



Comune di Padova

9^ Conferenza Nazionale Mobility Management
Brescia – 27 febbraio 2009 – Museo S.Giulia

Relatore:

Dott. Daniele Agostini

Il Dirigente Capo Settore e *Mobility Manager d'Area*

A - Esperienza di Padova

1 - Il Comune di Padova ha istituito la figura del Mobility Manager d'Area nel 2001, mediante l'affidamento di un apposito incarico esterno, e contestualmente ha attivato anche la figura del Mobility Manager Aziendale.

A partire dal 2007, l'incarico di MMA è stato assunto dal dirigente Capo Settore Mobilità e Traffico, struttura che ha le seguenti competenze: pianificazione e gestione del sistema della mobilità, assetto della circolazione stradale, il trasporto pubblico, la ciclabilità, la sosta, gli interventi di moderazione del traffico.

2 - La scelta di dotarsi di tale figura, e di prefigurare un apposito ufficio all'interno della medesima struttura, ha consentito di ottimizzare l'impiego delle risorse e di far condividere l'acquisizione della nuova esperienza, senza quindi farla mai apparire slegata dagli obiettivi delle altre iniziative ed interventi.

3 - Quindi le risorse finanziarie finora impegnate per le attività di MM sono da considerarsi solo una parte di quelle complessivamente utilizzate, perché devono aggiungersi le risorse professionali e strutturali interne, con le relative sinergie.

Il contesto è quello di una città in cui è stato attuato un programma di interventi sulla mobilità che, in ambito urbano, ha consentito di governare, contenere e, in qualche caso anche diminuire, il traffico privato.
Segue una breve descrizione delle principali attività svolte.

4 - PSCL

L'attività del MM ha avuto subito un impulso notevole:

- coinvolgimento e sensibilizzazione delle principali aziende ed enti (32)
- promozione del MM aziendale
- indagini preliminari sulla struttura degli spostamenti
- impostazione e attuazione dei PSCL (12)
- attività di periodica consultazione ed informazione



Comune di Padova

- materiale di informazione e comunicazione

Sono stati predisposti studi, proposte e progetti pilota.

5 - Il Piano Territoriale degli Orari

Lo studio per il Piano Territoriale degli Orari, partendo dai principi sociali della legge 53/2000 ("Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura, alla formazione e al cambiamento dei tempi delle città") si è posto i seguenti obiettivi: riduzione inquinamento, riduzione traffico privato, riduzione congestione veicolare, ottimizzazione fruizione dei servizi, tutela categorie deboli, qualità tempo personale, sviluppo socializzazione e solidarietà.

Le linee d'azione: sviluppo strutture PTO, orari della scuola, orari del comune, orari delle altre amministrazioni, orari commercio ed esercizi pubblici, orari trasporto pubblico, orari servizi per l'infanzia, banca del tempo.

6 - Le iniziative conseguenti (Tavolo di concertazione, Linee guida, ..) hanno privilegiato gli aspetti di competenza (mobilità), cercando di utilizzare il PTO per ridurre l'eccessiva concentrazione spaziale e temporale degli spostamenti che si manifestano in relazione agli orari ed alla dislocazione delle attività e dei servizi.

7 - Il PTO ha avuto 2 principali progetti pilota:

a) la desincronizzazione degli orari scolastici degli istituti medi superiori per ottimizzare l'offerta del TPL nei periodi di punta. Il progetto è stato attuato modificando la metà degli orari precedentemente applicati, anticipandone il 25% e posticipandone l'altro 25%.

b) la Giornata del Cittadino: disponibilità dei principali servizi pubblici in una giornata stabilita - il giovedì - con il duplice obiettivo di ridurre gli spostamenti nei periodi di punta e favorire la fruizione dei servizi con risparmio di tempo.

8 - L'attività di MMA, partendo dall'organizzazione della mobilità sistematica dei dipendenti, ha preparato la strada per la promozione di altre iniziative e progetti innovativi che hanno anche consentito di ottenere alcuni specifici finanziamenti, ad integrazione di quelli impegnati dal Comune.

9 - Agevolazioni abbonamenti del TPL

In termini di incentivo per i dipendenti sull'uso del TPL, invece, si ricordano, in particolare, le agevolazioni al 50% per gli abbonamenti dei dipendenti del Comune (situazione al 2008, su 2000 dipendenti: 294 trasporto urbano, n. 60 trasporto extraurbano e n. 74 ferrovia), nonché di altri enti.



Comune di Padova

10 - Car sharing

Il progetto per Padova è stato ammesso a finanziamento da parte di ICS ed ha evidenti potenzialità, ma nella nostra realtà fatica a trovare un gestore in grado di attivarsi, senza ulteriori contributi.

Lo dimostra la recente gara andata deserta.

