



Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Avvocatura

V COMMISSIONE CONSILIARE

POLITICHE DEL TERRITORIO, DELL'AMBIENTE E DELLE INFRASTRUTTURE

Urbanistica, Mobilità e Viabilità, Edilizia Privata, Edilizia Comunale e Residenziale, Lavori Pubblici, Infrastrutture e Manutenzioni, Arredo Urbano, Verde, Parchi e Agricoltura, Ambiente, Agenda 21, Acque Fluviali, Grande Padova e Città Metropolitana, Politiche del Territorio e Sviluppo Urbano Sostenibile, Accessibilità e Vita Indipendente, Programma Periferie Urbane, Progetto Arcella.

Verbale n. 07 del 28 febbraio 2018

L'anno 2018, il giorno 28 del mese di febbraio alle ore 16:00, regolarmente convocata con lettera d'invito del Presidente, si è riunita, presso la sede di Palazzo Moroni - Sala Consiglio, la V Commissione consiliare.

Sono presenti (P), assenti (A) ed assenti giustificati (Ag) i seguenti Consiglieri Comunali:					
FORESTA Antonio	Presidente	P	BARZON Anna	Componente	P
LUCIANI Alain	V. Presidente	A	BETTELLA Roberto	Componente	P
SACERDOTI Paolo Roberto	V. Presidente	A	GABELLI Giovanni	Componente	P
BERNO Gianni	Capogruppo	P	TISO Nereo	Componente	P
RAMPAZZO Nicola	Capogruppo	Ag*	MARINELLO Roberto	Componente	P
GIRALUCCI Silvia	Capogruppo	P	RUFFINI Daniela	Componente	P
PASQUALETTO Carlo	Capogruppo	A	SANGATI Marco	Componente	P
PELLIZZARI Vanda	Capogruppo	P	TARZIA Luigi	Componente	P
CAVATTON Matteo	Capogruppo	P	TURRIN Enrico	Componente	P
BITONCI Massimo	Capogruppo	Ag	LONARDI Ubaldo	Componente	A
MOSCO Eleonora	Capogruppo	P	MONETA Roberto Carlo	Componente	P
BORILE Simone	Capogruppo	A	FERRO Stefano	Consigliere	P*

* RAMPAZZO delega FERRO

Sono presenti, in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale: l'Assessore alla Viabilità e Mobilità Arturo Lorenzoni, il dirigente del Settore Urbanistica, Servizi catastali e Mobilità dr. Daniele Agostini, la segretaria del Settore Loretta Marini.

Sono altresì presenti gli uditori Giovanni Bettin, Mario Liccardo, Dimitri Valente, Roberto Cruciato, il Portavoce delle Associazioni presso la V Commissione Alessandro Campioni.

Segretario verbalizzante Claudio Belluco.

Alle ore 16:15 il Presidente Antonio Foresta, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta pubblica.

OGGETTO: Trattazione del seguente argomento:

- *Progetto Bike sharing.*

Presidente Foresta	Saluta i presenti ed introduce l'argomento all'ordine del giorno: "Progetto <i>bike sharing</i> " commentando come in questi anni le stazioni fisse abbiano avuto dei problemi, oltre ad avere dei costi di gestione che, dopo un primo finanziamento iniziale, diventano considerevoli. Anticipa che ci sono delle altre proposte in arrivo, già sperimentate in alcune altre città italiane. Passa quindi la parola al dottor Agostini per la presentazione.
Agostini	Ripercorre la situazione di Padova, che ha 28 stazioni, ubicate soprattutto nel centro storico, con un progetto iniziato nel 2013. I circa 2000 abbonati collocano Padova nelle prime posizioni in Italia per questo servizio. Sulla base dell'esperienza si sono riscontrati anche dei limiti: in alcuni casi ci sono stazioni in cui le biciclette non sono sufficienti, ci sono problemi nella redistribuzione durante la giornata e situazioni di vandalismo. Il servizio dà comunque una certa risposta, promuovendo collaborazioni con Università e altre realtà ottenendo riscontri. Il servizio risulta comunque gradito, anche se indubbiamente è migliorabile. Il <i>bike sharing</i> "tradizionale" comporta il ritiro della bicicletta in una stazione con la restituzione alla stessa o ad un'altra. L'alternativa si sviluppa a fine 2016, con investimenti cinesi che

