



RISULTATO 2.5

POLITICHE E PARTECIPAZIONE
POLITICA

SCHEDA INFORMATIVA

2: COMUNICAZIONE E

Organizzazione Centri di Conoscenza



Publicato in Novembre 2016
www.velo-citta.eu

Project duration: 1/3/2014 - 28/02/2017
Author: Janett Kalina (choice, Germany)
Project coordinator: DTV Consultants (The Netherlands)



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

La responsabilità per il contenuto di questo documento è degli autori e non riflette necessariamente l'opinione dell'Unione Europea. Né EASME né la Commissione Europea sono responsabili per qualsiasi uso che possa essere fatto delle informazioni in essa contenute.



IL BIKE SHARING A PORTATA PIU' AMPIA

Politiche e Programmazione

I sistemi di bike sharing sono diventati una parte del panorama della mobilità urbana attuale in tutto il mondo. Per sviluppare il loro pieno potenziale e non essere un semplice fuoco di paglia della politica della ciclabilità, i sistemi devono essere progettati pensandoli con una serie di obiettivi e come parte della mobilità integrata e della strategia di sviluppo urbano.

Nei prossimi anni i primi grandi contratti di sistemi si esauriranno (ad esempio, Vélib 'e London Cycle Hire nel 2017). In quel momento il bike sharing si troverà ad un bivio. Solo se il bike sharing contribuirà al miglioramento della mobilità urbana con sforzi competitivi come quelli di altre misure, i sistemi proseguiranno ed altre città saranno motivate ad implementarne di nuovi.

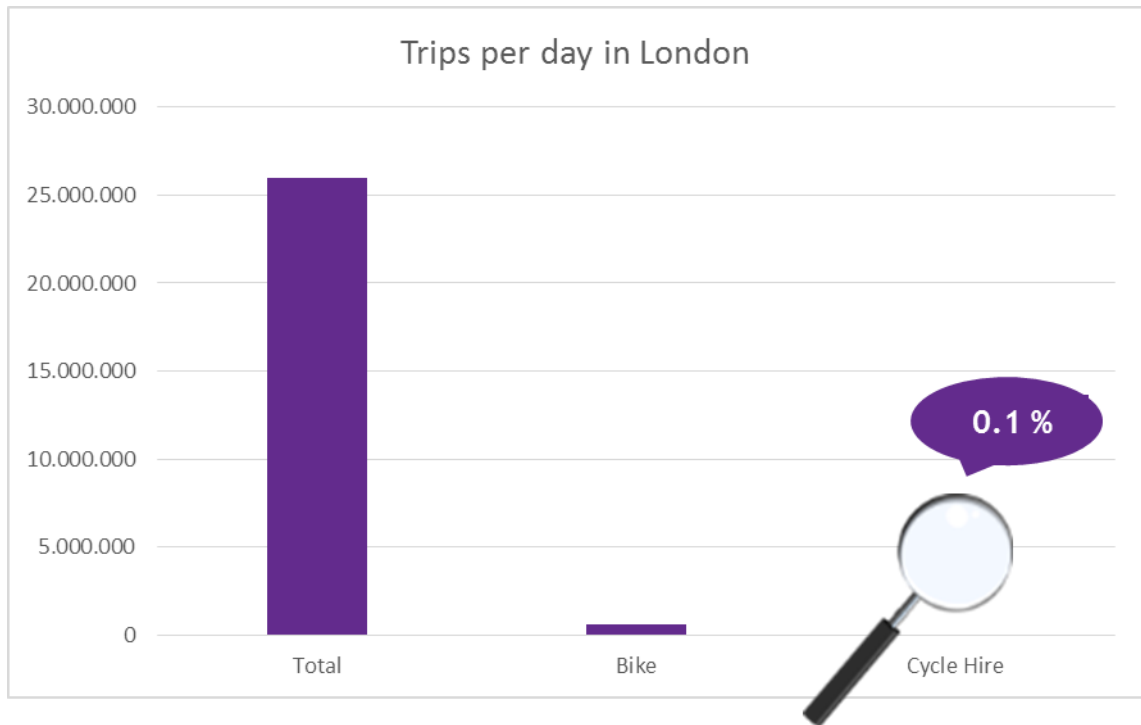
Questo rapporto è pensato per i responsabili politici, esperti di ciclabilità e urbanisti dei Comuni. Descrive i vantaggi del bike sharing, il bike sharing a livello strategico (raccomandazioni incluse), il bike sharing dal punto di vista urbanistico (raccomandazioni incluse), interdipendenze politiche sulla ciclabilità e raccomandazioni politiche.

