

## LA MOBILITÀ SOSTENIBILE ENTRA IN ATENEO

CON NAVETTE, BICI, MOTO ELETTRICHE, PISTE CICLABILI, CAR SHARING E CAR POOLING

A seguito dell'emanazione del Decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente, anche l'Università degli Studi Roma Tre, con lo scopo di coordinare gli interventi volti a migliorare la mobilità del personale e favorire le iniziative finalizzate alla riduzione del traffico privato in favore di quello collettivo, nel settembre 2001 ha nominato il proprio Mobility Manager. In questi pochi anni sono state studiate ed attuate alcune iniziative di mobilità sostenibile ed alcune sono in fase di realizzazione.

### Roma Tre in Bici



### Roma Tre in Moto



### Navette Aziendali



A seguito di uno studio effettuato sugli spostamenti origine-destinazione del personale dipendente, ne è risultata una analisi denominata

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, effettuata con la collaborazione tecnica della STA (Agenzia del Comune di Roma) - Area Sistemi Mobilità Sostenibile, che ha permesso di delineare gli interventi per agevolare i movimenti attraverso altri mezzi pubblici in convenzione con l'Ateneo, con il sostegno economico del Ministero dell'Ambiente, che ha riconosciuto la capacità di rendere più sostenibile il movimento dell'intera popolazione studentesca.

Sono nate così le navette aziendali, denominate Unibus, che nel triennio 2002-2005 hanno trasportato studenti e dipendenti con punte massime di oltre 500 utenti al giorno. Il contratto con il gestore è recentemente scaduto, ma si conta di stipularne uno nuovo a breve termine, in quanto l'Ateneo ha recentemente ripresentato al Comune di Roma un aggiornato Piano di Trasporto Collettivo, chiedendo il cofinanziamento dello stesso. Il piano in attesa di approvazione e di attuazione prevede nuove navette con nuovi percorsi e nuovi orari.

Nell'ambito delle attività intraprese da Roma Tre nel campo della Mobilità Sostenibile, nell'ottobre 2004, è stato inaugurato un nuovo servizio, che mette a disposizione di tutti gli studenti e i dipendenti una flotta di biciclette a prelievo automatizzato; tale servizio di bike sharing è gratuito e finalizzato soprattutto a promuovere lo spostamento della popolazione universitaria tra le varie sedi dell'Ateneo, privilegiando l'utilizzo di veicoli non inquinanti come forme di spostamento urbano alternativo all'uso intensivo dell'auto privata. Il funzionamento del sistema è molto semplice: previa la sottoscrizione di un modulo, l'accettazione di un regolamento, ed il versamento di una cauzione di euro 10,00, il richiedente (sia esso studente che dipendente) riceve una chiave numerata che resterà a lui abbinata e registrata in un database fino alla restituzione definitiva. Con detta chiave è possibile prelevare una delle 60 biciclette da qualsiasi rastrelliera installata presso le varie sedi dell'Ateneo; il dispositivo della rastrelliera, al momento dello sganciamento della bicicletta, trattiene la chiave, bloccandola sul pannello; dopo l'utilizzo, l'utente dovrà ricollocarla nel medesimo punto in cui è stata prelevata (il numero della bicicletta dovrà coincidere con il numero sulla rastrelliera) e solo nel momento del riaggancio potrà estrarre la sua chiave dalla serratura; le biciclette sono dotate di cavetto antifurto e concepite per ridurre al minimo le rotture e gli interventi di manutenzione.

Si è potuta attuare questa iniziativa grazie al Comune di Roma, che ha donato all'Ateneo una flotta di dodici ciclomotori elettrici, messi a disposizione del personale, che li utilizza quotidianamente per gli spostamenti di servizio, contribuendo anche in questo caso alla diminuzione del traffico motorizzato inquinante, in favore di quello ecocompatibile.

### Percorso Ciclabile

Altro obiettivo raggiungibile in tempi ragionevoli potrà essere la realizzazione di un percorso ciclabile che colleghi le varie sedi universitarie dell'Area Marconi-Ostiense tra di loro e con le fermate delle metropolitane di zona; infatti il percorso è già stato individuato ed è in corso la progettazione per l'individuazione dei relativi costi, che potranno essere sostenuti con comuni risorse dall'Ateneo, dal Municipio XI e dall'Assessorato alle Politiche dell'Ambiente del Comune di Roma.

