

Pavia, 23 settembre 2010



Sig. Raffaele Sgotto
Presidente del Consiglio Comunale

Sig. Alessandro Cattaneo
Sindaco di Pavia

Assessore Sig. Antonio Bobbio Pallavicini
Assessorato: Mobilità

Assessore: Sig. Luigi Greco
Assessorato: Lavori Pubblici

Prot. Gen. N. 19669/10
23 SET 2010



INTERPELLANZA PRESENTATA DAL CONSIGLIERE FRASCHINI IN MERITO AL 'BANDO REGIONALE INTERVENTI MOBILITA' CICLISTICA'

Tipo di risposta richiesto: in Consiglio Comunale

Il sottoscritto Niccolò Fraschini,

premessi che:

- La Regione Lombardia ha approvato il nuovo bando "**Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica - bando 2010**" per l'assegnazione di cofinanziamenti. Il bando è destinato a Province, Comuni, Parchi, Comunità Montane e RFI e FerrovieNord in seguito a intese con gli Enti precedenti. Le richieste di contributo dovranno pervenire a partire dal 16 agosto 2010 fino al giorno 11 ottobre 2010 (vedasi **ALLEGATO H: decreto 7948 del 6/08/2010 e relativo Allegato a - pagg. 17-23**).
- La Giunta regionale lombarda ha deliberato lo stanziamento di **6,8 milioni di euro** per la realizzazione di progetti che favoriscano la mobilità ciclistica. Il bando si rivolge a Enti locali, Enti gestori di parchi, Rfi e Ferrovienord e prevede la realizzazione di velostazioni (parcheggio custodito, servizio di assistenza/manutenzione delle biciclette e punto informativo), di aree per il parcheggio dedicato alle biciclette, di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali e l'adeguamento, il completamento o la realizzazione di piste ciclabili e ciclopedonali.
- Verrà data inoltre preferenza a piste ciclabili e ciclopedonali finalizzate al raggiungimento di stazioni e punti di approdo, così come a piste ciclabili e ciclopedonali che si collegano a piste ciclabili esistenti e ai nodi di interscambio.
- Il bando prevede che possano essere ammessi a cofinanziamento progetti definitivi o esecutivi di costo complessivo compreso tra i 100.000 e gli 800.000 euro e che ogni soggetto abbia diritto di presentare un solo progetto. Il contributo massimo richiedibile è del 50% della spesa ammissibile.
- **Le domande di contributo devono essere presentate entro l'11 ottobre 2010.**

considerato che:

- Pavia è una città vocata all'uso delle biciclette e che questa Giunta Comunale dovrebbe favorire ed incentivare i cittadini all'uso delle stesse anche ai fini di decongestionare il traffico automobilistico cittadino e diminuire sensibilmente le emissioni (PM10, CO2, etc) che causano un livello di inquinamento preoccupante.
- La mobilità pendolare a Pavia è in costante aumento e poiché numerosi pendolari si recano quotidianamente in bicicletta dalle proprie case alla Stazione Ferroviaria, vi è la necessità di integrare la rete di piste ciclabili che conducano dai quartieri alla Stazione con accesso diretto.

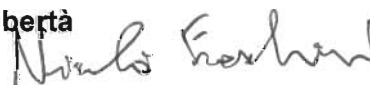
- Le rastrelliere presenti presso la Stazione di Pavia risultano inadeguate a garantire la sicurezza necessaria per evitare i numerosi furti di biciclette che avvengono con cadenza quotidiana. Proponiamo il alternativa il modello Verona (vedasi **ALLEGATO A: foto n. 1 – pag. 4**) da adottare anche presso le scuole ed altri luoghi che costituiscono grandi attrattori di traffico (luoghi di culto, centri sportivi, uffici pubblici, centri commerciali).
- Stazione di Pavia: L'ingresso laterale (scala a gradini) della Stazione di Pavia è stato "chiuso" e non è dotato di scivoli per il passaggio agevolato delle biciclette. Idem le scale interne che conducono ai binari, solo alcune sono provviste di una canalina spesso non mantenuta a regola d'arte e non funzionale all'uso di trasportare agevolmente la bicicletta. L'ascensore per disabili posto all'interno è a tutt'oggi sigillato e non è mai entrato in funzione. Si potrebbe costruire anche una rampa laterale per l'uscita diretta delle biciclette sul lato Via Bricchetti. I progetti potrebbero essere proposti e concordati anche con RFI, altro soggetto cui è diretto il bando regionale.
- Le banchine dei binari presso la Stazione sono troppo basse ed andrebbero rialzate per consentire non solo ad anziani, disabili e persone con difficoltà motorie di salire e scendere dai treni agevolmente, ma anche di poter trasportare sulla carrozza del treno la bicicletta.
- L'attuale parcheggio a pagamento delle biciclette situato a lato del piazzale Stazione è troppo oneroso (Euro 20 al mese: le biciclette non sono automobili!), occorre stipulare una convenzione che preveda la possibilità di lasciare in deposito la bicicletta ad una tariffa agevolata per i pendolari che mostrano l'abbonamento mensile (Euro 10 al mese sono più che sufficienti). Presso l'officina "Il Convoglio" per la riparazione delle biciclette, proponiamo di installare una pompa che consenta ai pendolari di potervi accedere gratuitamente per gonfiare le gomme delle biciclette.
- Sul piazzale Stazione, non risulta presente alcun sistema di video-sorveglianza, né di adeguata illuminazione delle rastrelliere che possa fungere da deterrente per i furti e/o atti di vandalismo delle biciclette parcheggiate, nonché aggressioni sulla persona. Riteniamo che, a tutela dei numerosi pendolari ed utenti viaggiatori, ne sia urgente l'installazione.
- Le piste ciclabili di Pavia sono spesso inadeguate, alcune addirittura "mozzate" e non rispondono allo scopo intrinseco di collegare il cittadino ai vari punti della città, in particolare dai quartieri periferici alla stazione oppure dai quartieri al centro città ed alle scuole.
- La pista ciclopedonale di Viale Campari utilizza un marciapiede con pavimentazione oltremodo dissestata, sì da costituire un rischio di pericolo per i ciclisti. Inoltre, manca la linea di demarcazione fra pedoni e biciclette ed è priva di scivoli in coincidenza della fine del marciapiede. (vedasi **ALLEGATO B: foto da n. 1 a n. 13 pagg. 5-9** della presente interpellanza).
- La pista ciclo-pedonale che prosegue da V.le Campari su V.le Lodi ha una pavimentazione dissestata, mancanza di scivoli, di linea di demarcazione pedone/ciclista e in alcuni punti confluisce davanti ai tavolini di bar ed attività commerciali costituendo un pericolo per i ciclisti ed i pedoni stessi. Alcuni centinaia di metri dopo l'incrocio con Via Solferino (direzione V.le Lodi), la pista si interrompe in prossimità di un'area di parcheggio (vedasi **ALLEGATO F: foto n. 1 e n. 2 – pag. 14**) che viene comunque attraversata dai ciclisti a bordo strada per proseguire in ultimo tratto (dalla pavimentazione dissestata) che, pur presentando le caratteristiche tipiche di una pista ciclabile, di fatto non presenta segnaletica attestante l'idoneità della pista e quindi comportando un rischio per i ciclisti stessi. Poco più avanti, la suddetta pista si interrompe bruscamente in un tratto sterrato in prossimità di Cascina Maestà costringendo i ciclisti ad un pericoloso attraversamento del tratto extraurbano di Viale Lodi in totale assenza di segnaletica e protezione (vedasi **ALLEGATO F: foto n. 3 – pag. 15**).
- Vallone/Crosione: Prima che fosse costruito lo svincolo della tangenziale di Ca' della Terra, la pista ciclabile del Vallone che porta a Ca della Terra (via Lardirago) era continua. Successivamente, è stata violentemente interrotta in corrispondenza del sottopasso della tangenziale! (vedasi **ALLEGATO C: foto da n. 1 a n. 4 – pagg. 10-11**). In pratica chi, dal Vallone/Crosione o dal Cassinetto, volesse andare in bicicletta a Ca della Terra (poche

