Euromobility
Associazione Mobility Manager

APAT
Agenzia per la Protezione
dell'Ambiente e per i servizi Tecnici

MOBILITY MANAGEMENT
LE BUONE PRATICHE D'ITALIA

con il Patrocinio del

Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

Presentazione

La mobilità privata e i suoi effetti indotti sono tra i principali problemi che affliggono la aree urbane italiane, influenzando negativamente la qualità della vita. Sia il I°, sia il II° Rapporto APAT sulla Qualità dell'Ambiente Urbano hanno dedicato ampio spazio a questi temi ed individuano nel mobility management uno strumento efficace di governo della domanda di trasporto in grado di ridurre le percorrenze complessive dei veicoli individuali a motore. È dalle percorrenze complessive, infatti, che dipende in prima istanza il carico emissivo del settore della mobilità urbana, nonché il consumo di energia e le emissioni di gas climalteranti.

Anche i lavori della Commissione Nazionale Emergenza Inquinamento del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, riconoscono alle misure tipiche del mobility management (quali car pooling, car sharing, taxi collettivo, servizi dedicati, promozione della bicicletta e della pedonalità, incentivi all'uso del trasporto pubblico) un ruolo centrale per invertire la tendenza del continuo aumento delle percorrenze e per il contributo che possono offrire per il contenimento dell'inquinamento atmosferico, tema al centro dell'attenzione per la crisi da PM10 che ha interessato e continua a interessare le città italiane.

Ad oggi, il mobility manager inizia ad essere una figura propria dell'organico nelle Amministrazioni locali. Con differenti modalità organizzative oltre 50 Amministrazioni hanno provveduto ad introdurre tale figura e a creare strutture dedicate al mobility management, mentre a livello aziendale si contano circa 700 mobility manager.

Alla luce della crescita del settore e dell'interesse che lo stesso suscita sempre più nel nostro Paese, APAT (Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici) ha patrocinato nel 2005 il I° Premio Nazionale sul Mobility Management, promosso da Euromobility che ha con tale iniziativa creato un momento di incontro tra le migliori pratiche maturate in Italia negli ultimi 5 anni.

La numerosità e la qualità dei progetti presentati, nonché la mole del materiale messo a disposizione, hanno consentito di raccogliere tali esperienze in questo volume, che può costituire un interessante strumento di consultazione da parte di tutti coloro i quali volessero prendere spunto dalle esperienze già maturate per declinare, con le dovute cautele, tali esperienze nella propria realtà.

ANTONIO DE MAIO
Direttore del Dipartimento Stato
dell'Ambiente e Metrologia dell'APAT

Autori

Lorenzo Bertuccio

Emanuela Cafarelli

Federica Parmagnani

INDICE

Introduzione 5

1 Mobility Manager d'Area 7
- 1.1 Comune di Bari 8
- 1.2 Comune di Bologna 12
- 1.3 Comune di Napoli 19
- 1.4 Comune di Parma 23
- 1.5 Comune di San Donato Milanese 29
- 1.6 Comune di Vercelli 37
- 1.7 Conser s.c.c.p.a. 41
- 1.8 Provincia di Bologna 48
- 1.9 Provincia di Venezia 54

2 Aziende private o pubbliche 59
- 2.1 Ciba Specialty Chemicals S.p.A. 60
- 2.2 Provincia di Bologna 65
- 2.3 Provincia di Genova 72
- 2.4 Regione Emilia Romagna 78
- 2.5 SIECO S.p.A. 82
- 2.6 3M Italia S.p.A. 84
- 2.7 STMicroelectronics 88
- 2.8 Comune di Monza 92

3 Istituti scolastici e Università 99
- 3.1 Università degli Studi di Bologna 100
- 3.2 Contram S.p.A. - Università di Camerino 102
- 3.3 Università degli Studi di Pisa 105
- 3.4 Università degli Studi di Verona 108
- 3.5 Università degli Studi di Roma "La Sapienza" 110
- 3.6 Università degli Studi Roma Tre 113

Introduzione

Il volume segue la struttura del 1° Premio Nazionale sul Mobility Management (dal quale nasce) e raccoglie complessivamente le 23 esperienze di mobility management selezionate dalla Giuria, composta da autorevoli rappresentanti, oltre che di Euromobility e APAT, anche di Kyoto Club, AICC e ASSTRA. Al Premio sono state ammesse le migliori esperienze per tre differenti categorie:

Categoria 1: Mobility Management di Area

Categoria 2: Aziende private o pubbliche

Categoria 3: Istituti scolastici e Università

Nella prima categoria sono state ammesse le attività di mobility management predisposte e realizzate a livello di ufficio di area: Comune di Bari, Comune di Bologna, Comune di Napoli, Comune di Parma, Comune di San Donato Milanese, Comune di Vercelli, Conser s.c.c.p.a., Provincia di Bologna, Provincia di Venezia.

La seconda categoria ha visto la partecipazione di aziende pubbliche e private, poli industriali, poli artigianali e punti di particolare attrazione (centri commerciali, fieristici, ospedalieri etc.): Ciba Specialty Chemicals S.p.A. di Pontecchio Marconi (BO), Provincia di Bologna, Provincia di Genova, Regione Emilia Romagna, SIECO S.p.A. di S. Donato Milanese (MI), STMicroelectronics S.p.A. di Agrate Brianza (MI), 3M Italia S.p.A. di Segrate (MI), Comune di Monza.

Alla terza categoria hanno partecipato gli estensori dei piani per i poli scolastici ed universitari: Università degli Studi di Bologna, Università degli Studi di Pisa, Università degli Studi Roma Tre, Università degli Studi di Roma "La Sapienza", Università degli Studi di Urbino - Contram s.p.a. di Camerino, Università degli Studi di Verona.

Il volume riporta una sintesi delle schede presentate dai partecipanti al Premio, eseguita cercando di mantenere fede al testo originale delle schede stesse.

1 MOBILITY MANAGEMENT D'AREA

Le attività di mobility management di Area non solo limitate al solo supporto per la redazione dei Piani Spostamento Casa-Lavoro delle aziende e degli Enti sul territorio, ma comprendono anche, come emerge dalle stesse schede delle città, una serie di attività di supporto alla gestione della domanda e alla promozione di nuove forme di trasporto e di nuovi servizi, infrastrutture e interventi sulla mobilità.

Ogni città ha predisposto la scheda integrando le attività di mobility management e le altre attività in un quadro complessivo. Per ognuna delle schede, quindi, si è cercato di rendere evidenti le azioni di mobility management, palesandone il loro ruolo di supporto alle politiche e agli interventi, spesso integrati, sulla mobilità urbana.

1.1 Comune di Bari

Inizio attività: anno 2004

Per ulteriori dettagli *www.comune.bari.it*

Il Comune di Bari ha avviato una serie di azioni volta alla promozione di iniziative utili a favorire l'uso del trasporto pubblico favorendone l'integrazione con i parcheggi. Le principali azioni messe in capo sono:

- la realizzazione di parcheggi di interscambio periferici, serviti adeguatamente da mezzi di trasporto pubblico, ed eventualmente attrezzati con infrastrutture utili allo scambio tra i diversi mezzi di trasporto;
- il potenziamento dei servizi di vigilanza del traffico ad opera degli ausiliari del traffico sia sulla sosta nelle aree centrali, sia sul traffico in movimento;
- l'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico attraverso l'introduzione di nuove linee di bus navetta a servizio dei parcheggi di interscambio;
- l'integrazione tariffaria del trasporto pubblico locale e della sosta presso parcheggi di scambio.

Le azioni sono state articolate in due fasi fra loro connesse: il "Progetto Park&Ride" ed il servizio di potenziamento della "vigilanza sul traffico".

1.1.1 Il Progetto Park & Ride

Il progetto "Park & Ride", introdotto nel periodo natalizio del 2004, si è ispirato all'analoga iniziativa realizzata ad Oxford nei primi anni '70 dove, al fine di scoraggiare l'utilizzo della vettura privata per lo shopping natalizio, fu realizzata un'area di sosta in prossimità del Centro Storico.

La realizzazione del progetto ha previsto l'attivazione di 3 parcheggi di interscambio, situati nelle zone più esterne della città e collegati al centro mediante sia due linee di bus-navetta, sia le normali linee di trasporto pubblico. La creazione di tali aree di sosta ha avuto la finalità di ridurre l'afflusso di veicoli privati nell'area centrale, attraverso la creazione di un sistema integrato tra parcheggio e trasporto pubblico, che dissuadesse

progressivamente la penetrazione dell'auto in città, trasferendo quote di viaggiatori dal mezzo privato a quello pubblico.

La scelta dell'ubicazione dei parcheggi periferici di interscambio è stata operata tenendo presenti le maggiori direttrici di traffico veicolare in entrata nella città, compatibilmente alla possibilità di ottenere rapidi collegamenti con il centro cittadino. Le aree individuate, presidiate e custodite a cura della STM Bari S.p.A., sono: l'area di parcheggio localizzata nei pressi della Spiaggia Tane e Pomodoro, l'area di parcheggio localizzata nella zona di proprietà delle Ferrovie BariNord (denominata "FBNQuasimodo") e l'area di parcheggio localizzata nei pressi della stazione FSE Bari-Mungivacca (che successivamente non è stata confermata nei provvedimenti di proroga del servizio).

1.1.2 Potenziamento della vigilanza sul traffico

All'introduzione dei parcheggi periferici, è stata affiancata l'attività degli ausiliari della sosta sia implementandone l'organico, sia attraverso un impegno lavorativo preventivato di 24 ore settimanali su due turni. Gli ausiliari sono stati dislocati lungo le strade di maggiore congestione sia per il traffico, sia per la sosta, dove comunque è consentita la loro azione di vigilanza e sanzionatoria.

L'Amministrazione Comunale ha attuato l'intervento, denominato "Progetto Sperimentale per l'attivazione dei Parcheggi Periferici", con Delibera di giunta Comunale e limitatamente al periodo natalizio 2004; tuttavia i risultati ottenuti relativamente al decongestionamento del traffico ha indotto l'Amministrazione Comunale a disporne il prolungamento.

Il costo complessivo sostenuto per realizzare tale iniziativa è stato di 131.631,00 € per il periodo natalizio e di 496.465,00 € per i periodi di proroga successivi, per un totale di 628.096,00 €.

Nella realizzazione dell'iniziativa i soggetti coinvolti hanno contribuito ognuno nell'ambito di competenza specifica: l'Amministrazione Comunale, nell'ambito della gestione della mobilità, ha coordinato gli interventi fornendo il necessario supporto finanziario e gli atti di indirizzo politico-amministrativi; mentre l'attuazione dei collegamenti e dei servizi di custodia ed intensificatone dell'attività di controllo, e dell'adeguamento strutturale delle aree di parcheggio è stata affidata alle Società AMTAB Servizio S.p.A. e S.T.M. Bari S.p.A.

1.1.3 Le azioni di mobility management a supporto

Le premesse per l'attivazione di tale iniziativa sono state fornite dal Protocollo d'Intesa sottoscritto nel novembre 2004 tra l'Amministrazione Comunale di Bari, la società di trasporto pubblico AMTAB Servizio S.p.A, le società di trasporto autoferroviario Ferrotranviaria s.r.l., Ferrovie AppuroLucane S.r.l. e Ferrovie del SudEst S.r.l., la società di gestione del patrimonio AMTAB Servizio S.T.M. Bari S.p.A., e le società di trasporto Miccolis S.r.l., Trenitalia S.p.A. e SITA S.p.A.

Il protocollo ha previsto l'utilizzo gratuito dei mezzi del servizio urbano per tutti i viaggiatori muniti di titolo di viaggio emesso dalle società di trasporto extraurbano firmatarie; inoltre esse si sono impegnate a sponsorizzare l'iniziativa con un contributo una tantum.

Particolare attenzione è stata rivolta alla politica tariffaria, che ha previsto l'introduzione di un biglietto giornaliero, al costo di € 1,00, riservato a tutti gli occupanti del veicolo privato, comprensivo del costo del parcheggio e della possibilità di utilizzare gratuitamente le navette entro l'orario di esercizio dei parcheggi.

In aggiunta ai biglietti giornalieri, da maggio 2005 sono stati commercializzati degli abbonamenti settimanali e mensili, rispettivamente da € 5,00 e € 15,00, ed un abbonamento "Multiparking" che, al costo € 35,00, consente di utilizzare oltre il servizio "Park & Ride", anche alcuni parcheggi situati in diverse aree della città. Alla luce dei risultati ottenuti nei primi mesi di esercizio e dell'interesse mostrato da alcuni Enti/aziende situate nel territorio comunale, sono state stipulate delle convenzioni fra S.T.M. S.p.A. e Direzione Regionale dell'Agenzia delle Entrate, Guardia dì Finanza e Direzione Regionale dell'INPS, aventi come oggetto l'uso dei parcheggi intermodali e dei bus navetta.

Al fine di favorire l'uso da parte della cittadinanza dei parcheggi periferici, l'iniziativa è stata preceduta da una campagna pubblicitaria con la distribuzione di locandine e pieghevoli informativi. Come ulteriore canale di informazione, è stato utilizzato il portale del Comune di Bari nel quale è stata creata una pagina ad hoc sull'iniziativa. L'iniziativa, inoltre, nella sua fase iniziale è stata presentata attraverso una conferenza stampa e, successivamente, avendo riscontrato notevole interesse da parte degli organi di stampa, è stata seguita con molta attenzione dalle più diffuse testate giornalistiche locali e nazionali.

IL COMUNE
Sindaco
Giunta
Consiglio comunale
Commissioni consiliari
Circoscrizioni
Statuto del Comune
Regolamenti

OSPITALITA'
Dove dormire
Dove mangiare
Dove pregare
Dove fare sport

AGENDA
Farmacie di turno
Numeri utili
Cinema
Teatri

UFFICIO STAMPA
Comunicati di oggi
Contatta l'ufficio

BANDI
Contributo natalita'
Concessione loculi
IX Circ. - Sussidi economici
Servizio sostitutivo mensa mediante buoni pasto
Progettazione interventi messa in sicurezza ex Fibronit
Riqualificazione di via Sparano e degli spazi pubblici del Borgo Murattiano
Contributo alloggiativo 2006
Centro accoglienza senza fissa dimora
Centro diurno senza fissa dimora
POR 2000-2006 misura 4.17 azione C
V Circ. - Servizio Tutoraggio
V Circ. - Servizio Sostegno
Soggiorno climatico per anziani

CONCORSI
Nessun concorso disponibile

AGGIUDICAZIONI PROVVISORIE
Asta N. L06007
Asta N. S06001 - Manutenzione SIUC
Asta N. L06016 Manutenzione estintori
Por Puglia 2000-2006 bando misura 5.3
Asta N. L06023

COME LASCIARE L'AUTO ED ESSERE FELICI

Parcheggi custoditi al solo costo di un euro; bus navetta gratuiti per il centro cittadino; collegamenti costanti con corse ogni 10 minuti: è questa la ricetta rivoluzionaria del **Park&Ride**, che ha già conquistato migliaia di baresi.

Proposta in forma sperimentale nel dicembre del 2004 dall'assessorato al Traffico e mobilità e dall'assessorato alle Aziende Partecipate, la formula del "parcheggia e gira" ha riscosso un successo tale da essere confermata ed ampliata nel tempo.

Ecco come lasciare l'auto ed essere felici: basta parcheggiare la propria vettura nelle aree custodite di **lungomare Vittorio Veneto** (FBN Quasimodo), **Pane e Pomodoro e Largo 2 Giugno,** al solo costo di un euro per l'intera giornata. Dalle 7.15 alle 21.15 tre linee di bus navetta collegano di continuo i parcheggi periferici con il capolinea.

Previste formule di **abbonamento** convenientissime:

- abbonamento settimanale (dal lunedì al sabato, esclusi i festivi): 5 euro
- abbonamento mensile (tutti i giorni feriali, esclusi i festivi): 15 euro.

Ecco i **tragitti dei bus navetta:**

Area Ferrovie Bari Nord (Quasimodo) Lungomare V. Veneto

Ogni 15 min i **bus navetta gratuiti** in partenza dal parcheggio raggiungono il centro percorrendo c.so V. Veneto, p.zza D'Aragona, p.zza Massari, c.so V. Emanuele e ancora p.zza Massari.

Pane e Pomodoro

Ogni 16-18 min i **bus navetta gratuiti** in partenza dal parcheggio raggiungono il centro percorrendo il lungomare G. Di Cagno Abbrescia, il lungomare N. Sauro, p.zza IV novembre, c.so V. Emanuele e p.zza Massari.

Largo 2 giugno

Ogni 16-18 min i **bus navetta gratuiti** in partenza dal parcheggio raggiungono il centro percorrendo viale della Resistenza, viale della Repubblica, viale Unità d'Italia, via Carulli, corso Cavour.