### Car Pooling e Car Sharing

Si sta mettendo a punto una forma di incentivazione per gli studenti di Roma Tre che utilizzano l'autorimessa a pagamento della sede centrale del Rettorato, che permetterebbe agli studenti che formano un equipaggio di almeno 3 persone di avere il posto riservato e in forma del tutto gratuita. Inoltre sono stati resi disponibili al Comune di Roma alcuni stalli nei parcheggi per iniziative di Car sharing.

Piero Cappuccini  
Mobility manager

## I SOSTENITORI DI EUROMOBILITY



## L'EDITORIALE

### INQUINAMENTO: IL BLOCCO DEL TRAFFICO NON È LA SOLUZIONE

di Lorenzo Bertuccio

**T**arghe alterne, blocchi parziali o totali della circolazione, blocchi che interessano anche le due ruote. Sono queste le misure, tipiche di una logica emergenziale, messe in campo nelle nostre città per contrastare l'inquinamento atmosferico da PM10 e che non stanno portando i risultati sperati.

Sono, infatti, appena trascorsi tre mesi del 2005 e già molte città italiane hanno esaurito i 35 giorni annui di superamento del limite, fissato dalla normativa in 50 milionesimi di grammo di PM10 per ogni metro cubo di aria. Le prime sono state tre città venete. Padova, Verona e Vicenza che già il 6 febbraio avevano terminato il conto alla rovescia. Appena due giorni dopo toccava a Torino e il 10 febbraio a Milano. Di lì a poco sfioravano i 35 giorni Firenze, Bologna e Roma. Tra le grandi città del sud, invece, sia Napoli sia Palermo rimangono ancora nei limiti. Per scoprire che le misure d'emergenza non sono adatte ad affrontare un problema complesso come quello dell'inquinamento atmosferico non c'era bisogno di sperimentarlo. Sarebbe stato sufficiente andare a leggere i dati di inquinamento di una qualunque domenica, il giorno della settimana tipicamente con il minor numero di veicoli in circolazione. In una domenica nella quale le con-

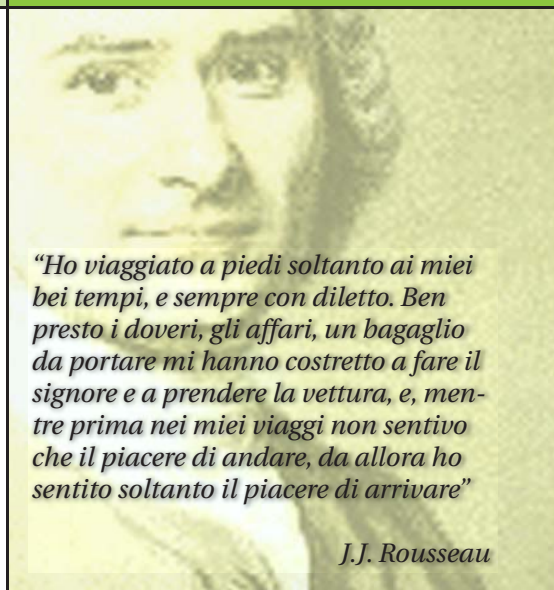
dizioni meteorologiche sono sfavorevoli, nel migliore dei casi i valori di PM10 si riducono di appena il 15-20%, spesso neppure del 10%.

Non ci si poteva, dunque, attendere molto dalle giornate a targhe alterne o di blocco della circolazione. E i risultati dimostrano, infatti, che quasi sempre si sono registrati superamenti del livello di 50 microgrammi per metro cubo. Neppure la città più coraggiosa, Vicenza, che ha bloccato il traffico per 4 giorni consecutivi all'inizio di febbraio, è riuscita a riportare i livelli di PM10 sotto la soglia limite.

