

COMUNE DI MERATE

BANDO BICI IN COMUNE

BIKE TO WELLNESS – MERATE

La mobilità dolce verso la scuola e il lavoro
fra sicurezza e consapevolezza



Città di
MERATE

BIKE TO WELLNESS – MERATE-

La mobilità dolce verso la scuola e il lavoro fra sicurezza e consapevolezza

Sommario

1. IL PROGETTO IN SINTESI	4
2. CONTESTO DI RIFERIMENTO	6
2.1 La problematica della mobilità nella Brianza meratese	6
2.2 I PROGETTI ESISTENTI: investimenti connessi al progetto di mobilità lenta: 2Ruote 3Parchi e Dinamo In Comune	8
2.3 I percorsi di mobilità dolce a Merate e Cernusco	9
2.4 Punti nevralgici e di intervento del progetto Bike to Wellness	11
2.4.1 Istituti scolastici	11
2.4.2 Zona Industriale di Merate e Cernusco Lombardone	13
2.4.3 Stazione Ferroviaria di Cernusco Lombardone-Merate	14
3. GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO	16
3.1 I risultati: il cambiamento che l'intervento intende produrre.	16
3.2 Modalità di valutazione dei risultati	17
3.3 I beneficiari	17
3.4 tempi di realizzazione	18
4. LA STRATEGIA D'INTERVENTO	19
4.1 I soggetti coinvolti, i partner	19
4.2 LINEA DI ATTIVITÀ 1: Incentivazione all'uso della bicicletta	24
Collaborazioni e obiettivi	24
4.2.1 Bike to School	25
4.2.2 Bike to Work	26
4.2.2 Governance e implementazione dell'APP BV	27
Operatività	28
4.3 LINEA DI ATTIVITÀ 2: Riqualificazione e miglioramento dei percorsi ciclabili	29
4.3.1 Interventi di riqualificazione:	29
4.3.1.1 La viabilità ciclabile presso il polo scolastico di Merate	29
4.3.1.2 La viabilità ciclabile presso il polo scolastico di Cernusco Lombardone	31
4.3.1.3 Potenziare le informazioni presso l'info ciclo point situato nella stazione di Cernusco-Merate	32
4.3.1.4 Implementare il sistema di bike sharing	32
4.3.2 Attori coinvolti e governance	33
4.3.3 Operatività	33
4.3.4 Esempi pratici di interventi	34
4.4 LINEA DI ATTIVITÀ 3: Organizzazione iniziative pubbliche per la comunicazione e la	

sensibilizzazione	34
4.4.1 Governance	35
4.4.2 Operatività Bikefest	35
4.4.3 Ulteriori attività per le Bikefest	36
5. PIANO DELLA COMUNICAZIONE	37
6. PIANO ECONOMICO	38

1. IL PROGETTO IN SINTESI

Ente proponente: COMUNE DI MERATE

Durata del progetto: 24 mesi

Data di inizio: 01/07/2025 - Data di fine: 30/06/2027

Principali stakeholder: Comune di Cernusco Lombardone, PASO società Cooperativa Sociale, Istituto Tecnico Statale Francesco Viganò e Liceo Scientifico M.G. Agnesi, Istituto Comprensivo di Cernusco lombardone, Centro Sportivo Italiano (CSI) provinciale di Lecco, Ass. Sportiva Team Biciaio ASD.

Idea progettuale: Il progetto **“Bike to Wellness Merate”** si propone l’obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile sul territorio meratese (sud della provincia di Lecco) partendo dai principali poli scolastici e industriali dei Comuni di Merate e Cernusco Lombardone.

L’elevata densità abitativa che contraddistingue la Brianza meratese ha portato negli ultimi decenni a un costante aumento del traffico automobilistico e dell’inquinamento sul territorio, con la conseguente necessità di promuovere modalità di trasporto alternative al trasporto su gomma.

L’auto rappresenta il principale mezzo di spostamento sul territorio, anche per tratte a corto raggio, in quanto non è possibile affidarsi al trasporto pubblico, poiché vi sono poche corse e poco frequenti, principalmente a causa della frammentazione amministrativa dell’area, in quanto realtà composta da piccoli comuni. L’unica eccezione è rappresentata dal treno, che viene utilizzato principalmente per gli spostamenti verso i centri urbani di Milano, Monza e Lecco.

Partendo da questo contesto, il progetto si propone di implementare ulteriormente quanto realizzato in questi anni sul tema della mobilità (il progetto si integra con i progetti “2Ruote 3Parchi” e “Dinamo in Comune”) potenziando l’utilizzo delle piste ciclabili mettendo a sistema le esperienze virtuose del territorio, affinché si possa connettere tra loro i diversi punti nevralgici del territorio (le stazioni, le scuole, la zona industriale) e favorire gli spostamenti a corto raggio (massimo 5 km) attraverso la bicicletta, promuovendo la mobilità sostenibile nel suo complesso.

Attività propedeutiche al progetto. Coprogettazione fra l’Amministrazione ed ETS, per la condivisione della proposta di implementazione dell’uso della bicicletta. Nel corso del 2025 e 2026, attraverso azioni specifiche negli istituti scolastici e nel polo industriale dei Comuni si promuoverà l’utilizzo della bicicletta (muscolare od elettrica), l’educazione stradale, la manutenzione del mezzo, la conoscenza delle piste ciclabili esistenti e del bike sharing to school and to work. L’attività vedrà coinvolti amministratori, personale scolastico, professionisti nel campo della ciclabilità e associazioni sportive.

Principali attività previste del progetto:

- attività formativa e laboratoriale nelle scuole e campagna informativa per i dipendenti delle fabbriche del polo industriale
- mappatura delle ciclovie esistenti e miglioria tramite l’urbanistica tattica dell’area esterna degli istituti scolastici di Merate e Cernusco.
- potenziamento di un info-ciclopunt nei pressi della Ciclostazione della Stazione Ferroviaria di Cernusco Lombardone - Merate, di punti bike sharing sul territorio e installazione degli stalli.
- Messa a sistema delle informazioni relative a bike sharing e percorsi ciclabili sui siti delle Istituzioni e dei partner di progetto.
- Implementazione APP Binario Vivo per il servizio di prenotazione e noleggio delle bici con proposta di percorsi.
- 4 eventi Bike Fest di sensibilizzazione e formazione per studenti, docenti e lavoratori per la miglioria dei servizi di mobilità sostenibile in momenti e luoghi salienti del progetto
- Monitoraggio, valutazione e ridefinizione servizio sulla base delle risultanze emerse

Hashtag - parole chiave: #mobilità sostenibile #mobilità ciclabile #bike sharing #transizione ecologica #collaborazione pubblico-privato

2. CONTESTO DI RIFERIMENTO

2.1 La problematica della mobilità nella Brianza meratese

Il territorio della Brianza meratese è situato all'estremo sud della provincia di Lecco e si caratterizza per essere una zona densamente popolata di cui fanno parte diversi Comuni della provincia lecchese, oltre che rappresentare un riferimento anche per le realtà delle province limitrofe. È un'area che raggiunge una popolazione di circa 40.000 abitanti, suddivisi su più Comuni (Comuni di Calco, **Cernusco Lombardone**, Imbersago, La Valletta Brianza, Lomagna, **Merate**, Missaglia, Montevecchia, Olgiate Molgora, Osnago, Paderno d'Adda, Robbiate, Verderio) di piccole dimensioni (la media di abitanti per comune è di 5.600), ed è il secondo agglomerato urbano più popolato della provincia di Lecco, dopo il capoluogo, con una densità abitativa molto elevata, attorno ai 1.000 abitanti per Km² (Dati ISTAT 2022).

Si tratta, dunque, di un contesto fortemente urbanizzato, caratterizzato tuttavia dalla presenza di alcuni siti di interesse storico e naturalistico, come il Parco Regionale della Valle del Curone e il Parco Adda Nord, che rappresentano veri e propri polmoni verdi all'interno di un territorio altamente antropizzato.

L'elevata densità abitativa ha portato negli ultimi decenni a un costante aumento del traffico automobilistico sul territorio, dovuto agli spostamenti sia per il tempo libero sia per motivi di **lavoro**, oltre che per l'autotrasporto delle merci. Una notevole influenza sull'evoluzione del settore trasporti l'ha esercitata la riallocazione delle attività produttive: la presenza sul territorio di numerose piccole-medie imprese ha facilitato l'uso della macchina per le attività lavorative.

Analogamente, l'affermarsi di nuove abitudini sia per l'uso del tempo libero (frequenti gite fuoriporta) sia per le modalità di consumo (acquisto presso grandi centri commerciali) ha ulteriormente aumentato l'incentivo all'uso dell'auto privata. A questo si aggiunge un cambio dal punto di vista culturale avvenuto dopo il periodo di pandemia da Covid-19, che ha portato, sul territorio italiano, a un aumento generalizzato dell'uso dell'auto privata a discapito di mezzi di trasporto pubblici (18° rapporto Audimob sulla mobilità degli italiani). Inoltre, secondo i dati Isfort, nel 2021 si è registrato un consistente aumento dei flussi veicolari, con una crescita del 38% del traffico extraurbano delle auto (esclusi i mezzi pesanti) sulla rete stradale ANAS e del 25% su quella autostradale. Questo dato nazionale trova riscontro anche a livello locale, con un continuo aumento del traffico giornaliero, soprattutto negli orari di punta e nei fine settimana. Dal punto di vista della viabilità stradale, nell'area è presente l'**ex strada statale per Lecco (SP342)**, interessata da un volume di traffico consistente, prevalentemente connessa a dinamiche di carattere metropolitano, in quanto collega il **meratese** con le città di Milano e Monza, nonché con il capoluogo provinciale, oltre che essere punto di snodo verso le direttrici che conducono a Como e a Bergamo. La crescita del traffico ha portato a un conseguente incremento nel corso degli anni dell'inquinamento atmosferico dell'area: dai dati ricavati dalla centralina Arpa presente a **Merate** si denota come la zona sia una delle più inquinate a livello lombardo, oltre che europeo. Nel 2024, il valore limite di PM10 è stato superato 60 volte nel corso dell'anno e, considerando solo i primi tre mesi del 2024, tale valore è già stato superato 20 volte (www.arpalombardia.it). In generale, i costi ambientali legati alla predominanza del traffico su strada esercitano forti conseguenze negative sul

piano della salute, economico e sociale, come congestione negli agglomerati urbani, aumento delle malattie cardio-respiratorie e dei relativi effetti collaterali, elevato inquinamento acustico, consumo di fonti energetiche non rinnovabili, sottrazione di suolo.

