



COMUNE DI GENOVA
www.comune.genova.it



www.micro-vett.it



www.tpsitalia.it



www.accor-services.it



www.methodos.com



www.ecogas.it



assogasliquidi.federchimica.it



M.A.I.O.R.



www.federmetano.it

Con il progetto "Scuola per aria!" la Provincia di Rimini scommette sui giovani

Il progetto "Scuola per aria!" rientra nell'attività di diffusione di interventi a favore della mobilità sostenibile promossa dal mobility manager d'area nominato dall'amministrazione provinciale nel 2001. L'iniziativa nasce dalla collaborazione del Liceo G. Cesare M. Valgimigli con la Provincia di Rimini allo scopo di realizzare il primo piano di spostamento casa-scuola sul territorio provinciale. L'obiettivo principale è quello di stimolare la coscienza dei ragazzi sulle problematiche ambientali: l'ambiente naturale e materiale influenzano direttamente la qualità della vita e delle relazioni sociali dei luoghi in cui viviamo.

In questa ottica rientra la promozione dell'uso di modalità di spostamento alternative all'automobile e al ciclomotore (in particolare a due tempi) con la consapevolezza che un loro impiego più responsabile potrebbe contribuire a migliorare gli standard di vita.

Nella realizzazione del progetto è stato coinvolto il Liceo "G. Cesare - M. Valgimigli" per le sue caratteristiche sia di popolazione studentesca sia di collocazione sul territorio. L'istituto infatti, raccogliendo in se tre diversi indirizzi di studio, conta complessivamente 1349 studenti provenienti dal comune di Rimini e dall'hinterland e le sue tre sedi sono collocate nel centro storico.

Il Piano è stato sviluppato in tre fasi:

- analisi della domanda di mobilità e delle abitudini di spostamento degli studenti attraverso un questionario;
- analisi della accessibilità delle sedi scolastiche rispetto alle linee di trasporto pubblico e alla rete delle piste ciclabili in relazione alla distribuzione delle residenze degli studenti;
- individuazione delle azioni di piano sulla base dei suggerimenti emersi dalle analisi; e si è basato sul coinvolgimento diretto degli studenti attraverso incontri coi rappresentanti di classe e con la collaborazione di un'intera classe con la quale sono stati approfonditi gli strumenti tecnici per la costruzione del piano. L'analisi complessiva dei dati rac-

La maggior parte degli studenti di Rimini coinvolti nel progetto si è dichiarata disposta ad utilizzare mezzi di trasporto compatibili con l'ambiente. A patto, però, che si realizzino cicloparcheggi e piste ciclabili sicure, che si possa usufruire di abbonamenti agevolati ai mezzi pubblici e, soprattutto, che i mezzi pubblici siano più efficienti ed affidabili



colti ha evidenziato che per compiere lo spostamento casa scuola il 60% degli studenti utilizza il trasporto pubblico, l'8% la bicicletta, l'11% l'automobile e il 15% il ciclomotore. Il 25% degli studenti quindi utilizza mezzi non ecocompatibili e per compiere per lo più brevi tragitti urbani (nella media di 2,5 km fattibili anche in bicicletta). Di questo gruppo di studenti il 65% si è dichiarato disponibile a modificare le proprie abitudini di spostamento a favore del trasporto pubblico (49%) e della bicicletta (43%) a patto che si verifichino alcune condizioni. E in particolare: una maggiore affidabilità del servizio pubblico con riduzione dei tempi di viaggio e la disponibilità di speciali convenzioni; una maggiore sicurezza dei percorsi ciclabili e la diffusione di parcheggi sicuri per le biciclette.

