

PIÙ VELOCE.
PIÙ FACILE.
PIÙ BELLO.

BiTiBi.eu



Rapporto finale sui casi pilota BiTiBi
Azioni implementate, impatto generale,
sviluppi futuri e raccomandazioni

ITALY MILANO
Como e Bollate

Settembre 2016

Italy



Belgium



Local final reports on BiTiBi pilots

Actions performed, general impact, future development and recommendations



Spain



United Kingdom

Work Package: 3

Deliverable: D3.3 - D3.4

Grant agreement number: IEE/13/497/SI2.675773

Project acronym: BiTiBi

Project title: Easy and energy efficient from door to door Bike+Train+Bike

Document name:

D3_3_4_BiTiBi_Local_Final_Report_ITA.doc

Authors:

Poliedra (Chiara Bresciani, Gianluca Lentini), TML (Bruno Van Zeebruck), AIMSL, Inno-V, Ferroviennord (Andrea Di Renzo), Blue Mobility (Déborah Anné), FGC, Merseyrail, Copenhagenize (Clotilde Imbert).

Contents:

Actions performed, general impact, future development, recommendations.

Target group:

Public

Contents

| | |
|--|----|
| 1 Background..... | 5 |
| 1.1 Inquadramento normativo e programmatico..... | 5 |
| 1.2 Obiettivi..... | 5 |
| 1.3 L'esperienza BiTiBi..... | 6 |
| 2 Azioni BiTiBi implementate in Italia..... | 8 |
| 2.1 Inaugurazione della velostazione di Como Borghi..... | 9 |
| 2.2 Monitoraggio delle velostazioni nelle stazioni pilota e software gestionale degli accessi, sistemi di sicurezza..... | 9 |
| 2.2.1 TESSERE PER L'ACCESSO..... | 10 |
| 2.2.2 SISTEMI DI SICUREZZA..... | 11 |
| 2.3 Gli eventi "Bici-Treno-Brinda!" nelle velostazioni di Como Borghi, Bollate Centro e Bollate Nord..... | 11 |
| 3 Impatto generale delle azioni BiTiBi..... | 14 |
| 4 Sviluppi futuri di BiTiBi..... | 16 |
| 4.1 Piano di realizzazione di una rete di velostazioni BiTiBi..... | 16 |
| 4.2 Reportistica prodotta semestralmente..... | 18 |
| 5 Raccomandazioni..... | 19 |
| ALLEGATO 1 - DESCRIZIONE DELLE VELOSTAZIONI REALIZZATE..... | 20 |
| ALLEGATO 2 - OUTPUT DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO DELLE VELOSTAZIONI..... | 25 |

1 Background

L'impegno di Ferrovienord per contribuire alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile si concretizza anche attraverso gli investimenti realizzati a favore dell'integrazione modale di bici e treno. Tale pratica rappresenta infatti un tassello fondamentale verso una mobilità più sostenibile e una leva vincente per favorire la scelta del treno.

L'intermodalità bici-treno genera benefici non solo per gli utenti del servizio, ma anche per la comunità e il territorio. Nello specifico, l'integrazione modale bici-treno consente di unire l'ottenimento dei vantaggi derivanti dall'utilizzo dei mezzi pubblici e della bici, offrendo così la possibilità di:

- incentivare l'utilizzo della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano;
- ridurre le emissioni inquinanti, ad esempio attraverso l'utilizzo della bicicletta come mezzo per effettuare il tragitto casa-stazione al posto dell'auto;
- decongestionare il traffico grazie a un maggiore utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico e della bicicletta;
- ridurre lo spazio pubblico occupato dalle auto in sosta, contribuendo così a rendere le aree urbane più vivibili anche per i pedoni;
- ridurre il costo complessivo del trasporto, in quanto la bicicletta rappresenta un'alternativa più economica rispetto all'auto (non solo per il costo di acquisto ma anche in termini di manutenzione);
- promuovere il turismo sostenibile e lo sviluppo del territorio.

1.1 Inquadramento normativo e programmatico

Un consistente numero di pendolari già oggi utilizza la bicicletta per raggiungere le stazioni della rete Ferrovienord, che devono rappresentare punti "di accoglienza", così come definito dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con delibera della Giunta Regionale n. X /1657 dell' 11 aprile 2014, che ha l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero.

La Legge Regionale 4 aprile 2012, n. 6 "Disciplina del settore dei trasporti" che regola i rapporti con i servizi ferroviari regionali prevede all'art.21 la promozione di accordi finalizzati, tra l'altro, a promuovere forme complementari di mobilità tra cui il noleggio e l'uso collettivo delle biciclette.

Di seguito un elenco dei programmi e delle normative applicabili in materia di mobilità ciclistica

1.2 Obiettivi

Favorire la mobilità ciclistica significa anche migliorare l'accessibilità dei viaggiatori alle stazioni. Infatti è stato stimato da uno studio olandese che un posto auto occupa 10 posti bici. Poiché i parcheggi auto in prossimità delle stazioni sono limitati, Ferrovienord guadagnerebbe 9 viaggiatori per ogni posto auto devoluto a parcheggi bici.



