



Roma, 29.11.2021

Alla c.a. Commissione Bilancio  
Senato della Repubblica  
[comm05a@senato.it](mailto:comm05a@senato.it)

**Oggetto: RELAZIONE TECNICA SU MISURE DI INCENTIVO PER LA SHARING MOBILITY. PROPOSTA DI ALLINEAMENTO IVA DAL 22% AL 10%.**

Come relazionato da alcuni istituti pubblici come L'Isfort e l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility (OSM), la crisi pandemica ha causato una decisa ripresa dell'utilizzo dell'auto privata, in particolar modo nelle città e specie a danno di trasporto pubblico locale e del *carsharing*. Durante la pandemia la scelta di sospendere le ztl cittadine (a Milano anche l'area C) come pure la sospensione del pagamento sugli stalli su strada (strisce blu/gialle), pur motivata da situazioni di emergenza, ha purtroppo sottratto molti dei vantaggi su cui il *carsharing* poggia per attirare utenti. Una cattiva notizia, dati gli stringenti obiettivi dell'UE in termini di riduzione degli inquinanti, specie per l'Italia che, secondo dati della stessa UE, si attesta al secondo posto come tasso di motorizzazione (dietro soltanto il Lussemburgo) e che registra ogni anno (dati di Agenzia Europea dell'Ambiente per il 2019) circa 49.000 morti per polveri sottili (pm2,5) e 10.640 per biossido di azoto (NO2).

Per garantire il successo nel *modal shift* dall'auto privata ad altre forme di mobilità sostenibile, in ambito urbano - e per alcune esigenze di mobilità anche extraurbano - occorrono diverse azioni che disincentivino l'uso del mezzo proprio a favore di tpl, *sharing mobility* e mobilità attiva. Per far ciò occorrono politiche attive come potenziamento di ZTL, adozione di *congestion charging* e aumento della tariffazione di sosta per i mezzi privati nonché parcheggi dedicati ai mezzi in condivisione per facilitare soluzioni multimodali di trasporto. Sfortunatamente non tutte le amministrazioni locali hanno preso misure adeguate in questo senso. Vi è inoltre la necessità di un cambio culturale, in corso, ma che purtroppo richiede ancora del tempo.

Tra le varie soluzioni di mobilità sostenibile la *sharing mobility* riveste un ruolo cruciale di sostegno e integrazione del TPL in ambito di mobilità urbana (copertura del cosiddetto ultimo miglio). E' difatti nelle città che si concentra la maggioranza della popolazione italiana e dove si riscontrano i problemi più



ingenti in termini di inquinamento dell'aria e di congestione del traffico veicolare. Il recentissimo rapporto 2021 dell'OSM sottolinea a tutt'oggi la necessità di colmare quello che potremmo chiamare uno “*sharing mobility divide*”, ovvero la mancanza di servizi di mezzi in condivisione in alcune aree del paese e specie nel Centrosud Italia e in genere nei comuni di piccole dimensioni. Si pensi che la quota di popolazione italiana servita da almeno uno di questi servizi di mobilità in sharing ad oggi è solo del 22% (dati OSM).

Eppure laddove questi servizi sono presenti ancora non sono sufficientemente solidi nella loro affermazione in termini di sostenibilità economica. Questa considerazione è vera in particolar modo per il *carsharing* che ha vissuto nel corso degli ultimi anni uno stop alla sua crescita sia in termini di clienti, sia in termini di flotta che nel numero di società che lo esercitano. Ad oggi vi sono solo 3 aziende di *carsharing freefloating* (di gran lunga la tipologia più diffusa) con una presenza di flotta significativa sul territorio - e comunque concentrata nelle grandi città come Milano, Roma, Torino, Firenze, Bologna – a testimoniare la difficoltà nel portare avanti questo servizio in maniera diffusa. Le poche aziende che resistono riescono a farlo solo perché con grandi gruppi industriali alle spalle che finora ne hanno sostenuto le perdite. Tra i motivi di questa scarsa diffusione territoriale del *carsharing* vi è la ricerca di un equilibrio finanziario ad oggi non raggiungibile dalle società per via di altissimi costi fissi non bilanciati, nonostante una base clienti importante, da una frequenza d'uso dei veicoli che possa in qualche modo bilanciarli. L'outlook è inoltre in negativo perché con l'elettrificazione della flotta i costi di noleggio veicoli, di gestione e operativi aumenteranno.

