



PedaLO

Candidatura al bando di finanziamento “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica – Bando 2010”

Descrizione dettagliata del progetto

Autore	ing. Matteo Zanchi - Ufficio Ecologia, Comune di Lodi
Coordinamento	arch. Luigi Trabattoni
Data	27 settembre, 2010

SOMMARIO

1. CONTESTO PROGETTUALE	3
1.1. Ragioni che hanno condotto all'ideazione del progetto.....	3
1.2. Le fonti dei dati e delle informazioni.....	3
1.3. Il contesto ambientale: la qualità dell'aria	3
1.4. Descrizione del contesto: La domanda di mobilità.....	6
MODALITÀ DI SPOSTAMENTO	6
1.5. Descrizione del contesto: La ciclabilità a Lodi.....	8
I PERCORSI CICLABILI	8
1.6. Analisi del bisogno: il SISTEMA DI BIKE SHARING C'ENTRO IN BICI.....	10
1.7. Analisi del bisogno: LA SOSTA e L'ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE FERROVIARIA.....	11
1.8. Analisi del bisogno: LA SOSTA IN CENTRO CITTA' e L'ACCESSIBILITA' CICLABILE AI SERVIZI AL CITTADINO	15
2. Gli obiettivi del progetto	17
3. Strategia di intervento	18
3.1 Modalità di realizzazione dell'intervento	18
3.2 Azioni in cui si articola il progetto.....	18
CICLOFFICINA E INFRASTRUTTURE PER LA SOSTA IN STAZIONE (AZIONI A1)	19
MESSA IN RETE DEI PERCORSI CICLABILI DI CONNESSIONE CON LA STAZIONE FERROVIARIA E IL SISTEMA DELLE POSTAZIONE DEL BIKE SHARING (AZIONE A2) ...	21
POTENZIAMENTO DEGLI SPAZI PER IL RICOVERO DELLE BICICLETTE NEI PUNTI ATTRATTORI DI TRAFFICO (AZIONE A3).....	22
POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO C'ENTRO IN BICI (AZIONE A4)	22
CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE (AZIONE A5)	23
MONITORAGGIO AZIONI (A6); GESTIONE DEL PROGETTO E COORDINAMENTO (A7); RENDICONTAZIONE (A8).....	23
3.3 Contesto ed Inserimento paesaggistico delle realizzazioni.....	24
3.4 Risultati attesi, indicatori di risultato e descrizione del sistema di monitoraggio del progetto	24
4. Informazioni sull'organizzazione richiedente	28
BREVE PROFILO "AMBIENTALE" DEL COMUNE DI LODI.....	28
INTEGRAZIONE CON LE STRUTTURE ESISTENTI E VALORIZZAZIONE DEI PROGETTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE.....	28
5. ALLEGATI.....	30

1. CONTESTO PROGETTUALE

1.1. Ragioni che hanno condotto all'ideazione del progetto

La città di Lodi si presta per morfologia all'uso della bicicletta; negli ultimi anni sono state notevolmente potenziate e qualificate le piste ciclabili, arrivando nel 2010 ad una rete di 24 km di piste, caratterizzata da un buon grado di connessione e sicurezza. Vi sono tuttavia ampi margini di miglioramento delle dotazioni infrastrutturali e di servizi a supporto della ciclabilità, soprattutto per quanto riguarda la sosta e la custodia dei mezzi.

Il problema risulta evidente in particolare nell'area della stazione e nei pressi di importanti attrattori di traffico quali, Ospedale e servizi pubblici localizzati nel Centro Storico, dove la sosta è disordinata e spesso di intralcio ai pedoni.

Il Comune di Lodi è partner del progetto "La BICISTAZIONE di Lodi" presentato dalla Cooperativa Sociale Le Pleiadi e dall'Associazione VAS (Verdi Ambiente e Società) e cofinanziato dalla Fondazione banca Popolare di Lodi. Il progetto prevede lo studio di fattibilità di una ciclostazione a Lodi, articolandosi in:

- analisi dell'offerta di servizi per la ciclabilità;
- analisi della domanda esistente e della domanda potenziale di servizi;
- individuazione del modello di offerta;
- individuazione del modello gestionale;
- studio preliminare del layout funzionale.

La presente proposta beneficia dei risultati del progetto, declinandoli al livello esecutivo e realizzando gli interventi materiali: ciclofficina e stazione bici (si veda nel seguito la descrizione dell'azione 1).

Oltre alla realizzazione della ciclofficina, la proposta si articola in numerosi interventi di potenziamento e razionalizzazione della sosta delle biciclette e nel miglioramento dell'accessibilità ciclabile alla stazione ferroviaria e ai nodi di interscambio con il TPL. Le azioni che compongono il progetto sono descritte in dettaglio nel capitolo sulla strategia di intervento.

1.2. Le fonti dei dati e delle informazioni

L'Amministrazione comunale di Lodi ha da tempo avviato una serie di azioni volte a migliorare la qualità ambientale della città. Tra le azioni intraprese, vi è il rafforzamento del quadro conoscitivo, essenziale per poter definire un insieme coerente di politiche e azioni.

Alcune fonti in particolare concorrono a delineare lo sfondo sulla base del quale si è sviluppata la presente proposta:

- il Rapporto Ecosistema Lodi, redatto dall'Istituto di Ricerca Ambiente Italia, nell'ambito dell'avvio del processo di Agenda 21 Locale, e presentato alla città nel giugno 2006;
- il censimento della sosta nei pressi della stazione (Relazione progetto "La Bicistazione di Lodi" novembre 2009);
- verifica situazione sosta in centro storico e presso ospedale (giugno 2010).
- Il censimento della ciclabilità (annuale a partire dal 2007, ultimi rilievi 18 e 23 settembre 2010, in corso di elaborazione)

1.3. Il contesto ambientale: la qualità dell'aria

"A Lodi la qualità dell'aria è l'unica vera emergenza ambientale. Viste le conclamate ricadute negative sulla salute umana con anche effetti cancerogeni sull'apparato respiratorio, il termine emergenza non è da considerarsi un allarmismo eccessivo. Specialmente due inquinanti, PM10 e

ozono, presentano la situazione più critica, con valori sistematicamente ben oltre i limiti consentiti dalla legge. In particolare la concentrazione media giornaliera di PM10 nel 2005 ha registrato il valore peggiore tra tutti capoluoghi lombardi con ben 169 giorni di superamento dei limiti in vigore, a fronte dei 35 ammissibili. Inoltre negli ultimi anni gli andamenti per entrambi gli inquinanti risultano in peggioramento.¹”

Si riportano nel seguito alcune elaborazioni tratte dal rapporto sullo stato dell'ambiente in Lombardia 2008-2009 elaborato da ARPA Lombardia (http://ita.arpalombardia.it/ita/RSA_2008-2009/files/05_Aria_32-43.pdf) che mostrano la pessima situazione de.

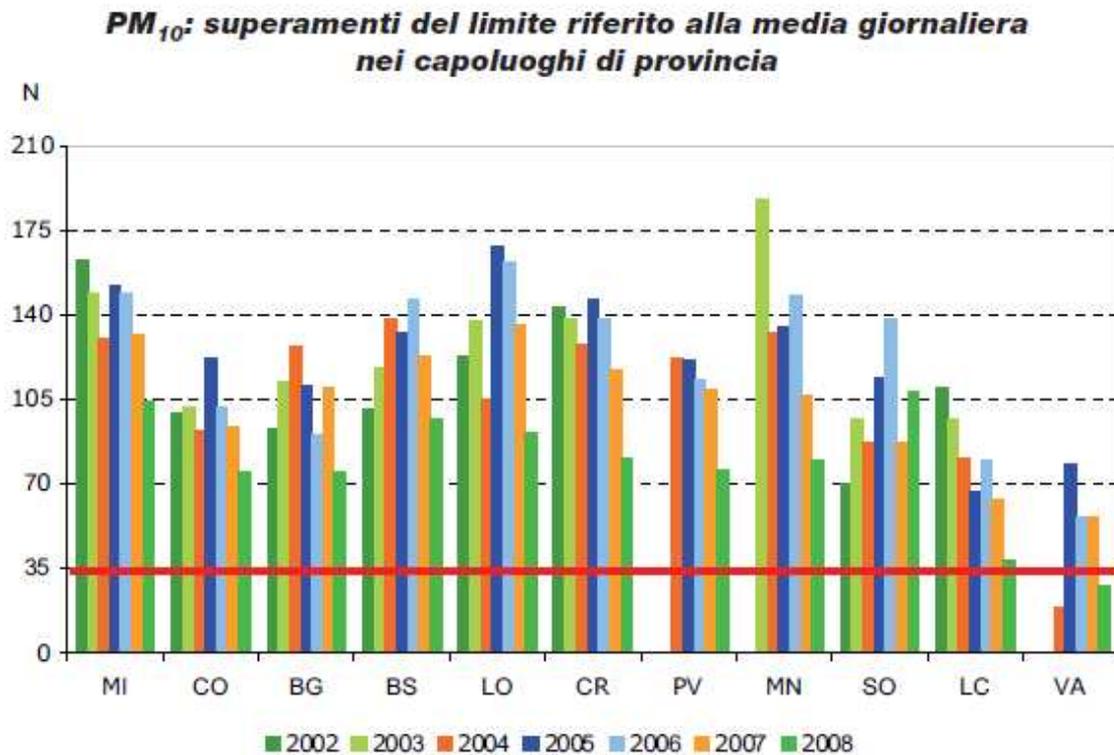


Figura 4

Fonte dei dati: ARPA Lombardia

¹ Istituto di Ricerche AMBIENTEITALIA (a c. di), "Rapporto sullo stato dell'ambiente – Ecosistema Lodi", 2006, pag. 5.