Inoltre la promozione dell'uso combinato di bici e treno, due modi ecologici per eccellenza, consente una riduzione del consumo energetico, dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

1.3 L'esperienza BiTiBi

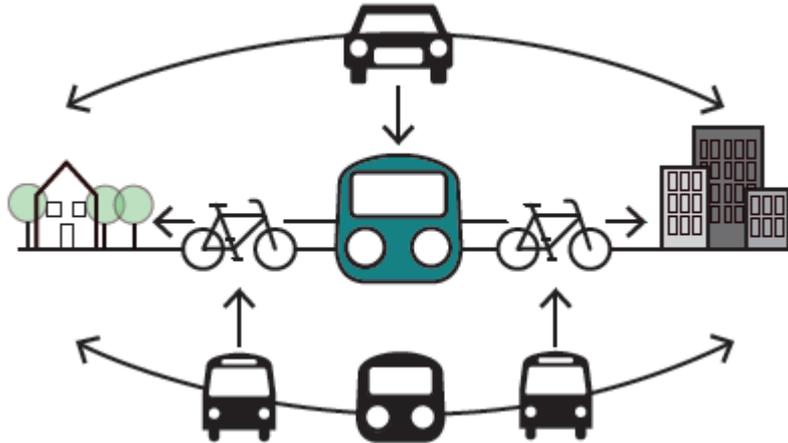
Per migliorare la promozione della combinazione bici+treno, Ferrovienord è entrato come partner del progetto triennale 2014-2016 Bi.Ti.Bi (Bike Train Bike) – finanziato nell'ambito del programma Intelligent Energy Europe – che punta a promuovere l'efficienza energetica dei trasporti in Europa attraverso un sistema di trasporto door-to-door che combini gli spostamenti bicicletta e treno.

Il progetto promuove, attraverso attività di marketing e comunicazione, i servizi per la bicicletta presso le stazioni (velostazione, bike-sharing, ciclofficina e noleggio delle biciclette). Ferrovienord è l'attore chiave dei progetti pilota italiani ed ambisce a testare la fattibilità del concetto BiTiBi al fine di estenderlo alla rete di stazioni di cui è gestore, attraverso il supporto del partner tecnico Poliedra – Politecnico di Milano.

Il servizio BiTiBi si ispira al modello olandese nel promuovere l'integrazione modale bici-treno-bici, attraverso l'implementazione delle seguenti azioni:

- Sviluppare ricoveri sicuri, protetti e convenienti per le biciclette presso le stazioni ferroviarie
- Fornire servizi di bike-sharing convenienti
- Riunire attorno allo stesso tavolo gli stakeholder della mobilità ciclabile e ferroviaria
- Integrare i sistemi di pagamento dei servizi per la bicicletta e del trasporto ferroviario
- Comunicare in modo propositivo i vantaggi del combinare bicicletta e treno.

Partner del progetto sono, oltre l'Italia, il Belgio, la Danimarca, l'Olanda, la Spagna ed il Regno Unito.



Il modello BiTiBi

Nella tabella per ciascuno dei partecipanti si riporta il profilo e il ruolo svolto all'interno del Progetto Bi.Ti.Bi.

| PARTECIPANTE | PAESE | PROFILO | RUOLO PRINCIPALE |
|--|-------------|---|--|
| TRANSPORT & MOBILITY LEUVEN | BELGIO | Agenzia specializzata nella mobilità | ESPERTO COORDINATORE DEL PROGETTO |
| BLUE MOBILITY | BELGIO | Operatore leader di Bike-sharing (BLUE BIKE) che sta già testando l'approccio BiTiBi in 40 stazioni in Belgio | PARTNER |
| COPENHAGENIZE (CIZE) | DANIMARCA | Agenzia di Comunicazione specializzata nel campo della mobilità dolce | ESPERTO TECNICO PER LA COMUNICAZIONE |
| FERROVIE NORD | ITALIA | Operatore ferroviario Regionale | PARTNER |
| POLIEDRA | ITALIA | Centro di ricerca del politecnico di Milano e centro di consulenza per la pianificazione ambientale, urbanistica e territorio | ESPERTO TECNICO PER LA PIANIFICAZIONE |
| NS STATIONS | OLANDA | Operatore ferroviario Regionale | PARTNER |
| INNO-V | OLANDA | Società di consulenza specializzata nel trasporto pubblico e nei viaggi multimodali | ESPERTO TECNICO PER I TRASPORTI |
| ASESORÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD, S.L. (AIM) | SPAGNA | Società specializzata nell'assistenza tecnica per le Pubbliche Amministrazioni e le aziende legata alla mobilità sostenibile | ESPERTO TECNICO PER LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITA' URBANA |
| FGC – CATALAN GOVERNMENT RAILWAYS | SPAGNA | Operatore ferroviario Regionale | PARTNER |
| MERSEY RAIL | REGNO UNITO | Operatore ferroviario Regionale | PARTNER |

2 Azioni BiTiBi implementate in Italia

Nel 2015-2016 Ferrovienord ha:

- contribuito alla realizzazione della velostazione di Como Borghi durante la settimana europea della mobilità (22/09/15), il cui accesso è regolamentato attraverso la tessera di abbonamento ferroviario
- steso un Piano di realizzazione di una rete di velostazioni avviando i lavori in 11 stazioni;
- monitorato l'utilizzo delle velostazioni e condotto indagini nelle stazioni pilota;
- organizzato Corsi di autoriparazione delle biciclette e per imparare ad andare in bici;
- monitorato periodicamente l'utilizzo delle velostazioni e del bike-sharing, attraverso uno scambio continuo con i diversi attori locali.
- contribuito ad organizzare, con Poliedra, gli eventi "Bici-Treno-Brinda!" che si sono tenuti nelle velostazioni di Bollate Centro, Bollate Nord e Como Borghi nel giugno 2016.

Vengono di seguito illustrate nel dettaglio alcune delle più significative azioni implementate.



[Il nuovo servizio di noleggio bici a Bollate Nord](#)



2.1 Inaugurazione della velostazione di Como Borghi

Como Borghi rappresenta uno dei casi pilota italiani, dove il 22 settembre 2015 è stata inaugurata la Velostazione, realizzata dall'Amministrazione Comunale con il sostegno di Fondazione Cariplo su area di Ferrovienord concessa loro in Comodato d'uso gratuito. La velostazione dispone di **90 nuovi stalli** per biciclette (30 su due livelli e 30 su un livello) e Ferrovienord ha provveduto ad installare gli impianti di videosorveglianza, help point e gestione accessi in linea con le altre velostazioni presenti sulla rete. Esternamente sono state posizionate rastrelliere per 16 posti bici.

