

BikeMi

Raccolta di articoli e informazioni sui costi e ombre del Bike-sharing di Milano



Indice

1 - MILANO, L'INCHIESTA – Pedalando per crescer bene, vi raccontiamo la truffa Bikemi.....	1
2 - Bikemi, l'inchiesta si allarga ai lavori stradali.....	4
3 - BikeMi, il regalo a Clear Channel che accomuna Moratti e Pisapia.....	5
4 - Quel contratto avvolto nel mistero.....	7
5 - Bike sharing, «buco» da un milione. Mancano i soldi, servizio a rischio». Il debito di Atm con la società di gestione delle bici pubbliche.....	8
6 - Sui problemi del bike sharing a milano.....	9
7 - Furti, danni e graffiti. Assedio dei vandali alla rete bike sharing. Cento bici al giorno vanno in officina.....	12
8 - Mazzette sul bike sharing a Milano. Perquisito il Comune, indagati in 4.....	13
9 - Bike Sharing - Bando deserto per il progetto di Milano.....	14

1 - MILANO, L'INCHIESTA – Pedalando per crescer bene, vi raccontiamo la truffa Bikemi

4 Febbraio 2013

<http://www.italiapost.info/30772-c-s-i-milano-esclusivo-pedalando-per-crescer-bene-vi-raccontiamo-la-truffa-bikemi/>

Scritto da Mariacristina Lani il 4 febbraio 2013.

Argomenti: Approfondimenti in evidenza, Attualità, C.S.I., Hot News

L'idea non è certamente venuta al giovane Maran, il Pierfrancesco Assessore alle biciclette del Comune di Milano, ma bensì alla vecchia Moratti quando nel 2008 ha emesso un bando per la fornitura di biciclette quale forma di trasporto pubblico. Da allora nasce il servizio di Bikemi a Milano.

Il detto Maran, il quale probabilmente fa concorrenza al più noto Detto Pietro che i veri ciclisti milanesi conoscono benissimo, non ha fatto altro che appropriarsi di un'idea altrui e... rovinarla. Sempre che non fosse già pessima. Dipende dai punti di vista.

Racconto a seguito di una lunga intervista telefonica al Dr. Sergio Verrecchia, project manager

Bikemi presso Clear Channel. Questa società, che si occupa senza troppi giri di parole prevalentemente di affittare spazi pubblicitari presso luoghi pubblici delle città, vince il bando della Giunta Moratti che, avendo una durata contrattuale di 15 anni, viene de facto obbligatoriamente ereditato dalla Giunta Pisapia e preso in adozione fisica dal giovane rampollo della sinistra milanese.

Il bando prevede che ATM versi un contributo a Clear Channel intorno al 90% del costo effettivo da questa sostenuto, pari a circa 35/40.000 Euro a stazione, comprensivo di fornitura, installazione e manutenzione. Si consideri che ogni stazione ha 33 stalli, di cui 24 per le biciclette e 9 per i posti jolly in cui parcheggiare le biciclette delle altre postazioni. Con questa cifra ATM diventa proprietaria effettiva di tutte le stazioni Bikemi, comprese – ovviamente – le biciclette. Finiti i 15 anni, chi le manutenterà?

Clear Channel, a fronte di questo contributo e del supporto di tutti i costi di gestione e manutenzione, riceve in cambio per ogni singola stazione 30 mq di spazio pubblicitario da rivendere al proprio portafoglio commerciale e i ricavi degli abbonamenti.

A oggi le stazioni piazzate, i cui spazi vengono scelti solo e unicamente dal Comune, sono 172 per un totale di circa 3.100 biciclette. Si trovano soprattutto all'interno della cerchia dei Bastioni, diradandosi verso la periferia. Obiettivo è arrivare a superare le 4.000 unità, arrivando a coprire le periferie più lontane. I costi di abbonamento per gli utenti (dati 2013: più di 9.000 prelievi al giorno, più uomini che donne, 70% milanesi e 26% extra cittadini, 32.000 occasionali) sono di 36 Euro annuali per un utilizzo giornaliero (7-22 in inverno, 7-2 in estate, 24h nonstop dal Venerdì alla Domenica).

Ora, visionate le cifre esposte, io considero, a grandi numeri, che tutti le stazioni presenti a Milano sono costate ad ATM 6.020.000 Euro (35.000 Euro x 172 stazioni) e che quindi per i Milanesi ogni, e ribadisco ogni, bicicletta targata Bikemi ha un costo di 1.941 Euro (6.020.000 Euro/3.100 biciclette piazzate)!!! Più il mancato guadagno di affitto per il Comune di Milano degli spazi per affissioni pubblicitarie.

Ora con la chiosa personale che, se la coppia Moratti-Croci ha umanamente errato, il duo Pisapia–Maran persevera diabolicamente, tanto all'inferno ci vanno i Milanesi, vi esorto a leggere e – ovviamente – commentare il mio personalissimo pensiero.

Io capisco che sia necessario “educare” – visto che i gli abitanti di Milano sono tutti scemi e hanno bisogno di tutor – al verde per preservare il futuro dei nostri figli, ma con una cifra del genere io, a mio figlio, ci compro una bicicletta da corsa fatta a mano e firmata da Eddy Merckx e Fausto Coppi redivivo.

Con 6 milioni e 20 mila euro propongo qui una serie di riflessioni da dedicare ai Milanesi per sensibilizzarli, e non forzarli, alle due ruote. Altre idee sono ovviamente ben accette.

Si sarebbe potuto donare a ogni bambino, al raggiungimento della licenza di quinta elementare, appartenente a una famiglia a basso reddito, un contributo di 50 Euro per l'acquisto di una bicicletta che sarebbe rimasta sua, e non di ATM!! Quindi dal 2008 a oggi 120.400 bambini (2.408 all'anno) avrebbero comprato una bicicletta grazie al Comune.

Si sarebbero potuto fare piste ciclabili serie e non con il pennarello sull'asfalto, oltre a quelle già realizzate e quindi aumentare i km per i ciclisti.

Si sarebbero potuti organizzare incontri con le scuole elementari e medie inferiori, perché è la scuola la sede migliore per creare un buon futuro cittadino (sono le fondamenta che reggono la casa) per sensibilizzare al rispetto dell'ambiente.

In virtù delle Pari Opportunità, mantenendo parte del Bikemi tenuto conto che può avere un valore aggiunto sul territorio per cittadini e forestieri, sarebbe stato corretto piazzare anche le tanto agognate dai Milanesi rastrelliere per le biciclette private sulle strade e all'interno delle scuole. Si eviterebbe così lo scempio di vedere biciclette legate a qualsiasi cosa le possa tenere lontano da mani furtive e scheletri ferrosi amputati alle radici di alberi e pali.

