



Città di Lecco

Città di Lecco

Piazza Diaz, 1 – 23900 Lecco (LC) - Tel. 0341/ 481111- Fax. 286874 - C.F.00623530136

ORIGINALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero 36 del 08.07.2010

OGGETTO: APPROVAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' PER L'IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DEL SERVIZIO DI "BIKE SHARING"

L'anno duemiladieci e questo giorno otto del mese di luglio alle ore 14.00 nella Sede Comunale, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Sigg:

Virginio Brivio	SINDACO	P
Vittorio Campione	VICESINDACO	P
Francesca Bonacina	ASSESSORE	P
Ivano Donato	ASSESSORE	P
Martino Mazzoleni	ASSESSORE	P
Mario Moschetti	ASSESSORE	P
Francesca Rota	ASSESSORE	P
Michele Tavola	ASSESSORE	P
Armando Volontè	ASSESSORE	A

Presiede l'adunanza il Dott. VIRGINIO BRIVIO in qualità di SINDACO assistito dal Vice Segretario Generale Dott. FLAVIO POLANO incaricato della redazione del presente verbale.

IL SINDACO

accertata la validità dell'adunanza per il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta e sottopone all'approvazione della Giunta Comunale la seguente proposta di deliberazione:

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- l'Amministrazione Comunale intende riservare una maggiore attenzione alle tematiche ambientali, soprattutto quelle riguardanti l'inquinamento atmosferico ed acustico, e i loro effetti sulla salute umana.
Il contributo del traffico urbano, sull'inquinamento dell'aria è determinante: è infatti responsabile in Europa del 40% delle emissioni di CO₂ e del 70% delle alte emissioni inquinanti prodotte dagli autoveicoli.
Gli effetti locali, inoltre, si ripercuotono su scala planetaria, con conseguenze negative in termini di cambiamenti climatici e riscaldamento globale.
In quest'ottica risulta prioritario e determinante ripensare complessivamente ad una programmazione della mobilità in termini di traffico urbano, in particolare l'Amministrazione intende concretizzare misure ed interventi finalizzati alla riduzione del traffico privato promuovendo la realizzazione di interventi a sostegno della mobilità ciclistica e pedonale coinvolgendo una pluralità di soggetti istituzionali e privati già presenti ed attivi sul territorio comunale.
Il progetto di *bike sharing* è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione del Comune per ridurre i problemi derivanti dalla congestione stradale e il conseguente inquinamento e per incentivare i cittadini ad una "mobilità dolce".
Infatti, il progetto vuole rendere disponibile ai cittadini biciclette di proprietà comunale, dislocate in diverse ciclostazioni individuate in punti strategici della città che gli stessi cittadini possono utilizzare durante il giorno con il vincolo di consegnarle presso una delle ciclostazioni stesse;

considerato che:

- nel Piano Esecutivo di Gestione 2010 del Settore Pianificazione e Sviluppo Territoriale è stato inserito il progetto di redazione di uno studio di fattibilità del servizio di Bike Sharing;
- è stata eseguita dai Servizi Trasporti e Mobilità e Agenda di Programmazione e Agenda21 del Comune di Lecco una analisi tecnica/economica del progetto di Bike Sharing;
- si procederà al reperimento delle risorse economiche necessarie mediante richiesta di finanziamento alla fondazione Cariplo;

- Vista la Legge Regionale n.7 del 30 Aprile 2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica";
- Visto il vigente Statuto comunale;
- Visto, l'art. 48, comma 1, del decreto legislativo 267/2000;
- Visto il parere tecnico, espresso ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;

DELIBERA

- 1) di approvare l'allegato studio di fattibilità sul progetto di "bike sharing"
- 2) di dare mandato al Dirigente del Settore Pianificazione e Sviluppo Territoriale per l'inoltro dello studio di fattibilità alla Fondazione Cariplo per la partecipazione al bando per il finanziamento

Indi, stante l'urgenza, con separata votazione,

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D. Lgs 267/2000.

PARERE TECNICO DI CUI ALL' ART. 49 D.Lgs. 267/2000

Si esprime **PARERE FAVOREVOLE** in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione avente ad oggetto: “

APPROVAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' PER L'IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DEL SERVIZIO DI “BIKE SHARING”, ID n. del

Lecco,

IL DIRETTORE DI SETTORE

Dott.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large initial 'O' followed by several loops and a horizontal stroke at the end. The signature is written over a horizontal line.