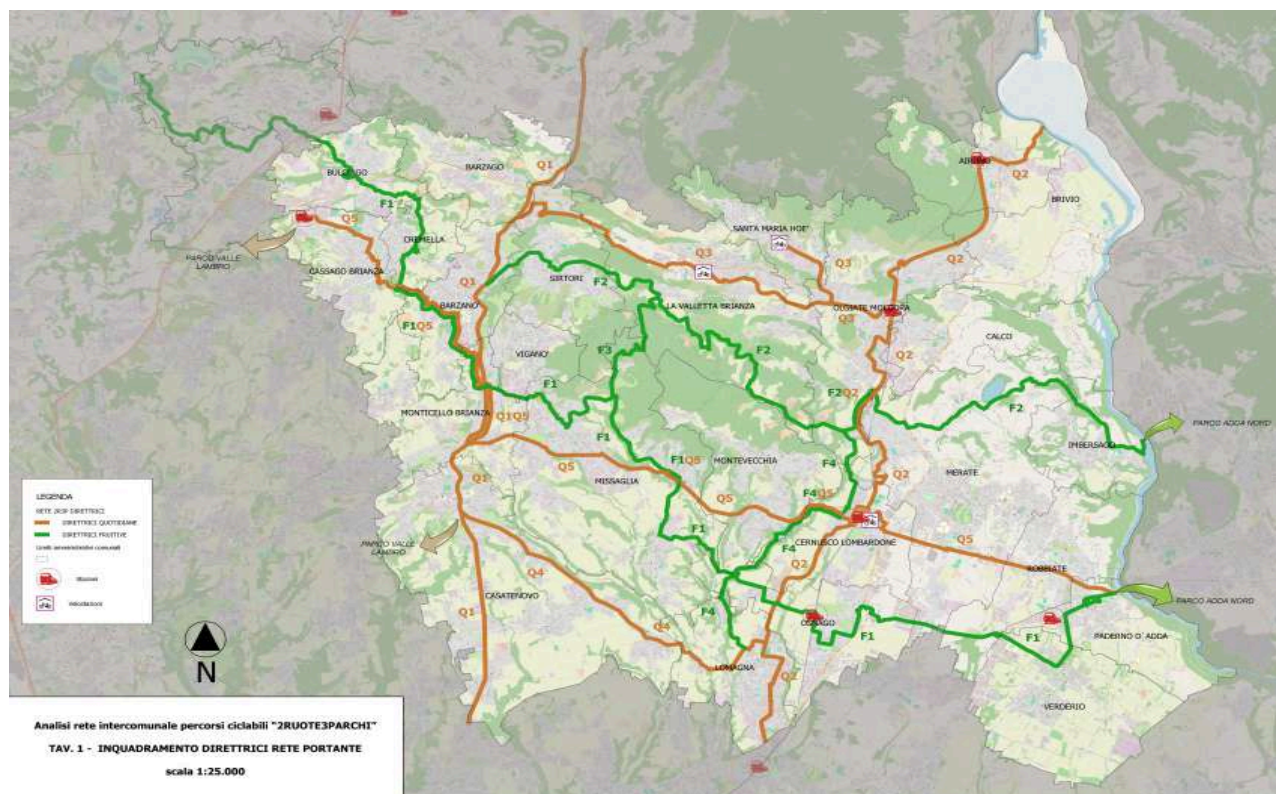
Se si guarda al trasporto pubblico, il territorio di Lecco, e la Brianza meratese non fa eccezione, si colloca come fanalino di coda tra i centri urbani italiani per quanto riguarda il numero di passeggeri di trasporto pubblico (64° su 105), come evidenziato dal rapporto Ecosistema Urbano 2024 realizzato da Legambiente in collaborazione con Ambiente Italia e Il Sole 24 Ore. Nell'area meratese il sistema del trasporto pubblico locale (pullman) viene quasi esclusivamente utilizzato per il **trasporto scolastico** e, per gli spostamenti a corto raggio di natura privata vi è un uso pressoché predominante dell'automobile. A differenza dei contesti urbani, dove vi è un'abitudine consolidata all'uso dei mezzi pubblici, facilitata anche dalla presenza di molteplici tratte e frequenti corse orarie, in quest'area, formata da comuni di piccole-medie dimensioni, i mezzi di superficie pubblici hanno passaggi limitati e coprono soltanto alcuni punti del territorio, elementi che disincentivano l'utilizzo di questa modalità di trasporto in alternativa all'automobile. Inoltre, si rileva come dopo il periodo pandemico, a fronte di una generalizzata contrazione dei passeggeri, le frequenze delle corse degli autobus siano ulteriormente diminuite, rendendo ancora più difficile riuscire a programmare facilmente i propri spostamenti solo basandosi sul trasporto pubblico.

L'unica eccezione è rappresentata dalla rete ferroviaria locale con la presenza delle tratte Milano-Carnate-Lecco e Milano-Carnate-Bergamo. La prima consente di unire i comuni dell'area meratese con il capoluogo lombardo e con la città di Lecco, attraverso tre principali accessi: le **stazioni FS** di Osnago, **Cernusco-Merate**, Olgiate-Calco-Brivio. Quotidianamente questi nodi vengono utilizzati da numerosi pendolari che si recano per motivi di lavoro e studio verso le città di Monza, Milano e Lecco. Quello del pendolarismo, dal 2009 al 2019 è stato un fenomeno in continua crescita, con un aumento del +31,5% dei viaggiatori, ma che si è purtroppo interrotto in seguito agli effetti dovuti all'emergenza sanitaria da Covid-19, che ha portato nel 2021 a registrare in Lombardia -30,5% di viaggiatori rispetto al 2019 (Rapporto Legambiente Pendolaria 2023). Nonostante questo, seppure rilevando una considerevole diminuzione dei passeggeri, la tratta Milano-Carnate-Lecco rappresenta una tra le linee italiane maggiormente frequentate, con 28.000 pendolari al giorno. La linea Milano-Carnate-Bergamo consente l'accesso alle città di Bergamo, Monza e Milano, attraverso la stazione di Paderno FS. Questa direttrice, tuttavia, nel 2022, per 9 mesi su 12 non ha soddisfatto gli standard minimi di affidabilità previsti dal contratto di servizio di Trenord (elemento che ha portato l'ente a dover erogare bonus agli abbonati nel 75% dei casi). Si tratta di una linea che da sempre presenta problematiche, legate in particolare al transito sul ponte sull'Adda, San Michele di Paderno, che deve essere percorso a passo d'uomo, e la presenza di un binario unico da Bergamo a Carnate, con i conseguenti disagi che ne derivano. Questi elementi hanno portato a un effetto scoraggiamento dei pendolari che quotidianamente utilizzano questa direttrice che, laddove possibile, privilegiano l'uso di mezzi di trasporto privati.

Questa proposta progettuale va analizzata come un elemento che si inserisce all'interno del più ampio progetto sovracomunale "2Ruote 3Parchi" ed il progetto "Dinamo in Comune" finanziato dalla Fondazione Cariplo per il biennio 2023-2024.

2.2 I PROGETTI ESISTENTI: investimenti connessi al progetto di mobilità lenta: 2Ruote 3Parchi e Dinamo In Comune

Il progetto **2Ruote 3Parchi** nasce da un accordo fra venticinque comuni della Brianza, la Provincia di Lecco, e l'Ente Parco di Montevecchia e Valle del Curone che si propongono di migliorare il sistema della viabilità ciclabile nel proprio territorio, in una prospettiva di promozione dei valori ambientali e della qualità della vita dei propri cittadini.



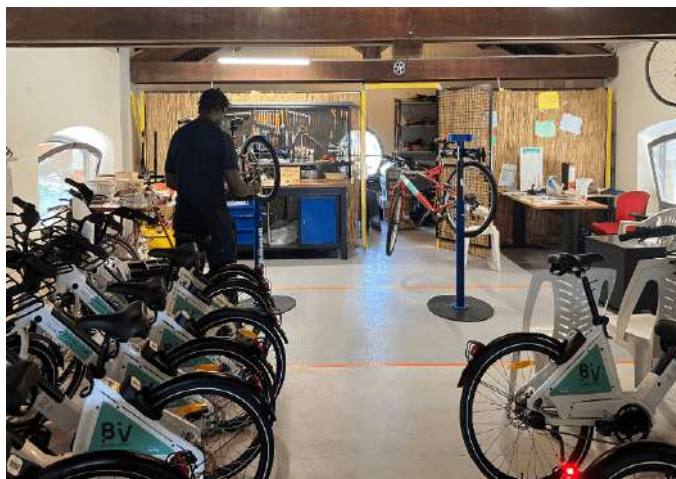
Il progetto individua nove itinerari che hanno lo scopo di soddisfare sia le esigenze di mobilità quotidiana che di rappresentare una rete di accesso ciclabile alle aree protette della zona con particolare riferimento al Parco di Montevecchia e alle connessioni con il Parco della Valle del Lambro e il Parco Adda Nord. Le priorità di collegamento sono quindi individuate nei centri abitati, nei centri dei servizi pubblici, nel sistema delle aree protette e nei poli attrattivi dal punto di vista storico-culturale.

La pista ciclabile descritta nel progetto ha una funzione **mista**, rispondendo sia a esigenze di mobilità urbana sia a quelle di tipo turistico. Noi ci concentriamo sulla **Mobilità urbana**: L'infrastruttura ciclabile punta a facilitare spostamenti quotidiani all'interno dei comuni interessati, come Merate e Cernusco, integrandosi con le reti stradali esistenti e fornendo percorsi protetti per **studenti e pendolari**.

L'approccio integrato permette di servire sia i residenti, incentivando una mobilità quotidiana sostenibile, sia i visitatori, migliorando l'attrattività del territorio.

Il progetto "**Dinamo in Comune**" (2023-2024) si propone l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile sul territorio meratese (sud della provincia di Lecco), partendo dall'esperienza di "Binario Vivo" [Binario Vivo | Cooperativa Sociale Paso](#) e dalla ciclostazione presente

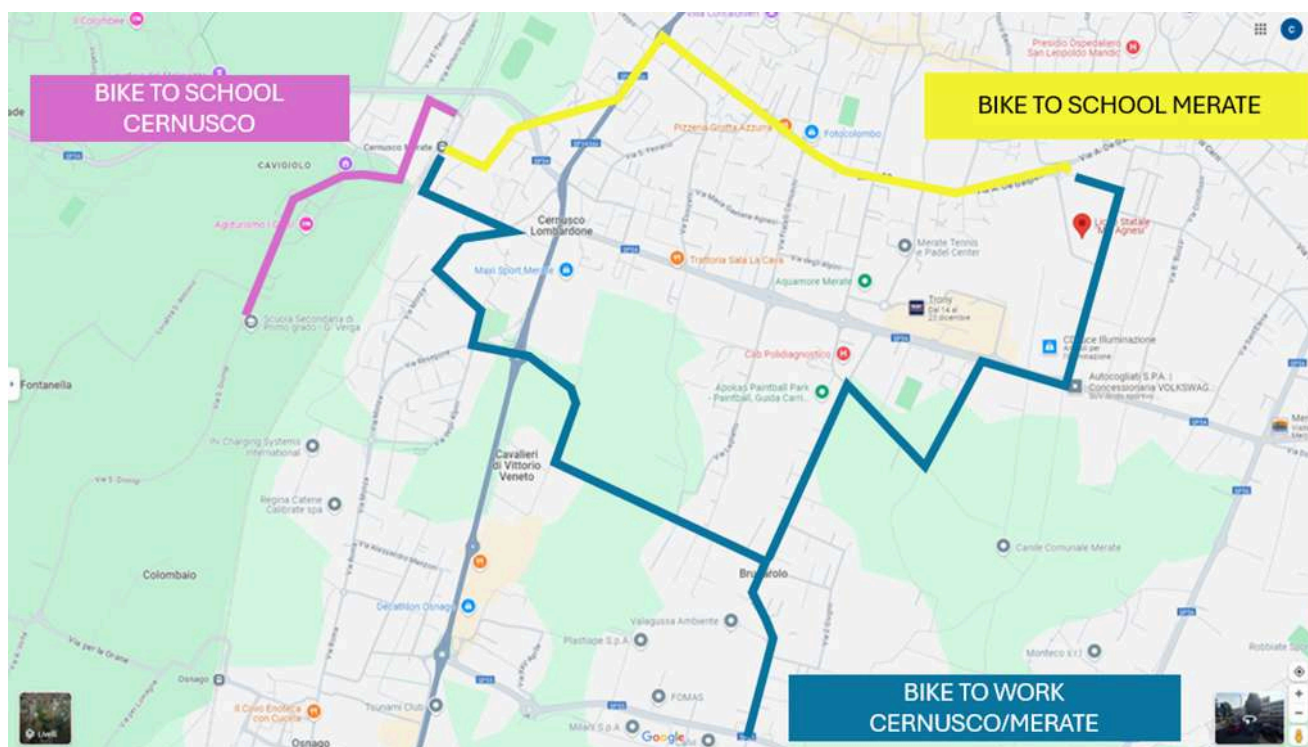
nell'ex-deposito della stazione FS di Cernusco- Merate, entrambi gestiti dalla Cooperativa Paso in accordo con il Comune di Cernusco Lombardone e Merate.