Si sarebbe potuto incrementare il servizio di ScuolaBus a pagamento, presente in ogni città del mondo, e non eliminarlo, come accaduto in zona Niguarda in questi ultimi giorni, con la scusante del nuovo ViceSindaco Guida che dice ai genitori beffati «Chi iscrive il figlio in una scuola lontana in base a scelte personali, secondo i decreti ministeriali non ha diritto allo scuolabus. Ci impegneremo comunque a venire incontro, per quanto possibile, alle famiglie. Il futuro, per una città come Milano, è accompagnare i figli a scuola a piedi, promuovendo abitudini sane». Mi viene da ricordare alla Guida che : uno, siamo ancora in un Paese libero e quindi ognuno ha il diritto di muoversi e iscrivere i figli a scuola come e dove meglio crede; due, se un genitore si accolla il costo di uno ScuolaBus è perché – probabilmente per questioni di orario di lavoro – non ha modo di accompagnare i figli; tre, inquina meno uno scuolabus da 15 bambini che 8/10 macchine che li accompagnano. A piedi se ha così tanto tempo vada lei.

Piuttosto, e con questa termino, organizzare un registro cittadino per le bici dei privati al fine di diminuire fortemente il furto delle stesse che puntualmente tutti si ritrovano a “ri-comprare” alla Fiera di Senigallia!

E' da sottolineare inoltre che parte dei ricavi dell'Area C sono allocati per l'installazione di stazioni Bikemi e non per ulteriori attività pro-ambiente (minibus all'interno del centro storico, incremento delle corse metropolitane/superficie....); che il Bikemi consente il trasporto di una sola persona; che è impedito l'uso ai minori di 16 anni; che un genitore (benché mi sia stato ribadito che è un servizio di collegamento) non può trasportare un bambino – forse che una mamma con figlio annesso non si sposta per Milano per collegarsi da un mezzo all'altro?;- che neanche agli utenti di questo servizio, teoricamente già “educati” a un maggiore senso civico, è impedito – ufficialmente – di andare per strada contromano o passare con il rosso o sfrecciare modello circuito di Le Mans sui marciapiedi tra i pedoni.

Io con 220 Euro lo scorso anno ho comprato 3 biciclette (2 bimbi e un adulto) che uso d'abitudine tutti i giorni – neve permettendo – nella speranza di trovare un palo vuoto dove legarle senza che mi vengano rubate. A Maran ho scritto un paio di volte a seguito del furto della bici di una delle mie figlie davanti alla scuola elementare di Via Corridoni e per la richiesta di piazzare rastrelliere nella zona via Crema/via Piacenza, assolutamente sprovviste. Risposta : promessa di rastrelliere dentro la scuola, mai arrivate. Panchine (anche quelle promesse, ma mai arrivate) nelle due vie al posto delle rastrelliere. La logica non fa una piega.

Considerato quanto sopra e che il giovane Maran ha intenzione di incrementare a 4.000 e oltre il numero di bikemi e che mi sembra più un capriccio che una necessità, mi viene da dire: pedala Maran, pedala! Così cresci.

2 - Bikemi, l'inchiesta si allarga ai lavori stradali

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/04/26/bikemi-linchiesta-si-allarga-ai-lavori-stradali.html>

26-04-2013

LA CORRUZIONE per i cantieri stradali e per gli impianti elettrici passava attraverso continue "mance" a un funzionario comunale. "Micromazzette" da 500 euro a incontro che servivano a far chiudere un occhio sulle irregolarità da sanare nei lavori edili per la manutenzione delle strade, per gli impianti di illuminazione e per la riparazione dei guasti nelle forniture di gas di A2a. Ritardi nella chiusura dei cantieri, aree riconsegnate con i lavori eseguiti a metà, controlli che saltavano, corsie preferenziali per gli iter burocratici: tutto questo era possibile grazie a tangenti di poche centinaia di euro per volta che però, assommate, hanno garantito al tecnico infedele di Palazzo Marino un gruzzoletto di migliaia di euro. Un nuovo filone d'inchiesta che si aggiunge a quello sul sistema truffaldino del bike sharing: costi gonfiati dalle aziende subappaltatrici della società che gestisce il servizio, la Clear Channel, che in questo modo, attraverso un meccanismo complesso, otteneva più spazi pubblicitari, e quindi più soldi, dal Comune.

È sulla base di queste accuse che il procuratore aggiunto Alfredo Robledo e il sostituto Eugenio Fusco hanno aperto un fascicolo che ipotizza per alcuni indagati il reato di corruzione e per altri quello di truffa. Gli indiziati sono quattro: oltre al dipendente comunale c'è il responsabile operativo della Valtellina spa, l'azienda che ha ottenuto, in subappalto dalla Clear Channel, la realizzazione degli interventi edilizi necessari alla creazione della rete di Bikemi. Indagato anche un manager della Logos srl, società di Garlate, in provincia di Lecco, partner della Valtellina in alcuni appalti. Le indagini, infine, riguardano anche un dirigente della multinazionale Clear Channel, la società che ha vinto nel 2008 la gara per la gestione delle bici pubbliche. Per quanto riguarda il bike sharing, l'indagine riguarda la fase esecutiva dell'appalto: i finanziari del nucleo di Polizia tributaria hanno riscontrato anomalie e "creste" ai danni del Comune nella messa in opera del capitolato. Una maggiorazione dei costi avrebbe consentito a Clear Channel di realizzare maggiori introiti.

Per questo le perquisizioni e le acquisizioni di documenti sono state "mirate", riguardando, per esempio, l'ufficio del dirigente della sede di Baranzate della società. **L'azienda ha ottenuto per quindici anni la gestione, a costo zero per il Comune, del servizio, che finanzia con gli incassi della pubblicità realizzata con i cartelloni montati accanto alle postazioni. In questo modo riesce a realizzare un fatturato lordo di 910 milioni di euro all'anno con cui copre i costi, che si aggirano in media sui 5 milioni.** «I procedimenti giudiziari non riguardano Clear Channel né il contratto», fanno sapere dalla società che nel 2008 ha appunto stipulato, con Atm, un contratto che ha superato il vaglio del Tar e del Consiglio di Stato. Il servizio del bike sharing, con sempre più abbonati e impianti, è un orgoglio della giunta arancione che punta sulla mobilità sostenibile e sulle biciclette. La giunta Pisapia ora assicura «massima collaborazione e trasparenza alla procura» e ricorda come i contratti siano un'eredità del passato. E annuncia: «Qualora venissero accertate responsabilità di soggetti che lavorano ancora per il Comune saranno presi tutti i provvedimenti necessari e Palazzo Marino si costituirà parte civile in un eventuale procedimento penale». Una posizione rilanciata dal presidente della commissione Ambiente, Carlo Monguzzi: «Le caratteristiche principali di quest'amministrazione sono la trasparenza e l'onestà. Speriamo che la magistratura concluda al più presto le indagini e che gli eventuali responsabili vengano individuati immediatamente».

