

Presentati i dati 2020/2021 dell'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility

La mobilità degli italiani ai tempi del Covid Resiste la sharing mobility, boom dei monopattini

Nel 2020 la sharing mobility ha sperimentato un calo annuale delle percorrenze del 30,6%. 158 i servizi di sharing attivi nelle città italiane, con una crescita del 200% in cinque anni. I dati del 2021 in 6 città dicono che la sharing già nelle prime due settimane di giugno ha ritrovato i valori medi pre-pandemia, confermandosi come alleato del trasporto pubblico e alternativa ecologica all'auto privata. Il parco sharing è poi sempre più "leggero": il 90% del totale dei veicoli è costituito da biciclette, scooter e monopattini.

Roma, 20 luglio 2021 - Crisi sanitaria e crisi economica e sociale hanno avuto effetti dirompenti sulla mobilità delle persone nelle città italiane. Lockdown, coprifuoco, limitazione agli spostamenti, smart working hanno causato una forte contrazione della domanda di mobilità nel 2020 che ha riguardato tutte le modalità di trasporto, ma alcune di queste hanno subito un calo più forte. La sharing mobility, a sorpresa, "ha resistito" rispetto alle altre modalità e anzi, come nel caso dei monopattini, fa segnare picchi di crescita inaspettati. La **sharing mobility** ha sperimentato un calo annuale complessivo delle percorrenze del **30,6%**, 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%.

Questo quanto emerso dalla presentazione di oggi organizzata sulla piattaforma www.lesscars.it dall'**Osservatorio Nazionale sulla sharing mobility**, promosso dal Ministero della Transizione Ecologica, dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, e composto dagli operatori di sharing, dalle amministrazioni cittadine e dai centri di ricerca, che ha anticipato anche alcuni dati del 2021 in sei città. Dai dati emerge che l'uso di tutti i servizi di sharing è cresciuto sensibilmente nel 2021 ritrovando nelle prime due settimane di giugno i valori medi pre-pandemia (media 2019) e lo scooter sharing è il servizio che ha recuperato terreno più velocemente, seguito dal bike sharing e, ultimo, dal car sharing.

I dati dell'Osservatorio

La mobilità individuale è quella che, tra tutte le soluzioni a disposizione, ha subito il calo meno importante. L'indicatore del consumo di carburanti utilizzati nel trasporto stradale ha segnato un calo nel 2020 rispetto al 2019 pari al 17,7 %. Stime effettuate attraverso i dati ricavati da diverse piattaforme digitali indicano cali dello stesso ordine di grandezza. Nel quadro della collaborazione con l'OSM, la piattaforma di navigazione Waze, per esempio, ha stimato che la riduzione degli spostamenti con l'auto di proprietà abbia toccato nel 2020, sempre rispetto al 2019, il -20,3%.

L'insieme dei servizi di **sharing mobility** ha sperimentato un calo annuale complessivo delle percorrenze solo del -30,6%, inferiore rispetto ad altri servizi di mobilità, 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.

Questo minore calo in parte si spiega anche 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. 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.

La domanda di **carsharing** è quella che ha risentito maggiormente delle restrizioni alla mobilità, ma in maniera differenziata tra servizi "free-floating" (-42%) e servizi "station-based" (-32%). 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, scomparsi col lockdown e le chiusure. Ecco che la ricerca di altri segmenti di domanda, come per esempio l'uso dell'auto nel week-end, ha fatto crescere del 25% su base annua *la durata* del noleggio, raggiungendo i 40 minuti medi a noleggio.

Il **bikesharing**. Sono 1.300 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 stazioni e 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 (-55%) 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.

Il **monopattino in condivisione** ha cambiato il volto della sharing mobility in Italia. Ormai un veicolo condiviso su 3 è un monopattino. 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.

Il 2021 in sei città

L'Osservatorio, oltre ai dati relativi al 2020, ha presentato anche una sintesi dei dati relativi all'anno in corso, un nuovo strumento d'analisi più immediato e sintetico, dal nome **Snap Sharing 2021**. L'analisi in questo caso riguarda i servizi di sharing mobility in **6 città italiane** (Torino, Milano, Bologna, Roma, Cagliari e Palermo) nei primi 6 mesi dell'anno.