L'individuazione dei dati non è semplice. Dal 2013 in poi, per quella che è l'unica società di *carsharing* con bilanci pubblici certificati e scorporati dai numeri della rispettiva capogruppo nonché leader di mercato a livello europeo, car2go Italia srl, i numeri sono costantemente in rosso per una perdita complessiva dal 2012 ad oggi di 62.943.682€. Considerando poi il comparto nella sua interezza solo nell'ultimo anno, per effetto della pandemia, la contrazione in termini di fatturato del *carsharing station based* e di quello free floating sommati assieme, ammonta a circa -34% (dai 71,7 mln di € del 2019 ai 47,3mln di € del 2020).

Il dato più significativo è però nella strutturale mancanza di utili che attualmente attanaglia un settore in attesa di un forte sviluppo, ma ancora troppo legato alle scelte delle singole amministrazioni locali in termini di politiche di disincentivazione dell'auto privata.



In questo senso uno strumento di sostegno utile di carattere nazionale risiederebbe nell'abbassamento dell'Iva dal 22 al 10% a fronte di un costo stimato molto ridotto per la collettività che invece consentirebbe di garantire all'intero settore della sharing *mobility* di poter proseguire o aumentare gli investimenti - garantendo maggiore diffusione territoriale e per una porzione più ampia di popolazione - eventualmente abbassare i prezzi o evitare degli aumenti e per il *carsharing* garantire per la prima volta una marginalità e dunque l'appetibilità del settore, ampliando così l'offerta e la concorrenza, a tutto vantaggio della cittadinanza. Si avrebbe così un allineamento all'IVA del Trasporto pubblico locale del quale è un fondamentale elemento complementare nell'offerta di mobilità condivisa e sostenibile nel nostro Paese.

Secondo l'anticipazione di uno studio dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility (organo come noto promosso da MIMS, MITE e Fondazione Sviluppo Sostenibile) in via di pubblicazione, **il costo stimato per il 2019 della misura sarebbe stato di 9,5 milioni di euro e di 8,4 milioni per il 2020.**

Sempre in accordo con questo studio (che alleghiamo come Allegato 1):  
*“la riduzione delle tariffe al pubblico, in relazione alla riduzione dell'aliquota Iva, tende a far crescere l'utilizzo dei servizi, il volume dei ricavi e, di conseguenza, anche il volume del gettito Iva in termini assoluti”.*

**Associazione Assosharing**

## ALLEGATO 1

studio dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility in via di pubblicazione  
"I ricavi dei servizi di vehicle sharing in Italia nel 2019 e 2020"

# I ricavi dei servizi di vehicle sharing in Italia nel 2019 e 2020

## Obiettivo e perimetro della stima

L'Osservatorio Sharing mobility (Osm) ha condotto un'analisi sui ricavi da traffico dei servizi di vehiclesharing per valutare l'impatto di una riduzione dell'IVA dall'aliquota del 22% al 10%, vale a dire quella che è applicata ad altri servizi pubblici di trasporto.

I servizi di vehicle sharing considerati nell'analisi sono i seguenti:

- carsharing free-floating (10 operatori, operativi in 13 città)
- carsharing station-based (31 operatori, operativi in 29 città)
- scootersharing free-floating (6 operatori, operativi in 5 città)
- monopattini in sharing free-floating (11 operatori, operativi in 30 città)
- bikesharing free-floating (4 operatori, operativi in 12 città)
- bikesharing station-based (13 operatori, operativi in 24 città)

Il data base dell'Osm dispone dei dati comunicati annualmente dagli operatori che sono componenti del network. Alcuni operatori non aderiscono all'Osservatorio ma comunicano comunque i propri dati di utilizzo (nel 2020, Cityscoot, per esempio). Per quanto riguarda i servizi di bikesharing l'Osservatorio censisce solo servizi che operino in un capoluogo di provincia e che abbiano più di 80 biciclette in flotta.

## Metodologia di stima dei ricavi da noleggi

Per tutte le tipologie di servizi di vehicle sharing sono stati considerati i dati raccolti dall'Osservatorio in termini di noleggi, veicoli, percorrenze e durata dei noleggi. Nel caso in cui per un operatore non sia presente il dato sulla durata media del noleggio, quest'ultima è stata stimata sulla base dei valori medi degli altri operatori con le stesse caratteristiche (carsharing station-based di Sassari e di Padova).