3 - BikeMi, il regalo a Clear Channel che accomuna Moratti e Pisapia

23/09/2013

<http://www.altramilano.net/bikemi-il-regalo-a-clear-channel-che-accomuna-moratti-e-pisapia/>

Martedì 17 settembre, durante la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile e nel giorno della Vogue Fashion's Night Out, **BikeMi** ha fatto segnare il record assoluto di prelievi in un solo giorno: 10.495. Il prelievo numero diecimila è stato premiato con un abbonamento gratuito valido dieci anni. Le foto d'agenzia circolate in questi giorni ritraggono il vincitore nel cortile di Palazzo Marino, mentre riceve il premio messo in palio dal Comune di Milano dall'assessore alla Mobilità e Ambiente **Pierfrancesco Maran**.

Quest'anno BikeMi ha fatto segnare un'ulteriore espansione. Il servizio ha ormai installato più di centosettanta stazioni e il traguardo parziale delle duecento stazioni, con una capacità complessiva di 3.650 biciclette, ormai è vicino. Dopo di che inizierà una fase di ulteriore espansione, che prevede lo sbarco del servizio oltre la cerchia filoviaria della 90/91, con un numero totale di 300 stazioni e 5mila biciclette.

Il progetto, molto ambizioso, nasce dalla collaborazione tra il Comune di Milano, l'ATM e la multinazionale **Clear Channel**. Quando nel 2008 il predecessore di Maran, l'assessore della Giunta Moratti **Edoardo Croci**, presentò un piano per il lancio di un servizio di rent a bike i più attenti si chiesero come mai a gestirlo fosse chiamata una società che a Milano aveva sempre fatto altro. Clear Channel nei primi Anni Duemila era infatti conosciuta da molti per l'attività di organizzazione di concerti, ma il core della sua attività lo aveva sempre avuto nella gestione di spazi pubblicitari. Come mai questo spin-off?

In realtà Milano non era la prima città europea in cui Clear Channel si trovava a organizzare un servizio analogo. L'assegnazione dell'incarico era anzi legata a un know-how pregresso: requisito non da trascurare, soprattutto per chi si ricordava il flop leggendario delle bici gialle. Per la nostra città, il bike sharing aveva infatti un precedente storico poco incoraggiante. Nel 1987 (sindaco era Paolo Pillitteri) il Comune mise a disposizione dei cittadini cinquecento biciclette nuove di zecca. Gialle appunto, come allora i taxi. Era un sabato di inizio aprile. In poche ore le cinquecento bici vennero affittate. Ma, piccolo particolare, nessuna tornò indietro. Finirono nelle cantine, furono ridipinte e rese irriconoscibili. Insomma sparirono tutte, anche perché nessuno aveva chiesto i documenti ai fruitori del servizio.

Oggi quell'avvenimento che costituì un colpo basso al senso civico dei Milanesi sarebbe certamente irripetibile. Non di meno, sul servizio rimangono molti aspetti da chiarire. È per esempio sorprendente che la nuova amministrazione, così attenta a creare una discontinuità con la vecchia, lo abbia ereditato chiavi in mano senza cambiarci una virgola. Anche perché-chissà se Maran lo sa-le condizioni che Clear Channel ha imposto al Comune non sono propriamente un affare. Ed è strano che all'assessore e ai suoi collaboratori stia bene così.

Il contratto siglato da Palazzo Marino e la multinazionale ha infatti una durata inusuale: quindici anni. Pisapia e Maran forse l'hanno dovuto accettare a scatola chiusa. Soprattutto, in base al bando di assegnazione, ATM versa a Clear Channel una cifra che oscilla tra i 35mila e i 40mila euro per ogni stazione BikeMi installata. La somma copre naturalmente sia la fornitura dei mezzi che l'installazione e la manutenzione per tutta la durata del contratto. Ma in definitiva, cosa compra il Comune di Milano con ogni postazione? 33 stalli e le biciclette. Inoltre l'azienda di trasporto fornisce un concreto supporto alla gestione: se provate a chiamare al numero verde, per esempio, vi risponde un dipendente ATM, non uno di Clear Channel. La multinazionale però non si accontenta

di incassare liquidità per circa mille euro a bicicletta. Ha anche in concessione per ogni singola stazione 30 metri quadri di spazio pubblicitario, che rivende secondo i prezzi che applica normalmente in quello che è il suo business di riferimento. **In più, incassa i ricavi degli abbonamenti.**

Fate voi i calcoli: **solo dall'installazione delle stazioni, Clear Channel ha ricavato più di 6 milioni di euro. Da ogni abbonato 36 euro. Il parco biciclette attuale deve ancora raggiungere le 4mila unità. Diamolo per fatto, in un eccesso di fiducia. Cosa fa sei milioni diviso 4mila? 1500 euro.** Costosette, queste bici. Con quella cifra si poteva realizzare un intero sistema di mobilità sostenibile, dando anche un incentivo (un buono di 50/100 euro) per l'acquisto di una bici a una parte significativa (diciamo 100mila persone?) della popolazione. Maran, li hai fatti questi conti? Non è il caso che qualcuno provi a interrompere questo spreco, che a nostro parere si configura come una vera e propria truffa alla collettività?

Pierfrancesco Maran, assessore alla Mobilità, su una bicicletta "BikeMI"

Dobbiamo infatti ancora quantificare **l'introito di Clear Channel per le posizioni pubblicitarie che ATM le ha concesso. Sono quelle che corrispondono alle fermate ai mezzi pubblici, ma non solo. Moltissime sono in pieno centro, persino negli spazi verdi** (come in Piazza Castello). Il fatto è che, in coincidenza del lancio del servizio durante la "coda" dell'amministrazione Moratti, quelle stesse posizioni si sono miracolosamente moltiplicate. Non solo. Sono spuntati come funghi cartelloni luminosi, che dunque "lavorano", al contrario del servizio BikeMi (che di notte si ferma) ventiquattro ore si ventiquattro. **Qual è il mancato introito del Comune per quelle posizioni?** Non siamo esperti del mercato pubblicitario, e ci limitiamo qui a segnalare che a Milano acquisire posizioni simile era ormai impossibile, anche per un player come CC, entrato in un mercato saturo, e con attori molto potenti. BikeMi ha dunque rappresentato un formidabile "cavallo di Troia", con la compiacenza di qualcuno a Palazzo Marino.

