



LIFE 15 IPE IT 013

\\

INTERMODALITA'

1) bici + mezzo pubblico: una grande opportunità

2) il trasporto della bici sui mezzi pubblici

- bici + treno
- bici + bus

3) il problema della sosta

4) il bike sharing

Arch. Giorgio Ceccarelli

- coordinatore FIAB Nordovest

- responsabile FIAB per Bike Sharing e Biciclette elettriche

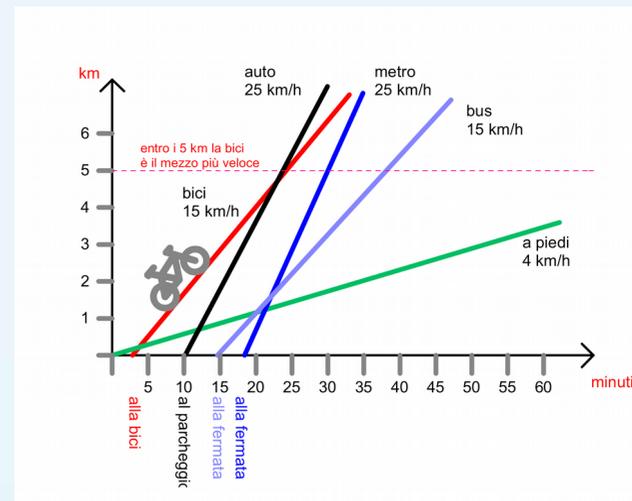
Mail: giorgioceccarelli54@gmail.com

Cell: 338 6623790

BICI + MEZZO PUBBLICO

La bicicletta e il trasporto pubblico sono complementari nel trasporto multimodale.

- a) muoversi in modo multimodale è la cosa più **normale** che esista
- b) la bici può essere combinata con **tutti i mezzi** di trasporto
- c) la bici in città entro i 5 km è il mezzo più **veloce**
- d) alla elevata distanza e rapidità percorsi da treno o bus si **somma la capacità** della bicicletta di portare esattamente dove si vuole arrivare



Varie possibilità di vedere lo spostamento:

- bici al seguito
- bici lasciata al punto di interscambio
- con bici propria
- con bici in affitto o condivisa
- a quota costante
- a quota variata

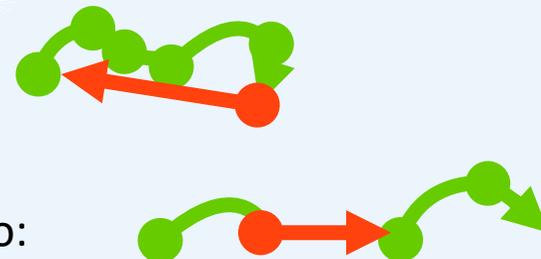
Cicloturismo e intermodalità

Vantaggi:

- evitare i percorsi ad anello o andata/ritorno
- fare percorsi aperti ed evitare dei tratti

Problemi nel caso di utilizzo della propria bici al seguito:

- accesso ai punti di interscambio
- trasporto della bici sul mezzo pubblico, soprattutto nel caso di gruppi.



Ciclismo urbano e intermodalità

Vantaggi:

- Rapidità dello spostamento
- Risparmio
- Spostamento “intelligente”

Problemi nel caso di utilizzo della propria bici al seguito:

- accesso ai punti di interscambio
- trasporto della bici sul mezzo pubblico + affollamento e fasce orarie
- Tariffazione

nel caso di bici lasciata all'interscambio:

- Sosta
- Efficienza del Bike sharing

BICI + TRENO

Componenti del sistema BICI + TRENO:

- **informazioni**, tariffazione, bigliettazione combinata
- **infrastrutture** in prossimità e all'interno delle stazioni:
 - cicloparcheggi
 - bike sharing, noleggi, ciclofficine
 - rampe, scivoli, ascensori
 - marciapiedi adeguati
- **accessibilità** a bordo dei treni:
 - segnaletica di identificazione delle porte dedicate alle bici
 - spazi adeguati per il trasporto della bici al seguito



BICI + TRENO

Tre diversi modi di portare la bici in treno:

- a) come bagaglio, smontata e riposta in una sacca;
- b) pieghevole;
- c) intera, cioè bici normale non smontata o non piegata.