- centinaia di metri) si scontra con la tangenziale! Inoltre sia al Vallone che al Crosione c'è assenza totale di piste ciclabili che portino in centro città.
- Pavia-Ovest: i tratti ciclabili più pericolosi della pista ciclabile di Via Ferrata, in prossimità della "Nave", non sono protetti e sono sistematicamente invasi dai veicoli in transito con grave pericolo per i ciclisti (vedasi **ALLEGATO D: foto da n. 1 a n. 6 - pagg. 11-12**). Allo stato, non esiste una pista ciclabile di collegamento fra il Campus Universitario e gli edifici universitari della "Nave" con la stazione di Pavia e/o il centro città per agevolare la mobilità degli studenti. I pochi tratti esistenti sono spesso in condizioni di degrado o non raccordati tra loro.
 - Pavia/Ovest (Via Aselli): il collegamento esistente di pista ciclabile che dalla "Nave"/Istituto Volta/Collegio Nuovo a Via Aselli presenta pavimentazione dissestata (**ALLEGATO E: foto n. 3 - pag. 13**), tratti non adeguatamente raccordati tra loro (**ALLEGATO E: foto n. 2 - pag. 13**) ed ambiguità di percorsi. La stessa pista ciclabile si interrompe bruscamente su Via Aselli in prossimità dell'incrocio con Via Cagnoni, costringendo i ciclisti all'immissione diretta senza protezione e segnaletica e proseguire il percorso lungo la stessa carreggiata delle vetture auto (**ALLEGATO E: foto n. 1 - pag. 12**).
 - Non esiste una pista ciclabile o ciclopedonale che colleghi il quartiere Borgo Ticino al centro città ed alla stazione di Pavia.
 - Il percorso ciclopedonale lungo la Vernavola, noto come "Greenway della Battaglia", risulta realizzato solo a tratti non connessi tra loro: ad esempio, risultano mancanti, il collegamento tra l'area ex-Riso Scotti (Torretta) e Via Ferrini, il tratto tra la zona ex-Istituto Geofisico e Via Baldo degli Ubaldi/Villa Serafina, così come il collegamento di quest'ultima zona con V.le Cremona.
 - Il quartiere San Pietro non è dotato di alcuna pista ciclabile di collegamento fra Viale V.le Cremona/V.le Partigiani ed il centro città/stazione di Pavia e presenta un preoccupante tasso di incidenti che coinvolgono ciclisti.
 - Il sottopasso di P.zza Minerva non è dotato di scivoli per le biciclette che consentano l'attraversamento in sicurezza della Piazza da e verso la stazione di Pavia (**ALLEGATO G: foto da n. 1 a n. 3 - pagg. 15-16**).
 - Numerose scuole pubbliche pavese non sono dotate di rastrelliere per le biciclette (es. Istituto "Volta" e Liceo Scientifico "Copernico") e di piste ciclabili che conducano ad esse.
 - Manca a Pavia il bike-sharing con aree di sosta presso i luoghi di grande frequentazione (scuole, università, ospedali, centri commerciali, aree di culto, centri sportivi);
 - Manca un "Info-point" per le biciclette dove sia possibile ottenere mappe ed informazioni sulle piste ciclabili e ciclopedonali della città, dei percorsi esistenti, dove sia apposta una bacheca per la compravendita di biciclette usate e dove siano indicate le officine disponibili per la riparazione. Sarebbe auspicabile creare anche un link on-line sul sito del Comune dove si possano ottenere le stesse informazioni.
 - Manca una convenzione del Comune con ditte che realizzano la marcatura elettronica o meccanica delle biciclette (come ad es. hanno fatto i Comuni di Ferrara e Alessandria) e che assicurano la disponibilità di un registro nazionale per risalire alla proprietà delle bici ritrovate o in possesso di individui sospetti, fornendo gli strumenti necessari alla "lettura" dei microchip utilizzati per la marcatura elettronica. Pure mancano convenzioni per l'accesso alle banche dati nazionali delle società che provvedono alla marcatura.

