

4° Rapporto nazionale sulla sharing mobility

Il rapporto sulla sharing mobility è redatto dalla Sezione mobilità della Fondazione per lo sviluppo sostenibile con il coordinamento di Massimo Ciuffini.

La banca dati con cui è possibile la redazione del Rapporto è popolata nel quadro dell'iniziativa dell'Osservatorio nazionale della sharing mobility, promosso da Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile. Si ringraziano in particolare Gianfranco Romano del Ministero dell'Ambiente e Antonio Marasco del Ministero dei Trasporti, tutte le amministrazioni locali e gli operatori di servizi di sharing mobility che, come membri del network dell'Osservatorio, hanno condiviso i dati in loro possesso su base volontaria e con la consueta accuratezza. Un ringraziamento speciale va ad Amat Milano, Valentino Sevino e Adriano Loporcaro per la grande mole di dati raccolta e trasmessa all'Osservatorio e per l'iniziativa di questa primavera di pubblicare dei rapporti settimanali sulla mobilità milanese. Altro speciale ringraziamento va a SRM Bologna, a Tommaso Bonino e Cristina Baccellieri, per la grande completezza e accuratezza dei dati forniti per i servizi di sharing della città di Bologna.

Autori: M. Ciuffini, S. Asperti, V. Gentili, R. Orsini, L. Refrigeri



2020 - Fondazione per lo sviluppo sostenibile
ISBN: 979-12-80310-00-2

Indice

1. Carsharing 4
2. Micromobilità in sharing 14
3. FOCUS: I servizi di bikesharing in Italia: dati e assetti di governance 35
4. Carpooling 64
5. FOCUS: Il carpooling e la legge francese d'orientamento sulle mobilità (LOM, 2019) 70
6. FOCUS: Born to ride(sharing) 81
7. Indagine su comportamenti propensioni di viaggio in seguito all'emergenza Covid-19 87
8. La Sharing mobility prima, durante e dopo il lock down 102
9. #LessCARS 111
10. Tavole dati 116

#lesscars 

Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY 

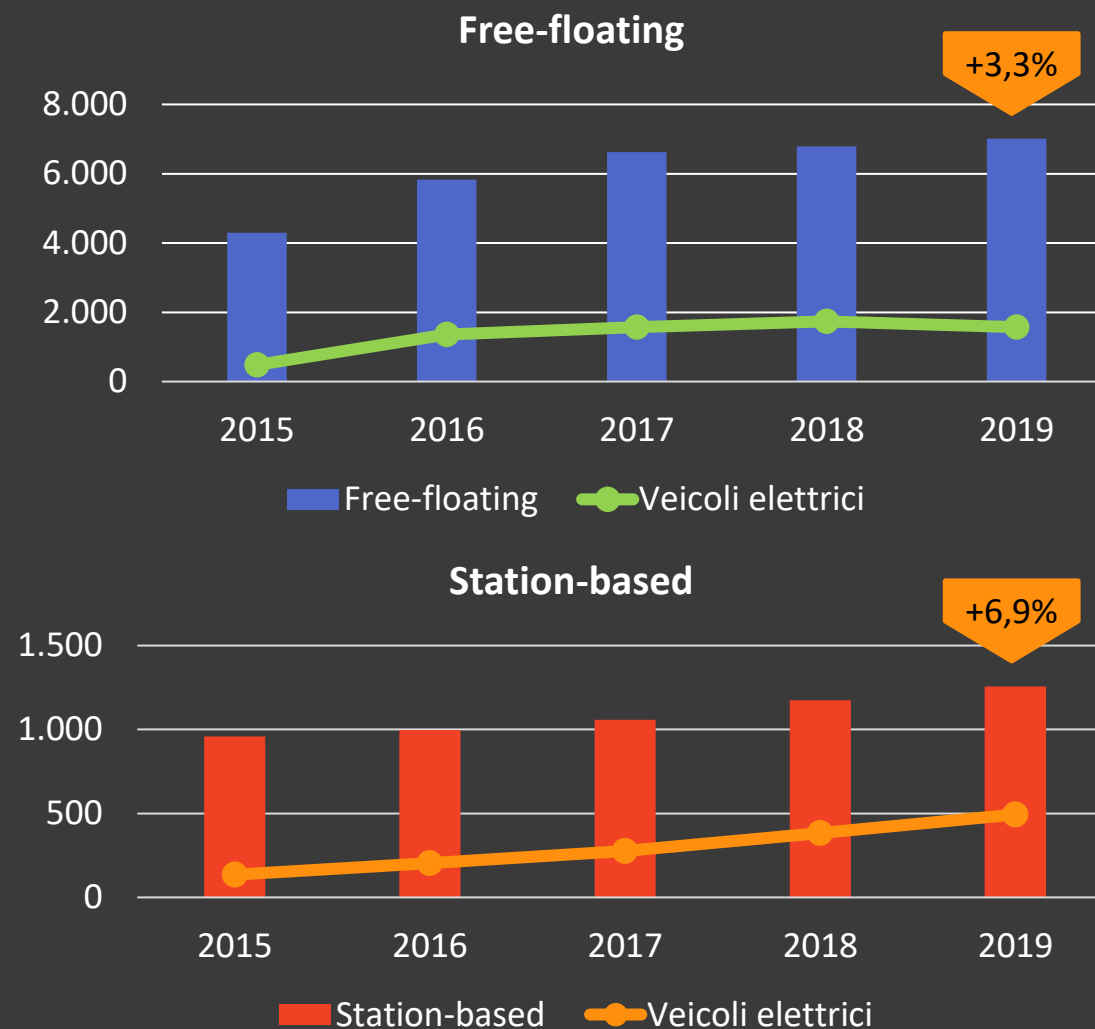
Vehiclesharing Carsharing

L'offerta

Le flotte del carsharing free-floating crescono del 3,3% tra il 2018 e il 2019 arrivando a quota 7.009 veicoli, di cui 1.586 sono elettrici. Quest'ultimo dato è inferiore a quanto registrato nel 2018, in cui i veicoli elettrici del carsharing free-floating erano 1.742.

Per quanto riguarda il carsharing station-based, crescono coerentemente con gli anni precedenti sia le flotte (+6,9% corrispondente ad un aumento di 81 veicoli) sia la quota di auto elettriche sul totale che passa da 33% del 2018 a 39% nel 2019.

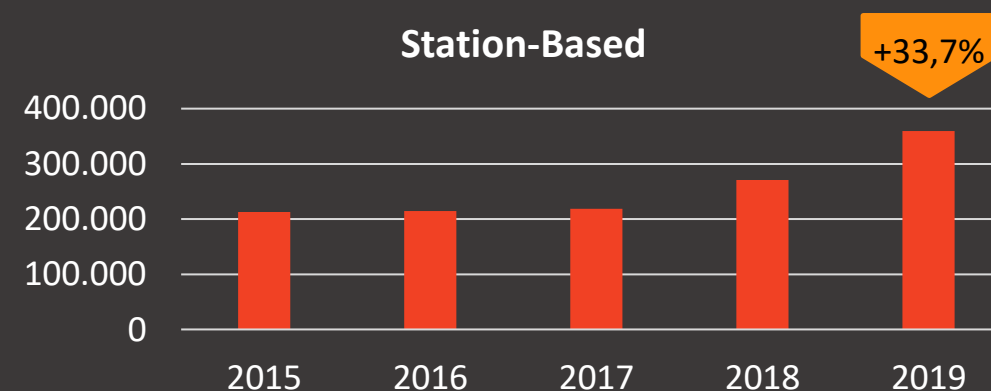
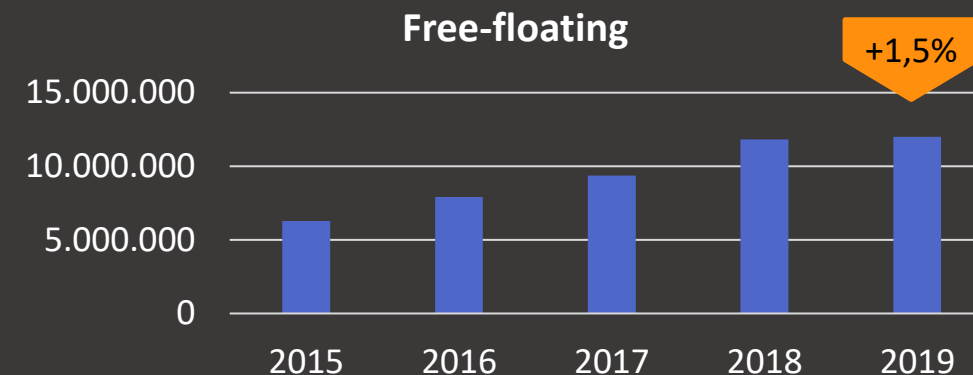
Nell'arco di tempo tra il 2015 e il 2019 sia le flotte del carsharing free-floating che quelle dello station-based hanno mantenuto una crescita moderata ma costante.



La domanda – I noleggi

I noleggi del free-floating restano stabili rispetto all'anno precedente (+1,5%) arrivando quasi a toccare i 12 milioni.

Lo station-based italiano è da sempre caratterizzato da altri ordini di grandezza rispetto al carsharing free-floating ma sperimenta tra il 2018 e il 2019 una crescita del 33,7% con un aumento di 88.746 in un anno e un totale di 359.516 noleggi annui. In continuità con quanto registrato nel 2018, dopo diversi anni di stabilità, il carsharing station-based degli ultimi anni è in una fase di espansione della domanda, smentendo il preconcetto che si tratti di un modello operativo oramai superato. Al contrario il carsharing station-based risulta essere una soluzione efficace per proporre il servizio in ambiti urbani di medie dimensioni e per rivolgersi a segmenti di domanda diversi da quelli interessati dal servizio in free-floating.

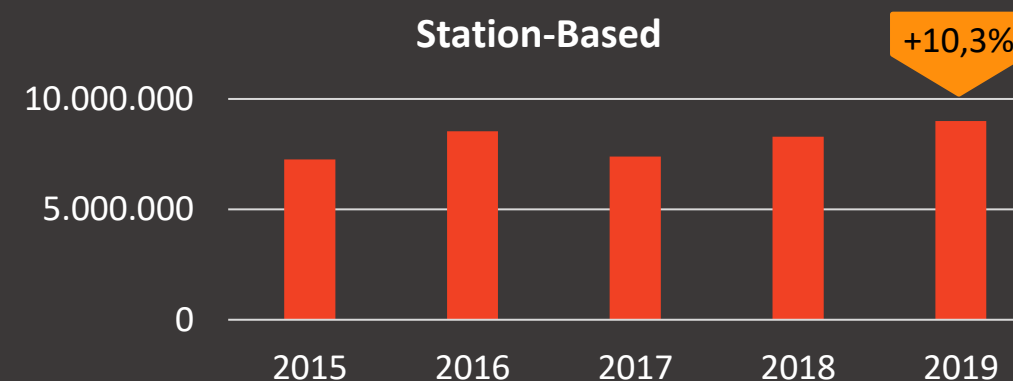
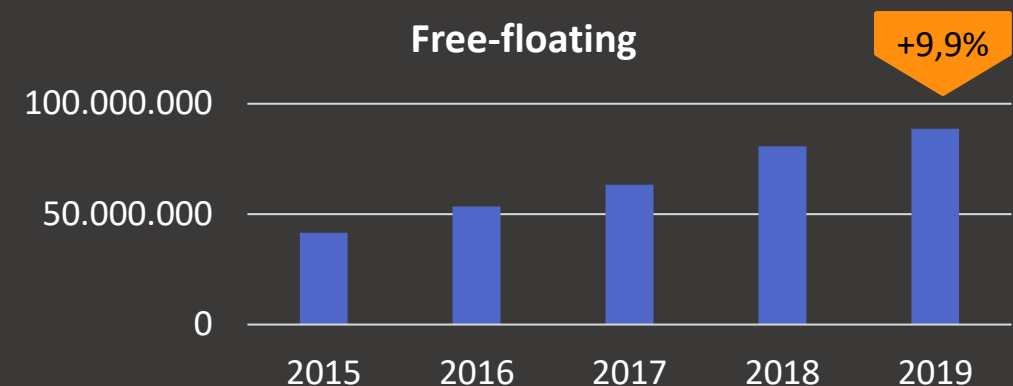


La domanda – I km percorsi

Insieme al numero dei noleggi, crescono anche i km percorsi in carsharing in Italia tra il 2018 e il 2019.

Le percorrenze del free-floating aumentano del 9,9%, circa tre volte in più di quanto non siano cresciuti i noleggi. Questo perché il noleggio medio è aumentato in termini di distanze percorse: un'ottima notizia nella direzione di aumentare la redditività del servizio.

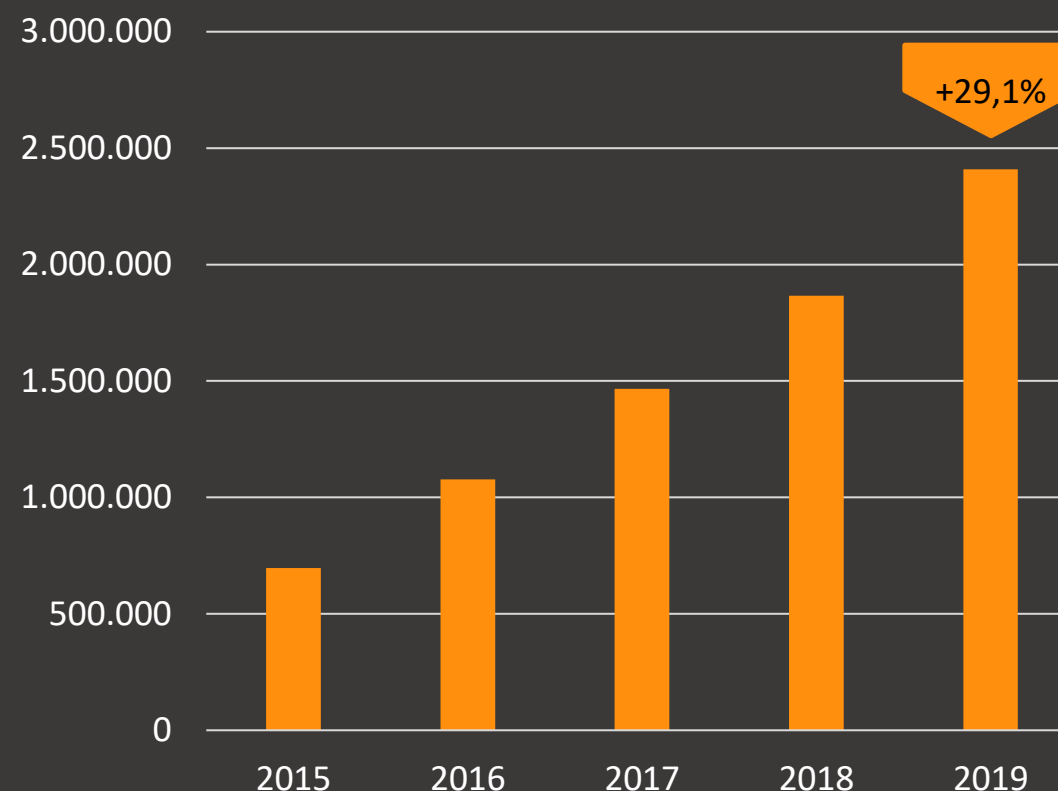
Fenomeno opposto per il carsharing station-based: un terzo dei noleggi in più tra 2018 e 2019 ma i km percorsi sono cresciuti del 10,3%. Più noleggi ma noleggi più brevi, fattore che probabilmente evidenzia l'inizio della trasformazione di un settore che sta sempre di più diversificando la sua offerta tramite formule ibride e opzioni pensate per andare incontro a nuovi segmenti di clientela, come per esempio la possibilità di compiere spostamenti one-way e ampliare le aree di rilascio da una singola stazione ad un'area d'influenza della stazione stessa.



La domanda – Le iscrizioni

Sono sempre di più gli operatori del carsharing che offrono ai loro clienti sia soluzioni in free-floating che in station-based. Non è stato dunque possibile quest'anno distinguere tra iscrizioni ad un modello piuttosto che all'altro perché molti degli utenti del carsharing nel 2019 hanno la possibilità di scegliere, di volta in volta, quale servizio sia più adatto alle loro necessità del momento. Le iscrizioni tra 2018 e 2019 crescono di quasi il 30% passando da 1.865.765 nel 2018 a 2.409.309.

Questo dato, visto in termini tendenziali, dimostra che l'interesse da parte dei cittadini verso questo tipo di servizio di sharing continui a crescere anche a dispetto di una stasi per quanto riguarda il numero di nuovi servizi e di nuove aree urbane in cui il servizio è presente. Si conferma quanto già osservato nello scorso anno il carsharing, in particolare il free-floating, tende a consolidare la proprie posizioni piuttosto che puntare all'espansione di servizi in nuove città.

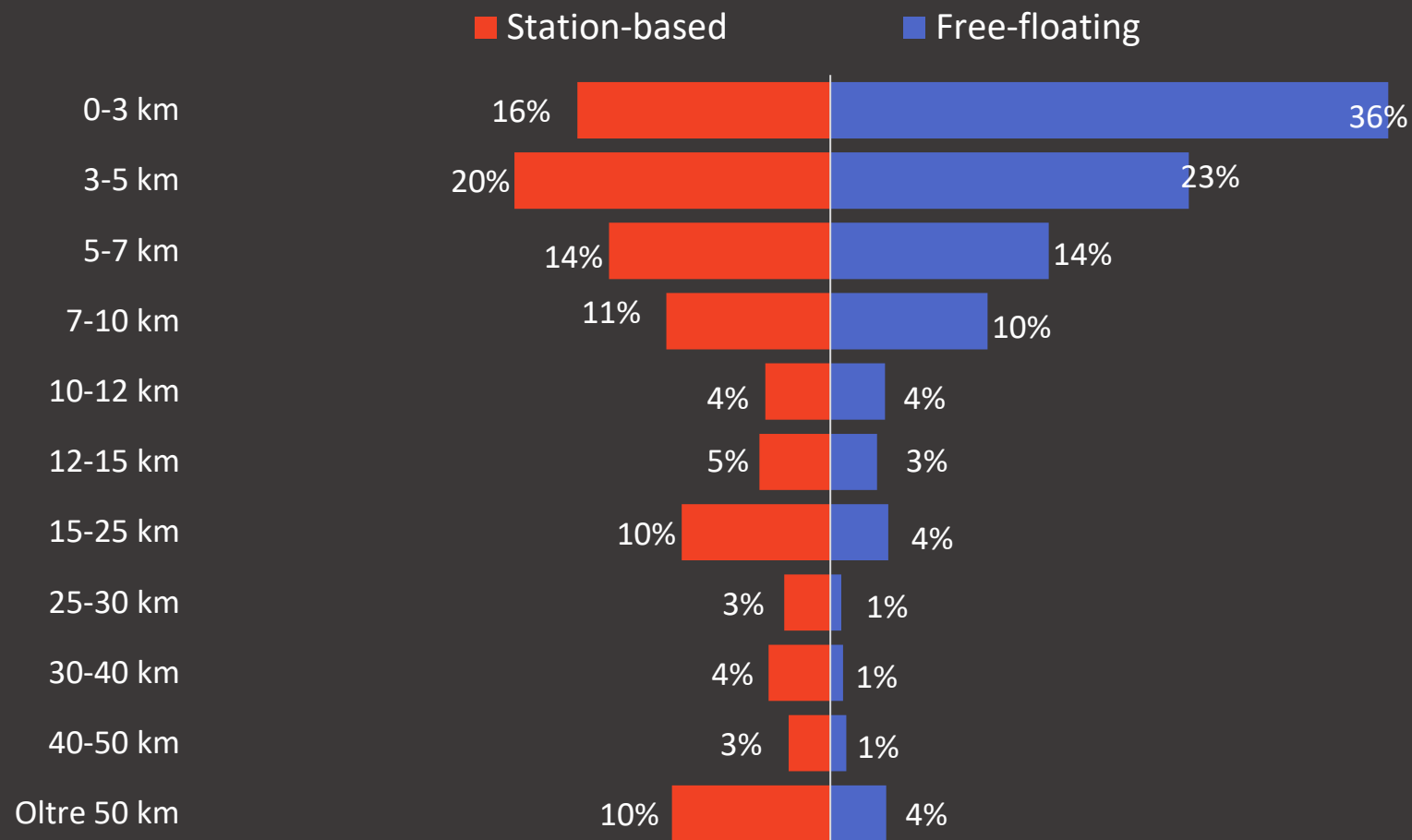


La segmentazione dei noleggi per classe di distanza

Molto diverse le segmentazioni dei noleggi tra carsharing station-based e carsharing free-floating. Quest'ultimo è infatti caratterizzato da una gran parte dei noleggi di distanza inferiore ai 10 km, mentre per lo station-based la distribuzione è più omogenea e interessa anche le classi più elevate (< 15km). In linea con quanto già detto, il noleggio medio è di 7,4 km per il free-floating e di 25,2 km per lo station-based, in calo rispetto agli anni passati.

NOLEGGIO MEDIO

	2019	Δ 19/18
Free-floating	7,4 km	+9%
Station-based	25,2 km	-18%



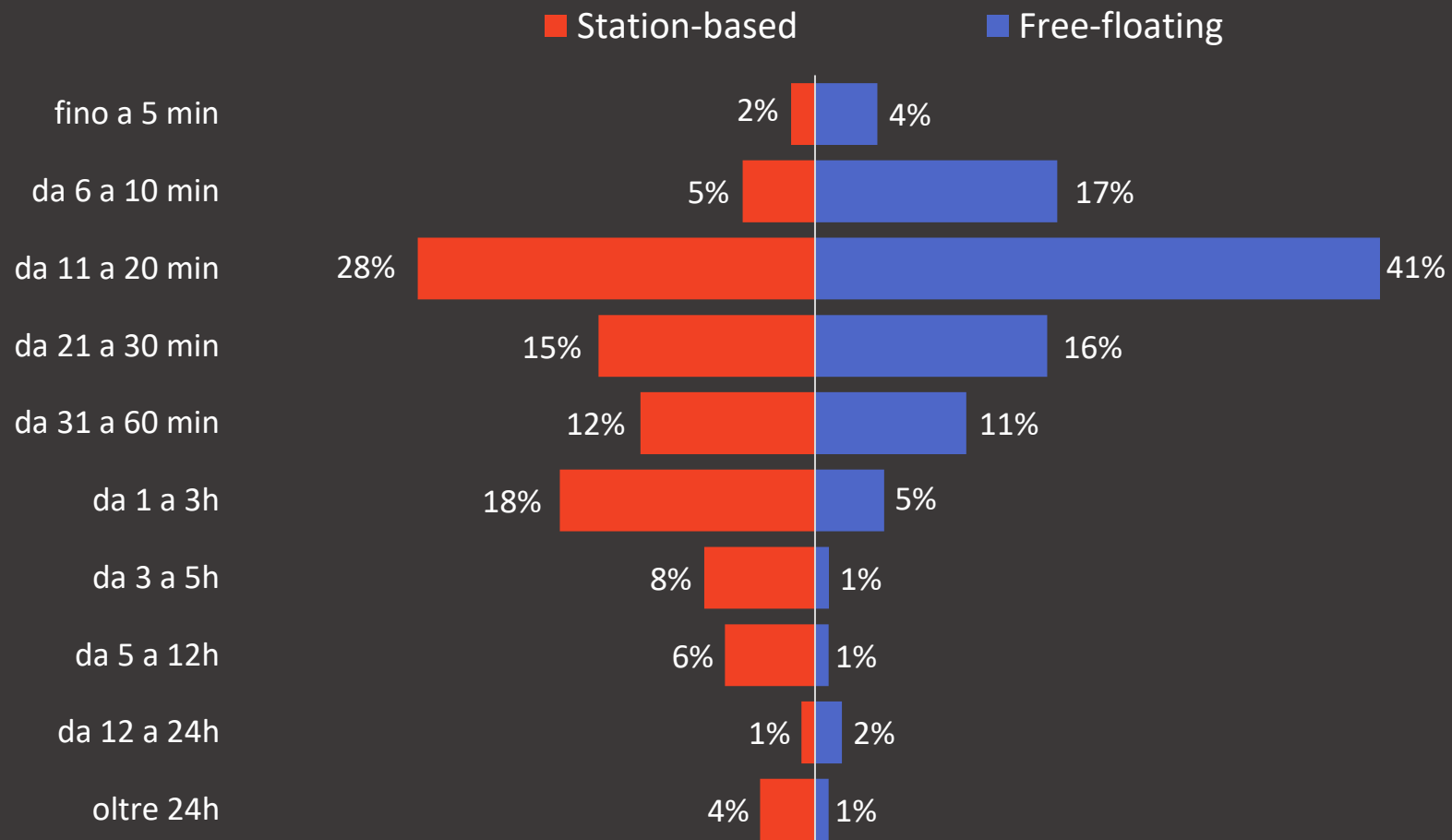
La segmentazione dei noleggi per classe di durata

Oltre la metà dei noleggi del free-floating durano meno di 20 minuti mentre quelli dello station-based sono più lunghi, con classi di frequenza popolate anche oltre le 3h. Per quanto riguarda il noleggio medio, nel 2019 è stato di 33 minuti per il free-floating e di 178 per lo station-based.

NOLEGGIO MEDIO

2019

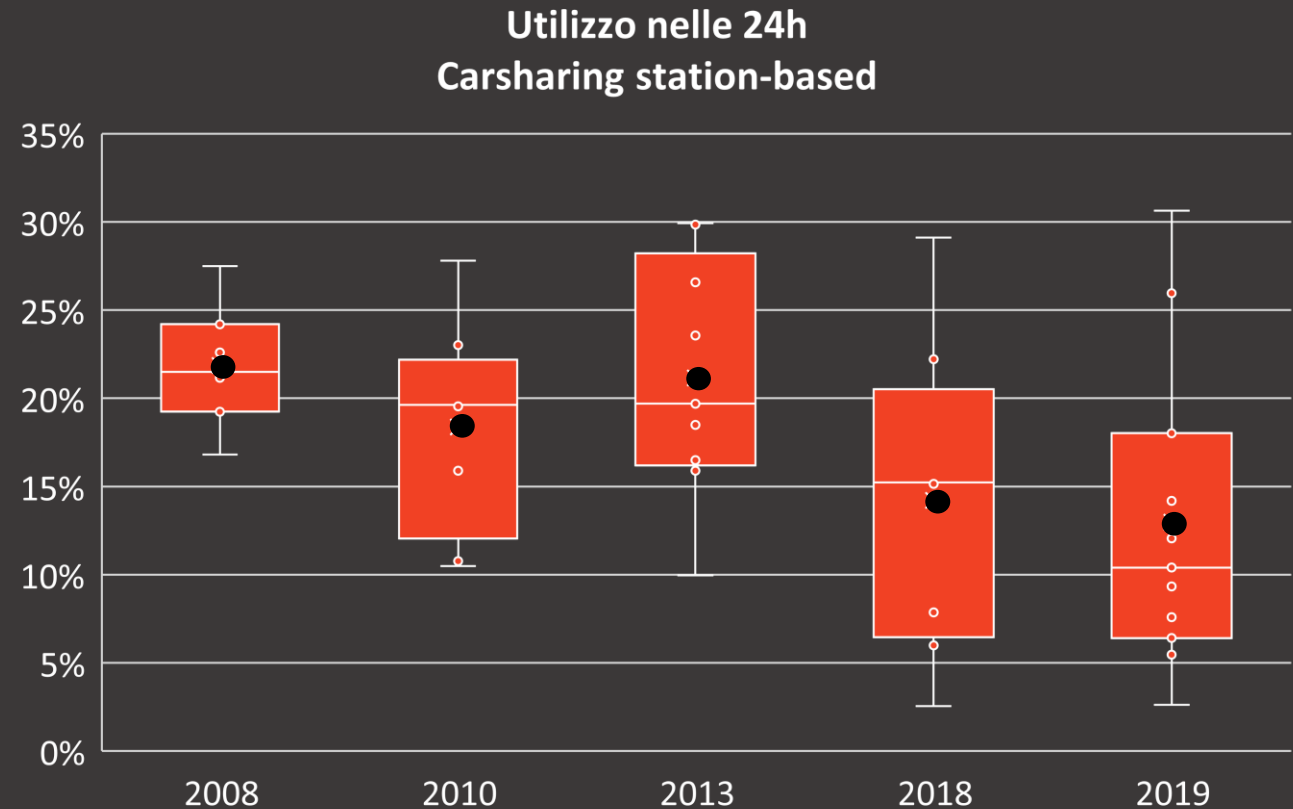
Free-floating 33 min
Station-based 178 min



Indicatori di performance - I

Per quanto riguarda la percentuale di utilizzo di un veicolo nelle 24 h del carsharing station-based, è possibile vedere come tra 2018 e 2019 la distribuzione dei servizi considerati sia piuttosto stabile, come è molto simile all'anno scorso la media, che passa da 14% a 13%.

Si riduce la variabilità interna all'indicatore: tutti i valori sono più vicini alla media, ad eccezione di due valori estremi, rispettivamente di 27% e 31%. Il valore minimo registrato nel 2019 è pari a 3%.

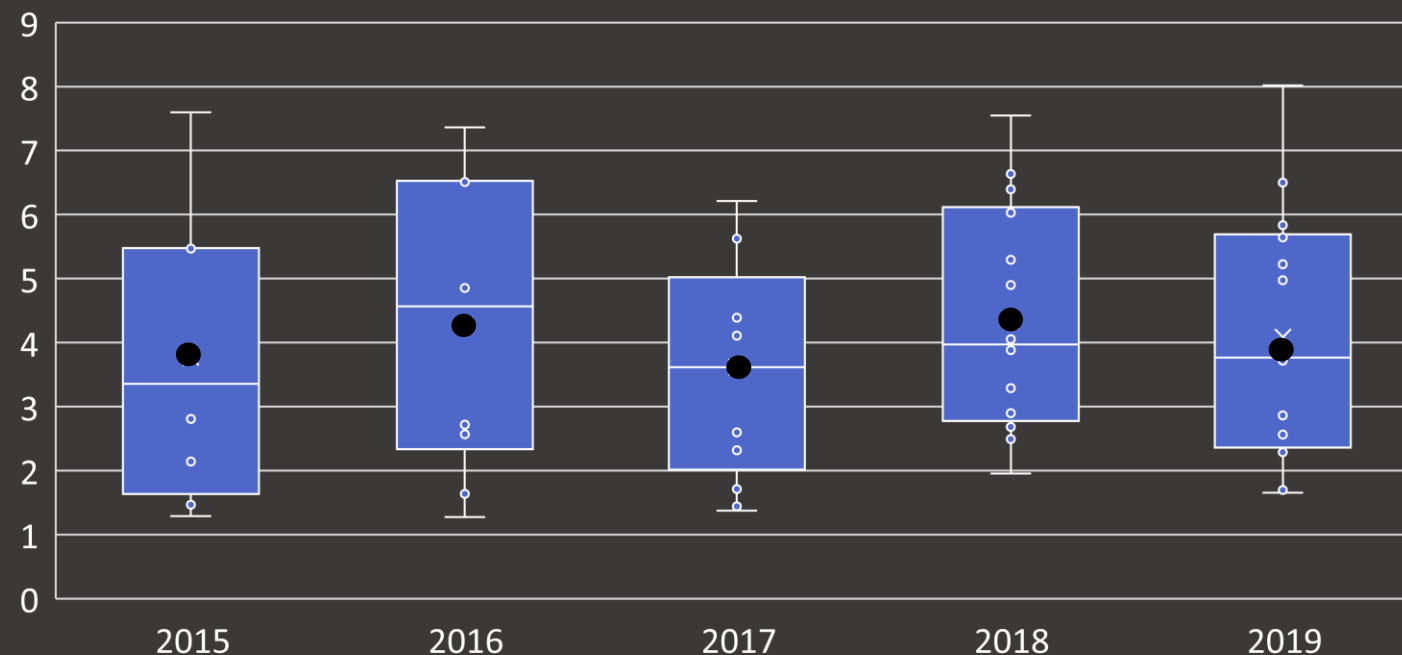


NOTA: Il grafico a scatola permette di osservare in contemporanea la media e la distribuzione dell'indicatore per servizio (se ci sono molti valori alti, se c'è un valore molto alto e diversi valori più bassi, etc.). Ciascun pallino bianco indica un singolo servizio, il pallino nero è la media. Le due barre (in alto e in basso) indicano valore massimo e minimo. L'estensione del rettangolo indica quanto l'indicatore sia «disperso» e poco concentrato intorno alla media.

Indicatori di performance - II

Il tasso di rotazione (numero di noleggi giornalieri per ciascun veicolo) del carsharing free-floating è un indicatore di performance cruciale. La distribuzione dell'indicatore per l'anno 2019 è in linea con quanto registrato per l'anno precedente anche se i valori sono tutti leggermente più bassi. Fa eccezione il valore massimo registrato per questo indicatore nel 2019 da parte di un servizio di carsharing in una singola città italiana che tocca quota 8 noleggi per auto in media al giorno.

Tasso di rotazione
Carsharing free-floating



NOTA: Il grafico a scatola permette di osservare in contemporanea la media e la distribuzione dell'indicatore per servizio (se ci sono molti valori alti, se c'è un valore molto alto e diversi valori più bassi, etc.). Ciascun pallino bianco indica un singolo servizio, il pallino bianco è la media. Le due barre (in alto e in basso) indicano valore massimo e minimo. L'estensione del rettangolo indica quanto l'indicatore sia «disperso» e poco concentrato intorno alla media.


