

# IL BIKE SHARING CONVIENE? APPUNTI PER UN RAGIONAMENTO SULL'IMPATTO ECONOMICO-FINANZIARIO

(di Alfredo Drufuca – Polinomia)

Gennaio 2017

“.. bike share in other cities is so obviously popular and successful, that it seems likely to be an asset to whoever is behind it..”

Michael Andersen (News Editor)

## ABSTRACT

Il Bike Sharing (di qui in avanti, BS) ha avuto in pochi anni una rapida diffusione in molte città nel mondo, occidentale ma non solo.

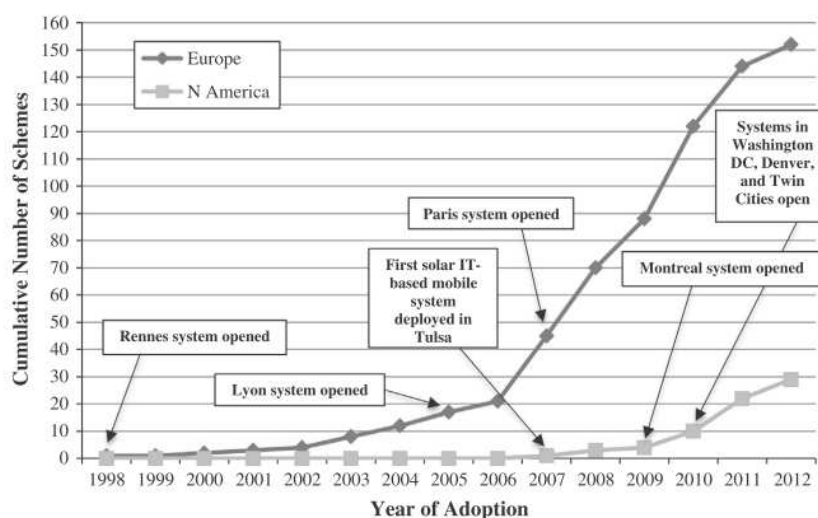
In realtà sotto questo nome si annoverano sistemi anche molto diversi, contraddistinti da differenti estensioni, organizzazione, modalità d'uso, qualità e caratteristiche dei mezzi, costi di investimento e costi di gestione.

Il lavoro, attraverso una pre-analisi di fattibilità stima –sia pure in modo grossolano- alcuni indicatori che consentono di fondare, se non una analisi costi-benefici formalizzata, quantomeno un primo ragionamento sulla raggiungibilità di un equilibrio economico per questo tipo di investimento.

Derivano da tali ragionamenti anche alcune indicazioni sulle modalità più efficienti di implementazione del sistema BS.

## Premessa

Il BS ha avuto negli ultimi anni una notevole diffusione in molte città in tutto il mondo, dopo un inizio concentrato in alcune città Europee.



Diffusione in Europa e nord America degli schemi di Bike Sharing (fonte S.D.Parkes et.al. "Journal of Transport Geography 31" – 2013)

Le dimensioni e la rapidità di tale diffusione e il gradimento dell'utenza incontrato portano oggi ad annoverare il BS tra i servizi pubblici che ci si aspetta di avere da una città *smart* ed efficiente, tanto che la decisione circa la sua introduzione non è generalmente accompagnata da approfonditi studi di fattibilità, o quantomeno non lo è stata nei casi italiani.

Lo dimostra il fatto che delle 132 città italiane che dichiarano di avere un sistema di BS, in realtà solo due – Milano e Torino- ne dispongono di uno in senso proprio, dotato cioè di dimensioni e estensioni sufficienti per coprire in modo efficace e ben distribuito l'area servita in modalità *free floating*, mentre molte altre o sono dotate dei sistemi meno performanti (i.e. il sistema a chiave meccanica presente in circa 100 città), o hanno dimensioni di flotte e stazioni ridotte, insufficienti a raggiungere volumi significativi di domanda servita e, di conseguenza, a garantirne un funzionamento corretto ed economicamente sostenibile.