Tutto ciò premesso e considerato, il sottoscritto Consigliere Comunale interpella il Sindaco affinché:

- prenda in considerazione l'ipotesi di redigere con urgenza un progetto che possa usufruire dei contributi regionali di cui alla premessa della presente, e che risponda alle esigenze di mobilità ciclistica a beneficio di quanti usano la bicicletta per recarsi alla Stazione ferroviaria o per muoversi dai quartieri periferici al centro città e alle scuole.

Il consigliere comunale **Niccolò Fraschini – Popolo Della Libertà**



ALLEGATO A:

FOTO 1: Modello rastrelliera Verona dotata di caratteristiche che rendono la bicicletta sicura dal furto. La rastrelliera è molto robusta e consente di fissare il lucchetto antifurto ad un'altezza di cm 50/70 da terra (senza doversi abbassare o sporcarsi con la ruota). **Questo modello assicura il corpo della bicicletta dai furti.**



ALLEGATO B:

FOTOGRAFIE PISTA CICLOPEDONALE VIALE CAMPARI-P.ZZA EMANUELE FILIBERTO:

FOTO N. 1: Ciclopedonale V.le Campari: assenza scivoli in corrispondenza di inizio/fine marciapiede



FOTO N. 2: Ciclopedonale V.le Campari: assenza linee demarcatorie pedoni/ciclisti e pavimentazione dissestata

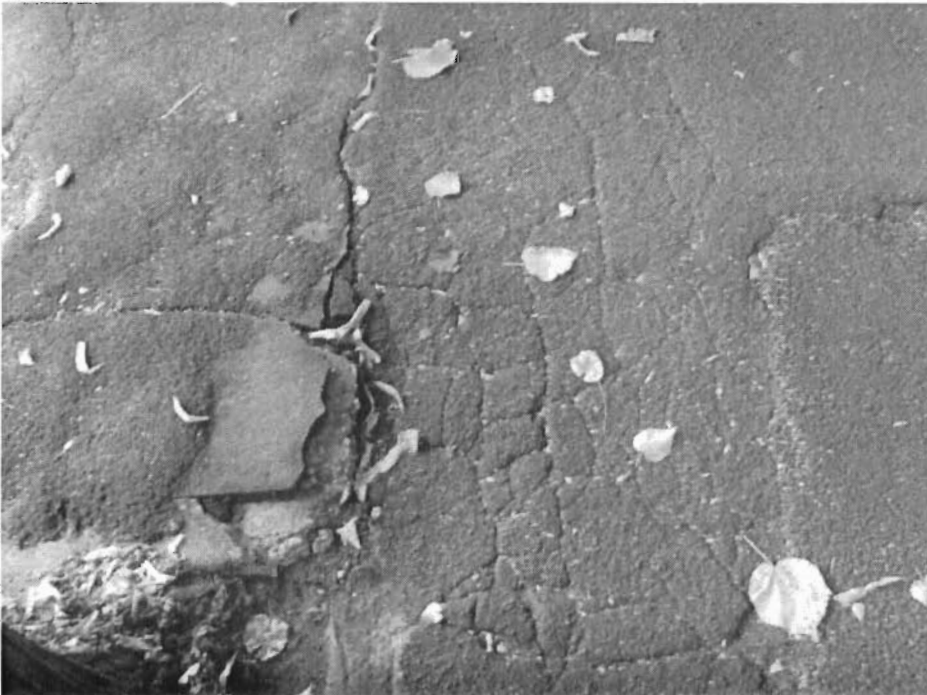


FOTO N. 3 e N. 4: Ciclopedonale V.le Campari: assenza linee demarcatorie pedoni/ciclisti e pavimentazione oltremodo dissestata



FOTO N. 5 (Ciclopedonale V.le Campari: assenza linee demarcatorie pedoni/ciclisti e pavimentazione dissestata e passaggio ostruito da macchine in sosta davanti alla autoconcessionaria)



FOTO N. 6 e N. 7: Pista ciclopedonale V.le Campari: assenza linee demarcatorie pedoni/ciclisti, pavimentazione dissestata, assenza di scivoli



FOTO N. 8 e N. 9: interruzione del tratto ciclopedonale con discesa a piedi verso la strettoia che conduce al ponte del naviglio, pavimentazione dissestata e traffico pedonale.



FOTO N. 10: Ciclopedonale V.le Campari (tratto limitrofo all'Istituto "Cossa"): assenza linee demarcatorie pedoni/ciclisti, pavimentazione dissestata, assenza scivoli, traffico pedonale molto intenso



FOTO N. 11 e N. 12 :Ciclopedonale V.le Campari-direz. P.zza Emanuele Filiberto: assenza linee demarcatorie pedoni/ciclisti, assenza scivoli, traffico pedonale molto intenso: da notare che **le biciclette viaggiano su strada** per evitare il traffico pedonale sulla pista ciclo-pedonale senza linee demarcatorie. Essendo limitrofa all'Istituto Cossa, occorre tenere in considerazione l'aumento del traffico pedonale in coincidenza dell'apertura della scuola.



FOTO N. 13 Ciclopedonale V.le Campari: un ciclista si avventura sulla pista ciclopedonale facendo slalom fra i pedoni



9

ALLEGATO C:

FOTOGRAFIE PISTA CICLABILE VIA LARDIRAGO-CA DELLA TERRA

FOTO N. 1: Vista dal lato Ca' della Terra in direzione Vallone: la pista ciclabile è mozzata: come si vede, si interrompe davanti alla tangenziale! La pavimentazione non è mantenuta ma lasciata andare tra rifiuti ed erbacce.