PRIMA PAGINA
Fiera 2006: piano mobilita'
Punta Perotti alla Biennale
Ridisegnate il cuore della citta'
Sospesa graduatoria supplenze
Bari Jazz Festival
Buoni scuole materne
Mostra indiani d'America
POR 2000-06 Misura 4.17
Mostra "L'ironia della vita"
POPUL'aria 2006
IV Circ. - Partynquarta
Variazione bus 11 e 11/
Tesserini venatori
Festa dei lettori
Calendario Bari pulita 2006
Settembre al centro anziani
Inquinamento da ozono
Take five Spaghetti Jazz
Musica in periferia estate
Rendiconto di Gestione
Serenitanziani 2006
Allerta ondate di calore
Lotta alla zanzara tigre
Verso il piano strategico
Adozione aree verdi comunali
Contributi metano e Gpl
Sosta riservata ai disabili
Via citta' di Bari

URP Ufficio Relazioni con il Cittadino
Numero Verde 800 - 018 291

Albo Pretorio Online Archivio atti deliberativi
Albo Pretorio Online Archivio atti deliberativi

Punta Perotti
PUNTA PEROTTI BARI 06

GovernAzioni
GOVERNAZIONI

Dati qualita' dell'aria

Fibronit: lavori a tutela della salute pubblica

Vela - Agenda 21
VELA Agenda 21 Bari

Come lasciare l'auto ed

1.2 Comune di Bologna

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *http://urp.comune.bologna.it/Mobilita/Mobilita.nsf*

Il "Progetto di sviluppo del mobility management della città di Bologna" è nato a seguito della partecipazione del Comune di Bologna al bando di concorso del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, in riferimento al Decreto 20/12/2000/SIAR: Incentivazione dei programmi proposti dai mobility manager aziendali. Finalità del progetto è stata la realizzazione d'interventi utili all'organizzazione e gestione della domanda di mobilità dei dipendenti delle aziende, orientati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale causato dal traffico nelle aree urbane e metropolitane mediante l'attuazione di politiche di mobilità sostenibile applicate agli spostamenti casa-lavoro.

L'attività di mobility management promossa a livello dell'area comunale di Bologna è stata realizzata contestualizzandola con altri interventi di carattere più generale (Progetto Metano, revisione dei permessi in ZTL, provvedimenti di limitazione alla circolazione, R.I.T.A., Accordo di programma regionale per la qualità dell'aria, E-vai, I.C.S, riconversione e metanizzazione flotte pubbliche e utilizzo delle nuove tecnologie per il governo della mobilità, e, in ultimo il Piano Straordinario per la Qualità dell'Aria e la Mobilità Sostenibile a Bologna) e concertata con i referenti aziendali. Essa è stata finalizzata a:

- il riequilibrio modale mediante la riduzione dell'uso dell'auto privata;
- l'aumento del coefficiente di occupazione delle automobili;
- l'ottimizzazione dell'accessibilità alle sedi aziendali;
- la diffusione della cultura della mobilità sostenibile;
- la conversione delle flotte aziendali.

In funzione delle politiche già in attuazione presso il Comune di Bologna per mitigare e prevenire gli effetti dell'inquinamento atmosferico, secondo le indicazioni fornite dalla normativa vigente, e per promuovere un modello di mobilità sostenibile a livello urbano, al fine di soddisfare le fondamentali necessità di accesso dei cittadini a scala infragenerazionale e minimizzare i consumi delle risorse non rinnovabili, il Settore Mobilità Urbana ha articolato il progetto in alcuni sottoprogetti:

- il potenziamento dell'Ufficio di Mobility Management d'Area;
- l'implementazione del sito WEB dedicato al mobility management per l'area del Comune di Bologna, realizzato in collaborazione con ATC SPA con l'ausilio dell'Ufficio di Mobility Management;
- implementazione del software per la gestione del car pooling con la collaborazione di ATC SPA;
- promozione di tariffe agevolate TPL per i dipendenti delle aziende o Enti con Piano Spostamenti Casa-Lavoro approvato ai sensi del D.M. 27/03/98.

Il finanziamento complessivo assegnato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio al Comune di Bologna è stato di € 343.345,00. Tuttavia in questa sede sarà approfondito il sottoprogetto relativo alle tariffe agevolate TPL riservate ai dipendenti delle aziende e degli Enti in cui è stato approvato il PSCL.

1.2.1 Progetto di promozione di tariffe agevolate per il TPL

Il progetto per la promozione dell'utilizzo del TPL attraverso tariffe agevolate, riservate ai dipendenti di aziende o Enti aventi un PSCL approvato, è stato realizzato sfruttando il finanziamento di € 171.672,50 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e il cofinanziamento di almeno il 50% da parte delle aziende coinvolte.

Delle 42 aziende ed Enti pubblici presenti sul territorio comunale e aventi le caratteristiche indicate dal Decreto Ronchi, 34 sono quelle che hanno nominato il proprio mobility manager aziendale, mentre sono 16 i PSCL presentati (di cui 13 approvati e 3 in fase istruttoria).

Dall'elaborazione dei PSCL approvati è emersa la necessità di intervenire in favore di un più corretto riequilibrio delle modalità di trasporto meno impattanti. L'analisi dei dati raccolti relativamente alle modalità di spostamento prescelte ha permesso di ipotizzare che a breve si potrà assistere ad un piccolo, ma significativo, trend in favore del trasporto pubblico, delle modalità ad impatto nullo e dell'utilizzo in modo differente dell'auto. Le proposte avanzate nei piani, pur presentando specifiche peculiarità a seconda delle caratteristiche e delle differenti localizzazioni aziendali, hanno dimostrato che tra i dipendenti bolognesi, che effettuano sistematicamente gli spostamenti per recarsi al lavoro, esiste una significativa flessibilità a modificare le proprie abitudini. In particolare le modalità vincenti individua-

te in alternativa all'auto risultano essere la bicicletta, il trasporto pubblico e le forme di trasporto di gruppo organizzate dal datore di lavoro.

Da qui sono stati avviati i progetti di incentivazione del trasporto pubblico di linea, di miglioramento dell'accessibilità ciclabile e pedonale, di sperimentazione del car pooling, di organizzazione di nuove forme di parcheggio e gestione della sosta, di introduzione del telelavoro e di adeguamento del parco auto con mezzi ecocompatibili.

Inoltre, per dare attuazione e continuità anche in futuro ai Piani Spostamento Casa-Lavoro, è stata stipulata una convenzione avente durata triennale tra il Comune di Bologna e ATC S.p.A., in materia di agevolazione tariffaria degli abbonamenti al TPL, di sviluppo del car sharing aziendale e del car pooling a favore dei dipendenti delle aziende che praticano politiche di mobility management con l'utilizzo di un apposito software per la creazione degli equipaggi.

Per realizzare l'attività il Comune di Bologna ha suddiviso il progetto in diverse fasi. Inizialmente ha promosso un'attività di studio per la ricognizione di tutte le aziende e Enti aventi oltre 300 dipendenti sul territorio del Comune di Bologna, che ai sensi del Decreto interministeriale 27/03/98 sono chiamate a nominare il mobility manager, e per l'identificazione delle aree a maggiore concentrazione di traffico.

Nel dicembre 2003 è stata stipulata una convenzione tra il Comune di Bologna e l'azienda per il trasporto pubblico bolognese (ATC SpA), avente come destinatari dei benefici economici concordati i dipendenti delle aziende e degli Enti che avessero adottato politiche di mobility management attraverso la nomina formale di un mobility manager aziendale, l'approvazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro da parte del Comune di Bologna e la stipula dell'Accordo di mobility management tra il mobility manager di area ed il mobility manager aziendale.

Successivamente si è provveduto all'attuazione del progetto di agevolazione tariffaria per il trasporto pubblico urbano e alla distribuzione dei titoli di viaggio.

1.2.2 Il Piano straordinario per la qualità dell'aria

Il progetto è proseguito nell'ambito del "Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna" (PSQA), uno strumento utile per affrontare l'emergenza del traffico e dell'inquinamento atmosferico nell'area urbana di Bologna attraverso una serie di azioni integrate, con l'obiettivo di favorire i sistemi di mobilità meno impattanti e di con-

tenere i superamenti dei limiti delle polveri sottili. Tale Piano contiene le linee di intervento per il breve-medio periodo su mobilità, trasporti e logistica in città, ed è sviluppato sul presupposto che le misure da adottare, affinché siano immediatamente efficaci, non possano essere applicate in forma isolata o occasionale, ma combinate tra loro.

Il "Piano straordinario per la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile a Bologna", relativamente allo sviluppo del mobility management prevede l'attuazione delle seguenti proposte:

- il coinvolgimento di nuove aziende con progetti d'area rivolti anche alle aziende di piccole dimensioni concentrate in aree artigianali/industriali caratterizzate da condizioni di traffico critiche, per testare l'efficienza delle iniziative di mobilità intervenendo sulla gestione della domanda;
- la predisposizione di un nuovo bando di finanziamento, mettendo a disposizione i fondi ministeriali residui a disposizione del Comune di Bologna relativi al "Progetto di sviluppo del mobility management della città di Bologna", con l'obiettivo di aumentare il numero dei PSCL aziendali;
- la partecipazione ad eventuali nuovi progetti ministeriali ed europei;
- l'implementazione del progetto Web Mobility con la creazione, durante il progetto di restyling del sito del Comune di Bologna, di una sezione interamente dedicata al mobility management al fine di rendere disponibile un sistema di elaborazione dati da utilizzare nella fase di realizzazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro aziendale o di aggiornamento annuale dello stesso;
- la creazione di accordi e collaborazioni con i mobility manager di aziende e Enti per promuovere l'uso della bicicletta presso i dipendenti attraverso il potenziamento della sosta ciclabile all'interno dell'area di lavoro, la pubblicizzazione della rete ciclabile urbana e la pianificazione condivisa di nuovi interventi infrastrutturali;
- l'incremento della figura del mobility manager al fine di potenziare le azioni a sostegno della mobilità ciclabile casa-lavoro sia nelle medio-grandi imprese, sia all'interno del Comune stesso, anche valorizzando il nuovo titolo di viaggio ATC denominato "Ecoticket", pensato per chi usa normalmente la bicicletta e saltuariamente il bus per i propri spostamenti casa-lavoro;
- l'estensione dell'iniziativa P+bus, già istituita ai parcheggi Tanari e Prati di Caprara, caratterizzata dall'integrazione tariffaria, prevedendola per il parcheggio Antistadio e per il 50% dei posti del parcheggio Giuriolo.

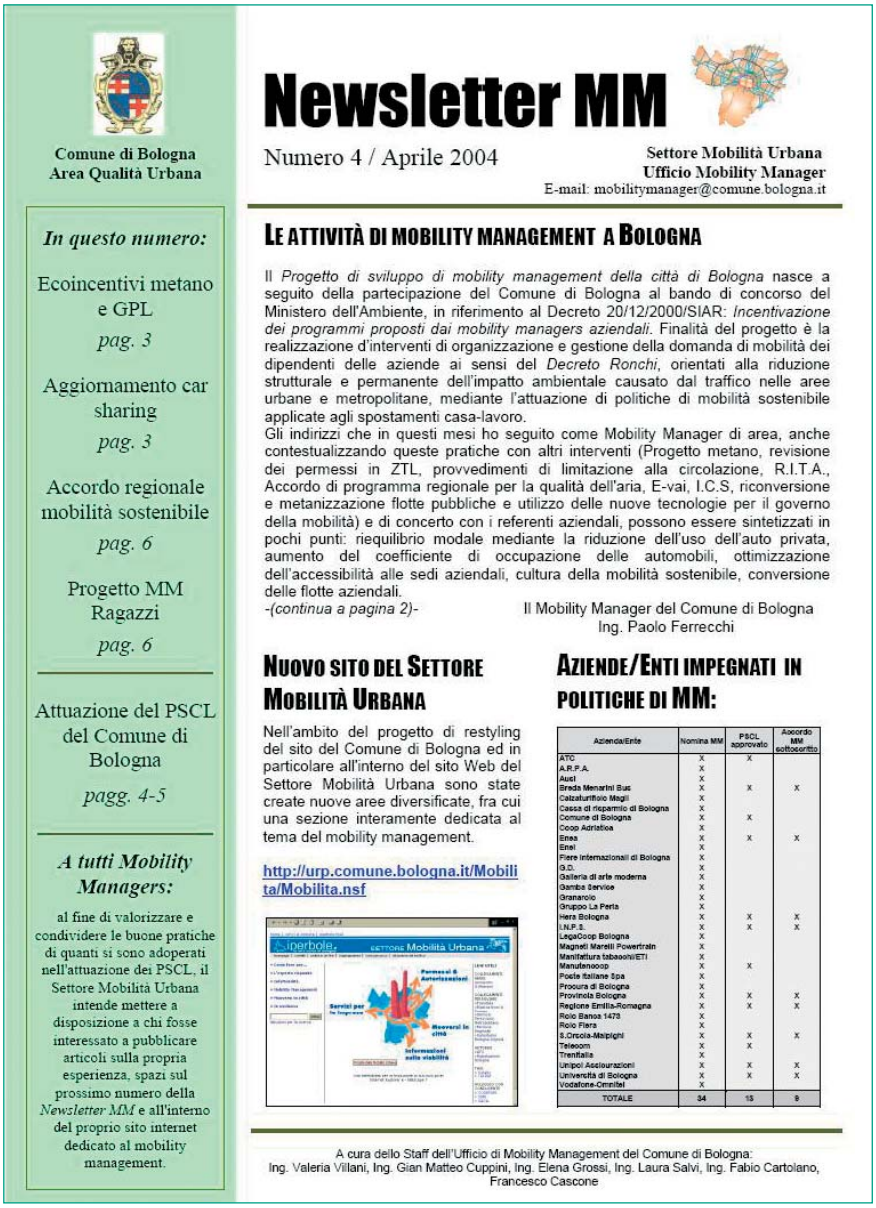
Con la tariffa P+bus la sosta è gratuita per il conducente di un veicolo che acquista un biglietto bus presso il parcheggio o che dispone di un abbonamento ATC valido. Il titolo di viaggio ATC, convalidato nell'ambito della fascia oraria d'utilizzo del parcheggio, dovrà essere esibito dal conducente all'uscita per ottenere la sosta gratuita. La sosta è inoltre gratuita per coloro che effettuano la modalità di deposito auto-bici utilizzando velocipedi integri e funzionanti;

- estensione del Progetto MM Ragazzi/Aria di casa mia: si tratta di un progetto educativo sulle tematiche ambientali e della mobilità rivolto alle scuole della città di Bologna, con lo scopo di offrire una proposta educativa sul problema della mobilità urbana e dell'inquinamento atmosferico per costruire la consapevolezza della coerenza tra l'agire e il sapere attraverso l'assunzione di responsabilità e la capacità di fare scelte. Nel contempo è stata realizzata un'indagine sugli spostamenti casa-scuola e sui comportamenti delle famiglie nella scelta del modo di trasporto più conveniente in funzione delle esigenze famigliari per individuare modalità alternative di spostamento per i tragitti casa-scuola.

La strategia comunicativa utilizzata per divulgare in modo efficace l'attività realizzata ha previsto:

- l'organizzazione di alcune riunioni periodiche con i mobility manager;

- la realizzazione di un'area dedicata al mobility management sul sito del Comune di Bologna;
- la realizzazione di una Newsletter periodica distribuita in formato cartaceo ai mobility manager aziendali.



Comune di Bologna
Area Qualità Urbana

In questo numero:

Ecoincentivi metano e GPL
pag. 3

Aggiornamento car sharing
pag. 3

Accordo regionale mobilità sostenibile
pag. 6

Progetto MM Ragazzi
pag. 6

Attuazione del PSCL del Comune di Bologna
pagg. 4-5

A tutti Mobility Managers:

al fine di valorizzare e condividere le buone pratiche di quanti si sono adoperati nell'attuazione dei PSCL, il Settore Mobilità Urbana intende mettere a disposizione a chi fosse interessato a pubblicare articoli sulla propria esperienza, spazi sul prossimo numero della *Newsletter MM* e all'interno del proprio sito internet dedicato al mobility management.