	<p>hanno introdotto il concetto del bike sharing a flusso libero. La possibilità di avere una bicicletta, diffusa nell'intero territorio, per usufruirne in maniera molto agevole.</p> <p>L'agevolazione all'uso della bicicletta è puntato molto sulla quantità, che determina la diffusione e la disponibilità con facilità. Con l'evoluzione tecnologica connessa all'uso di smartphone, con geolocalizzazioni e servizi di pagamento, trasmissione dati e registrazioni si sono aperte nuove possibilità.</p> <p>Ci sono stati contatti con i primi gestori, partecipando, nel novembre 2017 ad un'importante conferenza internazionale a Roma, con la dei principali gestori di <i>free floating</i>. Sono emerse anche situazioni di entusiasmo per queste nuove proposte e d'altra parte preoccupazioni. Tramite anche consultazione di esperti, accogliendo l'esperienza, vanno definite regole per il servizio, e c'è stato un approfondimento sugli eventuali inconvenienti.</p> <p>Per le caratteristiche del <i>free floating</i> si immagina di estendere il servizio a tutte le aree del territorio, non solo nel Centro Storico. Si presta poco a furti e vandalismi per le caratteristiche tecnologiche delle biciclette, un impatto visivo ridotto, senza impianti, ma solo la bicicletta appoggiata ad un cavalletto. Vengono descritti quindi i possibili ricavi possibili da pubblicità e dalle applicazioni collegate, con una serie di dati raccolti e gestiti dall'operatore per la gestione, con regole e tariffe modulabili sulla base delle zone e dell'uso.</p> <p>Vengono descritte le caratteristiche dell'approccio di Padova al servizio, con la formula di un avviso pubblico, nel quale non sono previsti sussidi pubblici, concessione di spazi pubblicitari, diversamente da quanto fatto nel sistema tradizionale, definendo dei requisiti di sistema condivisi con altre città e la garanzia, comunque, di un servizio di manutenzione e relazione con i clienti, con un sistema che si presti ad essere flessibile.</p> <p>Descrive i contatti con le città europee (Barcellona, Manchester, Parigi) e italiane (Milano, Firenze, Roma, Torino) illustrando funzionamento, pro e contro delle varie situazioni, spiegando che a Padova il nuovo servizio dovrebbe convivere con quello tradizionale, Enumera i principali operatori del servizio, spiegando che dalle esperienze risulterebbe che una diffusione troppo elevata porti a disordine, con l'esempio di Shanghai che ha un parametro di 1 a 10 abitanti. L'ottimale risulterebbe essere 1 su 100, con una regolamentazione.</p> <p>Sono state fatte delle interviste ad utilizzatori del servizio a Firenze, ottenendo delle impressioni: il servizio in quella città era partito da 0,15, salito a 0,30 euro a mezzora, con un programma a 0,50; la modulazione è impostata soprattutto su utilizzo per turisti, associato ad abbonamenti per lavoratori che si aggirano sui 15 euro al mese. Per Padova l'abbonamento invece è di 25 euro all'anno con la prima mezzora gratis.