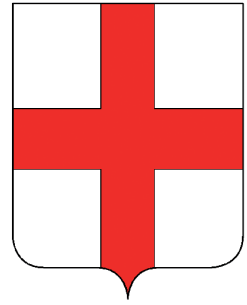


Mobility management e ciclabilità al Politecnico

Intervista di *Governance International* con l'Arch. Enrico Prevedello, mobility manager al Politecnico di Milano



Introduzione

Secondo le statistiche, Milano ha il piu' alto numero di macchine per abitante di ogni altra metropoli europea di dimensioni comparabili e fino a oggi poco e' stato fatto per venire incontro alle esigenze di pedoni e ciclisti. Come qualsiasi visitatore nota ben presto, camminare o andare in bicicletta a Milano significa respirare in zone ad alta concentrazione di anidride carbonica e particolati, e dover salire su marciapiedi molto alti.

In merito a questo, il Politecnico di Milano, la piu' grande universita' di Ingegneria e Architettura d'Italia, ha lanciato un'iniziativa per migliorare sostanzialmente la mobilita' di dipendenti e studenti all'interno dei diversi campus della citta'. L'aspetto piu' promettente di questo progetto e' che non solo ha riscosso un notevole successo nella sua pianificazione e progettazione, ma si e' anche diffuso in altre universita' di Milano e in Italia. Il progetto di mobilita' del Politecnico di Milano e' stato presentato al quinto concorso italiano per l'innovazione 'Cento progetti per servire i cittadini'.

La Dott.ssa Elke Löffler ha intervistato il mobility manager dell'Universita', Arch. Enrico Prevedello, il 28 Aprile 2010 al Politecnico di Milano per capire quali sono stati i risultati conseguiti grazie a questa iniziativa.

Intervista

Elke Löffler: Perche' e' stato creata la figura di mobility manager presso la Sua universita'?

Enrico Prevedello: In Italia abbiamo una legge – il Decreto Ronchi – che prevede che imprese private con piu' di 300 dipendenti abbiano un mobility manager. Solitamente questa persona fa parte dell'ufficio risorse umane. Vi sono anche dei fondi pubblici per il programma di mobilita' dell'impresa, sempre che siano destinati al mobility manager, naturalmente. Per esempio, ci sono dei sussidi pubblici per fornire degli sconti ai dipendenti che utilizzano i trasporti pubblici. Tipicamente questo e' cio' di cui consiste la maggioranza dei programmi di mobilita'. Comunque alcune societa' sono state piu' creative: Mediaset, per esempio, ha messo a disposizione un asilo nido e una palestra presso il suo quartier generale a Cologno Monzese, e ha distribuito dei vouchers per accedere a simili servizi ai dipendenti che lavorano in altre sedi. Inoltre, Mediaset da' uno sconto sugli abbonamenti annuali dei mezzi pubblici ai propri dipendenti e offre un servizio di shuttle che connette gli uffici di Milano e Roma con le stazioni del treno e della metropolitana piu' vicine. Ritornando al Politecnico, l'effettuazione del Decreto Ronchi ha indotto un membro della Commissione per le Pari Opportunita' della nostra Universita' a lanciare uno studio di fattibilita'. Io ho preso parte a questo programma e nel 2001 il Rettore mi ha nominato mobility manager (il primo di un'universita' di Milano).

Elke Löffler: Quali sono i suoi compiti come mobility manager?

