

[PARIGI]

**V**élib' è più che un servizio per i parigini. È un'abitudine. Ci si reca alla rastrelliera

elettrica, si appone la tessera sul sensore della pesante bicicletta e poi si parte. Vélib' ha avuto così grande successo da essere ormai un termine utilizzato nel linguaggio corrente per descrivere qualsiasi tipo di prodotto di *bike-sharing*. È stato soprattutto uno dei fiori all'occhiello del governo della sinistra della capitale francese. Oggi, invece, ne è il simbolo delle difficoltà. Perché da molti mesi ormai il servizio non funziona più.

Il passaggio di consegne tra il vecchio gestore, JCDecaux, e quello nuovo, Smovengo, sta avvenendo nel peggiore dei modi. Tra ricorsi giudiziari e lavori senza fine, Vélib' ha perso in pochi mesi circa un terzo degli abbonati: a dicembre gli abbonati erano 285mila e sono oggi 190mila, ottocento abbonati in meno ogni giorno da inizio dell'anno. E gli abbonati perduti si sono rivolti ai nuovi attori del mercato: Mobike (Cina), Obi (Singapore), Ofo (Cina) e Gobe.ebike (Honk-Kong). Che cosa è accaduto?



Voluto nel 2007 da Bertrand Delanoë, all'epoca sindaco di Parigi, Vélib' puntava a diminuire il numero di vetture in circolazione, ridurre l'inquinamento e limitare gli imbottigliamenti tanto frequenti in città. Il servizio è stato gestito per dieci anni dal gruppo JCDecaux che ha adattato

alla *Ville Lumière* il sistema che già gestiva a Lione. Il successo è stato così ampio che in breve tempo la rete di Vélib' è stata allargata ai trenta comuni della cosiddetta *petite couronne* (i tre dipartimenti che circondano la città di Parigi e che il *boulevard périphérique* separa fisicamente dal comune della capitale). Il successo di Vélib' è tutto nei suoi numeri: ventimila bici e quasi trecentomila abbonati in pochi anni.

Il contratto iniziale non prevedeva alcun onere finanziario per il comune. Anzi la concessione del servizio e gli abbonamenti avrebbero dovuto portargli delle entrate aggiuntive. JCDecaux avrebbe avuto la possibilità di rifarsi con l'altro grande mercato che il bando del 2007 aveva unito a quello delle biciclette: il mercato della cartellonistica pubblicitaria. Poi nel 2009, il contratto viene rinegoziato: JCDecaux chiede infatti un'indennizzazione per i numerosi atti di vandalismo che avevano messo in pericolo l'equilibrio economico definito col contratto iniziale. Accadde quindi che il comune di Parigi non solo dovesse fornire un'indennità per ogni bici oggetto di atti di vandalismo (centinaia di euro per bici), ma anche procedere a una rinegoziazione delle entrate derivanti dagli abbonamenti (tra il trentacinque e il cinquanta per cento delle entrate vanno JCDecaux).

Fino a qua la storia passata del servizio. E veniamo alla difficile situazione attuale.

**L**'estensione del servizio ai trenta comuni dell'Ile-de-France e i rimborsi delle bici

vandalizzate cominciano a pesare sul bilancio del comune. Tra il 2012 e il 2014 circa il venti per cento del parco bici è oggetto di furto, mentre il trenta per cento viene distrutto. Tutto ciò comporta per il comune una spesa annuale supplementare di sedici milioni di euro. Vale a dire la totalità di quello che arrivava alla città tramite la percentuale sugli abbonamenti.

È la situazione finanziaria che porta alla pubblicazione di un nuovo bando. Nel 2017 il comune di Parigi decide di attribuire nuovamente il mercato della bicicletta, questa volta separato dal mercato della cartellonistica (che tuttavia consentiva il prezzo accessibile dell'abbonamento di Vélib'). Il comune vuole bici più robuste per resistere agli atti di vandalismo e almeno il venti per cento di bici elettriche.

Ma c'è il colpo di scena: lo storico concessionario JCDecaux, in alleanza con SnCF (le ferrovie dello stato) e Ratp (la rete del trasporto pubblico parigino) perde contro il consorzio franco-spagnolo

Smovengo, che ne ottiene la gestione per quindici anni.

