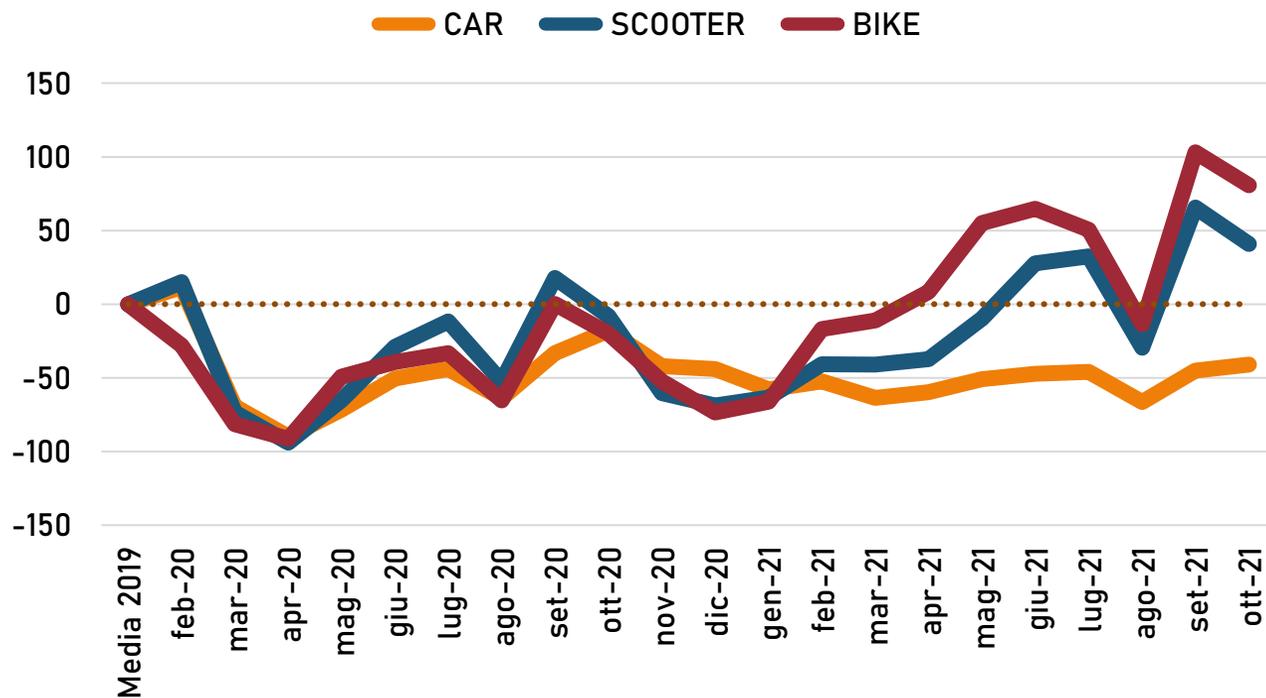
Scootersharing: un solo operatore

Bikesharing: Lime e Helbiz

Monopattini in sharing: Bird, Dott, Lime, Link, Helbiz, Voi, Wind. Per i monopattini è stato considerato Giugno 2020=0 perché tutti i servizi non erano presenti prima.

Milano

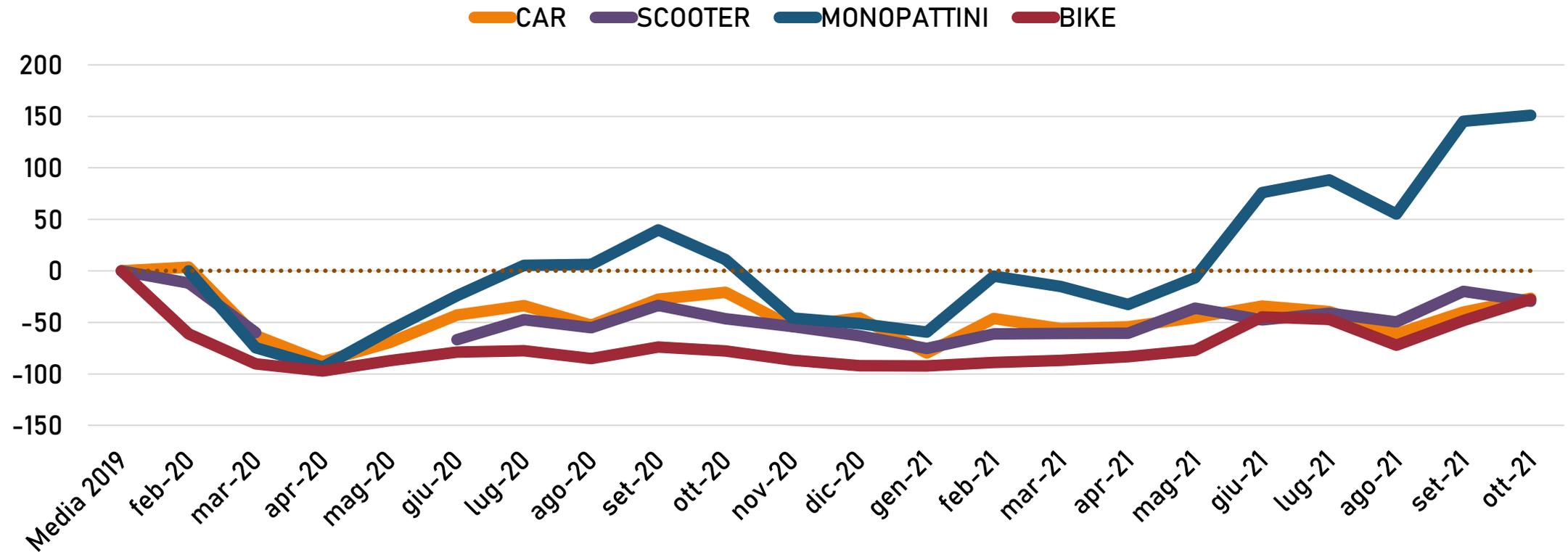
Noleggi giornalieri in numeri indice



NOTA Sono stati considerati tutti i servizi attivi

Torino

Noleggii giornalieri in numeri indice



NOTA Carsharing: Enjoy, Sharenow, BlueTorino per il 2020, LeasysGO per il 2021

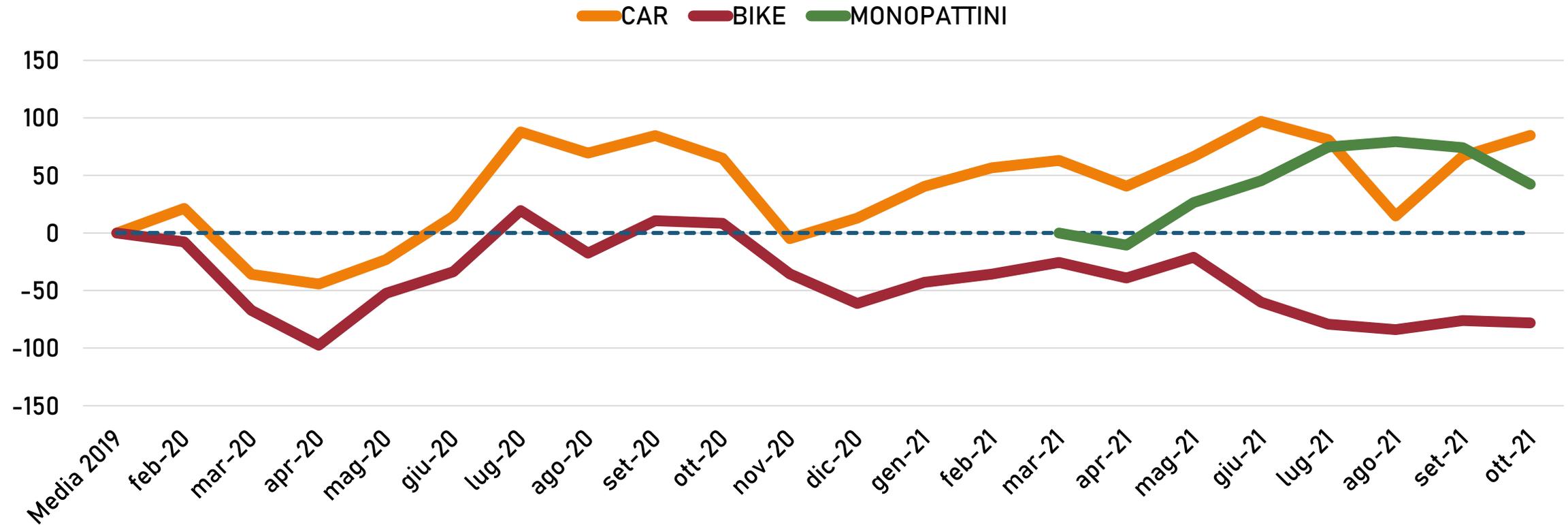
Scotersharing: un solo operatore.

Monopattini in sharing: BIT Mobility, Bird, Dott, Wind, Helbiz, Lime, VOI. Per i monopattini è stato considerato febbraio=0.

Bikesharing: TOBike e Movi. Il servizio di TOBike è in fase di revamping

Palermo

Noleggi giornalieri in numeri indice



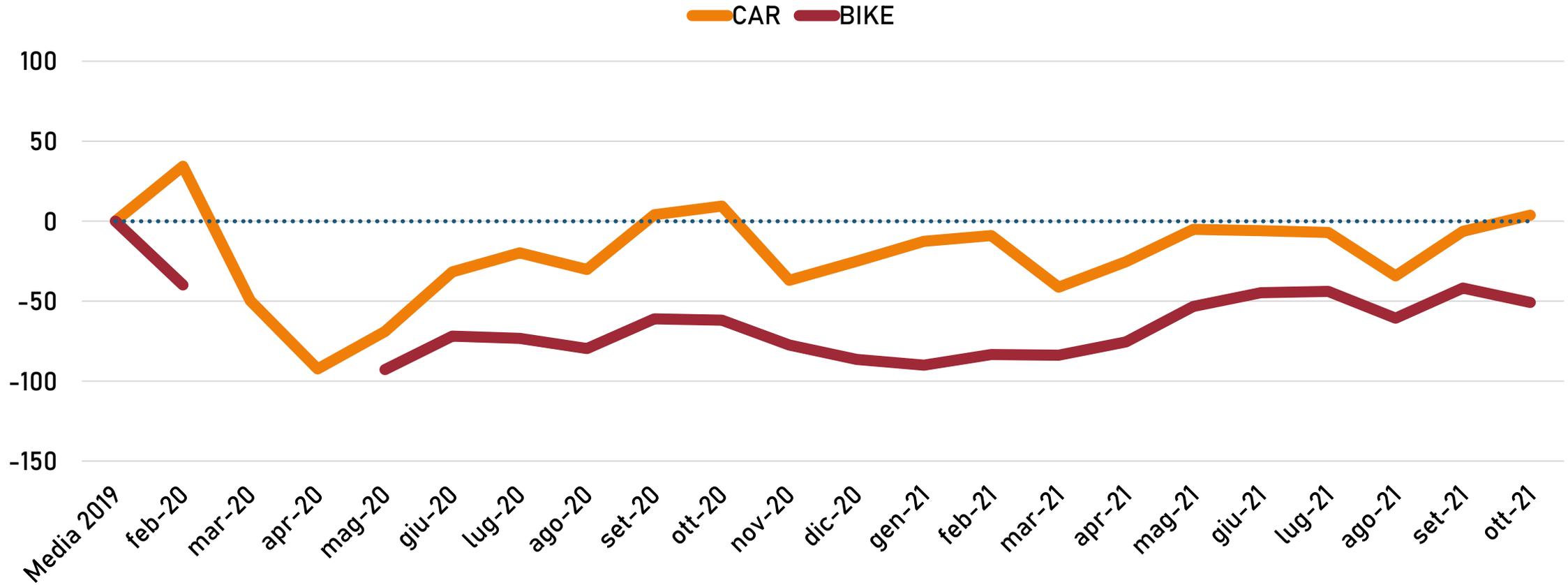
NOTA Carsharing: AmiGo

Bikesharing: AmiGo

Monopattini in sharing: Bird, BIT Mobility, Helbiz, Link. Per i monopattini in sharing è stato considerato marzo 2021=0

Bologna

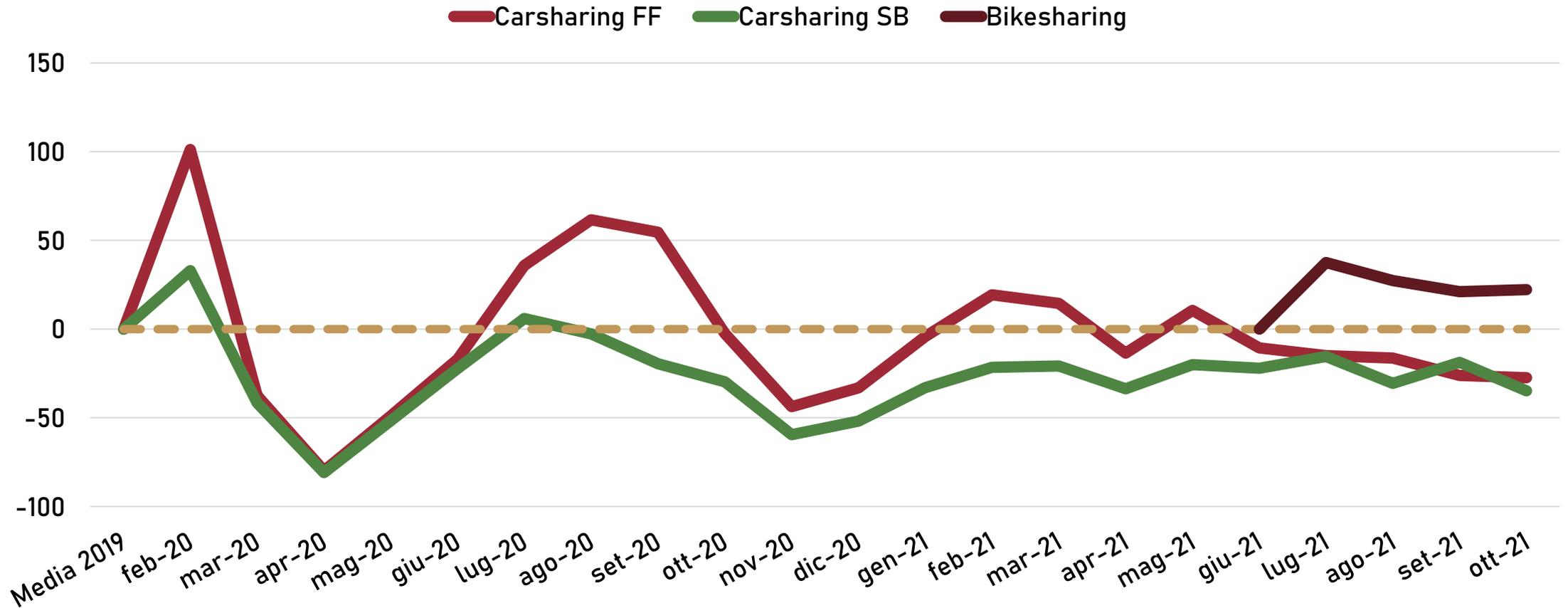
Noleggi giornalieri in numeri indice



NOTA Carsharing: Corrente, Enjoy Bikesharing: un solo operatore. Non disponibili dati di marzo e aprile 2020

Cagliari

Noleggi giornalieri in numeri indice



NOTA Carsharing: Playcar, bikesharing: Cabubi.

ROMA – Molto positivo il trend di bikesharing (+500% rispetto al 2019) e monopattini in sharing per i quali si registra un raddoppio dei noleggi giornalieri su giugno 2020. Lo scootersharing è ormai da alcuni mesi sopra i livelli pre-pandemia. Il carsharing mostra una lieve ripresa tra settembre e ottobre 2021, in linea con quanto ci si aspetta da parte di un servizio più utilizzato nei mesi freddi.

MILANO – Ottima performance dei servizi a due ruote (bike, scooter e monopattini in sharing) per cui ad ottobre si osserva una leggera riduzione, legata probabilmente alla stagionalità e a un minor utilizzo di questo tipo di servizi in presenza di condizioni atmosferiche sfavorevoli. Tendenza opposta per il carsharing.

TORINO – Ancora sotto la media 2019 i servizi di car, scooter e bikesharing. Per scooter e bike va però sottolineato che i mesi di settembre e ottobre 2021 siano stati i migliori da inizio pandemia. I monopattini, come nelle altre città, mantengono un trend positivo.

