

Rapporto della Commissione della Pianificazione del Territorio sulla Mozione No. 3301 del 26 settembre 2006, degli On.li Fabio Guarnieri (Verdi), Gianni Cattaneo (Verdi), Maddalena Ermotti-Lepori (PPD), Francesca Bordoni Brooks (PPD), Daniela Baroni (PS), Angelo Tarchini (PPD), Giordano Macchi (PLR) e Nenad Stojanovic (PS), per la creazione di un bike sharing a Lugano

Lugano, 4 dicembre 2006

All'On.do
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunalì,

La mozione

E' stata presentata il 26 settembre 2006 e affidata per esame alla Commissione della Pianificazione del Territorio dal Consiglio comunale riunito il 24 ottobre 2006.

Nella sua seduta del 7 novembre 2006, la commissione ha avuto modo di sentire il primo mozionante che ha illustrato in modo esaustivo scopi e finalità della mozione. La stessa, dopo una serie di osservazioni relative

- all'inquinamento dell'aria di cui soffre la città di Lugano, con ingorghi del traffico e superamento dei valori limite di ozono e PM 10
- alla necessità di migliorare la situazione promuovendo una mobilità sostenibile fondata su più vettori
- alla situazione di Lugano che, pur essendo solo parzialmente situata in pianura, presenta potenzialità interessanti in quanto diversi quartieri popolosi, i park&ride attuali e futuri come pure il nuovo quartiere NQC sono situati in zone pianeggianti

conclude con la richiesta di accogliere la mozione e, parallelamente allo sviluppo dei percorsi ciclabili, venga elaborato e applicato un sistema efficace di bike sharing.

Il bike sharing: che cos'è?

Prima di definire che cosa sia il bike sharing vogliamo ricordare che oggi, per spostamenti in un raggio di 6 km, la propulsione umana é in assoluto la più conveniente per velocità di spostamento, impatto ambientale, energia globalmente spesa. Una recente ricerca che ha interessato diverse città europee ha dimostrato che il 50% degli spostamenti motorizzati in città copre una distanza compresa tra 3 e 5 km ed il 30% é inferiore a 2 km. Di fatto, quindi, per la massima parte degli spostamenti in città la bici é il mezzo ideale.

Detto questo chiariamo brevemente il concetto bike sharing.

Il bike sharing, che potrebbe essere tradotto con **bici condivisa**, é praticamente un sistema innovativo di noleggio biciclette automatico che consente, a chi arriva in città o a chi ci abita, di spostarsi da un punto all'altro con la bicicletta, in modo agevole e favorendo in tal modo l'integrazione con i differenti mezzi di trasporto. Le bici, posteggiate in appositi spazi loro riservate, vengono prelevate con modalità diverse e, dopo l'uso, restituite allo stesso punto o ad un altro, facilitando in questo modo la citata integrazione tra i mezzi di trasporto e lo scambio tra i suoi utenti. E' un mezzo di trasporto quindi destinato ai cittadini, ai pendolari, ai turisti che si spostano su brevi tratte con un mezzo alternativo, non inquinante e che non provoca problemi di parcheggio.

Il bike sharing si rivolge in particolare alle amministrazioni comunali, agli enti e aziende che vogliono offrire al cittadino o al dipendente, una bicicletta proprio dove serve, p.es. nel centro storico, presso la stazione ferroviaria, nei pressi di un parcheggio P&R o di un supermercato. Rappresenta pure una valida offerta turistica per gli ospiti che soggiornano in città e che permette loro spostamenti comodi e facili con i quali scoprirne gli angoli più caratteristici.

Dove lo si può trovare?

Il bike sharing é già molto diffuso. In Italia si può trovare nelle città di Reggio Emilia, Parma, Ravenna, Trento, Modena, Cesena, Faenza, Bologna, Cuneo, Ferrara, Verona e numerosi altri centri più piccoli, in particolare situati al nord. In Francia é Bordeaux la pioniera che ha inaugurato il servizio nel 2000 e alla quale hanno fatto seguito Rennes, Angers, Lione e Parigi. Lione, ad esempio, offre le bici in ben 90 punti della città, sono 2000 le biciclette messe a disposizione, sette giorni su sette, 24 ore su 24. In Germania, infine, tramite le ferrovie che fungono da ente noleggiante, sono messe a disposizione quasi 5000 biciclette nelle città di Berlino, Francoforte, Colonia e Monaco. Ovviamente non citiamo nei dettagli i paesi nordici e l'Olanda, dove la bicicletta é molto diffusa ed é presente in gran numero nelle maggiori città.

