

REGIONE TOSCANA

Direzione generale Politiche territoriali, ambientali e per la mobilità

Progetto di fattibilità di una rete regionale di Ciclostazioni

Documento di sintesi



Maggio, 2011

	
Fiab – Federazione italiana amici della bicicletta Onlus	
<i>Responsabile del Progetto</i>	<i>Dott. Sergio Signanini</i>

Indice

La “vision”	3
Introduzione.....	4
La rete regionale di Ciclostazioni	5
La situazione nelle stazioni studiate	6
Il progetto di rete regionale di Ciclostazioni	7



Fiab – Federazione italiana amici della bicicletta Onlus

Responsabile del Progetto

Responsabile Reti Ciclabili - FIAB Toscana

Dott. Sergio Signanini

Ing. Giovanni Cardinali

Collaborazioni

Geographike srl

Simurg Ricerche

Amici della Bici - Fiab Arezzo

Empoli Ciclabile- Fiab Empoli

Firenzeinbici - Fiab Firenze

Grossetociclabile - Fiab Grosseto

La triglia in Bicicletta - Fiab Livorno

Pisa Ciclabile - Fiab Pisa

Tandem - Fiab Prato

Arch. Fabia Olivieri

Arch. Simone Scortecci

dott. Michele Bocci

dott. Daniele Mirani

Enrico Valentini

Salvatore D'Amelio

Gianni Lopes Pegna

Angelo Fedi

Luca di Fonzo

Giacomo Lucente

Danilo Presentini

La “vision”

“Una rete organizzata di strutture dove lasciare con tranquillità e sicurezza, in un luogo coperto e attrezzato, la propria bicicletta ed eventuali accessori e bagagli, per potere prendere poi il treno o un altro mezzo di trasporto (magari anche per proseguire a piedi).

Ma anche una serie di punti dove potere ritirare una bicicletta a noleggio o una bicicletta messa a disposizione dall’impresa, dall’ente o da un altro soggetto, per muoversi in libertà in città, per arrivare al posto di lavoro, di studio o comunque a destinazione.

Queste strutture sono diffuse in tutta la Toscana, a cominciare dalle stazioni ferroviarie più importanti – quelle che vedono ogni giorno una presenza di migliaia di viaggiatori – e poi presso le altre stazioni e i più grandi terminal bus extraurbani e nelle aree di parcheggio di interscambio.

Questa situazione consente a molti viaggiatori, prima costretti ad usare un mezzo privato a motore, di potere scegliere, in alcuni giorni, in alcune stagioni, in certe condizioni, un’alternativa reale e altrettanto efficiente rispetto alla soluzione usuale dell’automobile o della moto.

Grazie al servizio di orario cadenzato dei treni (Memorario), che collega in modo costante e veloce tutte le città e cittadine poste sulle linee ferroviarie regionali, e alla rete di Ciclostazioni presenti in queste città, è diventato agevole, salutare, economico ed ecologico usare bicicletta e treno per gli spostamenti extraurbani con grande giovamento dell’ambiente, dell’economia e della società toscana.”

Questa visione non è utopia, ma la concreta realtà in molti paesi europei, anche vicini a noi come la Svizzera (<http://www.velostation.ch>), che hanno scelto di realizzare e sostenere un’efficiente rete di Ciclostazioni per favorire un maggiore uso della bicicletta e del treno e migliorare così anche le condizioni della mobilità sulle strade, che diventano meno congestionate e usurate dalla presenza eccessiva di automobili.

Introduzione

L'esigenza di trasferire al trasporto ferroviario un maggior numero di spostamenti nell'ambito regionale può essere soddisfatta con una rete regionale di Ciclostazioni, presso le stazioni ferroviarie, al servizio dei ciclisti urbani, pendolari e turisti, e delle biciclette.

Per agevolare l'uso della bicicletta nelle tratte iniziali e finali dello spostamento con il treno occorre fornire spazi e servizi per la sosta e custodia delle biciclette e per la comodità dei ciclisti: sarà così possibile un incremento dell'uso del treno (e del TPL in generale) e quindi l'intermodalità bici – treno.

La sicurezza dal furto della bici posteggiata è un fattore cruciale - specie nei contesti urbani, dove il rischio è maggiore -, che condiziona sensibilmente le scelte di intermodalità bici-treno in alternativa all'auto privata.