AOT40 calcolato nelle stazioni suburbane rurali e rurali di fondo delle provincie lombarde

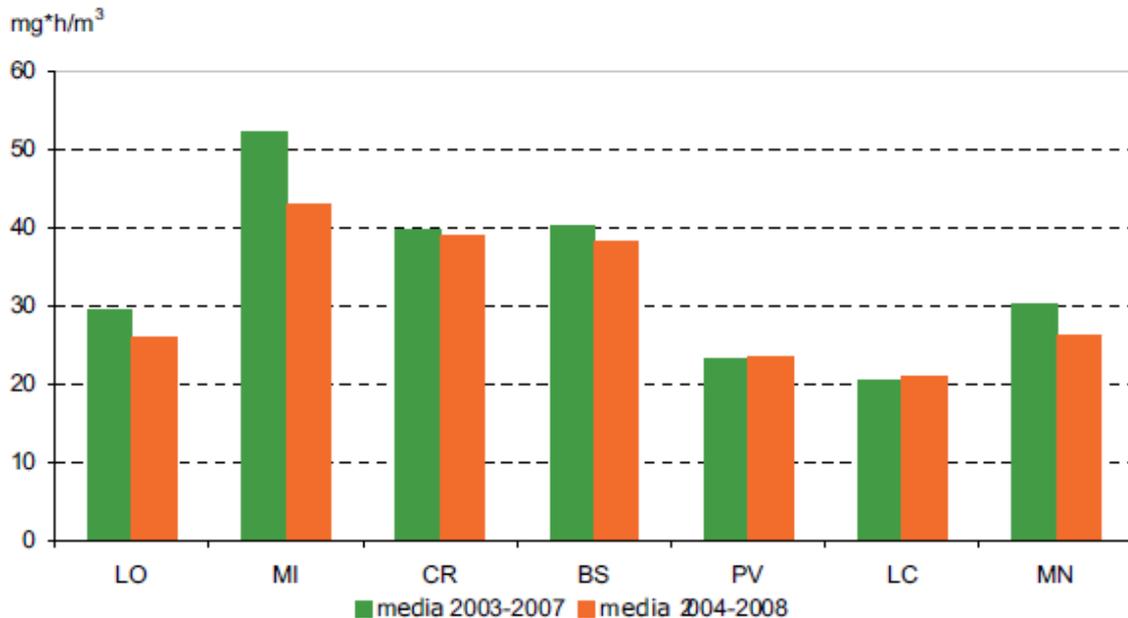


Figura 6

Fonte dei dati: ARPA Lombardia

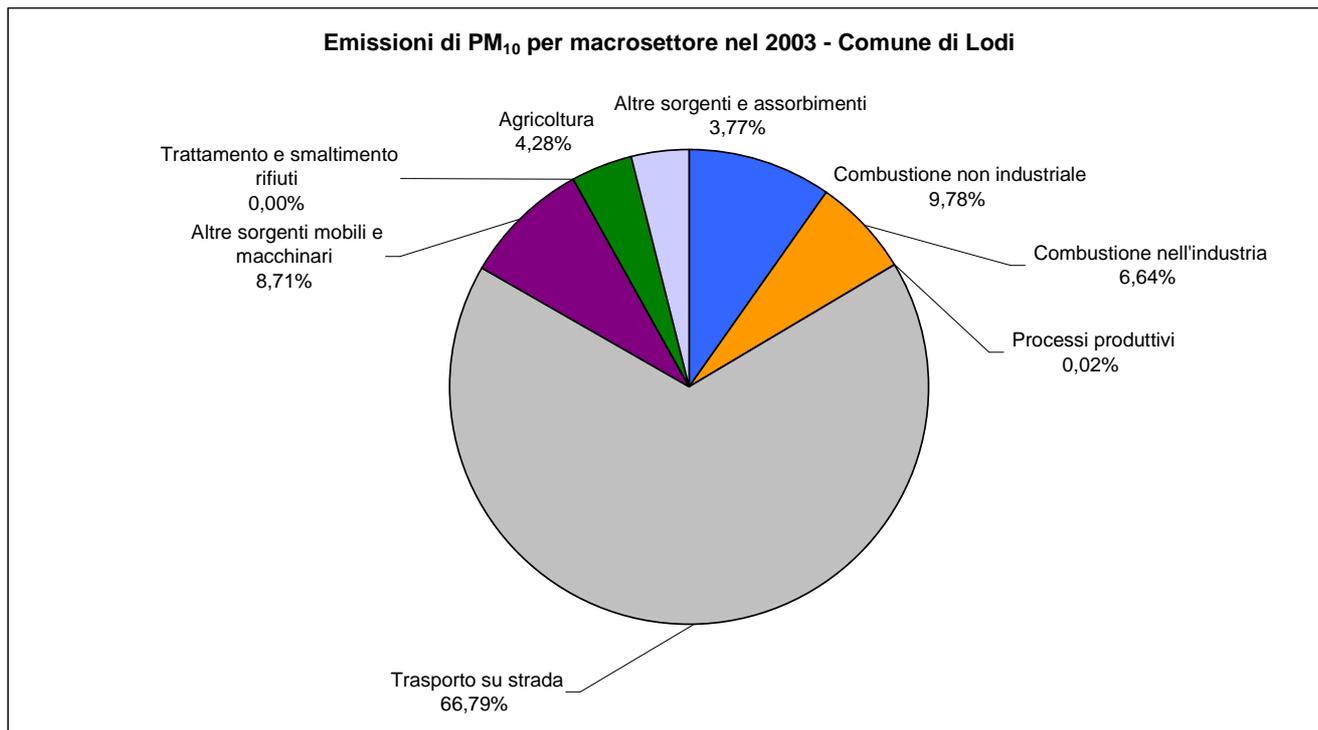
“Strettamente collegato al tema dell’inquinamento dell’aria è quello della mobilità, anche considerando che la fonte principale del PM10 è proprio il trasporto su strada che da solo genera il 67% delle emissioni. Gli indicatori utilizzati per l’analisi della mobilità delineano una situazione con luci ed ombre: ad un tasso di motorizzazione (numero di automobile ogni 100 abitanti) elevato, ma in linea con la media nazionale e degli altri capoluoghi lombardi, si contrappone una generale buona qualità del parco auto con una bassa percentuale di auto non catalizzate o comunque conforme solo agli standard di emissioni europei più bassi. Un quadro simile si presenta per le modalità di spostamento a Lodi: se tra chi si muove in città ben il 48% si sposta “ecologicamente” a piedi o in bicicletta o con il trasporto pubblico, tra i pendolari prevale invece nettamente l’auto, usata da circa il 60% di chi entra o esce quotidianamente da Lodi”.

“Il trasporto incide in maniera considerevole anche sui consumi finali di energia e sulle emissioni di CO2 equivalenti, utilizzando il 47% del totale dell’energia (rispetto al 31% dell’industria e al 20% del civile e terziario) ed essendo (insieme alla combustione non industriale) la principale fonte di emissioni di CO2 equivalenti, con circa 90.000 tonnellate pari al 38% del totale”².

“È possibile stimare, attraverso gli studi elaborati dal progetto INEMAR della Regione Lombardia, quali sono state nel 2003 le principali sorgenti di PM10 nel comune di Lodi. Complessivamente sono state emesse 57 tonnellate di PM10 e la fonte più importante è stata nettamente il trasporto su strada che da solo ha generato il 67% delle emissioni, a cui va aggiunto un altro 9% proveniente da altre sorgenti mobili e macchinari. Il contributo del traffico alle emissioni di PM10 è chiaramente visibile nel grafico a torta seguente.”³

² Istituto di Ricerche AMBIENTEITALIA (a c. di), “Rapporto sullo stato dell’ambiente – Ecosistema Lodi”, 2006, pag. 6.

³ Istituto di Ricerche AMBIENTEITALIA (a c. di), “Rapporto sullo stato dell’ambiente – Ecosistema Lodi”, 2006, pagg. 39-42.



Elaborazione Ambiente Italia su dati Arpa Lombardia e Comune di Lodi

1.4. Descrizione del contesto: La domanda di mobilità

Modalità di spostamento

Si analizzano nel seguito gli spostamenti sistematici, ossia quelli effettuati quotidianamente per motivi di studio o di lavoro. “Si considerano sia gli spostamenti interni al comune di Lodi, sia quelli dei pendolari in uscita (i cittadini di Lodi che studiano o lavorano in altri comuni) e in entrata (le persone che da altri comuni raggiungono Lodi). Sono inoltre esaminati anche i mezzi utilizzati per compiere questi viaggi quotidiani casa-lavoro o casa-scuola.

Complessivamente sono circa 36.000 le persone che si spostano ogni giorno a Lodi; di questi circa il 41% è rappresentato da persone che entrano a Lodi per motivi di studio o di lavoro, il 38% da lodigiani che si muovono internamente a Lodi e il rimanente 21% da pendolari che escono dalla città.

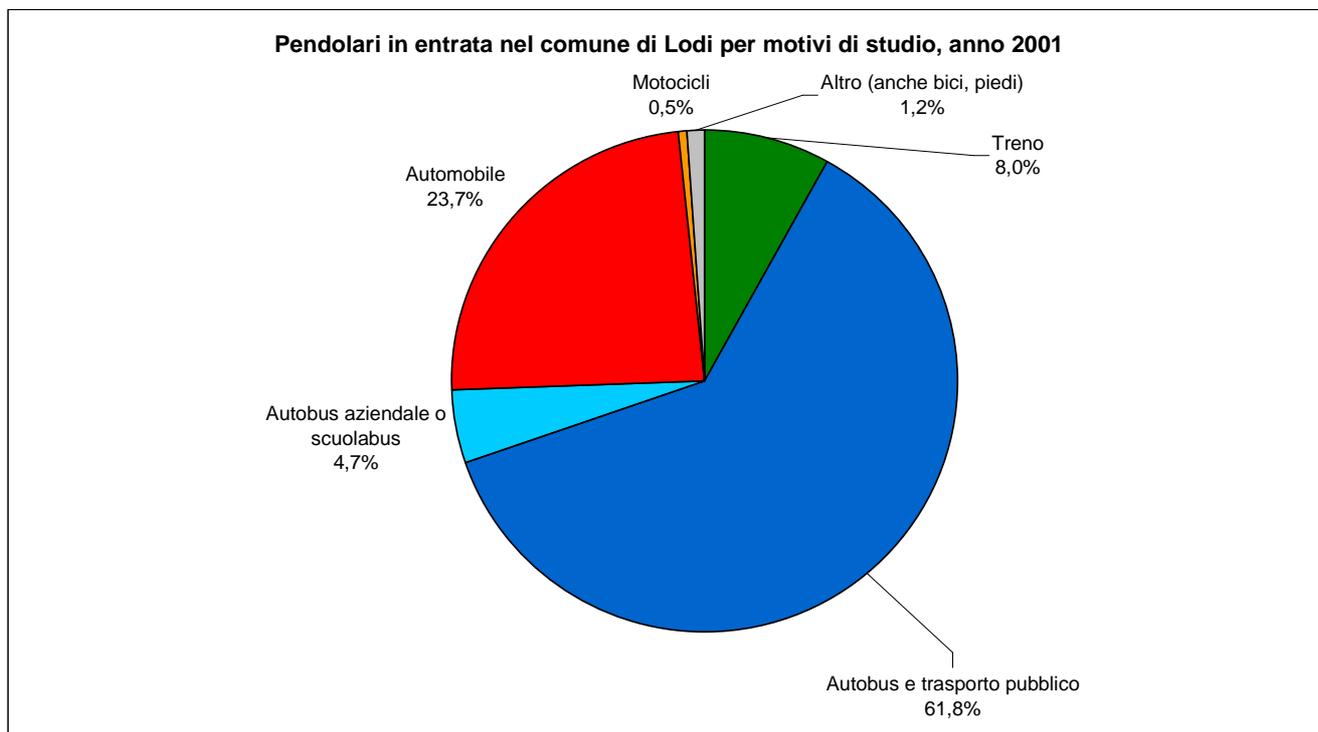
Spostamenti a Lodi							
	Treno	Autobus e trasporto pubblico	Automobile	Motocicli	Bici e a piedi	Altro	Totale
Spostamenti interni a Lodi	-	997	6.015	484	5.548	563	13.607
Pendolari entranti a Lodi	1.021	4.340	8.578	167	99	388	14.593
Pendolari uscenti da Lodi (totale)	1.880	558	4.650	80	44	257	7.469
<i>Di cui pendolari uscenti da Lodi per Milano</i>	<i>1.509</i>	<i>47</i>	<i>912</i>	<i>15</i>	<i>14</i>	<i>107</i>	<i>2.604</i>