In un sistema poco efficace è facile riscontrare costi annui di gestione dell'ordine dei 1000 €/abbonato, con punte che possono superare i 3000 euro, ed è chiaro come non vi sia bisogno di ulteriori approfondimenti per certificare l'assoluta insostenibilità economica di un tali esiti.

## Il bilancio economico<sup>1</sup> del Bike Sharing

### I costi

La ricostruzione dei costi di un sistema di BS è tutt'altro che semplice, anche a causa delle differenti modalità di finanziamento utilizzate per la realizzazione e l'esercizio dei sistemi; quando in particolare tali modalità, come frequentemente avviene, prevedono sponsorizzazioni o concessioni di spazi pubblicitari o di gestione della sosta, tale ricostruzione diventa in pratica impossibile.

I costi sono normalmente suddivisi in costi capitale e includono le stazioni, le biciclette, i veicoli per il riposizionamento, il centro di controllo ecc., mentre quelli operativi comprendono il personale di struttura e operativo addetto al funzionamento del sistema, i costi operativi dei veicoli, la manutenzione delle biciclette cc.

Tali costi sono usualmente espressi, al fine di renderli paragonabili, in costi per bicicletta. La loro variabilità è ben illustrata nella tabella che segue dove sono stati raccolti dati da diverse fonti.

| Città          | Paese         | Nome Sistema         | Costo investimento (per bici) | Costo annuo di esercizio per bici |
|----------------|---------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Londra         | Gran Bretagna | Santander Cycle Hire | € 4.000                       | € 1.435                           |
| Parigi         | Francia       | Velib'               | n/a                           | € 809                             |
| Barcellona     | Spagna        | Bicing (Vodafone)    | € 3.150                       | n/a                               |
| Montreal       | Canada        | Bixi                 | € 4.000                       | € 1.270                           |
| Washington D.C | USA           | Capital Bikeshare    | n/a                           | € 1.000                           |
| New York City  | USA           | Citi Bike            | € 4.750                       | n/a                               |
| Milano         | Italia        | BikeMi               | € 2.500                       | € 1.400                           |

<sup>1</sup> Si ricorda che il bilancio economico serve a comprendere quale sia l'equilibrio tra costi e benefici di un investimento dal punto di vista del benessere aggregato della società.

Esso comprende voci, come il tempo risparmiato, che non sono direttamente rappresentate in un bilancio finanziario, e quelle che lo sono possono richiedere una correzione rispetto ai valori di mercato.

Questo è il motivo per il quale bilancio economico e bilancio finanziario possono portare a conclusioni molto differenti tra loro.

Come si vede, il caso milanese sembra collocarsi attorno a valori medi/modali, per cui li si assumerà quale riferimento per il presente esercizio.

Nell'ipotesi di ammortizzare l'investimento in 5 anni (normale durata di una concessione), il costo medio annuo per bici risulta quindi pari a €1900<sup>2</sup>, da cui un costo giornaliero di circa 5,2 €/bici.

A Milano il numero medio di prelievi risulta pari a 2,2 prelievi al giorno<sup>3</sup>, da cui deriva un costo medio per viaggio di € 2,9, mentre nel caso eccellente di Torino, dove tale valore sale a 6 prelievi/giorno, si avrebbe un costo medio (a parità di costo/bici) di soli € 0,78.

Si tratta di un valore finanziario che tradotto in termini economici, cioè depurato delle componenti fiscali e di altri trasferimenti, vale rispettivamente 2.6 e 0.7 €/viaggio<sup>4</sup>.

### **I benefici**

Come di regola avviene nei progetti di trasporto la componente dei benefici più importante è il risparmio diretto di tempo per gli utenti che si trasferiscono sul BS da modi alternativi, e cioè i piedi, il bus e l'auto.