La Ciclostazione è una struttura fisica appositamente attrezzata per offrire ai ciclisti i seguenti servizi:

- un luogo riparato e sicuro per la sosta e la custodia delle biciclette,
- la possibilità di noleggio di biciclette, a breve e lungo termine,
- un servizio di riparazione, manutenzione e assistenza per le biciclette,

Inoltre, ogni Ciclostazione può offrire ulteriori prestazioni, quali la marchiatura, la gestione di un parco di biciclette per conto di Istituzioni e di imprese, deposito di bagagli, attività commerciali e di somministrazione, ufficio di informazione e di pratiche varie, biglietteria, etc..

Il cuore della Ciclostazione è un locale illuminato e sorvegliato per la sosta delle biciclette e attrezzato con armadietti per il deposito degli oggetti personali. Gli altri due servizi che sono forniti dalle Ciclostazioni sono il noleggio delle biciclette e la manutenzione e riparazione delle stesse. Le Ciclostazioni sono poi dotate di servizi igienici per gli utenti ciclisti.

L'utilizzo è in genere soggetto al pagamento del servizio e quindi le Ciclostazioni sono anche delle imprese economiche che devono essere progettate e realizzate con criteri professionali.

La creazione di una rete di Ciclostazioni ha i seguenti obiettivi principali:

- migliorare le condizioni per l'intermodalità tra bicicletta e treno;
- aumentare la funzionalità e l'attrattività delle stazioni ferroviarie;
- rendere la bicicletta un comodo e usuale mezzo di trasporto urbano a tutti gli effetti;
- offrire possibilità di occupazione nella fornitura di servizi per la bicicletta;

e perciò può contribuire in modo sostanziale a contenere la crescita dell'uso dell'automobile, nell'obiettivo di un maggiore equilibrio tra i diversi modi di trasporto.

La Regione Toscana sta realizzando, con Trenitalia e RFI, la riorganizzazione e il potenziamento del servizio ferroviario, integrato da interventi di miglioramento dell'interscambio modale, che ha prodotto notevoli risultati in termini di incremento dei passeggeri trasportati su ferro.

In questa logica è concepito il Protocollo d'intesa sulle Ciclostazioni, firmato nell'estate del 2009 tra Regione Toscana, RFI e Fiab, che ha avviato un progetto sperimentale per valutare le possibilità tecniche e la fattibilità economico-gestionale di interventi a favore dell'intermodalità tra treno e bicicletta, basati sul modello di "Ciclostazione".

Le stazioni individuate per la sperimentazione sono quelle interessate dal progetto "Memorario": le stazioni principali di Firenze, la stazione di Pisa Centrale, poi quelle di Prato Centrale e Pistoia, sulla linea Firenze-Prato-Pistoia, Empoli sulla linea Firenze-Pisa, Livorno e Grosseto, sulla linea Tirrenica, e Montevarchi sulla linea Firenze-Arezzo.

La rete regionale di Ciclostazioni

Il quadro statistico della mobilità regionale indica una predominanza del mezzo di trasporto privato negli spostamenti in Toscana. Vi sono tuttavia consistenti quote di spostamenti che avvengono con il mezzo pubblico e in particolare con il treno, grazie a una diffusa presenza di stazioni e a un servizio ferroviario ben organizzato e in costante miglioramento.

Dalle analisi sviluppate si è stimato che vi siano spazi di mercato per circa 50 strutture, organizzate in una rete regionale di Ciclostazioni, di cui 15 nelle stazioni principali con funzioni più estese e le altre con funzioni più limitate o stagionali.

I servizi che le Ciclostazioni possono offrire agli utenti, oltre a quelli base di sosta custodita, noleggio e di officina, sono:

- custodia dei bagagli;
- gestione di parchi di biciclette per Enti, istituzioni e imprese;
- noleggio di biciclette speciali, attrezzature e servizi accessori;
- vendita di accessori per le biciclette (carrelli, illuminazione, etc.);
- marchiatura delle biciclette per limitare i furti e recuperare le biciclette ritrovate;
- organizzazione di iniziative legate alla bicicletta: corsi di formazione, scuola guida per ciclisti, gite ed escursioni;
- servizi amministrativi, di informazione e assistenza, assicurativi;
- sede di associazioni di ciclisti e ambientaliste;
- informazioni e prenotazioni turistiche, di eventi e iniziative culturali;
- attività commerciali, di pubblico esercizio e di agenzia di viaggi.
- servizi di presa e consegna a destinazione diversa di biciclette e bagagli (es. presa a Pisa e consegna a Firenze).

Per la progettazione delle Ciclostazioni abbiamo individuato alcuni modelli semplici facilmente realizzabili, economicamente gestibili e con caratteri modulari al fine di essere attrattivi, efficienti, replicabili e possibili di ampliamento.