Elaborazione Ambiente Italia su dati ISTAT, “Rapporto Ecosistema Lodi”, giugno 2006.

Dei 13.607 individui che si spostano internamente a Lodi, il 60% lo fa per motivi di lavoro, muovendosi prevalentemente con l’auto (circa 4.000 persone, pari al 49% di chi si muove per lavoro), o in bicicletta e a piedi (il 39%), mentre il trasporto pubblico è utilizzato solo dal 3%. Tra gli studenti, invece, il 44% (2.370 individui) va a piedi o in bicicletta, il 37% usa l’auto e il 14%

utilizza il trasporto pubblico, di cui il 6% il servizio di scuolabus. Quindi, complessivamente, tra chi si muove in città il mezzo più utilizzato è l'auto (44%), ma ben il 48% si sposta "ecologicamente" a piedi o usufruendo di mezzi non motorizzati (bici) o collettivi (trasporto pubblico e scuolabus).

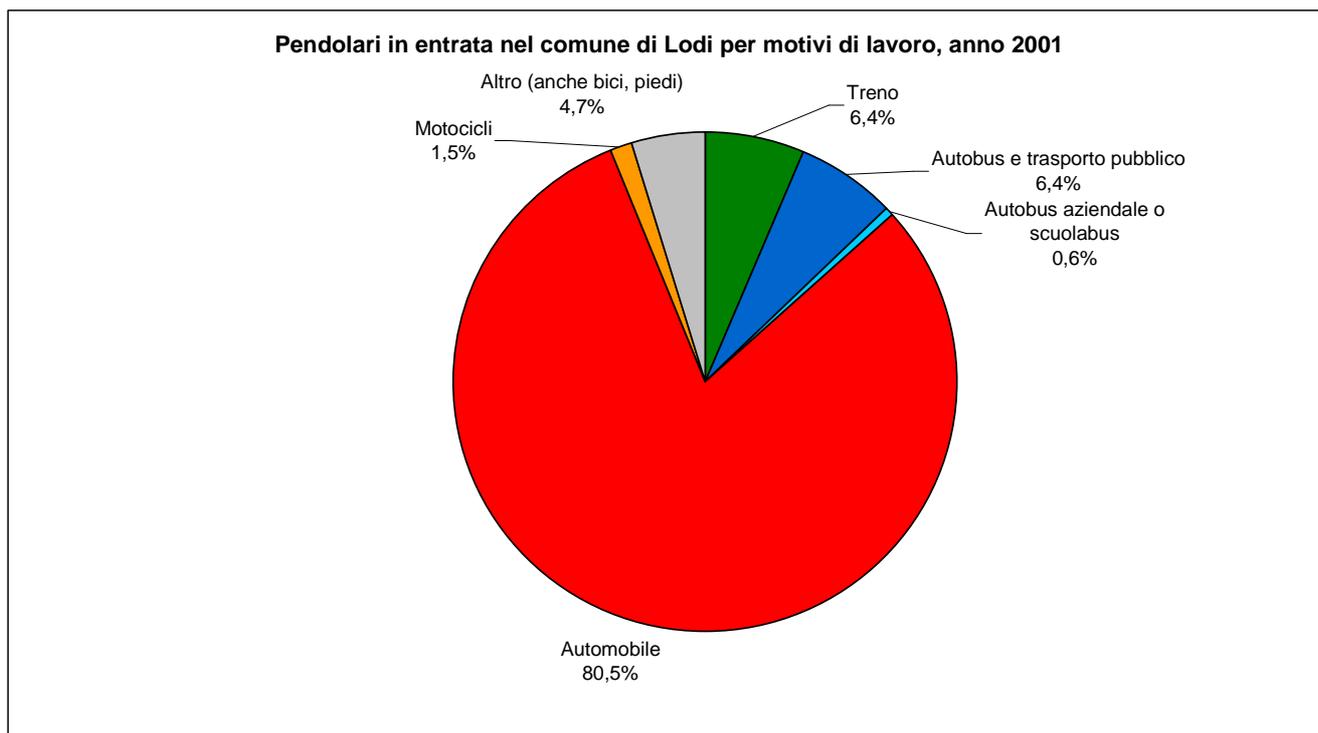
Diversa è la situazione tra i pendolari in entrata a Lodi (9.014 lavoratori e 5.579 studenti): l'auto è il mezzo prescelto da circa 8.500 persone (il 59% che diventa però l'81% tra chi lavora); circa la metà (il 30%) usa invece il trasporto pubblico o collettivo su gomma (compresi scuolabus e autobus aziendali) a cui si aggiunge un 7% che si sposta in treno. Mentre i mezzi pubblici (sia su gomma sia su ferro) sono utilizzati dal 75% degli studenti, questa percentuale precipita tra i lavoratori, riducendosi al 13%, ed è in particolare il trasporto pubblico su gomma a non sembrare particolarmente appetibile per i lavoratori pendolari in entrata a Lodi, visto che solo il 7% ne usufruisce, contro il 67% degli studenti.



Elaborazione Ambiente Italia su dati ISTAT, "Rapporto Ecosistema Lodi", giugno 2006.

Dei circa 7.500 pendolari in uscita da Lodi, il 62% utilizza l'auto, il 25% il treno e solo il 7,5% il trasporto pubblico su gomma. Anche in questo caso l'auto è il mezzo più scelto (68%) da chi si sposta per motivi di lavoro, tuttavia i mezzi pubblici, e soprattutto il treno, sono utilizzati maggiormente rispetto ai pendolari in ingresso a Lodi. Anche tra gli studenti che escono da Lodi il treno è in assoluto il mezzo più usato (da circa il 47%). Su questi dati influisce notevolmente la quota di pendolari in uscita da Lodi che si recano a Milano (circa il 35% del totale) che in larga misura, il 58%, preferisce spostarsi con il treno.”⁴

⁴ Istituto di Ricerche AMBIENTEITALIA (a c. di), "Rapporto sullo stato dell'ambiente – Ecosistema Lodi", 2006, pagg. 18-21.



Elaborazione Ambiente Italia su dati ISTAT, "Rapporto Ecosistema Lodi", giugno 2006.

1.5. Descrizione del contesto: La ciclabilità a Lodi

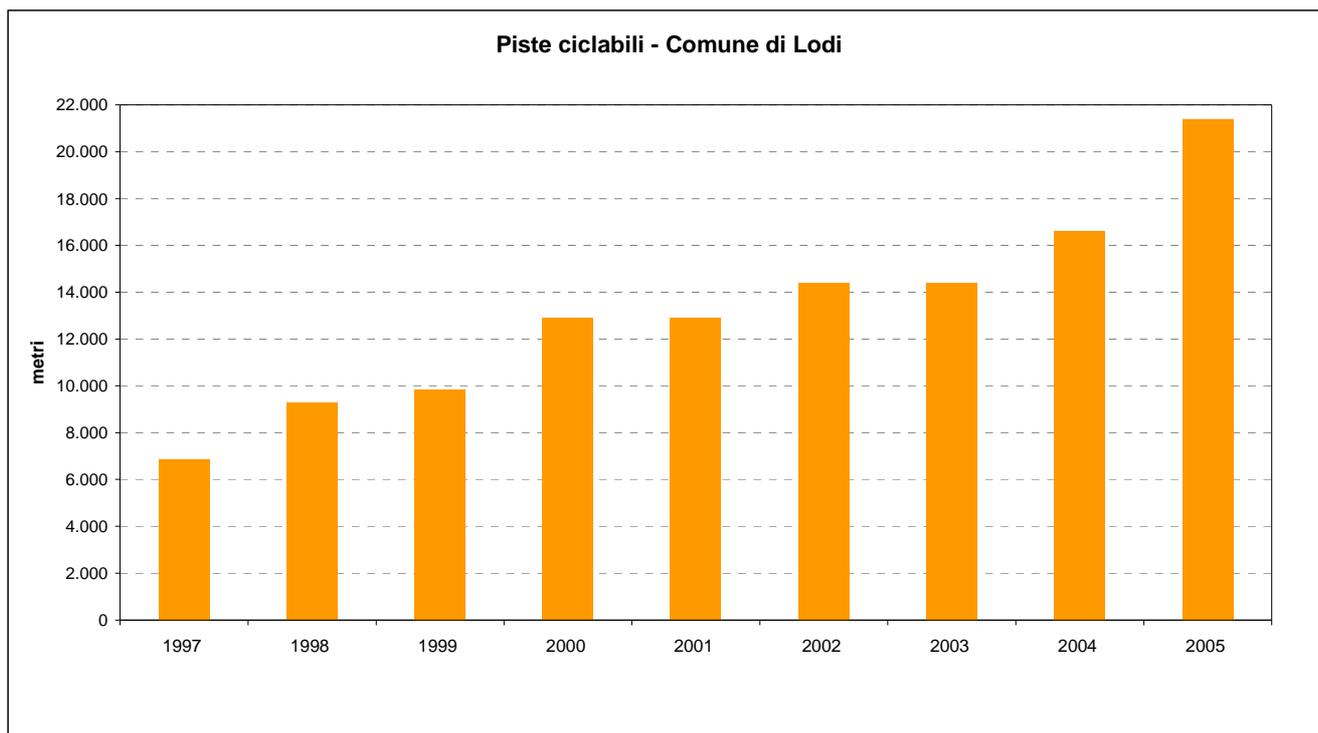
I PERCORSI CICLABILI

"L'esistenza di percorsi ciclabili sicuri contribuisce ad incentivare modalità di spostamenti più sostenibili, sottraendo utenti alle altre modalità di trasporto, specialmente a quella motorizzata. Dall'incremento della mobilità ciclabile, con la conseguente diminuzione della mobilità motorizzata, ci si possono attendere miglioramenti anche significativi dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

[...]