Dall'analisi dei dati raccolti è stato possibile elaborare le prime misure di intervento relativamente all'uso della bicicletta, del trasporto pubblico e dei mezzi ecologici:

- il miglioramento delle piste ciclabili e degli attraversamenti ciclo pedonali con l'individuazione di "percorsi sicuri casa-scuola";

- la realizzazione di parcheggi per i cicli custoditi nella città;
- la predisposizione di rastrelliere e pensiline presso le sedi scolastiche;
- la diffusione di sistemi innovativi per il riconoscimento della bicicletta e la stipula di polizze assicurative speciali;
- la verifica dei tracciati e le frequenze del trasporto pubblico;
- la valutazione di nuove linee dedicate;
- la individuazione di nuovi sistemi di incentivi (ad esempio l'accesso gratis al servizio car sharing per gli studenti con patente di guida abbonati al trasporto pubblico);
- la formazione di linee di finanziamento locale aggiuntive agli incentivi statali per l'acquisto di ciclomotori ecocompatibili e di biciclette elettriche.

Il piano è stato approvato dalla scuole e nel prossimo anno scolastico sarà possibile implementare le misure e sviluppare insieme un dettagliato programma di formazione e sensibilizzazione.

Giancarlo Arlotti
Mobility manager di area della Provincia di Rimini

www.euromobility.org



numero 2 - giugno 2004

L'editoriale

LA STRATEGIA DELLA DEFISCALIZZAZIONE

di Renato Gorgoni

Le diverse limitazioni del traffico, cui sono costrette sempre più città in Italia, pongono l'esigenza di andare oltre le misure contingenti, se si vuole evitare il rischio, con tutte le conseguenze che comporta, di estendere le stesse ad intere aree del paese e per periodi sempre più lunghi. Al di là di atteggiamenti palingenetici, facili da predicarsi ma assolutamente improponibili, si tratta di realizzare tutta una serie di "tasselli di un mosaico", che nel loro insieme permettano una "mobilità sostenibile" per le relazioni sociali, l'economia e la difesa della salute. Nel mentre si decide e si realizzano le misure di carattere strutturale, che a seconda dell'importanza richiederanno tempi ed investimenti di rilievo, altre, che non siano solo le limitazioni al traffico, andranno assunte immediatamente...

continua a pag 2

la frase

"Se fossi Sindaco lascerei il centro storico libero da ogni contaminazione: non si entra più con l'automobile, si va a piedi, con la bicicletta, con la carrozzella.... Io considero il centro di Roma come un grande salotto da praticare a piedi, anzi, in punta di piedi, con molta religiosità."

Alberto Sordi

foto di Carlo Lucarelli

in questo numero

ECOMM 2004
innovazione e comunicazione
le chiavi del successo
a pag 2

PREMIO CITTA' AMICHE DELLA BICICLETTA
Un concorso per premiare la cultura della ciclabilità
a pag 3

APAT
Un progetto per migliorare la qualità della vita nelle aree metropolitane italiane
a pag 3

le buone pratiche

NON GUIDERO' PIU' L'AUTO DEL PRESIDE
La Provincia di Rimini porta il mobility management a scuola e coinvolge i ragazzi col progetto "Scuola per aria!"
a pag 4

eventi

IN CITTÀ' SENZA LA MIA AUTO!, SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ & EMMA: UNA COLLABORAZIONE EFFICACE!
Riconoscendo il successo dell'iniziativa "In città senza la mia auto!" (European Car Free Day) e della Settimana Europea della Mobilità, il progetto EMMA ha scelto di collaborare con entrambe le iniziative e contribuire al messaggio che esse voglio trasmettere.
L'European Mobility Management Day si svolgerà infatti mercoledì 22 settembre, in concomitanza con la giornata "In città senza la mia auto!", che è il momento più importante della Settimana Europea della Mobilità (16-22 settembre). Questo aspetto è di particolare importanza visto che la giornata "In città senza la mia auto!" si svolgerà in un giorno lavorativo. Il tema centrale della Settimana Europea della Mobilità 2004 sarà "Strade sicure per i bambini".
Per maggiori informazioni:
www.emma-day.info
www.22september.org
www.mobilityweek-europe.org

ROMA, 22/26 SETTEMBRE 2004 RUOTE PER ARIA,
3ª Rassegna nazionale di Veicoli ecologici. Patrocinata e coorganizzata dal Comune di Roma, Assessorato alle Politiche Ambientali, Assessorato alla Mobilità, Provincia del Lazio, Regione Lazio, Ministero dell'Ambiente.
www.ruoteperaria.it