</p> <p>E' stata quindi predisposta la delibera per il bando: vengono stabilite delle linee di indirizzo di sostegno del <i>bike sharing</i> anche a Padova. Può essere uno strumento che si presta ad integrarsi con il trasporto pubblico. L'avviso pubblico è stato preparato coinvolgendo i settori competenti per parti della materia. L'avviso prevede che in questa fase arrivino proposte fino a 6000 biciclette; ogni gestore al massimo potrà presentare una proposta per 3000 bici, in lotti da stabilire. E' interesse dell'Amministrazione avviare gradualmente il servizio. La sosta delle bici deve rispondere alle regole principali, del codice della strada, di regolamenti e regole specifiche, con l'individuazione di zone di pregio.</p> <p>A carico dell'autorizzato ci sarà anche la responsabilità di evitare che le biciclette vengano lasciate in maniera indiscriminata creando intralcio. Dovrà essere istituita una sede logistica appropriata, attiva 24 ore su 24, con l'istituzione di un tavolo di lavoro per un sistema di monitoraggio per verificare effetti, benefici e criticità.</p> <p>Fa presente che la posizione sarà costantemente geolocalizzata, con la verifica di eventuali situazioni di sbilanciamento.</p> <p>C'è l'intenzione quindi di far partire il servizio sapendo che è necessario porre delle regole, un servizio intanto sperimentale, con un sistema tariffario da verificare. In avvio il gestore tenderà a fare delle proposte ed il servizio risulterà flessibile anche nella gestione: le aree di sosta saranno delimitate, con una campagna informativa da avviare. Nella migliore stagione, nell'area urbana a Padova, si arriva al 17-18 % di spostamenti, con l'obiettivo di incrementarlo.</p> <p>Vengono mostrate situazioni del <i>bike sharing</i> a Milano e Firenze, e le tipologie di bici..</p>
	<p>Durante l'intervento entrano i consiglieri Ferro, ore 16:25 e Gabelli, ore 16:30.</p>
<p>Vicesindaco Lorenzoni</p>	<p>Integra l'illustrazione informando che ci sono anche operatori italiani, un paio di gestori che sono interessati a proporre il servizio. Il rischio per l'Amministrazione è limitato, non c'è investimento monetario ma si tratta di disciplinare il servizio: in Centro Storico si dovrebbero identificare delle aree. E' un servizio che prevede la preclusione della chiusura del lucchetto se fuori delle zone permesse. La tecnologia quindi permette di disciplinare la chiusura della bicicletta. Se addirittura viene portata a casa, fuori dal Comune di Padova, viene effettuato automaticamente l'addebito del costo della bicicletta.</p> <p>E' previsto un periodo di prova, ma ritiene che questo sia uno strumento importante per l'integrazione della mobilità pubblica con quella privata con questo "ultimo chilometro". E' importante che ciò sia diffuso anche, e soprattutto, nei quartieri: sarà presente quindi dove non c'è un <i>bike sharing</i> e, da contatti avviati, anche con comuni vicini, con possibilità ad esempio di raggiungere il capolinea del tram in bici da Albignasego a da Cadoneghe.</p>

