

Per chi lavora e studia

Al lavoro senza stress? Ci pensa il Mobility Manager



GESTIRE LA MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI DI PUÒ. ANZI SI DEVE, DATO CHE LA LEGGE ITALIANA IMPONE IN ALCUNI CASI ALLE IMPRESE DI ADOTTARE UN PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO. **SOLUZIONI SOSTENIBILI PER LA MOBILITÀ OFFRONO VANTAGGI NON SOLO AI LAVORATORI E ALLA COLLETTIVITÀ, MA ANCHE ALLE AZIENDE**, CHE SUBISCONO GLI EFFETTI DEL TRAFFICO IN TERMINI DI STRESS DEL PERSONALE, RITARDI, SCARSA DISPONIBILITÀ AI TRASFERIMENTI, DANNI ALLE PERSONE E AI MEZZI. **BERGAMO** HA QUALCOSA DA INSEGNARE.

Un milione di spostamenti. È quello che succede ogni giorno nella provincia di Bergamo. Spostamenti per motivi diversi, ma tutti con qualcosa in comune: avvengono per oltre l'80% su mezzi privati e quasi sempre con un'unica persona a bordo. Ore bloccati nel traffico, inquinamento, rumore, stress, parcheggio selvaggio, incidenti... Che risposte si possono dare a questi problemi? Si possono realizzare nuove infrastrutture: strade, parcheggi, linee ferroviarie, intervenendo sull'offerta di mobilità. Ma c'è anche un altro approccio, più *soft*, che agisce sulla domanda. Che tenta di orientarla verso modalità e mezzi di spostamento meno dannosi, o addirittura di rendere superflui alcuni spostamenti. Che mira a diffondere una nuova cultura della **mobilità sostenibile**, meno centrata sull'automobile e sul suo uso individuale, per migliorare la qualità della vita. Il **Mobility Management**, che letteralmente significa "gestione della mobilità", si basa su questo secondo approccio al problema. Con lo scopo dichiarato di rendere più efficienti i flussi di persone, veicoli e merci nelle aree urbane, riducendone l'impatto sull'ambiente e sulla collettività. In Italia, dal 1998, esiste un obbligo di legge per le imprese e gli enti pubblici ubicati nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico e con più di 300 addetti per unità locale o di 800 in totale: queste realtà devono adottare il **Piano degli spostamenti casa-lavoro** del proprio personale, nominando un responsabile della mobilità aziendale, appunto il **Mobility Manager**. Il Piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e a una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico, promuove il trasporto pubblico, l'uso condi-

viso delle auto, la mobilità ciclo-pedonale e l'adozione di veicoli a minore impatto ambientale. Può inoltre prevedere azioni che consentano di evitare parte degli spostamenti, ad esempio offrendo la possibilità di lavorare direttamente da casa (**Telelavoro**) o di seguire programmi di formazione a distanza.

Che cosa fa il Comune di Bergamo

Il Comune di Bergamo ha nominato il Mobility Manager nell'agosto 2005, nel quadro di un programma che si propone di ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento, diffondere il trasporto pubblico e la mobilità "dolce", migliorare la sicurezza stradale. Il Mobility Manager non è un "supercapo" della mobilità con il potere di decidere la collocazione e le caratteristiche degli attrattori di traffico, le infrastrutture e gli assetti della viabilità. Altri uffici e altri strumenti - il Piano di Governo del Territorio, il Piano Urbano della Mobilità, il Piano dei Tempi e degli Orari - sono mirati a questo. Il compito del Mobility Manager è in primo luogo quello di fare emergere la domanda di mobilità espressa dai pendolari e di orientarla verso soluzioni migliorative, tenendo conto delle condizioni esistenti. I principali ambiti di intervento sono attualmente quattro: la gestione del Piano degli Spostamenti casa-lavoro dei dipendenti del Comune approvato nel settembre 2006, la collaborazione con la Provincia per promuovere il Mobility Management presso le maggiori aziende del territorio, l'attivazione di un rapporto stabile di collaborazione con il mondo della scuola, il progetto di **mobilità sostenibile delle merci** nelle zone a traffico limitato della città.