La Ciclostazione è un locale chiuso, sorvegliato, illuminato e attrezzato per la sosta delle biciclette, con un sistema di controllo degli accessi che può garantire l'apertura del servizio della Ciclostazione per 24/24 ore e 7/7 giorni.

Gli elementi essenziali per il funzionamento efficace di una Ciclostazione riguardano in particolar modo l'accessibilità, per questo tutte le Ciclostazioni devono rispondere preliminarmente ai seguenti requisiti essenziali:

- vicinanza agli ingressi alla stazione e ai binari dei treni,
- raccordo adeguato con le strade di accesso alla stazione e con gli assi di avvicinamento,
- visibilità, decoro e funzionalità dell'entrata.

L'organizzazione funzionale della struttura deve garantire una gestione efficiente della struttura e soddisfare i bisogni degli utenti: una Ciclostazione organizzata in modo ottimale deve funzionare anche in caso di grande affluenza di persone, senza procurare alcuna perdita di tempo agli utilizzatori dei servizi.

L'efficace ed economica gestione di una Ciclostazione è di fondamentale importanza per il successo dell'iniziativa: si tratta, infatti, di un'impresa di servizi che deve avere un bilancio in pareggio per garantire reddito a chi ci lavora, senza dovere contare necessariamente su contributi pubblici.

La situazione nelle stazioni studiate

Nelle stazioni oggetto del Protocollo prese in esame vi è una domanda consistente di spazi di sosta adeguati che abbiamo stimato prudenzialmente in complessivi 9.120 posti bici, mentre quelli esistenti attualmente nelle 10 stazioni esaminate sono solo 2.510 (il 28%).

Sulla base delle analisi svolte e tenendo conto di esempi esteri abbiamo valutato che oltre la metà della domanda, il 56% pari a 5.150 posti, possa indirizzarsi verso l'offerta costituita dalle Ciclostazioni, come indicato per le singole stazioni nella tabella seguente.

STAZIONE	Posti bici esistenti		Domanda di posti per biciclette	di cui liberi	di cui custoditi
	numero	% su domanda			
Firenze S. Maria Novella	1.000	34%	2.980	1.480	1.500
Firenze Campo Marte	150	30%	500	150	350
Firenze Rifredi	300	30%	1.000	400	600
Totale Firenze	1.450	32%	4.480	2.030	2.450
Pisa Centrale	400	27%	1.500	900	600
Empoli	200	26%	760	360	400
Prato	100	17%	580	180	400
Livorno Centrale	100	18%	550	150	400
Pistoia	100	18%	550	150	400
Montevarchi T.	100	25%	400	100	300
Grosseto	60	20%	300	100	200
Totale altre stazioni	1.060	23%	4.640	1.940	2.700
TOTALE GENERALE	2.510	28%	9.120	3.970	5.150
				44%	56%

Sulla base del modello teorico di simulazione adottato e valutando la domanda per ogni stazione, stimata per la sosta custodita e per il noleggio, a breve e di media e lunga durata, sia per i singoli, che per istituzioni e imprese, abbiamo calcolato i ricavi potenziali che le Ciclostazioni potranno ottenere. I risultati sono riportati nella seguente tabella.

STAZIONE	Stalli X custodia	Bici X noleggio	Ricavi X custodia	Ricavi X noleggio	Ricavi X officina e servizi	Totale ricavi
Firenze S. Maria Novella	1.500	150	162.390	136.875	128.330	427.595
Firenze Campo Marte	350	120	42.064	124.230	60.873	227.167
Firenze Rifredi	600	60	37.051	62.115	45.654	144.820
Totale Firenze	2.450	330	241.505	323.220	234.856	799.581
Pisa Centrale	600	120	64.956	88.650	54.722	208.328
Empoli	400	70	43.304	63.875	36.959	144.138
Prato	400	60	43.304	59.160	42.804	145.268
Livorno Centrale	400	100	43.144	103.775	56.798	203.717
Pistoia	400	60	43.304	55.335	36.105	134.744
Montevarchi T.	300	50	23.500	49.200	37.348	110.048
Grosseto	200	40	32.478	43.270	38.797	114.545
Totale altre stazioni	2.700	500	293.990	463.265	303.531	1.060.786
TOTALE GENERALE	5.150	830	535.495	786.485	538.388	1.860.368

Nella valutazione effettuata abbiamo calcolato, con stime svolte per ogni singola Ciclostazione, la possibilità di creare un'offerta di oltre 5.150 posti bici, e di 830 biciclette disponibili per il noleggio, che potrebbero produrre, anche con gli introiti per le attività di manutenzione e riparazione e per altri servizi, un ricavo annuale di quasi 1,9 milioni di euro, dando occupazione a circa 40 addetti.