I vantaggi del Bike Sharing

Il bike sharing porta con sé una serie di effetti positivi. Una parte di questi deriva direttamente dall'uso del sistema stesso, altri indirettamente o con risultati a lungo termine.

Ripartizione modale: il bike sharing influenza l'attuale ripartizione modale. Una piccola parte di questo effetto deriva direttamente dall'uso effettivo. Un effetto maggiore a lungo andare può invece prevedere il miglioramento complessivo della visibilità della ciclabilità, sicurezza, infrastrutture, ecc

Esempio: In un giorno medio nel 2014, sono stati effettuati 26 milioni di spostamenti da, verso o all'interno di Londra. Di questi una media di 27.000 sono stati fatti con il Cycle Hire di Londra, una quota corrispondente allo 0,1%.



Questo è l'effetto diretto sulla ripartizione modale del sistema. In termini di spostamenti giornalieri in bicicletta, il Cycle Hire rappresenta il 4,5% della quota modale della ciclabilità. Nello stesso tempo, il 14% degli utenti intervistati hanno affermato di usare la bicicletta privata più spesso grazie al noleggio della bici. Una quota dell'80% degli utenti intervistati dicono che le biciclette a noleggio contribuiscono positivamente alla città, un terzo dice che le bici contribuiscono alla sicurezza complessiva della ciclabilità¹. Gli studi suggeriscono che gli utenti delle biciclette a noleggio contribuiscono alla normalizzazione dell'immagine della ciclabilità in generale rendendo la bici un mezzo di trasporto più attraente per l'uso quotidiano.²

- # **# Congestione:** come per la ripartizione modale, i viaggi effettuati con il sistema riducono le congestioni in piccola misura. L'effetto indiretto per quanto riguarda la riduzione delle congestioni è presumibilmente di gran lunga superiore con una quota modale più favorevole in generale.
- # **#Scenario della mobilità:** il bike sharing aggiunge un'opzione di mobilità interessante che integra l'andare a piedi e il trasporto pubblico. Avere la possibilità di ricorrere alla bicicletta per il "primo/ultimo miglio" del viaggio ha un impatto positivo sulla capacità di attrazione del trasporto pubblico.

¹ Santander Cycles Customer Satisfaction and Usage Survey: Members Only: Wave 11 (Quarter 3 2015/16)

² Goodman, A; Green, J; Woodcock, J; (2014) The role of bicycle sharing systems in normalising the image of cycling: An observational study of London cyclists. J Transp Health



- # **Immagine # nome della città:** il sistema di bike sharing locale è un'ottima occasione per commercializzare il brand della città e per creare un'immagine positiva di una città sostenibile e vivibile tra residenti e visitatori. Il contributo complessivo del bike sharing nel trasformare le città in città ciclabili potenzia questo effetto .
- # **Salute e benessere:** la ciclabilità migliora direttamente la salute e il benessere dei rispettivi ciclisti. Inoltre i sistemi di bike sharing aumentano la ciclabilità e contribuiscono a una maggiore sicurezza in bicicletta. Nel più grande contesto il bike sharing contribuisce indirettamente ad una città più sana, più sicura e più vivibile, favorendo la mobilità sostenibile.
- # **Effetti economici:** il personale necessario per la gestione del sistema è un effetto economico diretto. I negozi che si trovano vicino alle stazioni di bike sharing guadagnano nuovi clienti. Il sistema stesso e l'opportunità di collaborazione con i datori di lavoro locali possono diventare un vantaggio locale e rendere la città più attraente per le aziende. I dipendenti che vanno in bici regolarmente sono più produttivi e meno assenti. Infine, il miglioramento complessivo della cultura ciclabile locale supporta i negozianti della città.