RIMINI, 3/6 NOVEMBRE 2004 ECOMONDO,
8ª Fiera internazionale del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile
www.ecomondo.com

corsi di formazione

- CORSO DI FORMAZIONE PER MOBILITY MANAGER**
Roma 11/12/13 ottobre 2004
Il corso di formazione organizzato da Euromobility è patrocinato dal Ministero dell'Ambiente.
- CORSO DI FORMAZIONE PER MOBILITY MANAGER: LA COMUNICAZIONE EFFICACE**
Roma 25/26 ottobre 2004



La comunicazione è la spina dorsale del consenso. Chi non comunica non raggiunge e non coinvolge i propri interlocutori. Questo vale soprattutto nel mobility management, dove i risultati arrivano attraverso la conoscenza e la condivisione di valori e di progetti. Ecco perché Euromobility, raccogliendo le domande e gli stimoli provenienti dagli associati, ha progettato un corso per aiutare i mobility manager a comunicare in modo efficace.

Per informazioni:
segreteria@euromobility.org



LA STRATEGIA DELLA DEFISCALIZZAZIONE

Occorre quindi darsi una strategia complessiva, a partire dal Governo Nazionale e dalle Regioni, capace di incidere sulle diverse componenti del fenomeno mobilità, che le proiezioni da qui al 2010 (cioè entro 7 anni!) ci fa intravedere in maniera allarmante. La modalità del trasporto per persone e cose per oltre l'80% su gomma va assolutamente ridimensionata a favore delle altre possibili modalità (ferrovia, acqua, ecc). L'uso di carburanti meno inquinanti (GPL e Metano in primo luogo) va incentivato in tutti i modi a partire dai mezzi pubblici o comunque collettivi. La realizzazione dei parcheggi scambiatori va fatta alla periferia delle aree o città metropolitane, laddove "l'imbutto del traffico" incomincia a restringersi e non dentro alle città. Il finanziamento degli stessi non può essere affidato all'ipotetico accordo tra gli Enti Locali, peraltro sprovvisti di risorse, ma va assunto dal Governo come priorità Nazionale o quanto meno dalle Regioni. Il recupero di tutti i "rami secchi" di ferrovie, in qualche misura utilizzabili, va attuato, oltre alla costruzione di metropolitane di superficie o sotterranee. La politica del Mobility Management deve poter essere proiettata su tempi lunghi se davvero si vuole che sia produttiva di positivi effetti.

L'esperienza di Venezia

L'esperienza veneziana, a nostro avviso positiva, ci ha suggerito tra l'altro l'iniziativa della defiscalizzazione, con l'elaborazione di una proposta di modifica/integrazione dell'art. 51 del T.U.I.R. nella convinzione di dare un contributo alla politica del Mobility Management. Questa proposta ha trovato appoggio da parte di esponenti politici di opposti schieramenti a riprova che le problematiche del traffico e delle emissioni inquinanti a questo correlate travalicano gli schieramenti politici. Si tratta di **defiscalizzare gli oneri negli spostamenti casa lavoro per favorire la politica del mobility management**.

È questa una condizione essenziale se si vuole che i decreti del Ministero dell'Ambiente (27 marzo 1998 e 20 dicembre 2000), istitutivi del Mobility manager aziendale e d'area, abbiano realmente successo. Essi infatti prevedono una struttura di supporto e di coordinamento tra i mobility manager aziendali per mantenere i collegamenti con le amministrazioni comunali e le aziende di trasporto, obbligano alla redazione dei piani di spostamento casa-lavoro da parte di Enti ed Imprese con l'obiettivo di studiare le migliori soluzioni per la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e migliorare l'organizzazione degli orari al fine di limitare la congestione del traffico, che a sua volta è causa dell'inquinamento ambientale e conseguenza dell'insorgere di molte gravi malattie.