Ma ritorniamo ai fatti. Padova, Verona e Vicenza hanno superato il limite dei 35 giorni ancor prima delle città metropolitane, quali Torino, Milano o Roma, in cui ogni giorno vengono macinati dalle automobili e dagli altri veicoli in circolazione decine di milioni di chilometri in più. Altro dato da rilevare è che Milano e Torino presentano una percentuale di cosiddetti veicoli convenzionali, i più inquinanti Euro 0, di poco superiore al 30% mentre a Napoli e Palermo tali veicoli sono rispettivamente il 59% e il 49%. Tuttavia Milano e Torino hanno contato più del doppio dei superamenti, registrando valori massimi di concentrazione decisamente più elevati di quelli registrati nelle due città del sud.

continua a pagina 2

## LA FRASE



*"Ho viaggiato a piedi soltanto ai miei bei tempi, e sempre con diletto. Ben presto i doveri, gli affari, un bagaglio da portare mi hanno costretto a fare il signore e a prendere la vettura, e, mentre prima nei miei viaggi non sentivo che il piacere di andare, da allora ho sentito soltanto il piacere di arrivare"*

J.J. Rousseau

## EVENTI

26 maggio 2005, Reggio Emilia  
**5ª CONFERENZA NAZIONALE MOBILITY MANAGEMENT**  
La conferenza annuale organizzata da Euromobility  
[www.euromobility.org](http://www.euromobility.org)

1 - 3 giugno, Harrogate (UK)  
ECOMM 2005. 9TH EUROPEAN CONFERENCE ON MOBILITY MANAGEMENT  
Tema della conferenza "Delivering attractive options for sustainable travel in different stages of life - current demands shaping the future of travel".  
[www.epomm.org](http://www.epomm.org)

22 - 23 giugno 2005, Milano  
CONVEGNO: SISTEMI E SOLUZIONI PER GESTIRE CON EFFICACIA IL TRAFFICO URBANO  
organizzato dall'Istituto Internazionale di Ricerca E. Mail: [info@iir-italy.it](mailto:info@iir-italy.it), [www.iir-italy.it](http://www.iir-italy.it)

26 - 29 ottobre 2005, Rimini  
ECOMONDO 2005  
9ª fiera internazionale del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile.  
[www.ecomondo.it](http://www.ecomondo.it)

## ALL'INTERNO | 2 IMPORTANTI INIZIATIVE DI EUROMOBILITY

### 1 AGENDA 21 LOCALE



AGENDE 21 LOCALI ITALIANE

E IL RUOLO DEI MOBILITY MANAGER PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

### 2 PROGETTO EUROPEO e-ATOMIUM



EUROMOBILITY RESPONSABILE DELLA FORMAZIONE

## LE BUONE PRATICHE D'ITALIA

### UNIVERSITÀ DEGLI STUDI ROMA 3

A PAG 4

In Pianura Padana, infatti, si registrano valori ben oltre i 100 microgrammi per metro cubo, a volte prossimi addirittura a 200, mentre quando i superamenti si verificano a Napoli e Palermo le concentrazioni sono comunque inferiori a 100. E' quindi chiaro il ruolo centrale delle condizioni meteorologiche, che possono risultare particolarmente penalizzanti in Pianura Padana, dove riportare i valori entro i 50 microgrammi per metro cubo non è davvero impresa da poco. Qui l'attuale situazione critica non potrà essere risolta in breve tempo e non sembra esistano soluzioni a portata di mano in grado di far rientrare i valori nei limiti previsti. Rispetto a tutto il resto del territorio nazionale, in Pianura Padana la circolazione orizzontale delle masse d'aria è, infatti, più statica, a causa della protezione della catena alpina, e risente di frequenti fenomeni di calma di vento e subsidenza.

