

Marco Menichetti
Comune di SAN DONATO MILANESE
STRATEGIE E AZIONI
PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il contesto territoriale e socio-economico

Il territorio di San Donato Milanese è distribuito su una superficie di quasi 13 kmq ed è situato a sud-est dell'area comunale di Milano. Si sviluppa sulla sponda destra del Lambro, fiume che segna il confine orientale con i comuni di Peschiera Borromeo e Mediglia, mentre a sud confina con il comune di San Giuliano Milanese e con i territori agricoli dei comuni di Locate Triulzi e Opera.

La crescita economica e urbanistica di San Donato Milanese è stata favorita anche dalla sua posizione geografica, peculiare per la vicinanza con il capoluogo milanese e per le vie di comunicazione che l'attraversano: innanzitutto la via Emilia e le Tangenziali est ed ovest, i cui raccordi si intrecciano a formare quasi una ragnatela; la ferrovia che, provenendo da Milano, si divide all'altezza di Rogoredo in due rami, uno in direzione di Pavia, l'altro verso Bologna e l'aeroporto di Linate, la cui pista di atterraggio dista in linea d'aria poche centinaia di metri dalle abitazioni del quartiere di Bolgiano.

Nel definire il contesto economico sandonatese, bisogna tener conto di alcuni indicatori significativi:

- L'andamento demografico, sostanzialmente stabile negli ultimi anni, con un numero di cittadini residenti pari a 32.594 a fine anno 2008;
- È comunque da evidenziare un progressivo invecchiamento della popolazione, con una quota del 19,4% di "over 65";
- In riferimento agli stranieri, questi costituiscono il 10,7% della popolazione complessiva. La loro presenza numerica è quasi raddoppiata nel breve periodo 2002 – 2008;
- La popolazione fluttuante dovuta alla presenza di insediamenti di terziario avanzato di consistenti dimensioni e di strutture di servizio con bacini extraterritoriali quali l'Omnicomprendivo (Istituto di Scuola Media Superiore pluridisciplinare) e l'Istituto Policlinico San Donato;

- I soli addetti che operano a San Donato nell'industria e, soprattutto, nelle attività terziarie sono circa 23.000;
- Il tessuto commerciale "equilibrato", ancora poco polarizzato in termini di grandi strutture di vendita, con 185 esercizi di vicinato (con superficie di vendita non superiore a 250 mq) e 11 medie strutture (esercizi con superficie di vendita tra i 250 mq e i 2.500 mq);
- La massiccia presenza di auto di proprietà (circa 30.000). A livello meramente statistico, solo 1 sandonatese (bambini e minorenni compresi) su 10 risulta sprovvisto di automobile;
- Il particolare livello di scolarizzazione, con una percentuale di laureati tra le più alte d'Italia, a cui si associa un reddito medio dichiarato nel 2005 pari a quasi 29.800 euro;
- L'alto numero di studenti (circa 5.000, molti dei quali provenienti da fuori città) che frequentano le scuole sandonatesi di ogni ordine e grado.

Partecipazione e scelte di fondo

A San Donato Milanese fin da metà degli anni '80 e per tutti gli anni '90 il dibattito politico e le iniziative di associazioni storiche quali la sezione locale del WWF e di alcuni comitati spontanei di cittadini si sono frequentemente incentrati sulle tematiche ambientali, dalla difesa del territorio alla gestione oculata delle risorse idriche, dalla promozione di nuove modalità di raccolta e gestione dei rifiuti alla lotta contro l'inquinamento e il traffico, soprattutto quello indotto dalle grandi arterie autostradali e di rilevanza extraurbana.

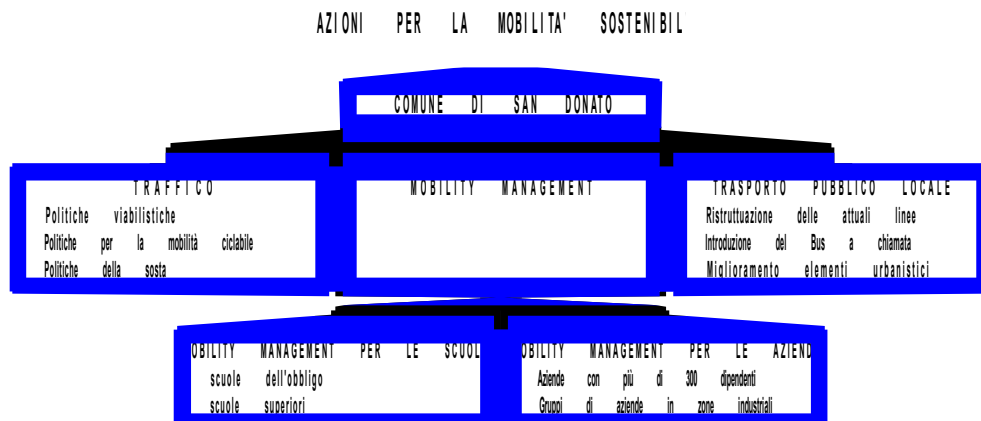
Le occasioni di discussione e confronto tra i cittadini, le associazioni, i partiti politici sono state caratterizzate da una grande attenzione e necessità di approfondimento generale e sono state accompagnate dalla nascita dei primi programmi di educazione ambientale nelle scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio.

La sensibilità ambientale e la voglia di partecipazione da parte dei cittadini è aumentata anno dopo anno, tanto da generare due prime importanti iniziative:

- **Recsando**, una rete civica promossa e sviluppata direttamente da volontari, che si è affermata negli anni come lo spazio virtuale più frequentato e utilizzato dai cittadini per informarsi e discutere di argomenti di carattere locale, ambiente e mobilità compresi;
- Il progetto **Vita**, un'iniziativa promossa e realizzata dalle Amministrazioni di San Donato Milanese e San Giuliano Milanese che ha portata alla realizzazione del processo partecipato di Agenda 21 locale, da cui poi è derivato un Piano d'Azione concordato tra le due amministrazioni e i tanti stake-holders coinvolti e fatto proprio all'interno dei programmi di governo locali.

La politica sandonatese, sensibile alla spinta proveniente dal basso, si è quindi strutturata sia in termini funzionali che progettuali per rispondere in modo efficace alle domande legate all'inquinamento e alla salvaguardia dell'ambiente, con attenzioni specifiche al tema mobilità. Ecco, anche a questo proposito, pochi esempi significativi:

- **il nuovo Statuto comunale**, degli anni '90 e ancora oggi vigente, prevede espressamente la redazione annuale dello Stato dell'Ambiente, documento che viene discusso e approvato in allegato al Bilancio Consuntivo dell'Ente;
- dal '98 in poi vengono commissionate e realizzate **specifiche campagne di monitoraggio dell'aria di San Donato**, applicando anche metodiche innovative di biomonitoraggio, complementari alle più tradizionali "centraline". Gli interventi di monitoraggio, oltre che avere un intento divulgativo e di coinvolgimento dei cittadini, viene strutturato in modo da raccogliere dati importanti sulle cause dell'inquinamento atmosferico e sulla sua distribuzione e accumulo sul territorio, così da poter anche stilare una lista di priorità degli interventi da effettuare per mitigare gli effetti nocivi del traffico;
- dal 2001 è stato organizzato all'interno della struttura comunale un **Ufficio Mobilità e Trasporti**, a cui sono stati ricondotti gli obiettivi e i temi di azione illustrati nello schema sotto riportato:



Il fatto che un unico ufficio si sia occupato dei tre servizi indicati (mobility management, trasporto pubblico locale e coordinamento delle attività relative alla regolamentazione del traffico) ha facilitato le sinergie tra diversi settori ed è stato condizione necessaria per un migliore coordinamento nelle politiche a favore della mobilità sostenibile. L'Ufficio Mobilità e Trasporti, inoltre, si è avvalso negli anni di collaborazioni e consulenze specifiche.