Parco circolante condiviso vs. parco circolante privato




CARSHARING



AUTO PRIVATA

Età media dei veicoli	1,2 anni	11,5 anni*
% EURO6	99,02%	23,90%*
% veicoli elettrici	25,01% 	0,06%**

*UNRAE, 2019 **ACI, 2019

#lesscars 

Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY 

Vehicle sharing

**Micromobilità
in sharing**



Cosa si intende per micromobilità in sharing



**Monopattini
in sharing**



Scootersharing

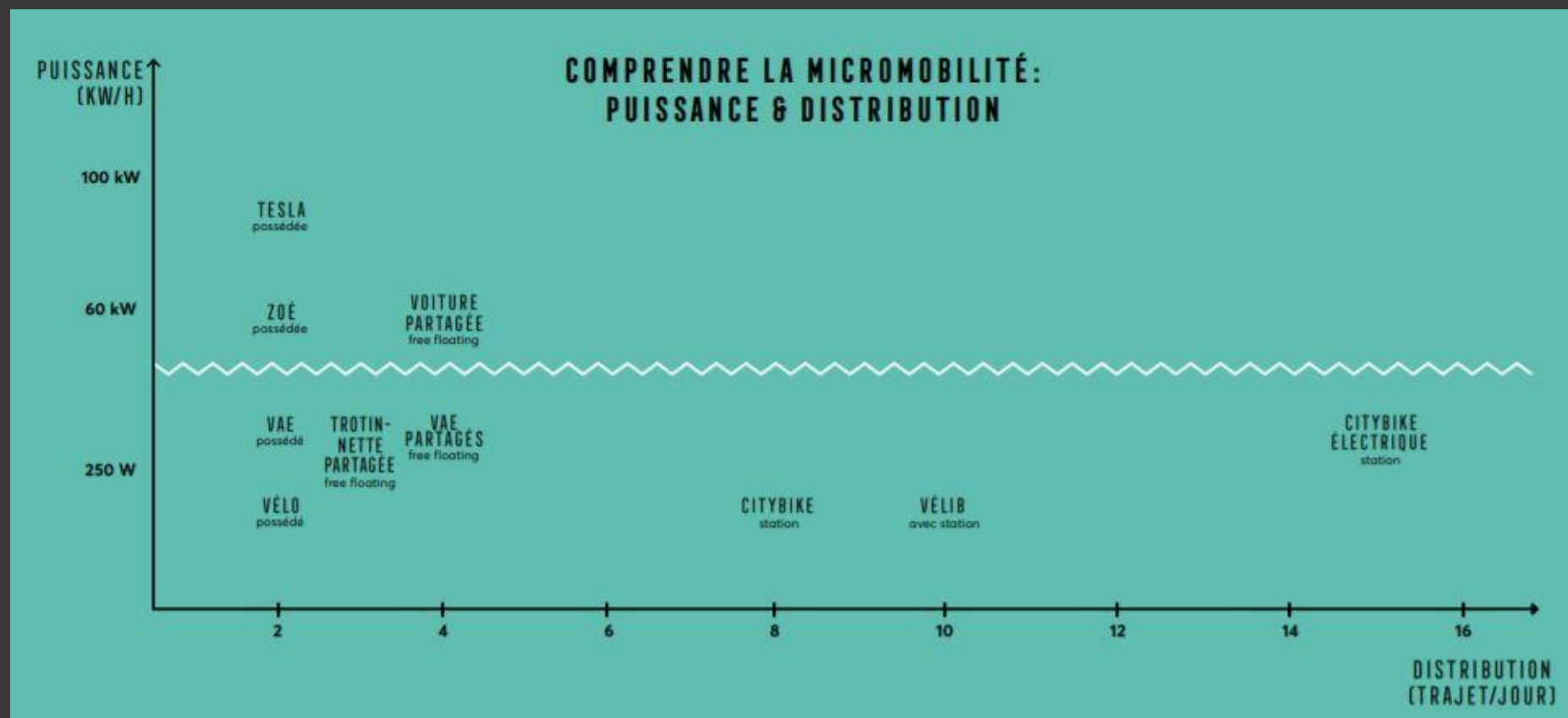


Bikesharing

Caratteristiche della micromobilità: lo spazio

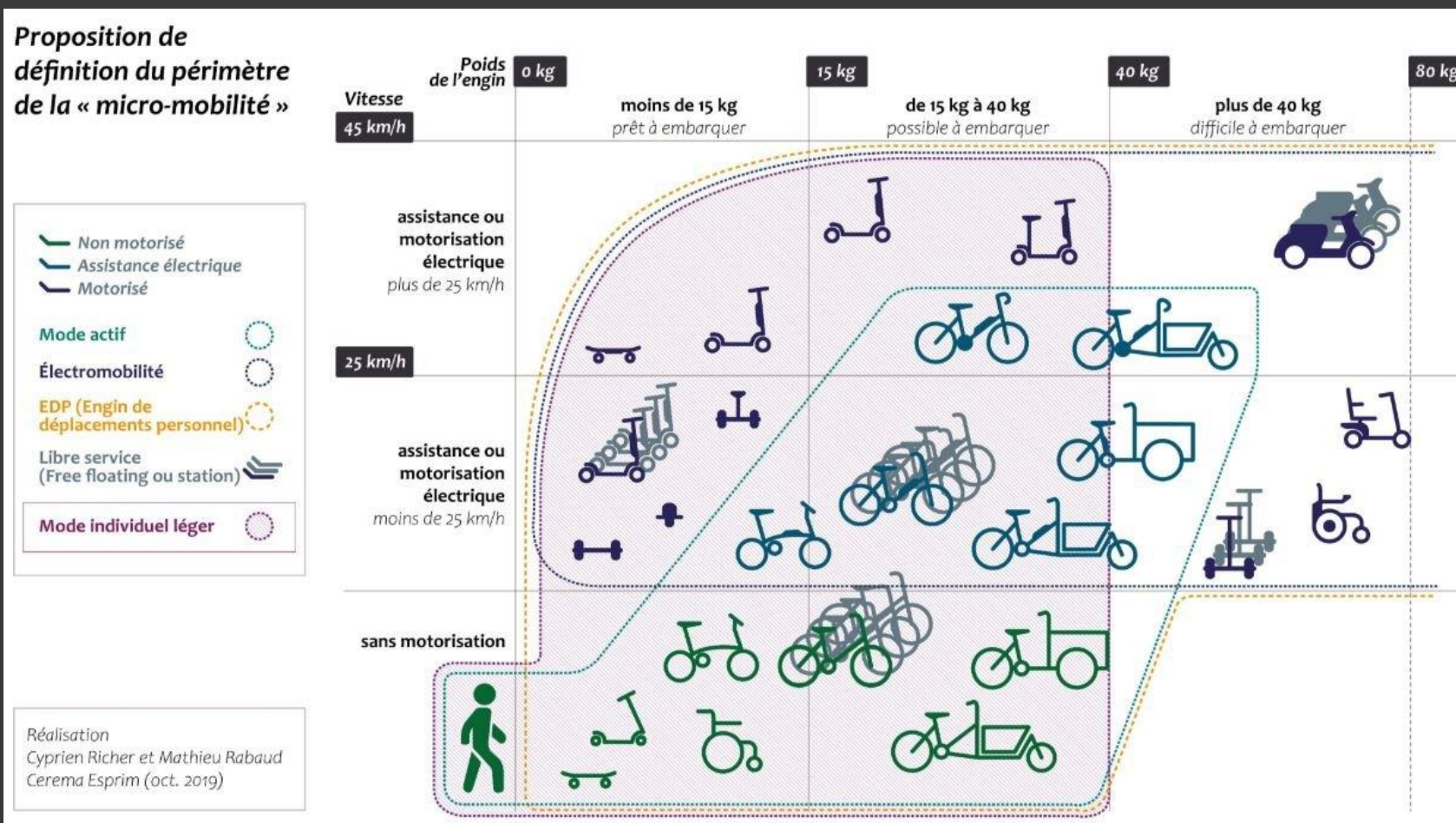


Caratteristiche della micromobilità: la potenza



Fonte: 15marches.fr

Caratteristiche della micromobilità: il peso



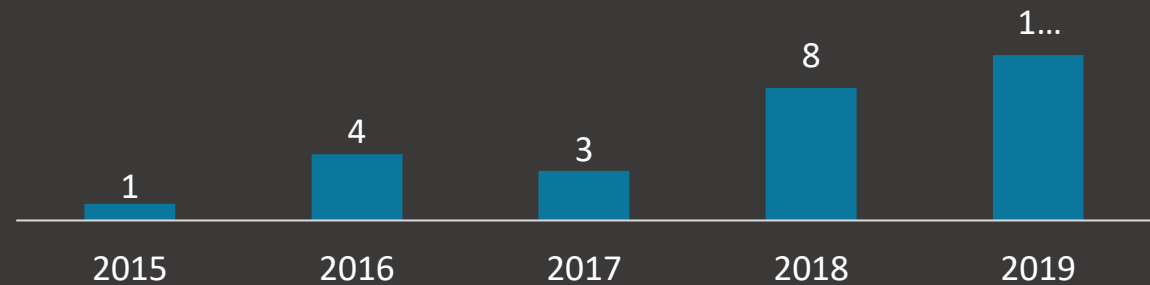
L'offerta dello scootersharing

Il numero di servizi di scootersharing attivi in Italia è passato da 1 a 10 nel corso di 5 anni. Rispetto all'anno precedente si aggiungono Mimoto a Genova e Cityscoot a Roma.

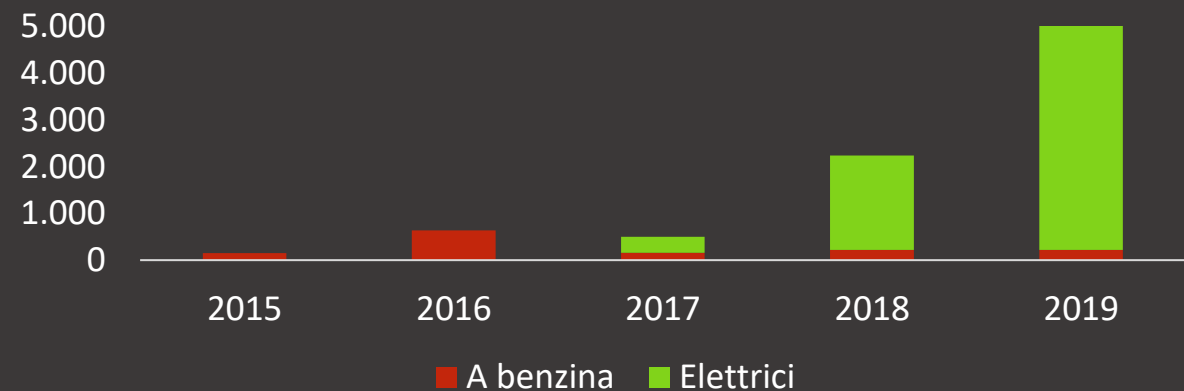
Il numero di motorini in condivisione è passato da 150 nel 2015 a 5.070 nel 2019. La crescita registrata rispetto al 2018 è di +126%. Il trend di crescita quasi esponenziale intuito tra 2017 e 2018 viene confermato.

Degli scooter in condivisione nel 2019, oltre il 95% è elettrico.

Numero di servizi



Numero di scooter distinti per alimentazione



L'offerta dello scootersharing

Città	Cityscoot	GoVolt	eCooltra	Mimoto	Zigzag	Totale
Genova				100		100
Milano	1.100	180	1.000	250	110 60	2.600
Roma	800		1.000		220	2.020
Torino				250		250
Totale	1.900	180	2.000	600	390	

Legenda

Scooter elettrici

Scooter a benzina

Nel 2019, gli operatori attivi sono 5 in 4 città: Genova, Milano, Roma e Torino. Tutti gli operatori attivi in Italia sono presenti nella città di Milano.

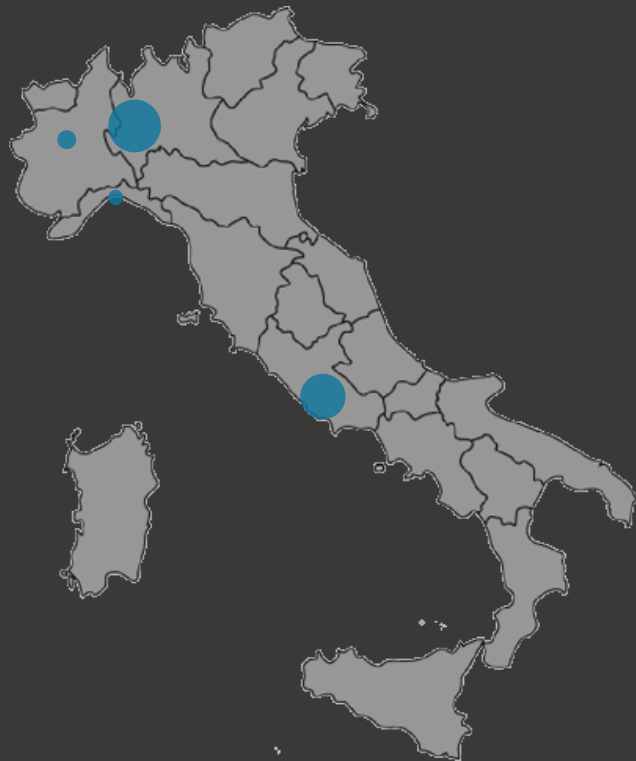
Le flotte variano in maniera significativa tra operatore ed operatore: a Milano si passa dai 170 scooter di Zigzag ai 1.000 di Cityscoot ed eCooltra.

4 operatori su 5 offrono una flotta 100% elettrica, fa eccezione solamente Zigzag che mantiene a Roma 220 scooter a benzina.

Nel 2020 è sbarcato nelle città italiane anche lo spagnolo Acciona, presente a Roma e a Milano e Zigzag ha esteso l'offerta alla città di Torino. Cityscoot, invece, ha interrotto il servizio nella città di Roma nel corso del 2020.

L'offerta dello scootersharing

Flotta degli scooter in sharing nel 2019



Novità del 2019 è l'apertura di Mimoto a Genova, dopo diversi anni che lo scootersharing era appannaggio delle tre grandi città Roma, Milano e Torino. Crescono le flotte a Milano e Roma che raggiungono rispettivamente 2.600 e 2.020 veicoli.

La diffusione dello scootersharing sul territorio italiano è lenta e segue un modello diverso da quanto è possibile osservare per i monopattini in sharing: per lo scooter, infatti, non si riscontra la «corsa all'apertura» che interessa anche città più piccole e distribuite tra Nord e Sud. In larga parte la diffusione dello scootersharing tende a interessare quelle città in cui anche l'uso dello scooter di proprietà è più diffuso.

Domanda dello scootersharing

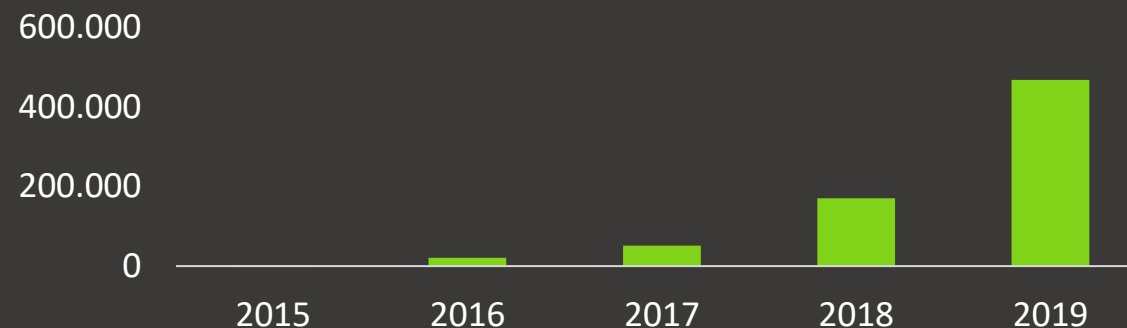
Le iscrizioni a servizi di scootersharing in Italia continuano a crescere in maniera importante registrando un aumento del 174% tra 2018 e 2019.

Molto positiva anche la crescita dei noleggi che passano da 989.000 a quasi 3 milioni nel giro di un anno.

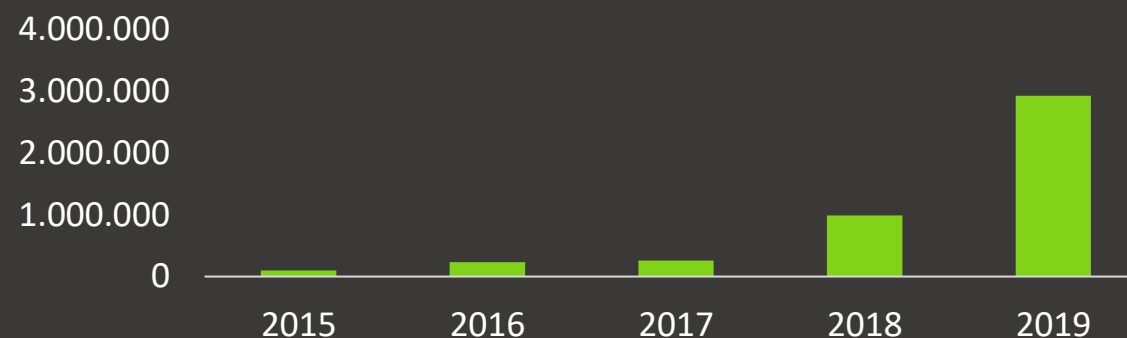
La domanda di scootersharing conferma e consolida quanto osservato già tra 2017 e 2018.

Nota: nei dati presentati non sono inseriti, perché non disponibili, quelli relativi all'operatore GoVolt.

Iscrizioni



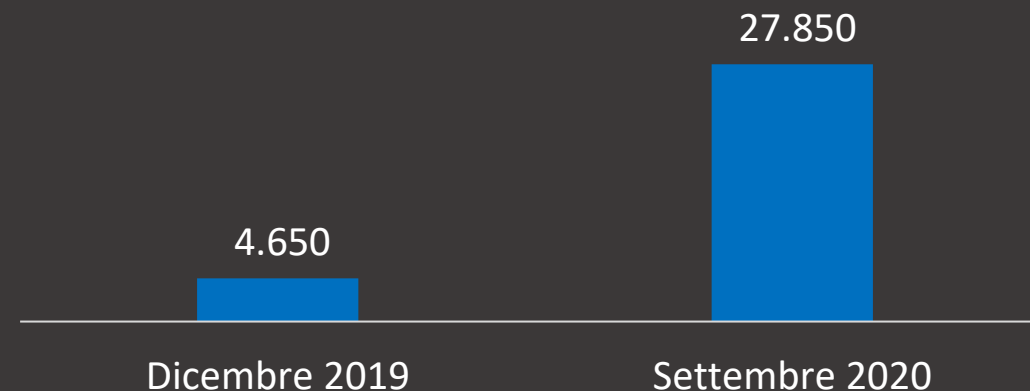
Noleggi



L'offerta dei monopattini in sharing

	Dicembre 2019	Settembre 2020
Bari	-	1.000
Bergamo	-	300
Cesena	-	200
La Spezia	-	300
Lecce	-	250
Milano	-	6.000
Modena	-	200
Monza	-	400
Napoli	-	900
Parma	-	900
Pesaro	-	250
Pescara	-	500
Ravenna	-	350
Rimini	1.000	1.000
Roma	-	11.000
Torino	2.650	3.000
Venezia	-	300
Verona	1.000	1.000
Totale	4.900	27.850

Flotta dei monopattini in sharing

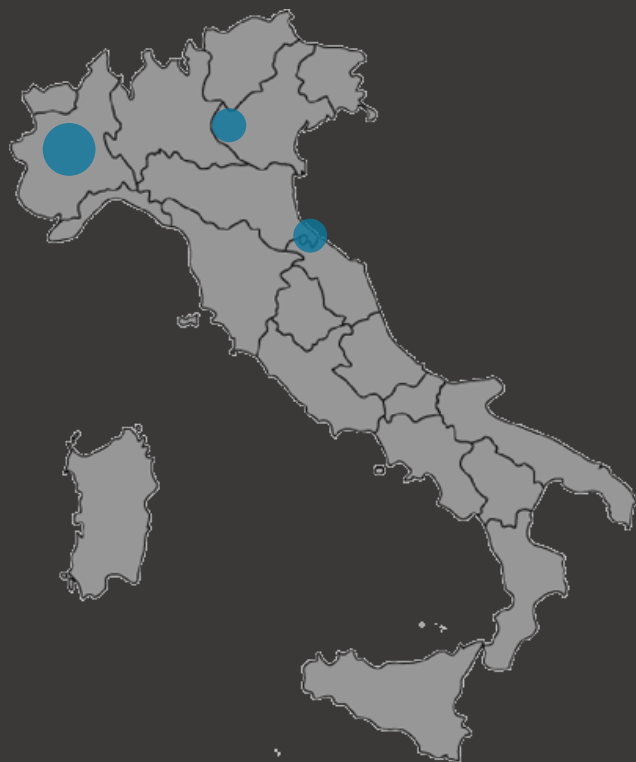


I monopattini condivisi presenti nelle città italiane sono aumentati di oltre cinque volte nel giro di pochi mesi. La maggior parte dei servizi sono stati lanciati in seguito alla fine del lockdown (tra giugno e settembre 2020).

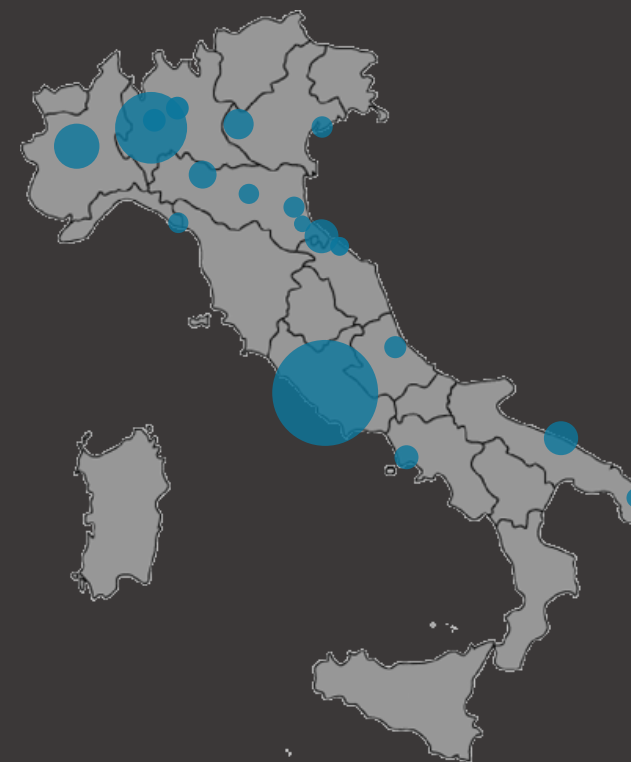
Le città capoluogo di provincia coperte alla fine del 2019 erano solamente 3 mentre arrivano ad essere 18 nel 2020.

L'offerta dei monopattini in sharing

Flotta dei monopattini in sharing
dicembre 2019



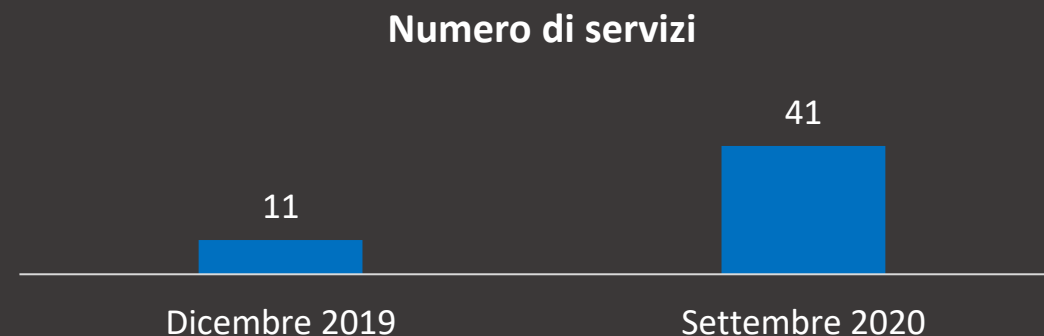
Flotta dei monopattini in sharing
settembre 2020



● = 1.000 monopattini

L'offerta dei monopattini in sharing per operatore

	Helbiz	Bit	Bird	Circ	Dott	Wind	Voi	Lime
Bari	500	500						
Bergamo		300						
Cesena	200							
La Spezia		300						
Lecce		250						
Milano	750	750	750	750	750	750	750	750
Modena	200							
Monza					200	200		
Napoli	900							
Parma	300	300				300		
Pesaro			250					
Pescara	500							
Ravenna	350							
Rimini			500					500
Roma	2.500		2.500		2.500	1.000		2.500
Torino	500	500	500	500	500			500
Venezia		300						
Verona	200		500					300
Totale	6.900	3.200	5.000	1.250	3.950	1.250	750	4.550



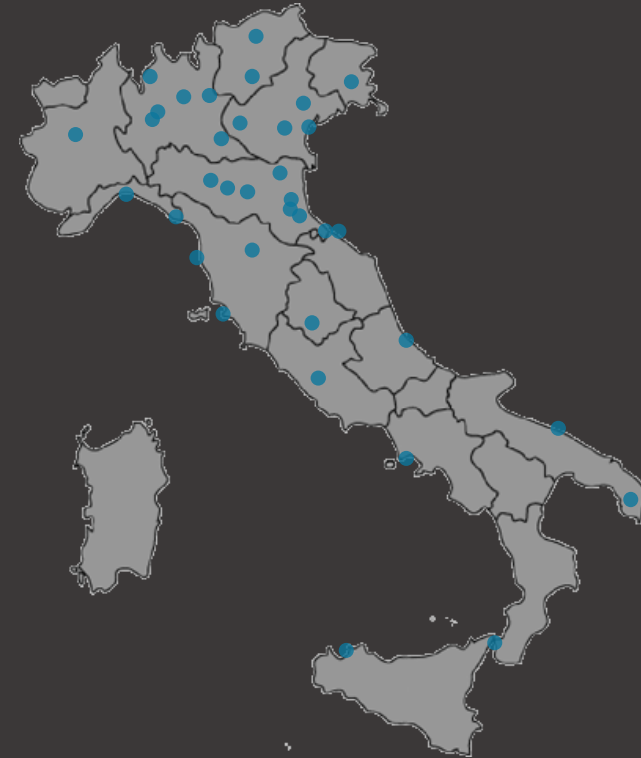
A settembre 2020, sono otto gli operatori attivi in Italia con una copertura che varia da 1 a 11 città italiane. A Milano sono presenti tutti gli operatori. Il numero complessivo dei servizi è passato da 11 a dicembre del 2019 a 41.

La diffusione della micromobilità in sharing

Le città italiane capoluogo di provincia che hanno almeno un servizio di micromobilità in sharing (bikesharing station-based, bikesharing free-floating, scootersharing, monopattini in sharing) sono **38**.

Come è possibile vedere dalla cartina, la gran parte delle città si trovano al Nord Italia, 6 al Centro e 4 al Sud. Questa condizione è una costante quando si analizza la consistenza e la diffusione dei servizi di sharing mobility lungo lo stivale. I servizi di bikesharing, secondo il modello d'analisi adottato sino al III Rapporto nazionale, erano i servizi più diffusi a livello nazionale. Selezionano però solo quelli con una dotazione di biciclette al di sopra di una soglia (minimo 80 biciclette), la polarizzazione verso Nord si conferma anche per questo servizio.

Città che hanno almeno un servizio di micromobilità in sharing



Servizi di micromobilità in sharing attivi nelle città italiane

Città	Totale*
Bari	2
Bergamo	3
Bologna	1
Bolzano	1
Brescia	1
Cesena	1
Como	1
Ferrara	1
Firenze	1
Forlì	1
Genova	2
La Spezia	2
Lecce	1
Livorno	1
Mantova	2
Milano	16
Modena	2
Monza	2
Napoli	1

Città	Totale*
Padova	2
Palermo	1
Parma	5
Pesaro	2
Pescara	1
Pisa	1
Ravenna	2
Reggio Calabria	1
Reggio Emilia	2
Rimini	2
Roma	11
Siena	1
Terni	1
Torino	7
Trento	1
Treviso	1
Udine	1
Venezia	2
Verona	3

Delle 110 **città capoluogo di provincia italiane** in circa 1 su 3 (38 città) è presente almeno un servizio di micromobilità in sharing. Il più diffuso è il bikesharing station-based (26 città), seguito dai monopattini in sharing (38 servizi in 17 città), dal bikesharing free-floating (13 servizi in 12 città) e dallo scootersharing che è presente solamente in 4 città.

Per quanto riguarda le città, Milano primeggia con ben 14 servizi di micromobilità in sharing, a seguire Roma con 11 e Torino con 7.

Le città con un solo servizio attivo sono 21, di cui la gran parte dispongono unicamente del bikesharing station-based.

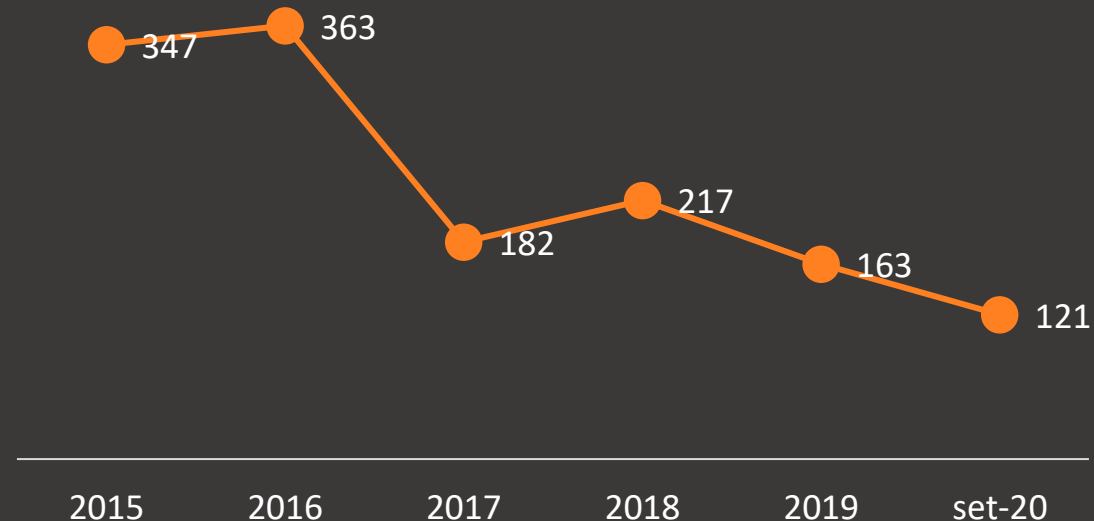
In totale i servizi di micromobilità in sharing sono **86**.

*Per i monopattini in sharing, sono stati considerati i servizi attivi a settembre 2020

Diminuisce il peso medio del veicolo in condivisione

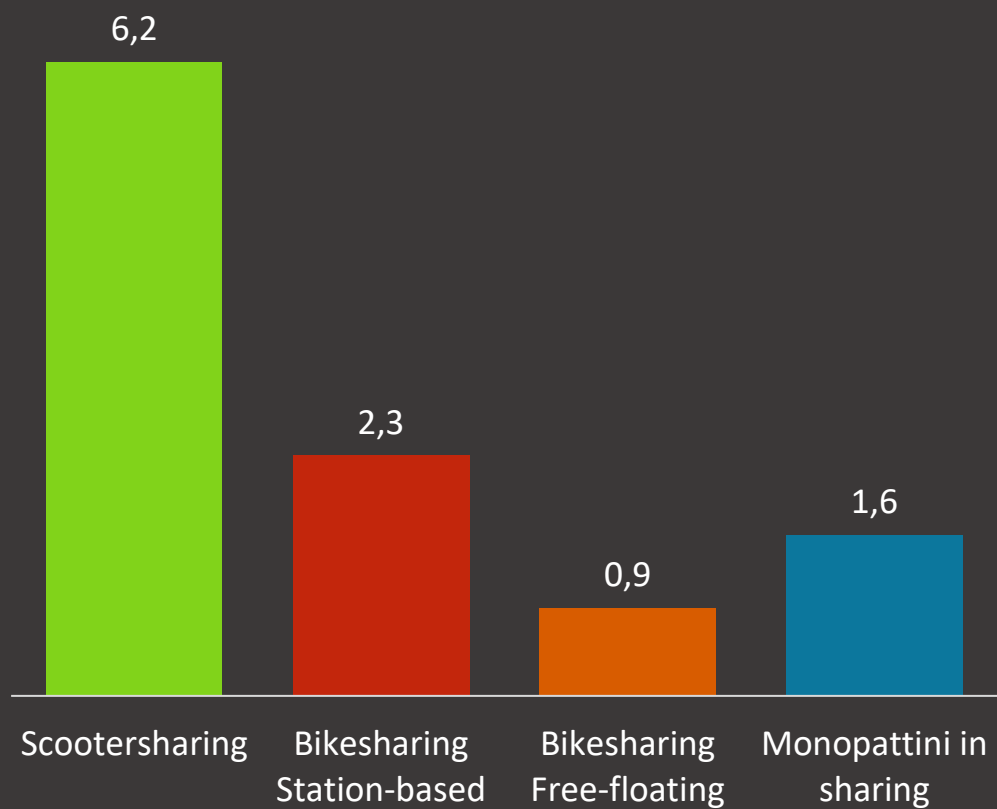
I servizi di micromobilità sono i servizi più diffusi sul territorio in termini di presenza nelle città, ma anche quelli che dispongono del maggior numero di veicoli attivi sulle strade. Nel 2016 la quota di mezzi in sharing diversi dalle automobili era del 58%, una situazione dunque di quasi parità. L'arrivo delle biciclette in free-floating nel 2016 cambia il quadro complessivo, portando la micromobilità a superare la quota dell'80% sul totale della flotta di mezzi condivisi, arrivando poi a superare il 90% a settembre 2020 dopo la diffusione dei servizi di monopattini-sharing in tante città d'Italia. L'offerta di veicoli in sharing tende dunque a caratterizzarsi per l'uso di mezzi sempre meno ingombranti, meno potenti e più leggeri.

Peso medio in kg del veicolo in flotta



Nota: sono stati considerati i veicoli di carsharing, scootersharing, monopattini in sharing e bikesharing. Le auto comprendono anche i quadricicli. Per il 2020 le flotte sono state considerate uguali al 2019 a meno dei monopattini.

Percorrenza del viaggio medio (km)



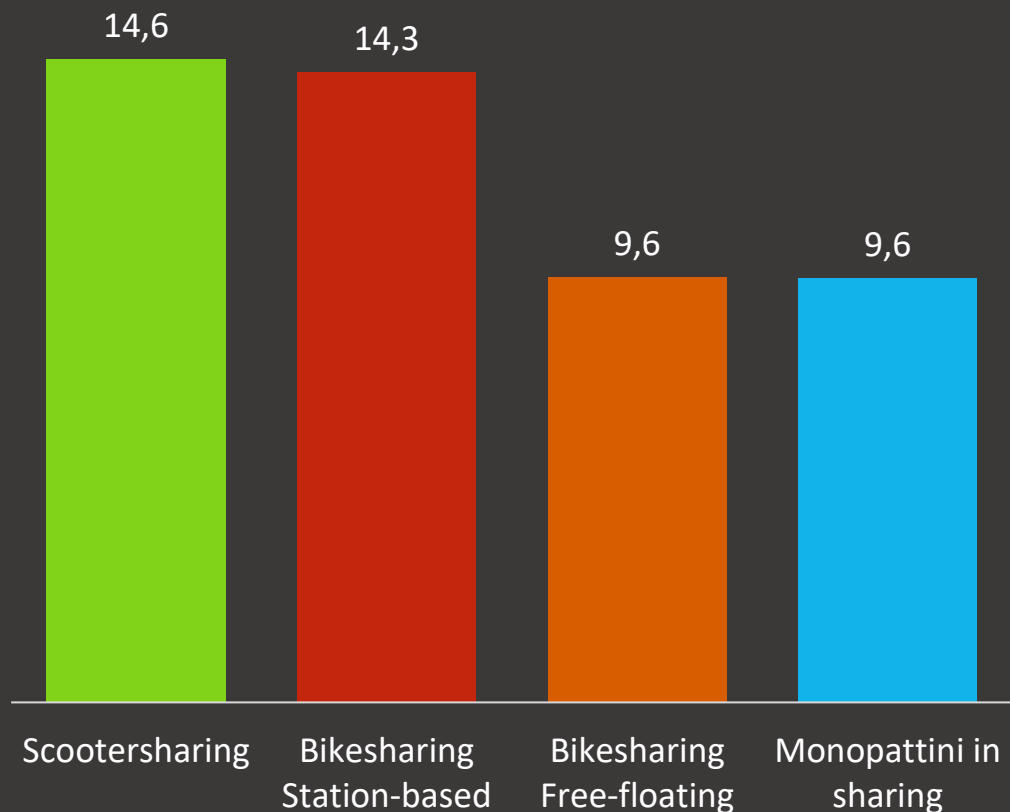
Il grafico confronta i km percorsi in media tra le diverse tipologie di servizi di micromobilità in sharing.

Lo scootersharing ha una percorrenza media di 6,2 km, valore ampiamente superiore agli altri servizi. Oltre alla natura del veicolo, più veloce e adatto a percorrere distanze importanti, va segnalato che, in Italia, lo scootersharing è attivo in città più estese e in cui gli spostamenti medi sono comunque più lunghi.

Il bikesharing station-based ha una percorrenza media di 2,3 km.

Bikesharing free-floating e monopattini in sharing sono caratterizzati da percorrenze medie piuttosto brevi anche in ragione della grande facilità con cui è possibile prelevare e depositare questi veicoli oltre alla loro grande disponibilità nelle aree più densamente popolate delle città.

Durata del viaggio medio (minuti)

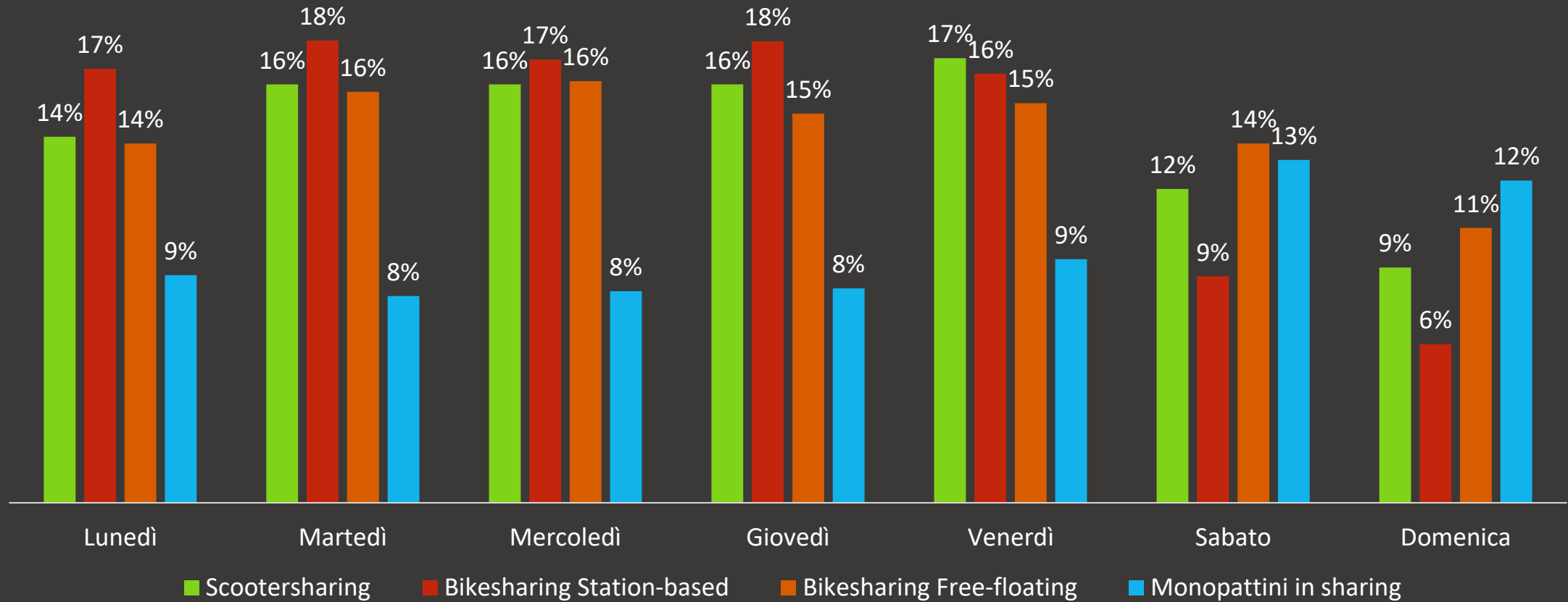


Per quanto riguarda la durata media del viaggio, è possibile constatare come il viaggio più «lungo» siano quelli dello scootersharing (14,6 minuti) e del bikesharing station-based (14,3 minuti).