A Lodi vi è sempre stato un diffuso utilizzo della bicicletta, ma soltanto negli ultimi anni si è investito sensibilmente per promuovere l'uso della bicicletta non solo per il tempo libero, ma anche negli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro), come alternativa ecologica ai mezzi motorizzati pubblici e privati.

Innanzitutto sono state realizzate numerose piste ciclabili: dal 1997 al 2005 la loro estensione è triplicata passando da 6.850 metri a 21.404, ed in particolare dal 2003 si è avuto un deciso incremento (+50%). Questi interventi fanno parte di un piano più generale che prevede la creazione di un sistema di piste che colleghino i diversi quartieri tra loro e con il centro storico.

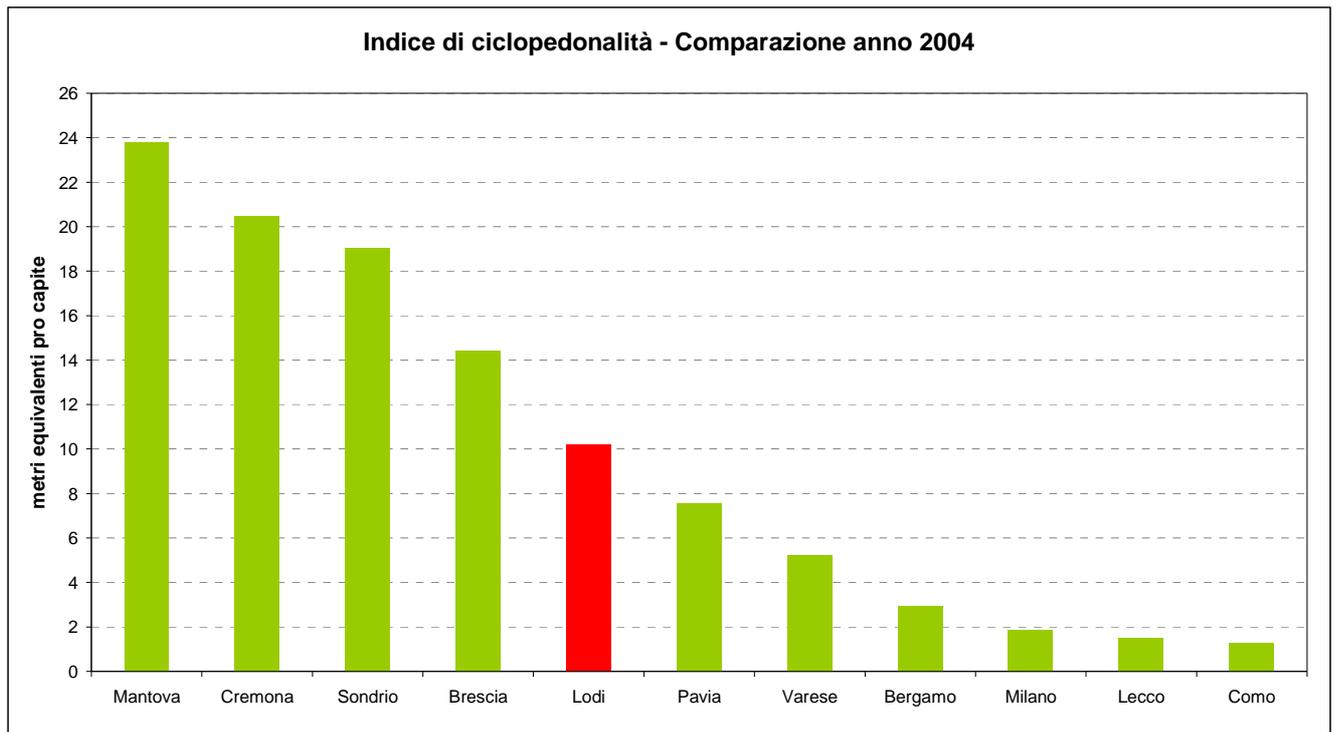


Elaborazione Ambiente Italia su dati Ecosistema Urbano 2006 e Comune di Lodi, "Rapporto Ecosistema Lodi", Ambiente Italia, giugno 2006

Già con i dati del 2004, quando le piste ciclabili si estendevano per circa 16 km, Lodi si posizionava quinta tra i capoluoghi lombardi, e tra le prime venti a livello nazionale, nell'indice di ciclopeditività elaborato da Ecosistema Urbano che considera non solo la lunghezza delle piste ciclabili, ma anche la loro tipologia (in sede propria, con corsia riservata, miste pedonali e ciclabili) e l'esistenza di zone con moderazione della velocità a 30 km/h dove, pur non essendoci percorsi protetti per le biciclette, una velocità ridotta dei veicoli a motore consente maggiore sicurezza per pedoni e ciclisti."⁵

Nel quinquennio 2006 – 2009, la rete è stata ulteriormente potenziata, ad oggi sono presenti in tutto più di 24 km di piste ciclabili.

⁵ Istituto di Ricerche AMBIENTEITALIA (a c. di), "Rapporto sullo stato dell'ambiente – Ecosistema Lodi", 2006, pagg. 24-26.



Elaborazione Ambiente Italia su dati Ecosistema Urbano 2006 e Comune di Lodi, "Rapporto Ecosistema Lodi", Ambiente Italia, giugno 2006

1.6. Analisi del bisogno: il SISTEMA DI BIKE SHARING C'ENTRO IN BICI

Nell'ottica di un generale sviluppo della mobilità alternativa ad impatto ambientale zero, il Comune di Lodi già a partire dall'anno 2003 ha aderito al sistema "C'entro in bici".

Tale sistema, adottato per la prima volta nel corso del 2001 dalla città di Ravenna, è ora una realtà consolidata, ormai presente in diverse tra le più importanti città italiane, molte delle quali a spiccata vocazione turistica (www.centroinbici.it).

Il sistema "C'entro in bici" si basa sulla possibilità offerta all'utenza di fruire di una chiave munita di codice alfa numerico con la quale è possibile prelevare da una qualsiasi delle rastrelliere dislocate sul territorio una delle biciclette ad uso pubblico messe a disposizione dalle varie amministrazioni locali che aderiscono al sistema.

La flotta del Servizio C'Entro in bici è attualmente composta da 88 biciclette, 48 delle quali acquistate con il contributo della Fondazione Cariplo (progetto LODIMOBILE).

Dal monitoraggio eseguito nell'ambito del progetto LODIMOBILE, emerge chiaro il dato di insufficienza del numero di biciclette disponibili presso la stazione, le rastrelliere sono sostanzialmente vuote a partire dalle prime ore della mattina nei giorni feriali in periodo scolastico. Sono inoltre numerose le richieste di utenze specifiche quali gli studenti dell'Università che spostandosi in treno utilizzano la bicicletta per lo spostamento stazione-sede.



FOTO: postazione biciclette C'entro in bici con TOTEM informativo

Le postazioni in città sono 10, come da planimetria allegata.

1.7. Analisi del bisogno: LA SOSTA e L'ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE FERROVIARIA

Attualmente la stazione ferroviaria di Lodi presenta tre differenti livelli di accessibilità.

1. Connessioni

Al primo livello appartiene la rete dei collegamenti in sede dedicata o promiscua che si distribuiscono su entrambi i lati della stazione ferroviaria – a est ed a ovest del tracciato.

La presenza di un sottopasso aperto al transito misto dei pedoni e dei ciclisti consente sia di collegare il settore urbano a ovest della ferrovia con il lato est e quindi con il centro storico della città, sia di agevolare l'accesso alle banchine ferroviarie e quindi ai treni da parte dei passeggeri, anche di quelli che ricorrono alla formula bici+treno che consente di viaggiare sul treno assieme alla propria bicicletta, anche nei viaggi di breve e media percorrenza e di tipo pendolare. L'accesso alla stazione dal lato sud ovest della stazione è costituito dall'asse via San Fereolo – Viale Pavia, dorsale che raccoglie il traffico dei quartieri intorno allo stadio e dei quartieri densamente abitati San Fereolo e Albarola. Lungo questa direttrice sono stati realizzati negli ultimi anni alcuni importanti interventi di razionalizzazione dei percorsi garantendo il transito in sicurezza delle biciclette.

Dalla parte nord est della stazione, verso il centro storico, l'accessibilità è garantita da via Dante, che dalla stazione prosegue fino ai margini del Centro storico, congiungendosi con C.so Vittorio Emanuele, principale accesso della ZTL verso Piazza della Vittoria. Lungo via Dante, si incrocia il percorso ciclabile di via dell'Acquedotto – Viale Dalmazia, recentemente (aprile 2010) riqualificato, che consente la connessione con la parte nord ovest della città, con gli accessi nord al Centro storico, e con i percorsi misti verso l'Adda e costituisce la dorsale principale di posizionamento dei parcheggi del sistema di bike sharing: stazione, Piazza Castello, via D'Azeglio, ex Macello (si veda la planimetria generale di inquadramento del progetto definitivo).

