

IL BIKE SHARING IN ITALIA

Attualmente in Italia sono attivi circa 130 sistemi di bike sharing con una prevalenza nei Comuni del Nord e del Centro rispetto al Sud.

In particolare le regioni in cui si rileva una maggiore presenza del bike sharing sono: Emilia Romagna (19) – Piemonte (16) – Veneto (15) – Lombardia (13).

Seguono Marche, Puglia, Liguria e tutte le altre regioni, escluse Campania, Calabria e Basilicata.

(fonte: relazione dell'Ing. Lorenzo Bertuccio al Congresso del Club delle Città per il Bike Sharing – Milano, ottobre 2009)

Questa quantificazione tiene conto soltanto dei sistemi di bike sharing evoluti (che possono essere definiti di terza generazione) e non considera i casi del tutto riconducibili al tradizionale noleggio, quale è ad esempio quello di Bolzano.

A loro volta questi 130 sistemi possono essere suddivisi in due tipologie:

- meccanici a chiave
- a scheda magnetica.

Nel primo caso l'utilizzatore deve acquisire tramite uno sportello una chiave che inserita nel posteggio libera la bici e lo identifica; la bici dovrà essere riconsegnata, senza particolari limiti di orario, nello stesso stallo per poter ritirare la chiave.

I sistemi a chiave sono in genere gratuiti e permettono l'utilizzo delle bici in città diverse con la stessa chiave.

I sistemi a scheda magnetica invece permettono la riconsegna in un qualunque altro posteggio e soprattutto permettono, mediante la regolazione tariffaria, di incentivare l'uso della bici per un breve periodo, in modo da riconsegnarla e permetterne l'utilizzo ad un altro utente: quindi poche bici per tante persone.

I sistemi a scheda magnetica inoltre hanno la possibilità di registrazioni tramite internet e di pagamento tramite carta di credito o telefoni portatili; sono inoltre i sistemi che, come vedremo, aprono le nuove prospettive dell'integrazione tariffaria tra i vari sistemi di trasporto.

In tutti i Comuni che utilizzano la scheda magnetica, esclusa Roma, la tariffa prevede la prima mezz'ora di utilizzo gratuito, con le successive ore a pagamento via via aumentato, fino a prevedere dei veri e propri blocchi dell'abbonamento se si superano le quattro ore di utilizzo, come è previsto ad esempio a Milano

L'utilizzo dell'una o dell'altra tipologia di bike sharing in Italia dipende in pratica dalla divisione del mercato tra due sole aziende fornitrici:

- *C'entro in bici* per il sistema a chiave
- *Bicincittà* per il sistema a scheda.

Su circa 130 sistemi attivi ad oggi 2/3 sono chiave e 1/3 a scheda, con una distribuzione territoriale molto legata alla localizzazione d'origine e alla conseguente penetrazione commerciale delle due aziende fornitrici.

C'entro in bici che ha sede a Ravenna è prevalente nelle zone dell'Emilia e del Veneto, mentre *Bicincittà* è di Torino e ha la prevalenza nel Nord Ovest; *Bicincittà* è inoltre presente anche sul mercato internazionale con i sistemi di Pamplona e Losanna.

Questa forma di duopolio legato a una partizione territoriale tra sistemi tecnicamente diversi è sintomo di come il bike sharing in Italia sia ancora giovane e debba ancora evolvere verso una molteplicità di offerta caratteristica di un mercato più maturo.

Unica eccezione a questa partizione rigida del mercato fra due aziende, ciascuna con la propria differente tecnologia, è rappresentata dal Comune di Milano, che utilizza il sistema sviluppato dalla società americana *Clear Channel*.

Milano è attualmente il sistema italiano di maggiori dimensioni: denominato *BIKEMI*, è stato inaugurato nel Novembre 2008, prevede 1.300 bici distribuite su circa 100 stazioni ed è economicamente basato sul sistema di concessione di spazi pubblicitari in cambio dell'attivazione e gestione del servizio da parte di *Clear Channel*.

Dato il successo registrato da *BIKEMI*, che ha quasi raggiunto il livello di saturazione rispetto agli utenti previsti, è in progetto la sua estensione fuori dalla Cerchia dei Bastioni, arrivando a toccare nodi ferroviari periferici e poli universitari: in totale 170 nuove stazioni a 33 stalli e un parco di 5.000 biciclette

Sono però emersi problemi tra l'Amministrazione e la ditta appaltatrice, legati soprattutto al tema economico degli introiti pubblicitari, che in qualche modo stanno rallentando il previsto sviluppo del sistema.

Una nota particolare meritano i sistemi di Genova e Siracusa in quanto rappresentano in assoluto le prime esperienze di utilizzo di biciclette a pedalata assistita su veri e

propri sistemi di bike sharing, mentre già se ne potevano trovare su tradizionali ciclonoleggi.

Il sistema di Genova, inaugurato nell'Aprile 2009, è denominato *MOBIKE*, dispone di 55 bici distribuite su 6 stazioni ed è stato realizzato grazie a un contributo del Ministero per l'Ambiente a favore della mobilità elettrica.

E' realizzato e gestito direttamente da *Bicincittà*.

L'utilizzo delle biciclette assistite può essere indicato in una città come Genova che presenta molte parti collinari, anche se le postazioni realizzate ad oggi, collocate lungo l'arco del vecchio porto e nelle zone centrali, presentano un dislivello fra loro inferiore a 50 metri, decisamente accettabile anche per una bici tradizionale.