La stessa difficoltà era stata in precedenza riscontrata con un progetto per il taxi collettivo.

11 - Cityporto

Tra le iniziative di MMA, in attuazione ed a supporto di uno specifico ed innovativo accordo di programma con le categorie economiche, per un'accelerazione del rinnovo/trasformazione del parco veicoli commerciali, è stato predisposto uno studio di fattibilità per una piattaforma logistica a servizio della distribuzione delle merci nel centro storico, che ha consentito di ottenere un apposito finanziamento da parte della Regione Veneto.

12 - Il servizio - denominato "Cityporto" - è stato affidato ad Interporto di Padova, con un ulteriore finanziamento del Comune per sostenerne la fase di avvio (flotta veicoli a metano e costi di gestione).

Cityporto, dopo 4 anni, sta ottenendo notevoli risultati - in termini di minore afflusso di veicoli in centro e conseguente miglioramento ambientale - e altre città si apprestano ad imitarne il modello organizzativo, semplice, ma efficiente.

13 - Il Comune di Padova ha recentemente aderito al Progetto UE SEE MMS South East European Mobility Management - Scheme: buone pratiche per la mobilità sostenibile, di cui capofila è la città di Atene.

Si tratta quindi di un'opportunità importante per uno scambio di esperienze.

B - Le difficoltà di risultato

14 - Dopo una prima e importante fase di coinvolgimento, informazione e sensibilizzazione, sono iniziate le difficoltà per sostenere le iniziative individuate.

A quel punto, infatti, servivano risposte alle richieste che pervenivano, ad esempio dalle annotazioni riportate dai dipendenti nei questionari, e sintetizzate dai rispettivi MMaziendali nel tavolo di coordinamento.



Comune di Padova

15 - Per passare dalla semplice condivisione sulla necessità di ridurre l'uso dell'auto, all'effettivo utilizzo del trasporto pubblico/collettivo, veniva richiesto:

- intensificazione del servizio TPL in determinati periodi (ore di punta, mattina presto e sera);
- attuazione di nuovi servizi e maggiore integrazione fra servizi urbani ed extraurbani;
- attuazione di servizi mirati/dedicati, a spese dell'Amministrazione e/o delle Aziende/Enti.

Tali richieste sono apparse di difficile attuazione, per le specifiche risorse necessarie alla loro implementazione, ma, soprattutto, in termini di valutazione costi/benefici, perché non consentivano di raggiungere la soglia di fattibilità.

16 - Le risposte fornite hanno esplorato le seguenti opportunità:

- modifica degli orari di lavoro (flessibilità) in funzione del TPL, e viceversa
- facilitazione all'uso della bicicletta con percorsi ciclabili sicuri ed estesi sui principali collegamenti
- progetti e richieste di finanziamento per servizi innovativi, alternativi all'auto, ed a costi convenienti
- uso collettivo degli autoveicoli
- incentivazione veicoli ecocompatibili
- sensibilizzazione per la sperimentazione di buone pratiche di mobilità sostenibile

17 - In estrema sintesi, e considerando solo la "domanda potenziale disposta al cambiamento" le principali soluzioni portavano a richiedere nuovi servizi per una domanda troppo esigua e distribuita sul territorio; in alternativa, la disponibilità di servizi innovativi da attuare o cambiamenti organizzativi che però non devono contrastare con le esigenze aziendali o personali degli interessati.

Del resto, non è facile chiedere di cambiare, in cambio di niente o, addirittura, con una prospettiva di peggioramento delle condizioni personali, in termini di tempo e disagi personali e familiari, rispetto alle "certezze" ed alle prestazioni ottenibili comunque con l'auto.

18 - Tuttavia, lo scenario di riferimento, sia per fattori di tipo più generale (crisi economica), sia per nuove opportunità create a livello locale, presenta caratteristiche diverse, che possono motivare e rinvigorire iniziative di MM/mobilità sostenibile.

E' cresciuta infatti la consapevolezza sulla natura e la difficile soluzione dei problemi economici e ambientali in atto, per i quali non si può che ricercare



Comune di Padova

un mix di soluzioni e iniziative che devono vedere protagonisti non solo le istituzioni e l'economia, ma anche tutti i cittadini.

19 - Per analizzare e ricercare soluzioni si può fare un'analogia con il problema energetico.

Risulta che nei prossimi 10 anni i benefici attesi con il risparmio nei consumi, sarà almeno uguale se non superiore al risultato che si otterrà nello stesso periodo con lo sviluppo delle fonti alternative.

Ebbene, oltre ad investire in sistemi e tecnologie più efficienti dal punto di vista energetico, serve quindi promuovere decise azioni che consentano di ottenere risparmi semplicemente attraverso la diffusione di comportamenti più attenti e virtuosi, senza ulteriori risorse economiche.

