

BICICLETTE NON CONVENZIONALI

Bike sharing

(n.b. la parte della tesi relativa alle bici a pedalata assistita approvata ad Arezzo nel 2012 è stata sostituita dal documento approvato alla conferenza dei Presidenti di Genova del 2016)

BIKE SHARING

Il Bike Sharing è forse il fenomeno che negli ultimi anni ha maggiormente portato la bicicletta all'attenzione dell'opinione pubblica.

A partire dal Velib di Parigi nel 2007 è stato un susseguirsi di realizzazioni che nelle grandi città fanno a gara per dimensioni e qualità: ricordiamo i casi di Barcellona e Londra, gli esempi italiani di Milano e Torino. fino agli exploit delle città cinesi di Wuhan e Hangzhou che arrivano a proporre sistemi con oltre 50.000 bici.

Nella realtà italiana ci troviamo però spesso di fronte a realizzazioni deludenti, in stato di apparente dismissione, poco utilizzate e con nessuna influenza sulla mobilità urbana.

In questa situazione contraddittoria e in continua evoluzione è difficilissima la raccolta di dati che permettano una valutazione oggettiva del fenomeno. Ci ha provato il progetto europeo OBIS, ma gli esiti sono stati una analisi a campione di alcune città europee ed italiane, senza riuscire a dare una valutazione numerica d'insieme.

Se è in genere difficile recuperare dati sulla ciclabilità, lo è ancor di più per il BS, dove si ha spesso la sensazione che le Amministrazioni siano molto aperte e disponibili all'informazione nel momento di comunicare le buone intenzioni iniziali, ma che tendano poi a mettere in ombra i dati dell'effettivo utilizzo del sistema.

bike sharing e ciclonoleggio

Parlare di "Bike Sharing" vuol dire parlare di modelli molto diversificati l'uno dall'altro (oltre 200 sistemi diversi nel mondo), che **hanno come tratto comune quello di dare in uso biciclette agli utenti, senza che questi ne siano proprietari.**

In qualche modo la possibilità di utilizzare una bicicletta non di proprietà è sempre esistita, nella forma del noleggio.

Contrariamente a quanto si può pensare la differenza tra noleggio e BS non sta nella gestione privata del primo e pubblica del secondo: ci sono non pochi casi in cui il BS viene gestito da privati, e viceversa succede sempre più frequentemente che gli amministratori pubblici decidano di creare un nolo di biciclette, spesso ma non unicamente destinate ad uso ricreativo o turistico.

Il vero tratto caratteristico del BS va individuato nel fatto che questo servizio non prevede la stipula di un contratto per ogni volta che è usata la bicicletta.

Con il noleggio, invece, si deve passare ogni volta attraverso un front-office, che in genere rende la procedura di prelievo e riconsegna più lenta e macchinosa.

facilità e velocità

La grande innovazione dei sistemi di BS sta quindi nella **facilità** di prendere e riconsegnare la bici, accompagnata dall'introduzione della tessera magnetica che, grazie a sistemi di incentivazione tariffaria, spinge l'utente a **trattenere la bici per se il meno possibile**, mettendola invece velocemente in condivisione con gli altri utenti e soddisfacendo così molte persone con un numero limitato di biciclette.

L'idea dello scambio libero e facile delle bici può essere fatta risalire al movimento delle biciclette bianche introdotte dai Provos ad Amsterdam nella metà anni 60, mentre la svolta verso il successo data dalla comparsa dei sistemi a tessera magnetica risale alla fine degli anni 90, seguita dallo sviluppo dei sistemi nelle grandi metropoli come Lione, Parigi, Barcellona Londra.

La tessera magnetica ha permesso di trasformare il BS in un vero e proprio sistema di trasporto pubblico che, con le caratteristiche peculiari e i vantaggi della bici, si affianca a pieno titolo agli altri sistemi quali metro, tram e bus.

standard qualitativi

Da quanto sopra derivano alcune delle **principali qualità** che un sistema di BS deve avere:

- estrema facilità e sicurezza nel prelievo e nella riconsegna
- biciclette sempre in buono stato di manutenzione
- un elevato numero di biciclette e soprattutto un elevato numero di stazioni di prelievo/riconsegna, poste a distanza molto ravvicinata (500 metri una dall'altra come standard)
- tariffazione a fasce orarie, con pagamenti diversificati e gestibili via internet
- sistema di redistribuzione delle bici tale da garantire sempre sia la presenza di bici per il prelievo sia di stalli liberi per la riconsegna
- immagine di efficienza dell'intero sistema.

L'esperienza ha dimostrato che un BS ha necessità di essere sempre in uno stato di **perfetta manutenzione**, con una immagine attraente e continuamente aggiornata, con sistemi di condivisione e di informazione basati su internet.

La città di New York ad esempio ha previsto di far scegliere agli abitanti, tramite un sondaggio in rete, il posizionamento delle 600 stazioni che verranno messe in servizio nell'estate di quest'anno.

equilibrio economico

Conseguenza degli elevati standard qualitativi occorrenti per il buon funzionamento di un BS è che **tutto questo risulta essere molto caro**, tale per cui sicuramente la quota di introiti provenienti dall'utenza è del tutto irrisoria a fronte di rilevanti spese di gestione.

