



CAMERA DEI DEPUTATI

IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico non di linea

Memoria di Assosharing

Roma, 17 marzo 2026

Assosharing è la **prima associazione di categoria della *sharing mobility* in Italia** e rappresenta le principali aziende del settore del *vehicle-sharing* (car, scooter, biciclette e monopattini), che operano con **oltre 80.000 veicoli** e servono **oltre 5 milioni di utenti** su tutto il territorio italiano.

La sua missione è quella di rappresentare gli interessi della categoria nell'ambito della definizione delle politiche pubbliche e del quadro regolatorio di riferimento, per favorire lo sviluppo del settore su tutto il territorio nazionale.

Assosharing ringrazia gli Onorevoli Deputati della **IX Commissione permanente Trasporti, Poste e Telecomunicazioni** della Camera dei Deputati per l'opportunità di contribuire, con il presente documento, all'attività istruttoria della medesima Commissione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico non di linea, connessa all'esame delle **proposte di legge C. 2455 Caroppo e C. 2665 Iaria** in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea.

L'Associazione esprime apprezzamento per l'iniziativa della Commissione di promuovere la presente indagine conoscitiva, ritenendola un passaggio importante per avviare una **riflessione sull'evoluzione del sistema della mobilità urbana**, affinché il quadro regolatorio possa accompagnare le trasformazioni in atto e **favorire modelli di mobilità più innovativi, integrati e orientati al futuro**.

In tale contesto, Assosharing ritiene che l'analisi sul trasporto pubblico non di linea debba necessariamente includere anche il ruolo assunto dalla **sharing mobility**, che negli ultimi anni si è affermata come una **componente sempre più rilevante dell'ecosistema della mobilità urbana**, contribuendo a migliorare l'efficienza complessiva dei sistemi di trasporto, a ridurre le emissioni e a favorire una gestione più razionale dello spazio pubblico.

Negli ultimi anni la mobilità in sharing ha profondamente trasformato il settore dei trasporti, proponendosi non solo come **alternativa all'uso dell'auto privata**, ma anche come **soluzione complementare e integrativa rispetto al Trasporto Pubblico Locale (TPL)** e alle forme di trasporto pubblico non di linea.

Numerose analisi dimostrano come la diffusione delle soluzioni di mobilità condivisa rappresenti una leva fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti. Secondo lo scenario "What If – LessCARS" elaborato dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, uno spostamento progressivo dalla mobilità privata motorizzata verso soluzioni di mobilità condivisa potrebbe contribuire in modo determinante alla riduzione delle emissioni prevista per il settore dei trasporti nell'ambito del pacchetto europeo **Fit for 55**.

La sharing mobility consente infatti di:

- **ridurre le emissioni climalteranti e l'inquinamento** atmosferico nelle aree urbane;
- contribuire alla **decongestione del traffico**;
- **ottimizzare l'utilizzo dello spazio pubblico**, riducendo il numero di veicoli privati in circolazione e in sosta;
- **ampliare l'accesso alla mobilità** attraverso servizi flessibili, accessibili e digitalizzati.

Alla luce di tali evidenze, Assosharing ritiene necessario che la mobilità condivisa venga **esplicitamente riconosciuta nelle politiche pubbliche come componente strutturale del sistema di mobilità urbana**, superando una visione che la considera ancora marginale o residuale rispetto ai servizi tradizionali.

In particolare, si ritiene opportuno che il legislatore promuova **un approccio integrato alla mobilità urbana**, nel quale il Trasporto Pubblico Locale, il trasporto pubblico non di linea e la sharing mobility possano **operare in maniera complementare**, favorendo l'intermodalità e l'efficienza complessiva del sistema.

Di seguito si riportano le **principali linee di intervento** che l'Associazione ritiene fondamentali per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa in Italia, il cui rafforzamento contribuirebbe in modo significativo alla riduzione delle emissioni, alla decongestione del traffico e al miglioramento dell'accessibilità ai servizi di mobilità:

1. Riconoscimento della mobilità condivisa nelle politiche pubbliche e strumenti di sostegno

Assosharing ritiene necessario che la mobilità condivisa venga **esplicitamente riconosciuta nelle politiche pubbliche come componente strutturale del sistema di mobilità urbana**, superando una visione che la considera ancora marginale o residuale rispetto ai servizi tradizionali.