L'inchiesta sulle modalità di spostamento dei dipendenti del Comune (oltre 1000 persone) ha messo in luce che coloro che lavorano nelle

Francesco Bianchi

Mobility Manager
Comune di Bergamo

Gloria Gelmi

Mobility Manager
Provincia di Bergamo

sedi ubicate nel centro cittadino, dove convergono le reti di trasporto pubblico e c'è scarsa disponibilità di spazi di sosta gratuiti, utilizzano per il 37% dei casi il trasporto pubblico, per il 14% l'auto, per il 15% la moto. Chi invece è diretto alle sedi decentrate fa un uso prevalente di automezzi privati. Il muoversi a piedi o in bici è pratica diffusa tra il 35% di chi abita in città, mentre scende a percentuali irrisorie tra chi proviene da altri Comuni. Modificare questa situazione presuppone il mutare di un insieme di condizioni strutturali come l'ubicazione delle sedi, collocandole in prossimità di linee portanti del trasporto pubblico, la disponibilità di una rete estesa di percorsi ciclo-pedonali, servizi di trasporto pubblico potenziati e favoriti nel transito e pertanto nei tempi di percorrenza. Nell'immediato è possibile intervenire facendo leva su convenienze marginali, come la possibilità di pagare a rate ed eventualmente scontati gli abbonamenti annuali al trasporto pubblico, facilitazioni per chi viaggia con più persone sulla medesima auto, spazi e attrezzature per chi usa la bicicletta. La collaborazione avviata tra i Mobility Manager di Provincia, Comune e delle maggiori imprese potrà far assumere massa critica alla domanda di servizi e infrastrutture per la mobilità sostenibile e supportare l'offerta. Si tratta di agire anche sul piano culturale per modificare il

punto di vista di chi pensa che una corsia preferenziale per il bus o una pista ciclabile togliano spazio di transito e di sosta alle auto!

In questa prospettiva al Mobility Manager è stato assegnato il compito di coordinare la collaborazione tra l'amministrazione e gli istituti scolastici per realizzare percorsi sicuri casa-scuola e favorire la mobilità autonoma degli studenti riducendo, nel contempo, la congestione e i rischi provocati dalle auto degli accompagnatori. Le iniziative di "pedibus", comitive di bambini che si recano a scuola a piedi accompagnati da adulti volontari, è una pratica che sta conoscendo una vivace diffusione in città e che è ormai un punto di riferimento per percorsi casa-scuola sicuri in termini stradali e sociali. Il Mobility Manager opera come facilitatore del dialogo tra società civile e amministrazione, per arrivare a soluzioni condivise. Opera anche come "connettore" dei diversi uffici interni. È lo schema adottato anche per il progetto "mobilità sostenibile delle merci": il primo passo è consistito nel coinvolgere le associazioni e le imprese del trasporto e dell'artigianato nel processo di elaborazione di un sistema di regole - concernente gli orari, i luoghi di sosta dei mezzi, le caratteristiche dei veicoli - che offra benefici sia alla comunità sia agli operatori economici.

... e la Provincia


Anche la Provincia di Bergamo ha nominato da tempo un Mobility Manager e ha approvato, a fine 2006, il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro. L'impegno dell'ente per la mobilità sostenibile non si limita al proprio personale. Con l'istituzione del **Mobility Manager d'Area Provinciale**, l'Amministrazione, e in particolare l'Assessore ai Trasporti Roberto Chiorazzi, ha

IL MOBILITY MANAGER NON È UN SUPERCAPO, MA È CHI ASCOLTA I BISOGNI DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E CERCA LE SOLUZIONI A MINORE IMPATTO AMBIENTALE E SOCIALE

dato un segnale chiaro per un ruolo più ampio: di coordinamento dei Mobility Manager aziendali del territorio e tra le varie parti coinvolte. Un'ottica di area con cui la Provincia intende realizzare anche il proprio Piano Spostamenti Casa-Lavoro in sinergia con altri grandi enti e imprese. Perché, mai come in questo campo, l'unione fa la forza.

L'attività è incominciata a fine 2005, con una ricognizione sul territorio dei soggetti pubblici e privati tenuti a istituire il Mobility Manager. Sono una quarantina le grandi aziende localizzate nel territorio di Bergamo che hanno questo obbligo, ma meno della metà avevano già nominato un responsabile della mobilità al momento dell'indagine. In diversi casi, è stato proprio questo censimento a dare lo stimolo per stabilire contatti e avviare collaborazioni. Gli strumenti messi in campo per offrire informazioni e supporto tecnico ai Mobility Manager aziendali del territorio comprendono una pagina web sul sito Internet www.provincia.bergamo.it, la newsletter informativa "MOBILIT...IA-MOCII", seminari, incontri tecnici ed eventi (come la *Settimana europea della mobilità*, che si svolge ogni anno in settembre).

