



E già oggi, grazie ad una partnership tra Euromobility, Gemeaz Cusin s.r.l. e ASSTRA, il mobility manager ha a disposizione il "Ticket Trasporto", che nasce dai tre soggetti nella comune convinzione che lo strumento del bonus di mobilità possa rappresentare non soltanto un'evoluzione nel settore della bigliettazione, ma anche una straordinaria opportunità, attraverso l'istituto del mobility manager, per incrementare la domanda soddisfatta dal trasporto collettivo, modalità sostenibile per eccellenza.

ASSTRA è l'Associazione Trasporti tra i cui scopi c'è quello di promuovere e sostenere, direttamente e per il tramite delle aziende di TPL associate, ogni azione volta a sviluppare in modo moderno ed efficiente la mobilità, mentre Gemeaz Cusin s.r.l. ha una esperienza pluriennale nella gestione di servizi per le imprese ed è più comunemente famosa per i Ticket Restaurant.

Il servizio Ticket Trasporto rappresenta uno strumento di grande potenzialità in mano al Mobility Manager, che nel piano di spostamenti casa-lavoro, deve solo stabilire con l'azienda il valore da attribuire al benefit e poi il meccanismo è molto semplice: Accor Services propone lo standard di progetto definito con Euromobility ed emette i voucher con la personalizzazione richiesta dal piano; l'azienda provvede alla distribuzione dei voucher al personale dipendente e quest'ultimo utilizza gli stessi per l'acquisto di titoli di viaggio validi per i vettori convenzionati.

La partnership ha anche portato ad un accordo per azioni di sviluppo e promozione del prodotto Ticket Trasporto verso le Istituzioni, gli Enti Locali, le Imprese, nonché verso le Aziende associate ad ASSTRA e ad Euromobility, finalizzate alla utilizzazione del Ticket Trasporto ed all'adesione alla convenzione delle Aziende Associate ad Asstra e ad Euromobility.

A partire dal Ticket Trasporto, strumento agile e flessibile, Euromobility invita tutti i soggetti coinvolti, le imprese, le aziende pubbliche e private e le parti sociali ad aprire una nuova stagione di sostegno al trasporto collettivo, sia tradizionale sia innovativo, per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità delle nostre città.

Lorenzo Bertuccio
DIRETTORE SCIENTIFICO EUROMOBILITY

CORSO DI FORMAZIONE PER
MOBILITY MANAGER

Il corso di formazione è organizzato da Euromobility in collaborazione con il Centro Europeo di Toscolano e l'Associazione delle città italiane e si terrà nei giorni 10/11/12 febbraio 2003 a Toscolano (TR)

Per iscrizioni:
segreteria@euromobility.org
Tel. 06/68603570

FORUM MOBILITA' E TERRITORIO

Milano 20/21 febbraio 2003
La seconda edizione del Forum Mobilità e Territorio si svolgerà a Milano nell'ambito di Progetto Città. Il Forum rappresenta un'occasione dedicata a tutti i professionisti del settore per fare il "punto" sul mondo della mobilità e dei suoi rapporti con il territorio.
www.progettocitta.it

59^ CONFERENZA DEL TRAFFICO
E DELLA CIRCOLAZIONE

Riva del Garda (Trento) 19 - 23 maggio 2003
La conferenza organizzata da ACI avrà come tema principale la "Mobilità delle cose", dai trasporti sulle lunghe distanze alla distribuzione finale, tenendo conto di due riferimenti: la elevata quota di traffico merci che attualmente viaggia su gomma, e le previsioni al 2010 di una crescita complessiva del 30%.
www.acimi.it

ECOMM 2003 - Conferenza
Europea sul Mobility
Management

Karlstad (Svezia) 21/22/23 maggio 2003
Il tema di quest'anno sarà "Managing transport demand to obtain sustainable development and economic effectiveness - why and how?" ovvero "Gestire la domanda di trasporto per arrivare ad avere uno sviluppo sostenibile ed efficienza economica - perché e come?"
www.epommweb.com



