

GIUNTA COMUNALE
ASSESSORE UGO BERGAMO*Mobilità e trasporti
Infrastrutture e viabilità
Piano del traffico
Traffico acqueo*

Venezia, 13-01-2014

Prot. nr. 15981

Al Consigliere comunale Gian Luigi Placella

e per conoscenzaAl Presidente del Consiglio comunale
Ai Capigruppo
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Al Vicesegretario Vicario

**Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 2199 (Nr. di protocollo 228) inviata il 05-12-2013 con
oggetto: Bike Sharing Venezia**

In risposta all'interrogazione in oggetto si precisa quanto segue:

La logica del posizionamento delle stazioni di bike sharing è stata quella di costituire una rete di postazioni che, massimizzando la copertura territoriale indicativamente in un raggio di 1,5 km dal centro, cerchi contestualmente di cogliere i siti di maggiore interesse per l'utenza e di contenere la distanza tra una postazione e l'altra tra i 400 e 700 metri. Infatti, nelle statistiche desumibili dalla letteratura specialistica la distanza media percorsa con i mezzi del bike sharing non supera i 1300 metri. Pertanto in tutte le esperienze italiane ed europee lo sviluppo della rete, partendo da alcuni generatori di mobilità (nel caso nostro la stazione ferroviaria ed il centro città) si sviluppa muovendo dal centro verso la periferia rispettando i suddetti parametri. Il progetto Bike Sharing Venezia è stato sviluppato in tre fasi, la prima nel 2010 con il posizionamento delle prime nove stazioni, la seconda con l'installazione delle due stazioni al Lido di Venezia nel 2011, la terza nel 2012 con sei nuove stazioni e lo spostamento di quattro stazioni in siti ritenuti più idonei. Inoltre, nell'ambito del progetto "Parcheggia e Vai", è stata inserita una nuova stazione del bike sharing presso il parcheggio di interscambio della Castellana A ed è stato effettuato uno spostamento della stazione del Cimitero all'interno del parcheggio di S. Maria dei Battuti. La fase pianificatoria del 2010 è stata gestita direttamente dal Comune di Venezia - Direzione Mobilità, le altre dalla società AVM - prima ASM - in stretta collaborazione con la Direzione già citata. Lo spostamento delle tre stazioni della terza fase ha riguardato quelle di via Poerio, a causa del progetto di riqualificazione della stessa via con la parziale scoperchiatura del fiume Marzenego, e quelle di Altinate, Piraghetto e di Villa Tivan, per quest'ultime due in considerazione del fatto che le statistiche in nostro possesso ci indicavano che i prelievi in tali siti erano talmente risibili da non giustificare la presenza in tali località di una stazione del bike sharing. Nello specifico della stazione denominata Villa Tivan, citata nell'interrogazione, il numero dei prelievi dei primi 20 mesi, dal 31 ottobre 2010 al 30 giugno 2012, ammontava a 113, contro i 1093 della stazione di via Circonvallazione, i 1054 di Altinate, i 578 del Cimitero, i 420 di Marghera e i 319 del Piraghetto. Inoltre la stazione di Villa Tivan era stata oggetto di episodi di vandalismo che la società - allora ASM - denunciò prontamente alla Procura della Repubblica, e che indussero a prendere in considerazione lo spostamento in luogo più sicuro. La scelta infine di installare una stazione in Corso del Popolo, al di là delle considerazioni preliminari di copertura territoriale, è confortata dai dati di prelievo che nel 2013 collocano tale stazione al 4° posto nella classifica delle stazioni più utilizzate con quasi 1000 prelievi annui.