STAZIONE	Costo Investimenti	Costo gestione	Occupazione prevista
Firenze S. Maria Novella	1.300.000	440.000	11
Firenze Campo Marte	540.000	167.000	4
Firenze Rifredi	440.000	122.000	3
Totale Firenze	2.280.000	729.000	17
Pisa Centrale	700.000	215.000	5
Empoli	490.000	139.500	3
Prato	480.000	134.000	3
Livorno Centrale	520.000	156.000	4
Pistoia	480.000	134.000	3
Montevarchi T.	310.000	80.500	2
Grosseto	380.000	99.000	2
Totale altre stazioni	3.360.000	958.000	23
TOTALE GENERALE	5.640.000	1.687.000	40

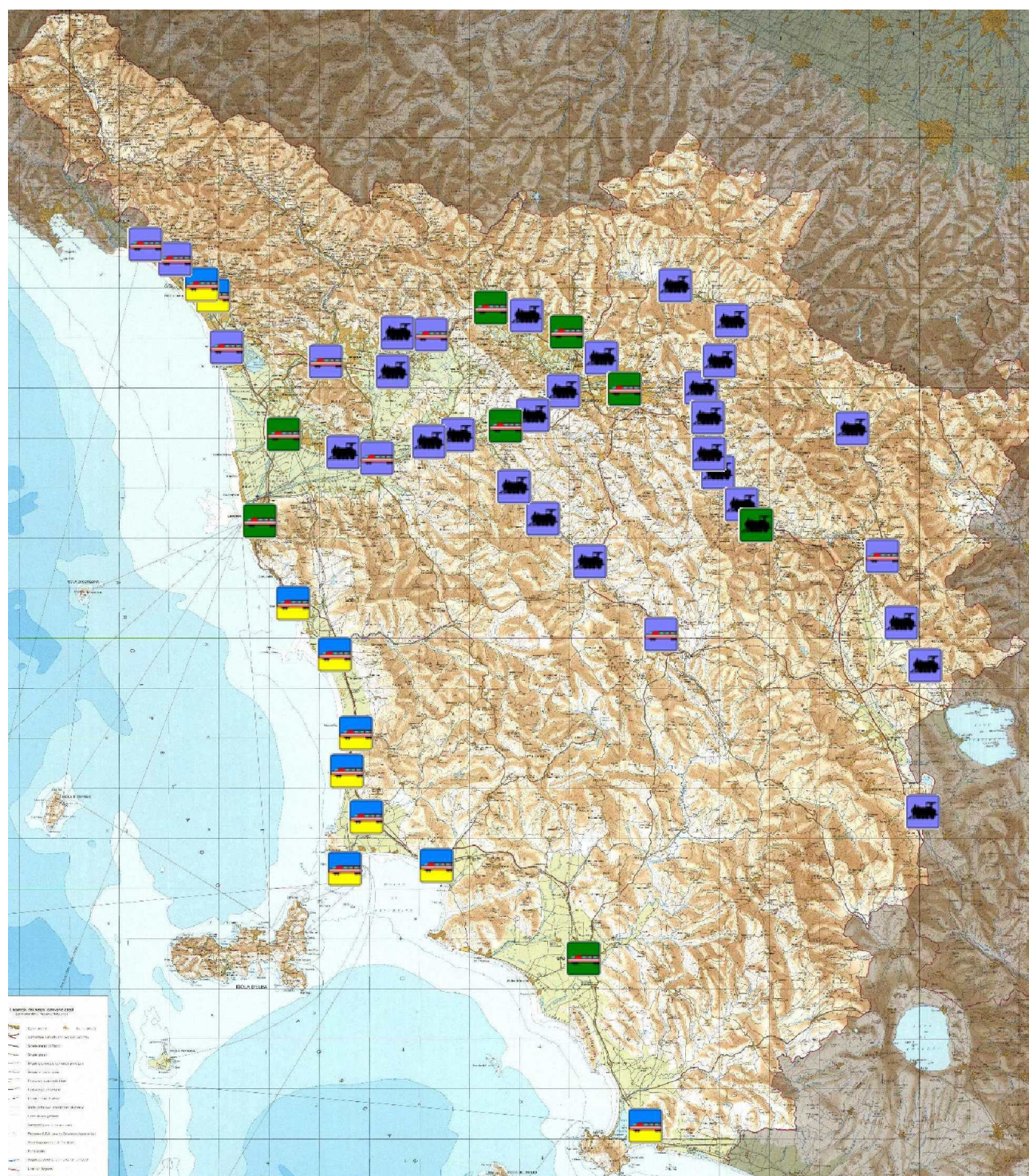
Il costo per la realizzazione delle 10 Ciclostazioni e per attrezzarle ammonta a 5.640.000 euro, con un costo inferiore a 1.000 euro a posto bicicletta, considerando anche le biciclette a noleggio e quindi con costi inferiori a quelli del *bike sharing*, e con un investimento inferiore a 150 mila euro per posto di lavoro creato.

