

L'EDITORIALE

IL BIKE SHARING

Un altro servizio della mobilità sostenibile è il **bike sharing** o anche "condivisione della bicicletta" ed è una delle soluzioni più efficaci che i Comuni hanno a disposizione per ridurre i problemi derivanti dal traffico e conseguentemente per ridurre l'inquinamento e i danni da esso provocati.

Il **bike sharing** consiste nel mettere a disposizione dei cittadini una serie di biciclette di proprietà delle pubbliche amministrazioni, di enti, o aziende, dislocate in diversi punti di parcheggio, solitamente nel centro storico, nelle stazioni ferroviarie, nei parcheggi di scambio o in prossimità di altri punti di pubblico interesse.

I cittadini, previa sottoscrizione di un apposito abbonamento, possono utilizzare durante il giorno tali bici con il vincolo di riconsegnarle alla fine dell'utilizzo presso uno dei vari punti di raccolta.

Attraverso l'utilizzo di una tessera elettronica, il singolo utente può prelevare la bicicletta in qualunque ciclosteggio presente nella sua città e riconsegnarla anche in un luogo diverso da quello di origine. In tal modo, la bicicletta riconsegnata diviene subito disponibile per un altro utente.

Il servizio si compone dei seguenti elemen-

ti:

- la bicicletta ed il ciclosteggio
- il sistema di monitoraggio e gestione.



Ogni bicicletta è ancorata ad una colonna ciclosteggio, che l'assicura contro eventuali furti. Il ciclosteggio, dotato di un'elettroserratura, viene attivato dall'utente semplicemente avvicinando una tessera elettronica, sia per il prelievo della bici sia per la riconsegna.



te semplicemente avvicinando una tessera elettronica, sia per il prelievo della bici sia per la

riconsegna.

Ogni azione di presa e riconsegna delle biciclette viene trasmessa ad un server che aggiorna in tempo reale la disponibilità effettiva di biciclette e ne controlla la posizione sul territorio.

In Italia oggi il numero di Comuni che hanno messo a disposizione dei propri cittadini un servizio di bike sharing è notevolmente aumentato, solo nel 2008 città come Roma, Reggio Emilia, Brescia, Varese, Novi Ligure si sono aggiunte ad un elenco che ormai conta decine e decine di Comuni aderenti.

Ciò è stato possibile grazie all'adozione di sistemi quali "C'entro in Bici" e "Biciincittà" progettati per offrire alle amministrazioni un valido strumento che permettere ai cittadini di poter disporre di

una bicicletta pubblica in qualsiasi momento e di monitorarne in tempo reale la sua presa e quindi la riconsegna.



In tal modo i cittadini, ma anche e soprattutto i turisti, dei Comuni che dispongono di un servizio di bike sharing possono usufruire di un altro mezzo pubblico per potersi spostare facilmente e in maniera flessibile nella città.

Sono tante tuttavia le iniziative sorte in Italia a sostegno del bike sharing, ad esempio segnaliamo la costituzione del Comitato Promotore del Club delle Città per il Bike Sharing (CCBS) il cui coordinamento tecnico è affidato all'Associazione Euromobility e che si propone tra le sue finalità quella di promuovere l'attivazione di servizi di Bike Sharing sul territorio nazionale e la loro diffusione e promozione.

Sono 32 le Città che hanno aderito al Club delle Città per il Bike Sharing tra cui realtà importanti come Firenze, Bari, Verona e Parma e questo ha permesso la partecipazione di CCBS al Salone Europeo della



mobilità tenutosi a Parigi dal 10 al 12 giugno 2008 dove è stata firmata la Carta delle Città per il Bike

Sharing a livello europeo. Alla firma della Carta hanno partecipato grandi città europee come Parigi, Lione, Barcellona, Tolosa e Siviglia.

Con questa firma le città aderenti si impegnano a sostenere lo sviluppo della mobili-

tà ciclabile attraverso la promozione del sistema di Bike Sharing in tutte le sue espressioni.