Comune di Lecco

Titolo progetto:

SERVIZIO DI BIKE SHARING

Sottotitolo:

Promuovere forme di mobilità sostenibile alternative all'auto privata

Assessore all'ambiente e alla mobilità

Vittorio Campione

Coordinamento Generale

Marco Cassin - Direttore del Settore Pianificazione e Sviluppo Territoriale

Responsabile del Procedimento

Roberta Colombo - Responsabile Servizio Trasporti

Equipe di progettazione

Franco Balbo – Agenzia di Programmazione e Agenda 21

Roberta Colombo - Responsabile Servizio Trasporti e mobilità

Vania Magenta – Agenzia di Programmazione e Agenda 21

Roberto Rota – Servizio Trasporti e mobilità

Sommario

1. Contesto progettuale	3
1.1. Localizzazione dell'intervento	4
1.2. Piano Provinciale rete ciclabile	5
1.3. Aspetto sociale e analisi del bisogno	5
1.4. Risorse locali	9
2. Obiettivi del progetto	9
2.1. Obiettivo generale	9
2.2. Obiettivi specifici	9
3. Strategia d'intervento	10
3.1. Azioni	10
3.2. Soggetti coinvolti (partner, finanziatori, fornitori)	10
3.3. Risorse (umane, materiali, economiche) necessarie	10
3.4. Tempi di realizzazione	11
3.5. Soggetti beneficiari	11
3.6. Risultati attesi	11
3.7. Criteri di valutazione degli esiti	12
4. Organizzazione	12
5. Tempistiche	13
6. Piano dei costi e sostenibilità finanziaria	14

1. Contesto progettuale

Negli ultimi decenni la città di Lecco, analogamente ad altre città a livello regionale ed anche nazionale, ha subito notevoli trasformazioni, dovuti alla dismissione di grandi aree industriali, al saldo negativo demografico, alla perdita dell'identità della città che vede allargare la propria zona di diretto interesse per motivi geografico-fisici, ma anche sociali ed economici.

La seguente analisi territoriale esaminerà in particolare gli aspetti viabilistici cittadini inerenti alla mobilità "dolce".

Percorsi pedonali

L'area centrale della città è da tempo utilizzata in modo prevalentemente pedonale, in quanto le principali strade sono a traffico limitato. Con la riqualificazione del centro, Piazza Cermenati e Piazza XX Settembre sono diventate esclusivamente pedonali. La riqualificazione di Piazza Cermenati ha coinvolto anche la parte della passeggiata lungo lago prospiciente l'ex Strada Statale 36, allargando la percezione dello spazio pubblico fino al lago.

L'apertura dell'Attraversamento urbano sotterraneo, e la conseguente riduzione del traffico veicolare in superficie, ha offerto nuove possibilità d'uso della strada a lago.

Durante il periodo estivo, nei giorni prefestivi e festivi in alcune ore della giornata il lungolago tra Via Sauro e Via Parini è interdetto al traffico veicolare. La strada inoltre viene chiusa alla circolazione veicolare in concomitanza con le numerose manifestazioni culturali e ricreative programmate soprattutto nella stagione estiva.

La passeggiata sul lungolago si sviluppa dal viale della Costituzione fino a Via Capodistria. Recentemente la passeggiata a lago è stata prolungata a sud lungo il fiume Adda fino al ponte Azzone Visconti, in occasione della riqualificazione di ampi comparti edilizi.

Oltre all'area pedonale presente nella Zona a Traffico Limitato del centro vi sono percorsi riservati ai pedoni nei rioni periferici della città, quali Acquate, Castello, Chiuso e Maggianico.

Lecco è dotata di numerose connessioni pedonali tra i rioni a monte e tra questi e le parti più centrali della città (a lago). Ad esempio ad Acquate via Costa, via Resegone; a Germanedo via Belfiore e via Rovereto.

Altri percorsi pedonali si ritrovano a ridosso della ferrovia. In particolare il passaggio pedonale (via Centrone) che connette la piazza della stazione con largo Montenero e via Carlo Porta che unisce via D'Oggiono con il centro Meridiana e la zona delle scuole superiori.

Percorsi ciclabili

La passeggiata a lago, con la sua estensione lungo il fiume Adda, anche se non esplicitamente regolamentata in questo senso, permette un agevole utilizzo di tipo ciclabile.

Lecco si è poi dotata più recentemente di una nuova pista ciclabile che si snoda lungo le sponde del lago di Garlate da Rivabella a Piazza Era a Pescarenico, per una lunghezza complessiva di circa tre chilometri. La pista ciclabile, interamente in sede propria e larga 2,5 metri, collega l'estremità sud del territorio comunale con il quartiere di Pescarenico attraversando il parco di Rivabella e il centro sportivo comunale del Bione.

I percorsi espressamente dedicati alle biciclette non costituiscono allo stato attuale una rete ciclabile propriamente detta, essendo localizzati, con un andamento discontinuo, esclusivamente lungo il fiume Adda e il Lago di Garlate.

Quadro evolutivo

Alla scala urbana il PRG vigente prevede il prolungamento della pista ciclabile esistente in due direzioni:

- lungo il fiume Adda e il lago, realizzando il tratto mancante tra piazza Era e via dell'Isola (superando la barriera del ponte ferroviario). In questo modo si verrebbe creare un percorso ciclopedonale che costeggia da Sud a Nord il lago di Garlate, il fiume Adda e il Lario fino ai confini comunali;
- verso Santo Stefano attraversando il centro della città. Il percorso previsto parte dalla ciclabile esistente in Piazza Era e prosegue per Via Maggiore, Via Ghislanzoni, via Cairoli, via Mascari, Basilica, Via Bixio, Via Belvedere.

