







**LEGAMBIENTE**

## IL DECALOGO EUROPEO DEL BIKE SHARING

<i>I DIECI ELEMENTI DI VALUTAZIONE DI UN SISTEMA DI BIKE SHARING</i>	<i>BIKEMI A MILANO</i>	<i>VALUTAZIONE LEGAMBIENTE SU BIKEMI</i>
<p><b>1) ANALISI DEL BISOGNO</b> E' necessaria un'attività di ricerca finalizzata all'acquisizione di dati e informazioni utili ed attendibili per valutare le necessità della realtà territoriale in cui si vuole avviare un nuovo sistema di bike sharing</p>	<p>L'attività di analisi preliminare è stata effettuata in modo accurato. Si è però registrato uno scarso coordinamento tra i vari settori dell'amministrazione comunale coinvolti</p>	<p> Voto sufficiente</p>
<p><b>2) FINANZIAMENTI</b> L'attivazione di un sistema di bike sharing richiede un importante impegno economico: in media 3.000€ a bicicletta per l'attivazione e 500€ a bicicletta per la gestione annuale (dati OBIS). E' bene quindi studiare tutte le opportunità e le condizioni per richiedere finanziamenti e/o per garantirsi fonti certe di copertura dei costi.</p>	<p>Promuovere la bicicletta costa molto meno del trasporto pubblico e dell'auto privata. Ma non può essere gratis, come ha preteso sino ad ora il Comune di Milano. Vale anche per il bike sharing.</p>	<p> Voto pessimo</p>

<p><b>3) SCELTA DEL GESTORE</b>  La complessa attività di gestione di un sistema di bike sharing è spesso data in affidamento a soggetti esterni o agli stessi provider. In altri casi la gestione è tutta interna all'amministrazione comunale.</p>	<p>L'iter di individuazione del gestore del servizio BikeMI si è concluso positivamente solo dopo un percorso lungo e travagliato.</p>	 Voto sufficiente
<p><b>4) SCELTA DEL SISTEMA TECNOLOGICO DI FUNZIONAMENTO</b>  Esistono sistemi meccanici, a tessera magnetica o con codice attivabile via telefono. Più semplice e accessibile è, meglio è.</p>	<p>Il sistema BikeMI è tra i migliori e più facilmente utilizzabili esistenti in Europa.</p>	 Voto ottimo
<p><b>5) AREA TERRITORIALE E DISTANZA TRA LE STAZIONI</b>  L'area territoriale in cui organizzare un servizio di bike sharing deve essere omogenea ed ampia. Le stazioni di bike sharing devono essere posizionate nei principali luoghi pubblici della città (municipio, posta, scuole, stazioni ferroviarie, ...), a breve distanza tra loro (tra i 300 e i 500 metri).</p>	<p>La posizione delle stazioni BikeMi è buona.  L'area territoriale in cui è oggi presente il servizio è troppo piccola.</p>	 Voto insufficiente
<p><b>6) INTEGRAZIONE MODALE</b>  E' consigliabile favorire un agevole interscambio tra il bike sharing e gli altri mezzi di trasporto (treno, metro, bus, auto) posizionando le stazioni, ad esempio, nei pressi delle fermate TPL. L'integrazione modale è anche favorita da un unico "tool" di accesso e pagamento dei vari servizi di</p>	<p>La posizione delle stazioni BikeMI, oggi solo nell'area centrale di Milano, favorisce l'interscambio modale.  La mancanza di un'unica card di accesso ai vari servizi di mobilità (di ATM, ma non solo) è però ancora un forte limite da superare.  BikeMI non è oggi integrato agli altri sistemi di bike sharing presenti o</p>	 Voto sufficiente

<p>mobilità.</p>	<p>in via di realizzazione nell'area metropolitana milanese.</p>	
<p><b>7) ORARIO DI FUNZIONAMENTO</b>          Più ampio e "continuato" è, meglio è.</p>	<p>Per una grande città come Milano si deve tendere alle 24 ore continuative di disponibilità del servizio. Ma i costi aumentano. Soprattutto in primavera ed estate è necessario avere almeno un orario uguale a quello della gran parte dei mezzi pubblici.</p>	<div data-bbox="1203 352 1390 533" data-label="Image"> </div> <p>Voto buono</p>
<p><b>8) RAPPORTO NUMERO BICICLETTE/ABITANTI</b>          Nelle città con più di 500mila abitanti, la media registrata è di 15,6 biciclette pubbliche ogni 10.000 abitanti.</p>	<p>Per essere in media europea, mancano a Milano circa 600 biciclette (tenendo conto anche del flusso di pendolari e turisti, questo numero dovrebbe essere aumentato). Se si considera l'obiettivo fissato dalla Fase II BikeMI, ne mancano ancora più di 1.000</p>	<div data-bbox="1203 747 1390 928" data-label="Image"> </div> <p>Voto insufficiente</p>
<p><b>9) PROMOZIONE E COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER</b>          Un buon servizio di bike sharing deve nascere e svilupparsi in sintonia con le esigenze e le richieste che provengono dal coinvolgimento di realtà come le associazioni, i comitati, le scuole, le università, gli enti pubblici e le aziende presenti sul territorio. La costante promozione dell'immagine del servizio e il miglioramento delle sue funzionalità operando in</p>	<p>La promozione dell'immagine del servizio BikeMI avviene costantemente. Il coinvolgimento degli stakeholder dovrebbe essere migliorato.</p>	<div data-bbox="1203 1182 1390 1362" data-label="Image"> </div> <p>Voto buono</p>

<p>modalità “bottom-up” sono elementi fondamentali per il successo del servizio.</p>		
<p><b>10) RICONOSCIBILITA' DEL SERVIZIO E SEGNALETICA DELLA MOBILITA' CICLISTICA</b></p>	<p>BikeMI deve essere ancora più riconoscibile ed evidente a distanza. La segnaletica per le bici in generale deve essere evidente e chiara come quella automobilistica, anche per i turisti. Ciò non avviene a Milano; non si garantisce la stessa dignità ai diversi mezzi di trasporto.</p>	<div data-bbox="1200 453 1393 638" data-label="Image"> </div> <p>Voto insufficiente</p>

**Elaborazione a cura di Fondazione Legambiente Innovazione**

Definizioni ed indicazioni liberamente tratte dal Manuale europeo del bike sharing (in corso di pubblicazione) \_ progetto europeo OBIS