Obiettivi

Nel lento processo che ha portato l'amministrazione comunale ad occuparsi in modo approfondito di mobilità sono stati evidenziati alcuni obiettivi importanti:

- **riduzione dell'uso dell'auto** privata individuale;
- miglioramento delle modalità di **spostamento casa-lavoro** dei dipendenti degli enti e delle imprese residenti sul territorio comunale e casa-scuola degli studenti verso una mobilità ambientalmente e socialmente sostenibile;
- promozione delle modalità **alternative di spostamento**: car pooling, bicicletta, trasporto pubblico, trasporto collettivo privato, car sharing (valutazione di fattibilità di introduzione di questo servizio e promozione della cultura della condivisione del mezzo di spostamento) e bike sharing;
- valorizzazione delle **attività educative e di sensibilizzazione** a favore della mobilità sostenibile (es: percorsi sicuri casa-scuola e Pedibus scolastico) e di marketing territoriale;
- **organizzazione degli orari** per limitare la congestione del traffico (attivando sinergie nell'ambito del Progetto comunale sui Tempi e Orari della città);
- **riduzione dell'inquinamento atmosferico**;
- miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza stradale e degli spazi di fruizione urbana

Il trasporto pubblico locale (Tpl)

Come in tante altre realtà comunali italiane, anche a San Donato Milanese gli interventi e gli impegni economici prioritari della partita corrente del bilancio comunale finalizzati ad offrire maggiori opportunità di spostamento e a ridurre l'utilizzo dell'auto privata hanno riguardato la voce trasporto pubblico.

Infatti, è proprio in termini di offerta di servizi di trasporto pubblico locale che si gioca una buona parte della partita a favore della mobilità integrata e sostenibile. Introdurre divieti alla mobilità privata, forme più o meno innovative di tassazione e ticketing sull'utilizzo della strada o, al contrario, incentivare economicamente l'utilizzo degli autobus, ad esempio mantenendo basso il costo del biglietto, sono azioni che il cittadino fa fatica a comprendere e ad accettare (nel caso dei divieti) e ad utilizzare (nel caso di forme più o meno virtuose di interventi calmieranti sulle tariffe a carico degli utenti del trasporto pubblico) se non sono precedute da un netto e costante miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico.

Il ragionamento è molto semplice: ad un cittadino si può “sconsigliare” l’utilizzo dell’automobile, soprattutto nelle aree centrali di una città e, sempre allo stesso cittadino, gli si può anche offrire dei biglietti omaggio per salire su un autobus. Se questo autobus, però, deve essere preso in un punto molto lontano dal luogo di residenza, ha frequenze di passaggio rarefatte nell’arco della giornata, compie tragitti lunghi e tortuosi e non offre garanzie di puntualità e affidabilità, possiamo allora essere certi che il cittadino in questione non lo inserirà mai tra le proprie “opzioni preferite”, ma lo utilizzerà solamente quando non potrà fare altrimenti.

L’amministrazione comunale di San Donato si è quindi attivata negli anni con l’obiettivo di migliorare l’offerta di trasporto pubblico locale con azioni alle volte quasi impercettibili di “fine tuning” delle linee e delle singole corse autobus, in altri momenti con delle ristrutturazioni profonde dell’intera rete di servizio.

Piano di razionalizzazione del Tpl

A partire dalla primavera 2002, al fine di rendere più efficace l’offerta di Tpl per le esigenze dei lavoratori e dei cittadini in genere, è stato dato avvio al servizio di due linee autobus circolari comunali, Linea C- Rossa e Linea C-Blu, introdotte in sostituzione della vecchia Linea C, con caratteristiche innovative:

- a) **percorso breve e circolare, con ritorno alla M3** toccando i principali punti di interesse della città (Ospedale, centro scolastico Omnicomprensivo, Municipio, uffici di viale De Gasperi, ecc.);
- b) **utilizzo di autobus nuovi di ridotte dimensioni (8 metri)** in grado di soddisfare la domanda e, allo stesso tempo, più agili nei movimenti all’interno della città e con ridotte emissioni inquinanti;
- c) **orari cadenzati, con partenza ogni 15 minuti** del capolinea di San Donato M3–via Caviaga.

Nel corso del periodo aprile 2003-febbraio 2004 è stata poi data attuazione a quanto previsto nel Piano d’Azione di San Donato Milanese e San Giuliano Milanese di Agenda 21 (Gruppo di Lavoro Territorio e Mobilità) in merito all’esigenza che le due amministrazioni pervenissero ad una strategia comune in materia di trasporto pubblico.

Nel febbraio 2004 è stato presentato al Comune di Milano, ente responsabile per la programmazione delle linee di area urbana il progetto definitivo di ristrutturazione della rete

di trasporto pubblico locale di San Donato Milanese e San Giuliano Milanese. Tale progetto, frutto di indagini, incontri tecnici e proposte tecniche elaborate avvalendosi del contributo di consulenze esterne, ha presentato le seguenti caratteristiche:

- 1) eliminazione/riduzione delle tratte poco utilizzate e semplificazione generale della rete di trasporto pubblico;
- 2) riduzione e rettificazione dei percorsi tortuosi;
- 3) mantenimento del baricentro territoriale presso il polo di interscambio di San Donato M3;
- 4) cadenzatura dei passaggi e sensibile aumento della frequenza sulle linee “forti”;
- 5) estensione del territorio servito;
- 6) miglioramento dell’informazione e dei servizi di accessibilità al TPL.

Sempre nello stesso periodo, sul territorio di San Donato ha preso avvio un’attività coordinata di investimenti e miglioramento quali-quantitativo degli elementi di arredo urbano (paline di fermata e pensiline). Le pensiline alle fermate sono state subito più che raddoppiate, passando da 20 a 45.

Risultati

- L’introduzione delle linee urbane di trasporto pubblico C-Rossa e C-Blu ha fatto registrare, nel periodo 2002-2003, un aumento esponenziale del numero di passeggeri passando da 150 a 350 utenti/giorno (+ 200%).

- Tra il 2003 e il 2004 le modifiche introdotte sulla rete e gli interventi di comunicazione e di miglioramento dell’accessibilità ai servizi hanno portato ad un incremento del 13% dei passeggeri su tutto il sistema di trasporto pubblico comunale.

ChiamaBus

In attesa della messa a gara dei servizi di trasporto pubblico di area urbana da parte del Comune di Milano, così da poter completare il processo di ristrutturazione e potenziamento del Tpl, nell’autunno 2006 è stato siglato un nuovo accordo operativo tra i vari soggetti istituzionali e le aziende di trasporto pubblico che operano sul territorio sandonatese. Si è così compiuto un ulteriore passo in avanti nel processo di trasformazione voluto dall’amministrazione introducendo, in alcuni casi in via sperimentale, dei nuovi servizi ritenuti utili per completare ed integrare l’offerta a disposizione dei cittadini: l’arrivo della linea ATM 77 nella frazione di Poasco, mettendo in diretto e frequente collegamento i circa 3.000 abitanti di quella zona con Milano (connessione con la linea metropolitana M3 sul

territorio del capoluogo); la ristrutturazione della linea “di forza” B aumentandone la frequenza delle corse da 38 a 50 coppie nei giorni feriali ed eliminando il tratto di percorso di adduzione al territorio di Milano che si sovrapponeva al tragitto della linea ATM 45; l’avvio del servizio a chiamata **CHIAMAbus** per le aree cittadine a “domanda debole”.

In generale, un servizio a chiamata ha alcuni pregi fondamentali rispetto al trasporto convenzionale riassunti nei seguenti punti:

- consente di estendere il servizio di trasporto pubblico locale in aree nuove dove il servizio convenzionale è poco efficace o assente;
- consente di garantire spostamenti con caratteristiche di elevata flessibilità e maggiormente rispondenti alle richieste dell’utenza;
- minimizza i tempi di attesa dell’utente, specialmente nelle fasce orarie tradizionalmente denominate “di morbida” in cui il servizio di linea diminuisce anche significativamente le frequenze a causa della carenza di domanda;
- fornisce un servizio con buoni livelli di comfort;
- aumenta la sicurezza dell’utente nel corso del viaggio;
- soddisfa esigenze di mobilità di differenti categorie di utenti, anche quelle deboli (disabili, bambini, anziani, etc.).

