Comune di Venezia

Assessore
Mobilità
Viabilità e Trasporti
Piano del Traffico
Sistemi Logistici

UFFICIO MOBILITY MANAGER
DI AREA COMUNALE

Bike Sharing a Venezia
Relazione illustrativa con schede degli interventi

maggio 2009

I servizi e gli strumenti legati al mondo della Bicicletta

Il BiciPlan

Il BiciPlan è lo strumento di cui l'Amministrazione Comunale si è dotata allo scopo di potenziare in Città la mobilità ciclabile per dare una risposta concreta ed organica all'emergenza ambientale ed alla necessità sempre più impellente di mobilità alternativa e di maggiore vivibilità

L'obiettivo è di raddoppiare nel periodo di 5 anni la rete ciclabile portando i chilometri di piste da 53 a 99 nel 2010 e conseguentemente di aumentare la mobilità ciclistica - attualmente attestata attorno al 18% (2008) degli spostamenti urbani – fino ad arrivare ad una quota attorno al 25%, in linea quindi con la media europea.

La prima fase, che si esaurirà nel 2010, prevede la realizzazione di 16 itinerari principali che favoriranno gli spostamenti urbani, dalla periferia al centro città e viceversa. Si tratta di fatto di raccordare i vari spezzoni di piste ciclabili esistenti e di realizzarne ex novo per costruire dei percorsi, tutti protetti, che attraversino la città da nord a sud e da est a ovest e che costituiscano una rete ciclabile moderna e funzionale in grado di garantire spostamenti sicuri e veloci.

La seconda fase prevede la pianificazione degli itinerari ciclabili secondari in modo da rendere più capillare la rete ciclabile cittadina e garantire una copertura anche dei vari flussi casa-scuola.

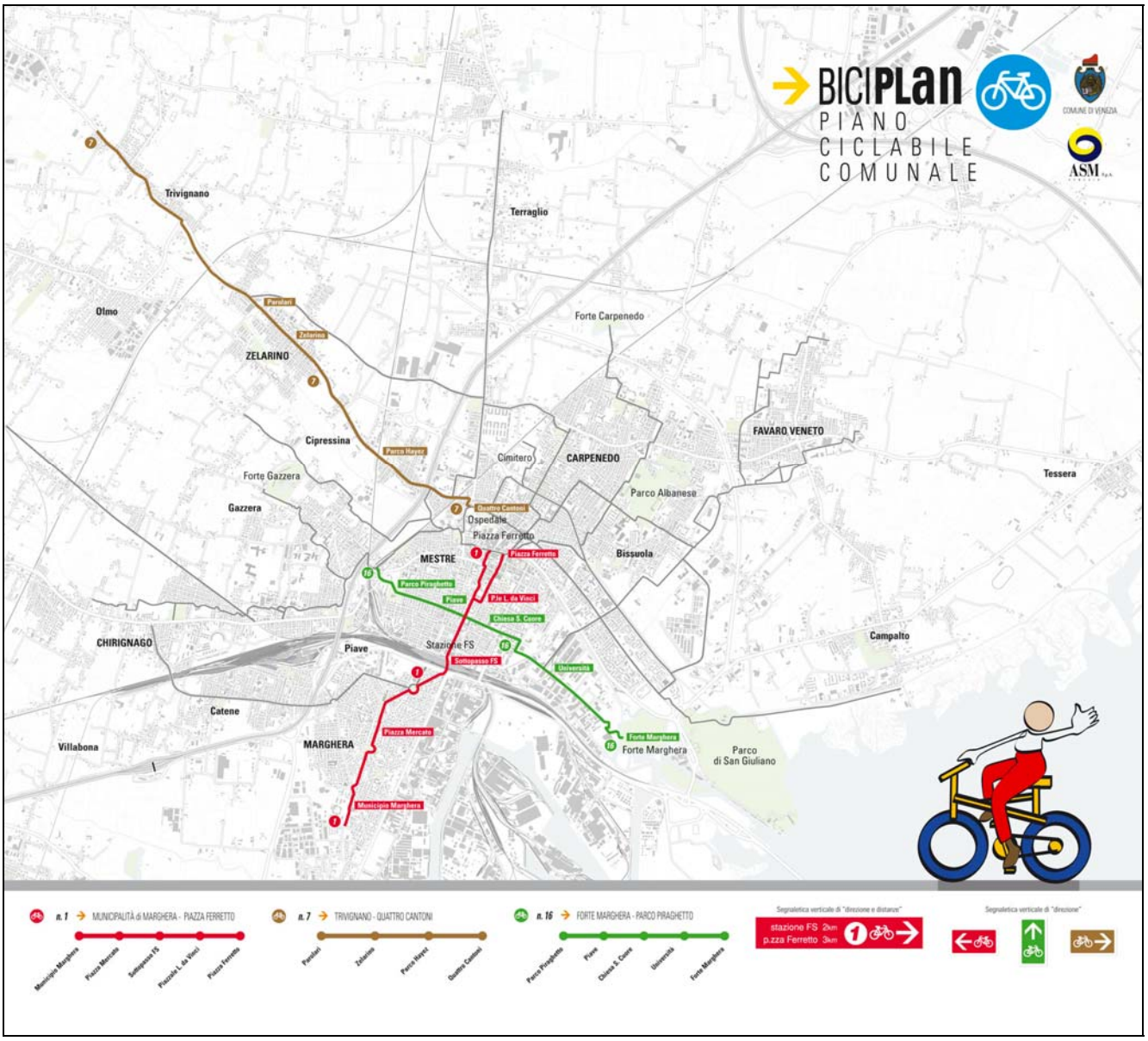
La terza fase invece prevede la realizzazione di itinerari extraurbani e per il tempo libero, connettendo alla rete ciclabile cittadina i percorsi a valenza paesaggistica e storica e i percorsi per collegare le aree urbanizzate più lontane nell'ambito del territorio comunale (Dese, Fusina, Tessera) e dei comuni limitrofi (Spinea, Mogliano V.to, Martellago, ecc).

