

bello pedalare se non c'è da pagare

Mobilità | Tariffe basse, poca pubblicità. Il bike sharing piace ai cittadini ma non ha un modello economico sostenibile. E a rimetterci sono i Comuni

DARIO FALCINI

«Per capirci qualcosa bastano vaghi ricordi di geometria». Alfredo Drufuca esordisce così ed è subito notte fonda. Nel 1991 a Milano ha creato Polinomia, società di ingegneria e matematica applicata specializzata in **pianificazione** dei trasporti. Per chi usa le due ruote ha da sempre un occhio di riguardo, ma se chiedi del *bike sharing* lui ti rinfaccia i sonnacchiamenti degli anni del liceo. «Il costo di questo servizio dipende dalla superficie servita», spiega, «se si parte dal centro e si va verso l'esterno cresce in modo quadratico e non proporzionale rispetto al raggio. Per ogni metro in più le uscite, nel loro piccolo, esplodono».

Semplice fino a un certo punto, almeno per quelli seduti dalla seconda fila in giù. Ma ci sono altri argomenti per cui le bici in condivisione, elemento qualificante dell'offerta di mobilità di molte città italiane, traballano alla prova dei conti. «Più si va verso la periferia e maggiore è la mono-direzionalità del servizio, al più uno riusa il mezzo all'indomani. Cade l'effetto equilibrante che si ha in un'area che presenta più mete di interesse».

In altre parole: così com'è il *bike sharing* regge a fatica e non offre margini di allargamento su scala urbana.

Sono 153 i comuni italiani che hanno inaugurato stalli e flotte a pedali. Si va dalla manciata di veicoli delle località di mare e montagna ai 12 mila utilizzi giornalieri di BikeMi a Milano, dove c'è un grande buco nero: le stazioni. Ogni sera in piazzale Cadorna,

scalo della maggior parte dei treni regionali, ci sono file di camioncini che caricano le bici parcheggiate dai pendolari. Con i relativi costi in termini di stipendi e carburante.

«Le tariffe sono basse, talvolta poco più che simboliche. Gli introiti principali derivano dai canoni pubblicitari, ma da tempo il mercato è in contrazione. Già oggi siamo di fronte a un trasferimento indiretto dagli enti pubblici ai gestori - che godono di concessioni decisamente poco onerose - perché gli incassi delle affissioni sugli stalli potrebbero essere destinati a altri spazi. Di fatto è un'erosione delle fonti di entrata del Comune». Scampato il pericolo con la geometria, si rendono necessari alcuni rudimenti di teoria economica.

Le falle del sistema sono evidenziate dalla mancanza di concorrenza. Nel capoluogo lombardo, per esempio, nonostante la recente defezione di Volkswagen, il servizio di auto condivise è plurale, ma per quanto riguarda le due ruote le scelte delle amministrazioni sono vincolate a un matrimonio difficile da sciogliere. «Non ci sono tariffe di equilibrio per autofinanziarsi e il rischio di inefficienza così cresce», dice Drufuca.

Eppure questi discorsi si scontrano con la realtà del panorama nazionale. Fatto di contraddizioni e catene arrugginite, ma anche di riconoscimenti internazionali come il premio Innovazione di Eurocities assegnato poche settimane fa a Palazzo Marino per i suoi progetti di mobilità intelligente. Dal portafogli la faccenda diviene culturale. «È una questione di prospettive e priorità. Il *bike sharing* aggiunge

valore alla città e rende la sua offerta completa per cittadini e turisti. In certi casi diventa fenomeno di costume».

Le bici condivise hanno la loro funzionalità: velocizzano alcuni spostamenti, rendono più accessibili le zone interne. Rispondono a un certo tipo di domanda, che però rimane quella di una nicchia. E che per Drufuca va tenuta il più bassa possibile.

«Sono per l'integrazione. Ritengo che vada incentivato l'uso della bici privata attraverso la realizzazione di velostazioni per i pendolari e di tratti ciclabili urbani, e offrendo maggiori garanzie contro i furti, oltre alla possibilità di trasporto sui mezzi pubblici. Ma reclamare il diritto al *bike sharing* in ogni quartiere non ha senso».

Il discorso vale per i grandi centri come per le realtà medio piccole, dove ancor più il servizio dipende dalle volontà e dalla cassa di chi amministra.

Ci sono tentativi di uniformare l'offerta come C'entro in bici, che coordina il *bike sharing* in 102 comuni principalmente al nord, ma le dimensioni sono ridotte e la massa critica irraggiungibile. Ci sono tentativi di fare attecchire la bici elettrica, soprattutto per i più anziani. E c'è l'implementazione tecnologica, come avviene a Bari, dove è stato di recente lanciato un sistema basato su Gps e prelievo attraverso il mobile. Una strada senza dubbio da seguire per abbattere i costi, ma che non basta. «Anche all'estero la sperimentazione continua», conclude Drufuca. «Neppure i Paesi del nord hanno trovato soluzioni definitive. Il *bike sharing* è bello e utile, ma dal punto di vista economico i limiti sono strutturali». Anzi, geometrici.

153 città italiane hanno inaugurato stalli e flotte a due ruote. A Milano, capitale del servizio, il BikeMi ha 12 mila utilizzi giornalieri



ESPERIMENTI La stazione del BikeMi in piazza Duomo a Milano. Il capoluogo lombardo è stato premiato da Eurocities per i suoi innovativi progetti di mobilità sostenibile