FOTO N. 2/3: la stessa pista ciclabile vista dal lato Vallone direz. Ca' della Terra: la pista si interrompe in prossimità del sottopasso della tangenziale. Percorso dissestato praticato dai ciclisti con immissione diretta sulla via Lardirago senza alcuna segnaletica, né protezione

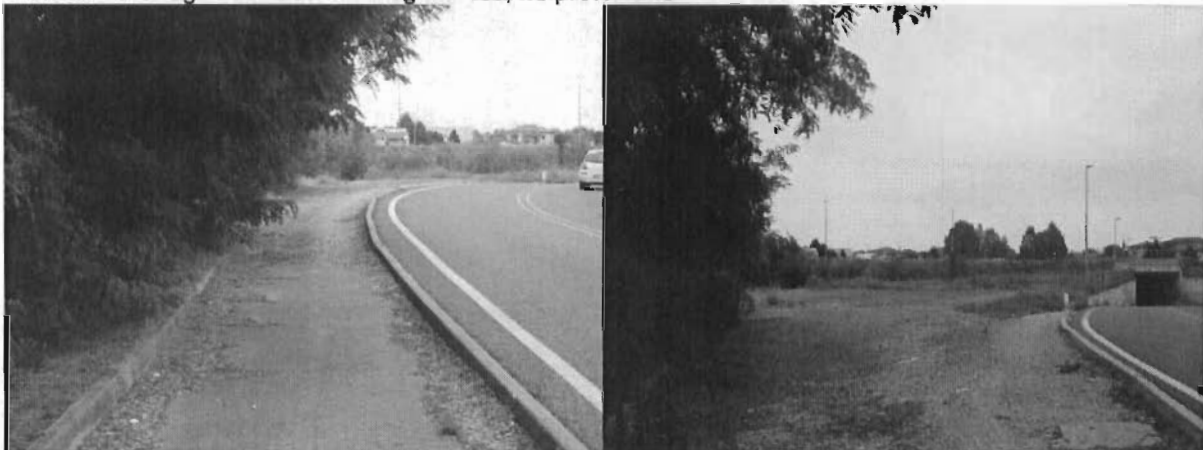


FOTO N. 4: Pista ciclabile vista da Ca' della Terra (direzione Vallone): si noti il ciclista che si avventura sull'ultimo tratto della pista ciclabile e si appresta al rischioso attraversamento di Via Lardirago.



**ALLEGATO D:
FOTOGRAFIE PISTA CICLABILE CRAVINO – VIA FERRATA:**

FOTO N. 1 E N. 2: Pista ciclabile che conduce alla nuova mensa e alla piscina: curva pericolosa non protetta e sistematicamente invasa da auto e autobus in via Ferrata. Si noti che la linea gialla di demarcazione è stata cancellata dall'usura dei pneumatici stessi degli automezzi che "tagliano la curva"

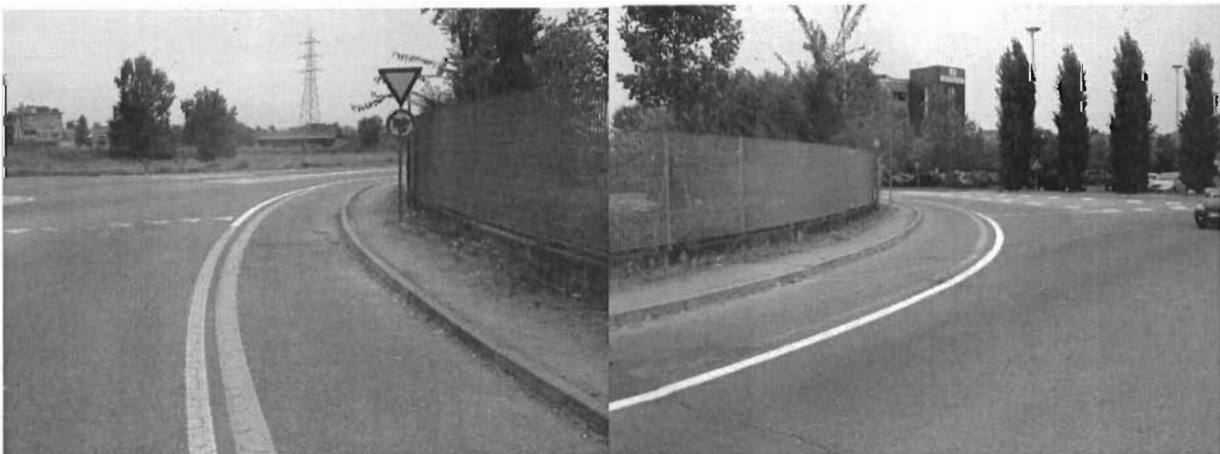
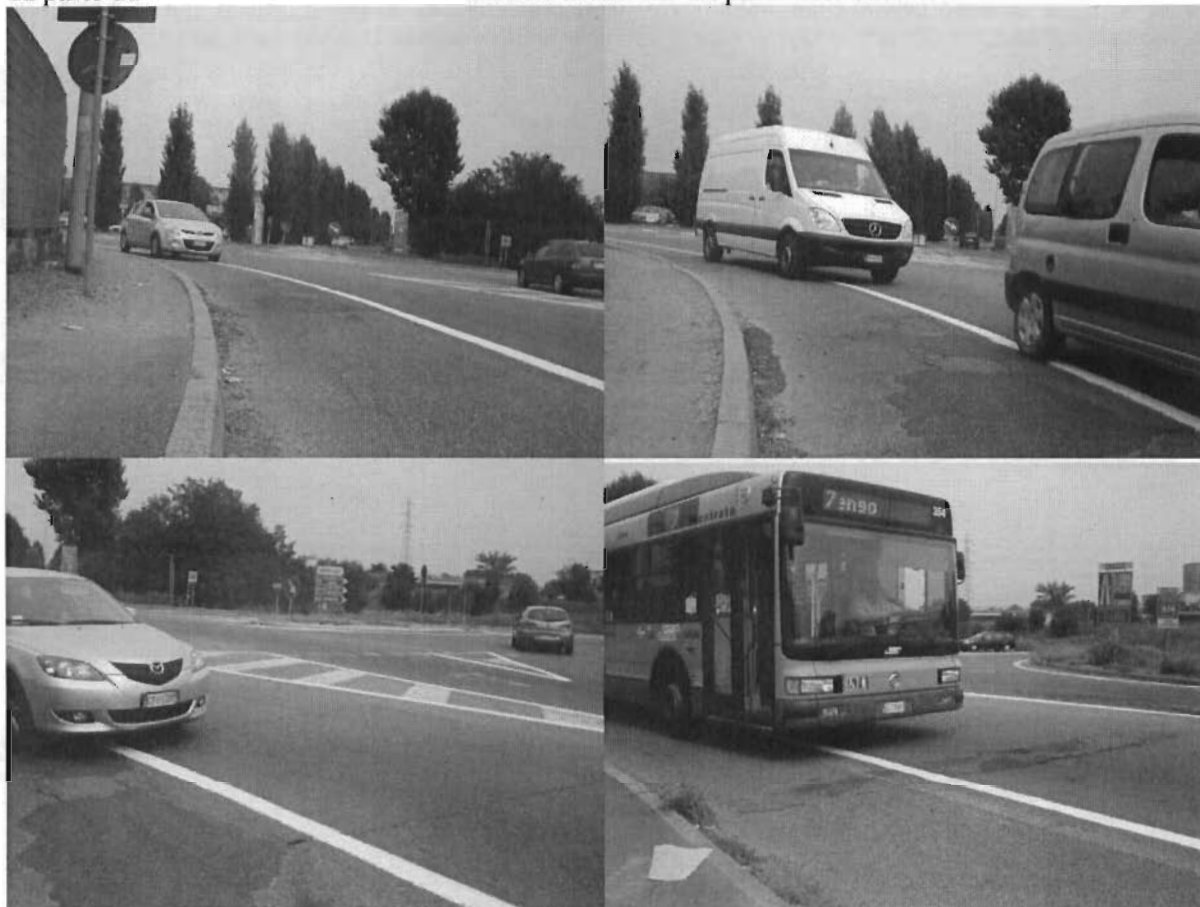