A Nord della città, oltre il lungolago Piave, è in attesa di finanziamento da parte dell'ANAS la realizzazione della passerella ciclopedonale tra Lecco e ed Abbadia Lariana che separi la mobilità ciclopedonale da quella veicolare.

1.1. Localizzazione dell'intervento

Il metodo per individuare le aree dove installare le stazioni di bike sharing si è basato sulla scelta di zone con forte interscambio e parcheggi per auto.

Questo agevolerà chi entra a Lecco per lavoro o per studio che avrà una possibilità in più per non utilizzare l'auto soprattutto nel centro cittadino già congestionato dal traffico.

Le zone sono 5:

FERROVIA

Piazza della Stazione – E' il punto di maggior interscambio dei trasporti pubblici (treni e autobus) nella città di Lecco.

In questo punto vi sarebbero moltissimi studenti e lavoratori pubblici e del terziario che potrebbero usufruire della bicicletta per spostarsi in città arrivando con treni e autobus dalla Provincia.

MERIDIANE

Oltre ad essere il centro commerciale più grande della città ha la presenza di oltre 1.500 parcheggi auto con due piani interrati aperti al pubblico.

E' una zona centrale e strategica della città.

ZONA MERCATO "ex Piccola Velocità" si caratterizza per la sua posizione centrale e la presenza di parcheggi a pagamento utilizzati da molti lavoratori. Inserire una stazione di bike sharing in questo luogo potrebbe incentivare la fruibilità del parcheggio stesso e decongestionare il traffico locale.

BIONE Centro Sportivo.

Anche questa zona è provvista di molti posti auto ad uso pubblico e gratuito. Si trova in una zona periferica della città ma ben servita da una pista ciclabile che porta nel centro città e percorre poi il lungo lago fino al lato opposto della città.

IMBARCADERO

Si trova al punto opposto della pista ciclabile che parte dal Bione. L'imbarcadero si colloca sul lungo lago principale nel centro golfo di Lecco. E' già sede di stazione della navigazione del lago. Questo potrebbe incentivare anche una mobilità dolce sul lato turistico, in quanto chi arriva con il battello a Lecco può usufruire delle biciclette per girare nel centro cittadino.

Parcheggiando l'auto al Bione, utilizzando la pista ciclabile si arriverebbe nel golfo di Lecco nella centralissima piazza Cermenati di fronte all'imbarcadero in meno di dieci minuti.

La zona "Meridiana" costituisce un elemento di forte impatto nella mobilità urbana, sia per il carico veicolare indotto, sia soprattutto per la concentrazione in punto critico dei consistenti flussi veicolari in uscita dai parcheggi sotterranei.

La limitatezza della rete veicolare urbana e la sua ordinaria situazione di saturazione crea una pesante situazione di conflitto tra i flussi in circolazione nella viabilità principale e quelli in uscita dalle aree di pertinenza del centro direzionale.

Occorre evidenziare la presenza di forti flussi veicolari formati da pendolari che si muovono giornalmente sulle direttrici Lecco-Valmadrera e Lecco-Calolziocorte che causano la saturazione della viabilità di accesso al capoluogo..

Dalle simulazioni effettuate emerge che, nonostante la realizzazione degli interventi previsti (nuove varianti alla S.S. 639), i livelli di congestione rimangono elevati. Appare pertanto opportuno esplorare la fattibilità di un intervento che miri ad una soluzione unitaria dei problemi della circolazione e di connessione tra provenienze extracomunali e centro città.

Trasporto lacuale

Il trasporto lacuale rappresenta una significativa opportunità per il trasporto di merci e persone. Le linee sono attualmente organizzate a favore del trasporto di persone, fornendo un servizio fortemente orientato alla fruizione turistica del lago.

La linea principale, esercita in tutto l'arco dell'anno con aliscafi, è la Colico-Como che attraversando più volte il lago collega Colico, Domaso, Gravedona, Dongo, Bellano, Varenna, Menaggio, Bellagio, Lenno, Lezzeno, Argegno e Como.

Nel periodo estivo il servizio viene rafforzato con battelli che scendono fino a Como e da una linea stagionale Varenna-Lecco.

Il trasporto di autovetture è garantito da cinque linee di collegamento tra le opposte sponde del lago: Varenna-Menaggio, Varenna-Bellagio, Varenna-Griante, Menaggio-Bellagio, Bellagio-Griante. Il sistema dei porti turistici nella sponda in Provincia di Lecco è organizzato su 25 scali che paiono principalmente concentrati nella zona a nord del lago.