Aggiungiamo però un dato: le postazioni di cui dispone Clear Channel grazie a BikeMi sono in gran parte di 120x180 cm. Prevedono una rotazione **ogni due settimane e il prezzo del network (si tratta di centinaia di punti) oscilla dai 300mila ai 500mila euro.**

Restano due domande: cosa mancava ad ATM per gestire in prima persona il servizio ed essere lei, semmai, a guadagnarci (Magari avremmo evitato i rincari di biglietti e abbonamenti ai mezzi pubblici)? Qualcuno ha stimato che, se il valore della piattaforma BikeMi col tempo decade, quello delle postazioni pubblicitarie può crescere anche sensibilmente (pensate a Expo)?

Nota bene finale: parte dell'investimento è stato coperto da un finanziamento del Ministero delle Infrastrutture. Questo aveva autorizzato l'ex assessore Croci a spiegare che i vantaggi erano evidenti. Roma non è Milano, è vero, ma non trattandosi di uno Stato federale, il dispendio di risorse pubbliche ricade su ogni cittadino. Può darsi anche che in termini di costi vivi BikeMi sia un onere sostenibile, ma il punto è cosa si poteva fare con quei soldi, a vantaggio di chi è il rapporto **costi/benefici** e qual è l'entità stessa del rapporto. **BikeMi è, lato utente, un servizio, magari anche buono. Lato cittadino un servizio e un onere. Lato amministratore, uno spreco. Lato Clear Channel una manna dal cielo. E più crescerà il numero di bici e stazioni più il regalo sarà evidente e sproporzionato.** Per favore, qualcuno fermi la bicicletta di Maran e glielo spieghi.

4 - Quel contratto avvolto nel mistero

25/04/2013

<http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2013/04/25/quel-contratto-avvolto-nel-mistero.html>

HANNO sempre viaggiato a una doppia velocità, le bici gialle del bikesharing. Su una corsia, la voglia dei milanesi di pedalare; sull'altra, i ritardi, gli ostacoli burocratici, il nodo dei fondi, un contratto siglato tra Atm e Clear Channel avvolto fin dall'inizio nel mistero. E un business (la pubblicità) sempre sullo sfondo, a far girare gli ingranaggi e a reggere i costi del servizio. UNA doppia corsia: il successo del servizio, i tanti ritardi e le opacità della macchina. Novembre 2007, piena era Moratti, l'assessore alla Mobilità è il papà di Ecopass, Edoardo Croci. Le bici gialle sarebbero dovute partire a inizio 2008, con il ticket antismog. Ma si slittò a dicembre, con inaugurazione ulteriormente spostata causa neve.

La filosofia: un altro pezzo di trasporto pubblico, ecologico e sostenibile. Anche per questo, fu la spiegazione ufficiale, il Comune affida con una determinazione dirigenziale ad Atm, allora guidata da Elio Catania, «la realizzazione» del sistema. Sul piatto ci sono 5 milioni di euro del governo (Prodi) per la mobilità sostenibile.

Promessa ambiziosa: 5mila bici, 250 rastrelliere, bando con procedura d'urgenza, aggiudicazione addirittura - entro due giorni. Ma la gara va deserta. A maggio 2008 si decide di procedere a trattativa privata tra le tre aziende che hanno partecipato alla prequalifica senza però concludere l'iter per i molti dubbi economici. Sono tre giganti: i francesi di Igp Decaux che muovono il "Velib" di Parigi e che però si tirano subito indietro; Cemusa, che ha lavorato a Pamplona; Clear Channel che, tra le altre città, gestisce le biciclette a Barcellona. Vince quest'ultima, anche se l'obiettivo iniziale viene spezzettato in più tronconi. Si parte con 103 stazioni e 1.300 bici.

È la "fase 1" per cui si spendono 3,2 milioni. Atm e Clear Channel firmano un contratto il 23 dicembre 2008 integrato con una scrittura privata per la durata di 15 anni. Un documento da subito avvolto nel mistero tanto che, nel Consiglio comunale del 2 marzo del 2009, l'allora assessore con delega alla Pubblicità, Maurizio Cadeo, disse pubblicamente: «A tutt'oggi non siamo ancora in possesso del contratto». A bloccare l'avvio, in quella primavera di cinque anni fa, fu una disputa giudiziaria: Cemusa, concorrente eliminata, fece ricorso al Tar- poi finito nel nulla - chiedendo l'annullamento della gara perché il bando pubblico sarebbe stato «stravolto», le condizioni iniziali «riviste» e «non rispettata la trasparenza».

Quale fu l'accordo? I soldi pubblici, raccontano i documenti, servirono per «l'acquisto di biciclette, stazioni, stalli, hardware, software, magazzini». Manutenzione e gestione, invece, sarebbero state coperte «dagli introiti di pubblicità e tariffazione del servizio». Punto dolente, questo. Non solo perché servì un emendamento al regolamento sulla pubblicità per prevedere il bike-sharing. Per far funzionare le prime 100 rastrelliere, sarebbero dovuti sorgere 206 cartelloni pubblicitari in grado di reggere le spese di noleggio (a quel tempo 150mila euro al mese): spazi ambitissimi, soprattutto perché centrali, con un ricavo annuo stimato in 3 milioni. Ma i guai partirono subito: troppo complesso e lungo l'iter.

Così i via libera arrivarono con il contagocce, con effetto disastroso per le casse pubbliche. Sempre in base al contratto, per ogni metro quadrato di pubblicità non assegnato Atm avrebbe dovuto versare un corrispettivo alla multinazionale. Risultato, il 3 dicembre del 2009 Bikemi compì un anno festeggiando con quasi 13mila abbonati. Ma anche con solo 60 cartelloni montati, e un debito di Atm verso il gestore di 1 milione di euro. Solo nel 2010, la giunta Moratti approvò la delibera per la "fase 2": altre 100 stazioni, altre 2.250 biciclette. Ma 5 milioni da mettere sul tavolo. Partì un'altra trattativa, i soldi furono tagliati e fu siglato un altro contratto con Clear Channel per altra pubblicità, e impianti luminosi e supertecnologici più grandi e più distanti dalle stazioni. Anche qui

si è andati a rilento. Con la giunta arancione si è puntato molto sulle bici. Ora la fase 2 sta per essere completata.