PALERMO – Per il carsharing sono ormai diversi mesi che si osservano numeri superiori a quelli del periodo precedente alla pandemia. Il bikesharing ha sperimentato invece dei mesi di rallentamento probabilmente legati al lancio sul territorio dei primi servizi di monopattini in sharing.

BOLOGNA – Entrambi i servizi disponibili a Bologna si mantengono con costanza a livelli lievemente inferiori alla media del 2019. Pesa probabilmente anche il cambiamento nelle abitudini degli utenti determinato dalla pandemia in una città tipicamente universitaria.

CAGLIARI – Novità bikesharing nell'estate 2021. Per quanto riguarda il carsharing, i noleggi subiscono un lieve decremento.

Il grafico mostra ovviamente un'istantanea dei noleggi giornalieri, dato che aiuta a farsi un'idea di come stiano andando le cose dopo la pandemia. Per Cagliari, ma anche per le altre realtà di carsharing monitorate, va specificato un elemento chiave: la durata media del noleggio è aumentata sensibilmente perché sono cambiate le abitudini degli utenti dopo la pandemia.

4. Città della sharing mobility

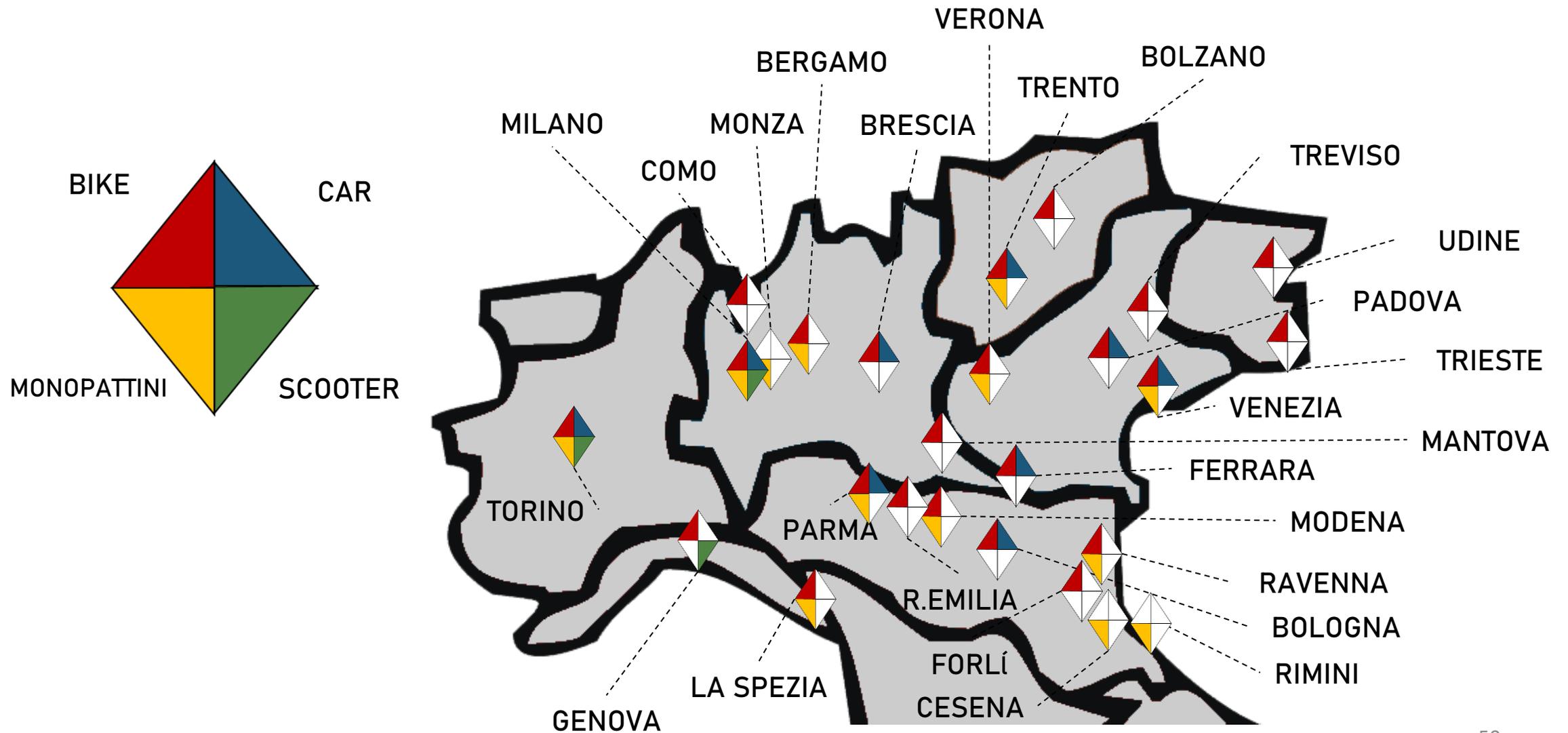
Nota metodologica

A partire dai dati raccolti dall'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility sull'anno 2020, è stato svolto un approfondimento sui 108 capoluoghi di provincia italiani con l'obiettivo di comprendere come sono distribuiti i servizi nelle città e le differenze tra Nord, Centro e Sud. Un altro aspetto che è stato indagato è il rapporto tra presenza di servizi e indicatori demografici come numero di abitanti, reddito pro capite.

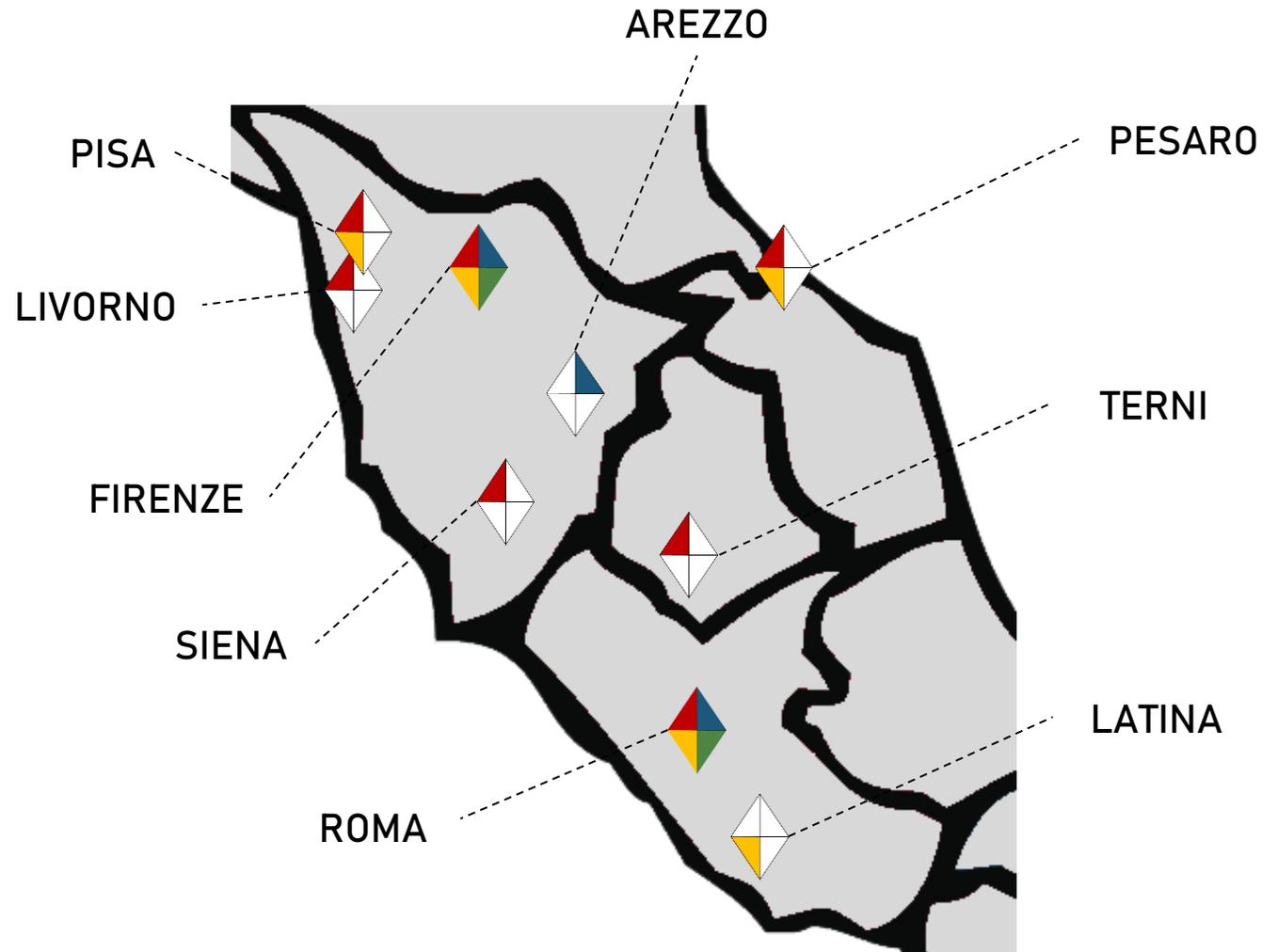
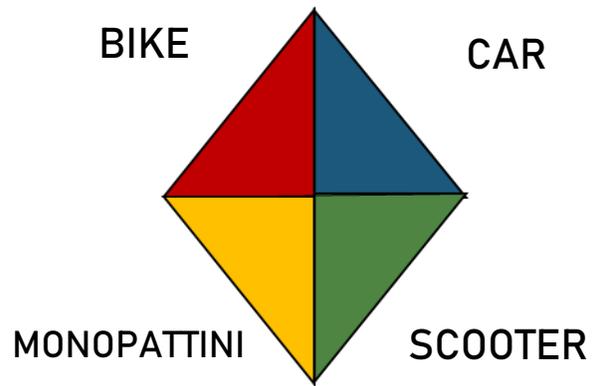
Per i servizi di bikesharing, in conformità con la metodologia dell'Osservatorio, sono stati considerati solo i servizi che contano più di 80 biciclette.



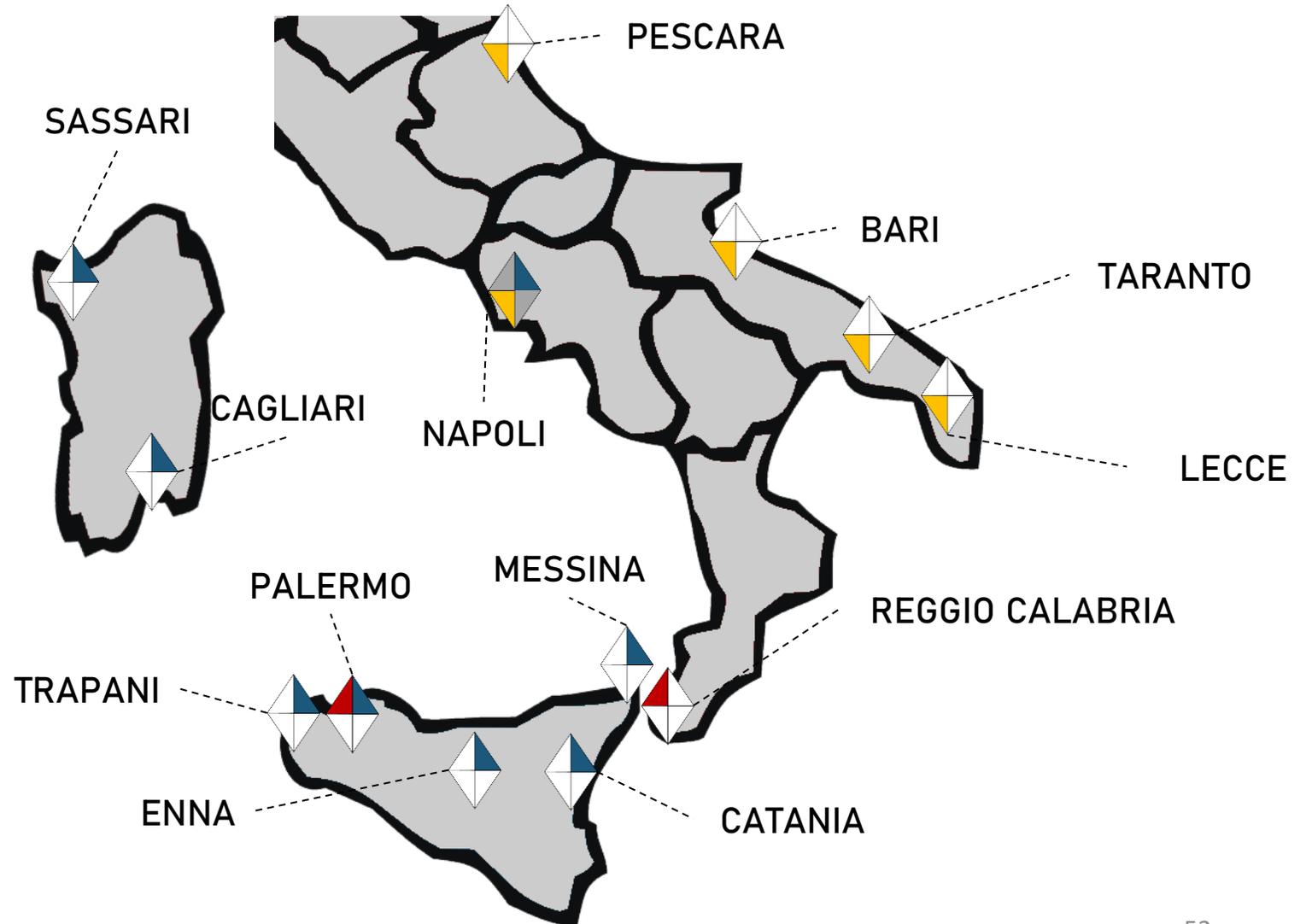
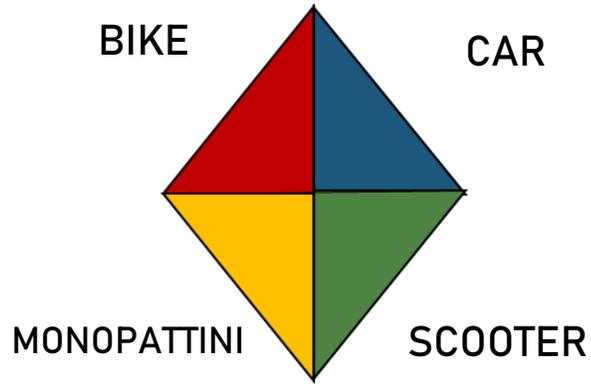
Offerta dei servizi nelle città del Nord