Enrico Prevedello: Il mio compito principale è quello di migliorare la mobilità di dipendenti e studenti dell'università. Il Politecnico si divide tra due sedi principali a Milano, ubicate nelle vicinanze delle stazioni di Bovisa e Lambrate, e altri cinque campus nelle città di Como, Lecco, Cremona, Mantova e Piacenza. Questo implica che dipendenti e studenti devono riuscire a spostarsi velocemente, spesso per brevi tragitti (alcune centinaia di metri o per pochi chilometri) per arrivare ai muoversi tra i diversi edifici; professori e assistenti e docenti devono arrivare alle stazioni dei treni per raggiungere i campus esterni. Questo però è praticamente impossibile con la macchina perché Milano è una città molto trafficata – secondo le statistiche ha più automobili per abitante di ogni altra paragonabile metropoli europea – ed è veramente molto difficile trovare un parcheggio nel centro città. Perciò ci è sembrata un'ovvia soluzione quella di pensare al trasporto pubblico e alla bicicletta come alternative. In merito a questo ho abbiamo portato avanti un certo numero di studi: inizialmente abbiamo condotto un'indagine che una prima indagine ci ha rivelato che andare in bicicletta sarebbe stata un'ottima alternativa per la maggior parte dei dipendenti. D'altro canto, i membri dello staff gli stessi dipendenti ci hanno suggerito che si sarebbe dovuto migliorare il livello di sicurezza sia per l'andare in bicicletta il tragitto in bicicletta verso l'università che per il lasciare le bici la sosta delle bici in università. Inoltre, ho iniziato a lavorare lavorato con CicloPoli, un comitato informale dell'università, che sta cercando di dare voce ai ciclisti che lavorano al Politecnico. Insieme a CicloPoli, ho organizzato delle sessioni di brainstorming per tutti i manager dell'università (risorse umane, logistica, gestione delle infrastrutture etc.) per raccogliere alcune idee su ciò che l'università avrebbe potuto fare per migliorare la mobilità dei ciclisti. Gli incontri sono stati notevolmente favoriti dal rettore dell'università e hanno richiamato un numero considerevole di partecipanti, il che ci ha permesso di sviluppare con successo il nostro programma attuativo.

Elke Löffler: Quali sono le azioni che avete intrapreso finora?

Enrico Prevedello: Eravamo consapevoli del fatto che Milano non può essere facilmente trasformata in una città per ciclisti, soprattutto perché i pianificatori dei trasporti locali considerano ancora la macchina come il principale mezzo di trasporto. Per questo, invece di partire con un progetto su larga scala, abbiamo deciso di adottare un numero di cambiamenti che fossero di portata limitata, ma che, tuttavia, conducessero a miglioramenti apprezzabili. A titolo di esempio, abbiamo creato una cartina appositamente per ciclisti che indica strade più adatte a essere percorse in bici per spostarsi tra le diverse sedi dell'Università. Abbiamo ancora il problema di alcuni incroci pericolosi, ma abbiamo fatto al Comune di Milano delle proposte specifiche, che non necessitano di ingenti somme di denaro, per migliorare la sicurezza dei ciclisti. Inoltre, abbiamo suggerito che il Comune richieda dei fondi al Ministero dei Trasporti per acquistare 500 biciclette per studenti e dipendenti delle università. La richiesta è andata in porto, e ci sono state promesse circa 130 biciclette per il prossimo Settembre assegnate 150 biciclette. La donazione di 130 150 biciclette non è un fatto così importante in termini di valore economico, ma sarà è stato un importante 'simbolo' di progresso, che darà ha dato un'indicazione tangibile dell'attenzione prestata dal nostro sistema educativo ai temi di della 'mobilità sostenibile'. Sarà educativa per gli studenti e aiuterà loro e alcuni dipendenti a spostarsi più facilmente. E poi c'è da dire che La maggior parte dei dipartimenti e delle strutture amministrative dell'Università hanno fatto richiesta per richiesto e ottenute le loro biciclette! Al momento la pianificazione per i posti di parcheggio delle bici è stata terminata e stiamo entrando nella fase di attuazione. Stiamo anche lavorando a un centro di riparazione e manutenzione in una sede dell'università. Inoltre si è provveduto a migliorare la dotazione di attrezzature per la sosta delle bici, ma in questo campo c'è ancora dellavoro da fare,

Elke Löffler: Sono incuriosita dal fatto che siate riusciti a raggiungere dei risultati così velocemente. Tipicamente i progetti relativi ai trasporti sono di lungo termine e spesso i promotori finiscono le energie prima di vedere dei risultati concreti. Come avete fatto a passare all'attuazione del progetto in un così breve lasso di tempo?