FOTO N. 3, N. 4, N. 5 e N. 6 : Serie di fotografie attestanti la sistematica invasione della pista ciclabile da parte dei mezzi in transito. Si noti anche l'invasione da parte dell'autobus.



ALLEGATO E

FOTO PISTA CICLABILE PAVIA-OVEST: VIA ASELLI, VIA CAGNONI, VIA MARANGONI

FOTO N. 1: (Via Aselli-Via Cagnoni) Pista ciclabile zona via Aselli con percorsi senza senso e stato di degrado



FOTO N. 2: (Via Aselli-Via Marangoni) Pista ciclabile zona via aselli con percorsi senza senso e stato di degrado



FOTO N. 3: (Via Aselli-Via Marangoni) pavimentazione dissestata e inadeguata, assenza di linea di demarcazione fra pedoni e ciclisti



ALLEGATO F:

FOTOGRAFIE PISTA CICLO-PEDONALE VIALE LODI:

FOTO N. 1: Pista ciclabile viale Lodi che finisce in un parcheggio con conseguente corsa a ostacoli e prosegue, senza adeguata segnaletica, su tratto dissestato, poi sterrato che si interrompe più avanti.



FOTO N. 2: Pista ciclabile viale Lodi che finisce in un parcheggio e conseguente corsa a ostacoli su pavimentazione dissestata, poi sterrata, che si interrompe bruscamente davanti a V.le Lodi.



FOTO N. 3: Tratto sterrato della pista ciclabile di V.le Lodi che si interrompe sul limitare del tratto extraurbano di V.le Lodi costringendo i ciclisti ad un pericoloso attraversamento di carreggiata in totale assenza di segnaletica.



ALLEGATO G:

STAZIONE DI PAVIA: SOTTOPASSO DI P.ZZALE MINERVA

FOTO N. 1: Sottopasso P.zza Minerva: assenza di scivoli per il passaggio delle biciclette e per la discesa di persone disabili



FOTO N. 2 e N. 3: Sottopasso P.zza Minerva: assenza di scivoli per il passaggio delle biciclette e per la discesa di persone disabili. Da notare, in carenza di rastrelliere, l'allaccio delle biciclette alla ringhiera ed al palo (con carcassa di bicicletta abbandonata)



ALLEGATO H:

Decreto 7948 06/08/2010

Identificativo Atto n. 393

DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

APPROVAZIONE DEL BANDO "INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA - BANDO 2010" PER L'ASSEGNAZIONE DI COFINANZIAMENTI.

IL DIRIGENTE DELLA U.O. INFRASTRUTTURE VIARIE

VISTA la legge regionale 30 aprile 2009, n.7 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", che attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, intende perseguire obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che in ambito extraurbano;

VISTA la deliberazione n. IX/429 del 5 agosto 2010, in corso di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, che ha individuato le "Modalità per il cofinanziamento di interventi ai fini della promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica - anno 2010" e ha demandato a successivo atto del dirigente competente l'adozione di un bando di cofinanziamento con la relativa modulistica;

CONSIDERATO che le attività previste e il risultato atteso trovano rispondenza nel programma del Presidente dell'attuale Legislatura;

RITENUTO, pertanto, di approvare il bando "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica - Bando 2010" (Allegato A) e i modelli da utilizzare per la presentazione delle domande di cofinanziamento (Allegati 1,2 e 3), parti integranti e sostanziali del presente atto;

RITENUTO di destinare all'iniziativa di cui al punto precedente l'importo di € 6.800.00,00 che trova copertura sul capitolo 7362 del Bilancio di previsione 2010;

VISTA la l.r. 20/2008 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale», nonché i provvedimenti organizzativi della IX Legislatura;

DECRETA

1. Di approvare il bando 2010 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica - Bando 2010" (Allegato A) e i modelli da utilizzare per la presentazione delle domande di cofinanziamento (Allegati 1, 2 e 3), parti integranti e sostanziali del presente atto.

2. Di destinare all'iniziativa di cui al punto precedente l'importo di € 6.800.000,00 che trova copertura sul capitolo 7362 del Bilancio di previsione 2010.

