

PROGETTO SULL'UTILIZZO

DELLE BICICLETTE NELLA CITTÀ DI TARANTO¹.

PREMESSA.

L'utilizzo della bicicletta rappresenta una delle principali politiche di mobilità sostenibile e ha l'obiettivo di diffondere l'utilizzo di tale mezzo negli spostamenti urbani. In tale ambito, la bicicletta è infatti il mezzo più efficiente, pratico, comodo, salutare ed economico.

Usare la bicicletta non crea problemi di parcheggio o di passaggio in aree chiuse al traffico, fa bene alla salute, aiuta a mantenere l'equilibrio psico-fisico della persona, e inoltre incide positivamente sulla qualità dell'aria e della vita in città, rendendola meno trafficata e inquinata, più a misura d'uomo e più sicura.

Com'è noto, uno dei principali obiettivi dell'Unione europea è quello di offrire a ciascun cittadino l'opportunità di vivere in una città a dimensione d'uomo. In quest'ottica, l'Amministrazione comunale ha inteso tornare a puntare l'attenzione sulla riqualificazione urbana, sull'accessibilità e sulla sostenibilità del trasporto, attraverso un mezzo alternativo, non inquinante e che non provoca problemi di parcheggio: il servizio di *bike sharing* (noleggio condiviso delle biciclette)².

Questo mezzo di trasporto, con biciclette pubbliche a pedalata tradizionale, rappresenta un esempio di soluzione integrata di mobilità sostenibile, funzionale ad un progetto complessivo che nella sua architettura globale intende azzerare l'impatto ambientale.

Il servizio di *bike sharing* costituisce una concreta alternativa all'automobile per gli spostamenti urbani, la risposta più adeguata alle esigenze di una città che decide di intraprendere una nuova strada; una città meno trafficata, con minor numero di code, che volge uno sguardo attento alla salute, all'ambiente e all'energia. Infatti, il sistema innovativo di noleggio di biciclette consente di spostarsi da un punto ad un altro della città in modo agevole, favorendo l'integrazione con i differenti mezzi di trasporto.

Gli spostamenti in città avvengono su un raggio di pochi chilometri, per i quali la bicicletta rappresenta il mezzo ideale, perché è il più conveniente in termini di velocità, impatto ambientale

¹ Per questo *Progetto*, hanno profuso tanta dedizione ed entusiasmo, nonché naturalmente tantissima competenza, il dott. Carallo, la dott.ssa Menenti, l'ing. Cigliese, il signor Rochira, il signor Russo, e gli avvocati Roberto Barberio e Domenico Garofalo, nonché l'Associazione Amici della Bicicletta "Leonardo da Vinci".

² La Deliberazione della giunta comunale, anno 2007, n. 73.

ed energia globalmente spesa. Per le piccole e medie distanze nell'ambito cittadino, il *bike sharing* è una concreta alternativa all'utilizzo dell'automobile; la bicicletta a disposizione laddove serve, un mezzo pubblico che è libero da vincoli di tragitto, di orario, che garantisce comodità e flessibilità, che non richiede attesa, che consente di arrivare prima sui luoghi di interesse ed è anche divertente e salutare.

Su queste basi, su quanto già deliberato dal Comune di Taranto nel 2007, su sollecitazione dell'Associazione Amici della Bicicletta "Leonardo da Vinci", e sull'invito del Presidente del c.d.a. Amat s.p.a., dott. Walter Poggi, avvenuto in data 14 giugno 2011, la scrivente si è adoprata per redigere il *progetto* "Tarantinbici" relativo al servizio di mobilità ciclistica urbana.

STRATEGIE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN BICICLETTA NELLA CITTÀ DI TARANTO.

Premesso che la finalità del progetto è quella di offrire al cittadino fruitore un utilizzo della bicicletta assai elastico, tale da consentire una mobilità urbana facile e col minor numero di ostacoli possibile,

considerato che attualmente l'Azienda intende iniziare tale progetto con un investimento sostenibile, utilizzando le risorse, economiche e umane, già esistenti,

considerato che l'idea di partenza è stata quella di utilizzare le biciclette collocate esclusivamente nei parcheggi coperti custoditi, e di consegnarle, dopo l'utilizzo, nello stesso luogo di partenza,

posto che, i parcheggi custoditi sono collocati in via Mazzini, in via Oberdan, via Icco e via Principe Amedeo (*ex* mercato coperto),

posto che, tuttavia, i parcheggi custoditi di via Oberdan e Mazzini distano pochi isolati (circa due), che quello di Via Icco non sembra riscuotere molta utenza,

visto che, quindi, la collocazione dei parcheggi custoditi nella città di Taranto è tale da non incentivare appieno l'utilizzo della bicicletta in città, se si prevede la consegna nello stesso luogo nel quale è stato preso il mezzo,

con lo spirito di rendere **FRUIBILE , RICERCATO E APPETIBILE** il servizio di noleggio di biciclette, si

propone quanto segue:

- prevedere la collocazione di rastrelliere nella sede Aziendale, vale a dire in via C. Battisti, che rappresenterà, quindi, una postazione, l'unica, in periferia;
- consentire la consegna di tale mezzo, dopo il suo utilizzo, in diverso parcheggio;
- consentire al fruitore l'utilizzo della bicicletta per non più di tre ore al giorno, per favorire la rotazione e la mobilità del medesimo mezzo;
- munire il fruitore di lucchetto di sicurezza, sì da consentirgli di parcheggiarla anche in luogo diverso da quello di pertinenza aziendale (per sbrigare commissioni rapide, come ad esempio, fermarsi al supermercato o alla libreria);
- prevedere il pagamento di una somma minima di pagamento al fruitore tale da coprire parte delle spese che l'Azienda deve sopportare, (es. manutenzione e revisione mensile della bicicletta, acquisto di lucchetti e di tettoie per la protezione dagli agenti atmosferici, ecc ...);
- prevedere una polizza assicurativa per l'utente e per i terzi coinvolti.

CRITICITÀ DEL SERVIZIO E SUGGERIMENTI DI RISOLUZIONE.

1) Nella fase di progettazione di questo servizio, vi sono stati diversi incontri proficui con il dott. Carallo, la dott.ssa Menenti, con l'ingegnere Cigliese, con il signor Rochira, con il signor Russo, e con gli avvocati Roberto Barberio e Domenico Garofalo, che hanno dato importanti suggerimenti e hanno messo in luce una moltitudine di problematiche relative alla gestione e all'organizzazione del servizio, sia da un punto di vista logistico sia legale-amministrativo. Le maggiori problematiche hanno riguardato l'individuazione di un dipendente che potesse coordinare lo spostamento delle biciclette, da un parcheggio ad un altro. In particolare, nei parcheggi è prevista la figura del custode, che riveste il parametro 100, in virtù del quale è consentito solo manovalanza e/o servizio di pulizia (oltre che compiti di sorveglianza e custodia). Di qui contrastanti visioni: prevedere una diversa figura con un parametro superiore, oppure, utilizzare lo stesso custode invocando il principio della mansione promiscua e/o principale e/o prevalente³. Appare opportuno, per scongiurare ogni e qualsiasi rischio di vertenza di

³ Ma la risoluzione di tali problematiche non è affatto semplice, per un duplice ordine di ragioni. Per il primo, v. Cass. civ., sez. lav., 7 agosto 2006, n. 17774, in *Foro it.*, 2007, I, c. 852, con nota di PERRINO, secondo la quale «l'esatto ambito delle mansioni esigibili è, pertanto, indicato in termini analoghi nell'art. 2103 c.c. e l'attività prevalente e assorbente svolta dal lavoratore deve rientrare fra le mansioni corrispondenti alla qualifica di appartenenza e, tuttavia,

lavoro, la prima soluzione, vale a dire quella di utilizzare un dipendente con parametro superiore, già esistente in azienda. In questo modo, i custodi nei parcheggi custoditi dovranno solo apporre un timbro o una sigla sulla scheda del fruitore, o, se si prevede un registro sul quale indicare i dati dell'utente, essere presente mentre egli appone i suoi dati sul registro (in questo modo il custode non espletterà praticamente alcuna attività aggiuntiva).

2) Le postazioni nella periferia della città di Taranto sono inesistenti. In tal modo, sarà impedito il cittadino che intenderà utilizzare la bicicletta pubblica, anche dalla periferia di Taranto per raggiungere il centro, e ivi depositarla. Per questo motivo, si propone di prevedere una postazione di rastrelliere presso gli uffici di via C. Battisti, dove c'è già la figura del custode (gli addetti della postazione di guardiania). Inoltre, qualora il parcheggio di via Principe Amedeo sarà dismesso, o comunque non rientrerà più nelle pertinenze aziendali, si valuteranno le soluzioni del caso.

PROCEDIMENTO E MODALITÀ DEL SERVIZIO.

Chi può utilizzare la bicicletta?

