



CIRCOLO TERRITORIALE DI ROMA

Via Orte n. 12 – 00189 Roma
Tel. 333 9797338 – Fax 06 33263014
E-mail: circolo.vas.roma@gmail.com
E-mail certificata: vas.roma@pec.it

Prot. n. 14/2017

Alla Sindaca del Comune di Roma
Virginia Raggi

all'Assessore alla Città in Movimento
Linda Meleo

all'Assessore allo Sviluppo economico, Turismo e Lavoro
Adriano Meloni

p.c. al Presidente della Commissione Mobilità
Enrico Stefano

Oggetto – **Integrazione del servizio di Bike Sharing previsto nella riforma dei cartelloni pubblicitari di Roma con il servizio di Bike Sharing a flusso libero**

Il Presidente della Commissione Mobilità **Enrico Stefano** ha rilasciato una intervista al quotidiano “la Repubblica” con cui annuncia che “*entro Natale il Comune farà un avviso pubblico*” per introdurre a Roma il modello di bike sharing a flusso libero attivato a Milano. Non è dato al momento di sapere se si tratta di una iniziativa soltanto sua o concordata con l'Assessore alla Città in Movimento **Linda Meleo**, ma non con l'Assessore allo Sviluppo economico, Turismo e Lavoro **Adriano Meloni**, che si accinge a far approvare le controdeduzioni ai “pareri” espressi dai Municipi sui 15 Piani di Localizzazione degli impianti pubblicitari, per farli poi approvare definitivamente dalla Giunta capitolina entro il prossimo 15 novembre.

In risposta al blog “diarioromano” che glielo ha chiesto via tweet il consigliere Enrico Stefano ha assicurato che il servizio di Bike Sharing a flusso libero si coniuga per certo come a Milano con il Bike Sharing che dovrebbe essere pagato dai cartelloni.

Secondo il consigliere Enrico Stefano i due servizi sono cose diverse, indipendenti, quando invece si tratta in modo identico (per il cittadino) dello stesso servizio di bike sharing, con la differenza che quello a flusso libero è senza ciclostazioni e senza stalli (cioè privo di qualunque pianificazione).

La differenza sta nel fatto che il servizio di Bike Sharing previsto nella riforma dei cartelloni prevede un corrispettivo di ca. 8.000 mq. di superficie espositiva per finanziare con il suo ricavo la realizzazione di almeno 250 ciclostazioni e la gestione decennale di un congruo numero di biciclette, mentre il servizio di bike sharing a flusso libero non prevede nessuna ciclostazione da realizzare e consente di lasciare la bicicletta noleggiata dove uno vuole (creando sicuramente la sosta selvaggia ed il caos già registrato sia nelle città della Cina che in quelle europee).

Alla iniziativa del consigliere Enrico Stefano si portano le seguenti considerazioni.

1 - Se il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) prevede che a regime Roma abbia 350 ciclostazioni, ritenute più che sufficienti per dotare l'intera città di un numero di biciclette quasi eccessivo, non è chiaro per quali non dichiarate ragioni il Comune dovrebbe ora aggiungervi – senza averne nessun bisogno - un numero di biciclette forse uguale se non maggiore di quelle programmate, per giunta senza nessuna "disciplina".

2 – A fronte della convinzione del consigliere Stefano che il doppio servizio non affosserebbe la riforma dei cartelloni, bisogna capire che l'inevitabile confronto fra i due tipi di servizio di Bike Sharing porterà i cittadini romani (specie quelli che odiano ogni regola e vogliono fare come meglio gli pare) a preferire le biciclette cinesi e questa considerazione verrà sfruttata dalle ditte pubblicitarie (come già è stato anticipato dalla associazione di categoria I.R.P.A.) per chiedere di togliere il servizio di Bike Sharing dalla riforma dei cartelloni, di fatto affossandola.

Questo inevitabile confronto salterà immediatamente all'occhio se entro la fine dell'anno si farà il bando di gara per assegnare i circa 8.000 mq. di impianti speciali destinati a garantire il servizio di Bike Sharing e contemporaneamente si farà l'avviso di gara che ha annunciato il consigliere Stefano nell'intervista rilasciata a Laura Mari di Repubblica: il Comune dovrà fra l'altro far conoscere e giustificare la plethora di biciclette che vuole complessivamente avere a Roma.

3 – Se per il servizio di Bike Sharing garantito nella riforma dei cartelloni il Comune, oltre a dare ai cittadini romani un servizio di pubblica utilità, introita anche il Canone Iniziative Pubblicitarie (C.I.P.) su ognuno degli impianti speciali che mette a disposizione di chi vincerà il bando di gara, si dovrebbe spiegare che cosa gliene viene al Comune dal concedere un servizio di Bike Sharing a flusso libero, senza nessun introito e per giunta senza nessuna pianificazione a monte e quindi con sosta selvaggia.

4 – A fronte degli apparenti vantaggi che avrebbe il Comune nel consentire un servizio di Bike Sharing a flusso libero, il consigliere Stefano non sembra aver preso in considerazione che il Comune avrà la sicura opposizione delle Soprintendenze interessate per quanto riguarda almeno il centro storico e la città storica di Roma, di cui non si potrà di certo tutelare il decoro permettendo una sosta selvaggia in particolare a ridosso dei più importanti monumenti (Colosseo, Castel S. Angelo, Pantheon, Piazza Venezia ecc. ecc.): l'immagine del degrado di Roma, finora emblematicizzata sull'ammasso dei rifiuti lasciati al di fuori dei cassonetti, verrà aggravata dalle foto più eclatanti delle biciclette a flusso libero ammassate anche davanti a chiese, portoni ed uffici pubblici (se non addirittura dentro).