Per i politici di VeloCittà, in particolare, il bike sharing è importante per le seguenti ragioni principali (come risulta dai questionari da loro compilati): i) è consensualmente considerato come un elemento essenziale di qualsiasi sistema di trasporto urbano moderno; ii) si integra naturalmente con altre modalità di trasporto, in particolare il trasporto pubblico; iii) i turisti considerano il sistema di bike sharing come un servizio "quasi obbligatorio"; iv) contribuisce in modo significativo a minori congestioni, aria più pulita e popolazione più sana; v) costruisce un'immagine più accogliente per i visitatori.

Il Bike Sharing a Livello Strategico

I sistemi di bike sharing non possono avere successo come azione isolata e senza fissare obiettivi. Gli stakeholders chiave dovrebbero concordare il livello (i) di successo a cui mirare, ad esempio, il successo economico, le alte prestazioni, la visibilità, l'immagine. Queste priorità e i connessi obiettivi concreti devono essere in linea con la direzione strategica complessiva della rispettiva città. Possono essere individuati tre livelli strategici.

Il livello strategico superiore per il futuro di una città è il principio generale per lo sviluppo urbano e piani di mobilità globali. Idealmente queste strategie globali sono sviluppate in un processo di dialogo con tutti gli stakeholders, tra cui la società civile. La Commissione europea (CE) sostiene lo sviluppo dei **piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)** con una serie di linee guida, progetti ed eventi. La CE fornisce anche uno strumento online e una piattaforma di scambio di conoscenze comuni - **Reference Framework for European Sustainable Cities RFSC (Quadro di riferimento per le città sostenibili europee)** - per la valutazione della pianificazione urbana strategica.

La **strategia della ciclabilità** comprende una visione a lungo termine della ciclabilità della città, oltre che piani dettagliati delle azioni necessarie per raggiungere gli obiettivi stabiliti. Il programma degli interventi ha bisogno di frequenti aggiornamenti (2-5 anni) per adattarsi

