

ARESE IN MOVIMENTO - PROGETTIAMO UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Ente Capofila: Comune di Arese

Partners: Fondazione RCM – Rete Civica di Milano; Fondazione Legambiente Innovazione

I. Contesto progettuale

In un'area facente parte della zona critica per la qualità dell'aria secondo la classificazione regionale, attraversata da importanti infrastrutture viarie (quali l'Autostrada A8-A9 dei Laghi e la SS 233 Varesina), oggetto di consistenti interventi viabilistici in vista dell'Expo 2015 e adiacente al polo fieristico di Rho, è necessario pensare a soluzioni sostenibili per lo spostamento di cittadini, lavoratori e visitatori. Il Comune di Arese, non dotato di stazioni ferroviarie, ma caratterizzato da elevati valori di spostamenti sistematici verso il capoluogo lombardo e di attraversamento, si presta in particolar modo alla sperimentazione di un approccio ciclabile alla mobilità.

Il Comune da tempo è impegnato nella valorizzazione e nella promozione della bicicletta come mezzo di trasporto, avendo implementato un esteso sistema di piste ciclabili sul territorio, pari al 40% della rete viaria comunale (rapporto in metri lineari), quando i valori raccomandati e obiettivo indicati dalla Provincia di Milano sono rispettivamente il 15 e il 30%, includendo poi le piste ciclabili di prossima realizzazione tale valore sale al 48%. Il Comune ha inoltre aderito al progetto MiBici (Piano strategico della ciclabilità della Provincia di Milano), avviato dalla Provincia nel 2005, che aveva come scopo la connessione della rete ciclabile provinciale esistente, completando e rimuovendo gli ostacoli e gli elementi di pericolo ed estendendola dagli attuali 1.000 km a quasi 3.300 km..

Grazie all'impegno profuso il Comune ha ottenuto il riconoscimento provinciale di "Comune Amico della Bicicletta". Recentemente, il Comune sono stati presentati gli esiti del progetto Europeo ByPad (Bicycle Policy Audit), promosso ancora dalla Provincia di Milano, volto a valutare e migliorare la qualità delle politiche locali per la mobilità ciclabile nelle diverse città europee. L'Audit condotto ha evidenziato gli aspetti su cui è opportuno che il Comune concentri la propria attenzione mediante adeguate politiche.

Dagli esiti delle attività svolte e dei progetti sviluppati, emergono la necessità e il desiderio di orientare il proprio operato verso l'implementazione di un sistema di mobilità sostenibile che tenga maggiormente in considerazione le esigenze degli utenti (cittadini, lavoratori, visitatori, ecc.), l'integrazione tra forme diverse di mobilità e le connessioni ciclabili tra poli attrattori sul territorio.

Inoltre, Arese partecipa come Partner alla definizione del Piano d'Area per la mobilità del Rhodense, dimostrando di voler operare in sinergia con i Comuni limitrofi per perseguire miglioramenti a livello di area vasta.

II. Obiettivi del progetto

Obiettivi e cambiamenti indotti

In un'area caratterizzata dalle criticità sopra esposte in tema di mobilità, l'**obiettivo principale del progetto** è la diffusione di forme di mobilità sostenibili alternative all'utilizzo dell'auto privata, nell'ottica sia di ridurre il traffico veicolare sul territorio, migliorando quindi la qualità della vita della comunità locale, sia di contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico in un contesto soggetto a forti pressioni in tal senso.

Il progetto si propone di innescare comportamenti maggiormente sostenibili non solo nei cittadini di Arese, ma in tutti coloro che fruiscono del sistema viabilistico aresino contribuendo a decretarne l'attuale situazione in termini di mobilità, mediante i seguenti **obiettivi specifici**:

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

- coinvolgere attivamente cittadini e fruitori nella definizione di un sistema della mobilità sostenibile che parta dall'individuazione dagli attuali punti di debolezza e che tenga in elevata considerazione le necessità e le proposte degli utenti, in funzione dei diversi interessi rappresentati;
- analizzare l'opportunità e la fattibilità legate alla realizzazione di un sistema di bike-sharing nel Comune di Arese, volto a integrare il sistema del Trasporto Pubblico Locale connettendo i poli attrattori del territorio (uffici, scuole, servizi pubblici, aziende) oltre che i principali nodi di interscambio situati nell'area del Rhodense;
- definire un progetto pilota sulla base degli esiti dell'analisi della fattibilità e delle esigenze manifestate dai fruitori che ponga le basi per l'implementazione di un sistema di mobilità sostenibile realmente efficiente sul territorio e funzionale al perseguimento dell'obiettivo generale del progetto sopra esposto.

Soggetti interessati dal cambiamento e tempi attesi

Da quanto descritto nella sezione "Contesto progettuale", il sistema della mobilità in cui Arese si inserisce risulta tra i più articolati e complessi nel panorama del milanese, interessando diverse tipologie di soggetti. In via preliminare è possibile individuare le seguenti categorie di **soggetti interessati dal cambiamento** che si intende indurre con l'attivazione del progetto presentato:

- i cittadini di Arese, sia per quanto concerne gli spostamenti all'interno del territorio comunale, sia per quanto riguarda gli spostamenti sistematici casa-lavoro verso i Comuni limitrofi;
- i lavoratori che si recano ad Arese da altri Comuni;
- i fruitori del Parco delle Groane, che si estende nel Comune di Arese per circa 10 ha (sia cittadini di Arese, sia provenienti da altre aree, ma che accedano al Parco dal territorio arese);
- più in generale, gli automobilisti in transito nella porzione nord-orientale del territorio comunale sulla SS 233 Varesina per spostamenti sistematici.

Il progetto avrà una durata di 18 mesi. I primi cambiamenti in termini di maggiore utilizzo di mezzi diversi dall'auto privata potrebbero avvenire già durante lo svolgimento del progetto, in funzione delle massicce attività informative e di comunicazione che permeano il percorso (si veda a tal proposito l'articolazione delle azioni nella sezione "Strategia di intervento"). Tuttavia, per apprezzare cambiamenti significativi nelle abitudini di tutte le categorie interessate dal progetto è necessario giungere al completamento del progetto stesso, quando saranno attuate le azioni in grado di risolvere le criticità emerse dalla fase di ascolto dei fruitori e una volta che sarà attuato il progetto pilota sul territorio di Arese. Indicativamente, i maggiori cambiamenti avverranno nell'anno successivo alla conclusione del progetto.

III. Strategia di intervento

A) Le modalità di intervento

L'idea progettuale alla base delle attività proposte nasce come conseguenza naturale del percorso svolto fino a oggi dal Comune di Arese in materia di mobilità sostenibile e, in particolare, di ciclabilità.

L'evoluzione dell'area in cui il Comune è sito, caratterizzata da forti trasformazioni del territorio (polo fieristico di Rho, Expo 2015) e oggetto di accordi di programma a livello regionale (Area ex Alfa Romeo), hanno indotto l'amministrazione ad operare nell'ottica di cogliere le opportunità di tale evoluzione, mirando allo stesso tempo a salvaguardare la salute dei cittadini e a tutelarne la qualità della vita attraverso scelte che riguardano in gran parte il sistema della mobilità.

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

Gli esiti del progetto europeo ByPad hanno evidenziato come, pur nella positiva dotazione delle infrastrutture ciclabili presenti, il sistema della mobilità ciclabile debba ora essere dotato di un miglior sistema di rilevazione e di ascolto dell'utenza e di come sia necessario integrare le politiche in atto con un dialogo costruttivo con i gestori del trasporto pubblico locale (che serve attualmente tutta l'area delle Groane).

Una strategia quale quella presentata nel dettaglio di seguito consente di raggiungere tali traguardi in modo condiviso, con il **coinvolgimento attivo dei soggetti interessati in tutte le fasi del progetto**: dalla caratterizzazione dello stato di fatto, ponendo in luce sia i punti di forza che le criticità, alla definizione di uno studio di fattibilità per l'istituzione del bike-sharing, tenendo in elevata considerazione le esigenze degli utenti, fino alla progettazione di un'esperienza pilota sul territorio che sia di stimolo ai cambiamenti dei singoli e punto di partenza per trasformazioni successive dell'intero sistema della mobilità sostenibile.

Rilevante per il progetto è anche la relazione e il dialogo al di fuori del territorio comunale, con soggetti responsabili della gestione del sistema della mobilità o con le altre amministrazioni presenti sull'area. I Comuni del Rhodense stanno collaborando su questioni inerenti la mobilità (si veda ad esempio il già citato Piano d'area per la mobilità del Rhodense) e nell'ambito della collaborazione in corso si valorizzeranno le sinergie sviluppabili alla luce della proposta progettuale di Arese.

In generale, i soggetti già coinvolti nell'attuazione del sono di seguito indicati:

Soggetti coinvolti in qualità di capofila e partner

- Comune di Arese (soggetto capofila)
- Fondazione Rete Civica Milano (partner)
- Fondazione Legambiente Innovazione (partner)
- *Soggetti coinvolti in rete per iniziative prevedibili durante lo svolgimento*
- Associazione FIAB/Ciclobby (*lettera di intenti*)
- Scuole di diverso ordine e grado (*lettera di intenti*)

B) Le modalità di intervento

QUADRO GENERALE DEI COSTI E DEL CONTRIBUTO RICHIESTO

VALORE COMPLESSIVO DEL PROGETTO	€ 143.400
Ammontare del contributo richiesto	€ 86.000
Cofinanziamento Ente capofila (valorizzazione personale e spese correnti)	€ 25.200
Cofinanziamento Partners (valorizzazione personale)	€ 32.200

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

QUADRO GENERALE DELLE RISORSE UMANE IMPIEGATE

PERSONALE STRUTTURATO DEL COMUNE DI ARESE (ENTE CAPOFILA)		
Ruolo	Nominativo	Note
Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive	Sabrina Malchiodi	
Responsabile Unità Operativa Attività Produttive e Tempo Libero	Maria Luisa Cozza	
Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente	Morena Zenucchi	
Responsabile Settore Gestione del Territorio	Sergio Milani	
Responsabile Servizio Progettazione	Alberto Milani	
Comandante Polizia Locale	Mauro Bindelli	
Responsabile Servizio Sportello del Cittadino	Nataschia Sessa	
Responsabile Settore Affari Generali e Personale	Carlo Maria Ceriani	
Responsabile Servizio Contratti	Lucia Antonzazzo	
PERSONALE NON STRUTTURATO DELLA FONDAZIONE RETE CIVICA DI MILANO (PARTNER)		
Direttore	Mario Sartori	Laureato in Architettura, Responsabile scientifico
Ricercatore senior	Giuliana Gemini	Laureata in Scienze ambientali, esperta in reporting ambientale, processi partecipati e strumenti di e-democracy
Ricercatore senior	Marina Trentin	Master in Uso del Territorio e Gestione delle Acque nei Paesi in via di sviluppo, esperta in sistemi informativi territoriali
Ricercatore senior	Leonardo Sonnante	Laureato in Scienze dell'Informazione, esperto di reti civiche, Responsabile ricerca e sviluppo software e strumenti e-participation – responsabile piattaforma openDCN
Ricercatore senior	Oliverio Gentile	Laureato in Scienze dell'Informazione, esperto di reti civiche/community on-line e responsabile amministrativo
PERSONALE STRUTTURATO E NON STRUTTURATO DELLA FONDAZIONE LEGAMBIENTE INNOVAZIONE		
Coordinatore scientifico	Cristiano Ghirlanda	Diploma di Laurea presso lo IED – Istituto Europeo di Design, Milano e Diploma in Journalism and Communication presso Lab – Columbia University, NYC. Esperto in gestione di progetti internazionali e comunicazione .
Ricercatore senior	Daniele Faverzani	Laureato in Architettura esperto nelle tematiche relative all'ambiente urbano e nella informazione ambientale
Ricercatore junior	Andrea Tremolada	Laureato in Sociologia, esperto in comunicazione, mass media e progettazione web
PERSONALE ESTERNO (Contrattualizzato da Fondazione Rete Civica Milano e da Comune di Arese)		
Città possibili srl	Chiara Vona	Master in Gestione Sostenibile dell'Ambiente a Scala Locale, esperta in reporting ambientale, processi partecipati ed educazione ambientale
	Anna Crimella	Laureata in Scienze Ambientali, esperta in reporting ambientale, processi partecipati ed educazione ambientale
	Aldo Pozzoli	Master in Economia e Management dell'Ambiente (MEMA), esperto di Mobility Management
	1 risorsa junior da individuare	
PERSONALE ESTERNO (Contrattualizzato da Comune di Arese)		
Grafico	Da individuare	

AZIONE 1 – START-UP

Obiettivi, risultati attesi e criteri di valutazione

Il progetto avrà una fase di start-up finalizzata a porre le basi per l'avvio delle attività successive mediante una precisa individuazione di tutti i soggetti da coinvolgere e dei progetti/iniziative che sul territorio potrebbero offrire interessanti sinergie/criticità da considerare nello svolgimento del progetto stesso. Le attività previste riguardano principalmente:

- la mappatura del pubblico interessato e il consolidamento della rete dei soggetti prevista nel progetto;
- l'analisi dei documenti tecnici esistenti presso l'amministrazione comunale o a livello di area (Rhodense) in tema di mobilità e delle esperienze pregresse/in corso correlate al tema che possano offrire sinergie interessanti nello svolgimento del progetto

È importante evidenziare che la mappatura del pubblico interessato costituisce un'azione molto importante per le fasi successive in quanto mira a identificare tutti gli interessi che è necessario considerare affinché le attività previste nel progetto possano essere efficaci, tenendo conto anche degli eventuali "malumori" che a livello locale potrebbero rappresentare un ostacolo per l'adesione alle iniziative in programma. Si tratta di una attività che non si conclude in questa fase ma che deve necessariamente considerarsi continua e aperta a integrazioni, sulla base di valutazioni condotte man mano che il progetto avanza, qualora emergessero elementi non considerati in fase di start-up. A partire dai soggetti già coinvolti in rete in fase di redazione del progetto, ma anche alla luce della mappatura completa degli interessi esistenti, sarà possibile individuare una rosa di portatori di interesse il cui ruolo risulti particolarmente importante per le attività da implementare, con i quali avviare contatti diretti affinché tali attori possano supportare la fase di start-up, contribuendo a individuare eventuali altri soggetti da coinvolgere, secondo il metodo "a palla di neve" (agli attori coinvolti viene chiesto di indicare se nella mappatura effettuata manca qualcuno), nonché a costruire il quadro dei progetti/iniziative da considerare.

Organigramma

- Comune di Arese: Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive, Responsabile Unità Operativa Attività Produttive e Tempo Libero, Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente, Responsabile Settore Gestione del Territorio, Responsabile Servizio Progettazione, Comandante Polizia Locale, Responsabile Servizio Sportello del Cittadino, Responsabile Settore Affari Generali e Personale
- Fondazione Rete Civica Milano: Città possibili srl (dott.ssa Chiara Vona, dott.ssa Anna Crimella)

Tempi di realizzazione

Le attività di start-up impegneranno i primi due mesi del progetto.

AZIONE 2 – CAMPAGNA MEDIATICA

Obiettivi, risultati attesi e criteri di valutazione

Rientrano in questa azione tutte le attività di informazione e comunicazione che accompagneranno le diverse fasi del progetto con particolare riferimento alle attività di partecipazione. È fondamentale che il progetto abbia molta visibilità sul territorio, con l'obiettivo primario di coinvolgere tutta la comunità in una riflessione sulla mobilità sostenibile e sulle esigenze che è necessario considerare per consentire a cittadini/lavoratori/visitatori di non utilizzare l'auto privata. Naturalmente l'obiettivo sarà raggiungere tutti i

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

potenziali fruitori del servizio di bike-sharing di cui si intende valutare la fattibilità e le modalità di implementazione. Particolare attenzione sarà dedicata in fase conclusiva alla restituzione dei risultati ottenuti e agli esiti del progetto.

La campagna mediatica utilizzerà strumenti e linguaggi di informazione/comunicazione differenziati e integrati, individuati considerando i diversi destinatari e le modalità che già risultano più efficaci a livello locale. In via preliminare si prevede:

- allestimento di conferenze stampa, al principio e al termine del progetto;
- organizzazione di attività informative attraverso i tradizionali metodi utilizzati dal Comune: sito internet dell'Agenda 21 Locale comunale, notiziario locale (Aresium) con relative edizioni monotematiche dedicate al progetto (Aresium Flash);
- dislocazione di manifesti, pannelli informativi e/o totem in contesti strategici
- piattaforma on-line (si veda nel dettaglio l'Azione 3)
- pubblicazione "Muoversi ad Arese" (si veda nel dettaglio l'Azione 6)

L'informazione sarà gestita con continuità per mantenere in tutte le fasi un buon livello di interesse nei confronti del progetto da parte di tutti i portatori di interesse e in generale da tutta la comunità locale.

È prevista la progettazione di una grafica specifica e riconoscibile da utilizzare non solo per gli strumenti di informazione/comunicazione, ma anche per tutti i materiali di lavoro utilizzati in fase di partecipazione e i prodotti tecnici elaborati.

Ove possibile, saranno utilizzati prioritariamente materiali a basso impatto ambientale (carta e materiali riciclati o certificati).

Organigramma

- Comune di Arese: Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive, Responsabile Unità Operativa Attività Produttive e Tempo Libero, Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente, Responsabile Settore Gestione del Territorio, Responsabile Servizio Progettazione, Comandante Polizia Locale, Responsabile Servizio Sportello del Cittadino, Responsabile Settore Affari Generali e Personale, un grafico
- Fondazione Rete Civica Milano: arch. Mario Sartori, Città possibili srl (dott.ssa Chiara Vona, dott.ssa Anna Crimella)
- Fondazione Legambiente: dott. Cristiano Ghirlanda

Tempi di realizzazione

16 mesi, a partire dal 3° mese fino al termine del progetto

AZIONE 3 – PARTECIPAZIONE SUL TERRITORIO

Obiettivi, risultati attesi e criteri di valutazione

L'attività partecipativa, che permea il progetto per la sua intera durata, è mirata all'ascolto dell'utenza in merito al tema della mobilità sostenibile, per rilevare bisogni, istanze e le proposte del pubblico interessato. L'attività partecipativa consentirà, da una parte, di sensibilizzare la comunità locale in merito alla necessità di abbandonare l'auto privata quale unico mezzo di spostamento, dall'altra, di supportare, mediante l'ascolto dell'utenza, la definizione delle azioni specifiche e delle modalità di intervento da mettere in atto a livello locale. Il primo passo in questo senso, sarà compiuto proprio utilizzando gli esiti dell'ascolto e del confronto

a supporto della redazione dello studio di fattibilità per l'implementazione di un servizio di bike-sharing a livello comunale. La comunità locale sarà coinvolta non solo nella fase di ascolto dei bisogni, ma anche nella progettazione degli interventi pilota che scaturiranno dallo studio di fattibilità.

In sintesi, il processo partecipativo prevede due principali fasi:

- ascolto e analisi dei bisogni mediante raccolta delle percezioni circa le criticità del sistema attuale della mobilità sostenibile, valutazione della domanda e della propensione dell'utenza a modalità di spostamento alternativi all'auto privata;
- partecipazione alla progettazione di interventi legati al tema della mobilità sostenibile e ciclabile. Durante la redazione dello studio di fattibilità del servizio di bike-sharing, si prevede di coinvolgere il pubblico in un confronto circa le modalità di intervento che meglio risponderebbero alle esigenze emerse anche in fase di ascolto, anche individuando azioni pilota alternative, laddove il bike-sharing risultasse poco praticabile o poco rispondente alle richieste dell'utenza.

È importante evidenziare che il processo partecipativo per sua natura deve essere inteso come un processo aperto, da programmare e rimodularsi sulla base degli esiti che via via si registrano nel corso del suo svolgimento. In questa sede si intende quindi proporre i momenti principali che caratterizzeranno il processo partecipativo (cfr. sopra) e una sintesi degli strumenti utilizzati, tenendo conto che essi saranno necessariamente calibrati in funzione degli obiettivi di volta in volta perseguiti e del riscontro via via ricevuto dai portatori di interesse e dalla comunità locale coinvolta. Solo mediante un approccio realmente aperto e non costretto in attività definite a priori è infatti possibile garantire una risposta efficace alle esigenze specifiche del territorio che progressivamente emergeranno.

Gli strumenti previsti in via preliminare per le attività di ascolto/analisi dei bisogni e di progettazione partecipata degli interventi sono di seguito elencati. Essi saranno differenziati in base all'obiettivo perseguito e agli attori coinvolti. In particolare è possibile prevedere una differenziazione degli strumenti utilizzati per il coinvolgimento e la partecipazione da una parte dei portatori di interesse individuati nella mappatura (in prima istanza i soggetti inclusi nella rete del progetto) e dall'altra del pubblico più ampio (associazioni e cittadini). Sono considerati portatori di interesse le organizzazioni che possono giocare un ruolo significativo nell'implementazione degli interventi (gestore del trasporto pubblico, imprese di medie o grandi dimensioni, associazioni operanti nel campo della mobilità ciclabile, scuole, ecc). Come già rilevato questi soggetti saranno coinvolti fin dalla fase di start-up.

1. Indagini finalizzate all'ascolto e all'analisi dei bisogni, realizzate sia mediante questionari a distribuzione diffusa, sia mediante interviste ai portatori di interesse selezionati. Per la distribuzione dei questionari si ipotizza il coinvolgimento delle scuole comunali, con una propedeutica attività di presentazione del progetto agli insegnanti. Le interviste saranno invece realizzate con i portatori di interesse selezionati, previo appuntamento e costituiranno un importante momento di coinvolgimento di tali soggetti nell'iniziativa.
2. Eventi sul territorio, articolati in funzione degli obiettivi perseguiti, della fase del processo.

Nella fase di ascolto si svolgeranno attività nei luoghi dove è possibile intercettare i fruitori della bicicletta (ad esempio il Parco delle Groane, servizi pubblici, scuole, ecc.), mediante l'utilizzo di tecniche partecipative quali *l'allestimento di pannelli interattivi* e la realizzazione di *video box*.

In via preliminare si può prevedere l'allestimento di pannelli interattivi in 2 occasioni ludico-ricreative del Comune, come esempio l'annuale bicicletata e momenti festivi estivi al Parco delle Groane: i pannelli

spiegheranno il progetto, pubblicheranno la piattaforma online per la partecipazione in rete e offriranno strumenti interattivi (mappe, questionari, ecc.) mediante i quali i facilitatori raccoglieranno le indicazioni dei visitatori sulla mobilità ciclabile. I video box saranno invece interviste video ai cittadini realizzate in modo spot in punti strategici del territorio per la mobilità ciclabile o per la fruizione dei cittadini, ad esempio: i servizi pubblici, il mercato, luoghi commerciali, centri sportivi ecc. Le interviste saranno visibili on line all'interno della piattaforma.

Nella fase di progettazione si organizzeranno invece attività più mirate, organizzate in forma di *focus group*, durante le quali condividere le modalità di intervento considerate nello studio di fattibilità per l'implementazione del bike-sharing, anche individuando azioni pilota alternative (servizi come ciclofficine, rastrelliere e ricoveri, ecc), laddove il bike-sharing risultasse poco praticabile o poco rispondente alle richieste dell'utenza. In via preliminare si può prevedere l'organizzazione di 2 momenti di incontro:

- il primo incontro dedicato alla presentazione di quanto emerso dallo studio di fattibilità in fase di analisi tecnica e di ascolto dell'utenza, ma anche all'ascolto di esperienze e *best practices* già realizzate in altri contesti, con il contributo di esperti e associazioni esterne (ad esempio Ciclobby);
- il secondo dedicato a condividere le ipotesi progettuali formulate nello studio di fattibilità affinché sia possibile individuare gli interventi che meglio rispondono alle esigenze locali.

3. Partecipazione in rete, mediante l'implementazione della piattaforma web descritta nell'AZIONE 4 e che sarà strumento fondamentale sia in fase di ascolto, sia in fase di progettazione.

Organigramma

- Comune di Arese: Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive, Responsabile Unità Operativa Attività Produttive e Tempo Libero, Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente, Responsabile Settore Gestione del Territorio, Responsabile Servizio Progettazione, Comandante Polizia Locale, Responsabile Servizio Sportello del Cittadino, Responsabile Settore Affari Generali e Personale

- Fondazione Rete Civica Milano: arch. Mario Sartori, dott.ssa Giuliana Gemini, dott.ssa Marina Trentin, Città possibili srl (dott.ssa Chiara Vona, dott.ssa Anna Crimella e un junior da individuare)

Tempi di realizzazione

15 mesi, a partire dal 4° mese fino al termine del progetto.

AZIONE 4 – PARTECIPAZIONE IN RETE

Obiettivi, risultati attesi e criteri di valutazione

Nell'ambito delle attività partecipative di progetto, si propone di avvalersi, in modo integrato e coordinato con il percorso partecipativo *vis-a-vis* territoriale e con le attività di redazione dello studio di fattibilità per la mobilità ciclabile, di un ambiente partecipativo on-line (basato sull'uso della piattaforma openDCN) dedicato al tema della promozione della mobilità sostenibile e ciclabile nella comune di Arese. La piattaforma openDCN¹ rappresenta un ambiente di e-democracy dotato di specifici strumenti a supporto dei processi

¹ La piattaforma openDCN (www.opendcn.org), sviluppata all'interno del progetto e21 (bando e-democracy CNIPA 2005), propone un set di strumenti di partecipazione on-line concepiti per consentire di sviluppare attività di

partecipativi on-line, capaci di stimolare la partecipazione dei cittadini ed aumentarne il loro coinvolgimento.

La piattaforma openDCN è costituita da due aree principali:

- lo spazio di community, cioè la parte del sistema cui è demandata la gestione delle interazioni libere tra gli utenti. Lo strumento principale presente in tale area, la CityMap, ha la funzione di consentire una discussione libera focalizzata sul territorio, stimolando l'adesione ai processi partecipativi: la CityMap è costituita da un forum le cui discussioni possono essere localizzate su una mappa georeferenziata (realizzata tramite una Google Map© ovvero costruita dagli utenti avvalendosi di software liberi per la mappatura territoriale) ed è pensata per attrarre i cittadini, abituarli a discutere della loro città, non solo con l'Amministrazione, ma anche tra loro, in modo libero e il più possibile immediato;
- lo spazio deliberativo, cioè la parte del sistema cui è demandata la gestione dei processi partecipativi veri e propri. E' costituito dalle Agende dei processi partecipativi e da un insieme di strumenti deliberativi che implementano le tecniche partecipative supportate dal sistema. Tali strumenti sono:
 - la Discussione Informata, uno strumento deliberativo dal funzionamento analogo a quello di un forum, che consente la discussione ed elaborazione collaborativa di proposte ed ha come finalità quella di produrre un documento di sintesi che sia il frutto dei contributi inviati dai partecipanti;
 - il Meeting On Line regolato, uno strumento per la discussione sincrona, simile ad una chat, in cui i tempi ed i modi di interazione fra i partecipanti sono regolati da regole di conduzione del meeting che garantiscono a tutti di potersi esprimere e di poter arrivare ad un risultato condiviso;
 - la Consultazione Certificata, che consente la consultazione di quanti partecipano al processo partecipativo in merito ad uno o più quesiti proposti, nel rispetto di alcuni requisiti di voto volti ad aumentare il grado di attendibilità delle risposte fornite.

La messa a disposizione del progetto della piattaforma di e-democracy permetterà:

- la valorizzazione e sistematizzazione delle informazioni e dei dati esistenti sulla mobilità sostenibile ad Arese, nonché sui progetti e le iniziative in corso;
- la raccolta, con il concorso dei cittadini, di dati, servizi, tracciati e infrastrutture per la mobilità sostenibile;
- la raccolta di segnalazioni di problematiche che caratterizzano la mobilità sostenibile quanto a sicurezza, accessibilità, qualità, economicità e sostenibilità ad Arese, nonché dell'espressione delle attese al riguardo;
- il concorso collegiale degli attori nella costruzione di progetti ed iniziative in materia di mobilità sostenibile con particolare riferimento al bike-sharing;
- l'effettuazione di consultazioni certificate via rete che riguardano le iniziative e le proposte in materia di mobilità sostenibile e che coinvolgano in modo ampio la cittadinanza e gli attori interessati;
- il monitoraggio dello stato di avanzamento dei progetti e delle iniziative.

Per raggiungere tali obiettivi, le attività di interazione in rete dovranno naturalmente essere coordinate con le attività comunicative, informative e soprattutto partecipative *vis-a-vis* del territorio, fermo restando che il Forum collegiale cittadino debba rappresentare il contesto deliberativo primario in cui approvare le deliberazioni che contengono i risultati del percorso partecipativo, prevedendo in particolare:

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

- che i processi partecipativi on-line e *vis-a-vis* travasino reciprocamente le proprie risultanze e informazioni e che ad ogni *milestone* significativa del percorso di partecipazione ed interazione territoriale corrisponda un'analoga opportunità di interazione in rete sullo stesso tema ed aperta allo stesso *panel* di attori (es. coloro che siano stati coinvolti nell'inchiesta nel territorio);
- che alla conclusione del processo partecipativo previsto nella fase di progettazione, corrisponda la chiusura di una Discussione Informata on line attraverso la condivisione in rete di un documento rappresentativo degli esiti del processo.

Sintetizzando, l'attivazione, lo sviluppo e la gestione della piattaforma on-line prevede le seguenti azioni:

- definizione dei requisiti partecipativi dell'ambiente on line anche attraverso l'analisi degli attori e dei tematismi e l'interazione con i soggetti (singoli o associati) potenziali utilizzatori dell'ambiente telematico (attività di comunicazione finalizzate alla creazione della comunità partecipante);
- formazione di soggetti interni ed esterni all'amministrazione, pubblici e privati, sulla partecipazione sull'e-participation con particolare approfondimento dell'utilizzo della piattaforma openDCN sia sul versante utente sia sul versante del site management e della facilitazione-comunicazione-moderazione in rete;
- progettazione, allestimento, personalizzazione in raccordo con il committente dell'ambiente (del sito partecipativo), ivi compreso il galateo e l'eventuale Patto Partecipativo e gestione (site management) dell'ambiente con particolare riferimento:
- supporto nelle attività di approntamento delle risorse informative del sito e nelle attività di facilitazione contenutistica per stimolare e rendere efficace il dibattito e l'interazione in rete, ivi compresa la funzione di stimolo nei confronti dei partecipanti al rispetto delle scadenze nel fornire i contributi attesi,

Organigramma

- Comune di Arese: Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive, Responsabile Unità Operativa Attività Produttive e Tempo Libero, Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente, Responsabile Settore Gestione del Territorio, Responsabile Servizio Progettazione, Comandante Polizia Locale, Responsabile Servizio Sportello del Cittadino, Responsabile Settore Affari Generali e Personale
- Fondazione Rete Civica Milano: arch. Mario Sartori, dott.ssa Giuliana Gemini, dott.ssa Marina Trentin, dott. Leonardo Sonnante

Tempi di realizzazione

17 mesi, a partire dal 2° mese fino al termine del progetto. La piattaforma è uno strumento che potenzialmente può essere mantenuto attivo dal Comune fatto salvo per l'attività di moderazione e con un intervento di migrazione sul server

AZIONE 5 – STUDIO DI FATTIBILITÀ

Breve descrizione (obiettivi, risultati attesi e criteri di valutazione)

Lo studio di fattibilità sarà volto a valutare principalmente l'opportunità di istituire un sistema di bike-sharing sul territorio aresino e le modalità di implementazione del servizio più idonee al contesto in esame, valutando ove necessario eventuali modalità di intervento alternative al bike-sharing orientate al miglioramento della mobilità ciclabile nell'area.

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

In fase iniziale si prevede una serie di incontri con l'Amministrazione – politici e tecnici- per misurare l'impegno, anche economico, che potrebbe essere garantito negli anni (es.: previsione in bilancio di risorse per coprire i costi di gestione del bike sharing).

Il punto di partenza sarà la rappresentazione dello stato di fatto, mediante l'analisi dei bisogni dell'utenza (cittadini, lavoratori, visitatori) secondo le modalità sopra descritte, lo studio delle infrastrutture esistenti e in progetto (a partire dal confronto con gli strumenti di pianificazione comunale approvati o in itinere), i flussi di traffico più consistenti come già rilevati sul territorio comunale, il sistema di trasporto pubblico locale, ecc.

Lo studio di fattibilità prenderà quindi in considerazione tutti gli aspetti gestionali ed esecutivi per l'implementazione del servizio, considerando le principali esperienze internazionali e nazionali:

- individuazione dei percorsi valorizzabili per l'attivazione del bike-sharing e dislocazione degli interventi accessori a tale sistema (ad esempio: rastrelliere e ciclo-officine);
- quantificazione dei mezzi da acquistare;
- definizione dello standard del servizio: orari di apertura del servizio, tempo di tenuta della bicicletta da parte dell'utente, costo e modalità di abbonamento e ritiro;
- organizzazione del sistema di gestione del servizio, necessario ad esempio a garantire la presenza nelle rastrelliere di un numero di mezzi adeguato, ma non eccedente affinché ci sia spazio per il rilascio;
- previsione dei costi sia di avvio del servizio, sia gestionali, anche considerando le opportunità emergenti dagli introiti della concessione di spazi pubblicitari nelle strutture dedicate al servizio.

Rafforzano lo studio di fattibilità le attività di ascolto e partecipazione descritte ai punti precedenti e che consentiranno una valutazione continua e in itinere delle analisi svolte e della potenziale efficacia del servizio.

Organigramma

- Comune di Arese: Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive, Responsabile Unità Operativa Attività Produttive e Tempo Libero, Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente, Responsabile Settore Gestione del Territorio, Responsabile Servizio Progettazione, Comandante Polizia Locale, Responsabile Servizio Sportello del Cittadino, Responsabile Settore Affari Generali e Personale. Città possibili srl (dott.ssa Anna Crimella, dr.ssa Chiara Vona, dr. Aldo Pozzoli)
- Fondazione Rete Civica Milano: dott.ssa Marina Trentin
- Fondazione Legambiente Innovazione: dott. Cristiano Ghirlanda, dott. Andrea Tremolada

Tempi di realizzazione

7 mesi, a partire dal 4° mese.

AZIONE 6 – PUBBLICAZIONE MUOVERSI AD ARESE

Breve descrizione (obiettivi, risultati attesi e criteri di valutazione)

L'azione prende spunto dalla considerazione che nel panorama attuale della mobilità metropolitana, uno degli elementi di maggior criticità è sicuramente la carenza di informazioni su mezzi, servizi, strutture e sistemi di mobilità alternativi all'auto privata. Questi, se messi adeguatamente in rete o anche soltanto correttamente integrati in uno strumento informativo, potrebbero incrementare notevolmente il numero dei

propri utenti, fornendo una valida alternativa a molti cittadini che oggi usano l'auto solo perchè non hanno (o credono di non avere) altra scelta. In quest'ottica, l'idea di produrre uno strumento informativo, che prenda spunto da quanto già fatto nella pubblicazione "Muoversi a Milano" - distribuita dall'amministrazione comunale in allegato alla rivista Vivi Milano del Corriere della Sera - e visualizzi in poche pagine tutti i mezzi alternativi all'auto su un'unica mappa, le risposte possibili alle varie domande di mobilità dei cittadini, con esempi chiari e comprensibili di cosa si può fare, potrebbe far compiere un grande passo avanti alla mobilità multimodale. L'analisi dell'offerta è integrata da un'attività di rielaborazione e combinazione dei dati raccolti, per produrre una guida incentrata sulle richieste degli utenti, fornendo risposte utili e immediate alla domanda di servizi di mobilità dei bambini, dei giovani, degli adulti, degli anziani, dei professionisti, dei disabili, di chi si sposta per fruire di eventi culturali o ha esigenze di svago. Ovviamente, integrare l'attuale "Muoversi a Milano" con mappe e servizi dettagliati a scala metropolitana, richiederebbe ingenti investimenti, senza aver preventivamente ricevuto il necessario feedback dall'utenza reale. L'idea è allora quella di verificare a scala minore la capacità attrattiva ed esplicativa dello strumento, così da verificarne immediatamente pregi e difetti, potenzialità e debolezze. Arese sembra possedere le caratteristiche territoriali e infrastrutturali ideali per la messa in opera di questo strumento. Ha infatti un buon numero di mezzi/strutture di mobilità alternativi (bus, piste ciclabili, ecc), senza però essere perfettamente collegata con le grandi reti di trasporto su ferro (treno, metropolitana), ma avendo vicino un polo di attrazione molto forte quale Rho e la sede della Fiera.

In parallelo con le altre azioni del progetto, si procederà all'elaborazione della pubblicazione "Muoversi ad Arese", che consisterà in una mappa di mezzi, strutture, servizi e prodotti disponibili nell'area del comune di Arese. Saranno evidenziati tutti i servizi di mobilità multimodale esistenti, senza distinzione per tipologia di servizi o gestore (pubblico, privato, regionale, locale, ecc). In un riquadro saranno anche illustrati i collegamenti con il polo fieristico, la metropolitana e la stazione FS. Ci sarà anche una parte testuale che elencherà i tipi di servizio, le modalità di abbonamento/uso, gli orari, i costi, i punti di prelievo, i punti di interscambio, le possibilità di integrazione tariffaria e d'uso, ecc, di tutte le modalità citate. In questo modo si fornirà ai cittadini di un'area definita uno strumento che permetta loro di spostarsi comodamente nell'area metropolitana senza usare l'auto propria. Potrebbero anche essere inserite una sorta di FAQ sui problemi di mobilità dei cittadini e sulle possibili soluzioni. Ad esempio, alla domanda "mi muovo per lavoro e sono una mamma" la risposta sarà una breve spiegazione su cosa si può fare per andare a lavorare senza usare l'auto (abbonati al tpl o iscriviti al portale car pooling); alla domanda mi muovo per studio e sono giovane, la risposta sarà "abbonati al tpl per andare a scuola e scopri l'idea dell bike sharing per spostarti in città, ecc. A conclusione, verrà riportato in modo sintetico la descrizione di come "Muoversi da piccoli", ma anche da giovani, da anziani, da disabili. Questo strumento può anche essere visto come un primo passo verso la Centrale di Mobilità. Infatti, sperimenta a scala locale quello che dovrebbe essere uno dei principali artefatti che la Centrale di Mobilità sarà in grado di produrre: una pubblicazione che non soltanto "metta nero su bianco" cosa c'è in termini di prodotti/servizi alternativi all'auto, ma anche cosa manca (piste ciclabili? bike sharing?, ciclofficine? servizi di car pooling? servizi di car sharing? navette? ecc). Una volta prodotto, sarà anche in grado di fornire un utile strumento per lo scambio di informazioni tra i vari gestori di trasporto (tpl, servizi innovativi, ecc).

Organigramma

- Comune di Arese: Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive, Responsabile Unità Operativa Attività Produttive e Tempo Libero, Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente, Responsabile Settore Gestione del Territorio, Responsabile Servizio Progettazione, Comandante Polizia Locale, Responsabile Servizio Sportello del Cittadino, Responsabile Settore Affari Generali e Personale.
- Fondazione Legambiente Innovazione: dott. Cristiano Ghirlanda, dott. Daniele Faverzani

Tempi di realizzazione

7 mesi, a partire dal 4° mese.

AZIONE 7 – SEGRETERIA ORGANIZZATIVA E COORDINAMENTO

Rientrano in questa azione tutte le attività volte a garantire la gestione e il coordinamento del progetto, per quanto concerne gli aspetti metodologici, organizzativi, logistici nonché di segreteria e coordinamento per le procedure di rendicontazione.

L'impostazione metodologica e la verifica dello stato di avanzamento dei lavori sarà affidata ad un gruppo di coordinamento che opererà mediante appuntamenti periodici, approssimativamente mensili. Il gruppo di coordinamento coinvolgerà: un referente per il Comune di Arese, un referente per Fondazione Rete Civica Milano, un referente per Fondazione Legambiente Innovazione.

Per quanto concerne gli aspetti organizzativi e logistici in riferimento alle attività di partecipazione sul territorio, tali attività saranno condotte in collaborazione da un referente per il Comune di Arese e da Città Possibili srl che supporterà il Comune nelle attività di coinvolgimento e comunicazione con i portatori di interesse, nonché nell'allestimento degli spazi individuati e gestiti dal Comune stesso.

Organigramma

- Comune di Arese: Responsabile Settore Ambiente e Attività Produttive, Istruttore Tecnico Amministrativo Ambiente e Responsabile Servizio Contratti
- Fondazione Rete Civica Milano: dott.ssa Giuliana Gemini, dott. Oliverio Gentile, Città Possibili srl (dott.ssa Chiara Vona)
- Fondazione Legambiente Innovazione: dott. Cristiano Ghirlanda, dott. Andrea Tremolada

Tempi di realizzazione

18 mesi, attività che accompagna tutto il progetto

IV. Organizzazioni richiedenti

Comune di Arese (ente capofila)

Il Comune di Arese è un comune della Provincia di Milano, situato nell'ambito del Rhodense, con oltre 19.000 abitanti residenti. Arese occupa la parte centrale del triangolo compreso tra la strada statale 233 detta Varesina, l'autostrada A8 Milano-Laghi e il Canale Villoresi. Uno sviluppo edilizio di tipo residenziale con villette immerse nel verde e strutture urbanistiche di pregio, l'inserimento di parte del territorio nel Parco delle Groane fanno di Arese una città piacevole e tranquilla dell'hinterland milanese. Del Comune di Arese fanno parte la frazione Valera (a nord ovest) e la località Torretta (a est).

L'Amministrazione Comunale, da tempo è impegnata nella valorizzazione e nella promozione della bicicletta come mezzo di trasporto e per tale impegno nel marzo 2009 ha ricevuto il titolo di "Comune Amico della bicicletta" da Pietro Mezzi, Assessore al Territorio, Parchi e Mobilità ciclistica della Provincia di Milano.

L'Amministrazione Provinciale ha premiato Arese per essersi distinta nella promozione dell'uso della bicicletta, sia attraverso lo sviluppo di piste ciclabili, sia attraverso la riorganizzazione del traffico a favore della mobilità ciclabile. In questo senso va considerata anche l'ormai consueta bicicletтата di primavera che dal 2001 coinvolge famiglie e cittadini.

Nel 2007 il Comune ha inoltre aderito al progetto europeo Bypad Platform (Bicycle Policy Audit), cofinanziato dalla Provincia di Milano, finalizzato alla valutazione e miglioramento della qualità delle politiche locali per la mobilità ciclabile. Il Bypad Platform è un modello europeo di autovalutazione della mobilità ciclabile nato dall'esperienza di numerose società europee esperte di mobilità. In Italia il progetto è coordinato da "Okoinstitut Sudtiroil" (Ecoistituto di Bolzano) in partnership con varie province, tra cui quella di Milano, ed alcune città. Il progetto si è articolato in due fasi:

- 1) fase di analisi e audit: attraverso la creazione di un gruppo di valutazione, si analizzano i punti deboli del processo e si valutano gli eventuali miglioramenti da apportare. Alla fine delle analisi si ha una bozza del piano della qualità per la mobilità ciclabile, che definisce le linee guida per gli anni successivi;
- 2) fase di condivisione dei risultati: attraverso il confronto dei risultati si cercano di raccogliere e condividere quegli elementi utili alla crescita di un sistema della mobilità ciclabile.

La fase di "audit" si è conclusa e per consentire alla cittadinanza di conoscere l'attività fin qui svolta l'Amministrazione arecina e la Provincia di Milano in data 16 aprile 2009 hanno organizzato una Conferenza Stampa dal titolo "Arese in Bici" – ByPad Piano d'Azione per la mobilità ciclabile.

La conclusione della prima fase ha messo in luce alcuni spunti di riflessione, sui quali predisporre i futuri piani d'azione per avviare un processo di miglioramento della mobilità ciclabile e dei bisogni degli utenti. Da tali spunti nasce l'esigenza di partecipare al Bando 2009 indetto dalla Fondazione Carialo dal titolo "Promuovere forme di mobilità sostenibile alternative all'auto privata".

La Fondazione RCM - Rete Civica di Milano

La Fondazione RCM Rete Civica di Milano (FRCM) è una fondazione di partecipazione senza fini di lucro che da quasi dieci anni si occupa della diffusione nella comunità civica di strumenti informatici e telematici atti a promuovere e favorire la partecipazione.

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

I suoi soci fondatori sono l'Università degli Studi di Milano, la Regione Lombardia, la Provincia e la Camera di Commercio di Milano.

Tra i suoi scopi spicca la progettazione e la gestione di ambienti di partecipazione attiva dei cittadini, avvalendosi di strumenti digitali, informatici e telematici, nei processi di formazione, adozione e valutazione delle decisioni e dei servizi di pubblico rilievo e con particolare attenzione allo sviluppo sostenibile, alla gestione del territorio, alla tutela dell'ambiente e del paesaggio.

Sono altrettanto presenti i processi partecipativi attinenti il traffico e la mobilità, il turismo e la cultura, la salute e qualunque altro tema possa trarre giovamento dalla partecipazione dei cittadini e di altri portatori di interesse.

Sulla base delle esperienze e delle metodologie maturate nella realizzazione e nella gestione di ambienti di telematica civica (Rete Civica di Milano, PartecipaMi - www.partecipami.it) ed in particolare attraverso il progetto e21 (capofila comune di Mantova), FRCM ha messo a punto strumenti per la partecipazione on line che sono stati sperimentati ed applicati in una decina di importanti comuni lombardi impegnati in processi di agenda 21 e più in generale in percorsi di coinvolgimento sui temi della sostenibilità ambientale: Brescia, Como, Consorzio CO.Ri., Desenzano, Lecco, Mantova, Pavia, San Donato Milanese, Vigevano, Vimercate). L'obiettivo del progetto e21 e delle altre esperienze di telematica civica condotte da Fondazione RCM è quello di offrire nuovi strumenti e nuove opportunità per la partecipazione dei cittadini al dibattito sulle problematiche del territorio (spazio di 'community') e di permettere un'interazione più efficace tra i soggetti che, a vario titolo, concorrono alla definizione delle decisioni all'interno di processi strutturati e formalizzati (spazio "deliberativo").



Con la messa a punto, a seguito del progetto e21, della piattaforma openDCN (www.opendcn.org) FRCM può mettere a disposizione degli Enti locali impegnati in percorsi di partecipazione un ambiente di community e un ambiente deliberativo.

FRCM ha sede presso l'Università degli studi di Milano – Laboratorio d'informatica civica (DICO) dove opera in stretta collaborazione con il Laboratorio di Informatica Civica (LIC). Del suo staff fanno esperti dell'e-participation e tecnici informatici e telematici affiancati da un nucleo di esperti che hanno sviluppato numerose esperienze di processi partecipati (vis a vis e on line) sui temi del territorio, del paesaggio e della biodiversità in particolare nella definizione partecipata di Politiche del paesaggio ispirate alla Convenzione Europea del Paesaggio, di piani e normative legate alla gestione delle acque, dei rifiuti, agenda 21 locale .

Principali progetti dal 2000 ad oggi:

- **Il Progetto e21** – (www.progettoe21.it) per lo sviluppo della cittadinanza digitale in Agenda 21 (settembre 2006/agosto 2008). Su incarico di A.I.Re.C., FRCM è responsabile del coordinamento

dello sviluppo dell'ambiente di e-participation realizzato nell'ambito del progetto, della sua gestione nell'ambito delle sperimentazioni per i dieci comuni lombardi partner (Mantova - capofila, Brescia, Como, Desenzano, Lecco, consorzio Co.Ri., Pavia, San Donato Milanese, Vigevano e Vimercate) e della formazione all'utilizzo dell'ambiente stesso.

- **PartecipaMi.it** (www.partecipami.it) dal 2006 dedicato ai cittadini milanesi e ai loro rappresentanti nelle istituzioni locali per fornire gli strumenti di partecipazione alla discussione dei temi ritenuti rilevanti per il presente e per il futuro della città. L'obiettivo principale di partecipaMi.it è quello di sviluppare il canale di comunicazione tra cittadini e istituzioni fornendo strumenti sempre più idonei allo sviluppo dell'e-democracy.
- **Sicurezza stradale** (www.sicurezzastradale.partecipami.it) un ambiente di e-participation creato nel 2008 per informare e discutere sui problemi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile basato sulle segnalazioni dei cittadini sui punti critici della città di Milano;
- **Il Progetto europeo TruEvote** (conclusosi nel giugno 2003) al quale FRCM ha collaborato in qualità di partner dimostratore, ha affiancato alla ricerca sul protocollo di voto sicuro sviluppato dal Laboratorio Sicurezza e Reti (LASER) del DICo – Università degli Studi di Milano, un'indagine sociologica per valutare l'impatto di questi nuovi metodi di consultazione. La sperimentazione è stata condotta in collaborazione con il Liceo Scientifico Bottoni di Milano i cui studenti hanno sperimentato per primi il sistema di voto tramite postazioni allestite nei laboratori della scuola. È stata una delle prime esperienze di utilizzo di uno strumento di consultazione certificata dei cittadini, complementare agli strumenti di comunicazione diretta tra istituzioni e cittadini nel contesto più ampio dell'e-democracy.
- **“Scopri il Tesoro della Comunicazione” (SIT)** un progetto didattico cooperativo di scuole in rete, in collaborazione con la Provincia di Milano, la Regione Lombardia, l'Ufficio Scolastico Regionale per la Lombardia e l'ISPESL di Roma, sostenuto da FRCM, che da quasi 10 anni promuove l'uso consapevole delle ICT nelle scuole attraverso percorsi educativi in forma di gioco e favorisce lo scambio e l'incontro tra scuole, famiglie e associazioni. La rete di scuole aderenti al progetto SIT fa parte di ENIS, European Network of Innovative Schools, la rete delle scuole italiane ed europee impegnate nell'applicazione delle nuove tecnologie per l'innovazione scolastica del Ministero della Pubblica Istruzione.
- **Linee dirette con la Provincia di Milano** ovvero forum telematici pubblici che mettono i cittadini in contatto diretto con la Pubblica Amministrazione, o meglio con Amministratori, dirigenti e funzionari che la governano e vi operano. Tra le linee dirette attive vi sono quelle del Presidente e di numerosi uffici.
- **Associazioni Milano** (www.associazioni.milano.it) offre strumenti e servizi gratuiti per favorire una presenza attiva e partecipativa delle associazioni non-profit in rete: spazio web con autocomposizione del sito, forum, newsletter, ecc. Strumenti e servizi offerti sono perfettamente integrati con la community di RCM, per facilitare lo scambio, la condivisione ed il confronto tra le diverse realtà del ricco tessuto associativo di Milano e provincia. Ad oggi sono più di 300 le associazioni non-profit presenti su Associazioni Milano. Il servizio è promosso dalla Provincia di Milano e realizzato e gestito dalla Fondazione RCM.

BANDO CARIPLO 2009

PROMUOVERE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE ALTERNATIVE ALL'AUTO PRIVATA

- **Appuntamenti Metropolitan**, sviluppato a partire dal 2000 in collaborazione con la Provincia di Milano, è l'agenda on line degli eventi e delle manifestazioni nel territorio cittadino e della provincia per chi vuole informare ed essere informato (anche via SMS) su iniziative e manifestazioni ricreative, culturali, sportive. Cittadini, associazioni, Comuni, scuole, musei, biblioteche e ogni altro ente pubblico o privato può registrarsi al servizio e segnalare le proprie iniziative.
- **Partecipate: Just do It!**, un progetto per promuovere l'uso delle ICT da parte delle piccole e medie imprese creando tra loro una comunità di pratica. E' stato inizialmente co-finanziato da Fondazione Cariplo e successivamente – in una seconda fase - dalla Camera di Commercio di Milano; ha avuto tra i suoi partner anche Formaper, Iriscube, SMAU.

La Fondazione Legambiente Innovazione

Fondazione Legambiente Innovazione è un soggetto costituito dall'associazione Legambiente nell'anno 2007. Ha ottenuto il Riconoscimento Giuridico della Prefettura di Lodi in data 24/10/2007.

Fondazione Legambiente Innovazione **promuove l'innovazione in campo ambientale** e la diffusione di beni e servizi ecocompatibili. Organizza il **Premio Innovazione Amica dell'Ambiente**, effettua attività di ecosportello, opera nel settore della mobilità sostenibile e gestisce il sito www.viviconstile.org

Tra i recenti progetti sulla mobilità sostenibile seguiti direttamente da Fondazione Legambiente Innovazione (in alcuni casi a supporto e in collaborazione con la società Car Sharing Italia) è possibile menzionare:

- **Centrale di Mobilità** :progetto cofinanziato da Fondazione Cariplo finalizzato a realizzare la prima sperimentazione concreta di una Centrale di Mobilità per Milano e la sua Provincia.
Prendendo spunto dagli esempi del nord Europa, la centrale di Mobilità consisterà in un centro servizi rivolto a tutti coloro che cercano informazioni personalizzate e accesso ai servizi innovativi di mobilità, per gestire i propri spostamenti in modo più agevole, comodo ed organizzato.
La centrale di Mobilità è una struttura orientata alla clientela che offre servizi di: informazione e assistenza; vendita e prenotazione di biglietti e abbonamenti; accesso a nuovi prodotti combinati di mobilità (ticket integrati, pass multifunzione, organizzazione di spostamenti ed accessi ad eventi, etc.); creazione di una rete di servizi e collaborazione tra aziende di trasporto, mobility managers e associazioni utenti.
- **EcoTopList**: classifica nazionale delle auto più innovative e meno inquinanti vendute sul territorio italiano.
- **ByPad**: progetto europeo di analisi e valutazione comparata delle politiche a favore della mobilità ciclabile realizzate in circa 80 città europee.
- **OBIS (Optimizing Bike Sharing Systems)**: progetto europeo di analisi e valutazione comparata dei diversi sistemi di bike sharing applicati in Europa, con l'obiettivo di produrre un manuale europeo delle buone pratiche a favore del bike sharing e definire i sistemi gestionali più apprezzabili dal punto di vista del rapporto costi/benefici.