Newsletter MM

Numero 4 / Aprile 2004

Settore Mobilità Urbana
Ufficio Mobility Manager
E-mail: mobilitymanager@comune.bologna.it

Le attività di mobility management a Bologna

Il *Progetto di sviluppo di mobility management della città di Bologna* nasce a seguito della partecipazione del Comune di Bologna al bando di concorso del Ministero dell'Ambiente, in riferimento al Decreto 20/12/2000/SIAR: *Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali*. Finalità del progetto è la realizzazione d'interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità dei dipendenti delle aziende ai sensi del *Decreto Ronchi*, orientati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale causato dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, mediante l'attuazione di politiche di mobilità sostenibile applicate agli spostamenti casa-lavoro.
Gli indirizzi che in questi mesi ho seguito come Mobility Manager di area, anche contestualizzando queste pratiche con altri interventi (Progetto metano, revisione dei permessi in ZTL, provvedimenti di limitazione alla circolazione, R.I.T.A., Accordo di programma regionale per la qualità dell'aria, E-vai, I.C.S, riconversione e metanizzazione flotte pubbliche e utilizzo delle nuove tecnologie per il governo della mobilità) e di concerto con i referenti aziendali, possono essere sintetizzati in pochi punti: riequilibrio modale mediante la riduzione dell'uso dell'auto privata, aumento del coefficiente di occupazione delle automobili, ottimizzazione dell'accessibilità alle sedi aziendali, cultura della mobilità sostenibile, conversione delle flotte aziendali.
-(continua a pagina 2)-

Il Mobility Manager del Comune di Bologna
Ing. Paolo Ferrecchi

Nuovo sito del Settore Mobilità Urbana

Nell'ambito del progetto di restyling del sito del Comune di Bologna ed in particolare all'interno del sito Web del Settore Mobilità Urbana sono state create nuove aree diversificate, fra cui una sezione interamente dedicata al tema del mobility management.

http://urp.comune.bologna.it/Mobilita/Mobilita.nsf

Aziende/Enti impegnati in politiche di MM:

Azienda/Ente	Nomina MM	PSCL approvato	Accordo MM sottoscritto
ATC	X	X	
A.R.P.A.	X		
Ausl	X		
Breda Menarini Bus	X	X	X
Calzaturificio Magli	X		
Cassa di risparmio di Bologna	X		
Comune di Bologna	X	X	
Coop Adriatica	X		
Enea	X	X	X
Enel	X		
Fiere internazionali di Bologna	X		
G.D.	X		
Galleria di arte moderna	X		
Gamba Service	X		
Granarolo	X		
Gruppo La Perla	X		
Hera Bologna	X	X	X
I.N.P.S.	X	X	X
LegaCoop Bologna	X		
Magneti Marelli Powertrain	X		
Manifattura tabacchi/ETI	X		
Manutencoop	X	X	
Poste italiane Spa	X		
Provura di Bologna	X		
Provincia Bologna	X	X	X
Regione Emilia-Romagna	X	X	X
Rolo Banca 1473	X		
Rolo Fiera	X		
S.Orsola-Malpighi	X	X	X
Telecom	X	X	
Trenitalia	X		
Unipol Assicurazioni	X	X	X
Università di Bologna	X	X	X
Vodafone-Omnitel	X		
TOTALE	34	15	9

A cura dello Staff dell'Ufficio di Mobility Management del Comune di Bologna:
Ing. Valeria Villani, Ing. Gian Matteo Cuppini, Ing. Elena Grossi, Ing. Laura Salvi, Ing. Fabio Cartolano, Francesco Cascone

1.2.3 Risultati ottenuti

Delle 9 aziende/Enti che hanno stipulato accordi di mobility management, tutte hanno successivamente firmato una convenzione per l'acquisto dei titoli agevolati.

Il numero complessivo di abbonamenti venduti in occasione del primo anno di attuazione del Progetto è di 5.626. Tale dato può essere confrontato con il numero di abbonati annuali prima dell'inizio delle convenzioni pari a circa 19.000.

Le aziende e Enti che hanno partecipato all'operazione con propri contributi sono 6 su 9 ed è in queste realtà che si ha avuto il numero più alto di titoli venduti (5.399 pari al 94,90% del totale).

Inoltre, si può considerare completamente riuscito l'aumento di fidelizzazione all'uso del mezzo pubblico da parte del personale dipendente coinvolto in azioni di mobility management: coloro che hanno richiesto un titolo di abbonamento annuale per la prima volta sono circa 3.600 (+15,37%) e corrispondono all' 85,77% del totale degli abbonati annuali di dette aziende.

I job ticket non hanno invece riscontrato l'interesse sperato (708 titoli in sole 4 aziende interessando quindi 236 persone) probabilmente a causa della natura poco flessibile del titolo. Sono stati, quindi, proposti dei nuovi titoli di viaggio, l'Ecoticket e l'Ecodays[1].

I dipendenti interessati all'operazione ammontano a quasi il 20% del numero complessivo dei dipendenti delle aziende o Enti oggetto dell'analisi.

Per valutare la ripercussione dell'operazione di agevolazione tariffaria sulla ripartizione modale, tuttavia, al momento non vi sono ancora dati sufficienti, ma dai primi dati di aggiornamento forniti dall'Amministrazione Provinciale di Bologna (950 dipendenti) risulta un incremento di utilizzo del solo mezzo pubblico pari al 10,3% a fronte di un abbandono del 6,2% del mezzo privato, e da un'analisi preliminare svolta presso i dipendenti del Comune di Bologna (5.225 dipendenti) che il 10,1% di coloro che hanno acquistato abbonamenti non utilizzava il mezzo pubblico per recarsi al lavoro, l'entità del passaggio dall'uso esclusivo dell'auto come conducente al mezzo pubblico è quantificabile nel 3,7%.

[1] ECO TICKET (Abbonamento a 40 corse in 20 giorni a 24 € per 90 gg di validità) è un titolo di viaggio che mira a fornire un'alternativa durante i mesi invernali a chi abitualmente usa la bicicletta o lo scooter per recarsi al lavoro o a scuola e a fornire una contropartita durante i periodi di limitazione della circolazione a quanti abitualmente usano l'auto per recarsi al lavoro.

ECO DAYS (Titolo giornaliero valido per 11 giorni a 20 € complessivi) è un titolo di viaggio che consente per 11 giornate a scelta di circolare illimitatamente col mezzo pubblico. È stato pensato per coloro che non usano quotidianamente il mezzo pubblico ed hanno necessità in alcune giornate di fare due o più spostamenti. È impersonale, quindi cedibile ed è utilizzabile da più persone contemporaneamente (nuclei familiari, amici, anche turisti).

1.3 Comune di Napoli

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *www.comune.napoli.it,www.anea.connect.it, www.provincia.napoli.it*

1.3.1 Il Progetto Comfort

Il progetto COMFORT ("COmmuter Mobility management FOR sustainable Transport") ha avuto come obiettivi:

- l'individuazione di una metodologia di lavoro per la pianificazione degli spostamenti casa-lavoro;
- la predisposizione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per i dipendenti del Comune di Napoli, ANM e CTP;
- la diffusione della suddetta metodologia agli Enti/Aziende, ubicati nel comune di Napoli e nel resto della regione Campania, tenuti alla nomina del mobility manager.

A livello strategico sono state coinvolte anche l'Amministrazione locale, le Aziende di Trasporto e le Aziende medio-grandi in un tavolo di confronto, promuovendo una maggiore responsabilizzazione dei principali soggetti pubblici e privati nei confronti di una mobilità sostenibile.

A tale scopo è stata prevista la predisposizione di un protocollo d'intesa tra l'ANEA (Agenzia Napoletana Energia e Ambiente) e l'Amministrazione Provinciale di Napoli (Direzione Trasporti), per rendere l'Ente Provincia un punto di riferimento per i comuni esterni al territorio del Comune di Napoli, supportandoli e stimolandoli a coinvolgere le realtà produttive presenti nel proprio territorio, aventi le caratteristiche previste nel Decreto Ronchi, alla redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro dei dipendenti. I Comuni interessati a ciò sono principalmente quelli per i quali esiste l'obbligo, in base all'art. 36 del C.d.S. e al D.M. 26/09/1996 n. 4296, della redazione dei Piani Urbani Traffico (PUT).

L'innovazione di tale progettualità consiste nel fatto che ai piani di spostamento saranno applicate le linee guida messe a punto nel progetto COMFORT; standardizzando in tal modo la metodologia di indagine utilizzata nelle iniziative portate a termine in modo da rendere più agevo-

le l'aggregazione dei risultati, più efficaci le misure da adottare e più immediati gli effetti positivi sulla mobilità sistematica nell'ambito dell'area provinciale.

Il progetto è stato sviluppato dal Comune di Napoli, in collaborazione con l'ANEA, con le due principali aziende di trasporto pubblico locale ANM (Azienda Napoletana Mobilità SpA) e CTP (Compagnia Trasporti Pubblici SpA), e con la supervisione tecnico-scientifica dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II"; l'iniziativa è stata cofinanziata dal Ministero dell'Ambiente nell'ambito del Programma Stralcio di Tutela Ambientale. Gli utenti coinvolti sono stati circa 15.000 (di cui 13.500 dipendenti del Comune di Napoli).

Alla base del lavoro svolto c'è stata la realizzazione di un censimento degli Enti e delle aziende che per le loro caratteristiche sono tenuti alla nomina del mobility manager ed alla redazione del PSCL dei dipendenti. Tali dati sono stati richiesti alla Camera di Commercio, INAIL, INPS, INPDAP, ISTAT e Servizio Statistico del Comune di Napoli. Ciò ha portato all'individuazione nella città di Napoli di circa 100 aziende/Enti medio-grandi per un numero complessivo di almeno 110.000 dipendenti.

Il progetto si è articolato in 4 diverse fasi:

I fase: Progettazione dell'azione pilota - È stata definita la struttura di coordinamento dell'intero progetto, di cui hanno fatto parte i rappresentanti di tutti i soggetti coinvolti, che periodicamente ha verificato lo stato di avanzamento dei lavori e ha definito la metodologia di pianificazione da utilizzare nel corso del progetto.

II fase: Analisi della domanda e dell'offerta - È stato distribuito un questionario a più di 15.000 dipendenti del Comune, ANM e CTP, con il preciso obiettivo di approfondire i bisogni di mobilità e le caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro. Sono stati raccolti circa 5.000 questionari compilati (36% del campione).

Con l'ausilio delle aziende di trasporto è stata elaborata l'analisi dell'offerta attraverso una descrizione generale del sistema di mobilità dell'area metropolitana di Napoli, con orari, percorsi e fermate, tariffe adottate, ecc., e la determinazione dei profili di accessibilità delle principali sedi aziendali coinvolte.

III fase: Redazione dei PSCL e messa a punto della metodologia - Il processo di pianificazione si è concluso con la redazione di un manuale per i mobility manager e la redazione dei PSCL del Comune di Napoli,

ANM e CTP. Le principali iniziative proposte in tali piani sono riconducibili alle seguenti tipologie: promozione del Trasporto Pubblico Locale; utilizzo di mezzi di trasporto a impatto ridotto; diffusione e sperimentazione del car pooling; utilizzo della bicicletta.

IV fase: Divulgazione - È stato proposto un programma divulgativo dei risultati del Progetto attraverso:

- l'organizzazione di uno specifico convegno, tenutosi a Napoli il 22 settembre 2004 presso l'Unione Industriali della Provincia di Napoli. All'iniziativa sono stati invitati oltre i rappresentanti degli Enti locali e del Ministero dell'Ambiente, anche le aziende site in Regione Campania che, secondo il decreto, devono redigere il PSCL;
- la realizzazione di un CD contenente tutti gli atti prodotti durante il progetto COMFORT e distribuito ai partecipanti del Convegno;
- la realizzazione di un sito web (www.comune.napoli.it/comfort) con tutte le informazioni sul mobility management a Napoli;
- la presentazione dei risultati a diversi Convegni nazionali;
- pubblicazione di articoli su riviste specializzate.

I questionari sono stati distribuiti ai dipendenti del Comune di Napoli, insieme ad una nota informativa, allegati agli statini paga. Al fine di ottenere una maggiore partecipazione all'iniziativa da parte dei dipendenti, oltre alla normale campagna informativa (pagina web, volantini, notiziario aziendale ecc.) è stato organizzato un concorso a premi (1 bicicletta elettrica, 5 city-bike e 50 zainetti monospalla).

1.3.2 Risultati ottenuti

Il progetto COMFORT si è concluso con:

- la definizione della metodologia di lavoro per i mobility manager di tutte le aziende medio-grandi localizzate in Campania, attraverso la formalizzazione di linee guida per la redazione dei PSCL;
- la redazione dei PSCL del Comune di Napoli, ANM e CTP;
- la predisposizione di un CD informativo di supporto per l'attività dei mobility manager;
- il censimento di 100 Enti/aziende, localizzati in Campania, che per caratteristiche sono tenuti alla nomina del mobility manager ed alla redazione del PSCL;

- l'applicazione di alcune misure previste per l'attuazione del PSCL (contributi economici per l'acquisto di 1.000 abbonamenti annuali al TPL, incentivazione all'uso della bicicletta con l'individuazione di itinerari Casa – Lavoro, individuazione di percorsi fissi per l'uso del taxi ecc.).

Per curare l'attuazione, il monitoraggio ed aggiornamento del PSCL, il Comune di Napoli ha previsto di potenziare la Struttura di Coordinamento di supporto alle attività proprie del mobility manager; è infatti in via di realizzazione un Sistema Informativo Ambientale costituito da due moduli integrati:

- Catasto delle fonti di inquinamento ambientale;
- Sistema Informativo dei Trasporti Pubblici.

Il Comune e la Provincia di Napoli intendono, inoltre, realizzare un Coordinamento intercomunale d'Area sulla mobilità sostenibile che veda coinvolti Enti/aziende pubblici e privati siti in Provincia di Napoli.

1.4 Comune di Parma

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *www.infomobility.pr.it*

Obiettivo perseguito dall'Ufficio di Mobility Management d'Area del Comune di Parma è stata l'incentivazione di forme di mobilità sostenibile promuovendo diverse iniziative rivolte alle aziende e ai cittadini.

1.4.1 Bando per la concessione di contributi alle imprese

Il Comune di Parma ha predisposto un bando per la concessione di contributi alle imprese, ubicate nel Comune di Parma, che hanno adottato un Piano Spostamenti Casa-Lavoro con la finalità di incentivare la realizzazione di interventi a favore della mobilità sostenibile, per la riduzione degli spostamenti sistematici casalavoro e dell'impatto ambientale derivante dal traffico.

L'importo messo a disposizione delle aziende è stato di € 178.205,00 per la realizzazione di diverse tipologie di interventi: parcheggi aziendali per biciclette, colonnine di ricarica per i mezzi elettrici in area aziendale, acquisto di strumenti di telelavoro, acquisto di abbonamenti per l'uso del trasporto pubblico, campagne di comunicazione dell'attività di mobility management nelle aziende e costituzione di flotte aziendali ecologiche.

A tale iniziativa hanno aderito 8 aziende di notevoli dimensioni del Comune di Parma appartenenti a settori merceologici diversi, per un totale di 5613 dipendenti che potranno usufruire degli interventi concreti di mobility management cofinanziati.

Per l'assegnazione dei finanziamenti è stata elaborata una griglia di valutazione che ha tenuto conto dei seguenti indicatori: le finalità dell'intervento rispetto alle necessità ed al contesto territoriale di riferimento, la quantificazione di un obiettivo di riduzione del numero di mezzi privati motorizzati, l'efficacia attesa dell'intervento in termini chilometrici attraverso la quantificazione di un obiettivo di riduzione di km percorsi all'anno con mezzo privato, l'efficacia attesa dell'intervento in termini di riduzione della congestione del traffico nell'ora di punta, la predisposizione del piano di comunicazione e quantificazione di un obiettivo di coinvolgimento dei lavoratori, la qualità del piano di monitoraggio dei risultati previsti, il grado di innovazione dell'intervento, le possibili sinergie con altri interventi dell'azienda o di un insieme di aziende, i tempi di realizzazione dell'intervento, e il valore strutturale delle proposte in termini di efficacia pluriennale.

Tale iniziativa è rientrata nell'attività di mobility management che il Comune di Parma sta portando avanti in questi anni e che ha comportato l'elaborazione di 32 Piani Spostamento CasaLavoro, di cui 21 adottati e la stipula di 13 accordi di programma con le aziende che hanno a loro volta istituito navette aziendali, predisposto incentivi all'uso del trasporto pubblico, campagne di comunicazione ecc...

Le fasi che hanno caratterizzato la realizzazione di tale intervento sono state:

- approvazione del bando con delibera di giunta nel mese di maggio 2005;
- pubblicazione del bando dall' 11 giugno all'11 agosto 2005;
- valutazione delle domande dal 18 agosto 2005;
- assegnazione cofinanziamenti a partire dal 10 settembre 2005.

1.4.2 Progetto Bici Card

Il Progetto Bici Card consiste nella distribuzione di una tessera gratuita, rilasciata a chiunque ne faccia richiesta, che permette di usufruire di sconti presso una serie di "esercizi commerciali" situati nel Comune di Parma.

Risultano iscritti alla Bici Card circa 5.000 persone.

A tutti gli esercizi commerciali che aderiscono all'iniziativa è garantito: l'inserimento del proprio nominativo nell'opuscolo disponibile presso lo stand dell'Assessorato Mobilità e Ambiente durante le domeniche ecologiche; la presenza sul sito internet www.parmapuntobici.it; una vetrofania dedicata da apporre all'interno del proprio negozio.

Le risorse investite da bilancio comunale sono state pari a € 15.000,00.

Le fasi che hanno caratterizzato la realizzazione dell'intervento sono state:

- l'approvazione del progetto da parte del servizio mobilità del Comune di Parma nel corso del 2002;
- la realizzazione, tra il 2002 e il 2003, da parte di Infomobility, società affidataria del progetto;
- la consegna tessere in continuo ed in modo gratuito durante le domeniche ed i week end ecologici.