**Tabella 1 Veicoli, noleggi, percorrenze e minuti per tipologia di servizio nel 2019**

| 2019                   | Veicoli | Noleggi    | Percorrenze | Minuti      |
|------------------------|---------|------------|-------------|-------------|
| Carsharing SB          | 1.255   | 238.637    | 8.992.587   | 64.187.097  |
| Carsharing FF          | 7.009   | 11.991.228 | 88.656.237  | 390.340.703 |
| Scootersharing         | 5.070   | 2.921.975  | 13.066.688  | 42.599.893  |
| Monopattini in sharing | -       | -          | -           | -           |
| Bikesharing SB         | 10.892  | 5.297.482  | 12.941.287  | 77.910.376  |
| Bikesharing FF         | 22.480  | 7.455.555  | 9.339.182   | 86.005.831  |

**Tabella 2 Veicoli, noleggi, percorrenze e minuti per tipologia di servizio nel 2020**

| <b>2020</b>            | <b>Veicoli</b> | <b>Noleggi</b> | <b>Percorrenze</b> | <b>Minuti</b> |
|------------------------|----------------|----------------|--------------------|---------------|
| Carsharing SB          | 1.293          | 238.637        | 6.149.041          | 51.975.137    |
| Carsharing FF          | 5.989          | 6.241.149      | 51.698.122         | 250.829.760   |
| Scootersharing         | 7.360          | 2.196.642      | 9.279.239          | 30.622.586    |
| Monopattini in sharing | 35.550         | 7.418.938      | 14.448.287         | 89.751.766    |
| Bikesharing SB         | 9.941          | 2.778.629      | 6.631.187          | 44.879.161    |
| Bikesharing FF         | 34.705         | 2.969.412      | 4.262.571          | 45.964.860    |

Come noto, i servizi di vehicle sharing permettono di noleggiare un veicolo anche per brevi o brevissimi periodi. La struttura tariffaria di questi servizi è basata, di norma, su una tariffa per minuto di utilizzo.

Di conseguenza, una volta individuato **il totale dei minuti percorsi per ciascuna tipologia di servizio, il ricavo annuale dei servizi è stato inizialmente stimato sulla base della tariffa al minuto esposta al pubblico** per ogni singola tipologia di servizio.

La tariffa media tiene conto delle differenze che esistono tra diversi operatori. Quando la tariffa media al minuto si discosta notevolmente dal valore medio, la stima dei ricavi è stata effettuata utilizzando la tariffa e il monte di minuti utilizzati dagli utenti di un singolo operatore. Nel caso della presenza di una somma per la prenotazione o lo sblocco del veicolo, anche questo valore è stato preso in considerazione.

Non tutti i servizi vengono usati per pochi minuti. Emblematico il caso dei servizi di carsharing station-based dove la durata media del noleggio è, per esempio, di sei ore. In questo tipo di servizi, oltre ad una tariffa al minuto viene considerata un prezzo in funzione della distanza percorsa. In questo caso dopo aver preso in considerazione i primi sei operatori per domanda sul mercato (83%), la tariffa media di questi sei operatori è stata calcolata sulla base del noleggio medio sia in termini di durata che di percorrenza.

L'analisi è stata effettuata sia per l'anno 2019 che per il 2020. Le due annualità sono molto diverse tra loro: la crisi pandemica e le restrizioni dirette e indirette alla mobilità delle persone, ha infatti avuto un notevole impatto sia in termini quantitativi e qualitativi.

Stimato il ricavo annuo da noleggi, **la stima è stata perfezionata grazie alla raccolta dei fatturati degli operatori aderenti all'Osservatorio relativi all'anno 2020**. D'altro canto, tutti i servizi di sharing prevedono una struttura tariffaria in cui vi sia anche spazio per abbonamenti, pacchetti prepagati (di viaggi o minuti), sconti, promozioni per nuovi iscritti o specifiche categorie di utenti, tariffe diverse per orientare la dislocazione dei veicoli sul territorio (per esempio garantire tariffe scontate per il noleggio a partire da alcune zone della città o, viceversa), tariffe diverse per utilizzi più lunghi (4, 8 ore, giornata di noleggio etc.).

A partire da questa considerazione, l'Osservatorio ha raccolto i bilanci relativi all'esercizio 2020 degli operatori. Non tutti gli operatori hanno comunicato il proprio bilancio e ,ad oggi, si dispone di dati che rappresentano questa percentuale del mercato per singola tipologia di servizio: Carsharing FF, 95%; Scootersharing, 13%; Monopattini in sharing, 88%; Bikesharing FF 93%; Carsharing SB, 0%; Bikesharing SB, 0 %.