La sfida: crescere ancora, puntare alla periferia. In queste settimane, però, Palazzo Marino stava cercando di sciogliere il rebus dei fondi. Il motivo? Con la crisi, così com'è, il meccanismo pubblicitario non regge più i costi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5 - Bike sharing, «buco» da un milione. Mancano i soldi, servizio a rischio». Il debito di Atm con la società di gestione delle bici pubbliche

http://milano.corriere.it/milano/notizie/cronaca/09_novembre_24/bike-sharing-buco-un-milione-1602054087811.shtml

24 novembre 2009

MILANO - Il bike sharing è in crisi. **Atm ha accumulato un debito di «oltre un milione di euro» con ClearChannel**, la multinazionale americana che gestisce il servizio in appalto, e il buco di bilancio potrebbe portare alla risoluzione del contratto e all'interruzione del servizio. Il rischio, dicono più fonti, è «più che concreto»: bici pubbliche al palo. Il revisore dei conti di ClearChannel, per la prima volta, ha chiesto chiarimenti al socio italiano sul ritardo nella riscossione dei pagamenti e sulle previsioni di saldo: cioè, che succede a Milano? ClearChannel, per altro, ha inviato ad Atm una decina di lettere in cinque mesi: per dire, ci sono dei problemi? Sì, due. Il primo riguarda i manifesti pubblicitari che dovrebbero coprire i costi di gestione: il contratto prevede 206 impianti e quelli attivi, a un anno dall'inaugurazione del sistema, sono solo 51 (più una ventina in via d'approvazione in Comune).

A compensazione del mancato incasso, Atm dovrebbe versare a ClearChannel un canone mensile sostitutivo di circa 100 mila euro (Iva inclusa), soldi che ancora non si sono visti. Secondo problema: **la sperimentazione del servizio notturno. Costa 15 mila euro al mese**, è stata prolungata fino al 31 dicembre e i fondi li ha anticipati ClearChannel. **Atm, ad oggi, ha pagato 2,4 milioni per software, stazioni e mezzi**. Una rete di 100 parcheggi informatizzati nel centro-città, come a Parigi. Il Velib' di Milano si chiama BikeMi, è stato avviato nel novembre del 2008, si muove su 1.340 bici e pedala con 12.950 abbonati. In questi giorni d'autunno vero, con temperature sotto i dieci gradi, sono state prelevate tra le 3.500 e le 3.800 biciclette al giorno, tante, «segno che il servizio funziona ed è apprezzato». Le «preoccupazioni», trapela da Clear-Channel, sono esclusivamente economiche: la multinazionale è quotata, deve certificare il bilancio 2009 e un milione di euro di rosso pesa, eccome. La partita del bike sharing è stata seguita, fin dalla gestazione, dall'ex assessore comunale alla Mobilità, Edoardo Croci.

La delega è passata nei giorni scorsi nelle mani di Maurizio Cadeo, titolare di Decoro urbano e Verde. Un cambio coinciso con la programmazione della «fase 2» di BikeMi: il servizio delle due ruote in condivisione dovrebbe essere esteso fuori dalla Cerchia dei Bastioni, fino alla linea della filoviaria 90/91, arrivando a toccare nodi ferroviari periferici e poli universitari (Iulm e Bocconi). In totale: 170 nuove stazioni larghe, a 33 stalli, e un parco di 5 mila biciclette. Il futuro del bike

sharing sarà deciso questa settimana, a Palazzo Marino: Letizia Moratti ne ha fatto un punto qualificante della sua politica ambientale e vuole investire ulteriormente nel progetto. Ma bisogna trovare i soldi, e presto.

6 - Sui problemi del bike sharing a milano

<http://ilbaruffi.blogspot.dk/2009/03/sui-problemi-del-bike-sharing-milano.html>

lunedì, marzo 09, 2009

INTERVENTO AI SENSI DELL'ART. 21

SEDUTA DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL 2 MARZO 2009

Presiede Manfredi Palmeri - Presidente del Consiglio

Partecipa il Segretario Generale Giuseppe Mele

omissis

Il Presidente Palmeri dà la parola al consigliere Baruffi.

Il consigliere Baruffi così interviene:

“La ringrazio, Presidente. Intervengo sulla questione del Bike Sharing. Ho visto prima in Aula sia l'assessore Cadeo e sia l'assessore Croci, che adesso non vedo, perché credo che sia utile ed opportuno che vi sia un chiarimento su quello che sta succedendo. Noi infatti abbiamo l'abilità di rendere complicate tutte le cose semplici: un'iniziativa, come dire, che non può che trovare il plauso di tutti, quella a sostegno delle due ruote, in linea con quello che accade nelle grandi città europee, in linea con quello che accade ormai in moltissime città italiane, ebbene, un'iniziativa che oltretutto è stata rivenduta, fra virgolette, come uno degli esempi di come Milano si stia impegnando nella lotta all'inquinamento e che dovrebbe essere, quindi, assolutamente un gioiello di questa Amministrazione, ebbene, nemmeno questa riesce a funzionare. O meglio, non riesce a funzionare non solo perché è sottodimensionata, per ora, rispetto a quelle che sono le esigenze della città. Noi sappiamo che esisteva uno studio della Fondazione Cariplo, commissionato dal Comune di Milano, che stabiliva come il fabbisogno fosse stimato in 300 stazioni e 5.000 biciclette; sappiamo che alla fine la gara bandita da ATM, per conto del Comune di Milano, con a disposizione 5 milioni di euro ricevuti come finanziamento dal Governo Prodi, dopo essere andata deserta in un primo passaggio, è stata aggiudicata a trattativa privata da ATM nei confronti di uno tre soggetti che realizzano questo tipo di iniziative in giro per il mondo, e cioè Clear Channel. Ebbene, quella gara è stata aggiudicata sulla base di 103 stazioni e 1.200 biciclette, quindi un terzo delle stazioni ed un quarto, se vogliamo essere ottimisti, se non un quinto delle biciclette a disposizione rispetto, ripeto, a quello che era stato lo studio della Fondazione Cariplo commissionato dal Comune di Milano.

Abbiamo visto la messa in opera del servizio, tra novembre e dicembre, in un momento in cui anche solo il buonsenso avrebbe consigliato forse di operare in altri mesi, in un'altra stagione, ma insomma, abbiamo visto quella messa in opera che è servita se non altro a rodare il sistema in questi mesi di neve, vento, freddo e pioggia, con 68 stazioni e 900 biciclette circa, cioè un dimensionamento ancora inferiore.

Ora si avvicina, per fortuna, la primavera, almeno dal punto di vista delle date, non so ancora quanto dal punto di vista atmosferico, e Milano non può permettersi una figuraccia nei confronti di questo servizio.