1.4.3 Progetto Parma Punto Bici

L'istituzione del Parma Punto Bici, in viale Toschi, risale al 2003; esso permette di noleggiare bici elettriche e tradizionali (19 bici da città, 10 elet-

triche a pedalata assistita, 5 mountain bike da bambino) a costi contenuti. Al Parma Punto Bici è possibile trovare le mappe delle piste ciclabili cittadine, le guide pratiche per andare in bicicletta e mantelline impermeabili per ciclisti in caso di pioggia. Dall'inizio dell'anno fino a luglio 2005 i noleggi effettuati sono stati 2.837.

Le risorse investite nel progetto da bilancio comunale sono state di € 11.240,00.

Le fasi che hanno caratterizzato la realizzazione dell'intervento sono state:

- approvazione del progetto da parte del Servizio mobilità del Comune di Parma nel corso del 2002;
- realizzazione nel corso del 2003 da parte di Infomobility, società affidataria del progetto;
- servizio garantito da 2 risorse di Infomobility presenti ad orario continuato e festivo.

1.4.4 Incentivazione all'acquisto di biciclette elettriche

Il progetto di incentivazione mediante contributi ai residenti variabili da 150,00 € a 300,00 € per un totale di 920.000,00 € è iniziato nel 2002 ed ha permesso l'acquisto di 3.127 biciclette.

Sono state predisposte due tipologie di incentivo comunale per l'acquisto di biciclette elettriche a pedalata assistita rivolti ai cittadini residenti nel Comune di Parma: 200 € per chi rottama un motorino e acquista una bici elettrica e 100 € per chi acquista solamente una bici elettrica.

Le fasi che hanno caratterizzato la realizzazione dell'intervento sono state:

- approvazione del progetto da parte del Servizio mobilità del Comune di Parma nel corso del 2002;
- realizzazione e gestione a partire dal 2002 ad oggi da parte di Infomobility, società affidataria del progetto;
- procedura garantita da 2 risorse di Infomobility.

1.4.5 Bike Sharing

L'introduzione del bike sharing ha permesso di mettere a disposizione dei cittadini 200 biciclette. Il progetto ha previsto un investimento di 200.000,00 € e consiste nella creazione di parcheggi automatici di biciclette, dislocati nei punti strategici della città, dove, tramite una card con i dati personali, è possibile prelevare una bici per i propri spostamenti e poi riconsegnarla, allo stesso parcheggio o in un altro punto, secondo le necessità. Un sistema elettronico automatico registra il prelievo da parte dell'utente e l'avvenuta riconsegna. Se questa non avvenisse, il sistema provvede in automatico ad avvisare l'utente tramite un sms e il gestore.

Risorse statali (Authority Alimentare) 200.000,00 €.

Le fasi che hanno caratterizzato la realizzazione dell'intervento sono state:

- approvazione del progetto esecutivo da parte del Servizio mobilità del Comune di Parma nel maggio 2005;
- in corso la realizzazione con l'inserimento delle prime strutture.

1.4.6 Progetto "Mobilita-Ti

Il progetto "MobilitaTi" è un'attività di educazione ambientale rivolta a 350 ragazzi degli istituti superiori del Comune di Parma che hanno studiato proposte originali a favore della mobilità sostenibile. Questa esperienza è stata un nuovo modo di pensare l'educazione ambientale e la mobilità sostenibile nelle scuole. Il progetto, infatti, ha avuto lo scopo di creare un dialogo tra ragazzi e istituzioni, per trovare soluzioni che nascessero dal basso.

MobilitaTi è un progetto che si caratterizza sia per il suo valore civico, sia per quello didattico, portando in aula le tematiche della mobilità sostenibile e dell'inquinamento atmosferico. Esso è nato per una duplice ragione: la

valenza educativa e strategica del messaggio di cui è portatore, e la possibilità di intervenire sui flussi di traffico attivati dagli istituti scolastici. Le scuole che hanno aderito al Progetto sono: Liceo Scientifico "G. Marconi", I.T.C. "Bodoni", Istituto d'arte "Toschi", Liceo sociopedagogico "San Vitale", I.P.S.S.C.T. "Giordani", Liceo Scientifico "G. Ulivi", ITAS "Bocchialini", I.T.C. "Melloni", I.T.I.S. "Da Vinci".

Le fasi che hanno caratterizzato la realizzazione dell'intervento sono state:

- approvazione del progetto esecutivo nel 2004;
- realizzazione da parte di Infomobility nel corso del 2005.

Risorse da Ministero Ambiente € 60.000.

1.4.7 Risultati ottenuti

Il bando ha permesso di assegnare cofinanziamenti alle imprese per un importo di € 166.162,00 per la realizzazione di: parcheggi aziendali per biciclette per 6 aziende, colonnine di ricarica mezzi elettrici in area aziendale per 2 aziende, abbonamenti per il trasporto pubblico per 7 aziende, noleggio di veicoli ecocompatibili per 3 aziende.

Attraverso il progetto Bici Card Sono state incentivate più di 5000 persone all'uso della bicicletta.

Con il progetto Parma Punto Bici è stato incentivato l'uso della bicicletta attraverso 29.810 ore di noleggio.

L'incentivazione all'acquisto di bici elettriche ha registrato l'acquisto di 3.127 biciclette.

Il progetto "Mobilita-Ti" ha portato al coinvolgimento di 350 studenti di diversi istituti e si sono avuti i seguenti risultati: la creazione di un sito web per la divulgazione dei risultati; la realizzazione di un TG ambientale "Bocchialini educational", la realizzazione di totem decorativi per il Punto Bici e una serie di vignette tridimensionali e polimateriche, la creazione di una mappa interattiva con questionari sulle abitudini di mobilità in varie lingue (inglese, tedesco e spagnolo), l'elaborazione di un piano spostamento casa scuola per un istituto scolastico, la realizzazione di un gioco da tavolo sulle tematiche di riferimento, l'elaborazione di un questionario per il calcolo delle emissioni nocive nel percorso casascuola e di un pluviometro con cui misurare l'acidità delle acque piovane.

Per il Progetto bike sharing non si hanno ancora indicatori di valutazione.

1.5 Comune di San Donato Milanese

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *www.comune.sandonatomilanese.mi.it*

Il Comune di San Donato Milanese ha avviato nel 2002 un insieme di misure per il governo della mobilità, avente per obiettivi:

- la riduzione dell'uso dell'auto privata individuale;
- il miglioramento delle modalità di spostamento casa-lavoro e casa-scuola verso una mobilità ambientalmente e socialmente sostenibile;
- la promozione delle modalità alternative di spostamento: car pooling, bicicletta, trasporto pubblico, trasporto collettivo privato, car sharing;
- l'organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico nell'ambito del Progetto comunale Tempi e Orari.

Per ottenere tali obiettivi il Comune di San Donato Milanese ha utilizzato diverse risorse; l'organizzazione dell'Ufficio Mobilità e Trasporti, infatti, ha previsto la riunione in sè dei servizi di mobility management, trasporto pubblico locale e coordinamento delle attività relative alla regolamentazione del traffico, permettendo in questo modo una facilitazione nelle sinergie tra i diversi settori e un migliore coordinamento nelle politiche a favore della mobilità sostenibile.

L'attuazione degli obiettivi prefissati ha previsto il coinvolgimento di diversi soggetti con modalità diversificate a seconda degli utenti: le aziende, le scuole, la città nel suo complesso.

1.5.1 Aziende

Sono state predisposte azioni di sostegno per l'analisi e la stesura dei Piani Spostamento Casa-Lavoro in 4 aziende, per un totale di circa 3.400 addetti.

Il Comune di San Donato Milanese, attraverso gli accordi presi dall'Ufficio Mobilità e Trasporti con il mobility manager di Sieco Spa, società di servizi del Gruppo ENI, ha stipulato un'apposita *Convenzione tra Comune e Sieco per attività di mobility management* in cui si è condizionato il trasferimento di una parte del cofinanziamento del Ministero dell'Ambiente all'attuazione di azioni di mobility management per il Gruppo ENI, con particolare riferimento all'istituzione del nuovo servizio di navetta interaziendale modificando il percorso e introducendo 2 nuove fermate per favorire l'intermodalità trasporto pubblico-trasporto

aziendale, una alla stazione San Donato della Metropolitana 3 e una presso la stazione FS di San Donato.

Inoltre, è stato modificato l'orario del servizio, passando da una frequenza di 20 minuti durante tutta la giornata lavorativa a una concentrazione delle corse negli orari di entrata e uscita degli uffici. Si è promosso l'uso della bicicletta per spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro di breve percorrenza. In questo senso, si sta perseguendo la creazione di un parco bici aziendale e la stipula di una convenzione tra Sieco e la Stazione delle biciclette comunale presso la fermata San Donato della Metropolitana per agevolazioni tariffarie sui servizi di custodia, noleggio e riparazione delle biciclette a favore di addetti e visitatori e la sistemazione delle aree di pertinenza aziendale finalizzate al miglioramento dell'accessibilità ciclabile.

ENI ha inoltre aderito alla promozione degli abbonamenti al trasporto pubblico proposta da Comune di Milano e ATM. Tale promozione è consistita in uno sconto sull'abbonamento annuale al trasporto pubblico, mediamente del 20%, di cui una parte a carico di ATM (attraverso una finanziamento ministeriale) e una parte a carico delle aziende; un ulteriore incentivo è consistito nell'addebito mensile in busta paga che ha garantito la comodità di un pagamento frazionato.

Dal mese di ottobre 2003 sono stati avviati contatti con 15 aziende medio-grandi presenti nel comparto industriale-terziario di via XXV Aprile/via Milano (circa 20) per favorire la nomina dei mobility manager nelle aziende più grandi e per la redazione di Piani Spostamento Casa-Lavoro finalizzati, tra l'altro, all'istituzione di una navetta di collegamento tra le sedi aziendali di questa zona e la stazione di San Donato della linea 3 della Metropolitana.

I mese di giugno 2004 è entrato in funzione il nuovo servizio di collegamento per gli addetti di 2 delle aziende presenti nella zona, Canon e Daikin; a settembre dello stesso anno, dopo alcuni solleciti da parte dell'Ufficio Mobilità e Trasporti alle altre aziende della zona, anche un'altra azienda, la SMS Demag, ha aderito al servizio, contribuendo in proporzione al numero dei propri addetti.

Similmente a quanto sopra descritto per il comparto industriale-terziario di via XXV Aprile/via Milano, dal mese di ottobre 2003 sono stati avviati contatti con 52 aziende presenti nella zona industriale di via Buozzi/via Grandi, anche in questo caso, per favorire un coordinamento tra le diverse aziende per l'istituzione di una navetta di collegamento tra le sedi aziendali di questa zona e la stazione di San Donato della linea 3 della Metropolitana.

Ad oggi tale iniziativa ha prodotto sicuramente una migliore comunicazione tra le aziende della zona e ha reso l'Ufficio Mobilità e Trasporti l'inter-

faccia riconosciuto per le questioni di trasporto e mobilità ma purtroppo non si è ancora tradotta in azioni concrete.

A luglio 2004 è stato realizzato il primo Piano Spostamenti Casa-Lavoro del Comune di San Donato Milanese che contiene azioni di mobilità sostenibile, in parte già attuate, di sostegno alla mobilità ciclabile (maggiore dotazione di parcheggi biciclette intorno alle strutture comunali e sconti per i servizi forniti dalla Stazione delle Biciclette) e al maggiore utilizzo del trasporto pubblico locale, contemporaneamente disincentivando l'abuso del mezzo privato attraverso azioni di regolamentazione delle aree di parcheggio intorno alla sede municipale.

L'ufficio d'area inoltre si è impegnato nella formazione dei mobility manager aziendali. L'evento più importante è stato il Convegno "Mobility Management aziendale: esperienze a confronto" realizzato con la collaborazione di Acinnova e del Gruppo ENI.

Altri momenti formativi sono state le numerose riunioni organizzate dall'Ufficio Mobilità e Trasporti per presentare diverse iniziative: la campagna abbonamenti, la promozione della Stazione delle Biciclette, la presentazione del Rapporto *"Analisi della mobilità dei lavoratori occupati nel Comune di San Donato Milanese"* ecc.

1.5.2 Scuole

Il progetto "Mobilità sostenibile casa-scuola" per le scuole elementari e medie del territorio ha avuto luogo nel mese di maggio 2003. Durante l'anno scolastico 2002-2003 è stata elaborata dall'Istituto Geometri del Comune di San Donato, insieme al III Circolo didattico delle scuole elementari, la riprogettazione di percorsi sicuri per l'accessibilità pedonale e ciclabile alle scuole dei quartieri Certosa-Di Vittorio.

Il lavoro si è svolto secondo le seguenti tappe:

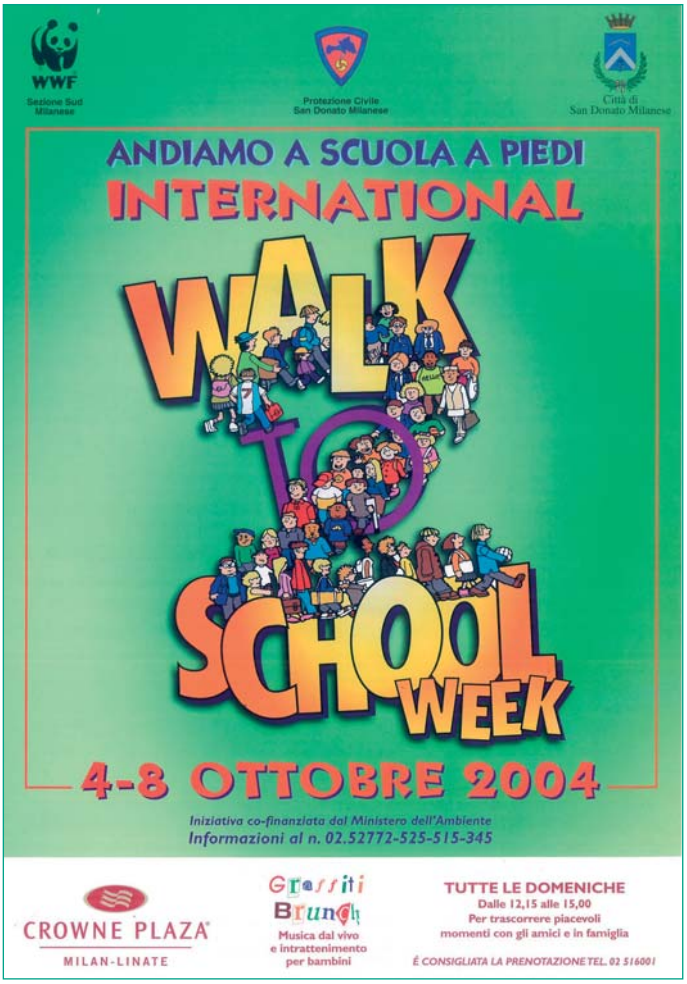
a) maggio-giugno 2003: distribuzione a tutte le scuole elementari e medie di un questionario che ha permesso di avere una prima "fotografia" della ripartizione modale degli studenti;

b) settembre-ottobre 2003: presentazione del progetto di adesione alla giornata internazionale "Walk to school day 2003" che ha visto coinvolte tutte le scuole elementari e medie (8 plessi scolastici) con un'adesione media del 34% degli studenti che si sono dati appuntamento 20 minuti prima dell'entrata a scuola in punti di ritrovo, opportunamente individuati dall'Ufficio Mobilità e Trasporti;

c) gennaio-febbraio 2004: realizzazione di un corso di formazione sulla mobilità sostenibile casa-scuola per insegnanti;

d) marzo-ottobre 2004: realizzazione di laboratori educativi in alcune classi delle scuole medie ed elementari, sul tema mobilità casa-scuola con l'assistenza agli insegnanti di esperti direttamente in classe. Nelle scuole coinvolte è stata istituita la *Settimana della mobilità sostenibile casa-scuola* che ha visto concorrere le classi tra loro per aggiudicarsi un premio, conferito a chi ha dimostrato di sapersi muovere in modo più sostenibile;

e) ottobre 2004: per il secondo anno si è aderito alla manifestazione internazionale *"International walk to school week 2004"*. L'iniziativa ha visto coinvolte tutte le scuole elementari e medie (8 plessi scolastici), è stata promossa dall'Ufficio Mobilità e Trasporti e ha avuto un'adesione del 55% degli studenti;



f) Nel mese di novembre 2004, la *Giornata internazionale dei diritti dei bambini*, celebrata presso il Municipio di San Donato, è stata dedicata alla mobilità sostenibile casa-scuola con la finalità di realizzare attività didattiche per ottenere una riduzione dei Km effettuati in auto per recarsi a scuola.