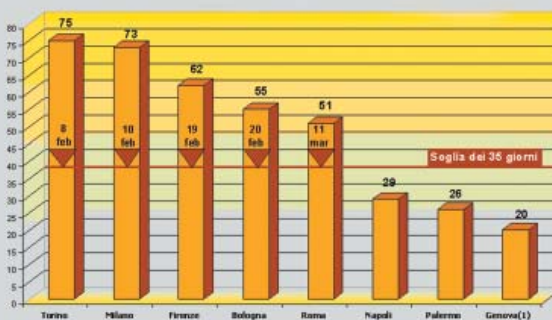
L'inquinamento atmosferico è qualcosa di complesso e così come per la medicina, anche in questo caso non si possono curare tutte le malattie con lo stesso farmaco e a non tutti i pazienti affetti dalla stessa malattia può essere prescritta la medesima cura. Per il monossido di carbonio, ad esempio, drastici interventi temporanei di limitazione della circolazione consentono l'abbassamento, se pur limitato nel tempo, dei livelli di concentrazione; ciò non vale per il PM10. Il rinnovo del parco ha consentito negli anni la riduzione dei livelli di CO, al punto che oggi tale inquinante non desta più preoccupazione; per il PM10 non si hanno misure di confronto oltre pochi anni, tuttavia gli interventi sui veicoli e sui carburanti non sembrano da soli sufficienti a riportare i livelli di concentrazione entro i limiti in Pianura Padana, ma possono invece bastare dove i superamenti si verificano con livelli di concentrazione di poco superiori a 50.

I cittadini attendono risposte più adeguate da parte degli Amministratori e non inutili sacrifici, ma possono approfittare dell'occasione per mettere in discussione il proprio modello di mobilità, abbandonando, quando richiesto dalle ordinanze, l'automobile ed esercitandosi a sperimentare modalità alternative come il trasporto pubblico, la bicicletta o l'uso collettivo dell'automobile. Nel contempo che si apra un dibattito serio e che la comunità scientifica faccia chiarezza e sappia indicare strade più efficaci ai nostri Amministratori e politiche più incisive al legislatore.

Lorenzo Bertuccio  
Direttore scientifico Euromobility

I DATI DELLA CAMPAGNA DI EUROMOBILITY "CHE PM10 CHE FA!" NELLE PRINCIPALI 8 CITTÀ METROPOLITANE  
QUESTA È LA SITUAZIONE DAL 1° AL 31 MARZO 2005.

GIORNI DI SUPERAMENTO AL 31 MARZO



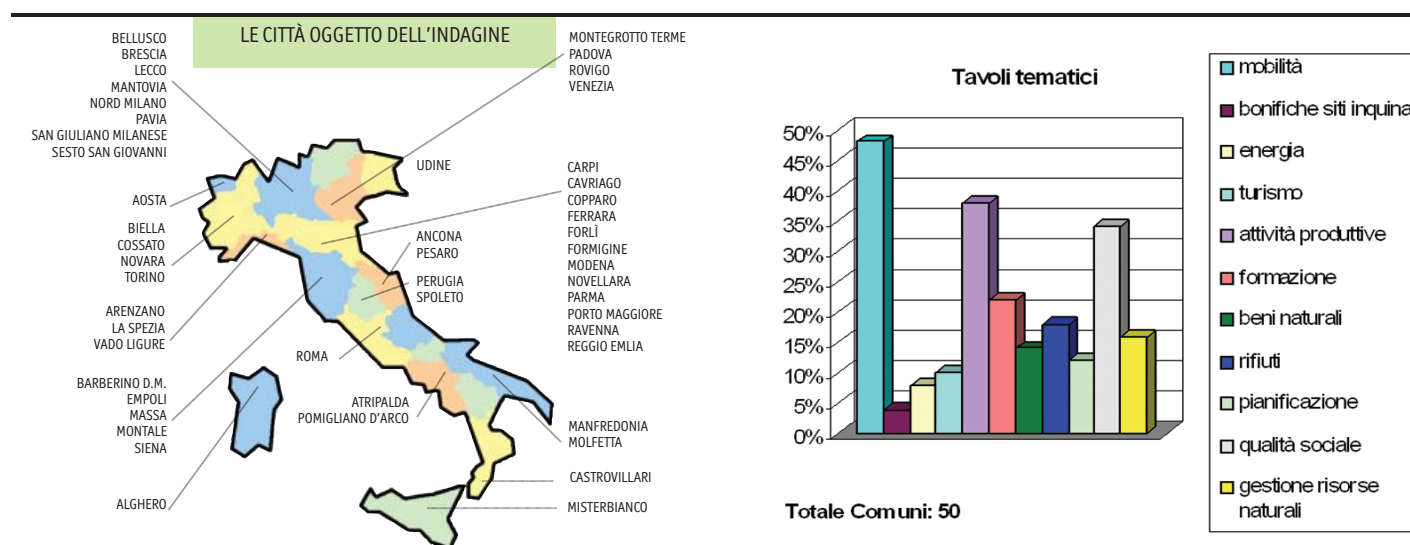
La maggior parte delle città ha già esaurito i 35 giorni annui di superamento del limite di 50 µg/m³ di PM10, nuovo limite imposto dalla direttiva comunitaria 99/30/CE, recepita in Italia con il D.M. n° 60 del 2002 entrato in vigore il 1° Gennaio di questo anno. La prima città ad esaurire i giorni è stata Torino, che già l'8 febbraio aveva terminato il conto alla rovescia. Appena due giorni dopo toccava a Milano e il 19 febbraio a Firenze. Il giorno dopo sfiorava Bologna e l'11 marzo Roma. Le grandi città del sud, Napoli e Palermo, rimangono ancora nei limiti. (1) Il dato di Genova è aggiornato solo al 31 gennaio e si stima che anch'essa abbia già esaurito i 35 giorni a disposizione.

