

## 2. Indicazioni strategiche

Nonostante sia un fenomeno relativamente nuovo, il bike sharing sta assumendo un ruolo importante di servizio di mobilità urbana in numerose città del mondo.

Le ragioni per cui si realizza un SBS e i benefici conseguenti sono molteplici e variano a seconda dei punti di vista dei soggetti coinvolti.

| Benefici diretti                              | Benefici indiretti   |
|---|--|
| Incremento dello share modale ciclistico      | Da più visibilità alla mobilità ciclistica                               |
| Opzione aggiuntiva di mobilità                | Stimola lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità ciclistica         |
| Riduzione del traffico                        | Benefici per la salute   |
| Risposta alla domanda di trasporto (pubblico) | Vivibilità nelle strade  |
| Crescita dell'attrattività turistica          | Risparmio ottenuto dalla riduzione delle infrastrutture automobilistiche |
| Opportunità di pubblicità a pagamento         | Immagine positiva della città  |
| Benefici per la salute                        | Incremento della sicurezza dei ciclisti                                  |
| Opportunità di lavoro                         | Riduzione delle emissioni di CO2   |

Tabella 1: Benefici del bike sharing

I risultati riportati qui sotto delineano un quadro generale di quanto è avvenuto e di quanto sia in fase di realizzazione in termini di sviluppo del bike sharing.

### 2.1. A livello nazionale

#### 1. Il bike sharing necessita di un supporto a livello nazionale.

Con l'aumento del numero dei sistemi presenti sul mercato, le conoscenze sui SBS crescono nei luoghi dove sono stati realizzati, ma non si verifica un trasferimento automatico delle stesse nelle città in cui il bike sharing non è ancora presente. Risulta pertanto essenziale condividere esperienze e conoscenze. Città e comuni possono imparare gli uni

dagli altri. Di conseguenza, con il supporto dei Ministeri che hanno competenza sui trasporti, la mobilità e lo sviluppo urbano, dovrebbero essere creati dei forum d'informazione e occasioni di dibattito su scala nazionale.

#### 2. Sviluppo degli strumenti di sussidio.

I sussidi possono favorire la nascita dei SBS. Possono essere d'aiuto per sostenere gli elevati investimenti in infrastrutture o per coprire parte dei costi di gestione, specialmente nelle città più piccole. Ad ogni modo, è necessario sviluppare una visione critica su costi e benefici del bike sharing. I sistemi di bike sharing che ricevono contributi dovrebbero quindi essere monitorati e valutati.

#### 3. Includere il bike sharing nelle strategie (nazionali) di trasporto.

I SBS non sono la panacea ai problemi di trasporto urbani e regionali. Per liberare appie-

no le proprie potenzialità, dovrebbero essere concepiti all'interno di una strategia complessiva sul trasporto e la mobilità ciclistica. Le strategie sul TP e l'attività di pianificazione degli interventi per strade e parcheggi dovrebbero andare di pari passo.

### 2.2. A livello comunale

#### 1. Definire i motivi e gli obiettivi generali del sistema di bike sharing della propria città.

Quali sono le ragioni di partenza che portano alla realizzazione di un sistema di bike sharing? Il bike sharing nasce con fini diversi in contesti diversi, e porta benefici, diretti o indiretti, differenti a seconda delle politiche locali di mobilità. Prima dell'avvio, è perciò importante elencare subito

i problemi che si vogliono risolvere e quali saranno gli obiettivi da raggiungere a breve e lungo termine.

## 2. Costituire una "task force" per il bike sharing.

Il primo passo da fare dal momento in cui si pensa di dare avvio ad un SBS è quello di organizzarsi in base alle competenze a disposizione. Il "gruppo di lavoro" per il bike sharing dovrebbe includere sia competenze tecniche che conoscenze nel campo delle procedure amministrative. I professionisti e gli esperti di bike sharing (non collegati ad un operatore di bike sharing) aiutano a valutare opportunità e limiti del servizio pensato per la propria regione/città.