Altre possibili componenti dei benefici inoltre sono:

- ✓ la riduzione dei costi economici ed ambientali legata al trasferimento di viaggi dal mezzo privato al modo bici e al modo pubblico+bici<sup>5</sup>,
- ✓ la riduzione dell'affollamento del mezzo pubblico;
- ✓ la riduzione della congestione sulle strade con i relativi risparmi di tempo procurati;
- ✓ l'effettuazione di nuovi viaggi (incremento di mobilità);
- ✓ la maggiore attrattività (turistica, per l'insediamento di attività ecc.) della città;
- ✓ l'aumento di accessibilità, in particolare nelle zone sottoposte a limiti di circolazione (Z.T.L., aree pedonali, ecc.)
- ✓ l'incremento di benessere per l'uso dei modi attivi<sup>6</sup>;
- ✓ l'eliminazione del rischio di furto del mezzo proprio<sup>7</sup>.

Ci si limita qui alla stima dei benefici presumibilmente più significativi, cioè i risparmi di tempo e le riduzioni dei costi operativi e ambientali<sup>8</sup>.

La valutazione ha utilizzato valori economici e non finanziari e non ha pertanto considerato la componente tariffaria.

In pratica si sono ipotizzate distanze, velocità di percorrenza, costi e tempi accessori medi 'plausibili' per ciascun modo alternativo, trasformandoli in costi economici e componendoli secondo le percentuali di trasferimento dai modi alternativi al BS.

---

<sup>2</sup> I costi medi riscontrati nelle città americane riportano costi mediamente più alti, superiori ai 3000 €/bici.

<sup>3</sup> Fonte "Eco dalle Città" maggio 2014

<sup>4</sup> In una analisi di redditività sociale è necessario eliminare le componenti di costi e ricavi riferite a trasferimenti interni alla società, come imposte, e tariffe, e non a consumi di risorse economicamente rilevanti,

<sup>5</sup> In particolare nel caso in cui la disponibilità del BS per coprire "l'ultimo miglio" renda maggiormente competitivo l'uso del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato. In tale caso il risparmio di auto\*km può divenire ben più rilevante rispetto a quanto ipotizzato nei calcoli.

<sup>6</sup> Si tratta sia di un effetto diretto, goduto dagli utenti del BS trasferiti dai mezzi motorizzati, sia indiretto dato dall'effetto generale di maggiore diffusione della ciclabilità che la presenza del BS tipicamente induce.

<sup>7</sup> Più in generale, riduzione dei costi d'uso della bicicletta propria (stimabile in 50-60 €/anno). Si è rilevato come, in alcune situazioni, tale riduzione sia la motivazione prevalente della scelta del BS.

<sup>8</sup> Una valutazione estesa agli effetti qui non considerati è stata effettuata per il Biciplan di Bologna. Alcuni dei parametri ricavati possono essere utilizzati anche nel presente esercizio.

Tali percentuali sono state ricavate da uno studio irlandese<sup>9</sup> che riporta i risultati di un'indagine sulle caratteristiche dell'utenza del BS di Dublino.

Le ipotesi assunte nell'esercizio sono in definitiva state:

- ✓ 67% quota di utenza del BS trasferita dal modo a piedi, 15% quota trasferita dal bus, 7% dall'auto privata; 11% dalla bici privata;
- ✓ 800 metri distanza media del percorso a piedi trasferito, 2 km distanza media del percorso su bus o su auto trasferito (con velocità pari a 12 km/h e tempo di attesa/parcheggio pari a 5');
- ✓ 10 €/h il valore del tempo, 0,12 €/km il costo economico di uso dell'auto, 0,049 €/km<sup>10</sup> costi esterni di uso dell'auto (inquinamento, sicurezza ecc.)<sup>11</sup>

Se ne deriva un valore di benefici complessivo di € 1,2 per ogni viaggio, ben inferiore quindi al costo economico di produzione del servizio nel caso di Milano e robustamente superiore nel caso di Torino.

Ovviamente le altre voci di beneficio qui trascurate sono destinate a incrementare tali indicatori<sup>12</sup>.

Ci si limita qui a considerare, per la sua rilevanza 'comunicativa', l'effetto sul benessere e la salute, effetto stimabile in € 1 per ora pedalata (stime effettuate sulla base della metodologia HEAT-Health Equity Assessment Tool sviluppata dall'OMS<sup>13</sup>).