3. Di disporre la pubblicazione del presente decreto sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia.

Il Dirigente Aldo Colombo

17

Allegato A Bando 2010:

Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica - Bando 2010

INDICE

1. Premessa
2. Ambiti territoriali d'intervento e obiettivi
3. Tipologie degli interventi
4. Dotazione finanziaria
5. Entità del contributo
6. Caratteristiche dei progetti
7. Spese ammesse
8. Soggetti beneficiari
9. Domande
10. Tempi di realizzazione
11. Proroghe e decadenza del contributo
12. Elenco dei documenti richiesti a pena di inammissibilità delle domande
13. Termine e modalità di presentazione della domanda
14. Valutazione dei progetti
15. Procedura di istruttoria e valutazione delle domande
16. Condizioni e modalità per l'erogazione dei contributi
17. Responsabile del procedimento
18. Struttura incaricata per l'iniziativa e per l'assistenza ai richiedenti

1. PREMESSA

La Legge regionale n. 7 del 30 aprile 2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" prevede la redazione del **Piano regionale della mobilità ciclistica** da parte di Regione Lombardia con lo scopo di perseguire, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano.

In attesa della definizione del Piano Regionale della Mobilità ciclistica la Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità con il presente bando intende anticipare la promozione di azioni volte principalmente al sostegno dell'**intermodalità bici-trasporto pubblico**.

2. AMBITI TERRITORIALI D'INTERVENTO E OBIETTIVI

Sono finanziabili con il presente bando le tipologie d'interventi, situati sull'intero territorio regionale, di cui al successivo punto 3.

Gli interventi dovranno soddisfare uno o più dei seguenti obiettivi:

- realizzare piste ciclabili con preferenza per quelle aventi Origine/Destinazione in corrispondenza dei punti di accesso del sistema della mobilità collettiva (stazioni ferroviarie, stazioni della metrotranvia, stazioni della metropolitana e i punti di approdo della navigazione)

- realizzare sottopassi o sovrappassi ciclabili o ciclopedonali, con preferenza per quelli di connessione al sistema della mobilità collettiva (stazioni ferroviarie, stazioni della metrotranvia, stazioni della metropolitana e i punti di approdo della navigazione)

- realizzare aree di sosta dedicate alle biciclette, con preferenza a quelle in corrispondenza di stazioni ferroviarie, stazioni della metrotranvia, stazioni della metropolitana e i punti di approdo della navigazione;

- realizzare la connessione dei grandi attrattori di traffico (strutture pubbliche/spazi pubblici-quartieri residenziali – ambiti produttivi – luoghi di culto – strutture sportive – ecc.) con i sistemi della mobilità collettiva.

3. TIPOLOGIE DEGLI INTERVENTI

Le tipologie degli interventi ammessi sono:

- a) realizzazione di velostazioni (parcheeggio custodito, servizio di assistenza/manutenzione bici, punto informativo);
- b) realizzazione di aree per il parcheggio dedicate alle biciclette;
- c) realizzazione/adeguamenti/completamenti di piste ciclabili e ciclopedonali;
- d) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali.

Rientrano tra le spese ammissibili anche la segnaletica/cartellonistica, la fornitura e la messa in opera di canaline/scivoli per facilitare l'accesso delle bici nonché opere per la fornitura di servizi di custodia, assistenza/manutenzione, bike sharing e noleggio bici (in questi ultimi due casi sono incluse attrezzature tipo bici, stalli, ecc.)

Nel termine "bici" sono da intendersi comprese le biciclette elettriche a pedalata assistita di cui alla legge n.14/2003 di modifica dell'art.50 del D.Lgs. n.285/1992, la previsione delle quali è da ritenersi quale elemento qualificante.

Verranno valutate positivamente le velostazioni e le aree parcheggio bici in corrispondenza di stazioni ferroviarie, stazioni della metrotranvia, stazioni della metropolitana e punti di approdo della navigazione.

Sarà altresì data preferenza a piste ciclabili e ciclopedonali finalizzate al raggiungimento diretto di stazioni ferroviarie, stazioni di metro tranvia, stazioni della metropolitana e punti di approdo della navigazione ed in subordine a piste ciclabili e ciclopedonali che si attestano su piste ciclabili esistenti aventi come destinazione i predetti nodi di interscambio.

Progetti integrati che prevedano più tipologie di interventi saranno valutati positivamente.

4. DOTAZIONE FINANZIARIA

Per la realizzazione degli interventi di cui al punto 3) è autorizzata la spesa in conto capitale di 6.800.000,00 € per l'esercizio 2010.

5. ENTITA' DEL CONTRIBUTO

Può essere richiesto un contributo fino alla **concorrenza massima del 50%** della spesa ammissibile. La quota del **cofinanziamento obbligatorio** è pari al **50%** della spesa ammissibile, fatto salvo quanto di seguito specificato.

Può essere richiesto un contributo fino alla **concorrenza massima del 90%** della spesa ammissibile da parte:

- o dei Comuni con popolazione non superiore ai 3.000 abitanti;
- o dei Comuni montani con popolazione non superiore ai 5.000 abitanti;
- o delle Comunità Montane;

la quota del **cofinanziamento obbligatorio** sarà conseguentemente **pari al 10%** della spesa ammissibile.

6. CARATTERISTICHE DEI PROGETTI

Sono ammessi a cofinanziamento progetti definitivi o esecutivi, redatti ai sensi del D.lgs. 163/2006 e del D.P.R. 554/1999 e successive modificazioni, di costo complessivo compreso tra 100.000,00 € e 800.000,00 €.

Sono considerati ammissibili i progetti per i quali, alla data di pubblicazione del presente bando sul BURL, non è stata avviata la procedura per l'appalto dei lavori.

7. SPESE AMMESSE

- Costo dei lavori e delle forniture;
- Oneri per la sicurezza;
- Costo delle aree da acquisire;
- Costo dello spostamento di reti tecnologiche;
- Spese tecniche (contributi compresi), nella misura massima del 7% dell'importo dei lavori (IVA e oneri sicurezza compresi);
- Imprevisti, nella misura massima del 5% dell'importo dei lavori (IVA e oneri sicurezza compresi).

Per la redazione del computo metrico delle opere, si dovrà fare riferimento al prezziario regionale 2009 in materia di lavori pubblici.