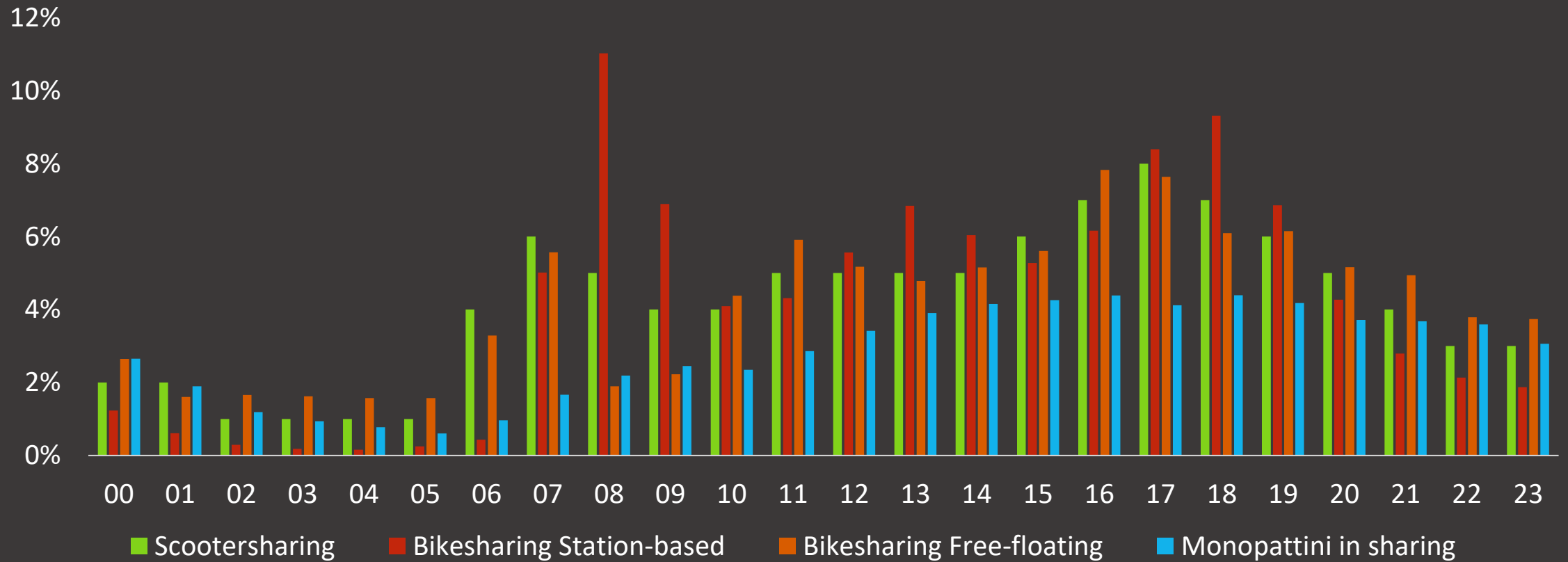
Il divario tra durata e percorrenza media è dovuto al fatto che i veicoli dello scootersharing sono in grado di raggiungere velocità di oltre 40 km/h e questo definisce la percorrenza più elevata a fronte però di 14 minuti in media di noleggio.

Bikesharing free-floating e monopattini in sharing sono accomunati da una durata media simile. La differenza tra durata e percorrenza delle due tipologie di servizi è attribuibile al fatto che i monopattini siano 100% elettrici mentre le bici del free-floating al 2019 sono per la maggior parte a trazione muscolare.

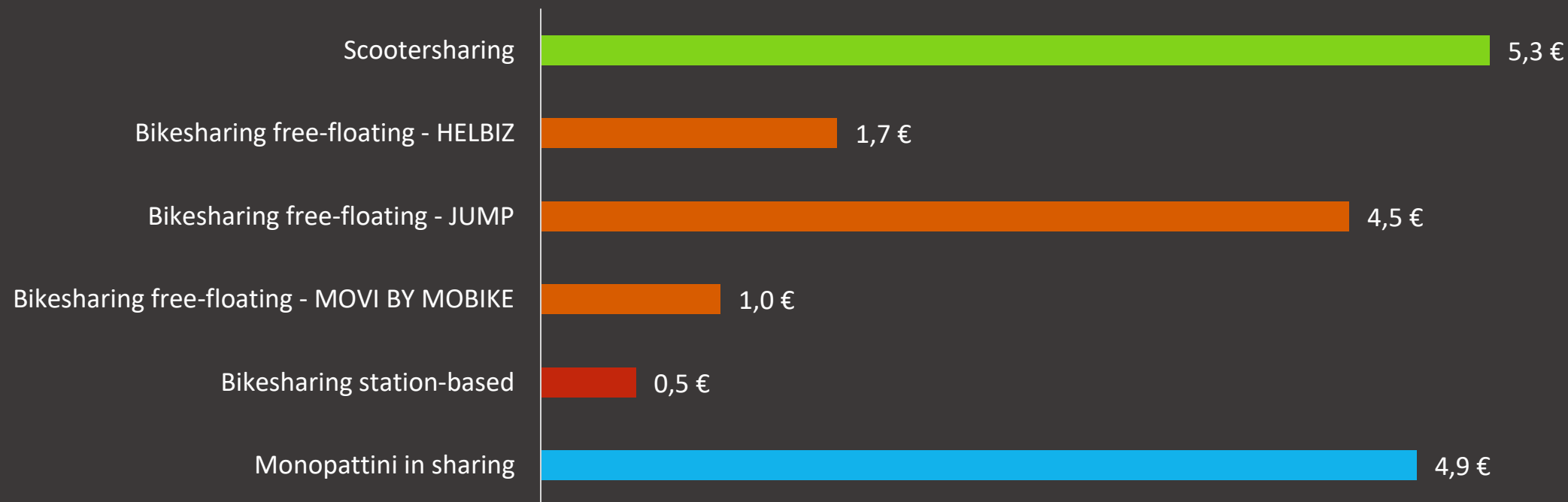
Segmentazione dei viaggi per giorno della settimana



Segmentazione dei viaggi per ora del giorno

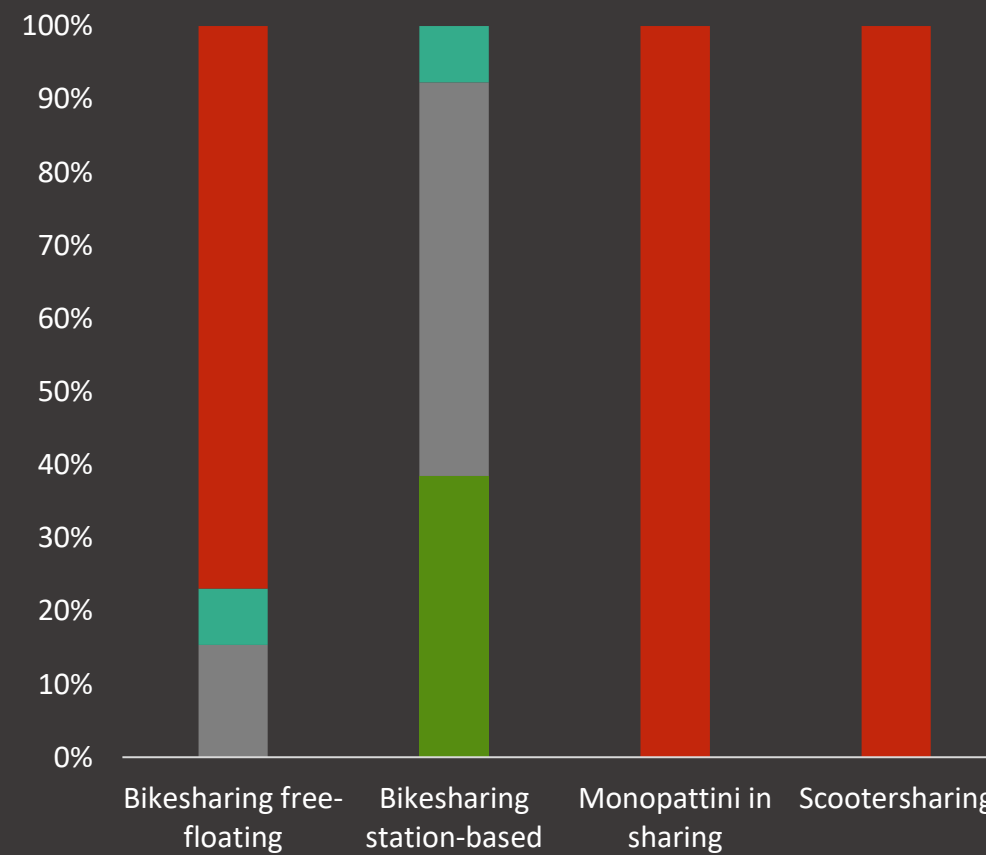
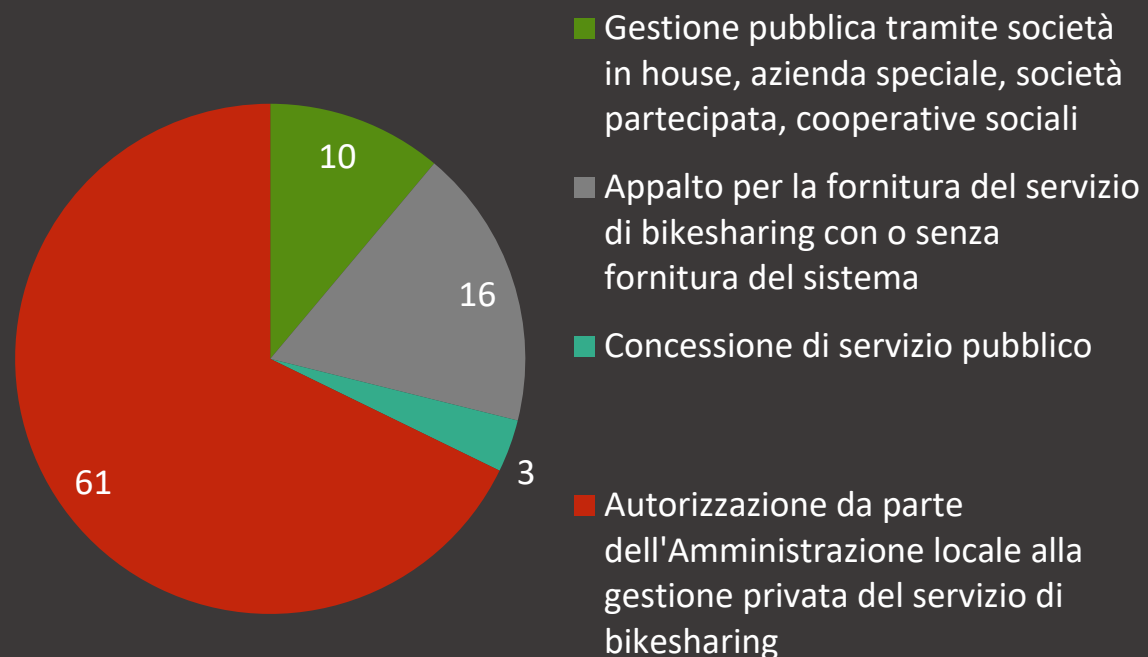


Il prezzo di un viaggio di 20 minuti



Nota: per scootersharing e monopattini in sharing, il costo di un viaggio di 20 minuti è stato calcolato come media ponderata sulla base dei veicoli di ciascun servizio. Per il bikesharing station-based, il costo medio è stato stimato a partire dalle informazioni disponibili su abbonati, numero di noleggi e costo dell'abbonamento.

Modelli di gestione della micromobilità in sharing



#lesscars

Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY

Vehiclesharing

**FOCUS - I servizi di
bikesharing in Italia: dati
e assetti di governance**

Nuova impostazione dell'analisi

Il 4° Rapporto Nazionale dedica un focus specifico al bikesharing italiano che contiene una analisi del servizio diversa da quelle effettuate nelle precedenti edizioni del rapporto nazionale. In primo luogo per il campione di città e di servizi che si è scelto di considerare e poi per il livello di approfondimento dell'indagine e gli indicatori elaborati.

La nuova metodologia di analisi del bikesharing non consente la confrontabilità dei dati con le edizioni precedenti del rapporto, in favore però di un'analisi più approfondita e significativa anche in termini qualitativi, rispetto all'utilizzo dei servizi.

I CRITERI PER LA SELEZIONE DEL CAMPIONE

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

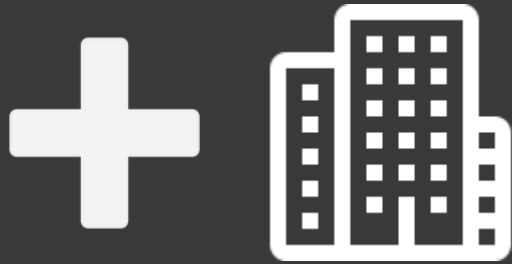
IL CAMPIONE – 31 CITTÀ

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		

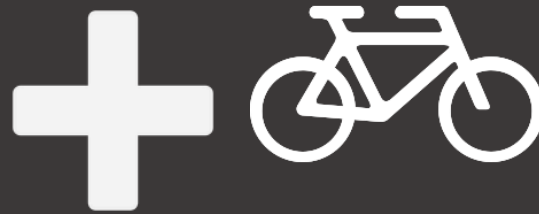
Qualche esempio di servizi esclusi dal campione:

- 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.

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

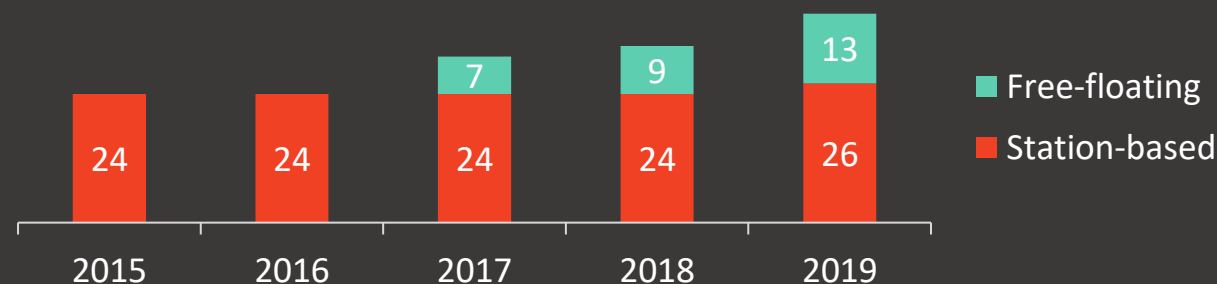
A fronte di un numero di servizi station-based pressoché costante, dal 2017 in poi continuano a crescere i servizi di free-floating.

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.

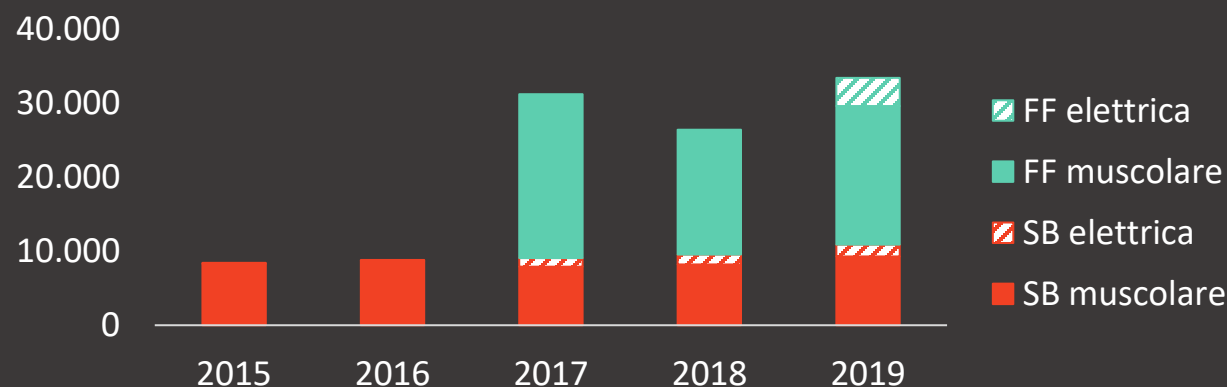
Tra 2015 e 2019 la flotta a disposizione è più che triplicata.

5.413 bici elettriche in condivisione nel 2019

Numero di servizi per tipologia



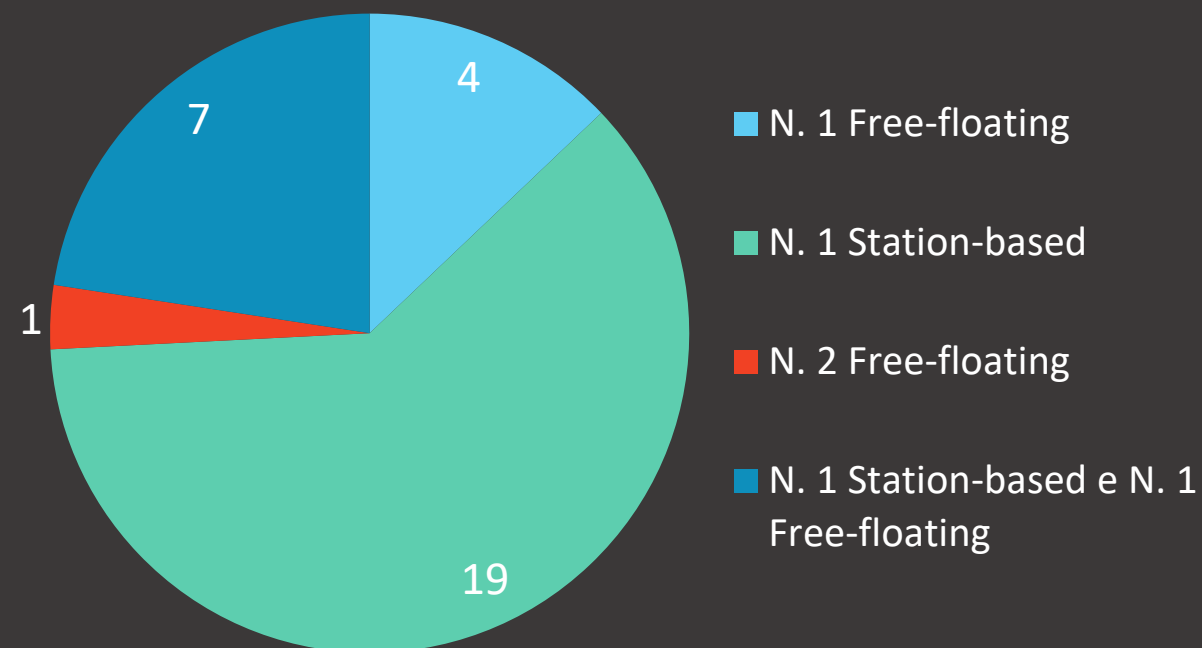
Numero di bici per tipologia di servizio e di veicolo



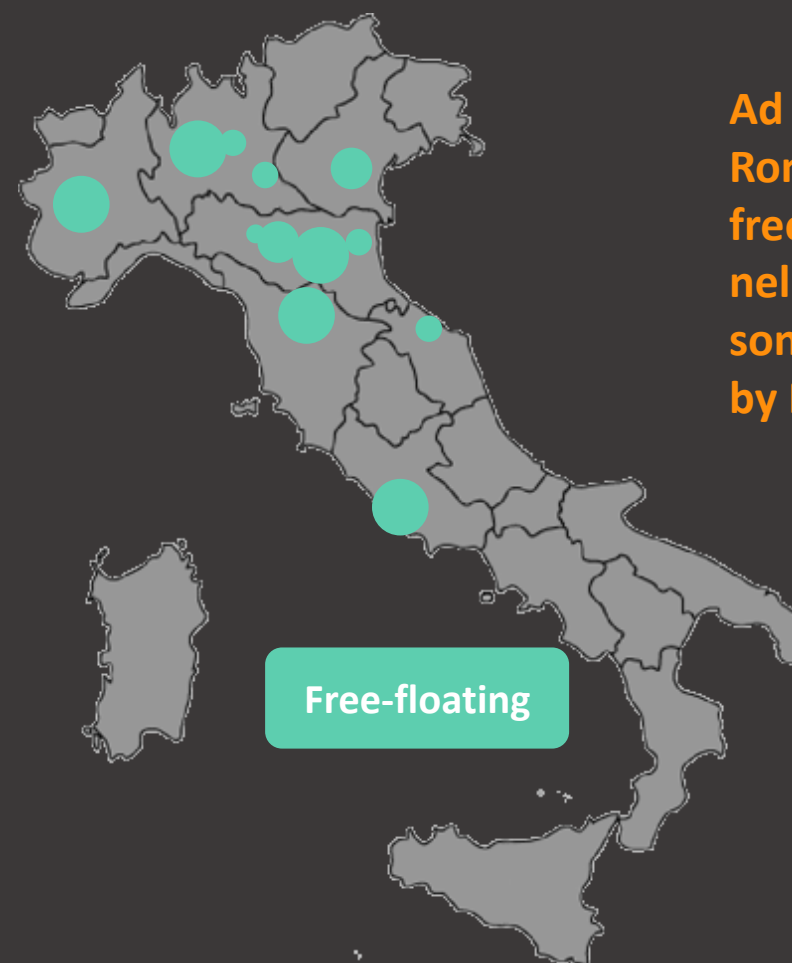
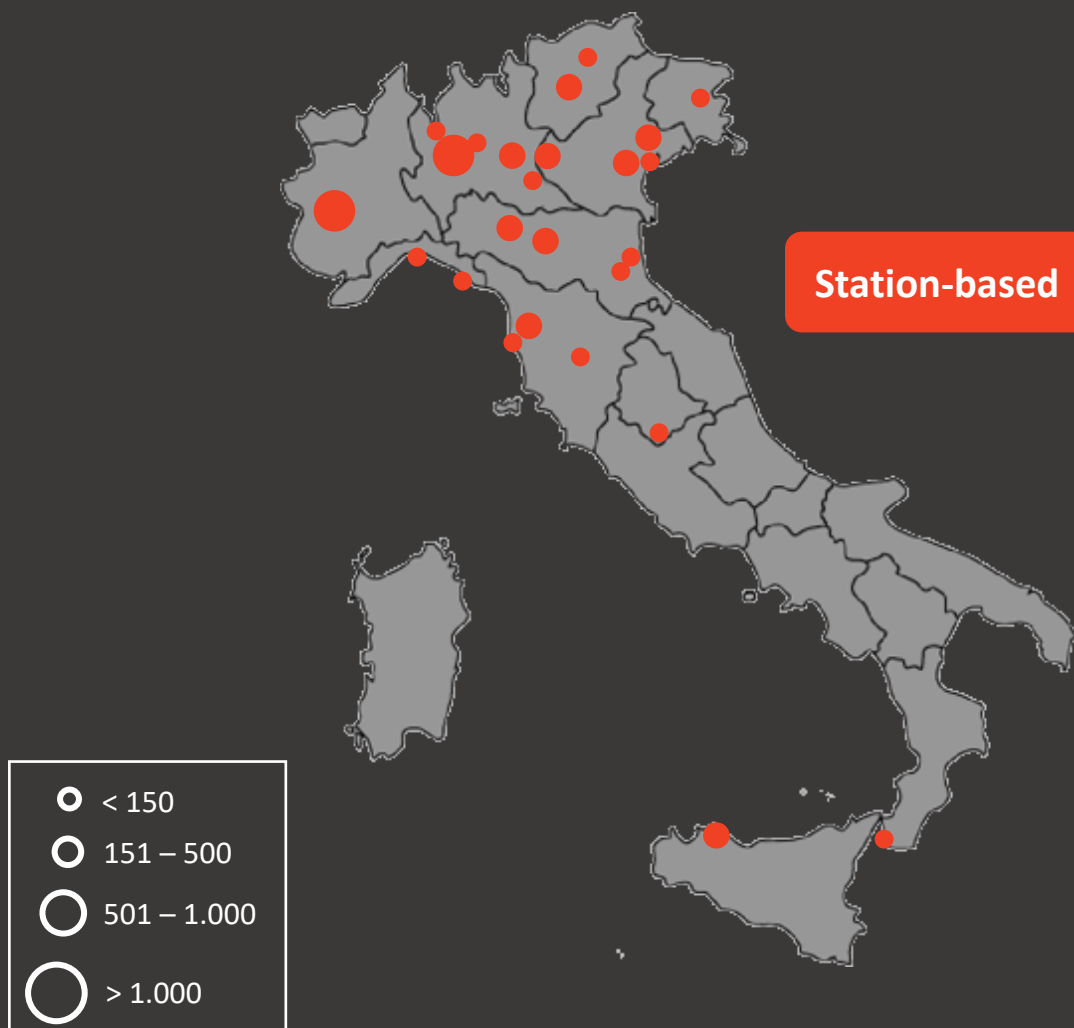
L'offerta: numero di servizi presenti in città

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.



L'offerta del bikesharing in Italia



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

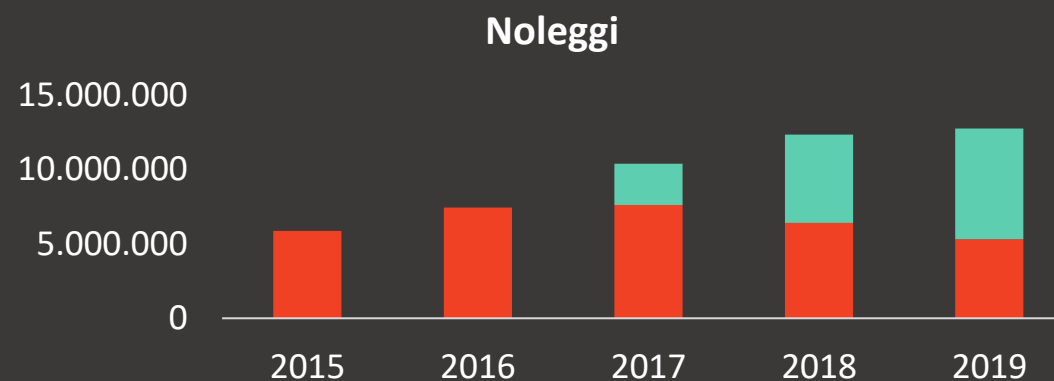
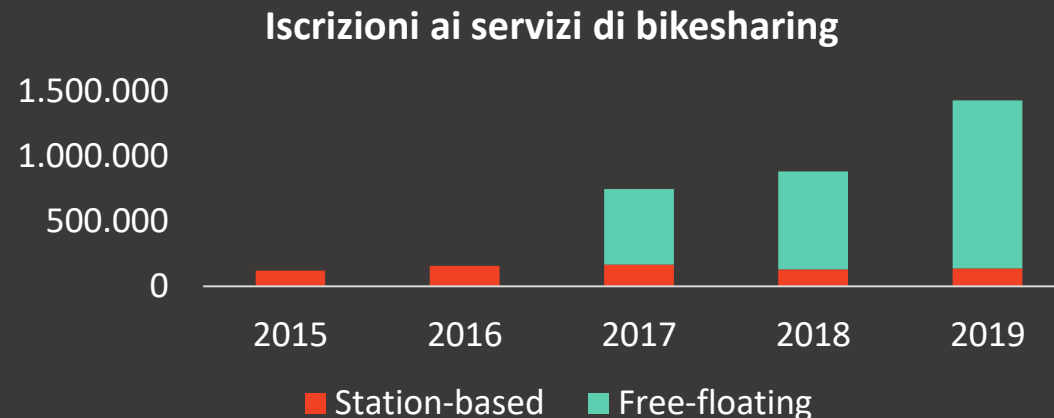
La domanda: iscrizioni ai servizi e noleggi

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.

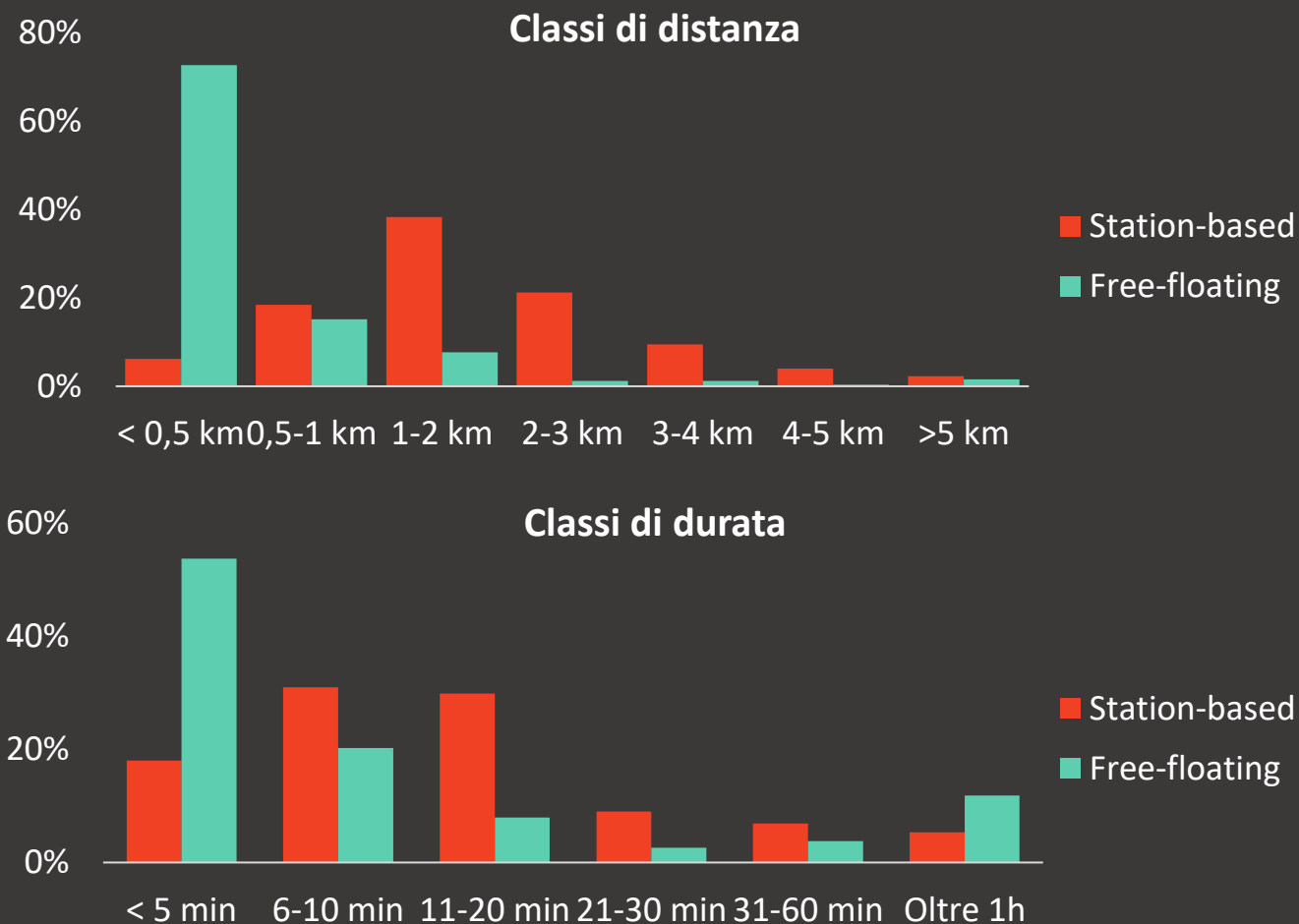
I noleggi dello station-based sono cresciuti fino al 2017, per poi perdere circa il 30% entro il 2019. Per i noleggi del free-floating, a partire dai primi servizi lanciati nel 2017, si è osservata una crescita di oltre il 150% in 2 anni.

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.



Modalità di utilizzo

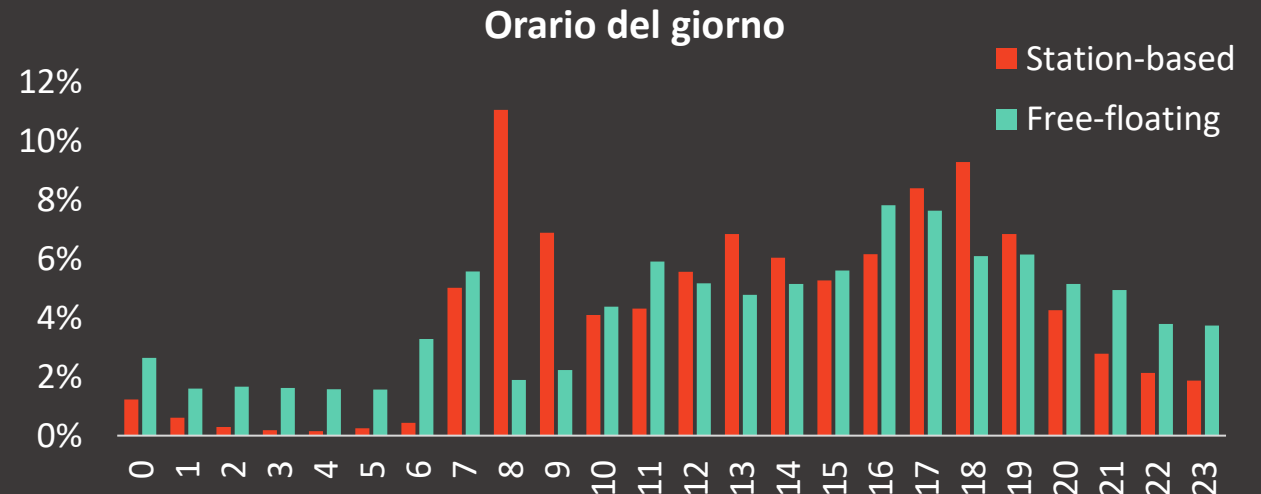
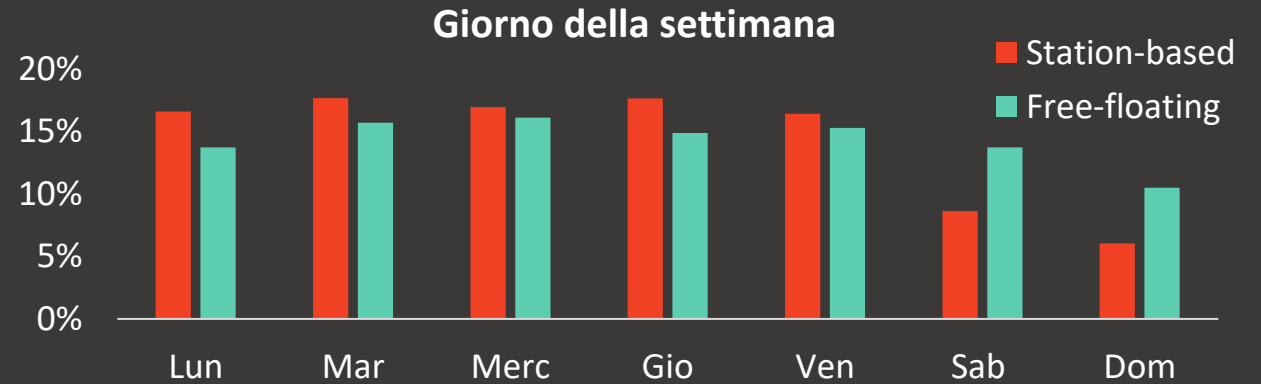
I possibili confronti tra i noleggi del free-floating e dello station-based mettono in luce le differenze tra i modi d'utilizzo dei due sistemi. Il free-floating è caratterizzato da noleggi brevi (sia per durata che per percorrenza): oltre il 50% dei noleggi non ha una durata superiore ai 5 minuti e addirittura il 73% è inferiore ai 500 metri. Questo dato sorprendente è legato anche alla forte concentrazione di brevi spostamenti in bikesharing free-floating in alcune specifiche realtà città italiane ma che hanno un grosso peso dal punto di vista degli spostamenti effettuati. 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, la soglia per cui il servizio è incluso nel prezzo dell'abbonamento.



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 punta (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

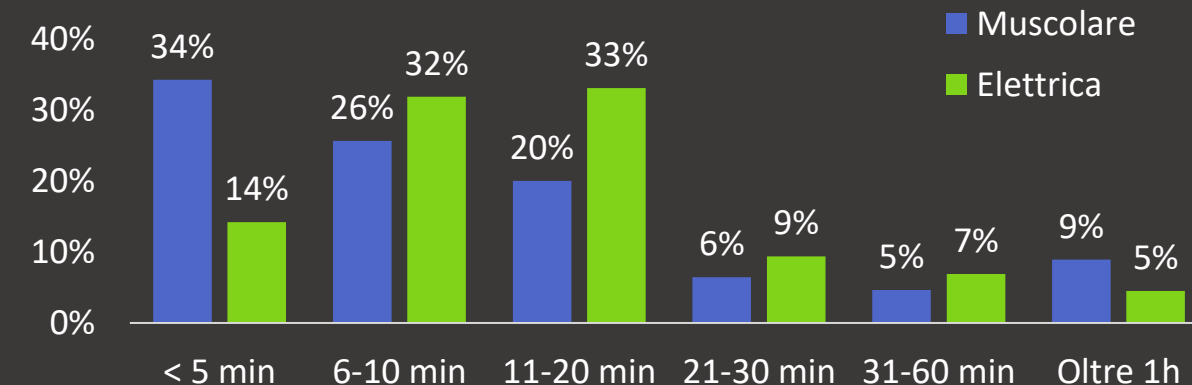
Il confronto tra noleggi di biciclette a trazione muscolare e biciclette a pedalata assistita permette di riscontrare diversi elementi importanti. Da una parte, come era facile aspettarsi, le bici elettriche sono caratterizzate da noleggi più lunghi, per durata e per distanza.

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. Si conferma dunque che, inserendo le e-bike in flotta, il segmento di mobilità servibile dal bikesharing aumenta notevolmente, contendendo segmenti di mobilità ad altri servizi e modalità di trasporto.