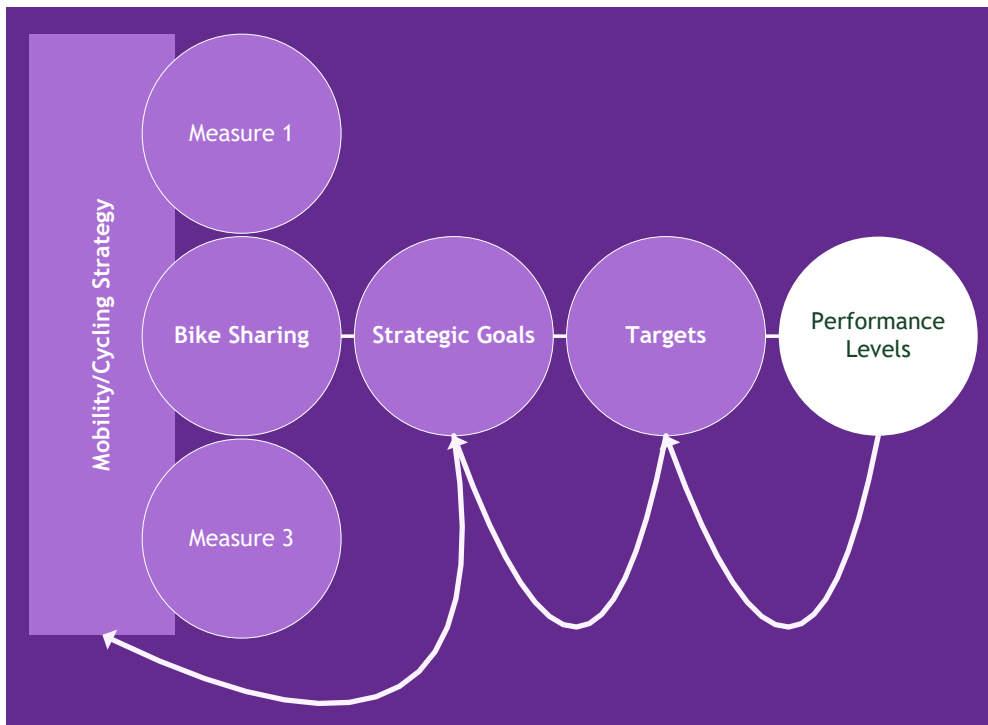


alla stato di sviluppo. **Verifiche sulla ciclabilità (cycling audits)** aiutano ad analizzare la situazione attuale per identificare i punti di forza e di debolezza. Il sistema di bike sharing è un'azione hard ed è adattata ad altre azioni infrastrutturali, come piste ciclabili, parcheggi, segnaletica, ponti o gallerie. Sono previste azioni soft come campagne di informazione, portali Web, il supporto di associazioni ciclistiche locali, ecc che dovrebbero considerare anche le esigenze ed i contributi del sistema di bike sharing.

Il livello strategico più basso, la stessa strategia per il sistema di bike sharing, comprende la visione per il sistema, gli obiettivi in termini di effetti, un piano di implementazione e di gestione e le figure chiave delle prestazioni. Proprio come la strategia della ciclabilità, ha bisogno di frequenti aggiornamenti sulle azioni previste in fase di attuazione e di gestione e per regolare gli indicatori di performance. Per garantire una corretta misurazione dell'obiettivo, il **piano di monitoraggio** deve essere accompagnato alla strategia del bike sharing.

Raccomandazioni Strategiche

- # **Il bike sharing come misura strategica:** Se il bike sharing non è ancora parte dello sviluppo urbano e/o di una strategia della ciclabilità della città, si dovrebbe prendere in considerazione quanto segue. Un buon sistema di bike sharing è completamente integrato con il sistema di trasporto urbano nel suo complesso. Per determinare se il bike sharing sia un'opzione per la città bisogna avere uno sguardo attento alla fattibilità e fare un confronto con altre azioni sulla ciclabilità. Nel caso in cui il risultato sia favorevole al bike sharing, nella strategia della ciclabilità devono essere definite ulteriori azioni. Questo aggiungerà rilevanza politica all'argomento e potrà migliorare i processi decisionali.
- # **Obiettivi di impostazione:** i sistemi di bike sharing hanno si comportano diversamente a seconda delle diverse condizioni quadro. Fattori demografici, geografici, economici, climatici e culturali hanno un enorme impatto sul fatto che il sistema possa funzionare bene o no. Egli esperti e la letteratura delle best-practice esistenti dovrebbero essere consultati per impostare gli obiettivi.
- # **Piano di incentivazione:** l'operatore deve diventare un alleato della città. Senza la collaborazione dell'operatore, la città non avrà successo. Gli incentivi economici sono l'argomento più forte e quindi un dettagliato sistema di incentivi dovrebbe premiare l'operatore per i livelli di prestazioni che contribuiscono agli obiettivi strategici della città.



- # **Open data:** per monitorare le prestazioni del sistema di bike sharing, è necessario avere completo accesso ai dati. Il contratto con l'operatore dovrebbe quindi includere accordi sull'accesso ai dati. La completa integrazione nelle piattaforme open data comunali esistenti o programmate aumenta la trasparenza e dà a ricercatori e sviluppatori indipendenti l'opportunità di contribuire con l'elaborazione di analisi, applicazioni, strumenti per la gestione, ecc.

Il Bike Sharing dal punto di vista della progettazione urbana.

A prima vista, sembra che i sistemi di bike sharing siano un elemento infrastrutturale urbano che consuma spazio come le fermate degli autobus, i lampioni o i bidoni. Anche se ci sono sistemi che funzionano senza infrastrutture di stazione, la maggior parte delle città decidono di adottare stazioni tradizionali. A seconda della complessità dell'infrastruttura progettata, devono essere svolte attività connesse quali permessi di costruzione, basamenti, energia elettrica, cavi dati, ecc. I venditori hanno sviluppato infrastrutture meno invasive negli ultimi anni. Il processo di implementazione di qualche centinaia di stazioni di bike sharing può durare anni, a seconda della struttura amministrativa locale e della volontà politica.