LA NORMATIVA NAZIONALE

La prima legge riguardante la mobilità ciclistica è la n°366 del 1998 che finanziava la realizzazione da parte degli enti locali di interventi sia di tipo infrastrutturale (creazione di reti ciclabili e ciclopedonali) sia volti alla diffusione della cultura della bicicletta come forma alternativa ai tradizionali mezzi di trasporto.

Successivamente il D. M. 21/12/00, "Programmi radicali per la mobilità sostenibile," fissa, tra i progetti da ammettere al cofinanziamento, la realizzazione o il miglioramento di flotte di biciclette di proprietà dei Comuni, enti e gestori di servizi pubblici da destinare al noleggio nelle aree urbane (bike sharing).

Più di recente, la Legge n°296 del 2006 inserisce le promozione di reti di mobilità ciclistica tra gli interventi finanziabili.

Relativamente agli incentivi destinati ai privati il Decreto interministeriale 05/04/01 attuativo dell'art. 6 della Legge Finanziaria 2001, definisce per il triennio 2001-2003 gli incentivi fiscali per la trasformazione o l'acquisto di autoveicoli elettrici, a metano e GPL, ma anche motocicli, ciclomotori elettrici e biciclette a pedalata assistita ma a differenza dei precedenti decreti emanati in tale materia non viene richiesta la rottamazione di un veicolo.

Sebbene oggi l'attenzione verso la mobilità sostenibile è sempre maggiore e tali leggi dimostrano lo sforzo teso a migliorare le

infrastrutture e a incentivare l'uso dei servizi della mobilità come appunto il bike sharing, va detto che molto va ancora fatto. Come dimostra infatti un'indagine condotta da Euromobility sulle 50 principali città italiane, il loro stato di salute appare essere sempre più compromesso. A riprova di ciò è sufficiente controllare l'elevato tasso di motorizzazione in Italia che è il più alto d'Europa, 62 veicoli ogni 100 abitanti, e se da una parte ci sono regioni come l'Emilia Romagna che si segnalano tra le più virtuose nella gestione della mobilità sostenibile, molte altre sono ancora indietro.

E' proprio per tale motivo che si rende necessario diffondere in maniera più capillare la cultura della mobilità sostenibile e promuovere azioni miranti a sostenerla e ad incoraggiarla. Solo sviluppando una coscienza sostenibile nei cittadini si può anche fare pressione sul governo, sulle regioni e sui comuni affinché si impegnino ad adottare soluzioni adeguate a risolvere tali problematiche munendosi di infrastrutture e servizi che diano la possibilità agli utenti finali di rinunciare all'uso dei mezzi inquinanti.

A.L.E.S.A. e il MARCONI NEL MOVE - Sintesi dei risultati del secondo questionario:

Dopo la realizzazione della "Giornata senz'auto" avvenuta il 22 maggio scorso, il personale di A.L.E.S.A. è tornato nella scuola G. Marconi di Ortona per sottoporre agli studenti e agli insegnanti un secondo questionario

atto a conoscere il grado di soddisfazione e la partecipazione all'evento.

E' risultato che la "Giornata senz'auto" ha coinvolto l'82% del corpo studentesco e docente e tra questi la quasi totalità (93%) ha dichiarato di aver gradito le attività svolte da A.L.E.S.A. nell'ambito del Move-project.

L'invito ad usare almeno per un giorno mezzi di trasporto alternativi nei vari spostamenti effettuati nell'arco della giornata è stato accolto dal 76% degli studenti e insegnanti la maggior parte dei quali ha scelto di muoversi in bici o a piedi, in tal modo abbiamo calcolato che si è evitato di percorrere 148 Km con la macchina con una riduzione di CO2 pari a 16,6 Kg.

Fonti

<http://it.wikipedia.org>

<http://www.roma-n-bike.com>

<http://www.euromobility.org>

<http://www.bicincitta.com>

<http://www.centroinbici.it/>

The sole responsibility for the content of this brochure lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

A cura di A.L.E.S.A. srl:

**Teresa Cavallo
Annarita Altobelli**

Via Nicolini, 2 Chieti 66100

Tel. 0871-41421

Fax 0871-41944

E-mail: info@alesachieti.it

Web: www.alesachieti.it