

TANTO SHARING PER NULLA

Nel 2025 in Italia si registreranno 60 milioni di noleggi condivisi. In realtà sono pochissimi: quanto la sola Parigi. Così - dai prezzi impossibili alla difficoltà nel prendere i mezzi - la promessa verde dei trasporti ha fatto sbloom.

di Andrea Romano

L'annuncio aveva utilizzato toni solenni. Proprio come si addiceva a una rivoluzione che sembrava inarrestabile. Presto avremmo più o meno smesso di utilizzare auto private.

Ci saremmo spostati a bordo di veicoli noleggiati per pochi minuti e saremmo andati in ufficio su vetture piene di estranei. Doveva essere l'inizio di un'era tutta nuova. Quella della «mobilità condivisa». Con meno emissioni di carbonio, meno traffico a congestionare le città, niente più spese ingenti per l'acquisto di veicoli.

Dieci anni più tardi, tuttavia, la situazione è molto diversa. Le promesse sono state disattese. La sharing mobility è sì una realtà consolidata, ma residuale. E non per tutti i portafogli. I dati raccolti a livello nazionale sono contraddittori. L'aumento della domanda di mezzi in condivisione registrata nel 2024 e nei primi mesi del 2025 deve fare i conti con una diminuzione di veicoli, servizi e operatori.

Tanto che nelle grandi città italiane, ossia proprio dove le politiche di ciclabilità, pedonalità e la maggior presenza di veicoli in sharing

avrebbero dovuto ridurre il numero di macchine, sono aumentate (e anche parecchio) le percorrenze delle automobili private. Tra 2019 e 2024 Milano ha fatto registrare una crescita del 23 per cento. Roma ha toccato il +14 per cento. Torino ha superato il +10 per cento.

È un risultato sorprendente. Anche se non del tutto. Per comprendere appieno la situazione bisogna infatti prima tratteggiare i contorni della mobilità condivisa italiana. Secondo l'ultimo report dell'Osservatorio nazionale della Sharing mobility nel 2025 si raggiungeranno i 60 milioni di noleggi annui (+20 per cento rispetto al 2024), con una percorrenza stimata di circa 200 milioni di chilometri. Ma non è tutto oro ciò che luccica. L'Italia è ancora indietro. Molto.

Lo scorso anno la sola Parigi con il suo solo *bike sharing* ha totalizzato gli stessi noleggi di tutta la mobilità condivisa tricolore. Amburgo e Lione dispongono di un parco auto in condivisione paragonabile a quello di tutta la Penisola, mentre Berlino può contare sul doppio delle macchine nostrane.

Inoltre il Belpaese è spac-

cato a metà. Il 90 per cento dei noleggi si concentra in sole dieci città, quasi tutte al Centro-Nord (Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, Padova, Pisa e Rimini), con le uniche eccezioni di Palermo e Bari. In più, dal 2022 ben 16 capoluoghi di provincia hanno perso i servizi che erano attivi sul loro territorio, con una tendenza particolarmente accentuata al Sud. Il dato più interessante, tuttavia, non è quanto si noleggia, ma cosa si noleggia.

L'Italia è un Paese dove prevale la «micromobilità».

Il servizio di monopattino, da solo, vale il 50 per cento degli affitti totali. Le bici si attestano al 32. Significa che la mobilità condivisa viene utilizzata per lo più su tragitti brevi e non superiori in media ai 2 chilometri. E che l'82 per cento dei noleggi non esce dai confini dello stesso quartiere. Per tragitti più lunghi bisogna prendere scooter o macchine. I motorini rappresentano il 7 per cento dei noleggi totali, con una percorrenza media di 4,5 chilometri. Le auto,



invece, si attestano al 12 per cento. I veicoli in modalità «free floating», ossia quelli che possono essere presi e lasciati liberamente all'interno di alcune aree della città, fanno registrare una percorrenza media di 13 chilometri. Quelli «station based», che quindi devono essere presi e riconsegnati in un parcheggio dedicato, arrivano in media a coprire 24 chilometri.

In molti, dunque, hanno iniziato a chiedersi quale sia il peso reale della mobilità condivisa. Soprattutto in un sistema dove il trasporto pubblico locale copre appena il 12,6 per cento degli spostamenti nelle principali aree urbane (dati Audimob). Chi pensava che questa soluzione potesse realmente dare una mano ai pendolari e ai lavoratori è rimasto deluso.

Le problematiche sono tante, soprattutto strutturali. Per prima cosa la maggior parte delle flotte sono free floating: non vi è certezza di trovare un mezzo disponibile nelle immediate vicinanze. In più monopattini, biciclette e scooter sono elettrici. Quindi anche la percentuale di batteria a disposizione diventa fondamentale per procedere o meno al noleggio.