Foresta	Aprire agli interventi.
Cavatton	Chiede informazioni sulle prosecuzioni del servizio di <i>bike sharing</i> che dovrebbe terminare nel 2021, manifestando perplessità sui numeri indicati per Firenze.
Agostini	Precisa che si tratta di 90.000 registrati.
Cavatton	Prende atto, tornando sulla procedura di delibera, chiedendo verifiche sul passaggio in Giunta piuttosto che in commissione, essendo che nel caso sia già passata in Giunta, le indicazioni che emergessero nella Commissione non avrebbero modo di essere utilmente impiegate. Ricordava infatti come la prassi sia quella relativa ad un passaggio in Commissione prima che in Giunta Comunale. Osserva come l'affermazione circa un'operazione senza costi sia opinabile, in quanto almeno dalla manifestazione di interesse alla gestione del servizio, degli spazi pubblici con questioni di ordine pubblico e sicurezza pubblica sarà sicuramente in capo all'Amministrazione, convenendo almeno la mancanza dell'investimento economico.
Ruffini	Ricorda come a gennaio, nelle commissioni di Bilancio, quando il Vicesindaco presentò il progetto, chiese di poterne discutere in Commissione prima dell'approvazione in Giunta e della pubblicazione del bando, ritenendo appunto che i consiglieri potessero meglio approfondire questa nuova modalità di <i>bike sharing</i> . Si dichiara contenta che l'Amministrazione attui una delle sue prerogative di voler ridurre l'inquinamento nella città, introducendo mezzi che siano alternativi all'uso dell'automobile. Ritiene tuttavia che siano troppo pochi mesi che questo sistema opera in Italia perché si possa dire che funzioni, osservando come questo crei difficoltà alle amministrazioni ma anche ai cittadini. Ci sono criticità collegate al fatto non ci siano più rastrelliere, non ci siano più punti di stazionamento, non sempre le compagnie di gestione rispondono immediatamente a sollecitazioni su problematiche all'uso delle biciclette, finendo poi ai parcheggi poco regolamentati. Ritiene che a Padova il servizio di <i>bike sharing</i> stia funzionando, ammettendo che per l'Amministrazione non ha un costo zero ma ha la possibilità di governarlo in maniera incisiva, con aree di sosta gestite in maniera corretta. Pone quindi domande riguardo ai costi per l'utenza, rispetto ai costi attuali quanto costerà poi, la durata della concessione, se ci sarà un periodo di prova e poi si potrà valutare. Il numero delle aree di sosta, in Centro storico e nelle periferie. Il progetto sarà poi accompagnato da un incremento delle reti, per poter avere zone <i>wifi</i> in città. Gli operatori risulterebbero soprattutto cinesi; in questo tipo di servizio le risulta che in altre zone del mondo sia stato abbandonato, avvertendo che Padova non diventi un mercato dove piazzarle.
Tarzia	Esprime complimenti per il progetto, con l'assessorato per un progetto ambizioso che spera parta il prima possibile. In particolare, per la distribuzione del servizio nelle periferie, ritiene venga sviluppata anche una intermodalità con le piste ciclabili.
Pellizzari	Ringrazia per le spiegazioni. Esprime invece preoccupazioni per l'aumento sconsiderato delle biciclette in centro storico dove assiste, col numero di biciclette esistenti, ad una grande inciviltà, dove le biciclette non utilizzano le piste ciclabili. Giornalmente ci sono incidenti sotto i portici, accaduti anche in prima persona, con bici che poi anche scappano, ricordando anche le condizioni delle biciclette, mancanti di manutenzioni. Chiede quindi come verrà gestita la manutenzione, considerando che però prima servirebbe un corso di formazione di educazione civica per quelli che girano in bicicletta, comportamenti condotti spesso anche da studenti. Pone quindi domanda invece sugli eventuali vantaggi per l'Amministrazione o il solo costo zero ed incasso zero.
	Esce la consigliera Barzon, ore 17:00.
Berno	Osserva come ci sia stato negli ultimi anni un abbandono o comunque un calo della qualità del servizio rispetto ai primi anni, ritenendo che fosse inizialmente ben gestito, con lamentele presentate anche con la precedente amministrazione. Si dichiara contento quindi che il tema venga preso in carico, Evidenzierebbe, relativamente a questo <i>bike sharing</i> "libero" come sarebbe opportuno comunque che le zone/piazzole di riferimento in centro storico siano delimitate con spazi colorati, ritenendo che questo aiuterebbe a mantenere ordine. Rimane il dubbio relativo ai furti, augurandosi una soluzione. Riguardo alla precedente gestione chiede se verrà mantenuto e maggiormente mantenuto anche il parco bici, che in questo momento presenta difficoltà. Suggestisce modalità di tariffazione con abbonamento unico che abiliti ad entrambi i circuiti, con tariffa attorno ai 25 euro all'anno, come attualmente. Non ha visto forme di tutela per il comune o per gli utenti, nel caso in cui ci sia un abbonamento ed ad un certo punto il gestore abbandoni il servizio, con una forma di garanzia per quanto pagato. Riguardo alle osservazioni della collega Pellizzari, vada sviluppata una forma di educazione con formazione/aggiornamento a ciclisti, ma anche agli automobilisti, sulle regole di riferimento, confermando come si debba sensibilizzare l'uso della pista ciclabile e non il correre in mezzo alla strada. Conviene come sotto i portici non si debba andare, ma anche l'arresto per le auto ai passaggi pedonali o le conoscenze sull'impegno di una rotatoria. Potrebbe essere un percorso di educazione, utile nel caso auspicabile di un aumento del numero di ciclisti.