# COME I MOBILITY MANAGER POSSONO CONTRIBUIRE ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Sono circa 360 in Italia gli Enti locali attivamente impegnati nel seguire il percorso di Agenda 21 locale, il principale processo partecipato di coinvolgimento dei cittadini nella progettazione e nella realizzazione di uno sviluppo sostenibile. Un ruolo importante nel rendere l'Italia uno dei paesi europei più fertili per l'attivazione di questi processi è stato giocato dal Coordinamento Agende 21 locali italiane che, riunendo più di 250 tra Regioni, Province, Comuni, Comunità montane, Enti parco ecc, costituisce il principale network per lo scambio e l'approfondimento delle esperienze nazionali ed internazionali più innovative e per la sensibilizzazione, l'informazione e la formazione degli Enti locali sull'argomento. Le esperienze italiane di Agenda 21 locale sono state oggetto di un'indagine svolta da Euromobility per verificare le modalità ed i risultati dell'applicazione di questo strumento per la realizzazione di una mobilità sostenibile nelle nostre città. L'indagine si è occupata in particolare della partecipazione dei mobility manager ai processi di Agenda 21 locale (A21L) e delle sinergie che è possibile attivare in un prossimo futuro con le attività di mobility management. Tra i Comuni del campione, tutti con un processo di A21L già ben avviato, sono state evidenziate alcune best practices nel campo della mobilità, in particolare per quanto riguarda il coinvolgimento dei mobility manager nella pianificazione e nell'attuazione di politiche sostenibili. L'indagine si è soffermata sui principali "nodi" di un percorso di A21L: la preparazione di un quadro conoscitivo della situazione ambientale e socio-economica del territorio (il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente), la costituzione di un confronto permanente con la cittadinanza e gli stakeholder (il Forum), la preparazione di un programma di azioni di medio termine (il Piano d'Azione) e l'attuazione degli interventi proposti.

Per quanto riguarda il primo step, il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente, è stata rilevata una forte attenzione al tema mobilità, affrontato dal 90% dei Rapporti, con diversi livelli di approfondimento. In molti casi la trattazione sintetica dell'argomento è stata corredata da un set di indicatori riconducibili in generale all'uso dell'automobile, alla gestione della sosta, a tempi, distanze e luoghi degli spostamenti, alla sicurezza stradale, al trasporto pubblico, alle modalità alternative di trasporto, alla pianificazione nel settore. Si è rilevato che l'eterogeneità degli indicatori considerati impedisce però una reale confrontabilità tra le performance ambientali dei Comuni analizzati.

