

Coordinamento Roma Ciclabile

UISPRoma - eAdessoPedala - Associazione Diritti Pedoni - U.S. ACLI – Associazione Due Ruote d'Italia

All'assessore all'ambiente Fabio De Lillo Comune di Roma Fax 0667109305 p.c. Al coordinatore delle attività per lo sviluppo della ciclabilità

Ing. Marco Contadini

Fax 06 67109535

Roma, 29 Luglio 2010

Oggetto: stato e rilancio del Bike-sharing a Roma

E' fondamentale che l'amministrazione (Dipartimento, Assessorato, Agenzia per la Mobilità) interrompa fin da ora l'emorragia di denaro pubblico che si sta direzionando verso la gestione e la manutenzione di un servizio che assolutamente non funziona ne potrà in alcun modo funzionare in futuro. Tutti possiamo vedere il fallimento dell'attuale sistema: ci sono pochissime biciclette nelle stazioni, spesso le stazioni sono vuote, se ne vedono pochissime in giro, quelle che si vedono sono spesso danneggiate, così come sono mal funzionanti gli agganci e i lettori per il prelievo. Ogni singolo euro speso su questa attuale piattaforma è un euro sprecato che grida vendetta. Sia gli investimenti dell'Agenzia della Mobilità, sia eventuali finanziamenti provenienti da bandi ministeriali devono essere spesi in modo completamente diverso. Alcune cose fondamentali vanno riaffermate, perché non ci siano equivoci con questa amministrazione.

FATTIBILITA'

Un serio bike-sharing a Roma è fattibile? Assolutamente sì. Il troppo caos della città, i troppi di dislivelli, le buche e i sanpietrini non sono un buon motivo. I colli ci sono anche a Parigi, il pavimento è anche a Milano eppure sono città in cui il servizio è un successo nonostante le giornate di pioggia sicuramente maggiori rispetto a quelle di Roma. La città è pienamente

nelle condizioni - nonostante tutti i suoi vulnus - di ospitare un ampio servizio di bike-sharing. L'iniziale successo del servizio di Cemusa nel 2008 ne Ã la controprova.

PIATTAFORMA

Non ci si improvvisa gestori di bike-sharing, il bike-sharing Ã un servizio assai complicato, delicato, particolare. Lo sanno fare poche societÃ al mondo. Atac o Agenzia per la MobilitÃ si sono improvvisati gestori di bike-sharing. Non Ã il loro lavoro e non sono state capaci - come Ã evidente - di garantire un servizio degno di questo nome. I programmi di bike-sharing in Europa sono pochi anche se la situazione Ã ovviamente in evoluzione. Se si vuole implementare un buon programma di bike-sharing si devono scegliere societÃ che dimostrino di saperlo gestire, magari sostenendo nuove soluzioni che coinvolgano anche chi opera giÃ a Roma.

TARIFFAZIONE

AffinchÃ© il servizio sia affettivamente efficace, cioÃ dia un segnale forte di cambiamento a favore della mobilitÃ sostenibile, la prima mezz'ora deve essere gratuita e le mezz'ore successive devono avere una tariffazione in crescendo per favorire utilizzi brevi delle biciclette. Le tariffe per gli abbonamenti (annuale, settimanale, giornaliero. Ai quali consigliamo l'aggiunta di soluzioni "mensili" e "week-end") dovrebbero ricalcare la proposta del BikeMi milanese.

ACCESSIBILITA'

Deve essere possibile abbonarsi online, in ogni momento. Ma anche tramite applicazioni per iPhone (giÃ possibile), iPad e Blackberry. Deve essere possibile altresÃ abbonarsi direttamente presso la stazione. Non deve mancare un website sempre aggiornato ed un numero verde per l'assistenza.

La scelta di gran lunga migliore Ã quella di Parigi, dove il servizio (come ora a Roma) Ã attivo 24 ore su 24. Questo consente un naturale presidio delle stazioni da parte dell'utenza ed un conseguente contenimento del vandalismo. Oltre che offrire all'utenza una alternativa di trasporto proprio in quelle ore in cui taxi e trasporto pubblico sono assai carenti.