I 16 itinerari ciclabili previsti con la prima fase del Bici Plan sono i seguenti:

n.1 - Municipalità di Marghera - Piazza Ferretto
n.2 - Chirignago - Stazione FS
n.3 - Graspo d'Uva - Giustizia
n.4 - Asseggiano - Valsugana
n.5 - Forte Gazzera - Villa Querini
n.6 - Sardi Brendole - SFMR Olimpia
n.7 - Trivignano - Quattro Cantoni
n.8 - Zelarino - Parco Ponci/Candiani
n.9 - Marocco - Ciprerssina
n.10 - Forte Carpenedo - Piazzale Cialdini
n.11 - Favaro Altinia - Vallenari
n.12 - Favaro S. Leopoldo - Università
n.13 - Pertini - Parco Ponci
n.14 - S. Teodoro - Cimitero
n.15 - Passo Campalto - Piazzale Cialdini
n.16 - Forte Marghera - Parco Piraghetto

Ad oggi ASM sta concludendo la realizzazione dei primi 3 itinerari: Marghera - Mestre Centro (it. n. 1); Trivignano - Quattro Cantoni (it. n. 7); Forte Marghera - Piraghetto (it. n. 16).
Sono stati redatti i progetti esecutivi degli itinerari 11 (Favaro - Vallenari) e 14 (S.Teodoro-Cimitero).
Sono in corso di progettazione, sempre a cura di ASM i progetti degli itinerari n. 8 (Zelarino - Parco Ponci/Candiani) e n. 10 (Forte Carpenedo).

Attualmente la rete ciclabile comunale, escludendo il Lido di Venezia, è estesa per circa 70 km.



Bicipark

A pochi passi dalla Stazione ferroviaria di Mestre - nell'ex-locale delle Poste di p.le Favretti, è stato allestito un parcheggio per sole biciclette dotato di oltre 600 posti, al quale possono accedere sia utenti giornalieri che abbonati

ORARIO DI APERTURA
Dalle ore 06:00 alle ore 23:00 (chiuso la domenica)

Tariffe del servizio

GIORNALIERA: € 0,50
MENSILE: € 9,00
MENSILE RIDOTTA (*): € 8,00
(*) Riservata ai possessori di abbonamento annuale di trasporto pubblico in corso di validità

Servizio "Te Presto 'na Bici"

Iniziativa nata dalla collaborazione tra ASM S.p.A., il Comune di Venezia e l'Istituzione Casa dell'Ospitalità

