

I servizi di bikesharing in Italia: dati e assetti di governance

#lesscars 

7 settembre 2020, ore 15:00

Massimo Ciuffini, Osservatorio Sharing Mobility

La scelta del campione

NUOVA IMPOSTAZIONE DELL'ANALISI

- 1) Obiettivo principale: rispondere a domande chiave sul funzionamento e le performance dei servizi di bikesharing in Italia
- 2) Analisi su un campione selezionato e rappresentativo
- 3) Servizi di bikesharing con impatto sulla mobilità urbana

I CRITERI PER LA SELEZIONE DEL CAMPIONE

- 1) Il servizio di bikesharing conta almeno 80 bici
- 2) La città in cui opera il servizio è un capoluogo di provincia

NB Qualche esempio di servizi esclusi dal campione:

- Lignano Sabbiadoro, Caorle, Alghero e Posada - >80 bici ma prettamente turistici
- Lodi, Ascoli Piceno, Vercelli – città capoluogo di provincia ma con meno di 80 bici
- Moena, Camerino, Sora – piccoli centri urbani con meno di 10 bici. I bikesharing censiti nel 2018 con meno di 10 bici sono 65.

IL CAMPIONE – 31 CITTÀ

BERGAMO	LIVORNO	REGGIO EMILIA
BOLOGNA	MANTOVA	ROMA
BOLZANO	MODENA	SIENA
BRESCIA	MILANO	TERNI
COMO	PADOVA	TORINO
FERRARA	PALERMO	TRENTO
FIRENZE	PARMA	TREVISO
FORLÌ	PESARO	UDINE
GENOVA	PISA	VENEZIA
LA SPEZIA	RAVENNA	VERONA
REGGIO CALABRIA		

Il bikesharing italiano: offerta e domanda

Cresce l'offerta di bikesharing in Italia



CITTÀ SERVITE



BICI IN SHARING



**SERVIZI, MODELLI
OPERATIVI,
TIPOLOGIA DI BICI**

L'offerta: numero di servizi e di biciclette

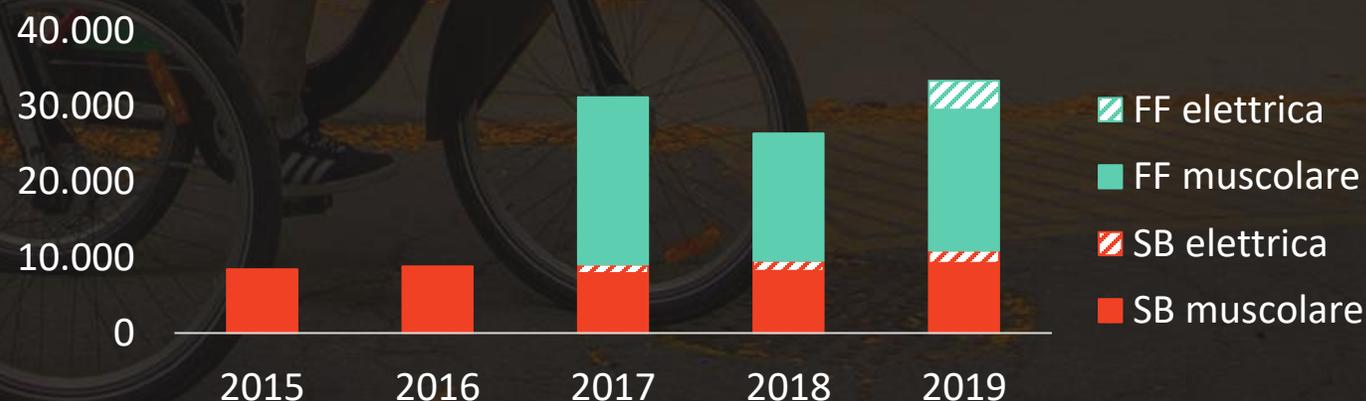
A fronte di un numero di servizi station-based pressoché costante, dal 2017 in poi continuano a crescere i servizi di free-floating. Per quanto riguarda le flotte, dopo la riduzione osservata tra 2017 e 2018, che aveva lasciato per alcuni mesi Mobike come unico operatore del free-floating in Italia, il 2019 ha visto il lancio di nuovi servizi di free-floating, tra cui spiccano Jump ed Helbiz a Roma, entrambi con flotte 100% elettriche. Tra 2015 e 2019 la flotta a disposizione è più che triplicata.