ESTENSIONE

Non ha alcun senso un bike-sharing in una cittÃ estesa come Roma che non abbia, come minimo, una partenza fissata a 1000 biciclette e 80 stazioni. Si dovrebbe trattare solo di un primo step per poi arrivare ad una cifra accettabile a regime di 320 stazioni e 4000 biciclette. Il Piano quadro della ciclabilitÃ prevede queste dimensioni, va dunque attuato ma da subito in queste dimensioni. Il costo Ã sostanzialmente irrilevante rispetto all'impatto che questo servizio potrebbe avere sul trasporto pubblico, alleggerendo autobus e metro dalla congestione

quotidiana alla quale sono sottoposti. Nella realtà di Parigi o Berlino il 10% circa degli spostamenti urbani è passato da altri mezzi pubblici e privati alla bicicletta, un risultato alla portata di Roma, mentre Milano sta puntando già dritta all'obiettivo.

INTEGRAZIONE INTERNA

Basilare l'integrazione tra abbonamento al bike-sharing e abbonamento Atac. La tessera deve essere la stessa e deve offrire la possibilità di ritirare la bicicletta semplicemente passando il magnete sulla stazione. Il servizio bike-sharing deve essere semplicemente un modulo che si "aggiunge" alla Carta Metrebus. Come accade a Milano anche i colori del bike-sharing devono riportare al trasporto pubblico di linea.

INTEGRAZIONE ESTERNA

Importante sarebbe anche l'integrazione esterna con altri bike-sharing italiani. Reputiamo fondamentale, per un ipotetico titolare, per un business man, per un professionista, avere la possibilità di prendere la bicicletta a casa, arrivare a Roma Tiburtina, posarla, saltare sul Frecciarossa, arrivare dopo 2 ore e 59 a Milano e -con lo stesso abbonamento e gli stessi codici, inforcare una bicicletta del bike-sharing milanese e recarsi all'appuntamento in velocità. L'integrazione tra il bike-sharing di Milano e il nuovo bike-sharing di Roma sarebbe una vittoria notevole per gli utenti e contribuirebbe a legare le due città già cosí interconnesse grazie ai treni veloci.

STAZIONI

E' fondamentale che siano ben distribuite sul territorio. Che siano presenti in forze nei punti di attracco del trasporto pubblico per consentire gli scambi intermodali, che siano a distanze non superiori di 300 mt l'una dall'altra, che abbiano un design riconoscibile, che siano adiacenti a ciascuna stazione del car-sharing (anche qui per consentire gli scambi e per identificare dei piccoli "poli" di mobilità sostenibile disseminati sul territorio con l'obiettivo di dare visibilità e ruolo a questi mezzi alternativi e puliti per spostarsi).

BICICLETTE

Oggi sono biciclette normali. Domani dovranno essere biciclette dedicate al bike-sharing, assai diverse da normali biciclette da passeggio. Le biciclette del bike-sharing hanno grafica, forma e impostazione specifica, sono dunque piú difficili da camuffare e quindi da rubare, sono assai piú resistenti al vandalismo. Va attentamente formulata una analisi costi/benefici. Non è detto che bici a basso costo facciano risparmiare, cosí come bici costose sono piú efficienti.

SOSTENIBILITA' ECONOMICA

Le strade sono tre. La prima, la più utilizzata, è quella di assegnare il bike-sharing ad una società che si occupa anche di raccogliere la pubblicità affidandole degli spazi da vendere. La seconda è finanziare il bike-sharing con denari pubblici. La terza è trovare un main-sponsor, una grande o grandissima azienda che voglia legare (per un periodo non inferiore ai 5 anni, per il proprio nome al bike-sharing, trasmettendo ai consumatori i valori che un bike-sharing può trasferire.