L'Ufficio Mobilità e Trasporti ha coordinato anche la stesura e la realizzazione del progetto *"L'Agenda 21 sui percorsi della scuola"* realizzato con il Liceo di San Donato Milanese. Il progetto, iniziato a febbraio 2003, ha ricevuto un finanziamento da parte della Regione Lombardia e dell'Ufficio Scolastico regionale per la Lombardia e ha coinvolto 726 studenti delle scuole superiori.

Dopo un incontro tra l'Ufficio Mobilità e Trasporti con docenti e studenti per presentare a 3 classi dei Licei Scientifico e Classico le problematiche del traffico locale, un gruppo di studenti ha elaborato un questionario sul traffico e la mobilità da proporre a tutti gli studenti dell'istituto. Il risultato dei questionari è stato divulgato attraverso un pieghevole, prodotto dagli studenti del Liceo scientifico sotto la supervisione dell'Ufficio Mobilità e Trasporti. Nel mese di maggio 2003 sono stati organizzati punti di ritrovo nei diversi quartieri di San Donato per l'accompagnamento di studenti che si spostano a piedi e in bicicletta da parte della Polizia locale, mentre nel mese di marzo 2004 si è svolto l'incontro conclusivo con gli studenti, le scuole e gli Amministratori locali presso il plesso scolastico Omnicomprensivo dal titolo *"AGENDA 21 sui percorsi della scuola: uno sguardo alla mobilità sostenibile"*. In tale occasione gli studenti e gli insegnanti presenti hanno illustrato sinteticamente i risultati raggiunti e hanno chiesto di presentare, ai rappresentanti dei Comuni da cui provengono la maggior parte degli studenti, i loro progetti in tema di mobilità e accessibilità al plesso scolastico.

In risposta alle richieste avanzate il Comune di San Donato ha realizzato, nel corso del 2005, 5 km di pista ciclabile su Viale De Gasperi (strada di collegamento principale con il plesso scolastico Omnicomprensivo), ha sollecitato la Provincia di Milano per la realizzazione di parcheggi biciclette interni al plesso scolastico e ha realizzato un progetto preliminare di pista ciclabile intercomunale tra San Donato e San Giuliano, richiesta specifica degli studenti residenti in San Giuliano.

1.5.3 Città

Il 25 ottobre 2003 è stata inaugurata la Stazione delle Biciclette. I servizi offerti sono:

- Parcheggio/Ricovero biciclette
- Noleggio biciclette
- Riparazione biciclette
- Punto informazioni

Al fine di rendere più efficace l'offerta di trasporto pubblico per le esigenze dei lavoratori e dei cittadini in genere sono stati realizzati i seguenti interventi:

- modifiche di percorso alle due linee circolari comunali, *Linea C-Rossa* e *Linea C-Blu*, introdotte in sostituzione della vecchia *Linea C* e adozione di bus di ridotte dimensioni (8 metri) con cadenza ogni 15 minuti ;
- attuazione a quanto previsto nel *Piano d'Azione di Indirizzo di San Donato Milanese* e *San Giuliano Milanese – Agenda 21-Gruppo di Lavoro Territorio* e *Mobilità,* in merito all'esigenza che i due Comuni citati pervenissero ad una strategia comune in materia di trasporto pubblico;
- presentazione al Comune di Milano, Ente responsabile per le linee di area urbana interessanti i Comuni di San Donato Milanese e San Giuliano Milanese, il progetto definitivo di ristrutturazione della rete di trasporto pubblico locale;
- miglioramento degli elementi urbanistici di arredo urbano (paline di fermata e pensiline).

1.5.4 La comunicazione

La strategia comunicativa utilizzata per le aziende coinvolte nei progetti di mobility management consiste in 2 tipologie di attività informative:

1) quelle svolte dall'Ufficio Mobilità e Trasporti per quanto concerne la conoscenza dei servizi di trasporto pubblico locale utilizzabili dagli addetti.
2) quelle concordate con le singole aziende per comunicare le iniziative di mobility management: campagna abbonamenti al TPL, istituzione o ristrutturazione delle navette aziendali, iniziative pubbliche svolte internamente alle aziende stesse tramite i siti aziendali, la posta interna, la distribuzione di depliant informativi o di questionari per le indagini conoscitive.

Un ruolo particolare hanno avuto le comunicazioni relative alle iniziative del Mobility Manager di Area della Provincia di Milano, favorite dall'Ufficio Mobilità e Trasporti.

Anche per le scuole si possono distinguere 2 modalità diverse di comunicazione:

1) una comunicazione generalizzata a tutti i componenti delle strutture scolastiche (studenti, insegnanti e genitori) effettuata in occasione delle manifestazioni "Walk to school international" 2003, 2004 e 2005;

2) una comunicazione personalizzata per scuola o per classe.

Tutte le attività sono state oggetto di comunicazione alla cittadinanza principalmente attraverso:

- articoli apparsi sul Notiziario comunale "SanDonato", un mensile cittadino pubblicato dall'Amministrazione comunale e distribuito gratuitamente a tutte le 15.500 famiglie residenti (pari a 33.000 abitanti);
- articoli sulla stampa locale ;
- il sito internet comunale (www.comune.sandonatomilanese.mi.it);
- manifesti delle principali iniziative negli spazi di affissione pubblica.

È inoltre da sottolineare, per quanto concerne il trasporto pubblico locale, il notevole lavoro di miglioramento della comunicazione all'utenza:

- rifacimento completo degli orari alle paline di fermata adeguandoli ai migliori standard europei in termini di maggiore e immediata comprensione per l'utenza;
- l'invio, due volte l'anno, a tutte le famiglie residenti dell'opuscolo degli orari del trasporto pubblico locale differenziando orari invernali ed estivi per una migliore comprensione.

1.5.5 Risultati ottenuti

AZIENDE

- Al rapporto "Analisi della mobilità dei lavoratori occupati nel Comune di San Donato Milanese" hanno partecipato oltre 2.600 addetti delle aziende di San Donato su un totale di circa 13.000 contatti.
- I momenti di formazione per mobility manager hanno coinvolto da un minimo di 15 a un massimo di 90 tra mobility manager e soggetti collegati (altre Amministrazioni pubbliche, Aziende di trasporto ecc.);
- La campagna di abbonamento al trasporto pubblico condotta all'interno del Gruppo ENI ha permesso la stipula di circa 800 nuovi abbonamenti annuali su 10.200 dipendenti;

- La ristrutturazione delle navette aziendali del Gruppo ENI ha permesso un incremento di addetti trasportati da 1,3 per corsa a 18,3 per corsa, nell'arco di 5 mesi, rispetto al servizio erogato con le modalità in uso anteriormente al 1° luglio 2004, data in cui è stato introdotto il nuovo servizio concordato tra ENI e Comune.

SCUOLE

- La manifestazione "I walk to school 2003" ha visto un'adesione del 34% pari a circa 850 alunni.
- L'edizione 2004 di "I walk to school" ha avuto un incremento dell'adesione rispetto all'anno precedente arrivando al 55%, pari a circa 1.400 alunni.
- I corsi di formazione per insegnanti hanno visto la partecipazione di 35 insegnanti nell'anno scolastico 2003-2004.
- I laboratori nelle classi organizzati sui temi della mobilità sostenibile casa-scuola nell'anno scolastico 2003-2004 hanno coinvolto circa 90 studenti.

CITTÀ

- La ristrutturazione delle linee urbane di trasporto pubblico C-Rossa e C-Blu ha fatto registrare, nel periodo 2002-2003, un aumento del numero di passeggeri passando da 350 utenti/giorno a 1.050 utenti/giorno.
- Su tutto il sistema di trasporto pubblico comunale tra il 2003 e il 2004 si è avuto un incremento del 13% dei passeggeri trasportati.

Grazie alla creazione della Stazione delle Biciclette e del relativo parcheggio bici coperto adiacente ad essa, in corrispondenza del capolinea della linea 3 della Metropolitana Milanese, si è passati da una media di 130 biciclette/giorno a 330 biciclette/giorno tra il 2002 e il 2004.

1.6 Comune di Vercelli

Inizio attività: anno 2003

Per ulteriori dettagli *www.comune.vercelli.it*

1.6.1 Il servizio di navette a chiamata teleBUS

Il "Servizio di navetta a chiamata "teleBUS" è stato introdotto dal Comune di Vercelli al fine di:

- agevolare la mobilità dei cittadini, soprattutto delle utenze deboli, attraverso un nuovo servizio di autobus pubblico a chiamata denominato "teleBUS";
- aumentare l'accessibilità del trasporto pubblico urbano attraverso l'introduzione di un servizio innovativo di tipo porta-a-porta;
- rendere concorrenziale e appetibile "teleBUS" applicando la medesima politica tariffaria del trasporto pubblico convenzionale e di linea, senza alcuna maggiorazione di prezzo dei normali titoli di viaggio ma a fronte di un servizio più rispondente a particolari esigenze e alto comfort di viaggio e alta assistenza all'imbarco passeggeri;
- offrire un servizio territorialmente esteso a tutto il territorio comunale;
- semplificare sia la richiesta d'impiego d'alta e specializzata tecnologia, sia il numero di addetti complessivi al servizio (personale di centrale e di bordo), con lo scopo di ridurre i costi d'investimento e d'esercizio, a favore di un'ottimizzazione delle risorse necessarie ad erogare il servizio, progressivamente nel tempo, con il massimo di efficacia ed efficienza;
- tamponare le carenze del trasporto pubblico convenzionale e di linea attraverso un servizio di tipo integrativo e non sostitutivo;
- servire in modo dedicato un target prevalente (anziani, disabili) con i collegamenti con punti di interesse del territorio urbano, come i poli dei servizi sanitari, le cliniche, gli ambulatori medici, i centri anziani, i collegamenti da nuclei sparsi e case rurali, agevolare le visite al camposanto come i luoghi di svago e ricreazione per gli anziani;
- utilizzare il telefono per poter prenotare più comodamente i propri viaggi con un mezzo di trasporto pubblico;

- poter contare in orari diversificati su un servizio di trasporto più versatile e flessibile, che possa soddisfare anche l'esigenza di gruppi studenteschi per spostamenti di tipo scuola-centri sportivi;
- avere la disponibilità di più ampie fasce orarie di utilizzo, ininterrotte e durante la settimana da lunedì a sabato, con l'obiettivo di poter soddisfare richieste di viaggi in orari di "morbida";
- "educare" l'utenza all'uso di sistemi di prenotazione e trasporto *condivisi* e *collettivi*, attraverso modalità vincolate (prenotazione obbligatoria, dal giorno prima per il giorno dopo, senza possibilità di prenotare viaggi ulteriori e ripetitivi con un'unica telefonata), offrendo un servizio ad alta qualità ma non in contrasto con il trasporto di linea, con l'obiettivo di creare nell'utenza una maggior affezione per il TPL;
- aumentare la sicurezza di viaggio attraverso: l'utilizzo di un servizio garantito di salita e discesa passeggeri il più possibile puntuale e prossimo ai punti di raccolta/discesa prescelti dall'utente; l'utilizzo di un mezzo con soli posti a sedere e dotato di sollevamento per disabili; la possibilità di creare un rapporto più confidenziale e diretto tra utente e autista.

"TeleBUS" è stato attivato grazie all'inserimento di tale attività nel Piano d'Azione del Progetto di Mobility Management d'Area, cofinanziato dal Ministero dell'Ambiente. Successivamente il progetto è stato perfezionato ed è stato direttamente cofinanziato, in fase sperimentale, dalla Regione Piemonte grazie ad avanzi sui fondi destinati al TPL. Dallo scorso anno, le risorse destinate a "teleBUS" sono state normalizzate nei contributi regionali destinati al TPL a seguito della constatazione del buon funzionamento del servizio, esaurendo di fatto la fase di sperimentazione per traslare a quella di istituzionalizzazione del servizio, che ora è compreso a pieno titolo nei normali servizi di trasporto pubblico. Il Comune di Vercelli contribuisce in parte con propri fondi al mantenimento di "teleBUS", in base all'estensione del contratto operata con il vettore locale di trasporto. La spesa lorda complessivamente sostenuta per il servizio è forfettizzata a contratto in circa 9.000 euro/mese, ogni costo compreso (personale, veicolo, manutenzioni ordinarie e straordinarie, centrale operativa, attrezzature e componenti HD-SW impiegati, oneri fiscali, pubblicità ecc.).

L'utenza che in prevalenza usufruisce del servizio è composta da donne anziane oltre i 60-65 anni, con problemi di mobilità di vario tipo, quindi ogni altra fascia di età e di sesso da 14 a 60 anni (saltuariamente studenti).

Il servizio è in crescita, con in media 30-35 servizi/giorno ad un'utenza "affezionata" di circa 250 persone che lo utilizza per un minimo di 4-8 servizi/settimana.

Dal 23 marzo 2003 il servizio:

- oltre alla possibilità di prenotare telefonicamente i viaggi tutti i giorni dalle 9 alle 11 dal lunedì al sabato, è esercitato dal lunedì al sabato dalle 9 alle 20;
- prevede un costo del viaggio alle normali condizioni dei titoli di viaggio utilizzati sulle linee TPLU convenzionali (biglietto orario, multiplo 10 corse, abbonamenti mensili e trimestrali, titolo gratuito agli aventi diritto per particolari condizioni);
- richiede la necessità di concordare telefonicamente il proprio viaggio con l'operatrice di centrale;
- è adeguato alle esigenze dell'utenza, ma con funzioni aggiuntive di tipo informativo date dall'operatrice (p.e. suggerire – prima di confermare o meno una prenotazione - la possibilità di utilizzare in alternativa a "teleBUS" le normali linee e fermate qualora lo consentano, indirizzando l'utenza verso il trasporto di linea ove possibile, dando informazioni dirette sulle fermate più vicine, orari, ecc.).
- utilizza 1 veicolo-navetta a 14 posti + posto diversamente abili, dotato di aria condizionata, sistema propulsivo benzina/metano con emissioni a norma Euro 3, display informativo a messaggio variabile e delle più moderne dotazioni complementari;
- si avvale di una centrale e, a bordo dei veicoli, di dotazioni tecniche di georeferenziazione del veicolo e utilizzo dell'applicativo gestionale per ottimizzare percorsi, tempi e carichi; riduzione del personale impiegato al minimo necessario: 1 operatore di centrale e 1+1 conducenti.

Non è necessaria alcuna iscrizione al servizio per poterne liberamente usufruire.

La fase attuale prevede, altresì, la messa a punto del sistema informatizzato di centrale e a bordo del veicolo e per la prenotazione e l'effettuazione dei viaggi, testando l'intera rete di servizio per mettere a fuoco eventuali problematiche d'esercizio e di viabilità, ridurre i tempi di prenotazione per l'utenza e ottimizzare i viaggi.

La fase successiva prevedrà la traslazione dal sistema attuale a quello informatizzato, con l'obiettivo di sfruttare al massimo le potenzialità offerte dal sistema a parità di risorse già investite.

Per divulgare il servizio di "teleBUS" predisposto è stata prodotta preventivamente una campagna informativa capillare, compresa integralmente a contratto e nei costi affrontati: si sono utilizzati svariati supporti informativi, quali depliant e poster, pubblicazione on line delle modalità per l'utente, conferenze stampa, ecc. coinvolgendo i media locali.

Attraverso depliant il servizio viene sistematicamente e periodicamente "rilanciato".

1.6.2 Risultati ottenuti

Sono stati prodotti due report di monitoraggio, uno a sei mesi e uno complessivo annuale, che dettagliano entrambi la funzionalità di "teleBUS", prevedendo una riduzione dei costi d'esercizio futuri. Sono previsti report sistematici di monitoraggio al minimo su base annuale.

La lettura del report di monitoraggio allegato, illustra in modo puntuale e dettagliato, ogni genere di risultato ottenuto, stimando anche previsioni di risultati future.

Attraverso una piccola indagine a bordo (riportata nel report) si è constatato come "teleBUS" rappresenti un tipo di servizio considerato insostituibile, ben costruito per l'utenza e ottimamente gradito dalla stessa.

1.7 Conser s.c.c.p.a. - Prato

Inizio attività: anno 2000

Per ulteriori dettagli *www.conser-prato.com*

La cooperativa consortile CONSER si occupa di promuovere ed erogare servizi centralizzati di area industriale in grado di creare economie di scala a vantaggio principalmente dei soci e delle aziende operanti nel 1° Macrolotto di Prato (composto da circa 350 micro e piccole imprese), riducendo i loro costi di produzione nel rispetto dell'ambiente e della realtà circostante.

La cooperativa ha tra i suoi obiettivi la sensibilizzazione e l'orientamento delle singole mPI (micro-piccole imprese) su azioni di miglioramento continuativo dell'impatto ambientale e sociale dell'intera area in cui operano, in modo da dimostrare che interventi ambientali e sociali di area producono risparmi e quindi non sono un costo ma un investimento, avvicinando le mPI alle istituzioni locali e centrali ed al mondo della ricerca, realizzando servizi centralizzati che il mercato non offre per fare apprezzare le economie di scala.