5.413 bici elettriche in condivisione nel 2019

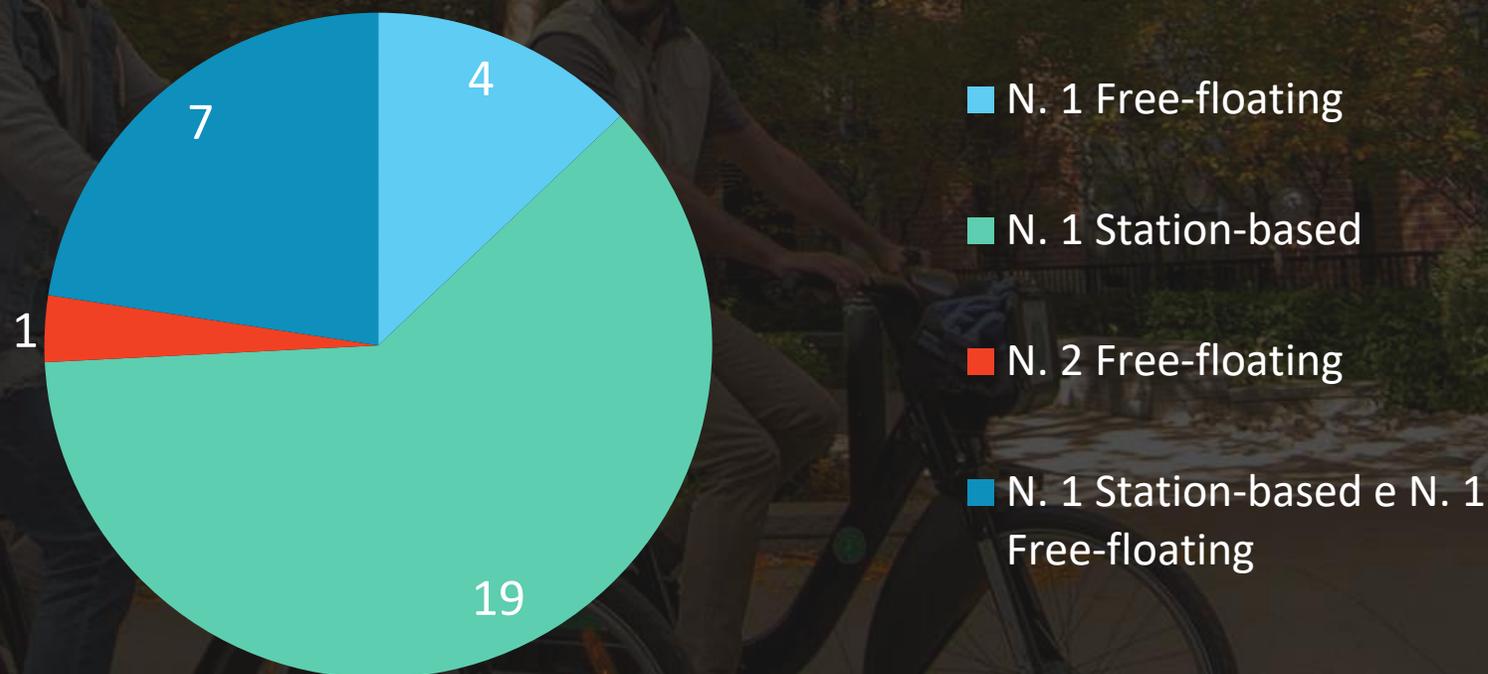
Numero di servizi per tipologia



Numero di bici per tipologia di servizio e di veicolo



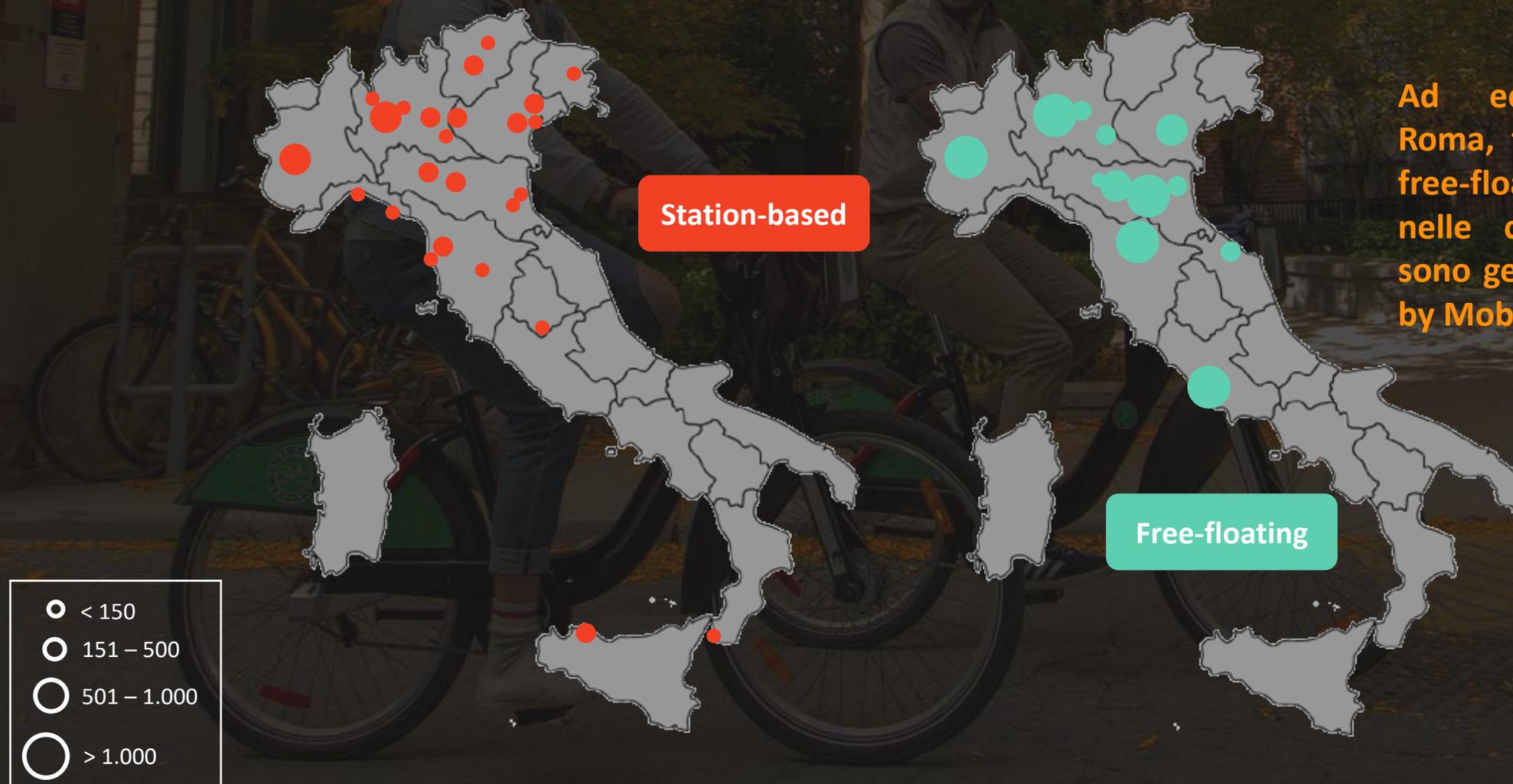
L'offerta: numero di servizi presenti in città



Delle 31 città considerate, in 23 è attivo soltanto un servizio (in 19 un unico servizio di station-based, in 4 esclusivamente un servizio di free-floating). Sono 7 le città in cui le due modalità operative coesistono. Roma è l'unica città in cui sono attivi due servizi di free-floating.

Non si riscontra la sistematica presenza di più operatori in concorrenza tra loro, come accade per altri servizi di vehiclesharing.

La flotta del bikesharing in Italia



Ad eccezione di Roma, tutti i servizi free-floating attivi nelle città italiane sono gestiti da Movi by Mobike

La domanda: iscrizioni ai servizi e noleggi

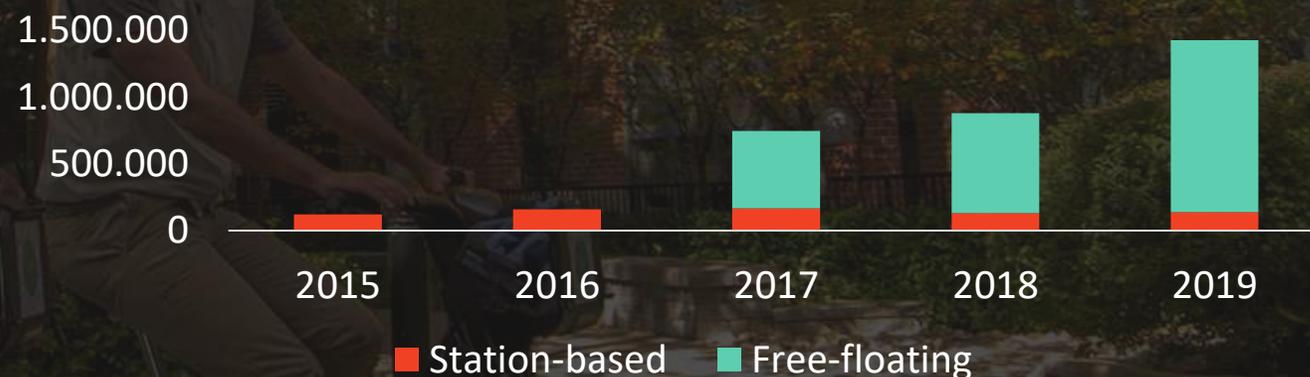
Per quanto riguarda le iscrizioni del bikesharing italiano, per lo station-based non si osservano variazioni importanti nel quinquennio considerato mentre le iscrizioni ai servizi free-floating raddoppiano tra 2017 e 2019.

I noleggi sono passati complessivamente da 5,6 milioni a oltre 12,5 tra il 2015 e il 2019. Distinguendo tra free-floating e station-based, è però possibile vedere come in realtà i due servizi siano caratterizzati da trend di segno opposto.

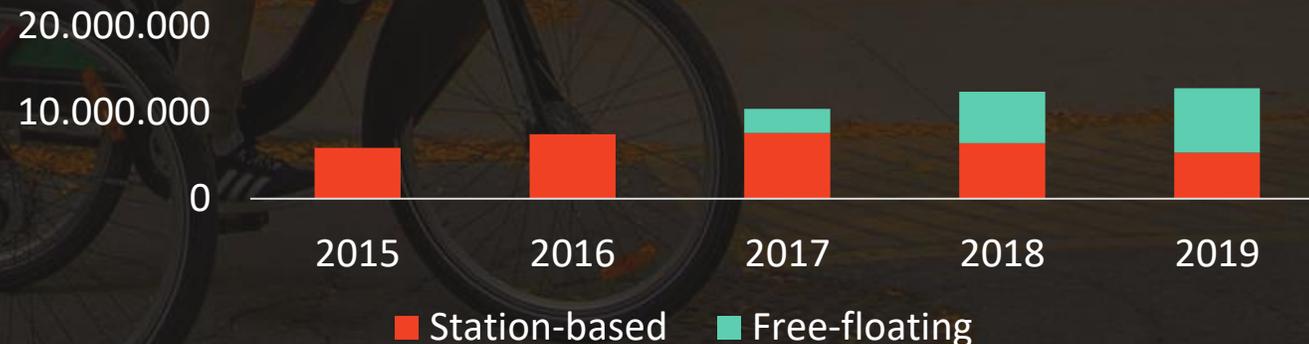
I noleggi dello station-based sono cresciuti fino al 2017, per poi perdere circa il 30% entro il 2019. Per i noleggi del free-floating, a partire dai primi servizi lanciati nel 2017, si è osservata una crescita di oltre il 150% in 2 anni.

Per quanto riguarda i km totali percorsi, non è disponibile il trend 2015-2019 ma è ragionevole aspettarsi che la crescita sia stata meno marcata rispetto ai noleggi in quanto lo spostamento medio dei servizi free-floating è inferiore a quello dello station-based.

Iscrizioni ai servizi di bikesharing



Noleggi



Nota: Dati di SpecialBici, Valentina e TvBike mancanti per gli anni 2015-2019. Sono stati stimati a partire dal trend anno/anno dei servizi station-based rimanenti.

Modalità di utilizzo



Modalità di utilizzo

I possibili confronti tra i noleggi del free-floating e dello station-based mettono in luce le differenze tra i modi d'utilizzo dei due sistemi. Il free-floating è caratterizzato da noleggi brevi (sia per durata che per percorrenza): oltre il 50% dei noleggi non ha una durata superiore ai 5 minuti e addirittura il 73% è inferiore ai 500 metri. La classe più frequente per lo station-based è invece quella tra 1 e 2 km per quanto riguarda la distanza. L'80% dei noleggi dura meno di 20 minuti.



Modalità di utilizzo

Le differenze tra i due modelli sono molto accentuate anche per quanto riguarda le modalità di utilizzo per giorno della settimana ed orario. Tra il lunedì e il venerdì entrambi i modelli si dimostrano omogenei al loro interno. Degno di nota il maggiore utilizzo del bikesharing free-floating nel weekend (1 noleggio su 4 avviene nel fine settimana).

Molto interessanti anche le differenze che emergono confrontando i due modelli per utilizzo durante la giornata. Si può notare infatti una chiara prevalenza dello station-based negli orari di picco (18% dei noleggi tra le 8 e le 10 del mattino e 17% tra le 17 e le 19). Il free-floating viene invece usato di più durante le ore notturne.



Modalità di utilizzo

Il confronto tra noleggi di biciclette a trazione muscolare e biciclette a pedalata assistita permette di riscontrare diversi elementi importanti. Da una parte, come era facile aspettarsi, le bici elettriche sono caratterizzate da noleggi più lunghi, per durata e per distanza.