Le altre due direttrici di accesso alla stazione sul lato nord est sono quelle provenienti da sud, lungo la pista ciclabile della via Emilia e da ovest, lungo l'asse via Lodivecchio - via San Bassiano. Mentre non si segnalano particolari criticità sulla direttrice sud, si ritiene utile intervenire su quella ovest al fine di migliorare il collegamento in sicurezza tra il quartiere delle Fanfani e Viale Dalmazia (e da qui il collegamento con la stazione e il Centro storico).

Il progetto include l'eliminazione di una strozzatura su via Lodivecchio (ridefinizione del marciapiede e allargamento della pista ciclabile) e la realizzazione di un percorso su sede propria in via San Bassiano.



Strozzatura lungo il percorso ciclabile di via Lodivecchio

Gli interventi sono descritti in dettaglio nel capitolo descrittivo della strategia di intervento.

2. Soste

Ad un secondo livello si lega l'offerta di spazi attrezzati per la sosta nei pressi della stazione ferroviaria, destinata prevalentemente alle utenze che utilizzano la bicicletta nel tratto urbano negli spostamenti casa-lavoro per accedere alla rete del trasporto pubblico e ferroviario.

Questo approccio di tipo bimodale negli spostamenti quotidiani costituisce uno dei tratti che più di ogni altro segna le caratteristiche della stazione ferroviaria di Lodi, marcandone anche il paesaggio urbano del nodo infrastrutturale. Quotidianamente e per gran parte dell'anno la stazione ferroviaria è circondata dalle due ruote, parcheggiate quasi senza soluzione di continuità lungo i marciapiedi, gli slarghi e piazzali; confinate e ordinate nelle aree attrezzate e deputate alla sosta, disseminate in maniera perlopiù casuale negli spazi destinati ai pedoni.

Sia le aree attrezzate che gli spazi liberi su cui si concentrano i mezzi in sosta sono disposti ad arcipelago nelle aree a ridosso della stazione; l'offerta di spazi, di stalli e di aree dedicate si sono man mano realizzate nel corso degli anni con una logica incrementale, cercando di inseguire una domanda sempre in crescita legata sia alla presenza della stazione ferroviaria, sia a quella della stazione delle autolinee ma anche alla presenza di importanti attrezzature pubbliche (come le poste, i magazzini e gli uffici comunali, i giardini) che insistono su questo importante settore della città e che caratterizzano sia il fronte a ovest che quello a est.

Alcune indagini effettuate sulla sosta ciclabile lungo il perimetro funzionale della stazione ferroviaria di Lodi hanno evidenziato quanto la domanda oggi sia significativamente superiore all'offerta di stalli a disposizione.

In base ad un'indagine effettuata durante un giorno ferialo nell'inverno scorso (11 novembre 2010, dalle 12 alle 13) si sono riscontrate situazioni di congestione delle aree pedonali (marciapiedi, piazze, ecc.) dovute alla sosta di biciclette che superavano anche il 40% rispetto all'offerta di stalli presenti in loco, come lungo la via Pavia immediatamente a ridosso del sottopasso.



Complessivamente il lato verso la via Pavia nel giorno di rilievo ospitava circa 210 mezzi su due ruote, di cui 120 disposti negli stalli esistenti e i rimanenti al di fuori di essi.

Sul lato stazione verso il centro storico il numero complessivo sfiorava le 250 unità, con le aree attrezzate in condizioni di completa saturazione e anche qui un numero elevato di soste in aree non regolamentari con intralcio della mobilità di pedoni e carrozzine.

Come per le aree a sosta libera non regolamentata, anche gli spazi per la sosta di tipo attrezzato e dotati di riparo (tettoie) e di stalli a cui agganciare i mezzi non sono in alcun modo sottoposti a sorveglianza.

Il tema dei furti e degli atti di vandalismo è molto sentito tra gli utilizzatori della stazione, così come la mancanza di postazioni riparate e con strutture che consentano di legare il telaio delle biciclette.

Il tema della sosta in stazione è individuato come prioritario dal recente **Piano Generale del traffico Urbano** (gennaio 2009) che elenca tra gli interventi specifici sul sistema della sosta e dell'accessibilità ciclabile: "... la creazione di nuovi parcheggi per le biciclette nel centro storico e nei pressi della stazione in aggiunta a quelli in corso di realizzazione in via Trento e Trieste e in viale Pavia e una vera e propria stazione delle biciclette".



Figura: individuazione delle aree di sosta nei pressi della stazione ferroviaria

BICISTAZIONELODI: l'accessibilità

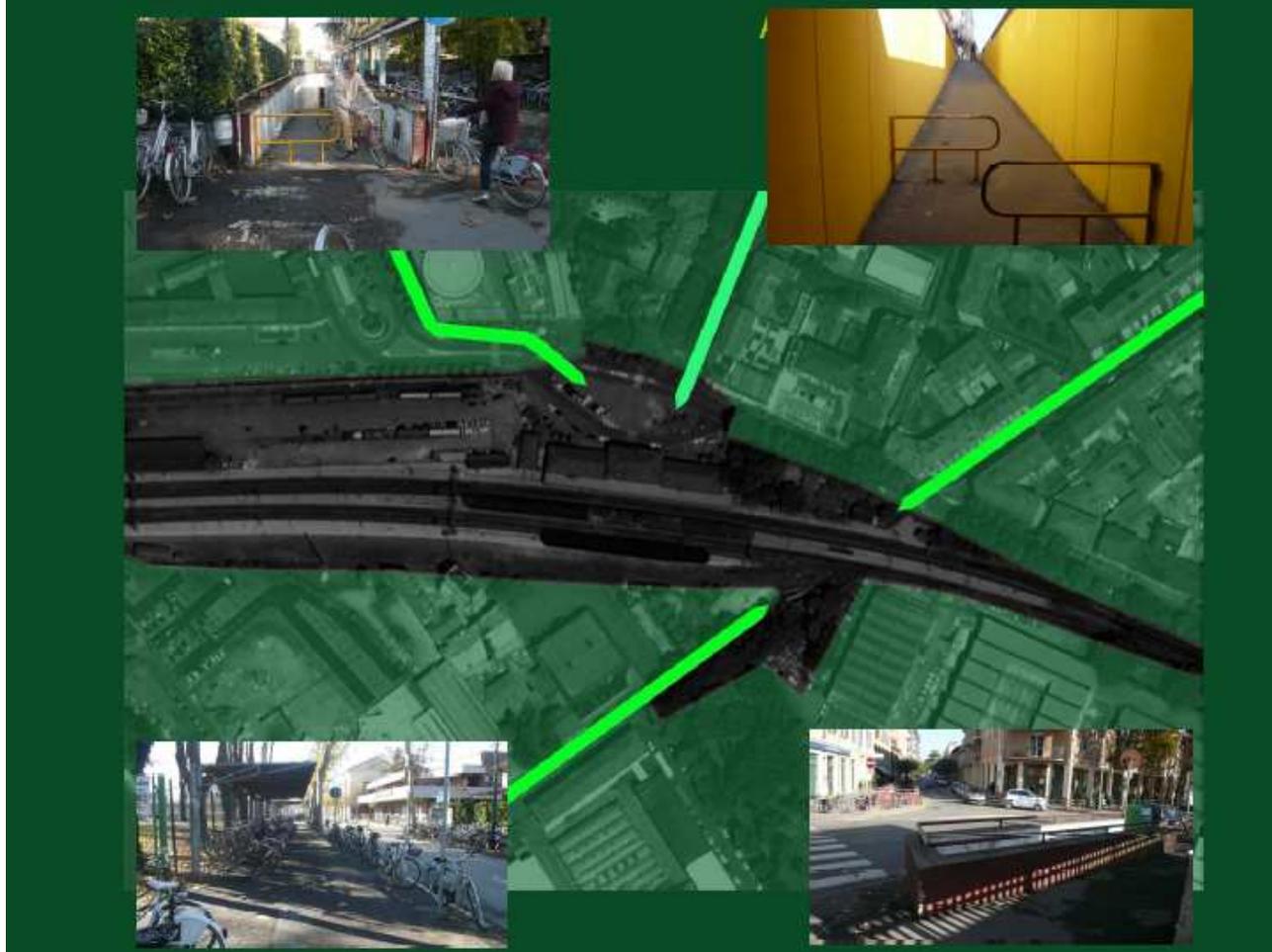


Figura: individuazione degli accessi ciclabili alla stazione ferroviaria

1.8. Analisi del bisogno: LA SOSTA IN CENTRO CITTA' e L'ACCESSIBILITA' CICLABILE AI SERVIZI AL CITTADINO

Il centro città soffre di una carenza cronica di posti bicicletta. Soprattutto nei giorni di mercato, intorno alla piazza centrale, sono posizionate biciclette lungo i portici, appoggiate a pali e a muri di abitazioni, senza soluzione di continuità.

Rilievi effettuati in alcune mattine di giugno 2010 hanno quantificato in circa 400 i posti necessari a soddisfare la domanda di sosta per le biciclette nei pressi di Piazza della Vittoria e Piazza Mercato dove si concentrano una serie di servizi oltre al mercato cittadino: Uffici comunali, posta, biblioteca, luoghi di culto, diverse banche e Uffici, negozi.

Altro punto nevralgico per la sosta ciclistica è l'Ospedale di Lodi, dove attualmente i posti disponibili sono insufficienti.



Sosta biciclette in Piazza Broletto



Sosta biciclette sotto i portici di piazza della Vittoria

2. Gli obiettivi del progetto

A partire dalle criticità delineate nell'ambito dell'analisi e in coerenza con la strategia di mobilità sostenibile portata avanti dall'Amministrazione comunale negli ultimi 10 anni, sono stati identificati gli obiettivi di progetto, suddivisi in obiettivi specifici e in obiettivi strategici. Questi ultimi hanno un orizzonte temporale di attuazione più ampio rispetto alla durata del progetto, la loro realizzazione dipende inoltre da una serie di variabili esogene (si pensi ad esempio alla scala regionale del problema dell'inquinamento dell'aria).

Obiettivi generali del progetto:

- favorire attraverso la fornitura di servizi ai ciclisti e il miglioramento dei percorsi ciclabili di connessione con la stazione l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa – stazione (per i pendolari in uscita da Lodi); stazione – lavoro (per i pendolari in entrata in città);
- incrementare il numero dei fruitori del Servizio di bike sharing C'Entro in bici;
- promuovere l'uso della bicicletta in Città in particolare per gli spostamenti casa lavoro e per l'accesso ai servizi in centro storico;

Obiettivo strategico:

- contribuire al miglioramento della qualità dell'aria.

