

OGGETTO: MIBICI – VERSO UNA RETE STRATEGICA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA IN PROVINCIA DI MILANO.

BANDO 2005 PER L'ASSEGNAZIONE DI CONTRIBUTI FINANZIARI IN CONTO CAPITALE (COFINANZIAMENTO) PER LA REALIZZAZIONE DI PROGRAMMI E PIANI, PROGETTI DI OPERE, SERVIZI PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DESTINATI AI COMUNI E AGLI ENTI PARCO. APPROVAZIONE.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista l'allegata relazione del Settore Infrastrutture a Rete, Riqualificazione Urbana, Mobilità in data 07.09.2005 e condividendone le motivazioni e conclusioni;

Visti i pareri espressi a norma dell'art. 49 - comma 1 del D. Lgs 18/8/2000 n. 267, come da foglio allegato;

Richiamato l'art. 134 - 4° comma del D. Lgs. 18/8/00 n. 267;

Con voti unanimi, espressi nelle forme di legge, anche per quanto riguarda l'immediata eseguibilità della presente;

DELIBERA

1) di approvare la partecipazione al Bando 2005 per l'assegnazione di contributi finanziari in conto capitale (cofinanziamento) per la realizzazione di programmi e piani, progetti di opere, servizi per la promozione della mobilità ciclistica destinati ai comuni e agli enti parco;

2) di approvare tutta la documentazione richiesta dal Bando provinciale suddetto ed allegata alla presente;

3) di impegnarsi a sostenere, in caso di ammissione, a fronte del costo totale del progetto di € 70.000,00 il cofinanziamento del 30% corrispondente a € 21.000,00 ed a fronte del contributo provinciale di € 49.000,00;

4) di dare atto che l'importo di € 21.000,00 quale cofinanziamento del progetto trova capienza al Tit. 2 Funz. 9 Serv. 6 Cap. 2886 "Incarichi per spese tecniche" del Bilancio 2005 che presenta la voluta disponibilità (reg. 2005/2503 – 3726)

5) di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – 4° comma del D. Lgs., 18/8/00 n. 267.

lì, 07.09.2005

RELAZIONE

Tema

Il progetto candidato riguarda la realizzazione di un polo di servizi per la mobilità sostenibile a scala urbana in corrispondenza della stazione ferroviaria di Sesto San Giovanni con annesso sistema di percorsi di collegamento ai principali assi di mobilità ciclabile.

Oggi questo nodo infrastrutturale è caratterizzato dalla presenza, oltre che della stazione ferroviaria posta lungo la direttrice Milano-Lecco / Sondrio / Chiasso, capolinea della metropolitana MM1 Sesto FS e di alcune importanti autolinee regionali, interurbane e urbane. Come luogo deputato all'accesso alle reti del trasporto pubblico, il nodo della stazione di Sesto costituisce un importante catalizzatore dello scambio tra flussi di persone e attività a scala urbana e metropolitana e nel contempo costituisce una delle principali "porte" di ingresso alla città.

Il rilancio dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo alternativo di mobilità sostenibile può trovare il suo punto di riferimento in un polo di servizi collocato in questa posizione strategica per i flussi in movimento su brevi distanze.

Nel quadro delle grandi trasformazioni urbanistiche in corso e nelle previsioni che riguardano ulteriori ed estese parti della ex città delle fabbriche, il nodo della mobilità pubblica della stazione ferroviaria è destinato ad incrementare il proprio ruolo non solo rispetto al sistema del trasporto ma anche in funzione delle strategie di sviluppo economico e sociale di Sesto e del sistema del nord Milano.

Caratteristiche tecniche

Il riferimento a cui si ispira l'intervento è il modello del centro servizi per biciclette all'interno dei nodi della mobilità pubblica, ormai ampiamente consolidato in alcuni paesi dell'Europa nordcontinentale (*Vèlostation* in Francia e Svizzera o *Randstation* in Germania) e sperimentato anche nell'area milanese (*Bicistazione* di San Donato Milanese).

Sotto il profilo attuativo, l'intervento riguarda la progettazione del modello funzionale e gestionale e delle infrastrutture di servizio, gli spazi conseguenti, i percorsi di collegamento.

Per quanto riguarda il modello funzionale e gestionale, si prevede la realizzazione di una serie di servizi per la mobilità ciclabile finalizzati:

- a rispondere alla domanda intermodale - esistente e potenziale –, di quella parte di utenza del trasporto pubblico che dal nodo della stazione di Sesto utilizza la bicicletta per raggiungere i luoghi di lavoro o la propria abitazione nel territorio del Nord Milano;
- alla promozione verso la cittadinanza dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti urbani di medio - breve percorrenza, sia attraverso l'offerta del mezzo sia attraverso l'interconnessione dei percorsi ciclabili per tutta l'utenza che oggi non è attratta dal trasporto pubblico locale a causa della ridotta flessibilità del sistema, della scarsa intermodalità ed al suo carattere di rete "extraurbana" (tratte, frequenze e fermate poco compatibili con la domanda di spostamento a-sistematico all'interno dell'area urbana);
- al coinvolgimento nei processi di sviluppo sostenibile del tessuto economico e produttivo locale, promuovendo un modello di trasporto più efficiente e meno inquinante per i dipendenti delle imprese presenti sul territorio del Nord Milano che accedono alla rete del trasporto pubblico attraverso il nodo intermodale della Stazione di Sesto San Giovanni.

L'intervento assume anche l'obiettivo, non secondario, di contribuire a breve termine alla riqualificazione urbanistica dell'area della stazione ferroviaria della città, che oggi evidenzia fenomeni di degrado del paesaggio urbano e di pratiche d'uso tipiche delle aree di risulta e di abbandono.

La riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria nel suo complesso, è prevista attraverso un apposito Piano Attuativo, che avrà attuazione a medio termine data la natura urbanistica dello strumento; a quel tempo sarà pertanto già avviata e farà parte delle abitudini dell'utenza l'uso della bicicletta rispetto ad oggi.

Le principali funzioni previste riguardano:

- il noleggio e lo stazionamento delle biciclette;
- l'assistenza, la riparazione e la custodia/sorveglianza dei mezzi;
- vendita di pezzi di ricambio e accessori per biciclette (es. caschi, luci, ecc.);
- custodia delle attrezzature dei ciclisti-pendolari (es. tuta antiacqua, casco, catarifrangenti, ecc.);
- l'informazione sul sistema della mobilità e del trasporto afferente al nodo di interscambio (es. orari ed itinerari, treno+bici, ecc.), l'informazione relativa alla localizzazione delle funzioni pubbliche (Comune, Poste, ASL, ecc.);
- l'informazione sulla rete e sui progetti relativi alla rete della mobilità ciclabile promossi dalle amministrazioni pubbliche, anche rispetto ad itinerari cicloturistici (es. turismo ciclabile dei Navigli milanesi e nei parchi di interesse sovracomunale e regionale, ecc.);
- info-point telematico per il servizio in fase di sperimentazione promosso dall'Agenzia Sviluppo Nord Milano (*Infomobility*).

Negli aspetti gestionali, il progetto intende qualificarsi nel territorio anche sotto il profilo sociale.

Sulla scorta dell'esperienze in atto nella gestione operativa delle aree verdi delle collinette ex Falck di Cologno Monzese, per quanto riguarda l'esercizio infatti, vi è l'ipotesi di coinvolgere le cooperative sociali di tipo B, con l'intento di offrire nuove opportunità di lavoro e di riappropriazione di un ruolo positivo e attivo ad alcune categorie di soggetti a rischio di emarginazione sociale.

Per ospitare le funzioni sopraindicate, si prevede la realizzazione di una struttura polivalente, con un edificio di circa 200 mq di superficie coperta e annessa superficie scoperta (ma adeguatamente riparata da pensiline) per circa 600 mq destinata ad ospitare gli stalli per 120/150 biciclette.

L'intervento sarà realizzato all'interno di un'area adiacente la stazione ferroviaria, già oggi impiegata per la sosta automobilistica a pagamento come indicato nei documenti allegati.

La proprietà dell'area è pubblica e sarà a breve gestita dal Consorzio trasporti pubblici.

Nell'edificio troveranno posto la reception/il punto informazioni, un servizio igienico destinato al personale di gestione, un piccolo locale per il ricovero di attrezzatura per la pulizia e il ricovero di pezzi di ricambio e accessori per bici, l'officina e un deposito biciclette. Nelle ore notturne l'area sarà video sorvegliata da un sistema di telecamere.

L'accesso ai servizi offerti potrà avvenire negli orari di apertura previsti.

Sotto il profilo urbanistico l'area è destinata a servizi (parcheggio) dal piano regolatore vigente, l'intervento è funzionale agli obiettivi dello strumento urbanistico purché accompagnata dalla predisposizione di apposito piano attuativo.

E' stato previsto che la progettazione preveda anche opere complementari, indispensabili alla funzionalità della bicistazione quali: raccordi ciclabili con piste già esistenti (o in fase di realizzazione) quali, viale Casiraghi e viale Gramsci/Ring Nord.

Si ritiene che per le opere previste, il livello di progettazione preliminare sia assolutamente insufficiente a dare risposte alle esigenze, pertanto il livello di progettazione ipotizzato da sviluppare è il "definitivo".

Quadro economico complessivo dell'intervento.

Stima dei costi:

Costo edificio polivalente (circa 200 mq)	=	€
250.000		
Costo area attrezzata esterna (circa 600 mq)	= €	150.000
Costo percorsi/raccordi rete ciclabile esistente (v.le Casiraghi e v.le Gramsci)	= €	200 000
Totale costi di costruzione	= €	600.000
Costo di progettazione dell'intervento proposto	= €	70 000

Costo totale del progetto da cofinanziare € 70.000, come di seguito ripartito:

- Importo incarichi/prestazioni di servizi	€ 30.000,00
- Spese tecniche (ulteriori)	€ 20.000,00
- Fondo spese di comunicazione, partecipazione e governance	€ 6.000,00
- I.V.A.	€ 11.200,00
- Imprevisti ed arrotondamenti	€ 2.800,00
TOTALE	€ 70.000,00

Importo da cofinanziare	€ 21.000,00
-------------------------	-------------

Visto quanto sopra, si propone di:

1) approvare la partecipazione al Bando 2005 per l'assegnazione di contributi finanziari in conto capitale (cofinanziamento) per la realizzazione di programmi e piani, progetti di opere, servizi per la promozione della mobilità ciclistica destinati ai comuni e agli enti parco;

2) approvare tutta la documentazione richiesta dal Bando provinciale suddetto ed allegata alla presente;

3) impegnarsi a sostenere, in caso di ammissione, a fronte del costo totale del progetto di € 70.000,00 il cofinanziamento del 30% corrispondente a € 21.000,00 ed a fronte del contributo provinciale di € 49.000,00;

4) dare atto che l'importo di € 21.000,00 quale cofinanziamento del progetto trova capienza al Tit. 2 Funz. 9 Serv. 6 Cap. 2886 "Incarichi per spese tecniche" del Bilancio 2005 che presenta la voluta disponibilità.

Distinti saluti.

Il Direttore di Settore
(Dott. Ing. C. N. Casati)

L'Assessore all'Ambiente
(F. Fimiani)