Allora la richiesta che io avevo fatto già nei giorni scorsi, in maniera informale, al Presidente della Commissione Trasporti, Osnato, era quella di fare un punto sulla situazione. Non solo, perché forse

sarebbe bene che il Consiglio Comunale nella sua interezza fosse messo a parte di quella che è stata quella procedura di gara così contorta, che ha visto alla fine l'aggiudicazione del servizio da parte del soggetto Clear Channel, ma perché noi abbiamo, credo, il bisogno di capire se quel servizio è dimensionato in maniera corretta, se può essere potenziato e quali sono i problemi che possono essere rappresentati dal funzionamento di questo servizio in città.

Da un lato per il versante mobilità, e quindi anche magari immodestamente offrire qualche suggerimento perché il servizio sia migliore; dall'altro per quanto riguarda l'aspetto però dei contenuti economici di questo servizio, perché siccome nessuno è un benefattore su questa terra, chi ha vinto la gara alla fine, mi pare di aver capito dalle cronache dei giornali, che abbia vinto una gara nella quale il Comune di Milano rimane in possesso delle biciclette, delle stazioni, e questo viene pagato con i 5 milioni di euro ricevuti dal Governo di Centrosinistra negli anni scorsi, il Comune di Milano invece doveva dare le autorizzazioni per quanto riguardava la messa in opera degli impianti pubblicitari che dovevano servire a finanziare la gestione del servizio. Su questo fronte - leggiamo dalle cronache dei giornali - vi sono ritardi e, sinceramente, pare che ogni giorno di ritardo, ogni impianto non messo in funzione siano soldi che i cittadini milanesi dovranno sborsare per tappare le falle di un ritardo burocratico, amministrativo o di altro tipo. Io non so, ma chiedo che venga chiarito al più presto”.

omissis

Il Presidente Palmeri dà la parola all'assessore Cadeo.

L'assessore Cadeo così interviene:

“Grazie, Presidente. A seguito dell'intervento del consigliere Baruffi, ma anche prima, del consigliere Majorino, volevo fare una precisazione sullo stato dei fatti del Bike Sharing, al di là del fatto che poi mi sembra di aver capito che una Commissione deputata vorrà avere più ampie spiegazioni... Vorrei fare un attimo la cronologia degli interventi, perché nulla, come la cronologia e lo stato dei fatti, può rendere edotto il Consiglio sulla situazione.

Voi sapete che la società Clear Channel ha presentato tre istanze autorizzative nel corso dei mesi di novembre e dicembre 2008, quindi in tale data noi siamo venuti a conoscenza delle richieste sulle posizioni. In totale (è stato ricordato) sono 206 impianti pubblicitari bifacciali luminosi per 103 stazioni di progetto Bike Sharing. Ad oggi, sono state comunicate 94 posizioni favorevoli e 112 negative. Circa 94 positive occorre tener presente che sono state autorizzate ai sensi del Regolamento sulla Pubblicità, il Codice della Strada, quello dell'Arredo Urbano, della Sovrintendenza, del Settore Verde, e l'autorizzazione subordinata all'ottenimento di una ulteriore autorizzazione dei sottoservizi e, per talune posizioni, della Commissione per i Vincoli Ambientali. In merito alle 112 posizioni negative, sono tali per: 15 per parere espresso dal Settore Arredo e dalla Sovrintendenza; 21 per il parere espresso dal Settore Verde; 5 per parere espresso dall'ATM; 2 per parere espresso dal Settore Pubblicità e Servizi Ambientali, coincidenza con posizione di struttura poggiata al suolo ed allegate al Piano Generale degli Impianti approvato ad ottobre 2008; 63 per parere espresso dalla Polizia Locale in base al Codice della Strada; 4 per presenza di obiettivi sensibili; 2 per presenza di cantieri. Pertanto, per questo, il procedimento è stato sospeso nell'attesa che la Società fornisse posizioni alternative.

E' opportuno far presente che a tutt'oggi non siamo ancora in possesso del contratto tra Clear Channel ed ATM, che stabilisce tipologia di impianti, superfici ed ogni altra informazione utile, al fine del rilascio dell'autorizzazione.

Vi aggiungo che questa mattina, a seguito di taluni sopralluoghi effettuati congiuntamente tra gli Uffici e la Società, sono state individuate sei nuove posizioni, in alternativa a quelle non assentibili. Tali sopralluoghi continueranno e proseguiranno anche nel corso della giornata di domani.

In buona sostanza, l'obiettivo ovviamente del Bike Sharing è assolutamente condivisibile e condiviso. Devo peraltro dire che, ai fini dell'utilizzo da parte della cittadinanza, il Bike Sharing funziona, tutt'al più cinicamente, ma lo dico, potrei dire che è un problema di rapporti tra la Società

e chi deve pagare, ma non certo il cittadino subisce un impedimento da questo.

Devo dire che i tempi... i tempi... chi vi parla voi sapete che è un assertore dello snellimento di procedure e burocrazia, però in effetti, se calcolate che le domande definitive sono arrivate ai primi di dicembre, c'erano le vacanze di Natale, non siamo fuori dai tempi.

Ultima questione, stiamo assolutamente lavorando per rendere sostenibile economicamente un servizio che, sottolineo, già esiste, e comunque esiste. Certo che tra questo non posso non provvedere a tutelare anche gli altri aspetti dell'Amministrazione di questa città. Dico io come Amministrazione Comunale, non tanto come Ufficio Pubblicità, che sono: la compatibilità ambientale dal punto di vista del Decoro, la compatibilità con il Verde, quello al Codice della Strada. Quindi si lavora per risolverlo, però non è che possiamo, tra virgolette, svendere questa città, pur condividendo assolutamente il servizio.

Le ipotesi sono tante. Io ho anche pensato che in sede di questa Commissione chiederò al Consiglio anche alcuni indirizzi. Ad esempio, la Società ci ha richiesto (ricordate che con l'approvazione del Piano Generale degli Impianti, abbiamo approvato 100 posizioni assentite, che sono oggi sul mercato, e vengono rinnovate), ha chiesto ad esempio, di riservarle a loro. Può essere una scelta, ma una scelta che non mi sento di fare da solo. Alcune posizioni assolutamente non sono assentibili (sono quelle che vi ho elencato) per i vari motivi. Qui, tanto per rendere l'idea, ho degli esempi di richieste, ovviamente l'investitore fa bene a chiedere, ma io non potrò mai assentire ad un impianto pubblicitario bifacciale davanti al Palazzo dei Giureconsulti, più certe altre situazioni. Insomma, laddove c'è una relazione non c'è stata trascuratezza né negligenza, c'è motivazione. Ovviamente, la motivazione e le verifiche io le potrò fare nel momento che sono entrato in possesso delle istanze, non potevo farle prima. Credo che questo sia un motivo abbastanza chiaro.