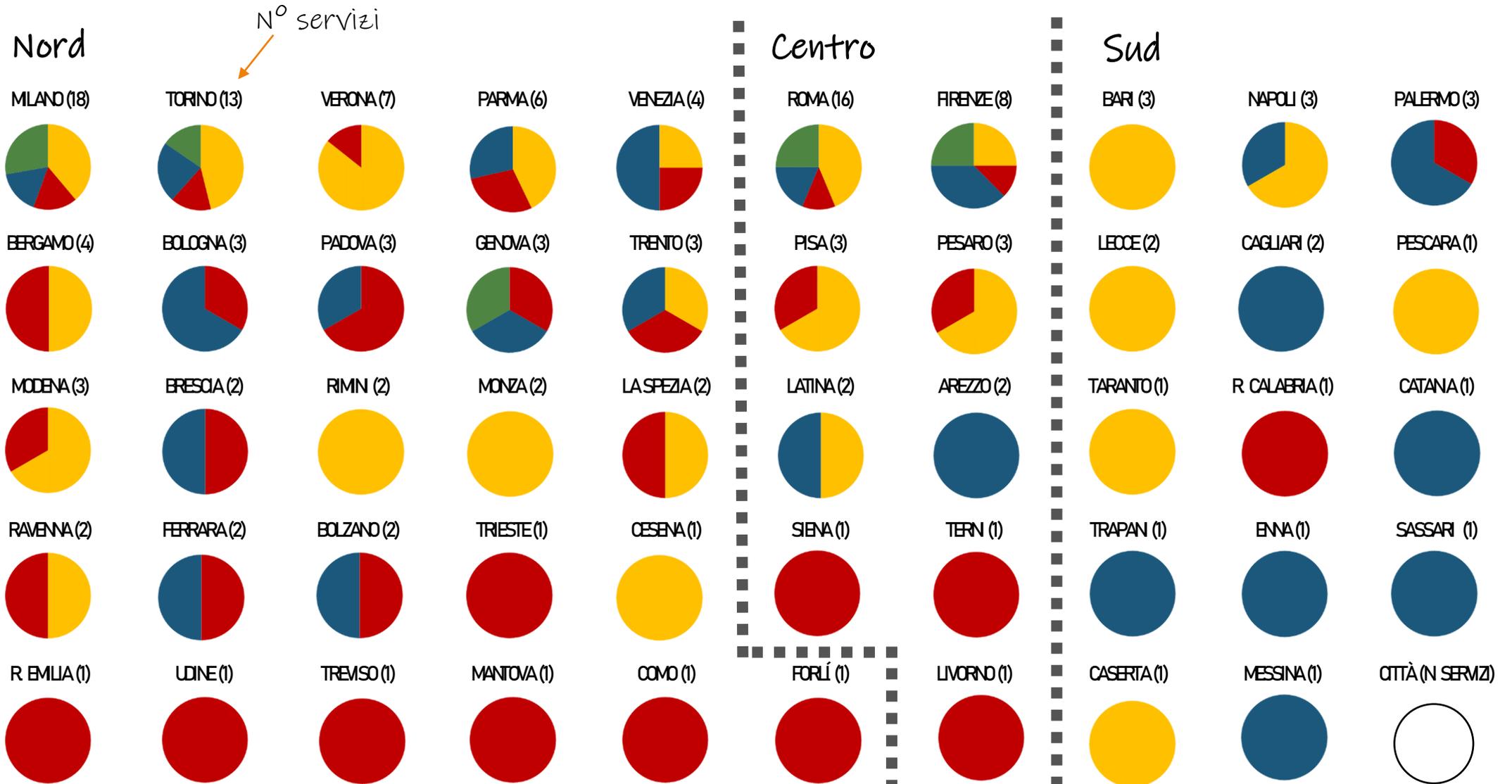
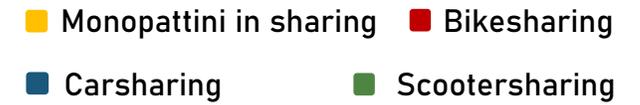
Offerta dei servizi nelle città del Centro



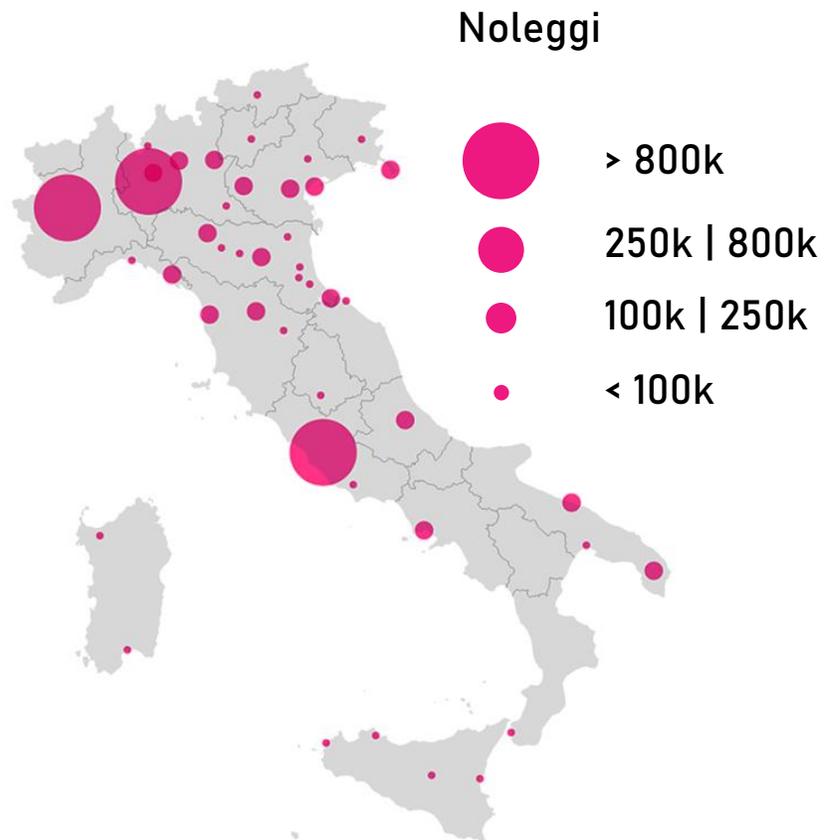
Offerta dei servizi nelle città del Sud/isole



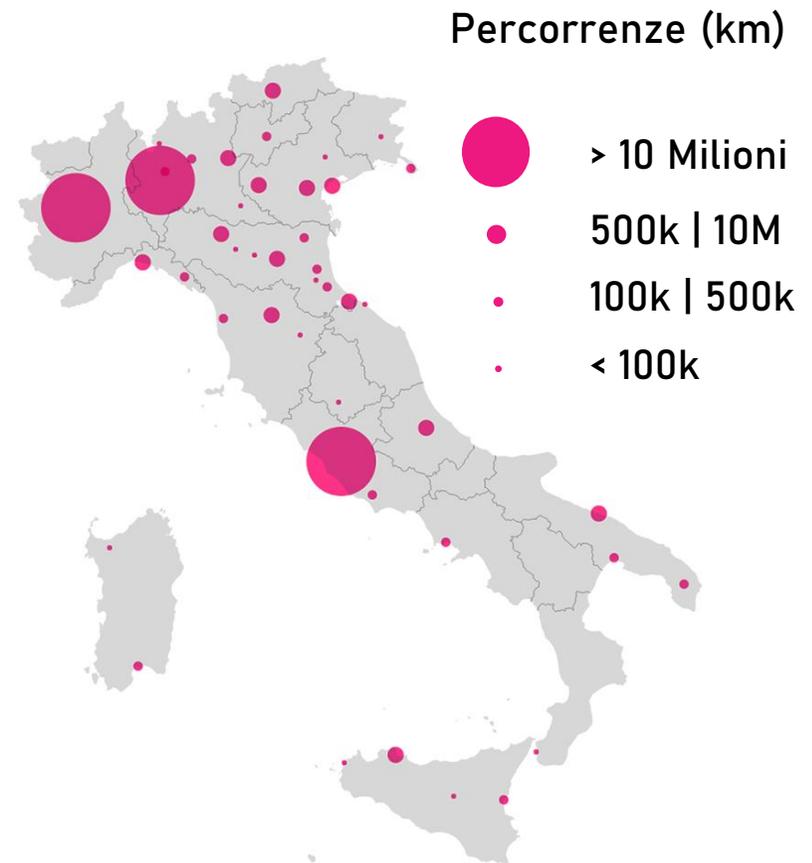
Offerta dei servizi nei capoluoghi



Domanda di sharing mobility nei capoluoghi

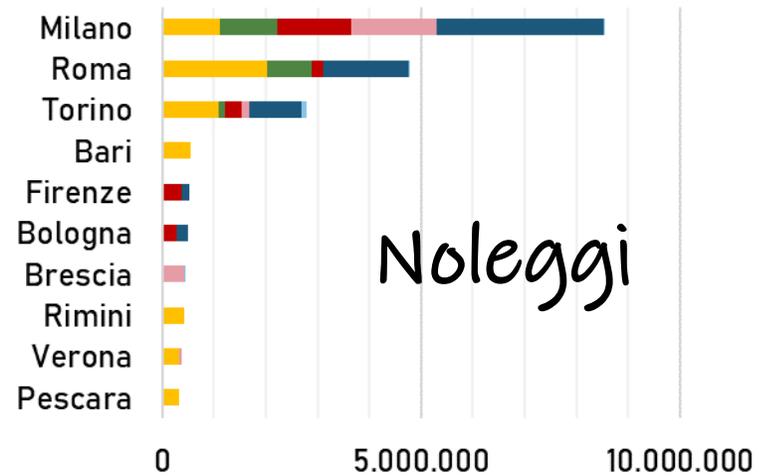
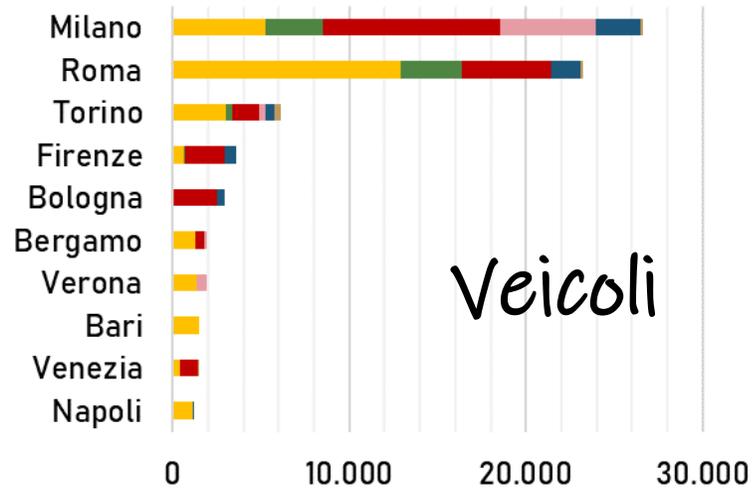


21,7 milioni di noleggi

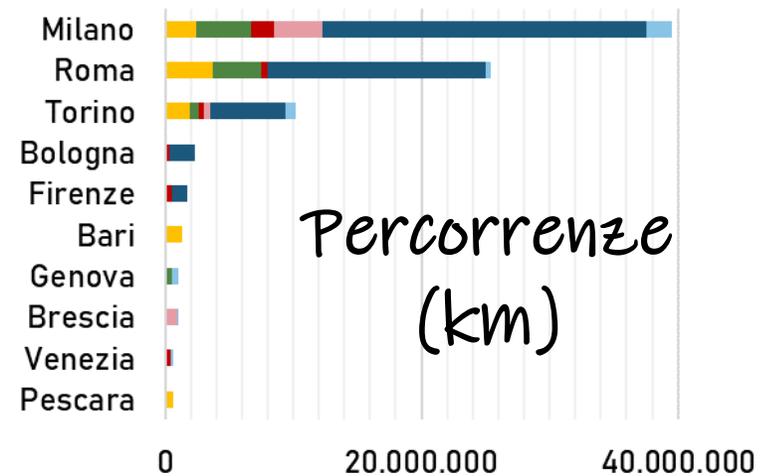


91,7 milioni di km percorsi

Top-10 dei capoluoghi di provincia



Cresce Roma soprattutto in termini di flotte



- Monopattini-sharing
- Scootersharing
- Bikesharing free-floating
- Bikesharing station-based
- Carsharing free-floating
- Carsharing station-based

Milano si conferma la città della sharing mobility e della multimodalità

Il Nord è caratterizzato da una presenza di servizi ampia e variegata. Sono due le città (Milano e Torino) in cui sono presenti tutte e quattro le tipologie di servizi, carsharing, scootersharing, bikesharing e monopattini in sharing per un totale di 18 operatori attivi nella prima e 13 nella seconda. 16 in tutto le città capoluogo in cui sono presenti almeno due tipi di servizio. 7 capoluoghi di provincia del Nord Italia sono caratterizzati dalla presenza solo del bikesharing. La distribuzione dei servizi nel Nord Italia non è però perfettamente omogenea: la valle d'Aosta non ha nessun servizio e il Piemonte, a parte i servizi presenti a Torino, non ha altri capoluoghi serviti. L'Emilia-Romagna e la Lombardia sono certamente le regioni più storicamente legate alla sharing mobility e in cui continuano ad aprire e a consolidarsi nuovi servizi.

Al Centro, oltre a Roma e Firenze in cui sono presenti tutte le tipologie di servizi, 16 nella prima e 8 nella seconda, solamente altre 7 città hanno servizi di sharing a disposizione dei cittadini.

Per quanto riguarda il Sud, si nota innanzitutto la mancanza di servizi in due regioni, Molise e Basilicata. Nella maggior parte dei capoluoghi in cui è presente un servizio si registra un solo tipo di servizio di sharing mobility: in cinque casi si tratta di monopattini

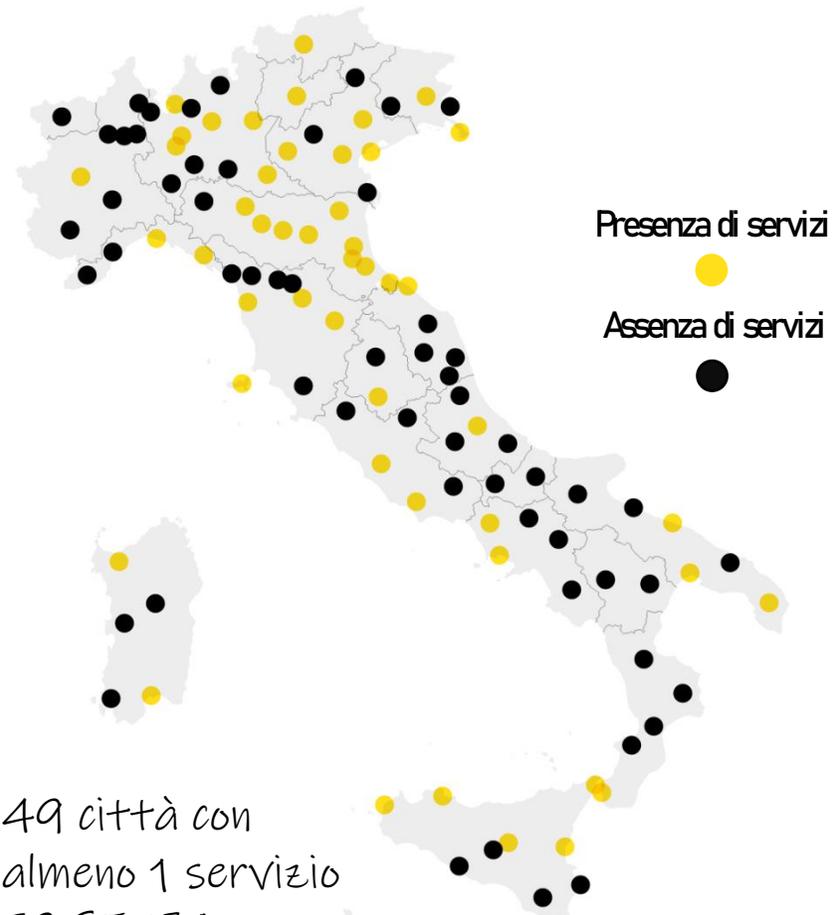
Importanti differenze tra le città del Nord, del Centro e del Sud

in sharing, in 6 casi di carsharing. Il lancio nel 2020 dei nuovi servizi di monopattini in sharing nelle città del Centro-Sud determina una variazione importante nella dislocazione dell'offerta di sharing mobility in Italia. Prima del loro avvento infatti, il divario tra il Nord e il resto del paese era ancora più marcato.

Resta abbastanza evidente questa distinzione nella top-10 dei capoluoghi di provincia: a dominare la classifica sono infatti le città metropolitane già citate e i capoluoghi del Nord Italia. A rappresentare il Sud, Bari e Pescara grazie ai monopattini in sharing.