Applicando tale coefficiente ai dati qui assunti circa i viaggi attratti da TPL e auto, si ottiene un beneficio di € 0,03 per ogni viaggio effettuato con il BS, cioè in realtà trascurabile.

Una seconda categoria di benefici è invece riconoscibile nel contributo che il BS può giocare nello sviluppo più generale della mobilità ciclistica, quella cioè non direttamente attratta dallo stesso BS.

E' questo un effetto che si è verificato con grande rilevanza nelle realtà -come Parigi, Barcellona o Portland- nelle quali l'uso della bicicletta era particolarmente basso, non superiore all'1% ed è salito al 2.5-3% dopo l'introduzione del BS, in pratica triplicandosi.

In questi casi al BS vanno riconosciuti i ben più rilevanti benefici di un tale generale incremento<sup>14</sup>.

Resta ovviamente aperta la domanda se, tra tutti gli interventi a favore della bicicletta e, più in generale, della mobilità sostenibile che è possibile ipotizzare, il BS rappresenti quello economicamente più conveniente e quindi da attuare prioritariamente nel caso di decisione di allocazione di risorse scarse.

E' questa una domanda in particolare importante per le realtà, come lo sono molte città di medie dimensioni nel nostro paese, nelle quali il tasso di utilizzo della bicicletta è di partenza decisamente più elevato e dove pertanto non sarebbe presumibilmente possibile ascrivere al BS un effetto di analoghe dimensioni.

## L'impatto finanziario del Bike Sharing

Le politiche per la ciclabilità di una città comprendono molte possibili azioni, oltre al BS, che non si limitano alla realizzazione della rete ciclabile, ma che riguardano più in generale l'assetto viabilistico e dei trasporti,

---

<sup>9</sup> E.Murphy, J.Usher "The role of bicycle sharing in the city: analysis of the Irish experience", University College Dublin

<sup>10</sup> Valori tratti da Artem Korzhenevych, Nicola Dehnen e altri, "Update of the Handbook on External Costs of Transport – final report", gennaio 2014

<sup>11</sup> Non si sono considerati i benefici di riduzione della congestione stradale, data la scarsa incidenza su quest'ultima procurata dal modesto valore del trasferimento modale auto->bici

<sup>12</sup> Nei (pochi) esercizi di valutazione del BS che è stato possibile consultare sono curiosamente state solo queste ultime voci a essere considerate.

<sup>13</sup> [heatwalkingcycling.org](http://heatwalkingcycling.org)

<sup>14</sup> A esempio a Milano il BS è entrato in funzione nel 2009. L'anno successivo il numero complessivo di ciclisti è rimasto sostanzialmente stabile, per registrare un incremento molto forte, pari al 25% in quello successivo, crescita poi non confermata nella stessa misura negli anni successivi. Quel balzo ha significato passare dal 4.7% al 5.9% in termini di quota modale complessiva, con una crescita cioè di 1.2 punti percentuali. Se tale crescita fosse da attribuire anche in quota parte al BS, questo inciderebbe molto sulla valutazione della sua efficacia economica.

la moderazione del traffico, l'educazione scolastica, la comunicazione e il marketing ecc.

Azioni che richiedono di impegnare risorse finanziarie non trascurabili e che, in assenza di fonti esterne, entrano inevitabilmente in conflitto allocativo con la decisione di realizzare e gestire un sistema di BS.

Si deve quindi affrontare il tema della dimensione finanziaria di un sistema che, per una realtà di medie dimensioni servibile con una flotta di 1000 biciclette, richiederebbe un investimento di € 2.500.000 e un costo di gestione di 1.400.000 €/anno.

Gli incassi tariffari a loro volta dipendono fortemente dalla composizione tra abbonamenti 'lunghi', che tipicamente pagano una tariffa relativamente bassa (€ 36/anno a Milano, € 25/anno a Torino con la prima mezz'ora gratuita), e abbonamenti settimanali o giornalieri che invece pagano una tariffa ben più elevata (9 €/settimana e 4,5 €/giorno a Milano, 8 e 5 euro a Torino).