Così dovrebbe avvenire anche sul fronte della mobilità.

20 - Sarà un'illusione, una suggestione, ma forse non c'è alternativa ad una dimostrazione di dinamismo, fantasia, fiducia, capacità di superare gli schemi tradizionali.

E, in ogni caso, servirà utilizzare di più e meglio le opportunità di mobilità sostenibile che già ci sono.

C - Le Nuove opportunità a Padova

21 - Trasporto pubblico - Tram.

A Padova però si sta completando il progetto del Tram (tram su gomma con unica rotaia centrale - Lohr) che sta portando una trasformazione radicale nel sistema della mobilità in Città.

Il servizio è già stato attivato nel 2007 sulla tratta sud: Stazione - Guizza (6.5 km.) ed entrerà a regime sull'intera linea di 10 km entro il 2009, con la prospettiva di mutare le opportunità di spostamento lungo l'intero corridoio urbano interessato, in cui si concentra buona parte della mobilità nel Comune.

Dall'esperienza del primo periodo si sono ricavate indicazioni molto positive, e quindi le iniziative di MM possono trovare in questo nuovo sistema di trasporto una carta importante, proprio perché si è rivelato competitivo e conveniente rispetto al mezzo privato (efficiente, confortevole, transiti regolari e tempi di percorrenza certi) e quindi ha sostanzialmente modificato la percezione del TPL.



Comune di Padova

22 – Intermodalità

Con il tram, si sta diffondendo l'interscambio fra auto e TPL, in precedenza sempre molto difficile da far accettare con l'autobus.

Tale modalità di spostamento sta infatti avendo positiva risposta in corrispondenza del capolinea sud della Guizza e potrà trovare decisivo impulso con l'attivazione anche del capolinea nord di Pontevigodarzere.

Da rilevare che la nuova linea costituisce di fatto un diametro rispetto all'anello delle tangenziali, con i 2 capilinea a contatto con l'anello stesso, rappresentando così un ideale schema funzionale favorevole all'interscambio.

23 – Biciclette.

L'uso della bicicletta a Padova risulta tra i maggiori in Italia.

Tuttavia, l'impegno del Comune di Padova per aumentarlo ulteriormente è dimostrato dalla realizzazione di itinerari che formano una rete di ca. 120 km. (piste e corsie, che diventano 140 con i vari percorsi anche ambientali) sviluppata sull'intero territorio, che sta svolgendo anche un ruolo ordinatore per interventi complementari di valorizzazione di spazi pubblici e corridoi ambientali.

Ne consegue che la bicicletta rappresenta un'importante risorsa anche in termini di MM, che va ulteriormente valorizzata per la sua competitività negli spostamenti di breve e media distanza, che a Padova rappresentano una quota consistente dell'intera domanda.

Si stanno diffondendo iniziative per l'acquisto di biciclette aziendali per i dipendenti, nonché il reperimento di appositi spazi per la sosta delle biciclette dei dipendenti e anche dei visitatori/clienti.

24 - Notevole impulso sta inoltre avendo l'Ufficio Biciclette - struttura creata all'interno del settore Mobilità e Traffico - che costituisce ormai riferimento fondamentale per ogni tipo di informazione e promozione sull'uso della bicicletta.

Nel merito, si evidenzia una recente iniziativa finalizzata a contrastare il problema, sempre più diffuso e preoccupante, dei furti di biciclette: un servizio di punzonatura che ha la particolarità di "fornire identità" alla bicicletta, comportando così un efficace deterrente per i malintenzionati.

24 - Piano Urbano della Mobilità dell'Area Metropolitana

Sta per essere approvato, nell'ambito del PATI – Piano di Assetto Territoriale Intercomunale – il PUM dell'Area Metropolitana di Padova che vede coinvolti Padova e 17 comuni della Cintura, in cui si ridefinisce e si aggiorna il quadro complessivo degli interventi previsti a medio e lungo termine sia relativi alla viabilità che al trasporto pubblico, il cui obiettivo strategico è costituito dalla riduzione degli spostamenti con l'automobile e l'aumento del 7% di quelli con il trasporto pubblico (2017), nonché



Comune di Padova

mediante l'apporto delle 2 ruote e, naturalmente, di iniziative sempre più diffuse e innovative di MM.

I risultati in termini ambientali sono stati analizzati nell'ambito della VAS.

Una Nuova situazione favorevole

25 - Alla luce dell'esperienza acquisita e delle prospettive individuabili, le novità ed il valore aggiunto su cui adesso si può puntare con fiducia, non sono le maggiori risorse economiche, che non ci sono, bensì una più matura consapevolezza ed una cultura di responsabilità sociale che appare all'orizzonte e si deve diffondere anche nelle scelte e nei comportamenti di mobilità.

