

## VareseNews

### “Bici in affitto anche a Varese a patto che...”

**Pubblicato:** Martedì 20 Novembre 2007

Il fenomeno del bike sharing sta diventando di moda nei salotti degli intellettuali. Non è una battuta, ma una constatazione sul campo: mai come in questo periodo si sente parlare di biciclette in ogni sede, politica o culturale che sia. La speranza è che tutto questo parlare possa tradursi, anche soltanto in parte, in voglia di pedalare: perché, intendiamoci, la bici è un mezzo di trasporto utilissimo, ma sempre e comunque, a locomozione umana.

Prendere una bicicletta, pedalarci sopra e lasciarla altrove: per sintetizzare questo “meccanismo” in Italia non esiste un termine preciso, sarà perché siamo un Paese fondato sull’automobile. Abbiamo, così, chiesto aiuto all’inglese: bike sharing.

Può funzionare in Italia?

In Italia, il bike sharing sta funzionando in numerose città medio/piccole nell’Italia settentrionale, in particolare in Piemonte (Vercelli, Cuneo, Alba, Savigliano, Novara). Sono tutte città che non possiedono chilometri e chilometri di piste ciclabili, ma sono centri urbani in cui è ancora possibile limitare l’uso dell’auto. Non tutti i centri in cui il bike sharing funziona hanno spiccate vocazioni turistiche e non tutte le città sono completamente pianeggianti. Le carte vincenti sono un paio: intermodalità e senso civico.

L’intermodalità, dando una spiegazione elementare, è una rete bene organizzata di trasporti alternativi all’auto: è la possibilità di viaggiare e di collegare i punti “chiave” di una città attraverso soluzioni tipo treno+bici, autobus+bici. I punti “chiave” sono le stazioni ferroviarie, le fermate degli autobus, gli uffici pubblici, le università, i centri commerciali.

Non è vero, come invece ho letto in una lettera arrivata in redazione, che il bike sharing funziona soltanto in città turistiche: nei centri in cui questo fenomeno funziona davvero gli utilizzatori sono soprattutto studenti e impiegati. Lo scopo di un’amministrazione cittadina che investe nel bike sharing non è tanto quello di fare andare in bici i turisti (che di solito utilizzano già i mezzi pubblici), ma di convincere altri soggetti a scegliere mezzi alternativi alle auto (studenti e lavoratori).

Si parla tanto di Francia

In Francia, per esempio, si è partiti con progetti di biker sharing intorno al 2000 a Rennes. Poi, due anni fa, è toccato a Lione, una delle città più grandi di Francia. E ora Parigi. Nei primi quattro mesi di Vélib’ (così si chiama il servizio di bike sharing parigino) i prelievi giornalieri sono stati fra i 50 e i 70.000 con punte vicine ai 100.000. Ben 53.000 parigini hanno acquistato un abbonamento annuale, mentre l’83% dell’utenza si è mosso con tessere giornaliere o settimanali.

Il target del bike sharing è l’utilizzatore quotidiano che deve compiere brevi tragitti per raggiungere il luogo di studio o di lavoro. Con l’abbonamento annuale viene fornita una card che sblocca la bicicletta nella stazione di partenza e permette la riconsegna in quella di arrivo. La prima mezz’ora è gratuita, poi si inizia a pagare: un euro per la seconda mezz’ora, due euro per la terza, quattro per la quarta. Due ore costano sette euro. Ma, in realtà basta riconsegnare subito la bici e prenderne un’altra per azzerare il conteggio.

Il servizio funziona solo se ben progettato

Nella creazione di una simile rete nulla può essere lasciato al caso. Prima di partire con Vélib’, la città di Parigi ha affidato all’Apur (Atelier parigino d’urbanistica) uno studio sui flussi di utenti e sui bisogni di biciclette dei vari “arrondissement”. Sono 400 gli operai che lavorano per garantire la funzionalità delle biciclette e un’omogenea distribuzione delle stesse. Ogni stazione, infatti, è collegata a una

centrale operativa che si occupa dello smistamento delle biciclette tramite alcune piccole camionette alimentate a gas naturale.

In una città dove i prezzi al metro quadro sono altissimi, poter disporre di un mezzo di trasporto senza dover pensare a dove ricoverarlo diventa importantissimo. Di furti ce ne sono stati parecchi: 400 bici sono sparite nei primi mesi. Un numero considerevole se si pensa che si è partiti con 10.000 bici. Ma un'attenta analisi ha rilevato come i problemi siano da imputare a errori commessi dagli utenti al momento della riconsegna.

E a Varese?

Una scelta saggia: non pretendere di potere riprodurre l'esempio di Parigi. Meglio pensare di imitarlo, secondo le dovute proporzioni e considerando le caratteristiche e lo stile di vita in città. Parigi insegna, però, che anche una metropoli caotica e invasa dalle auto può invertire, almeno in parte, la tendenza. Se ci riescono in Francia, perché non possiamo farlo anche noi?

Possiamo farlo a patto che, coloro che volessero fare partire il progetto, abbiano ben chiara la situazione i città: quanti varesini sarebbero disposti a rinunciare all'auto per raggiungere la scuola e/o il posto di lavoro?

Puntare su studenti e pendolari

Attenzione: non è tanto una questione di piste ciclabili, il progetto parte se c'è una comunità aperta e con la cultura per rinunciare a certe abitudini "sedentarie". Poi, ovviamente, bisogna pensare a rendere Varese più sicura per le biciclette: e anche su questo punto, non è detto che si debbano costruire chilometri e chilometri di piste ciclabili. La sicurezza passa anche per itinerari "alternativi" per le bici e anche per una viabilità che comporti qualche sacrificio in più alle automobili: siamo sicuri che i varesini accettino tutto questo?

Le persone maggiormente sensibili a questi servizi sono, in genere, gli studenti e i pendolari. Pertanto, un servizio di bike sharing potrebbe cominciare a collegare stazioni ferroviarie e università, ospedali e uffici pubblici.

Spero che queste mie riflessioni possano contribuire a fare un po' di chiarezza su un dibattito molto interessante, ma che spesso manca di concretezza e in altri casi è facile strumento di propaganda politica "pro" o "contro" le biciclette.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it