E' prevista una disciplina *ad hoc* per ciascuna delle categorie sotto elencate, tutte caratterizzate dal possesso del requisito della maggiore età:

- 1) l'utente abituale del *bike sharing* che decida di abbonarsi al servizio;
- 2) il turista, eventualmente prevedendo delle postazioni presso gli alberghi della città;
- 3) l'occasionale (cioè colui che per esempio giunge in Taranto, per esempio, solo per una giornata);
- 4) il fruitore dei parcheggi a pagamento gestiti dall'Amat (in possesso di titolo valido di parcheggio, quali abbonamenti, ticket emessi dal parcometro o tagliandi gratta e sosta);

per ragioni di efficienza e di economia del lavoro o di sicurezza, possono essere richieste, incidentalmente o marginalmente, attività corrispondenti a mansioni inferiori che il lavoratore è tenuto ad espletare». Per il secondo ordine di ragioni, v. Cass. civ., sez. lav., 25 marzo 2004, n. 6017, che leggensi sul sito www.deiuregiuffre.it, che ha affermato che «nel caso di espletamento da parte del lavoratore subordinato di una pluralità di mansioni in favore del medesimo datore di lavoro, sono riconducibili nell'ambito di un unico rapporto, secondo la qualifica corrispondente alla mansione principale, le attività a questa collegate da un vincolo di accessorietà, mentre sono inquadrabili in un distinto rapporto le prestazioni che siano svolte senza vincolo di accessorietà e siano autonomamente contemplate dalla contrattazione collettiva».

1- Il soggetto destinatario maggiorenne, munito di documento di riconoscimento, dovrà recarsi presso l'ufficio abbonamento in via D'Aquino e, dopo aver compilato un accordo di utilizzo del servizio (che si allega), dovrà consegnare 10,00 euro di cauzione (che verrà eventualmente restituita quando il cittadino non intenderà più utilizzare il mezzo di trasporto su due ruote e qualora non abbia causato danni al mezzo), e riceverà un lucchetto munito di chiave di apertura e chiusura dello stesso. E' inoltre prevista la consegna di una tessera munita di fotografia, con validità mensile, il cui costo è di 5,00 euro, la cui funzione è identificativa innanzi a ciascun dipendente dell'Azienda. Tuttavia, qualora non si voglia prevede il pagamento di 5,00 euro per la tessera, si potrebbe prevedere un meccanismo di "*Incentivazione della mobilità pubblica*", vale a dire che si può prevedere il decollo del progetto di *bike sharing* dando la precedenza al fruitore che acquista 5 biglietti dell'autobus e li esibisce al momento dell'abbonamento del servizio di biciclette presso gli uffici aziendali. In questo modo, si adempie ad una doppia finalità: incentivare l'uso dell'autobus (facendo acquistare i biglietti dell'autobus), educare il cittadino all'utilizzo della bicicletta. Entrambi per i mezzi pubblici di mobilità (in questo modo, l'Azienda rientrerà, ovviamente solo in parte, nelle spese sostenute). Quindi, munito di tessera di riconoscimento, il fruitore potrà recarsi in qualunque postazione, già definita, dell'Azienda e firmare un modello di presa del mezzo per non più di tre ore gratuite. Se alla consegna, che può avvenire in altra postazione, il cittadino rilascerà la bicicletta oltre il tempo previsto, cioè tre ore, al termine del mese, quando si recherà presso l'ufficio abbonamenti per rinnovare l'abbonamento oppure per revocarlo, l'addetto preposto al servizio, attraverso il *data base* sul quale si annotano tutti gli spostamenti in entrata e in uscita del mezzo, gli chiederà il pagamento per le ore eccedenti dell'utilizzo, per l'importo che sarà stabilito.

2 e 3 – per il turista e il fruitore occasionale, è previsto l'acquisto di un biglietto attraverso il parcometro situato in ogni postazione di biciclette (il parcometro, come le biciclette, si trova nei parcheggi aziendali) dell'ammontare di 1,00 con validità di tre ore.

4 – per l'abbonato sarà sufficiente esibire l'abbonamento per il parcheggio dell'auto e, a questo, punto l'utilizzo della bicicletta è gratuito; per chi ha parcheggiato nelle postazioni aziendali ma non è abbonato, potrà utilizzare la bicicletta gratuitamente per il tempo del parcheggio dell'auto pagato, esibendo il documento di riconoscimento.

Il servizio di noleggio in Taranto, a differenza che in altre città italiane in generale, e pugliesi in particolare, sarà assai meno oneroso⁴.

COSA C'È DA FARE?

