



SCHEDA 3 - Ipotesi 3: Bike Sharing Provinciale

Tale sistema sviluppa l'ipotesi che il Comune di Arese si faccia promotore di una coalizione di Comuni al fine di procedere alla installazione di un sistema di bike-sharing provinciale, interoperabile sia tra comuni della Provincia stessa che, possibilmente, anche con il sistema del Comune di Milano. Ad oggi un sistema di tale dimensione, visti i rilevanti oneri, è operato esclusivamente secondo il modello cosiddetto "Servizio Bike Sharing contro impianti pubblicitari" (i redditi entranti dall'impianti pubblicitari vanno a coprire tutti i costi del sistema) e gli unici operatori sul mercato dei sistemi di bike sharing per progetti di rilevanti dimensioni sono JC Decaux (Francia) e Clear Channel (Stati Uniti).

Considerato che la Provincia di Milano conta 134 comuni, di cui alcuni di rilevante dimensione, si può ipotizzare un dimensionamento di sistema a regime di almeno 400/500 stazioni e 7.000/8.000 biciclette. Questo scenario è descritto da un punto di vista propositivo, ipotizzando iter amministrativo e scelte tecniche, senza entrare nel dettaglio delle modalità e dei costi operativi e gestionali la cui individuazione e approvazione sarebbe competenza della Provincia, di intesa con le istanze dei Comuni partecipanti.

Ipotesi di ruolo della Provincia di Milano

La Provincia di Milano può fungere da contraente unico nei confronti della società fornitrice del bike sharing, così da negoziare e spuntare migliori condizioni contrattuali, grazie al fatto di raggiungere una massa critica (in termini di numero stazioni, biciclette e impianti pubblicitari) estremamente più significativa di qualsiasi altro comune della provincia stessa, per quanto di grandi dimensioni.

Ipotesi di percorso amministrativo

Per raggiungere questo obiettivo la Provincia di Milano ha 2 ipotesi di percorso amministrativo:

- 1) espletamento di gara pubblica per l'affidamento del bike sharing provinciale, a condizione che il soggetto vincitore installi un sistema pienamente compatibile con quello del Comune di Milano;
- 2) affidamento diretto all'operatore del bike sharing di Milano sulla base del fatto che la società che gestisce il bike sharing è detentrica di un brevetto esclusivo (per perseguire tale ipotesi è però necessario un parere legale sulla fattibilità e correttezza amministrativa di tale ipotesi).

Relazioni tra la Provincia di Milano e i Comuni che intendono avviare il sistema

Una volta affidata la gara, la Provincia di Milano andrebbe quindi a perfezionare singoli accordi con i comuni della Provincia (attraverso opportuna convenzione che regoli ogni aspetto in termini contrattuali, temporali, operativi e finanziari sia delle stazioni, sia degli impianti pubblicitari), che avrebbero così il vantaggio di ottenere un servizio standard, di qualità elevata ed interoperabile, sia dal punto di vista della tessera di accesso al servizio, sia di possibilità di prelevare la bicicletta in un Comune e depositarla in un altro (es. il cittadino preleva la bicicletta nel Comune di Arese che non è dotato di stazioni ferroviarie e la deposita alla rastrelliera della stazione FNM nel Comune di Bollate, confinante e a distanza ciclabile).

Ipotesi di copertura dei Costi

E' ipotizzabile una suddivisione delle fonti per la copertura dei costi, così da evitare di aggravare con gli ammortamenti dei costi di infrastruttura i costi di gestione.

Costi di infrastruttura

- Finanziamento ad-hoc Ministero dell'Ambiente
- Finanziamento ad-hoc Regione Lombardia
- Finanziamento ad-hoc Provincia di Milano
- Costi di Gestione
- Impianti Pubblicitari

Una eventuale quota restante predefinita e da garantirsi a bilancio della Provincia di Milano e dei Comuni partecipanti per tutti gli anni di assegnazione del servizio.

Costi parametrici

I costi parametrici sono desunti dall'esperienza del Comune di Milano



- Costo investimento (omnicomprensivo, per bici, una tantum) 800€-1.100€ anno
- Costo di gestione (omnicomprensivo, per bici, per anno) 700€-1.100€ anno
- Costo di gestione impianti pubblicitari a supporto - Da definire

Attività operative per l'esercizio

Il servizio di bike sharing di tali dimensioni, oltre alla messa a disposizione delle biciclette e delle stazioni deve necessariamente prevedere:

- regolazione, manutenzione e pulizia delle biciclette e delle stazioni;
- sito internet dedicato;
- centrale di Controllo con monitoraggio e controllo da remoto del sistema;
- call center;
- officina di riparazione e stoccaggio;
- servizio di riallocazione delle biciclette, nel corso della giornata, tra le stazioni vuote e le stazioni piene e viceversa. Questa attività è fondamentale per garantire un riempimento ottimale delle stazioni di presa e rilascio delle biciclette.

Punti chiave della logica di installazione delle stazioni

I seguenti punti potrebbero guidare le installazioni delle stazioni nei Comuni:

- installazione significativa di rastrelliere bike-sharing presso tutte le stazioni del trasporto ferroviario che possono servire anche i comuni confinanti;
- installazione significativa di rastrelliere bike-sharing presso i parcheggi di interscambio con la metropolitana che possono servire anche i comuni confinanti;
- i Comuni di più grande dimensione saranno serviti come "città a se", con un'analisi del territorio ad-hoc, andando ad individuare gli attrattori principali quali: zone residenziali, importanti fermate del trasporto pubblico sia su ferro che su gomma, enti, scuole o università, poli industriali, terziari o commerciali, punti di interesse particolare.