Grazie al progetto BiTiBi sono stati migliorati i dettagli progettuali, è stata accompagnata la promozione e la conduzione dell'inaugurazione, con la messa a disposizione di materiali comunicativi e l'accompagnamento degli incontri dei vari incontri propedeutici alla realizzazione dell'infrastruttura e del servizio.

Essendo la prima velostazione in cui è stato creato l'accesso automatizzato con tessere integrata, è stato impostato grazie anche a BiTiBi, un sistema di monitoraggio degli accessi che consente a Ferrovienord di monitorare la riduzione di CO2 dovuta al raggiungimento in bici delle stazioni.



La nuova velostazione inaugurata a Como Borghi

2.2 Monitoraggio delle velostaizioni nelle stazioni pilota e software gestionale degli accessi, sistemi di sicurezza

Di concerto con NordIng e Trenord è stato sviluppato il software gestionale delle velostazioni: un sistema che permette l'accesso regolamentato attraverso l'utilizzo delle tessere IO VIAGGIO e ITINERO e che produce report statistici relativi all'utilizzo della stessa (occupazione media, quantità di CO2 non emessa nell'atmosfera e km risparmiati grazie all'utilizzo della bici rispetto all'uso dell'auto per raggiungere la

The actions to be undertaken in the pilot stations to enable BiTiBi
bitibi.eu fb/biketrainbike @biketrainbike

stazione).

Dopo una prima fase positiva di test effettuata presso la stazione di Como Borghi negli ultimi mesi del 2015, tale sistema verrà installato su tutte le velostazioni permettendo l'attivazione del servizio già nel 2016.

2.2.1 TESSERE PER L'ACCESSO

Come anticipato, per quanto riguarda la regolamentazione degli accessi alle velostazioni, Ferrovienord ha deciso di utilizzare le stesse tessere ove è possibile abilitare il proprio titolo di viaggio, ovvero le tessere ITINERO e le tessere IO VIAGGIO.

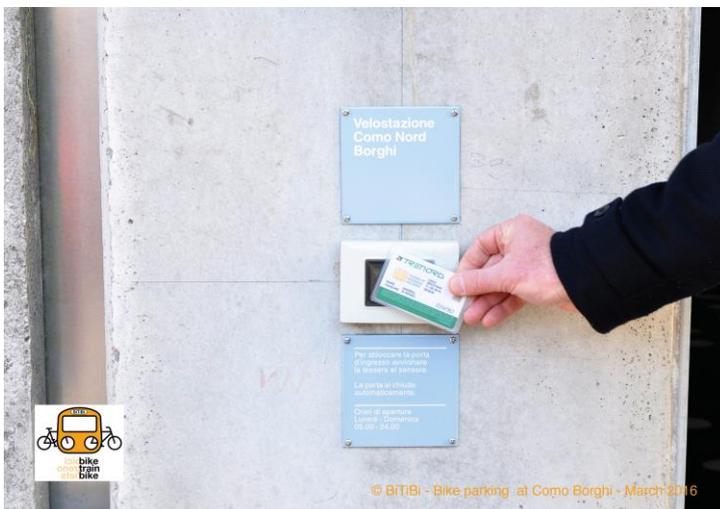
Tramite il portale di Trenord, l'utente registrato può iscriversi all'utilizzo di due velostazioni gratuitamente.

Il sistema attraverso l'indirizzo di residenza, la stazione di partenza e di arrivo calcola la CO2 risparmiata attraverso la combinazione bici+treno.



Abilitazione sul sito della tessera unica (abbonamento treno e velostazione)

Inoltre, la tessera che viene strisciata sul lettore per accedere alla velostazione consente di monitorare l'utilizzo dell'infrastruttura.



Sistema di accesso alla velostazione di Como Borghi con tessera unica (abbonamento treno e velostazione)

2.2.2 SISTEMI DI SICUREZZA

Per rendere le velostazioni un luogo sicuro, oltre al sistema di accesso regolamentato attraverso un lettore di badge, verrà installato un sistema di videocamere collegato alla centrale operativa di Ferrovienord per un monitoraggio h24 senza operatore. Le immagini vengono archiviate in un server che le manterrà per i successivi 7 giorni e saranno disponibili su richiesta delle Forze dell'Ordine.

Inoltre verrà posizionato all'ingresso delle medesime un help point le cui caratteristiche non solo riprenderanno le funzioni degli help point presenti in stazione, ma permetterà ad un operatore di poter aprire il cancello da remoto in caso di necessità o di malfunzionamento del sistema e di monitorare costantemente il perfetto funzionamento dell'elettroserratura.



Sistema di sicurezza delle velostazioni

2.3 Gli eventi “Bici-Treno-Brinda!” nelle velostazioni di Como Borghi, Bollate Centro e Bollate Nord

Ferrovienord ha contribuito a organizzare, con Poliedra-Politecnico di Milano e con alcuni attori di rilevanza locale, tre eventi denominati “**Bici-Treno-Brinda!**”, tenutisi presso le velostazioni di Bollate Centro, Bollate Nord e Como Borghi rispettivamente il 9, il 14 e il 23 giugno 2016. A Como Borghi l’evento si è svolto con la collaborazione del Comune di Como e delle associazioni *Como a ruota libera*, *FIAB Como Biciamo* e *Ciclofficina par tücc*; a Bollate gli eventi hanno avuto luogo con la collaborazione del Comune di Bollate e dell’associazione *Fabbrica dei Segni*, che gestisce le velostazioni a Bollate Centro e Bollate Nord e la ciclofficina a Bollate Centro

Gli eventi, concepiti con un formato accattivante per attrarre gli utenti delle stazioni ferroviarie in orario serale (dalle 17 alle 19), prevedevano l’offerta di un aperitivo in velostazione e due percorsi distinti per utenti e non utenti del servizio di velostazione. Agli utenti è stato somministrato un questionario per ottenere informazioni sul tragitto (in bicicletta e complessivo), sul cambiamento comportamentale a seguito dell’apertura della velostazione e sul grado di soddisfazione rispetto al servizio offerto; ai non utenti è stata richiesta la risposta a due domande, da apporsi con post-it su due poster, sulla modalità di arrivo alla stazione e sul possibile cambio comportamentale, in termini di “verrei in stazione in bicicletta se...”.