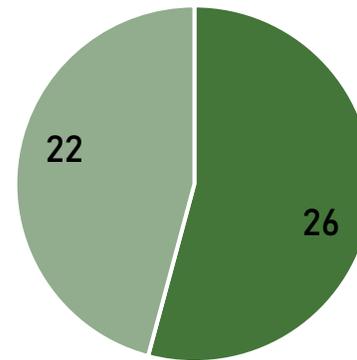
Le città dove non ci sono servizi di sharing

Presenza/assenza di servizi di
vehiclesharing nei capoluoghi di provincia

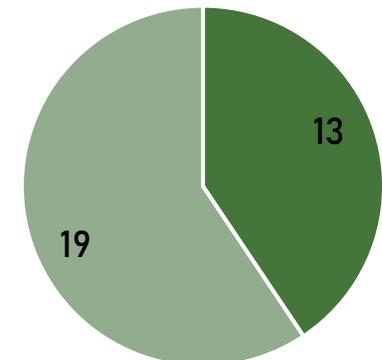


49 città con
almeno 1 servizio
59 SENZA

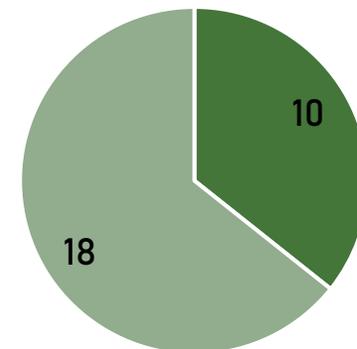
NORD



SUD



CENTRO



- Città con almeno 1 servizio
- Città con 0 servizi

In questa seconda parte dell'analisi, si è tentato di approfondire le caratteristiche delle città capoluogo in cui sono presenti servizi di sharing mobility e, allo stesso tempo, si è provato a capire cosa accomuna i capoluoghi in cui invece questi servizi mancano. Come detto in precedenza, c'è sicuramente una distribuzione diversa tra Nord e Sud. Al Nord, sono più le città servite di quelle che non lo sono mentre sia al Centro che al Sud la proporzione è invertita (35% di città servite nella prima macro area, 40% nella seconda). Interessante la relazione tra presenza di servizi di sharing mobility e numero di abitanti. Le città grandi sono caratterizzate dalla presenza di servizi ma soprattutto le città piccole ne sono completamente sprovviste (3 su 34 le città sotto i 60.000 abitanti in cui è presente un servizio. Anche per quanto riguarda il reddito pro capite è possibile individuare dei nessi con la presenza o meno di un'offerta di sharing mobility. Considerando le città con un reddito pro capite superiore ai 24.500 €, 21 su 28 città (75%) hanno un servizio, se si prendono invece le città con reddito inferiore ai 20.500 € la situazione è ribaltata: solo 6 su 23 (26%). In ultimo è importante sottolineare come la presenza di un servizio non determini un'offerta

Città piccole e a basso reddito: dove la sharing mobility non arriva

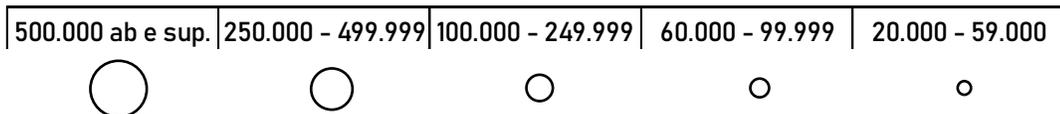
sufficiente di sharing mobility, anzi, affinché si realizzi un vero ecosistema di sharing mobility i servizi devono essere tanti e diversi tra loro. In quest'ottica, se si considerano soltanto le città in cui l'offerta è rappresentata da una molteplicità di servizi, la quota di abitanti coinvolta scende in maniera importante. Sono solamente 5,4 milioni i cittadini su 59,3 milioni di abitanti in Italia, meno del 10%.

Relazione tra presenza di servizi e abitanti

Capoluoghi di provincia per presenza di servizi e popolazione



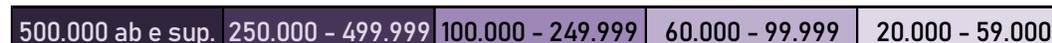
Legenda



Numero servizi

Città	Numero servizi	Città	Numero servizi	Città	Numero servizi	Città	Numero servizi
Milano	18	Lecce	2	Vicenza	0	Cuneo	0
Roma	16	La Spezia	2	Piacenza	0	Teramo	0
Torino	13	Catania	1	Novara	0	Avellino	0
Firenze	8	Messina	1	Ancona	0	Pordenone	0
Verona	7	Trieste	1	Barletta	0	Chieti	0
Parma	6	Taranto	1	Alessandria	0	Rovigo	0
Venezia	4	Reggio di Calabria	1	Pistoia	0	Campobasso	0
Bergamo	4	Reggio nell'Emilia	1	Lucca	0	Lecco	0
Napoli	3	Livorno	1	Catanzaro	0	Ascoli Piceno	0
Palermo	3	Sassari	1	Brindisi	0	Rieti	0
Genova	3	Pescara	1	Grosseto	0	Vercelli	0
Bologna	3	Forlì	1	Varese	0	Lodi	0
Bari	3	Terni	1	Asti	0	Frosinone	0
Padova	3	Udine	1	Cremona	0	Biella	0
Modena	3	Cesena	1	Ragusa	0	Imperia	0
Trento	3	Treviso	1	Pavia	0	Macerata	0
Pesaro	3	Como	1	L'Aquila	0	Fermo	0
Pisa	3	Caserta	1	Massa	0	Belluno	0
Brescia	2	Trapani	1	Potenza	0	Nuoro	0
Ravenna	2	Siena	1	Cosenza	0	Gorizia	0
Cagliari	2	Mantova	1	Viterbo	0	Aosta	0
Rimini	2	Enna	1	Matera	0	Vibo Valentia	0
Ferrara	2	Prato	0	Crotone	0	Oristano	0
Latina	2	Perugia	0	Caltanissetta	0	Verbania	0
Monza	2	Foggia	0	Savona	0	Carbonia	0
Bolzano	2	Salerno	0	Benevento	0	Sondrio	0
Arezzo	2	Siracusa	0	Agrigento	0	Isernia	0

Legenda

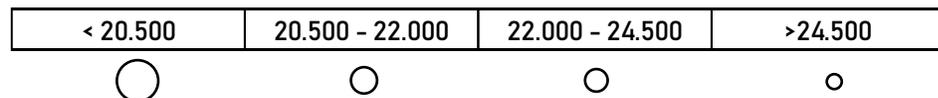


Relazione tra presenza di servizi e reddito

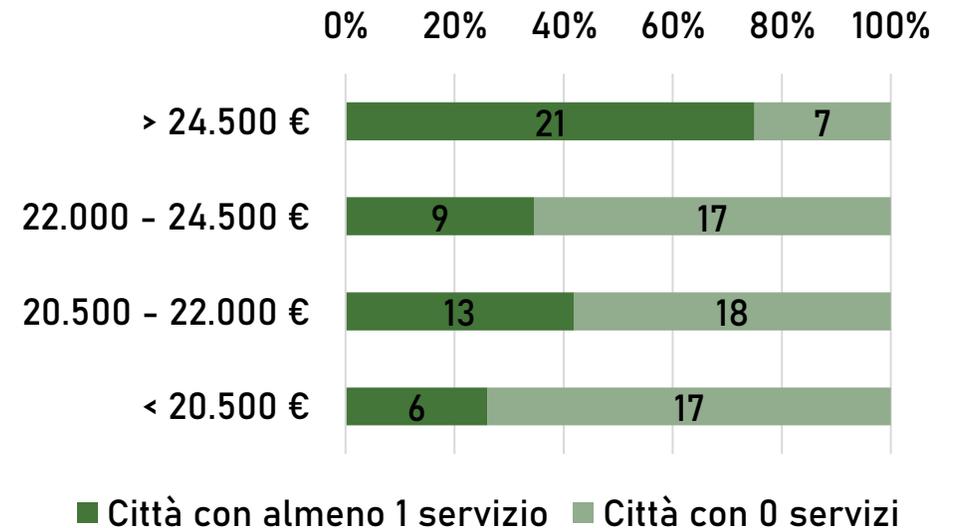
Capoluoghi di provincia per presenza di servizi e reddito pro capite



Legenda cartina



Capoluoghi di provincia con almeno 1 servizio di sharing mobility per classe di reddito pro capite

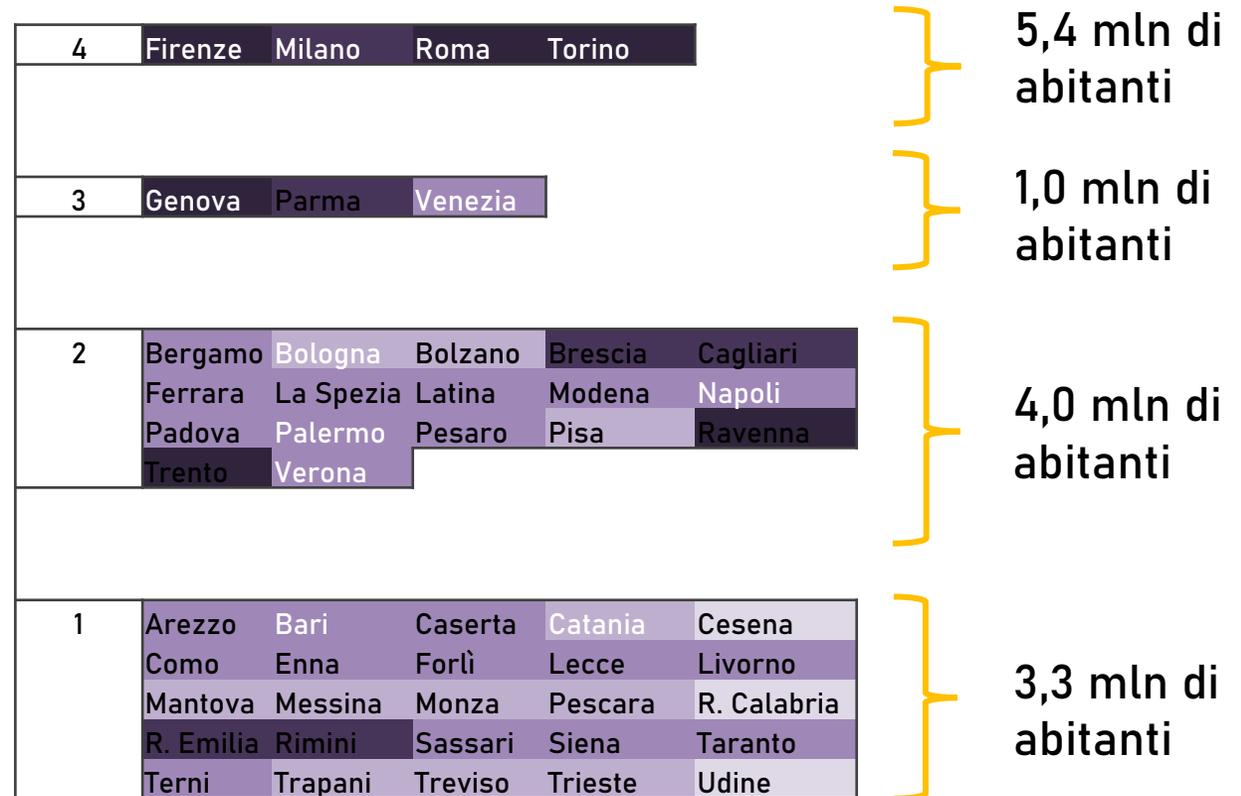


Il legame tra reddito pro capite e presenza dei servizi di sharing mobility emerge confrontando la classe di reddito superiore e quella inferiore -> Il rapporto tra presenza e assenza di servizi è completamente ribaltato

Accesso alla sharing mobility

La popolazione italiana è di 59,3 milioni di abitanti (ISTAT, 2020). 17 milioni abitano nei capoluoghi di provincia e, di questi, solo 13,6 milioni vivono in una città servita da almeno un servizio di sharing mobility. Andando a distinguere rispetto alla varietà dei servizi presenti in città (car, scooter, bike e monopattini in sharing) solamente 4 città presentano tutte le tipologie per un totale di 5,4 milioni di abitanti. Altri 5 milioni di abitanti vivono in città servite da 2 o 3 servizi. Le rimanenti 25 città capoluogo hanno nel 2020 solamente un tipo di servizio, eventualmente con più operatori attivi, per un totale di 3,3 milioni di abitanti.

N° tipologie di servizi



Legenda tabella

500.000 e sup.	250.000 - 499.999	100.000 - 249.999	60.000 - 99.999	20.000 - 59.000
----------------	-------------------	-------------------	-----------------	-----------------

5. Modelli di governance e strumenti amministrativi per l'attivazione, ampliamento e miglioramento di servizi di vehiclesharing nelle città italiane

L'Osservatorio nazionale sharing mobility ha costituito un repertorio ragionato di schemi di gestione, procedure e strumenti amministrativi per l'istituzione di servizi di vehiclesharing. Il repertorio - che è consultabile sul sito dell'Osservatorio - rappresenta l'occasione per effettuare un'analisi del contesto attuale, anche in chiave evolutiva, e uno strumento operativo per le amministrazioni locali che intendono istituire, aggiornare o ampliare un servizio di vehiclesharing.

L'analisi è stata compiuta nel corso del 2021 a partire da un questionario rivolto ai comuni capoluogo italiani con almeno un servizio di questo tipo.

Il questionario è stato somministrato con alcuni campi già compilati in base ad una preliminare indagine desk. Ai comuni dunque si è chiesto di confermare le informazioni già presenti nel questionario inviato, integrarle con informazioni ulteriori, anche allegando dei documenti amministrativi di supporto come delibere di giunta o di consiglio comunale, avvisi e disciplinari di gara, capitoli tecnici non facilmente reperibili on-line. Nel caso in cui le informazioni reperite on-line siano state ritenute sufficienti, non è stato invece necessario inviare il questionario.

Introduzione e metodologia dell'analisi condotta

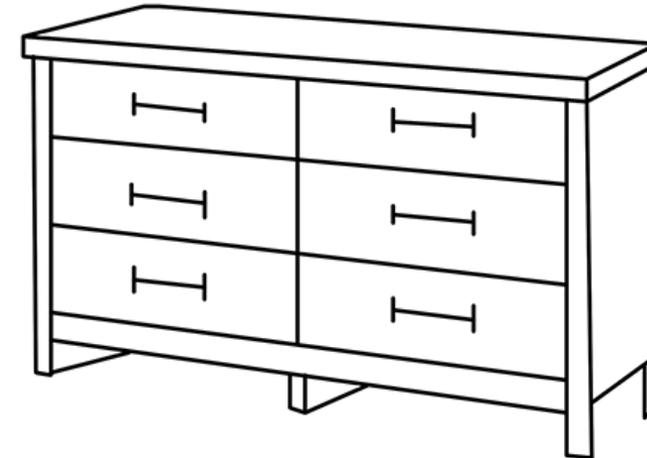
Il questionario è stato inviato a 34 comuni capoluogo di provincia italiani in cui sia presente almeno un servizio di vehiclesharing. Per quanto riguarda i servizi di bikesharing, in continuità con quanto già stabilito lo scorso anno nel 4° Rapporto nazionale, sono stati presi in considerazione solo servizi con almeno 80 biciclette in flotta. I comuni capoluogo considerati nell'analisi sono 44, dei quali 34 hanno ricevuto il questionario da integrare, mentre le risposte ricevute sono state 23.

Considerando ciascuna tipologia di servizio di vehiclesharing in ciascuna città analizzata - anche distinguendo i diversi modelli operativi - l'analisi riguarda complessivamente 85 casi. Tra questi quelli relativi ai servizi di monopattini in sharing sono 26, al bikesharing 36, allo scootersharing 5 e al carsharing 18. Se invece si prendono in considerazione i servizi di vehiclesharing per ciascun operatore in ogni città i casi analizzati sono complessivamente 140.