IL SERVIZIO È ATTIVO PRESSO I SEGUENTI PARCHEGGI
1. Torino
2. P.le Leonardo Da Vinci
3. S. Maria dei Battuti

ORARI
Tutti i giorni dalle ore 8:30 alle ore 18:30

Per poter disporre di una bicicletta è sufficiente consegnare un proprio documento di identità (in corso di validità), che verrà restituito in occasione della riconsegna del mezzo

Non è previsto alcun corrispettivo per utilizzi inferiori alla giornata. E' semplicemente gradita un'offerta libera. La tariffa è, invece, di € 2,00 per ciascuna giornata successiva alla prima nell'ipotesi il noleggio si protragga per più giorni

La bicicletta potrà essere trattenuta al massimo per una settimana. Trascorso tale periodo l'utente dovrà obbligatoriamente fare ritorno al gazebo e nel caso - compatibilmente con le esigenze dell'Ente che eroga il servizio - rinnovare il noleggio

Al momento della riconsegna del mezzo, l'addetto del gazebo ne controllerà le condizioni prima di restituire all'utente il documento, tenendo presente che:

- in caso di danni di lieve entità l'utente sarà tenuto a pagare € 15,00
- in caso di danni consistenti, l'utente sarà tenuto al pagamento di una cifra che verrà stabilita dall'addetto al gazebo a seconda dei casi
- in caso di furto della bicicletta all'utente che l'aveva noleggiata, quest'ultimo sarà tenuto al pagamento di € 80,00

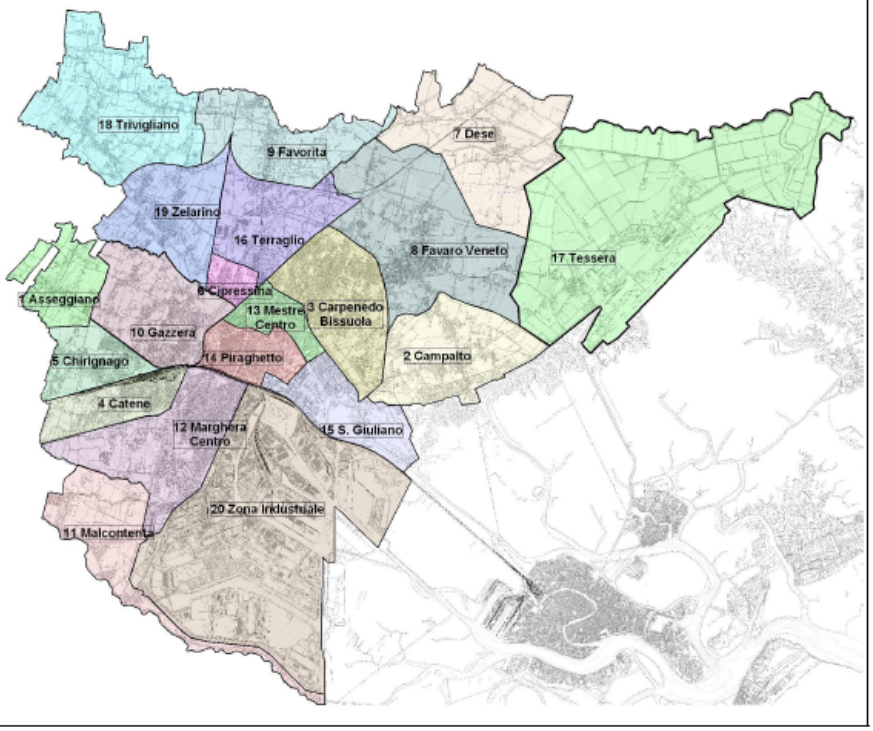
Il Modal Split

Nell'Agosto del 2006 il Comune di Venezia ha affidato a Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige in collaborazione con la società di ricerche sociali e demoscopia "apollis" di Bolzano la realizzazione di una "Indagine sulla mobilità delle persone nella terraferma del Comune di Venezia" al fine di ottenere una base per la realizzazione di un piano per la mobilità sostenibile e intermodale per la città.