1.2. Piano Provinciale rete ciclabile

L'intervento si posizionerà in un complesso più ampio della sola città di Lecco. Il contesto è quello provinciale. Infatti, nel quadro della struttura del sistema della mobilità, il Piano Provinciale della Rete Ciclabile prevede e promuove lo sviluppo di un sistema organico di piste ciclabili al fine di favorire la mobilità individuale a basso impatto ambientale, con particolare attenzione alla fruizione turistica e al tempo libero.

Il piano prevede di essere indirizzo per gli enti locali territoriali che vorranno dotarsi di percorsi ciclabili e guida alla Provincia nella scelta degli interventi da finanziare con risorse proprie o con il contributo dello Stato.

La rete delle ciclopiste delineata è da considerarsi integrata con i vari comparti del sistema della mobilità: le infrastrutture di trasporto su ferro che attraversano il territorio provinciale trasversalmente e longitudinalmente, garantiscono rapidi spostamenti verso le province confinanti e rispondono ad esigenze di trasporto per lavoro e per interessi culturali e turistici; a tali infrastrutture si connette la rete del trasporto pubblico su gomma che nei centri di interscambio ferro/gomma e gomma/gomma dovrebbe essere attrezzata per consentire una reale integrazione con la rete delle ciclopiste. Infine alla rete delle ciclopiste, si affianca il sistema della navigazione lacuale che permette il transito in tempi brevi tra la provincia di Lecco e quella di Como. L'interazione tra questi sistemi di trasporto permetterebbe così strutturata la dilatazione territoriale di una mobilità "leggera".

Gli itinerari della maglia ciclabile non costituiscono percorsi ex-novo definitivi, bensì, da un lato, il tentativo di ricucitura e di collegamento delle iniziative già in atto sul territorio e dall'altro il collegamento con elementi di particolare pregio paesistico del territorio.

La rete individuata e analizzata definisce i "corridoi" portanti per lo sviluppo generale della rete provinciale ciclopedonale a cui dovrebbero tendere sinergicamente le strategie di tutti gli Enti chiamati a favorire lo sviluppo di una mobilità leggera che si affianca a quella motorizzata privata e pubblica.

In prima istanza il piano vuole fare emergere, attraverso interventi mirati, la priorità dei collegamenti da realizzare. Tale condizione è necessaria per rafforzare la ciclabilità di percorsi di lunga gittata che attraversano e percorrono l'intero territorio provinciale.

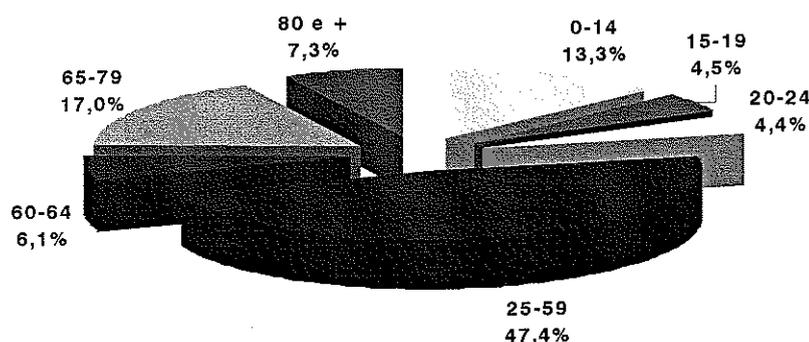
1.3. Aspetto sociale e analisi del bisogno

Con una popolazione a fine 2008 di 47.529 unità, il Comune di Lecco presenta una densità pari a 1.034,8 abitanti per kmq; circa 2,5 volte il valore medio della provincia che risulta a sua volta tra i più alti del paese, nettamente superiore sia al valore medio nazionale (197,8 ab./Kmq) e, sia pure di pochissimo, anche a quello regionale (404,1 ab./Kmq). La concentrazione di abitanti sul territorio di Lecco non è tuttavia tra le più alte della provincia nella cui classifica è preceduta da altri 14 comuni caratterizzati da densità abitative che superano i 1.200 ab./Kmq: Malgrate arriva a ben 2.137 ab./Kmq.

Nel confronto con i dati provinciali e regionali un elemento che assume particolare rilevanza è la notevole presenza di persone anziane sul totale della popolazione. Nel Comune di Lecco, infatti, gli over 65enni superano il 24% con uno scarto di 5 punti percentuali in più rispetto alla media provinciale (19,4%) che è invece in linea con il dato regionale e che posiziona la provincia tra quelle più “giovani” della Lombardia, rispetto, ad esempio, alle province di Pavia, Cremona e Mantova, dove la quota di over 65enni è superiore al 21%. Decisamente più numerosa anche la componente dei grandi anziani: gli ultra ottantenni sono oltre il 7% della popolazione comunale, mentre in provincia e regione si attestano sul 5%. Ad una più alta incidenza degli anziani corrisponde in città un minor peso sia dei giovanissimi che delle persone in età lavorativa (15-64 anni): i primi, con una età fino a 14 anni sono, infatti, il 13,3% della popolazione lecchese contro il 14,3 % della media provinciale, le seconde rappresentano “solo” il 62,4%, quattro punti percentuali in meno rispetto alla media provinciale, allineata al dato regionale.