La valutazione della fattibilità di un servizio a chiamata è quindi legato alla verifica dell’esistenza di questi elementi di flessibilità e della possibilità di sfruttarli in modo anche efficiente dal punto di vista delle risorse impiegate (uomini e mezzi) per fornire un servizio di trasporto di buona qualità.



Nel caso di San Donato Milanese, sulla base degli elementi appena descritti, un’accurata indagine preliminare realizzata in collaborazione tra l’Ufficio Mobilità e Trasporti e l’azienda Autoguidovie ha permesso di individuare alcune situazioni in cui sviluppare un servizio a chiamata di tipo integrativo/complementare rispetto al servizio di trasporto tradizionale, quindi non sostitutivo laddove la linea esiste e funziona per il collegamento richiesto. Per tale motivo il **CHIAMAbus** è stato predisposto in modo da non prendere in considerazione la richiesta di uno spostamento non avente come origine/destinazione una delle aree o uno dei poli di attrazione individuati.

Le caratteristiche del servizio avviato in fase sperimentale (e di cui erano già previste le successive fasi di sviluppo) sono state:

- collegamento tra loro delle aree “a domanda debole” di Poasco, Bolgiano, Metanopoli e le zone di Via Verdi - Via Mattei - Via Pascoli e di via Di Vittorio;
- collegamento di alcune delle zone sopra citate con i poli di attrazione della metropolitana M3, l’ospedale e il Municipio;
- fermate attive in fasce orarie differenti;
- possibilità di prenotare, anche con molti giorni di anticipo, un viaggio semplice o di andata/ritorno, un viaggio per più persone, lo stesso viaggio per più giorni;
- prenotazione del viaggio tramite telefonata al call center dedicato;
- costo del servizio parificato a quello di tipo tradizionale.
- mezzi impiegati nuovi, di piccole dimensioni (6 mt), con un numero elevato di posti a sedere, dotati di climatizzazione, accesso facilitato anche per utenti disabili e con alimentazione a metano.

Risultati

- L’introduzione del nuovo servizio CHIAMA BUS ha incontrato il favore dei cittadini provenienti dalle aree a cui era dedicato, ma è stato in alcuni casi giudicato troppo oneroso da parte degli altri sandonatesi.
- L’intervento complessivo di potenziamento del servizio ha offerto indubbi vantaggi nelle aree a “domanda debole” e lungo il percorso della linea B, linea su cui è stato subito riscontrata una saturazione delle corse messe a disposizione lungo tutto l’arco della giornata.

Mobility management nelle aziende

In una città caratterizzata dalla forte presenza di attività terziarie e poli attrattori di traffico, è stato indispensabile avviare un’attività coordinata e continuativa di mobility management territoriale, offrendo competenze, organizzando meeting e riunioni di lavoro, progettando interventi di formazione, sensibilizzazione e coordinamento con le aziende e le scuole del territorio.

Il decreto sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane (DM 28.3.1998) ha obbligato le imprese ubicate nei comuni ricadenti in zone a alto rischio di inquinamento atmosferico (come San Donato Milanese) con più di 300 collaboratori per unità produttiva o complessivamente 800 collaboratori a dotarsi di un Piano della Mobilità dei propri dipendenti, al fine di migliorare e rendere maggiormente compatibili con l’ambiente gli spostamenti casa-lavoro. Negli anni successivi vi sono stati ulteriori atti di carattere

nazionale che hanno indicato nella redazione dei Piani della Mobilità un'opportunità importante da incentivare e sostenere anche nei piccoli Comuni e nelle piccole aziende, oltre che in altri ambiti come scuole, ospedali, centri commerciali, ecc.

Le Amministrazioni comunali direttamente chiamate in causa dal succitato decreto sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane hanno dovuto nominare un responsabile del coordinamento sul territorio denominato Mobility Manager d'Area. L'Amministrazione comunale di San Donato Milanese, oltre a promuovere e coordinare Piani della Mobilità e a definire un proprio piano per i dipendenti e collaboratori, ha ritenuto opportuno mettere a disposizione le competenze dell'Ufficio Mobilità e Trasporti alle aziende e agli enti, singoli ed associati, presenti sul territorio.

Nello specifico, la collaborazione con le aziende è stata avviata in modo continuativo a partire dal 2001, realizzando le seguenti azioni:

- stesura del Rapporto "Analisi della mobilità dei lavoratori occupati nel Comune di San Donato Milanese" ha coinvolto tutte le aziende del territorio con almeno dieci addetti (in pratica, oltre 200 aziende);
- attività di formazione dei Mobility Manager aziendali, inizialmente rivolte a tutte le aziende con più di 300 dipendenti (12 sul territorio, di cui 8 del Gruppo ENI) e successivamente estese anche ai gruppi di imprese localizzate in specifiche zone della città (15 aziende nella zona industriale via XXV Aprile/via Milano; 52 aziende nella zona industriale via Buozzi/via Grandi; 3 aziende nel quartiere Torri Lombarde, tra cui BMW Italia e Aurora Assicurazioni con, rispettivamente, 400 e 1.400 addetti);
- promozione degli abbonamenti al trasporto pubblico tra gli addetti delle maggiori aziende presenti a San Donato aventi più di 300 dipendenti e con un Mobility Manager formalmente nominato;
- ristrutturazione, nuovo avvio e promozione dei servizi di navetta aziendale del Gruppo ENI (attività che è stata possibile grazie ad un finanziamento ministeriale e al lavoro congiunto tra l'Ufficio Mobilità e Trasporti comunale e il Mobility Manager di ENI e ha direttamente interessato i circa 10.200 addetti ENI);
- progettazione e avvio del servizio di navetta interaziendale di Canon, Daikin e SMS Demag (iniziativa che ha offerto nuove opportunità di mobilità ai circa 520 addetti delle tre aziende coinvolte);
- redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del Comune di San Donato Milanese, prevedendo in particolare delle nuove azioni a favore della mobilità ciclistica (ha coinvolto i 250 dipendenti dell'Amministrazione Comunale).

Fasi e modalità di azione

L'ufficio Mobilità ha reso disponibile un supporto attivo (incontri, metodologia, analisi) alla realizzazione delle analisi finalizzate alla stesura dei Piani Spostamenti Casa-Lavoro in 4 aziende per un totale di circa 3.400 addetti. Il rapporto che sintetizza una parte di questa analisi è contenuta nel documento allegato "Analisi della mobilità dei lavoratori occupati nel Comune di San Donato Milanese".

In seguito alla definizione di strategie per la gestione della mobilità per aree e per azienda alcune misure sono state realizzate:

- Riorganizzazione del sistema di mobilità aziendale del Gruppo ENI;
- Il Comune di San Donato Milanese, attraverso gli accordi presi dall'Ufficio Mobilità e Trasporti con il Mobility Manager di Sieco Spa, società di servizi del Gruppo ENI, ha stipulato apposita Convenzione tra Comune e Sieco per attività di mobility management in cui si è condizionato il trasferimento di una parte del co-finanziamento del Ministero dell'Ambiente all'attuazione di azioni di mobility management per il Gruppo ENI con particolare riferimento all'istituzione del nuovo servizio di navetta interaziendale modificando il percorso e introducendo 2 nuove fermate per favorire l'intermodalità trasporto pubblico-transporto aziendale, una alla stazione San Donato della Metropolitana 3 e una presso la stazione FS di San Donato.
- Inoltre si è modificato l'orario del servizio: si è passati da una frequenza di 20 minuti durante tutta la giornata lavorativa a una concentrazione delle corse negli orari di entrata e uscita degli uffici, aumentando in quelle ore il numero di corse.

Il nuovo servizio è entrato in funzione il 1° luglio 2004.