I risultati del progetto sono dettagliati nella tabella degli indicatori riportata nel capitolo “strategia di intervento”.

3. Strategia di intervento

3.1 Modalità di realizzazione dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione di alcuni interventi concreti in risposta alle criticità sulla sosta delle biciclette e in relazione alle difficoltà nell'accessibilità alla stazione ferroviaria e ai parcheggi di interscambio descritte nell'analisi.

Si è deciso di realizzare una bicistazione e una ciclofficina per dare una risposta alla domanda di sosta sicura presente nell'area della stazione, e fornire servizi potenzialmente in grado di attirare ulteriori utenti.

L'esperienza delle ciclofficine in Lombardia (San Donato, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Bergamo) sono incoraggianti, dimostrano infatti come la realizzazione di strutture protette e sorvegliate per il ricovero delle biciclette e l'implementazione di servizi alla ciclabilità (ciclofficina) attraggano utenza e portino ad una diminuzione degli atti di vandalismo e dei furti.

Il dimensionamento delle strutture è conseguente al monitoraggio effettuato nel corso dell'anno sulla sosta in stazione. La scelta di suddividere in più aree la distribuzione degli stalli è coerente con la conformazione multi accesso alla stazione descritta nell'analisi. La realizzazione di impianti di video sorveglianza e di illuminazione anche presso i parcheggi esistenti rispondono al bisogno di maggior sicurezza dei cittadini.

Per quanto riguarda il centro storico, si è deciso di incrementare decisamente il numero di stalli, razionalizzando e uniformando nel contempo le rastrelliere porta bici. Le rastrelliere presenti attualmente in città verranno riposizionate nelle scuole e sostituite da un unico modello di rastrelliere, più sicure (con possibilità di agganciare il telaio della bicicletta), e quindi adatte alla sosta nelle aree ad accesso pubblico.

Le scuole sono nodo essenziale della strategia di promozione della ciclabilità e partner e beneficiari di numerose iniziative di educazione ambientale legate al tema della mobilità, verranno coinvolte nel progetto come beneficiari: si ritiene infatti che le rastrelliere esistenti in centro storico e da ricollocarsi nel corso del progetto, siano idonee per il parcheggio bici all'interno dei cortili delle scuole.

3.2 Azioni in cui si articola il progetto

Il Progetto si articola nelle seguenti azioni:

- Dotare la stazione ferroviaria di Lodi e il Terminal Bus di aree di sosta protette e coperte;
- Realizzare una ciclofficina e supportarne lo start up, definendo un modello gestionale che sia rispondente alla domanda di servizi identificata e che includa soggetti con difficoltà di inserimento lavorativo;
- Incrementare ulteriormente la dotazione di biciclette del Servizio di bike sharing C'Entro in bici;
- Incrementare e razionalizzare gli spazi per il ricovero delle biciclette private in corrispondenza delle principali strutture di interesse (centro storico, ospedale, Uffici Pubblici) mediante l'installazione di rastrelliere;
- Completamento delle direttrici ciclabili verso la stazione ferroviaria e le postazioni del bike sharing presso i parcheggi di interscambio;
- Promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa lavoro in abbinamento al treno, con campagne di comunicazione realizzate in collaborazione con la Società Metropark (Gruppo Ferrovie dello Stato).

Nel seguito sono descritte singolarmente le azioni. Al termine della descrizione delle azioni si riporta una tabella con i risultati che si intende ottenere con la realizzazione del progetto (target) e gli indicatori per il monitoraggio. Le risorse economiche necessarie alla realizzazione delle azioni sono riportate nel piano economico e finanziario elaborato secondo lo schema indicato nel bando di finanziamento, le spese esposte sono solo quelle ammissibili secondo le indicazioni del bando.

Ciclofficina e infrastrutture per la sosta in stazione (azioni A1)

Descrizione:

Il progetto prevede la realizzazione nell'area di proprietà del Comune collocata in fondo a Viale Pavia nel Parco di via Fascetti, posto nelle immediate vicinanze del sottopassaggio della stazione sul lato ovest (si veda planimetria allegata), di una ciclo officina con una superficie al chiuso di circa 36 m², un'area coperta di circa 40 m² e un'area esterna in pedana in doghe di legno. La struttura sarà realizzata all'interno dell'area recintata del parco recuperando la vecchia struttura circolare basamento di una cisterna ora fontana dimessa. Verrà realizzata una struttura di particolare pregio architettonico, su disegno dell'Arch. Angelo Micheli (collaboratore dello studio De Lucchi), chiudendo perimetralmente la base della fontana con tamponature isolate e realizzando una copertura conica con finitura in rame. Nell'area esterna verranno realizzati un posteggio di circa 215 mq di superficie e dei camminatoi in doghe di legno appoggiati a circa 20 cm dal pavimento erboso del parco su di una struttura reticolare in legno (si vedano le planimetrie di progetto). La ciclostazione avrà circa 90 nuovi stalli che si aggiungono ai circa 80 già presenti nell'area contigua a quella interessata dal progetto.



Render della ciclofficina (progetto Arch. Angelo Micheli, Studio De Lucchi)

Si prevede di intervenire anche sul lato di via Dante, aumentando la dotazione di stalli in diverse aree dove già ora si concentra l'offerta di posti (vicino al parcheggio Metropark in direzione del Terminal bus; nel piazzale della Stazione). Verrà infine esteso l'impianto di illuminazione e di video sorveglianza al parcheggio recintato realizzato dal Comune nel 2007 lungo via Trento Trieste, in fregio alla ferrovia.

L'area di maggior dimensioni è quella da realizzarsi nel parcheggio Metropark. L'intervento prevede lo spostamento della ringhiera di recinzione, la realizzazione di lavori di sistemazione della pavimentazione, la sistemazione degli accessi, l'installazione di rastrelliere e pensiline di copertura e la dotazione impiantistica per illuminazione e videosorveglianza.

Complessivamente, sui due lati, si prevede di dotare l'area della stazione di 350 nuovi stalli, di cui circa 100 coperti da pensilina.

Il progetto prevede un'azione specifica volta alla definizione a livello esecutivo del modello gestionale e l'accompagnamento al soggetto gestore nell'identificazione dei servizi da offrire e nella gestione, con particolare attenzione alla formazione del personale svantaggiato che verrà impiegato nell'iniziativa. Questa azione, fondamentale per la sostenibilità del servizio, non è inclusa nel progetto presentato al bando di finanziamento regionale in quanto non ammissibile come tipologia di spesa. Si sottolinea comunque l'importanza dell'azione che verrà comunque realizzata al fine di garantire maggior sostenibilità al servizio.

Soggetti coinvolti:

Comune di Lodi, Ciclodi – FIAB, Metropark, esperti (si veda successivo capoverso).

Tempi di realizzazione

Inizio del progetto (previsto gennaio 2011) con la progettazione; l'attuazione nel corso dell'estate – autunno 2011, con termine entro l'agosto 2012.

Beneficiari:

I soggetti beneficiari del progetto sono i pendolari ciclisti, che vedranno nell'arco del progetto il sensibile miglioramento delle condizioni di sosta e sicurezza dei cicli.

MESSA IN RETE DEI PERCORSI CICLABILI DI CONNESSIONE CON LA STAZIONE FERROVIARIA E IL SISTEMA DELLE POSTAZIONE DEL BIKE SHARING (Azione A2)

Descrizione:

Con il progetto si prevede di intervenire su uno degli accessi principali alla stazione ferroviaria, riqualificando percorsi esistenti caratterizzati da insufficienti sezioni stradali e garantendo le connessioni e la qualità del sistema di accesso ciclabile alla stazione ferroviaria.

L'accessibilità alla stazione dal lato a nord est (verso il centro storico) è garantita da via Dante, che dalla stazione prosegue fino ai margini del Centro storico, congiungendosi con C.so Vittorio Emanuele, principale accesso della ZTL verso la Piazza della Vittoria. Lungo via Dante, si incrocia il percorso ciclabile di via dell'Acquedotto – Viale Dalmazia, recentemente (aprile – giugno 2010) riqualificato, che consente la connessione con la parte nord ovest della città, con gli accessi nord al Centro storico, i percorsi misti verso l'Adda e costituisce la dorsale principale di posizionamento dei parcheggi del sistema di bike sharing: stazione, Piazza Castello, via D'Azeglio, ex Macello (si veda la planimetria generale di inquadramento del progetto definitivo).

Il progetto prevede la riqualificazione dell'asse ciclabile di via Lodivecchio via S. Bassiano, collegamento tra il quartiere delle Fanfani e Viale Dalmazia e la stazione ferroviaria. Percorso in parte già esistente ma con alcune strozzature, sezioni stradali insufficienti e carente dal punto di vista della segnaletica orizzontale. Nel progetto sono incluse le opere di eliminazione di una parte di cordolo necessarie ad ottenere la larghezza sufficiente lungo via Lodivecchio, l'allargamento del marciapiede in un tratto successivo e infine l'allargamento della sezione e la messa in sicurezza del percorso esistente lungo via San Bassiano. La separazione della pista ciclabile dalla carreggiata stradale sarà garantita da delimitatori di corsia omologati di colore giallo, costituiti da elementi prefabbricati in poliuretano e componibili mediante incastri o sagomature applicati longitudinalmente rispetto al senso di marcia; è prevista inoltre la realizzazione o il rifacimento della segnaletica orizzontale.

Soggetti coinvolti:

Comune di Lodi, Ciclodi – FIAB.

Tempi di realizzazione

Inizio del progetto (previsto gennaio 2011) con la progettazione; l'attuazione nel corso dell'estate – autunno 2011, con termine entro novembre 2011.

Beneficiari:

I soggetti beneficiari del progetto sono i pendolari ciclisti, che vedranno nell'arco del progetto il sensibile miglioramento delle condizioni di transito nei percorsi casa stazione.

Potenziamento degli spazi per il ricovero delle biciclette nei punti attrattori di traffico (Azione A3)

Descrizione:

Nella prima fase del progetto saranno individuate con precisione le aree a maggior domanda di sosta, e identificati gli spazi per le rastrelliere.

