



Foto: Paul Piebinger - iStockphoto.com

altromondo

il bike sharing conquista l'Italia

DI FEDERICA SENEGHINI

930 postazioni di biciclette, 5000 utenti attivi, 53.000 prelievi: anche nel nostro Paese si sta diffondendo a macchia d'olio un sistema efficace ed economico per muoversi in città.

La bicicletta: un'invenzione straordinaria. Fa bene al corpo, è economica, non inquina, non crea ingorghi e non fa rumore. Il *bike sharing* ha sicuramente il merito di averla «riscoperta»: oggi è una delle misure di mobility management più usate, soprattutto per i cosiddetti «spostamenti sistematici», casa-lavoro e casa-scuola,

la risposta ideale alle esigenze di mobilità sostenibile di centri cittadini grandi e piccoli.

Bicincittà

Nel bike sharing il prelievo di biciclette può avvenire in due modi: in maniera elettronica o con una chiave. Il primo sistema fa riferimento a Bicincittà, un servizio presente in

decine di comuni italiani, da Bari a Parma, da Pinerolo a Savigliano, che permette l'utilizzo delle biciclette condivise attraverso una card magnetica, con la quale si possono ritirare i mezzi presenti presso le rastrelliere dislocate sul territorio. Con 930 postazioni in Italia, più di 5000 utenti attivi e circa 53.000 prelievi di bicicletta finora effettuati, questo sistema sta avendo un grande successo.

Iniziare ad usare il servizio è davvero semplice: basta essere maggiorenni, presentare un valido documento di identità e pagare una quota iniziale minima, di circa 10 euro. «Il sistema di bike sharing con tessera elet-

tronica presenta diversi vantaggi» spiega Emanuela Cafarelli di Euromobility, l'associazione che si occupa di promuovere le attività di mobility management. «Innanzitutto permette di verificare direttamente da una sede centrale la presenza o meno delle biciclette in rastrelliera. Inoltre si ha a disposizione un archivio storico che consente di controllare il numero totale dei prelievi di bici e il numero dei prelievi di ogni singolo utente».

A Cuneo, il servizio di Bicincittà è stato creato nel 2004 e già da subito ha registrato un successo notevole: il parco biciclette conta ora circa 50 mezzi, di cui 40 con cambio e i cittadini in possesso della tessera sono oggi in totale più di 900.

C'entro in Bici

Il secondo tipo di bike sharing avviene attraverso una speciale chiavetta, non codificata e non duplicabile. Al momento di prelevare la bicicletta, la chiave rimane bloccata nella rastrelliera fino al momento della riconsegna. Si tratta del servizio *C'entro in Bici*, presente in ben 52 comuni italiani, sparsi sull'intero territorio nazionale, per un totale di 1742 biciclette pubbliche messe a disposizione degli utenti iscritti che, secondo alcune stime, sarebbero circa 24.000.

Uno dei vantaggi è che, una volta ottenuta la propria chiave, è possi-

bile utilizzare il servizio in qualsiasi città. Una comodità, soprattutto per turisti e pendolari. Le biciclette a disposizione sono modernissime, con cambi interni ed esterni, facilmente identificabili per il colore acceso, con gomme antiforatura: tra le tante opzioni disponibili c'è addirittura il servizio di Gps, dedicato a tutti quei turisti che per la loro vacanza decidono di affidarsi ad una voce guida che li porterà in giro per chiese e monumenti, in modo ecologico e silenzioso.

Un fenomeno in crescita

«In Italia le prime iniziative di bike sharing con il sistema di prelievo tramite carta elettronica sono state realizzate in Piemonte, a Cuneo e a Savigliano» prosegue Emanuela Cafarelli. In Emilia Romagna invece si è diffuso maggiormente il bike sharing con la chiavetta, un sistema che è stato sperimentato anche presso diverse aziende e università, come per esempio presso l'Università di Roma Tre, dove da qualche tempo dipendenti e studenti possono usufruire di questo servizio per gli spostamenti tra i vari edifici dell'ateneo.

La risposta del pubblico finora è stata ottima e i costi di utilizzo sono molto bassi. «Si paga solo una cauzione per iscriversi al servizio: l'uso della bicicletta è gratuito. In caso si voglia usare la bici per più tempo, si paga qualche cosa in più, per evitare

che le persone facciano un uso privato del mezzo» precisa Cafarelli. «Le esperienze di bike sharing finora sono state di successo. Le tessere sono andate subito a ruba, a pochi giorni dal lancio del servizio».

I vantaggi sono molteplici. Nei piccoli centri storici cittadini, il servizio di bike sharing permette di muoversi in libertà e di lasciare a casa l'automobile. Per chi viene da fuori e per i turisti poi, significa soprattutto avere un mezzo subito a disposizione nella città di arrivo.