**A partire dal fatturato registrato da questi operatori, al valore a minuto della tariffa media è stato sostituito il dato proveniente dal bilancio, un dato che tiene conto dell'intera struttura tariffaria applicata ai clienti dagli operatori nell'anno 2020.**

Per i settori del carsharing station-based e bikesharing station-based, non essendo stati raccolti dati sui fatturati, la metodologia di stima non ha potuto essere ulteriormente perfezionata. Per lo scootersharing, per l'operatore di cui si dispone del dato riferito al bilancio, non sono emerse sostanziali differenze rispetto al dato stimato sulla base della tariffa media al minuto. Di conseguenza, anche in questo caso, si è proceduto con l'uso di questo valore anche per gli altri operatori.

Per il 2019 si è proceduto analogamente all'anno successivo, vale a dire applicando una riduzione della tariffa media al minuto, proporzionale a quella ricavata a partire dai dati riportati nei bilanci nel 2020.

## Risultati

La stima dei ricavi effettuata esclusivamente sulla base di durata dei noleggi e tariffe al minuto esposte al pubblico è pari a complessivi **151.900.480 €** nel 2019 e **122.783.891 €** nel 2020. Su questa base sono stati stimati gli importi Iva attuali (22%) e quelli relativi ad un'aliquota agevolata (10%) con la stima della riduzione del gettito per l'Erario.

**Tabella 3 Stima ricavi e Iva del vehiclesharing per tipologia di servizio sulla base della tariffa media al minuto (anno 2019)**

| 2019                   | Stima fatturato | Iva al 22%   | Imponibile    | Iva al 10%   | Riduzione gettito |
|------------------------|-----------------|--------------|---------------|--------------|-------------------|
| Carsharing SB          | 7.060.581 €     | 1.273.219 €  | 5.787.361 €   | 578.736 €    | 694.483 €         |
| Carsharing FF          | 113.198.804 €   | 20.412.899 € | 92.785.905 €  | 9.278.590 €  | 11.134.309 €      |
| Scootersharing         | 12.353.969 €    | 2.227.765 €  | 10.126.204 €  | 1.012.620 €  | 1.215.144 €       |
| Monopattini in sharing | n.d.            |              |               |              |                   |
| Bikesharing SB         | 1.947.759 €     | 351.235 €    | 1.596.524 €   | 159.652 €    | 191.583 €         |
| Bikesharing FF         | 17.339.367 €    | 3.126.771 €  | 14.212.596 €  | 1.421.260 €  | 1.705.512 €       |
| Totale                 | 151.900.480 €   | 27.391.890 € | 124.508.590 € | 12.450.859 € | 14.941.031 €      |

**Tabella 4 Stima ricavi e Iva del vehiclesharing per tipologia di servizio sulla base della tariffa media al minuto (anno 2020)**

| 2020                   | Stima fatturato      | Iva al 22%          | Imponibile           | Iva al 10%          | Mancato gettito     |
|------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| Carsharing SB          | 5.717.265 €          | 1.030.982 €         | 4.686.283 €          | 468.628 €           | 562.354 €           |
| Carsharing FF          | 72.740.630 €         | 13.117.163 €        | 59.623.468 €         | 5.962.347 €         | 7.154.816 €         |
| Scotersharing          | 8.880.550 €          | 1.601.411 €         | 7.279.139 €          | 727.914 €           | 873.497 €           |
| Monopattini in sharing | 25.130.494 €         | 4.531.729 €         | 20.598.766 €         | 2.059.877 €         | 2.471.852 €         |
| Bikesharing SB         | 1.121.979 €          | 202.324 €           | 919.655 €            | 91.965 €            | 110.359 €           |
| Bikesharing FF         | 9.192.972 €          | 1.657.749 €         | 7.535.223 €          | 753.522 €           | 904.227 €           |
| <b>Totale</b>          | <b>122.783.891 €</b> | <b>22.141.357 €</b> | <b>100.642.534 €</b> | <b>10.064.253 €</b> | <b>12.077.104 €</b> |

Tenendo conto dei fatturati indicati nei bilanci delle società operatrici e, dunque di come la struttura tariffaria degli operatori incida nella riduzione della tariffa media a causa di abbonamenti, promozioni, sconti, pacchetti etc., **la stima dei ricavi per l'anno 2020 è pari a 85.157.490 €.**

Applicando per i servizi presenti nel 2019 un tasso di riduzione della tariffa al minuto analogo a quello del 2020 è possibile stimare anche i ricavi del 2019, quando il valore dei noleggi era decisamente più alto che nel 2020, **con un risultato della stima pari a 96.402.301 €.**