Quindi i sistemi di BS funzionano se affiancati dalla formula **bici per poster** ovvero se il sistema viene realizzato e gestito grazie, in tutto o in parte, agli introiti degli spazi pubblicitari.

La gestione dei principali sistemi è infatti in carico a grandi società di pubblicità (quali JPDecaux o Clear Channel) oppure a società che si pubblicizzano tramite il sistema (come la Banca Barclays a Londra).

Questo porta al fatto che molto spesso i sistemi funzionano nelle grandi città, dove è possibile una consistente raccolta pubblicitaria, mentre sono in difficoltà quando ci si sposta nelle città minori o nelle realtà suburbane dove questa risorsa viene a mancare.

Accade che, sull'onda dell'interesse verso il BS, vengano proposti sistemi in situazioni per le quali manca una risorsa economica esterna e che devono quindi essere generati e successivamente gestiti tramite finanziamento pubblico.

Si veda ad esempio il bando "Bike sharing e fonti rinnovabili" del Ministero dell'Ambiente nel 2010, di cui non sono al momento disponibili valutazioni sugli esiti in quanto ancora in fase di

assegnazione dei fondi, ma di cui suscita preoccupazione l'aver indirizzato i partecipanti verso l'uso di biciclette a pedalata assistita, incrementando quindi ulteriormente i costi di gestione con una tecnologia ancora non del tutto affidabile e sicuramente di maggior costo rispetto a una bici tradizionale.

L'errata previsione dei costi di gestione è spesso causa dell'abbandono dei sistemi di BS.

Se come abbiamo visto facilità e velocità sono le caratteristiche distintive dei sistemi di BS, è anche vero che non sempre esse sono indispensabili: pensiamo ad esempio ai tanti piccoli centri italiani o alle situazioni extraurbane a vocazione turistica o culturale, dove può essere benissimo accettabile uno scambio "lento". In questi casi mantiene la sua piena validità il tradizionale ciclonoleggio.

esiti non monetizzabili

Ma oltre alla sostenibilità del quadro economico, devono sicuramente essere messi in conto una serie di fattori a valenza positiva o negativa che derivano dalla realizzazione di un sistema di BS e che sono molto difficilmente monetizzabili.

Tra i fattori **positivi** possiamo indicare:

- l'ampliamento dell'offerta di trasporto "pubblico" con un sistema basato sulla bici
- la comodità offerta all'utente (i vantaggi della bici senza il rischio del furto e con nessuna manutenzione)
- l'effetto trainante a favore della mobilità ciclabile
- la facilità nel comunicare la bici sui media
- la creazione di una attività economica
- il possibile supporto al turismo
- la possibile integrazione tariffaria con il Trasporto Pubblico Locale
- l'offerta di un trasporto pubblico praticamente gratuito

Tra quelli **negativi**:

- il rischio di scarso utilizzo
- l'inutilità del servizio (mancanza delle bici / poche stazioni o mal posizionate)
- la possibile immagine negativa
- gli investimenti consistenti spesso in contesti poveri di infrastrutture per la ciclabilità
- i volumi di traffico quantitativamente limitato
- gli introiti praticamente inesistenti dalla tariffazione

criteri di valutazione

Il BS è ormai una realtà diffusa ed estremamente articolata, con esiti che vanno dall'entusiasmo alla più profonda delusione.

Non è possibile quindi una valutazione del fenomeno in sé ma solo dei suoi esiti caso per caso.

Può essere utile quindi cercare di definire una griglia di valutazione che permetta alle Amministrazioni di prevedere la bontà o meno di un progetto di BS, prima di intraprenderne la realizzazione.

Ma anche i tanti Circoli FIAB che operano sul territorio devono poter avere gli strumenti per capire se il BS nella propria città può avere successo ed essere uno strumento utile per la mobilità sostenibile oppure un costo che si traduce in scarsi risultati e che lascia scorie sotto forma di colonnine e biciclette sottoutilizzate o vandalizzate.

Tra i criteri di valutazione possiamo individuare i seguenti:

POLITICO AMMINISTRATIVI

- ✓ esistenza di una politica a favore della bici e in genere della mobilità sostenibile
- ✓ sostenibilità finanziaria sul medio periodo da parte del Comune o dell'Ente Gestore

PROGETTUALI

- ✓ diffusione capillare sul territorio del sistema in progetto
- ✓ connessione con il Trasporto Pubblico Locale (sia dal punto di vista fisico che tariffario)
- ✓ buona qualità della bici, dei sistemi di aggancio e in genere di tutto l'hardware
- ✓ campagna di comunicazione

GESTIONALI

- ✓ efficienza perfetta e costante del sistema e della redistribuzione
- ✓ assistenza agli utenti
- ✓ facilità di pagamento
- ✓ flessibilità della tariffazione (anno / mese / giorno)