Osservatorio Nazionale
SHARING MOBILITY

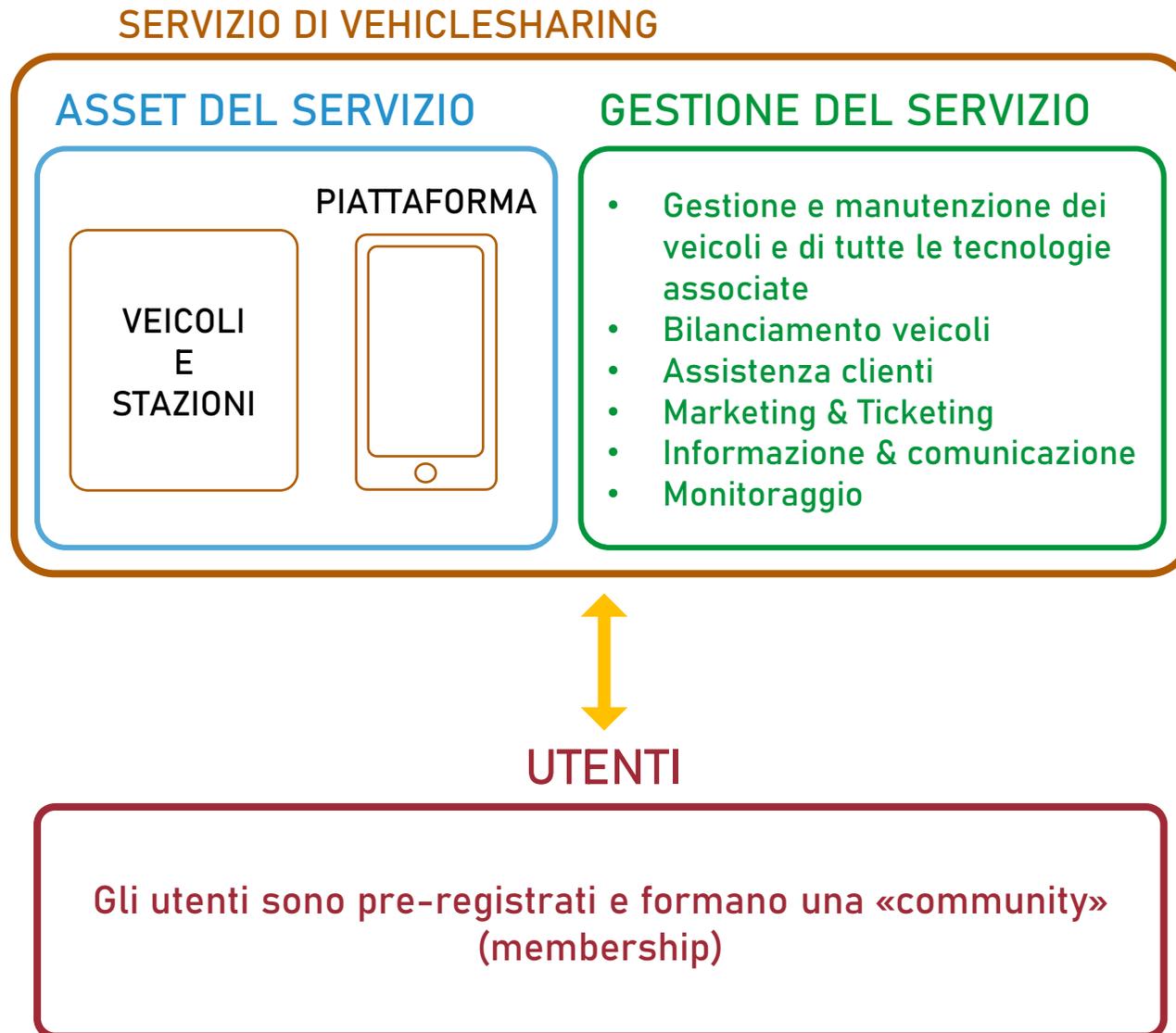
- Documenti e strumenti amministrativi
- Tavole di origine dei dati (link)

R
E
P
O
S
I
T
O
R
Y



Documentazione aggiornata e disponibile per la consultazione all'indirizzo:
www.osservatoriosharingmobility.it

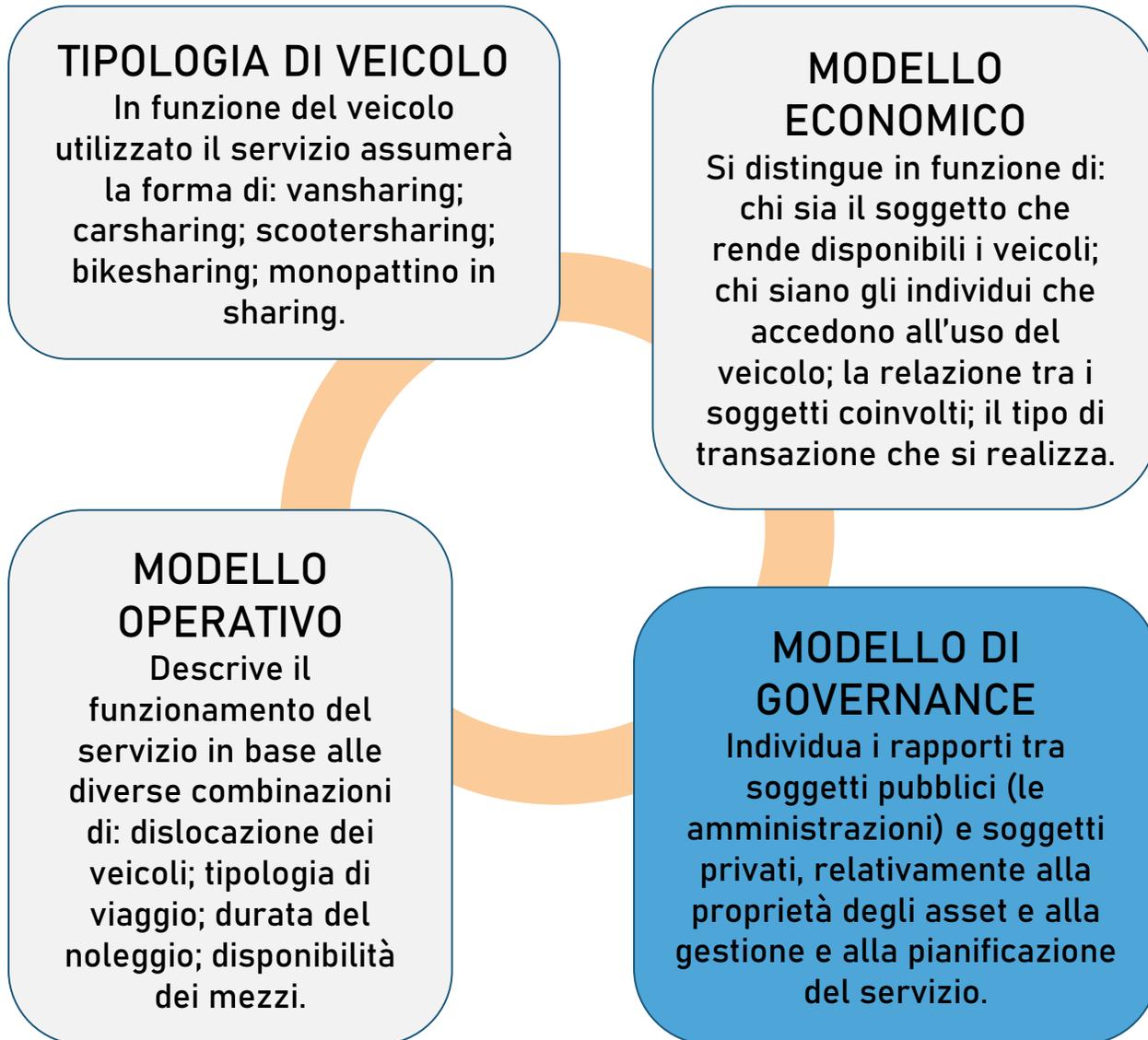
Gli aspetti chiave di un servizio di vehiclesharing



Gli elementi essenziali di un servizio di vehiclesharing

Un sistema di vehiclesharing è costituito da due macro aree funzionali: gli asset del sistema (veicoli, tecnologia per il prelievo e rilascio dei veicoli, piattaforma digitale web e/o App) e la gestione operativa del servizio che prevede attività quali il controllo del sistema, la manutenzione, il rifornimento/ricarica, il riposizionamento veicoli, la gestione della piattaforma software/APP, oltre a tutte le attività tipiche a carattere commerciale e amministrativo.

I principali aspetti organizzativi di un servizio di vehiclesharing

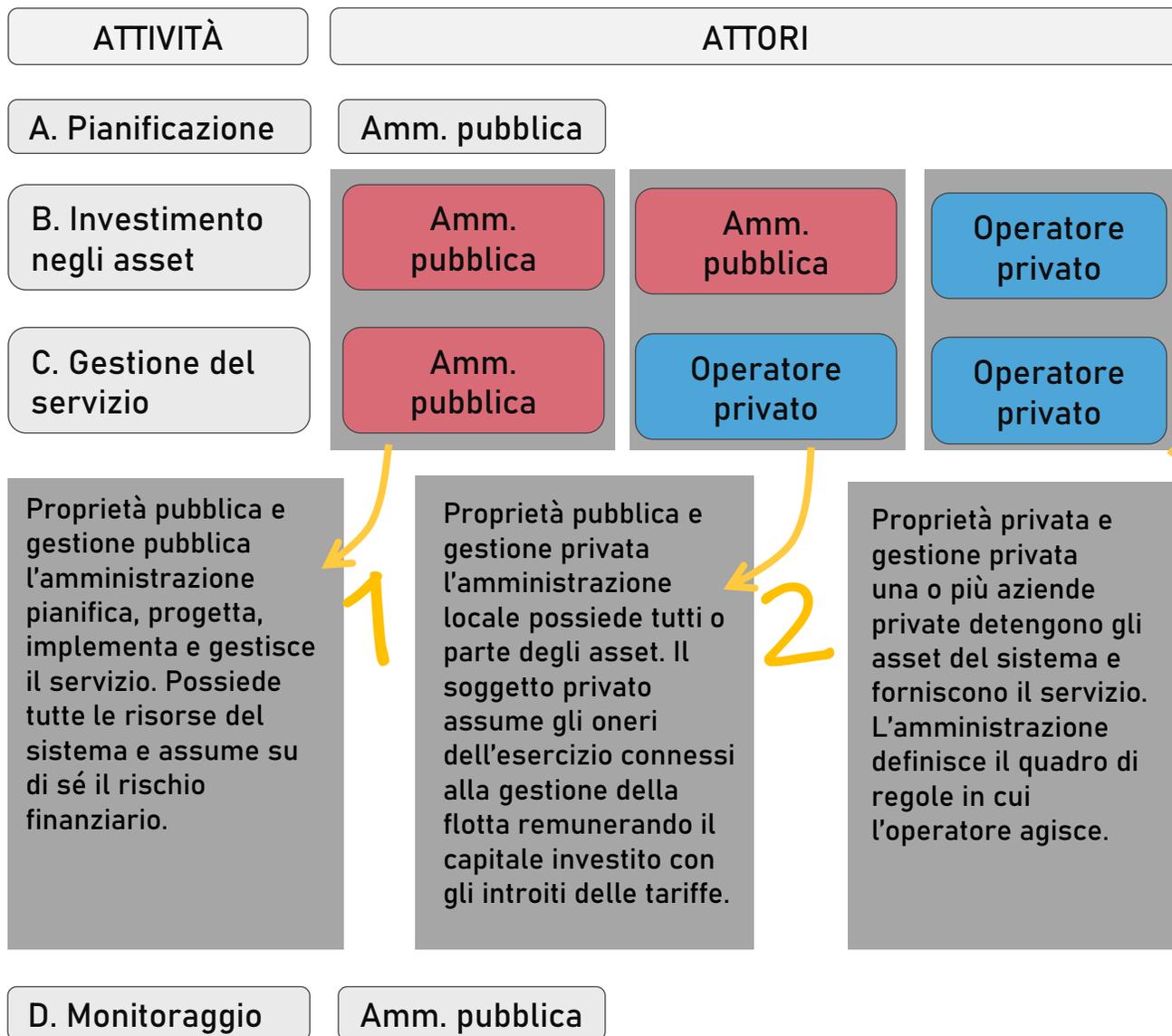


L'organizzazione di un servizio di sharing mobility con veicoli in condivisione

Un servizio di vehiclesharing si articola intorno all'articolazione di quattro principali aspetti organizzativi:

1. tipo di veicolo
2. modello operativo
3. modello economico
4. modello di governance

La governance di un servizio di vehiclesharing



Le combinazioni tra intervento pubblico e privato determinano tre modelli diversi di governance

L'amministrazione svolge sempre un ruolo centrale nell'attività A e D, mentre le attività B e C possono essere svolte anche da operatori privati. In funzione del ruolo che assume l'intervento pubblico e/o l'iniziativa economica privata, è possibile distinguere tre modelli di governance in cui istituire un servizio di vehiclesharing cui corrispondono diverse modalità di istituzione del servizio.

Aspetti chiave di un sistema di vehiclesharing e tipologia di costo

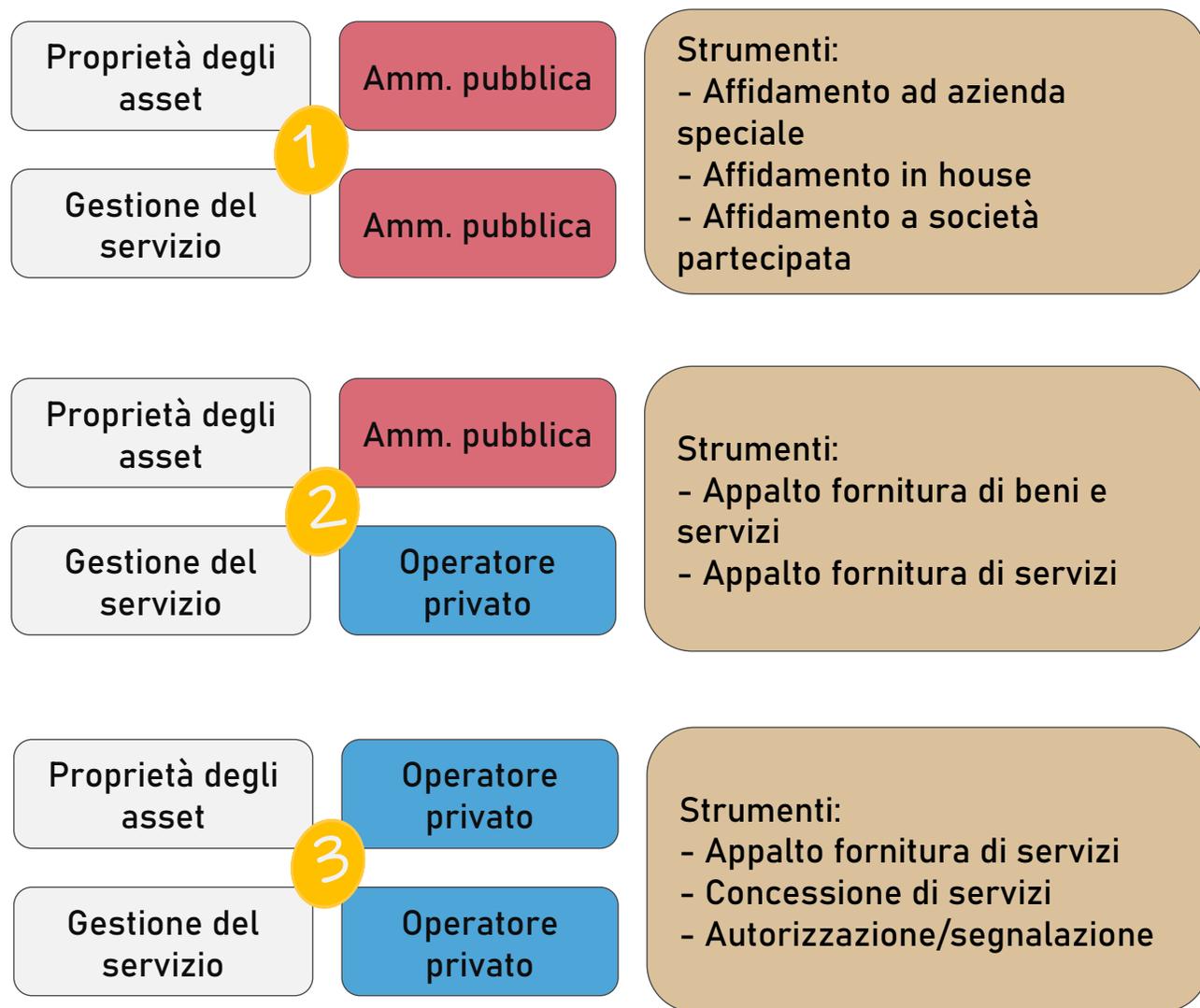
SERVIZIO DI VEHICLESHARING



Elemento importante alla base dei modelli di governance è la responsabilità finanziaria per CAPEX e OPEX

Gli asset del sistema e la gestione operativa del servizio sono aspetti chiave che determinano spese in conto capitale e spese operative, che rientrano, in base al modello di governance adottato, nei bilanci dell'operatore pubblico o privato.