Insieme alla Commissione poi approfondiremo questo tema. Ripeto, l'obiettivo è nobile ed è assolutamente condiviso, tant'è vero che è già partito. Capisco le esigenze di chi lo gestisce, che deve essere sostenibile. Faremo tutti gli sforzi per farlo, dopodiché quello che non sarà sostenibile verrà compensato, ivi compreso l'essere pagato. Non vedo, a meno che il Consiglio non indichi altre soluzioni, quali altre soluzioni fare.

Stiamo procedendo assolutamente con spirito collaborativo, ma anche nel rispetto della tutela di tutti gli aspetti che sono toccati da questo servizio. Non vorrei mai che succedesse come con le Mura Spagnole, che poi voi stessi, una volta visto, dite: "Ah, come mai... andava bene stare alle Mura, ma perché tutta quella pubblicità"? Ora, io che asserisco che la pubblicità invece deve servire, è uno strumento bello per risparmiare soldi, vero che questo concetto poi si misura con la realtà, in questo momento deve misurarsi con... là dove la Sovrintendenza non vuole, non vuole; là dove l'Arredo dice non è possibile mettere un impianto, non è possibile mettere un impianto; là dove il Codice della Strada dice non è possibile mettere questo impianto, non è possibile bypassare il Codice della Strada.

Quindi, la questione è molto semplice. Poi sugli indirizzi sono disposto, anzi, auspico confrontarmi con il Consiglio. Il Consiglio decide che le 100 posizioni assentite con il Piano Generale degli Impianti vanno finalizzate al Bike Sharing? Va benissimo. Me lo farete sapere, io non ho soluzioni preconfezionate in tasca. Discutiamone, parliamone, va benissimo la sede della Commissione per gli approfondimenti. Quello che credo è che stiamo assolutamente, in questo caso perlomeno, agendo secondo i tempi dovuti e con il massimo impegno per risolverlo nel rispetto di tutti gli aspetti che vi ho detto. Grazie, Presidente".

Il Presidente Palmeri così interviene:

"Grazie a lei, assessore Cadeo. Prima di dare la parola al consigliere Gentili, diamo per un minuto la parola al consigliere Baruffi, in relazione a questa specifica comunicazione. Consigliere Baruffi, per ovvie ragioni, non più di un minuto. Prego".

Il consigliere Baruffi così interviene:

"Grazie. No, anche dieci secondi, solo perché l'Assessore ci ha detto che l'Assessore non è in

possesto del contratto fra ATM e Clear Channel su cui si basa il funzionamento del servizio. Allora io, Presidente, le chiedo di acquisire, non so adesso quale sia la strada che dobbiamo seguire, però è evidente che se il Consiglio Comunale di Milano e la Giunta Municipale di Milano non sono in possesso del contratto che regola i rapporti fra ATM e la Società che gestisce il Bike Sharing, la cui ricaduta sulla città, oltre che il servizio, è la presenza di questa serie di impianti pubblicitari che ci ha detto l'Assessore, beh, è evidente che non riusciamo neanche a dare alcun tipo di indirizzo che non sia del tutto fantasioso. Quindi, io chiedo al Presidente del Consiglio Comunale, in primo luogo, al Presidente della Commissione Consiliare competente, non so se il collega De Pasquale o il collega Osnato, però **di recuperare questo contratto**, per cui quando si fa la Commissione ci siano gli elementi".

omissis

7 - Furti, danni e graffiti. Assedio dei vandali alla rete bike sharing. Cento bici al giorno vanno in officina

http://milano.corriere.it/milano/notizie/cronaca/12_giugno_3/furti-danni-graffiti-assedio-bike-sharing-denunce-201451609640.shtml

3 giugno 2012

Una delle bici distrutte del sistema BikeMiUna delle bici distrutte del sistema BikeMi
Il bandito e il furgone. Sette biciclette strappate dalla rastrelliera e caricate sul Ducato per la fuga. Scena del crimine: la stazione d'una via semicentrale. «La dinamica dell'ultimo colpo, pochi giorni fa, descrive una certa preparazione, una regia, o quanto meno un salto di qualità negli assalti al sistema del bike sharing», riflettono e temono dalla centrale di controllo. **A Parigi era andata peggio da subito: tremila pezzi del Vélib spariti nel primo anno di servizio e ricomparsi fuori città, a Marsiglia, venduti ai mercati di strada o immessi nei canali d'esportazione aperti col Marocco e la Romania. La rete BikeMi è nata dieci volte più piccola, nel dicembre 2008, e in questi tre anni e mezzo ha comunque accumulato danni per centinaia di migliaia di euro. Nel bilancio delle perdite, appena preparato dal gestore ClearChannel per il Comune e Atm, è incluso l'intero campionario di furti, devastazioni, vandalismi e graffiti. E le tabelle descrivono un «preoccupante aumento degli episodi di inciviltà». Sono quasi triplicati.**

Bici spogliate di cestelli e sellini, cavi del freno spezzati, le scocche e i cerchioni piegati; i telai rinforzati, certificati per il ciclocross, eppure trovati accasciati sulle forcelle, senza più le ruote. Nell'archivio di ClearChannel sono conservate le immagini degli scempi: biciclette ridipinte, verniciate di grigio o blu, martoriate e irriconoscibili, certi modelli persino bruciati. I casi di «danneggiamento grave» sono progressivamente saliti dai 40 del 2009 ai 36 del 2010, fino agli 81 del 2011 e al record di 107 di questa prima parte del 2012 **(per un totale di 79.200 euro di costi di manutenzione)**. È una strage minore, ma quotidiana. Il tiro al bike sharing è specialità di sbandati e ragazzini. **Ma alla fine è persino difficile tenere il conto di parafanghi, selle, lucchetti e cavalletti rotti, torti e rovinati: 2.080 pezzi danneggiati, e sostituiti, per una spesa complessiva di 208 mila euro. Non basta. Gli assalti alle stazioni sono già costati 24 mila euro. E la pulizia dei graffiti s'è presa altri 41 mila euro.**

Sono bastonate tra le ruote. Ogni giorno rientrano in officina, per le riparazioni, tra le novanta e le cento biciclette. È una quota fisiologica, il 5 per cento del parco mezzi circolante: ci sono forature, pedali allentati, cambi da regolare (la spesa: 1,135 milioni di euro). L'allarme di ClearChannel è però rivolto alle biciclette che si smaterializzano, e ce ne sono, incasellate alla voce «furti» (20 nel 2009, altre 36 nel 2010, 47 nel 2011 e 23 nei primi cinque mesi del 2012): in tre anni e mezzo, stimano dalla società, è stato depredata un patrimonio di 94.500 euro. Qualcuno dirà: ma costano care queste biciclette. È così: 750 euro l'una. Il modello è originale e brevettato; il cardano Shimano; lo scheletro d'acciaio e alluminio.