I tre eventi si sono svolti con successo e hanno attratto circa 50 persone a Como Borghi, circa 60 a Bollate Centro e circa 40 a Bollate Nord. Interessati dagli eventi anche i servizi accessori alla velostazione: a Como Borghi è stato somministrato anche un questionario per utenti del bikesharing, mentre il questionario per utenti bollatesi prevedeva anche una domanda sul servizio di ciclofficina (Bollate Centro) e bikesharing (Bollate Nord).

A fronte di un generale e complessivo alto grado di soddisfazione per il servizio di velostazione, per quanto concerne gli esiti dell’evento di **Como Borghi**, tra le persone che hanno risposto e che non usano la velostazione e/o il bike sharing, alla domanda relativa al mezzo utilizzato per/da Como Borghi: la stragrande

maggioranza ha risposto che arriva a piedi (30+5); a seguire, 8 persone hanno risposto di arrivare in macchina (6 conducenti e 2 passeggeri), 5 arrivano in autobus, 1 con altro treno, 4 con altro mezzo e 5 in bicicletta (di cui uno non usa la velostazione perché poi carica la bici sul treno, l'altro perché non conosce bene il servizio).

Alla domanda relativa alle condizioni per le quali le persone sarebbero disponibili a usare la bici, oltre a numerose risposte che denotano una non disponibilità a cambiare le proprie abitudini (principalmente perché l'interessato abita/lavora rispettivamente troppo vicino o troppo lontano alla stazione), è possibile notare che alcuni segnalano l'interesse a un uso occasionale (e quindi ostacolato dal fatto che per abbonarsi sia necessario essere abbonati al treno); altri evidenziano difficoltà nell'iscrizione (barriera all'iscrizione telematica, costo della tessera, possesso di tipologia di tessera Trenord con la quale non è possibile iscriversi); altri ancora rilevano difficoltà nell'uso della bici legate al tipo di territorio di Como, caratterizzato da salite e discese che rendono faticoso o poco sicuro l'uso della bici.

Dai questionari dei 22 utenti della velostazione intercettati nelle **due stazioni bollatesi** si evince un generale alto grado di soddisfazione per il servizio offerto, con una percezione di maggiore insicurezza per quanto concerne la stazione di Bollate Nord.

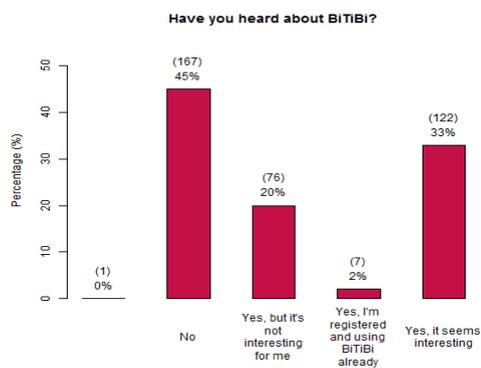
Per quanto concerne gli esiti dell'evento di **Bollate Centro**, la maggior parte dei non utenti coinvolti arriva in stazione a piedi (18), 8 in autobus e 8 in bici. Di questi ultimi alcuni non conoscono le modalità di iscrizione alla velostazione e altri non sono riusciti ad ottenere la tessera. Bollate Centro lamenta infatti un numero di posti nella velostazione inferiore alla domanda. Anche alcuni non ciclisti segnalano la scarsità di posti nella velostazione come un problema, mentre altri sottolineano la percezione di poca sicurezza nel tragitto in bici per le strade trafficate, la lunghezza dell'eventuale tragitto in bicicletta e la percepita maggiore comodità di altri mezzi, quali la moto o lo scooter. **Bollate Nord**, vede invece un'utenza campione più variegata: a fronte di una maggioranza relativa di pedoni (23), significativo è il numero di conducenti d'auto (11) e non trascurabile quello di passeggeri d'auto (7). Pochi invece i ciclisti non utilizzatori della velostazione (2). Alla domanda circa le condizioni che porterebbero ad un utilizzo della velostazione di Bollate Nord, la maggioranza assoluta rimarca la necessità di maggiore sicurezza nella stazione e nella velostazione, con qualche accenno alla lontananza dalla stazione che porta a preferire l'uso dell'auto.



Immagini dagli eventi "Bici-Treno-Brinda!" svoltisi nelle velostazioni di Como Borghi, Bollate Centro e Bollate Nord.

3 Impatto generale delle azioni BiTiBi

Grazie ai questionari condotti nel novembre 2015 rispetto alla consapevolezza delle azioni pilota nell'area di Milano (Como e Bollate) è stato possibile rilevare un impatto generale positivo delle azioni di comunicazione del progetto e dei servizi ad esso associati: delle circa 400 persone intercettate nelle stazioni, il 55% conosceva BiTiBi e la possibilità di combinare la bici al treno. Il 6% degli interpellati già usa le velostazioni, e i 2/3 di loro lo fanno almeno una volta alla settimana.



mi sembra interessante: 33%

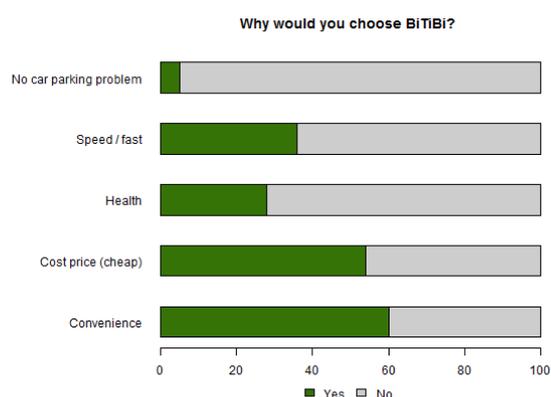
Circa il 50% degli interpellati a Como e a Bollate sono potenziali utenti di primo miglio, ossia persone di Como e Bollate che utilizzerebbero la bicicletta come primo spostamento della giornata, e il 17% sono potenziali utenti di ultimo miglio, ossia utilizzatori della bici come ultimo spostamento della giornata; per quanto concerne i viaggi di primo miglio, il 50% circa dei potenziali utenti vive tra 1 e 5 km dalla stazione ferroviaria, distanza che deve percorrere anche il 43% degli utenti di ultimo miglio. Il 66% degli interpellati possiede una bicicletta.