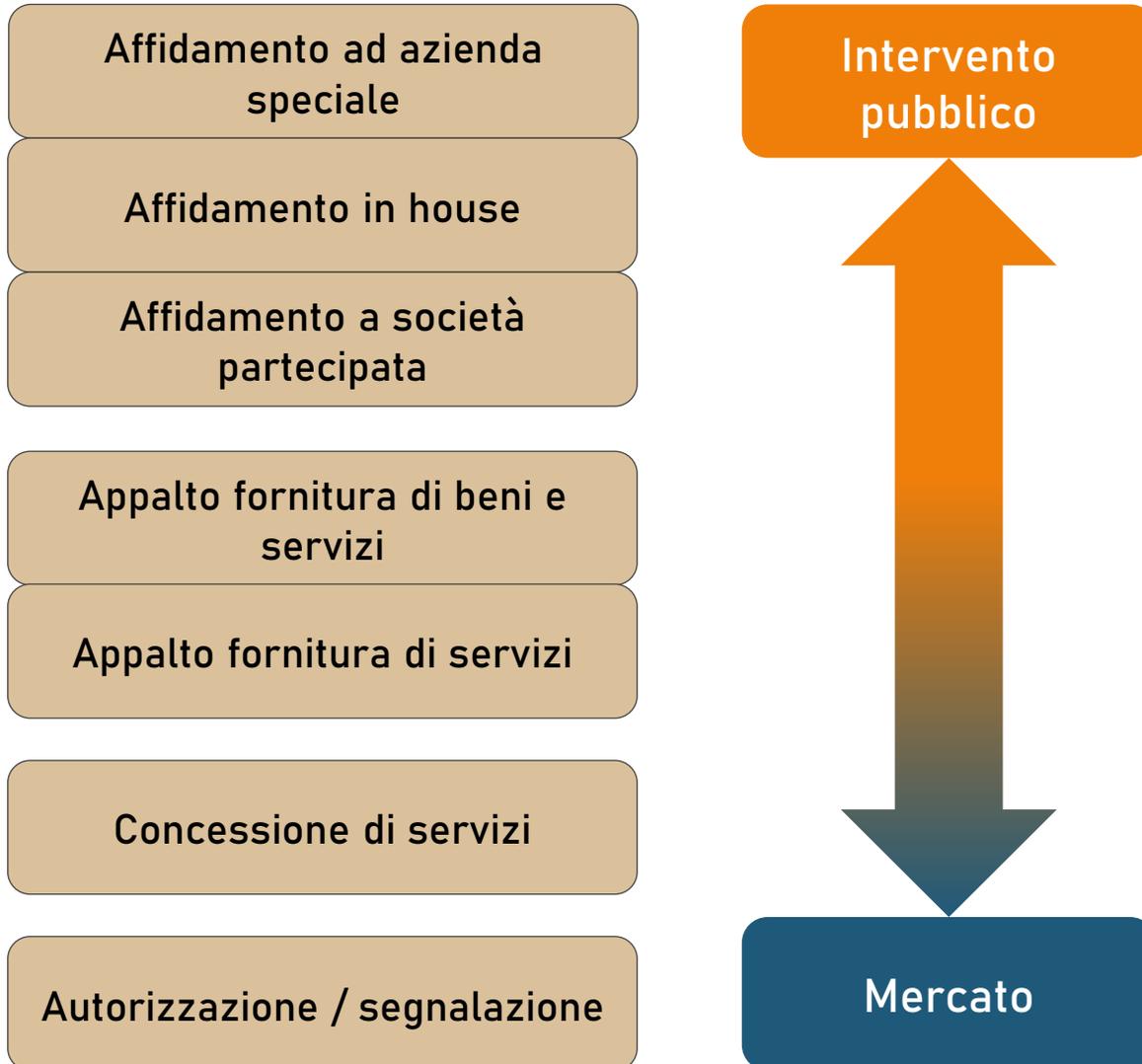
Modelli di governance e strumenti amministrativi



Gli strumenti amministrativi alla base dei tre possibili modelli di governance

In assenza di un quadro legislativo nazionale prevalgono le buone pratiche adottate da alcune amministrazioni. Il tipo di contratto è scelto dall'amministrazione sulla base degli obiettivi che il soggetto pubblico intende perseguire, soprattutto in termini di gestione e investimento economico.

Gli strumenti amministrativi tra intervento pubblico e mercato



Mercato quando possibile. Intervento pubblico quando necessario.

La sostenibilità economica del servizio influenza in maniera determinante la scelta del modello di governance da parte dell'amministrazione locale e, a sua volta, anche la scelta dello strumento amministrativo dedicato. Lì dove il mercato non è in grado di sostenere completamente l'erogazione dei servizi, l'intervento dell'amministrazione pubblica è decisivo.

Il procedimento amministrativo con cui nelle diverse città italiane si delinea il modello di proprietà degli asset e della gestione operativa entrambi privati non è univoco e cambia in relazione alle città e alle tipologie di servizio di vehiclesharing.

In questo specifico caso, l'attività delle amministrazioni locali sconta l'assenza di un quadro di riferimento a livello nazionale che indichi con chiarezza quali siano i limiti per cui un'attività di noleggio senza conducente, vale a dire un'attività economica considerata libera e soggetta a semplice segnalazione, sia limitata da un provvedimento amministrativo a carattere locale. In questo senso, l'unico servizio di vehiclesharing che preveda esplicitamente la necessità di una deliberazione della Giunta comunale per l'attivazione del servizio con una norma nazionale è il servizio di monopattini in sharing, così come ribadito anche dalla legge di conversione 9 novembre 2021, n. 156 del cosiddetto "decreto infrastrutture", approvata recentemente. Per i servizi di carsharing, bikesharing e scootersharing vi è una grande varietà di procedimenti amministrativi da parte degli enti locali che comunque convergono sulla limitazione dell'attività dei vehiclesharing al rispetto di alcuni requisiti minimi.

FOCUS: La complessità della proprietà e gestione privata in assenza di un quadro normativo nazionale

Il provvedimento amministrativo maggiormente adottato tra le diverse amministrazioni è riconducibile alla fattispecie dell'Autorizzazione, tenendo conto della necessità di rispondere a dei requisiti specifici fissati dall'ente locale. Altri casi sono riconducibili alla fattispecie della Segnalazione vale a dire un'autorizzazione il cui rilascio dipenda esclusivamente dall'accertamento di requisiti e dove non è previsto alcun limite o il rispetto di uno specifico strumento di programmazione settoriale.

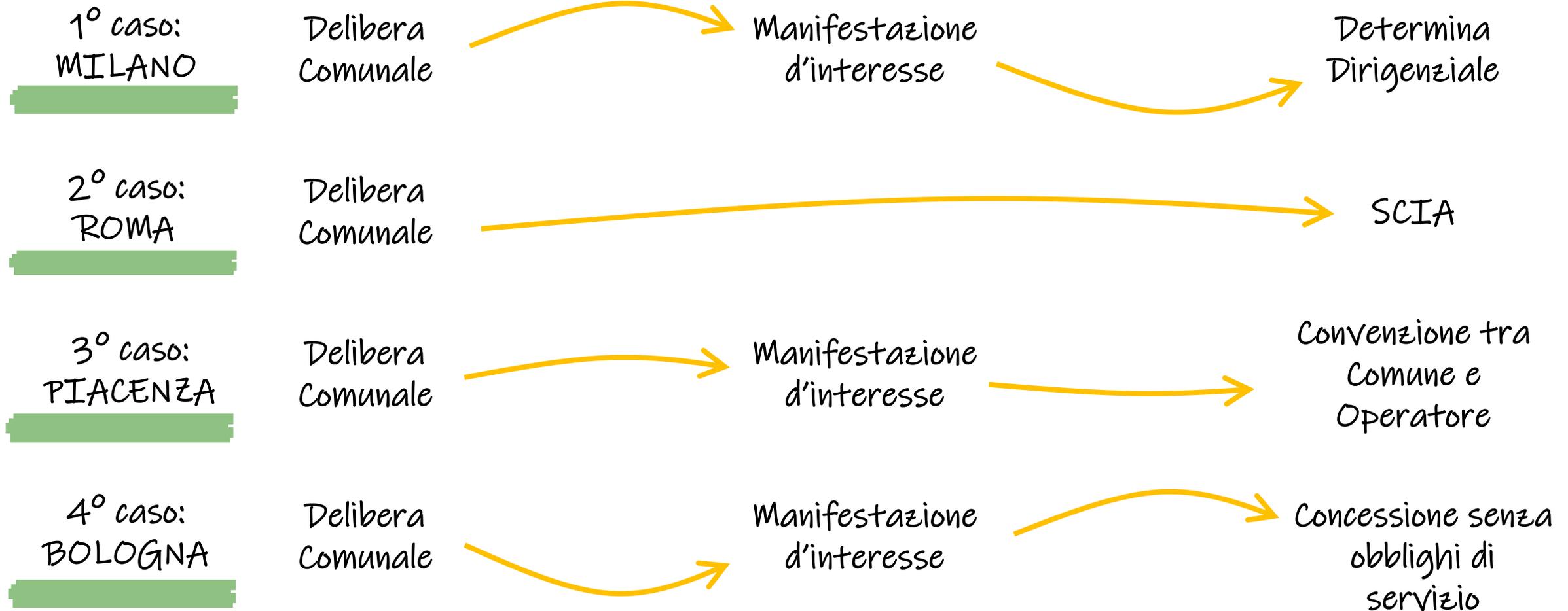
Vi sono casi in cui il procedimento adottato è quello della Concessione di servizi ma con solo obblighi contrattuali e non obblighi di servizio come il caso del carsharing di Bologna. Si tratta di provvedimenti amministrativi molto diversi connessi a un ruolo e un'azione dell'ente locale a loro volta molto diversi tra loro.

La disomogeneità permane anche quando l'istituzione di un servizio di vehiclesharing abbia bisogno del sostegno pubblico, vale a dire quando la libera iniziativa economica privata non è in grado di soddisfare i bisogni collettivi stabiliti dall'amministrazione.

Quando, in analogia a quanto avviene in altri settori del trasporto passeggeri, è necessario accordare un corrispettivo per lo svolgimento del servizio gli enti locali italiani scelgono la via dell'appalto per la fornitura di servizi o la concessione di servizi attingendo a risorse del proprio bilancio annuale, senza trasferimenti regionali o nazionali così come accade per il servizio di trasporto pubblico. Ci sono 12 casi, tra quelli analizzati, in cui è previsto un corrispettivo economico pubblico a sostegno della gestione del servizio di vehiclesharing.

Si tratta sempre di servizi di bikesharing, 4 free-floating e 8 station-based. 5 di questi servizi sono accomunati da una caratteristica: il servizio di bikesharing è stato istituito inizialmente con un bando di gara che appaltava la fornitura delle bici e la gestione del servizio per un periodo preciso (es. 4 anni). Una volta finito questo periodo di tempo, per continuare ad offrire il servizio al pubblico, il comune deve individuare un soggetto che si occupi della sola gestione del servizio e, a seconda della somma destinata a questa attività, può farlo tramite un bando di gara di servizi oppure - nel caso in cui il valore dell'affidamento sia sotto soglia - tramite affidamento diretto.

FOCUS – Strumenti autorizzativi per il mercato: identiche finalità ma differenti procedure



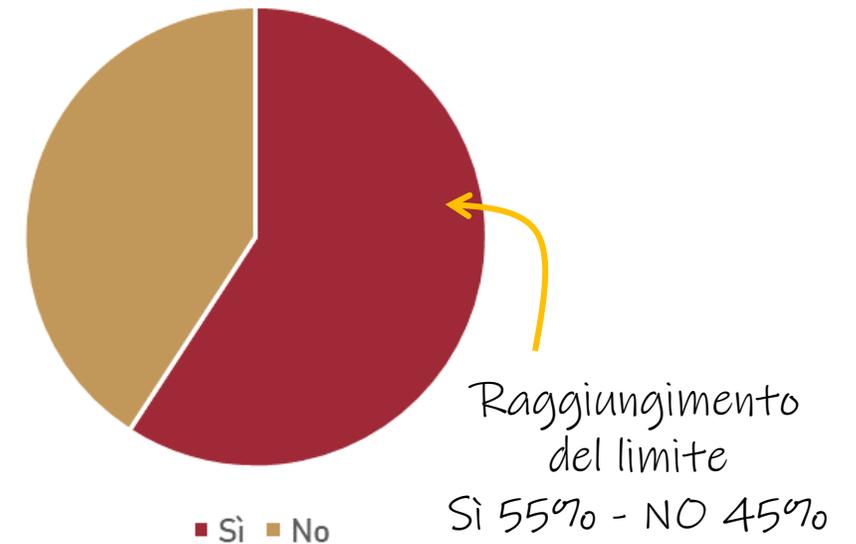
Il limite massimo e minimo dei veicoli e del numero di operatori nelle autorizzazioni/segnalazioni

Dei 49 casi di autorizzazione/segnalazione, ben 29 (59%) sono caratterizzati da un elemento comune: l'amministrazione, tramite il bando di manifestazione d'interesse, pone un limite massimo al numero di veicoli e/o al numero di operatori che possono essere attivi in contemporanea. Andando ad analizzare questi 29 casi, è possibile vedere come il "cap" stabilito dal Comune sia stato raggiunto in 16 casi (55%) mentre il numero di veicoli e/o operatori è inferiore a quanto stabilito come tetto nei restanti 13 (45%).

La presenza di un contributo dell'operatore per l'uso dello spazio pubblico

L'amministrazione può richiedere un contributo economico da parte dell'operatore che vuole iniziare l'attività nel territorio del comune. È tipicamente il caso dei servizi di carsharing in cui viene richiesto un canone annuo per ciascun veicolo in sharing per coprire le spese di sosta, entrata in ZTL, etc. Sono 7 i casi di carsharing in Italia in cui questo accade, si aggiunge a questi il bikesharing free-floating di Milano: il Comune di Milano infatti ha richiesto un canone per coprire le spese di utilizzo dello spazio comunale e di manutenzione delle aree pubbliche.

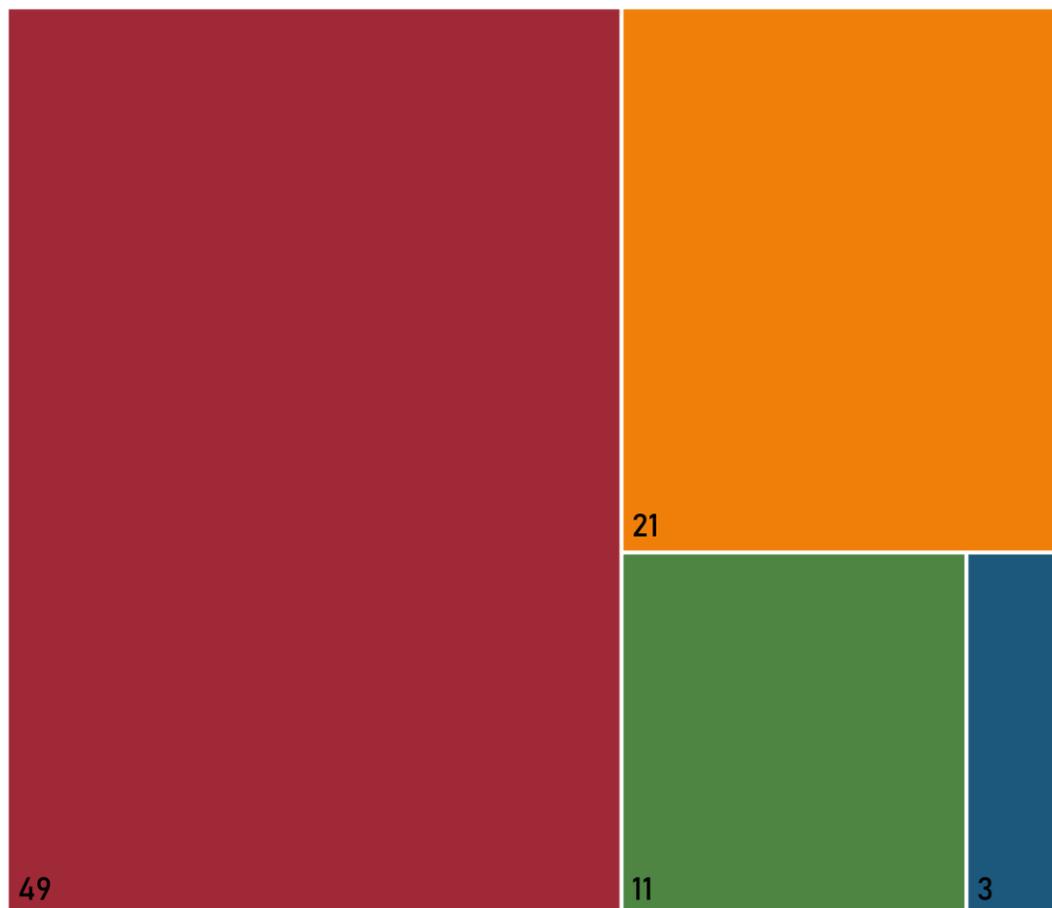
Limite al n° di veicoli/di operatori nelle Autorizzazioni/segnalazioni



Contributo uso spazio pubblico da parte dell'operatore

- 7 servizi di carsharing
- 1 servizio di bikesharing

Strumenti amministrativi per città e tipologia di servizio oggi in Italia - totale