Il primo dato assolutamente positivo è che sulla terraferma di Venezia il 16% degli spostamenti quotidiani vengono effettuati in bicicletta, valore tra i più alti a livello nazionale. Questo dato in buona parte è dovuto anche alle caratteristiche stesse della città e della condizione viabile, ed esiste un buon uso del mezzo pubblico per gli spostamenti urbani.

Anche Mestre però soffre, come tutte le città italiane, di un uso ancora troppo massiccio dell'auto propria, con i problemi di congestione di traffico che tutti conosciamo.

L'indagine è stata condotta telefonicamente partendo da una zonizzazione del territorio e procedendo ad una stratificazione del campione indagato.

Metodologia (4): le zone funzionali	La mobilità delle famiglie sulla terraferma di Venezia apollis 2006 - scheda 5
20 zone funzionali	
▪ Per un'analisi geografica dei flussi di traffico il territorio di terraferma è stato suddiviso in 20 zone. ▪ Le suddivisioni già esistenti quali ad es. i quartieri non si prestano ad un'analisi dei flussi di traffico, per questo motivo si è reso necessario questo primo passo. ▪ La suddivisione proposta tiene conto delle zone funzionali e degli assi principali: i collegamenti tra le singole zone corrispondono alla principale rete del traffico della città. ▪ Essa rende possibile un'analisi geografica grezza dei flussi di traffico, una suddivisione più dettagliata richiederebbe un ampliamento del campione.	 © apollis 2006

Scheda di sintesi della zonizzazione

Il questionario è standard, ma, come detto, è stato possibile inserire alcune brevi domande mirate rispetto ai suddetti obiettivi specifici. In particolare si è testata la percezione degli intervistati in merito ai seguenti aspetti:

- quanto la bici è vista come un utile mezzo di trasporto per i diversi spostamenti quotidiani (domanda 10);
- la frequenza nell'utilizzo della bici e le motivazioni dell'eventuale scarso utilizzo (domande 13 e 14);
- la differenza tra utilizzo della bicicletta nel tempo libero rispetto all'utilizzo per le attività quotidiane e le

relative motivazioni (domande 16 e 17);

- la qualità dei diversi elementi legati alla bici: infrastrutture, sicurezza, servizi, informazione (domanda 19).

L'analisi della ripartizione modale degli spostamenti, il così detto modal split, consente di ottenere una prima fotografia del comportamento degli abitanti di Mestre per quanto riguarda la mobilità quotidiana e rappresenta un indice di grande importanza perché consente un rapido ed efficace confronto, sia tra città diverse per ricavarne considerazioni utili a migliorare, sia in tempi diversi da parte della stessa città, effettuando nuove indagini, per valutare i progressi ottenuti.

Un dato che merita una prima riflessione è il numero di spostamenti effettuati dal campione e il relativo numero di attività svolte. Tale „indice di mobilità" è differenziato tra persone mobili e persone non mobili (ovvero persone che nel giorno a cui fa riferimento l'intervista non si sono mosse di casa). Di seguito si riporta una tabella di sintesi dell'indagine effettuata.

	Mestre 2006		Bolzano 2005	
	Feriali	Fine settimana	Feriali	Fine settimana
Persone non mobili	13,2%	16,7%	8,3%	21,6%
Sposamenti (tutti)	2,9	2,3	3,8	2,4
Sposamenti (solo pers. mobili)	3,3	2,7	4,1	3,0
attività (tutti)	1,6	1,3	2,2	1,4
Attività (solo pers. mobili)	1,8	1,5	2,4	1,8

Gli spostamenti quotidiani effettuati dai mestrini sono circa 3, valore più basso rispetto alla media europea che è di circa 3,5 spostamenti al giorno. Ad esempio il paragone con Bolzano (che verrà spesso richiamato durante questa analisi, avendo la città alto atesina più volte negli ultimi anni effettuato la stessa indagine), evidenza un minor grado di mobilità a Mestre. Questo dato è interessante perché spesso è considerato un indice di vivibilità urbana; mediamente un alto grado di mobilità è collegato ad un buon livello di mobilità pedonale e anche ciclabile.
Il totale degli spostamenti effettuati ogni giorno dagli abitanti di Mestre è circa 500.000 nei giorni feriali e 400.000 nei giorni festivi. Evidenziare questo dato assoluto è importante perché aiuta a capire alcune valutazioni quantitative che si faranno di seguito in questo studio.