Il discrimine più importante, però, è un altro: il portafogli. Affittare a minuti costa. A volte anche parecchio. Per noleggiare uno scooter, Cooltra, l'unico operatore a Roma e il detentore della posizione dominante a Milano, propone in Italia tariffe più costose che nel resto d'Euro-

pa. Il piano base prevede un euro per lo sblocco e poi 39 centesimi a minuto e un prezzo in pausa di 0,15 euro ogni 60 secondi. Quello «plus», oltre alla prenotazione ha un costo di 42 centesimi al minuto per il tempo di percorrenza e 0,16 euro per le soste. La differenza sta tutta nelle percentuali di rischio. Con la tariffa più leggera si possono arrivare a pagare fino a 990 euro in caso di danni, mentre con quella più «pesante» non si superano i 99 euro.

«Il mese scorso ho usato Cooltra per spostarmi a Roma» racconta Stefano, un giovane impiegato. «Andavo da casa all'ufficio e viceversa, percorrendo circa sei chilometri. In totale ho speso 243 euro per poco più di 120 chilometri. Praticamente il doppio di una rata per un motorino di proprietà, disponibile a mio piacimento».

E non tutti i noleggi scorrevano lisci. «A volte l'app mi segnava che la batteria dello scooter era carica a metà» continua Stefano «ma almeno tre volte mi sono ritrovato quasi subito con il motorino scarico. Così, non solo sono stato costretto a cercarne un altro, ma ho dovuto pagare per un secondo «sblocco». Arrivando in ritardo». In pratica uno spostamento di 15 minuti costa circa 9 euro, con prezzi simili a quelli dei taxi.

Il segmento più in sofferenza, tuttavia, è quello

delle auto in condivisione. Secondo i dati pubblicati da Aniasa, l'Associazione che rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, nel 2024 i noleggi delle auto in condivisione sono scesi a 4,2 milioni rispetto ai 5 milioni del 2023 e ai 10 milioni del 2019. Il crollo riguarda anche le percorrenze, che nei primi mesi del 2025 sono scese del 29 per cento rispetto all'anno precedente. Gli operatori lavorano tutti in perdita. Così in molti si stanno spostando verso il noleggio a lungo o breve termine. «Dopo un iniziale entusiasmo, non è stato fatto il passo definitivo verso la sharing mobility» spiega il direttore generale di Aniasa Giuseppe Benincasa. «La condivisione è sottoposta alla sottoscrizione di convenzioni con le municipalità locali. Le aziende devono pagare l'occupazione del suolo da parte dei vicoli. In più c'è un problema di fiscalità. Le auto condivise sono un supporto al trasporto pubblico locale, eppure pagano l'iva ordinaria. Noi abbiamo sottolineato che, per creare un sistema integrato con il tpl, l'iva dovrebbe essere al 10 per cento». A far soffrire il settore ci pensa anche la diffinità di disposizioni sul traffico da città a città.

In alcuni Comuni solo le auto elettriche possono accedere nella ztl del centro storico, in altri anche le ibride possono superare le barriere. «Gli operatori devono comprare delle flotte di auto il più possibile uguali per

ottimizzare i costi» continua Benincasa «mentre i comuni hanno a volte richieste differenti (termico o elettrico ad esempio). L'idea di prendere un'auto in condivisione per arrivare alla stazione di partenza per poi completare lo spostamento con un'altra macchina presa a noleggio nella stazione di arrivo è molto difficile da attuare anche a causa della diversa disciplina del traffico».

E poi ci sono i danneggiamenti. Le aziende di car sharing hanno lamentato picchi di indisponibilità quotidiana dei mezzi che arrivano al 50 per cento. Senza contare che in molti casi le auto vengono vandalizzate e smontate per poter vendere i pezzi di ricambio. «Per questo il car sharing, soprattutto quello free floating, qui da noi ha un carattere estemporaneo» conclude il direttore «non può essere usato in maniera strutturata». La bolla è scoppiata. La mobilità condivisa è ancora troppo costosa e poco efficiente... per ora, meglio il trasporto pubblico. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un motorino in sharing Cooltra, unico brand a Roma, domina a Milano. Ma in Italia propone le tariffe più alte d'Europa.

L'app del marchio Enjoy, uno dei più affermati in Italia.

MODA IN DECLINO

Un'auto Share'ngo a Firenze subito dopo il lancio, nel 2015. L'azienda, nata come vera mobilità sostenibile e "democratica", ha dovuto sospendere il servizio a causa dei numerosi atti vandalici.





AGF, GETTY IMAGES (2), IMAGECONOMICA, IPA

Colonnina di ricarica di un'auto elettrica in sharing. Il livello della batteria basso rende complesso arrivare a destinazione.



Macchine in coda sul Lungotevere a Roma: noleggiare un'auto può diventare un salasso in presenza di traffico pesante.



Peso:24-89%,25-27%,26-92%,28-98%