La possibile "soluzione" che è opportuno dare viene illustrata di seguito, partendo dalle seguenti considerazioni e dalle risposte che si possono dare esse.

1 - Il servizio di Bike Sharing free floating non prevede la bicicletta a pedalata assistita (elettrica) che a Roma va comunque fornita per superare i dislivelli dei suoi colli e consentirne l'utilizzo specialmente da chi si avvale di questo mezzo per recarsi al lavoro.

Si tratta di un più che valido motivo per mantenere il sistema di Bike Sharing finanziato dalla pubblicità.

2 – Il servizio di Bike Sharing free floating introdotto a Milano costituisce a tutti gli effetti un servizio a flusso libero “regolato”, dal momento che prevede *“oltre 670 postazioni per un totale di 8.300 posti (in stalli o rastrelliere) diffusi sul territorio”*, con la differenza che non si ha nessuna garanzia che venga rispettata la generica avvertenza del Comune che le bici *“vanno sempre parcheggiate in modo da non costituire un intralcio alla circolazione veicolare e pedonale”*.

La soluzione migliore sta allora nell'inglobare dentro il sistema tradizionale di Bike Sharing gli aspetti positivi del sistema free floating.

Il modello di bike sharing free floating è sostanzialmente lo stesso finanziato dalla pubblicità, solo che “costa meno”, nel senso che la bici è più economica e non ci sono le stazioni fisse con totem per lo sgancio dei veicoli.

Ma allora si può adottare un sistema ibrido, eliminando le ciclostazioni per lo sgancio dei veicoli, sostituendole con delle “stazioni virtuali” allo stesso modo seguito a Milano, vale a dire con stalli o rastrelliere o appositi parcheggi per bici, dove si unisce la bicicletta ibrida connessa e geolocalizzata alla assistenza elettrica su richiesta.

Si vengono così a sostituire alle ciclostazioni le stazioni virtuali (tipo Milano), consentendo di diminuire i costi necessari ad assicurare un servizio del genere per 10 anni: l'abbattimento è dell'ordine di oltre 1/5 dei costi di installazione del bike sharing rispetto ai sistemi tradizionali con colonnine.

In tal modo, le ubicazioni destinate agli impianti speciali nei Piani di Localizzazione degli impianti pubblicitari di Roma – anche nel caso che rimanessero le stesse - possono compensare il minor introito dalla pubblicità dei ca. 8.000 mq. di superficie messa a disposizione e rendere ugualmente appetibile un bando di gara per un servizio di Bike Sharing però a flusso libero regolato, senza obbligo di realizzare almeno 250 ciclostazioni.

Questo sistema dovrebbe consentire di liberare in cambio più biciclette ibride rispetto alla soluzione con stalli (grazie ai minori investimenti) pur con una soluzione smart, molto qualitativa e soprattutto regolata, anche se non totalmente e soprattutto con un risparmio per il cittadino sull'abbonamento annuale.

Le biciclette ibride possono essere prelevate per lo più presso le “stazioni virtuali” e lasciate anche dove è possibile, ma pur sempre nel rispetto delle prescrizioni del Codice della Strada e del decoro della città di Roma: in caso di rilascio illecito di una bicicletta, chi si è aggiudicato il bando internazionale di gara è obbligato a comunicare al Comune il

CIRCOLO TERRITORIALE DI ROMA

Via Orte n. 12 – 00189 Roma
Tel. 333 9797338 – Fax 06 33263014
E-mail: circolo.vas.roma@gmail.com
E-mail certificata: vas.roma@pec.it

nome e cognome di chi l'ha utilizzata, per consentire alla Amministrazione Capitolina di multarlo allo stesso modo di come avviene con il Car to Go.

Il sistema permette di ottenere anche una regolazione maggiore, completando il circuito principale delle stazioni virtuali con delle stazioni virtuali supplementari, che l'Agenzia per la Mobilità dovrebbe individuare in una apposita pianificazione.

Il bike sharing ibrido è regolato con un finanziamento parziale attraverso la pubblicità permetterebbe come ulteriore ricaduta virtuosa l'abbattimento delle tariffe per gli utenti, con anche un minor costo dell'abbonamento annuale.

Per avere un quadro più completo del servizio di Bike Sharing si rimanda all'allegato articolo che è stato pubblicato il 19 settembre 2017 sul sito www.vasroma.it.

In conclusione l'Assessore Linda Meleo ed il consigliere Enrico Stefano sono invitati a valutare assieme all'Assessore Adriano Meloni la validità di questo sistema ibrido e ad incaricare la Agenzia per la Mobilità a pianificare le "stazioni virtuali" in luogo delle ciclostazioni.

Si rimane in attesa di un riscontro scritto, anche per via telematica, che si richiede ai sensi degli articoli 2, 3, 9 e 10 della legge n. 241/1990.

Distinti saluti.

Per l'associazione VAS
Dott. Arch. Rodolfo Bosi
Responsabile del Circolo Territoriale di Roma



Per l'associazione Bastacartelloni

Dott. Franco Quaranta
Presidente



Roma, 27 settembre 2017