Si è poi promosso l'uso della bicicletta per spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro di breve percorrenza. In questo senso, è stata più volte perseguita l'idea della creazione di un parco bici aziendale e la stipula di una convenzione tra Sieco e la Stazione delle Biciclette, con agevolazioni tariffarie sui servizi di custodia, noleggio e riparazione delle biciclette a favore di addetti e visitatori e la sistemazione delle aree di pertinenza aziendale finalizzate al miglioramento dell'accessibilità ciclabile.

ENI ha inoltre aderito alla promozione degli abbonamenti al trasporto pubblico proposta da Comune di Milano e ATM. Tale promozione è consistita in uno sconto sull'abbonamento annuale al trasporto pubblico, mediamente del 20%, di cui una parte a carico di ATM (attraverso un finanziamento ministeriale) e una parte a carico delle aziende; un ulteriore

incentivo è consistito nell'addebito mensile in busta paga che ha garantito la comodità di un pagamento frazionato.

Mobility management per la zona industriale vie XXV Aprile/via Milano

Dal mese di ottobre 2003 sono stati avviati contatti con 15 aziende medio-grandi presenti nel comparto industriale-terziario di via XXV Aprile/via Milano (circa 20) per favorire la nomina dei Mobility managers nelle aziende più grandi e per la redazione di Piani di Spostamento Casa-Lavoro finalizzati, tra l'altro, all'istituzione di una navetta di collegamento tra le sedi aziendali di questa zona e la stazione di San Donato della linea 3 della Metropolitana, anche a seguito della soppressione del trasporto pubblico di linea resosi necessario a causa di una modifica strutturale della viabilità di accesso alla zona.

Il 13 giugno 2004 è entrato in funzione il nuovo servizio di collegamento per gli addetti di 2 delle aziende presenti nella zona, Canon e Daikin; a settembre 2004, dopo alcuni solleciti da parte dell'Ufficio Mobilità e Trasporti alle altre aziende della zona, anche un'altra azienda, la SMS Demag, ha aderito al servizio, contribuendo in proporzione al numero dei propri addetti.

Mobility management per la zona industriale vie Buozzi/Grandi

Similmente a quanto sopra descritto per il comparto industriale-terziario di via XXV Aprile/via Milano, dal mese di ottobre 2003 sono stati avviati contatti con 52 aziende presenti nella zona industriale di via Buozzi/via Grandi, anche in questo caso, per favorire un coordinamento tra le diverse aziende finalizzato all'istituzione di una navetta di collegamento tra le sedi aziendali di questa zona e la stazione di San Donato della linea 3 della Metropolitana.

Ad oggi tale iniziativa ha prodotto sicuramente una migliore comunicazione tra le aziende della zona e ha reso l'Ufficio Mobilità e Trasporti l'interfaccia riconosciuto per le questioni di trasporti e mobilità ma purtroppo non si è ancora tradotta in azioni concrete.

Mobility management per il Comune di San Donato Milanese

È datato luglio 2004 il primo Piano di Spostamento Casa-Lavoro del Comune di San Donato Milanese che contiene azioni di mobilità sostenibile, in parte già attuate, di sostegno alla mobilità ciclabile (maggiore dotazione di parcheggi biciclette intorno alle strutture comunali e sconti per i servizi forniti dalla Stazione delle Biciclette) e al maggiore utilizzo del trasporto pubblico locale, contemporaneamente disincentivando l'abuso del mezzo privato attraverso azione di regolamentazione delle aree di

parcheggio intorno alla sede municipale. Alcune delle misure contenute nel Piano sono state attuate (es. la dotazione di parcheggi per biciclette intorno alle strutture comunali)

Formazione dei mobility manager aziendali

L'evento più importante per la conoscenza delle attività di mobility management e di formazione dei mobility managers cittadini è stato il Convegno "Mobility Management aziendale: esperienze a confronto" tenutosi presso il V Palazzo Uffici ENI giovedì 25 marzo 2004 e realizzato con la collaborazione di Acinnova e del Gruppo ENI.

Obiettivo finale del Convegno era la presa coscienza, da parte delle aziende e delle pubbliche amministrazioni presenti, della questione mobilità sostenibile responsabilizzandosi nei confronti dei propri dipendenti e della collettività.

Altri momenti formativi sono stati le numerose riunioni organizzate dall'Ufficio Mobilità e Trasporti per presentare diverse iniziative: campagna abbonamenti, promozione della Stazione delle Biciclette, presentazione del Rapporto "Analisi della mobilità dei lavoratori occupati nel Comune di San Donato Milanese" ecc.

Risultati

- Coinvolgimento diretto di oltre 2.600 addetti delle aziende sandonatesi su un totale di circa 13.000 contatti per la redazione del rapporto "Analisi della mobilità dei lavoratori occupati nel Comune di San Donato Milanese".
- Costante e altamente qualificata partecipazione ai momenti di formazione per Mobility Manager (Mobility Manager, personale e dirigenti di altre amministrazioni pubbliche, aziende di trasporto, etc.). Buona riuscita del convegno conclusivo "Mobility Management aziendale: esperienze a confronto" tenutosi presso il V Palazzo Uffici ENI il 25 marzo 2004.
- La campagna di promozione condotta all'interno del Gruppo ENI ha permesso la stipula di circa 800 nuovi abbonamenti annuali al trasporto pubblico.
- Il monitoraggio effettuato cinque mesi dopo la ristrutturazione delle navette aziendali del Gruppo ENI ha evidenziato un incremento di addetti trasportati da 1,3 per corsa a 18,3 per corsa.

Mobility management nelle scuole

Il progetto "Mobilità sostenibile casa-scuola" è stato presentato alle scuole elementari e medie del territorio nel mese di ottobre 2002 ma l'inizio delle attività è stato spostato nel mese di

maggio 2003 a causa della contestuale presentazione ai medesimi soggetti di un altro progetto da parte del Politecnico di Milano intitolato “Fondo Sociale Europeo - SE Obiettivo 3 Asse E Misura 1 - Nuovi orari scolastici per la conciliazione dei tempi di vita e lavoro delle donne e migliorarne la posizione nel mercato del lavoro”; in tale progetto vi era una parte dedicata alla mobilità sostenibile; in particolare, durante l’anno scolastico 2002- 2003 è stata elaborata dall’Istituto Geometri del Comune di San Donato, insieme al III Circolo didattico delle scuole elementari, la riprogettazione di percorsi sicuri per l’accessibilità pedonale e ciclabile alle scuole dei quartieri Certosa-Di Vittorio.

Il lavoro è iniziato nel maggio 2003 e si è svolto secondo le seguenti tappe con la partecipazione dell’Ökoinstitut Südtirol-Alto Adige:

- distribuzione dei questionari per le classi che ha permesso di avere una prima “fotografia” del modal split degli studenti;
- adesione alla giornata internazionale “Walk to school day” (manifestazione internazionale di sensibilizzazione alla sostenibilità ambientale negli spostamenti casa-scuola) che nel 2003 ha visto un’adesione del 34% pari a circa 850 alunni L’edizione 2004 di “I walk to school” ha avuto un incremento dell’adesione rispetto all’anno precedente arrivando al 55%, pari a circa 1.400 alunni.

L’edizione 2005 di “I walk to school” ha visto per la prima volta la partecipazione di tutte le scuole elementari e medie della città (circa 4.000 studenti coinvolti) con ottimi risultati all’interno di ogni singola scuola (adesione all’iniziativa variabile tra il 50 e l’85%):

- Corso di formazione sulla mobilità sostenibile casa-scuola per insegnanti
- Laboratori in alcune classi delle scuole medie “De Gasperi” e “Galilei” e elementare “Matteotti” sul tema mobilità casa-scuola;
- 19 novembre 2004: Giornata internazionale dei diritti dei bambini presso il Municipio di San Donato, è stata dedicata alla mobilità sostenibile casa-scuola con la finalità di realizzare attività didattiche sulla mobilità casa- scuola per ottenere una riduzione dei Km effettuati in auto per recarsi a scuola.