La situazione in Italia:

- per i treni ad **Alta Velocità e Intercity**

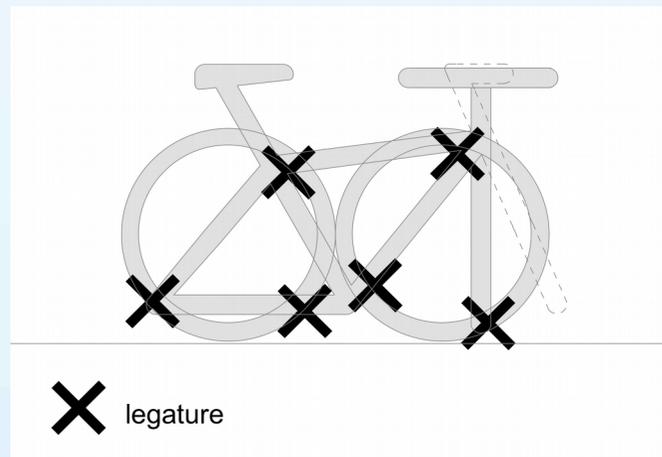
(possibile solo il trasporto di bici smontate o pieghevoli)

- per i treni **regionali e interregionali**

(possibile anche il trasporto di bici intere, ma non sempre e con varie modalità)



Le follie di Trenitalia



Schema di smontaggio di una bici, per essere riposta in una sacca delle misure accettate da Trenitalia (110 x 80 x 40)

BICI + TRENO

L'appalto dei nuovi treni per il trasporto regionale



La posizione di FIAB

- Tutti i treni devono essere dotati di spazi per il trasporto di biciclette intere
- Rapporto posto bici / posto a sedere = 1 / 20
- Spazi multifunzionali per tutti (non solo per le bici)
- Norme uniformi per l'Italia e armonizzate con l'Unione Europea



... quello che chiede FIAB

BICI + BUS

Componenti del sistema BICI + BUS:

- **informazioni**, tariffazione, bigliettazione combinata, orari dedicati
- **infrastrutture**, in prossimità o in aderenza ai punti di fermata:
 - per la sosta lunga
 - per l'incarozzamento
- **accessibilità** e alloggiamento a bordo dei bus:



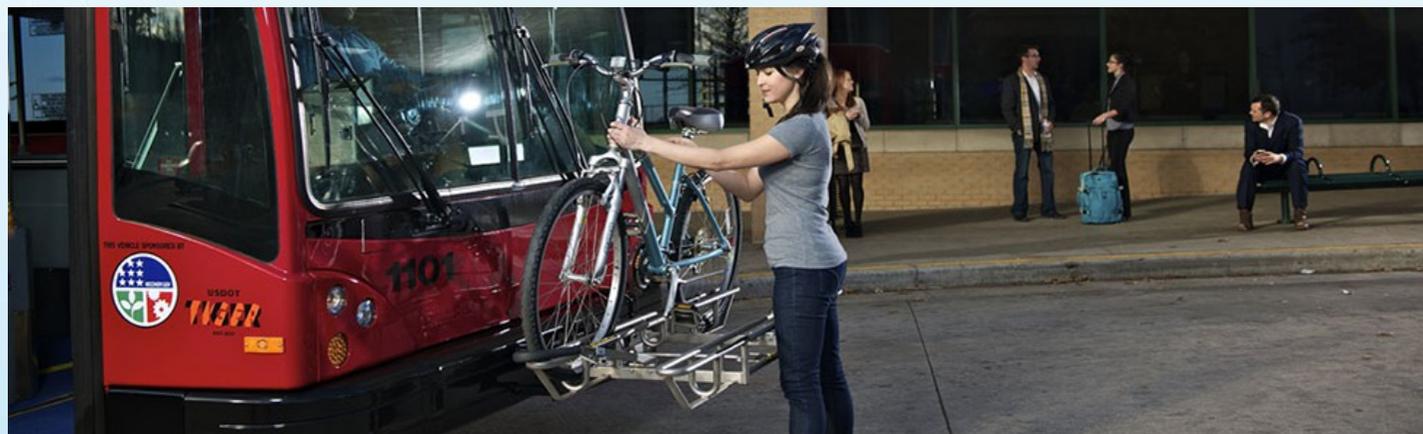
BICI + BUS

Tre diversi modi di portare la bici in bus:

- a) come bagaglio, smontata e riposta in una sacca;
- b) pieghevole;
- c) intera, cioè bici normale non smontata o non piegata.