Lo spostamento della stazione di Altinate in Piazzale Cialdini è stato determinato dalla scelta di favorire l'interscambio tram/bici, in particolare per le provenienze dalla città lagunare e, comunque, per distanziarla dalla nuova stazione di San Girolamo che si sarebbe trovata al di sotto del passo comunemente utilizzato nella progettazione delle reti di stazioni di bike sharing che è valutabile in 300 metri. La stazione è facilmente accessibile dalla zona ZTL di via S. Pio X, da via Giardino (collegata comodamente alla ciclabile Cà Rossa-via Brenta Vecchia) e da viale San Marco utilizzando la ciclabile esistente.

I dati di prelievo, relativamente al 2012 e al 2013, anni in cui il software di gestione è stato modificato ed implementato sono quelli sottoelencati. Da tener presente che il cantiere del tram in p.le Cialdini ha avuto ripercussioni sull'utilizzo della relativa stazione di bike sharing, mentre Casona e Ulloa rimangono al palo confermando i dati negativi del 2012. Grande exploit invece della stazione di San Girolamo, che passa da 646 a 1612 prelievi annui. In allegato dati prelievo 2012 e 2013.

Nel mese di dicembre è stata completata la prima fase di installazione delle telecamere di sorveglianza delle stazioni: tale fase ha interessato le cinque stazioni più utilizzate dagli abbonati (FS, Sicilia, San Girolamo, Circonvallazione e Carbonifera). Tali telecamere vanno ad aggiungersi alle due già installate in Castellana e S. Maria dei Battuti nell'ambito del progetto Parcheggia e Vai. In totale sono state coperte 7 stazioni su 16 in terraferma che rappresentano oltre il 63%

degli stalli e dei prelievi totali. Ma soprattutto è in corso di realizzazione, indicativamente entro il primo quadrimestre 2014, un progetto di radicale riorganizzazione della gestione del servizio con l'affidamento dello stesso ad un unico soggetto contrattualmente vincolato al raggiungimento di precisi standard di qualità. Tale soggetto si finanzia tramite i proventi della gestione di appositi spazi pubblicitari. L'affidamento riguarderà la fornitura delle bici, la manutenzione delle stesse e delle apparecchiature, la gestione e manutenzione del software, la verifica giornaliera della flotta in esercizio e di tutti gli impianti. Contestualmente sarà richiesta al fornitore anche una adeguata implementazione degli standard di sicurezza degli impianti, con particolare attenzione ai lettori delle card e dei perni di fissaggio delle bici alle colonne; quest'ultimi saranno muniti di chip di riconoscimento e quindi di riconoscibilità. Tutto questo dovrebbe garantire un miglioramento generale del servizio con una auspicabile diminuzione dei furti e degli atti di vandalismi, compatibilmente con il quadro sociale di riferimento nella città. In ogni caso sarà responsabilità del fornitore garantire un numero adeguato di cicli in esercizio.

Stante quanto sopra riportato ed in attesa della prossima riorganizzazione gestionale non si ritiene opportuna, almeno per il momento, l'interruzione del servizio che potrebbe provocare una pericolosa disabitudine allo stesso da parte dell'utenza: infatti nonostante i problemi in questione, nel 2013 si è rilevato un aumento dei prelievi rispetto al 2012 pari al +24%. Nei pochi mesi di transizione alla nuova gestione, si provvederà a garantire la permanenza di un livello di flotta di biciclette essenziale al funzionamento del servizio.

Le bici attualmente in flotta sono complessivamente 56 (40 a Mestre, 10 al Lido e 6 in riparazione). Le bici sottratte o irreparabilmente danneggiate negli ultimi 3 anni di vita del servizio sono le seguenti: 2011 n. 16; 2012 n. 85; 2013 n. 240

La totalità dei furti e dei danneggiamenti interessa le biciclette non in uso agli abbonati, bensì collocate nelle apposite colonnine. Conseguentemente non essendo individuabili dirette responsabilità in capo agli utenti registrati, non si rilevano neppure penali addebitate agli stessi ai sensi dell'art. 8 commi 3 e 4 del vigente regolamento.

Allegati: [dati prelievi 2012 e 2013.](#)

Assessore Ugo Bergamo