Progetto “L’Agenda 21 sui percorsi della scuola” con il Liceo di San Donato Milanese

L’Ufficio Mobilità e Trasporti ha coordinato la stesura e la realizzazione di questo progetto che ha ricevuto un finanziamento da parte della Regione Lombardia e dell’Ufficio Scolastico regionale per la Lombardia e che ha coinvolto 726 studenti delle scuole superiori (Liceo scientifico e classico, Istituto Tecnico Industriale “Mattei”).

Il progetto ha prodotto un pieghevole curato dagli studenti del Liceo scientifico sotto la supervisione dell'Ufficio Mobilità e Trasporti, l'organizzazione di una giornata sulla mobilità sostenibile realizzata presso il complesso dell'Omnicomprendivo di S. Donato e un incontro conclusivo con gli studenti, la scuola e gli Amministratori locali presso il plesso scolastico Omnicomprensivo dal titolo AGENDA 21 sui percorsi della scuola: uno sguardo alla mobilità sostenibile.

In quell'occasione gli studenti e gli insegnanti hanno di presentato, ai rappresentanti dei Comuni da cui provengono la maggior parte degli studenti, i loro progetti in tema di mobilità e accessibilità al plesso scolastico.

Tra le risposte concrete, da parte del Comune di San Donato:

- la realizzazione, nel corso del 2005, di nuovi 5 km di pista ciclabile su Viale De Gasperi, strada di collegamento principale con il plesso scolastico Omnicomprensivo
- la sollecitazione alla Provincia di Milano per la realizzazione di parcheggi biciclette interni al plesso scolastico
- la realizzazione di un progetto preliminare di pista ciclabile intercomunale tra san Donato e San Giuliano, richiesta specifica degli studenti residenti in San Giuliano

Si segnala inoltre, nel settembre 2005, l'adesione alla manifestazione Ruote Sicure in piazza, il programma di educazione stradale per i primi due anni delle scuole superiori, promosso e finanziato dalla Provincia di Milano.

Risultati

Per le scuole

- La manifestazione "I walk to school 2003" ha visto un'adesione del 34% pari a circa 850 alunni;
- L'edizione 2004 di "I walk to school" ha avuto un incremento dell'adesione rispetto all'anno precedente arrivando al 55%, pari a circa 1.400 alunni;
- I corsi di formazione per insegnanti organizzati dall'Ufficio Mobilità e Trasporti comunale con la consulenza dell'Ökoinstitut Südtirol-Alto Adige ha visto la partecipazione di 35 insegnanti nell'anno scolastico 2003-2004;
- I laboratori nelle classi organizzati dall'Ufficio Mobilità e Trasporti comunale con la consulenza dell'Ökoinstitut Südtirol-Alto Adige, sui temi della mobilità sostenibile casa-scuola, nell'anno scolastico;

2003-2004 hanno coinvolto circa 90 studenti delle scuole sopra citate

Piano urbano della sosta

In un'ottica nuova di "gestione attiva" della mobilità comunale, anche San Donato ha nel tempo maturato la convinzione che degli atti regolatori inerenti la sosta delle auto su strada fossero necessari.

I primi interventi – effettuati in maniera spot inseguendo le richieste dei residenti di alcune zone della città – sono attuati nei primi anni 2000. Si viene così a definire un quadro regolatore disomogeneo e poco motivabile, proprio perché unicamente legato alle pressioni esercitate dai cittadini sugli uffici comunali.

Nel 2005, invece, l'Amministrazione comunale definisce un organico Piano Urbano della Sosta, partendo dai dati raccolti sul territorio in termini di flussi veicolari, tasso di residenzialità e livelli di pressione della sosta prodotta da pendolari e utenti occasionali della città.

La città è quindi suddivisa in zone omogenee. Per ogni zona vi possono essere delle vie non soggette a regolamentazione alcuna; nelle altre vie di quella specifica zona, invece, vige una regolamentazione di sosta oraria omogenea (bioraria, oraria, di mezz'ora, etc.; è stata anche prevista l'introduzione della sosta a pagamento) che deve essere rispettata da tutti ad eccezione di chi espone il pass.

Le caratteristiche generali del sistema di regolazione, sono:

- la regolazione a tempo (per il futuro è stata prevista anche l'introduzione di un sistema di regolamentazione onerosa) per gli utenti occasionali dei posti auto;
- l'esenzione dalla regolazione per i residenti che facciano richiesta del permesso (pass);
- la possibilità di ottenere tale esenzione anche per particolari categorie di addetti;
- è ipotizzata (ma ad oggi non ancora attuata) la possibilità, aperta a qualunque utente, di ottenere l'esenzione giornaliera, dietro corresponsione di una idonea tariffa.

Dal febbraio 2005 le caratteristiche del pass residenti sono state così definite:

- validità di un anno a decorrere dal giorno di emissione;
- ogni famiglia può richiedere fino ad un massimo di 4 pass; il primo contrassegno può contenere fino ad un massimo di tre targhe, in correlazione al numero dei box/posti auto a disposizione; ogni ulteriore pass è strettamente correlato al veicolo (esempi: 2 auto con 1 box/posto auto = possibilità di 1 pass con 2 targhe; 4 auto con 1 box/posto auto = possibilità

di 1 pass con 2 targhe + 2 pass con 1 targa; 3 auto con 2 box/posti auto = possibilità di 1 pass con 3 targhe); non sono rilasciati pass nei casi in cui si possiede 1 auto e 1 box/posto auto, 2 auto e 2 box/posti auto e così via;

- possibilità di rilascio di un numero limitato di pass per “categorie speciali”;
- progressività della tariffa dei pass rilasciati allo stesso nucleo familiare (primo contrassegno per residenti: 20 euro all’anno; il secondo: 30 euro; il terzo: 40 euro; il quarto: 50 euro);
- le aziende con un massimo di 20 addetti può richiedere fino ad un massimo di 3 pass (ogni contrassegno è collegato ad una sola targa);
- le aziende con più di 20 addetti devono prima di tutto dimostrare di svolgere delle politiche attive di mobility management; una eventuale richiesta di pass è quindi condizionata all’impegno aziendale in tema di mobilità sostenibile e alla reale difficoltà di reperimento spazi per la sosta dei propri dipendenti.

Dal 2005 le zone omogenee sottoposte al sistema dei pass sono state così individuate:

- zone M: caratterizzate dal ricadere nell’area di diretta influenza pedonale e ciclabile del terminal della metropolitana;
- zone A: nel centro città, caratterizzate da strutturale carenza di offerta di sosta per i residenti, a causa di una rete viaria di standard geometrici modesti unita ad una scarsa disponibilità di spazi pertinenziali ed in cui sono anche presenti attività attrattive, commerciali e di servizi;
- zone B: analogamente alle zone A, sono caratterizzate da scarsa disponibilità di sosta per i residenti, ma non sono presenti in modo significativo attività attrattive;
- zona T: coincidente con il quartiere Affari, è caratterizzata da un accentuato conflitto nell’uso degli spazi pubblici tra residenti e addetti in loco;
- zone C: non ancora interessate da particolari squilibri di funzionamento del sistema della mobilità, tranne che in prossimità dell’ospedale e nelle vicinanze di Municipio, cascina Roma e biblioteca. Potrebbero essere investite dagli effetti delle manovre di controllo via via completate nelle zone adiacenti e, pertanto, potrebbero richiedere di essere a loro volta protette da analoghi meccanismi di regolazione;
- zone D: assimilabili per caratteristiche alle zone C1 e C2, non sono state considerate – tranne casi particolari - come facenti parte di una presumibile manovra anche a medio termine stante la loro distanza dalle zone attrattive, la relativamente buona dotazione di standard e la natura prettamente residenziale che le caratterizza;

- zone dei servizi: piccole aree, in genere intercluse nelle precedenti, caratterizzate dalla presenza di poli fortemente attrattivi (Municipio, Ospedale, ecc.);
- parcheggi liberi: alcune di queste localizzazioni sono state rese subito disponibili e adeguatamente collegate al corpo urbano; altre invece rappresentano ancora solo localizzazioni possibili;
- parcheggi privati ad uso pubblico: la loro funzione pubblica è stata riattivata ed utilizzata per rispondere alle necessità dei vari utenti.

