



**fondazione
cariplo**

Sintesi intervento di Marco Frey, Consigliere Fondazione Cariplo

RIDURRE L'INQUINAMENTO e IL TRAFFICO A MILANO? TUTTI IN BICICLETTA E CON I MEZZI PUBBLICI ALL'UNIVERSITA'

LA FONDAZIONE CARIPLO ALLA FINE DEL 2007 HA FINANZIATO CON 140.000 euro IL PROGETTO ECODRIVE DI EUROMOBILITY VOLTO AD EDUCARE AD UN USO AMBIENTALMENTE PIU' COMPATIBILE DELL'AUTOMOBILE, ATTRAVERSO OPPORTUNE TECNICHE DI GUIDA ECOLOGICA. LA FONDAZIONE CARIPLO NON SI LIMITA PERO' A FINANZIARE INIZIATIVE MERITEVOLI, MA ATTIVA ANCHE DIRETTAMENTE ALCUNI PROGETTI.

UN PROGETTO DELLA FONDAZIONE CARIPLO SULLA MOBILITA' RIGUARDA GLI SPOSTAMENTI DEGLI UNIVERSITARI NELL'AREA URBANA MILANESE: TRA LE PROPOSTE DI INTERVENTO PER RIDURRE L'IMPATTO AMBIENTALE E PROMUOVERE STILI DI VITA CONSAPEVOLI, IL BIKE SHARING E UNA RETE DI CICLOFFICINE UNIVERSITARIE

1) Con l'introduzione diffusa del progetto **Eco-drive**, Euromobility ha dichiarato che si potrebbe avere una riduzione di almeno il 10% nella produzione di co2. Nei paesi dove l'eco-drive è stato applicato, i dati prevedono entro il 2010, in Olanda, un risparmio di un milione di tonnellate di co2 annuo, e in Gran Bretagna, in vista dell'obbligo di corsi di guida ecodrive per i neo patentati, un taglio di emissioni nocive da un minimo di 113 mila tonnellate a un massimo di 378 mila tonnellate.

Le principali regole per guidare in modo eco compatibile sono:

- 1) Controllare periodicamente la pressione dei pneumatici
- 2) Rimuovere porta sci e portapacchi subito dopo l'uso (viaggiare a 120 km orari con il portapacchi sul tetto dell'auto porta ad un aumento di consumo di carburante tra il 16 per cento e il 39 per cento).
- 3) Avviare il motore senza accelerare.
- 4) Accelerare dal basso regime premendo al massimo per tre quarti il pedale dell'acceleratore.
- 5) Passare presto alla marcia superiore (quando il motore è a 2000-2500 giri), scalare il più tardi possibile.
- 6) Viaggiare sempre con la marcia maggiore.
- 7) Evitare inutili frenate e accelerate.
- 8) Non lasciare mai il motore acceso inutilmente.

2) 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 la forte valenza educativa.

Dall'analisi di appositi questionari compilati da un campione significativo di oltre **20 mila studenti** appartenenti alle diverse Università, emerge che il 30% di essi compie almeno un tratto in automobile per recarsi 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.

Nell'ottobre del 2007 è stata rifatta l'indagine, a cui hanno risposto oltre 19 mila studenti. Nell'anno si è registrata per tutti gli atenei una **riduzione complessiva dell'uso dell'auto**. Il **26%** degli studenti compie almeno un tratto in automobile, ma solo il **4,2%** compie l'intero tragitto in auto,

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**, ovvero un servizio di biciclette in condivisione che offra la possibilità di usufruire di due ruote pubbliche rese 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 dovrà essere facile e veloce per incentivare spostamenti frequenti e periodici. Le modalità possibili: una chiave meccanica, per esempio, che l'utente ritirerà dagli uffici di 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 flotta di biciclette messe a disposizione dal Comune nel 2007 è di 3000 unità (ne sono già previste 6000) e 250 punti di distribuzione. Più recentemente Parigi ha aumentato la scala dell'intervento, introducendo 10.000 biciclette (oggi sono già 14.200) con 1000 stazioni, con 150.000 viaggi al giorno. Ma anche Parma si difende con il progetto Bicincittà e una rete ciclabile di oltre 70 Km, progetti educativi e postazioni di bikesharing 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 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 sicurezza 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 è proseguito nel periodo 2007-marzo 2008 con l'obiettivo di portare a realizzazione le proposte avanzate e presentate nel Convegno milanese del 20 Marzo 2007.

Nei prossimi mesi la Fondazione Cariplo uscirà inoltre per la prima volta con un bando dedicato alle forme innovative di mobilità.