Negli ultimi mesi la Provincia di Bergamo si è fatta promotrice - insieme a Comune di Bergamo ed ACI Bergamo - di un **Laboratorio sperimen-**

mentale per la mobilità sostenibile e l'intermodalità, con la collaborazione di Confindustria Bergamo, Legambiente Bergamo, ARPA Lombardia, ASL della provincia di Bergamo, e con la partecipazione e il sostegno economico di diverse aziende bergamasche. Il primo "cantiere" operativo di questo laboratorio - attualmente in corso - riguarda una sperimentazione di *car pooling*, cioè la condivisione di un mezzo di trasporto privato da più persone che percorrono, almeno in parte, un medesimo tragitto casa-lavoro. Il progetto, della durata di un anno, vede il coinvolgimento di un gruppo di volontari cui viene offerto un adeguato supporto organizzativo, con servizi di animazione e comunicazione via rete. L'obiettivo è diminuire il numero dei veicoli circolanti con una sola persona a bordo: "Riempire le auto per svuotare le strade", questo potrebbe essere lo slogan. Stiamo progettando anche altri "cantieri" per sistemi mirati a favorire lo scambio modale, cioè la combinazione di più modalità di trasporto (ad esempio auto + trasporto pubblico, auto + bici, ecc.) e la separazione tra possesso e uso del mezzo privato. Si tratta del *bike-sharing* e del *car-sharing*, attraverso i quali si può disporre di una bicicletta o di un'automobile, quando serve, senza doverla acquistare, ma semplicemente iscrivendosi a una apposito club. 

"Pensa che la mia azienda pagherà il 50% dell'abbonamento annuale a tutti i dipendenti che scelgono di andare al lavoro usando i trasporti pubblici!", l'ho sentito dire l'altro giorno da un pendolare che, come me, sale in treno ogni mattina per andare a lavorare. Segno tangibile che sta prendendo piede anche da noi quel modo intelligente di gestire gli spostamenti casa-lavoro che si chiama Mobility Management. Introdotto negli anni Novanta, e rapidamente diffusosi in tutta Europa, il Mobility Management ha l'obiettivo di ridurre la congestione e l'inquinamento generati dagli spostamenti delle persone che utilizzano l'automobile per raggiungere il posto di lavoro, proponendo soluzioni che le aiutino a sostituire l'uso dell'auto privata con alternative più sostenibili come la bicicletta, i trasporti pubblici, le navette aziendali, il car-pooling e il car-sharing. Ma come si fa un sistema di Mobility Management? Non è così complicato, si gioca tutto in nove mosse.

1. **Nominare il Mobility Manager:** è la persona che in azienda si occupa di realizzare le misure per una migliore gestione della mobilità. Si relaziona con il Mobility Manager d'area che coordina il lavoro di tutti i Mobility Manager presenti su un territorio.

La soluzione in nove mosse

Aldo Pozzoli, Partner Muoversi

2. **Stendere il Piano Spostamenti Casa-Lavoro:** il primo passo è un'indagine approfondita sulle modalità di spostamento casa-lavoro dei dipendenti, analizzando l'accessibilità della sede aziendale, l'origine e la destinazione degli spostamenti, il mezzo impiegato e gli orari di viaggio. A partire dalla fotografia emersa si delinea il ventaglio di soluzioni che il Mobility Manager potrà sviluppare.

3. **Promuovere l'uso dei trasporti pubblici:** è la misura con il miglior riscontro presso i dipendenti delle aziende. Permette di ridurre anche di 4 volte i costi mensili sostenuti per raggiungere il lavoro. Questa misura è importante anche per ridurre la necessità di veicoli aziendali.

4. **Promuovere la mobilità dolce:** questa modalità di trasporto comprende gli spostamenti a piedi e in bicicletta ed è particolarmente adatta nei centri urbani. 30 minuti al giorno di attività fisica contribuiscono attivamente al mantenimento di una buona salute: un tragitto quotidiano di 15/20 minuti in bici o a piedi per raggiungere il posto di lavoro può essere un buon modo per migliorare la propria salute, ridurre l'inquinamento e la congestione, e per diminuire le spese legate all'uso dell'automobile.