Il Piano Urbano della Sosta è di per se stesso uno strumento tradizionale, adottato ed applicato comunemente nelle realtà urbane italiane. Il caso riportato è significativo perché presenta alcune peculiarità:

- Non è stata riservata alcuna zona di sosta ai soli residenti (esempio: le zone delimitate dalle strisce gialle a Milano); ciò implica un utilizzo promiscuo e non esclusivo di tutti gli stalli di sosta, evitando il fenomeno dello svuotamento delle aree per residenti durante le ore centrali della giornata, senza che quegli stessi spazi possano essere occupati da altri utenti. In sintesi, l'approccio operativo è stato finalizzato al massimo utilizzo degli spazi pubblici, rinunciando alla politica, molto spesso utilizzata dalle amministrazioni pubbliche, della creazione all'infinito di nuove aree di parcheggio e sottraendo spazio ad aree verdi o per altre attrezzature pubbliche.
- È stato previsto un meccanismo di assegnazione dei pass/contrassegni di sosta facendo direttamente riferimento agli spazi privati (box e posti auto) a disposizione delle famiglie, evitando quindi un moltiplicare di questi pass anche laddove questi non sono necessari.
- La sosta per gli addetti delle aziende è, prima di tutto, un tema e una responsabilità delle aziende stesse, che non sono state in alcun modo premiate laddove non hanno avviato delle politiche a favore della mobilità sostenibile.
- È stato introdotto per la prima volta un concetto particolarmente innovativo, quello degli "utenti virtuosi", ipotizzando il rilascio di speciali permessi di sosta per favorire/premiare scelte e comportamenti positivi anche quando si fa uso dell'automobile, quali il possesso di auto a basso o bassissimo impatto (elettriche, ibride ecc.), ovvero l'adesione a sistemi di car pooling, etc.

Piano urbano dei parcheggi

Il consiglio comunale di San Donato ha approvato uno specifico Piano Urbano dei Parcheggi, con l'obiettivo di realizzare nuovi posti auto (box interrati) in alcuni punti della città dove la carenza degli stessi si è fatta sentire in modo significativo.

Il Piano è stato già attuato con tre interventi in via Jannozzi (centro città, di fianco al centro sociosanitario e a pochissima distanza dal Municipio)), via Di Vittorio (dove abitano circa 7.000 sandonatesi e la densità abitativa è particolarmente alta) e piazza Gen. Dalla Chiesa (centro città, dove si trova la posta centrale e il cinema/teatro Troisi).

Come per la sosta, anche il Piano Urbano dei Parcheggi è di per se stesso uno strumento tradizionale.

In questo caso, inoltre, la realizzazione di nuove strutture interrate (o, peggio ancora, in superficie tramite silos) possono essere degli interventi che sommano al consumo di suolo la totale inefficacia in termini di politiche di pianificazione e regolamentazione della mobilità autoveicolare privata. I casi più negativi possono essere riassunti in quegli interventi che:

- realizzano posti macchina multipiano per la sosta a rotazione in luoghi centrali della città, raggiungibili in modo alternativo con i mezzi di trasporto pubblico, la bicicletta, etc.. Così facendo si incentiva un utilizzo poco razionale delle automobili;
- realizzano box e posti macchina che vengono venduti o assegnati senza alcun criterio se non quello del mercato, correndo il rischio di speculazioni o di assegnazione degli spazi realizzati a chi, avendo elevate disponibilità economiche, può permettersi di fare investimenti poco correlati alle reali necessità di ricovero dell'auto familiare.

Nel caso di San Donato Milanese, invece, **gli interventi sono stati caratterizzati dalle seguenti specificità:**

- individuazione di un meccanismo di pertinenzialità tale per cui il box venduto ad una certa famiglia è direttamente collegato al "bene casa" di quella famiglia e non più rivendibile in modo autonomo dall'appartamento;
- definizione di una graduatoria comunale per gli aventi diritti (in forma prioritaria) all'acquisto di un box; ogni graduatoria è stata riservata agli abitanti dell'area in cui è stato realizzato l'intervento, assegnando un punteggio premiale a chi, pur avendo un'abitazione, è sprovvisto di un box o posto auto;

- per ogni intervento è stato stabilito un prezzo massimo di vendita dei box e, inoltre, ogni famiglia non ha potuto acquistare più di due box (scelte finalizzate ad evitare speculazioni e dinamiche unicamente legate alle disponibilità economiche delle famiglie).

Mobilità ciclabile

I programmi e le azioni a favore della bicicletta hanno assunto negli anni un ruolo sempre più rilevante. L'impegno dimostrato, i risultati conseguiti e il messaggio positivo offerto dall'Amministrazione hanno ricevuto numerosi attestati di stima e approvazione, tra cui è da menzionare il diploma di "Amico della Bicicletta 2007" assegnato alla mia persona (in quanto assessore alla partita) da Fiab - Federazione Italiana Amici della Bicicletta "per la politica comunale a favore della bici nei suoi molteplici aspetti". Questi aspetti sono qui di seguito elencati:

Il piano comunale delle piste ciclabili e le piste ciclabili intercomunali. Nel 2000 l'Amministrazione comunale di San Donato Milanese si è dotata di un Piano della Mobilità Ciclabile, approvato dal Consiglio Comunale, contenente la previsione di una maglia di piste e percorsi ciclopedonali da realizzare progressivamente sul territorio.

Inoltre, è stata sviluppata una collaborazione costante con i comuni limitrofi finalizzata a condividere un piano integrato di piste ciclabili intercomunali.

Tale collaborazione è partita inizialmente con il comune di San Giuliano Milanese in occasione del Piano d'Azione intercomunale di Agenda 21, portando subito alla progettazione congiunta della pista ciclabile stazione M3-San Donato-San Giuliano (finanziata dai due Comuni e dalla Provincia di Milano e in parte ancora in fase di realizzazione).

Nel 2005 le due Amministrazioni hanno poi coinvolto altri quattro Comuni (Peschiera Borromeo, Mediglia, Melegnano e Colturano), elaborando assieme il progetto "2 ruote per 6 comuni" che ha puntato alla realizzazione di piste ciclabili intercomunali, all'individuazione di strategie di marketing per la mobilità ciclistica (info-point, cartellonistica stradale dedicata ai ciclisti urbani, segnalazione e promozione di percorsi ciclabili, sviluppo delle infrastrutture di parcheggio per biciclette nei maggiori poli attrattivi delle città del Sud Milano). Il progetto ha ricevuto un finanziamento da parte della Provincia di Milano in occasione del bando "MiBici", è stato sviluppato in tutta quella che era la fase di analisi e

valutazione, ma poi si è arrestato per quanto riguarda gli aspetti di coordinamento tra le amministrazioni e di realizzazione continuativa di politiche e azioni congiunte a favore della bicicletta.

Nel 2006 la città di San Donato aveva anche aderito a ByPad, progetto promosso in Italia dall'Ecoistituto di Bolzano e cofinanziato da Unione Europea e Provincia di Milano finalizzato a valutare con metodologie standardizzate le politiche comunali nel campo della mobilità ciclabile, aderendo così alla rete europea delle città certificate ByPad e creando momento di confronto e scambio di informazioni sulle best practices adottate anche in campo internazionale.

Piste ciclabili, ofo, rotonde ciclabili e aree di sosta per biciclette. È stato dato grande impulso alla realizzazione di piste ciclabili. Negli ultimi quattro anni sono stati raddoppiati i chilometri percorribili in bicicletta (oggi più di 18 in un territorio relativamente ristretto) ed è in programma l'aumento ulteriore di questa offerta. L'azione in corso consiste in:

- Attuazione del Piano delle Opere Pubbliche, finanziando le piste ciclabili previste nel triennio;
- Realizzazione di piste ciclabili in occasione di importanti ristrutturazioni stradali (esempio: in via Di Vittorio) e dei nuovi Piani Urbanistici;
- Creazione di nuove piste ciclabili e percorsi preferenziali, implementando la segnaletica stradale, utilizzando vernici rosse e specifiche pavimentazioni stradali nei punti di attraversamento ciclo-pedonale. Sono da segnalare, in particolare, gli interventi in via Gramsci e viale Viale De Gasperi, dove – facendo “solamente” ricorso alla segnaletica stradale - si è ricavato lo spazio ciclabile dalla carreggiata esistente, riducendo la larghezza della strada e rallentando quindi la velocità media di percorrenza delle auto.

In corrispondenza di alcuni incroci cittadini, davanti alla linea di arresto per le auto, è stato realizzato uno spazio riservato all'arresto delle biciclette (OFO). Il ciclista può attestarsi davanti alle auto in fila e, allo scattare del verde del semaforo, effettua la svolta a sinistra per primo, senza alcun intralcio o pericolo.

La nuova rotonda di via Maritano-viale De Gasperi, è stata progettata e realizzata in modo da ottenere una corona circolare – anch'essa evidenziata dalla pavimentazione di color rosso – dedicata ai ciclisti che, in questo modo, non sono più costretti ad effettuare l'immissione in rotonda nella carreggiata utilizzata da camion e automobili.

A partire dal 2004 è in corso su tutto il territorio comunale la creazione di specifiche aree sosta per le biciclette: nei punti di maggiore “attrazione ciclistica”, come il municipio, le scuole, la biblioteca, il cinema, le farmacie, la posta, la piscina e le principali piazze di San Donato, sono stati posizionati più di 300 stalli per agganciare la propria bicicletta in sicurezza. In altri spazi pubblici è stata potenziata l’offerta di rastrelliere.

Stazione delle biciclette. Creazione della Stazione delle biciclette presso la stazione della linea 3 della Metropolitana Milanese. Il 25 ottobre 2003 è stata inaugurata la Stazione delle Biciclette. In allegato il volantino della manifestazione.

Nel 2003 è stata completata la ristrutturazione di una porzione di territorio di San Donato, situata nelle immediate vicinanze dell’uscita della metropolitana M3, precedentemente utilizzata come area di parcheggio auto non regolamentata.

Per l’occasione è stata creata una piazza (con panchine, nuovi alberi, nuova illuminazione) destinata prevalentemente a parcheggio pubblico per biciclette, con 340 posti bici coperti da pensiline e dotati di archi metallici per assicurare il telaio delle bici (gli stessi stalli e le stesse pensiline utilizzati nelle aree sosta biciclette).

Nella stessa area, con l’intento di favorire l’intermodalità metro-bus-bici, è stata realizzata la Stazione delle Biciclette, un edificio comunale inaugurato ufficialmente nell’ottobre 2003.

Grazie all’attività dell’associazione +bc, la Stazione delle Biciclette ha offerto ai cittadini e ai tanti pendolari che si recano quotidianamente a lavoro nelle aziende di San Donato i seguenti servizi: parcheggio/ricovero, noleggio e riparazione delle biciclette; Punto Informazioni sulle iniziative cittadine, sulle attività a favore della mobilità ciclistica e sui servizi di trasporto pubblico locale; Punto Informazioni del Parco Agricolo Sud Milano (di prossima apertura); organizzazione di iniziative di promozione dell’uso della bicicletta quali pedalate nell’ambito urbano e del Parco Agricolo Sud Milano, sessioni di riparazione bici e di ciclo-meccanica per la cittadinanza, aste per la vendita di bici realizzate con vecchi rottami e vendita di pezzi di ricambio e accessori per biciclette.

L’esempio della Stazione delle Biciclette è osservato e studiato da tante altre amministrazioni e realtà associative, che sempre più spesso vengono a visitare la struttura e chiedono informazioni su come replicare il progetto (es: alcuni Consigli di zona di Milano, i mobility managers delle università milanesi, Mantova, Pavia, Alessandria, Verona, Casale Monferrato, Pieve Emanuele, il Politecnico di Milano). Da un anno sono in funzione anche le Bicistazioni di Sesto San Giovanni e Cinisello Balamo, fatto che apre prospettive positive per la creazione di una rete di punti di supporto per ciclisti urbani e commuters.

Nel 2004 la Stazione delle Biciclette ha ricevuto il “Premio Innovazione Amica dell'Ambiente”, riconoscimento promosso da Legambiente e Regione Lombardia con Politecnico, Università Bocconi e Camera di Commercio di Milano, quale spazio innovativo per lo sviluppo dell'intermodalità metropolitana-bicicletta.

È intenzione dell'Amministrazione comunale ampliare l'edificio della Stazione delle Biciclette, così da poter offrire più spazi di ricovero e avviare nuovi servizi e convenzioni di bike-sharing aziendale.

Risultati

Grazie alla creazione della Stazione delle Biciclette e del relativo parcheggio bici coperto adiacente ad essa, in corrispondenza del capolinea della linea 3 della Metropolitana Milanese si è passati tra il 2002 e il 2004, da una media di 130 biciclette in sosta a 330 biciclette parcheggiate in qualsiasi momento e giorno dell'anno.

Biciclette pubbliche “C’entro in bici”. Nell'aprile 2006 è stato attivato un nuovo servizio di biciclette pubbliche a disposizione dei cittadini per gli spostamenti quotidiani interni alla città. Un cittadino interessato può recarsi presso la Stazione delle Biciclette per ricevere la chiave personale necessaria per lo sblocco e l'utilizzo di queste “biciclette civiche”. Tale chiave è utilizzabile anche in tutte le altre città (circa 50) convenzionate con il servizio “C’entro in bici”. A San Donato i punti di prelievo e restituzione delle bici sono sei, dislocati in aree strategiche della città, per un totale di 24 biciclette.

Norme edilizie a favore delle biciclette

Su preciso “input” dell'Amministrazione comunale, già dai primi anni 2000 l'Ufficio Edilizia e la Commissione Edilizia, quando chiamati ad emettere parere per la realizzazione di nuovi edifici o grandi interventi di ristrutturazione, hanno sempre richiesto la presenza di spazi pubblici attrezzati per il parcheggio biciclette e sollecitato/suggerito la realizzazione di locali condominiali per il deposito delle biciclette.

Nel 2007 il Consiglio comunale ha definitivamente approvato il nuovo Regolamento Edilizio. L'articolo 143 stabilisce, sia per gli edifici residenziali, che per i palazzi uffici, che per le grandi strutture commerciali:

- Nel caso di nuovi interventi edilizi e di ristrutturazione devono essere obbligatoriamente previsti, possibilmente al piano terra, locali comuni per il ricovero

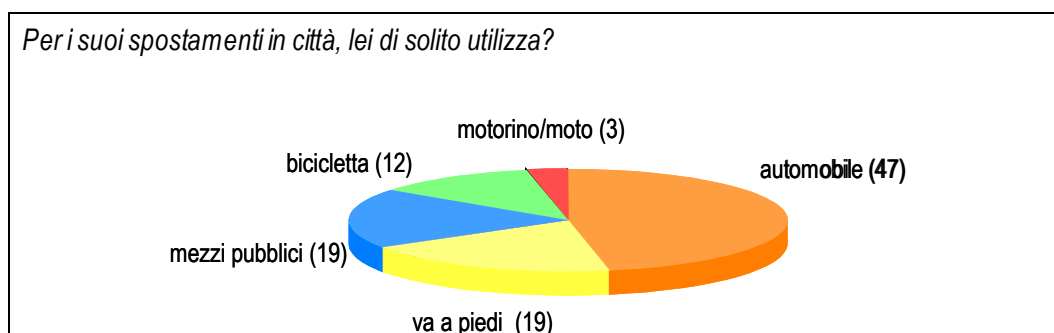
biciclette; per il calcolo del numero biciclette su cui dimensionare tali locali biciclette, si deve applicare la formula: numero biciclette = volume virtuale/200. Dovrà essere garantito un percorso di accesso ai locali biciclette da tutti gli ingressi condominiali sulla pubblica via.