Di seguito riportiamo la tabella del modal split complessivo per la città di Mestre sia in termini percentuali sia in termini di numero assoluto di spostamenti, suddivisi tra feriali e fine settimana.

		Tipo giorno		*Total*	
		feriale	*sabato, festivo*		
		Col %	*Col %*	*spostamenti*	*Col %*
Mezzo principale	*treno, bus, nave*	**14,9**	**8,5**	**62164**	**13,3**
	auto, taxi, pulmino	**43,9**	**52,9**	**216769**	**46,2**
	moto(rino)	**2,5**	**3,8**	**13343**	**2,8**
	bicicletta	**16,7**	**13,9**	**74829**	**16,0**
	piedi	**21,9**	**20,4**	**101026**	**21,5**
	altro	**,1**	**,4**	**983**	**,2**
Total		**100,0**	**100,0**	**469113**	**100,0**

Il dato più interessante però è che la bicicletta è preferita nel 16% dei casi (equivalenti a circa 75.000 spostamenti al giorno), nei giorni feriali, e nel 14% in quelli festivi. Questo dato posiziona Mestre tra i primissimi posti in Italia per quanto riguarda l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti quotidiani.

Inoltre, un valore maggiore nei giorni feriali rispetto al fine settimana suggerisce che già oggi a Mestre la bicicletta è vista in alcuni casi come un valido mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane e non solo come alternativa per il tempo libero.

Nel confronto salta all'occhio che, come già anticipato, la mobilità pedonale sulla terra ferma di Venezia è relativamente bassa (l'indagine di Verona era fortemente orientata a monitorare gli spostamenti motorizzati e sottostimava gli spostamenti a piedi, oltre a fare riferimento al periodo invernale), mentre è alto il valore relativo all'utilizzo di autobus e treno. Questo valore conferma la presenza di un sistema di trasporto pubblico consolidato e conosciuto dalla popolazione, dove probabilmente gli spostamenti verso la laguna, effettuati prevalentemente utilizzando questi mezzi, giocano un ruolo trainante anche per gli spostamenti all'interno di Mestre.

	Bolzano media anno 2005	**Trento** estate 2004	**Verona*** ottobre-dicembre 2003	**Venezia** maggio-giugno 2006
Piedi	**31.6**	**27.0**	**18.7**	**21.5**
Bici	**22.7**	**8.9**	**7.0**	**16.0**
Bus/treno	**6.6**	**8.2**	**7.0**	**13.3**
Moto/scooter	**6.0**	**4.5**	**9.3**	**2.8**
Auto	**32.9**	**51.4**	**56.2**	**46.2**
Altro	**0.2**	**-**	**1.8**	**0.2**
Totale	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**
Spostamenti per abitante/giorno	***3,5***	***3,6***	***ca. 3,5 solo persone > 14 anni***	***ca. 3***
*** elaborazione su dati indagine Comune di Verona effettuata con metodologia differente dalla Contiv**				

Dall'indagine si evince che un terzo dei mestrini non usa mai la bicicletta, a fronte di un terzo che la usa spesso o tutti i giorni e un altro terzo che la usa solo ogni tanto. Di seguito riportiamo un estratto della tabella che riassume le motivazioni di chi non usa mai la bicicletta o comunque lo fa solo raramente.

Ragione principale per non uso

		numero	percentuale	percentuale valida	percentuale cumulativa
	non mi serve, non ho la bici, preferisce ...	141	13,8	28,5	28,5
	non mi sento di andare, paura, troppo anziano, malato	117	11,6	23,8	52,3
	è troppo pericoloso, troppo inquinato	79	7,8	16,0	68,3
	è lenta, distanze,	36	3,5	7,3	75,6
	non sa usarla	31	3,1	6,3	81,9
	pigrizia, è scomoda, faticoso	30	2,9	6,0	87,9
	non ci sono percorsi ciclabili	21	2,1	4,2	92,1
	non comp. con il lavoro	13	1,3	2,7	94,8
	bambini piccoli	9	,8	1,7	96,6
	laguna	6	,6	1,2	97,8
	furti	4	,4	,9	98,7
	manca posto dove metterla	4	,4	,8	99,5
	altro	3	,2	,5	100,0
	Total	493	48,6	100,0	
	usa la bici regolarmente	522	51,4		
Totale		1015	100,0		

Per valutare l'attrattività della bicicletta come mezzo di trasporto, ovvero quali sono i fattori che determinano la scelta di tale mezzo piuttosto che un altro per fare uno spostamento, nell'indagine effettuata si sono presi in considerazione diversi fattori.