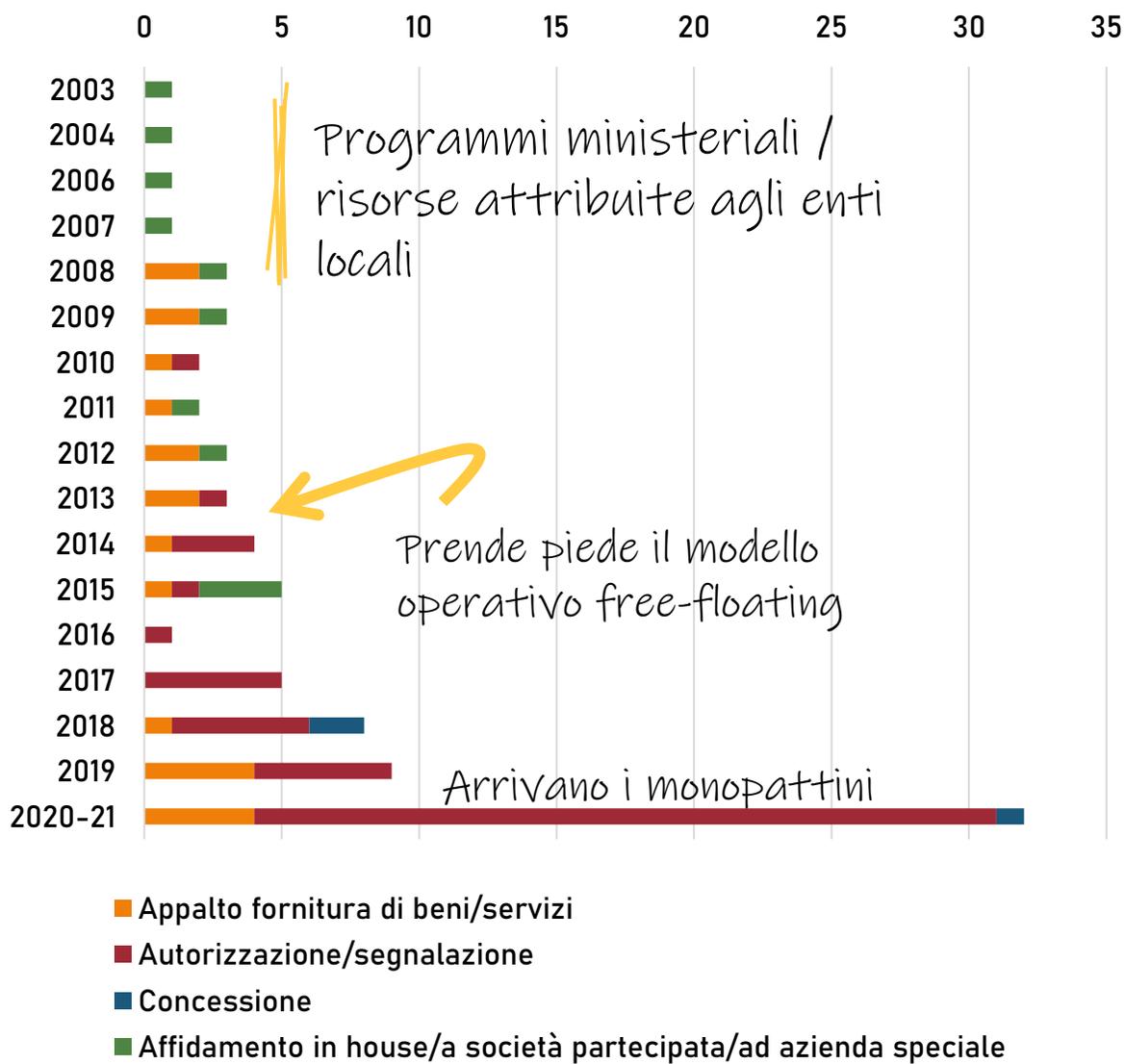


- Appalto fornitura di beni/servizi
- Autorizzazione/segnalazione
- Concessione
- Affidamento in house/a società partecipata/ad azienda speciale

Il ruolo assegnato ai servizi di sharing mobility orienta le scelte relative ai modelli operativi e di governance

Il riconoscimento di una funzione importante e specifica per tutti i servizi di sharing mobility potrebbe in futuro portare a riequilibrare la distribuzione dei modelli di governance adottati dalle amministrazioni pubbliche, oggi maggiormente orientate su un basso livello d'intervento.

Strumenti amministrativi per città e tipologia di servizio dal 2003 ad oggi

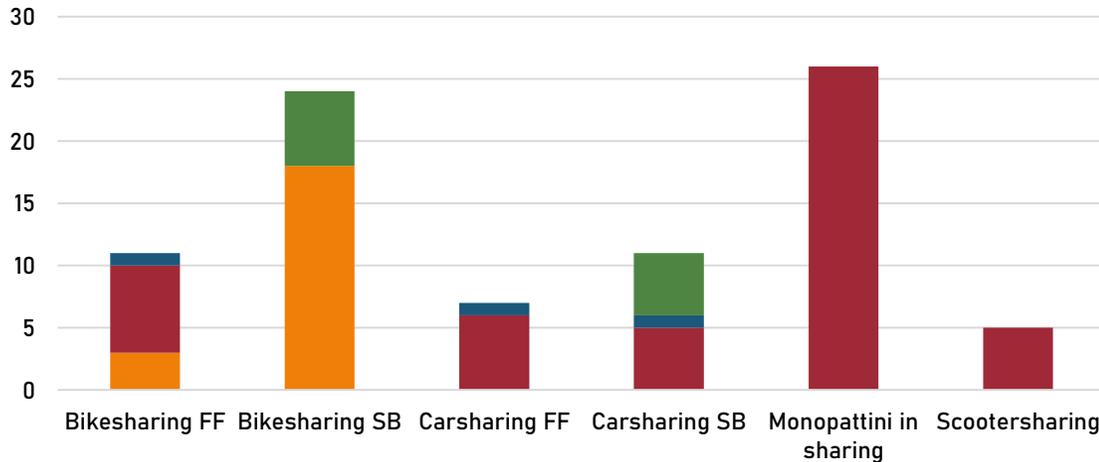


L'adozione degli strumenti amministrativi evolve insieme alla sharing mobility

L'evoluzione di nuovi modelli di governance è legata all'evoluzione e diffusione dei modelli operativi e delle tipologie di servizio nel tempo. In questo senso, le scelte pubbliche hanno progressivamente supportato un alto tasso di sperimentazione nelle tipologie di servizi che emergevano sul mercato e che richiedevano minore intervento pubblico.

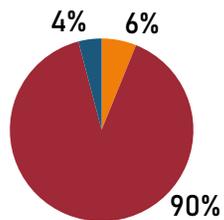
Prevalgono i sistemi operativi e le tipologie di servizio orientati al mercato e relativi strumenti

Strumenti amministrativi per città e tipologia di servizio

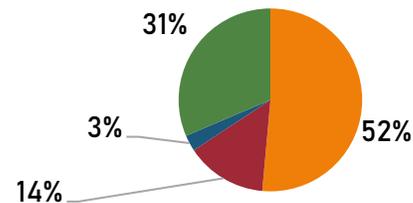


Strumenti amministrativi per modello operativo

Free-floating



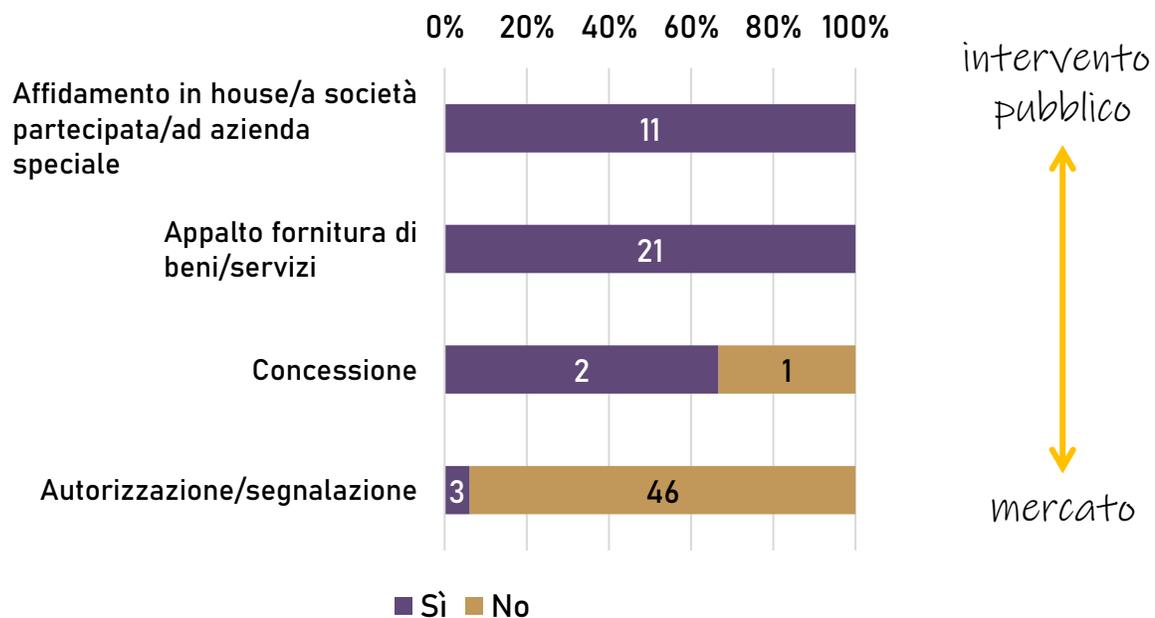
Station-based



- Appalto fornitura di beni/servizi
- Autorizzazione/segnalazione
- Concessione
- Affidamento in house/a società partecipata/ad azienda speciale

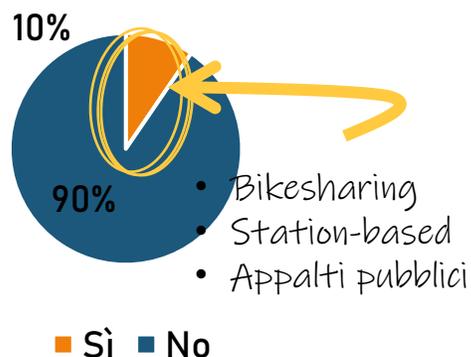
L'autorizzazione è lo strumento amministrativo più utilizzato oggi, caratterizzando il totale dei servizi di monopattini e scootersharing in Italia ed evidenziando lo stretto legame tra free-floating e modello autorizzativo. Prevalentemente nel bikesharing station-based si trova invece l'utilizzo dell'appalto pubblico.

Servizi per cui sussiste il regime di esclusività

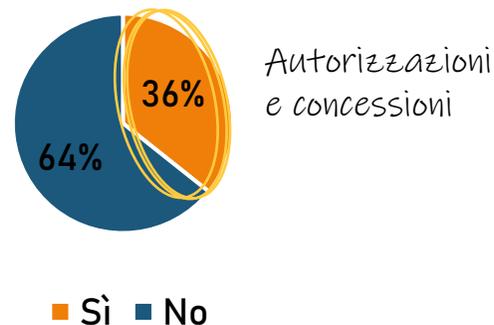


La scelta di incentivi e limitazioni ad hoc rendono gli strumenti adattabili alle differenti realtà locali

Sfruttamento della pubblicità



Tetto al numero di veicoli



Più che una conoscenza specifica, è stato l'approccio pragmatico da parte delle amministrazioni locali a modellare gli strumenti amministrativi adottati, dotandoli di meccanismi incentivanti o limitanti in base ai casi specifici e alle necessità particolari del mercato di riferimento.

FOCUS - Sostenere i servizi di sharing mobility: l'esempio del bikesharing

Capoluoghi di provincia senza nessun servizio di bikesharing*



Come?

1
bikesharing
in tutti i
capoluoghi di
provincia

Fattori considerati nella stima:

- Valori di densità: Station-based 3 bici/1000 ab. | Free-floating 7,5/1000 ab.
- Costi medi operativi SB: bici muscolare 700€ | elettrica 1.300€
- Costi medi operativi FF: bici muscolare 360€ | elettrica 1.000€
- Mix bici muscolari | elettriche: 70% | 30%
- Tassi di rotazione: 1,4 | 2,32 viaggi/bici/giorno
- Fattori emissione trasporto stradale ISPRA

Aumentando la dotazione di risorse del Fondo Nazionale per il TPL dello 0,5% | 0,6% -> 25 milioni | 30 milioni

↓ Risultati

- + 20 mila bici (SB) | 50 mila bici (FF)
- Gestione operativa (6 anni)
- + 7 milioni di italiani serviti
- + 18 | 27 milioni di viaggi anno
- - 3 kton. CO₂ anno (30% shift modale)
- - 0,5 ton. PM10 anno
- - 1,6 ton. NO₂ anno

1. Assenza di risorse stabili a disposizione delle amministrazioni locali che intendono garantire un livello di servizi di vehiclesharing in grado di completare l'offerta locale di servizi di mobilità condivisa (servizi di linea e non di linea). In particolare, allo stato attuale, risulta complesso rintracciare risorse per programmare la gestione dei servizi nel tempo e coprire le spese in conto esercizio per mantenere alti i livelli di servizio.

2. I servizi di vehiclesharing mancano dello statuto di servizio pubblico, anche lì dove l'amministrazione locale ne preveda l'istituzione nel quadro della propria pianificazione della mobilità sostenibile, garantendolo a tutti a determinate condizioni e definendolo a seconda della tipologia di servizio e delle specificità del contesto territoriale e trasportistico. Per i servizi di vehiclesharing manca inoltre una disciplina in materia di scelta della modalità di gestione del servizio e di affidamento dei contratti simile a quella applicabile ai servizi pubblici locali contenuta all'art. 6 del «DL Concorrenza».

3. La regolazione dei servizi di vehiclesharing a carattere

Conclusioni

locale sconta una incertezza di fondo tra libera iniziativa del noleggio senza conducente e la necessaria esigenza dell'ente locale di regolare l'uso e la disponibilità dei servizi di vehiclesharing nei propri territori di competenza.

4. Mancano al momento dei criteri minimi uniformi per la selezione degli operatori, come per esempio il grado di sostenibilità ambientale dei veicoli, l'uso corretto e sicuro dei veicoli da parte degli utenti, la complementarità con gli altri servizi di mobilità e trasporto (in particolare il trasporto pubblico), la collaborazione nella creazione di piattaforme di Mobility as a Service etc., in grado di orientare quanto più possibile la selezione del/degli operatori su una base qualitativa. Non sono attualmente presenti, inoltre, standard sulla quantità e la qualità dei dati richiesti per il monitoraggio del servizio, così come le procedure per lo scambio di dati funzionali al controllo dei requisiti richiesti dalle amministrazioni in sede di procedura di valutazione/selezione degli operatori.