## 3. Istituire un "tavolo di lavoro".

Tutti i soggetti coinvolti nel processo dovrebbero prenderne parte dalla fase iniziale. Le persone che partecipano al "tavolo di lavoro" dovrebbero possedere le più svariate competenze: decisori, pianificatori, legali, esperti di bilancio, esperti di comunicazione e operatori. Altri soggetti esterni – come, ad esempio, consulenti, studenti, professionisti e soggetti che hanno esperienza di altri SBS - possono aiutare ad individuare le opportunità da cogliere a livello locale, oltre ad esprimere un parere super partes ed imparziale.

## 4. Coinvolgere gli operatori.

È utile saper sfruttare le conoscenze degli operatori. Questi, infatti, sanno quali saranno gli sviluppi tecnologici disponibili a breve e conoscono bene i meccanismi operativi del bike sharing. Le conoscenze degli operatori sono di grande aiuto nelle fasi di predisposizione della gara d'appalto e di redazione di studi di fattibilità. Ad ogni modo, per valutare le informazioni fornite dagli operatori, è necessario avvalersi del parere di un esperto imparziale.

## 5. Studiare le necessità e definire gli indicatori di successo.

Uno studio di fattibilità realizzato in modo professionale - che analizzi altri sistemi di bike sharing, descriva le condizioni locali, indichi diverse opzioni e descriva gli scenari operativi futuri - dovrebbe essere alla base delle decisioni da prendere successivamente.

## 6. Ricercare possibili finanziamenti.

È necessario fare una ricerca dei finanziamenti disponibili a livello nazionale o regionale per le infrastrutture e i costi di funzionamento. Coinvolgendo soggetti terzi, come aziende locali o hotel, si potrebbero rafforzare le basi economiche su cui poggia il servizio; in questo caso, però, bisogna fare attenzione a non dipendere da questa unica fonte di sostegno.

## 7. Stabilire il momento in cui prendere una decisione: sì o no.

Una volta raccolti tutti i dati e ascoltate le opinioni dei principali soggetti coinvolti, si dovrebbe arrivare ad un chiaro ed unanime pronunciamento, sia esso un "sì" o un "no". Ovviamente, più i soggetti coinvolti in questa fase saranno convinti della scelta, meno tempo andrà perso durante la fase di pianificazione ed avvio del SBS.

## 8. Acquistare in modo intelligente.

La combinazione di bike sharing e pubblicità, da comprare "out of the shelf" <sup>2</sup>, può, in un primo momento, apparire semplice. Tuttavia, la possibilità di acquistare separatamente singoli componenti potrebbe essere fattibile ed andrebbe considerata. In ogni caso, le Amministrazioni comunali dovrebbero stabilire a priori ed aver chiare le proprie esigenze per quanto riguarda il bike sharing.

## 9. Fare subito la cosa giusta.

Piccoli sistemi pilota, ad esempio a bassa densità di stazioni di prelievo e riconsegna, tendono a fallire. Il SBS diventa più attraente quando è più denso, garantisce una maggiore disponibilità giornaliera di biciclette e un'operatività più estesa. La decisione sulle dimensioni del sistema dovrebbe essere ben ponderata sin dall'inizio. Ad ogni modo, i progetti pilota presentano dei vantaggi: innanzitutto, sono convenienti, permettono di testare nuove tecnologie e di valutare, in base all'uso che ne viene fatto, il grado di interesse delle persone per il bike sharing. I progetti pilota dovrebbero essere coordinati da un apposito gruppo di verifica.

---

<sup>2</sup> Sistema completo che include infrastrutture, biciclette, sistema gestionale (software e hardware), personale etc. offerti da un unico fornitore.