Partendo da questo contesto, la Cooperativa Paso sta implementando ulteriormente quanto realizzato in questi anni sul tema della mobilità, avviando un primo bike sharing sovraumunale, che possa connettere tra loro i diversi punti nevralgici del territorio (le stazioni, il centro di Merate, i poli commerciali) e favorire gli spostamenti a corto raggio (massimo 5 km) attraverso la bicicletta, promuovendo la mobilità sostenibile nel suo complesso attraverso il recupero di bici usate e per l'avvio di una sperimentazione del bike sharing. L'attività coinvolge un gruppo di persone con disabilità, affiancate da un meccanico esperto.

2.3 I percorsi di mobilità dolce a Merate e Cernusco

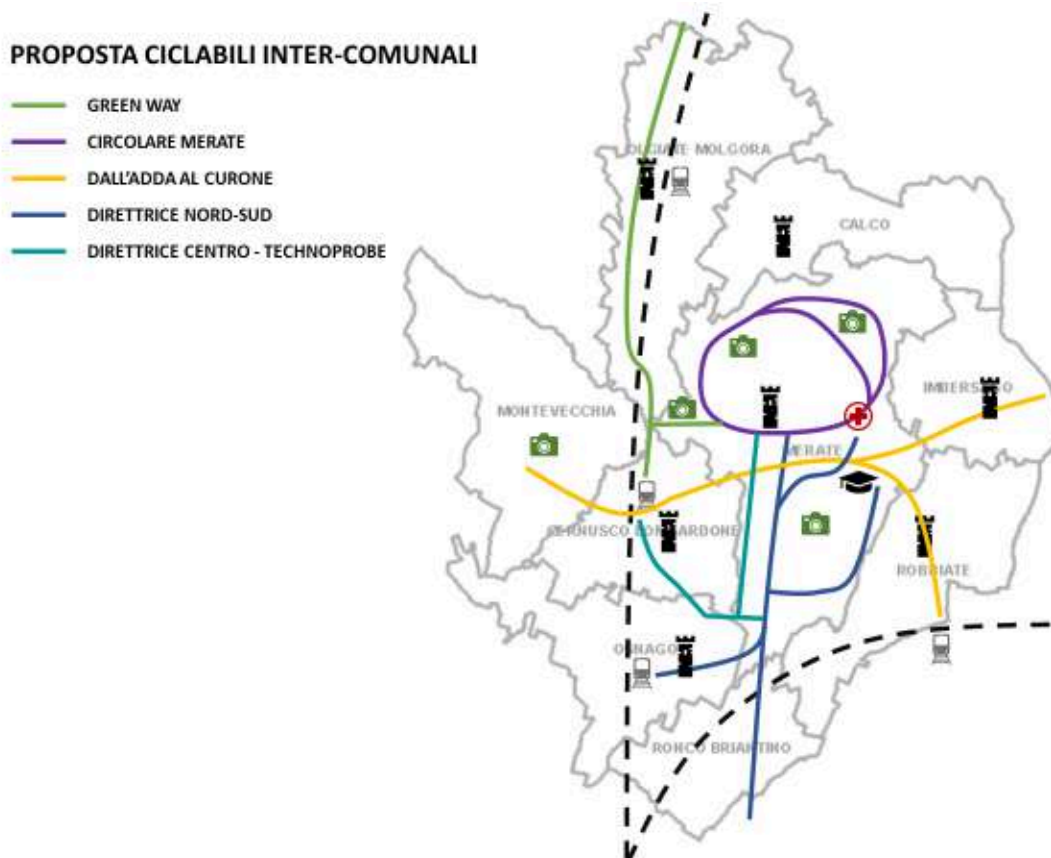
Attualmente esistono alcune piste ciclabili e strade secondarie che collegano la stazione di Cernusco F.S. verso Merate e, parimenti, la stazione di Paderno F.S. con Robbiate e successivamente Merate e sono strategiche per la connessione di alcuni attrattori.



Tra queste, si segnalano:

1. **Ciclabile su via Campi, via Bergamo, via XXV Aprile** che collega il polo delle superiori di Merate con la frazione di Brugarolo e la zona industriale. È un percorso strategico per il commuting casa-lavoro.
2. **Ciclabile stazione Cernusco-Merate F.S. con polo Scuole Superiori:** strategica per la connessione tra la stazione e il polo delle scuole superiori. Tale ciclabile vede una interruzione in prossimità di Viale Verdi che crea delle discontinuità che non permettono un percorso completamente sicuro dalla stazione al polo delle scuole Superiori di Merate. Il collegamento è assicurato tramite **strade secondarie** (Vie meno trafficate, come via Santa Maria di Loreto, via M.G. Agnesi, Via Alpini) che offrono collegamenti sicuri per ciclisti dalla stazione di Cernusco F.S. verso il polo delle scuole superiori.
3. **Percorso che dalla Stazione Ferroviaria** consente di raggiungere la zona industriale di via Cavalieri di Vittorio Veneto e la frazione di Brugarolo attraverso via Pertini.
4. **Percorso che dalla stazione ferroviaria** porta all'Istituto Comprensivo di Cernusco Lombardone di via san Dionigi

La rete ciclabile di Merate richiede interventi di riqualificazione e ampliamento per garantire sicurezza e continuità anche sfruttando l'intermodalità dei mezzi pubblici a disposizione. I progetti '2Ruote 3Parchi' e 'Dinamo in Comune', supportati da uno studio comunale, mirano a creare una rete ciclabile intercomunale che colleghi i principali servizi (poli scolastici, industriali, le stazioni, ospedale...) e attrazioni del territorio (parchi, lago, osservatorio, ville, agriturismi, fiere, sagre...), promuovendo la mobilità sostenibile e migliorando la qualità della vita.



	M TOTALI	DI CUI NON CONVERTIBILI	DI CUI DA CONVERTIRE
DIRETTRICE NORD - SUD	5600	0	2700
DIRETTRICE EST - OVEST	2000	0	1400
DIRETTRICE CENTRO - TECHNOPROBE	2000	0	1550
CIRCOLARE MERATE	7550	2000	3750
TOTALE	17150	2000	9400

Tale studio sarà oggetto di coinvolgimento degli studenti dei vari istituti scolastici partner del progetto.

2.4 Punti nevralgici e di intervento del progetto Bike to Wellness

Il progetto di analisi delle strutture esistenti e della loro implementazione si concentrerà dalla riqualificazione dei 4 punti individuati come strategici nella fase iniziale del progetto:

Punto A1: Scuola Secondaria di Secondo Grado di Merate

Punto A2: Scuola Secondaria di Primo Grado di Cernusco Lombardone

Punto B1/2/3: Zona Industriale di Merate e Cernusco Lombardone

Punto C: stazione ferroviaria di Cernusco Lombardone



2.4.1 Istituti scolastici

1. Scuola Secondaria di Secondo Grado di Merate

Accessibilità:

La scuola è collegata direttamente al centro di Merate e alle aree limitrofe attraverso strade secondarie e ciclopedonali. Tuttavia, tali collegamenti necessitano di interventi per migliorare la sicurezza e la continuità, in particolare in prossimità della struttura scolastica.

Problemi:

- Punti di accesso poco sicuri, specialmente per gli studenti che utilizzano la bicicletta o si spostano a piedi.
- Mancanza di segnaletica chiara e di percorsi dedicati per ciclisti nei pressi dell'ingresso principale.
- Parcheggi bici limitati o non adeguatamente protetti.



Proposte di intervento:

- Potenziamento di percorsi ciclopeditoni protetti lungo le arterie principali che conducono alla scuola.
- Installazione di rastrelliere per biciclette sicure.
- Introduzione di segnaletica stradale dedicata per promuovere la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

2. Scuola Secondaria di Primo Grado di Cernusco Lombardone

Accessibilità:

il raggiungimento dell'istituto è garantito da un collegamento diretto tramite strade secondarie e ciclopeditoni sicure. Gli studenti possono raggiungere la scuola in bicicletta o a piedi senza incontrare particolari difficoltà.

Problemi:

Durante l'inizio e la fine delle lezioni, nel tratto antistante l'istituto si rileva un assembramento di traffico veicolare privato che causa rischi per la sicurezza di studenti e docenti.



Proposte di intervento:

- Promuovere ulteriormente l'uso della mobilità dolce tra gli studenti, attraverso campagne educative sulla sicurezza stradale.
- Introduzione di segnaletica stradale dedicata per promuovere la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

2.4.2 Zona Industriale di Merate e Cernusco Lombardone

Accessibilità:

La zona industriale di Cernusco e Merate è strategicamente posizionata e raggiungibile dalla Stazione di Cernusco-Merate tramite percorsi ciclabili e strade secondarie. Tuttavia, alcune strade secondarie presentano un traffico veicolare elevato, creando potenziali rischi per i ciclisti.

Problemi:

- Mancanza di percorsi ciclabili protetti lungo alcune arterie chiave.
- Condivisione di strade trafficate con veicoli pesanti.
- Assenza di infrastrutture specifiche per ciclisti, come aree di sosta sicure o spazi dedicati per le biciclette nelle aziende.



Proposte di intervento:

- Installare parcheggi sicuri per biciclette nelle aziende, incentivando i dipendenti a utilizzare la bici per il tragitto casa-lavoro.
- Avviare collaborazioni con le aziende per promuovere il bike sharing e l'uso di e-bike tra i dipendenti.

2.4.3 Stazione Ferroviaria di Cernusco Lombardone-Merate

Accessibilità:

La stazione è ben collegata tramite strade secondarie e percorsi ciclabili sicuri costruiti negli ultimi anni ed è diventata un nodo cruciale per i pendolari che utilizzano il treno, pulman e la bicicletta.

Problemi:

Va reso facilmente identificabile un punto di Informazioni per la mobilità dolce che faccia da raccordo intermodale per coloro che utilizzano il treno e pullman.



Proposte di intervento:

- Potenziare il servizio di bike sharing e installare ulteriori stalli per biciclette, anche coperti, per favorire l'intermodalità treno-bici-pulman.
 - Promuovere la stazione come hub di mobilità sostenibile, con la creazione di un **punto informativo (Info Ciclo point)** dedicato ai percorsi ciclabili e ai servizi di noleggio biciclette.
-

3. GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO

Il progetto ha l'**obiettivo** di incrementare l'uso della bicicletta in quel segmento della popolazione più attivo (giovani studenti e lavoratori) per raggiungere il posto di lavoro e di studio in sicurezza e facendo in modo che il territorio e l'ambiente vengano vissuti con un maggiore consapevolezza.