A Milano si rilevano 10 abbonamenti annuali/bici e 7 abbonamenti brevi/bici), mentre a Torino gli annuali sono 22/bici e quelli brevi 2,6/bici.

Applicando i coefficienti e le tariffe di Milano in definitiva si avrebbe un incasso annuo pari a 361.000, mentre nel caso di Torino l'incasso sarebbe pari a € 563.000.

Il deficit di esercizio si collocherebbe pertanto tra gli 830.000 e il milione di euro, cui si aggiungerebbe la quota di ammortamento dei costi di investimento (circa 5/600.000 €/anno).

Il divario tra costi e incassi è tale da consentire di concludere che, anche ipotizzando livelli utenza molto più alti di quelli qui adottati - peraltro incompatibili con le dimensioni della flotta - ovvero livelli tariffari molto più elevati - a loro volta incoerenti con i livelli di utenza stimati - ci si troverebbe sempre a dover affrontare un significativo deficit di gestione.

Numerosissimi esempi evidenziano tuttavia come il BS sia un'ottimo veicolo pubblicitario<sup>15</sup>, capace di attrarre importanti sponsorship, e che proprio alla forte presenza di sponsor si debbano molti dei sistemi di BS meglio strutturati: Londra (Santander), Barcellona (Vodafone), Portland (Nike), New York (CityBank<sup>16</sup>) ecc.

Tornando al tema delle dimensioni finanziarie, un nostro recente lavoro ha stimato come il costo complessivo di un ben ambizioso programma decennale di azioni per lo sviluppo della ciclabilità per una città delle dimensioni in questione, comprensivo della realizzazione della rete ciclabile, di un sistema di velostazioni e velopark e di un ampio paniere di azioni di accompagnamento (educazione, comunicazione, marketing) comporterebbe un costo dell'ordine dei 2 milioni di euro all'anno, valore quindi paragonabile all'1,5 milioni di euro richiesto come si è visto per il finanziamento del BS.

Va tuttavia rilevato come l'introduzione di un tale sistema comporti per l'amministrazione pubblica una complessità progettuale e organizzativa -con i relativi costi interni- infinitamente inferiore a quella delle altre azioni elencate, un ampio gradimento e una parallela assenza di controindicazioni di natura sociale e politica, talchè la decisione di ricorrervi risulta indubbiamente molto attraente, indipendentemente dai risultati ottenibili e dagli oneri finanziari implicati. Scelta assolutamente comprensibile e condivisibile, semprechè non diventi alternativa alle altre azioni necessarie per un pieno sviluppo della mobilità attiva.

---

<sup>15</sup> Oltre alla visibilità di un marchio applicato su migliaia di supporti fissi e mobili diffusi per la città, la sponsorizzazione del BS offre la possibilità di associare il proprio brand a un prodotto smart e generalmente molto gradito, procurando un ritorno di immagine molto più elevato rispetto ai normali veicoli pubblicitari.

<sup>16</sup> E' noto il caso di New York e del formidabile ritorno di immagine procurato a CityBank dalla sua sponsorizzazione del BS.

## Velopark e Bike Sharing

Una importante voce di costo dei sistemi di BS è determinata dalla 'circolazione dei vuoti', cioè dallo spostamento delle biciclette che occorre fare per riequilibrare l'occupazione delle diverse postazioni.

La presenza di punti di forte generazione di viaggi pendolari costituisce un fattore di notevole affaticamento del sistema con conseguente crescita dei costi. L'utenza pendolare infatti è, per sua natura, poco adatta a essere servita con sistemi di BS che richiedono, per un loro funzionamento efficiente, un maggiore equilibrio dei flussi scambiati al loro interno al fine di ridurre i giri di ricollocazione dei veicoli e limitare il dimensionamento della flotta e delle stazioni.

Per questi segmenti di utenza una più efficace alternativa è certamente quella delle velostazioni.

