



RAPPORTO FLASH TURISMO 4.0 BIKE SHARING

OSSERVATORIO SUL TERZIARIO
DI MERCATO 2018



SL&A
turismo e territorio

La funzione

Il bike sharing è una forma di mobilità alternativa, dai numerosi pregi e in grado di soddisfare varie esigenze.

Prendendo spunto da uno studio americano, le diverse funzioni, da intendere nel senso sia di una mobilità per necessità sia di una per turismo, possono essere riassunte come segue:

- raggiungere più facilmente e velocemente i luoghi;
- viaggiare in maniera divertente e più flessibile (anche con l'opzione one-way trip);
- accesso consentito e integrato sui mezzi pubblici;
- andare al lavoro (65%), condividere l'esperienza in viaggio (55%), altri appuntamenti (42%), shopping (40%), andare al ristorante (33%);
- risparmiare sui costi e sulle problematiche connesse all'auto o ad altre forme di trasporto.



di un mezzo così sostenibile, soprattutto se non è a carico dell'utente l'impegno della manutenzione, protezione e riparazione del mezzo. Inoltre il bike sharing va a riempire i gap del trasporto pubblico, compensando e combinando i vuoti e le disfunzioni che diversamente sarebbero saturati dalle automobili, che occupano lo spazio in maniera assai meno sostenibile.





La diffusione

Prima di valutare la diffusione del bike sharing, si riporta qualche dato di ordine generale.

Le bici prodotte in Europa sono circa 13 milioni (al 2016) e il cicloturismo vale 44 miliardi di euro l'anno, per quasi 2,3 miliardi di tour in bici in Europa ogni anno.

Il bike sharing è una porzione di questo mondo e copre quella parte di mercato che fa business sulla condivisione di una serie di elementi e servizi importanti che fino a qualche anno fa erano inaccessibili:

- **si condividono i mezzi: in Italia il bike sharing è attivo in oltre 200 comuni, con quasi 14mila bici a disposizione, l'81% nelle città del Nord Italia;**
- **si condividono gli spazi: stazioni di servizio per il sistema station based, qualsiasi angolo della città per il sistema free floating;**
- **si condivide la posizione: i mezzi e gli utenti sono georeferenziati, con l'opportunità di milioni di dati a disposizione, soprattutto per i gestori.**

L'evoluzione del mercato la si vede a Milano in questi mesi. Fino al 2016 le bici a disposizione erano 4.650, di cui 1.000 elettriche, 280 le stazioni e circa 4 milioni di prelievi per 64mila abbonati, ma il free floating sta rivoluzionando il sistema. Nel capoluogo lombardo le bici a libera circolazione sono oggi 12mila, introdotte da due colossi cinesi: al di là della difficoltà di gestione, degli atti vandalici e della mancanza di controllo, i prezzi sono inferiori e il fatto di non avere

delle stazioni di noleggio riconvertirà anche gli introiti dalla pubblicità (i ricavi pubblicitari nelle stazioni di servizio sono quantificabili oggi in circa 2/3 delle entrate).

L'effetto

Una mobilità sostenibile, dal punto di vista turistico essenzialmente adatta ai tour in città, non può che migliorare le condizioni sia dei luoghi sia degli utenti.

Il bike sharing rende attrattiva la scoperta e attira mercati di turisti avvezzi agli spostamenti in bici. Alleggerisce i mezzi pubblici o li rende più allettanti quando è con questi abbinato, e potrebbe far sviluppare una tecnologia integrata: difficile pensare che un turista che si muove in bici possa sempre utilizzare una guida cartacea per i suoi spostamenti.

Labour: substitution or extension?

La substitution è relativa solo alle figure lavorative che materialmente consegnano e ritirano i mezzi agli utenti, mentre per le manutenzioni rimane invariata, anzi cresce con la diffusione del sistema.

Come per ogni settore che ha a che fare con la gestione dei dati degli utenti, l'extension emerge immediatamente e va a favore di chi utilizza i big data dal sistema. Se da un lato, quindi, c'è chi ne trae profitto e informazioni, dall'altro i turisti in bici continuano ad essere autonomi come prima, al massimo facilitati dall'utilizzo delle e-bike.