Classe di distanza



Classe di durata

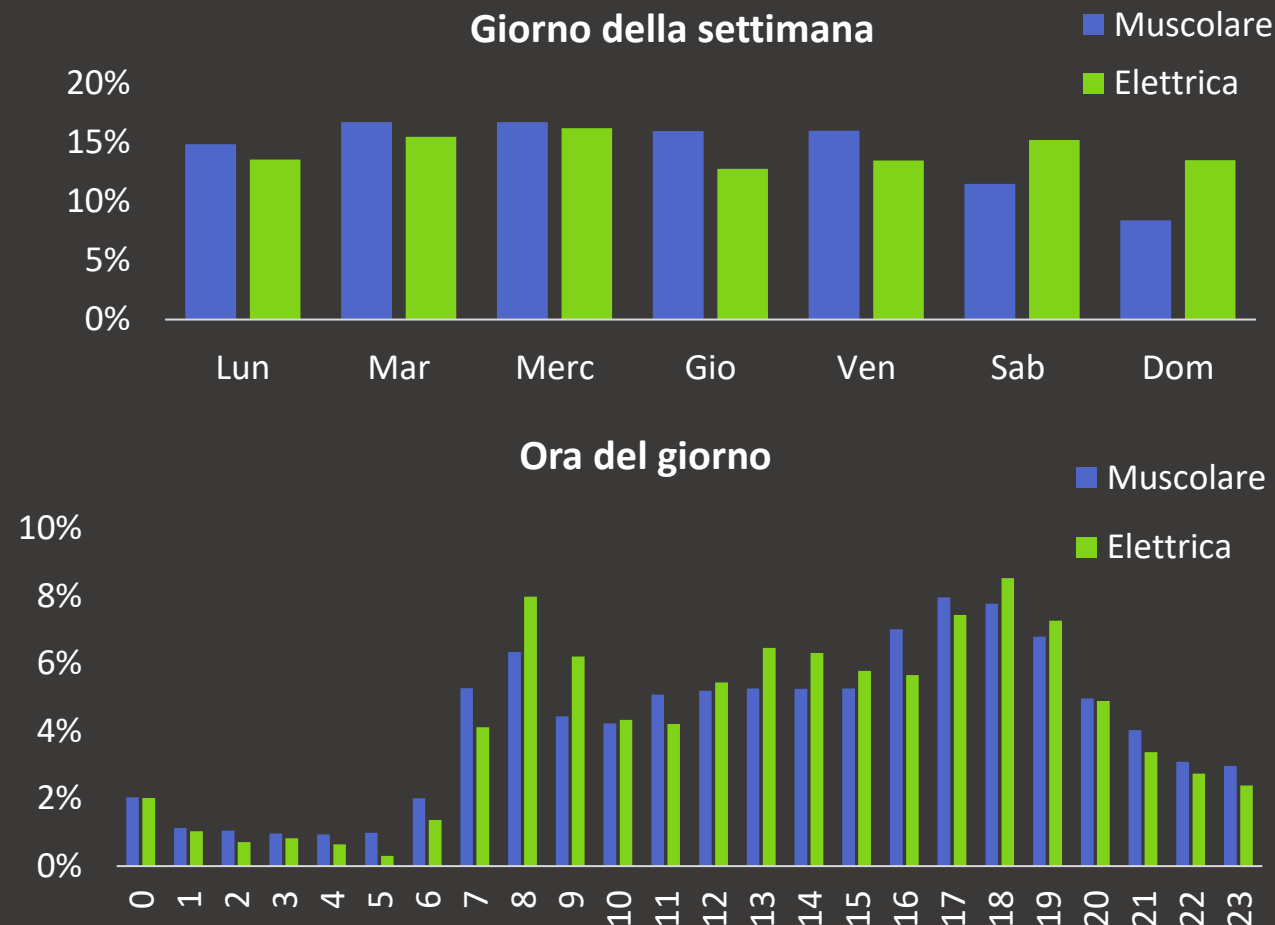


Modalità di utilizzo

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.

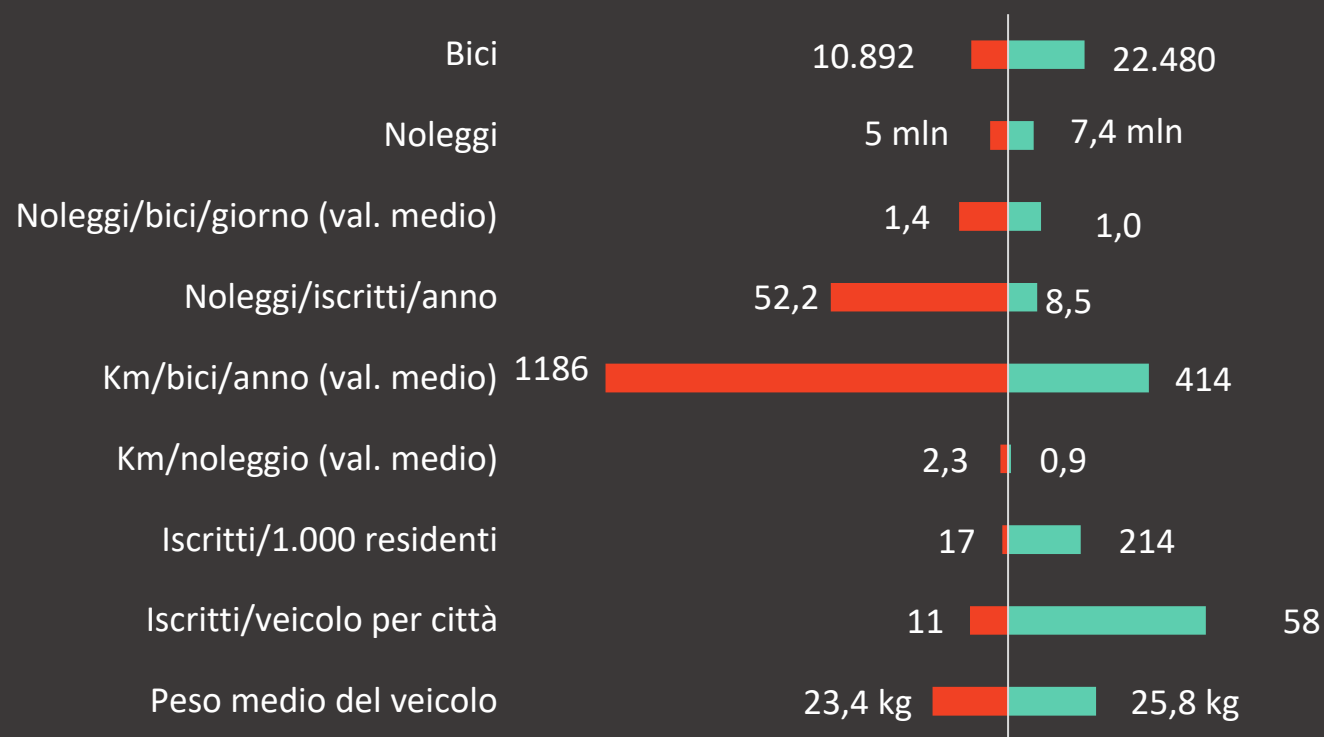
Questo dato è molto interessante soprattutto se paragonato con quanto detto invece sulle differenze tra free-floating e station-based.

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



I due sistemi a confronto

STATION-BASED



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 in flotta e di noleggi e da un tasso di rotazione medio pari a 1,0. Le bici dello station-based sono invece usate più volte nell'arco della giornata e ciascun noleggio dura più a lungo. Interessante anche il confronto per ciò che riguarda le iscrizioni: 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.

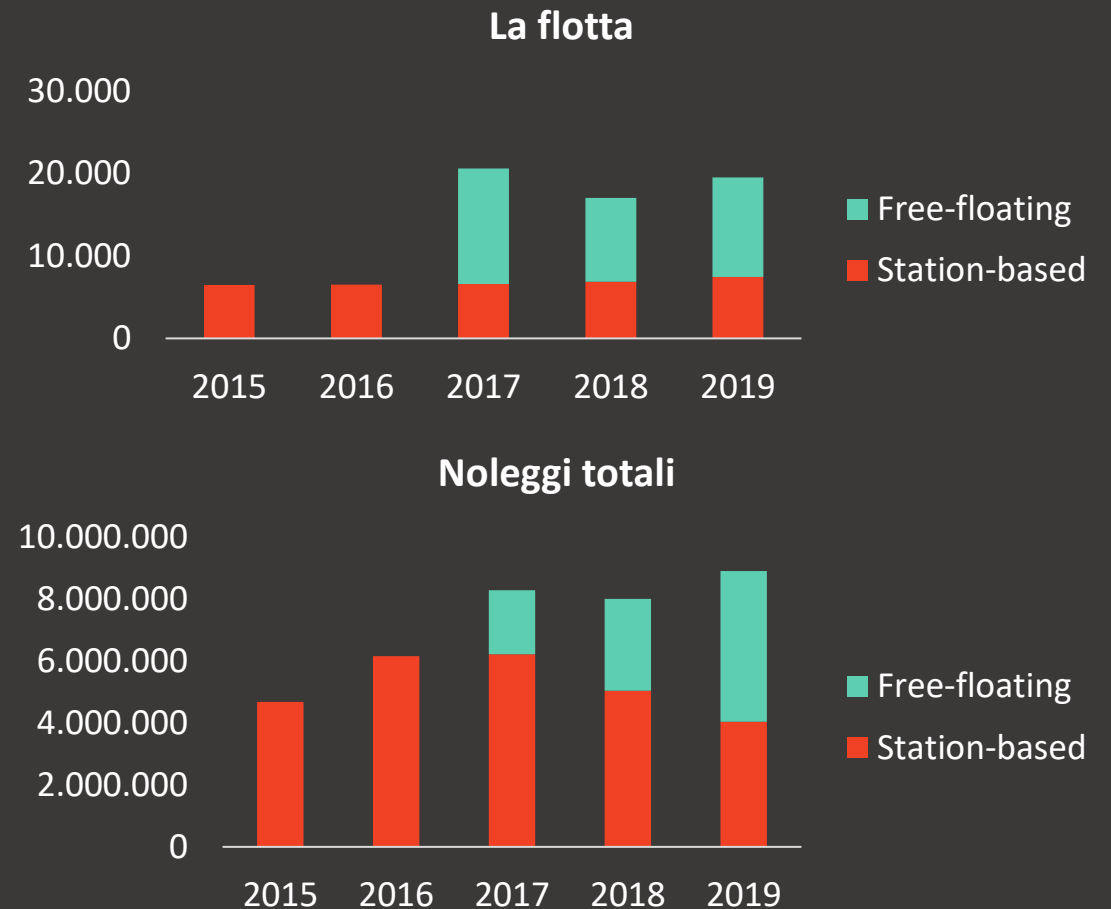
Free-floating e station-based: cosa succede nelle città in cui coesistono i due servizi

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.

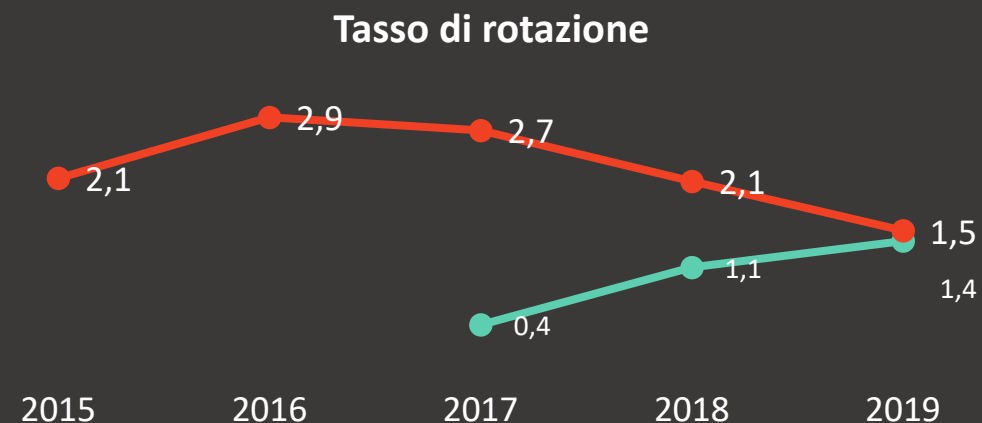
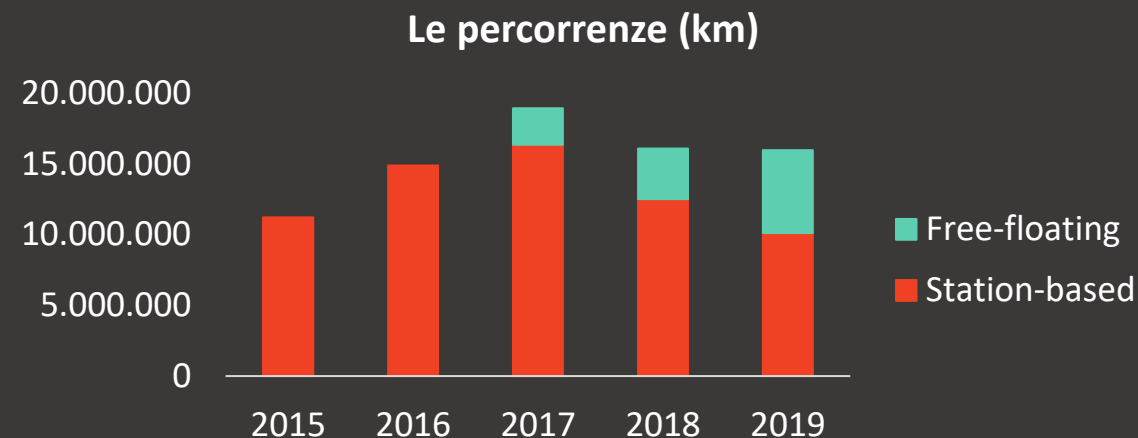
Per quanto riguarda la flotta, il numero di bici dello station-based è leggermente aumentato tra il 2015 e il 2019 mentre quelle del free-floating sono diminuite per poi tornare a quota 12.000 nel 2019.

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.



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

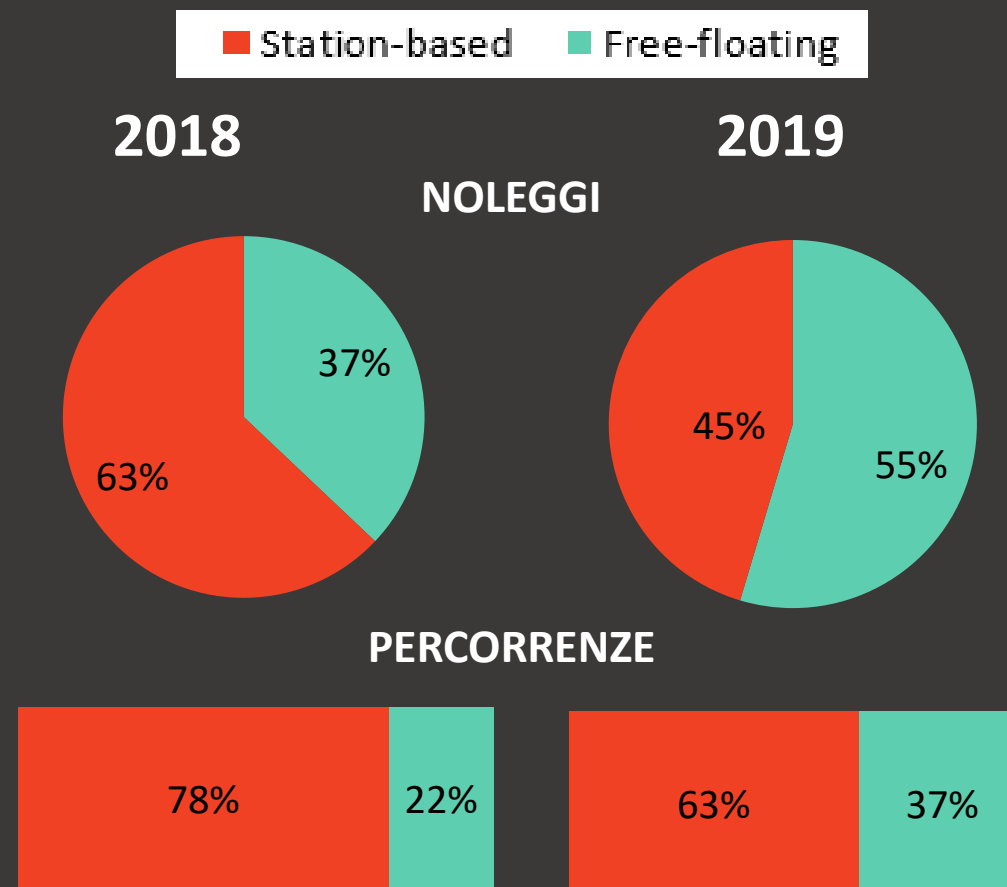
Nelle sette città considerate, i km complessivi percorsi in bikesharing sono cresciuti fino al 2017 per poi decrescere nei due anni successivi (-16%). Questa flessione è dovuta interamente alla riduzione dei km percorsi con servizi station-based. Le percorrenze del free-floating sono infatti raddoppiate nel biennio 17/19. Questo fenomeno non è positivo e, per ora, dimostra che laddove i due servizi sono in concorrenza tra loro, non aumenta l'uso complessivo del servizio in città ma si determina un effetto di «cannibalizzazione» tra modelli di servizio. 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. Anche questo fenomeno ha riflessi negativi, in questo caso sulla redditività dei servizi anche se gran parte dei servizi station-based sono servizi prevalentemente venduti con la formula dell'abbonamento mensile o annuale.



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

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 nelle percorrenze totali in bikesharing. La durata media superiore del noleggio del bikesharing a postazione fissa fa sì che nel 2019 le percorrenze del free-floating siano comunque il 37% del totale.

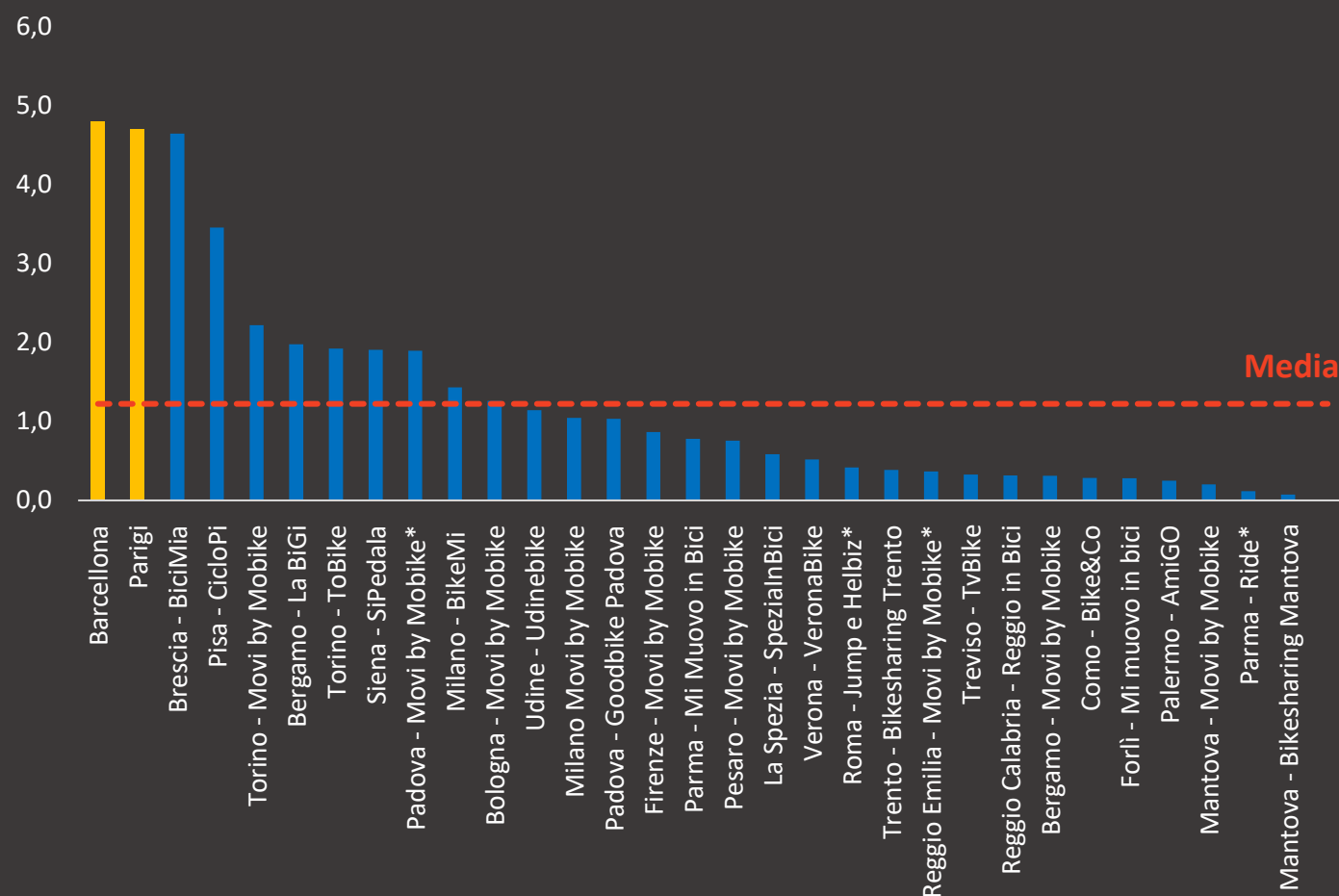


Performance: Tasso di rotazione

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).

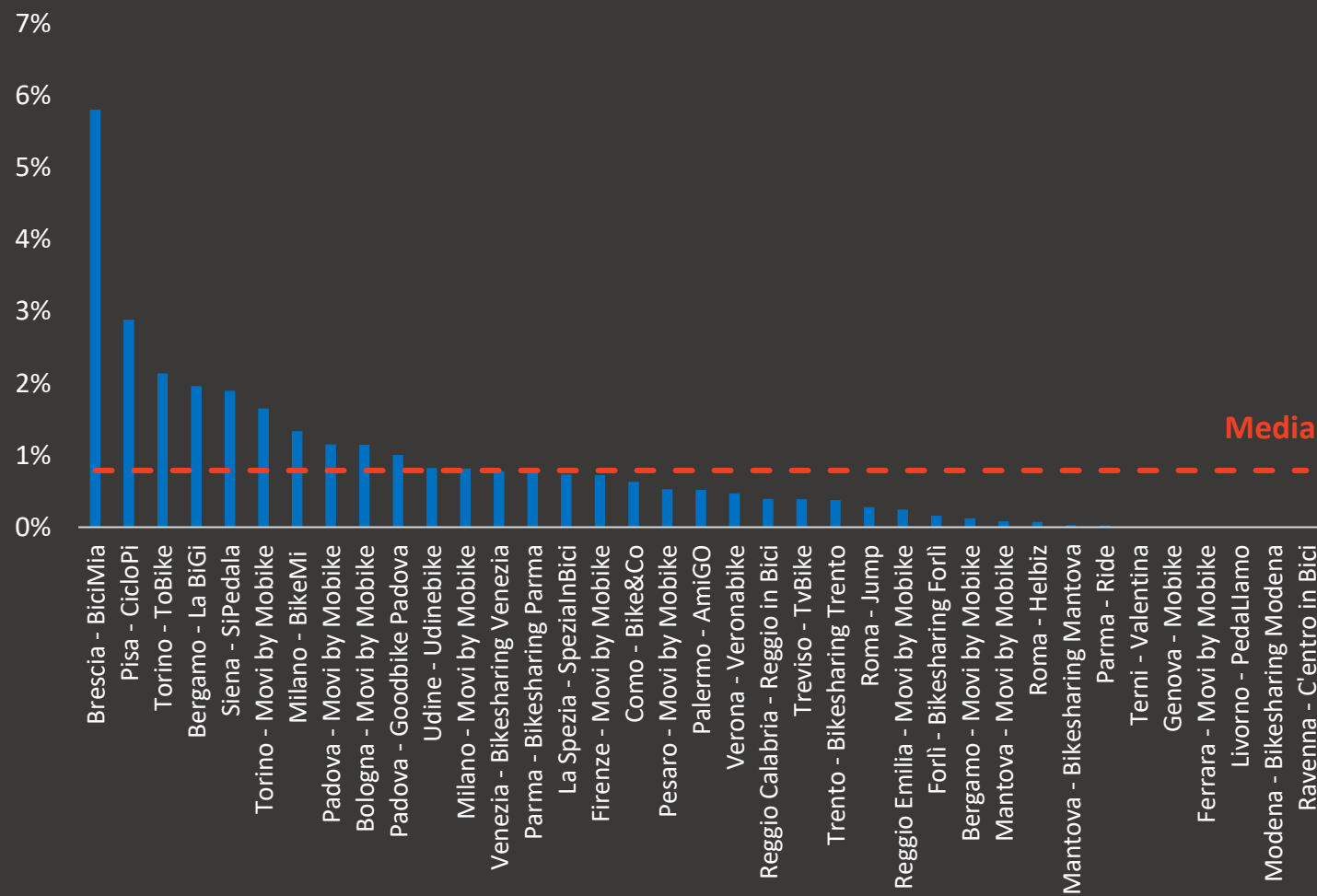


Nota: Dato non disponibile per Bikesharing Bolzano, Movi by Mobike Ferrara, PedaLlamo, Bikesharing Modena, C'entro in Bici – Ravenna, Mi Muovo.

* Servizi partiti durante il 2019

Performance: Percentuale di utilizzo nelle 24h

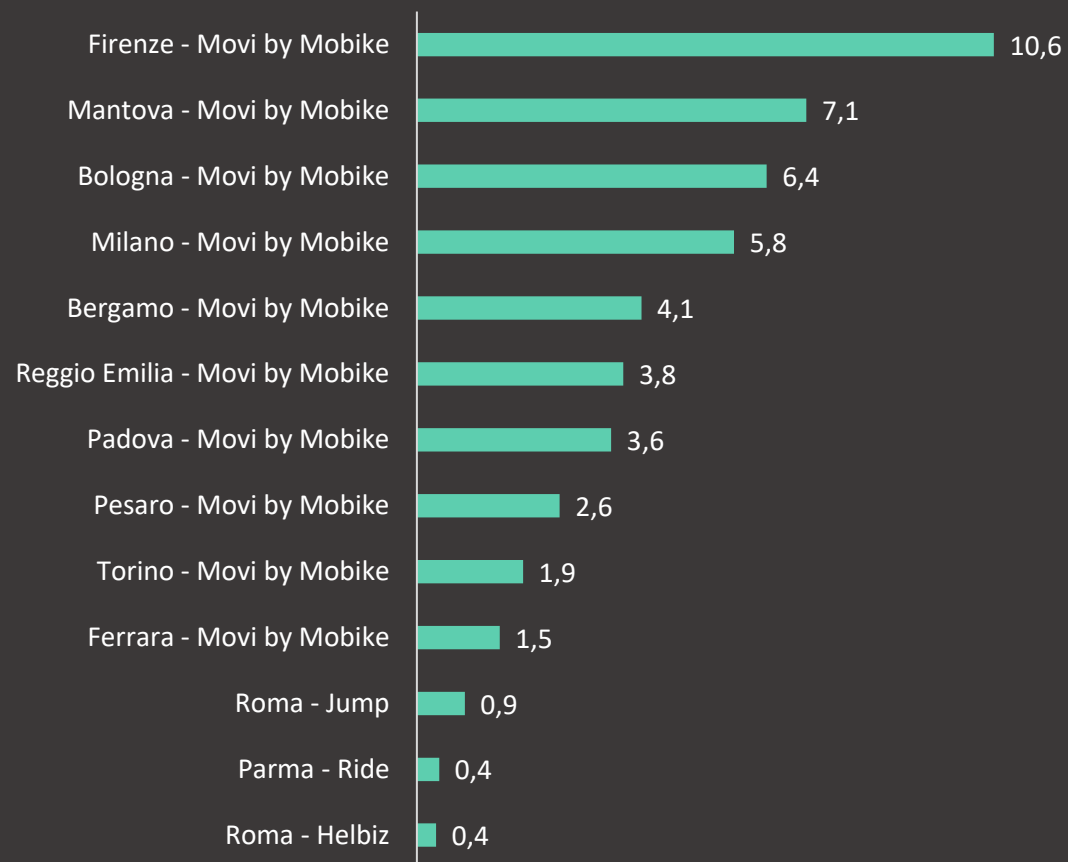
Un interessante indicatore di performance è la percentuale di utilizzo nelle 24 ore di ciascun veicolo che indica per quanto tempo la bici è utilizzata rispetto al totale della giornata. Di nuovo il valore più alto si registra per BiciMia a Brescia con un utilizzo del 5,8% (equivalente a circa 1h e 20). 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 (1,7%).



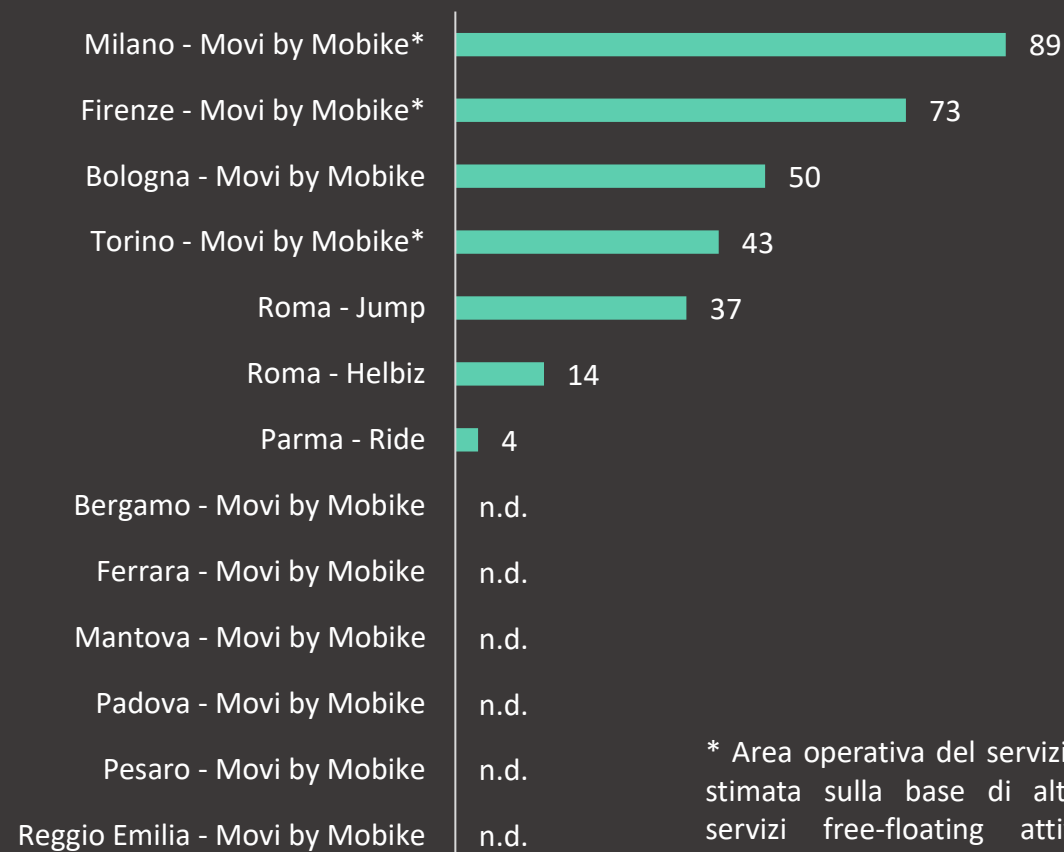
Nota: Dato non disponibile per Bikeshearing Bolzano, Movi by Mobike Ferrara, PedalLamo, Bikeshearing Modena, C'entro in Bici – Ravenna, Mi Muovo.

Densità dell'offerta dei servizi free-floating

Bici per 1.000 abitanti



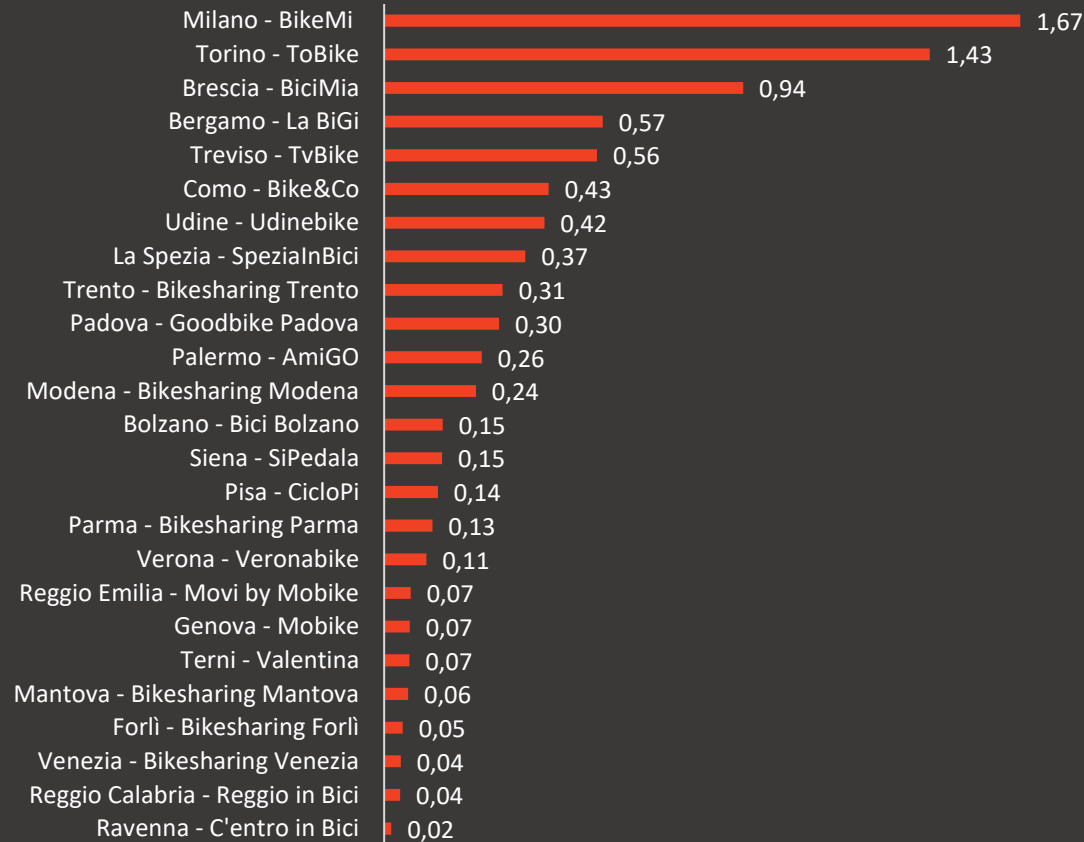
Bici per kmq dell'area operativa



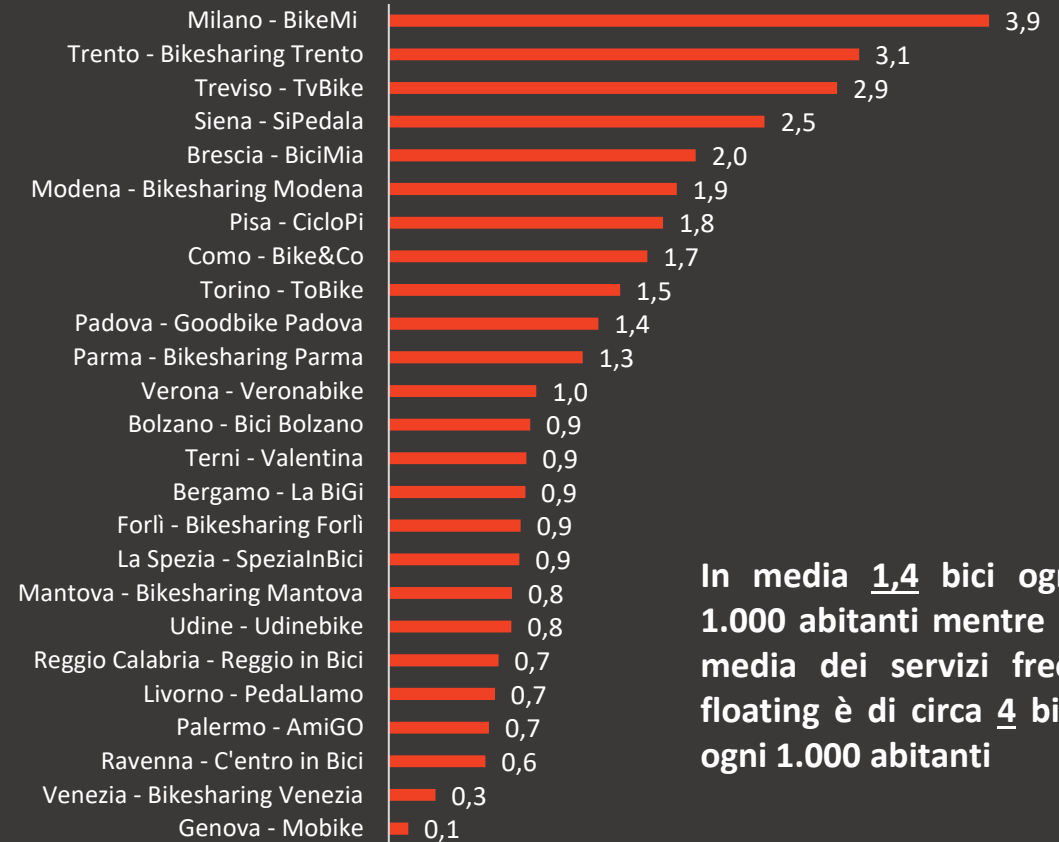
* Area operativa del servizio stimata sulla base di altri servizi free-floating attivi nella città