In quest'ottica e per favorire la strutturale dei suoi servizi, Assosharing ritiene sia fondamentale prevedere **misure strutturali di sostegno al settore della sharing mobility**, analogamente a quanto già avviene per il TPL o per alcune categorie della mobilità urbana.

In particolare, si ritiene opportuno:

- prevedere **quote dedicate alla sharing mobility** nell'ambito delle politiche nazionali per la transizione ecologica;
- includere esplicitamente i servizi di mobilità condivisa tra i beneficiari delle risorse previste dal **PNIEC** e dal **Piano Sociale per il Clima**;
- assicurare meccanismi di accesso agli incentivi **semplici, uniformi e centralizzati**, evitando eccessive frammentazioni territoriali che rischiano di rallentare o impedire l'attuazione delle misure.

La sharing mobility rappresenta infatti uno strumento particolarmente efficace per **garantire un accesso alla mobilità sostenibile anche ai cittadini che non dispongono di un veicolo privato**, contribuendo al contempo agli obiettivi di riduzione delle emissioni.

2. Superare le distorsioni fiscali: allineamento IVA al 10%

Uno dei principali ostacoli allo sviluppo della mobilità condivisa in Italia è rappresentato dall'attuale **disparità fiscale che penalizza il settore rispetto ad altre forme di trasporto urbano**.

Attualmente i servizi di vehicle sharing (car sharing, scooter sharing, bike sharing e monopattini in sharing) sono soggetti all'**aliquota IVA ordinaria del 22%**, nonostante svolgano una funzione di mobilità urbana analoga e complementare rispetto a quella svolta da altri servizi di trasporto pubblico.

Al contrario:

- il **Trasporto Pubblico Locale** beneficia di un'aliquota IVA del **10%**;
- il **noleggio con conducente (NCC)** è anch'esso soggetto al **10%**;
- i **taxi** risultano completamente esenti da IVA.

Tale configurazione genera una evidente **asimmetria fiscale**, che finisce per penalizzare un settore innovativo e sostenibile, riducendone la capacità di investimento e limitando la diffusione dei servizi.

Per tale ragione, Assosharing ritiene necessario un **intervento normativo volto ad allineare l'aliquota IVA applicata alla sharing mobility al 10%**, attraverso una modifica della Tabella A, parte III, allegata al DPR 26 ottobre 1972, n. 633.

L'allineamento fiscale consentirebbe infatti di:

- liberare risorse per **nuovi investimenti** da parte degli operatori;
- **ridurre i costi per l'utente** finale;
- migliorare la **funzionalità e la sicurezza delle flotte** di veicoli condivisi;
- ampliare la **capillarità** del servizio nelle città;
- favorire la **diffusione di modalità di mobilità più sostenibili**.

Il costo stimato di questa misura è pari a **circa 18 milioni di euro** annui in termini di minori entrate fiscali (fonte: [Osservatorio Sharing Mobility](#)), ma gli effetti economici e ambientali positivi derivanti da una maggiore diffusione dei servizi di mobilità condivisa compenserebbero ampiamente tale riduzione di gettito.

3. Misure urgenti di sostegno al settore del car sharing

Una particolare attenzione dovrebbe essere dedicata al **settore del car sharing**, che al momento sta attraversando una fase di **significativa difficoltà economica**.

L'aumento dei costi operativi, i maggiori oneri assicurativi, le difficoltà legate alla gestione delle flotte elettriche e l'incertezza del quadro regolatorio stanno mettendo sotto pressione la sostenibilità economica di questo segmento, che rappresenta tuttavia uno degli strumenti più efficaci per ridurre il numero di veicoli privati nelle città.

Alla luce di queste criticità, Assosharing ritiene opportuno valutare **l'introduzione di misure specifiche di sostegno** al comparto del car sharing, tra cui:

- **incentivi** per l'elettrificazione e il rinnovo delle flotte;
- misure di **sostegno agli investimenti tecnologici e digitali**;
- strumenti di **supporto alla diffusione del servizio**, tanto nelle aree urbane centrali che in quelle più periferiche.