Oltre il 60% dei noleggi di bici a trazione muscolare sono sotto il chilometro mentre solo il 30% per le bici elettriche. Anche per quanto riguarda la classe di durata, è evidente che chi noleggia una bici elettrica lo fa per sostenere un tempo di pedalata superiore (oltre la metà dei noleggi durano più di 10 minuti) mentre chi affitta una bici normale nel 60% dei casi pone fine al noleggio in media entro 10 minuti.

Classe di distanza



Classe di durata



Modalità di utilizzo

Per quanto riguarda invece il giorno della settimana e l'orario di noleggio, non è possibile riscontrare delle differenze evidenti tra le due tipologie di bicicletta.

Questo dato è molto interessante soprattutto se paragonato con quanto detto invece sulle differenze tra free-floating e station-based.

Si può dunque supporre che, mentre il sistema operativo ha un effetto molto marcato sulle abitudini di noleggio, il fatto che una bici sia elettrica o meno non influisce sull'ora e il giorno in cui viene utilizzato il servizio.

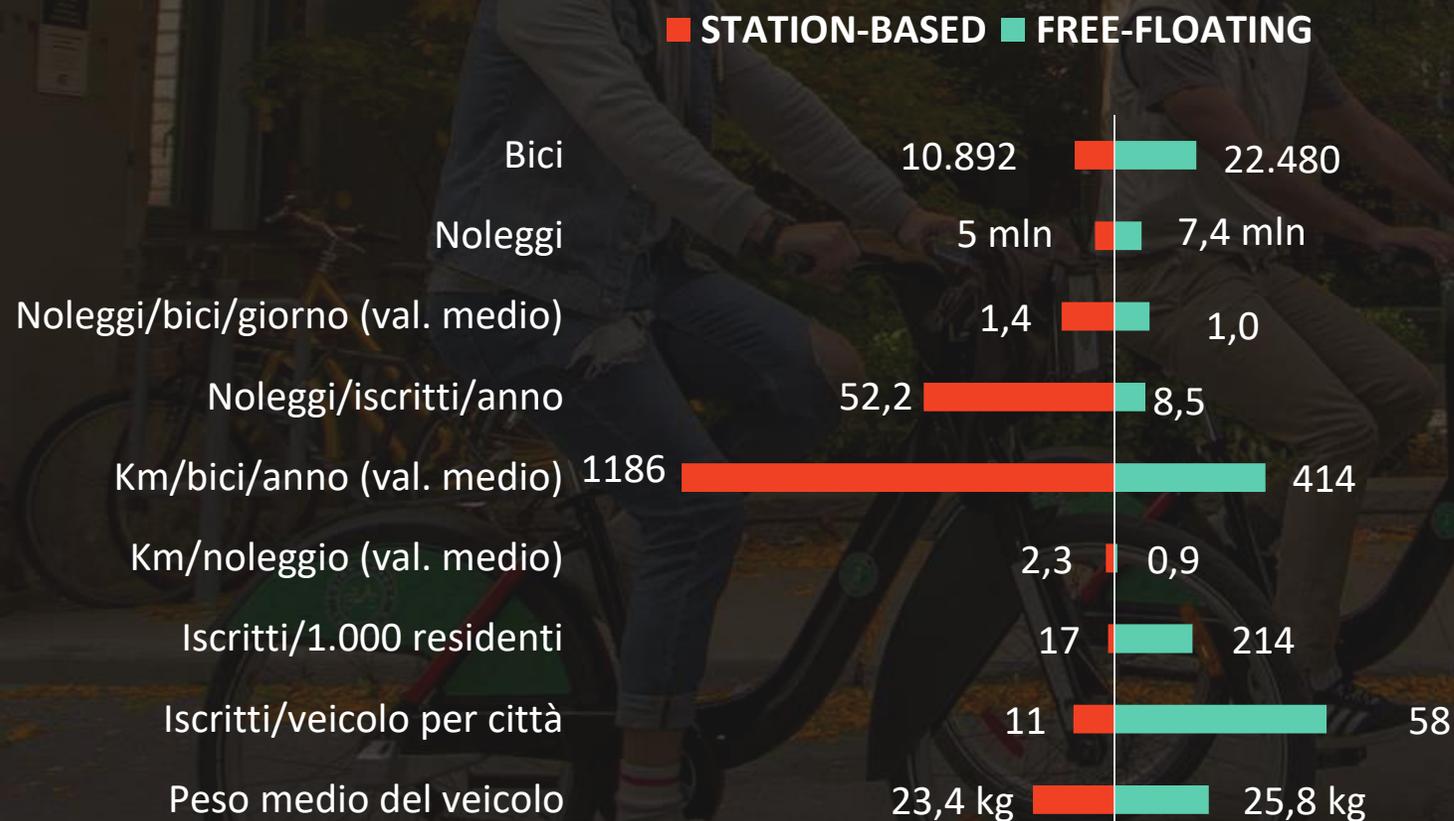
Giorno della settimana



Ora del giorno



I due sistemi a confronto



Come illustrato anche in precedenza, il bikesharing free-floating e il bikesharing station-based sono modelli profondamente diversi. Il grafico a sinistra mostra che il bikesharing free-floating in Italia è caratterizzato da un elevato numero di bici, noleggi e da un tasso di rotazione medio pari a 1,0. Le bici dello station-based sono invece usate meno volte nell'arco della giornata ma ciascun noleggio dura più a lungo. Interessante anche il confronto per ciò che riguarda gli iscritti: i servizi free-floating hanno molti più iscrizioni rispetto alla popolazione delle città in cui sono attivi ma la «fidelizzazione» dell'utente station-based è mediamente più alta con oltre 50 noleggi l'anno.

Free-floating e station-based: cosa succede nelle città in cui coesistono



Free-floating e station-based

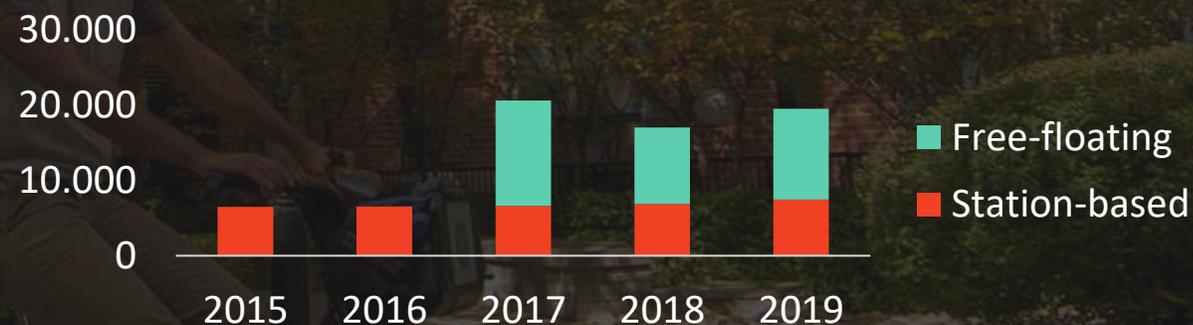
BERGAMO MANTOVA MILANO PADOVA
PARMA REGGIO EMILIA TORINO

In queste sette città sono attivi contemporaneamente un servizio di bikesharing free-floating e un servizio station-based.

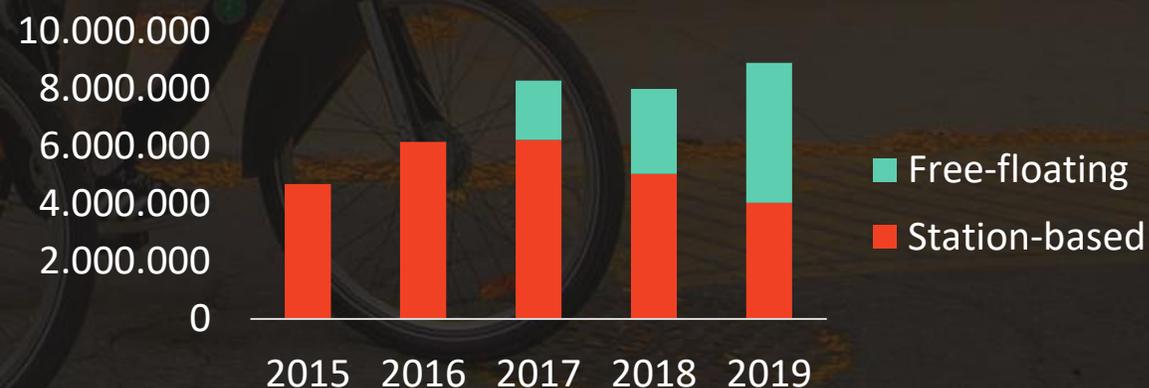
Per quanto riguarda la flotta, il numero di bici dello station-based è leggermente aumentato tra il 2015 e il 2019 mentre quelle del free-floating sono diminuite per poi tornare a quota 12.000 nel 2019.