Densità dell'offerta dei servizi station-based

Stazioni per kmq



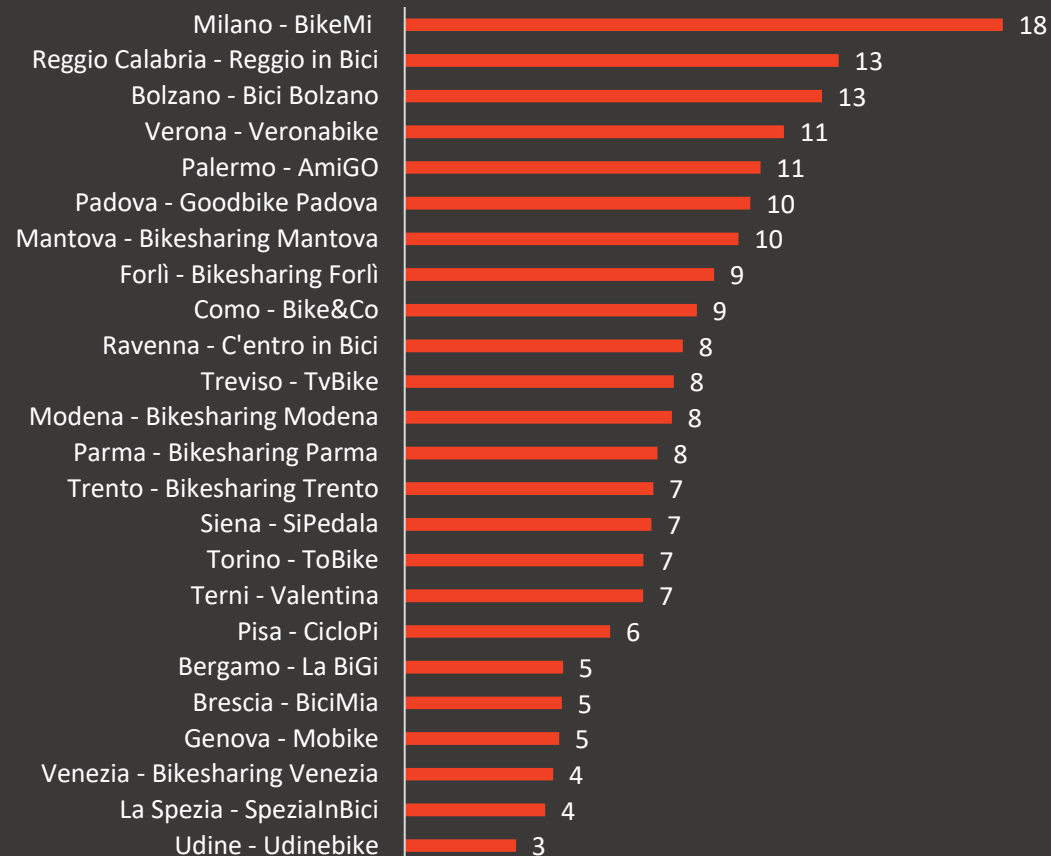
Bici per 1.000 abitanti



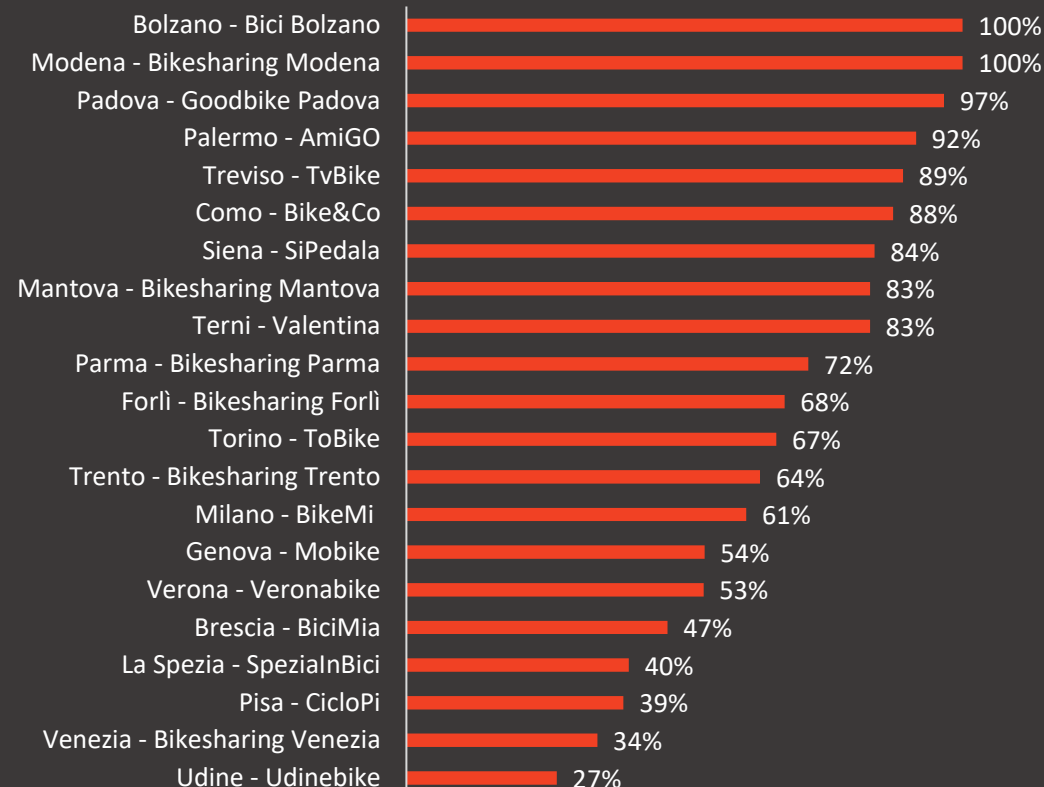
In media 1,4 bici ogni 1.000 abitanti mentre la media dei servizi free-floating è di circa 4 bici ogni 1.000 abitanti

Caratteristiche dei servizi station-based

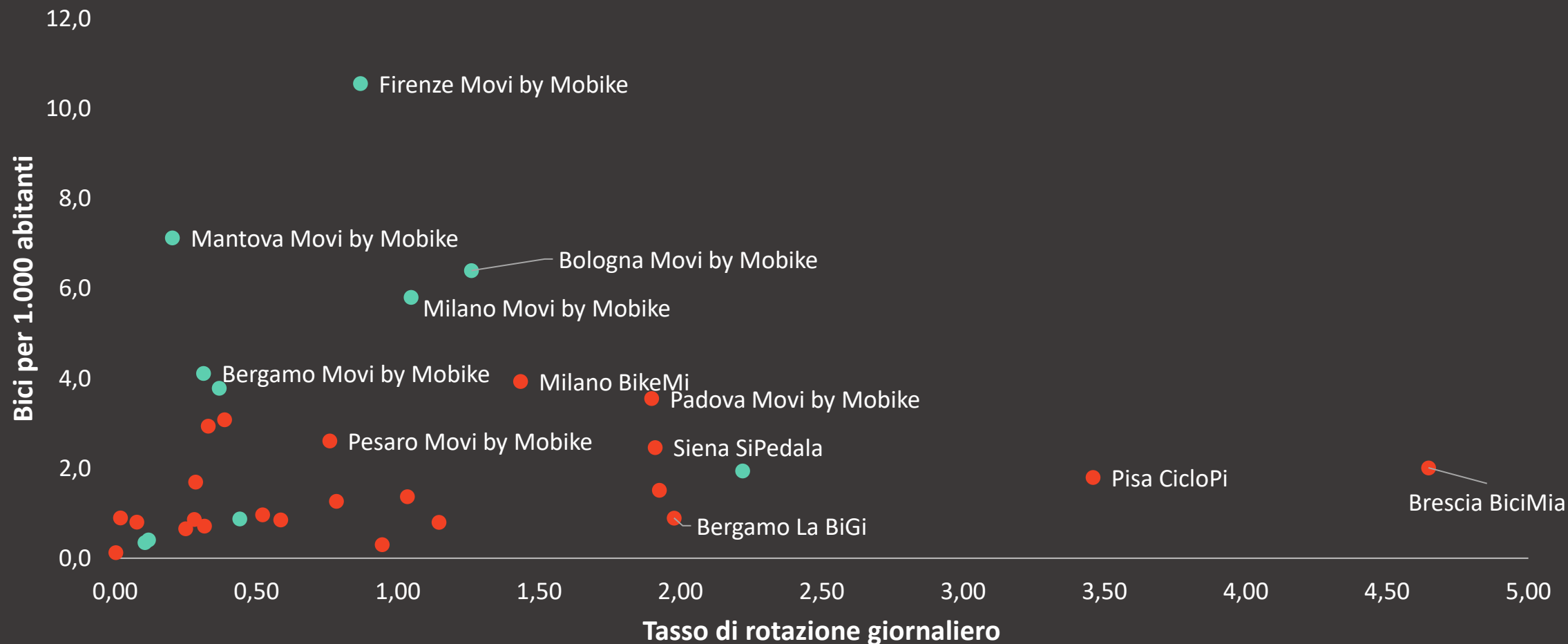
Bici per stazione



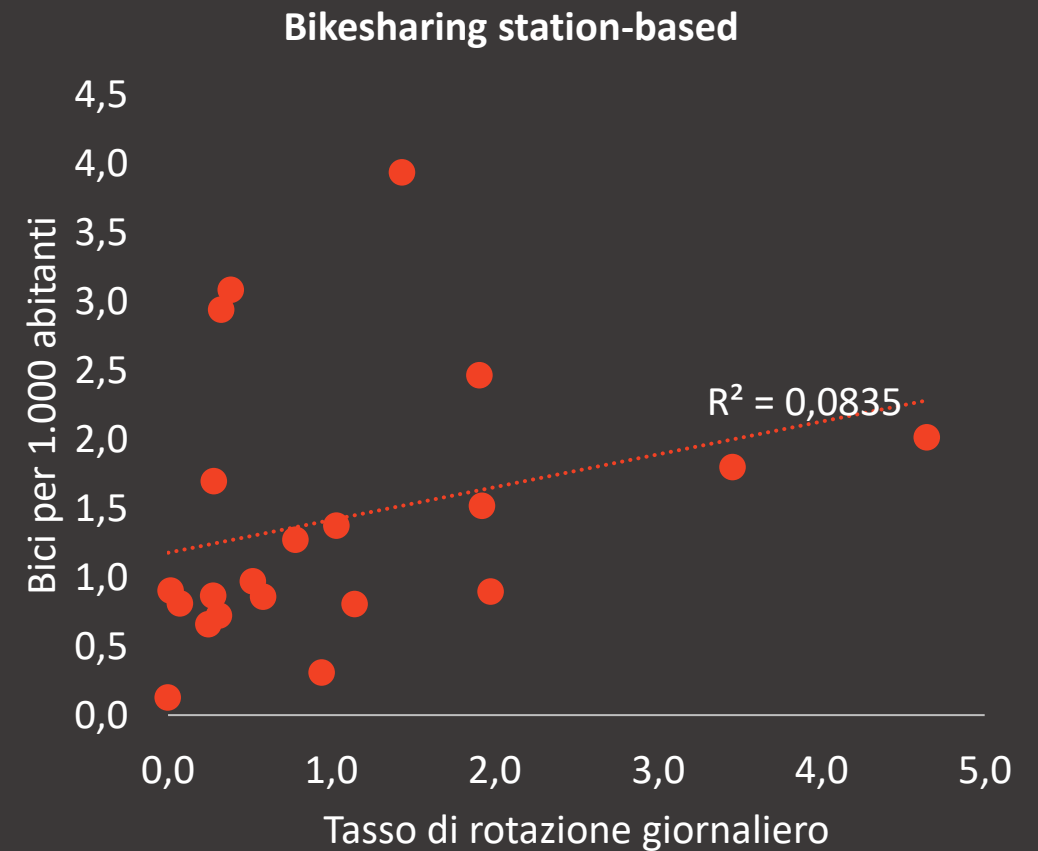
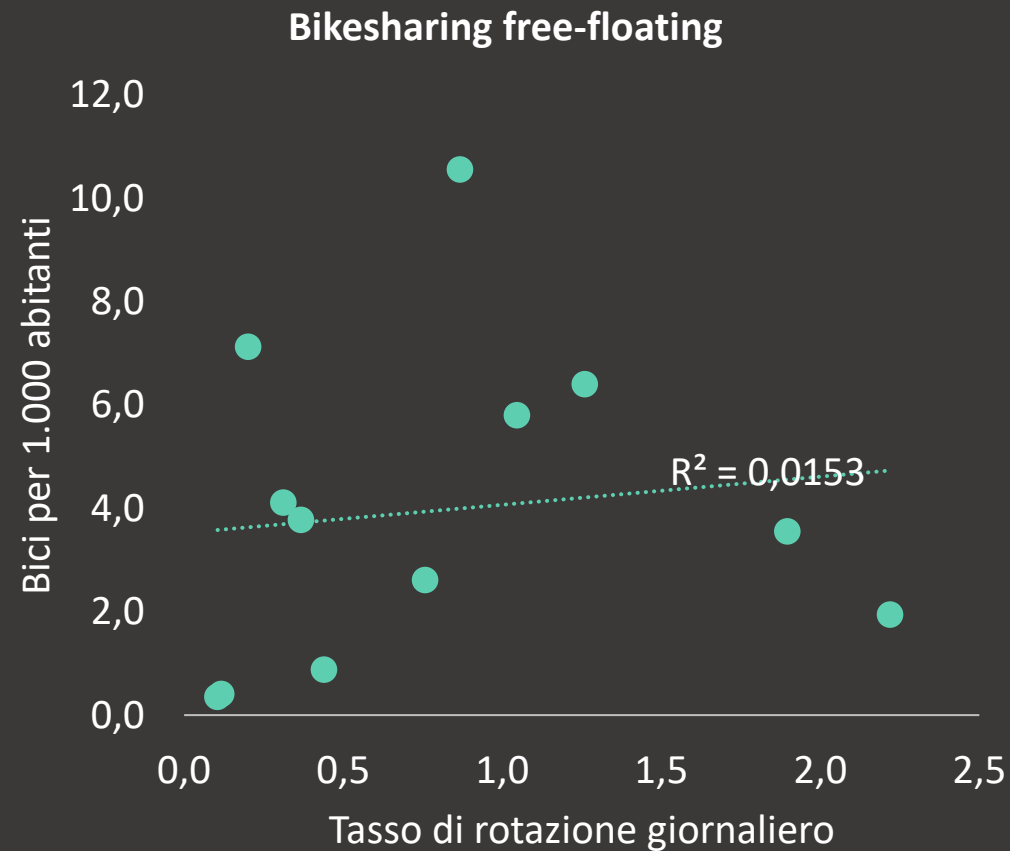
Rapporto tra bici e postazioni



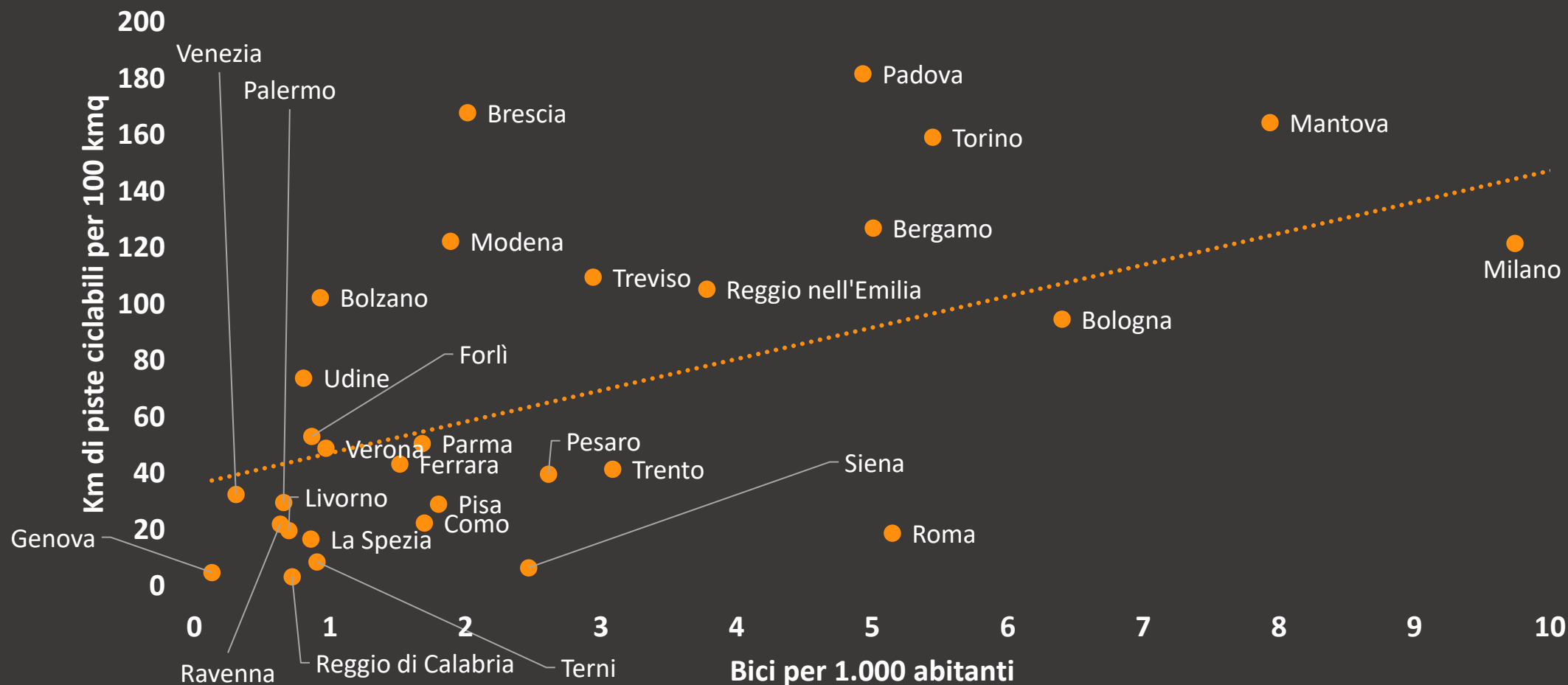
Tasso di rotazione e bici per 1.000 abitanti



Tasso di rotazione e bici per 1.000 abitanti



Piste ciclabili e offerta di bici per città



Costi degli abbonamenti

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 - Ride	300 € (max)

Servizio	Annuale
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

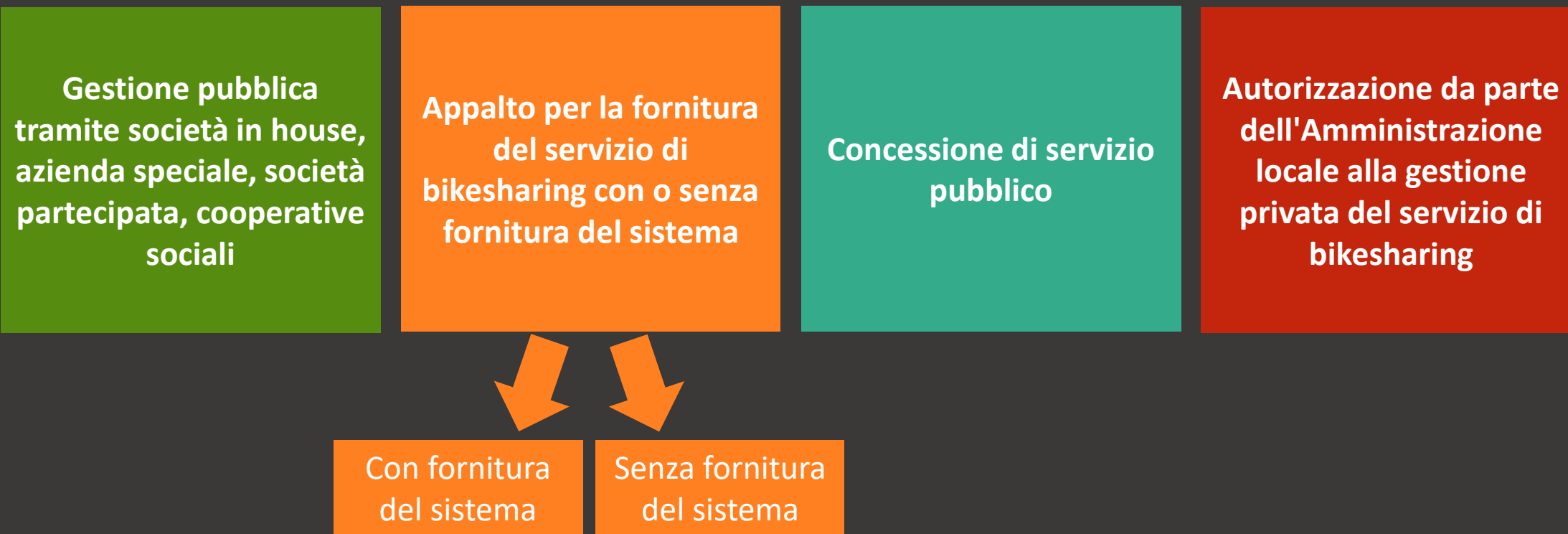
Station-based

Mobike*	1 €	In media**	0,5 €
Helbiz	1,7 €	Min	0,2 €
Jump	4,5 €	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.

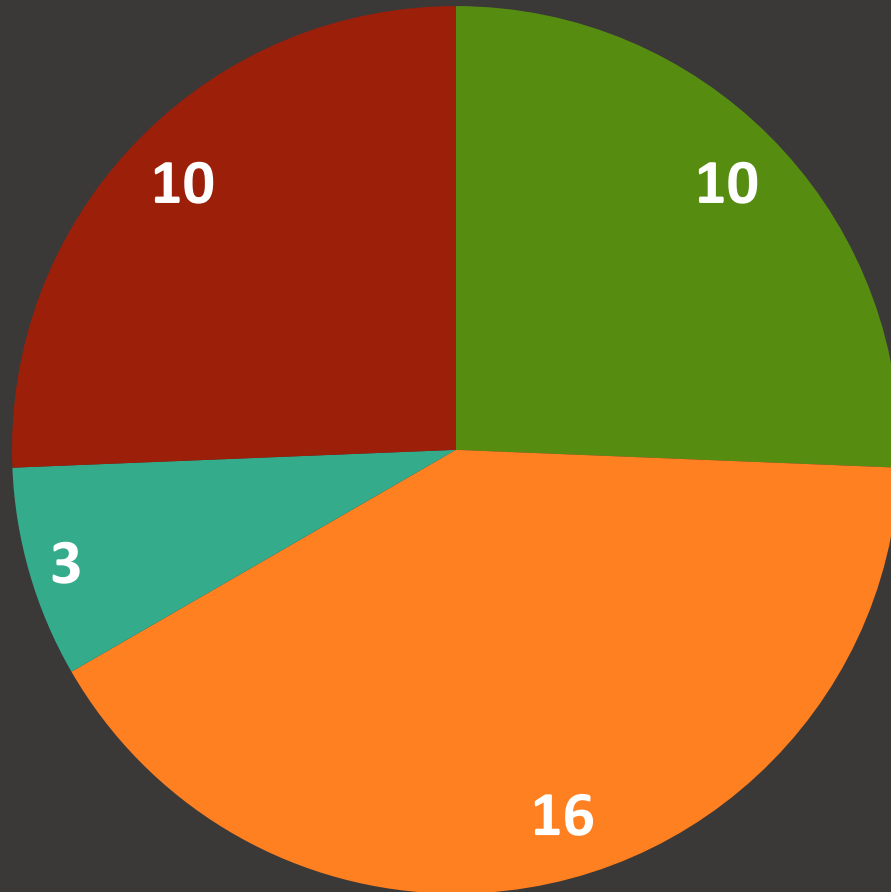
Modelli di gestione



PUBBLICO

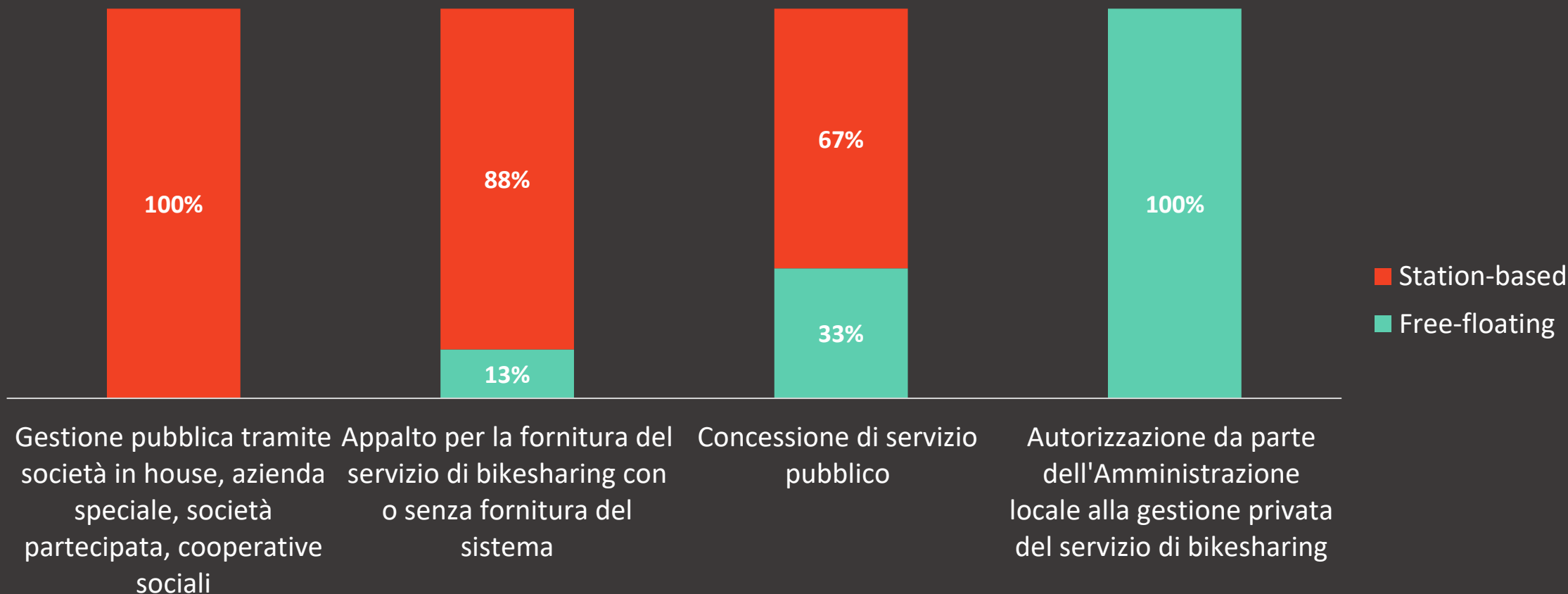
PRIVATO

Modelli di gestione



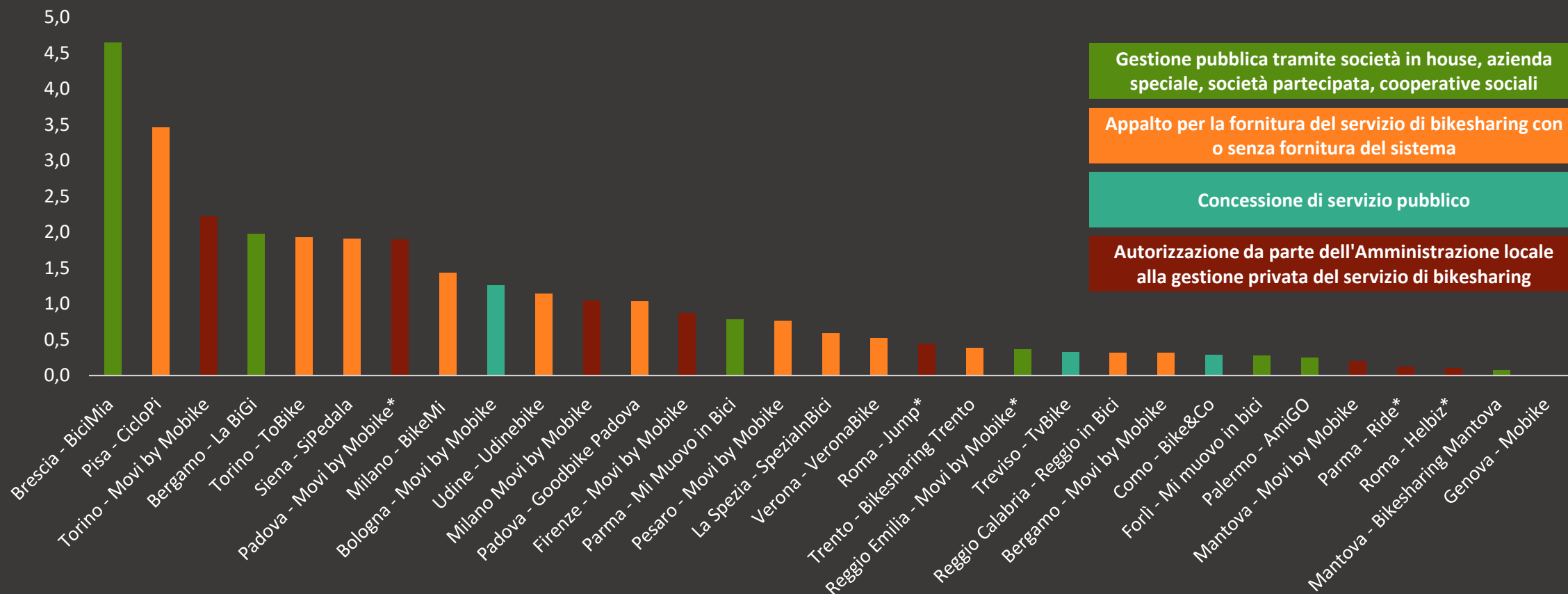
- Gestione pubblica tramite società in house, azienda speciale, società partecipata, cooperative sociali
- Appalto per la fornitura del servizio di bikesharing con o senza fornitura del sistema
- Concessione di servizio pubblico
- Autorizzazione da parte dell'Amministrazione locale alla gestione privata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

Modelli di gestione e modelli operativi



Modelli di business e performance

Tasso di rotazione



#lesscars



Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY

Ridesharing Carpooling
aziendale

L'analisi dei dati e gli operatori del carpooling aziendale italiano

Dal punto di vista della natura degli operatori e dei modelli di business, il settore del carpooling aziendale è molto diversificato al suo interno, com'è possibile rilevare anche dal numero di aziende che si avvale di ciascuna piattaforma. Questa eterogeneità si riflette anche nel fatto che gli operatori, per misurare la performance del proprio servizio, non adottano indicatori univoci, analogamente a quanto invece accade per i servizi di vehiclesharing.

L'analisi effettuata in questa parte del Rapporto è funzionale a cogliere le tendenze del settore riscontrate nel tempo piuttosto che a mettere a confronto i diversi servizi tra loro. Tutti gli indicatori di domanda sono calcolati come somma dei valori dei singoli operatori attivi oggi in Italia. Dal punto di vista qualitativo, i trend presentati di seguito in forma aggregata riflettono le performance dei singoli operatori presenti nel mercato, non altrettanto si può dire in termini quantitativi.



22

aziende



242

aziende



35

aziende

Gli iscritti del carpooling aziendale

Nel 2019, gli iscritti del carpooling aziendale crescono di circa un quarto rispetto all'anno precedente superando quota 350.000, di cui l'83% è da attribuire all'operatore Jojob. Tra il 2018 e il 2019, BePooler triplica la quota dei propri iscritti.

Degli iscritti totali nel 2019, ben il 92% sono registrati come iscritti aziendali: hanno dunque avuto accesso alla piattaforma tramite l'azienda in cui lavorano. Solo una parte residuale, l'8%, si è iscritta al servizio per motivi personali. Questo può essere dovuto alla difficoltà di raggiungere utenti esterni alle «comunità aziendale» ma anche semplicemente al fatto che gli operatori del carpooling offrono un servizio ad un target molto specifico e dalle esigenze peculiari.



Partizione degli iscritti nel 2019



Nota: Il numero di iscritti rappresenta il numero di dipendenti che hanno scaricato la piattaforma o il numero di dipendenti di azienda che a loro volta hanno aderito alla piattaforma.

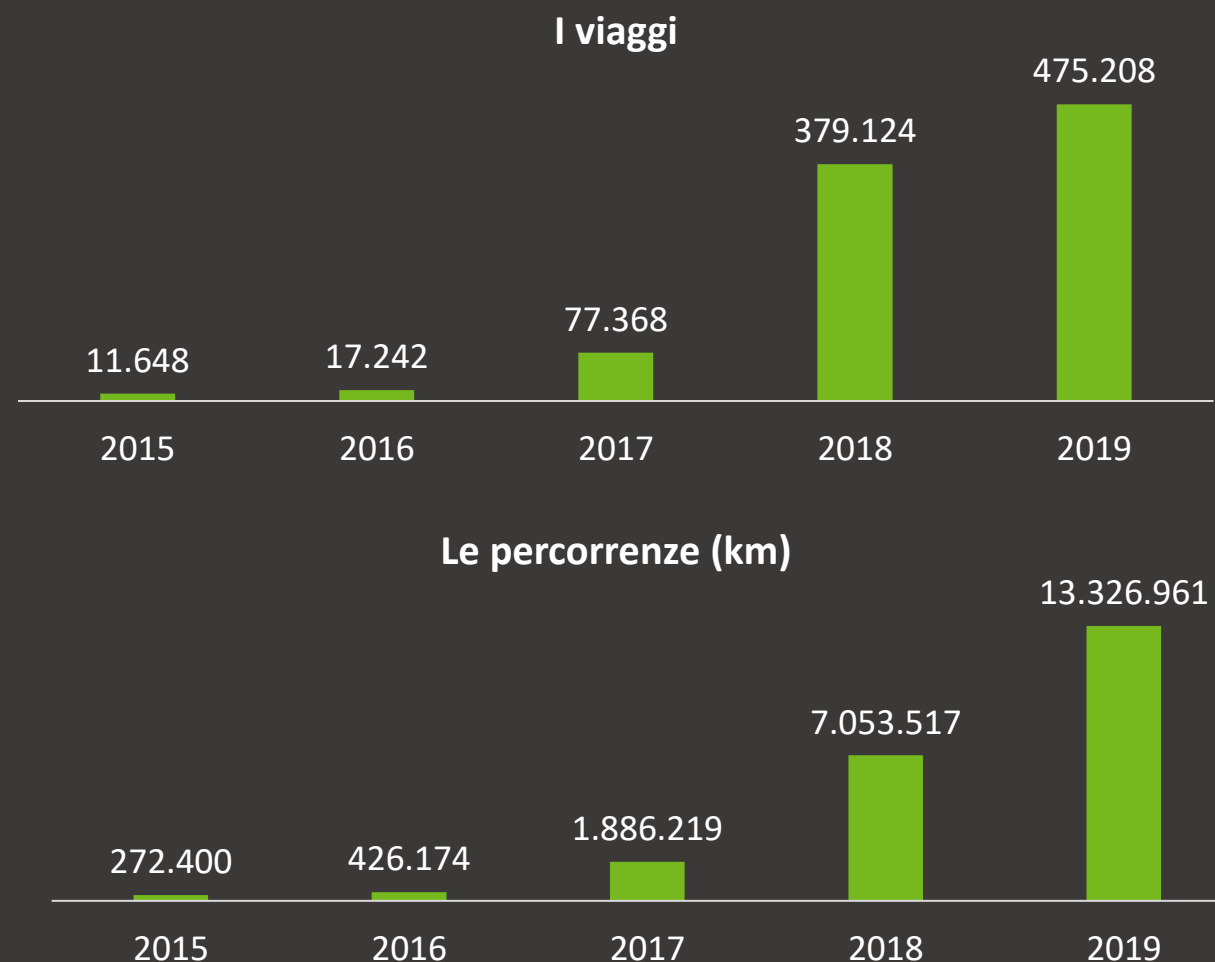
Viaggi e percorrenze del carpooling aziendale

Il settore del carpooling aziendale conferma il trend di forte crescita osservato anche nel 2018.

Tra il 2018 e il 2019, i viaggi del carpooling aziendale aumentano del 25% in media, comunque con tassi differenti tra un operatore e l'altro.

Maggiore è la crescita delle percorrenze che praticamente raddoppiano in un solo anno. Il viaggio medio del carpooling aziendale nel 2019 è di 28,3 km mentre nel 2018 era inferiore ai 20 km.