Del resto, nella difficile situazione economica e finanziaria attuale, non può essere realistica l'aspettativa che il Comune, o qualsiasi altro soggetto pubblico, finanzia le varie iniziative.

26 - E' possibile una rivitalizzazione delle iniziative attivate o solo esplorate. E' indispensabile andare oltre la volontarietà di pochi virtuosi; serve una loro moltiplicazione per raggiungere le dimensioni significative di domanda, indispensabili per organizzare e attivare i cambiamenti strutturali.

Certamente, nella situazione di crisi attuale, i buoni propositi rischiano di trovare il tempo che trovano.

Non importa, è indispensabile indicare comunque un percorso: valorizzare le scelte individuali di cambiamento, sia relativamente alle esigenze personali e familiari, sia in ambito aziendale.

27 - Premialità

Serve attivare un sistema di visibilità e premialità per i soggetti protagonisti di iniziative virtuose, disponibili non solo o non tanto ad usufruire di nuovi servizi, ma di cambiare le abitudini, e quindi la modalità di trasporto, fornendo un contributo per la collettività ed un evidente esempio da imitare e moltiplicare.

Possono quindi essere esplorati meccanismi promozionali che diventino almeno gratificazioni morali, ma a cui si potrebbero aggiungere e combinare vantaggi ed agevolazioni in altri comparti, quali, ad esempio, fruizione di altri servizi, cinema, musei, attività sportive, corsi di lingua straniera, eventi culturali, con oneri non sostanziali da distribuirsi fra soggetti pubblici e privati.

L'impegno deve quindi concentrarsi nel definire le modalità con cui attivare questi meccanismi.



Comune di Padova

28 - Scelte individuali

La domanda di cambiamento costituita dai lavoratori deve estendersi in famiglia e soprattutto ai giovani, ai figli, perché costituiscono una grandissima potenzialità in grado di "muovere" il comportamento degli adulti, da cui possono essere ascoltati e convinti.

Serve entrare nelle scuole, con programmi mirati.

29 - Iniziative nelle aziende

I PSCL sono indispensabili, ma da soli e senza contenuti innovativi non bastano.

Le agevolazioni finora ottenute sugli abbonamenti, le bici aziendali, ecc. sono importanti ma serve anche altro.

30 - Si tratta di promuovere incentivazioni all'uso di comportamenti di mobilità sostenibile (dal minor uso dell'auto all'uso di veicoli ecocompatibili...) basato su benefici non monetari, in analogia a recenti contenuti contrattuali supplementari mirati a contrastare la diminuzione del potere di acquisto al di là delle dinamiche retributive nominali, che prevedono l'impegno dell'azienda sulle principali aree di beni e servizi (convenzioni con catene del retail per acquisti scontati e offerte, medicina, assistenza sociale, istruzione scolastica, borse di studio, ecc).

31 - Tra questi benefici, naturalmente risultano confermati quelli sui trasporti, con la partecipazione alle spese per abbonamenti e biglietti.

Ma si può fare di più, soprattutto per quelli che non usano già il TPL.

A questo investimento sui dipendenti, con cui l'azienda contribuisce a sviluppare il suo ruolo di "responsabilità sociale", si deve riuscire ad aggiungere un elemento ulteriore: specifici vantaggi e facilitazioni per i comportamenti virtuosi di mobilità sostenibile (flessibilità orario, opportunità culturali e per il tempo libero), con oneri contenuti e comunque compensabili in termini di certificazione di qualità.

31 - Considerazione finale

Si deve tener conto che l'auto si userà sempre, ma bisognerà usarla meno, anche per liberare spazi e vivere in un ambiente migliore.

Serve quindi individuare la domanda disposta al cambiamento e corrispondente a quella che usa inutilmente l'auto, contro i suoi stessi interessi (tempo, costi..), e poi proseguire con interventi in grado di incidere sulla ripartizione degli spostamenti, rendendo più convenienti i mezzi alternativi all'auto.



Comune di Padova

Per indurre ad un cambio di modalità di trasporto può risultare strategico puntare sulla maggiore diffusione possibile di abbonamenti TPL integrati con altre modalità (bici a noleggio, parcheggio d'interscambio, car sharing, ...calibrati nell'importo per le varie categorie di clienti), in quanto anche con un loro sfruttamento parziale ("continuo ad usare normalmente l'auto, ma se ho l'occasione, a seconda del luogo e/o del motivo dello spostamento, e con l'abbonamento in tasca, posso anche provare soluzioni diverse...") ci sarebbero risultati tangibili ed il loro costo sarebbe compensato dai risparmi sull'uso dell'auto.

Grazie.

9[^] Conferenza Nazionale Mobility Management
Brescia – 27 febbraio 2009 – Museo S.Giulia

Relatore:
Dott. Daniele Agostini
Il Dirigente Capo Settore e *Mobility Manager d'Area*