	Num. spostamenti	Valore percentuale	Valore percentuale cumulato
0-5 min	95.472	19,0	19,0
6-10 min	104.421	20,8	39,9
11-15 min	103.452	20,6	60,5
16-25 min	64.146	12,8	73,3
> 25 min	133.977	26,7	100,0
Totale	501.468	100,0	

Un primo elemento su cui vale la pena soffermarsi sono i tempi di spostamento (o di percorrenza). Sappiamo che la bicicletta è veramente competitiva per spostamenti effettuati in un raggio di 3 chilometri ed è comodamente utilizzabile anche per spostamenti effettuati in un raggio di 5. Considerando una velocità media urbana di ca. 16 Km/h, dalla tabella qui sotto riportata, che si riferisce al numero di spostamenti e al relativo valore percentuale suddiviso per fasce di durata, si possono indicativamente ricavare le distanze medie effettuate.

A titolo puramente indicativo se ne desume che il 19% supera di poco 1Km, un altro 20% rimane sotto i 2,5Km e comunque gli spostamenti complessivi che rimangono entro i 4 Km sono il 60% degli spostamenti totali effettuati.

Se si prendono in considerazione gli stessi dati differenziati rispetto alla scelta modale effettuata (tabella sottostante), è interessante notare che più del 50% degli spostamenti in auto avviene entro i 4 Km, di questi molti sono sotto i 2,5 Km (33% del totale) e alcuni 7(10% del totale) sono di poco superiori a 1 Km.

Bike Sharing a Venezia

		tempo di percorrenza					*totale*
		0-5 min	**6-10 min**	**11-15 min**	**16-25 min**	**> 25 min**	*spostamenti senza proiezione*
mezzo principale	*treno, bus, nave*	1,3	7,4	14,5	12,3	64,5	535
	auto, taxi, pulmino	11,4	18,6	24,2	17,3	28,5	1.568
	moto(rino)	17,5	33,8	24,0	17,1	7,6	82
	bicicletta	29,1	31,6	25,3	7,7	6,3	617
	piedi	39,0	24,8	13,9	7,5	14,8	803
	altro					100,0	4

Servizio di Bike Sharing a Venezia: il progetto.

Il sistema di bike sharing (ovvero di biciclette condivise) si pone l'obiettivo di offrire una valida alternativa al mezzo privato nel percorrere tragitti brevi (nell'ordine di 1-3 km) all'interno delle città e, nel contempo, di affiancarsi all'automobile nei tragitti effettuati dai pendolari, che possono così avere la possibilità di lasciare l'automobile in un parcheggio in struttura custodito, eliminare il tempo di ricerca del parcheggio ed effettuare l'ultimo tratto del loro percorso in bicicletta, lasciandola in un altro sito attrezzato.

Il bike sharing si differenzia da un normale servizio di noleggio poiché non viene richiesto di riportare la bicicletta nel luogo del prelievo e perché solitamente, quando l'utilizzo supera la prima ora (gratuita), viene applicato un sovrapprezzo per disincentivare l'utilizzo da parte dell'utente per periodi troppo lunghi lasciando i siti sguarniti.

Il sistema consiste nell'attrezzare dei siti, posti in posizioni strategiche con biciclette prelevabili mediante tessera elettronica: l'utente, alla fine del tragitto, riconsegna il mezzo nel sito più vicino alla destinazione finale (non necessariamente quello di partenza).

La particolare conformazione della città ha dato luogo ad una serie di servizi pubblici di trasporto che, con una grande sforzo organizzativo, riescono a servire terraferma e laguna secondo schemi che integrandosi offrono al cittadino ed al turista una buona rete di servizio.

Il bike sharing, in questo panorama, può inserirsi perfettamente per coprire quello che in gergo tecnico viene definito "ultimo miglio", vale a dire quei percorsi intermodali ma non solo che consentono la penetrazione nel cuore cittadino, laddove il trasporto pubblico tradizionale non può avere la stessa capillarità.