Il settore del car sharing è inoltre fortemente penalizzato da fenomeni diffusi di **vandalismo e uso improprio dei veicoli**, che incidono in modo significativo sui costi operativi e assicurativi, e più in generale sulla sostenibilità economica del servizio, limitandone la diffusione e la qualità complessiva dell'offerta.

Si rende pertanto necessario prevedere **misure di contrasto e prevenzione**, anche attraverso il rafforzamento degli strumenti di controllo e tutela degli operatori, al fine di garantire la continuità e l'efficacia del servizio.

4. Revisione delle norme sui monopattini in sharing

Nell'ambito della **delega al Governo per la revisione del Codice della Strada**, si ritiene inoltre necessario introdurre una **distinzione normativa tra monopattini privati e monopattini in sharing**, in particolare con riferimento agli obblighi relativi all'uso del casco e alla targa, o, in alternativa, **l'equiparazione completa al velocipede** (bicicletta a pedalata assistita) con una implementazione differenziale per le regole di utilizzo **in base a soglie di velocità e potenza**.

I monopattini in sharing sono infatti già soggetti a **standard tecnologici e sistemi di controllo avanzati**, tra cui:

- **codici identificativi** univoci associati a ciascun veicolo;
- **sistemi di tracciamento GPS** che consentono il monitoraggio costante dei mezzi;
- piattaforme digitali proprietarie che permettono il **controllo remoto delle flotte e il rispetto delle norme di circolazione**.

Alla luce di tali caratteristiche, l'applicazione indiscriminata degli obblighi previsti per i monopattini privati rischierebbe di **generare oneri sproporzionati per gli operatori e di ridurre significativamente l'accessibilità del servizio**, senza produrre benefici concreti in termini di sicurezza.

Si ritiene pertanto opportuno che il legislatore **preveda un regime regolatorio differenziato per i monopattini in sharing**, riconoscendo le specificità tecnologiche e operative di tali servizi rispetto ai mezzi privati, **o un'armonizzazione completa con il regime riservato alle biciclette a pedalata assistita**.

5. Conclusioni

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, Assosharing ritiene necessario che, nell'ambito delle iniziative legislative e regolatorie in materia di mobilità urbana e trasporto pubblico non di linea, vengano adottati interventi normativi volti a **riconoscere e valorizzare il ruolo della sharing mobility quale componente strutturale del sistema dei trasporti urbani**.

In particolare, l'Associazione auspica che il Parlamento valuti l'opportunità di adottare misure finalizzate a:

- **riconoscere la sharing mobility quale componente strutturale del sistema di mobilità urbana**, favorendone l'integrazione con il Trasporto Pubblico Locale e con le altre modalità di trasporto urbano;
- **allineare l'aliquota IVA applicata ai servizi di sharing mobility al 10%**, superando l'attuale disparità fiscale rispetto ad altri servizi di trasporto urbano;
- **introdurre misure di incentivo e sostegno dedicate al settore**, anche nell'ambito delle politiche nazionali di transizione ecologica, qualità dell'aria e mobilità sostenibile;
- **prevedere interventi specifici di sostegno al comparto del car sharing**, al fine di garantirne la sostenibilità economica e favorirne lo sviluppo;
- **definire un regime normativo differenziato per i monopattini in sharing rispetto a quelli privati**, nell'ambito della delega al Governo per la revisione del Codice della Strada, tenendo conto delle specificità tecnologiche e operative di tali servizi; in alternativa, **equiparare completamente la regolazione dei monopattini in sharing a quella dei velocipedi**.

Assosharing rinnova la propria disponibilità a collaborare con il Parlamento e con le Istituzioni competenti al fine di contribuire alla definizione di **politiche pubbliche in grado di favorire lo sviluppo di un sistema di mobilità urbana più sostenibile, innovativo ed efficiente**.

L'Associazione rinnova i ringraziamenti agli Onorevoli Deputati della Commissione e resta a completa disposizione per ogni ulteriore approfondimento tecnico o normativo.

Il Presidente
Luigi Licchelli

Il Vicepresidente
Andrea Giaretta