La bici intera può essere portata:

- all'interno, in uno spazio multifunzione
- su portabici esterni:
 - anteriori
 - posteriori
- su carrelli a rimorchio



Programmazione

- Sovrapposizione con le reti turistiche
- Piani di spostamento casa/lavoro e casa/scuola

Quadro normativo

- Sicurezza
- Diffusione del trasporto bici sui bus
- Portabici anteriore

Incentivi

- Acquisto di mezzi idonei al trasporto bici



IL PROBLEMA DELLA SOSTA

Il maggior ostacolo all'utilizzo iintermodale della bicicletta, con bici lasciata all'interscambio, è sicuramente quello del furto.

Altri fattori disincentivanti possono essere:

- il vandalismo
- il rischio di non trovare un posto bici adeguato
- la pioggia sulla sella

Requisiti minimi:

- accessi sicuri
- in prossimità dei marciapiedi ferroviari o delle fermate
- in vista e illuminati
- protetti contro i furti (almeno la possibilità di legare il telaio)
- coperti



IL PROBLEMA DELLA SOSTA

Nei pressi delle stazioni ferroviarie e dei capolinea:

- impianti aperti (coperti, in vista)
- impianti chiusi (esterno, interno, stazione per biciclette)

Per le fermate di tram e autobus:

- impianti aperti (coperti, in vista)



Impianto aperto

Pro:

- agevole e a basso costo;
- collocabile in prossimità degli ingressi;
- copribile (a seconda dell'ubicazione);
- accesso a raso;
- ampliabile, in generale, senza problemi;
- adattabile senza problemi all'area stradale.

Contro:

- nessuna protezione contro gli atti vandalici;
- bassa protezione contro i furti.

Impianto chiuso

Pro:

- protezione contro furti e vandalismo;
- possibilità di decidere a chi dare l'accesso;

Contro:

- in generale, costoso;
- ampliabile solo a determinate condizioni;
- spesso con dislivello per l'accesso.

BIKE SHARING

Il BS ha una **importante valenza intermodale** in quanto uno dei suoi più efficaci utilizzi è in combinazione con i sistemi di trasporto pubblico, qualora non si utilizzi la modalità “bici al seguito”.

Tre tipologie:

- low-tech
- dock-based
- GPS-based



Standard qualitativi:

- estrema facilità e sicurezza nel prelievo e nella riconsegna
- biciclette sempre in buono stato di manutenzione
- elevato numero di biciclette e elevato numero di stazioni a distanza ravvicinata
- tariffazione “agile”
- sistema di redistribuzione efficace
- immagine positiva dell’intero sistema
- efficace assistenza on-line

Equilibrio economico

Esiti positivi (o negativi?) non monetizzabili

L'evoluzione del bike sharing (video)



La via italiana al bike sharing

- Più di duecento sistemi
- Copre il 18% della popolazione
- Prevalentemente in Comuni medio-piccoli
- Più a Nord che a Sud
- Sempre su iniziativa pubblica (FF a parte)
- Milano e Torino i più grandi
- Pochi sistemi funzionano bene

ESITI???

Problemi

- Configurazione del territorio italiano
- Ricorso sistematico a finanziamenti pubblici
- Mancanza di programmazione finanziaria da parte dei Comuni
- Moda supportata da una politica commerciale “attiva”





With the contribution
of the LIFE Programme
of the European Union

LIFE 15 IPE IT 013



Abbiamo parlato di **INTERMODALITA'**

1) bici + mezzo pubblico: una grande opportunità

2) il trasporto della bici sui mezzi pubblici

- **bici + treno**

- **bici + bus**

3) il problema della sosta

4) il bike sharing

www.lifepreparepair.eu – info@lifepreparepair.eu



REGIONE DEL VENETO



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



Agenzia Regionale per la Prevenzione
e Protezione Ambientale del Veneto



Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente



agenzia regionale per la
protezione dell'ambiente
del Friuli Venezia Giulia



ARSO ENVIRONMENT
Slovenian Environment Agency



Comune di Bologna



Comune di
Milano



CITTA' DI TORINO



Emilia-Romagna Valorizzazione Economica Territorio



Fondazione Lombardia
per l'Ambiente