Come è possibile osservare dal grafico in basso, a partire dal 2017 il numero dei noleggi totali è rimasto pressoché costante a fronte di una forte variazione nella proporzione tra sistemi station-based e free-floating. Questi ultimi per la prima volta nel 2019 sono risultati essere il 55% del totale dei noleggi nelle città in cui ci sono entrambi i modelli operativi.

La flotta



Noleggi totali

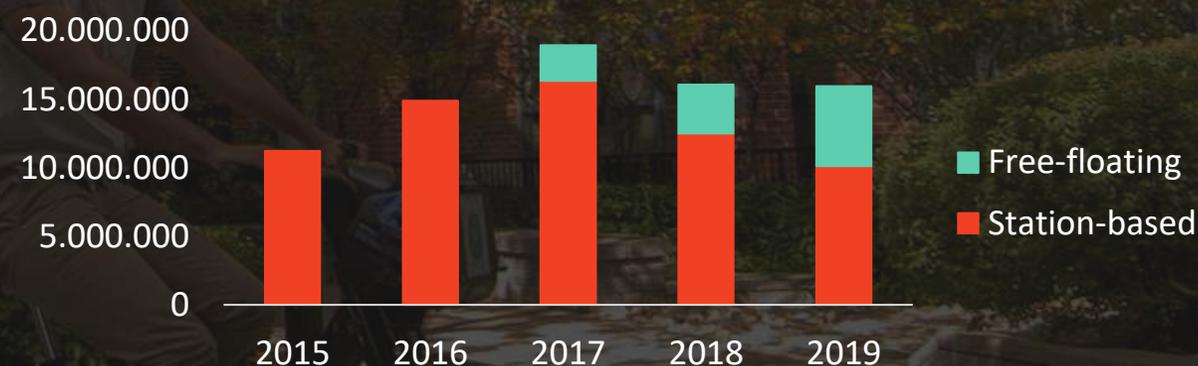


Free-floating e station-based

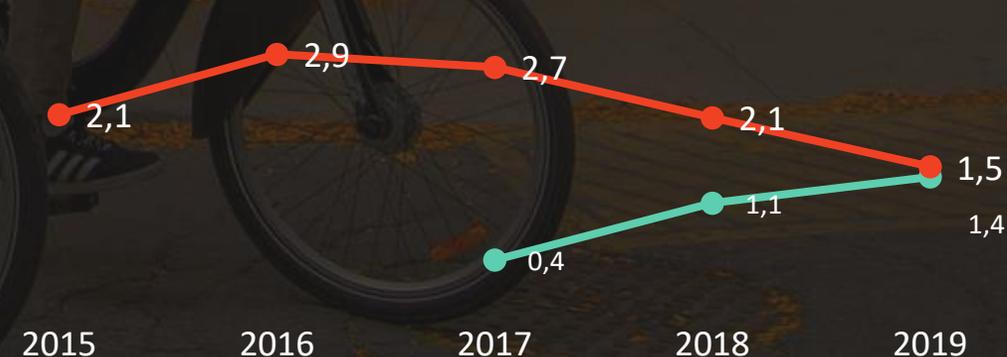
Nelle sette città considerate, i km complessivi percorsi in bikesharing sono cresciuti fino al 2017 per poi decrescere nei due anni successivi (-16%). Questa flessione è dovuta interamente alla riduzione dei km percorsi con servizi station-based. Le percorrenze del free-floating sono infatti raddoppiate nel biennio 17/19.

Per quanto riguarda il tasso di rotazione, tra il 2017 e il 2019 il trend è negativo per lo station-based che perde oltre un punto mentre il bikesharing free-floating aumenta della stessa misura.

Le percorrenze (km)



Tasso di rotazione



Free-floating e station-based

In valori assoluti, i noleggi del bikesharing station-based sono scesi tra il 2018 e il 2019 del 20% mentre quelli del free-floating sono cresciuti di oltre il 60%. In termini di proporzioni sul monte noleggi totale, la quota del free-floating è passata da essere circa un terzo ad oltre il 55% nel 2019.

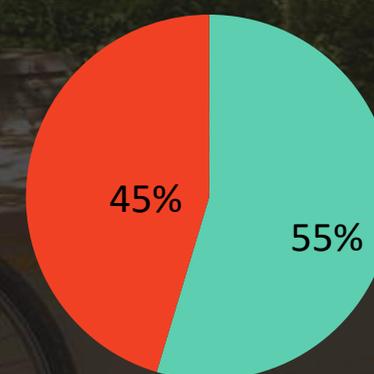
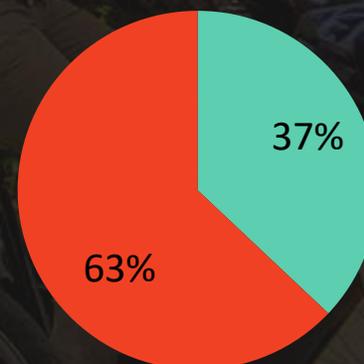
Questo forte cambiamento nella ripartizione dei noleggi tra sistemi free-floating e station-based non si traduce però in un'equivalente variazione nei km percorsi in totale in bikesharing. Infatti, la durata media superiore del noleggio del bikesharing a postazione fissa fa sì che nel 2019 le percorrenze del free-floating siano il 37% del totale.

Station-based Free-floating

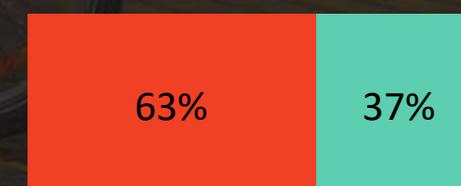
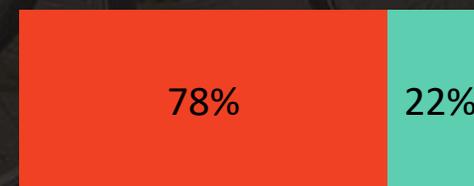
2018

2019

NOLEGGI



PERCORRENZE



A photograph of two people riding bicycles on a paved path. The person in the foreground is wearing a grey jacket and a dark helmet. The person behind them is wearing a light-colored shirt and a green helmet. They are riding black bicycles with green accents. The background features trees with yellow and orange autumn leaves and a brick building. The word "Performance" is overlaid in white text in the center of the image.

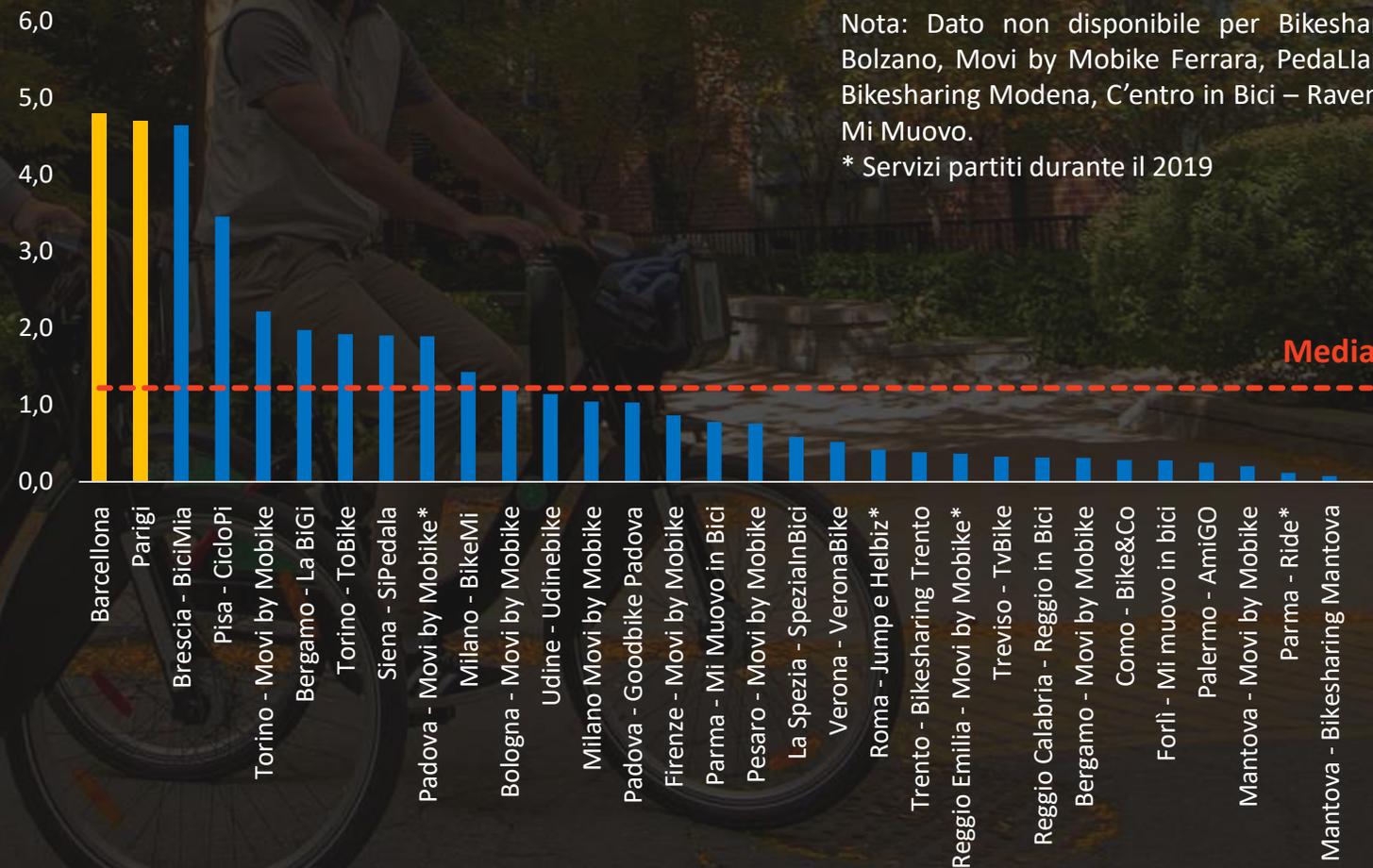
Performance

Tasso di rotazione

Il grafico mostra il tasso di rotazione ovvero il numero di volte che ciascun veicolo è stato noleggiato nel corso di un giorno.