Presidente Foresta	Invita, dato il gran numero di interventi previsti al riguardo dell'argomento, a contenere la durata degli stessi.
Sangati	Riconosce che ci possano essere alcune diffidenze, anche pensando tuttavia che con qualche accortezza possano essere superate. Pensa sia utile una regolamentazione in Centro storico, ed eventualmente in altre zone con problemi di spazio, ma nelle periferie possa essere utile portare la bici il più possibile vicino a casa. Ritiene che questo sistema possa essere molto adatto a Padova, specie per le periferie e per gli studenti universitari. Sulla ciclabilità, il progetto della bicipolitana, che l'Amministrazione sta proponendo, potrà aumentare l'uso e la fruibilità delle piste ciclabili, diminuendo quindi i problemi esistenti. Pone ancora la questione della complementarietà con il sistema attuale, non ritenendo vadano in competizione. Se il sistema attuale ha dei punti di forza, l'altro è più adatto alle periferie e nella direttrici verso il centro storico.
	Esce il consigliere Cavatton, ore 17:10.
Gabelli	Ritorna ai modi di comportamento dei ciclisti ed al fatto di come gli indisciplinati rovinino il buon nome della categoria dei ciclisti. Sulla proposta ritiene che se il progetto sarà buono ed utile, sopravviverà, altrimenti no. Si dice però dispiaciuto che si stia tentando questa proposta quando il precedente sistema invece era rimasto alla fase embrionale. La proposta funziona se l'inizio ha un impatto sufficiente per autosostenersi. Le attuali stazioni sono assolutamente inadeguate. Lo paragona con un'area a Torino: poco più del doppio di Padova, ci sono circa 300 stazioni e non sono sufficienti, con distanze sul modello di una fermata dell'autobus, però in tutte le direzioni. Sicuramente un progetto pilota non potrà avere un investimento smodato, tuttavia con poche stazioni localizzate per lo più in centro risulta difficile riesca a mantenersi, con tariffe che non sono turistiche. Vede questo progetto molto adeguato per le esigenze turistiche di Padova, ipotizzando un'integrazione dei sistemi. Per un turista un <i>bike sharing</i> come questo può sicuramente funzionare
Tiso	Parla da ciclista, che abita nelle periferie, dove sicuramente una stazione di <i>bike sharing</i> non arriverà mai. Si chiede, nel numero di biciclette che si muovono in città, come migliorare la disciplina. Pensa che se ci sono attualmente 250 biciclette, con l'aggiunta di un lotto da 500 che porta al triplo, ci possa essere confusione nella gestione, con disordine nello lasciarle da qualche parte o diventi una sostituzione della bicicletta personale. Gli risulta che in qualche città sia stato un fallimento, volendo chiarimenti sulle modalità di accesso al servizio, con iscrizioni, registrazioni o pagamento diretto con carta di credito, che risulterebbe macchinoso.