La stessa pianificazione in rete di piste ciclabili consente di pensare alla bicicletta come offerta strategica sia nell'ambito del trasporto pubblico, come nel caso del bike sharing, ma anche nella sua naturale conseguenza, vale a dire il ritorno all'uso della bici come mezzo privato alternativo all'automobile

Naturalmente la scelta obbligata è stata quella di ipotizzare il servizio sulla terraferma, concentrando gli sforzi progettuali sulla zona di Mestre – Marghera.

Venezia Bike Sharing. Il tipo di Intervento

Il progetto ha l'obiettivo di distribuire all'interno del territorio di Mestre-Marghera un nuovo ma collaudato sistema di trasporto pubblico.

Il bacino di utenza è di circa 100.000 residenti senza contare coloro i quali quotidianamente si spostano per lavoro nel territorio. La dimensione dell'utenza potenziale è adeguata alla scelta di intraprendere un servizio di biciclette pubbliche, così come si evince da altre esperienze di realtà urbane simili.

Crediamo che la città di Venezia debba dotarsi di un sistema bike sharing, spiccatamente automatizzato attraverso il quale non solo sia possibile utilizzare la bicicletta pubblica, ma anche il governo e la gestione di dati statistici sull'utilizzo del servizio, per consentire al cittadino la massima flessibilità, e per consentire all'erogatore del servizio di avere dati oggettivi di utilizzo, di poter pianificare gli sviluppi, di poter controllare l'utenza. Non ultima l'esigenza di tariffare il servizio, non tanto per introitare delle somme di denaro ma soprattutto per disincentivare l'uso prolungato del veicolo pubblico, in modo che sia usato solo per la reale necessità di spostamento, meglio se rapida.

Sarà quindi possibile prelevare la bicicletta in una stazione e depositarla anche in una diversa da quella di origine, consentendo di spostarsi linearmente nel territorio, in analogia con altri servizi di trasporto pubblico locale. Un portale web offrirà a tutti i visitatori l'opportunità di collegarsi e di visualizzare in tempo reale la disponibilità di biciclette in ogni stazione, per poter mettere in condizioni l'utente di pianificare i propri spostamenti urbani.

L'abbonamento al servizio

L'ipotesi di progetto è quella di utilizzare la formula dell'abbonamento. Si tratta di richiedere al cittadino di iscriversi al servizio e di versare una quota annuale per poter partecipare al progetto.

Questa quota annuale da diritto al prelievo e deposito delle biciclette tutti i giorni dell'anno, 24 ore al giorno mediante una tessera elettronica ricaricabile, ottenuta all'atto di iscrizione.

Il servizio premierà coloro i quali faranno del bike sharing un uso breve, legato all'effettiva necessità di spostamento, che consente un elevata condivisione dei veicoli, disincentivando viceversa l'uso prolungato.

Per fare questo sarà previsto che le "corse" con durata inferiore ad un'ora saranno gratuite, applicando per durate superiori una tariffazione a fasce di pagamento crescenti in modo esponenziale.

Si ipotizza pertanto la seguente tariffa di utilizzo:

Abbonamento Annuo: € 15
Prima ora: Gratuita
Seconda ora: € 1 euro
Terza ora: € 2,00
Ore successive: € 3,00/ora

In altre realtà italiane si è constatato come la fascia di gratuità sia particolarmente apprezzata da i cittadini, che per la grande maggioranza si spostano all'interno di essa, con il risultato di avere un servizio molto "condivisibile" ed un alto livello di disponibilità di veicoli.

Dopo una prima fase di rodaggio sarà possibile anche prevedere anche un abbonamento "saltuario"

destinato ai turisti o a chi entra in città non in modo abituale, proprio per ottenere un sistema stabile da poter osservare. La scelta di abbonamenti di breve o brevissimo durata saranno predisposti nel momento in cui i dati di utilizzo supporteranno tale decisione.

Dimensionamento del servizio

Come già anticipato per definire un progetto distributivo organico, è necessario individuare i luoghi attrattori di mobilità all'interno della città.

Sono stati individuati i nodi intermodali, quali la stazione ferroviaria di Mestre ma anche i luoghi attrattori di utenza quali le posizioni del centro storico.