La media del tasso di rotazione del bikesharing italiano è di 1,2, dunque appena più di un noleggio al giorno per veicolo.

Per più della metà dei servizi, ciascun veicolo viene noleggiato in media una volta ogni due giorni. Fa eccezione solamente il bikesharing di Brescia con 4,6 noleggi/bici/giorno, unico valore confrontabile con i corrispettivi di due delle principali città europee del bikesharing (fonte: ITDP, 2018).

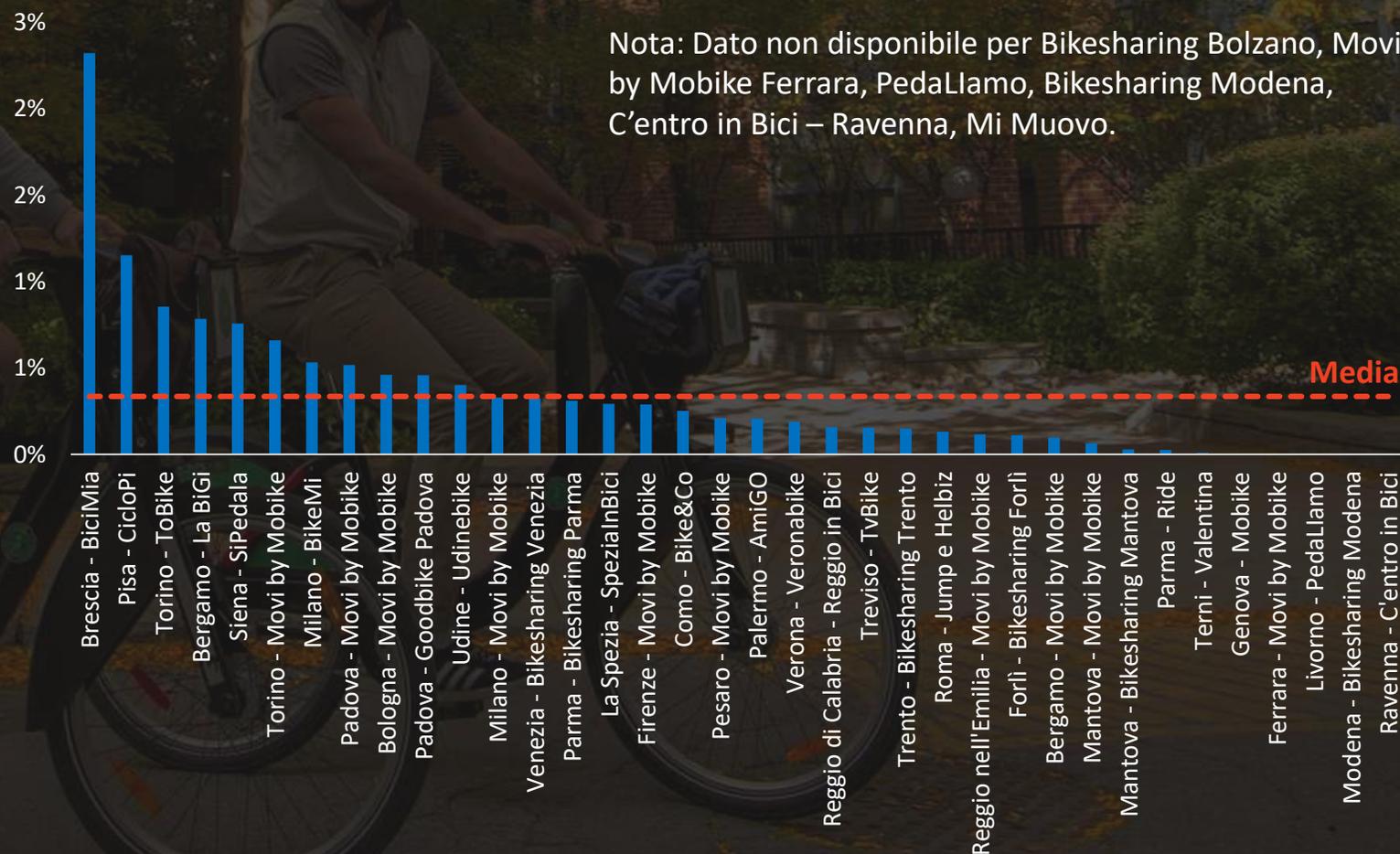


Nota: Dato non disponibile per Bikesharing Bolzano, Movi by Mobike Ferrara, PedaLlamo, Bikesharing Modena, C'entro in Bici – Ravenna, Mi Muovo.

* Servizi partiti durante il 2019

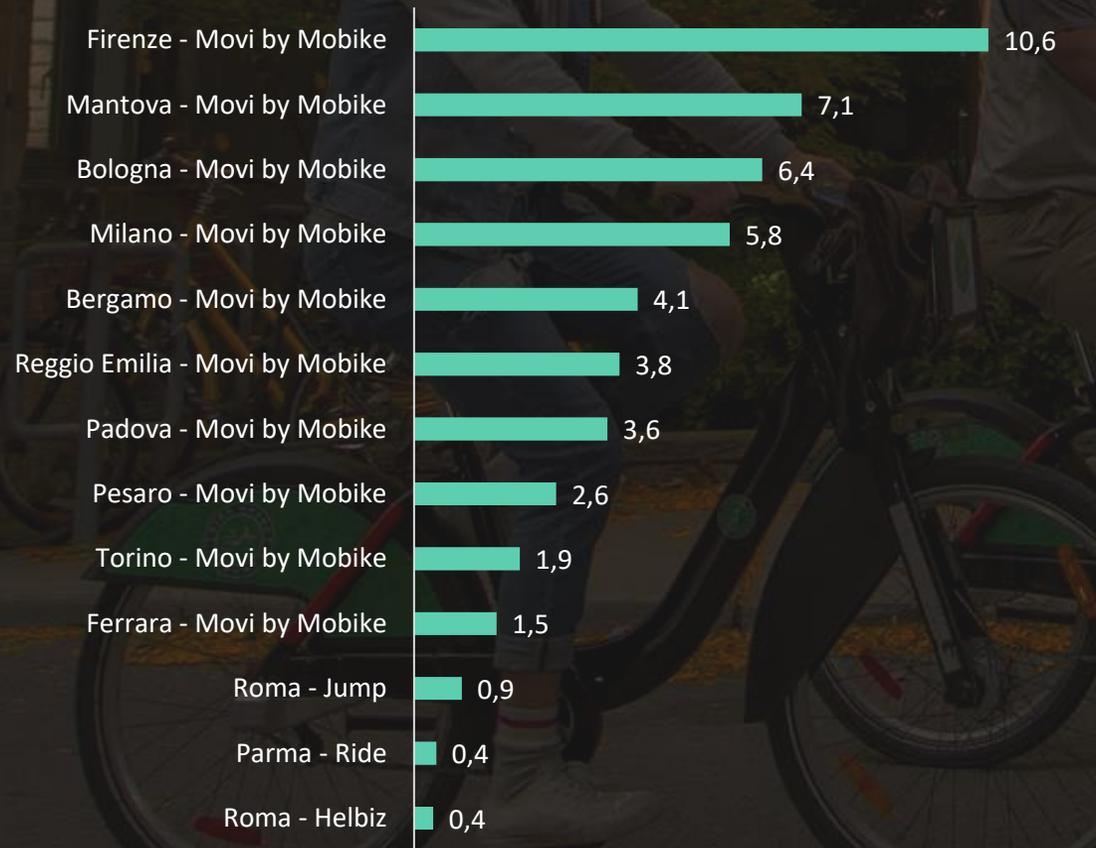
Percentuale di utilizzo nelle 24h

Un interessante indicatore di performance è la percentuale di utilizzo nelle 24 ore di ciascun veicolo che indica per quanto tempo la bici è utilizzata rispetto al totale della giornata. Di nuovo il valore più alto si registra per BiciMia a Brescia con un utilizzo del 2,3% (equivalente a circa 1h e 20). Seguono CicloPi di Pisa e ToBike di Torino. Il servizio free-floating con un valore registrato più elevato è Movi by Mobike sempre a Torino (0,7%).