Le rastrelliere verranno scelte sulla base della funzionalità (che consentano l'aggancio del telaio e non della sola ruota e l'appoggio di biciclette sprovviste di cavalletto) e dell'estetica, al fine di garantire l'inserimento nel contesto del centro storico lodigiano.

Le rastrelliere attualmente presenti in Centro, previa verifica della loro funzionalità, saranno spostate nelle scuole, in accordo con i Dirigenti scolastici e nell'ambito delle azioni di sensibilizzazione ed educazione ambientale già in essere (UMC, Ciclodi - FIAB) e presso la zona sportiva della Faustina.

Le nuove rastrelliere consentiranno di incrementare di 400 gli stalli per le biciclette disponibili in Città, razionalizzandone l'uso in risposta alla domanda identificata.

Soggetti coinvolti:

Comune di Lodi; CICLODI- FIAB; scuole

tempi di realizzazione:

12/2011 – 4/2012

beneficiari:

I soggetti beneficiari del progetto sono i cittadini lodigiani, utilizzatori della bicicletta o potenziali utilizzatori che vedranno nell'arco del progetto il sensibile miglioramento delle condizioni di sosta e sicurezza dei cicli, con particolare riferimento al centro storico (generalità dei cittadini che si recano in centro per lavoro, svago, spesa o accesso ai servizi).

Sono inoltre beneficiari del progetto gli studenti e il personale delle scuole dove verranno installate le rastrelliere.

Potenziamento del servizio C'Entro in Bici (Azione A4)

Descrizione:

Il progetto prevede il potenziamento del servizio di Bike Sharing con l'acquisto di 20 biciclette e la rastrelliere con 20 stalli e la loro copertura (in continuità con il Progetto Lodi Mobile, cofinanziato dalla Fondazione Cariplo sul bando mobilità 2007).

Soggetti coinvolti:

Comune di Lodi; IAT (gestore del servizio C'Entro in bici).

tempi di realizzazione:

12/2011 – 4/2012

beneficiari:

pendolari, fruitori del servizio C'Entro in bici.

Campagna di comunicazione (azione A5)

Descrizione:

Sono previste misure specifiche di comunicazione:

- predisposizione di volantini informativi sul servizio da distribuire presso la stazione e nei punti di maggior passaggio bicicletta in città e di locandine e adesivi per i negozianti;
- evidenza sul sito web del Comune;
- informazioni sul progetto nell'ambito delle iniziative ambientali che hanno come tema la mobilità sostenibile (giornate di chiusura al traffico, progetti di mobilità dolce casa scuola);
- conferenza stampa, comunicati stampa e articoli sulla stampa locale servizio sul periodico distribuito in 18.000 copie alle famiglie lodigiane.

Verrà inoltre realizzata un'azione specifica di comunicazione in collaborazione con Metropark per la promozione dell'utilizzo della bicicletta e del treno per gli spostamenti casa lavoro e per l'utilizzo dei nuovi servizi di custodia e riparazione realizzati nell'ambito del progetto.

Soggetti coinvolti:

Comune di Lodi; Metropark.

tempi di realizzazione:

12/2011 – 09/2012

beneficiari:

la generalità dei cittadini lodigiani.

Monitoraggio azioni (A6); gestione del progetto e coordinamento (A7); rendicontazione (A8)

Le tre azioni di monitoraggio; gestione del progetto e coordinamento e rendicontazione, sono essenziali per una buona riuscita del progetto. Le spese relative al personale impegnato nel progetto non sono spese ammissibili e non vengono pertanto incluse nel quadro economico dell'iniziativa. Si è voluto comunque delineare la struttura gestionale di progetto nel seguito della relazione.

Soggetti coinvolti:

Comune di Lodi; CICLODI - FIAB

Descrizione delle attività e risorse coinvolte:

Ufficio Ecologia: responsabile di progetto, coordina le attività di progetto, garantendo il raggiungimento dei risultati previsti nei tempi previsti. Coordina il gruppo di lavoro deputato al monitoraggio del progetto composto da tecnici comunali, personale della Vigilanza Urbana, referenti dei soggetti portatori di interesse (CICLODI – FIAB). Relaziona periodicamente alla Dirigenza e al livello politico comunale relativamente all'andamento del progetto, propone in caso di scostamento dall'andamento previsto gli aggiustamenti necessari, li condivide internamente, mantiene i contatti con Regione Lombardia, sottoponendo le richieste di modifica e tutta la documentazione richiesta per l'intera durata del progetto.

Ufficio ragioneria: supporta l'Ufficio ecologia nella rendicontazione del progetto.

CICLODI –FIAB: viene coinvolta periodicamente al fine di verificare l'aderenza delle proposte progettuali ai bisogni degli utenti

tempi di realizzazione:

01/2011 – 06/2013 (la rendicontazione si prevede abbia inizio a partire da marzo del 2012)

3.3 Contesto ed Inserimento paesaggistico delle realizzazioni

Il progetto prevede la realizzazione di alcune infrastrutture esclusivamente in ambito urbano. I due interventi di maggior impatto sono l'edificio che ospiterà la ciclo officina e le relative pertinenze e la realizzazione dell'area posteggio bici coperta da pensiline (area parcheggio Metropark).

La documentazione fotografica e i render allegati al progetto definitivo consentono di valutare il l'impatto paesaggistico della ciclofficina; l'intervento è caratterizzato dall'attenzione con cui si inserisce nel contesto, garantendo per dimensioni, forma, materiali e colori la coerenza con il verde arboreo e con i retrostanti edifici e relative pertinenze, in particolare con la pensilina in struttura metallica dei retrostanti magazzini comunali (visibile nel render inserito nella presente relazione). Lo spazio antistante l'officina, sarà attrezzato con una pedana in legno di pino trattato in autoclave. Si è scelta un'essenza autoctona al posto di legni normalmente utilizzati per l'esterno, di provenienza estera (Africa, Sud America) caratterizzati da maggior impatto ambientale (deforestazione, trasporto)

La realizzazione dell'edificio sulla base della fontana non più utilizzata del parco di via Fascetti consentirà di riqualificare un ambito di degrado, attualmente oggetto di atti di vandalismo e di abbandono di rifiuti.

Una considerazione generale riguarda il miglioramento che il progetto porterà al paesaggio urbano in termini di miglior coordinamento nelle scelte di arredo (sostituzione delle rastrelliere esistenti con rastrelliere uniformi, realizzazione di pensiline di arredo), eliminazione delle situazioni di sosta disordinata e di ostacolo ai percorsi pedonali e "apertura di spazi visuali" verso l'edificio della Stazione e gli elementi di arredo presenti sulla piazza antistante (fontana, aiuole fiorite).

3.4 Risultati attesi, indicatori di risultato e descrizione del sistema di monitoraggio del progetto

Gli indicatori di realizzazione sono riportati in tabella:

Azione	indicatore di realizzazione	target
A1: ciclofficina	N° di nuovi stalli; % di stalli coperti; % aree illuminate e video sorvegliate	350, di cui 100 coperti; tutte le nuove aree chiuse, se non presidiate saranno video sorvegliate e illuminate; illuminazione dell'area esistente recintata ad accesso libero su via Trento Trieste
A1: ciclofficina	Realizzazione ciclofficina	Completamento dei lavori nei tempi previsti
A2: pista ciclabile	Realizzazione pista ciclabile Via Lodivecchio – via S. Bassiano	Completamento dei lavori nei tempi previsti
A3: rastrelliere	N° stalli; n° scuole coinvolte	100 nuovi stalli, tutte le scuole medie coinvolte nel progetto
A4: C'entro in bici	N° di nuove biciclette del sistema di bike sharing; % delle postazioni coperte da pensiline	20; 100%
A5:	Materiale di comunicazione realizzato	1 locandina in 100 copie da

comunicazione		affiggere in stazione ferroviaria; comunicati stampa (in collaborazione con Ufficio Stampa Metropark Gruppo Ferrovie dello stato); un numero del periodico comunale distribuito in 18.000 famiglie con uno speciale sul progetto
---------------	--	--

I risultati attesi, i rispettivi indicatori di risultato previsti dal progetto, i target e le fonti sono elencati nel seguito:

Risultati attesi	Indicatori	Target	Fonti
aumento dell'utilizzo della bicicletta come mezzo di spostamento casa stazione e stazione lavoro	Numero di biciclette parcheggiate nell'area della stazione	20% di incremento	Rilevazione dati
incremento nell'utilizzo delle biciclette pubbliche	presenza negli stalli di biciclette non utilizzate	minore del 30% in giornata feriale primaverile e soleggiata	indagine gestore del servizio biciclette pubbliche
Elevato utilizzo della sosta protetta in stazione ferroviaria	% posti occupati	> 85%	Gestore della ciclofficina
Elevato utilizzo della Ciclofficina	Numero di interventi di riparazione effettuati; fatturato	Da definire a seguito della progettazione	Gestore della ciclofficina
Riduzione del parcheggio "selvaggio" delle biciclette	Numero di biciclette parcheggiate fuori dagli stalli realizzati con il progetto	30% del totale in ciascuna delle aree di sosta realizzate	Indagine Uffici comunali
Successo delle iniziative di comunicazione	n. di pendolari intervistati a conoscenza del progetto; alto gradimento	50% dei pendolari intervistati; Alto gradimento sui servizi offerti	Indagine Uffici comunali

4. Informazioni sull'organizzazione richiedente

Breve profilo “ambientale” del Comune di Lodi

Il Comune di Lodi, partner della campagna europea “Sustainable Energy Europe”, e tra i primi firmatari del Covenant of The Mayor, ha realizzato una serie di azioni per ridurre le emissioni di gas climalteranti e di migliorare la qualità dell'aria a livello locale.

I due settori dove si sono concentrati gli sforzi sono l'energia e la mobilità sostenibile.