La rete elettronica di BikeMi è attualmente strutturata su 128 rastrelliere con 2.000 bici a disposizione (nelle prossime settimane saranno attivate altre 20 stazioni con 500 nuove bici). Gli abbonati annuali sono oltre 15 mila, in lenta e continua crescita. Gli uomini (il 62 per cento) sono più delle donne e il ciclista tipo ha 41 anni. Professione: impiegato, avvocato, pubblicitario, manager. Studenti e pensionati sono un'assoluta minoranza (3-4 per cento). «I milanesi hanno giustamente interpretato ruolo e funzione del bike sharing - commentano da ClearChannel -. Non è un servizio di noleggio bici, ma un sistema di trasporto pubblico da utilizzare per gli spostamenti brevi». La controprova? Il numero dei prelievi alle rastrelliere crolla durante i fine settimana: la bici pubblica non è adatta alle scampagnate, funziona meglio sui percorsi casa-ufficio.

Il bike sharing è una sorta di bancomat delle due ruote: sono più di 6 mila le bici prese ogni giorno alle stazioni. «Ma il sistema può ancora crescere. Anzi, lo deve fare». Il Comune sta investendo molto nella diffusione della mobilità dolce fuori dal centro storico, verso i quartieri universitari e nei poli d'interscambio ferroviari, e sta cercando di promuovere BikeMi tra i giovani, la sera, nelle strade della movida. Il progetto del bike sharing notturno è pronto al debutto della prossima settimana. Il servizio by night (un investimento da 45-50 mila euro) sarà sperimentato nei venerdì e sabato di giugno e luglio: le rastrelliere saranno attive, senza pause, 24 ore su 24.

8 - Mazzette sul bike sharing a Milano. Perquisito il Comune, indagati in 4

http://milano.repubblica.it/cronaca/2013/04/25/news/mazzette_sul_bike_sharing_a_milano_perquisito_il_comune_indagati_in_4-57401831/

25 aprile 2013

L'inchiesta del pm Robledo ipotizza la truffa e la corruzione nel contratto del 2008, stipulato con la giunta Moratti, e reati commessi nel 2011. Inquisiti manager di Clear Channel. Sequestrate le carte a Palazzo Marino
di EMILIO RANDACIO

L'ombra delle mazzette si allunga sull'assegnazione e la gestione dell'appalto comunale del bike sharing a Milano. Con un blitz effettuato a Palazzo Marino dal Nucleo regionale di polizia valutaria, una pattuglia ha sequestrato per ordine del procuratore aggiunto Alfredo Robledo e del pubblico ministero Eugenio Fusco le pratiche relative all'assegnazione dell'appalto alla società Clear Channel, colosso della pubblicità. Le ipotesi d'accusa sono di concorso in corruzione e truffa. I destinatari del provvedimento sono quattro persone, e nello stringato ordine di sequestro si fa

riferimento esclusivamente all'appalto risalente «al 2008» e al momento in cui si ipotizzano siano stati commessi i reati: «A partire dal 2011».

Non è ancora ufficiale da quali atti abbia preso le mosse l'ultima inchiesta. Dalla cautela con cui ci si è mossa la procura, però, la sensazione è che si sia solamente alle battute iniziali, una sorta di fase esplorativa. Due dati sembrano certi. Nel mirino è finito un appalto per la gestione del servizio di noleggio delle due ruote partito sotto l'amministrazione del sindaco Letizia Moratti, anche se i reati sarebbero stati commessi quando la giunta di Giuliano Pisapia si era già insediata. Al momento non è chiaro se siano coinvolti anche funzionari di Palazzo Marino, di sicuro i finanzieri hanno acquisito le carte che attestano la procedura seguita. Ed è su questo punto che ci si sta muovendo, con il sospetto che siano state commesse irregolarità. Di certo ci sono alcuni manager della Clear Channel iscritti fra gli indagati, anche se non è ancora chiaro quali siano, invece, i presunti pubblici ufficiali che sarebbero stati corrotti a suon di mazzette.

I legali degli indagati hanno già depositato un ricorso al tribunale del riesame per ottenere il dissequestro del materiale. Con tutta probabilità, con questa mossa la procura sarà costretta a scoprire un po' di più le carte e allora si capirà su quali basi sia fondata l'indagine. **Il progetto, partito quasi cinque anni fa, dopo il successo iniziale ha subito alcuni cambiamenti in corsa nei rapporti tra la società di gestione e il Comune.** Nello stesso tempo la Clear Channel si affiderebbe a una società esterna per ottimizzare il servizio. Un iter contorto, insomma, i cui passaggi verranno analizzati minuziosamente. Non si può escludere che società escluse dall'appalto — che già erano ricorse al Tar nel 2008 — abbiano presentato in procura un esposto in cui si contesta la regolarità con cui è stato assegnato l'intero appalto.

9 - Bike Sharing - Bando deserto per il progetto di Milano

13 maggio 2008

<http://www.outdoorblog.it/post/1536/bike-sharing-bando-deserto-per-il-progetto-di-milano>

Il comune di Milano non crede nel progetto di Bike Sharing. Si può desumere questa considerazione dalla notizia che il per l'assegnazione dell'appalto per 250 stazioni e oltre 5 mila biciclette condivise è stata boicottata da tutte le società che si erano dichiarate interessate.

Fare i conti è semplice. **Troppo svantaggioso per le società.** Il che significa che il Comune ha paura di investire troppi soldi in questo progetto, rischiando di perdere molto in un progetto che evidentemente non gode della fiducia delle istituzioni, perchè se così non fosse anche un'eventuale "perdita" di parte dei fondi (magari quelli ricavati dall'Ecopass) potrebbe essere giustificata per una causa di questo tipo.

Il problema, come viene riportato da Metro, è che Milano propone per la prima volta in Italia un progetto di bike sharing in cui l'azienda che si aggiudicherà il bando avrà il compito di gestire completamente il servizio, e quindi lo spirito imprenditoriale obbliga a dover ottenerne un ricavo. A nostro parere è un para dosso che non si può risolvere perchè per funzionare bene un bike sharing

deve essere a costi minimi che non possono ricadere sull'utente (a cui non converrebbe l'uso delle biciclette). Non ci resta che aspettare