Il primo caso è utilizzato a Parigi, a Milano, a Torino. A Roma a quanto pare è impossibile vista la situazione quartomondista del comparto affissioni. Il settore è abbandonato nella più totale anarchia con le conseguenze che tutti i cittadini sanno e con la impossibilità di mettere a reddito e sfruttare in termini civili le decine di migliaia di impianti (ufficialmente autorizzati, di fatto abusivi) che tolgono dignità alla città. La seconda soluzione costerebbe, un impegno notevole di questi tempi, ma comunque non una grande cifra, è la scelta che ha fatto Barcellona ad esempio. La terza soluzione potrebbe vedere le biciclette sponsorizzate sul parafrangente posteriore da una grande azienda che elargisca non meno di 5 milioni di euro l'anno ricavandone non pochi contatti in termini di visibilità (non solo locale vista la quantità di volte che questo tipo di servizio viene immortalato nei film, fiction, servizi giornalistici...). In attesa che la città decida di mettere ordine alla vergogna del proprio comparto affissioni, la soluzione preferibile (è la stessa che pare verrà adottata nel costituendo grande bike-sharing londinese) è la terza coinvolgendo - occorre che il Comune spenda tutta la sua forza politica - una grande azienda nazionale come Eni, Enel, Terna, Finmeccanica, Telecom...

PISTE CICLABILI

La loro carenza, pur grave, per il bikesharing è un falso problema. Il bike-sharing può funzionare anche senza piste ciclabili. Andare in bicicletta è pericoloso quando si è da soli in mezzo al traffico, ma quando le biciclette inizieranno ad essere "massa critica" (e questo può accadere solo grazie ad un bike-sharing di successo), dovranno essere gli automobilisti a stare attenti ai ciclisti, non il contrario. Ci aspettiamo poi che il servizio venga attuato insieme alla consistente attuazione del Piano quadro delle ciclabilità appena adottato. Le due operazioni devono camminare insieme. Il bikesharing aumenta la presenza di biciclette su strada giustificando gli investimenti in percorsi protetti, i percorsi a loro volta favoriranno il servizio di bikesharing. C'è poi da dire che soprattutto i percorsi locali previsti dal Piano sono costituiti da piste ciclabili "leggere", realizzabili con costi molto contenuti, protetti da piccoli cigli in travertino o in plastica. Certo, l'amministrazione deve avere il coraggio di combattere la doppia fila, di ridurre la velocità nei quartieri (zone 30), di ridisegnare gli spazi urbani a favore di tutti. Una vittoria di tutti, a basso costo. L'arrivo di un vero bike-sharing potrebbe contribuire a cambiare faccia alla città, migliorando la scorrevolezza dei flussi di traffico, ricavando spazi per la mobilità dolce e colpendo i furbetti della sosta che generano stress, traffico, inquinamento. L'arrivo delle migliaia di biciclette del bike-sharing potrebbero insomma essere un motivo in più per ridisegnare moltissime strade (soprattutto secondarie).

L'operazione bike-sharing deve essere vista, a nostro parere, pensando in grande. Non come

un semplice servizio in più¹ (pur, ormai, fondamentale e presente in tutte le grandi capitali europee) per la città, ma come un trampolino di lancio per un riscatto ecologico, civile e europeo di una città che presenta troppe similitudini con Il Cairo e troppo poche con Amsterdam pur essendo la capitale di uno stato fondatore della Comunità Europea. Il bike-sharing deve essere iscritto - la cosa politicamente potrebbe avere un valore notevole per la giunta in carica - in un progetto di Roma Città Ciclabile che comprenda una rete vasta e, ripetiamo, a costi contenuti e di fatto irrilevanti per una città Capitale, di piste ciclabili leggere strettamente integrate con il trasporto pubblico. Affinchè tutto il progetto sia realmente visibile, impattante sulla città e immediatamente a disposizione di tutti, anche di quei tanti cittadini che non vogliono vedere le novità.