Enrico Prevedello: Come ho detto in precedenza, il nostro progetto si è focalizzato fin dall'inizio su alcuni risultati raggiungibili a breve termine. Abbiamo anche capito subito che avremmo potuto conseguire dei risultati solo se avessimo lavorato in collaborazione con il Comune di Milano e con vari Ministeri enti. Inoltre, è stato molto utile lavorare con una ONG nazionale chiamata FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), che ha portato conoscenze specifiche. e con +BC, una piccola associazione locale che raccoglie giovani volontari. Naturalmente all'inizio la collaborazione tra tante organizzazioni di tipologie e interessi così diversi non è stata facile, ma ora possiamo celebrare alcuni risultati significativi. Per esempio siamo riusciti a influenzare il Piano del Traffico 2003 del Comune di Milano, che ora connette due le sedi principali dell'Università con una pista ciclabile piste ciclabili, che precedentemente non esisteva erano previste. Inoltre, abbiamo siglato un accordo con +BC, che effettuerà la riparazione e la manutenzione delle biciclette presso la nostra università. Per finanziare questa iniziativa (finché non diventerà autosostenibile) abbiamo ricevuto un supporto economico da un progetto

In un primo momento ci siamo concentrati sui bisogni dei lavoratori, ma successivamente abbiamo considerato anche i bisogni degli studenti, che costituiscono un gruppo molto più numeroso. Al momento i dipendenti del Politecnico sono circa 2000, mentre gli studenti iscritti sono circa 40,000, ognuno con diversi orari e pattern di mobilità.

Per svolgere questo compito è stata fondamentale la partecipazione a un progetto finanziato dalla Fondazione Cariplo, un organismo no profit costituito dal più grande gruppo bancario italiano con il compito di favorire progetti di utilità pubblica, intitolato "Mobilità sostenibile per gli studenti delle università milanesi".

L'idea alla base del progetto è che le università generano una grande quantità di spostamenti, che hanno caratteristiche peculiari e diverse da quelle di altre aziende o istituzioni. Il progetto che ha coinvolto le cinque maggiori università milanesi, (Statale, Politecnico, Bicocca, Cattolica e Bocconi) ha permesso di svolgere analisi dettagliate sugli spostamenti degli studenti e di mettere a punto delle strategie comuni.

Per quanto riguarda la bicicletta il progetto ha portato all'attivazione di una "ciclofficina mobile" dotata di un furgone appositamente attrezzato che quotidianamente svolge un'attività di supporto alle piccole riparazioni, sostando ogni giorno della settimana in una diversa sede di un'università milanese. La gestione della "ciclofficina" è stata affidata all'associazione +BC, composta da giovani appassionati della "cultura della bicicletta"

Questo significa che abbiamo oltrepassato la fase delle "chiacchiere" e raggiunto quella di vera e propria "co-produzione".

Elke Löffler: È possibile valutare quale sia stato l'impatto del vostro progetto sulla qualità della vita dei dipendenti?

Enrico Prevedello: I miei colleghi si sono dimostrati molto contenti finora. Parte di loro passa meno tempo nel traffico e coloro i quali utilizzano la macchina riescono a trovare parcheggio con maggior facilità. In ogni caso abbiamo in programma entro breve di svolgere un'indagine per comprendere con precisione quali modifiche dei comportamenti sono avvenute in questi ultimi anni.

Elke Löffler: Sono d'accordo sul fatto che una buona infrastruttura possa incoraggiare le persone a cambiare le proprie abitudini, ma dovete comunque convincerle a lasciare a casa la macchina. Come avete ottenuto questo risultato?