Purtroppo, essendo il finanziamento da parte dello Stato previsto solo per l'avvio dell'attività, c'è il rischio, se non si trova una soluzione duratura, o che le iniziative partano con difficoltà o soprattutto che una volta partite si inceppino e non vadano più avanti. **Occorre realizzare un meccanismo che invogli tutte le parti in causa (lavoratori, datori di lavoro, EE.LL. e Stato) a scommettere sulla politica del mobility management.** Un circuito virtuoso che spinga sempre più i lavoratori ad utilizzare i mezzi collettivi, le aziende a predisporre queste opportunità e lo Stato a "defiscalizzare i costi", che si sopportano nell'ambito di iniziative assunte dalle aziende con l'adozione di specifici piani di "spostamento casa-lavoro", così come si "defiscalizzano" i costi sostenuti per i servizi "navetta" istituiti dalle aziende per i propri dipendenti o come, in altri casi, si è fatto per agevolare per es. la nautica da diporto, abolendo la tassa di stazionamento.

L'integrazione dell'art.48 del T.U.I.R. è possibile ed opportuna se si ha la chiara consapevolezza che quanto lo Stato si accolla è una cifra assolutamente irrisoria rispetto a quanto Stato, cittadini ed aziende sopportano in termini di danni anche economici alla salute a causa della congestione del traffico.

Renato Gorgoni

Assessore alla Mobilità e ai Trasporti
Provincia di Venezia

European Conference On Mobility Management 2004

Grande successo, pochi italiani

Circa 350 mobility manager, rappresentanti d'istituzioni ed associazioni, da oltre 20 paesi, si sono dati appuntamento per l'annuale conferenza Europea sul mobility management, a Lione dal 5 al 7 maggio scorso. L'argomento principale dell'ottava edizione di ECOMM, organizzata dalla città di Lione, è stato "Transizione verso la mobilità urbana sostenibile: dimostrare per convincere". Solo dimostrando i propri risultati, e perché no i propri limiti, i mobility manager saranno capaci di costruire nuove partnerships di cui hanno bisogno per essere più efficaci.

In evidenza nella prima sessione plenaria, i paesi con le esperienze più giovani. Tra queste, il caso italiano, presentato da Giovanna Rossi del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. I risultati sono rilevanti, anche a paragone di ciò che avviene in altri paesi leader come Olanda o Belgio, ma qualche preoccupazione rimane per l'impegno italiano in futuro. Tale inquietudine è poi corroborata dalla scelta di sviluppare le proprie attività in autonomia, senza aderire alla rete EPOMM (European Platform on Mobility Management) che riunisce i

IL MOBILITY MANAGEMENT SI AFFERMA CON IL CORAGGIO DELL'INNOVAZIONE E LA SPINTA DELLA COMUNICAZIONE.

grandi attori in Europa. Il grande fascino di ECOMM consiste nella motivazione e negli stimoli che è possibile trarre dal gran numero di esperienze presentate. Più di 50 relatori si sono alternati sui palchi delle sessioni plenarie o dei workshop tematici. Tra gli argomenti trattati: la relazione tra urbanistica, mobilità e governo delle città; l'evoluzione delle tipologie e delle caratteristiche degli spostamenti; best practices nel settore della gestione degli spostamenti casa-lavoro e casa - scuola; le politiche per la mobilità ciclabile; le strategie di comunicazione. A fare la parte del leone, le esperienze tedesche, olandesi e dal Belgio ma anche da Svezia, Austria e altri paesi europei, oltre che dal nord america. Malgrado la partecipazione italiana fosse più ampia che in passato, essa è stata limitata da diversi fattori: una spiacevole tendenza italiana a concentrarsi su ciò che

succede nel nostro paese a scapito del confronto con l'esterno; un meccanismo di selezione delle presentazioni non sempre efficace e che gli organizzatori si sono impegnati a rivedere per il futuro; un maggior numero d'esperienze recenti che mancano ancora di risultati rilevanti.

Le conclusioni?