Per quanto concerne dei servizi per le bici intorno alla stazione, l'opinione generale è che possa essere migliorata, ma non vi è una particolare preoccupazione al proposito.

Le ragioni più comuni del mancato utilizzo della bicicletta per raggiungere la stazione sono la presenza di un'alternativa più conveniente (17%), la percezione di insicurezza stradale e il rischio di furto della bicicletta (entrambe al 16%). Quest'ultimo punto può certamente essere superato dalla presenza e dalla promozione delle velostazioni.

L'aspetto più positivo, per quanti considerano il modello BiTiBi, è il costo (54%), gratuito in Italia, e la convenienza pratica (60%). L'aspetto più problematico per quanti non considerano l'utilizzo della bici è la percepita pericolosità della stessa (per il 47% degli interpellati).

Le persone utilizzerebbero il modello BiTiBi se l'infrastruttura ciclistica fosse più sicura (38%) e se fossero disponibili migliori procedure di sicurezza nelle velostazioni (49%). L'opinione generale, comunque, riconosce l'utilità di BiTiBi.



Perché sceglieresti BiTiBi? Dall'alto in basso: non avrei problemi di parcheggio; è veloce; per la salute; perché è a buon mercato; perché è conveniente (per altre ragioni oltre al costo)

Dal punto di vista di FerroviNord BiTiBi è certamente stato uno stimolo a destinare delle specifiche risorse al tema dell'intermodalità bici+treno. Oltre alla creazione di uno specifico gruppo di lavoro dedicato al progetto, si è dato avvio al rilievo delle infrastrutture per l'intermodalità con la bicicletta e si è implementato un piano di realizzazione di velostazioni in diverse stazioni della rete.

Si è valorizzata col tempo l'importanza del ritorno di immagine che la ciclabilità combinata col treno poteva dare all'azienda puntando sul claim di BiTiBi "Facile, veloce, cool", riscontrando il feedback anche della stampa, rispetto agli eventi di comunicazione condotti.

E' stato inoltre fondamentale il lavoro integrato con gli attori del territorio, comuni e associazioni, che possono contribuire nella realizzazione delle infrastrutture, nella loro gestione e nella loro promozione.

Tutte le velostazioni sono identificate da una segnalazione di indicazione comune che riporta il logo BiTiBi, per dare identità visiva e riconoscibilità alle velostazioni stesse.



Segnale di indicazione delle velostazione con logo BiTiBi

L'impegno di Ferrovienord sta nel completare i cantieri iniziati e di iniziarne degli altri secondo lo schema riportato.

VELOSTAZIONI INIZIATE NEL 2015 CON INAUGURAZIONE PREVISTA ENTRO IL 2016



VELOSTAZIONI I CUI CANTIERI INIZIERANNO NEL 2016



4.2 Reportistica prodotta semestralmente

Per un corretto monitoraggio dell'andamento delle velostazioni, verranno prodotti report con cadenza semestrale con l'analisi degli indici di:

- 1) occupazione giornaliera e media mensili
- 2) numero nuove abilitazioni al servizio
- 3) quantità di CO2 non emessa nell'atmosfera grazie all'utilizzo della bicicletta per recarsi in stazione al posto dell'auto
- 4) numero di KM non percorsi in auto grazie alla scelta della bicicletta come mezzo alternativo all'auto per recarsi in stazione

Si riportano in allegato 2 gli output del sistema di monitoraggio impostato, di cui si riporta qui di seguito un esempio.



**VELOSTAZIONE DI
COMO N. BORGHİ FN**

OTTOBRE 2015

| | |
|------------------------|----|
| DATA APERTURA 21/09/15 | |
| POSTI BICI | 98 |
| ABILITATI al 31/12/15 | 66 |

| TOTALE ABILITATI NEL MESE | OCCUPAZIONE MEDIA MENSILE | RISPARMIO DI CO2 MENSILE (KG) | KM RISPARMIATI AUTO |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------------|---------------------|
| 32 | 8% | 535,5 | 2.142 |



5 Raccomandazioni

Come anticipato BiTiBi è stato un volano per Ferrovienord per destinare delle specifiche risorse al tema dell'intermodalità bici+treno.