Associazione dei trasporti



Associazione
delle città italiane



dicembre 2002

n.2

www.euromobility.org

L'editoriale

DALL'EMERGENZA
ALLA STRATEGIA

IL PROBLEMA
DELLA MOBILITA' URBANA

di Dario Malosti *

Nelle prossime settimane assisteremo inermi all'insorgere di episodi acuti di inquinamento che, come regolarmente avviene, gli italiani facilmente dimenticheranno e che, invece, salvo favorevoli condizioni climatiche, si ripresenteranno puntuali. E' vero, siamo dentro un'emergenza, lo saremo ancora, e lo eravamo anche negli anni passati, quando non erano misurati benzene e polveri sottili e l'attenzione era rivolta verso altri inquinanti, meno pericolosi, come il monossido di carbonio.

Infatti, almeno tre quarti dell'inquinamento dell'aria urbana, e quasi tutto l'inquinamento acustico, sono dovuti ai trasporti, ma il problema non è però solo questo. L'intero Sistema Nazionale dei Trasporti, sia il pubblico sia il privato, comprese le merci, è insostenibile.

Il costo per la comunità nazionale supera un quinto del PIL. I consumi energetici, quasi interamente di combustibili liquidi, superano 47 Mtep in termini primari, su una disponibilità totale nazionale di circa 195 Mtep. Questi 47 Mtep producono oltre 120 milioni di tonnellate di CO₂ che, attraverso l'effetto serra, contribuiscono alle variazioni climatiche. Infine, il numero di incidenti è alto, i morti annuali sono circa 6.500, il costo della cura dei feriti si aggira su 20.000 milioni di euro e, altro aspetto non trascurabile, l'occupazione di suolo pubblico, spesso con alte valenze storiche, artistiche e ambientali, è elevata.

continua a pag 2



Arriva il ticket
trasporto

Un'idea innovativa nata dalla collaborazione tra Euromobility e Accor Services.

E andare a lavoro
non sarà più un peso

Tra i diversi possibili strumenti per cercare di riconvertire e migliorare la mobilità urbana, la figura del mobility manager è sicuramente strategica per il suo ruolo di educatore, formatore di una nuova cultura della mobilità, impegnato attivamente nel proporre soluzioni di gestione attuabili nel breve periodo: non domani, ma oggi! E' un alleato eccellente, ad esempio, nella ricerca di soluzioni che promuovano e incentivino l'utilizzo del trasporto collettivo in alternativa all'automobile, contribuendo alla salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini. Soluzioni, quali i bonus di mobilità.

continua a pag 4

SOSTIENI EUROMOBILITY >> Per continuare a ricevere EuromobilityJournal e godere dei vantaggi associativi, compila il modulo



Richiesta di iscrizione

ordinario euro 260 aggregato euro 1000

per maggiori informazioni:
segreteria@euromobility.org
www.euromobility.org

Tutela della privacy

(AI SENSI DELLA L.N. 675/96)

Ai sensi della Legge 675/96 del 31/12/96 (legge sulla privacy), si informa che:

1. La raccolta o comunque il trattamento dei dati personali ha l'esclusiva finalità di poter svolgere in modo adeguato il servizio di relazione con il pubblico; i dati personali saranno trattati in modo lecito e secondo correttezza e comunque nel rispetto della citata legge 675/96, sia con sistemi automatizzati che cartacei.

2. E' sua facoltà esercitare i diritti di cui all'art. 13 della L. 675/96

Il sottoscritto, presa visione dell'informativa di cui sopra, esprime il proprio consenso alla trattazione dei propri dati personali per le finalità consentite dall'informativa stessa.