La composizione della popolazione per classi di età che emerge dagli andamenti descritti vede una concentrazione di residenti nella fascia di età compresa tra i 25 e i 59 anni che conta 22.437 persone¹, pari al 47,4% della popolazione complessiva. Il numero di persone in età lavorativa (15-64 anni), uguale a 29.556, risulta così abbastanza elevato anche se il relativo peso sulla popolazione complessiva è decisamente inferiore a quanto si registra negli altri comuni della provincia: lo scarto è infatti di oltre 4,5 punti percentuali a sfavore del capoluogo (66,9 e 62,4% i rispettivi valori).

Grafico 1 – Composizione percentuali della popolazione residente per classi di età. Comune di Lecco. 2008*



Fonte: Elaborazioni Comune di Lecco su dati ISTAT e Servizio Demografia

Per l’analisi del bisogno è stato istituito nel mese di giugno 2010 un questionario diffuso alla popolazione. Dai risultati rientrati e dall’analisi dei dati si evince che:

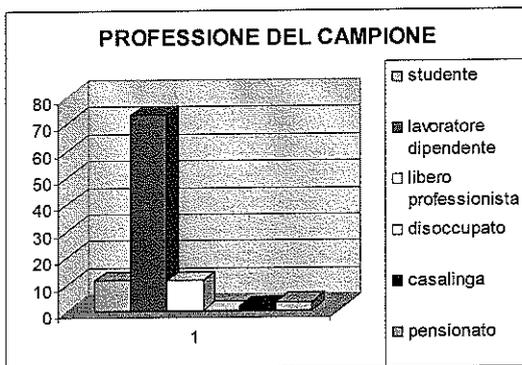
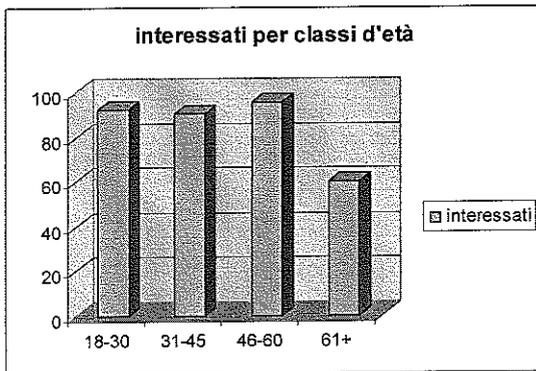
Ha risposto per il 60% uomini e il 40% donne.

Complessivamente l’89% dei cittadini che ha risposto al questionario è interessato ad un servizio di bike sharing.

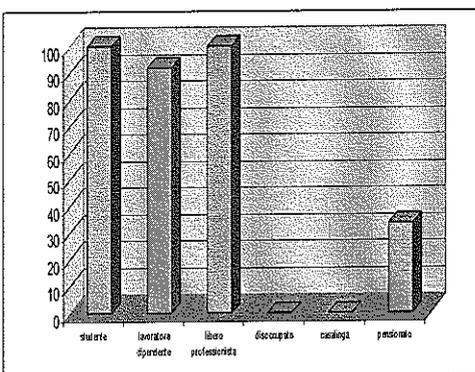
La fascia d’età che ha risposto maggiormente è quella che va dai 31 ai 45 anni.

La fascia d’età più interessata al servizio è quella che va dai 46 ai 60 (95%) seguita subito dopo dai giovani tra i 18-30 (92%) e il 90% di chi ha tra i 31 e i 45 anni. Un dato importante è il solo 60% degli interessati che hanno sopra i 61 anni.

¹ Dato al 31/12/2007. Le quote relative alle diverse classi di età restano sostanzialmente invariate anche se calcolate a fine anno, considerando quindi i 204 residenti in più dovuti alla somma del saldo migratorio totale e del saldo naturale.



studente	11,11
lavoratore dipendente	73,02
libero professionista	11,11
disoccupato	0
casalinga	1,59
pensionato	3,17



studente	100
lavoratore dipendente	92
libero professionista	100
Disoccupato	Dato n.p.
Casalinga	Dato non significativo
Pensionato	33,33

Come si può notare la fascia di popolazione interessata è soprattutto quella dei lavoratori e degli studenti. I pensionati sono in controtendenza. Infatti 2 su 3 di chi ha compilato il questionario dichiara di non essere interessato ad un servizio di bike sharing

La variabile residenza dimostra molto bene come i cittadini non residenti che utilizzano la città (city users) per lavoro o per studio sono molto interessati al servizio di bike sharing. Il 100% dei non residenti si dichiara interessato. Tra i residenti la percentuale degli interessati è dell'83,67%.