Densità dell'offerta dei servizi free-floating

Bici per 1.000 abitanti



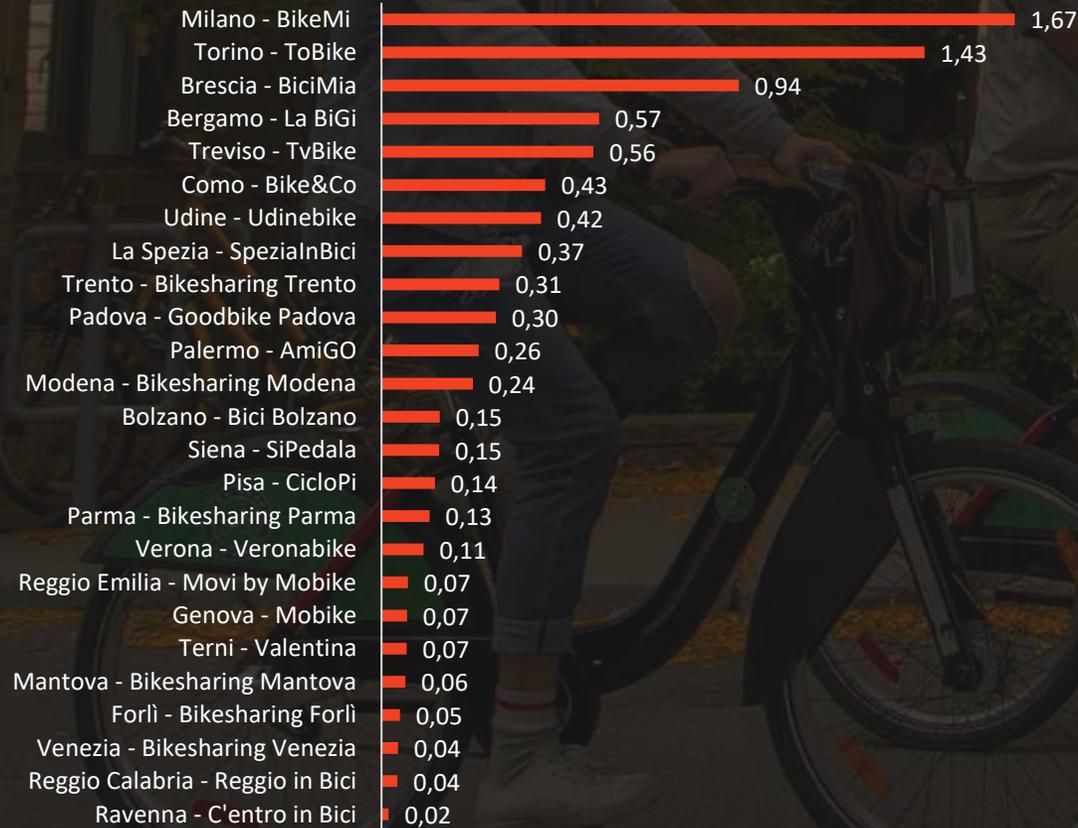
Bici per kmq dell'area operativa



*area operativa del servizio stimata sulla base di altri servizi free-floating attivi nella città

Densità dell'offerta dei servizi station-based

Stazioni per kmq



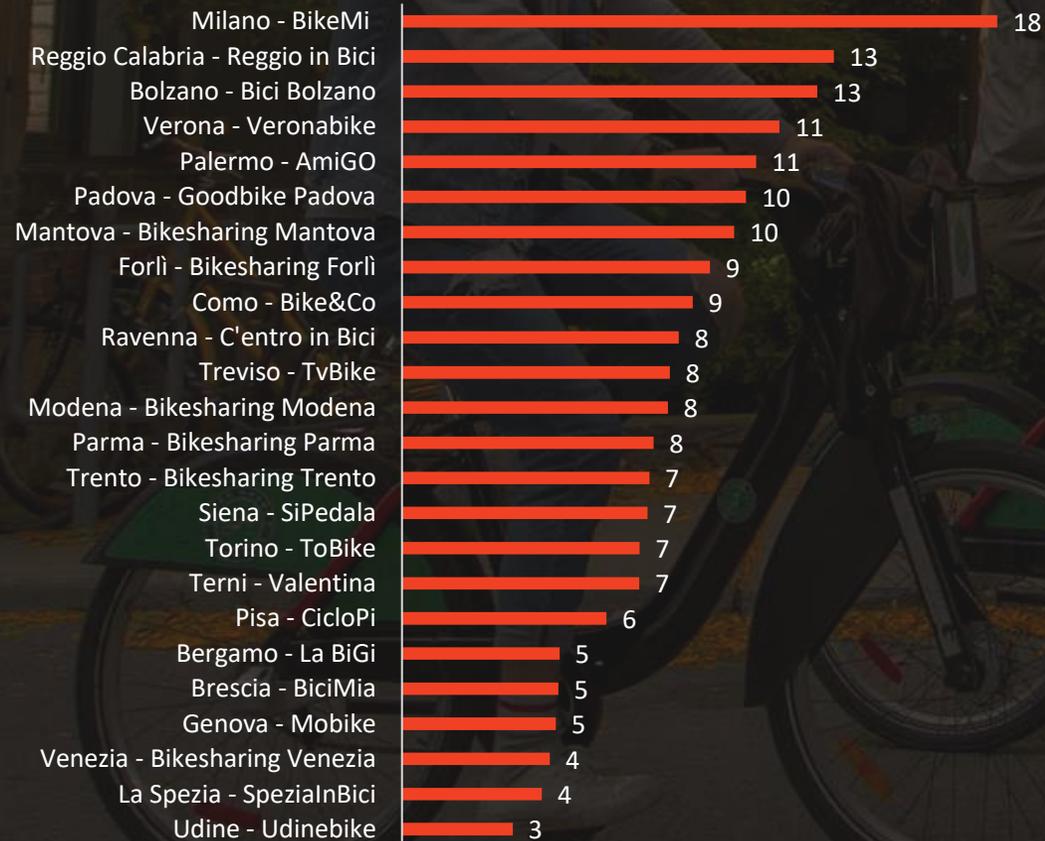
Bici per 1.000 abitanti



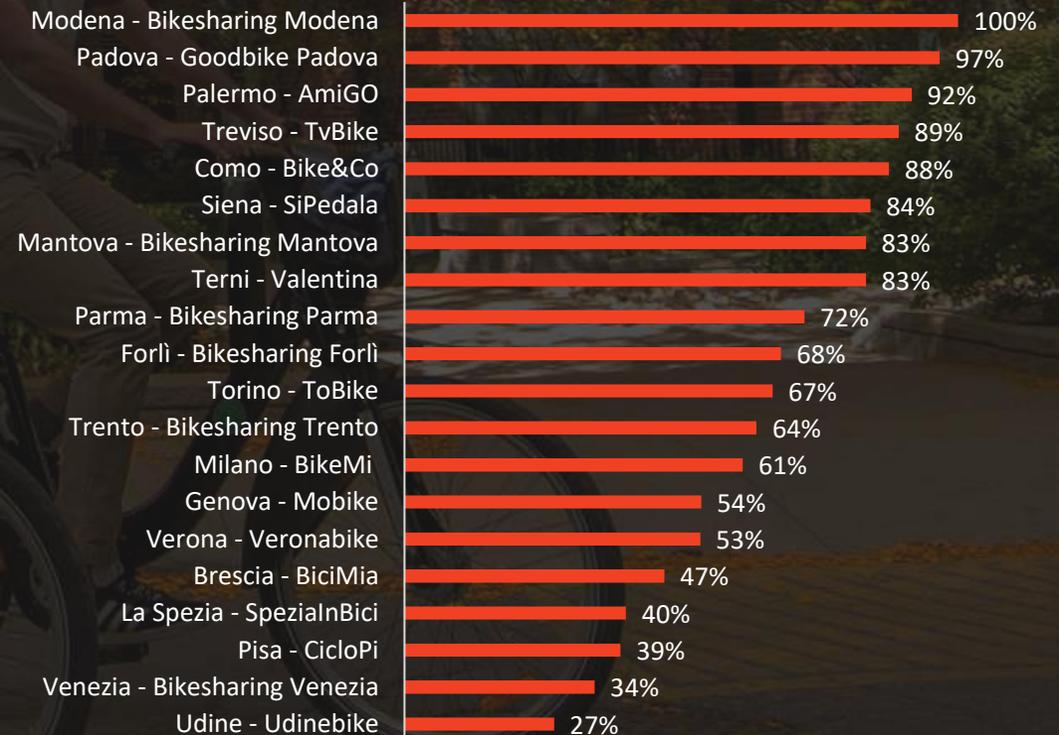
In media **1,4** bici ogni 1.000 abitanti mentre la media dei servizi free-floating è di circa **4** bici ogni 1.000 abitanti