Data _____

Firma _____

Il presente modulo, o una fotocopia, può essere ritagliato e spedito a Euromobility, Piazza Cola di Rienzo 80/A, 00192 Roma. Oppure inviato via fax: 06/ 68603571

Socio ordinario
(persona fisica)

Il sottoscritto _____
residente in _____
Via _____ CAP _____
tel _____ fax _____
e-mail _____
C.F./P.Iva _____

Allego: Assegno bancario Bonifico bancario

Dichiaro:
- di aver preso completa ed attenta visione dello Statuto Sociale
- di essere consapevole che l'adesione a Euromobility da diritto di partecipare all'attività dell'associazione e di avvalersi delle prestazioni da questa erogate
- di impegnarsi ad osservare lo Statuto e le deliberazioni che saranno adottate dai competenti organi dell'Associazione
- di essere a conoscenza che l'adesione a Euromobility ha durata di anni uno a decorrere dalla data di accoglimento della presente domanda, intendendosi tacitamente rinnovata di anno in anno in caso di disdetta a mezzo lettera raccomandata che dovrà pervenire a Euromobility non meno di tre (3) mesi prima della scadenza
- di essere consapevole che l'adesione a Euromobility comporta l'obbligo di versare annualmente i contributi associativi, nella misura e con le modalità stabilite.

Socio aggregato
(persona giuridica)

L'Azienda/Amministrazione _____
con sede in _____
Via _____ CAP _____
tel _____ fax _____
P.Iva _____
nella persona di _____

DOMENICHE ECOLOGICHE

Un'indagine rivela quanto piacciono ai romani le giornate senza auto

a pagina 2

MOBILITY MANAGER DI AREA

Il ruolo delle Provincie nello sviluppo del mobility management.

a pagina 3

"Invano con le grida e con le minacce tentai di arrestare il cocchio omicida; appena ho potuto salvare me stesso...è vergogna che nella patria di Beccaria, ridivenuta libera, sussistano ancora i delitti della tirannide, e si veggano miseramente perire i cittadini sotto quei cocchi ove siedono i già potenti insultando il popolo pedestre"

Ugo Foscolo, lettera del 21 febbraio 1798 indirizzata all'amico Sopransi

A fronte di tutto ciò, i servizi di trasporto offerti ai cittadini e alle merci sono poco efficaci (ritardi, tempi morti, incertezza sui tempi di percorrenza, stress: tutti fenomeni legati alla congestione diffusa) e la risposta politica, quando c'è, punta soprattutto sull'offerta e in particolare sul miglioramento dei veicoli, ignorando il problema della congestione. I miglioramenti veicolari sono indubbi, ma insufficienti se contemporaneamente non si governa il traffico. Un veicolo a idrogeno, per parlare del meglio, fermo in mezzo alla congestione non inquina la città, ma non offre mobilità al cittadino. In altre parole, occorre agire sul mercato della domanda contemporaneamente, e prima, a quello dell'offerta, riducendo drasticamente il traffico di auto private nei centri urbani sensibili.

Circa le rivolte dei cittadini mi si permetta qualche dubbio. Non è corretto parlare di rassegnato fatalismo. Il modello della motorizzazione privata, con tutti gli aspetti di libertà, di comodità, di autonomia associati, riscuote un radicato consenso non solo nel nostro paese. Si tratta, con qualche limite, di una delle rivoluzioni positive nella storia dell'umanità. L'auto, oltre un secolo fa, è nata per la città. Pensiamo alla ridotta velocità, alla scarsa autonomia, ai riforamenti, allo stato delle strade extraurbane di allora. Credo di ricordare le parole di un governante d'oltralpe: "il faut adapter la ville aux voitures". Così è stato fatto, la vittima predestinata è stato il cittadino-pedone ed è mutato anche il microclima urbano: le strade sono state allargate, a spese di marciapiedi e alberature e le auto sono state parcheggiate ovunque.