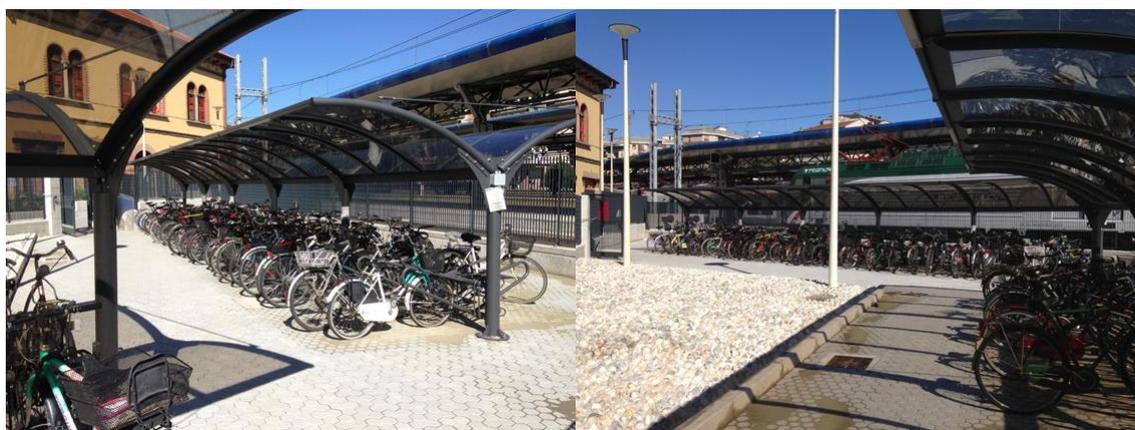
Per continuare nell'avventura BiTiBi si raccomanda quindi puntare a realizzare i principi alla base della best practice olandese:

- integrazione organizzativa: creare un team dedicato al tema dell'intermodalità in grado di attirare specifiche risorse che sono essenziali per supportare la creazione delle infrastrutture. E' inoltre fondamentale il lavoro integrato con gli attori del territorio, comuni e associazioni, che possono contribuire nella realizzazione delle infrastrutture, nella loro gestione e nella loro promozione;
- creazione dell'infrastruttura: creazione di una rete di servizi per l'intermodalità (velostazioni e bike sharing);
- integrazione tariffaria che nel caso italiano si è tradotta nell' integrazione dei titoli di accesso (che è comunque gratuito);
- marketing e comunicazione: è fondamentale valorizzare all'interno dell'azienda l'importanza del ritorno di immagine che la ciclabilità combinata col treno può dare puntando sul claim di BiTiBi "Facile, veloce, cool". Il pubblico e la stampa sono sensibili al tempo e possono dare molta eco agli eventi di comunicazione.

ALLEGATO 1 - DESCRIZIONE DELLE VELOSTAZIONI REALIZZATE

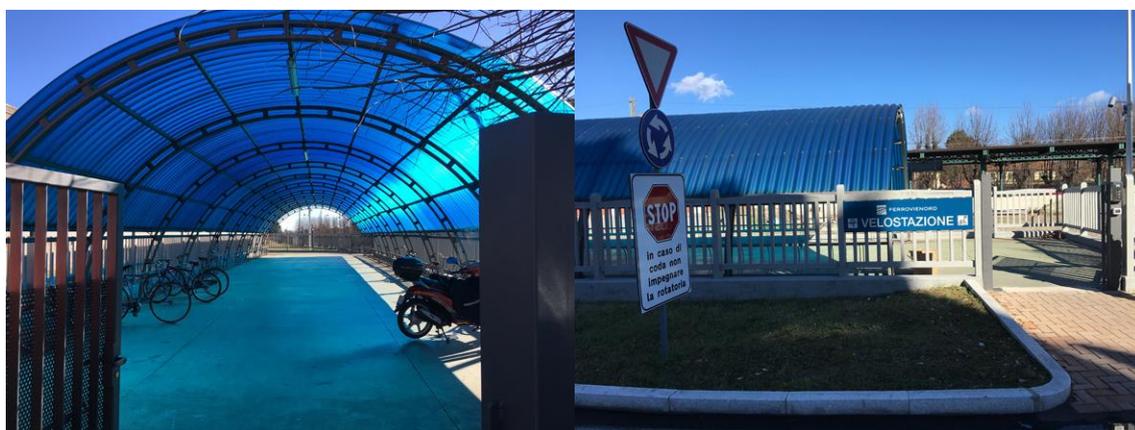
La Velostazione, recintata, dispone di 96 nuovi stalli per biciclette, completamente protetti da pensiline, ed è dotata di impianto di illuminazione, videosorveglianza ed help point già funzionanti. Ulteriori stalli esterni sono di prossima installazione.

La velostazione è già utilizzata dall'utenza liberamente dal 1 luglio 2015. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.



La Velostazione, recintata, dispone di rastrelliere sotto copertura per circa 100 posti bici ed è dotata di impianto di illuminazione, videosorveglianza ed help point già funzionanti. Ulteriori stalli esterni sono di prossima installazione.

La velostazione è già utilizzata dall'utenza liberamente in quanto l'intervento ha riguardato il restauro del parcheggio bici esistente senza la necessità di interruzione del servizio. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.



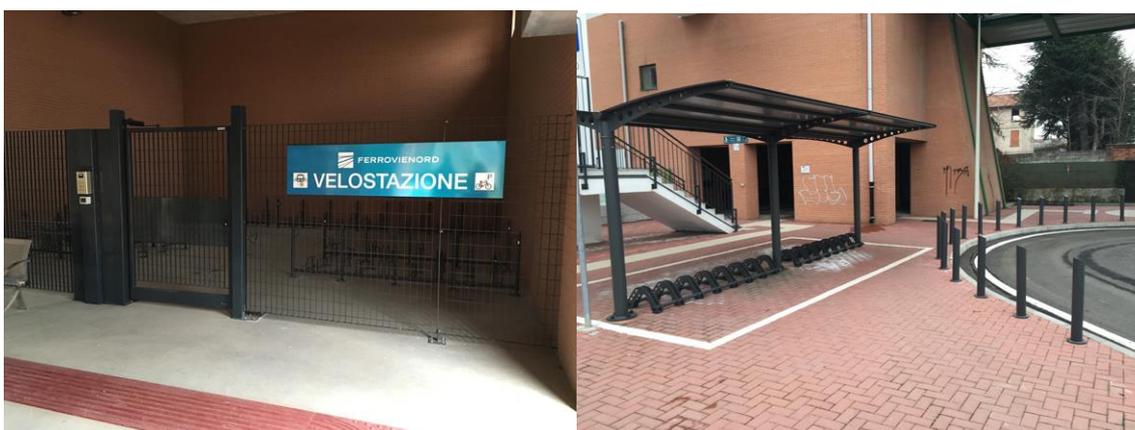
La Velostazione, recintata, è attrezzata con 105 nuovi stalli per biciclette, la maggior parte dei quali protetti da copertura, ed è dotata di impianto di illuminazione, videosorveglianza ed help point già funzionanti. **Esternamente** sono presenti 50 stalli comunali fronte stazione.

