

**MOBILITÀ  
DIFFICILE**

La proposta  
sostenuta da  
Fondazione  
Cariplo

interessa  
un bacino  
di 200mila  
persone

# Gli atenei: più accessibilità per gli studenti

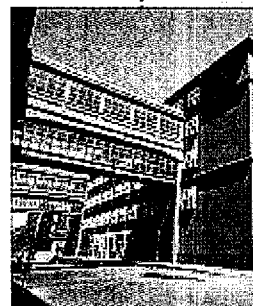
*Mezzi pubblici bocciati dai giovani  
In progetto bike sharing e ciclofficine*

DI ANNALISA GUGLIELMINO

**V**ista dalle università (e dai suoi iscritti) la città è un reticolato di percorsi compiuti ogni giorno dagli studenti per raggiungere le rispettive sedi. Perciò il motto degli atenei è non lasciare nulla al caso e «migliorare l'accessibilità» per i 200mila universitari che si muovono intorno alle loro aree. Università degli studi, Politecnico, Università Cattolica, Bocconi e Milano-Bicocca hanno perciò aderito al progetto di «Mobility management per il sistema universitario milanese» promosso dalla Fondazione Cariplo. Si parte da un dato: gli studenti «bocciano» (riguardo ai tempi di attesa e di percorrenza) i mezzi di trasporto pubblici: treni, passanti (nella tratta extra urbana), bus, tram e filobus. Appena vicini alla sufficienza metro e passante sulla tratta

urbana. Il 70% degli studenti ha un abbonamento ai mezzi pubblici, con una spesa media mensile di 44 euro. Uno su tre è però costretto a usare l'auto, e uno su due usa più di un mezzo di trasporto e, quasi sempre, deve comunque camminare un pò (in genere 300 metri). Da qui le proposte lanciate ieri, durante il convegno tenuto, oltre che dal presidente della Cariplo, Giuseppe Guzzetti, dai mobility manager delle università: al primo posto

quella d'incentivare l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici, e diminuire quello della macchina. È in progetto una rete di ciclofficine nelle principali sedi universitarie, e un servizio di «bike sharing», cioè di biciclette in condivisione, con le due ruote rese disponibili in punti strategici, nei pressi delle università o in nodi nevralgici della città e utilizzabili in



qualunque momento dagli iscritti al servizio. Ma anche il miglioramento dell'accessibilità alle sedi universitarie attraverso interventi per la sicurezza delle piste ciclabili e pedonali, così come la promozione dell'uso del trasporto pubblico attivando, in accordo con i gestori dei servizi, agevolazioni per l'acquisto di abbonamenti. L'università di Milano, così, guarda ai modelli europei: il bike sharing è già stato sperimentato con successo a Lione, in Francia, (dove le attese sono di 3 mila biciclette messe a disposizione dal Comune nel 2007 in 250 punti di distribuzione). Mentre esempi di rilievo vengono anche dall'esperienza Bicincittà di Parma, con una rete ciclabile di 70 chilometri, e al sistema di abbonamento adottato dall'Università di Roma 3.

**IL CASO**

## Bicocca, navetta ecologica per raggiungere le aule

**U**na navetta ad uso degli studenti, per percorrere le lunghe distanze all'interno dell'area universitaria. Un po' come succede all'aeroporto di Malpensa per i collegamenti fra i due terminal, solo che in questo caso la navetta è «ecologica», nello spirito di promuovere «stili di vita consapevoli». È l'idea dell'università di Milano Bicocca, che si estende su un'area di quasi tre chilometri e che ha al suo interno il caso limite di una facoltà, quella d'informatica, che ha sede in un edificio, mentre le aule di lezione sono in un altro: per l'appunto a tre chilometri di distanza (verso l'ex Breda) che gli studenti (circa cinquemila) sono costretti a percorrere ogni giorno. «La navetta è in funzione da un anno – spiega Mario Boffi, mobility manager dell'ateneo – e ha in effetti disincentivato l'uso della macchina propria, che gli studenti usavano apposta per non dover coprire a piedi quella distanza». Ne va anche, aggiunge il responsabile, «della qualità della loro giornata». Ora si muovono in su e in giù senza inquinare. La navetta è infatti «un ibrido», con trazione elettrica e generazione da motore tradizionale. Ma l'università guarda a un'ulteriore innovazione: «Vorremmo mettere a disposizione degli studenti per gli spostamenti esterni il primo autobus a idrogeno». L'idea è da concertare con Provincia e Azienda di trasporti Nord Milano, e prevede l'adeguamento della normativa sui mezzi a idrogeno nel traffico.

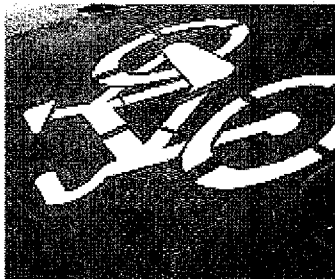
(A.G.)



## investimento in Provincia

### 1700 chilometri di nuove piste: «La bici diventi un'abitudine»

**L**a Provincia ha avviato il progetto MiBici nel 2005. Obiettivo principale è favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale per raggiungere il luogo di studio e di lavoro e i principali poli di attrazione: scolastici, sportivi, sanitari, storici e culturali. Perciò l'anno scorso sono stati investiti 6,8 milioni di euro (contro i 3,7 del 2005 e il milione del 2004) progetti di riqualificazione o completamento di piste ciclabili (ad esempio sul Naviglio Pavese e sulla Martesana, o tra Monza e Giussano) e di nuove ciclovie. Solo 150mila euro sono stati stanziati per l'istallazione di posteggi coperti presso le scuole. L'intenzione per i prossimi anni è aggiungere 1.700 nuovi chilometri di piste ciclabili ai 1.100 già esistenti attraverso interventi coordinati tra la Provincia e gli altri enti territoriali. Patrocinato proprio da Palazzo



Isimbardi, si terrà domattina a Palazzo Turati il mobility workshop «Fare e comunicare la mobilità sostenibile», sulle iniziative di mobilità sostenibile di aziende, banche e pubblica amministrazione (dal car-pooling al car-sharing). Coordinati da Mario Molteni, docente alla Cattolica, i lavori saranno introdotti dall'assessore lombardo alla Mobilità, Raffaele Cattaneo, testimone della «forte volontà della Regione a trovare soluzioni condivise». (A.G.)