Esiste però anche un vizio di natura culturale, chiamato individualismo e scetticismo verso tutto ciò che è collettivo, che fa sì che tre quarti degli spostamenti urbani delle persone siano realizzati con auto private, in media con 1,2 passeggeri a bordo, e che una percentuale mostruosa del trasporto merci, superiore al 90%, viaggi su gomma, anziché su ferro o su acqua. Intendiamoci, anche nel resto del mondo cosiddetto sviluppato la gomma prevale, ma nel nostro paese, logisticamente ed ambientalmente fragile, le percentuali sono elevatissime, indice di irrazionalità generalizzata.

Circa le misure di carattere tecnologico, necessarie ma non sufficienti, c'è qualche considerazione da fare. Il **filtro catalitico** è oggi una necessità, ma con qualche precisazione: va adeguatamente mantenuto, è efficace per il benzene, ma non lo è per il particolato sottile. Infine il catalizzatore funziona se è caldo (oltre 300°C) e la maggioranza dei tragitti urbani è così breve da averlo freddo e inefficace per frazioni alte del percorso. Per i **carburanti**, poteri fortissimi impediscono sostanziali modifiche nella loro formulazione, che oggi è molto lontana dall'ottimo ecologico; il

Diesel, tenuto conto anche dell'effetto serra, è una motorizzazione più ecologica del motore alimentato a benzina "verde"; ma altre soluzioni sono proponibili: il gas anzitutto, sia il metano sia il GPL, e l'idrogeno, ma in tempi medio-lunghi.

Riassumendo, non esiste la soluzione toccasana, ma un complesso di almeno quattro soluzioni strategiche, da dosare in base alle specificità locali.

La prima è il miglioramento di veicoli e motorizzazioni, legato al progresso tecnico, e che avviene quasi automaticamente, per investimenti delle case produttrici.

La seconda è la riformulazione dei combustibili, con le difficoltà dette sopra.

La terza è l'applicazione delle moderne tecnologie, informatiche, strumentali, telematiche, per gestire il traffico.

La quarta, fondamentale, è quella di riduzione della domanda di trasporto privato: bisogna ridurre drasticamente, col bastone e colla carota, il numero di veicoli privati che intasano i centri urbani e il trasporto pubblico è uno strumento fondamentale. Non si può negare che l'immagine del trasporto pubblico, visto come il "trasporto dei poveri", percepita dal cittadino medio, sia afflitta da un forte gap di qualità a favore dell'auto privata. Occorre investire, e solo la collettività può farlo, perché il trasporto pubblico sia innovato, nei veicoli e nella gestione, sia ecologico, efficiente, sicuro, efficace. Altri accorgimenti possono aiutare la sua promozione: servizi e tariffazione integrati e aree di sosta/scambio attrezzate, che facilitino l'intermodalità.

Altri paesi europei sono afflitti da problemi qualitativamente uguali, ma quantitativamente diversi. C'è anche chi sta peggio di noi, ma in molti paesi una migliore tradizione organizzativa, e anche qualche virtù civica superiore, attenuano la gravità dei problemi. Un aspetto non secondario è quello della lentezza dei nostri processi autorizzativi e realizzativi: il sindaco che cerca i finanziamenti non è mai quello che taglia il nastro all'inaugurazione e ciò costituisce un disincentivo ad agire.

Il *Mobility management* rappresenta il più importante tentativo, condotto su base europea, di spostare quote di mobilità dal mezzo privato a quello collettivo. E' importante perché agisce sulla domanda, vero problema, anziché sull'offerta, ed è importante perché si concentra soprattutto sugli spostamenti sistematici, maggior causa di congestione nelle ore di punta. Non ci possiamo aspettare da questo programma la soluzione di tutti i problemi della mobilità urbana, ma dobbiamo notare che si tratta di un approccio diverso da quelli tecnologici, alla lunga poco risolutivi, praticati finora.

Quindi, grandi speranze e auguri a tutti.