**Tabella 5 Stima ricavi e Iva del vehiclesharing per tipologia di servizio sulla base di tariffa media al minuto e su ricavi da bilancio (anno 2020)**

| 2019                   | Stima fatturato     | Iva al 22%          | Imponibile          | Iva al 10%         | Riduzione gettito  |
|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| Carsharing SB          | 7.060.581 €         | 1.273.219 €         | 5.787.361 €         | 578.736 €          | 694.483 €          |
| Carsharing FF          | 64.729.177 €        | 11.672.475 €        | 53.056.703 €        | 5.305.670 €        | 6.366.804 €        |
| Scotersharing          | 12.353.969 €        | 2.227.765 €         | 10.126.204 €        | 1.012.620 €        | 1.215.144 €        |
| Monopattini in sharing | n.d.                |                     |                     |                    |                    |
| Bikesharing SB         | 1.947.759 €         | 351.235 €           | 1.596.524 €         | 159.652 €          | 191.583 €          |
| Bikesharing FF         | 10.310.814 €        | 1.859.327 €         | 8.451.487 €         | 845.149 €          | 1.014.178 €        |
| <b>Totale</b>          | <b>96.402.301 €</b> | <b>17.384.021 €</b> | <b>79.018.279 €</b> | <b>7.901.828 €</b> | <b>9.482.193 €</b> |

**Tabella 6 Stima ricavi e Iva del vehiclesharing per tipologia di servizio sulla base di tariffa media al minuto e su ricavi da bilancio (anno 2020)**

| <b>2020</b>            | <b>Stima fatturato</b> | <b>Iva al 22%</b>   | <b>Imponibile</b>   | <b>Iva al 10%</b>  | <b>Mancato gettito</b> |
|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|------------------------|
| Carsharing SB          | 5.717.265 €            | 1.030.982 €         | 4.686.283 €         | 468.628 €          | 562.354 €              |
| Carsharing FF          | 41.594.443 €           | 7.500.637 €         | 34.093.806 €        | 3.409.381 €        | 4.091.257 €            |
| Scootersharing         | 8.880.550 €            | 1.601.411 €         | 7.279.139 €         | 727.914 €          | 873.497 €              |
| Monopattini in sharing | 22.332.753 €           | 4.027.218 €         | 18.305.535 €        | 1.830.553 €        | 2.196.664 €            |
| Bikesharing SB         | 1.121.979 €            | 202.324 €           | 919.655 €           | 91.965 €           | 110.359 €              |
| Bikesharing FF         | 5.510.500 €            | 993.697 €           | 4.516.803 €         | 451.680 €          | 542.016 €              |
| <b>Totale</b>          | <b>85.157.490 €</b>    | <b>15.356.269 €</b> | <b>69.801.221 €</b> | <b>6.980.122 €</b> | <b>8.376.147 €</b>     |

## **Conclusioni**

Sulla base dell'analisi effettuata sul mercato del settore del vehiclesharing in Italia nel 2019 e nel 2020, si stima che **una diminuzione dell'aliquota dal 22% al 10% avrebbe comportato una riduzione del gettito Iva di circa a 9,5 milioni di Euro nel 2019 e di circa 8,4 milioni di Euro nel 2020.**

Si deve comunque tenere presente che:

- la riduzione delle tariffe al pubblico, in relazione alla riduzione dell'aliquota Iva, tende a far crescere l'utilizzo dei servizi, il volume dei ricavi e, di conseguenza, anche il volume del gettito Iva in termini assoluti;
- con la fine delle restrizioni alla mobilità già sperimentate nel corso del 2021, l'utilizzo dei servizi sta progressivamente tornando sui livelli del 2019 ma non è ancora chiaro, considerato i dati oggi a disposizione, sino a che punto vi sia una modifica anche della struttura qualitativa della domanda (maggiore durata dei servizi) e della stessa offerta (nuove strutture tariffarie destinati a nuovi segmenti di mercato). Questo aspetto può influenzare il valore dei ricavi per il 2021 e di conseguenza anche le stime effettuate nei due anni precedenti;
- il tasso di crescita annuo dei noleggi dal 2015 sino ad oggi ha osservato una continua crescita complessiva (tasso di crescita annuo medio del 23%) che però è molto differenziata da servizio a servizio;
- è lecito attendersi che, terminata la pandemia, la crescita dell'utilizzo dei veicoli ritorni ad aumentare stabilmente anche a fronte di una maggiore e migliore offerta messa a disposizione degli operatori e dagli enti locali.