Difficili da trarre con tale ricchezza d'esperienze. Alcuni messaggi preponderanti costituiscono le raccomandazioni della conferenza. In primo luogo, per realizzare progetti di successo è necessario indagare e capire meglio la psicologia degli attori coinvolti nei processi sui quali si vuole intervenire. Le soluzioni vanno cercate insieme, con il più ampio coinvolgimento. Tipica dimostrazione il successo delle attività per gli spostamenti casa-scuola: riduzioni del 10%-20% degli spostamenti motorizzati quando bambini, parenti e scuole sono coinvolti.

La seconda conclusione: non temere di essere innovativi. Un messaggio rivolto soprattutto ai decisori pub-

blici. Diverse esperienze, tra cui un significativo sondaggio realizzato nella stessa Lione, dimostrano che i cittadini sono disponibili ad accettare cambiamenti più di quanto gli amministratori spesso credano.

Infine, in tutta Europa, e non solo in Italia, il monitoraggio e l'analisi d'insuccessi e risultati è ancora carente. **Per convincere non è sufficiente fare, è necessario dimostrare risultati concreti.** Per convincere dell'efficacia del mobility management è necessario valorizzare i cambiamenti nel comportamento di mobilità di cittadini, lavoratori, scolari.

Per il 2005, l'appuntamento è in Gran Bretagna (Yorkshire) per una conferenza con tema "Il mobility management per le nuove generazioni".

Per maggiori informazioni www.epomm.org

Marco Viviani

Vice-presidente
Ecoistituto Alto Adige
membro del comitato
scientifico ECOMM 2004



Tutte le presentazioni sono disponibili sul sito
http://www.ontario-conference.com/ecomm/GB/menu_flash.html.

Al via la 2° edizione del concorso. "Città amiche della bicicletta"



Euromobility, Federazione Italiana Amici della Bicicletta (Fiab), Istituto Sviluppo Sostenibile-Italia (Issi) e Associazione Italiana Città Ciclabili (Aicc), in collaborazione con Ancma, Anci, Legambiente, Wwf e Upi promuovono la seconda edizione del Premio "Città Amiche della Bicicletta". Il Premio è rivolto non solo a tutti Comuni italiani ma anche agli altri enti territoriali (province, comunità montane, parchi nazionali e regionali) che hanno sviluppato e realizzato progetti innovativi e di successo nel campo della mobilità ciclabile.

Il Premio è indirizzato a tre categorie di enti:

- 1) comuni con meno di 30.000 abitanti;
- 2) comuni con più di 30.000 abitanti;
- 3) altri enti.

L'edizione precedente, svoltasi nel 2002 con la partecipazione totale di 41 realtà territoriali, aveva visto la vittoria, rispettivamente per le categorie sopra menzionate, di Correggio (Reggio Emilia), di Brescia e del Parco Regionale del Gigante (Emilia-Romagna). Particolarità dell'iniziativa è che non si premieranno le buone intenzioni, bensì i progetti già realizzati o in via di realizzazione allo scopo di incentivare la mobilità ciclabile sia in ambito urbano che extraurbano. Finalità del Premio è, infatti, quello di pubblicizzare i migliori risultati e diffondere le buone pratiche presso gli enti

Per iscriversi c'è tempo fino al 25 ottobre. Il 6 novembre la premiazione all'Ecomondo di Rimini

competenti al fine di sviluppare una cultura della ciclabilità, anche a livello progettuale, che purtroppo è ancora molto carente e in forte ritardo nella sesta potenza economica del pianeta. La cerimonia di premiazione quest'anno avverrà nell'ambito della manifestazione fieristica Ecomondo, a Rimini, sabato 6 novembre. I premi consistono, oltre che in una targa, in biciclette e materiali per la ciclabilità offerti dall'Ancma. Una giuria composta da un rappresentante di ciascuna delle suddette associazioni insieme ad un rappresentante del Ministero dell'Ambiente e delle Infrastrutture vaglierà i progetti e assegnerà i premi.

