



SCHEDA 1 - Ipotesi 1: Comune di Arese

Il servizio viene pensato per servire esclusivamente il Comune di Arese, qualora non sia possibile sviluppare l'auspicabile collaborazione con i Comuni contermini sede dei principali nodi di interscambio su ferro dell'area (metropolitana di Rho, stazioni ferroviarie di Garbagnate e Bollate). A partire dal confronto con esperienze realizzate in contesti analoghi, il dimensionamento è stato definito con l'obiettivo di rendere l'intervento visibile alla cittadinanza e con un numero di stazioni sufficienti a servire i principali poli attrattori contenuti entro il quadrilatero indicativamente delimitato da Via dei Platani, Viale Einaudi, Via Senato, Via Leopardi e Via Gran Paradiso, tenendo conto altresì, della limitata disponibilità di risorse che interessa gli Enti Pubblici di piccole - medie dimensioni.

Capillarità

Stazioni: 8 stazioni da 6 stalli ciascuna

Stalli: 48 (nel sistema a chiave meccanica gli stalli sono tanti quante sono le biciclette)

Biciclette: 48 + 10 di scorta

Punti chiave della logica di installazione delle stazioni

Municipio e principali attrattori entro l'ambito Via dei Platani, Viale Einaudi, Via Senato, Via Leopardi e Via Gran Paradiso.

Domanda di mobilità che si va a soddisfare

Mobilità intra-comunale e di tipo ricreativo

Metodo di accesso al servizio proposto

Per contenere i costi, a livello comunale è possibile implementare un sistema a chiave meccanica prepagata e garantita da documento di identificazione. Le operazioni di iscrizione possono essere eseguite direttamente in Comune, ad esempio presso lo Sportello di Relazioni con il Pubblico, che si occuperebbe anche di rilasciare la chiave personale. L'implementazione di un sistema a tessera magnetica potrebbe essere implementato qualora si ritenesse probabile e praticabile l'eventuale allargamento del sistema di bike sharing ai comuni limitrofi.

Ipotesi di copertura dei Costi

Di seguito sono elencate diverse fonti di finanziamento: visto l'interesse rivolto ai sistemi di mobilità alternativa, un'ipotesi percorribile per alcune Amministrazioni è quella di costruire il progetto e attendere l'uscita di un bando di cofinanziamento così da ridurre la propria quota di investimento.

- Fondi Comunali
- Bandi di Finanziamento Regionale
- Bandi di Finanziamento Statale (in primo luogo Ministero dell'Ambiente)
- Bandi di Finanziamento Privati (Fondazione Cariplo)

Costi

Il sistema a chiave meccanica presenta costi decisamente più bassi rispetto al sistema a tessera elettronica: il costo del servizio a tessera elettronica è stato inserito per offrire un paragone immediato tra i costi dei due sistemi.

TOTALE PER SISTEMA A CHIAVE MECCANICA - 77.000€ (le opere civili possono variare)

TOTALE PER SISTEMA A TESSERA ELETTRONICA - 173.000€ / - 213.000€

Ipotesi di funzionamento

7 giorni su 7, dalle 6.30 alle 22

Abbonamenti e Tariffe

Per l'identificazione delle tariffe si è provveduto a verificare e armonizzare il prezzo di abbonamenti, tariffe e penali ad altre realtà italiane (Parma, Alba, Trento).



- Prezzo Abbonamento annuale: 20€
- Penale in caso di mancata restituzione della bicicletta: 150 €
- Tariffe variabili in base all'uso (solo in caso di sistema con tessera elettronica):
- la prima 1/2 ora = gratuita
- le 3 mezz'ore successive = 0.80€ per ogni 1/2 ora o frazione di ora
- a partire dalla 4° mezz'ora = 2 € per ora o frazione

La contabilizzazione della tariffa in base al tempo di utilizzo è una scelta di tipo discrezionale e può essere anche eliminata per promuovere l'uso del servizio. E' importante sottolineare che, ad eccezione del sistema a chiave meccanica in cui la bicicletta è presa e restituita anche ore dopo, nel servizio a tessera elettronica le esperienze, anche della Città di Milano, hanno dimostrato che raramente la durata di utilizzo supera i 30 minuti.

Attività di gestione per manutenzione mezzi e apparecchiature

TOTALE PER SISTEMA A CHIAVE MECCANICA 32.000€

Possono aggiungersi eventuali costi di comunicazione e promozione

TOTALE PER SISTEMA A TESSERA ELETTRONICA 54.090€

Possono aggiungersi eventuali costi di comunicazione e promozione

Buona pratica

Come riferimento può essere preso il sistema intra-comunale a chiave meccanica di Trento, sicuramente uno dei migliori servizi italiani di questo tipo. E' attivo dal 2003 ed è dotato di 88 biciclette e 10 stazioni. Anche a Trento si è deciso di delimitare l'area del servizio e di concentrarsi sui più importanti attrattori della città avendo fermo l'obiettivo di mantenere i costi di gestione al più basso livello possibile senza intaccare la qualità del servizio.

