

Â

Cari amici, peDunque come abbiamo piÃ¹ volte ripetuto quello attuale non Ã¨ un bike-sharing e non va chiamato bike-sharing. Quello che Atac propopne Ã¨ un volgare e grossolano ciclonoleggio.

Ovviamente la mia proposta va non solo nella direzione di aumentarne le dimensioni, ma anche in quella di ripristinarne la gratuita' nei primi 30 minuti senza la quale un bike-sharing non Ã¨ tale.

Riguardo alla sicurezza ne esistono molti tipi: una, la piÃ¹ messa a repentaglio a Roma, Ã¨ la sicurezza stradale e siamo d'accordo. Ma poi ci sono altri rischi oltre a quello di essere arrotati: essere scippati, violentati, rapinati, complici il buio ed il degrado. In tal direzione, in tutte le citta' europee civilizzate la pubblicita' (che da noi per qualche strambo retaggio comunista o cattolico Ã¨ considerata inquinamento) Ã¨ utilizzata come forma di arredo urbano, di illuminazione, di punto di riferimento...

Il 27/07/09, Vito De Russis [ha scritto](#):

- >Â [Caro Massimiliano,](#)
- > [prima, ma molto prima di entrare nel merito del Bike-sharing a Roma, Ã¨](#)
- > [necessario](#)
- > [conoscere l'obiettivo che l'ATAC vuole raggiungere con l'utilizzo di tale](#)
- > [strumento.](#)
- > [Sappiamo che a Parigi \(Francia\) l'obiettivo Ã¨ quello di raggiungere il 40%](#)
- > [della](#)
- > [mobilitÃ totale con l'uso di tale strumento. Per cui, nel programma](#)
- > [parigino, Ã¨ previsto](#)
- > [di "investire" per un numero sempre crescente di bici e di stazioni](#)
- > [persistendo nella](#)
- > [conservazione dell'uso gratuito in un tempo prestabilito \(30 minuti\). A](#)
- > [Parigi, tanti](#)
- > [29 minuti consecutivi con scambio di bici avviene nella totale GRATUITA'.](#)
- > [Superare](#)
- > [con l'uso continuato della medesima bici i 30 minuti significa entrare nella](#)
- > [logica del](#)
- > [mettere le mani in tasca al ciclista. Fare l'abbonamento settimanale al](#)
- > [Bike-sharing,](#)
- > [significa che versando 5,00 euro ci si dimentica del vincolo dei 29 minuti e](#)
- > [si Ã¨, quindi,](#)
- > [LIBERI di muoversi in bici senza pensieri.](#)

>
> Domani pomeriggio, 28 luglio, andiamo a sentire il programma ATAC sul "suo"
> Bike
> sharing che, a quanto ne sappiamo, Ã" partito con l'assenza della gratuitÃ .
> Penso che si staranno spremendo le meningi per applicare alla Bici la stessa
> regola
> applicata a Roma per il pagamento del TAXI chiamato telefonicamente da casa:
> piÃ¹
> aspetti l'arrivo del Taxi chiamato e piÃ¹ paghi (prima di mettere il tuo
> pie' sul Taxi
> chiamato telefonicamente). CioÃ" paghi la penitenza dell'attesa (del Taxi).
> Nei secoli
> scorsi, proprio sul pagamento delle indulgenze e delle penitenze, la Chiesa
> registrÃ²
> uno scisma (Martin Luther).

>
> Cordialmente.
> Vito

>
> PSÃ Â Faccio fatica a capire, ma Ã" senz'altro colpa mia, come il riempimento
> delle recinzioni
> cantieristiche possa "aumentare la sicurezza per i cittadini" cioÃ" riuscire
> a ridurre il
> quotidiano versamento di sangue umano sull'asfalto della cittÃ chiamata
> Roma.
> Quando capirÃ², mi coprirÃ² gli occhi (e mi turerÃ² il naso) ed accetterÃ²
> l'inquinamento
> ambientale prodotto dalla pubblicitÃ a fronte di qualche vita umana
> salvata. r quanto riguarda l'incontro con CONTADINI e con ATAC al quale non potro' essere
> presente poiche' mi trovo all'estero (ecco il perche' di qualche carattere strano in questa mia),
> mi permetto di inviarvi quella che reputo una proposta interessante e spero risolutiva
> dell'annosa questione bike/sharing. Qui in calce trovate una proposta progettuale che ritengo
> potra' essere ben valutata da ATAC e, spero, messa in pratica. Risolverebbe in un colpo solo
> due grossi problemi. Fatemi sapere cosa ne pensate, mi auguro che vogliate presentare la
> cosa a Contadini e che lui possa farla arrivare ad Atac per una valutazione di massima.
GRAZIE

La soluzione per trovare superfici pubblicitarie interessanti,
durevoli e credibili per gli eventuali gestori del bike-sharing romano
potrebbe essere -visto l'inaggettivabile mercato capitolino della
pubblicita' che, lasciato nella anarchia piÃ¹ totale, non permette
margini di manovra da parte dell'amministrazione- potrebbe essere
dicevamo una proposta innovativa rispetto a tutte le soluzioni

adottate in altre realta'.

Si tratterebbe di utilizzare come superfici pubblicitarie le palizzate e le recinzioni dei cantieri comunali e municipale -o afferenti al comune ed ai municipi- relativi ad opere cantierate per medio o lungo periodo (non i piccoli cantieri di manutenzione ordinaria e stradale quindi). Il dispositivo garantirebbe ai concessionari superfici in zone variegata e pregiate (pensiamo alle stazioni della metroC e metroD, ai grandi progetti come il CampidoglioDue, la Nuvola dell'Eur, il Macro, l'acquario dell'Eur, piazza Augusto Imperatore, la citta' dei Giovani all'Ostiense, i due nuovi ponti sul Tevere, l'ex Mattatoio, le centinaia di pup dal centro alla periferia, i nuovi mercati come quello di Testaccio, i nuovi capolinea tranviari e i tanti cantieri di Atac come il nodo di Termini e insomma tutti i cantieri che negli anni verranno) e inoltre assicurerebbe un'arma in piA¹ alla lotta al degrado. Le recinzioni dei cantieri infatti sono quasi sempre bersagli di writer, vandali e imbrattatori, sono oggetto di pubblicita' abusiva e contribuiscono non poco a squalificare le zone che cosi' subiscono oltre al disagio per il cantiere anche un deficit di decoro. Affidare gli esterni dei cantieri a privati (magari, ove opportuno e consentito di concerto con la soprintendenza con impianti luminosi e lightbox) permetterebbe in un colpo solo di "mettere a reddito" superfici abbandonate e di aumentare la sicurezza per i cittadini abbattendo il degrado urbano.

Solo dai cantieri che abbiamo sopra elencato si puo' capire l'impatto che la gestione di queste superfici pubblicitarie potrebbe avere. In sede di bando l'Atac sarebbe insomma cosi in grado di mettere sul piatto della bilancia (unendo questa nuova proposta alla vecchia, sempre nostra e gia' vagliata dall'Atac stessa, di inguainare con adesivi pubblicitari i treni di metroA e B) uno stock di spazi che potranno consentire di richiedere un servizio di bike-sharing paragonabile a quello di Parigi e di Barcellona e, come auspicato dall'assessore De Lillo doppio rispetto a quello milanese e dunque dimensionato sulle 10mila biciclette per 700 stazioni circa. In tutti i 19 municipi.

MASSIMILIANO TONELLI / BIKE SHARING ROMA

—