La collaborazione istauratasi tra Conser e il Ministero dell'Ambiente al fine di creare interventi utili alle aziende e all'ambiente, ha stimolato la registrazione EMAS dell'intera area industriale 1° Macrolotto. A questo fine CONSER, in rappresentanza delle oltre 300 aziende operanti in questa area, che danno lavoro a circa 3000 addetti, ha firmato un apposito protocollo d'intesa assieme a: Ministero delle Attività Produttive, Ministero dell'Ambiente, APAT, Comitato EMAS Italia, Regione Toscana, ARPAT, Provincia e Comune di Prato, CCIAA, Unione Industriale Pratese, rappresentanze sindacali CGIL, CISL, UIL, sia provinciali che regionali.

Questa iniziativa ha portato non solo alla redazione delle linee guida di registrazione EMAS di un'area industriale e all'analisi ambientale iniziale dell'intero 1° Macrolotto, ma ha messo in moto tutta una serie di azioni per migliorare l'impatto ambientale e sociale di questa area industriale.

In questa ottica è nato il progetto di Mobility Manager all'interno del 1° Macrolotto.

Nel 2002 Il mobility manager di CONSER ha stipulato una convenzione col Comune di Prato per realizzare un vero e proprio laboratorio per sperimentare la possibilità di ridurre l'uso dei mezzi privati tradizionali

dopo aver accertato che non c'è da attendersi un miglioramento sostanziale dei servizi pubblici nella tratta 1° Macrolotto-Centro Città.

Con questa convenzione CONSER ha ricevuto in uso gratuito da parte del Comune 14 automezzi a bassa emissione alimentati da energia elettrica (12 unità) e metano (2 unità), per realizzare un vero e proprio laboratorio di car pooling e car sharing in un'area industriale, con il triplice scopo di ridurre la mobilità sia all'interno dell'area sia quella indotta da e per la città, di ridurre l'uso dei mezzi privati e di promuovere servizi centralizzati in grado di ridurre traffico e inquinamento.

Fin dal 1998 CONSER, con il Comune di Prato e la CAP (Cooperativa Autolinee Pratesi, che gestisce il trasporto pubblico nella provincia di Prato) ha promosso un'approfondita e capillare indagine tra tutti i 3.500 addetti delle aziende operanti nel 1° Macrolotto per conoscerne gli orari di entrata e di uscita, le provenienze, le percorrenze, i tempi impiegati, i mezzi di trasporto utilizzati, etc. L'indagine si è anche estesa alla movimentazione dei mezzi per il traffico merci.

Una volta acquisite le notizie di base per avere chiara la dimensione del problema "mobilità indotta dal 1° Macrolotto", CONSER ha immediatamente compreso che la mobilità era uno degli obiettivi principali del programma di miglioramento ambientale necessario per la Registrazione EMAS del 1° Macrolotto.

L'obiettivo del progetto è finalizzato ad utilizzare il 1° Macrolotto Industriale di Prato come "Laboratorio sperimentale" per lo studio della mobilità indotta da un'intera area industriale, nonché per:

- sperimentare soluzioni di mobilità sostenibile,
- predisporre piani di mobilità aziendale puntando all'uso collettivo delle autovetture, incentivare l'utilizzo di mezzi pubblici a basse emissioni inquinanti,
- diffondere l'utilizzo di veicoli elettrici, ibridi, a GPL e gas naturale nel rispetto dei programmi disposti dal Piano Antismog, inviato alle Regioni il 1° febbraio 2002,
- migliorare la qualità dell'aria, concentrando l'utilizzazione dei veicoli per il trasporto merci,
- alleggerire il traffico urbano,
- ridurre i chilometri percorsi da autoveicoli merci e il conseguente inquinamento,

- incrementare la sicurezza stradale,
- ridurre l'inquinamento acustico,
- dimostrare che è possibile realizzare economie di scala a vantaggio delle società di spedizione concentrando il servizio di raccolta e distribuzione merci,
- monitorare e quantificare gli effetti ambientali ed economici derivanti dagli interventi promossi dal laboratorio.

A Prato non esistono aziende con oltre 300 dipendenti, per questo motivo CONSER ha pensato di creare la figura del MMA all'interno del 1° Macrolotto di Prato per ricercare soluzioni razionali di gestione della mobilità indotta dall'area senza gravare sui costi delle mPI ivi operanti.

1.7.1 Il laboratorio di car pooling e car sharing

La flotta dei 14 mezzi ecologici forniti dal Comune di Prato è messa a disposizione gratuitamente di un'utenza di circa 3.500 unità, corrispondente indicativamente al numero degli addetti operanti nelle ditte comprese nel 1° Macrolotto.

Il servizio offerto da CONSER per il car pooling è interamente gratuito ed assicura non solo l'affidamento d'un veicolo a bassa emissione ad un equipaggio composto da dipendenti, anche di aziende diverse ma operanti prevalentemente nell'area industriale del 1° Macrolotto di Prato, ma anche un'assistenza costante agli equipaggi stessi da parte dell'ufficio del Mobility Manager di Area in grado di intervenire per ogni necessità. Le auto in questione permettono di trasportare fino a 6 persone.

Per raggiungere questo obiettivo è stato necessario organizzare numerosi incontri durante i quali è stato stimolato l'interesse verso il "car pooling", presentando benefici sia in termini generali (aspetti ambientali, riduzione della congestione stradale, etc…), sia in termini particolari (riduzione delle spese di viaggio, maggiore facilità di parcheggio).

Grazie a questi incontri è stato anche possibile ottenere da alcuni datori di lavoro operanti nel 1° Macrolotto la disponibilità a rendere più flessibile l'orario di entrata e uscita per favorire ad alcuni loro dipendenti l'accesso al servizio gratuito di car pooling.

Per poter verificare l'efficacia del servizio di car pooling, l'Ufficio del Mobility Manager d'Area ha ritenuto necessario predisporre un "diario di

bordo" per ogni veicolo con lo scopo di raccogliere giornalmente le firme degli utenti del servizio ed annotare ogni altro utilizzo collettivo del veicolo oltre il normale percorso casa – lavoro – casa concordato.

Il car sharing è un servizio rivolto agli imprenditori del 1° Macrolotto oltre che ai loro dipendenti. Il servizio consiste nell'utilizzare gli autoveicoli a bassa emissione nelle ore di lavoro, cioè quando i pendolari non li utilizzano. In questo modo i pulmini possono essere impiegati per le commissioni che devono essere svolte in centro, in zone a traffico limitato e in zona pedonale. Infatti questi mezzi hanno accesso alle corsie preferenziali e possono beneficiare di parcheggi gratuiti. Nel marzo 2004 si è proceduto ad aggiornare la precedente rilevazione per verificare i servizi maggiormente richiesti dai lavoratori dell'area industriale. Questa indagine ha permesso di rilevare una elevata domanda di servizi centralizzati auspicati da chi lavora nel 1° Macrolotto e quindi di individuare nuove tipologie di utilizzo dei mezzi a bassa emissione per ridurre il traffico indotto. Pertanto si è predisposto l'utilizzo dei veicoli del Comune

di Prato anche per fornire servizi centralizzati, quali un servizio di raccolta e distribuzione delle merci per gli spedizionieri operanti nel 1° Macrolotto.

In esso operano infatti circa 15 case di spedizione che svolgono il servizio di consegna e distribuzione delle merci; ciascuna di esse quotidianamente utilizza propri vettori per raggiungere propri i nei Comuni limitrofi. CONSER ha messo a punto un servizio di raccolta e distribuzione centralizzata di queste merci per più spedizionieri mediante l'utilizzazione dei due automezzi elettrici per il trasporto di merci e l'utilizzazione dei mezzi a metano per le percorrenze a più lungo raggio.

Per mettere a punto questo servizio sono state necessarie autorevoli consulenze legali che hanno consentito di verificare la fattibilità legale dell'iniziativa e la concreta possibilità di creare nuovi posti di lavoro per il suo effettivo espletamento. A questo riguardo è già stato definito un accordo con alcuni spedizionieri soci CONSER che hanno fornito un elenco di centocinquanta loro clienti in grado di assicurare un servizio di consegna e raccolta di oltre 50.000 pacchi l'anno.

CONSER, inoltre, ha firmato una convenzione con un importante socio spedizioniere per realizzare una piattaforma dell'ultimo miglio per la selezione e distribuzione razionale delle merci prodotta da un area industriale. Il progetto consiste in un sistema di distribuzione delle merci basato sull'utilizzo di veicoli a basso o nullo impatto ambientale facenti capo ad un *centro di interscambio*. Il centro di interscambio raccoglierà le merci destinate al Centro Storico che raggiungeranno la destinazione finale a bordo dei veicoli a basso o nullo impatto ambientale.

CONSER ha inoltre individuato circa 150 aziende potenzialmente interessate all'attivazione di un servizio di posta centralizzata: questo servizio consentirà di evitare che circa 150 auto tradizionali si muovano giornalmente per raggiungere l'ufficio postale.

Sono anche altri, infine, i servizi centralizzati richiesti a CONSER da chi lavora nel 1° Macrolotto. Dall'indagine è emersa chiaramente la richiesta di servizi di spesa centralizzata, lavanderia centralizzata e asili nido.

Il mobility manager ha anche provveduto a realizzare presso il centro direzionale "Tecno Uno" sito all'interno del 1° Macrolotto una postazione di ricarica delle batterie dei 12 automezzi elettrici. Inoltre, poiché il mobility manager nell'ambito della sua attività si trova necessariamente ad interagire con centinaia di imprese e migliaia di lavoratori/trici, si è adoperato anche per realizzare uno strumento telematico che consenta rapidità e

razionalizzazione dei contatti. A questo fine è stato recentemente aperto un portale "m1 t1" dedicato a questa area industriale tramite il quale poter erogare tutta una serie di servizi centralizzati ed avere maggiore rapidità di contatti con gli interessati.

Nell'ambito di questo portale sarà predisposto anche un apposito sistema di gestione informatica che permetterà al mobility manager di gestire sia la mobilità indotta dall'area industriale (es. creazione degli equipaggi di car pooling) ed eventuali problematiche connesse (es. sostituzione in tempi brevi di passeggeri non disponibili con passeggeri compatibili con il percorso della pooling car, mappatura dei lavoratori interessati e dei relativi percorsi ecc.), sia i servizi centralizzati che, oltre a ridurre il traffico, le emissioni inquinanti ed i costi di trasporto, consentano di fare risparmiare tempo e denaro ai lavoratori e lavoratrici, (spesa centralizzata, lavanderia centralizzata, accompagnamento figli a scuola, pratiche presso Enti); ai passeggeri di comunicare, in tempo reale, le eventuali indisponibilità all'utilizzo dell'auto collettiva (es. impossibilità di rispettare i tempi programmati per l'equipaggio,casi di malattia ecc.).

Il software diverrà quindi un fondamentale strumento di comunicazione fra chi usufruirà del servizio di car pooling e chi gestirà la mobilità indotta dal 1° Macrolotto pratese. Non è infatti pensabile che i servizi di mobilità rivolti a centinaia di aziende ed a migliaia di dipendenti possano essere gestiti senza adeguati supporti informatici e telematici.

1.7.2 Risultati ottenuti

Attualmente sono attivi 9 equipaggi di car pooling (per complessive 54 persone) e 2 truck travel per il trasporto merci.

Dai dati raccolti si è potuto verificare che i Km medi percorsi, ogni giorno lavorativo, da ciascun pulmino sono circa 15, pari ad una media annua di circa km 5.000.

Ciascun pulmino elettrico è in grado di trasportare un equipaggio di 6 persone e quindi grazie a questo servizio si potranno risparmiare circa 260.000 Km/anno percorsi da mezzi ad alimentazione tradizionale.

Con questi dati è quindi possibile fare una stima anche sulla quantità di CO_2 e PM10 risparmiati grazie al solo car pooling. Ogni veicolo elettrico, infatti, evita l'utilizzo di 6 veicoli a trazione tradizionale (ossia a benzina o gasolio),

che i membri dell'equipaggio utilizzerebbero per compiere i propri spostamenti casa-lavoro (9 veicoli elettrici = 54 auto a trazione tradizionale).

Il risparmio complessivo di CO_2 relativo al 2004 è stato pertanto di oltre 1,7 tonnellate e per il 2005 di oltre 7 tonnellate.

Il risparmio complessivo di emissioni di PM10 è rispettivamente di circa 390 gr per il 2004 e di circa 1.610 gr per il 2005.

Per gli utilizzatori di questi mezzi elettrici è stato possibile calcolare un risparmio economico complessivo per il 2004 di circa € 18.000 ed un risparmio complessivo previsto per il 2005 di oltre € 76.000.

Il risparmio stimato per ciascuno dei 54 utilizzatori di questo servizio è pertanto di circa 1.400 €/anno.

1.8 Provincia di Bologna

Inizio attività: anno 2004

Per ulteriori dettagli *www.provincia.bologna.it/mobilita*

La Provincia di Bologna si è posta principalmente due obiettivi:

- diffondere la cultura del mobility management, e della mobilità sostenibile più in generale, presso i Comuni della Provincia;
- incentivare e sostenere economicamente coloro che vogliono impegnarsi attivamente per il miglioramento della qualità dell'aria (privati cittadini, aziende ed Amministrazioni locali).

Strumento operativo è stato un Accordo di Programma per la Mobilità Sostenibile sottoscritto nel giugno 2004 fra la Provincia di Bologna e 17 Comuni dell'hinterland.

Per le aziende: una serie di contatti ed incontri tenutisi fra i tecnici dell'Amministrazione provinciale ed i referenti aziendali (mobility manager, Direttori del Personale, Amministratori ecc.) hanno contribuito alla diffusione della cultura del mobility management presso le aziende. Sono state diverse decine le aziende contattate, indipendentemente dalle dimensioni. Questo ha inoltre consentito di creare un database interno alla Provincia di Bologna che servirà per mantenere vivi i contatti. L'incentivo/sostegno economico si è concretizzato mediante l'emanazione di un bando di cofinanziamento al quale hanno potuto partecipare le aziende, redigendo il proprio Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro e individuando una o più azioni di mobility management, per le quali si richiedeva un contributo economico per la loro attuazione.

Per i cittadini: la campagna comunicativa verso i cittadini si è svolta attraverso diversi canali di comunicazione, quali siti web, newsletter, giornalini comunali, organi di stampa.

L'accordo di Programma per la Mobilità Sostenibile 2004-2005 sottoscritto fra la Provincia di Bologna e 17 Comuni dell'hinterland è il "contenitore" delle azioni di mobilità sostenibile e mobility management promosse dalla Provincia. Dei Comuni aderenti, 14 hanno delegato le funzioni di mobility manager d'area alla Provincia di Bologna.

Si riportano nel dettaglio le attività previste nell'Accordo:

1. Azioni di mobility management di area in senso stretto e coordinamento d'area

L'intervento di mobility management di area si è concretizzato mediante l'emanazione di un "Bando per la concessione di incentivi finanziari a sostegno di azioni di mobility management per le imprese ubicate nei Comuni aderenti all'accordo di programma sottoscritto in data 10 giugno 2005".

Il bando è stato emanato il 22 ottobre 2004 e si è concluso il 30 aprile 2005, rimanendo aperto per circa 6 mesi per consentire a tutte le aziende di realizzare la documentazione necessaria. Al bando hanno potuto partecipare tutte le imprese pubbliche e private, aventi una sede all'interno dei Comuni aderenti al progetto. Per partecipare al bando ed ottenere i finanziamenti, le aziende che non ne fossero ancora dotate dovevano nominare il proprio mobility manager e redigere il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, a seguito di una analisi degli spostamenti sistematici. Al fine di consentire a tutte le aziende di poter partecipare, la Provincia di Bologna ha istituito un apposito ufficio, i cui tecnici hanno prodotto del materiale preliminare (Linee Guida, questionari aziendali e per il personale dipendente, raccolta della legislazione nazionale in materia, ecc.) ed hanno sostenuto le aziende mediante azioni di coordinamento d'area.

L'azienda, nell'ambito della redazione del proprio PSCL, doveva quindi individuare le azioni più opportune da proporre ai propri dipendenti, predisporre una programmazione temporale ed economica.

Il finanziamento previsto dal bando è stato pari al 50% del costo dell'intervento/i fino ad un massimo di € 50.000. È stata inoltre prevista la partecipazione come gruppo di aziende.

2. Estensione del servizio di car sharing ad alcuni Comuni della Provincia

Questo intervento tende ad incrementare l'offerta di "servizio di trasporto pubblico" in Provincia, fornendo un sistema di trasporto alternativo a bus e treno, per coloro che debbono raggiungere il capoluogo o debbano effettuare spostamenti intercomunali. Il car sharing, attivo a Bologna già dal 2003, è presente anche in 6 Comuni della Provincia dal 16 settembre 2005. Ogni comune ha a disposizione un'auto bifuel benzina e metano Euro 4, acquistata grazie a € 150.000 messi a disposizione dalla Provincia di Bologna. Con l'auto in car sharing è possibile accedere alla ZTL del Centro Storico di Bologna, sostare gratuitamente sulle righe blu, circolare lungo le corsie preferenziali e durante i giorni di targhe alterne e blocco del traffico.