Il costo di gestione di una velostazione da 700 posti/bici, tipica dimensione da stazione ferroviaria, è stimabile nell'ordine di €100.000/anno, il che rimanda a un costo di 140 €/bici.

Una tariffa dell'ordine dei 50/60 euro/anno, cioè tale da non scoraggiare una significativa quota di utenza, coprirebbe il 40% di tali costi, mentre una importante integrazione nei ricavi dei gestori è legata dalla vendita di servizi complementari (riparazioni, vendita accessori, renting, custodia colli ecc.). E' in definitiva possibile raggiungere o quantomeno avvicinare l'equilibrio economico di esercizio.

Per quanto riguarda i costi di investimento questi possono variare enormemente, andando da €300/stallo per superfici già disponibili da attrezzare con semplici rastrelliere, a 500 €/stallo per superfici da predisporre all'uso e attrezzare (pavimentazione, illuminazione), a €2.500/stallo e oltre per nuovi parcheggi in struttura realizzati su superfici da acquisire.

Ipotizzando un ammortamento decennale, si passa pertanto a un costo medio annuo complessivo (investimento + esercizio) rispettivamente di 170, 190 e 390 €/stallo.

Per effettuare un raffronto corretto con i costi del BS occorre tuttavia tenere presente che nel primo caso ogni bicicletta effettua dai 2 ai 6 viaggi per 365 giorni/anno, mentre nel caso della velostazione un posto/bici genera in media 2 viaggi per 220 giorni/anno.

In definitiva il costo/viaggio per una bici in velo stazione varia da 0,39 €/viaggio a 0,89 €/viaggio, valori da confrontarsi con quelli di 2,9 €/viaggio stimati nel caso di Milano e di 0,78 €/viaggio per quello di Torino.

La conclusione è piuttosto chiara: in presenza di utenza concentrata e di elevate dimensioni è decisamente preferibile offrire l'opzione della velostazione; di converso, il BS può migliorare i propri margini di convenienza solo nel servire una domanda più distribuita ed equilibrata, capace cioè di ridurre i costi di gestione e di migliorare la produttività del sistema: BS e velostazioni sono dunque due sistemi che possono e debbono poter lavorare assieme.

E' però a tal fine necessario rivedere le tariffe. Queste infatti, sulla base delle pratiche correnti, risultano essere più basse per l'abbonamento al BS (30/40 €/anno) che per il ricovero in velostazione (60/120 €/anno), mentre è evidente come tale 'forbice' debba necessariamente essere ridotta se non ribaltata per rispecchiare più correttamente i rispettivi costi e fornire agli utenti i giusti segnali di prezzo. Anche la gratuità della prima mezz'ora in presenza di forti componenti di domanda pendolare concentrata non appare in grado di orientare un uso efficiente del BS, anche se tale soluzione appare essere universalmente adottata.

Una soluzione interessante potrebbe essere quella di differenziare i costi dell'abbonamento annuale, adottando una tariffa bassa (i.e. € 25/30) ma senza gratuità della prima mezz'ora, e una più elevata (i.e. € 80, cioè pari o superiore alla tariffa di una velostazione) per avere tale gratuità.

## Le evoluzioni del sistema

Gli esercizi di valutazione sopra riportati si riferiscono ai sistemi oggi più diffusi, basati sullo stretto accoppiamento bici/docks e su una intelligenza concentrata nelle stazioni.

L'ultima generazione del BS offre alcuni importanti miglioramenti, rivolti sia alla facilità d'uso e di accesso, sia alla riduzione dei costi.

Essenzialmente la logica di tali miglioramenti consiste nel trasferire una serie di funzioni di controllo dalle rastrelliere (docks) alle biciclette, rendendo possibile il funzionamento del sistema anche senza dover sempre garantire l'accoppiamento bici/docks.

Le biciclette vengono di conseguenza attrezzate con intelligenza (computer) e sistemi di localizzazione/comunicazione autoalimentati (pannellini solari e dinamo), mentre i docks vengono parallelamente svuotati di tali funzioni sino a ridursi a normali rastrelliere.