La velostazione è già utilizzata dall'utenza liberamente da fine luglio 2015. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.



La Velostazione è stata realizzata all'interno dell'atrio di stazione lato parco, illuminato la sera, e dispone di 54 nuovi stalli per biciclette. Inoltre sono già funzionanti l'impianto di videosorveglianza ed help point. Esternamente è stata posizionata una rastrelliera (in zona riparata) da 6 posti bici lato Parco Nord, che va ad aggiungersi ai 23 posti bici lato strada già presenti.

la velostazione verrà aperta nel 2016.



La Velostazione, recintata, dispone di rastrelliere coperte per circa 70 posti bici ed è dotata di impianto di

videosorveglianza ed help point già funzionanti. Esternamente sono presenti 34 stalli comunali fronte stazione.

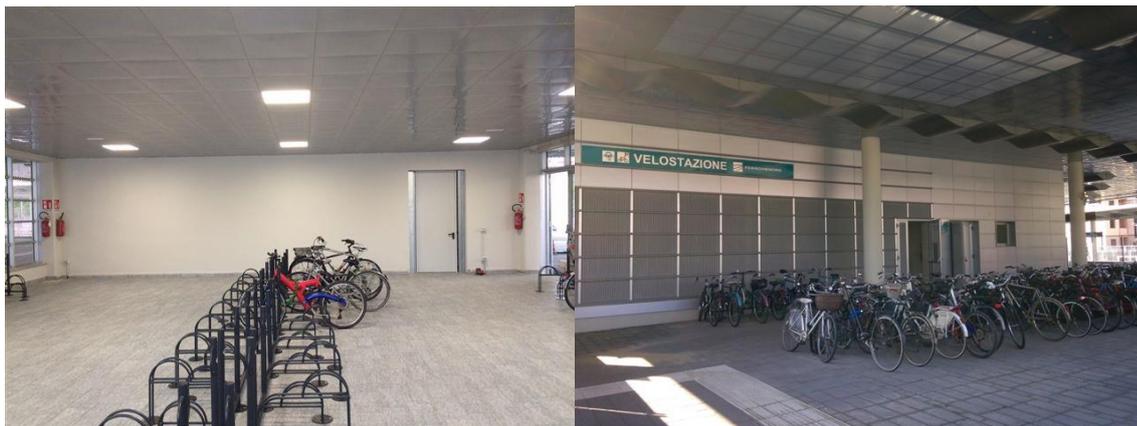
La Velostazione è già utilizzata dagli utenti in quanto l'intervento di raddoppio dei posti bici non ha interferito con il normale utilizzo della struttura già presente. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.



La Velostazione è stata realizzata in una struttura chiusa e dispone di 98 stalli per biciclette. Oltre all'impianto di illuminazione, è già funzionante la videosorveglianza. Mentre il lettore badge e l'help point sono stati installati ma saranno attivati nel 2016.

Esternamente sono state posizionate rastrelliere per un totale di 198 stalli.

La velostazione è già utilizzata dall'utenza liberamente dal 2 giugno 2015. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.



La Velostazione, attrezzata con 30 stalli per biciclette, è stata realizzata in una struttura completamente coperta e chiusa sui lati da recinzione tipo orso-grill. Esternamente è presente una rastrelliera da 10 stalli.

La velostazione è già utilizzata dall'utenza liberamente dal 2 giugno 2015. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.

The actions to be undertaken in the pilot stations to enable BiTiBi
bitibi.eu [fb/biketrainbike](https://www.facebook.com/biketrainbike) [@biketrainbike](https://twitter.com/biketrainbike)



La Velostazione, attrezzata con 24 stalli per biciclette videosorvegliata ed illuminata, è stata realizzata in una struttura completamente coperta e chiusa sui lati da recinzione tipo orso-grill. Ulteriori stalli esterni sono di prossima installazione.

La velostazione è già utilizzata dall'utenza liberamente dal 15 giugno 2015. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.



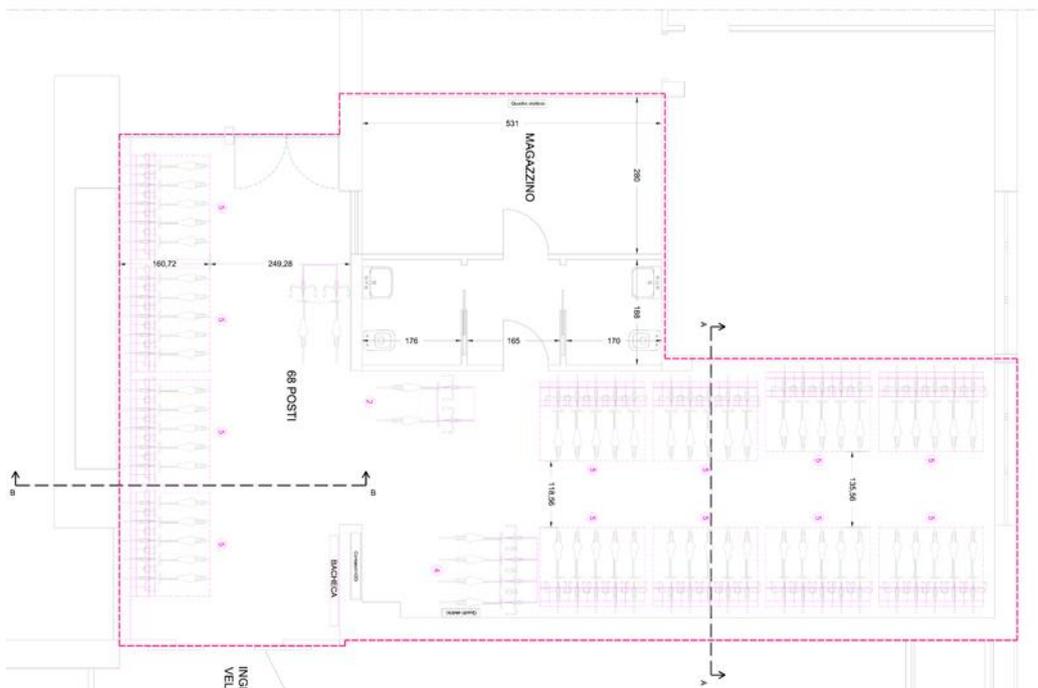
La Velostazione dispone di 24 nuovi stalli per biciclette, completamente protetti da pensiline, ed è dotata di proprio impianto di illuminazione, videosorveglianza ed help point già funzionanti. Esternamente è stata posizionata una rastrelliera da 6 stalli.