Caratteristiche dei servizi station-based

Bici per stazione



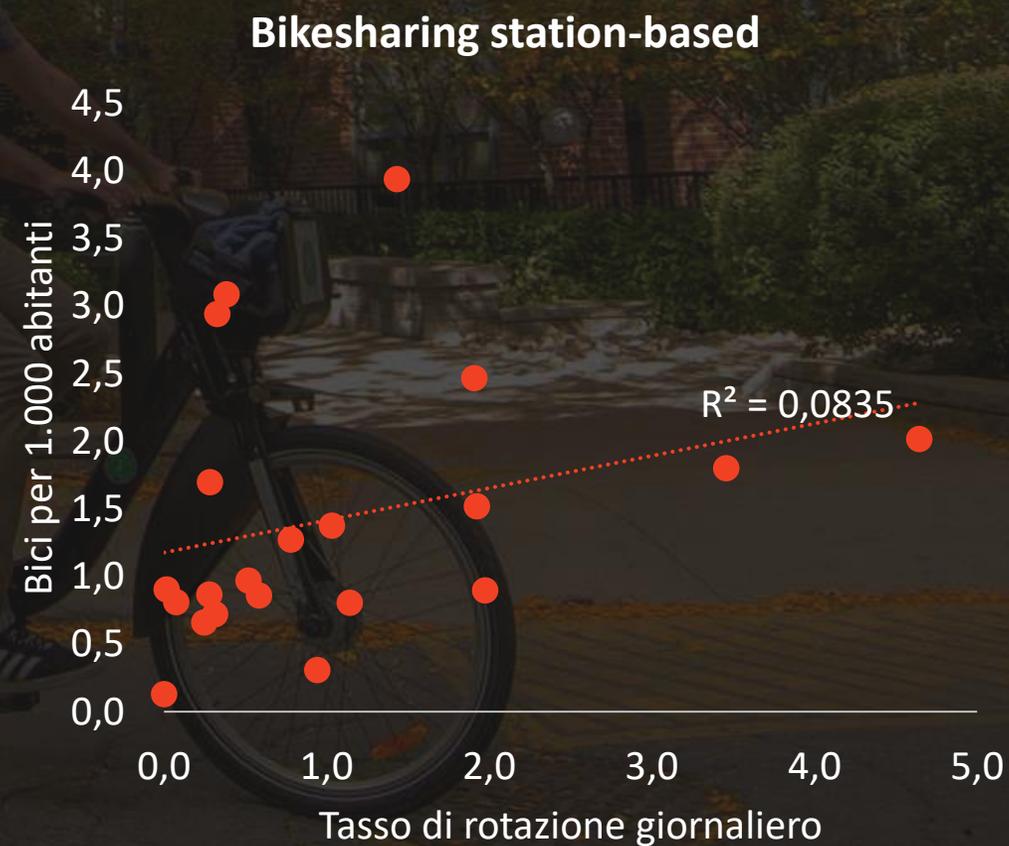
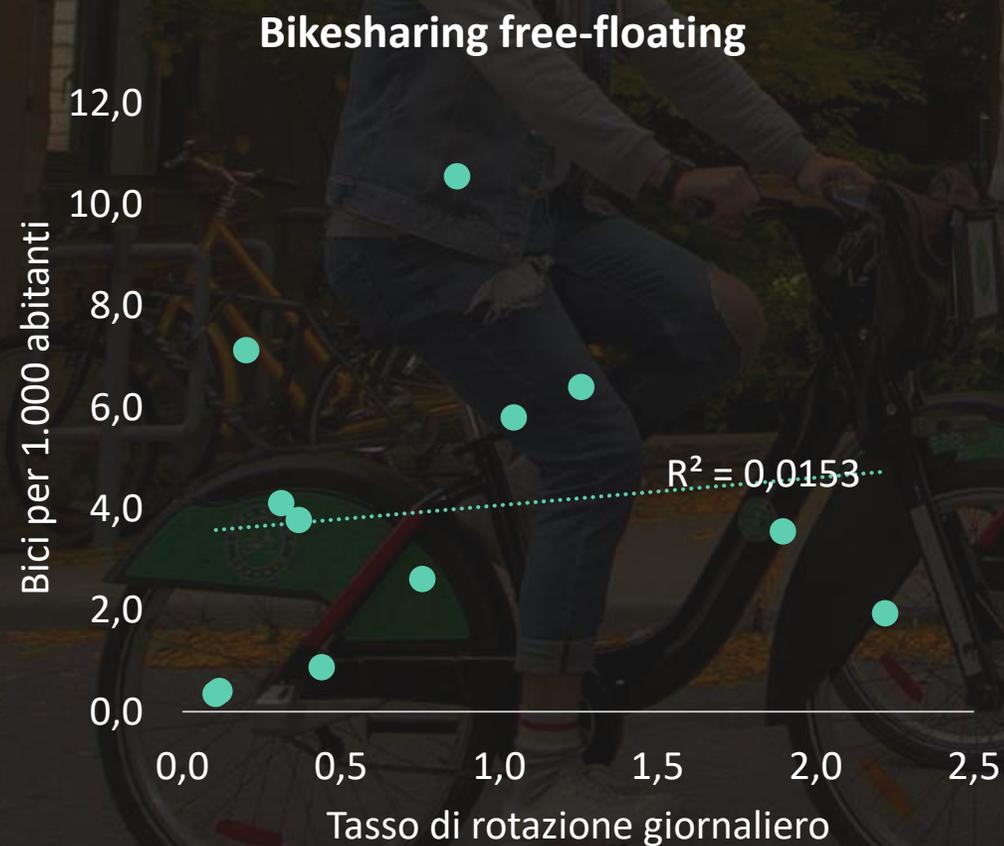
Rapporto tra bici e postazioni



Tasso di rotazione e bici per 1.000 abitanti



Tasso di rotazione e bici per 1.000 abitanti



Costi del servizio

Costi degli abbonamenti annuali

Servizio	Annuale
Bergamo - Movi by Mobike*	80 €
Bergamo - La BiGi	25 €
Bologna - Movi by Mobike*	80 €
Bolzano - Bikesharing Bolzano	n.d.
Brescia – BiciMia	n.a.
Como - Bike&Co	35 €
Ferrara - Movi by Mobike*	80 €
Firenze - Movi by Mobike*	80 €
Forlì - Bikesharing Forlì	30 €
Genova - Bikesharing Genova	40 €
La Spezia – SpezialnBici	15 € (min)
Livorno - Bikesharing Livorno	35 €
Mantova - Movi by Mobike*	80 €
Mantova - Bikesharing Mantova	n.d.
Modena - Bikesharing Modena	n.a.
Milano - BikeMi	36 €
Milano - Movi by Mobike*	80 €
Padova - Movi by Mobike*	80 €
Padova - Goodbike Padova	25 €
Palermo – AmiGO	25 €
Parma – Bikesharing Parma	15 € (min)

Servizio	Annuale
Parma - Ride	300 € (max)
Pesaro - Movi by Mobike*	80 €
Pisa – CicloPi	35 €
Ravenna - Bikesharing Ravenna	25 €
Reggio Calabria - Reggio in Bici	35 €
Reggio Emilia - Bikesharing Reggio Emilia	25 €
Reggio Emilia - Movi by Mobike*	80 €
Roma – Helbiz	n.d.
Roma – Jump	n.d.
Siena – SiPedala	30 €
Terni – Valentina	25 €
Torino - Movi by Mobike*	80 €
Torino – ToBike	25 €
Trento - Bikesharing Trento	25 €
Treviso - TvBike	25 €
Udine - Udinebike	n.d.
Venezia - Bikesharing Venezia	55 €
Verona - Veronabike	n.d.

*aggiornati al 2020, n.a. non applicabile, n.d. dato non disponibile

Il prezzo di un viaggio di 20 minuti

Free-floating

Mobike*	1 €
Helbiz	1,4 €
Jump	6,0 €

Station-based

In media**	0,5 €
Min	0,2 €
Max	1,6 €

*aggiornato al 2020. Mobike offre un viaggio di 20 minuti ad 1 € in tutte le città in cui è operativo con l'eccezione di Bologna in cui ad 1€ è possibile acquistare un viaggio di 30 minuti.

**il costo medio di un viaggio è stato stimato per i servizi station-based a partire dalle informazioni disponibili su abbonati, numero di noleggi e costo dell'abbonamento.