Come partecipare

I Comuni e gli altri enti che intendono partecipare al Premio dovranno produrre la seguente documentazione:
- una relazione sintetica (2-3 cartelle) sul progetto, che comprenda la descrizione dello scenario ex ante, degli obiettivi, degli strumenti, dei tempi e costi di realizzazione;

- una relazione sintetica (2-3 cartelle) che illustri i risultati conseguiti corredata da elaborazioni planimetriche e statistiche, da fotografie ed eventualmente da filmati anche su supporto informatico;
- una scheda con i dati anagrafici e di recapito (compreso quello telefonico ed elettronico) del responsabile del progetto e dell'ente. La documentazione dovrà pervenire in busta chiusa, entro e non oltre il 25 ottobre 2004, al seguente indirizzo "Premio Città amiche della bicicletta" c/o Euromobility, c.a. Riccardo Canesi, Piazza Cola di Rienzo 80/A - 00192 Roma.

Per ulteriori informazioni contattare:
Associazione Euromobility Piazza Cola di Rienzo 80/A - 00192 Roma - tel 06/68603567; fax 06/68603571 e-mail: segreteria@euromobility.org - www.euromobility.org
Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) via Borsieri 4/e - 20159 Milano - tel./fax 02/69311624 e-mail: info@fiab-onlus.it - www.fiab-onlus.it
Associazione Italiana Città Ciclabili (AICC) via Mauro Macchi 32 - 20124 Milano tel 02/6773511; fax 02/66982072 e-mail: info@cityciclabili.it - www.cityciclabili.it

Riccardo Canesi



Il progetto APAT "Qualità ambientale nelle aree metropolitane italiane"

Ambiente e qualità della vita nelle città Italiane: si deve migliorare!

Le città comportano una continua pressione antropica sull'ambiente e rappresentano i luoghi in cui maggiormente si concentrano fonti di squilibri per l'ambiente e conseguenze dirette sulla vita dei cittadini. Sulla base di due sondaggi di opinione realizzati dalla Commissione Europea la qualità ambientale è percepita dai cittadini come il fattore di maggiore impatto sulla qualità della vita nell'ambiente urbano. Fra tutti i problemi ambientali la mobilità rappresenta una delle principali emergenze che gli amministratori si trovano a dover fronteggiare quotidianamente. La possibilità di programmare e realizzare interventi efficaci per la risoluzione dei problemi ambientali connessi alle città dipende dalla disponibilità di informazioni corrette ed esaurienti sui processi ambientali e sulle correlazioni che le collegano ad altre dinamiche di carattere sociale ed economico. Il progetto "Qualità ambientale nelle aree metropolitane italiane", pluriennale e intertematico,

promosso da APAT in collaborazione con Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente e d'intesa con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, si propone di sviluppare - anche tramite il coinvolgimento degli amministratori locali e di altri stakeholders - uno strumento efficace di supporto alla pianificazione e gestione dell'ambiente urbano.

Gli steps del progetto sono:

- organizzare i dati e le informazioni sull'ambiente urbano e metropolitano;
- integrare i dati ambientali con l'informazione socio-economica;
- valutare la performance sulla base dell'informazione di cui sopra per individuare e analizzare, insieme alle amministrazioni locali, i "casi virtuosi" da esportare e gli "ostacoli" da superare.

I temi affrontati non riguardano solo la mobilità: vengono trattati la qualità dell'aria, i rifiuti, il turismo, la risorsa acqua, la comunicazione tra gli stake-

holders, eccetera. Ma il miglioramento della qualità della vita nelle città dipende anche dalla modifica di modelli culturali, modifica che si realizza attraverso il coinvolgimento degli amministratori locali e la partecipazione di tutti i cittadini.

Il progetto APAT si è dotato di un comitato di coordinamento per indirizzare al meglio le attività; i membri del comitato oltre ad APAT sono le Agenzie ambientali regionali di Lombardia, Liguria, Toscana, Basilicata, Sicilia, OMS-Italia, ENEA, Euromobility. Migliorare la qualità della vita nelle nostre città è possibile!

Il 15 e 16 dicembre a Roma verranno presentati risultati del primo step del progetto.

Per informazioni:

Silvia Brini - responsabile del progetto

(tel.06/5007.2214 - brini@apat.it)

Florido Falconi (APAT) (06/5007.2933 -

falconi@apat.it)

www.apat.it