#### 10. Rendere unico il proprio sistema.

I risultati di diverse città europee mostrano come un buon design distintivo sia di aiuto per il successo del servizio. Tra gli elementi di design si devono considerare le biciclette stesse (colore e logo della città), le stazioni, i totem e il materiale informativo. Non dovrebbe comunque essere necessario ridisegnare un sistema partendo da zero, poiché le esperienze già in essere poggiano, in genere, su buone basi tecnologiche e operative che possono essere riadattate.

#### 11. Attenzione: conoscere è tutto.

La chiave per il successo è una buona conoscenza delle prestazioni e dei costi del bike sharing. Perciò, nel primo bando di gara rivolto ai potenziali operatori, l'Amministrazione comunale dovrebbe prevedere (per poi inserire nel contratto di fornitura) dei servizi di monitoraggio, raccolta e diffusione dei dati di funzionamento e utilizzo del sistema.

#### 12. Permettere a noi stessi di essere onesti in fatto di costi e benefici.

Dopo un primo periodo di avvio, la situazione dovrebbe essere analizzata nel dettaglio. Se i risultati dovessero essere al di sotto delle aspettative iniziali, dovrebbe essere considerata la possibilità di investire il denaro in maniera più proficua. Nei casi peggiori, ciò potrebbe voler dire spostare il budget su altre misure a favore della mobilità ciclistica. L'esperienza, comunque, dimostra che in molti casi il bike sharing ha le potenzialità per funzionare adeguatamente.

---

### **2.3. Affermazioni su cui ci si dovrà confrontare**

Parlando di bike sharing emergono continuamente affermazioni ad esso poco favorevoli o, in qualche modo, che tendono a limitarne la portata. Le più comuni sono elencate qui di seguito:

La città ha già un elevato share modale ciclistico; i cittadini possiedono biciclette di proprietà.

In fatto di trasporti intermodali, il bike sharing è un'opzione aggiuntiva. Sebbene le persone abbiano biciclette di proprietà, il bike sharing può essere

sfruttato come servizio flessibile di trasporto per brevi tratti prima o dopo gli spostamenti con i mezzi pubblici, senza preoccuparsi della manutenzione, di furti o vandalismi.

I SBS sono costosi.

C'è margine di miglioramento in termini di costi, ma il bike sharing è comunque relativamente poco costoso se paragonato ad altre infrastrutture e servizi di mobilità (come le infrastrutture per le automobili e il trasporto pubblico). Con la crescita del mercato dei SBS i costi sono destinati a calare. Quando si valutano i costi e i risultati di un servizio di bike sharing, si devono considerare gli effetti positivi indotti e fare un confronto con altre misure altrimenti attivabili con le medesime risorse economiche.

La città è troppo piccola e non ha sufficienti capitoli di spesa.

Anche in piccole città, con un massimo di 100.000 abitanti, il bike sharing può rappresentare una integrazione intelligente delle modalità di trasporto esistenti. I servizi di trasporto pubblico non sono ben sviluppati come nelle grandi città. Il bike sharing può quindi essere un elemento di complemento in sostituzione del trasporto pubblico. I contributi possono essere ottenuti da sponsor locali, imprese e organizzazioni che operano in ambito sociale.

Il SBS entrerà in competizione con le compagnie private di noleggio biciclette.

Vi sono misure atte a prevenire questo scenario. Quelle più comuni sono l'adozione di tariffe progressive, che crescono in caso di uso prolungato della bicicletta, o l'esclusione dei turisti dall'accesso ai SBS locali, a cui si possono iscrivere solamente i residenti (come, ad esempio, a Barcellona). Un'altra opzione è il coinvolgimento delle aziende locali di noleggio biciclette nella gestione del servizio di bike sharing.

La città non ha infrastrutture dedicate per la mobilità ciclistica. Il SBS a) entrerà in competizione, per quanto riguarda i finanziamenti, con gli altri interventi a favore della bicicletta e b) non sarà utilizzato a causa di questa mancanza di infrastrutture.

I SBS dovrebbero essere sempre coordinati con altre