Ma il dato ancora più interessante è che al questionario diffuso a Lecco e sul sito del Comune hanno risposto per il 64% i residenti e ben il 36% dei questionari restituiti è stato compilato dai non residenti.

Questo evidenzia ancora di più la forte attenzione da parte dei city users su questo servizio. Un servizio che quindi, se istituito andrà sicuramente a decongestionare parte del traffico cittadino in quanto potrebbe evitare che i city users entrino in macchina con la città o altri mezzi di trasporto. Sarà importante quindi posizionare le stazioni del bike sharing soprattutto alle porte di ingresso della città con interscambio e in particolar modo presso la Stazione Ferroviaria.

Dal questionario, inoltre, si evince che il 74% del campione raggiunge il lavoro o la scuola con l'auto. Questo dato incrociato con la residenza fa ben sperare ad un decongestionamento del traffico e ad una politica volta all'incentivo dell'uso della bicicletta anche propria.

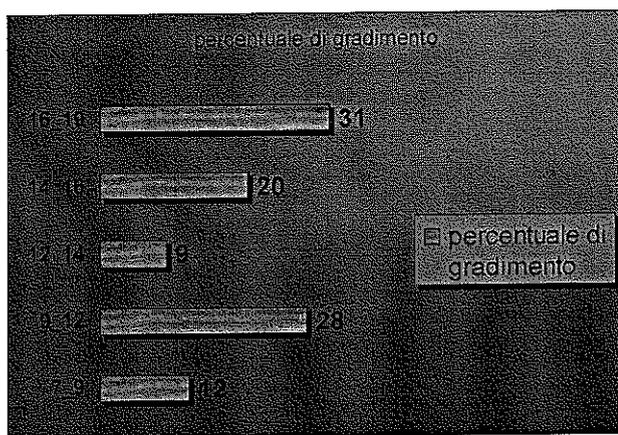
Il 10% circa utilizza mezzi pubblici. L'11% utilizza già la bicicletta e il 5% va a lavoro o a scuola a piedi.

L'utilizzo attuale della bicicletta vede l'utilizzo della bicicletta per il 50% di solo una volta al mese o mai. Interessante notare come tra chi non utilizza mai la bicicletta o la utilizza solo una volta al mese vi è oltre l'86% delle persone favorevoli all'utilizzo del bike sharing. Chi utilizza la bicicletta già più volte alla settimana si dichiara favorevole al bike sharing per il 79%.

Questo dato delinea il fatto che se ci fosse la possibilità la bicicletta la si userebbe volentieri, anche chi non la sta usando o non la usa mai. In perfetta linea con i dati emersi dai city users.

Il 61% utilizza la bicicletta per il tempo libero/ svago/ sport, il 22% per commissioni personali, il 13% per tragitto casa-lavoro/studio

FASCIA ORARIA DI UTILIZZO



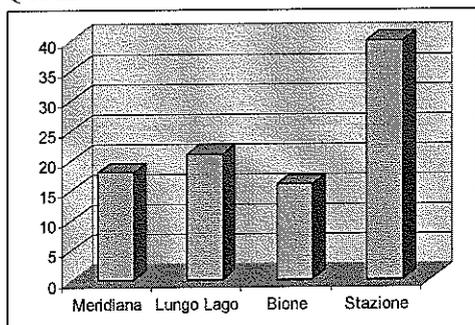
Dai dati si denota che le fasce orarie nelle quali si utilizzerebbe maggiormente il servizio di bike sharing sono quelle tra le 16 alle 19 (31% degli utenti) e dalle 9 alle 12 (28%). Circa il 60% di chi utilizzerebbe il bike sharing lo utilizzerebbe nelle fasce di entrata ed uscita del lavoro. Questo sottolinea ancora una volta che a Lecco il bike sharing sarebbe utilizzato maggiormente dai lavoratori e studenti, in particolar modo da chi non è residente. Evitando così l'utilizzo della macchina o dei mezzi pubblici.

Nel centro cittadino infatti sono presenti quasi tutti gli istituti scolastici superiori e gli enti locali (Provincia e Comune), nonché Tribunale, Ufficio Scolastico, ASL e molti uffici.

GIORNI DI UTILIZZO

Il 58% del campione userebbe il bike sharing nei giorni feriali. Anche questo dato sottolinea che sono più i lavoratori e gli studenti gli interessati.

QUALI PUNTI DELLA CITTA' PER IL BIKE SHARING



Come si evince dal grafico, potendo scegliere più opzioni, gli intervistati hanno dimostrato una forte richiesta (oltre il 60% degli intervistati) per la zona Stazione (maggior punto di scambio per i city users), ma vi sono anche richieste per il lungo lago, la zona “Meridiana” e il “Bione”.