5. **A bordo della navetta aziendale:** le navette possono fungere da collegamento tra la sede aziendale e una stazione ferroviaria, oppure per integrare le linee del trasporto pubblico locale. La gestione delle navette aziendali può essere affidata a un'impresa di trasporti pubblici locali, ma si può anche prevedere di investire nell'acquisto dei veicoli propri, magari introducendo veicoli a basso impatto ambientale (Gpl, elettrici, ibridi).

6. **Condividere, grazie ai Sistemi innovativi di mobilità:** *car-pooling* e *car-sharing* sono ottime soluzioni. L'auto è prenotabile via internet o per telefono e la tariffa comprende oltre alla manutenzione ordinaria e straordinaria anche il carburante. L'uso del *car-sharing* consente la diminuzione complessiva delle auto private, con minore ingombro di strade e marciapiedi.

7. **Sostare in azienda?:** la disponibilità di aree adibite alla sosta è un aspetto centrale nella scelta del mezzo di trasporto, ma per l'azienda i costi legati alla costruzione e alla manutenzione delle superfici adibite a posteggi sono un'importante voce di costo.

8. **Incentivare il telelavoro:** il telelavoratore può svolgere da casa attività che richiedono più concentrazione o minore interazione con i colleghi.

9. **Comunicare e sensibilizzare:** è importante definire un piano di comunicazione interno all'azienda sulle iniziative di Mobility Management, costante e aggiornato, per sensibilizzare e garantire l'adesione dei dipendenti al progetto.

Arrigo Fliri
Mobility Manager Italcementi

Italcementi dice no all'auto casa-lavoro

Italcementi è oggi un gruppo internazionale tra i leader mondiali del settore. Il suo impegno a favore dello sviluppo sostenibile è diventato parte integrante delle sue strategie a partire dal 2000, quando ha assunto un ruolo attivo nella *Cement Sustainability Initiative* lanciata dal *World Business Council*

for Sustainable Development (WBCSD). Nel 2002 ha sottoscritto l'*Agenda for Action* del WBCSD, primo impegno formale delle imprese del cemento per la sostenibilità. Pubblica annualmente il Rapporto Sviluppo Sostenibile secondo i più accreditati standard internazionali. In questa prospettiva, la politica ambientale, con la politica per la sicurezza, costituisce uno dei pilastri della visione del Gruppo. Il quartiere generale bergamasco non poteva quindi mancare all'appello delle varie iniziative lanciate sul territorio per ridurre gli impatti ambientali e sociali degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti. Da ottobre 2006, Italcementi si è attrezzata con un Mobility Manager Aziendale e ha redatto il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro per la sede di Bergamo. Il Mobility Manager Aziendale ha il compito di elaborare strategie per il miglioramento della mobilità urbana e per promuovere la riduzione dell'utilizzo dell'auto negli spostamenti individuali dei dipendenti. Gli interventi e le soluzioni si concentrano in particolare sugli spostamenti sistematici casa-lavoro: il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è appunto lo strumento con cui si programmano le modalità di spostamento dei dipendenti. Partendo da un'attenta indagine sugli spostamenti casa-lavoro-casa, basata sulle risposte ad appositi questionari, è possibile individuare le linee progettuali da seguire e gli investimenti necessari per una mobilità aziendale sostenibile. L'obiettivo principale del Mobility Management è infatti quello di ridurre le auto circolanti aumentando l'uso di mezzi di trasporto alternativi, migliorando il grado di accessibilità delle aree urbane e riducendo di conseguenza l'inquinamento atmosferico. Il progetto Italcementi ha preso il via con la distribuzione ai 900 dipendenti del polo bergamasco di un questionario sulla mobilità. Alto il tasso delle risposte (oltre l'80%) che hanno delineato un