Un **piano di implementazione** elaborato per il sistema deve prendere in considerazione le condizioni locali. Un coinvolgimento precoce delle autorità interessate e lo sviluppo di una linea guida comune per i permessi di costruzione aiutano a ridurre il processo. Soprattutto nelle città storiche e in quelle rinconosciute patrimonio mondiale dell'umanità UNESCO potrebbe essere proprio difficile implementare stazioni di bike sharing. In questi casi si potrebbe valutare l'opzione di implementare sistemi senza infrastrutture o soluzioni WiFi quasi invisibili.



Pannelli pubblicitari sulle stazioni o vicino alle stazioni potrebbero richiedere sforzi supplementari di progettazione e acquisizione dei permessi. A seconda che la città abbia o meno un contratto con un'altra società esterna di marketing potrebbe essere difficile o addirittura impossibile installare i pannelli programmati.

La società civile e le imprese dovrebbero essere coinvolte durante la pianificazione delle stazioni in un processo partecipativo per valutare la domanda e aumentare l'accettazione del sistema tra i residenti.

Il progetto della rete delle stazioni avrà anche un impatto sulla **gestione** del sistema. Vicoli stretti o zone pedonali potranno ad esempio limitare le possibilità di prendere o portare le biciclette con i camion.

Infine, nel caso si decida di chiudere una stazione o ci sia una evoluzione tecnologica, è necessario **rimuovere** i basamenti, cavi e paletti/barriere di sicurezza. È importante stimare queste attività con grande anticipo.

Raccomandazioni di Pianificazione Urbana

- # **Regolamento:** come qualsiasi altra infrastrutture pubblica, le stazioni di bike sharing hanno bisogno di permessi delle diverse autorità. Coinvolgerle preliminarmente e accordarsi sui documenti necessari e sugli standard urbanistici minimi aiuta a ridurre il processo delle autorizzazioni.
- # **Design:** l'infrastruttura del bike sharing, così come le stesse biciclette, dovrebbero avere un design personalizzato; preferibilmente in linea con il design aziendale della città e dell'arredo urbano esistente per stabilire un brand locale.
- # **Tecnologia:** per evitare grandi basamenti, le stazioni non dovrebbero prevedere lavori o cavi sotterranei o fondazioni in calcestruzzo profonde. Preferibile utilizzare l'esistente ad esempio quelli delle cabine telefoniche rimosse.
- # **La gente:** coinvolgere la gente con strumenti di partecipazione on-line. Mappe interattive consentono ai cittadini di articolare la domanda e di diventare designer del "loro" sistema.

Interdipendente politiche sulla bicicletta

Quando è stato avviato Vélib nel 2007, Parigi ha ottenuto l'attenzione del mondo, il sistema di Cycle Hire Londra è indissolubilmente connesso a Boris Johnson, l'ex sindaco di Londra, mentre il City bike di New York è conosciuto per essere iniziativa di Bloomberg, ex sindaco. I sistemi di grandi dimensioni hanno potenziale per diventare prestigiosi progetti per ogni sindaco a costi relativamente bassi. Quasi nessun'altra misura pubblica incide così sulla vita quotidiana di tutti gli abitanti da un giorno all'altro.

Tuttavia, sette anni dopo l'introduzione del primo grande sistema di bike sharing del mondo, la potenziale popolarità guadagnata non è altrettanto grande per convincere un sindaco. D'altra parte il sostegno politico è ancora indispensabile per un'implementazione di successo di qualsiasi operazione di sistema di bike sharing.



In VeloCittà, il supporto politico è stato prima di tutto valutato attraverso un questionario sulle barriere e sui fattori di successo dei sistemi di bike sharing. Il questionario è stato compilato da tutte le città del progetto e da numerose altre città europee. Le domande riguardavano aspetti pratici e impressioni, idee e raccomandazioni per altre città. In sintesi, tutti i politici intervistati hanno convenuto che il sistema di bike sharing per essere veramente efficace deve essere parte integrante del piano di mobilità sostenibile di una città. Lo stesso, in particolare, deve essere considerato come un'ulteriore forma di trasporto pubblico e deve essere efficacemente integrato con l'offerta globale dei trasporti pubblici. I politici si sono resi conto attraverso il sistema di bike sharing che, anche se c'è bisogno di tempo per cambiare gli atteggiamenti di mobilità, il successo del bike sharing dimostra che attualmente vi è una domanda molto significativa di ciclabilità. Oltre a questo, i politici sono anche consapevoli del fatto che il sistema di bike sharing sia un modo utile sia per promuovere la ciclabilità che come leva per aiutare a ridurre la dipendenza dalle auto private in città.