In quali forme é attuato il bike sharing?

Il sistema funziona in diversi modi ed é diffuso, nelle varie città, con sistemi d'affitto semplici ed efficienti.

I sistemi di prelievo sono sostanzialmente di tre tipi:

- meccanico al 100%
- elettronico-meccanico
- elettronico al 100%

In Danimarca, ad es., il sistema meccanico é molto semplice e consente di ritirare una bici inserendo una moneta nel lucchetto. Alla riconsegna basterà posteggiare il mezzo in una rastrelliera e, chiudendo il lucchetto, riprendersi la moneta.

In Germania lo stesso sistema funziona tramite una carta di credito ed una registrazione telefonica. Si ritira la bici con il codice di sblocco (al telefono) e si consegna la bici con lo stesso sistema.

In Italia il sistema é ancora diverso. Una volta ricevuta la propria chiave, codificata e non duplicabile, si potrà utilizzare qualsiasi bicicletta in qualsiasi città che adotta lo stesso sistema o, se si preferisce, permetterne l'uso unicamente nella propria città.

I sistemi elettronici/meccanici o totalmente elettronici consentono una gestione più controllata e quindi facilitano la raccolta di dati statistici che permettono di conoscere nei dettagli come, quando e dove le bici vengono o sono state usate.

Come detto in precedenza in alcune città il prelievo della bici deve corrispondere al posto di restituzione della stessa mentre in altri centri la bici può essere prelevata e restituita in qualsiasi punto della città.

Le biciclette vengono ancorate solidamente alla postazione così da evitare possibili furti, le ruote sono fornite con gomme piene e la sella, regolabile, è a prova di furto.

Quali sono i costi e quali gli introiti ?

I costi devono essere valutati in base al sistema di distribuzione scelto, sulla quantità e tipi di biciclette che si vogliono mettere a disposizione, sul numero dei posti allestiti per il ritiro risp. la consegna delle bici, sui costi dovuti per la manutenzione delle biciclette e dei posteggi adibiti. Da nostre informazioni raccolte presso un fornitore italiano, calcola un costo per ogni bici di ca. 700 Euro, costo che comprende anche l'installazione al suolo delle rastrelliere con il dispositivo di sganciamento e agganciamento (ciascuna da 4 posti bici), la chiave per il cavetto antifurto, le chiavi codificate per il prelievo della bici e altri accessori.

Gli introiti dipendono invece in larga misura dal sistema di noleggio che si vuole attuare: gratuito o a pagamento; se è a pagamento dalle tariffe che si vogliono applicare.

Vi sono città in cui basta dotarsi di una carta magnetica con una cauzione di 10 Euro e dove l'utilizzo è gratuito. Altre località prevedono un abbonamento annuo per 10 Euro mentre l'utilizzo può essere di 1 Euro per ora, 2.5 Euro per un giorno e 8 Euro per una settimana.

Ovviamente spetta al Comune decidere quale politica dei prezzi attuare, è chiaro che il sistema gratuito non genera entrate ma nemmeno costi dovuti alla gestione, all'incasso o fatturazione. Forse per questi motivi sono molti i Comuni che si sono indirizzati su questa strada.

Molti Comuni hanno coinvolto anche aziende pubbliche e private le quali, attraverso azioni di sponsoring, hanno contribuito a finanziare l'iniziativa ricavandone un ritorno d'immagine importante. Questo aspetto deve quindi essere considerato attentamente. A Lugano potrebbe coinvolgere ad es. le AIL, la TPL, il Casinò, banche o aziende di rinomanza nazionale. In una città turistica come la nostra ovviamente anche il ruolo dell'Ente del turismo sarà determinante per far conoscere ai turisti questa simpatica iniziativa.

Come si può immaginare a Lugano ?

Recentemente è stata inaugurata una prima tappa di piste ciclabili che dovrebbe in futuro consentire, con altri percorsi simili, di percorrere buona parte della città in sicurezza e nel rispetto dovuto alla mobilità lenta. Questo aspetto è molto importante ma, nell'attesa, si può già partire con il concetto bike sharing dando inizio ad una fase sperimentale.