IL BUS ELETTRICO DI ITALCEMENTI. IN PROVINCIA DI BERGAMO È ATTIVA LA COLLABORAZIONE TRA AZIENDE E AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE PER RENDERE PIÙ EFFICIENTI GLI SPOSTAMENTI DELLE PERSONE E PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA

quadro chiaro: la squadra Italcementi è sensibile al problema e disponibile all'utilizzo di mezzi alternativi all'auto nel tragitto casa-ufficio (autobus o bicicletta), a patto di agevolazioni sull'acquisto dei biglietti, di una maggiore efficienza del sistema con corse più frequenti, maggiore puntualità e piste ciclabili protette per una maggiore sicurezza. Italcementi dà comunque il buon esempio: nel parco veicoli aziendali trovano posto un furgone elettrico, 2 biciclette elettriche, 2 macchine ibride, 3 auto a bio-fuel dedicate agli spostamenti dei dipendenti, e sono in arrivo nuovi mezzi a metano. Uno dei primi provvedimenti del Mobility Manager è stata la realizzazione di un nuovo parcheggio da 50 posti, appena fuori il centro storico, per delocalizzare autovetture e decongestionare il centro città, facilitando la vita dei dipendenti spesso alla disperata ricerca di un posto auto. Inoltre è pronta a partire un'interessante sperimentazione: Italcementi, in collaborazione con Provincia, Comune ed un'altra mezza dozzina di grandi aziende, si sta dando

da fare per collaudare un progetto pilota di car pooling. Un software permetterà di incrociare le esigenze dei singoli passeggeri per consentire la costituzione degli equipaggi che, in un prima fase, dovrebbero essere una ventina. Su ogni macchina saliranno almeno due persone (prevalentemente saranno tre, a volte anche quattro). I vantaggi privati saranno molteplici: riduzione dei costi, parcheggi riservati e permesso di circolazione anche nei giorni di blocco del traffico. Con queste agevolazioni e una sistematica opera di sensibilizzazione sarà possibile potenziare questo prezioso strumento, in Italia ancora poco conosciuto. E questo è solo un primo passo. Allo studio, per il futuro prossimo, c'è un ambizioso progetto di *bike sharing*. Per favorire lo spostamento casa-ufficio senza l'auto, è inoltre in via di definizione l'acquisto di bici elettriche per i dipendenti a prezzo scontato e la possibilità di acquistare abbonamenti all'azienda trasporti di Bergamo con sconti e/o rateazioni trattenute direttamente sullo stipendio.



CONTRIBUIRE ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE SIGNIFICA RIDURRE L'IMPATTO SULL'AMBIENTE E PARTECIPARE ALLA CREAZIONE DI CONDIZIONI DI BENESSERE PER LA COMUNITÀ

Carlo Montalbetti

Direttore generale Comieco

Mobilità a impatto zero per la squadra COMIECO: tutti in bicicletta



Sono molte le strade per promuovere l'eco-sostenibilità. COMIECO, il Consorzio Nazionale per il Recupero e Riciclo degli Imballaggi a base Cellulosica, è uno dei protagonisti del riutilizzo delle risorse prodotte dal nostro sistema: da quasi vent'anni il Consorzio garantisce infatti in tutta la Penisola il riciclo di carta, cartone e cartoncino. COMIECO nasce nel 1985 come associazione di cartiere e cartotecniche attente alle problematiche dell'ambiente, diventa Consorzio nel 1997 e ora raggruppa oltre 3.500 aziende. Grazie al circolo virtuoso creato tra istituzioni, aziende e cittadini - oltre 48 milioni di persone - il riciclo ha raggiunto negli ultimi anni risultati importanti che portano il nostro Paese in *pole position* in Europa. In termini generali, se si considerano gli ultimi otto anni, in Italia la raccolta è aumentata addirittura del 126%. Tanto è vero che nel 2005 in Italia abbiamo raggiunto con tre anni di anticipo i risultati che l'Unione Europea prevedeva nel 2008: ovvero il 60% di riciclo equivalente a 2,26 milioni di tonnellate differenziate.