Complessivamente in tutte le città, l'uso di tutti i servizi di sharing è cresciuto sensibilmente nel 2021 ritrovando nelle prime due settimane di giugno i valori medi pre-pandemia (media 2019). Lo scootersharing è il servizio che ha recuperato terreno più velocemente, seguito dal bike sharing e, ultimo, dal car sharing.

A **Bologna e Cagliari** il servizio di carsharing riprende i valori del 2019 nel mese di giugno, in alcuni casi anche superandoli facendo molto meglio della media italiana. **Palermo** è la città che supera i valori medi del 2019 per tutti i servizi di sharing disponibili in città, mentre **Torino**, tra le grandi città italiane, è quella in cui i servizi di bike e carsharing tendono a recuperare con minore vigore. Come a **Milano**, che conferma i trend positivi, anche a **Roma** l'andamento del servizio di bikesharing recupera i noleggi del 2019. Dopo anni in cui la bicicletta condivisa era la grande assente sulle strade romane, il modello del

bikesharing della Capitale sta cominciando a funzionare bene, anche per quanto riguarda l'impatto della presenza di biciclette in free-floating sul caotico scenario delle strade romane.

E come va la sharing mobility in Europa? L'European Shared Mobility Index, presentato nell'incontro, è un rapporto trimestrale che confronta 16 città chiave. L'edizione Q2 dell'Indice mostra una crescita netta in tutti e sedici i mercati analizzati, con risultati particolarmente forti tra gli operatori di monopattino. Il CEO di Fluctuo, **Julien Chamussy**, autore del Rapporto, afferma che i numeri mostrano un rinnovato ottimismo tra i fornitori di servizi. Secondo Chamussy " Stiamo assistendo a molto dinamismo in alcuni dei più grandi mercati europei, non solo perché gli operatori si espandono in nuove città, ma anche perché ampliano il ventaglio di soluzioni di mobilità offerte ai propri clienti. Ad esempio, gli operatori di monopattini lanciano anche servizi di biciclette e ciclomotori. Penso che nei prossimi mesi vedremo sempre più operatori collaborare e diversificarsi".

Stessa tendenza anche in Polonia, **Weronika Wesolowska** project manager di Mobilne Miasto racconta come nonostante la pandemia, la mobilità condivisa in Polonia è riuscita a conservare un'offerta relativamente stabile e con l'introduzione di un quadro legale appropriato lo sviluppo dinamico dei servizi di micromobilità infonde ottimismo nel settore.

Raimondo Orsini, coordinatore dell'osservatorio Nazionale Sharing Mobility dichiara, "*stiamo constatando sempre più che è ormai in atto un nuovo paradigma nelle nostre città, a cui abbiamo dato il nome di 'Muoversi con leggerezza', vale a dire la tendenza dei servizi di sharing ad utilizzare veicoli sempre meno ingombranti e leggeri, in controtendenza al gigantismo dei veicoli di proprietà. Più condivisione, meno peso, meno spazio occupato*" infatti, secondo i dati dell'Osservatorio 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. Il 90% del totale dei veicoli in sharing presenti in Italia è costituito da biciclette, scooter e monopattini, che rappresentano 9 noleggi su 10 ed il 50% delle percorrenze totali in sharing.

Quale sintesi dell'incontro la giornata ha ospitato l'intervento di **Luigi Onorato**, senior partner Monitor Deloitte il quale ha dato una lettura internazionale dei trend esposti nella prima parte dell'evento ricordando che "*Una celebre battuta di Henry Ford cita: "Se avessi chiesto ai miei clienti cosa volevano, mi avrebbero risposto: un cavallo più veloce". Ford, invece, diede loro l'automobile. Volendo fare un parallelismo, anche oggi la mobilità è di nuovo a un punto di svolta. Naturalmente, c'è ancora una richiesta di "cavalli più veloci" - per migliorare il modello attuale - ma c'è anche la necessità di un nuovo paradigma che valorizzi le diverse soluzioni di mobilità, calandole nei nostri contesti cittadini*". Questa lettura del cambiamento è avvenuta affrontando il tema della prossimità o della cosiddetta "Città dei 15 minuti": un modello interessante che offre alcune risposte valide alle necessità che nascono dai cambiamenti in atto all'interno dell'ecosistema mobilità.

Ufficio Stampa Osservatorio Sharing Mobility:

Federica Cingolani
+39 335 1329316
Gabriella Guerra
+39 339 2785957