- Nel caso di nuovi interventi edilizi e di ristrutturazione e per tutti gli interventi su edifici esistenti riguardanti modifiche agli spazi esterni pertinenziali, devono essere obbligatoriamente previsti e reperiti adeguati spazi per biciclette (stalli coperti o rastrelliere fisse) e, ove ritenuto necessario dall'Ufficio Tecnico, anche nelle aree a parcheggio ad uso pubblico. Dovrà essere garantito un percorso di accesso agli stalli e alle rastrelliere da tutti gli ingressi condominiali sulla pubblica via.

In tutti i cortili e gli spazi esterni pertinenziali, esistenti o di nuova edificazione, deve essere consentito l'accesso e la sosta delle biciclette degli abitanti, dei visitatori e dei lavoratori.

Con questa norma, caso probabilmente unico in Italia, l'attività urbanistica ed edificatoria comunale non è più solo legata agli spazi da riservare per le automobili (così come previsto dalla cosiddetta legge Tognoli), ma anche alle biciclette, il cui utilizzo è concretamente incentivato.

Modal split in ambito comunale. Un importante risultato è stato ottenuto in merito al modal split comunale che ha visto passare nel triennio 2002-2005 **l'uso medio della bicicletta dal 3,5% del 2002 al 12% del 2005**, come sotto riportato:



Andare a scuola a piedi

I programmi e le azioni di conciliazione degli orari e per incentivare la mobilità pedonale si sono ripetuti con successo nell'arco di più anni.

Nelle scuole:

- La manifestazione "I walk to school 2003", promossa organizzata dall'Ufficio Mobilità e Trasporti comunale su 3 giornate ha coinvolto le 6 scuole elementari statali e le 2 scuole medie del territorio;
- L'edizione 2004 di "I walk to school" si è svolta su tutta la settimana e ha coinvolto le 6 scuole elementari statali e le 2 scuole medie del territorio;
- I corsi di formazione per insegnanti organizzati dall'Ufficio Mobilità e Trasporti comunale con la consulenza dell'Ökoinstitut Südtirol-Alto Adige, sui temi della mobilità sostenibile casa-scuola ha interessato i docenti delle scuole medie ed elementari del territorio;
- I laboratori nelle classi organizzati dall'Ufficio Mobilità e Trasporti comunale sui temi della mobilità sostenibile casa-scuola, nell'anno scolastico 2003-2004 hanno coinvolto 3 scuole (elementare "G. Matteotti, media "Galilei" e media "De Gasperi");
- La Giornata internazionale dei diritti dei bambini del 2004 è stata dedicata alla mobilità sostenibile casa-scuola e ha visto la partecipazione di circa 200 studenti di tutte le scuole dell'obbligo pubbliche (6 elementari e 2 medie) e private (1 elementare e 1 media);

Strategie comunicative

Per le aziende. La strategia comunicativa per le aziende coinvolte nei progetti di mobility management consistono in due tipologie di attività informative:

- quelle svolte dall'Ufficio Mobilità e Trasporti per quanto concerne la conoscenza dei servizi di trasporto pubblico locale utilizzabili dagli addetti. Ad esempio comunicazioni personalizzate per le singole aziende relative alle linee di trasporto che servono le sedi aziendali, con distinzione tra orari invernali ed estive che si aggiungono alle informazioni generali reperibili sia sul sito comunale, sia sui siti delle aziende di trasporto.
- quelle concordate con le singole aziende per comunicare le iniziative di mobility management (campagna abbonamenti al TPL, istituzione o ristrutturazione delle navette aziendali, iniziative pubbliche come il Convegno del 25/03/2004) che avvengono prevalentemente internamente alle aziende stesse tramite i siti aziendali, la posta interna, la distribuzione di depliant informativi o di questionari per le indagini conoscitive.

Un ruolo particolare hanno rivestito, negli ultimi anni, le comunicazioni relative alle iniziative del Mobility Manager di Area della Provincia di Milano. L'Ufficio Mobilità e Trasporti ha sempre favorito, dalla data della sua istituzione (avvenuta nel 2001), la trasmissione del materiale divulgativo e informativo proveniente dalla Provincia di Milano in modo che le aziende del territorio potessero prendere coscienza delle attività in questione esistenti su scala provinciale.

Per le scuole. In tutte le iniziative promosse dall'Ufficio Mobilità e Trasporti e rivolte alle scuole, si è avuta particolare cura nella comunicazione delle attività effettuando una forma di marketing promozionale che rendesse "accattivanti" per gli studenti le proposte.

Si possono distinguere anche in questo caso 2 modalità diverse di comunicazione:

- **una comunicazione generalizzata a tutti i componenti delle strutture scolastiche** (studenti, insegnanti e genitori) effettuata in occasione delle manifestazioni "Walk to school international" 2003, 2004 e 2005 consistente in: manifesti e volantini; lettere indirizzate a tutti i genitori per invitarli a prendere conoscenza dell'iniziativa e delle sue motivazioni e a farsi parte attiva nell'accompagnamento dei figli a scuola con modalità più ambientalmente e socialmente sostenibili; incontri generalizzati con genitori e insegnanti per l'organizzazione dell'iniziativa; distribuzione di tesserine per il gioco del timbro (una tessera cartacea con spazi per ogni giorno della settimana dove raccogliere tanti timbri per tanti giorni in cui ci si sposta in modo sostenibile); distribuzione di gadget a tutti gli studenti partecipanti attivamente; distribuzione di premi alle classi che hanno conseguito i migliori risultati in termini di maggiori accompagnamenti a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico e quindi di minori emissioni inquinanti.

- **una comunicazione personalizzata per scuola o per classe per chi ha aderito**, nell'anno scolastico 2003-2004 (lo stesso percorso è stato riproposto anche per l'anno 2005-2006 grazie a risorse reperite tramite un bando regionale di finanziamento), alle attività formative e di sensibilizzazione tenute dagli esperti dell'Ökoinstitut Südtirol-Alto Adige e consistenti in: corsi di formazione per insegnanti comprendenti la distribuzione di materiale didattico; laboratori nelle classi; mostra dei materiali prodotti nei laboratori in occasione della Giornata internazionale dei diritti dei bambini tenutasi presso il Municipio di San Donato il 19 novembre 2004

Per la città. Tutte le attività sopra descritte sono state oggetto di comunicazione alla cittadinanza principalmente attraverso: articoli apparsi sul Notiziario comunale "SanDonato",

un mensile cittadino pubblicato dall'Amministrazione comunale e distribuito gratuitamente a tutte le 15.500 famiglie residenti (pari a 33.000 abitanti); articoli sulla stampa locale (in particolare sui quotidiani "Il Cittadino" di Lodi e "Il Giorno" di Milano, più raramente sulle pagine milanesi del "Corriere della sera"; il sito internet comunale (www.comune.sandonatomilanese.mi.it); manifesti delle principali iniziative negli spazi di affissione pubblica.

È inoltre da sottolineare, per quanto concerne il trasporto pubblico locale, il notevole lavoro di miglioramento della comunicazione all'utenza:

- il rifacimento completo degli orari alle paline di fermata adeguandoli ai migliori standard europei in termini di maggiore e immediata comprensione per l'utenza
- l'invio, 2 volte l'anno, a tutte le famiglie residenti dell'opuscolo degli orari del trasporto pubblico locale differenziando orari invernali ed estivi per una migliore comprensione.

Allegati consultabili nel cd

SD 01 - Regolamento edilizio.

SD 02 - Bando per l'affidamento della concessione dell'immobile di proprietà comunale denominato "Stazione delle biciclette".

SD 03 - Capitolato speciale per la concessione dell'immobile denominato "Stazione delle biciclette".

SD 04 - Piano mobilità ciclabile.

SD 05 - Convenzione parcheggi.

SD 06 - Piano urbano della sosta: delibera di approvazione della Giunta comunale.

SD 07 - Piano urbano della sosta: mappa San Donato Milanese.

SD 08 - Piano urbano della sosta: elaborato grafico.

SD 09 - Piano urbano della sosta: norme di attuazione.

SD 010 - Piano urbano della sosta: programma attuativo.

SD 011 - Piano urbano della sosta: relazione tecnica.