Dario Malosti
ENEA

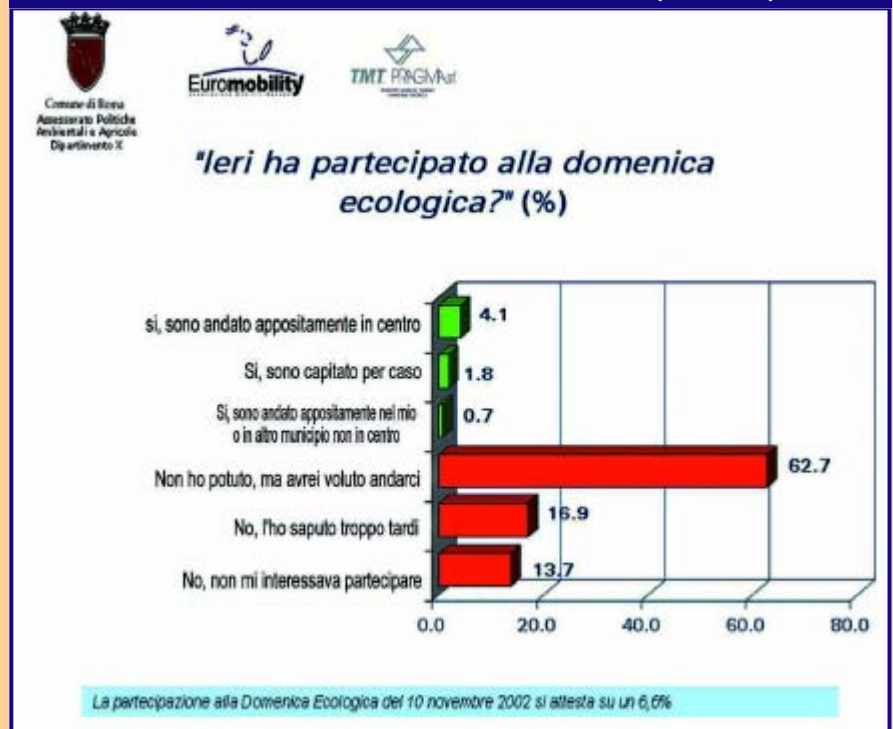


Il 10 novembre si è svolta a Roma l'ultima domenica ecologica del 2002. In tale occasione, su incarico del Comune di Roma Euromobility, con il supporto tecnico della società TMT-Pragma, ha realizzato su un campione di 600 cittadini un'indagine telefonica "a caldo", cioè immediatamente dopo l'evento, per conoscere l'opinione della popolazione romana in merito alle domeniche ecologiche e alla mobilità sostenibile più in generale. Durante la giornata del 22 settembre, in occasione della giornata europea "In città senza la mia auto", erano state intervistate le persone presenti su via dei Fori Imperiali, quelle dunque che avevano aderito all'evento, con l'indagine telefonica si è voluto verificare quale fosse l'opinione di tutti i cittadini romani, anche di quelli che per vari motivi non avevano partecipato. Dall'universo della popolazione è stato estratto un campione rappresentativo della popolazione per sesso ed età. L'indagine ha sondato il livello di partecipazione, l'opinione circa l'utilità dell'iniziativa e i desideri dei cittadini circa la frequenza con cui dovrebbero essere ripetuti tali eventi.