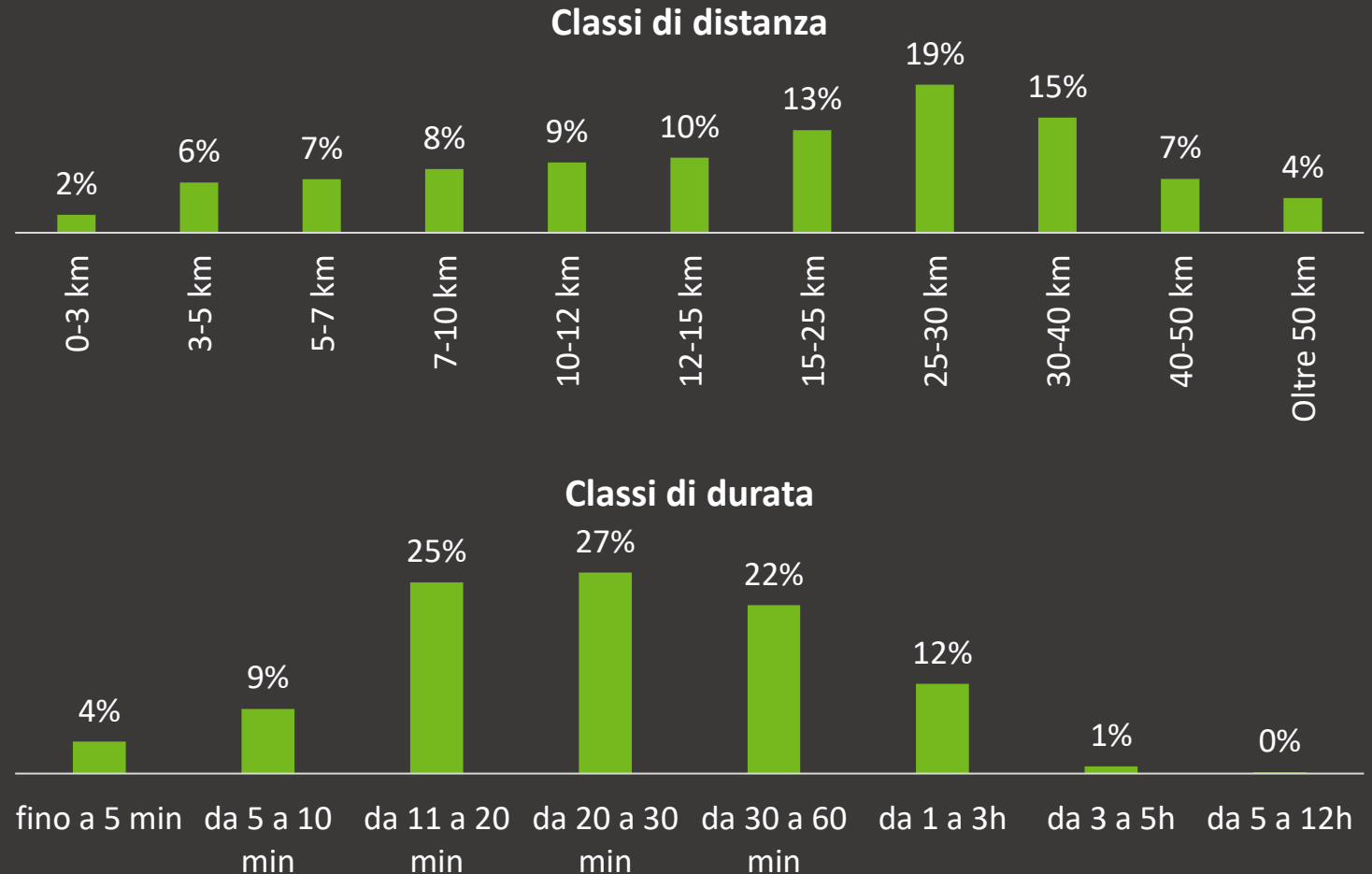
L'operatore per cui si registra un viaggio medio più lungo è Up2Go con ben 33,8 km a spostamento.



Segmentazione dei viaggi

La classe di distanza più frequente è quella che raggruppa i viaggi tra i 25 e i 30 km (19%). Più della metà dei viaggi sono tra i 15 e i 50 km.

Per quanto riguarda la durata dei viaggi in carpooling aziendale, oltre il 50% dura tra gli 11 e i 30 minuti. Trascurabile la percentuale di spostamenti superiore alle 3 ore che, come per le classi di distanza, riflettono le abitudini del pendolarismo automobilistico italiano.

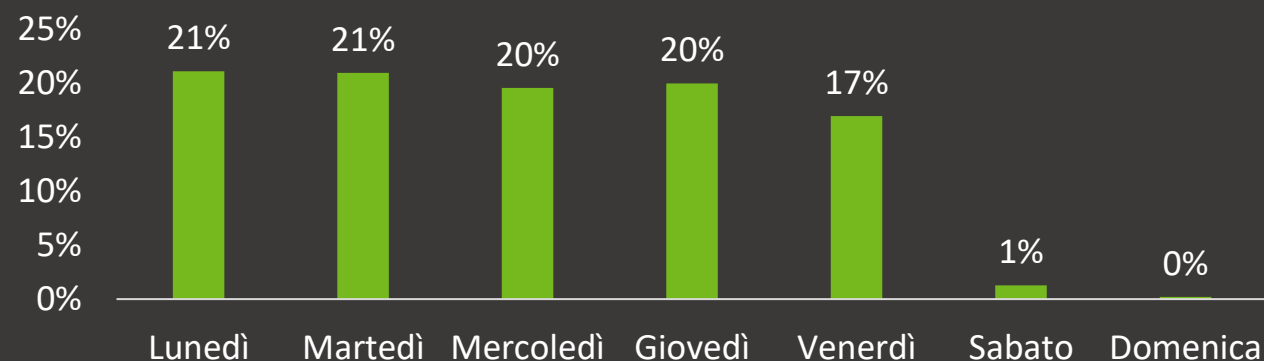


Segmentazione dei viaggi

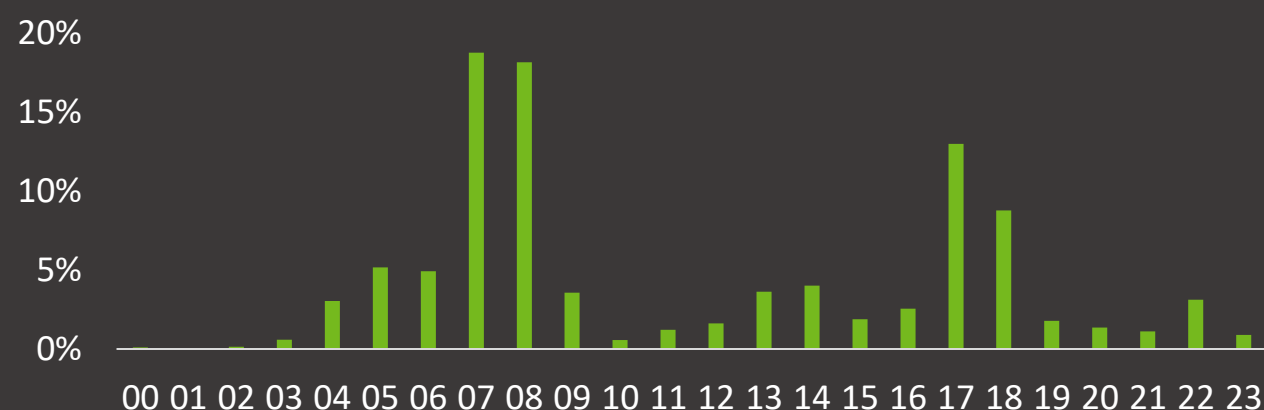
Il carpooling aziendale è un servizio destinato ad utenti che si recano con regolarità sul luogo di lavoro dunque non c'è da stupirsi che il 99% dei viaggi avvenga nei giorni feriali. Tra il lunedì e il venerdì gli spostamenti sono equidistribuiti a meno del venerdì (17% contro circa 20% degli altri giorni).

Quanto detto per i giorni della settimana vale anche per l'orario del giorno. Quasi il 60% dei viaggi avviene tra le 7 e le 9 del mattino e tra le 17 e le 19 nel pomeriggio.

Giorno della settimana



Ora del giorno



#lesscars



Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY

Ridesharing

Focus: Il carpooling e La
legge francese
d'orientamento sulle
mobilità (LOM - 2019)

LOM - La legge d'orientamento sulle mobilità

La legge d'orientamento sulle mobilità è stata promulgata dopo molte vicissitudini. Inserendo nei tempi complessivi anche il processo preliminare di partecipazione delle «Assises de la Mobilité» nell'autunno del 2017, ci sono voluti più di due anni per giungere alla sua promulgazione. In più, nella prima metà del 2020, sono attesi non meno di un centinaio di decreti attuativi.



LOM - Obiettivi

Rompere con la dipendenza dall'auto > Nuove competenze alle **AOM** (autorité organisatrice de la mobilité) in particolare per organizzare dei servizi di mobilità come il carsharing, il carpooling, il DRT. / Istituzione di un nuovo tipo di piano della mobilità (plans mobilités) che si occupa di tutte le diverse forme di mobilità.

Accelerare crescita e diffusione delle nuove mobilità > Apertura dei dati relativi all'offerta di ogni tipo di servizio di mobilità al 2021 / Circolazione di navette a guida autonoma a partire dal 2020 / **Sviluppo del carpooling** attraverso una serie di misure coordinate / Regolazione dell'uso di tutti i servizi di vehiclesharing free-floating / Le AOM possono stabilire dei capitolati prestazionali per gli operatori.

Conseguire la transizione ecologica > Divieto d'immatricolazione di nuovi veicoli diesel e benzina nel 2040 / Piano della mobilità ciclistica con target di triplicazione dello share modale al 2024 / Misure d'incentivazione non finanziarie all'elettrificazione e quintuplicazione dei punti di ricarica al 2022 / **Forfait mobilité durable** che permette ai datori di lavoro di versare sino a 400 euro all'anno d'incentivi per gli spostamenti casa-lavoro di ogni lavoratore / Zones à faibles émissions (ZFE) con selezione dei veicoli anche in base al modello d'uso (carsharing e carpooling)

Programmare gli investimenti infrastrutturali > 13,4 mld al 2022 e 14,3 mld 2023-2027 / $\frac{3}{4}$ degli investimenti dedicati alle ferrovie / Infrastrutture per la mobilità quotidiana piuttosto che per le grandi vie di comunicazione

LOM – Modifiche ai codici

LOM

- **Trasporti** (code des transports)
- **Strada** (code de la route e code de la voirie routière)
- **Enti Locali** (code général des collectivités territoriales)
- **Urbanistica ed edilizia** (code de l'urbanisme e code de la construction et de l'habitation)
- **Imposte** (code général des impôts)
- **Ambiente** (code de l'environnement)
- **Welfare** (code de la sécurité sociale)
- **Lavoro** (code du travail)
- **Commercio** (code du commerce)
- **Artigianato** (code de l'artisanat)

LOM – Definizione di carpooling (Code des Transports, Capo II, Article L3132-1)

«Il carpooling si definisce come l'uso condiviso di un veicolo a motore da parte di un conducente e di uno o più passeggeri, effettuato a titolo non oneroso, ad eccezione della condivisione delle spese, nel quadro di uno spostamento che il conducente realizza per uso proprio. A questo fine, la messa in relazione tra conducente e passeggero, può essere effettuata a titolo oneroso.» > Valore del rimborso spese Capo II Art. R3132-1 / Spese relative al deprezzamento del veicolo, alla manutenzione, all'usura dei pneumatici e al consumo di carburante e ai premi assicurativi. Comprese anche le spese del pedaggio e le eventuali spese di parcheggio legate allo spostamento. / Non ci sono indicazioni sulla proporzione in cui le spese vengono allocate tra conducente e passeggeri

LOM – Ruolo delle AOM nel carpooling (Art.35)

Misure regolamentari

- **Contrassegno delle auto che stanno effettuando carpooling (signe distinctif des véhicules)** > L'AOM stabilisce le caratteristiche di questo contrassegno e le attività di controllo
- **Corsie dedicate (+2) ai veicoli utilizzati durante uno spostamento in carpooling** > Dinamica o permanente / Dedicata non solo al carpooling ma anche a chi viaggia con più persone a bordo, a TPL, taxi e auto a basse emissioni
- **Stalli di parcheggio e aree di sosta dedicate al carpooling sia in ambito urbano che extraurbano**
- **Schema direttore delle aree dedicate al carpooling**

LOM – Ruolo delle AOM nel carpooling (Art.35)

Incentivi economici

- **Contributo per il conducente (anche in caso di assenza di « match ») e per il/i passeggero/i** > Il passeggero può avere un contributo non superiore al rimborso spese che versa al conducente / Il contributo al conducente, per un spostamento effettuato, va dedotto dal rimborso spese ricevuto dal passeggero. Deroga in caso di spostamenti inferiori ai 15 km e contributo forfettario.
- **Risorse per attribuire i contributi provenienti dal « Versement mobilité »** > Con la LOM, il pagamento destinato al finanziamento del trasporto pubblico locale è diventato il pagamento destinato al finanziamento dei servizi di mobilità / Il “versement mobilités” (VM) sostituisce il “versement transport” (VT).

Politiche attive

- **In caso di assenza o insufficienza di offerta privata, l’AOM provvede a mettere a disposizione una piattaforma di condivisione per facilitare il *match* tra conducenti e passeggeri.**

LOM – Pianificazione e carpooling (Art. 16 e art. 82)

Interventi relativi alla pianificazione

- **Piano della mobilità (plan de mobilité)** > Equilibrio tra esigenze di mobilità ed accessibilità da una parte e protezione dell'ambiente e della salute dall'altra / Diminuzione del traffico stradale / Incoraggiare l'uso del trasporto pubblico locale, il carpooling e le altre forme di mobilità condivisa e la mobilità attiva.
- **Piano degli spostamenti aziendali (plan de mobilité employer)** > Necessario per aziende che hanno almeno 50 dipendenti nello stesso sito / Stessi obiettivi della mobilità

LOM – Incentivi aziendali (Art. 82)

Misure fiscali

- **Pacchetto per la mobilità sostenibile (Forfait mobilité durable)** > Il passeggero può ricevere un contributo DA PARTE DEL DATORE DI LAVORO relativo alle spese che il LAVORATORE effettua per spostarsi tra la propria casa e il lavoro. Il forfait può riguardare il **carpooling**, la bicicletta e la e-bike, gli altri servizi di mobilità condivisa / Il forfait non include il TPL perchè già interessato da un provvedimento preesistente / Il forfait non costituisce reddito imponibile per il lavoratore fino a 400 euro all'anno.
- **Ticket Mobilità (titre-mobilité)** > Il forfait mobilité durable può prendere la forma di una soluzione di pagamento specifica, digitale, e prepagata che prende il nome di "titre-mobilité".

LOM – Apertura dei dati Capo V, Sezione 1

Art. L1115

- L'AOM può richiedere alle piattaforme digitali di carpooling di mettere a disposizione un accesso diretto per consentire una ricerca di uno spostamento in carpooling.
- Le risposte agli utilizzatori forniscono la localizzazione del luogo in cui il passeggero è salito e disceso, l'orario e il prezzo del tragitto.
- Con successivo decreto verrà stabilita una soglia minima al di sotto della quale i servizi di carpooling non sono soggetti a questo obbligo.

Registro attestazioni di spostamenti in carpooling: come funziona



#lesscars 

Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY 

Ridesharing

FOCUS: Born to
ride(sharing)

Caratteristiche dei servizi di Ridesharing

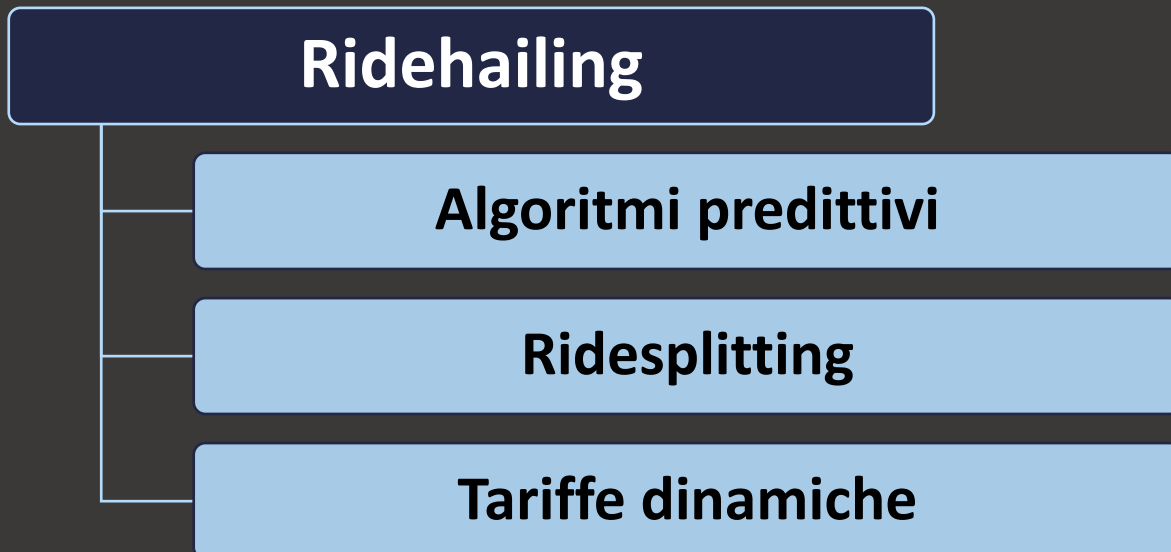
INFORMAZIONI all'inizio del viaggio
su passeggeri, conducente, veicolo

TRACCIABILITÀ del viaggio tramite GPS

PAGAMENTO elettronico e tracciabilità

VALUTAZIONE reciproca tra
passeggeri e conducenti

Ma c'è anche dell'altro...

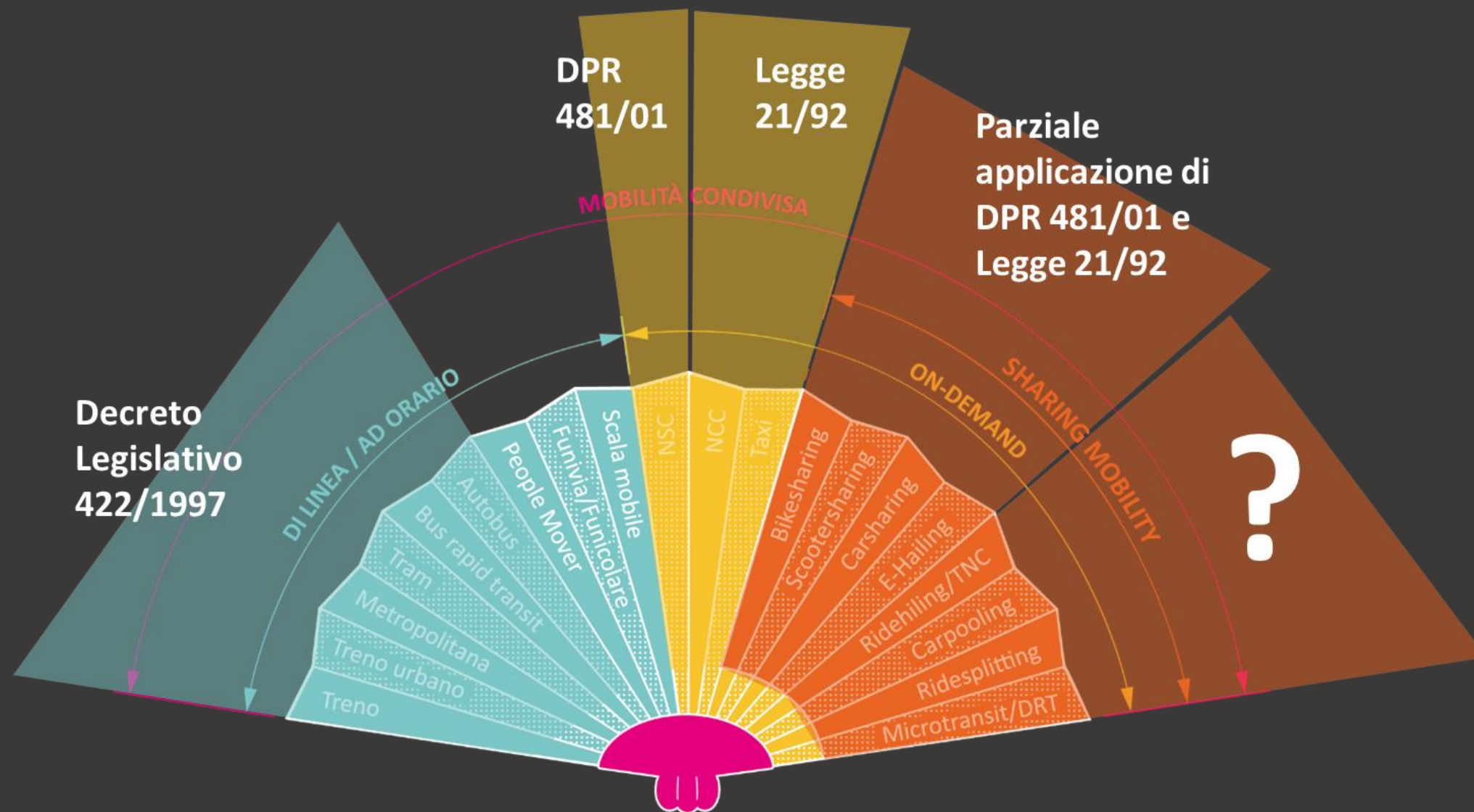


Macchine nel posto giusto al momento giusto

Migliore offerta -> riduzione costi di viaggio
-> maggiore domanda

Vantaggi per i consumatori e per chi produce
il servizio

Il quadro regolatorio del ventaglio



Il quadro regolatorio della sharing mobility

VEHICLESHARING



DPR 481/01 + Forme di regolazione a livello locale

RIDESHARING

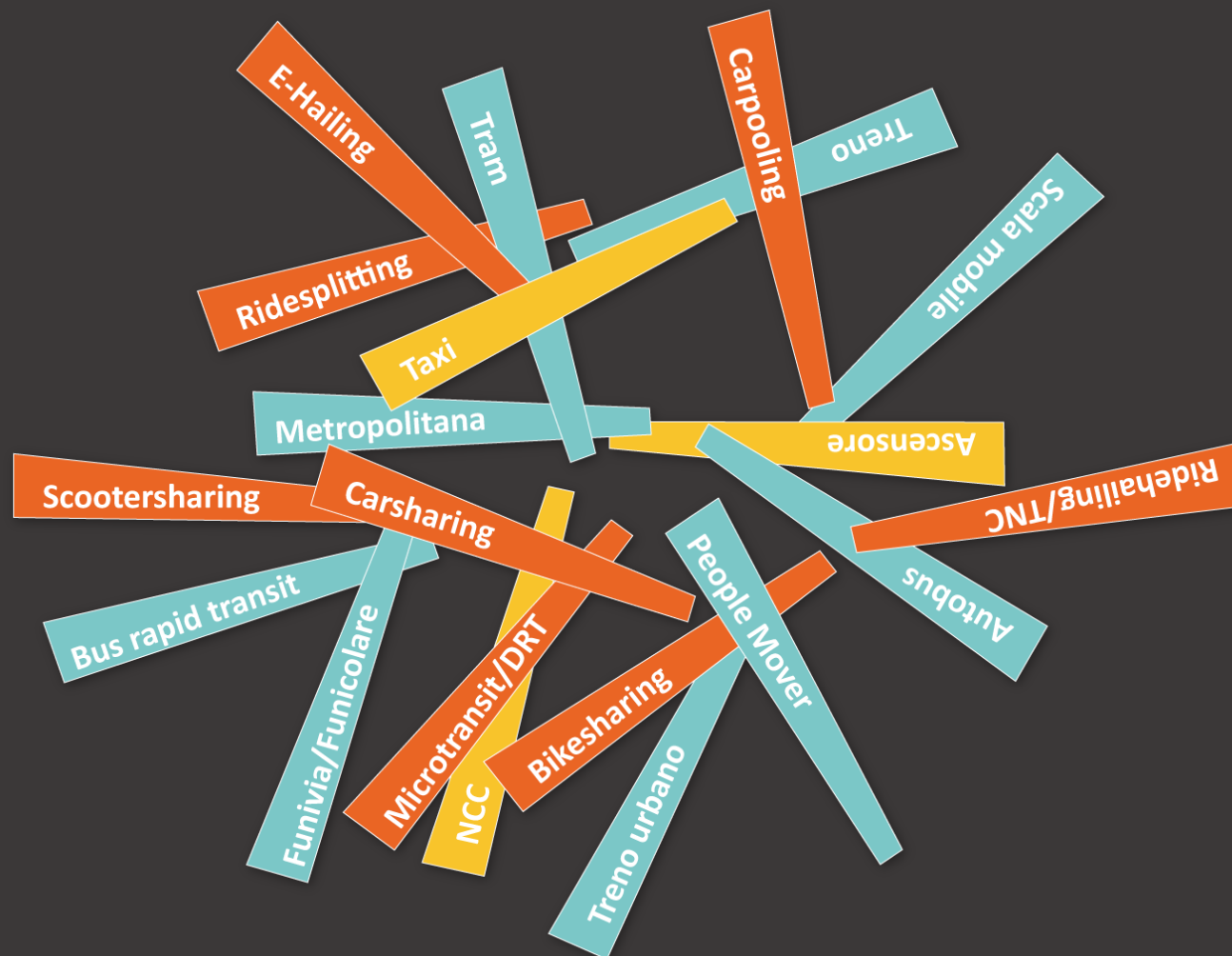


Legge n. 21
15 gennaio
1992

Uso proprio,
no
corrispettivo

... "LIMBO" REGOLATORIO...

E' un ventaglio o uno SHANGAI?



Cosa deve garantire un quadro regolatorio organico

Un quadro di regole che organicamente affronti l'intero ventaglio dei servizi di mobilità condivisa, tradizionali e innovativi, deve garantire il **DIRITTO ALLA MOBILITÀ** vale a dire il diritto di ogni persona di spostarsi avendo la libertà di scegliere come farlo, nelle condizioni economiche, sociali e ambientali più vantaggiose per la **COLLETTIVITÀ**.

Rivoluzione digitale/economia delle piattaforme di Ridehailing e criticità nella definizione delle regole

Accesso generalizzato **Vs** profilazione del cliente e del fornitore, attraverso rating, feedback etc.

Tariffe amministrative **Vs** tariffe dinamiche

Rapporto di lavoro dipendente (employee) **Vs** lavoratore autonomo che usa i servizi della piattaforma (contractor)

Contingentamento delle licenze con obbligo di servizio pubblico **Vs** apertura del mercato senza obblighi di servizio pubblico

#lesscars 

Osservatorio Nazionale

SHARING
MOBILITY

**Sharing mobility
e Covid-19**

**Indagine su
comportamenti e
propensioni di viaggio in
seguito all'emergenza
Covid-19**

Il campione analizzato

Numero di risposte ricevute= 12.688

Periodo di rilevazione: dal 20 aprile al 10 maggio

Mezzi di diffusione:

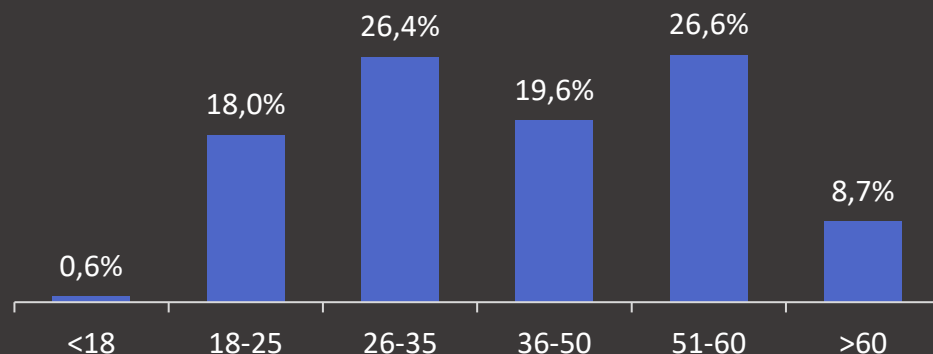
- Canali social Osservatorio Sharing Mobility
- Newsletter Fondazione Sviluppo Sostenibile
- Contatti personali
- Canali di ciascun operatore che ha collaborato alla survey (social, mailing list, invio agli iscritti ai servizi, etc.)

Operatori che hanno contribuito e diffuso la survey

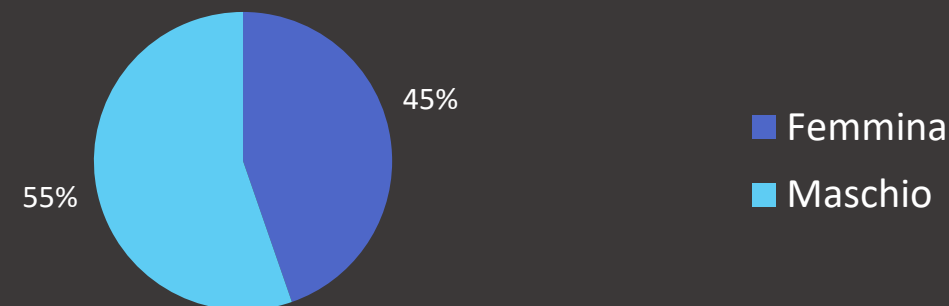


Il campione analizzato

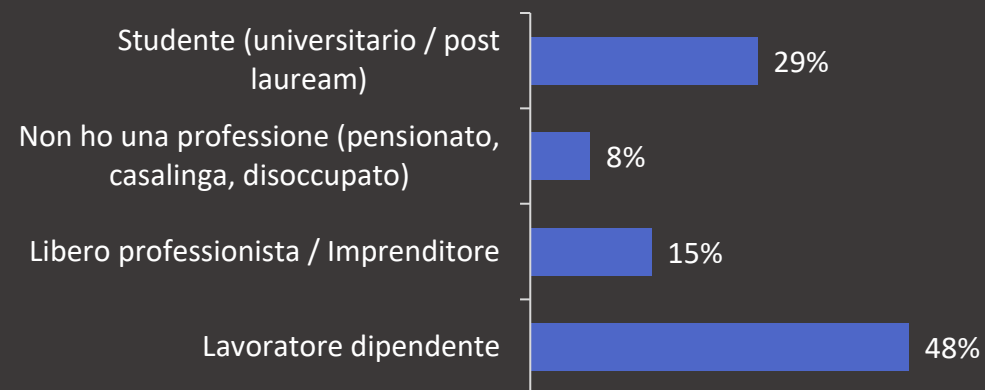
Età



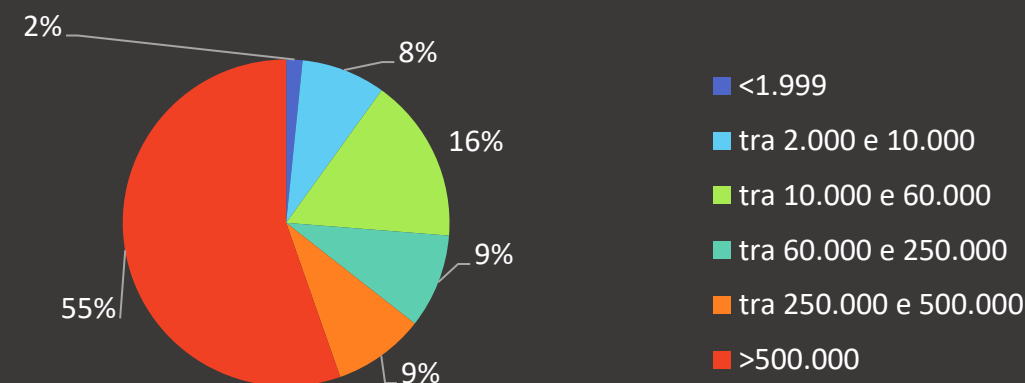
Genere



Professione

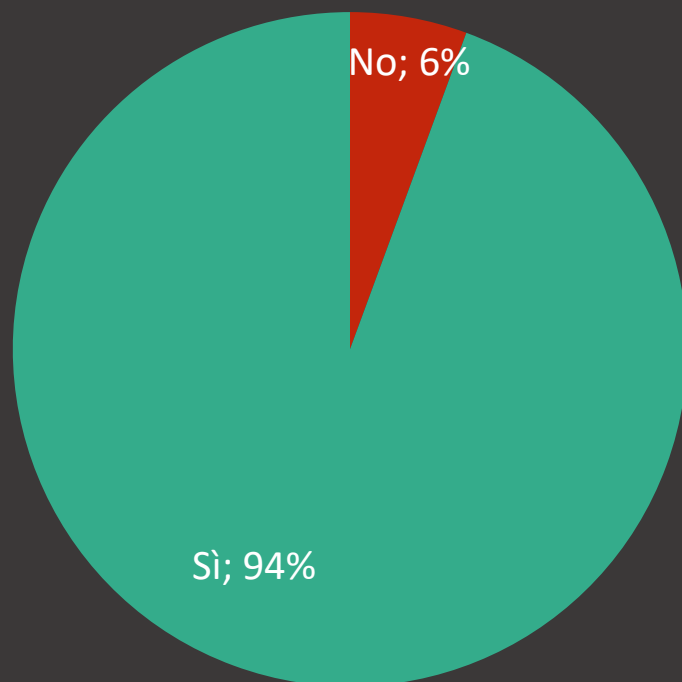


Numero di abitanti del Comune di residenza

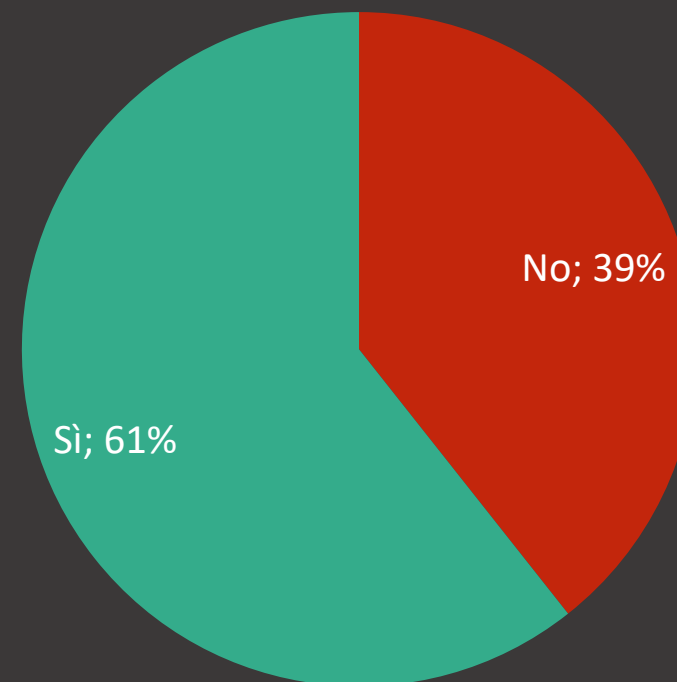


Il campione analizzato

Hai la patente?

