

# Riordino dei servizi di bike sharing e micro-mobilità

05 Settembre 2022

La Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico – organo ufficiale del Consiglio Comunale della Città di Torino – offre all’Assessorato Mobilità e Trasporti un parere informato sull’imminente riordino dei servizi di micro-mobilità, anche alla luce delle recenti dichiarazioni dell’Assessora Foglietta e degli articoli di stampa sulla situazione del bike sharing cittadino [TO]bike.

## Biciclette e micro-mobilità a flusso libero

Pur offrendo una nuova possibilità per la mobilità attiva, la natura disordinata dei servizi a flusso libero ha portato problemi tanto sulle corsie veicolari quanto su marciapiedi e piste ciclabili. La Consulta coglie l’opportunità del nuovo regolamento, che l’Assessorato imporrà ai gestori, per proporre alcune migliorie:

- **Obbligo di parcheggio in aree delimitate tramite GPS:** stabilire un obbligo, o quantomeno una premialità, per gli utenti che lasciano biciclette e monopattini in aree di posteggio delimitate, sul modello già applicato con successo in altre grandi città italiane, tra cui Bologna per il bike sharing Ridemovi<sup>1</sup>, nonché da alcuni Comuni della cintura (Collegno) per gli operatori di monopattini in sharing. Il sistema funziona già efficacemente anche a Torino per le piazze auliche e il lungofiume e ha il vantaggio collaterale di rendere più semplice trovare i mezzi attraverso delle ‘stazioni virtuali’ facilmente individuabili;
- **Tariffe concordate per utilizzo occasionale e a lungo termine:** al momento le tariffe proposte dagli operatori sono a tutti gli effetti quelle di un operatore privato. Considerati i problemi del servizio [TO]bike, riteniamo opportuno offrire un’alternativa a prezzi calmierati in accordo col Comune, così come avviene in città senza servizio di bike sharing a stazioni fisse. Per confronto, a Torino la tariffa per una bici muscolare è di 0,50 € per lo sbocco + 0,10 €/min, mentre a Bologna la tariffa è di 1 € per mezz’ora. Il prezzo dei pacchetti sconto a minuti invece non è paragonabile a quello di [TO]bike, superando i 100 euro annuali per un utilizzo quotidiano. Andrebbe valutata anche in questo caso l’imposizione di un tetto massimo;
- **Estensione del servizio all’area metropolitana:** dagli articoli di stampa apprendiamo che i gestori di monopattini in sharing dovranno coprire tutta l’area metropolitana. Proponiamo, se non ancora previsto, di estendere l’obbligo ai gestori di biciclette condivise. Va soddisfatta una domanda di mobilità che travalica i confini amministrativi non più solo verso Torino ma sempre più verso importanti attrattori metropolitani, che oltretutto la rete di TPL copre solo limitatamente.

<sup>1</sup> <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/bike-sharing-bologna>

## Bike sharing a stazioni fisse - [TO]bike

È chiara la necessità di un servizio di bike sharing sotto la regia pubblica, come è evidente il suo successo dagli esempi di altre grandi città in tutta Europa. Un servizio a prezzi calmierati e distribuito sul territorio, indipendentemente da logiche di profitto, è fondamentale per stimolare l'intermodalità e la mobilità attiva. La Consulta ritiene tuttavia **il servizio [TO]bike molto insoddisfacente** per diversi motivi:

- **Densità delle stazioni:** al recente rilancio del servizio è corrisposta una riduzione delle stazioni secondo una logica di ottimizzazione. Se questo può funzionare in un primo periodo, una maglia così larga ci sembra poco attrattiva per l'utenza e poco equa per le aree periferiche, soprattutto se confrontata con la distribuzione più omogenea delle biciclette a flusso libero. Per confronto, a Torino abbiamo 0,9 stazioni/km<sup>2</sup> contro 1,8 stazioni/km<sup>2</sup> a Milano<sup>2</sup> e oltre 5 stazioni/km<sup>2</sup> a Lione<sup>3</sup>;
- **Quantità e qualità delle biciclette:** l'introduzione di biciclette più resistenti ha portato a un netto miglioramento rispetto al modello originale in termini di usura, ma già dopo qualche mese anche le nuove bici mostrano problemi meccanici, tanto che il parco bici si è ridotto a una frazione di quello previsto<sup>4</sup>;
- **Qualità dell'infrastruttura fisica e informatica:** l'inaffidabilità nel prelievo e la restituzione delle bici resta il problema più grave. Troppo spesso le bici non si sganciano o la restituzione non viene rilevata, bloccando l'utente che quindi deve contattare l'assistenza e attendere la riattivazione. Altre volte i server non rispondono per qualche minuto, bloccando di fatto il servizio. Le colonnine si logorano facilmente a causa dell'effetto di leva durante prelievo e restituzione e della fragilità del sensore contactless, rendendo intere stazioni inutilizzabili per mancanza di colonnine funzionanti. Da una nostra statistica non rappresentativa basata sull'uso negli scorsi mesi, la frequenza di queste anomalie raggiunge il 10% dei viaggi, troppo per affidarsi al servizio (come se l'ipotetico treno o auto che ci serve ogni giorno non partisse una volta a settimana).
- **Mancata integrazione con il trasporto pubblico:** attualmente l'abbonamento al servizio [TO]bike non è integrato con gli abbonamenti urbani GTT e regionali Formula, né tiene conto delle fasce di riduzione applicate a questi ultimi. Questa mancanza è da imputare più all'amministrazione metropolitana e regionale che non al gestore; resta il fatto che il servizio è isolato dall'ecosistema di intermodalità a cui potrebbe contribuire. D'altra parte, molti nodi di trasporto metropolitani, come Lingotto FS, tutte le stazioni SFM e molte fermate periferiche della metropolitana, non sono coperti dal servizio.

<sup>2</sup> elaborazione in base ai dati dei servizi [TO]bike e Bikemi e della superficie dei Comuni

<sup>3</sup> Roux et al. 2017 <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.10.010>

<sup>4</sup> Il caso più recente riguarda il ritiro per manutenzione di più di 100 biciclette introdotte da pochi mesi, che ha ridotto il parco a 200 mezzi su 350 (a loro volta sotto l'obiettivo di 1000 mezzi)

[https://www.lastampa.it/torino/2022/08/19/news/torino\\_sparite\\_quattro\\_tobike\\_su\\_cinque\\_la\\_rabbia\\_degli\\_utenti-6895044/](https://www.lastampa.it/torino/2022/08/19/news/torino_sparite_quattro_tobike_su_cinque_la_rabbia_degli_utenti-6895044/)

La Consulta ritiene molto improbabile risolvere la situazione tramite miglorie del servizio attuale.

**Il confronto con altri grandi operatori** come JCDecaux, che gestisce gli sharing di quasi tutte le grandi città francesi, o Clear Channel, attiva in Italia a Milano e Verona, **è impietoso**. Non si crede che il problema sia (solo) di vandalismo – difficile pensare che Torino abbia statistiche più gravi di altre grandi metropoli – ma piuttosto di scarsa qualità dell’infrastruttura fisica, mal progettata e destinata a logorarsi in fretta a ogni rinnovo, e informatica, totalmente inaffidabile. Come dimostra la ricaduta del servizio a pochi mesi dal revamping, salvo modifiche radicali all’infrastruttura rispetto alle gravi criticità elencate **non vediamo orizzonti di miglioramento con l’attuale gestore**.

Per restituire un servizio davvero affidabile e attrattivo, la Consulta propone quindi di **valutare attentamente nuove soluzioni alla scadenza del capitolato** in vigore.



[Foto: bike-sharing pubblico di Barcelona]

Cordiali saluti.

Torino, 05/09/2022

Il Presidente  
**DIEGO VEZZA**

FIAB Torino Bike Pride  
Legambiente Metropolitano  
FIAB Torino Bici & Dintorni  
FIAB Torino Pedaliamo Insieme  
Pro Natura  
Ecoborgo Campidoglio

LaQUP  
Amicinbici - Bik&Motion  
GreenTO  
Club Monopattini Torino  
IMBA Italia  
Urban Roller Torino

Solco  
Ecopolis Nkoni  
Alter Polis  
Legambiente Molecola  
T-team