1.4. Risorse locali

La provincia di Lecco e la sua città capoluogo ha la maggiore concentrazione di associazioni sul territorio lombardo in rapporto agli abitanti. Il tessuto sociale si è spesso rilevato ricettivo sulle tematiche ambientali. Infatti, sul territorio vi sono molte associazioni di volontariato che si occupano delle problematiche della salvaguardia dell'ambiente. Insieme a queste associazioni vi sono anche quelle che in modo più specifico si occupano della mobilità dolce e della promozione di forme di mobilità sostenibile alternative all'auto privata. Da 7 anni il Comune di Lecco collabora con l'associazione “Eco86” per la promozione del Piedibus dove oltre 500 bambini ogni giorno vengono accompagnati a piedi a scuola attraverso percorsi cittadini controllati. Vi sono presenti molte associazioni che promuovono l'uso della bicicletta e che insieme si sono “consorziate” creando un unico soggetto: Leccociclabile. Tutte queste realtà sono delle risorse importanti che possono contribuire alla buona riuscita del progetto del “bike sharing”.

2. Obiettivi del progetto

2.1. Obiettivo generale

Il progetto emerge dalla volontà da parte dell'assessorato all'Ambiente e Mobilità del Comune di Lecco di incentivare la “mobilità dolce” per migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Si tratta di promuovere la diffusione di una mobilità sostenibile alternativa all'utilizzo dell'auto privata con la finalità di ridurre il CO2 ed altri inquinanti atmosferici presenti nell'aria e di decongestionare il traffico nel centro cittadino e nelle zone limitrofe.

Dalle analisi svolte e dai questionari somministrati ai cittadini si evidenzia il forte interessamento (soprattutto di lavoratori e studenti residenti nella provincia che ogni giorno utilizzano la città (*city users*)) alla possibilità di utilizzo della bicicletta in alternativa all'auto privata o ai mezzi pubblici per brevi spostamenti.

2.2. Obiettivi specifici

- Mobilità sostenibile: intermodalità con trasporto pubblico e decremento degli spostamenti in auto nel centro urbano inteso come polo attrattore (presenza massiccia del settore terziario)

- Diminuzione di emissione nell'aria di anidride carbonica e gas inquinanti nel centro cittadino e nelle zone limitrofe
- Percorsi didattico – formativi in materia di mobilità sostenibile (cultura dello sport, del benessere fisico, salvaguardia dell'ambiente, introduzione di laboratori di manutenzione nella scuola primaria per sensibilizzare l'uso della bicicletta)
- Fruizione del circuito delle piste ciclabili e/o ciclovie urbane ed extraurbane (esistenti ed in previsione)

3. Strategia d'intervento

3.1. Azioni

Il Comune di Lecco avrà un ruolo centrale nella logistica del servizio, intende avvalersi di alcune associazioni presenti sul territorio che si occupano della sostenibilità ambientale nonché delle società operanti nel trasporto pubblico locale.

Si intende affidare a terzi la manutenzione ordinaria, il riposizionamento delle biciclette, il monitoraggio e la distribuzione delle tessere elettroniche.

Inoltre, il servizio verrà affiancato da laboratori didattici sulla manutenzione e la cultura della bicicletta proposti nella scuola primaria.

L'amministrazione intende reperire finanziamenti oltre che dal presente bando anche attraverso il coinvolgimento di sponsor privati locali.

Dopo una accurata verifica ed eventuale implementazione del servizio, si cercherà di proporre una convenzione con i paesi limitrofi per verificare di creare un bike sharing allargato fuori anche dalla città con la possibilità di utilizzare la stessa tessera magnetica

3.2. Soggetti coinvolti (partner, finanziatori)

Partner

- Associazione Eco86
- Comunità di Via Gaggio
- Leccociclabile

Finanziatori

- Fondazione Cariplo
- Sponsor

3.3. Risorse (umane, materiali) necessarie

- Rete di distribuzione tessere elettroniche già esistente per rilascio abbonamenti/biglietti trasporto pubblico locale.
- Furgone e autista per riequilibrio numero biciclette nelle ciclostazioni;
- Laboratorio di manutenzione ordinaria
- Ufficio di riferimento per monitoraggio GPRS

- Laboratori di educazione e sensibilizzazione mobilità ciclopedonale da proporsi alle scuole primarie e secondarie da parte di Eco86 gestore del servizio Piedibus

3.4. Tempi di realizzazione

Si intende avviare il servizio da aprile 2011. L'acquisto e l'installazione delle ciclostazioni avverrà a partire da dicembre 2010.

A settembre 2011 avverrà la verifica e il monitoraggio per l'implementazione del servizio.

3.5. Soggetti beneficiari

Cittadini residenti, city users (studenti e lavoratori), turisti

3.6. Risultati attesi

1. Attivazione di 5 postazioni e 60 biciclette a noleggio in tutto il centro cittadino.
2. Riduzione CO2 giornaliero di circa 2 tonnellate all'anno *
3. Minor traffico nel centro cittadino
4. Divulgazione del servizio tramite volantini e opuscoli a tutta la cittadinanza
5. Incentivazione ad utilizzare la bicicletta (anche propria) come mezzo non inquinante per gli spostamenti.