- 1) Saranno messe in circolazione mezzi di trasporto pubblici, cioè le biciclette, di proprietà dall'A.m.a.t., il cui socio unico è il Comune di Taranto; poiché tale mezzo di trasporto su terra transiterà non su piste ciclabili, quindi non sarà un mezzo di locomozione protetto, è doveroso il seguente monito con prima una premessa: la bicicletta è un bene mobile non registrato, pertanto la responsabilità per eventuali sinistri, non ricade sul proprietario del mezzo ma sul conducente, salvo che la bicicletta venga consegnata mal funzionante e a minori di 18 anni. Ad ogni modo, seguendo il codice del consumo, e le direttive sovranazionali, si propone di prevedere una manutenzione del mezzo periodica, oltre che, ovviamente, consegnarla ad un maggiorenne, nonché, la copertura di una polizza assicurativa per l'utente e per i terzi;
- 2) Le biciclette attualmente in nostro possesso sono circa 100. Visto che furono acquistate qualche anno fa a 300,00 euro cadauno, quindi, visto il prezzo, sono mezzi molto buoni, e visto che oggi il loro stato non è più decoroso, si propone una generale sistemazione delle biciclette che saranno nuovamente inserite nel nostro tessuto urbano.
- 3) Alla luce del punto *sub* 2), vale a dire che le biciclette dovranno essere sistemate impiegando risorse economiche, e visto che vi saranno dei punti, dei luoghi, nei quali le biciclette non saranno al coperto, si propone un riparo dagli agenti atmosferici con l'acquisto di teloni e tettoie. In ordine alle quali, si tiene a precisare che, dovrà essere tenuto conto, ove possibile, per il loro reperimento e acquisto, sia dell'utilizzo attuale, cioè della copertura delle biciclette che attualmente possediamo, sia di quello futuro, vale a dire delle biciclette di formato europeo utilizzabili con le tessere elettroniche, e che perciò necessiteranno di maggiore spazio, o comunque di spazio diverso da quello richiesto per le biciclette in nostro possesso. In tal modo, la spesa sarà non più circoscritta a un periodo limitato, ma ad uno

⁴ Su queste informazioni, sulla quantificazione del corrispettivo da pagare e sulle modalità, v. il corriere del mezzogiorno, 2 giugno 2011, che leggensi sul sito:

<http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/bari/notizie/cronaca/2011/2-giugno-2011/bike-sharing-abbonamenti-calosu-400-tessere-rinnovate-solo-45-190781256822.shtml>

molto più esteso in prospettiva di un progetto a lungo termine. Quindi sarà un'operazione vantaggiosa⁵.

- 4) Visto che, ai fini del successo di tale progetto, è indispensabile consentire al cittadino fruitore un utilizzo della bicicletta assai elastico, tale da consentire una mobilità urbana facile e col minor numero di ostacoli possibile, si propone, seppure con le opportune regolamentazioni, l'acquisto di lucchetti.
- 5) E' opportuno redigere un regolamento per definire le condizioni dell'utilizzo della bicicletta pubblica.

PROSPETTIVE DI SVILUPPO.

A livello regionale, nazionale ed europeo sono previsti diversi fondi per rendere la bicicletta, quale principale mezzo di trasporto urbano, ed estendere le aree protette, cioè le piste ciclabili. Inoltre, molte sono le attività, incontri e iniziative per elevare la consapevolezza della bontà del servizio di noleggio delle biciclette. Un esempio è rappresentato dall'iniziativa intrapresa lo scorso 21 giugno a Praga, durante la quale è stato ufficialmente presentato il primo manuale europeo sul *bike sharing*, la cui versione italiana del manuale sarà inviata a tutte le amministrazioni comunali da Legambiente e Ecoistituto Alto Adige. Il manuale conterrà le indicazioni sui 51 differenti servizi di *bike sharing* studiati nel dettaglio in Europa, i loro costi di gestione e le loro principali caratteristiche; esso conterrà anche le informazioni tecniche e gestionali utili alle amministrazioni che intendono fare partire il *bike sharing* o migliorare un servizio già offerto ai cittadini. Compito dell'Azienda è quello di reperirlo e applicarlo non appena sarà pronta.

L'obiettivo quindi è quello di mettere la *nostra* Azienda nelle condizioni di poter essere pronta a concorrere ai prossimi fondi economici. In questo modo, anche Taranto, la nostra amata città, potrà essere più vivibile, meno inquinata, insomma una città a dimensione d'uomo.

⁵ Infatti, non bisogna dimenticare che, i comuni italiani che hanno istituito il servizio di *bike sharing*, le cui postazioni non sono protette da tettoia, soffrono e pagano il prezzo di vedere le proprie biciclette logorate dagli agenti atmosferici.