Modelli di gestione

Modelli di gestione

Gestione pubblica
tramite società in house,
azienda speciale, società
partecipata, cooperative
sociali

Appalto per la fornitura
del servizio di
bikesharing con o senza
fornitura del sistema

Concessione di servizio
pubblico

Autorizzazione da parte
dell'Amministrazione
locale alla gestione
privata del servizio di
bikesharing

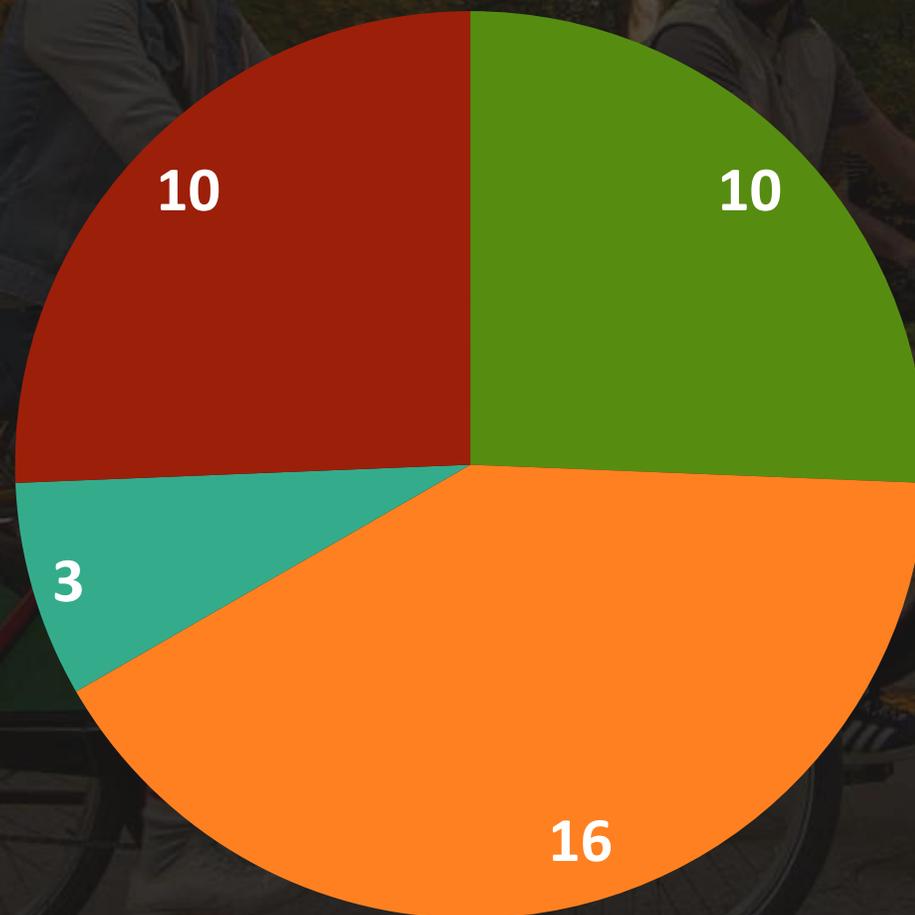
Con fornitura
del sistema

Senza fornitura
del sistema

PUBBLICO

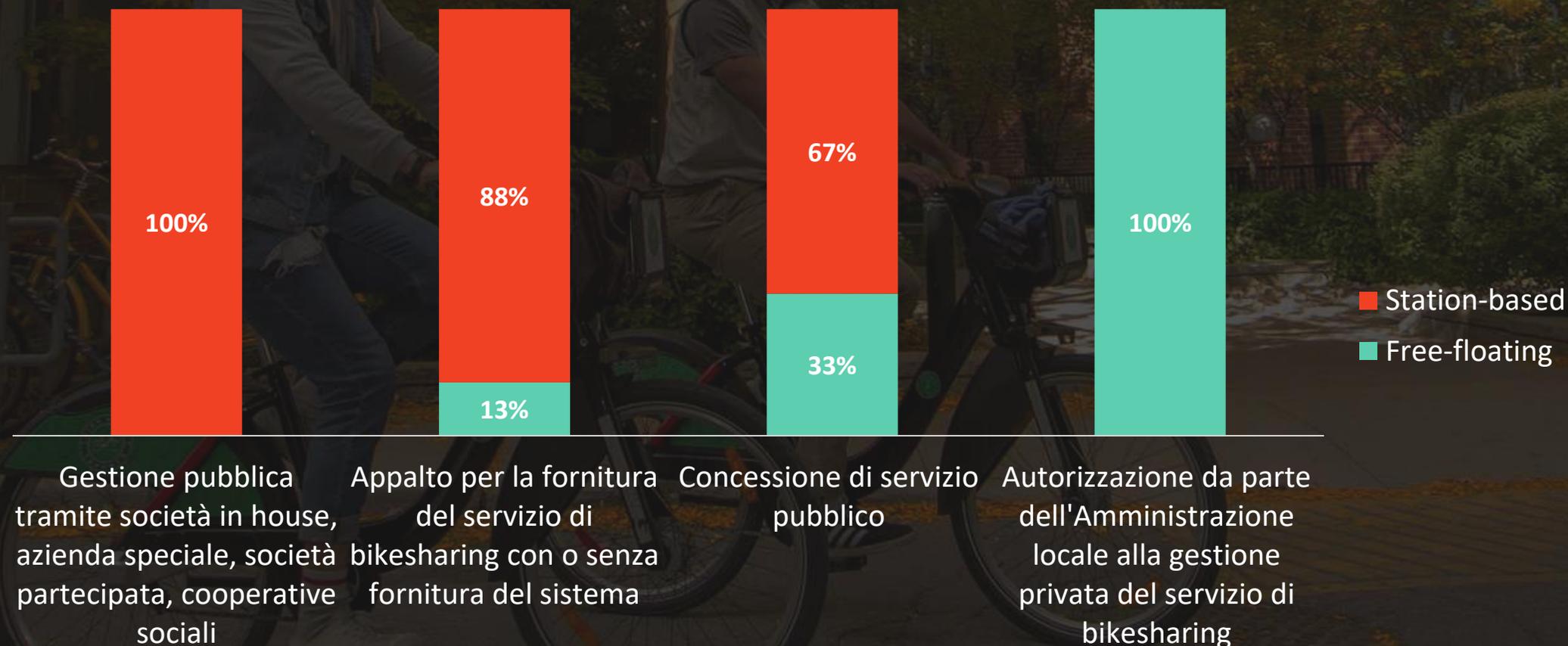
PRIVATO

Modelli di gestione



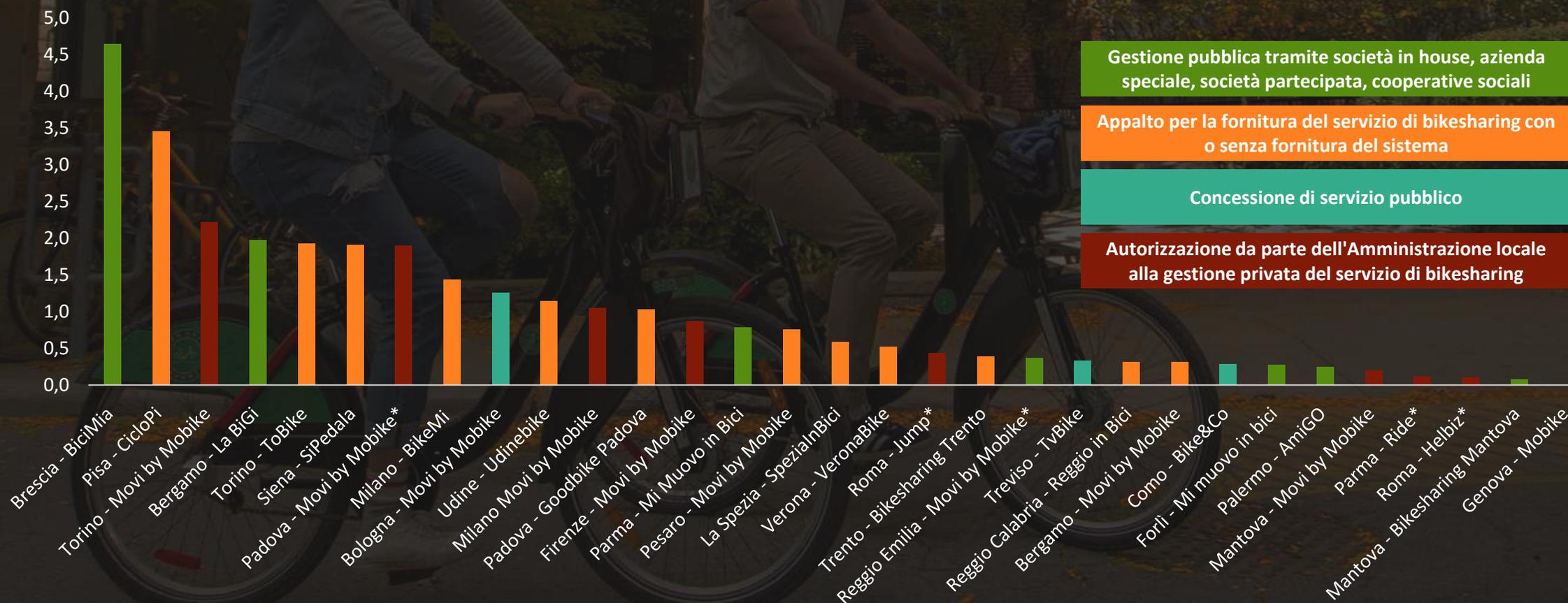
- Gestione pubblica tramite società in house, azienda speciale, società partecipata, cooperative sociali
- Appalto per la fornitura del servizio di bikesharing con o senza fornitura del sistema
- Concessione di servizio pubblico
- Autorizzazione da parte dell'Amministrazione locale alla gestione privata del servizio di bikesharing

Modelli di gestione e modelli operativi



Modelli di business e performance

Tasso di rotazione



Grazie

#lesscars 

7 settembre 2020, ore 15:00

Massimo Ciuffini, Osservatorio Sharing Mobility