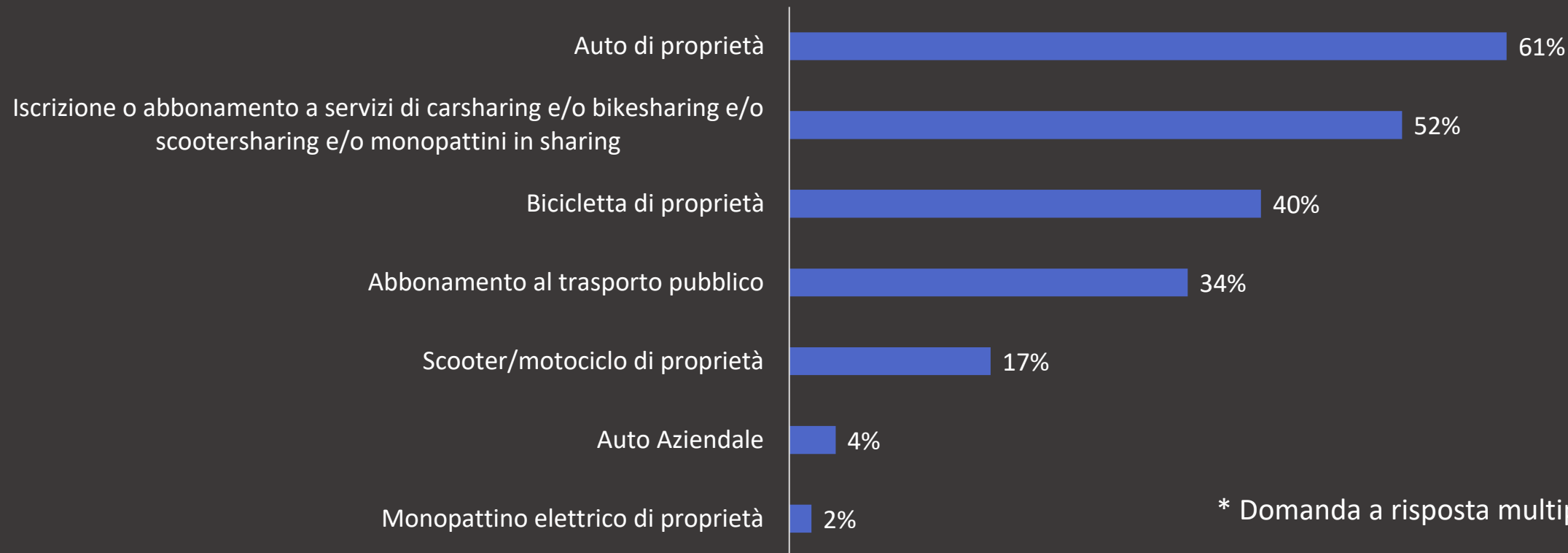


Possesso dell'auto di proprietà



Disponibilità di veicoli di proprietà, iscrizioni e abbonamenti a servizi di mobilità condivisa

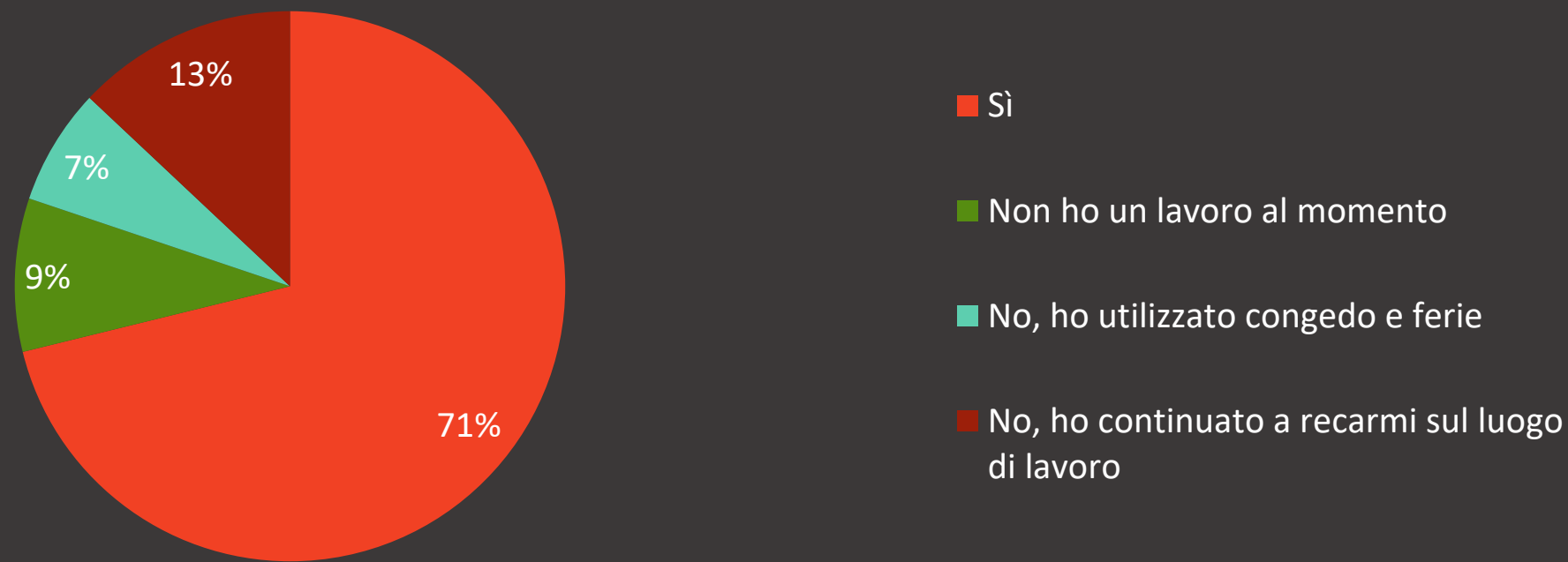
Indica se possiedi un mezzo di trasporto e/o se sei abbonato ad un servizio di mobilità come TPL e/o se sei iscritto a un servizio di sharing mobility*



* Domanda a risposta multipla

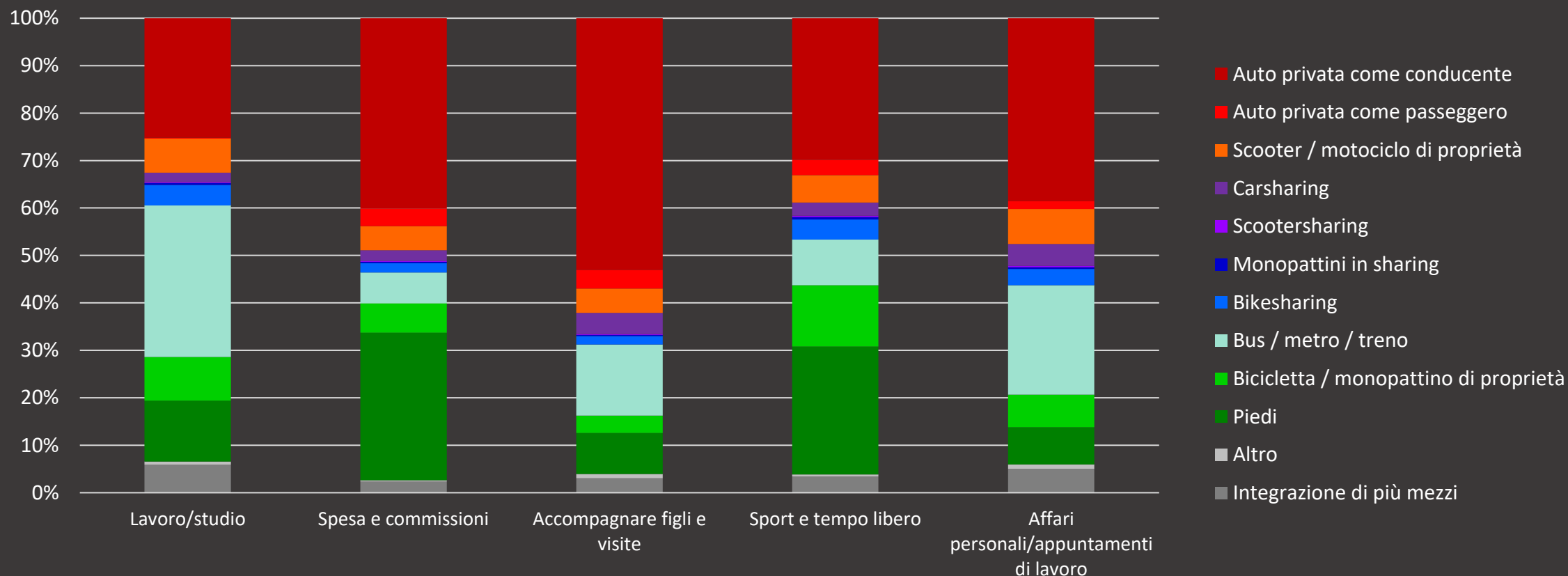
Uso dello smart working e della didattica a distanza nel campione analizzato durante il periodo del confinamento

Dal DPCM dell' 8 marzo, hai iniziato a lavorare da casa in smart working o a studiare tramite didattica a distanza?



Motivazione dello spostamento e share modale

Prima del DPCM dell'8 marzo, quale mezzo utilizzavi più di frequente per ... (motivazione)?



Propensioni post COVID-19

Percentuale di persone che continuerà a utilizzare lo stesso mezzo di trasporto del periodo pre COVID-19

	Carsharing	Bikesharing	Scotersharing	Monopattini in sharing	Trasporto pubblico	Auto privata
Lavoro/studio	60%	71%	75%	52%	42%	86%
Spesa e commissioni	64%	67%	69%	56%	42%	84%
Accompagnare figli e visite	63%	72%	62%	68%	44%	86%
Sport e tempo libero	57%	67%	63%	59%	38%	79%
Affari personali/ appuntamento di lavoro	60%	70%	64%	63%	45%	83%
Media	61%	69%	66%	59%	43%	84%

Nota: per ciascuna motivazione, è stata considerata la percentuale di persone che prevedono di continuare ad effettuare un dato spostamento e che lo faranno con lo stesso mezzo utilizzato nel periodo pre COVID-19

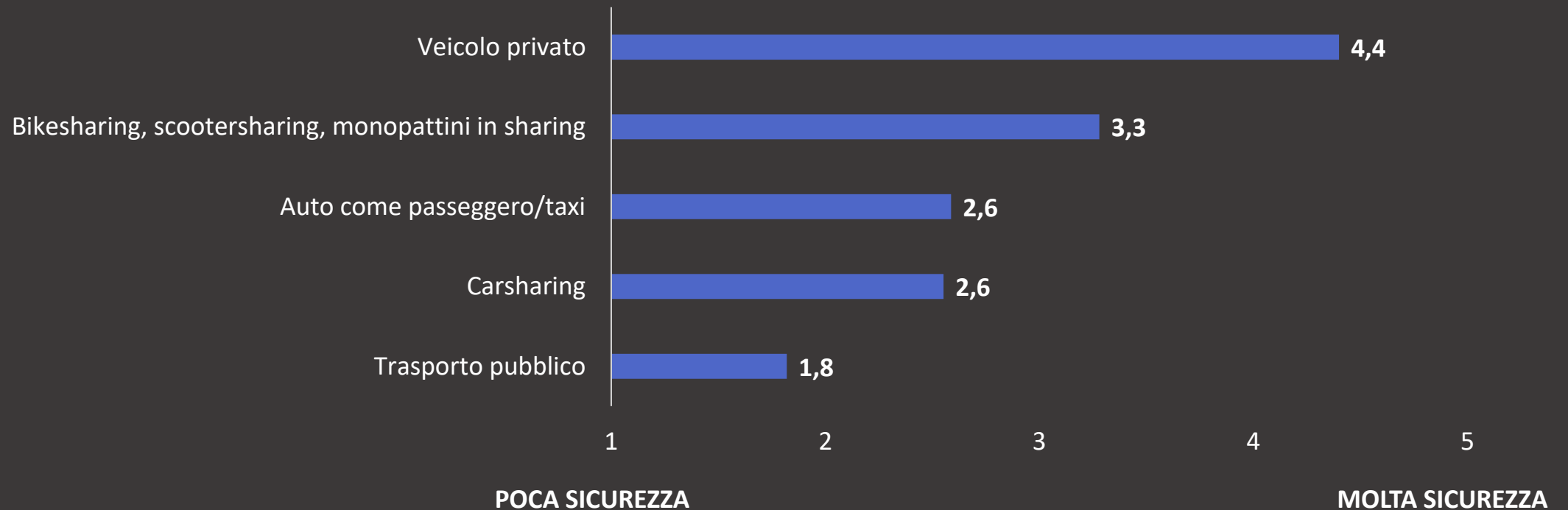
Propensioni post COVID-19

Percentuale di persone che cercherà una soluzione tecnologica per evitare lo spostamento (es. smart working, spesa online, etc.)

	Carsharing	Bikesharing	Scootersharing	Monopattini in sharing	Trasporto pubblico	Auto privata
Lavoro/studio	16%	15%	9%	11%	28%	17%
Spesa e commissioni	15%	13%	20%	16%	14%	14%
Accompagnare figli e visite	6%	10%	19%	8%	9%	5%
Sport e tempo libero	10%	6%	16%	10%	11%	7%
Affari personali/ appuntamenti di lavoro	14%	15%	6%	9%	18%	13%
Media	12%	12%	13%	10%	19%	11%

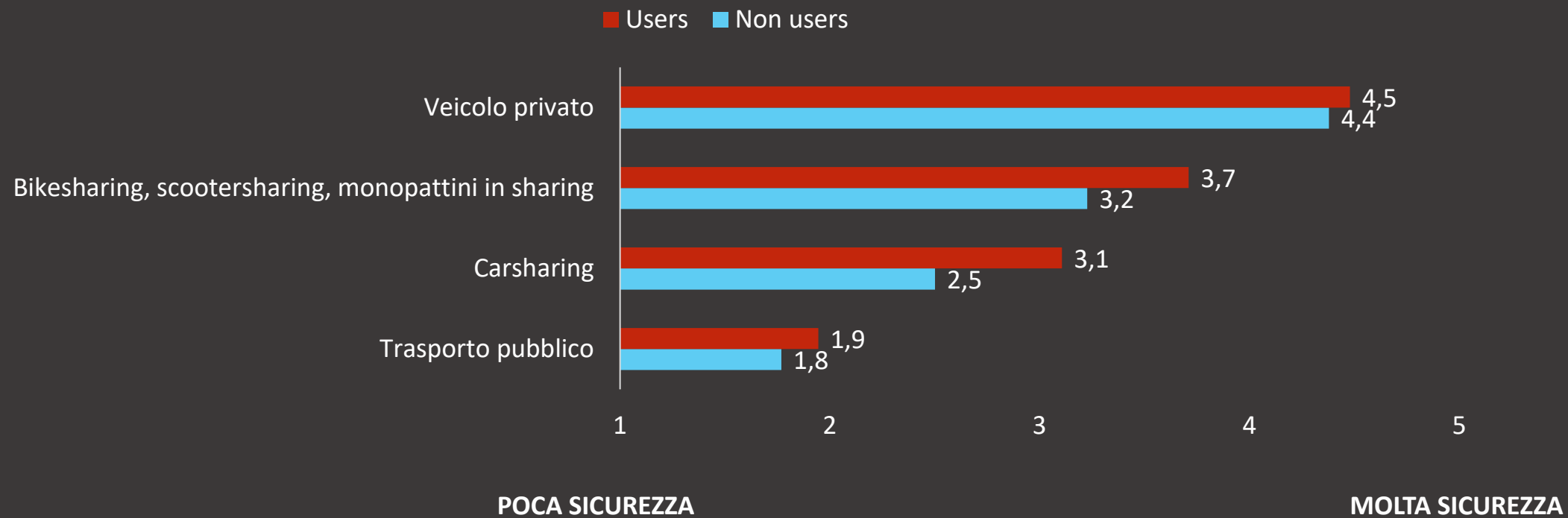
Percezione generale dei livelli di sicurezza per la propria salute

Alla luce dell'emergenza COVID-19, qual è OGGI la tua percezione della sicurezza per la tua salute per l'uso del...?



Percezione dei livelli di sicurezza per la propria salute da parte degli utenti di ciascun servizio

Alla luce dell'emergenza COVID-19, qual è OGGI la tua percezione della sicurezza per la tua salute per l'uso del...?



Focus su chi ha continuato a recarsi a lavoro durante il periodo di confinamento

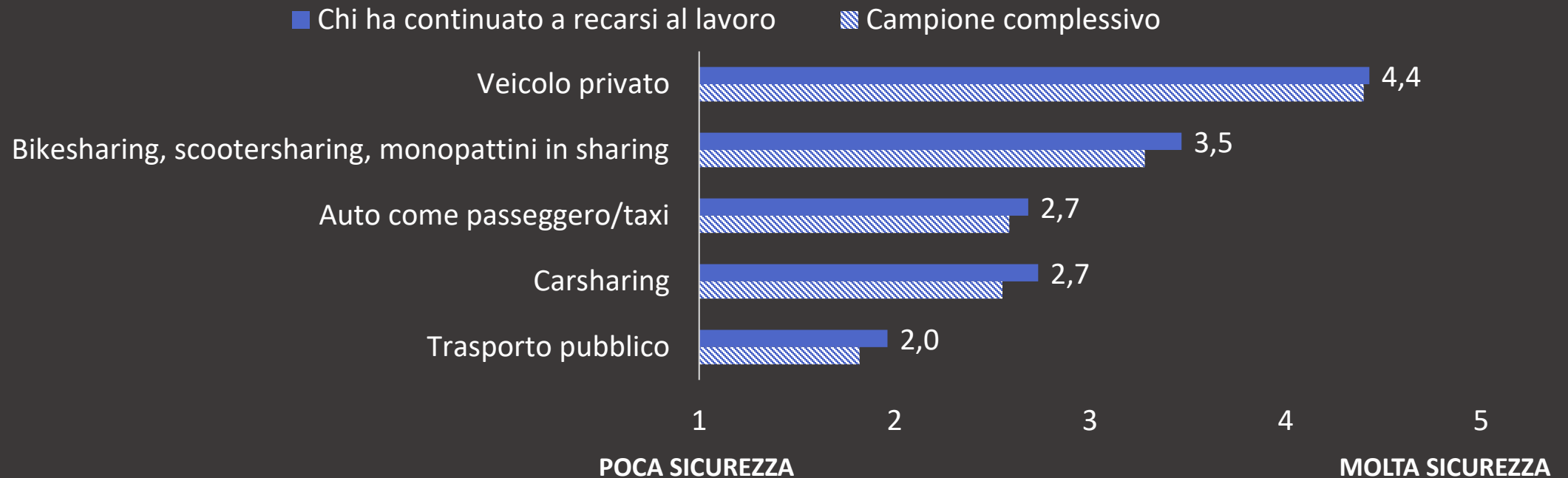
Percentuale di persone che continuerà a utilizzare lo stesso mezzo di trasporto del periodo pre COVID-19

	Carsharing	Bikesharing	Scootersharing	Monopattini in sharing	Trasporto pubblico	Auto privata
Media						
Chi ha continuato a recarsi a lavoro	73%	70%	-	-	49%	85%
Campione complessivo	61%	69%	66%	59%	43%	84%

SOLO Lavoro/studio						
Chi ha continuato a recarsi a lavoro	83%	73%	-	-	47%	86%
Campione complessivo	60%	71%	75%	52%	42%	86%

Focus su chi ha continuato a recarsi a lavoro durante il periodo di confinamento

Alla luce dell'emergenza COVID-19, qual è OGGI la tua percezione della sicurezza per la tua salute per l'uso del...?



Focus sui residenti in Lombardia

Il 15% del campione è residente in Lombardia, la regione più colpita dal COVID-19

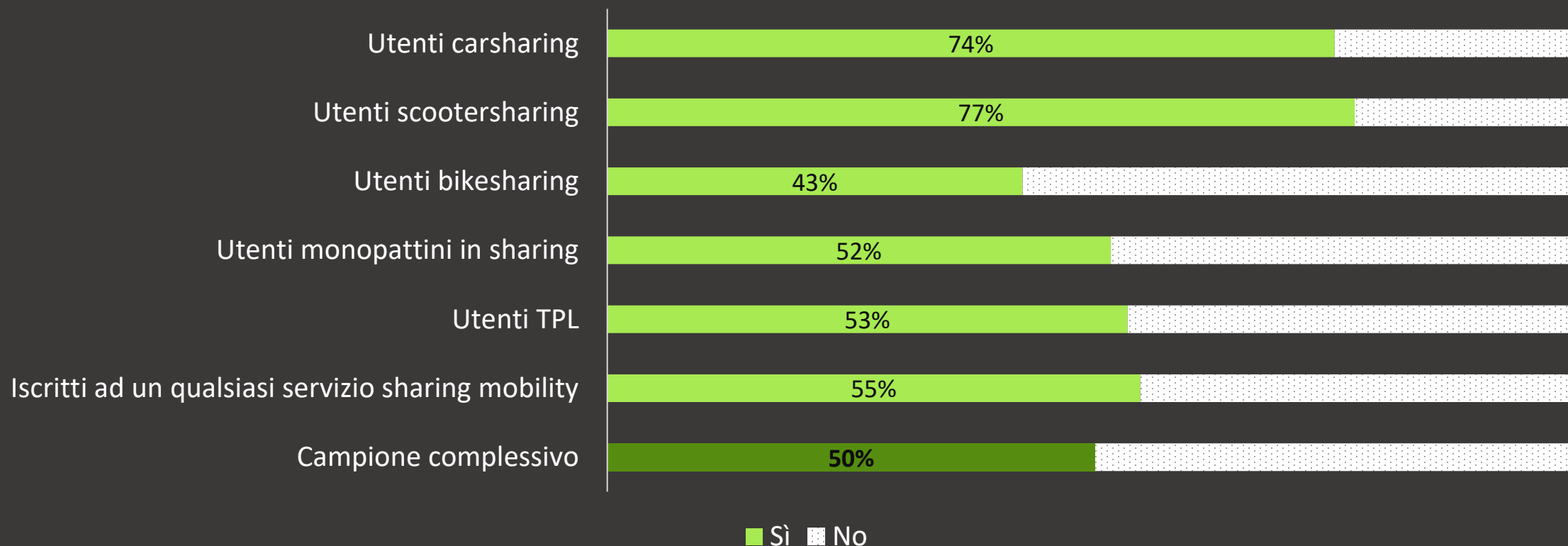
Percentuale di persone che continuerà a utilizzare lo stesso mezzo di trasporto del periodo pre COVID-19

	Carsharing	Bikesharing	Scooter sharing	Monopattini in sharing	Trasporto pubblico	Auto privata
Lavoro/studio	63%	76%	-	-	70%	91%
Spesa e commissioni	70%	50%	-	-	52%	85%
Accompagnare figli e visite	63%	65%	-	-	67%	85%
Sport e tempo libero	72%	70%	-	-	69%	85%
Affari personali/ appuntamenti di lavoro	72%	70%	-	-	69%	85%
Media	65%	70%	82%	68%	69%	86%

Nota: per ciascuna motivazione, è stata considerata la percentuale di persone che prevedono di continuare ad effettuare un dato spostamento e che lo faranno con lo stesso mezzo utilizzato nel periodo pre COVID-19

Conoscenza delle procedure di igienizzazione e sanificazione ambientale

Sei a conoscenza del fatto che i veicoli del carsharing, bikesharing, scootersharing e monopattini in sharing seguono regolarmente delle procedure di igienizzazione e di sanificazione ambientale?



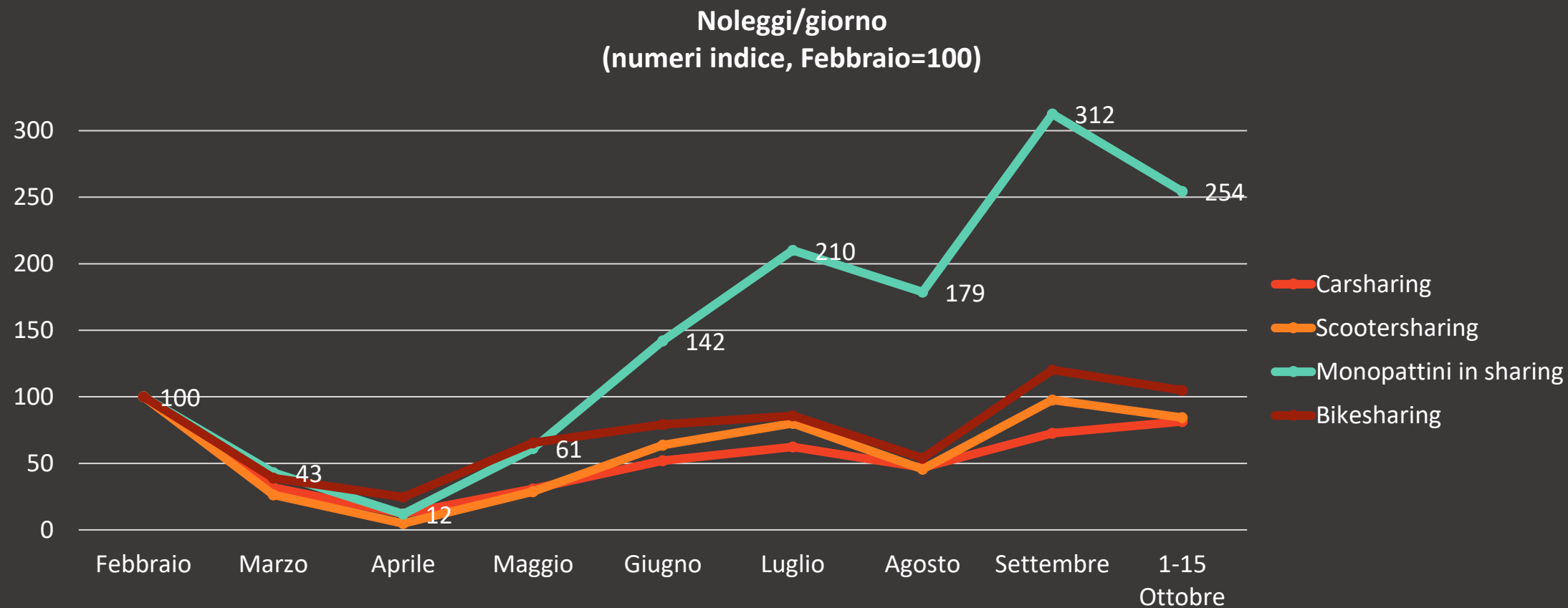
#lesscars 

Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY 

**Sharing mobility
e Covid-19**

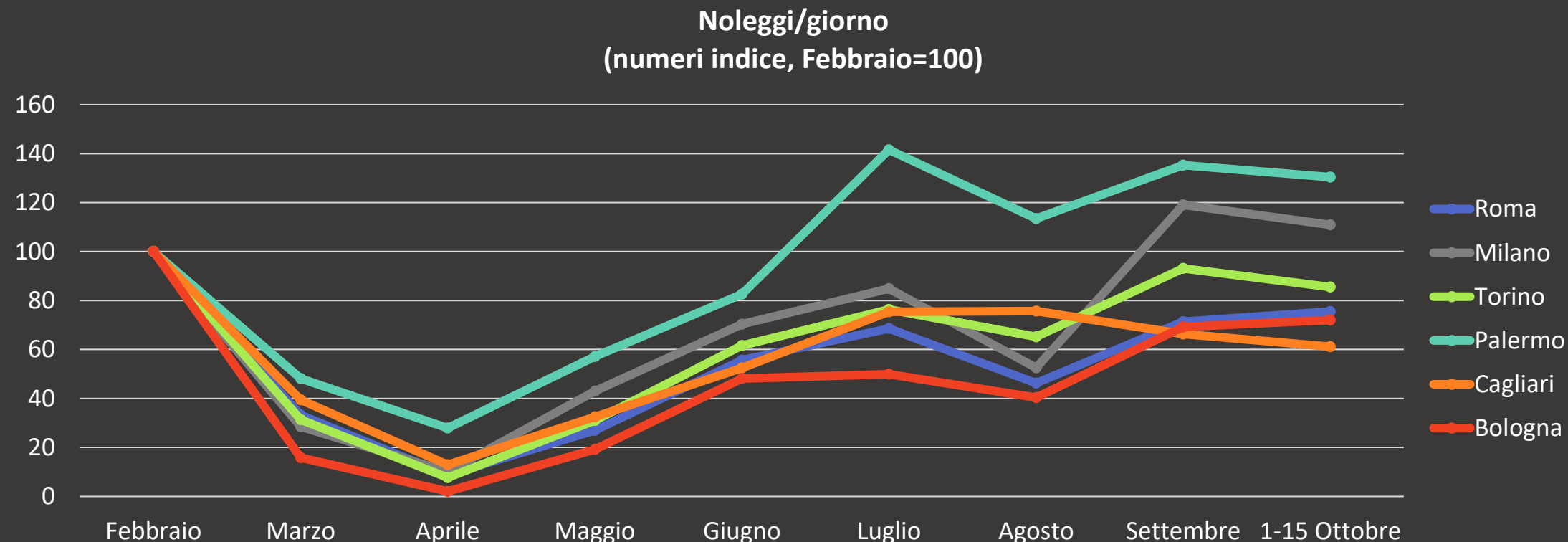
**La Sharing mobility
prima, durante e dopo il
lockdown**

Noleggi medi giornalieri per servizio (mese)



NOTA: Le città considerate sono Roma, Milano, Torino, Bologna, Palermo e Cagliari.

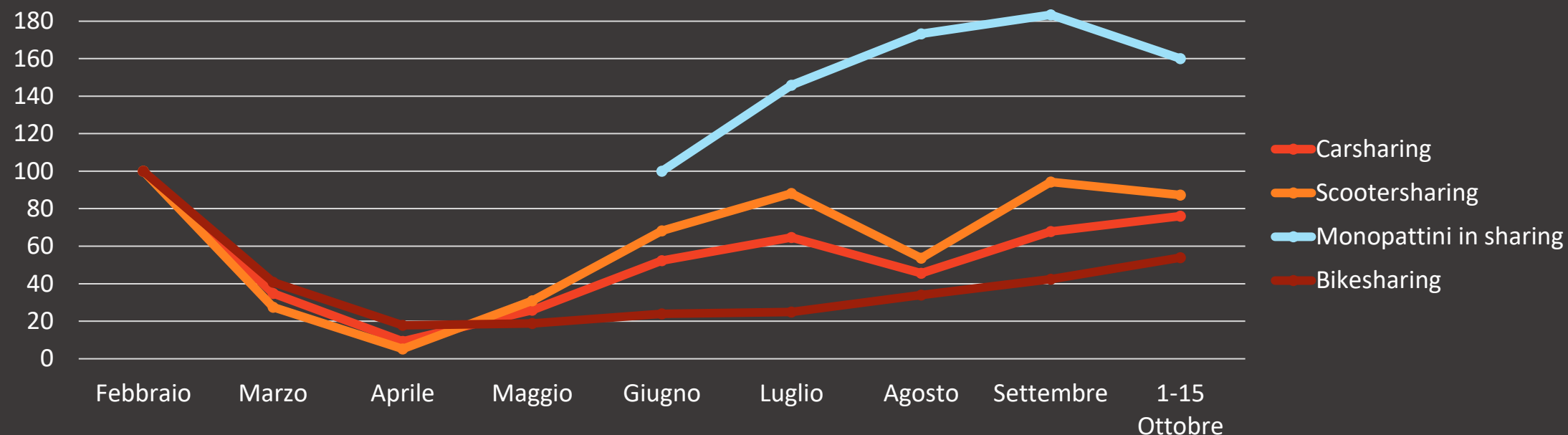
Noleggi medi giornalieri per città (mese)



NOTA: i servizi considerati per ciascuna città sono
 Roma, Milano e Torino – carsharing, scootersharing, bikesharing, monopattini in sharing
 Palermo – carsharing e bikesharing
 Cagliari e Bologna – carsharing

Noleggi medi giornalieri a Roma (mese)

Noleggi/giorno - Roma
(numeri indice, Febbraio=100)



NOTA

Carsharing: Roma Mobilità Enjoy, Sharenow. Sharen'go aveva già sospeso il servizio a febbraio

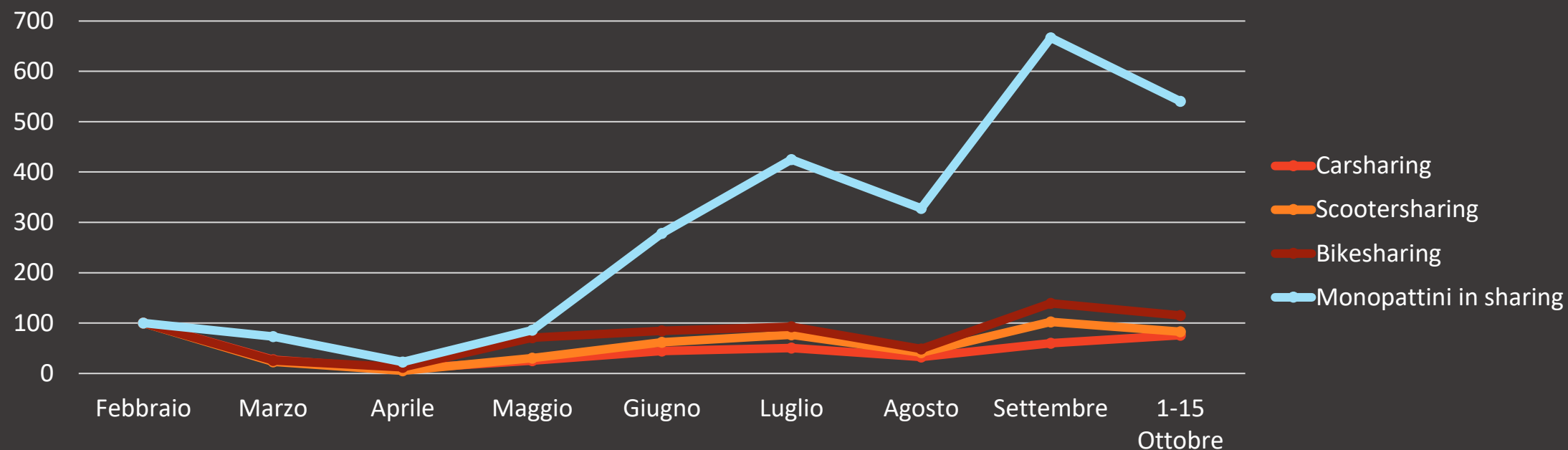
Scootersharing e bikesharing: un solo operatore

Monopattini in sharing: Dott, Lime, Helbiz. Per i monopattini è stato considerato Giugno=100 perché tutti i servizi non erano presenti prima.

Bikesharing: Non viene considerato il dato di Jump che tra giugno e settembre ha sospeso le operazioni per cambio di proprietà.

Noleggi medi giornalieri a Milano (mese)

Noleggi/giorno - Milano
(numeri indice, Febbraio=100)



NOTA

Carsharing: Enjoy, Sharenow, Ubeeqo. Sharen'go aveva già sospeso il servizio a febbraio

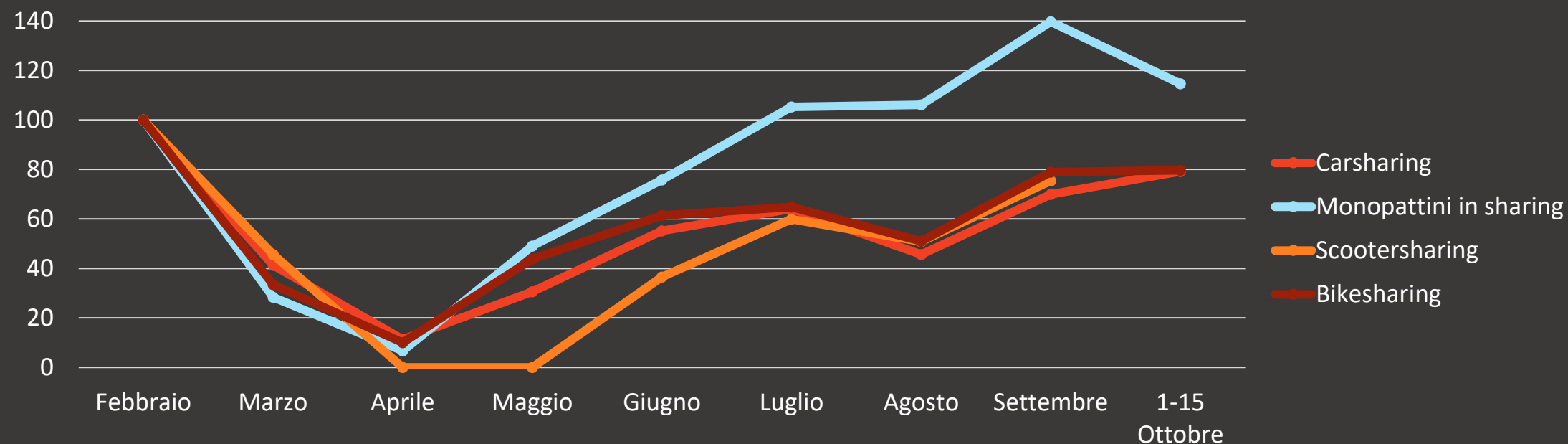
Scootersharing: eCooltra, Mimoto, GoVolt, Acciona, Cityscoot, Zigzag

Bikesharing: BikeMi, MOVI by Mobike

Monopattini in sharing: Bird, Bit Mobility, Circ, Dott, Helbiz, Lime, Voi, Wind Mobility

Noleggi medi giornalieri a Torino (mese)

Noleggi/giorno - Torino
(numeri indice, Febbraio=100)



NOTA

Carsharing: BlueTorino, Enjoy, Sharenow

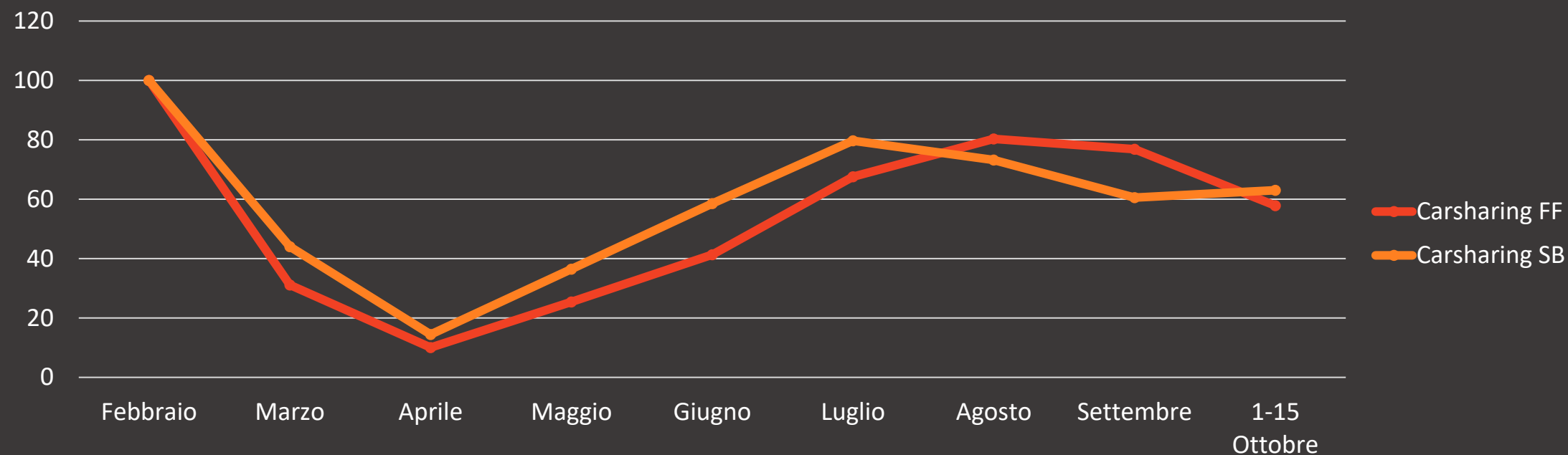
Scootersharing: un solo operatore. Non disponibili dati di Ottobre 2020

Bikesharing: Tobike, MOVI by Mobike

Monopattini in sharing: Bit Mobility, Dott, Helbiz, Lime

Noleggi medi giornalieri a Cagliari (mese)

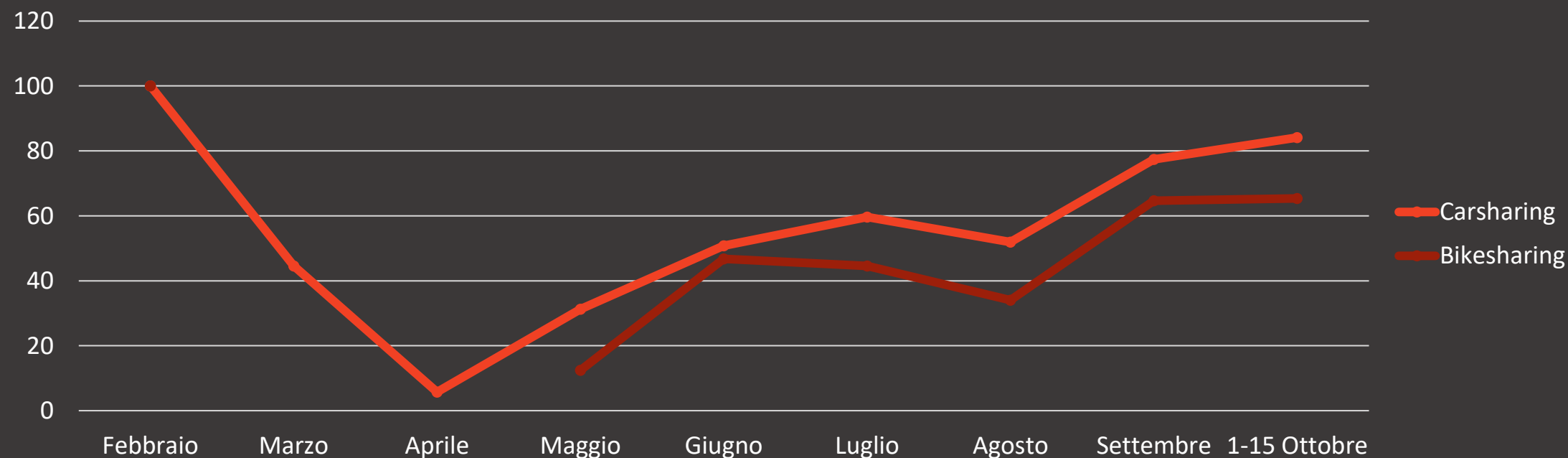
Noleggi/giorno - Cagliari
(numeri indice, Febbraio=100)



NOTA
Carsharing: Playcar

Noleggi medi giornalieri a Bologna (mese)

Noleggi/giorno - Bologna
(numeri indice, Febbraio=100)



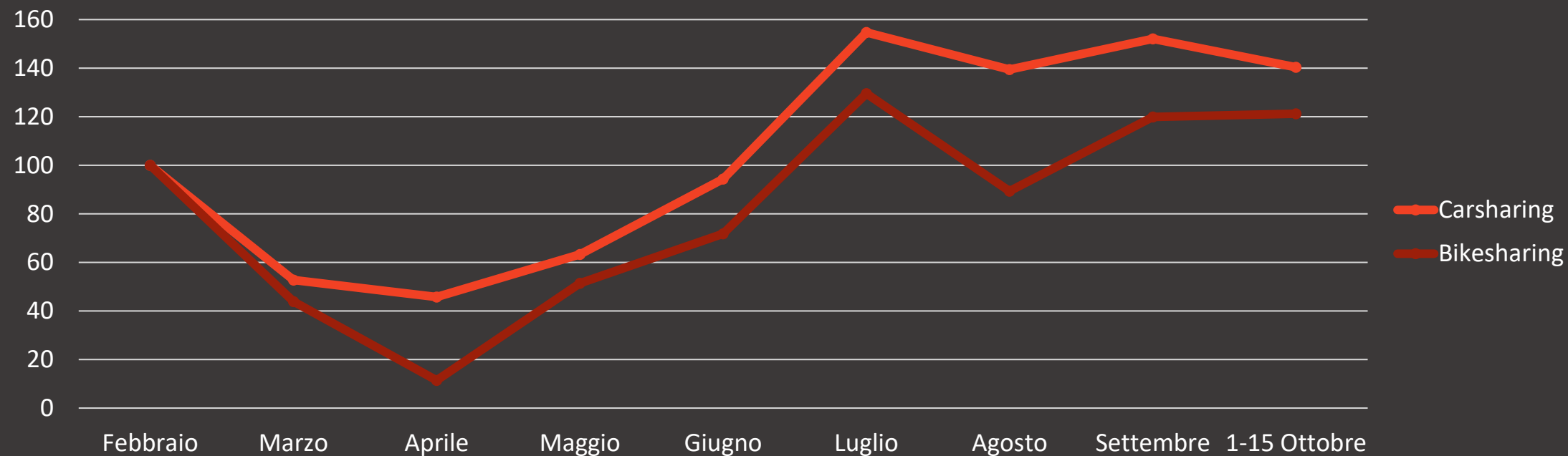
NOTA

Carsharing: Corrente, Enjoy

Bikesharing: un solo operatore. Non disponibili dati di marzo e aprile 2020

Noleggi medi giornalieri a Palermo (mese)

Noleggi/giorno - Palermo
(numeri indice, Febbraio=100)



NOTA

Carsharing: AmiGo

Bikesharing: AmiGo

#lesscars 

Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY 

#LessCARS

L'idea

A causa delle misure per contrastare la pandemia di Covid19, la **IV Conferenza nazionale sulla Sharing mobility**, dal titolo **#LessCARS**, è stata realizzata in un formato completamente digitale, trasformandosi in una manifestazione della durata di circa 120 giorni. I vincoli determinati dal distanziamento fisico, la difficoltà nell'organizzazione di eventi in presenza, sono diventati un'opportunità per aumentare il numero dei potenziali destinatari dell'evento e promuovere una disseminazione mirata dei contenuti.