La velostazione è già utilizzata dall'utenza liberamente dal 2 marzo 2015. L'attivazione del sistema di controllo degli accessi è previsto nel 2016.



Va infine ricordato che, in linea con lo spirito del Bando Regionale di Manifestazione d'interesse "Stazioni in Comune" (BURL s.o. del 04.03.2011 - d.d.s. del 28.02.2011 n. 1784) è stato sottoscritto un contratto di comodato d'uso gratuito con il Comune di Garbagnate Milanese affinché la stessa Amministrazione Comunale potesse realizzare una velostazione all'interno di nostri locali inutilizzati.

La Velostazione, realizzata dall'Amministrazione Comunale su area di FerroviNord dispone di 68 stalli per biciclette. Il Comune ne ha quindi affidato la gestione alla cooperativa sociale Dianova, che coordinerà anche la gestione delle tessere per l'accesso.



ALLEGATO 2 - OUTPUT DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO DELLE VELOSTAZIONI



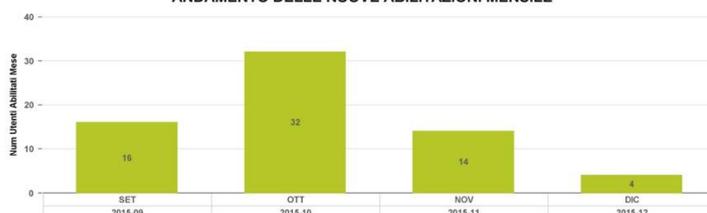
VELOSTAZIONE DI
COMO N. BORGHİ FN

SETTEMBRE - DICEMBRE 2015

| | |
|-----------------------|----------|
| POSTI BICI | 98 |
| ABILITATI al 31/12/15 | 66 |
| DATA APERTURA | 21/09/15 |

ANDAMENTO DELLE NUOVE ABILITAZIONI MENSILE

ANDAMENTO DELLE
NUOVE ABILITAZIONI



| SET | OTT | NOV | DIC |
|-----|-----|-----|-----|
| 16 | 32 | 14 | 4 |



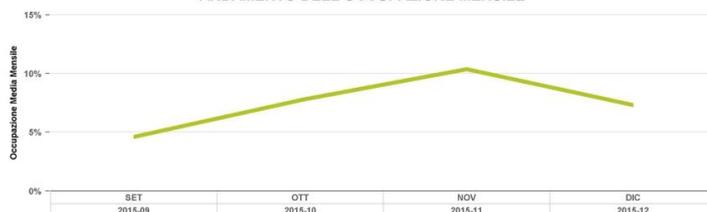
VELOSTAZIONE DI
COMO N. BORGHİ FN

SETTEMBRE - DICEMBRE 2015

| | |
|-----------------------|----------|
| POSTI BICI | 98 |
| ABILITATI al 31/12/15 | 66 |
| DATA APERTURA | 21/09/15 |

ANDAMENTO DELL'OCCUPAZIONE MENSILE

ANDAMENTO DELL'OCCUPAZIONE
MEDIA



| SET | OTT | NOV | DIC |
|-----|-----|-----|-----|
| 5% | 8% | 10% | 7% |

**VELOSTAZIONE DI
COMO N. BORGHI FN**

SETTEMBRE - DICEMBRE 2015

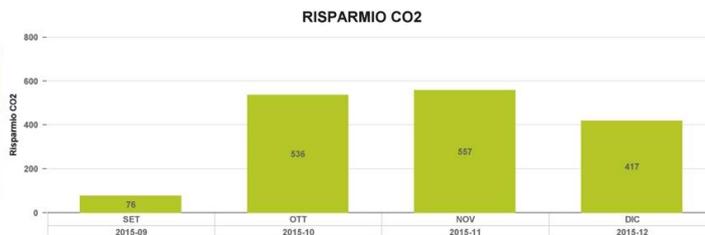
POSTI BICI 98

ABILITATI al 31/12/15 66

DATA APERTURA 21/09/15

RISPARMIO CO2

NEL PERIODO: 1.585,5 KG
NELL'ANNO: 1.585,5 KG
DALL'APERTURA: 1.585,5 KG



| SET | OTT | NOV | DIC |
|-------|-------|--------|-----|
| 75,75 | 535,5 | 557,25 | 417 |

**VELOSTAZIONE DI
COMO N. BORGHI FN**

SETTEMBRE - DICEMBRE 2015

POSTI BICI 98

ABILITATI al 31/12/15 66

DATA APERTURA 21/09/15

**KM RISPARMIATI
(in alternativa all'uso dell'auto)**

NEL PERIODO: 6.342 KM
NELL'ANNO: 6.342 KM
DALL'APERTURA: 6.342 KM



| SET | OTT | NOV | DIC |
|-----|-------|-------|-------|
| 303 | 2.142 | 2.229 | 1.668 |