A queste si sono aggiunte le stazioni previste in luoghi decentrati ma significativi per il possibile carico di utenza e nei quartieri più periferici rispetto al centro cittadino.

In ultimo abbiamo lasciato spazio allo svago dei cittadini, attrezzando il Parco Bissuola, prevedendo una stazione in un parcheggio limitrofo ad uno degli accessi all'area verde.

Ne consegue che il progetto offre una dotazione sufficientemente fitta all'interno del centro cittadino, sede delle principali funzioni pubbliche, ma allo stesso tempo un collegamento intermodale con la stazione ferroviaria, ed una distribuzione "allargata" a tutte le 4 Municipalità.

Elenchiamo di seguito le stazioni di distribuzione biciclette.
Si ipotizza di attrezzare 14 postazioni in tutto: le prime 9 avranno una dotazione prefissata di colonnine (110), mentre le ultime 5 avranno una dotazione minima di posti (38) ed il loro incremento numerico sarà elemento discriminante per la scelta della ditta vincitrice.

ID	LOCALIZZAZIONE	POSTI BICI
1.	Stazione di Mestre	20
2.	Incrocio via Poerio-via Rosa-via Verdi	10
3.	Area compresa tra via Caneve e Piazzale Porta Altinate	14
4.	Parcheggio ex Ospedale nei pressi di via Einaudi	14
5.	Area scolastica nei pressi del Parco Piraghetto	10
6.	Area nei pressi del parcheggio del Cimitero in via Santa Maria dei Battuti	10
7.	Parcheggio di scambio nei pressi di Villa Tivan lungo il Terraglio	10
8.	Piazza del Municipio a Marghera	12
9.	Ingresso al Parco Albanese da via Casona	10
10.	Piazza Pastrello a Favaro	10
11.	Parcheggio nei pressi dell'Ex Carbonifera	10
12.	Piazzale di fronte al Supermercato "Cadoro" in via Miranese a Chirignago	6
13.	Parcheggio in via Gagliardi nel quartiere "Pertini"	6
14.	Piazzale antistante all'edificio polifunzionale Ex Plip	6

Una volta terminata l'installazione delle colonnine nei 14 punti individuati come prevede il progetto, si passerà ad una seconda fase nella quale si ipotizza di mettere a disposizione dei cittadini almeno 150 biciclette distribuite nelle 14 stazioni in città.

Questo dimensionamento in realtà rappresenta per l'Amministrazione un obiettivo minimo.

Le aspettative per questo progetto, sulla base di altri interventi in Italia, sono le seguenti:
percentuale di utilizzo della fascia gratuita: 70%
numero utilizzi/anno: 6000 – 7000
percorrenza teorica biciclette: 4000 – 5000 km.
Biciclette circolanti: 100
Tessere elettroniche emesse: 1000

I siti di installazione del servizio

Al fine di realizzare un progetto concretamente realizzabile, sono stati eseguiti attenti e scrupolosi sopralluoghi nei singoli siti di installazione previsti.

Questa fase ha visto la preziosa collaborazione delle Municipalità nella individuazione degli ambiti urbani più indicati alla collocazione degli elementi, in funzione dei flussi di traffico e degli spazi d'uso

Al fine di poter correttamente valutare l'impatto dell'installazione nel contesto costruito sono state realizzate per ogni ubicazione prevista delle analisi fotografiche e urbanistiche.

Ciò non ostante la ditta realizzatrice dei lavori dovrà presentare adeguato compendio tecnico sulle caratteristiche tecniche e le modalità di funzionamento del sistema proposto con particolare riferimento alle modalità di prelievo e rilascio delle biciclette e di gestione attraverso apposito software.

Dovrà inoltre fornire degli elaborati grafici con indicazione dettagliata di tutte le componenti offerte e della loro prevista localizzazione, oltre a ogni rappresentazione utile per consentire la prefigurazione del sistema realizzabile.

Si fa presente che per le installazioni su siti vincolati come indicato nella vigente strumentazione urbanistica allegata, dovrà essere acquisito il parere favorevole da parte della Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici Archeologici Artistici e Storici.

Di seguito presentiamo le schede di ogni singola stazione in progetto.