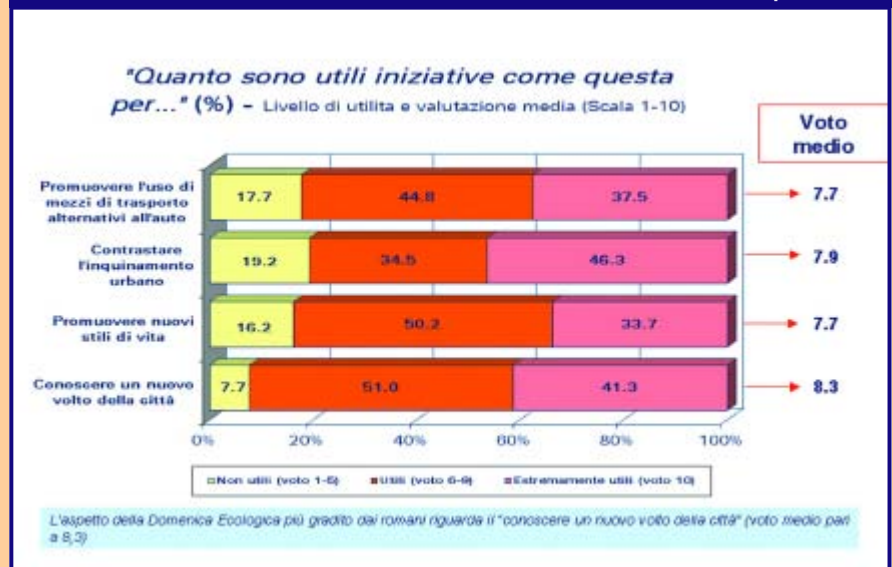
Questi i risultati. Il 71,3% dei romani intervistati sapeva che domenica 10 novembre era una "domenica ecologica" e l'84,9%, comunque, aveva già sentito parlare dell'iniziativa. La partecipazione alla domenica 10 novembre 2002 si attesta su un 6,6% ma è da segnalare che, al di là della percentuale di partecipazione effettiva, la maggior parte dei romani avrebbe avuto interesse a partecipare ma per vari motivi non ne ha avuto occasione (62,7%). Le domeniche a piedi risultano particolarmente gradite dalle coppie (52,5%) e dalle famiglie (29,9%). L'aspetto ritenuto più interessante dagli intervistati è che la domenica ecologica "fa conoscere un nuovo volto della città" (voto medio pari a 8,3 su una scala da 1 a 10) mentre il secondo aspetto è relativo all'utilità dell'iniziativa per "contrastare l'inquinamento urbano" (voto 7,9). Il 43,2% vorrebbe che le domeniche ecologiche fossero ripetute ogni fine settimana e il 29,7% una volta al mese. L'ultimo, rilevante, aspetto riguarda i canali di comunicazione attraverso i quali i romani vorrebbero essere informati in futuro di queste iniziative: alla tradizionale tv-radio (77,8%) e stampa (48,3%) seguono, infatti, canali di comunicazione innovativi: l'11,8% vorrebbe essere informato mediante SMS, il 9,5% mediante posta elettronica e il 9,2% mediante il sito internet del Comune di Roma.

Federica Parmagnani
EUROMOBILITY

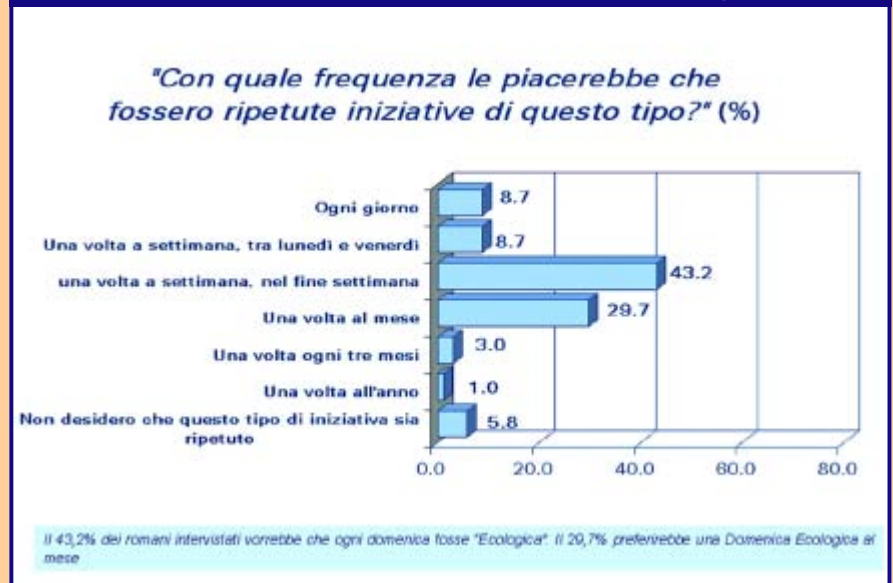
1. la partecipazione



2. l'opinione



3. le preferenze



Il ruolo delle Province nello sviluppo del mobility management

Il mobility management nasce come disciplina di governo della domanda di mobilità per gli Enti locali.