***Risparmio CO2 ipotizzato**

La bicicletta è l'unico mezzo di trasporto che possa essere considerato ad impatto zero.

Il servizio di noleggio biciclette che si vorrà utilizzare è in grado di fornire in tempo reale i dati di utilizzo del servizio, in termini di numero di prelievi e di flussi di spostamento.

Mediamente è stato rilevato che nelle città dotate del servizio di bike sharing in condizione di maturità, vale a dire con una condizione stabile di utilizzi, il servizio può generare per ogni anno circa 2000 prelievi per ogni stazione installata sul territorio.

La distanza coperta da ogni "corsa" è mediamente compreso tra i 0,8 km e 1,4 km, laddove esista una fascia di gratuità che ne incentivi l'uso "rapido".

Per valutare i benefici ambientali che questo servizio può generare, si può associare a questi dati un valore di emissione media, per esempio generata dall'uso di un'autovettura Euro 4.

In questa fase si considera il beneficio ambientale derivante dal cambiamento di abitudini del cittadino, il quale potrà scegliere di spostarsi in modo intermodale scegliendo altri mezzi di trasporto pubblico in alternativa alla propria auto, magari grazie al servizio in oggetto.

Pertanto i benefici ambientali attesi nei 12 mesi di gestione del servizio potranno essere:

N. prelievi per stazione= 2.000/anno = 2.000 prelievi

N. stazioni = 5

N. prelievi totali = 10.000

Percorso medio = 1,2 Km

Totale chilometri percorsi = 12.000 km

Emissioni auto Euro 4 = 160 gr CO2/km

Totale CO2 risparmiata: 12.000 km x 160 gr = 1,96 ton circa 2 ton di CO2

3.7. Criteri di valutazione degli esiti

- Analisi dei dati rilasciati dal software di gestione “bike sharing”
- Analisi dati ARPA su CO2 e altri gas inquinanti

4. Organizzazione

L'ente capofila del servizio è il Comune di Lecco che con i suoi uffici trasporti, agenda21 e ambiente coordinerà e porterà avanti il “bike sharing”.

I servizi sopraccitati gestiscono il trasporto pubblico locale, realizzano politiche di sostenibilità ambientale e mobilità sostenibile (progetto prioritario: piedibus) e attuano politiche di risparmio energetico, salvaguardia della salute pubblica e riduzione inquinanti nell'aria.

5. Tempistiche

Si può ipotizzare una durata di 12 mesi per lo spazio di avvio, verifica ed implementazione del servizio.

Tipo azione		Dic 2010	Gen 2011	Feb 2011	Mar 2011	Apr 2011	Mag 2011	Giu 2011	Lug 2011	Ago 2011	Set 2011	Ott 2011	Nov 2011	Dic 2011
CRONOGRAMMA Azioni obiettivo generale	Acquisto attrezzature	■	■	■										
	Installazione attrezzature				■									
	Avvio servizio Bike Sharing					■								
	Gestione del servizio						■	■	■	■	■	■	■	■
	Verifica e Monitoraggio per implementazione *										■			
	Proposta convenzione Paesi limitrofi													■

*analisi del bisogno correlata ai primi mesi dei avvio del servizio e finalizzata all'incremento di cicloposteggi.

6. Piano dei costi

ATTREZZATURE			
Tipologia attrezzature	Unità	Importo per unità	Costo totale
Stele	5	3900	19500
ciclo posteggio (colonnina)	60	1250	75000
bicicletta	50	260	13000
Staffe ancoraggio	50	80	4000
Tessera elettronica	300	5	1500
lucchetti	300	70	2100
Portabici 11 posti	10	495	4950
Dime			5700
TOTALE CATEGORIA 1			125750
ALTRE SPESE			
Altri costi	Unità	Importo per unità	Costo totale
Canone annuo gestione			2100
Canone annuo GPRS			850
Trasporto e installazione			5000
Laboratori didattici in scuole primarie e secondarie			20000
TOTALE CATEGORIA 2			27950
TOTALE COSTI			153700
Iva al 20%			30740
Totale costi compresa iva 20%			184440

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

IL SINDACO
VIRGINIO BRIVIO



IL VICE SEGRETARIO GENERALE
FLAVIO POLANO



REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, certifica che la presente deliberazione:

- è stata pubblicata all'Albo Pretorio del Comune il 14 LUG. 2010 vi rimarrà per 15 giorni consecutivi fino al 29 LUG. 2010 ai sensi dell'art. 124, 1° comma, D.Lgs.n. 267/2000.
- è stata comunicata ai Capigruppo Consiliari in data 14 LUG. 2010.

Li, 14 LUG. 2010



IL SEGRETARIO GENERALE



CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione E' DIVENUTA ESECUTIVA in data _____

Li,

IL SEGRETARIO GENERALE