Da questo mese a Roma

A Roma il servizio di bike sharing sarà inaugurato proprio questo mese. Si parte con 250 biciclette presenti nel centro storico, ma l'obiettivo, come spiega il sindaco Walter Veltroni, è quello di attivarne 20mila in tutta la città entro il 2008, dopo sei mesi di sperimentazione.

Circa 22 postazioni dotate di colonnine con lettore magnetico e sistema di ancoraggio per le bici verranno installate all'interno delle Mura Aureliane, tutte sulla riva sinistra del Tevere ad eccezione di Piazza Belli, sulla parte destra. Complessivamente 300 colonnine per 250 biciclette: una quantità volutamente minore di «parcheggi» dunque, per lasciare libere alcune postazioni e rendere più facile la restituzione. Per utilizzare il bike sharing ci si può rivolgere a uno dei *Pit*, i punti di informazione turistica, e pagare una cauzione di 30 euro.

«Per migliorare la qualità della vita e ridurre le emissioni inquinanti» ha detto Veltroni «è necessario rivoluzionare i sistemi della mobilità, potenziando i servizi di trasporto pubblico e l'uso di mezzi a basso o a zero impatto ambientale, come appunto la bicicletta».

L'esempio francese

Il bike sharing in Francia si chiama *Velib'*, una parola formata dall'unione delle parole «vèlo» e «liberté», «bicicletta e libertà». Un servizio fornito dalla società italiana *Ingenico* in diverse città francesi, da Lione a Bruxelles, da Marsiglia a Parigi. L'obiettivo per la capitale francese è ambizioso: ridurre il traf-



per saperne di più

Euromobility, via Aterno 9,
00198 Roma – tel 06 97 27 08 82
www.euromobility.org

Bicincittà – www.bicincitta.com

C'entro in Bici www.centroinbici.it

Ingenico – tel 02 332 036 26
www.ingenico.it

utenti: il costo di noleggio è nullo o bassissimo per la prima ora e mezza, poi dalla seconda ora diventa molto più elevato, scoraggiando in questo modo coloro che volessero prelevare la bicicletta e averla a disposizione per viaggi nelle ore successive» spiega Claudio Carli.

Anche Londra ha il suo piano di bike sharing: si chiama *London cycle network plus*. Entro il 2010 la società di trasporti londinesi metterà a punto circa 900 km di piste ciclabili: una rete capillare di strade che ha l'obiettivo di estendersi sull'intero territorio urbano.

Il successo del bike sharing nelle grandi città italiane dipende purtroppo da un problema noto a tutti: i classici «ladri di biciclette». Il sistema delle bici condivise, infatti, era già stato sperimentato a Milano negli anni Ottanta, ma tutte le biciclette vennero rubate nel giro di poche ore. A volte nel nostro Paese la mancanza di senso civico ci mette davvero poco a far fallire ottime idee e ottimi progetti. ●



fico del 40% e raggiungere i 200.000 abbonati entro giugno 2008. Questo farebbe di Parigi il più grande sistema di bike sharing mai creato al mondo.

«Il progetto sta andando molto bene» spiega Claudio Carli, marketing manager di Ingenico. «Oggi, solo nella città di Parigi, ci sono già 150.000 abbonati, con 1.450 stazioni e 20.600 biciclette a disposizione: un vero successo. Molte cittadine della «banlieue» parigina hanno chiesto di potere rientrare nel progetto: un'ipotesi che conterebbe oltre 300 stazioni e 4.500 bici. L'iniziativa è stata molto pubblicizzata e i cittadini di Parigi hanno capito subito la comodità del nuovo mezzo. Ogni giorno si stima siano circa 90.000 gli utilizzi delle bici pubbliche. Ogni bici viene usata in media più di 4 volte al giorno. Con gli scioperi che ci sono stati dei mezzi pubblici, il numero di utilizzi giornalieri è salito a 180.000: praticamente tutti coloro che avevano un abbonamento hanno utilizzato la bici. Oggi Velib' è un modello che sta attirando l'attenzione di molte altre città europee, tra cui anche Milano e Roma che, ispirandosi a Parigi, stanno studiando la fattibilità del progetto».

Tutto questo senza una rete di piste ciclabili consolidate. «A Parigi il numero di piste ciclabili in centro città non è molto elevato, considerata l'estensione della città stessa, eppure il Velib' è diventato ugualmente un fenomeno di massa e di

moda: le due cose non sono necessariamente collegate, anche se, ovviamente, vanno di pari passo» riprende Claudio Carli. «Anche in Italia, la diffusione delle nuove biciclette pubbliche dovrà andare di pari passo con l'aumento delle piste ciclabili, soprattutto nelle zone interessate da un maggiore flusso di persone. L'importante sarebbe costruire piste ciclabili in centro città o nelle direttrici più frequentate e meno nei quartieri di periferia».

Per la popolazione residente sono previsti abbonamenti annuali a prezzi convenienti. «A Parigi, il sistema è stato pensato per favorire l'uso della bicicletta per tratte brevi e con un «ricambio» frequente di