Nel Decreto 27 marzo 1998 il Ministero dell' Ambiente, citava soltanto i Comuni, mentre non venivano considerate altre Amministrazioni quali Province e Regioni. Certo queste avevano solo l'obbligo di nominare un mobility manager "aziendale" per predisporre il Piano spostamenti casa lavoro nel caso avessero oltre 300 addetti. Questa peculiarità si rivelò in alcune occasioni un vero problema, in particolare perché erano molteplici le realtà dove la congestione e il traffico richiedevano un approccio di area più vasto rispetto a quello delle singole Amministrazioni.

La **Provincia di Milano** è stata la prima, che in maniera del tutto autonoma ha sviluppato una politica di mobility management di area, attraverso la stipula di accordi con Comuni della Brianza, caratterizzati da enormi problemi di congestione e inquinamento. Puntando le strategie iniziali sulla comunicazione e diffusione della tematica, ha portato all'attenzione generale il possibile ruolo che una Provincia poteva apportare nella risoluzione dei problemi. Con il Decreto del 20 dicembre 2000 il Ministero dell' Ambiente ha introdotto un ruolo formale anche per queste Amministrazioni, sotto la condizione della delega da parte di Comuni. Era un importante passo avanti e si è rivelata una scelta molto efficace. In poco tempo altre tre Province (Venezia, Rimini e Firenze) hanno, infatti, creato strutture di mobility management di area, oltre a presentare per il cofinanziamento progetti specifici al Ministero stesso. L'approccio delle Amministrazioni è diverso e merita un dettaglio.

La **Provincia di Milano** ha sviluppato un progetto che si basa sulla partnership con importanti imprese nel territorio e con Amministrazioni, al fine di sviluppare dei piani di mobilità di area, con l'attivazione di servizi interaziendali.

La **Provincia di Venezia**, opera per ora su delega del Comune di Venezia (la politica di coordinamento si svilupperà poi nei principali centri dell' area) e ha di recente avviato un progetto focalizzato sulle problematiche della mobilità degli Enti locali (considerando poi le specifiche caratteristiche territoriali), mappando nel contempo le aziende, circa 30 nel complesso, che saranno coinvolte nella redazione dei Piani spostamento e nell' attivazione di servizi specifici per i dipendenti.

La **Provincia di Rimini**, considerando l' area di appartenenza, ha sviluppato un piano di mobilità sostenibile a 360°, incentrato sul target turistico: mobility management, car sharing, mobilità ciclabile e comunicazione. Ha ottenuto per il piano un contributo del Ministero dell' Ambiente e operato su delega dei principali Comuni della costa.

Infine, la **Provincia di Firenze**, ha posto l'attenzione, oltre che sulle imprese, anche sulle scuole, individuando alcuni Istituti con i quali sviluppare indagini di mobilità e iniziative dedicate, nonché aree industriali e commerciali di maggiore complessità.

Il problema principale, per una Provincia che intende sviluppare il mobility management di area sembra essere di ordine politico. Quasi certamente sono anche più numerose le situazioni dove il tema della mobilità richiederebbe un approccio diversificato e più ampio, ma spesso la delega formale è erroneamente interpretata come una mancanza di ruolo o piuttosto come un disinteresse della singola Amministrazione, laddove invece le ragioni sono soprattutto di tipo strategico (la cooperazione come fattore di successo) e tecnico (le specifiche problematiche).

Carlo Iacovini
Segretario Euromobility