I Forum hanno registrato una buona partecipazione da parte delle categorie coinvolte nelle politiche di mobilità sostenibile. In molti casi, all'interno del Forum generale, sono stati costituiti dei "tavoli tematici" che si sono occupati specificamente di mobilità. Da indagini svolte durante il processo A21L quello della mobilità



risultava, infatti, il problema maggiormente avvertito dalla popolazione. I risultati emersi mostrano una maggiore sensibilità al problema nei Comuni più grandi (quelli con popolazione superiore ai 150.000 abitanti), i cui Forum si sono tutti occupati di mobilità. Le funzioni dei tavoli tematici sono quelle di discutere ed individuare una visione condivisa degli obiettivi di sostenibilità, di elaborare un Piano d'Azione per il loro raggiungimento, di fungere da organo di consultazione dell'Ente locale per l'elaborazione di politiche, piani e programmi. Nell'ambito di questa ultima funzione, alcuni gruppi di lavoro hanno discusso, insieme ai tecnici dell'Ente locale, i Piani Urbani del traffico e i Piani Urbani della Mobilità. Tra le best practices, vi sono quelle di Ferrara, Aosta e La Spezia relative al PUT, e quella di Pavia in merito al PUM. Nel Comune di Modena il gruppo tematico sulla mobilità è stato invece chiamato a discutere la "Manovra antismog" comunale. L'indagine ha evidenziato una buona partecipazione dei mobility manager ai tavoli tematici sulla mobilità, in particolare dei mobility manager d'area, come rappresentanti della Pubblica Amministrazione. Meno frequente

è stata, invece, la partecipazione dei mobility manager d'azienda. I mobility manager, all'interno del Forum, hanno dato il proprio contributo come esperti nella pianificazione della mobilità e nella gestione di soluzioni integrate di trasporto.

Tra i 19 Piani d'Azione dei Comuni partecipanti all'indagine, 14 contengono interventi sulla mobilità. Gli interventi programmati più di frequente sono quelli in favore della mobilità ciclabile: si va dal potenziamento e messa in rete delle piste ciclabili, alla diffusione di una carta delle piste, agli interventi per la sicurezza, all'attivazione di servizi di noleggio o all'integrazione dell'uso della bicicletta con quello dei trasporti pubblici. Per quanto riguarda la diffusione dei motori elettrici, o di quelli alimentati a metano o GPL, la leva usata più di frequente è quella degli "acquisti pubblici verdi". Accanto agli interventi "settoriali" ve ne sono altri che coinvolgono in maniera più generale la vita della città, come la revisione dei tempi e degli orari. In almeno due Comuni (Pavia e Reggio Emilia), è stata proposta la nomina del mobility manager di area quale intervento di miglioramento della gestione della mobilità. Il

Forum del Comune di Aosta ha proposto l'attivazione di un Osservatorio permanente sul Mobility Management. Esempi applicativi di coinvolgimento dei mobility manager nel processo di attuazione del Piano d'Azione possono essere tratti dall'esperienza dei Comuni del Nord Milano e di Reggio Emilia. Nel primo caso gli interventi per la mobilità previsti dal Piano sono stati attuati attraverso il progetto pilota "Mobilità sostenibile nel Nord Milano", che coinvolge i quattro Comuni dell'area ed il Consorzio Trasporti Pubblici ed è coordinato dall'Agenzia Sviluppo Nord Milano. Il suo obiettivo è stato quello di individuare soluzioni innovative nell'organizzazione e gestione di un servizio di trasporto non convenzionale, ad elevata flessibilità spaziale e temporale (Multi origine - Multi destinazione). Nel caso di Reggio Emilia i progetti di mobilità sostenibile contenuti nel Piano d'Azione sono stati supportati da impegni operativi dei partecipanti al Forum, attraverso un percorso che ha portato alla costituzione di gruppi progetto in partnership e alla firma di accordi volontari. Tra i progetti attuati in questo modo vi sono il Piano spostamenti casa-lavoro e degli accessi merci nell'area industriale di Moncasale ed il programma per la diffusione della figura del mobility manager aziendale.

Le conclusioni che si possono trarre dall'indagine sono che i mobility manager, soprattutto d'azienda, dovrebbero avere un ruolo sempre più attivo nei processi di A21L, anche alla luce del modello di governance ambientale proposto dal World Summit di Johannesburg, che ha tra gli obiettivi il miglioramento della capacità delle Amministrazioni locali di lavorare con il settore privato. In questa ottica, i mobility manager aziendali possono diventare degli interlocutori privilegiati per coinvolgere le aziende sui temi della sostenibilità locale.