Anche perché, come detto in precedenza, una parte importante del territorio cittadino è situato in pianura e si presta bene ad essere percorso o scoperto con un mezzo di trasporto come la bicicletta.

Nella nostra città si può immaginare di allestire, nelle diverse fasi di implementazione del sistema, da tre a cinque punti in cui posteggiare 5-6 biciclette, per un totale iniziale massimo di ca. 25 bici.

I punti prescelti potrebbero essere:

- il centro, presso il capolinea dei bus
- la zona dell' Università
- i P&R di Cornaredo (che può servire anche il CineStar) e delle Fornaci
- la zona Campo Marzio e Lido

da inserire a tappe nell'offerta bike sharing della città, ipotizzando di partire p.es. da tre postazioni e ampliando successivamente l'offerta.

Come termine di paragone segnaliamo che Novara, in una prima fase, ha istituito 2 postazioni con 15 bici, Cuneo dispone di 4 postazione e 40 bici, Parma di 11 postazioni e 100 bici, Pistoia 5 postazioni e 40 bici.

Segnaliamo in particolare il caso di Novara perché abbiamo potuto avere informazioni dirette dal Servizio mobilità urbana e tutela ambientale. In questa città le 15 biciclette sono suddivise in due postazioni di cui una con 5 biciclette e 8 colonnine e l'altra con 10 biciclette e 14 colonnine. L'iniziativa di Novara si trova in fase sperimentale dal mese di settembre 2006. I costi di gestione annuale sono preventivati in 4500 Euro all'anno per ogni stazione, indipendentemente dal numero di colonnine posizionate.

Riteniamo interessante utilizzare il sistema di tessera elettronica che consente all'utente di prelevare e riconsegnare la bicicletta in qualsiasi postazione.

Il parco bici dovrebbe prevedere anche alcune biciclette elettriche, utilizzabili in particolare su percorsi con salite importanti.

L'introduzione dell'iniziativa dovrà chiaramente essere segnalata alla popolazione, ai pendolari ed ai turisti utilizzando i mezzi pubblicitari più adeguati quali prospetti, manifesti, locandine da distribuire a tutti i fuochi, alle grosse aziende e banche, agli alberghi e uffici del turismo, sui mezzi pubblici, ecc. Inoltre le postazioni andranno visivamente segnalate con totem informativi per gli utilizzatori.

Per concludere

La Commissione della Pianificazione del Territorio ritiene la proposta contenuta nella mozione molto interessante e degna di essere realizzata.

Trattandosi di una novità per la nostra città, occorre partire con modestia, verificare i risultati e, se questi saranno interessanti, sviluppare ulteriormente il concetto di bike sharing.

L'operazione deve portare il cittadino, il turista, l'utente in genere a considerare il lato positivo di questa offerta, a renderlo più responsabile, a convincerlo che anche con poco, si può dare un concreto contributo al miglioramento della qualità di vita nella nostra città.

A questo proposito permetteteci di citare un'anonima poesia trovata sul sito della città di Torino che ben si adatta per valorizzare i vantaggi di questo umile mezzo di trasporto, la bicicletta, protagonista di questa mozione e dell'idea che vi é contenuta.

*Sogno una città senza fumo e senza rumore
senza clacson e senza clamore
una città da guardare
da vivere e respirare
che mi lasci il tempo per pensare
e la voglia di osservare.
Esiste la città perfetta?
E' la città della bicicletta!*

Il bike sharing può servire a promuovere l'uso della bicicletta in città.

A tale proposito chiediamo al Municipio di valutare la possibilità di chiudere al traffico, la domenica mattina, alcune strade pianeggianti che si prestano particolarmente alla pratica ciclistica. Ciò potrebbe permettere la pratica di questo sport, e la sua diffusione, in sicurezza.

In conclusione, la Commissione della Pianificazione del Territorio raccomanda quindi al Consiglio comunale di

- accettare la mozione e che
- parallelamente allo sviluppo dei percorsi ciclabili cittadini, venga elaborato e sviluppato un sistema efficace di bike sharing.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE DELLA
PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Franco Molinari, relatore

Thomas Arn

Roberto Badaracco

Giordano Macchi

Giancarlo Re

Nenad Stojanovic

Angelo Jelmini

Michele Rossi

Flavio Ortelli

Gianfranco Castiglioni

Angelo Tarchini

Guarneri Fabio

Patrik Lamoni

Allegato:

. alcuni esempi in immagine