Lo strumento fondamentale per l'organizzazione e la fruizione della manifestazione estesa è stato un sito web dedicato collegato all'utilizzo di piattaforme di social network. La Conferenza ha acquisito le caratteristiche di un **canale tematico on line** che trasmette contenuti nell'arco del tempo. La piattaforma **lesscars.it** ha svolto la funzione di palinsesto della programmazione, principale canale di trasmissione e aggregatore di contenuti. I contenuti trattati nella Conferenza sono stati trasmessi in **streaming in diretta** ma anche **streaming on demand** in modo da garantirne la più ampia fruizione possibile.

Il filo conduttore della IV conferenza nazionale è stato quello di trattare temi, elaborare analisi, selezionare soluzioni, promuovere proposte di policy per gettare un ponte tra la condizione di emergenza attuale e la nuova normalità di domani.

Il titolo della conferenza, **#LessCARS**, condensa in un semplice slogan il risultato cui tendono le misure favorevoli alla sharing mobility, perché e in che modo è possibile farlo.

#LessCARS

Meno auto

#Less

- mobilità + accessibilità
- consumi/emissioni
- incidenti/congestione
- auto + spazio pubblico

CARS

connected, autonomous,
renewable, shared

Palinsesto e canali tematici

GIUGNO

L	M	M	G	V	S	D
01	02	03	04	05	06	07
08	09	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

LUGLIO

L	M	M	G	V	S	D
		01	02	03	04	05
06	07	08	09	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

TAPPETI VOLANTI
 Le sfide che attendono i vari servizi di sharing mobility nei prossimi mesi

COSA SUCCEDA IN CITTÀ
 Novità e buone notizie dalle città della sharing mobility

EDU-LAB
 La sharing mobility in pillole formative

VENTAGLIO
 L'integrazione fisica e digitale tra tutti i servizi di mobilità condivisa

ALLA CONQUISTA DELLO SPAZIO
 Piste ciclabili, sosta e nuova configurazione delle strade

SHARING WORLD
 Le collaborazioni internazionali dell'Osservatorio Sharing mobility

I programmi/Webinar e WebConference

lessCARS
4ª Conferenza Nazionale della Sharing Mobility
CARPOOLING AZIENDALE: DATI, INCENTIVI E REGOLE DEL GIOCO
Conferenza Web **LIVE**
24
Format: Presentazione

TAPPETI VOLANTI
Muoversi con leggerezza: bici, scooter, monopattini in sharing - Ep2
Idee di resilienza ai tempi della crisi covid19 per i servizi di micromobilità.
STREAMING
Format: Intervista

ALLA CONQUISTA DELLO SPAZIO
Lo spazio urbano al tempo del distanziamento sociale Ep 1 - in lingua francese
La gestione dello spazio pubblico per il distanziamento e ripresa della vita sociale nelle nostre comunità
Format: Tavola rotonda

COSA SUCCEDDE IN CITTÀ
Smart working in progress
Gli impatti delle nuove forme organizzative del lavoro sulla mobilità delle persone e sulla città
LIVE
Format: Tavola rotonda

CONFERENZA NAZIONALE SHARING MOBILITY
IL PIANO STAZIONI DI RFI
progetti e idee per le stazioni del futuro
Format: intervista
#lesscars

Edu-Lab
I segreti del DRT o Microtransit
Tutti i segreti del DRT spiegati dall'operatore ViaVan.
Format: Presentazione

VENTAGLIO
Mobility Hub
Ne parliamo con RFI e le Amministrazioni
Format: Tavola rotonda

TAPPETI VOLANTI
Muoversi con leggerezza: bici, scooter, monopattini in sharing - Ep1
Parliamo di monopattini, l'oggetto più rivoluzionario e discusso della mobilità urbana condivisa
STREAMING
Format: Tavola rotonda

VENTAGLIO
Green Deal per l'Italia
Confronto tra politici, imprenditori, artisti, istituzioni europee sulla strada di un'economia verde
Format: Tavola rotonda

lessCARS
4ª Conferenza Nazionale della Sharing Mobility
CHIAMIAMO NOI: I SERVIZI A CHIAMATA E L'INNOVAZIONE DEL MICROTRANSIT
Conferenza Web **LIVE**
3 sett. 2020 - Ore 15.00
#lesscars

COSA SUCCEDDE IN CITTÀ
Il mobility management
Webinar
Format: Tavola rotonda

VENTAGLIO
BIPforMaaS
nuova mobilità per il Piemonte
nuovo progetto strategico per fare decollare il MaaS in Italia
WEBINAR
Format: Tavola rotonda

TAPPETI VOLANTI
Muoversi con leggerezza: bici, scooter, monopattini in sharing - Ep1
Parliamo di monopattini, l'oggetto più rivoluzionario e discusso della mobilità urbana condivisa
STREAMING
Format: Tavola rotonda

VENTAGLIO
MaaS e Potere - Ep. 4
Modelli di business per la coltura
Format: Tavola rotonda

COSA SUCCEDDE IN CITTÀ
Il lavoro a distanza
Webinar nell'ambito della Conferenza PUMS 2020
STREAMING
Format: Tavola rotonda

TAPPETI VOLANTI
Il Bikesharing in Italia: dati e assetti di governance
Presentazione dei dati settoriali del IV Rapporto Nazionale sulla sharing mobility
STREAMING
Format: Tavola rotonda

COSA SUCCEDDE IN CITTÀ
Turismo sostenibile e sharing mobility
LIVE
Format: Tavola rotonda

TAPPETI VOLANTI
sfumature di carsharing
Importanza e caratteristiche dei diversi servizi di carsharing.
LIVE
Format: Lightning talking

lessCARS
4ª Conferenza Nazionale della Sharing Mobility
IL FUTURO DELLA SOSTA NELLA BATTAGLIA PER LO SPAZIO URBANO
Conferenza Web **LIVE**
9 sett. 2020 - Ore 16.00
#lesscars

lessCARS
4ª Conferenza Nazionale della Sharing Mobility
SCOOTER E MONOPATTINO IN SHARING IN ITALIA: DATI E PROSPETTIVE
Conferenza Web **LIVE**
21 sett. 2020 - Ore 15.00
#lesscars

Com'è andata

36 eventi totali (17 giugno - 16 ottobre)

+ **di 100** relatori/esperti coinvolti

+ **di 1.000** iscritti alla piattaforma #lessCARS

+ **di 34.000** visualizzazioni degli eventi (lesscars.com e Facebook)

+ **di 7.000** interazioni sui nostri canali social

+ **di 260.000** visualizzazioni totali tra post, video e articoli dedicati a lessCARS.it sui nostri canali social

200 articoli di stampa sugli eventi della IV Conferenza nazionale **5** comunicati stampa **3** rassegne stampa

#lesscars 

Osservatorio Nazionale
SHARING
MOBILITY 

Tavole dati

Le città del carsharing free-floating

Città	N° Operatori	Noleggi	Percorrenza del noleggio medio	Durata del noleggio medio	Tasso di rotazione (Δ 19/18)
Milano	3	6.156.385	7,4 km	33 min	5,8 (+3%)
Roma	3	3.233.448	8,4 km	36 min	4,1 (-1%)
Firenze	2	533.680	6,7 km	28 min	2,8 (-13%)
Torino	2	1.720.224	5,4 km	22 min	6,0 (-4%)
Bologna	2	284.164	9,3 km	60 min	2,0

I noleggi del carsharing free-floating

	Operatori attivi	2016	2017	2018	2019
Roma	Enjoy, Sharen'go, Sharenow	2.184.668	2.334.023	3.165.038	3.233.448
Milano	Enjoy, Sharen'go, Sharenow	3.966.415	5.013.394	6.239.417	6.156.385
Firenze	Adduma car (2018), Sharen'go, Sharenow	549.874	492.370	576.230	533.680
Torino	Enjoy, Sharenow	1.146.511	1.400.947	1.642.360	1.720.224
Bologna	Corrente, Enjoy	-	-	50.242	284.164

Le iscrizioni del carsharing free-floating

	Operatori attivi	2016	2017	2018	2019
Roma	Enjoy, Sharen'go, Sharenow	327.300	456.351	584.966	779.686
Milano	Enjoy, Sharen'go, Sharenow	516.578	653.307	815.868	1.040.693
Firenze	Adduma car (2018), Sharen'go, Sharenow	65.700	99.049	125.493	168.980
Torino	Enjoy, Sharenow	88.000	152.250	181.215	209.125
Bologna	Corrente, Enjoy	-	-	13.976	26.998

Le flotte del carsharing per città

Città	Operatori	Numero di veicoli
Arezzo	Carsharing Arezzo	30
Bologna	Corrente, Enjoy	390
Brescia	Automia	6
Cagliari	Playcar	99
Catania	Enjoy	90
Firenze	Addumacar, Enjoy, Sharen'go, Sharenow	518
Genova	GirAci	69
Lago di Garda	Garda Uno	8
Latina	Eppy - Alea Mobilità Urbana	22
Lecce	Mobile4us	13
Lombardia	E-vai	94
Messina	Pista	20

Città	Operatori	Numero di veicoli
Milano	Enjoy, Sharen'go, Sharenow, UbeeGo	3.080
Modena	Sharen'go	30
Padova	Carsharing Padova	19
Palermo	AmiGO	150
Parma	Carsharing Parma	13
Reggio Calabria	C'entro	21
Roma	Enjoy, Carsharing Roma, Sharen'go, Sharenow	2.367
Sassari	Move Ecarsharing	10
Sudtirolo	Carsharing Südtirol Alto Adige	38
Torino	Bluetorino, Enjoy, Sharenow	1.118
Trento	Carsharing Trentino	14
Venezia	Yuko	45

Le flotte del carsharing per operatore ed alimentazione - I

Servizio	Area geografica	Numero vetture	di cui Benzina	Diesel	Elettrico	Ibrido	GPL	Metano
Adduma Car	Firenze	100	-	-	100	-	-	-
AmiGO	Palermo	150	58	5	24	-	-	63
Bluetorino	Torino	330	-	-	330	-	-	-
Brescia Automia	Brescia	6	6	-	0	-	-	-
Sharenow	Firenze, Milano, Roma, Torino	2.815	2.795	-	20	-	-	-
Carsharing Parma	Parma	13	0	1	1	-	7	4
Carsharing Südtirol Alto Adige	Sudtirolo	38	30	6	2	-	-	-
C'entro	Reggio Calabria	21	21	-	-	-	-	-
Carsharing Trentino	Trento	14	12	-	1	1	-	-
Corrente	Bologna	280	-	-	280	-	-	-
Enjoy	Bologna, Catania, Firenze, Milano, Roma, Torino	2.550	2.550	-	-	-	-	-
Eppy	Latina	22	-	-	22	-	-	-

Le flotte del carsharing per operatore ed alimentazione - II

Servizio	Area geografica	Numero vetture	di cui Benzina	Diesel	Elettrico	Ibrido	GPL	Metano
E-vai	Lombardia	94	-	-	82	12	-	-
Garda Uno	Lago di Garda	8	-	-	8	-	-	-
GirAci	Genova	69	54	4	11	-	-	-
Carsharing Padova	Padova	19	15	-	4	-	-	-
IoGuido	Arezzo	30	-	-	30	-	-	-
Mobile4us	Lecce (Salento)	13	-	-	13	-	-	-
Move Ecocarsharing	Sassari (Sardegna)	10	-	-	10	-	-	-
Pista	Messina	20	20	-	-	-	-	-
Playcar	Cagliari	99	84	5	6	-	4	-
Roma Carsharing	Roma	183	154	28	1	-	-	-
Sharen'go	Firenze, Milano, Modena, Roma	1.164	-	-	1.164	-	-	-

La flotta del carsharing per alimentazione

ALIMENTAZIONE	Numero veicoli	%
Benzina	5.955	72,3%
Diesel	55	0,7%
Elettrico	2.079	25,25%
Ibrido	60	0,7%
GPL	21	0,3%
Metano	64	0,8%

Percentuale di veicoli elettrici sulle flotte del free-floating per città

Città	%
Milano	17%
Roma	26%
Firenze	36%
Torino	0%
Bologna	72%

Bikesharing - Fonte dei dati

Città	Servizio	Fonte dei dati	Amministrazione pubblica / Agenzia per la mobilità	Operatore privato / gestore del servizio
Bergamo	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Bergamo	La BiGi	Atb Bergamo		x
Bologna	Movi by Mobike	SRM Bologna	x	
Bolzano	Bici Bolzano	Comune di Bolzano	x	
Brescia	BiciMia	Brescia Mobilità		x
Como	Bike&Co	Bicincittà		
Ferrara	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Firenze	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Forlì	Mi muovo in bici	FMI		x
Genova	Mobike	Comune di Genova	x	
La Spezia	SpezialnBici	Bicincittà		x
Livorno	PedaLlamo	n.d.	-	-
Mantova	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Mantova	Bikesharing Mantova	Comune di Mantova	x	
Modena	Bikesharing Modena	Comune di Modena	x	
Milano	BikeMi	ClearChannel, AMAT Milano	x	x
Milano	Movi by Mobike	Movi by Mobike, AMAT Milano	x	x
Padova	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Padova	Goodbike Padova	Bicincittà		x

Bikesharing - Fonte dei dati

Città	Servizio	Fonte dei dati	Amministrazione pubblica / Agenzia per la mobilità	Operatore privato / gestore del servizio
Palermo	AmiGO	AMAT Palermo		x
Parma	Bikesharing Parma	Infomobility Parma	x	
Parma	Ride	Infomobility Parma	x	
Pesaro	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Pisa	CicloPi	Pisamo S.r.l.	x	
Ravenna	C'entro in Bici	Comune di Ravenna	x	
Reggio di Calabria	Reggio in Bici	Bicincittà		x
Reggio nell'Emilia	Mi muovo	Comune di Reggio Emilia	x	
Reggio nell'Emilia	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Roma	Helbiz	Helbiz		x
Roma	Jump	Jump		x
Siena	SiPedala	Comune di Siena	x	
Terni	Valentina	Bicincittà		x
Torino	Movi by Mobike	Movi by Mobike		x
Torino	ToBike	Bicincittà		x
Trento	Bikesharing Trento	Provincia Autonoma di Trento	x	
Treviso	TvBike	Bicincittà		x
Udine	Udinebike	Comune di Udine	x	
Venezia	Bikesharing Venezia	AVM S.p.a.		x
Verona	Veronabike	ClearChannel		x

Il bikesharing in Italia - 2019

	Nord	Centro	Sud	Totale
Numero di servizi FF	9	4	-	13
Numero di servizi SB	20	4	2	26
Numero di utenti	863.742 60,6%	557.829 39,1%	3.312 0,2%	1.424.883
Numero di bici FF	14.732 65,5%	7.748 34,5%	- 0,0%	22.480
Numero di bici SB	9.822 90,2%	503 4,6%	567 5,2%	10.892

Il bikesharing free-floating in Italia - 2019

Operatore	Città	Bici	di cui elettriche
Helbiz	Roma	1.000	1.000
Jump	Roma	2.500	2.500
Movi by Mobike	Bergamo, Bologna, Ferrara, Firenze, Mantova, Milano, Padova, Pesaro, Reggio Emilia, Torino	18.900	300

Il bikesharing in Italia per città - 2019

Città	Numero di servizi attivi nel 2019	Servizi attivi	Bici in station-based	Bici in free-floating	Noleggi dello station-based	Noleggi del free-floating	Iscritti dello station-based	Iscritti del free-floating
Bergamo	2	La BiGi, Movi by Mobike	109	500	78.665	57.021	23.170	-
Bologna	1	Movi by Mobike	-	2500	-	1.150.253	176.173	-
Bolzano	1	Bici Bolzano	100	-	n.d.	-	n.d.	-
Brescia	1	BiciMia	400	-	678.371	-	27.520	-
Como	1	Bike&Co	140	-	14.509	-	1.284	-
Ferrara	1	Movi by Mobike	-	200	-	n.d.	-	n.d.
Firenze	1	Movi by Mobike	-	4000	-	1.267.072	284.759	-
Forlì	1	Mi muovo in bici	102	-	10.409	-	236	-
Genova	1	Mobike	74	-	35	-	18	-
La Spezia	1	SpezialnBici	80	-	17.079	-	298	-
Livorno	1	PedaLLamo	110	-	n.d.	-	n.d.	-
Mantova	2	Bikesharing Mantova, Movi by Mobike	40	352	1.110	26.013	16.374	60
Modena	1	Bikesharing Modena	352	-	n.d.	-	3.632	-
Milano	2	BikeMi, Movi by Mobike	5430	8000	2.841.993	3.057.643	71.723	401.007
Padova	2	Movi by Mobike, Goodbike Padova	290	750	109.389	304.504	665	26.920

Il bikesharing in Italia per città - 2019

Città	Numero di servizi attivi nel 2019	Servizi attivi	Bici in station-based	Bici in free-floating	Noleggi dello station-based	Noleggi del free-floating	Iscritti dello station-based	Iscritti del free-floating
Palermo	1	AmiGO	437	-	39.676	-	2.601	-
Parma	2	Bikesharing Parma, Ride	250	80	71.391	1.445	1.345	3.436
Pesaro	1	Movi by Mobike	-	248	-	68.650		19.898
Pisa	1	CicloPi	160	-	202.000	-		
Ravenna	1	C'entro in bici	100	-	-	-	3.000	-
Reggio di Calabria	1	Reggio in Bici	-	ND	0	-	711	-
Reggio nell'Emilia	1	Mi muovo, Movi by Mobike	-	650	n.d.	ND	n.d.	2.315
Roma	2	Helbiz, Jump	-	3.500	-	108.853		250.000
Siena	1	SiPedala	133	-	92.706	-	670	-
Terni	1	Valentina	100	-	656	-	88	-
Torino	2	Movi by Mobike, ToBike	1.330	1.700	934.556	1.377.525	10.863	84.334
Trento	1	Bikesharing Trento	365	-	51.471	-	738	-
Treviso	1	TvBike	250	-	29.972	-	390	-
Udine	1	Udinebike	80	-	33.429	-	1.652	-
Venezia	1	Bikesharing Venezia	80	-	27.560	-	400	-
Verona	1	Veronabike	250	-	47.548	-	6.189	-

Il bikesharing in Italia per città - 2019

Città	Numero di servizi attivi nel 2019	Servizi attivi	Bici in station-based	Bici in free-floating	Noleggi dello station-based	Noleggi del free-floating	Iscritti dello station-based	Iscritti del free-floating
Palermo	1	AmiGO	437	-	39.676	-	2.601	-
Parma	2	Bikesharing Parma, Ride	250	80	71.391	1.445	1.345	3.436
Pesaro	1	Movi by Mobike	-	248	-	68.650		19.898
Pisa	1	CicloPi	160	-	202.000	-		
Ravenna	1	C'entro in bici	100	-	-	-	3.000	-
Reggio di Calabria	1	Reggio in Bici	-	ND	0	-	711	-
Reggio nell'Emilia	1	Mi muovo, Movi by Mobike	-	650	n.d.	ND	n.d.	2.315
Roma	2	Helbiz, Jump	-	3.500	-	108.853		250.000
Siena	1	SiPedala	133	-	92.706	-	670	-
Terni	1	Valentina	100	-	656	-	88	-
Torino	2	Movi by Mobike, ToBike	1.330	1.700	934.556	1.377.525	10.863	84.334
Trento	1	Bikesharing Trento	365	-	51.471	-	738	-
Treviso	1	TvBike	250	-	29.972	-	390	-
Udine	1	Udinebike	80	-	33.429	-	1.652	-
Venezia	1	Bikesharing Venezia	80	-	27.560	-	400	-
Verona	1	Veronabike	250	-	47.548	-	6.189	-

Il bikesharing in Italia per servizio - 2019

Servizio	Modello	Bici	Iscrizioni	Nolegg	Percorrenze (km)
Bergamo - Movi by Mobike	Free-floating	500	23.170	57.021	75.778
Bergamo - La BiGi	Station-based	109	n.d.	78.665	104.541
Bologna - Movi by Mobike	Free-floating	2.500	176.173	1.150.253	1.578.788
Bolzano - Bici Bolzano	Station-based	100	n.d.	n.d.	n.d.
Brescia - BiciMia	Station-based	400	27.520	678.371	1.424.579
Como - Bike&Co	Station-based	140	1.284	14.509	30.018
Ferrara - Movi by Mobike	Free-floating	200	n.d.	n.d.	n.d.
Firenze - Movi by Mobike	Free-floating	4.000	284.759	1.267.072	1.596.511
Forlì - Mi muovo in bici	Station-based	102	236	10.409	n.d.
Genova - Mobike	Station-based	74	18	35	14
La Spezia - SpezialnBici	Station-based	80	298	17.079	32.405
Livorno - PedaLlamo	Station-based	110	n.d.	n.d.	n.d.
Mantova - Movi by Mobike	Free-floating	352	16.374	26.013	n.d.
Mantova - Bikesharing Mantova	Station-based	40	60	1.110	2.775
Modena - Bikesharing Modena	Station-based	352	3.632	n.d.	n.d.
Milano - BikeMi	Station-based	5.430	71.723	2.841.993	5.627.120
Milano - Movi by Mobike	Free-floating	8.000	401.007	3.057.643	3.815.142
Padova - Movi by Mobike	Free-floating	750	26.920	304.504	363.024
Padova - Goodbike Padova	Station-based	290	665	109.389	118.344

Il bikesharing in Italia per servizio - 2019

Servizio	Modello	Bici	Iscrizioni	Noleggi	Percorrenze (km)
Palermo - AmiGO	Station-based	437	2.601	39.676	158.704
Parma - Bikesharing Parma	Station-based	250	1.345	71.391	166.925
Parma - Ride	Free-floating	80	3.436	1.445	2.021
Pesaro - Movi by Mobike	Free-floating	248	19.898	68.650	62.678
Pisa - CicloPi	Station-based	160	2.414	202.000	396.610
Ravenna - C'entro in Bici	Station-based	100	3.000	n.d.	n.d.
Reggio di Calabria - Reggio in Bici	Station-based	130	711	14.957	36.760
Reggio nell'Emilia - Mi muovo	Station-based	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Reggio nell'Emilia - Movi by Mobike	Free-floating	650	2.315	36.576	31.283
Roma – Helbiz e Jump	Free-floating	3.500	250.000	108.853	235.106
Siena - SiPedala	Station-based	133	670	92.706	216.763
Terni - Valentina	Station-based	100	88	656	n.d.
Torino - Movi by Mobike	Free-floating	1.700	84.334	1.377.525	1.556.603
Torino - ToBike	Station-based	1.330	10.863	934.556	4.098.909
Trento - Bikesharing Trento	Station-based	365	738	51.471	n.d.
Treviso - TvBike	Station-based	250	390	29.972	57.000
Udine – Udinebike	Station-based	80	1.652	33.429	69.081
Venezia - Bikesharing Venezia	Station-based	80	400	27.560	n.d.
Verona - Veronabike	Station-based	250	6.189	47.548	n.d.

Costi degli abbonamenti del bikesharing

Servizio	Giornaliero				
	Annuale	Mensile	4h	5h	illimitato
Bergamo - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Bergamo - La BiGi	25,00 €	-	-	-	-
Bologna - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Bolzano - Bici Bolzano	-	-	-	-	-
Brescia - BiciMia	-	-	-	-	-
Como - Bike&Co	35,00 €	-	8,00 €	-	-
Ferrara - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Firenze - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Forlì - Mi muovo in bici	30,00 €	-	-	-	5,00 €
Genova - Mobike	40,00 €	-	-	-	6,00 €
La Spezia - SpezialnBici	15,00 €	-	7,00 €	-	-
Livorno - PedalLamo	35,00 €	-	5,00 €	-	-
Mantova - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Mantova - Bikesharing Mantova	-	-	-	-	-
Modena - Bikesharing Modena	99,00 €	25,00 €	-	-	-
Milano - BikeMi	36,00 €	-	-	-	4,50 €
Milano - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Padova - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Padova - Goodbike Padova	25,00 €	10,00 €	8,00 €	-	-

Servizio	Giornaliero				
	Annuale	Mensile	4h	5h	illimitato
Palermo - AmiGO	25,00 €	-	-	-	5,00 €
Parma - Bikesharing Parma	15,00 €	-	5,00 €	-	-
Parma - Ride	299,00 €	29,00 €	-	-	4,00 €
Pesaro - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Pisa - CicloPi	35,00 €	-	-	-	5,00 €
Ravenna - C'entro in Bici	25,00 €	-	-	-	5,00 €
Reggio di Calabria - Reggio in Bici	35,00 €	-	8,00 €	-	- €
Reggio nell'Emilia - Mi muovo	-	-	-	-	5,00 €
Reggio nell'Emilia - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Roma - Helbiz	-	30,00 €	-	-	-
Roma - Jump	-	-	-	-	-
Siena - SiPedala	30,00 €	-	-	10,00 €	-
Terni - Valentina	25,00 €	-	6,00 €	-	-
Torino - Movi by Mobike*	79,99 €	9,99 €	-	-	-
Torino - ToBike	25,00 €	-	5,00 €	-	-
Trento - Bikesharing Trento	25,00 €	-	-	-	-
Treviso - TvBike	25,00 €	10,00 €	-	-	-
Udine - Udinebike	-	-	-	-	-
Venezia - Bikesharing Venezia	55,00 €	10,00 €	-	-	-

*aggiornati al 2020

Costi della singola corsa del bikesharing

Servizio	Singola corsa				
	20 min	15 min	30 min	1 h	4h
Bergamo - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Bergamo - La BiGi	-	-	-	2,00 €	4,00 €
Bologna - Movi by Mobike*	-	-	1,00 €	-	-
Bolzano - Bici Bolzano	-	-	-	-	-
Brescia - BiciMia	-	-	-	-	-
Como - Bike&Co	-	-	-	-	-
Ferrara - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Firenze - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Forlì - Mi muovo in bici	-	-	-	-	-
Genova - Mobike	-	-	-	-	-
La Spezia - SpeziaInBici	-	-	-	-	-
Livorno - PedalLamo	-	-	-	-	-
Mantova - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Mantova - Bikesharing Mantova	-	-	-	-	-
Modena - Bikesharing Modena	-	0,90 €	-	-	-
Milano - BikeMi	-	-	-	-	-
Milano - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Padova - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Padova - Goodbike Padova	-	-	-	-	-

*aggiornati al 2020

Servizio	Singola corsa				
	20 min	15 min	30 min	1 h	4h
Palermo - AmiGO	-	-	0,50 €	-	-
Parma - Bikesharing Parma	-	-	-	-	5,00 €
Parma - Ride	-	-	-	-	-
Pesaro - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Pisa - CicloPi	-	-	-	-	-
Ravenna - C'entro in Bici	-	-	-	-	-
Reggio di Calabria - Reggio in Bici	-	-	-	-	-
Reggio nell'Emilia - Mi muovo	-	-	-	-	-
Reggio nell'Emilia - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Roma - Helbiz	-	-	-	-	-
Roma - Jump	-	-	-	-	-
Siena - SiPedala	-	-	-	-	-
Terni - Valentina	-	-	-	-	-
Torino - Movi by Mobike*	1,00 €	-	-	-	-
Torino - ToBike	-	-	-	-	-
Trento - Bikesharing Trento	-	-	-	-	-
Treviso - TvBike	-	-	-	-	8,00 €
Udine - Udinebike	-	-	-	-	-
Venezia - Bikesharing Venezia	-	-	-	-	-

Altri abbonamenti/costi del bikesharing

Servizio	Costo allo sblocco	€/min
Roma – Helbiz	0,25 €	0,07 €
Roma - Jump	0,50 €	0,20 €

Servizio	Iscrizione	8h	Tre giorni	Weekend	Semestrale
Mantova - Bikesharing Mantova	20,00 €				
Udine - Udinebike	10,00 €				
Modena - Bikesharing Modena		14,00 €			
Genova - Mobike			10,00 €		
Parma - Ride				9,00 €	119,00€/149,00 € (bike/e-bike)

Nota metodologica

La raccolta dati è stata svolta tra aprile ed ottobre 2020. Agli operatori è stato chiesto di compilare un questionario relativo all'anno 2019. Al fine di monitorare l'andamento dei noleggi in funzione dell'emergenza Covid-19 e del lockdown della primavera 2020, sono poi stati richiesti due aggiornamenti dati (giugno 2020 ed ottobre 2020). In aggiunta alla raccolta dati presso gli operatori, i dati su domanda e offerta di sharing mobility sono stati richiesti anche ad un numero di Amministrazioni Comunali chiave. La raccolta dati per il Focus sul bikesharing è stata svolta con modalità differenti per adattarla alla natura del servizio: i questionari sono stati inviati direttamente e prevalentemente alle Amministrazioni Comunali che spesso hanno un ruolo chiave nella gestione del bikesharing a livello del Comune.

Ciascun operatore/amministrazione ha fornito i dati disponibili ma per questioni di natura varia (dal cambio di metodo nella misurazione alla mancanza di strumenti per registrare alcune informazioni) non è stato possibile popolare il database in maniera completa. In caso di mancanza di dati di un operatore per specifici indicatori, l'operatore è stato escluso solamente dai calcoli relativi a tali indicatori.

Per quanto riguarda i monopattini in sharing, sono stati aggiornati gli indicatori di offerta a settembre 2020, per tenere conto della crescita sia di servizi che di mezzi a disposizione avvenuta nei mesi estivi del 2020.

I dati presentati sono sempre trattati in maniera aggregata e non riconducibili al singolo operatore, a meno di previa autorizzazione dell'operatore stesso.

Note sui dati

Carsharing

Nuove aperture: GardaUno (agosto 2019), AmiGO - Catania (giugno 2020)

Chiusure: Yuko – Forlì (dicembre 2018), Enjoy – Catania (maggio 2019), Sharenow – Firenze (febbraio 2020), Sharen’go – Modena (ottobre 2019), Sharen’go – Roma, Firenze e Milano (febbraio-marzo 2020)

I dati richiesti non sono stati trasmessi da tutti gli operatori coinvolti nella raccolta. Per alcuni operatori (Mobile4us - Lecce, Carsharing Padova, Move Ecocarsharing - Sassari) gli indicatori di domanda sono stati stimati pari al 2018, anno per cui i dati erano disponibili.

Altri operatori (Pista – Messina, C’entro – Reggio Calabria) sono stati esclusi dagli indicatori aggregati di domanda in quanto non erano disponibili dati precedenti su cui basare una stima.

Va infine segnalato che non tutti gli operatori sono stati in grado di fornire la totalità delle informazioni richieste per motivi di scelte aziendali o per mera indisponibilità del dato. In particolare per quanto riguarda le segmentazioni dei noleggi, i dati presentati non riguardano tutti gli operatori coinvolti nell’analisi.

Micromobilità in sharing

Per quanto riguarda i monopattini in sharing, i servizi registrati nel 2019 sono in realtà stati operativi per qualche settimana. Per questo motivo si è deciso di non presentare dati aggregati sulla domanda di monopattini in sharing al 2019.

Non è stato possibile, nel corso della raccolta dati 2020, entrare in contatto con l’operatore GoVolt, escluso da tutti gli indicatori di domanda.

FOCUS: Bikesharing

Nuove aperture: Movi by Mobike – Padova (maggio 2019), Ride – Parma (luglio 2019), Movi by Mobike – R. Emilia (luglio 2019), Jump – Roma (ottobre 2019), Bici Bolzano (ottobre 2019), Helbiz – Roma (novembre 2019), Helbiz – Torino (maggio 2020)

Chiusure: Mi muovo in bici – R. Emilia (luglio 2019), C’entro in Bici – Ravenna (luglio 2020)

Dati sulla domanda non disponibili per i servizi con la chiave (Bici Bolzano, Bikesharing Modena, C’entro in Bici - Ravenna)

Dati sulla domanda mancanti per i servizi PedaLlamo – Livorno, Movi by Mobike – Ferrara, Mi muovo in Bici – Reggio Emilia

Fondazione per lo sviluppo sostenibile
Novembre 2020
www.fondazionevilupposostenibile.org



Osservatorio Nazionale
SHARING MOBILITY



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

ISBN: 979-12-80310-00-2