Provincia di Bologna
atc
Trasporti Pubblici Bologna
car sharing
mobilità intelligente
una scelta da condividere...
...anche in Provincia!

3. Conversione della auto a metano

La Provincia di Bologna ha stanziato € 300.000 per la conversione delle auto da benzina a metano. Le risorse sono state distribuite fra i Comuni aderenti all'Accordo in proporzione alla popolazione residente. Le operazioni di richiesta del contributo sono state semplificate demandano il compito agli URP dei Comuni ed impostando un sistema a sportello con prenotazione.

4. Interventi per la velocizzazione del trasporto pubblico

Nell'ambito di un più ampio progetto, al quale partecipa anche la Regione Emilia-Romagna, sono stati stanziati € 726.376 distribuiti fra i Comuni, per la realizzazione di impianti semaforici intelligenti con priorità ai bus e miglioramento dell'accessibilità alle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano. Tali interventi contribuiscono a velocizzare la marcia dei bus a l'accesso al servizio di trasporto pubblico. I Comuni stanno redigendo i progetti esecutivi.

Fasi realizzate:

sottoscrizione Accordo di Programma e delega per Mobility Manager di Area alla Provincia di Bologna;

- redazione e divulgazione del bando (22/10/2004);
- campagna informativa verso le aziende e distribuzione del materiale informativo (Linee Guida, questionari, raccolta normative);
- assistenza alle imprese nella preparazione della richiesta;
- raccolta delle domande di partecipazione (scadenza 30/04/2005);
- istruttoria per la valutazione dell'idoneità delle imprese partecipanti e completezza delle domande presentate;
- istituzione di un'apposita commissione per la valutazione dei progetti presentati e la redazione della graduatoria di merito per l'assegnazione dei finanziamenti.

1.8.1 Le strategie comunicative

I canali di comunicazione utilizzati per pubblicizzare questo intervento sono stati diversi:

1) nella prima fase si è provveduto a fare una conferenza stampa dell'Accordo di Programma, nella quale si è parlato anche del bando di prossima realizzazione, e a distribuire presso i Comuni volantini informativi;

1) sono quindi state contattate (personalmente, via telefono, lettera ed e-mail) le aziende dei Comuni interessati, da parte dei tecnici della Provincia di Bologna;

1) l'uscita del bando è stata comunicata mediante la pubblicazione di estratti sui due maggiori quotidiani locali, affiggendo il testo del bando presso gli albi pretori di Comune e Provincia, all'interno dei siti web dei Comuni e nella sezione Bandi di quello della Provincia, inviando il testo del bando via mail alle aziende;

1) all'interno del sito web della Provincia di Bologna si è poi provveduto a realizzare uno spazio appositamente dedicato al Bando, mettendo a disposizione il testo ed il materiale informativo.

1.8.2 Risultati ottenuti

Al bando hanno partecipato 6 imprese con caratteristiche e richieste differenti. Il totale dei dipendenti coinvolti dalle azioni di mobility management è di oltre 11.000 persone. Le aziende sono di tipo sia pubblico che privato, ed hanno un numero di dipendenti che vanno da 8 a 8.000 persone, dimostrando quindi che l'interesse verso questi temi si sta diffondendo presso tutte le tipologie e dimensioni di aziende.

Gli interventi individuati sono di vario tipo, poiché calati nelle diverse realtà aziendali, dalle navette al car pooling, dalle biciclette alle agevolazioni sugli abbonamenti del TPL. Le programmazioni temporali vanno da quelle annuali alle sperimentazioni triennali.

Nel complesso sono stati assegnati oltre € 200.000 euro di cofinanziamento.

Si riporta brevemente la descrizione delle azioni individuate e cofinanziate:

CIBA SC Acquisto software per la gestione del car pooling, ipotesi di creazione di incentivi per i car poolers (buoni carburante, rientro garantito), tettoia coperta per biciclette, piano di comunicazione con newsletter aziendale dedicata e pagina intranet, distribuzione di un questionario di customer satisfaction.

CONSORZIO VIA LUNGA Istituzione di un servizio navetta, gratuito per i dipendenti, che collega l'area industriale con il parcheggio scambiatore della stazione SFM di Via Lunga, Comune di Crespellano, miglioramento dell'interscambio treno/bus/navetta con istituzione di nuova fermata. Tale servizio avrà durata sperimentale di 3 anni. Campagna informativa tramite manifesti e brochure.

MANUTENCOOP FM Miglioramento del servizio navetta già esistente che collega la stazione di Bologna Centrale alla sede dell'azienda, con incremento di corse e fermate. Piano di comunicazione tramite inserimento di due pagine sul tema della mobilità sul periodico trimestrale.

AUSL Convenzione con ATC-FER per l'acquisto di abbonamenti annuali al TPL con sconto del 70% a tutti i dipendenti. Convenzione con Trenitalia per agevolazioni sugli abbonamenti regionali. Misure volte all'incentivazione della bicicletta. Convenzione con il consorzio distributori di gas. Convenzione con il gestore del servizio car sharing. Miglioramento del collegamento con mezzi pubblici sulle direttrice Imola - Bellaria. Campagna di informazione e sensibilizzazione del personale.

HERA Servizio navetta in fase sperimentale per un anno. Incentivo economico per chi utilizza la bicicletta e per ogni equipaggio di car pooling. Sconto sul prezzo dell'abbonamento annuale del bus.

MARVIN Acquisto abbonamenti annuali agevolati per chi utilizza il bus.

1.9 Provincia di Venezia

Inizio attività: anno 2000

Per ulteriori dettagli *www.mobilitymanager.provincia.venezia.it*

La struttura dell'Ufficio del Mobility Manager d'Area della Provincia è stata costituita nel 2002 con l'obiettivo di gestire la domanda di mobilità nell'area della Provincia, incoraggiando e coordinando le iniziative per l'ottimizzazione del sistema della mobilità provinciale, riducendo l'uso sistematico dell'auto privata, incentivando il trasporto intermodale e i mezzi di trasporto collettivi e promuovendo l'uso di carburanti ecologici.

La struttura si è proposta di realizzare iniziative sia dedicate alla mobilità sostenibile (car pooling, autobus a chiamata, car sharing, mobilità ciclabile ecc.), sia idonee all'inibizione dell'utilizzo dell'auto privata (telelavoro, incentivi in favore del TPL ecc.).

Prevede, inoltre, di portare avanti un'azione costante di concertazione con le istituzioni e le parti sociali, al fine di generare condivisione sulle strategie proposte, ed intende predisporre attività di sensibilizzazione e piani di comunicazione per la cittadinanza e le imprese per promuovere una cultura diffusa della mobilità sostenibile e quindi di una mobilità più responsabile.

La struttura del Mobility Manager d'Area si è concentrata principalmente nello sviluppo del mobility management aziendale, fornendo supporto strategico-operativo per l'elaborazione dei Piani Spostamento Casa–Lavoro, nella formazione dei mobility manager aziendali, nello sviluppo di strategie di incentivi/sistemi premianti. Tutto ciò è stato descritto nel "Piano d'Azione", un documento in cui sono esposte le azioni specifiche da realizzare e sviluppare per gli Enti pubblici e le imprese aderenti.

Per tutti gli Enti e le imprese, inoltre, l'ufficio di Area ha reso disponibile sul sito www.mobilitymanager.provincia.venezia.it una pagina dedicata alle iniziative che ciascuna azienda ha attivato e alla modulistica personalizzata scaricabile da ciascun dipendente per fruire delle iniziative attivate dall'Ente/impresa.

Per sviluppare il mobility management nell'area provinciale veneziana, si è provveduto a realizzate una serie di iniziative, individuando e rendendo operative le seguenti proposte:

- predisposizione dei Piani Spostamento Casa-Lavoro per la Provincia di Venezia e per il Comune di Venezia;
- supporto nella predisposizione dei PSCL delle aziende individuate sul territorio provinciale;
- supporto ai mobility manager nella definizione delle strategie da attuare;
- analisi comparata delle politiche predisposte dalle aziende e studio di fattibilità per lo sviluppo di servizi interaziendali;
- supporto nella realizzazione di servizi e prodotti per i mobility manager aziendali.

La predisposizione dei Piani Spostamento Casa-Lavoro degli Enti Locali e delle aziende individuate è stata coadiuvata dall'Ufficio d'Area analizzando le caratteristiche dei target di riferimento, predisponendo i questionari e definendo le modalità di distribuzione e di raccolta più idonee, supportando i mobility manager aziendali nell'elaborazione dei dati raccolti e nella definizione di politiche da attuare rispetto alla domanda di mobilità censita, affiancando i mobility manager aziendali nella progettazione e realizzazione del piano di comunicazione interna a supporto delle strategie di intervento, supportando le aziende nell'individuare e ricevere eventuali finanziamenti disponibili per progetti di mobilità sostenibile.

Per la realizzazione di servizi e prodotti per i mobility manager aziendali si è proceduto analizzando e valutando il consenso alle politiche di mobilità sostenibile predisposte e previste, identificando i servizi e i prodotti più congrui alle esigenze specifiche tra diverse possibilità quali: l'incentivazione del Trasporto Pubblico Locale (convenzioni per sconti sull'abbonamento, rateizzazioni dell'abbonamento in busta paga, ticket della mobilità), la creazione di un sistema premiante l'utilizzo del TPL, la progettazione di un sistema di car pooling, la promozione della mobilità ciclo-pedonale attraverso campagne informative.

Ma anche proponendo la realizzazione di infrastrutture adeguate all'interno delle aziende: parcheggi sicuri, docce e spogliatoi attrezzati, lo studio di fattibilità per l'organizzazione del telelavoro nelle diverse realtà aziendali, la promozione dell'uso di veicoli elettrici e di carburanti ecologici (GPL, metano, ibrido) attraverso una campagna informativa ma anche attraverso l'impegno diretto delle aziende mediante l'adozione di veicoli ecologici per le flotte aziendali. Ai mobility manager aziendali è stato inoltre garantito un supporto strategico per individuare, a loro volta, i servizi e i prodotti più congrui alle loro specifiche esigenze; è stato fornito un supporto operativo ai mobility manager aziendali al fine di sostenerli nell'attuazione e nel monitoraggio dei servizi implementati e nello sviluppo della comunicazione necessaria per sostenere le politiche di intervento.

1.9.1 La comunicazione

Le strategie e gli strumenti di comunicazione realizzati dall'Ufficio di Area sono diretti a tutti gli stakeholders presenti sul territorio provinciale: Enti, Associazioni, imprese e cittadinanza.

Gli obiettivi della comunicazione sono stati: il consolidamento dell'immagine della struttura di Mobility Manager d'Area della Provincia di Venezia, la comunicazione a media e stakeholders del territorio delle attività in corso e di quelle previste, il supporto dei mobility manager aziendali a sviluppare e integrare la comunicazione per le attività di mobilità aziendale all'interno dell'azienda, l'organizzazione di campagne di sensibilizzazione per l'intera cittadinanza, lo studio e la realizzazione di strumenti comunicativi adatti alle esigenze dei diversi interlocutori.

L'attività di informazione è stata sviluppata al fine di consolidare una conoscenza di base dell'argomento "mobilità sostenibile"; a tale proposito è stato realizzato un booklet istituzionale che descrive la struttura del Mobility Manager di Area della Provincia di Venezia e le sue attività,

Comune di Venezia

Ufficio del Mobility Manager di Area della provincia di Venezia

Provincia di Venezia

Ufficio in convenzione tra Comune di Venezia e Provincia di Venezia

Newsletter n. 0

Venezia, 06 ottobre 2003

Presentazione dell'Ufficio

L'Ufficio del Mobility Manager di Area della provincia di Venezia, in collaborazione con il *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*, nasce in convenzione tra il Comune di Venezia e la Provincia di Venezia il **14 ottobre 2002**. I compiti del Mobility Manager di Area, dettati dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 27/03/1998 *"Mobilità sostenibile nelle aree urbane"*, prevedono il supporto ed il coordinamento di enti/imprese, presenti nel territorio comunale, rientranti nei parametri previsti dal decreto e quindi tenuti alla nomina di un responsabile della mobilità aziendale, il ***mobility manager aziendale***, e alla redazione del Piano degli Spostamenti casa-lavoro dei propri dipendenti.

Scopi e strategie

Lo scopo principale dell'Ufficio è quello di ridurre l'utilizzo dell'auto privata con conseguente **diminuzione dell'inquinamento atmosferico** e della congestione del territorio comunale.
La strategia implementata allo scopo prevede la promozione di mezzi eco-sostenibili e la razionalizzazione dell'utilizzo del mezzo privato incrementandone il coefficiente di occupazione. Le iniziative proposte dal Mobility Manager di Area sono definite *"soft"* poiché non hanno lo scopo di agire nel territorio con interventi strategici tramite costruzione di infrastrutture, ma attraverso l'incentivazione di alternative all'auto privata utilizzata singolarmente. Tali alternative prevedono la proposta di variare il proprio modo di spostamento casa-lavoro a favore dei mezzi pubblici, della mobilità ciclo-pedonale e dell'utilizzo collettivo del mezzo privato (car pooling).

Censimento degli enti/imprese nel territorio comunale

Una prima analisi del territorio, atta all'individuazione degli enti/imprese rientranti nelle direttive del *D.M. 27/03/1998*, ha permesso di censire 70 realtà nell'intero territorio provinciale di Venezia di cui 47 presenti nel comune di Venezia. La difficoltà di reperimento dei dati e l'incompletezza delle fonti hanno portato ad una sovrastima degli enti/imprese da contattare. Il successivo contatto, avvenuto attraverso la somministrazione di un questionario atto a rilevare una serie di notizie preliminari, tra le quali il numero dei dipendenti, ha permesso di individuare 40 enti/imprese operanti nel territorio comunale. Di questi, **26** hanno aderito alle iniziative dell'Ufficio.

NUMERO ENTI/IMPRESE CONTATTATI	40
NUMERO ENTI/IMPRESE CHE ADERISCONO	26
NUMERO ENTI/IMPRESE CHE NON ADERISCONO	1
NUMERO ENTI/IMPRESE CHE NON RIENTRANO NEI PARAMETRI DEL D.M. 27/03/1998	13

Tra gli enti/imprese che hanno restituito compilato il questionario i *mobility manager aziendali* ufficialmente già nominati sono **17**.

NUMERO ENTI/IMPRESE CHE ADERISCONO	26
QUESTIONARI RIENTRATI	21
MOBILITY MANAGER AZIENDALI NOMINATI	17

Il bacino d'utenza finora individuato comprende un numero elevato di dipendenti degli enti/imprese aderenti alle azioni del Mobility Manager di Area. Dai dati forniti con i questionari si contano infatti **21.028 dipendenti coinvolgibili** nelle iniziative di mobility management (numero comunque destinato a crescere).

Situazione attuale

L'individuazione e il primo contatto con gli enti/imprese aderenti hanno permesso di avviare quella serie di partnerships previste dall'iter individuato dal Ministero dell'Ambiente e proposto dall'Ufficio del Mobility Manager di Area. Allo scopo di coordinare i mobility manager aziendali si prevede un iniziale workshop di presentazione dell'Ufficio e delle iniziative che verranno implementate. Successivamente si organizzerà un **seminario dedicato ai *mobility manager aziendali*** che permetterà loro di avere gli strumenti adatti per poter usufruire nel migliore dei modi del coordinamento dell'Ufficio.

Ufficio del Mobility Manager di Area della provincia di Venezia
C/o Provincia di Venezia – Settore Mobilità e Trasporti
Via L. A. Muratori, 5 - 30173 MESTRE - VE
Tel. 041-2501812-1807 Fax 041-2501821
E-mail: mobility@provincia.venezia.it

sono stati creati depliant informativi atti a presentare i servizi innovativi introdotti per la cittadinanza e le aziende, è stata redatta e pubblicata una newsletter con cadenza quadrimestrale sia in versione cartacea, sia elettronica (e resa scaricabile dal sito del Settore Mobilità e Trasporti), è stato creato un sito istituzionale dedicato al progetto "Mobility Management: struttura di area per la Provincia di Venezia" attraverso cui permettere alla cittadinanza di aggiornarsi sulle iniziative in corso e future e utile alla rete di mobility manager aziendali presenti sul territorio provinciale veneziano.

2 AZIENDE PRIVATE E PUBBLICHE

2.1 Ciba Specialty Chemicals S.p.A.

Azienda privata. Settore di attività: industria

Inizio attività: anno 2004

Per ulteriori dettagli *www.cibasc.com*

Obiettivo dell'intervento di mobility management proposto da Ciba Specialty Chemicals S.p.A. è stata la riduzione sensibile dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato in favore dell'auto collettiva e del mezzo a due ruote, attraverso la creazione di un sistema di car pooling per la condivisione del mezzo privato sia per gli spostamenti casa-lavoro, sia per le trasferte aziendali dei dipendenti dell'azienda, e la costruzione di un ricovero per biciclette e moto utilizzate dai dipendenti per gli spostamenti casa-lavoro.