L'utilizzo del bike sharing genovese risulta comunque fortemente penalizzato dalla quasi totale mancanza di percorsi protetti per le bici.

Analogamente il sistema di Siracusa, aperto poco dopo Genova, si basa sulla tecnologia di *Bicincittà* e utilizza un finanziamento dato dal Ministero per l'Ambiente in occasione del G8.

Il sistema è in questo caso di tipo misto con la previsione a regime di 200 bici tradizionali e 50 assistite, distribuite su 15 stazioni.

Tra i sistemi di cui si attende una prossima apertura è da segnalare quello di Torino, la cui inaugurazione è prevista nel Giugno 2010.

Dopo due gare andate deserte, l'ultima gara di appalto è stata vinta da *Bicincittà* che avrà la gestione di spazi pubblicitari in cambio di un sistema, denominato *ToBike*, che prevede 1200 bici su oltre 100 stazioni: si tratta finalmente di un progetto di grande impatto che dovrebbe coprire una parte importante della città.

In attesa dell'apertura di Torino, il bike sharing di Milano si può ritenere ad oggi l'unico sistema che in Italia sia numericamente paragonabile con le grandi realizzazioni europee: tutte le altre città presentano numeri di bici o di postazioni nettamente inferiori. In particolare, con riferimento al numero di biciclette previste, i sistemi in Italia numericamente più consistenti dopo Milano sono:

- Brescia (200)
- Ravenna (140)
- La Spezia (135)
- Bergamo (120)

- Trento (88)

Rapportando il numero di bici al numero di abitanti, tra i migliori rapporti risultano:

- Modena (1/900)
- Milano (1/1.000)
- Cuneo (1/1.100)

Siamo dunque ben lontani da valori tali da rappresentare un significativo contributo alla mobilità urbana, come quelli che troviamo ad esempio in grandi città francesi quali Parigi (1/100) o Lione (1/160).

In generale quindi l'Italia si caratterizza per un elevato numero di sistemi prevalentemente di piccolissima dimensione.

Nella tabella seguente il dato italiano è confrontato con quello di Francia e Germania:

| | N°bici in bike sharing | N°sistemi | Rapporto bici/sistema |
|----------|---------------------------|-----------|--------------------------|
| ITALIA | 5.480 | 125 | 43 |
| FRANCIA | 36.928 | 34 | 1.086 |
| GERMANIA | 8.350 | 56 | 149 |

(fonte: OBIS Optimising Bike Sharing in European Cities – gennaio 2010)

Si può inoltre ragionevolmente supporre che questa tendenza aumenterà nei prossimi anni con il prevedibile estendersi dell'interesse per il bike sharing nelle città del Centro e del Sud.

La diffusione di sistemi di piccolissima dimensione è una tipicità italiana che può dipendere dalla conformazione del nostro territorio, caratterizzato da una urbanizzazione diffusa, con molte città medie o piccole.

Le dimensioni limitate delle città probabilmente non consentono di innescare livelli di redditività tali da consentire la realizzazione da parte di privati di sistemi di bike sharing in cambio della concessione di spazi pubblicitari, come invece avviene altrove.

Ne deriva quindi la necessità da parte delle Amministrazioni locali di rivolgersi quasi esclusivamente a fondi pubblici con la conseguenza di avere finanziamenti limitati, tempi incerti e prospettive non sicure circa il mantenimento del servizio.

Non è da sottovalutare inoltre l'ostacolo alla creazione di sistemi numericamente importanti rappresentato dalla arretratezza italiana nella realizzazione di infrastrutture ciclabili.

Spesso nelle nostre città i percorsi ragionevolmente fattibili in bici si riducono a poche aree centrali in cui solo le zone 30 o le zone pedonali consentono di muoversi con un minimo di sicurezza.

Lo sviluppo del bike sharing può avvenire se coordinato con altre azioni aventi come obiettivo la ciclabilità, così come accade se le Amministrazioni si dotano di un apposito Biciplan che, oltre al bike sharing, preveda percorsi, facilitazioni per chi va in bici quali rastrelliere o scivoli, promozione e informazione, manutenzione dell'esistente.

Ad oggi in Italia sono pochi gli studi o le ricerche sul fenomeno del bike sharing e non esiste una approfondita analisi di carattere generale su di esso.

Si muovono comunque in questo senso le iniziative di alcune Associazioni, tra cui si possono segnalare:

- Il *C.C.B.S. – Club delle Città del Bike Sharing*, promosso da Euromobility, www.euromobility.org, l'Associazione Italiana dei Mobility Manager, a cui aderiscono oltre 30 città.
Il C.C.B.S. ha come scopo la promozione del bike sharing e organizza annualmente un convegno in cui viene presentato il report aggiornato delle situazioni in Italia, costituendo al momento la visione più complessiva che si possa trovare.
- *F.I.A.B. – Federazione Italiana Amici della Bicicletta* www.fiabonlus.it, aderente a E.C.F. European Cyclist Federation, che promuove tra l'altro un forum di discussione dedicato al tema e la raccolta di documentazione sul bike sharing nel sito istituzionale.
- Il progetto europeo *OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities* www.obisproject.com, che si propone di identificare i fattori di successo, i limiti e le potenzialità del mercato sia a livello europeo che negli otto stati che hanno aderito al progetto.