Gli obiettivi specifici sono:

- Incrementare l'uso della bicicletta per spostamenti **casa-scuola** e **casa-lavoro** grazie alla miglioria di collegamenti ciclabili e all'incentivazione segmentata per target di riferimento (Aziende, Scuole – Dipendenti, Studenti) riducendo l'uso dell'auto privata e contribuendo alla diminuzione dell'inquinamento e delle emissioni di CO2.
- **Aumentare la consapevolezza** dei cittadini sulle modalità e possibilità di trasporto sostenibile presenti nell'area meratese, favorendo l'adozione di comportamenti capaci di ridurre il traffico veicolare privato.
- Promuovere la **collaborazione pubblico-Terzo settore** come strumento in grado di promuovere la sostenibilità ambientale e sociale sul territorio.
- Favorire inoltre la possibilità di accedere in bicicletta con un sistema intermodale di mezzi ai luoghi di interesse culturale di Merate, promuovendo un turismo che garantisca la sostenibilità e porti valore aggiunto al patrimonio locale.

Riteniamo che la proposta sia **innovativa** perché non si limita alla messa a disposizione di un servizio ma:

- coinvolge gli studenti e i lavoratori con attività personalizzate, come l'apertura di due sportelli per informazioni e promozione dell'utilizzo della Bicicletta (Info Ciclo Point).
- attiva una ciclofficina in ambito scolastico per la riparazione delle bici ma anche per lo svolgimento di attività laboratoriali impiegando persone in condizioni di svantaggio attraverso la cooperativa Paso.
- perfeziona strumenti smart come l' APP di Binario Vivo che incentiva l'utilizzo della propria bici o tramite il bike sharing dei percorsi più agevoli al raggiungimento di scuole e fabbriche.

3.1 I risultati: il cambiamento che l'intervento intende produrre.

I concreti cambiamenti prodotti dal progetto possono essere sintetizzati e quantificati mediante i seguenti indicatori principali, evidenziando diverse aree di impatto:

Indicatori di cambiamento sostenibilità ambientale monitorati tramite APP:

- Aumento del 20% del numero di studenti e di lavoratori intercettati nella prima fase del progetto che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti a corto raggio sul territorio
- 20 prelievi giornalieri effettuati tramite il sistema di bike sharing meratese.

Indicatori di cambiamento sostenibilità economica:

- Impegno di ulteriori investimenti dei Comuni coinvolti nel progetto sul tema della mobilità sostenibile.
- Aumento degli investimenti privati nell'ambito della mobilità ciclabile

Indicatori di cambiamento comunitari e promozione della mobilità sostenibile:

- Formati sui temi della mobilità sostenibile circa 40 persone tra docenti, tecnici e amministratori pubblici e 1.000 studenti.

3.2 Modalità di valutazione dei risultati

Il monitoraggio e la valutazione del progetto rappresentano due attività proprie dell'azione progettuale 1.

Tutto il processo sarà monitorato dalla Cooperativa Paso attraverso l'utilizzo dei seguenti indicatori qualitativi e quantitativi:

- N° degli enti coinvolti nell'implementazione del servizio proposto presso gli Istituti scolastici e le aziende.
- N° studenti e volontari coinvolti nella gestione dei servizi di Info Ciclo Point.
- N° delle persone che utilizzano l'App e il bike sharing
- Tempo medio di utilizzo
- N° dei ritiri e delle riconsegne presso i punti di prelievo
- Grado di soddisfazione degli utenti del servizio di noleggio e bike sharing
- % copertura mediatica ottenuta
- N° contatti ottenuti tramite i social
- N° contatti ottenuti tramite email e telefono
- N° di studenti e cittadini che partecipano alle proposte formative e alle visite in bicicletta
- Grado di soddisfazione degli amministratori, dei tecnici comunali e dei docenti in relazione al percorso formativo.

Dall'analisi dei dati di monitoraggio, si procederà poi alla realizzazione di un report finale di valutazione. In quest'ultimo, attraverso una serie di analisi statistiche, sarà data evidenza delle azioni progettuali 1 e 3 nel migliorare le performance ambientali, sociali ed economiche dell'area, valutando l'impatto in termini di riduzione dell'inquinamento, riduzione degli spostamenti attraverso l'automobile per le brevi distanze, benefici sulla salute in termini di maggiore attività fisica, miglioramento della sicurezza stradale in seguito alla presenza di nuove piste ciclabili e a una maggiore sensibilizzazione dei cittadini rispetto ai comportamenti da tenere su strada, nuove opportunità lavorative, capacità di attrarre nuovi investimenti per quanto riguarda la mobilità ciclabile.

3.3 I beneficiari

Il progetto si rivolge a una molteplicità di attori presenti sul territorio dell'area meratese che, oltre a beneficiare delle azioni di progetto, saranno coinvolti in prima persona nella promozione del sistema di mobilità sostenibile, poiché è attraverso la compartecipazione che è possibile dare vita a

un processo di cambiamento in grado di modificare i comportamenti delle persone verso un uso più capillare della bicicletta per i brevi spostamenti.

Nel dettaglio verranno coinvolti i seguenti soggetti in qualità di beneficiari:

La popolazione del territorio meratese. Il progetto coinvolgerà direttamente gli studenti e, in seconda battuta, i cittadini dei Comuni coinvolti nel progetto ovvero Cernusco Lombardone, Merate e dei comuni limitrofi che avranno una miglioria del sistema di mobilità sostenibile attraverso la bicicletta.

Le amministrazioni comunali partecipanti al progetto e i Comuni limitrofi. I Comuni partecipanti al progetto saranno tra i principali beneficiari dell'azione. Difatti potranno beneficiare di un servizio sovracomunale in grado di migliorare la mobilità dei cittadini e potranno rappresentare un traino per tutti i Comuni limitrofi per proseguire con gli investimenti nel settore della mobilità leggera, migliorando ad esempio la mobilità ciclistica.

I Comuni potranno inoltre beneficiare di un processo di co-progettazione partecipata, creando un meccanismo di dialogo tra tutti i soggetti territoriali che, partendo dallo sviluppo di un sistema di bike sharing sovracomunale, consentirà di ampliare gli sguardi in modo condiviso verso un modello volto alla promozione della mobilità sostenibile per tutta l'area meratese, in cui la necessità di un cambiamento nella modalità di spostamento sul territorio si accompagna alla valorizzazione dei luoghi e delle competenze delle persone. In questo modo si potrà sviluppare un sistema che possa permettere alla popolazione locale di migliorare la propria qualità di vita, ridurre l'impatto antropico sull'area, salvaguardare il patrimonio naturale.

Le attività del progetto consentiranno ai Comuni del territorio di beneficiare di una diminuzione del traffico e di una riduzione della congestione presso le aree critiche (parcheggi nei pressi delle stazioni FS, delle scuole e della zona industriale). Infine, oltre a essere beneficiari del progetto, i Comuni saranno coinvolti in prima persona in qualità di principali promotori delle buone pratiche introdotte nei loro territori, incentivando il valore positivo della bicicletta e della bici elettrica per gli spostamenti.

I giovani residenti nel territorio meratese. Attraverso il progetto, gli studenti delle scuole secondarie del territorio così come tutti i giovani dell'area, potranno disporre di migliori servizi di supporto all'uso della bici. Inoltre, grazie all'attività formativa, potranno accrescere la propria consapevolezza rispetto all'importanza di utilizzare forme di mobilità sostenibile, imparando altresì a conoscere le opportunità di spostamento sulle due ruote presenti sul territorio, favorendo in questo modo una sua più ampia valorizzazione. I giovani potranno altresì veicolare presso i propri compagni, amici, professori e famiglie modelli di fruizione sostenibile del territorio, che privilegino l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'automobile.

I lavoratori- pendolari e aziende. Potranno usufruire del potenziamento del servizio di noleggio e bike sharing lungo le tratte strategiche che collegano la Stazione Ferroviaria di Cernusco Lombardone-Merate con il polo industriale locale. L'obiettivo è offrire un'alternativa di trasporto sostenibile ai lavoratori pendolari e alle aziende dell'area, riducendo la dipendenza dall'auto privata e favorendo la mobilità dolce. Questa sezione rappresenta una delle chiavi del progetto per raggiungere un impatto significativo sul territorio, integrando il sistema di bike sharing con le necessità quotidiane dei lavoratori pendolari e delle aziende.

3.4 tempi di realizzazione

		Mesi progressivi																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Attività generali	Attività comuni a tutte le linee di intervento																										
	Project management Gestione e Coordinamento																										
	Comunicazione e promozione dell'evento (attività di ufficio stampa, volantinaggio, DEM a contatti profitti) [1]	CS										CS			CS											CS	
	Coinvolgimento da parte del Comune di tutti gli stakeholder (aziende, scuole, proloco, asd e associazionismo in generale, cittadinanza, centri sportivi) per tavoli di lavoro e incontri																										
	mediazione e somministrazione questionari qualitativi a tutti gli stakeholder, per valutare i risultati del progetto (social ride, ciclopatente e bike fest di fine progetto) [2]																										
Linea 1	Azione 1 BIKE TO SCHOOL																										
	Progettazione, studio e analisi d'insieme [3]																										
	Riconoscimento delle infrastrutture ciclabili esistenti																										
	individuazione di itinerari strategici [4]																										
	Mappatura dei percorsi ciclabili [4]																										
	pubblicazione on line delle linee ciclabili [4]																										
	Azione 2 BIKE TO WORK																										
	Coinvolgimento delle aziende: incontri di presentazione [5]																										
	Comunicazione ai dipendenti																										
	Organizzazione open days:																										
	foritura e-bike a noleggio,																										
	inaggio guide e personale di assistenza																										
inaggio meccanico per corso di ciclomeccanica																											
Allestimento spazio per test ride																											
Attività comuni a tutte le azioni della linea 1																											
Coinvolgimento da parte di tutti gli stakeholder (aziende, scuole, proloco, asd e associazionismo in generale, cittadinanza, centri sportivi) per tavoli di lavoro e incontri informativi volti a presentare il progetto [6]																											
Linea 2	Urbanistica tattica																										
	Sopralluogo e verifica della fattibilità del posizionamento																										
	Realizzazione degli interventi di urbanistica tattica																										
	Creazione stalli Bike Sharing																										
	Creazione Info Ciclo Point																										
Comunicazione da parte del Comune alla cittadinanza per promuovere l'uso delle bici																											
inseminato all'interno dei siti ufficiali dei comuni e degli istituti scolastici delle informazioni sulla mobilità dolce																											
Linea 3	Azione 3 - Bikefest																										
	Coinvolgimento degli operai locali per esporre a titolo gratuito																										
	Allestimento area espositiva																										
	Allestimento reception e inaggio personale per accoglienza e gestione bike																										
	Inaugurazione Stalli Bike Sharing e Info Ciclo Point																										
	Foritura flotta e-bike per test ride gratuiti																										
	Coinvolgimento da parte del comune della cittadinanza																										
	Coinvolgimento da parte del Comune della Polizia Locale per eventuali chiusure strade																										
	Inaggio di guide per accompagnare i visitatori																										
Gestione bike tour																											
Apertura polizia assicurativa per partecipanti ai bike tour																											

Note

- (1) la comunicazione è unica, ma deve seguire le diverse linee di intervento. CS si riferisce alla redazione dei comunicati stampa
- (2) I questionari saranno somministrati ogni 8 mesi e in concomitanza con gli eventi
- (3) è la fase che riguarda la progettazione sulla base dell'esistente
- (4) tali attività sono estese nel tempo perché mano a mano che avanza il progetto possono emergere nuovi collegamenti e itinerari, variazioni e cambiamenti rispetto ai precedenti ecc.
- (5) la fase di coinvolgimento ha una durata lungo tutto il progetto perché può richiedere molto tempo (dalla presentazione del progetto a delle azioni della dirigenza verso i dipendenti può passare molto tempo.
- (6) la comunicazione precede ed è funzionale all'evento Biker per 1 giorno
- (7) Anche in questo caso l'attività è continuativa perché il coinvolgimento è capillare e può richiedere molto tempo

4. LA STRATEGIA D'INTERVENTO

4.1 I soggetti coinvolti, i partner

Il Comune di Merate è il comune più grande del meratese con quasi quindicimila abitanti al centro di un territorio urbanizzato di circa quarantamila abitanti.

Ha attivato un partenariato con il Comune di Cernusco Lombardone, circa 5000 abitanti perché i due comuni sono confinanti e uniti da simili obiettivi riguardo la ciclabilità (fanno parte dei Comuni che sono oggetto dei progetti “2Ruote 3Parchi ” e “Dinamo in Comune”) e perché condividono naturalmente diversi attrattori e punti di interesse come indicato al paragrafo 1.3:

- Il polo scolastico delle scuole superiori a Merate
- Il polo scolastico delle scuole medie a Cernusco
- L’area industriale a cavallo fra i due comuni
- La stazione ferroviaria di Cernusco – Merate

Il progetto, per avere un impatto significativo, deve essere concepito in una prospettiva intercomunale. I punti cardine del partenariato sono i seguenti:

- **Sensibilizzazione e coinvolgimento:** Attività di sensibilizzazione nelle scuole e nelle aziende per promuovere la cultura della mobilità sostenibile e l'utilizzo della bicicletta (linea 1).
- **Mappatura e valorizzazione:** Tracciamento degli itinerari ciclabili esistenti e ricognizione sulle infrastrutture per individuare i percorsi più adatti agli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. Successivamente, si interverrà per migliorare e valorizzare questi percorsi, partendo da punti strategici come plessi scolastici, poli industriali e stazioni ferroviarie (linea 1).
- **Eventi e promozione:** Organizzazione di bike fest ed escursioni lungo gli itinerari tracciati, per promuovere il territorio e il suo patrimonio culturale e paesaggistico (linea 2).
- **Valorizzazione del patrimonio turistico:** Attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili sicuri e attrattivi, il progetto mira a valorizzare il patrimonio turistico del territorio, offrendo ai visitatori e ai residenti un'opportunità unica di scoprire le bellezze locali in modo sostenibile (linea 3).
- **Cofinanziamento:** Il cofinanziamento tra i comuni sarà suddiviso nel seguente modo:

Il comune di Merate cofinanzia con 16.000 euro

Il Comune di CERNUSCO Lombardone cofinanzia con 4000 euro

I partner del progetto sono :

Polo Scolastico di Merate

Liceo Scientifico M.G. Agnesi

- **Numero di studenti:** Circa 800
- **Corpo docente:** Circa 70
- **Indirizzi di studio:**
 - Liceo Scientifico
 - Liceo Scientifico con opzione Scienze Applicate
 - Liceo Linguistico

Istituto Tecnico Statale Francesco Viganò

- **Numero di studenti:** Circa 600
- **Corpo docente:** Circa 50
- **Indirizzi di studio:**

- Amministrazione, Finanza e Marketing
- Turismo
- Informatica e Telecomunicazioni
- Grafica e Comunicazione
- Elettronica ed Elettrotecnica

Progetti e iniziative svolte negli scorsi anni

Incontro con il Gestore dei Servizi Energetici (GSE).

Il 28 settembre 2024, gli studenti del Liceo Agnesi e dell'Istituto Viganò hanno partecipato a un incontro con il Gestore dei Servizi Energetici. Durante l'evento, sono stati affrontati temi legati alla transizione ecologica e alla sostenibilità, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile. Questa iniziativa ha sensibilizzato gli studenti sull'importanza di scelte di trasporto più ecologiche e sostenibili, evidenziando i benefici ambientali e sociali di uno stile di vita più consapevole.

Progetti di mobilità sostenibile

Entrambi gli istituti sono impegnati in attività che promuovono l'uso della bicicletta e il camminare come mezzi principali per raggiungere la scuola. Questi progetti includono:

- **Laboratori didattici:** Focus sui benefici della mobilità leggera per la salute personale e per l'ambiente.
- **Progetto "Bici a scuola":** Incentivi per gli studenti che scelgono la bicicletta come mezzo di trasporto.
- **Giornate tematiche:** Eventi annuali, come il "Green Mobility Day" e la "Settimana della Mobilità Sostenibile", che coinvolgono studenti e famiglie in attività educative, competizioni ciclistiche e laboratori pratici.
- **Protocollo di mobilità** Il Liceo M.G. Agnesi ha adottato un protocollo di mobilità studentesca che integra la mobilità sostenibile nell'educazione. Il protocollo si concentra sulla **Mobilità responsabile** - Promozione di alternative sostenibili all'uso dell'auto privata ed **Esperienze formative all'estero** - Collegamento tra scelte di mobilità sostenibile e progetti educativi internazionali.

Istituto Comprensivo di Cernusco Lombardone

E' un'importante istituzione educativa che comprende diverse scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di primo grado. La scuola si impegna a fornire un'educazione di qualità e a promuovere la mobilità leggera tra gli studenti e le loro famiglie.

L'istituto comprende:

- Scuole dell'infanzia: Offrono un ambiente educativo per i bambini dai 3 ai 6 anni.
- Scuole primarie: Servono studenti dai 6 agli 11 anni, fornendo una base solida nell'istruzione.
- Scuole secondarie di primo grado: Accolgono ragazzi dai 11 ai 14 anni, preparando gli studenti per il successivo percorso scolastico.

Numero di Studenti e Docenti

- Numero totale di studenti: Circa 800 studenti.
- Corpo docente: Circa 70 docenti, inclusi insegnanti di sostegno.

L'Istituto Comprensivo di Cernusco Lombardone promuove attivamente la mobilità leggera come parte della sua missione educativa. Questo approccio include:

Iniziative e Progetti

- Educazione alla Mobilità Sostenibile: L'istituto organizza attività didattiche per sensibilizzare gli studenti sull'importanza della mobilità sostenibile, incoraggiando l'uso di biciclette e il camminare per raggiungere la scuola.
- Percorsi Sicuri: Sono stati mappati percorsi sicuri per gli studenti che si spostano a piedi o in bicicletta, contribuendo a garantire la sicurezza durante gli spostamenti.

L'istituto collabora con il comune di Cernusco Lombardone e altre associazioni locali per promuovere eventi e campagne volte a incentivare l'uso della mobilità leggera. Queste iniziative possono includere giornate senza auto e attività di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale.

Gli studenti provengono principalmente da Cernusco Lombardone e dai comuni limitrofi. La vicinanza delle abitazioni all'istituto favorisce l'uso della mobilità leggera.

PASO Società Cooperativa Sociale

Origini e mission

L'operato della cooperativa si basa su principi fondamentali quali:

- **Sensibilità verso il disagio:** Un'attenzione particolare ai bisogni specifici degli utenti.
- **Valorizzazione delle diversità:** Le potenzialità delle persone vengono viste come opportunità di crescita, non solo per il singolo, ma anche per la collettività.

Modello operativo

PASO è sia una cooperativa di tipo A, focalizzata sui servizi educativi e assistenziali, sia di tipo B, dedicata all'inserimento lavorativo. Questo doppio approccio consente di collaborare con una vasta gamma di soggetti pubblici e privati, tra cui:

- Comuni
- Scuole
- Aziende
- Associazioni locali
- Privati cittadini

Impegno nella mobilità sostenibile

Progetto "Parco Bici" (2012)

PASO ha dato il via al progetto "Parco Bici", aprendo una casetta prefabbricata in legno nel parcheggio della stazione ferroviaria di Osnago. Questo punto di custodia biciclette è stato un primo passo per:

- Favorire l'utilizzo della mobilità leggera.
- Creare un modello replicabile per l'assistenza ciclistica.

Il successo dell'iniziativa ha portato alla nascita di **Parco Bici**, un'impresa autonoma con sede a Monza, che continua a gestire il deposito biciclette di Osnago in collaborazione con PASO Lavoro e si occupa anche di biciclette a pedalata assistita.

Ciclostazione di Cernusco-Merate (2017)

Dal 2017, PASO Lavoro gestisce la ciclostazione presso la stazione ferroviaria di Cernusco-Merate, un'infrastruttura cruciale per:

- Promuovere l'utilizzo della bicicletta nei percorsi casa-lavoro e casa-scuola.
- Fornire servizi di deposito e manutenzione biciclette.

Progetto "Binario Vivo"

Grazie alla riqualificazione dei locali della stazione, PASO ha creato un centro multifunzionale che comprende:

- Un deposito bici.
- Una ciclofficina per la manutenzione
- Un bar e una tavola fredda

Questa iniziativa ha permesso di assumere quattro persone con disabilità e avviare tre tirocini lavorativi, in collaborazione con il servizio collocamento disabili della Provincia di Lecco.

Espansione delle attività

Attraverso il progetto "**Dinamo in Comune**", finanziato dalla Fondazione Cariplo, PASO ha avviato ulteriori attività nel 2024:

- **Ciclofficina:** Collocata sopra il deposito biciclette della stazione FS di Merate e Cernusco, ha formato e assunto cinque meccanici di biciclette con disabilità.
- **Servizi di noleggio biciclette:**
 - Dal settembre 2024, gestione del noleggio bici presso il traghetto di Leonardo a Imbersago.
 - Da dicembre 2024, gestione del deposito bici presso la Stazione FS di Paderno-Robbiate.

PASO rappresenta un modello virtuoso di cooperazione sociale, capace di integrare inclusione lavorativa, sostenibilità ambientale e promozione della mobilità leggera. Attraverso progetti innovativi e una rete di collaborazioni estese, PASO si impegna quotidianamente per migliorare la qualità della vita delle persone e contribuire a un futuro più sostenibile.

CSI di Lecco

Il Centro Sportivo Italiano é un'associazione senza scopo di lucro, fondata sul volontariato, che promuove lo sport come momento di educazione, di crescita, di impegno e di aggregazione sociale, ispirandosi alla visione cristiana dell'uomo e della storia nel servizio alle persone e al territorio.

Tra le più antiche associazioni di promozione sportiva del nostro Paese, il Csi risponde ad una domanda di sport non solo numerica ma qualificata sul piano culturale, umano e sociale. Da sempre i giovani costituiscono il suo principale punto di riferimento, anche se le attività sportive promosse sono rivolte ad ogni fascia di età.

Educare attraverso lo sport è la mission del Centro Sportivo Italiano.

Questo è ormai consolidato nella prassi e nella coscienza dell'associazione a tutti i livelli. Lo sport inteso dal Csi può anche essere uno strumento di prevenzione verso alcune particolari patologie sociali quali la solitudine, le paure, i timori, i dubbi, le devianze dei più giovani.

Un'attività sportiva organizzata, continuativa, seria, promossa da educatori, allenatori, arbitri, dirigenti consapevoli del proprio "mandato" educativo, infatti, aiuta i giovani ad andare oltre, ad

abbandonare gli egoismi e ad affrontare la strada della condivisione, della sperimentazione del limite, della conoscenza di sé.

Proprio per questo, il CSI prevede un'articolazione della proposta sportiva nel rispetto delle età e dei bisogni di ciascun atleta, permettendogli in tal modo di scoprire il meglio di sé, di imparare a conoscere il proprio corpo, a valorizzarlo, a stimarlo.

Il CSI Lecco è presente con numerose associazioni sportive aderenti nel territorio del meratese ed è parte attiva della promozione di tutti gli sport fra cui anche quelli che prevedono l'utilizzo della bicicletta ma andando oltre l'aspetto puramente sportivo ed abbracciando quindi anche l'impatto positivo di benessere della persona e sull'ambiente che l'uso ne comporta.

4.2 LINEA DI ATTIVITÀ 1: Incentivazione all'uso della bicicletta

Attraverso l'intervento della linea 1 ci si focalizza sulla promozione della mobilità ciclabile attraverso diverse azioni "incentivanti" che mirano a facilitare il cambiamento d'abitudini soprattutto in chi non utilizza la bicicletta quotidianamente. Le azioni avranno lo scopo appunto di scardinare i pregiudizi che ostacolano l'uso della bicicletta attraverso l'esperienza in bicicletta (formazione, ma anche escursioni, test ride, scuole di mountain bike ecc.).

L'intervento relativo alla Linea 1 si propone di sviluppare un sistema di mobilità dolce che parta dall'analisi dello stato attuale e dalla georeferenziazione delle piste ciclabili esistenti rese disponibili tramite APP e ottimizzi gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, fornendo agli utenti indicazioni sui tracciati più efficienti per raggiungere i principali punti di interesse del territorio.

Collaborazioni e obiettivi

Le attività saranno coordinate dal Comune Capofila in stretta collaborazione con i partner. La Cooperativa PASO avrà un ruolo centrale nello sviluppare le azioni e monitorare i risultati attraverso questionari e analisi periodiche.

Gli obiettivi della Linea 1 includono:

- **Incrementare l'uso della bicicletta** per gli spostamenti quotidiani, riducendo la dipendenza dall'auto privata.
- **Educare e sensibilizzare** studenti, lavoratori e cittadini sui benefici della mobilità sostenibile.
- **Rendere i percorsi ciclabili esistenti sicuri e accessibili**, garantendo una rete integrata che favorisca gli spostamenti su due ruote.

Attraverso un mix di attività pratiche, tecnologia e sensibilizzazione, la Linea 1 rappresenta un elemento chiave per costruire una cultura della mobilità sostenibile, in grado di migliorare la qualità della vita e l'ambiente.

Le due direttrici principali di azione:

Bike to School, rivolto agli studenti e personale operante delle scuole secondarie

Bike to Work, indirizzato ai lavoratori del polo industriale

Le azioni prevedono attività formative, esperienziali e infrastrutturali.

4.2.1 Bike to School

Per incentivare gli studenti e personale scolastico a scegliere la bicicletta come mezzo di trasporto verso la scuola, il progetto prevede un'approfondita analisi preliminare dei percorsi e delle abitudini di mobilità. Questo studio servirà a identificare i principali collegamenti ciclabili necessari per garantire spostamenti sicuri e agevoli.

Le scuole superiori di Merate e l'Istituto Comprensivo di Cernusco Lombardone saranno protagonisti di una serie di attività di progettazione, formative e pratiche. Tra queste, i laboratori di ciclomeccanica insegneranno agli studenti le basi della manutenzione delle biciclette, contribuendo a sviluppare competenze tecniche e una maggiore consapevolezza ambientale perchè riteniamo che attraverso la pratica si possa raggiungere una maggiore consapevolezza sul senso delle proprie azioni.

Azioni previste per gli istituti scolastici:

1. Studio preliminare e analisi:

- **Mappatura delle piste ciclabili:** Identificazione e valutazione delle piste ciclabili attorno ai poli scolastici per garantire la sicurezza dei percorsi.
- **Analisi della provenienza degli studenti:** Studio dei flussi di spostamento degli studenti per individuare le priorità di intervento sulle infrastrutture ciclabili.

2. Iniziative formative e laboratoriali:

- **Laboratori didattici:** Attività per insegnare agli studenti le basi del funzionamento e della manutenzione della bicicletta, includendo focus su salute fisica e impatto ambientale.
- **Unità didattiche interdisciplinari:** Creazione di percorsi educativi che coinvolgano scienze motorie, storia, geografia ed educazione civica. Lezioni all'aperto in bicicletta per esplorare il territorio, sviluppando una conoscenza integrata e pratica.

3. Integrazione tecnologica e gamification:

- **App per la mobilità:** Utilizzo di un'applicazione che raccoglie dati sull'utilizzo della bicicletta. Gli studenti accumuleranno punti per l'utilizzo della bici, che possono essere utilizzati per progetti educativi nelle materie di scienze, educazione civica e fisica.

4. Infrastrutture dedicate:

- **Ciclofficine di riparazione e manutenzione:** Installazione di ciclofficine per biciclette presso i poli scolastici partner.

Pratiche della mobilità sostenibile nelle scuole:

- **Laboratori di ciclomeccanica:** verranno coinvolti tutte le classi delle secondarie dei due poli scolastici, aumentando la consapevolezza sull'importanza della bicicletta come mezzo sostenibile.
- **Interventi mirati con esperti del settore e associazioni attive sul tema quali:** FIAB (Federazione Italiana Ambiente Bicicletta) CSI Provinciale di Lecco (Centro Sportivo Italiano Lecco) Team Biciaio ASD, La carica elettrica ASD per elaborare progettare gli interventi di **Urbanistica tattica, di implementazione dell'APP e del Ciclo Info Point.**
- **Coorganizzazione delle Bike Fest** in programma alla fine degli anni scolastici e presso la Stazione FS di Cernusco.

4.2.2 Bike to Work

Per i lavoratori e le aziende del territorio, il progetto prevede azioni mirate a promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano in particolare per integrare i piani di mobilità obbligatori previste per le grandi aziende previsti dalle leggi varate negli ultimi anni. Un censimento preliminare delle aziende locali servirà a individuare le realtà più interessate e a creare una rete di collaborazione.

Tra le iniziative più significative ci sono gli **open days aziendali**, durante i quali i dipendenti potranno partecipare a laboratori di ciclomeccanica e testare gratuitamente le e-bike fornite dal progetto. L'obiettivo è dimostrare la praticità e i benefici di utilizzare la bicicletta, anche per gli spostamenti casa-lavoro. Attraverso un approccio esperienziale, i lavoratori potranno verificare di persona l'efficacia dei percorsi ciclabili progettati per collegare la stazione ferroviaria con il polo industriale.

Azioni previste:

Coinvolgimento delle aziende

- **Partenariati pubblico-privato:** La collaborazione con le aziende sarà cruciale per il successo del progetto. Ogni azienda sarà coinvolta nella pianificazione degli interventi, adattando il servizio di noleggio e bike sharing alle specifiche esigenze dei lavoratori.
- **Programmi di sostenibilità aziendale:** L'adozione del bike sharing sarà promossa come parte integrante dei programmi di responsabilità sociale e ambientale delle aziende, contribuendo al miglioramento dell'immagine aziendale e alla riduzione dell'impronta ecologica.

Azioni di sensibilizzazione

- **Open Day nelle aziende:** Durante queste giornate, i dipendenti potranno provare le biciclette, partecipare a laboratori di ciclomeccanica e testare tramite il noleggio gratuito delle "E-bike per un giorno" le tratte casa-lavoro e stazione-lavoro per valorizzare i vantaggi.
- **Incentivi aziendali:** Le aziende partecipanti saranno invitate a offrire incentivi economici o benefit ai dipendenti che scelgono la bicicletta come mezzo di trasporto per il lavoro. Esempi includono rimborsi chilometrici, sconti per l'acquisto di biciclette o abbonamenti al servizio di bike sharing.
- **Promozione tecnologica:** Invito all'utilizzo dell'app BV della PASO come uno strumento di servizio e utile ai fini del progetto per tracciare i percorsi, promuovere il bike sharing e fornire suggerimenti personalizzati.

Monitoraggio e valutazione

- **Analisi dei dati sull'utilizzo:** Saranno monitorati i dati relativi all'utilizzo delle biciclette, come il numero di noleggi, i percorsi più frequentati e la durata media degli spostamenti. Questi dati saranno fondamentali per ottimizzare il servizio e garantire un'adeguata risposta alle necessità degli utenti.
- **Questionari qualitativi:** I lavoratori saranno invitati a fornire feedback periodici sul servizio tramite questionari, al fine di identificare eventuali criticità e apportare miglioramenti mirati.

Obiettivi attesi

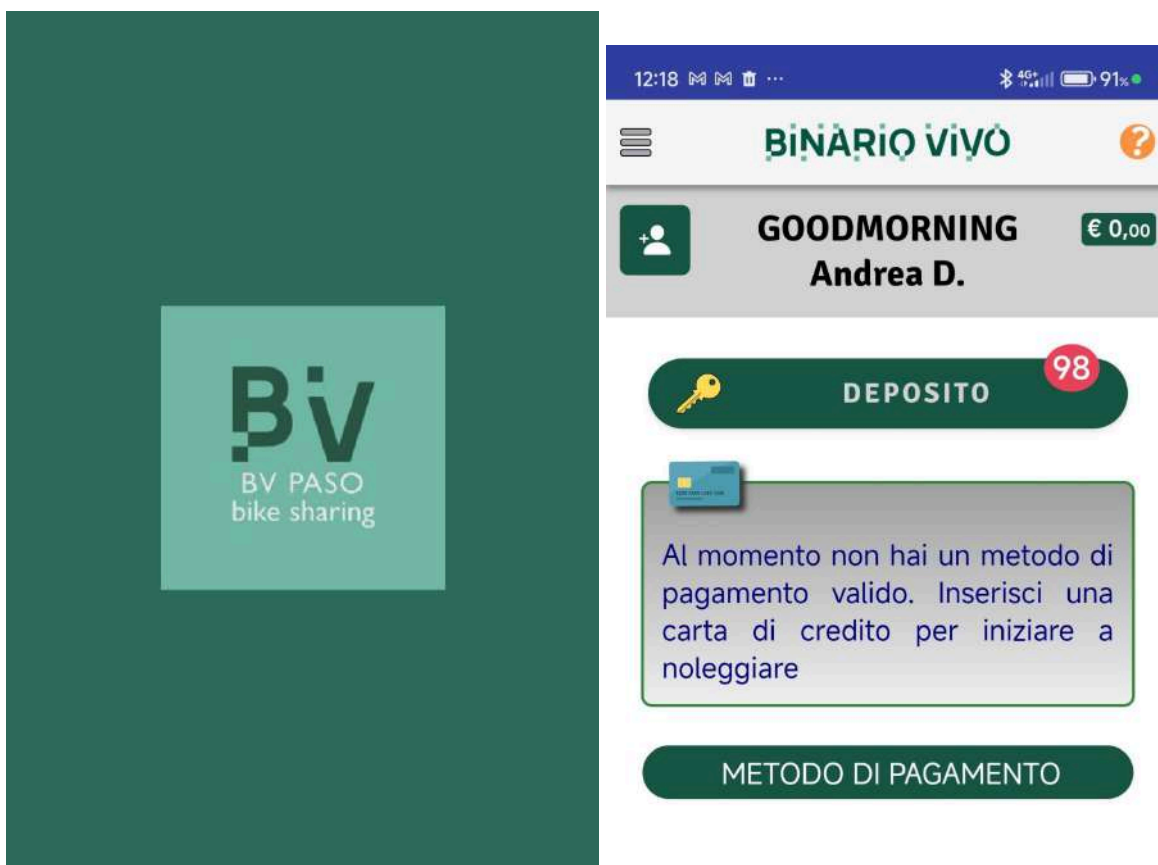
- Riduzione del traffico veicolare privato nelle aree industriali e nei pressi della stazione ferroviaria.

- Incremento del numero di lavoratori che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti quotidiani
- Miglioramento della qualità della vita dei pendolari, grazie a spostamenti più rapidi e meno stressanti.
- Rafforzamento della cultura della mobilità sostenibile all'interno delle aziende partecipanti.

4.2.2 Governance e implementazione dell'APP BV

Il Comune si avvale dell'intervento della Cooperativa Sociale Paso quale partner di progetto che impiega fra il suo personale esperti di mobility management e meccanici biciclette. Essi si occupano sia dell'attuazione delle azioni di incentivazione che della fase di studio e analisi, ricognizione e mappatura dei percorsi nonché della manutenzione delle bici ed E bike.

Grazie al progetto **Dinamo in Comune**, la Cooperativa Paso dispone di una flotta di biciclette elettriche per attività di sharing, escursionistiche e dimostrazioni. La gestione della flotta è supportata da un'APP dedicata, facilmente integrabile e implementabile nel presente progetto come ulteriore strumento di servizio e incentivo all'uso della bici.



L'APP Binario Vivo, già attiva, consente ad ora:

- **Deposito delle biciclette** presso le velostazioni delle stazioni ferroviarie di Cernusco Lombardone- Merate e Robbiate-Paderno d'Adda.

e può essere implementata con le seguenti funzionalità:

- **Noleggjo intuitivo:** Prenotazione, avvio e chiusura automatica del noleggio bici direttamente dall'app senza necessità di totem.
- **Percorsi guidati:** Bike tour interattivi per valorizzare il territorio, integrando alle piste ciclabili anche punti di interesse turistici e culturali.
- **Gestione avanzata:** Monitoraggio in tempo reale delle biciclette, con funzioni di antifurto, geolocalizzazione, tele-manutenzione e calcolo della CO₂ evitata.
- **Flessibilità d'uso:** Opzioni multi-utente e tariffazioni diversificate (pay-per-use, abbonamenti).

Questa soluzione rappresenta uno strumento innovativo per incentivare la mobilità sostenibile e ottimizzare l'uso delle risorse esistenti.

Operatività

Azione 1

1. Progettazione, studio e analisi del materiale documentale
2. Ricognizione sulle infrastrutture ciclabili esistenti
3. individuazione di itinerari strategici
4. Mappatura dei percorsi ciclabili
5. pianificazione percorso ottimale
6. pubblicazione online delle linee ciclabili

Azione 2

1. Coinvolgimento delle aziende: incontro di presentazione, scheduling della giornata open days in azienda
2. Comunicazione ai dipendenti
3. Organizzazione open days:
 1. fornitura e-bike a noleggio,
 2. ingaggio guide e personale di assistenza
 3. ingaggio meccanico per corso di ciclomeccanica
 4. Allestimento spazio per test ride
4. sperimentazione dei percorsi utili al bike to work

Attività comuni alle azioni Bike to School e Bike to Work

1. Comunicazione e promozione dell'evento (attività di ufficio stampa, volantinaggio, DEM a contatti profilati)
2. Coinvolgimento da parte di tutti gli stakeholder (aziende, scuole, proloco, asd e associazionismo in generale, cittadinanza, centri sportivi) per tavoli di lavoro e incontri informativi volti a presentare il progetto
3. Implementazione delle funzionalità della APP Binario Vivo a seguito degli studi sopra effettuati.
4. Apertura di un URP/costumer service da parte di PASO per la gestione delle richieste informazioni ai dipendenti per le varie azioni di intervento
5. redazione e somministrazione questionari qualitativi a tutti gli stakeholder, per valutare i risultati del progetto. Il questionario sarà somministrato ogni 12 mesi in modo da poter rimodulare azioni e progettualità in funzione dei dati raccolti.

4.3 LINEA DI ATTIVITÀ 2: Riqualificazione e miglioramento dei percorsi ciclabili

La seconda linea di attività del progetto si concentra sulla riqualificazione e il miglioramento della rete ciclabile esistente per rispondere alle principali esigenze di sicurezza e accessibilità. L'obiettivo è fornire soluzioni pratiche che incentivino l'uso della bicicletta sia per gli spostamenti casa-scuola sia per quelli casa-lavoro, riducendo le barriere che limitano l'adozione della mobilità ciclabile.

Motivazioni dell'intervento

In Italia, due sono le principali ragioni che limitano l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani:

1. **La percezione di insicurezza stradale:** La mancanza di corsie dedicate e la condivisione delle strade con altri veicoli rappresentano una delle barriere principali.
2. **L'impegno fisico richiesto:** Specialmente per percorsi più lunghi o con pendenze, l'uso della bicicletta può risultare faticoso senza il supporto di mezzi adeguati come le e-bike.

Attraverso questa linea di attività, si intende rispondere direttamente a queste problematiche, migliorando la sicurezza delle infrastrutture e rendendo accessibili biciclette a pedalata assistita tramite servizi di bike sharing.

4.3.1 Interventi di riqualificazione:

4.3.1.1 *La viabilità ciclabile presso il polo scolastico di Merate*

Al fine di mitigare le criticità connesse alla coesistenza di traffico veicolare, pedonale e ciclabile in prossimità del polo scolastico di Merate, particolarmente accentuate durante gli orari di ingresso e uscita degli studenti, si propone la riorganizzazione della viabilità ciclabile attraverso l'implementazione di interventi di Urbanistica Tattica. Tali interventi saranno finalizzati alla realizzazione di percorsi ciclabili sicuri e ben connessi con le principali arterie di accesso al polo scolastico. L'area di intervento sarà circoscritta alle vie limitrofe al Polo Scolastico di Merate, con particolare attenzione alla rotatoria di via De Gasperi e alle vie dei Lodovichi e dei Campi.

- a. Riqualificazione del Rondò come hub di intercettazione degli studenti che raggiungono gli Istituti.
 - i. Messa in sicurezza inserendo n. 4 fioriere/panchine dissuasori del traffico,
 - ii. Guard rail a protezione della nuova piazza
 - iii. Verniciatura a terra (gli studenti verranno coinvolti tramite concorso per la definizione della grafica della piazza

Stato attuale



Progetto





(esempio di Urbanistica tattica a Milano)

4.3.1.2 La viabilità ciclabile presso il polo scolastico di Cernusco Lombardone

Il tratto antistante l'accesso all'Istituto scolastico risulta essere il punto di arrivo delle piste ciclabili esistenti da entrambe le direzioni, ma l'attraversamento della strada risulta essere il punto più pericoloso.



Ecco quindi una proposta di intervento di Urbanistica tattica che può far rallentare gli automobilisti e permette di individuare il punto di transito delle biciclette:



4.3.1.3 Potenziare le informazioni presso l'info ciclo point situato nella stazione di Cernusco-Merate

Incrementare i servizi informativi per i cittadini, con indicazioni chiare sui percorsi ciclabili e il funzionamento del bike sharing tramite una formazione specifica del personale delle cooperative presente presso l'Agribar della stazione e con pannelli e strumentazione adeguata.



4.3.1.4 Implementare il sistema di bike sharing

Installare quattro nuovi stalli per il noleggio di biciclette ed e-bike nei punti nevralgici del territorio individuati dal progetto e potenziano quindi il servizio esistente.



4.3.2 Attori coinvolti e governance

- **Cabina di regia:** La gestione sarà affidata a una cabina di regia composta da rappresentanti delle amministrazioni comunali e delle realtà del terzo settore coinvolte nel progetto, con l'obiettivo di coordinare le varie fasi di realizzazione.
- **Stakeholder locali:** Gli istituti scolastici, le aziende del territorio e i cittadini saranno coinvolti attivamente per assicurare che le infrastrutture rispondano alle reali esigenze della comunità.

4.3.3 Operatività

- **Sopralluoghi e verifica della fattibilità:**
 - Identificazione delle aree critiche e progettazione degli interventi da realizzare.
- **Progettazione tecnica con approccio di urbanistica tattica:**
 - Questo metodo prevede interventi a basso costo, reversibili e rapidi nell'esecuzione, con il coinvolgimento diretto della cittadinanza.
 - Esempi di urbanistica tattica includono l'ampliamento delle aree pedonali, la creazione di percorsi ciclabili protetti e l'introduzione di segnaletica specifica.
- **Coinvolgimento delle scuole:**
 - Gli studenti saranno attivamente coinvolti nella progettazione e realizzazione delle migliorie.
 - Le attività didattiche saranno integrate con laboratori pratici per aumentare la consapevolezza sull'importanza della mobilità sostenibile.
- **Realizzazione degli interventi:**
 - Adeguamento delle infrastrutture ciclabili con l'introduzione di corsie dedicate e stalli di bike sharing.
 - Installazione di segnaletica chiara e intuitiva per guidare ciclisti e pedoni.
- **Comunicazione:**
 - Il Comune promuoverà gli interventi realizzati attraverso campagne di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza.
 - Le informazioni saranno rese disponibili sui siti ufficiali dei comuni coinvolti e degli istituti scolastici, con mappe aggiornate dei percorsi ciclabili e indicazioni sui servizi di bike sharing.
- **Monitoraggio e valutazione:**
 - Saranno somministrati questionari qualitativi a studenti, lavoratori e cittadini per raccogliere feedback e valutare l'efficacia degli interventi.

- I risultati saranno utilizzati per apportare eventuali modifiche e miglioramenti al progetto.
-

4.3.4 Esempi pratici di interventi

- **Presso il polo scolastico di Merate:** Creazione di luoghi ciclopedonali protetti mediante interventi di urbanistica tattica e dissuasori del traffico
 - **Presso l'Istituto Comprensivo di Cernusco Lombardone:** Miglioramento degli accessi pedonali e ciclabili, con interventi di urbanistica tattica per favorire la sicurezza degli studenti.
 - **Stazione di Cernusco-Merate:** Potenziamento dell'info point come centro di scambio intermodale nell'individuazione dei collegamenti diretti con il polo industriale e le scuole.
-

La Linea di Attività 2 rappresenta un tassello fondamentale per garantire l'efficacia complessiva del progetto. Migliorando la sicurezza e l'accessibilità dei percorsi ciclabili, si vuole rendere la bicicletta una scelta praticabile e vantaggiosa per tutte le fasce della popolazione, contribuendo a un cambiamento culturale nel modo di muoversi e vivere il territorio.

4.4 LINEA DI ATTIVITÀ 3: Organizzazione iniziative pubbliche per la comunicazione e la sensibilizzazione

La linea 3 promuove il progetto agli stakeholder e sensibilizza le persone attraverso iniziative pubbliche di aggregazione. Per potere dare maggiore risalto alle attività svolte con le linee 1 e 2 proponiamo una serie di Bike Fest con specifiche caratteristiche in base agli ambiti di intervento ed utenza che valorizzino anche i produttori locali e artisti/musicisti del territorio:

Per avere maggiore risalto e impatto sulla popolazione la Cooperativa PASO si avvale dell'esperienza organizzativa degli organizzatori di eventi quali BikeUP (www.bikeup.eu), il primo festival europeo delle e-bike che si tiene a Bergamo e giunto alla sua 11° edizione, con più di 40.000 visitatori ogni anno. Per tutte le BikeFest sono previsti intrattenimenti musicali con gruppi del territorio

Bike fest Scolastica: gli attori coinvolti sono gli studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, le rispettive famiglie e gli insegnanti. Festa della bicicletta in chiave locale, una giornata dedicata ai test gratuiti delle biciclette organizzata insieme agli operatori del settore nel territorio sovracomunale (rivenditori biciclette, ciclofficine e aziende del settore ciclo), che potranno partecipare con uno stand gratuito, con il fine di incentivare l'economia locale e di avvicinare le persone (anche coloro che NON sono appassionati) al mondo della bicicletta.

Il bike fest è un importante momento di promozione delle attività svolte e di restituzione dei risultati del progetto in concomitanza con la fine degli anni scolastici (la prima settimana di Giugno 2026 e 2027).

Durante la giornata vengono date in uso gratuito per test ride differenti tipologie di e-bike, gli operatori del territorio promuoveranno i prodotti del settore ciclo e verranno effettuate dei bike tour che percorrono i collegamenti ciclabili di cui alla linea 1 in modo da promuovere il progetto e far conoscere ai cittadini i percorsi ciclabili che si possono effettuare in sicurezza per il tragitto casa

lavoro, casa -scuola. Molto spesso l'opportunità di provare una bicicletta performante, sicura e attrezzata per il trasporto casa lavoro, determina un cambiamento di prospettiva innescando un effetto virtuoso di stupore che spinge al cambiamento.

L'evento sarà anche l'occasione per la somministrazione di questionari per la valutazione del progetto. In questo caso saranno distribuiti nel bike fest di chiusura del progetto.

I 2 bike fest saranno co-organizzati insieme all'istituto scolastico comprensivo di Cernusco Lombardone ed il secondo presso il polo scolastico delle superiori di Merate.

Bike fest Open: gli attori coinvolti sono la cittadinanza dei Comuni di Merate e Cernusco Lombardone con inviti specifici al coinvolgimento dei lavoratori delle aziende del polo industriale coinvolti con le azioni della linea 1

Un primo evento di bike fest verrà proposto all'interno della giornata di **Merate per lo sport** prevista nel secondo semestre del 2025 nelle piazze del centro di Merate. Sarà occasione di collaborazione con le rispettive società sportive attive in città, e per portare la proposta dell'utilizzo della bicicletta ed Ebike in una platea già ampia di amanti delle attività sportive che probabilmente sono anche studenti delle scuole partner del progetto e in parte lavoratori della zona industriale oggetto dell'intervento con la linea 1.

Il Secondo evento di Bike Fest è invece previsto in occasione della Notte Bianca di Cernusco Lombardone che vede la chiusura al traffico delle auto della via e della piazza antistante la Stazione Ferroviaria oggetto del nostro intervento sulla linea 2 del progetto. Anche in questo caso si intercetteranno presumibilmente persone che frequentano gli istituti scolastici e i lavoratori delle fabbriche coinvolti nella linea 1.

L'evento si svolgerà il 21 giugno 2026 in concomitanza del passaggio degli atleti della nota Gara podistica Monza-Resegone. Link: [Monza Resegone 2024](#)

L'evento vede inoltre la presenza di produttori locali di formaggi, vini, miele, dolci, frutta e verdura che afferiscono all'AgriBAR gestito dalla Cooperativa all'interno della Stazione ferroviaria di Cernusco Merate.

4.4.1 Governance

La Cooperativa sociale PASO sarà soggetto coordinatore e realizzatore delle Bike coinvolgendo partner di comprovata esperienza nel mobility management e nel settore ciclo.

PASO avrà inoltre il compito di redigere dei questionari qualitativi da somministrare agli utenti target del progetto (la cittadinanza, gli insegnanti e i dirigenti delle scuole) a conclusione delle azioni intraprese, in modo che il Comune possa controllare l'operato e i risultati del progetto.

Compito dell'Amministrazione capofila sarà essere referente di progetto per il coinvolgimento degli stakeholder (scuole, associazionismo, attività commerciali del territorio..).

4.4.2 Operatività Bikefest

1. Coinvolgimento degli operatori locali per esporre a titolo gratuito
2. individuazione specifica delle strade e piazze dove svolgere gli eventi nel territorio di Merate e Cernusco Lombardone per le quattro date in programma.
3. Allestimento area espositiva
4. Allestimento reception e ingaggio personale per accoglienza e gestione bike
5. Predisposizione flotta bike ed E-bike per test ride gratuiti
6. Coinvolgimento da parte del comune della cittadinanza

7. Coinvolgimento da parte del Comune della Polizia Locale per eventuali chiusure strade
8. Ingaggio di guide per accompagnare i visitatori
9. Gestione bike tour
10. Apertura polizza assicurativa per partecipanti ai bike tour
11. Somministrazione questionari qualitativi (Bikefest di fine progetto)

4.4.3 Ulteriori attività per le Bikefest

1. Comunicazione e promozione dell'evento (attività di ufficio stampa, volantinaggio, DEM a contatti profilati)
2. Intrattenimento musicale con gruppi e artisti del territorio
3. Coinvolgimento da parte del Comune di tutti gli stakeholder (aziende, scuole, proloco, asd e associazionismo in generale, cittadinanza, centri sportivi) per tavoli di lavoro e incontri informativi volti a presentare gli eventi
4. Redazione e somministrazione questionari qualitativi a tutti gli stakeholder, per valutare i risultati del progetto.

5. PIANO DELLA COMUNICAZIONE

In generale per tutte le linee di intervento è necessario avere visibilità in primo luogo verso il territorio, quindi tutte le azioni di comunicazione avranno principalmente una dimensione locale e riguarderanno tutte le linee di intervento.

Le azioni saranno coordinate tramite la costituzione della cabina di regia degli addetti stampa del Comune capofila e i partner insieme al Ministero della Sanità e della Salute:

1. Aggiornamento dei siti Istituzionali dei Comuni coinvolti con specifiche pagine Web
2. Aggiornamento dei siti degli istituti scolastici coinvolti con specifiche pagine web
3. Aggiornamento dei siti dei soggetti ETS partner del progetto
4. Promozione di tutte le fasi salienti del progetto tramite profili social di tutti i soggetti coinvolti
5. Attività di ufficio stampa e PR curati dalla Cooperativa PASO e collaboratori.
 - Redazione di 4 comunicati (uno all'inizio e uno a chiusura del progetto e gli altri due funzionali alla promozione delle azioni di incentivazione)
 - Recall e invio comunicati alla stampa locale
6. Volantinaggio alla cittadinanza
7. Invio DEM a target profilato (mailing list dei due comuni, mailing list dei partner del progetto, mailing list associazioni)
8. Raccolta di tutto il materiale comunicativo realizzato, immagini e video quale elemento documentale da rendere disponibile sui siti dei soggetti che hanno partecipato al progetto.

6. PIANO ECONOMICO

Linee di intervento		Descrizione spesa	Costo (incluso iva)	Totali	
Linea 1.1 Bike to school	a) progettazione	Progettazione del bando, studio e analisi del materiale documentale	2.000,00 €		
		Ricognizione sulle infrastrutture ciclabili esistenti	1.000,00 €		
		Individuazione di itinerari strategici	500,00 €		
		Mappatura dei percorsi ciclabili	500,00 €		
		Pianificazione percorso ottimale	500,00 €		
		Progettazione laboratori ciclofficina e delle lezioni	2.000,00 €		
			Studio applicazioni	1.000,00 €	7.500,00 €
	b) attrezzature		Materiale per l'allestimento della ciclofficina a scuola	2.000,00 €	
			Volantini e manifesti	500,00 €	
			Stampa questionari	200,00 €	2.700,00 €
	c) spese assicurative		Assicurazione scuola	500,00 €	500,00 €
	d) costo operatori		Guide e personale di assistenza	2.000,00 €	
			Formatore per corso di ciclomeccanica	2.000,00 €	
			Coordinatore progetto	2.000,00 €	
			Responsabile comunicazione	1.000,00 €	
		Referente scuola	2.000,00 €	9.000,00 €	
altro (max 10% della somma a+b+c+d)		Adeguamento App	1.000,00 €		
		Valutazione impatto e analisi questionari	500,00 €		
		Pubblicazione online delle linee ciclabili (Azione 1)	300,00 €	1.800,00 €	
Linea 1.2 Bike to work	a) progettazione	Mappatura delle aziende e loro coinvolgimento	1.000,00 €		
		Presentazione progetto e scheduling della giornata open days in azienda	1.000,00 €		
		Progettazione, studio e analisi del materiale documentale	500,00 €		
		Ricognizione sulle infrastrutture ciclabili esistenti	1.000,00 €		
		Individuazione di itinerari strategici	500,00 €		
		Mappatura dei percorsi ciclabili	500,00 €		
			Mappatura percorsi e analisi spostamento dei dipendenti	1.000,00 €	5.500,00 €
	b) attrezzature		Allestimento spazio per test ride	500,00 €	
			Fornitura e-bike a noleggio	500,00 €	
			Allestimento area reception noleggio/acquisto garetti e materiale di supporto	500,00 €	
			Volantini e manifesti	200,00 €	
			Stampa questionari	100,00 €	1.800,00 €
	c) spese assicurative		Assicurazione generale mezzi	1.000,00 €	
			Apertura polizza assicurativa per partecipanti alle Ride Bike	1.000,00 €	2.000,00 €
	d) costo operatori		Guide e personale di assistenza	1.000,00 €	
		Coordinatore progetto	1.000,00 €		
		Responsabile comunicazione (operatore di comunità)	1.000,00 €	3.000,00 €	
altro (max 10% della somma a+b+c+d)		Spese di gestione	1.200,00 €	1.200,00 €	
Totale Linea 1				35.000,00 €	
Linea 2	e) spese necessarie alla realizzazione dell'intervento, ivi inclusi oneri di sicurezza	Spese di trasporto e oneri sicurezza	2.000,00 €	2.000,00 €	
	f) spese strettamente connesse alla realizzazione dell'intervento	Realizzazione interventi di urbanistica tattica urbana davanti alle scuole	10.000,00 €		
		Migliorie presso lo stabile Info Bike Point Stazione FS	3.000,00 €		
		Acquisto e Posizionamento cartelli e segnaletica orizzontale per Stalli Bikesharing	3.000,00 €	16.000,00 €	
	g) progettazione direzione lavori, coordinamento sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, ecc.	Progetto tecnico e direzione lavori	3.600,00 €		
Posa e attivazione degli InfoBike Point		2.000,00 €	5.600,00 €		
costi generali per la definizione e gestione del progetto (max 10% di e+f+g)			1.400,00 €	1.400,00 €	
Totale Linea 2				25.000,00 €	
Linea 3	a) progettazione	Coordinamento attività (Azione 1, azione 2 e azione 3)	1.000,00 €		
		Recazione e somministrazione questionari	1.000,00 €	2.000,00 €	
	b) attrezzature	Allestimento area espositiva, reception e ingaggio personale per accoglienza e gestione bike per i 4 eventi	2.000,00 €		
		Fornitura flotta e-bike per test ride gratuiti	2.000,00 €		
		Noleggio impianto audio x i 4 eventi	5.000,00 €	9.000,00 €	
	c) spese assicurative		Apertura polizza assicurativa per i partecipanti x i 4 eventi	1.000,00 €	1.000,00 €
	d) costo operatori		Personale per l'allestimento dell'area di partenza e la gestione dei partecipanti	2.000,00 €	
		Ingaggio influencer	1.000,00 €		
		Spese operatore per la gestione iscrizioni	500,00 €		
		Ingaggio formatore per educazione stradale	500,00 €		
		Ingaggio guide e gestione bike tour	2.000,00 €	6.000,00 €	
Altro (max 10% della somma a+b+c+d)			2.000,00 €	2.000,00 €	
Totale Linea 3				20.000,00 €	
Totale Budget preventivo				80.000,00 €	
		- 5% di trattenuta sul totale per servizi di formazione, comunicazione e digitalizzazione		4.000,00 €	
Totale Budget effettivo				76.000,00 €	
		Cofinanziamento	Copertura realizzazione interventi Urbanistica tattica: 16000 euro Comune di Merate e 4000 euro Cernusco Lombardone	20.000,00 €	
Totale Progetto				96.000,00 €	