Oltre ai propri compiti statutari, COMIECO sostiene da diversi anni una politica che incentiva la **mobilità sostenibile** favorendo l'uso della bicicletta e impegnandosi a promuovere, nel-

COMIECO HA MESSO A DISPOSIZIONE DI TUTTI I SUOI DIPENDENTI E COLLABORATORI UNA FLOTTA DI BICICLETTE AZIENDALI

l'ambito delle convenzioni con i Comuni, l'utilizzo di mezzi di trasporto ecologici per la raccolta differenziata. Queste pratiche sono così radicate nel DNA del Consorzio da essere incluse come indice di riferimento all'interno del rapporto di sostenibilità "Osservatorio sul Senso Civico" pubblicato annualmente da COMIECO. Per incentivare in primo luogo al nostro interno l'utilizzo della bicicletta, abbiamo messo a disposizione di tutti i nostri dipendenti e collaboratori una flotta di biciclette aziendali per contribuire a ridurre le emissioni di gas nocivi alla salute. La bicicletta, oltre a un'alternativa ecologica all'automobile, rappresenta il mezzo più economico e veloce per muoversi in una città congestionata dal traffico come Milano. Non esiste neppure il problema del parcheggio e del furto: nelle nostre sedi di Milano e Roma è disponibile un'area parcheggio dedicata ai cicli. Per ogni bicicletta è stata comunque stipulata

dal Consorzio un'assicurazione antifurto.

Il nostro contributo nel ridurre le emissioni di anidride carbonica non si limita solo a incentivare i nostri dipendenti e i nostri partner nell'utilizzo di mezzi eco-sostenibili: forse non tutti sanno che le oltre 2 milioni di tonnellate di carta e cartone raccolte in Italia nel 2006 hanno evitato il formarsi di circa 3 milioni di tonnellate di gas serra. Si può quindi affermare che la raccolta differenziata di carta e cartone ha prodotto gli stessi benefici che si sarebbero potuti ottenere con un maxiblocco del traffico di una settimana in tutta Italia.

Dal 2004 COMIECO, in concomitanza con **Lombardiainbici**, kermesse a favore della mobilità sostenibile che vede coinvolti anche l'Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori, Assolombarda e l'Università Bicocca, promuove il **Premio Drin Drin** rivolto alle aziende lombarde che hanno saputo maggiormente valorizzare le due ruote. Nel 2006 il premio è stato vinto dal Parco Nord di Milano che incoraggia l'uso della bicicletta mettendo a disposizione delle Guardie Ecologiche una dozzina di questi mezzi. Inoltre, all'interno del parco cittadino, sono stati realizzati diversi progetti per la promozione della mobilità ecologica. Tra le aziende, una menzione speciale è stata conferita al gruppo I Viaggi del Ventaglio per l'attività svolta a sostegno della mobilità sostenibile; il gruppo ha messo a disposizione di tutti i collaboratori una bicicletta a pedalata assistita e la possibilità per i dipendenti di usufruire di un ampio parcheggio per le biciclette.

Siamo fermamente convinti che la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto sia subordinato allo sviluppo di una cultura di rispetto e riconoscimento del ciclista come legittimo utente della strada. Questo può avvenire però solo a condizione che anche i ciclisti si attengano a un codice di condotta che rispetti tutti gli utenti della strada. A questo fine COMIECO ha promosso su *Ciclista Cortese* la pubblicazione delle 10 regole del buon comportamento. Le iniziative COMIECO per la mobilità sostenibile si basano sul principio che il benessere della collettività dipende dalla somma di piccole scelte personali: come per il riciclo di carta e cartone, siamo tutti noi, con le nostre scelte quotidiane, a fare la differenza.

Elena Jachia

Responsabile Area Ambiente
Fondazione Cariplo

Mezzi pubblici, bike sharing e ciclofficine per gli studenti delle Università milanesi

nell'ambito del piano di azione "Promuovere la Sostenibilità ambientale a livello locale", la Fondazione Cariplo ha avviato nel 2005 il progetto "Mobility Management per il sistema universitario milanese", coinvolgendo Università degli Studi di Milano, Politecnico, Università Cattolica, Università degli Studi di Milano-Bicocca, Università Commerciale L. Bocconi, con il coordinamento del Consorzio Poliedra-Politecnico di Milano.

Il progetto parte da un dato: sono circa **200.000 le persone** (studenti, docenti e altro personale) che ogni giorno si muovono intorno alle aree universitarie milanesi. Influire sulle modalità di trasporto degli studenti è quindi essenziale sia per gli effetti immediati che si potrebbero registrare sul sistema della mobilità territoriale, sia per il forte valore educativo.