A cura di Ilaria Leoni



## CONVEGNO "AGENDA 21 LOCALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE"

Il 24 febbraio scorso, presso la Sala del Cenacolo della Camera dei Deputati, Euromobility in collaborazione con il Coordinamento Nazionale Agende 21 Locali ha presentato la pubblicazione dal titolo "Agenda 21 locale e mobilità sostenibile. Strumenti di governance per l'integrazione e la condivisione delle politiche di mobilità sostenibile". La conferenza ha voluto riportare l'attenzione sull'importanza della programmazione a livello locale ed in particolare sullo strumento della partecipazione nella gestione e nell'integrazione delle politiche locali per la mobilità. Tra i partecipanti alla conferenza: Alessandro Bratti, Presidente del Coordinamento Agende 21 locali, Edo Ronchi, Presidente dell'Istituto Sviluppo Sostenibile Italia, l'On. Dario Franceschini (La Margherita), la Sen. Anna Donati (Verdi) e il Sen. Emidio Novi (Forza Italia), Presidente della Commissione Ambiente del Senato.

## Euromobility responsabile della formazione

Facilitare la promozione e l'adozione di buone pratiche e di strategie alternative, non solo per il raggiungimento di una maggior efficienza energetica, ma anche per agevolare un maggiore uso di carburanti alternativi nel settore dei trasporti. E' questo l'obiettivo dei progetti e-ATOMIUM, COMPETENCE e TREATISE, attraverso l'aumento della conoscenza sulle tematiche dei trasporti e della mobilità sostenibile nell'ambito delle agenzie energetiche e delle Amministrazioni locali. I tre progetti si collocano all'interno delle attività promosse dal programma di azioni non tecnologiche in campo energetico "Intelligent Energy - Europe" (EIE) della Comunità Europea e più in particolare del progetto STEER.

I tre progetti, oltre a fornire supporto per la collaborazione al programma europeo, sviluppano in maniera complementare le attività formative (in termini di approccio, metodologia, ricerche assegnate, area geografica coperta), rispondendo così agli attuali gap formativi e di competenze all'interno delle agenzie energetiche e di altri Enti locali sulle tematiche legate al settore dei trasporti e della mobilità sostenibile. E' questo il motivo che ha spinto la Commissione Europea a sostenere tre progetti, e non uno soltanto.

Euromobility è il partner italiano del consorzio e-ATOMIUM coordinato dal partner belga Mobiel 21 e composto da: SEA, Sustainable Energy Action, Inghilterra; DTV Consultants, Olanda; Energie-Cités, Francia. I diversi partner del progetto garantiranno una copertura geografica della formazione in tutte le nazioni di provenienza, con l'aggiunta dell'Irlanda. Il progetto e-ATOMIUM si articola in 5 fasi di lavoro, tecnicamente chiamate Work Packages. La prima fase, avviata alla conclusione, ha avuto come obiettivo l'individuazione delle esigenze formative dei target di riferimento in termini di contenuti e modalità. A questo scopo è stato distribuito un questionario tramite posta elettronica alla Rete Nazionale delle Agenzie Energetiche Locali (RENAEL), grazie alla cooperazione di ANEA, anch'essa coinvolta direttamente nel progetto e-ATOMIUM, e agli Uffici di Mobility Management all'interno delle Amministrazioni locali. Successivamente all'indagine conoscitiva saranno definite le modalità di erogazione e i contenuti formativi. Obiettivi di questa seconda fase del progetto saranno sia la realizzazione di un'attività formativa capace di soddisfare le esigenze specifiche di ciascuna nazione, sia il trasferimento delle competenze comuni a tutti i partecipanti.

Euromobility sarà responsabile della terza fase di lavoro dedicata, invece, all'organizzazione e all'erogazione delle attività formative. Questa fase avrà inizio negli ultimi mesi del 2005 e avrà durata di oltre un anno. Gli ultimi due Work Packages, attivi per l'intera durata del progetto, hanno lo scopo di disseminare e comunicare da un lato le attività e gli output specifici del progetto e-ATOMIUM, dall'altro di promuovere complessivamente i tre progetti facenti parte di STEER e quindi più in generale le attività previste dal programma Intelligent Energy Europe, EIE.

A cura di Karin Fischer  
Euromobility