Per una relazione separata sui risultati, i drivers e le barriere, si prega di consultare www.velo-citta.eu (D 3.8).

In secondo luogo, al fine di raccogliere il sostegno politico per il bike sharing a livello UE, i politici sono stati invitati a firmare un "impegno per il Bike Sharing" in occasione della conferenza finale del progetto a Rotterdam il 30/11/2016. Sette politici hanno firmato la dichiarazione politica sul palco. La raccolta delle firme era già iniziata prima della Conferenza finale ed è continuata in seguito. Al momento di inviare la dichiarazione sottoscritta alla Commissione europea e il Parlamento nel febbraio 2017, conteneva 20 firme di 14 città di 8 paesi. Per maggiori dettagli sulla dichiarazione politica, si rimanda alla relazione separata sulla www.velo-citta.eu (Deliverable 3.9).

Raccomandazioni Politiche

- # **Livelli amministrativi:** tutti i livelli amministrativi sono importanti. I sindaci, dirigenti e funzionari hanno il potere di spingere la decisione per un sistema di bike sharing. Hanno anche la possibilità di potenziare il sistema per la propria visibilità. I livelli amministrativi più bassi sono responsabili per i permessi e la loro buona predisposizione è quindi essenziale durante l'attuazione.
- # **Sostenibilità politica:** dato che i sistemi di bike sharing funzionano per diversi anni, è importante coinvolgere l'opposizione per evitare l'interruzione del servizio dei sistemi dopo le elezioni.
- # **Scambio di conoscenze:** imparare da altre città! Ci sono tanti diversi sistemi, vale la pena vederli e provarli prima di decidere il sistema di bike sharing nella propria città. Sempre più città hanno un sistema di bike sharing quindi è ora molto più facile confrontarsi e trarne conclusioni.
- # **Essere coraggiosi per guidare il cambiamento.** I cittadini sono a volte spaventati dal cambiamento e spesso sono contrari. I politici devono avere il coraggio e la volontà politica di prendere decisioni impopolari, come il "congestion charge", limitazioni al



parcheggio e al traffico. Il sistema di bike sharing non può avere successo se viene scollegato dalle altre misure e dal progetto politico più ampio per la mobilità urbana.

- # **Fare studi di fattibilità:** è raccomandato un necessario studio di pre-implementazione e anche di esplorare le opzioni finanziarie ed i costi, anche coinvolgendo sponsor. Inoltre, la città ha bisogno di vedere come i vari piani di bike sharing si possono inserire all'interno dei piani generali di mobilità della città e nei piani ciclabili.

Leggi altro su

Altra letteratura	Link
Guida: Piani Urbani della Sostenibilità	http://www.mobilityplans.eu/
Progetto: CHAMP, politiche ciclabile nelle città europee	http://www.champ-cycling.eu/
Strumento: Quadro di riferimento per le città sostenibili europee	http://www.rfsc.eu/
Strumento: BYPAD, verifica politiche ciclabili	http://www.bypad.org/
Carta: Fattori politici nei sistemi di bike sharing	https://www.academia.edu/8234337/Political_Factors_in_Bicycle_Sharing_Systems



About VeloCittà:

The European VeloCittà project brought together five cities that seek to improve their existing bike sharing schemes. In London (UK), Krakow (PL), Burgos (SP), Padua (IT) and Szeged (HU) the performance of the bike sharing system was enhanced through two complementary approaches. On the one hand marketing campaigns tailored to certain target groups, like students or commuters. And on the other hand adoption of the most effective available operational solutions with regard to organisational and financial aspects as well as political involvement. The ultimate benefit of VeloCittà is that it provides inspiration and builds capacity and knowledge in local authorities and bike sharing stakeholders to boost the uptake of bike sharing.

VeloCittà is a demonstration project co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Commission. It had 11 project partners. It ran from March 2014 – February 2017.

For more information, questions, project outputs and reports, please visit www.velo-citta.eu or send an email to info@dtvconsultants.nl

Partners:

