

L'ESPERIENZA DI "BUS LAVORO" A SAN DONATO MILANESE

Così ti ridisegno l'hinterland

Un servizio efficiente e una collaborazione efficace tra pubblico e privato nel trasporto pubblico. Il Comune di San Donato Milanese è riuscito nell'impresa di razionalizzare la mobilità dei mezzi, a far risparmiare alle aziende inutili costi di trasporto e ad ottenere un servizio di bus in qualche modo personalizzato al cittadino. Per la sua collocazione territoriale e l'elevata presenza di aziende, San Donato Milanese è un forte attrattore di mobilità. In media ogni giorno feriale circa 100.000 veicoli transitano per il territorio comunale, di cui circa 17.000 solo tra la fascia oraria 8.00-9.00. Quest'area è un importante snodo del traffico di Milano sud, con tre punti di interscambio, come la stazione FFSS/M3 di Rogoredo, la stazione M3 di San Donato e la stazione FFSS di San Donato, e un grande concentrato di importanti aziende, come Eni, BMW, LG, Canon, Metro e tanti altre. Per questo era importante pianificare il sistema di trasporto interaziendale per permettere alle aziende di accedere a servizi adeguati e ai cittadini di non subire i disagi per la presenza dei flussi di dipendenti che si recano al lavoro ogni giorno. Il progetto è iniziato il 21 maggio 2008 con l'incontro dei mobility manager delle 14 aziende e il sindaco Carlo Lungaro, a cui abbiamo chiesto di spiegarci meglio l'innovativo progetto.

Lei ha dato impulso e realizzazione nel suo comune ad un progetto innovativo di mobilità chiamato 'Bus lavoro', ci può dire come è nato? È nato dalle mie osservazioni. Io provengo dall'esperienza dei trasporti pubblici, vissuta precedentemente a Catania. Poi sono venuto qui e ho iniziato questa nuova esperienza. Ma non ho mai dimenticato il piacere del lavoro che facevo prima ai trasporti locali e pubblici di Catania. È rimasto quell'amore.

Arrivato qui ho visto un caos di autobus. Come numero di linee e di mezzi sulle strade, con una irrazionale e disorganica distribuzione. Prima

di noi qualcuno aveva già pensato di parlare con i mobility manager delle aziende del territorio, ma non si era arrivato a nulla di fatto. Io ho voluto coinvolgere tutti i mobility manager delle aziende e concertare con loro il progetto. Non nasce quindi come atto dell'autorità ma in qualche modo dal basso. Non è stato facile, perché ogni azienda guarda i suoi interessi e vede con sospetto le altre concorrenti. Ma noi abbiamo un ruolo diverso, siamo riusciti a metterci attorno ad un tavolo e dialogare, con fatica, ma ce l'abbiamo fatta. Per velocizzare e facilitare le cose, il sindaco ha fatto una delibera, vietando bus non di euro 4, quindi mettendo in crisi tutto il sistema. In qualche modo li ho anche un po' 'forzati' o meglio messi nelle condizioni di trovare una soluzione alternativa e migliore.

In che modo è un progetto 'conveniente' per il comune, per le aziende e per i cittadini?

Data la sua collocazione territoriale e l'elevata

di Michele Trabucco

Per il Sindaco Lungaro
«avviato un progetto di collaborazione tra pubblico e privato»



Concessionario in house può subappaltare parte del suo servizio

Con la sentenza del Consiglio di Stato n.2765 è stato decretato il principio secondo cui il concessionario "in house" di un servizio pubblico può affidare a terzi la gestione di una parte della sua attività mediante procedura ad evidenza pubblica. Non esiste, nell'ordinamento vigente né tanto meno e desumibile dall'art. 118 del d.lgs. 163/2006 in materia di subappalto, una regola che imponga al concessionario in house di un servizio pubblico di svolgerlo interamente in proprio. Per ulteriori dettagli consultare la Circolare ASSTRA

presenza di aziende, il Comune di San Donato Milanese è un forte attrattore di mobilità. In media, durante un giorno ferialo sono circa 100.000 i veicoli che transitano per il territorio comunale. Ci sono circa 24.000 lavoratori che vengono a lavorare in questa area, in alcune delle aziende più grandi e importanti, come Eni, BMW, LG, Metro, Canon, di cui circa 2000 da fuori zona. Prima le singole aziende avevano i loro bus con i quali trasportavano solamente i loro dipendenti agli orari stabiliti dei turni. Questo progetto razionalizza, riduce il numero e le linee degli autobus, aumenta la frequenza, la sostenibilità, perché sono tutti euro 5, con impatto ambientale più basso possibile. Da 17 le linee diventeranno 5, da 30 mezzi sulle strade si passerà a 17, gli autobus euro 5 permetteranno di risparmiare il 20% di emissioni di CO2 nell'ambiente. Le aziende risparmiano circa 200.000 all'anno. Gli autobus, secondo gli orari di punta, transiteranno anche ogni 5 minuti. Con il servizio riorganizzato i dipendenti delle aziende coinvolte otterranno un miglioramento del servizio su tutte le tratte in termini di ampliamento delle fasce orarie; aumento della frequenza e della capacità di trasporto passeggeri; aumento della qualità dei mezzi; introduzione del collegamento con Rogoredo per le aree di via Milano e di Torri Lombarde (fortemente richiesto in seguito all'introduzione del passante).

E' un riuscito esempio di collaborazione tra pubblico e privato che può essere 'esportato'?

Certamente. Il pubblico, cioè il Comune, si assume la responsabilità in qualche modo morale, la gestione, il coordinamento, la ottimizzazione dei servizi dei bus. E' un grande esempio di collaborazione tra il privato e il pubblico, per il bene delle aziende e dei cittadini. Inoltre il risparmio che faranno le aziende si riverserà in qualche modo anche a nostro vantaggio, nel senso che, delicatamente ma con decisione, chiederemo contributi per i lavori che dovremmo fare, come le pensile alle fermate degli autobus, la collocazione di alcuni semafori intelligenti per gestire al meglio il traffico a seconda degli orari. Noi lo abbiamo presentato anche in alcune altre sedi, come l'università di Milano Bicocca e altre sedi istituzionali e abbiamo avuto sempre una grandissimo plauso. Credo sia davvero possibile farlo, trovando le strade più idonee rispetto al contesto.

Ma non vi siete accontentati di raggiungere questo obiettivo, avete pensato anche il progetto cosiddetto "Pronto bus".

Infatti all'interno di questo progetto è poi nato Pronto Bus. Nasce perché nei turni macchina degli autisti, con frequenza anche di 5 minuti, rimangono spezzoni di lavoro non utilizzato al di fuori degli orari di punta, cioè dei programmati orari di ufficio e turni degli operai. Così utilizziamo i mezzi e gli autisti, al di fuori di queste fasce, con una chiamata completa. Il cittadino o anche l'impiegato non fa altro che chiamare il bus quando ne ha bisogno, e questi mezzi, fermi in sosta in tre punti della città, partono appena ricevuta la chiamata e portano l'utente alla fermata richiesta. Inizialmente sarà solo per lavoratori, poi anche per cittadini, soprattutto in zone poco servite. Il cittadino pagherà un euro di biglietto, come qualsiasi altra linea, mentre l'operaio nulla, essendosi l'azienda addossata il costo.

Quali sono anche i risparmi economici per le aziende e il Comune?

Le grandi aziende della zona risparmiano 200.000 euro all'anno e noi, oltre ad offrire un miglior servizio al cittadino, faremo degli accordi di finanziamento per poter fare investimenti di miglioramento: semafori intelligenti, pensiline, e altre migliorie infrastrutturali per gli utenti.

I cittadini sono contenti perché ci saranno meno autobus sulle strade, più razionalizzati, e avranno i bus a richiesta.

Ci sarà una gara per la scelta del vettore e poi del gestore di concerto tra l'Amministrazione e le aziende, poi la messa a punto del rapporto contrattuale con il vettore, l'acquisto dei mezzi e finalmente l'avvio del servizio, nel giro di un paio di mesi.

Da chi è stato sostenuto e accompagnato in queste fasi del lavoro?

Questo progetto è stato fatto con 'Muoversi', un'azienda guidata dall'ingegnere Federico Eisenberg, nata recentemente da un gruppo di giovani laureati ingegneri che in tre anni si sono affermati sul mercato per la loro competenza. Di questi tempi non è facile trovare dei giovani che si mettono nel mercato e che in così poco tempo raggiungono alti livelli di professionalità e credibilità, tanto è vero che sono proiettati su altri progetti riguardo la piattaforma dei trasporti nell'area milanese, e poi sono presenti anche a Torino, Roma, Padova, e Venezia. Io gli debbo ringraziare per il lavoro realizzato quasi a costo zero e con grande affidabilità.