(<http://www.trasporti.regione.lombardia.it/shared/ccurl/17/993/PREZZARIO%202009.pdf>)

Per ciascuna voce l'IVA è ammissibile solo qualora non rimborsabile/recuperabile.

8. SOGGETTI BENEFICIARI

Sono soggetti beneficiari del presente bando:

- Province, Comuni, Enti gestori dei parchi regionali e locali, Comunità Montane;
- RFI e FERROVIENORD, a seguito di intese con gli Enti territorialmente interessati di cui al punto precedente.

Gli Enti locali sono ammessi anche nella forme associative e consortili previste dal D.lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento delle autonomie locali".

9. DOMANDE

Ogni soggetto di cui al punto 8) ha facoltà di presentare una sola proposta progettuale.

Nel caso che il medesimo soggetto presenti più proposte, salvo diversa specificazione da parte dello stesso, verrà considerata quale richiesta di cofinanziamento solo la prima presentata.

Ogni singola proposta può contenere più interventi, lineari e/o puntuali, funzionali a soddisfare almeno uno degli obiettivi esplicitati al punto 2.

10. TEMPI DI REALIZZAZIONE

Termine lavori: entro 24 mesi dalla pubblicazione del decreto di assegnazione del contributo sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

11. PROROGHE E DECADENZA DEL CONTRIBUTO

Qualora non venisse rispettato il termine di fine lavori la proroga può essere disposta, entro gli stessi termini e su richiesta del beneficiario, per motivi non dipendenti dalla sua volontà e per un periodo non superiore complessivamente a 180 (centottanta) giorni. L'eventuale ulteriore proroga è adottata previo conforme parere del Nucleo di Valutazione di cui all'articolo 1 della legge regionale del 27 febbraio 2007, n. 5 (Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative - Collegato ordinamentale 2007).

Il non rispetto dei termini per l'ultimazione dei lavori, fatte salve le proroghe suddette, comporta la pronuncia di decadenza del contributo e l'obbligo di restituzione delle somme erogate corrispondenti agli interventi o alle parti di interventi non ancora realizzati (art. 27 della L.R. 34/1978).

12. ELENCO DEI DOCUMENTI RICHIESTI A PENA DI INAMMISSIBILITA' DELLA DOMANDA (da presentarsi entro la scadenza prevista).

20

1. Domanda secondo il modello allegato (Allegato 1);
2. Delibera di approvazione del progetto definitivo o esecutivo finalizzata alla richiesta del contributo previsto dal presente bando;
3. Elaborato tecnico in scala adeguata a rappresentare il contesto territoriale di riferimento con individuate le eventuali connessioni con i grandi attrattori di traffico, le eventuali connessioni con i percorsi ciclabili esistenti e il punto di accesso al sistema della mobilità collettiva;
4. Descrizione generale del contesto territoriale, trasportistico, ambientale e paesaggistico all'interno del quale si inserisce l'intervento. La relazione dovrà inoltre esplicitare le motivazioni dell'intervento e gli obiettivi che si intendono raggiungere con la proposta progettuale, facendo riferimento all'elaborato di cui al punto precedente;
5. Progetto definitivo o esecutivo dell'intervento;
6. Quadro economico di progetto secondo l'allegato modello (Allegato 2);
7. Dichiarazione di conformità dell'intervento rispetto agli strumenti urbanistici generali e attuativi, vigenti o adottati, a firma dell'Amministrazione comunale (responsabile Ufficio Tecnico/Sindaco);
8. Eventuale dichiarazione disponibilità aree (Allegato 3);
9. Copia di eventuali atti di programmazione negoziata e/o accordi come esplicitato al punto 14.4.

13. TERMINI E MODALITA' DI PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE

La domanda di contributo, debitamente compilata sugli appositi moduli (Allegati 1, 2 e3), dovrà pervenire, a partire dalla data di pubblicazione del decreto di approvazione del bando "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica - Bando 2010" sul BURL, a cura e rischio del mittente al seguente indirizzo: Regione Lombardia – DG Infrastrutture e Mobilità – UO Infrastrutture viarie e aeroportuali - Struttura Viabilità e rete ciclabile – via Taramelli, 20 – 20124 Milano entro il termine perentorio fissato per il giorno 11 ottobre 2010;

Si precisa che:

- in caso di consegna a mano del plico devono essere utilizzati gli sportelli del Protocollo Generale situati in Via Taramelli, 20, piano terra e in via Pirelli, 12 – piano terra, 20124 Milano - nei seguenti orari: 9.00/12.00 e 14.30/16.30, escluso venerdì pomeriggio, sabato e festivi. Possono essere, altresì, utilizzati gli sportelli del protocollo locale federato presenti in ogni capoluogo di provincia della Regione Lombardia (Sedi territoriali regionali), il cui protocollo ne attesterà il ricevimento.

- il plico inviato all'Amministrazione a mezzo servizio postale con raccomandata A/R si intende convenzionalmente pervenuto alle ore 9,30 della data risultante dal timbro apposto dalla Struttura Archivio e Protocollo.

14. VALUTAZIONE DEI PROGETTI

L'istruttoria dei progetti, che si concluderà entro il 30 novembre 2010, avverrà secondo i seguenti criteri e relativi punteggi:

1. Qualità dell'intervento in relazione al numero degli obiettivi perseguiti esplicitati al punto 2 e alla risoluzione delle criticità individuate fino a un massimo di 200 punti. Verranno valutati positivamente:

a. velostazioni in corrispondenza di stazioni ferroviarie, stazioni di metrotranvia, stazioni della metropolitana e punti di approdo della navigazione (0-40 punti);

b. aree parcheggio bici in corrispondenza di stazioni ferroviarie, stazioni di metrotranvia, stazioni della metropolitana e punti di approdo della navigazione (0-20 punti);

c. servizi di custodia, assistenza/manutenzione, bike sharing e noleggio bici in corrispondenza stazioni ferroviarie, stazioni di metrotranvia, stazioni della metropolitana e punti di approdo della navigazione (0-25 punti);

d. l'infrastrutturazione e la predisposizione di attrezzature e servizi riguardanti biciclette elettriche a pedalata assistita (0-10 punti);