6. TAVOLE DATI

INDICE

1. Numero di servizi, veicoli, noleggi e percorrenze (km) per tipologia di servizio | trend 2015-2020
2. Le città del carsharing free-floating | 2020
3. I noleggi del carsharing free-floating | trend 2016 -2020
4. Le iscrizioni del carsharing free-floating | trend 2016 -2020
5. Le flotte del carsharing per operatore e alimentazione - 2020
6. Le flotte del carsharing per città | 2020
7. Le flotte del carsharing per alimentazione | 2020
8. Le flotte dello scootersharing per operatore e alimentazione | 2020
9. Le flotte del bikesharing per modello operativo, servizio e alimentazione | 2020
 - 9A Station-based
 - 9B Free-floating
10. Servizi, Veicoli e Iscritti del bikesharing in Italia per macroarea | 2020
11. Flotte e operatori dei monopattini in sharing | 2020
12. Capoluoghi di provincia: dati sul carsharing free-floating | 2020
13. Capoluoghi di provincia: dati sul carsharing station-based | 2020
14. Capoluoghi di provincia: dati sullo scootersharing | 2020
15. Capoluoghi di provincia: dati sui monopattini in sharing | 2020
16. Capoluoghi di provincia: dati sul bikesharing free-floating | 2020
17. Capoluoghi di provincia: dati sul bikesharing station-based | 2020

1. Numero di servizi, veicoli, noleggi e percorrenze (km) per tipologia di servizio | trend 2015-2020

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Carsharing SB	Servizi	16	17	14	18	19	22
	Veicoli	959	997	1.058	1.174	1.255	1.293
	Noleggi	212.635	214.433	218.806	270.770	359.461	238.637
	Percorrenze	7.253.451	8.534.562	7.392.881	8.290.072	8.992.587	6.149.041
Carsharing FF	Servizi	11	13	15	22	23	19
	Veicoli	4.293	5.828	6.621	6.787	7.009	5.989
	Noleggi	6.286.570	7.907.799	9.361.425	11.809.998	11.991.228	6.241.149
	Percorrenze	41.645.890	53.476.100	63.321.453	80.680.068	88.656.237	51.698.122
Bikesharing SB	Servizi	24	24	24	24	26	25
	Veicoli	8.409	8.814	9.064	9.543	10.892	9.941
	Noleggi	5.854.144	7.423.545	7.597.809	6.404.822	5.297.482	2.778.629
	Percorrenze	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	12.941.287	6.631.187
Bikesharing FF	Servizi	-	-	7	9	13	14
	Veicoli	-	-	22.140	14.700	22.480	24.764
	Noleggi	-	-	2.791.744	5.932.897	7.455.555	2.969.412
	Percorrenze	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	9.339.182	4.262.571
Scootersharing	Servizi	1	2	2	3	4	5
	Veicoli	150	640	500	2.240	5.070	7.360
	Noleggi	100.000	231.400	257.000	989.000	2.921.975	2.196.642
	Percorrenze	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13.066.688	9.279.239
Monopattini in sharing	Servizi	-	-	-	-	14	64
	Veicoli	-	-	-	-	4.650	35.550
	Noleggi	-	-	-	-	-	7.418.938
	Percorrenze	-	-	-	-	-	14.448.287

2. Le città del carsharing free-floating | 2020

Città	Noleggi	Iscritti	Percorrenza media (km)	Durata media (minuti)	Tasso di rotazione
Milano	3.208.456	934.777	8	39	3
Roma	1.650.820	824.049	10	53	3
Firenze	137.010	164.720	9	36	2
Torino	1.002.327	266.027	6	27	4
Bologna	210.546	57.546	9	27	1

	2016	2017	2018	2019	2020
Roma	2.184.668	2.334.023	3.165.038	3.233.448	1.650.820
Milano	3.966.415	5.013.394	6.239.417	6.156.385	3.208.456
Firenze	549.874	492.370	576.230	533.680	137.010
Torino	1.146.511	1.400.947	1.642.360	1.720.224	1.002.327
Bologna	-	-	50.242	284.164	210.546

3. I noleggi del carsharing free-floating | trend 2016 -2020

4. Le iscrizioni del carsharing free-floating | trend 2016 -2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Roma	327.300	456.351	584.966	714.810	824.049
Milano	516.578	653.307	815.868	965.772	934.777
Firenze	65.700	99.049	125.493	162.774	164.720
Torino	88.000	152.250	181.215	189.587	266.027
Bologna	-	-	13.976	26.998	57.546

5. Le flotte del carsharing per operatore e alimentazione - 2020

Servizio	Città	Modello operativo	Totale	di cui Benzina	Diesel	Elettrico	Ibrido	GPL	Metano
AllWays	Parma	FF	15	15	0	0	0	0	0
Amicar	Napoli	FF	40	0	0	40	0	0	0
AmiGO	Catania, Trapani, Sciacca, Enna, Palermo	Ibrido	201	49	5	24	59	0	64
Arezzo Carsharing	Arezzo	Ibrido	30	0	0	30	0	0	0
Automia	Brescia	SB	6	6	0	0	0	0	0
Blue Torino	Torino	SB	324	0	0	324	0	0	0
Carsharing Parma	Parma	SB	12	0	1	0	0	8	3
Carsharing Sudtirolo	Bolzano, Merano, Bressanone, Brunico, Malles, Prato allo Stelvio, Silandro, Lana, Chiusa, Terlano	SB	33	25	5	3	0	0	0
C'entro	Reggio Calabria	SB	12	9	0	3	0	0	0
Corrente	Bologna, Ferrara	FF	280	0	0	280	0	0	0
Elettra	Genova	SB	70	52	5	13	0	0	0
Enjoy	Milano, Roma, Firenze, Torino, Bologna	FF	2619	2609	0	0	0	10	0
Eppy	Latina	FF	22	0	0	22	0	0	0
E-vai	Lombardia	SB	111	0	0	102	9	0	0
Garda Uno	Lago di Garda	SB	8	0	0	8	0	0	0
KintoShare	Venezia	Ibrido	45	0	1	0	44	0	0
Move Ecosharing	Sassari	SB	10	0	0	0	0	10	0
Padova Carsharing	Padova	SB	19	0	0	4	0	15	0
Pista	Messina	SB	20	20	0	0	0	0	0
Playcar	Cagliari	Ibrido	108	91	5	9	0	3	0
Roma Carsharing	Roma	SB	190	60	15	1	114	0	0
Sharenow	Roma, Milano, Firenze, Torino	FF	2833	2813	0	20	0	0	0
TiMove	Firenze	FF	80	0	0	0	80	0	0
Trento Carsharing	Trentino	SB	8	7	0	0	1	0	0
Ubeeqo	Milano	SB	165	112	4	0	49	0	0

6. Le flotte del carsharing per città | 2020

Città	N. Veicoli	Città	N. Veicoli
Arezzo	30	Napoli	40
Bologna	414	Padova	19
Brescia	6	Palermo	136
Cagliari	108	Parma	27
Catania	50	Reggio Calabria	12
Enna	4	Roma	1.854
Ferrara	25	Sassari	10
Firenze	634	Sciacca	5
Genova	70	Sudtirolo	33
Lago di Garda	8	Torino	881
Latina	22	Trapani	6
Lombardia	111	Trentino	8
Messina	20	Venezia	45
Milano	2.683		

7. Le flotte del carsharing per alimentazione | 2020

Benzina	5.868	80,8%
Diesel	41	0,6%
Elettrico	883	12,2%
Ibrido	356	4,9%
GPL	46	0,6%
Metano	67	0,9%
TOT	7.261	100%

8. Le flotte dello scootersharing per operatore e alimentazione | 2020

Città	Acciona	Cityscoot	Cooltra	Mimoto	Zigzag	Totale
Roma	1.700	600	1.000		210	3.510
Milano	300	1.400	1.000	250	330	3.280
Torino				250	120	370
Firenze				50	50	100
Genova				100		100

Nero= motore elettrico
Rosso= motore termico

9. Le flotte del bikesharing per modello operativo, servizio e alimentazione | 2020

9A. Station-based

Città	Servizio	Numero di bici	Di cui elettriche
Bergamo	La BiGi	150	
Bolzano	Bici Bolzano	98	56
Brescia	BiciMia	600	15
Como	Bike&Co	75	
Forlì	Mi muovo in bici	104	24
Genova	Mobike	74	
La Spezia	SpezialnBici	90	
Livorno	PedaLlamo	110	
Milano	BikeMI	5430	1150
Modena	Bikesharing Modena	352	
Padova	Goodbike Padova	158	32
Palermo	AmiGO	437	
Parma	Bikesharing Parma	180	
Pisa	CicloPI	200	
Ravenna	Bikesharing Ravenna	100	
R. Calabria	Reggio in Bici	80	25
Siena	SiPedala	133	
Terni	Valentina	55	
Torino	TOBike	300	
Trento	Bikesharing Trento	320	140
Treviso	TvBike	140	
Trieste	BiTS	95	25
Udine	Udinebike	90	
Verona	Veronabike	570	150

9B. Free-floating

Città	Servizio	Numero di bici	Di cui elettriche
Bergamo	Movi	500	
Bologna	Movi	2.500	300
Ferrara	Movi	112	
Firenze	Movi	2.270	470
Mantova	Movi	400	200
Milano	Jump, Movi	10.000	2.452
Padova	Movi	750	50
Parma	RiDE	34	34
Pesaro	Movi	248	
R. Emilia	Movi	400	
Roma	Helbiz, Jump	5.000	5.000
Torino	Movi	1.550	
Venezia	Movi	1.000	200

10. Servizi, Veicoli e Iscritti del bikesharing in Italia per macroarea | 2020

	Nord	Servizi	Iscritti	Bici
Free-floating		10	200.385	17.212
Station-based		18	115.195	8.926
Centro				
Free-floating		4	355.215	7.518
Station-based		4	1.436	498
Sud				
Station-based		2	3.718	517

11. Flotte e operatori dei monopattini in sharing | 2020

Città	Veicoli	Operatori	Città	Veicoli	Operatori
Bari	1.500	BIT Mobility, Helbiz, Wind Mobility	Napoli	1.150	Helbiz, Reby
Bergamo	900	BIT Mobility, Reby	Parma	900	BIT Mobility, Helbiz, Wind Mobility
Bibione	350	Green23	Pesaro	750	Bird, VOI
Busto Arsizio	200	BIT Mobility	Pescara	500	Helbiz
Caserta	120	Reby	Piacenza	300	BIT Mobility
Cattolica	150	BIT Mobility	Pisa	600	BIT Mobility, Helbiz
Cervia	100	BIT Mobility	Ravenna	350	Helbiz
Cesena	200	Helbiz	Rimini	1.100	Bird, Lime
Firenze	800	Bird, BIT Mobility, TiMove	Roma	14.500	Bird, Dott, Helbiz, Lime, Link, VOI, Wind Mobility
La Spezia	300	BIT Mobility	Taranto	300	BIT Mobility
Latina	200	Helbiz	Torino	3.000	Bird, BIT Mobility, Dott, Helbiz, Lime, Wind Mobility
Lecce	500	BIT Mobility, Reby	Trento	200	BIT Mobility
Milano	5.250	Bird, BIT Mobility, Dott, Helbiz, Lime, VOI, Wind Mobility	Venezia	300	BIT Mobility
Modena	400	Helbiz, Wind Mobility	Verona	1.400	Bird, BIT Mobility, Dott, Helbiz, Lime, Wind Mobility
Monza	600	Dott, Wind Mobility	Viareggio	175	BIT Mobility

12. Capoluoghi di provincia: dati sul carsharing free-floating | 2020

Capoluogo di provincia	Servizi	Veicoli	Noleggi	Percorrenze (km)	Iscrizioni
Torino	2	557	1.002.327	5.879.041	266.027
Milano	2	2.518	3.208.456	25.232.842	934.777
Venezia	1	5	n.d.	n.d.	n.d.
Parma	1	15	n.d.	n.d.	n.d.
Bologna	2	414	210.546	1.984.703	57.546
Ferrara	1	25	n.d.	n.d.	n.d.
Firenze	3	634	137.010	1.195.799	164.720
Arezzo	1	24	1.074	3.974	229
Roma	2	1.664	1.650.820	17.038.077	824.049
Latina	1	22	n.d.	n.d.	n.d.
Napoli	1	40	n.d.	n.d.	n.d.
Palermo	1	112	3.794	17.832	n.d.
Cagliari	1	30	n.d.	n.d.	n.d.

13. Capoluoghi di provincia: dati sul carsharing station-based | 2020

Capoluogo di provincia	Servizi	Veicoli	Noleggi	Percorrenze (km)	Iscrizioni
Torino	1	324	114.128	844.547	12.779
Genova	1	70	10.152	452.170	2.774
Milano	1	165	n.d.	n.d.	n.d.
Brescia	1	6	431	17.240	65
Bolzano	1	36	5.534	577.416	1.142
Trento	1	8	1.803	84.686	700
Venezia	1	40	n.d.	n.d.	n.d.
Padova	1	19	3.042	110.805	n.d.
Parma	1	12	1.598	44.600	695
Arezzo	1	6	13	220	n.d.
Roma	1	190	13.127	367.556	3.200
Trapani	1	6	307	21.152	124
Palermo	1	24	26.277	538.679	5.133
Messina	1	20	n.d.	n.d.	-
Enna	1	4	107	3.028	47
Catania	1	50	3.579	159.623	500
Sassari	1	10	62	1.112	n.d.
Cagliari	1	78	11.482	234.233	2.016

corsivo
n.d.

per uno degli operatori considerati il dato è stato stimato
dati non disponibili

14. Capoluoghi di provincia: dati sullo scooter sharing | 2020

Capoluogo di provincia	Servizi	Veicoli	Noleggi	Percorrenze (km)	Iscrizioni
Torino	2	370	129.391	699.955	52.431
Genova	1	100	n.d.	n.d.	n.d.
Milano	5	3.280	1.110.556	4.246.685	327.824
Firenze	2	100	369	1.838	961

15. Capoluoghi di provincia: dati sui monopattini in sharing | 2020

Capoluogo di provincia	Servizi	Veicoli	Noleggi	Percorrenze (km)	Iscrizioni
Torino	6	3.000	1.079.032	1.941.837	118.882
La Spezia	1	300	n.d.	n.d.	n.d.
Milano	7	5.250	1.102.549	2.445.305	204.070
Bergamo	2	1.300	93.643	178.858	4.231
Monza	2	450	160.979	313.313	22.503
Trento	1	300	n.d.	n.d.	n.d.
Verona	6	1.380	314.384	485.234	50.098
Venezia	1	400	n.d.	n.d.	n.d.
Parma	3	900	230.834	425.328	34.873
Modena	2	400	54.145	71.678	7.894
Ravenna	1	300	n.d.	n.d.	n.d.
Cesena	1	200	n.d.	n.d.	n.d.
Rimini	2	1.100	429.920	539.261	50.000
Firenze	2	600	n.d.	n.d.	n.d.
Pisa	2	600	46.990	81.119	8.927
Pesaro	2	750	46.099	51.508	2.042
Roma	7	12.900	2.012.163	3.697.440	390.734
Latina	1	200	n.d.	n.d.	n.d.
Pescara	1	500	n.d.	n.d.	n.d.
Caserta	1	120	n.d.	n.d.	n.d.
Napoli	2	1.150	154.811	243.053	22.666
Bari	3	1.500	543.212	1.376.206	62.457
Taranto	1	300	n.d.	n.d.	n.d.
Lecce	2	500	140.110	288.627	31.263

corsivo
n.d.

per uno degli operatori considerati il dato è stato stimato
dati non disponibili

16. Capoluoghi di provincia: dati sul bikesharing free-floating | 2020

Capoluogo di provincia	Servizi	Veicoli	Noleggi	Percorrenze (km)	Iscrizioni
Torino	1	1.550	n.d.	n.d.	n.d.
Milano	2	10.000	1.427.606	1.790.728	442.521
Bergamo	1	500	n.d.	n.d.	n.d.
Mantova	1	400	n.d.	n.d.	n.d.
Venezia	1	1.000	n.d.	n.d.	n.d.
Padova	1	750	n.d.	n.d.	n.d.
R. Emilia	1	400	n.d.	n.d.	n.d.
Bologna	1	2.500	n.d.	n.d.	n.d.
Ferrara	1	112	n.d.	n.d.	n.d.
Firenze	1	2.270	n.d.	n.d.	n.d.
Pesaro	1	248	n.d.	n.d.	n.d.
Roma	2	5.000	215.004	524.442	201.564

corsivo
n.d.

per uno degli operatori considerati il dato è stato stimato
dati non disponibili

17. Capoluoghi di provincia: dati sul bikesharing station-based | 2020

Capoluogo di provincia	Servizi	Veicoli	Noleggi	Percorrenze (km)	Iscrizioni
Torino	1	300	159.285	476.581	4.159
Genova	1	74	18	42	n.d.
La Spezia	1	90	11.446	31.373	876
Como	1	75	6.421	18.923	691
Milano	1	5.430	n.d.	n.d.	n.d.
Bergamo	1	150	36.300	100.532	370
Brescia	1	600	430.000	989.000	29.400
Bolzano	1	98	1.569	10.983	710
Trento	1	320	53.136	127.526	1.434
Verona	1	570	n.d.	n.d.	n.d.
Treviso	1	140	13.047	29.421	337
Padova	1	158	43.713	118.506	1.004
Udine	1	90	14.466	34.523	1.700
Trieste	1	95	123.458	271.484	10.480
Parma	1	180	36.638	164.871	605
Modena	1	352	n.d.	n.d.	3.188
Ravenna	1	100	n.d.	n.d.	2.633
Forlì	1	104	6.166	14.715	242
Livorno	1	110	n.d.	n.d.	n.d.
Pisa	1	200	53.200	159.600	1.145
Siena	1	133	36.129	86.222	254
Terni	1	55	788	1.826	37
R. Calabria	1	80	3.811	12.679	511
Palermo	1	437	28.161	112.644	3.207

Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile
Novembre 2021
www.fondazionevilupposostenibile.it