Enrico Prevedello: Abbiamo cercato di dimostrare che lavoriamo dalla loro parte, cercando di aiutare i colleghi a risolvere alcuni dei loro problemi giornalieri relativi alla mobilità. Abbiamo anche mantenuto le persone informate riguardo al progresso del nostro lavoro attraverso e-mail e una serie di incontri pubblici. Un punto importante è che abbiamo sempre messo in chiaro che eravamo interessati alle opinioni dei partecipanti, e questo è stato provato dalla nostra risposta ai commenti ricevuti. Il risultato è stato che le persone che lavorano al Politecnico sono molto interessate alle tematiche ambientali che influenzano direttamente la nostra qualità della vita: Milano ha dei gravi problemi di inquinamento e le persone sono più che disposte a lasciare a casa le loro automobili se vengono offerte loro delle buone alternative.

Elke Löffler: Quali sono le prossime fasi del progetto di mobilità?

Enrico Prevedello: Sono in cantiere due progetti, entrambi in collaborazione con l'Università Statale, che occupa degli spazi vicini a quelli del Politecnico nel quartiere milanese denominato "Città Studi"

La prima riguarda la messa a punto di un sistema di car-pooling per gli studenti, basato su un portale che conterrà tra le altre cose anche un software di supporto per trovare i colleghi disposti a condividere il viaggio, ed utilizzare così una sola automobile.

La seconda, attraverso un tavolo che si svolge presso il Comune di Milano con la partecipazione delle due Università, ha per obiettivo una riqualificazione degli spazi stradali nell'area di Città Studi, con lo scopo di migliorare la qualità degli spostamenti pedonali e ciclistici. Attualmente il volume del traffico e la presenza di automobili in sosta selvaggia anche sui marciapiedi rendono problematici gli spostamenti pedonali tra le fermate del trasporto pubblico e gli edifici universitari, e la zona presenta notevoli criticità anche per i ciclisti.

Finora è stata prodotta una bozza che è stata condivisa tra le due università e i funzionari del Comune. Questo progetto attualmente è in fase di stallo a causa di alcune modifiche che sono avvenute nei vertici politici del Comune. Voglio sperare che in breve tempo la situazione si chiarisca e che il progetto possa andare verso la realizzazione.

Elke Löffler: So che le università non sono sempre propense a lavorare con altre organizzazioni, ma mi domando se il vostro esempio sia stato seguito da altre università a Milano e in Italia in generale.

Enrico Prevedello: In seguito all'esperienza comune all'interno del progetto "Mobilità sostenibile per gli studenti delle università milanesi" la collaborazione tra i mobility managers delle università milanesi è continuata con una notevole intensità. Ci sono state rivolte domande relative al nostro progetto anche da altre università come Palermo e Verona. Sono molto contento che altre università stiano passando all'azione e che non siamo più l'unica università ad avere una gestione della mobilità.

Governance International ringrazia ringrazia Enrico Prevedello per questa intervista.

Riferimenti

All'università tutti in bicicletta

<http://www.buoniesempi.it/scheda.asp?protocollo=2113&o=0>

“Criteri innovativi per la costruzione della rete ciclabile milanese”, Territorio n°29-30, Franco Angeli Editore, 2004

“La dimensione metropolitana”, su “Mal d’aria – Mal di traffico: Curare Milano”, a cura di Giuseppe Boatti, Franco Angeli Editore 2001

Biografie

Enrico Prevedello è laureato in Architettura e si occupa principalmente di urbanistica e pianificazione del territorio. Lavora presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione (DiAP) del Politecnico di Milano ed è incaricato dell’insegnamento di “Progettazione urbanistica delle Strade”. Dal 2001 è stato mobility manager dell’università. Inoltre, ha lavorato alla stesura di piani degli spostamenti casa-lavoro per imprese private come Mediaset, piani di mobilità per enti pubblici (es. Comune di Assago), e ha collaborato come consulente sui servizi di trasporto pubblico per enti locali come la Provincia di Milano e la Provincia di Lecco. Ha svolto consulenze in materia di pianificazione della ciclabilità per i Comuni di Rho e di Tavazzano, e ha partecipato, come responsabile dell’unità di lavoro presso il Politecnico di Milano, al Progetto Interreg IIIA “Bike Network – piano strategico per il cicloturismo transfrontaliero Italo-Svizzero”. Ha pubblicato in italiano e inglese su trasporti e mobilità’.