e. aree per il parcheggio dedicate alle biciclette con localizzazioni differenti da quelle di cui ai precedenti punti a. b. (0-5 punti);

f. realizzazioni/adeguamenti/completamenti di piste ciclabili e ciclopedonali finalizzate al raggiungimento di stazioni ferroviarie, stazioni di metrotranvia, stazioni della metropolitana e punti di approdo della navigazione. Saranno prese in considerazione anche realizzazioni/adeguamenti/completamenti di piste ciclabili che si connettono a itinerari ciclabili esistenti aventi come destinazione i predetti nodi di interscambio (0-25 punti);

g. realizzazioni/adeguamenti/completamenti di piste ciclabili e ciclopedonali con finalità differenti da quelle di cui al punto precedente (0-5 punti);

h. realizzazione/adeguamenti/completamenti di piste ciclabili e ciclopedonali di connessione tra i grandi attrattori di traffico e il sistema della mobilità collettiva (0-10 punti);

i. realizzazione di sottopassi sovrappassi ciclabili e ciclopedonali finalizzati al collegamento con stazioni ferroviarie, stazioni di metrotranvia, stazioni della metropolitana e con i punti di approdo della navigazione (0-25 punti);

j. realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali con finalità differenti da quelle di cui al punto precedente (0-5 punti);

k. il perseguimento di più obiettivi con il medesimo progetto ed in modo integrato (0-10 punti);

2. Grado di cantierabilità:

a. 0 punti per i progetti definitivi;

b. 10 punti per i progetti definitivi aventi la disponibilità di tutte le aree necessarie;

c. 5 punti per i progetti esecutivi;

d. 15 punti per i progetti esecutivi aventi disponibilità di tutte le aree necessarie.

3. **Disponibilità di altri finanziamenti** pubblici/privati rispetto a quello regionale e oltre al cofinanziamento obbligatorio (fino a un massimo di 10 punti):

a. Punti 0,5 per ogni punto percentuale aggiuntivo di cofinanziamento per la quota eccedente il finanziamento obbligatorio.

4. **Presenza di strumenti di programmazione negoziata e/o presenza di accordi** - già sottoscritti alla data di presentazione della domanda di finanziamento - con soggetti pubblici, con i proprietari e i soggetti gestori di reti ferroviarie, metropolitane e di trasporto pubblico per favorire l'interscambio e l'accessibilità delle biciclette (fino a un massimo di 30 punti).

5. **Inserimento del progetto in atti di programmazione regionale** approvati entro la data di scadenza del presente bando (fino a un massimo di 10 punti).

15. PROCEDURA DI ISTRUTTORIA E VALUTAZIONE DELLE DOMANDE

L'attività di coordinamento è in capo alla DG Infrastrutture e Mobilità e vedrà il coinvolgimento della DG Sistemi verdi e Paesaggio.

L'Unità Organizzativa Infrastrutture Viarie e Aeroportuali svolgerà l'esame dei progetti per la definizione della graduatoria.

A conclusione dell'istruttoria, il responsabile del procedimento, con decreto, procederà all'approvazione della graduatoria definitiva delle proposte ritenute ammissibili e redigerà il relativo piano di assegnazione dei finanziamenti. Il decreto conterrà l'elenco dei progetti ammissibili, con l'indicazione dei finanziabili, e dei non ammessi, con l'indicazione sintetica della motivazione.

In caso di parità di punteggio, saranno finanziati prioritariamente i progetti che avranno ottenuto il punteggio maggiore relativo al grado di cantierabilità e, in caso di ulteriore parità, si privilegerà il progetto che ha ottenuto il maggior punteggio relativo al cofinanziamento.

16. CONDIZIONI E MODALITÀ PER L' EROGAZIONE DEI CONTRIBUTI

Il contributo verrà erogato, entro 60 (sessanta) giorni dalle richieste pervenute dal soggetto beneficiario, con le seguenti modalità e condizioni:

- ad inizio lavori: 60% del contributo assegnato. Il soggetto beneficiario dovrà trasmettere il verbale di consegna lavori e il quadro economico aggiornato a seguito di gara;

- a saldo: 40% del contributo assegnato, eventualmente rideterminato, proporzionalmente alla quota di contribuzione, a fronte di minori spese sostenute. Il soggetto beneficiario dovrà trasmettere copia del certificato di regolare esecuzione dei lavori/collaudato, debitamente approvato ed il quadro delle spese complessivamente sostenute. Insieme alla documentazione di fine lavori, andrà fornita anche la documentazione progettuale in formato shapefile e fotografica in formato jpeg;

- l'autorizzazione di eventuali varianti in corso d'opera rispetto al progetto non potrà comunque comportare oneri aggiuntivi a carico della Regione; gli eventuali ulteriori costi di realizzazione del progetto faranno carico al beneficiario;

- il CUP (Codice Unico di Progetto) dovrà essere trasmesso in concomitanza con l'accettazione del contributo.

La cartellonistica di segnalazione di cantiere dovrà contenere il marchio "Lombardia in movimento" apposto secondo le indicazioni contenute nel manuale per l'utilizzo del marchio, consultabile online, sul sito della DG Infrastrutture e Mobilità.

17. RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Il Responsabile del procedimento è l'Ing. Aldo Colombo dirigente della U.O. Infrastrutture Viarie e Aeroportuali - Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità.

18. STRUTTURA INCARICATA PER L'INIZIATIVA E PER L'ASSISTENZA AI RICHIEDENTI

Struttura Viabilità e rete ciclabile - UO Infrastrutture Viarie e Aeroportuali - Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità

Dirigente: arch. Erminia Falcomatà

Funzionari incaricati per l'assistenza ai richiedenti:

- Luigi Lanella (tel. 02.6765.4738), luigi_lanella@regione.lombardia.it
- Laura Coletta (tel. 02.6765.4025), laura_coletta@regione.lombardia.it
- Luisa Marchi (tel. 02.6765.5010), luisa_marchi@regione.lombardia.it
- Rita Cosenza (tel. 02.6765.8065), rita_cosenza@regione.lombardia.it