Moneta	Si dichiara favorevole all'incremento del servizio pubblico, un impatto del <i>bike sharing</i> positivo, e poi peggiorato, anche con fenomeno di vandalismo e forse non sufficientemente diffuso nel territorio. Chiede delucidazioni su quanti ipotetici operatori possano accedere. Sulla base del totale ammissibile ed i lotti ammissibili, considera come con pochi operatori sarebbe forse più gestibile, mentre con un numero maggiore potrebbe essere più complicato; anche se una maggior concorrenza porterebbe forse ad un miglior servizio di diffusione e minori costi. Domanda se le postazioni in cui si alloggeranno le bici in sosta avranno un costo per l'amministrazione o saranno realizzate a cura dei gestori.
Mosco	Si è sempre trovata d'accordo per il potenziamento di questo importante servizio per i cittadini, considerato anche l'impatto positivo nel contesto di una città universitaria, con tutti i suoi studenti. Ci sono 174 km di piste ciclabili in città, con Padova, nel 2015 al top delle piste ciclabili. Anche nel 2016, con la relazione di fine mandato sottoscritto dai tecnici, il progetto di <i>bike sharing</i> era migliorato del 20 % nel corso del 2015, con ulteriori altri importanti eventi. Da pochi giorni anche un colosso cinese del settore ha deciso di ritirare le biciclette verdi in Europa, in particolare Torino e Firenze. Ricordando il problema di atti vandalici e danneggiamenti, prende comunque atto che Padova sta andando in controtendenza, ritenendo quindi siano stati predisposti adeguati sistemi di controllo. Riflette sul fatto che la mobilità sostenibile passi sia attraverso l'uso della bici ed il potenziamento del trasporto pubblico, anche con sostegni agli automobilisti, garanzie di servizi a tutti le tipologie, potenziando anche i parcheggi nelle aree di accesso alla città.
Bettella	Esprime una raccomandazione che si cerchi di implementare le rastrelliere, per chi la bicicletta ce l'ha già, in particolare quelle col sostegno.
Marinello	Non sottovaluta i dubbi espressi, ritenendo comunque sia un'esperienza molto valida. Ricorda come sia un esperimento studiato con Coalizione civica, ma anche perché ritiene che tutto ciò aumenti l'uso della bicicletta tra altre fasce di persone sia comunque utile. Quel che sta dietro alla scelta generale, l'idea di poter collegare centro alla periferia, trasferendo questa possibilità di uso anche alla periferia sia molto interessante. Un cambiamento generale di approccio dalla proprietà della bicicletta ad un uso collettivo da riflettere in modo importante. Non si trova invece d'accordo sull'affermazione che i ciclisti siano indisciplinati. Chi fa il ciclista quindi ha numerose riserve sulle altre categorie di utenti, in particolare verso gli automobilisti. Proporrrebbe a modo di provocazione, che possa essere permesso che in determinate strade si potesse correre contromano nei sensi unici. Conviene comunque sul fatto che non si debba correre sotto i portici, mantenendo le condizioni della bici in ordine.