Dall'analisi di appositi questionari compilati da un campione significativo di oltre **20 mila studenti** appartenenti alle diverse Università, emerge che il 30% compie almeno un tratto in automobile per andare all'università, oltre il 50% utilizza più di un mezzo di trasporto (treno, metropolitana, autobus, ecc.) e il 57,8% compie un tragitto di oltre 300 metri a piedi. La media del costo sostenuto per gli spostamenti mensilmente è di circa 44 euro. Il 70% degli studenti è in possesso di un abbonamento ma, per i costi e il limitato utilizzo, solo il 17% degli studenti ha un abbonamento annuale.

Cosa proporre quindi per migliorare un sistema di mobilità considerato da molti studenti non soddisfacente, costoso e lento?

Il progetto si è concentrato, oltre che su alcune proposte relative al trasporto pubblico, sulle misure di incentivo all'utilizzo della bicicletta, cominciando con una rete di ciclofficine da sviluppare nelle principali sedi universitarie per diffondere l'educazione all'uso della bicicletta ma anche la capacità di ripararla in caso di guasto.

Un'altra eccellente soluzione è quella del **bike sharing**, cioè un servizio di biciclette in condivisione che offra la possibilità di usufruire di due ruote pubbliche disponibili, in punti strategici, nei pressi delle università o in nodi nevralgici della città e utilizzabili in qualunque momento agli iscritti al servizio. L'accesso alle biciclette do-

vrà essere facile e veloce per incentivare spostamenti frequenti e periodici. Le modalità possibili: una chiave meccanica, per esempio, che l'utente ritirerà dagli uffici del Mobility Manager dietro pagamento di una cauzione al distributore semiautomatico in un locale chiuso con accesso tramite tessera magnetica; una tessera magnetica da ritirare presso punti attivati nelle università; o una soluzione tecnologicamente molto avanzata basata su chiamata telefonica e su un lucchetto sbloccabile tramite un codice che verrà comunicato all'utente da un call center.

Il *bike sharing* è stato utilizzato con enorme successo a **Lione** con il progetto *Velorivolution*: la

floata di biciclette messe a disposizione dal Comune nel 2007 è di 3000 unità in 250 punti di distribuzione. Ma anche **Parma** si difende con il progetto **Bicincittà** e una rete ciclabile di oltre 70 Km, progetti educativi e postazioni di *bike sharing* in parcheggi. O ancora l'Università di Roma 3 dove le biciclette vengono utilizzate grazie a un'apposita chiave codificata e un sistema di abbonamento.

Il progetto di Fondazione Cariplo ha inoltre elaborato proposte concrete di miglioramento dell'accessibilità ciclo-pedonale delle diverse sedi universitarie, analizzando ad esempio la facilità di raggiungimento con i mezzi pubblici, la si-

DEI 20.000 STUDENTI MILANESI, OLTRE IL 50% USA PIU' DI UN MEZZO DI TRASPORTO PER RAGGIUNGERE L'UNIVERSITA' E IL 30% PERCORRE ALMENO UN TRATTO IN MACCHINA. IN MEDIA, OGNI STUDENTE SPENDE CIRCA 44 EURO AL MESE PER ANDARE DA CASA ALL'UNIVERSITA'



PRENDI LA TUA BICI CON UNA TESSERA MAGNETICA PER SEMPLIFICARE AL MASSIMO IL NOLEGGIO E IL RITIRO. IL FUTURO DELLE DUE RUOTE IN CITTA' SI INCONTRA CON L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA.

curezza di attraversamenti pedonali e di piste ciclabili. Sia l'analisi che la formulazione delle proposte si sono svolte con modalità di **progettazione partecipata**, stimolando il diretto contributo da parte di studenti, lavoratori, uffici tecnici degli atenei, attraverso l'organizzazione di alcuni eventi aperti al pubblico nel corso dei quali si sono svolte interviste mirate. Si sono inoltre organizzate delle "passeggiate di Campus", ovvero dei sopralluoghi nei dintorni delle sedi, effettuati a piedi o in bicicletta con la partecipazione attiva di gruppi di studenti, docenti e dipendenti degli Atenei.

Il progetto prosegue nel periodo 2007-inizio 2008. Avremo bisogno della collaborazione di tutti: Comune di Milano, ATM, Mobility Managers universitari e d'area, ma anche degli studenti, a cui chiederemo di partecipare a una riedizione dell'indagine sugli spostamenti a ottobre 2007.