Ricorso di JCDecaux contro Smovengo, che tuttavia ne esce vittoriosa.

E qui cominciano i guai per il consorzio franco spagnolo. Perché non riesce a realizzare i lavori promessi e si accumulano ritardi su ritardi, con enormi difficoltà tecniche da risolvere: le stazioni non sono elettrificate, non si possono prendere le bici, clienti con conti bloccati, servizio di assistenza inefficace e, da ultimo, lo sciopero dei lavoratori. Smovengo accusa JCDecaux di sabotaggio.

Nel frattempo la collera dei parigini monta. E il comune corre ai ripari. Arriva la prima multa per Smovengo: due milioni di euro di penalità per il ritardo, ai quali si aggiungeranno le perdite per il non utilizzo delle stazioni e i rimborsi per gli utenti.

Non solo. Il comune decide di prendere le cose in mano la situazione e di aiutare Smovengo nella gestione delle criticità esistenti, attraverso il personale comunale. Un aiuto che secondo molti potrebbe portare ad un nuovo ricorso JCDecaux per distorsione della concorrenza.



E mentre di Vélib' se ne vedono sempre meno in giro, nuove bici di colore verde, giallo e arancione sfrecciano per la città. È il *free-floating* delle compagnie che si sono inserite nel mercato della bicicletta. Non senza difficoltà. Gobe.bike a fine febbraio ha dovuto rinunciare, proprio a causa dei numerosi atti di vandalismo che ne avevano diminuito drasticamente il parco bici e aumentato i costi.

Gli altri resistono: Mobike con tremila e cinquecento bici, Obi con circa duemila bici e Ofo con più di mille (lontani dalle ventimila bici di Vélib'). E rilanciano pure: Mobike vuole arrivare a diecimila



bici e Ofo sta già pensando all'estensione della rete nei comuni della *petite couronne*.

La loro forza risiede nei bassi costi e nel vuoto legislativo per regolare il settore. Ma è soprattutto la facilità con cui si possono utilizzare le loro bici che attrae. Nessuna rastrelliera: basta solo scaricare l'applicazione sul cellulare, che consente di trovare la bici più vicina. Perché questo è uno dei vantaggi: lasciare la bici dove si vuole, senza dover ricercare delle stazioni (e magari trovarle piene, come accadeva con Vélib'). Certo, con qualche danno di immagine al decoro della città: i resti delle bici di Mobike, di Ofo e di Obi "ornano" molte strade parigine.

**U**na situazione molto difficile per il sindaco di Parigi, Anne Hidalgo. Che rischia di

costarle caro e di affossarne le ambizioni presidenziali. Se si votasse oggi per le comunali (previste per il 2020), i parigini le preferirebbero Benjamin Griveaux, il portavoce del governo di Edouard Philippe: i sondaggi danno Griveaux (La République en marche) in testa (32 per cento) seguito da Anne Hidalgo (29 per cento) e da Florence Berthout (LR) col 21 per cento. E la crisi di Vélib' va a toccare l'elettorato di Hidalgo, progressista e giovane, che utilizza il servizio.



Anne Hidalgo

Ma non è solo il fiasco di Vélib' a mettere in difficoltà il sindaco. Tutta la sua politica di riduzione dell'inquinamento è oggetto di forte discussione: le giornate senza auto, la pedonalizzazione delle strade lungo la riva della Senna (annullata da un tribunale amministrativo), la riduzione della circolazione in rue de Rivoli, le false multe della società Streeteo, che effettuava controlli fasulli per soddisfare la quota di introiti da multe prevista dal comune.

Sull'onda dell'Accordo di Parigi, per contrastare il riscaldamento globale, Anne Hidalgo voleva fare della sua città un esempio internazionale. Se Parigi si presentava al mondo come la metropoli modello per le politiche ambientali e di riduzione dell'inquinamento, le ultime vicende potrebbero però segnare il momentaneo *de profundis*. E la fine dell'ultima trincea della "vecchia" sinistra socialista.