I costi di gestione stimati sono pari a 1.687 mila euro, consentendo la gestione di un servizio non a carico dei bilanci pubblici e con un costo a stallo intorno ai 300 euro, che comprende anche i costi relativi alle biciclette a noleggio, alla ciclo officina e all'esercizio degli altri servizi.

Il progetto di rete regionale di Ciclostazioni

Dagli elementi raccolti con lo studio di fattibilità si ritiene che la rete di Ciclostazioni si potrà organizzare sulla base dei seguenti criteri:

- fare leva sulle principali stazioni del sistema ferroviario regionale, a partire da quelle per le quali si è verificata la potenzialità, in quanto punti basilari della rete, in cui vi è un'elevata domanda potenziale di servizio;
- stipulare accordi tra Regione, Ferrovie, Amministrazioni e Società di trasporto locali, Associazioni di volontariato, e con una possibile partecipazione operativa di soggetti privati (es. imprese esistenti di vendita, noleggio e riparazione di biciclette) per la realizzazione fisica delle strutture e la gestione delle stesse;
- la rete si articolerà in sedi operative localizzate presso le stazioni principali e altri centri importanti (aeroporti di Pisa e di Firenze, porto di Livorno) che forniranno, come servizi di base, locali di sosta sorvegliati, spazi coperti di custodia e deposito biciclette, custodia bagagli, noleggio a breve (da un'ora a una settimana) e lungo termine (da 15 giorni a un anno) e riparazione biciclette, marchiatura delle biciclette, vendita accessori per bici e materiale turistico informativo;



STAZIONI

Protocollo
Regione Toscana, RFI, FIAB

principali

utenza pendolare

costiere ad alta frequentazione turistica



- iv) le tipologie e le dimensioni della struttura e del servizio verranno definiti in relazione ai potenziali bacini di domanda (con particolare riferimento alla domanda dei pendolari, delle imprese, delle istituzioni e dei turisti), tenuto conto delle potenzialità di incremento di uso della bicicletta da parte di certi segmenti di utenza;
- v) elemento centrale per la rete regionale è l'organizzazione di servizi calibrati e integrati che dovrà essere valutata con i soggetti gestori, aziende di TPL e della mobilità, privati, associazioni o strutture miste pubblico-private, indirizzate al soddisfacimento della domanda potenziale;
- vi) la rete regionale potrà partire dalle stazioni per le quali sono stati condotti gli studi e si è verificata la fattibilità e la disponibilità dei Comuni, per coprire poi le principali stazioni della Toscana, riportate nel seguente riquadro.

1. Firenze SMN	12. Viareggio
2. Firenze Rifredi	13. Siena
3. Firenze Campo Marte	14. Montecatini Terme
4. Pisa	15. Montevarchi
5. Prato	16. Massa
6. Empoli	17. Grosseto
7. Livorno	18. Carrara
8. Lucca	19. Poggibonsi
9. Pistoia	20. Sesto Fiorentino
10. Arezzo	21. Cecina
11. Pontedera	22. Follonica

Si può fin da ora prevedere che altre Ciclostazioni, all'interno di stazioni ferroviarie potranno fare parte della rete regionale delle Ciclostazioni, in quanto hanno una movimentazione di passeggeri significativa, tale da potere sostenere la presenza di una struttura di impresa di Ciclostazione.

In conclusione possiamo affermare che, per sviluppare l'intermodalità tra bicicletta e altri modi di trasporto, che oggi è frenata dalla carenza di spazi e servizi adeguati per la sosta delle bici, nelle stazioni e negli altri punti di scambio modale, bisogna che si realizzi un sistema di Ciclostazioni integrate, efficienti e diffuse in tutta la regione.

In questo modo, specie in un periodo di enormi tagli al settore dei trasporti, si darà anche un contributo ai servizi di trasporto pubblico che potranno concentrare le risorse di personale e mezzi sui percorsi e le fermate più centrali e a maggiore domanda, essendo così più veloci ed efficienti sugli itinerari più congeniali al trasporto pubblico su gomma.