	Suggerisce una valutazione dopo un anno su come stiano andando le cose. Nonostante siano aumentate molto le rastrelliere, osserva come non sia facile lasciare le biciclette in maniera regolare, proponendo quindi un incremento delle postazioni. Ritiene comunque un esperimento da fare: sulla base della relazione presentata ritiene saranno molto riconoscibili, con caratteristiche estetiche che le renderanno poco appetibili per i furti.
Liccardo	Esprime un dubbio sul rapporto tra <i>bike sharing</i> attuale e nuovo, ritenendo ci sia un abbandono, anche gestionale, tra vecchio e nuovo, anche sul base del rapporto numerico.
Bettin	Spera che l'Amministrazione stabilisca penali ben precise sui danni alla città per la mancanza del servizio, non avendolo rilevato nella bozza presentata. Deve essere data importanza alla capacità finanziaria della società, con penali per il mancato servizio. Sulla disciplina del ciclista: c'è un Codice della Strada preciso sull'uso delle piste ciclabili. In presenza di esse, il ciclista è obbligato ad utilizzarle, altrimenti è un'infrazione, come anche il mancato uso di elementi quali catarifrangenti e lampade. Conviene che i ciclisti siano utenza debole, ma ciò non vuol dire senza regole. Cogliendo l'occasione per un'informazione puntuale e di adeguate dimensioni e capillarità sui comportamenti bicicletta, dei pedoni e degli automobilisti, ricorda che molte città lo hanno fatto: Parma .. Ravenna .. con diffusione di <i>depliant</i> informativi su cose importanti come ad esempio il comportamento in una rotatoria.
Foresta	Osservando come gli interventi abbiano spaziato sia dalle condizioni del flusso libero alle condizioni del bando, suggerisce ci siano repliche da parte del Vicesindaco e del dirigente.
Vicesindaco Lorenzoni	Ringrazia per tutte le sollecitazioni e gli stimoli proposti. Annuncia che in aprile c'è la festa della bici, quindi un'occasione di informazione. Avverte però di non confondere patologia con fisiologia: c'è consapevolezza di patologie riguardo all'uso della bicicletta come dell'automobile, rimane però convinto sia importante dotare la città di uno strumento in più. Riguardo alle osservazioni del consigliere Cavatton, ormai uscito, sul passaggio prima in Giunta e poi in Commissione. Fa presente che in Giunta è stato deliberato di andare nella direzione di promulgare una manifestazione di interesse, che in realtà ancora effettuata, ritenendo che il passaggio in Commissione sia tempestivo e rispettoso di tutti. In Giunta si è espressa la volontà di fare questa cosa, con l'apporto del Settore, che ha lavorato alacremente e per il quale esprime ringraziamento per la dettagliata analisi di quanto fatto in altre città per conoscere il più possibile i rischi che si possano presentare, per evitare di trovarsi in situazioni pericolose o dannose per la città. Chiama il dottor Agostini a chiarire il costo del <i>bike sharing</i> attuale per allestire stalli ed il contributo connesso.
Agostini	L'investimento del Comune per 250 stazioni con 28 stazioni è stato di 450.000 euro, corrispettivo del contributo alla gestione per 10 anni.
Lorenzoni	Richiama le nuove stazioni da installare.
Agostini	Specifica che una nuova stazione costa circa 30.000 euro, con dieci biciclette. Si tratta di un preventivo nell'ipotesi dello sviluppo della rete attuale.
Ruffini	Chiede chiarimenti sui costi riferiti.
Agostini	L'operazione comprende anche un contributo della pubblicità, in base agli impianti pubblicitari installati insieme alle stazioni.
Vicesindaco Lorenzoni	Commenta che il <i>bike sharing</i> è comunque un impegno finanziario importante per l'Amministrazione. E' quindi una buona opportunità l'estensione dell'offerta senza oneri diretti, convenendo comunque che ci saranno comunque costi per vigilanza, controllo, ma questo vale anche ad esempio per le automobili. Ritiene che ci sarà una coesistenza: l'attuale gestore parteciperà al bando, anche se ha espresso dubbi sul <i>free floating</i> . Ritiene che per le dimensioni di Padova ci possano essere 2-3 operatori in concorrenza. Sulle perplessità su difficoltà per i cittadini e vandalismo espresse dalla consigliera Ruffini, non li sopravvaluterebbe, non ritenendo che il vandalismo, nelle città del Nord Italia sia così importante. Sulla risposta immediata, nel bando è previsto un call center H24, e che in città sia presente la manutenzione, affermando che ci sono una serie di sanzioni per il mancato rispetto delle condizioni, con l'obbligo di presentazione di una polizza assicurativa da 4 milioni di euro.
Bettin	Precisa che è sulla responsabilità civile.
	Escono i consiglieri Turrin e Moneta, l'uditore Valente, ore 17:42.
Vicesindaco Lorenzoni	Osserva però che è un servizio libero. Si potrà chiedere una presenza capillare, ma non ci sono livelli minimi di servizio da far rispettare. Sarà il mercato che le distribuisce. Sicuramente ci sono richieste dei sindaci per la presenza ad esempio a Cadoneghe, Albignasego... Appena insediata l'Amministrazione, sono state acquistate parecchie rastrelliere: chiederà la collaborazione dei cittadini per individuare le aree in cui posizionarle.
Gabelli	Chiede se questo potrà essere indicato su Padovanet.
	Escono i consiglieri Mosco, gli uditori Liccardo e Cruciato, ore 17:45.
Lorenzoni	Risponderà che potrà essere fatto. Sui costi, il sistema dovrà essere competitivo, ritenendo saranno allineati con quelli di altre città. E' stato chiesto che il contributo iniziale di attivazione non sia troppo elevato, altrimenti c'è l'alternativa all'acquisto diretto della bicicletta.