Per quanto riguarda la mobilità, la strategia è articolata in diverse azioni:

1. il potenziamento della rete di piste ciclabili;
2. il Progetto LODIMOBILE, cofinanziato dalla Fondazione Cariplo sul bando mobilità sostenibile del 2007, che insieme alla realizzazione di un sistema di infomobility e di guida ai parcheggi, ha consentito il potenziamento e la qualificazione del servizio di bike sharing già attivo in città, incrementando il numero di biciclette, dotando le fermate di pensiline e di strutture per informare gli utenti del servizio e promuovendo il servizio tra i “city users”;
3. la revisione del servizio di TPL, con l'avvio di un servizio di trasporto a chiamata (DAR);
4. la sensibilizzazione nelle scuole, con il progetto a scuola a piedi, che ha visto una crescente partecipazione di bambini, insegnanti e genitori nel corso degli ultimi 5 anni, grazie anche alla collaborazione con la sede di Lodi del WWF;
5. il coinvolgimento attivo di 100 famiglie nell'abito del progetto Biciclisma (anch'esso finanziato dalla Fondazione Cariplo), promosso dall'Associazione Ciclodi - FIAB (federazione italiana amici della bicicletta), già attiva sul territorio da anni con uno sportello per la mobilità ciclistica;
6. il progetto “Bicisicura” promosso dal Comune per favorire la rintracciabilità delle biciclette rubate.

L'articolazione in Settori e Servizi del Comune di Lodi è coerente con la composizione delle diverse azioni di progetto. Gli Uffici coinvolti sono: l'Ufficio mobilità e viabilità, il Settore Grandi Opere, l'Ufficio Ecologia, l'Ufficio relazioni con il pubblico, la Ragioneria (per la rendicontazione), il personale della vigilanza urbana.

L'esperienza e le competenze maturate negli anni nella gestione di lavori pubblici e di servizi è sufficiente a garantire una corretta gestione delle attività di progetto. Le competenze specialistiche e l'elaborazione di una strategia comunicativa, verranno reperite sul mercato, mediante idonee procedure di evidenza pubblica.

Nel seguito si descrivono alcuni progetti/azioni che sono in corso di programmazione e realizzazione e che risultano sinergici con le azioni di progetto.

Integrazione con le strutture esistenti e valorizzazione dei progetti in corso di realizzazione

L'associazione CICLODI FIAB e l'Ufficio Mobilità ciclistica da essa gestito costituiscono un patrimonio di conoscenza e di competenza fondamentale nella definizione delle politiche e degli interventi a favore della mobilità ciclistica.

L'attività si è caratterizzato negli anni per il ruolo propositivo e attivo che ha permesso lo sviluppo di una serie di iniziative e progetti. Si citano tra essi:

- il censimento della ciclabilità a Lodi (censimento biennale lungo le principali piste ciclabili in città, consente di monitorare l'andamento dei flussi e di programmare le azioni di miglioramento della mobilità ciclistica);

- Progetto Biciclina (anch'esso cofinanziato dalla Fondazione Cariplo), che prevede il coinvolgimento attivo di 100 famiglie per cambiare le abitudini sulla mobilità nel Comune di Lodi, a tutela dell'ambiente e del clima cittadino
- il progetto "Bicisicura" promosso dal Comune per combattere il furto delle biciclette e favorire la rintracciabilità delle biciclette rubate;
- il Progetto: "Tutti a scuola in bicicletta" progetto didattico sulla mobilità sostenibile presso la scuola secondaria di primo grado F. Cazzulani di Lodi.

Il Comune di Lodi è partner del progetto "**La BICISTAZIONE di Lodi**" presentato dalla Cooperativa Sociale Le Pleiadi e dall'Associazione VAS (Verdi Ambiente e Società) e cofinanziato dalla Fondazione banca Popolare di Lodi. Il progetto prevede lo studio di fattibilità di una ciclostazione a Lodi, articolandosi in:

- analisi dell'offerta di servizi per la ciclabilità;
- analisi della domanda esistente e della domanda potenziale di servizi;
- individuazione del modello di offerta;
- individuazione del modello gestionale;
- studio preliminare del layout funzionale.

La presente proposta beneficia dei risultati del progetto, declinandoli al livello esecutivo e realizzando gli interventi materiali: ciclofficina e stazione bici (si veda la descrizione delle azioni A1 e A2).

5. ALLEGATI

1. Elenco tavole allegate al progetto definitivo:
2. *Manifesto del progetto “bicisicura” easy tag*
3. *Pieghevole del Progetto Biciclisma – CICLODI- FIAB*

Manifesto del progetto "bicisicura" easy tag



COMUNE DI LODI

CAMPAGNA
BICI SICURA

con EASYTAG

Proteggi dal furto la tua bici



COS'È EASYTAG?
È un sistema di identificazione della tua bicicletta, che ti consente di inserirla su internet, in un registro collegato con le Forze dell'Ordine.



COME POSSO AVERLO?
Il Comune di Lodi fornirà ai cittadini che lo chiederanno, a soli 3 euro, il kit di installazione, che comprende: la speciale etichetta "salva-bici", il Libretto della bicicletta e i servizi web collegati, validi per tre anni.

**PER MAGGIORI INFORMAZIONI
E PER ACQUISTARE IL KIT EASYTAG:**
COMUNE DI LODI • Ufficio Mobilità Ciclistica
Corso Umberto I, 12 - 0371.409243 - ciclistica.lodi@libero.it
Apertura al pubblico: martedì e sabato dalle 9,30 alle 12,30

**3 ANNI
SICURO
A SOLI
3 EURO**

OGNI SPOSTAMENTO HA UN COSTO in termini di CO₂

Al esempio un viaggio (a persona) a Parigi produce:

284 kg di CO ₂	_____	AUTO
180 kg di CO ₂	_____	AEREO
54 kg di CO ₂	_____	TRENO
0 kg di CO ₂	_____	A PIEDI O IN BICI



OGNUNO DI NOI PUÒ SCEGLIERE COME MUOVERSI



VAI AL LAVORO IN BICI O PRENDI UN PASSAGGIO DA UN COLLEGA
almeno una volta alla settimana



PORTA A SCUOLA TUO FIGLIO
in bici o organizzati con i vicini per riempire l'auto



Evita le code domenicali e fatti una **PASSEGGIATA IN BICI FUORI PORTA**

PER MAGGIORI INFORMAZIONI:

CICLODI- FIAB
Via S. Marco 2 - Lodi
Tel. 0371 42051 - Fax 0371 420500
di ore ufficio 9h - 12h e 14h - 17h
di ore ufficio 9h - 12h e 14h - 17h

BICI CIMA
Via S. Marco 2 - Lodi
Tel. 0371 42051 - Fax 0371 420500
di ore ufficio 9h - 12h e 14h - 17h
di ore ufficio 9h - 12h e 14h - 17h





BiciClima

Nuovi stili di vita per una mobilità sostenibile

PARTECIPA AL CONCORSO A PREMI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE



BICICLIMA, CONCORSO SUI NUOVI STILI DI VITA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE



Biciclina è un progetto di sensibilizzazione che vuole contribuire al cambiamento reale delle abitudini quotidiane di mobilità, a tutela dell'ambiente e di una città sana.

Biciclina è un concorso dedicato ad oltre 100 famiglie **bi-ciclo** e di spende il per 6 mesi e lasciare in garage l'automobile, quando possibile, e a scegliere mezzi di trasporto **non inquinanti**.

**ECOVIAGGIO PREMIO
PER LE FAMIGLIE VINCITRICI**

OBIETTIVI

- **diminuire le emissioni di CO₂**, e l'inquinamento dell'aria
- **ridurre la congestione del traffico** e il relativo stress per le persone
- **ridurre il traffico merci** incentivando l'acquisto di beni prodotti il più vicino possibile al consumatore e incentivando l'autoproduzione di beni e servizi
- **migliorare la qualità della nostra vita** e delle città in cui viviamo
- **promuovere l'uso quotidiano della bicicletta** e delle altre modalità di spostamento più sostenibili

DIVENTA UNA FAMIGLIA BICICLIMA



I REQUISITI

Possono aderire tutte le **famiglie residenti o domiciliate nel Comune di Lodi**, senza limiti di età o numero di componenti. Possono partecipare singole, coppie, genitori con figli, famiglie tradizionali e allargate.

IL CONCORSO

Tutte le famiglie aderenti saranno contattate i primi giorni di ottobre per compilare un semplice **questionario sulle abitudini di spostamento** di tutti i componenti della famiglia e riceveranno il **kit di benvenuto**.

Per 6 mesi dovranno impegnarsi a preferire mezzi di trasporto più sostenibili, come la **bicicletta**, l'**autobus**, il **tram** e naturalmente i propri **piedi**. Per ogni viaggio in auto non realizzato dovranno prendere nota dei km risparmiati.

Saranno organizzati **incontri tra famiglie, cineforum e serate informative** su ambiente, mobilità e stili di vita sostenibili.

GLI IMPEGNI

Per 6 mesi dal **15 ottobre 2009 al 15 aprile 2010** le famiglie Biciclina dovranno:

- ridurre il più possibile i propri spostamenti in auto
- comunicare saltuarialmente a Ciclodì i km risparmiati
- essere presenti a un numero minimo di attività ed eventi Biciclina.

COME ADERIRE A BICICLIMA

Diventare una famiglia Bi-Ciclo è semplice, basta compilare il modulo di adesione ed inviarlo via mail a:

- comunicazione@biciclina.it
 - info@biciclina.it
- o giornalmente a: **tel. 0376/200000**
- **Ciclodì - Flavia e Ludovico** che 7 - Lodi, sabato 10.00-12.00 e martedì 15.00-18.00
 - **Ufficio mobilità** stazione Comune di Lodi corso Umberto 12 - Lodi, sabato 9.00-12.00

Ente il 25 settembre 2009

Per maggiori informazioni e per ricevere il kit di benvenuto negli altri comuni dell'area metropolitana.

KIT DI BENVENUTO PER LE FAMIGLIE ADERENTI

- **buono di 50 €** da spendere presso Cooperativa Nord/Sud
- **buono di 50 €** da spendere presso Ciclodì D&S o Ciclodì Gastone
- **10% di sconto** e altre agevolazioni in tutti i negozi Biciclina
- **cartina della pista ciclabile** di Lodi e altri comuni

I VINCITORI

Al termine del concorso tutte le famiglie che avranno risparmiato più km ogni settimana (con un minimo di 10 km) saranno classificate e il **Ciclodì** (Lodi) ne darà sabato 9) o martedì 15) il premio. Le 3 famiglie più "bi-ciclo" vinceranno un **week-end** per max. 3 persone del tipo: **viaggi ferroviari**.

- **1° CLASSIFICATA 5 GIORNI IN AUSTRIA**
- **2° CLASSIFICATA 4 GIORNI IN TOSCANA**
- **3° CLASSIFICATA 3 GIORNI IN UMBRIA**