I vantaggi di un tale sistema sono quelli di ridurre il numero (e i relativi costi) dei docks attrezzati, di poter di conseguenza più facilmente aumentare il numero delle biciclette circolanti (la differenza di costo tra le biciclette tradizionali e di nuova concezione è di poche centinaia di euro) e di ridurre l'impegno e l'onere di ricollocazione dei veicoli.

Una seconda interessante evoluzione risiede nella introduzione delle e-bike<sup>17</sup>, di uso ben più confortevole e quindi capaci di attrarre nuova utenza, ma la cui disponibilità per i privati non è diffusa quanto quella delle normali biciclette e il cui valore rende il furto un problema decisamente più importante.

Il BS in questo caso diviene capace di offrire un vero e proprio nuovo modo di trasporto, arricchendo in modo significativo l'offerta complessiva della città.

Non è inutile rilevare al proposito che le e-bike richiedono, contrariamente alle biciclette di nuova generazione sopra descritte, l'accoppiamento con docks attrezzati.

## Conclusioni

Gli esercizi di valutazione sopra svolti, per quanto approssimati e basati su informazioni relativamente deboli e indirette, consentono tuttavia di trarre una serie di indicazioni rilevanti rispetto al tema della realizzazione e sviluppo di un sistema di BS in una città di medie dimensioni.

- ⇒ il BS può effettivamente garantire un ritorno economico, ma solo se raggiunge elevati livelli di produttività, se cioè controlla attentamente i costi e raggiunge i più elevati livelli di efficacia (numero di prelievi/giorno per bicicletta superiori a 5);
- ⇒ se il BS si innesta in realtà con scarsa propensione all'uso della bicicletta, la sua redditività economica può crescere fortemente; di converso, la sua introduzione in contesti a ciclabilità già elevata li riduce;
- ⇒ estensioni eccessive (oltre ovviamente a dimensioni troppo ridotte) e la presenza di punti di forte generazione di domanda pendolare impediscono il raggiungimento dei livelli di efficienza necessari al contenimento dei costi;
- ⇒ la parallela disponibilità di una rete di velostazioni/velopark, in particolare a servizio dell'utenza ferroviaria pendolare, e l'adozione di opportune strutture tariffarie è essenziale per migliorare l'efficacia di un sistema di BS;

---

<sup>17</sup> Si parla qui ovviamente di sistemi in grado di garantire la ricarica delle e-bike direttamente sulle rastrelliere nelle stazioni,

- ⇒ anche l'adozione dei sistemi tecnologicamente più evoluti sembra in grado di ridurre i costi di esercizio, oltre a migliorare il servizio reso all'utenza;
- ⇒ in ogni caso, date le dimensioni minime efficaci per un sistema di BS e il possibile ritorno tariffario, un sistema di BS non può strutturalmente raggiungere l'equilibrio gestionale e comporta sempre un significativo onere finanziario da ripianare;
- ⇒ la presenza di un tale onere suggerisce –come è ovvio- di ricercare robuste forme di sponsorizzazione, cui peraltro ottimamente si presta **se ben organizzato e efficiente**, al fine di ridurre l'impatto sulla finanza pubblica. Di converso, l'assenza di un *main sponsor* comporta il mancato sfruttamento di una importante fonte di finanziamento (e di una funzione di rilevante valore economico);
- ⇒ deve essere possibile introdurre forme di utilizzo 'su misura' di particolari utilizzatori (i.e. courtesy bike prenotabile per visitatori terziario o clienti ricettivo) che possono robustamente contribuire al funzionamento del sistema;
- ⇒ il BS deve offrire per una quota significativa della flotta l'opzione e-bike (con ricarica integrata nei punti di aggancio);
- ⇒ da ultimo, il BS non deve essere utilizzato come alternativa alla adozione delle più generali politiche a favore della mobilità attiva e alla sicurezza della circolazione, nel qual caso assumerebbe ovviamente **un impatto economico gravemente negativo**.