Berno	Chiede delucidazioni riguardo alla tessera in possesso, chiedendo come funziona con gli operatori, o con abbonamenti unici, con la tariffazione a consumo o diversa modalità.
Lorenzoni	Specifica che c'è solo la necessità di identificare il soggetto, anche tramite carta di credito, però deve esser chiaro chi sblocca per ultimo la bicicletta sia responsabile nel caso poi la bicicletta scompaia dalla rete. L'identificazione può essere tramite un codice o carta di credito. Ci sono entrambe le modalità per la tariffazione, e vari gestori propongono diversi sistemi. Avverte che non si opera in <i>wifi</i> , ma con il <i>gps</i> . Presenta notevole capillarità ma in centro storico potrebbero esserci problemi sotto i portici. Le raccomandazioni sono che il segnale <i>gps</i> sia captato dovunque, però è meno sensibile rispetto al telefono perché il segnalatore è annegato nel telaio. Se il <i>gps</i> non prende, bisogna spostarsi per portare la bici dove prende, e solo a quel punto è possibile la chiusura. Ritorna all'affermazione della consigliera Pellizzari sull'inciviltà: obiettando come però si debba distinguere il cattivo uso; condivide tutto ciò sia possibile fare in merito alla comunicazione.
Pellizzari	Aggiunge che è molto preoccupata sul possibile aumento di altre 6000 biciclette in circolazione.
Lorenzoni	Si andrà in direzione di sviluppo anche nei quartieri: uno dovrebbe poter scendere alla fermata periferica del tram e prendere la bicicletta per tornare all'abitazione. Una complementarità con il sistema del trasporto pubblico. Sulla richiesta del consigliere Moneta riguardo al numero di operatori. E' stato previsto un numero di minimo 1.000 bici per un certo dimensionamento, massimo 6.000 per la somma degli operatori e ciascuno al massimo 3.000, con un numero indicativo di 2-3 operatori.
Gabelli	Chiede come mai sia stato scelto di avere più operatori.
Lorenzoni	Spiega che in altre città la presenza di diversi operatori crea una forma di concorrenza che calмира le tariffe. Un minimo di 1.000 per una soglia minima, ma non troppo alta perché la tendenza degli operatori è portarne moltissime perché il costo è relativamente basso e l'interesse è verso la massima diffusione; però si vuol prima vedere lo sviluppo del servizio. Sulla consigliera Mosco, in merito all'abbandono dell'operatore, che ha però lasciato una piazza piuttosto affollata, fuggendo il timore su un parco biciclette usate. Sulla mappatura e flessibilità: non avere stalli fissi consente di andare a rimappare le aree di blocco/sblocco delle biciclette solo con un intervento software. Se si rileva che in una certa area risulti confusione, si andranno a delimitare delle aree andando a georeferenziare la zona. E' un sistema flessibile che si andrà a gestire con l' <i>app</i> .
	Esce la consigliera Pellizzari, ore 17:50.
Foresta	Chiede se ci saranno zone vietate.
Lorenzoni	Risponde che ci saranno zone inibite, tipo piazza dei Signori, dove ad esempio non si potranno lasciare le bici vista la contemporanea presenza di moltissime persone.
Tarzia	Ipotizza problemi collegati al fatto che non ci siano piste ciclabili, con possibili contenzioni con un servizio non supportato dalle piste, analogamente agli incidenti accaduti con le rotaie del tram, anche se non ci sarebbe dovuta essere la circolazione in quegli spazi.
Lorenzoni	Prende atto, ritenendo non ci siano altri interventi.
Campioni	Pone la domanda sugli scooter elettrici.
Lorenzoni	Risponde che il provvedimento è relativo alla ciclabilità, ma non sono stati esclusi; ci sarà eventualmente un altro provvedimento, probabilmente non gratuito per l'amministrazione.
Campioni	Racconta la propria esperienza sull'utilizzo e l'identificazione: il sistema più bello è quello che permette di far tutto con lo smartphone, fotografando documenti e carta di credito e nel giro di 25' il sistema verifica ed è attivo.
Foresta	Chiede se il dirigente vuole aggiungere qualcos'altro.
Agostini	Conclude che le spiegazioni dell'assessore hanno toccato tutti i punti, aggiungendo solo i ringraziamenti per la collaboratrice Loretta Marini, responsabile dell'ufficio biciclette, per il gran lavoro svolto e condensato nella relazione esposta.
Presidente Foresta	Verificando l'assenza di ulteriori richieste di intervento, saluta gli intervenuti e chiude la seduta alle ore 18:00.

Il Presidente della V Commissione
Antonio Foresta

Il segretario verbalizzante
Claudio Belluco