Lo stabilimento di Ciba Specialty Chemicals S.p.A. opera nel settore chimico, ha sede nel Comune di Sasso Marconi (BO) e conta circa 423 dipendenti con orari di lavoro diversificati fra giornalieri (214), turnisti (190 di cui 25 con turno diurno) e part-time (19).

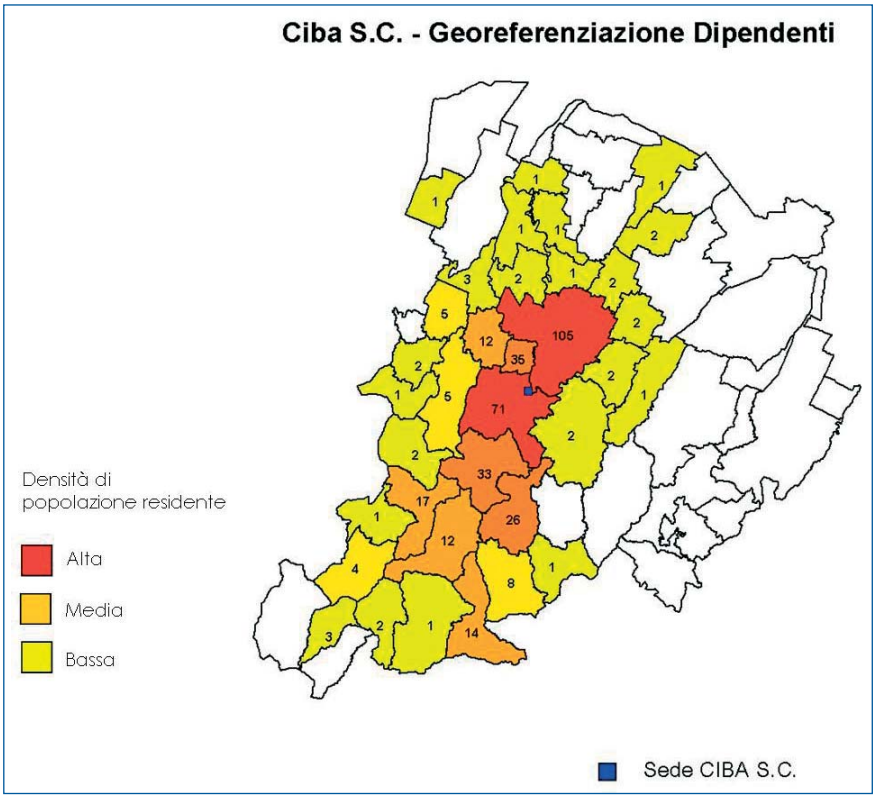
Nel mese di Luglio 2004 è stato distribuito alla popolazione aziendale il "Questionario sugli spostamenti casa-lavoro". Le risposte ottenute hanno evidenziato come la maggioranza dei dipendenti utilizzi un mezzo privato per recarsi al lavoro.

È risultato, inoltre, che la maggioranza dei dipendenti proviene dalle zone limitrofe di Sasso Marconi, Casalecchio, Marzabotto, seguite da Bologna città, e da altre località dell'Appennino e della "cintura" bolognese.

2.1.1 Le misure di intervento

Da quanto emerso dall'indagine sugli spostamenti dei dipendenti si è ritenuto opportuno:

- Realizzare una campagna di sensibilizzazione sui temi del traffico e dell'inquinamento, attraverso una puntuale informazione sulle emissioni di CO_2 e i consumi di carburante rapportati alle trasferte di lavoro e agli spostamenti casa-lavoro. Il sito intranet di Ciba Specialty Chemicals, nella pagina dedicata alle auto del parco aziendale, riporta una serie di voci specifiche inerenti alle emissioni di CO_2, alla spesa di carburante, alla spesa per pedaggi autostradali, ai risparmi periodici e annuali sia in



termini di CO_2 sia in termini di costi, utilizzando come esempi gli itinerari più frequenti delle trasferte di lavoro.

- Creare un team di lavoro denominato "Usi&Consumi" con il compito di sensibilizzare ulteriormente i dipendenti sollecitando il cambiamento dei comportamenti. Il Team "Usi&Consumi" ha una propria pagina intranet in cui è riportato il testo del Protocollo di Kyoto e una serie di link sui consumi energetici, oltre a una voce specifica denominata "Car Pooling, conviene?". Cliccando su questo link si avvia un programma che consente di calcolare i consumi di carburante a seconda del tipo di auto, (alimentazione, ricovero o meno in garage, prezzo di acquisto, cilindrata) raffrontandoli con la spesa che si sosterrebbe utilizzando la stessa auto in car sharing o in un sistema misto di car sharing + mezzo pubblico o ricorrendo al car pooling fra colleghi o a un sistema misto di car pooling + mezzo pubblico. A tutti i costi considerati per il combustibile si aggiungono quelli legati all'usura del mezzo e quelli relativi al possesso e alla manutenzione (bollo, assicurazione, riparazione

ecc.), nonché i costi di trasporto "indiretti", e cioè quelli non pagati direttamente dall'utilizzatore ma che ricadono sull'ambiente e sulla collettività, come l'inquinamento atmosferico, l'emissione di gas ad effetto serra, gli incidenti stradali, il rumore.

I costi stimati per categoria sono:

Gas Serra = 1.56 Eurocent/km

Inquinamento atmosferico = 5.92 Eurocent/km

Incidentalità = 6.43 Eurocent/km

Rumore = 1.39 Eurocent/km

Congestione = 6.31 Eurocent/km

In base ai seguenti parametri:

- Numero di auto utilizzate giornalmente dai dipendenti Ciba;
- Percorrenza media annua (percorrenza media di a/r moltiplicata per il numero di giornate lavorative);
- Volumi di traffico (passeggeri*Km), ottenuti come prodotto tra il numero di auto circolanti, la percorrenza media e l'occupazione dei veicoli;

si è potuta effettuare una stima dei costi indiretti:

- Numero di auto utilizzate giornalmente: 400 (94,6%)
- Percorrenza media annua: km 7.536 (31,4 km x 240 gg)
- Volumi di traffico (passeggeri*Km): 3.014.400 (400 x 7536 x 1)

con i seguenti risultati:

Gas Serra = € 468.224,64

Inquinamento atmosferico = € 16.868.115,28

Incidentalità = € 1.929.925,92

Rumore = € 417.200,16

Congestione = € 1.893.908,64

- Introdurre l'utilizzo del car pooling per le trasferte di lavoro con le auto della flotta aziendale. La scelta di organizzare un sistema di car pooling ad uso dei dipendenti offre numerosi vantaggi, sia agli utenti sia alla collettività: comporta infatti un notevole risparmio sul costo dei carburanti, sull'usura e manutenzione dell'auto, oltre a ridurre l'afflusso di auto alla S.S.64 Porrettana, con conseguente riduzione delle emissio-

ni nocive e dei costi indiretti a carico della comunità. Si è ritenuto opportuno utilizzare un metodo che non sia percepito dagli utenti come limitante della libertà di movimento e che consenta una gestione flessibile il più possibile consona alle abitudini e alle esigenze personali;

- Installare una tettoia di protezione per biciclette e moto;

Al momento vengono utilizzati in media 15-18 posti bici-moto al giorno nel ricovero realizzato in azienda per un costo totale di € 9.000,00.

- creare dei contatti con le aziende limitrofe per una eventuale condivisione di mezzi di trasporto collettivi;

È stata vagliata, inoltre, l'ipotesi di creare incentivi per i dipendenti che aderiscano alle iniziative del PSCL, attraverso:

- il conferimento di un buono-carburante per chi si offre come "driver" del car pooling aziendale;
- la realizzazione di un'area di parcheggio "privilegiata" (più vicina all'entrata dello stabilimento) riservata ai car poolers;
- l'organizzazione di un "tragitto garantito al dipendente" (con mezzo pubblico, o auto aziendale o taxi) in caso di impossibilità accidentale e imprevista del car pooler di effettuare il viaggio di andata/ritorno;
- fruizione degli incentivi promossi dalla Provincia di Bologna per la conversione a metano dei mezzi privati (in uscita nel 2005).

2.1.2 La comunicazione

Le misure sono state comunicate attraverso:

- la creazione di una newsletter aziendale dedicata con informazioni su tutti gli aspetti dell'iniziativa, da diffondere con ragionevole anticipo rispetto all'inizio della fase di sperimentazione;
- la creazione di una pagina intranet che contiene la newsletter, oltre a dati specifici sulle emissioni nocive che si creano nel tragitto casa-lavoro, i costi del carburante, gli incentivi e la possibilità di dialogare/interagire per esprimere le proprie perplessità, domande, lamentele ecc.;
- la creazione di un questionario di "customer satisfaction" per monitorare l'attività, soprattutto nella fase sperimentale, ma comunque con cadenza costante.

2.2 Provincia di Bologna

Azienda Pubblica. Settore di attività: Pubblica Amministrazione

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *www.provincia.bologna.it*

L'intervento di mobility management realizzato dalla Provincia di Bologna ha inteso raggiungere i seguenti obiettivi:

- spostare la domanda di mobilità dai mezzi individuali inquinanti (automobili, moto e scooter) verso quelli collettivi;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e i gas ad effetto serra;
- offrire servizi di gestione della mobilità aziendale in grado di raggiungere un elevato livello di soddisfazione del personale dell'Ente.

Le misure adottate per raggiungere tali obiettivi sono le seguenti:

- Incentivazione del Trasporto Pubblico Locale
- Misure per facilitare la mobilità in bicicletta
- Promozione del servizio di car sharing
- Organizzazione e sperimentazione del car pooling
- Telelavoro

2.2.1 Incentivazione del Trasporto Pubblico Locale

Per favorire il trasporto collettivo per la mobilità casa-lavoro e ridurre in tal modo il numero delle auto in circolazione, la Provincia di Bologna dal 2003 propone abbonamenti annuali al trasporto pubblico a prezzi scontati e con modalità di pagamento rateizzate. L'iniziativa è rivolta a tutti i dipendenti, collaboratori (compresi quelli con contratto a tempo determinato), dirigenti e alte professionalità a termine, comandati da altri Enti, incaricati per collaborazioni coordinate e continuative, incaricati con borse di studio, incaricati per straordinarie esigenze e Amministratori.

Diverse sono le tipologie di abbonamento promosse:

1) abbonamento annuale al trasporto pubblico su gomma gestito da ATC SpA. Per i dipendenti e i collaboratori, il costo dell'abbonamento annuale è di € 25 mentre per i Dirigenti e Amministratori è di € 40 ed è valido sull'intera rete di trasporto pubblico urbano ed extraurbano gesti-

ta da ATC. L'abbonamento offre la possibilità della sosta gratuita nei parcheggi di interscambio auto-bus.

2) abbonamento annuale ferroviario Trenitalia e FER (Ferrovie Emilia Romagna). Il prezzo praticato dalla Provincia è scontato del 25% rispetto ad un normale abbonamento annuale valido per la medesima tratta. Viene data la possibilità di pagare il costo dell'abbonamento in 12 rate mensili direttamente in busta paga. L'abbonamento FER è integrato anche con l'abbonamento annuale ATC (abbonamento in pool ATC-FER) senza nessun costo aggiuntivo.

Per quanto riguarda gli abbonamenti ATC, la convenzione stipulata negli anni 2003-2004 ha previsto l'acquisto da parte della Provincia di 950 abbonamenti ad un prezzo unitario di € 164,00. Nel 2005 la Provincia di Bologna ha acquistato 988 tessere al costo unitario di € 167,00. Le tessere distribuite nel 2003, 2004 e 2005 sono state rispettivamente 785, 841 e 930 su un totale di 1100 tra dipendenti, incaricati e Amministratori.

Per quanto riguarda le facilitazioni per l'acquisto di abbonamenti ai mezzi pubblici su rotaia, lo sconto rispetto ad un abbonamento annuale valido per la medesima tratta è del 25%, così ripartito: il 5% è lo sconto praticato da Trenitalia e FER alla Provincia concordato nelle convenzioni, mentre il 20% è a carico dell'Amministrazione. I dipendenti che hanno sottoscritto una abbonamento Trenitalia sono stati 71 nel 2003, 82 nel 2004 e 86 nel 2005, mentre per quanto riguarda FER, 11 nel 2003, 12 nel 2004 e 15 nel 2005.

L'investimento finanziario complessivo per l'acquisto degli abbonamenti al trasporto pubblico è stato di € 450.000,00 per il triennio considerato. Le risorse finanziarie utilizzate sono state interamente a carico del bilancio provinciale.

La gestione degli abbonamenti è affidata all'ufficio Mobility manager, composto dal Dirigente, il mobility manager e un collaboratore. Il servizio offerto ai dipendenti comprende anche la parte informativa rivolta a tutto il personale di ruolo e non, e una parte di contatto diretto con i destinatari. L'ufficio garantisce quindi una assistenza diretta e personalizzata in tutte le fasi, da quella informativa sulle tariffe e sulle modalità di richiesta, alla distribuzione delle tessere e alla risoluzione delle varie problematiche, come quelle legate allo smarrimento o al furto della tessera. L'iniziativa offre al dipendente un'assistenza completa nel percorso di sottoscrizione dell'abbonamento, ponendo il mobility manager quale interfaccia tra il dipendete e le aziende di trasporto pubblico, creando in tal modo le condizioni per la soddisfazione dell'abbonato.

2.2.2 Misure per facilitare la mobilità in bicicletta

Nel 2003 la Provincia di Bologna ha acquistato 28 biciclette, a cui ne ha aggiunte 5 nel 2005, destinate al personale dell'Ente per gli spostamenti di servizio. Le biciclette sono delle city bike, dotate di apposite borse per contenere i documenti, e sono caratterizzate dai colori e dal logo della Provincia di Bologna. Contestualmente all'acquisto delle prime biciclette, sono stati predisposti presso le sedi della Provincia degli stalli coperti e sicuri per il loro deposito. Il parco bici è gestito internamente per quanto riguarda la "distribuzione" dei mezzi, mentre la manutenzione è garantita esternamente.

Per incentivare l'uso della bicicletta nel 2003 sono state installate alcune rastrelliere all'interno delle 6 sedi provinciali per il deposito delle biciclette di proprietà dei dipendenti per un totale di 145 posti.

La spesa sostenuta dall'Amministrazione per l'acquisto delle biciclette è stata di € 8.250,00.

2.2.3 Promozione del servizio di car sharing

Il servizio di car sharing è attivo a Bologna dal mese di agosto 2002 ed è gestito da ATC S.p.A. attraverso il sistema commerciale Caratc. La gestio-

ne dell'ATC garantisce una integrazione e una intermodalità con il trasporto pubblico locale in quanto i veicoli che compongono la flotta Caratc sono posizionati su più aree di parcheggio situate in corrispondenza delle fermate e delle stazioni di trasporto pubblico. La Provincia di Bologna nel 2004 ha raggiunto un accordo con ATC per promuovere verso i dipendenti il servizio. Tale accordo prevedeva anche l'iscrizione e l'abbonamento annuale gratuiti e tariffe orarie e chilometriche scontate del 20%. Nel 2005, un nuovo accordo ha previsto l'abbonamento annuale scontato del 50%; nel 2004 la partecipazione dei dipendenti della Provincia è stata consistente, circa 41 dipendenti si sono abbonati al servizio, mentre nel 2005 hanno deciso di rinnovare l'abbonamento 25 dipendenti.

Nel 2004 l'Amministrazione provinciale, per superare le difficoltà di adeguare il parco mezzi secondo la direttiva contenuta nel Decreto del 27/03/1998, ha raggiunto un accordo con ATC per utilizzare la flotta di car sharing negli spostamenti di servizio. Attualmente sono a disposizione dell'Ente, 3 Card assegnate ai Settori Viabilità, Edilizia e Attività Produttive. Nel 2005 è stata ampliata la possibilità di utilizzare il car sharing ai Gruppi consiliari, fornendo una tessera a ogni Gruppo.

L'iniziativa di promozione del servizio non ha comportato investimenti finanziari da parte dell'Amministrazione. Sicuramente importante è stato

lo sforzo organizzativo per fornire le necessarie informazioni sul servizio e sulle modalità di iscrizione e di utilizzo. Anche in questo caso la normale procedura di iscrizione è stata resa più rapida e agevole grazie ai canali di contatto tra il mobility manager e i responsabili del servizio di car sharing di ATC.

2.2.4 Organizzazione e sperimentazione del car pooling

La sperimentazione del car pooling aziendale è stata avviata nel mese di maggio 2004. L'iniziativa ha previsto una fase di informazione e comunicazione, seguita dalla raccolta delle richieste dei dipendenti interessati, con il loro profilo di spostamento casa-lavoro. Nella seconda fase della sperimentazione, è stato messo a disposizione dei dipendenti un software specifico nell'area intranet che consente di agevolare la composizione degli equipaggi e la gestione dei viaggi. Il sistema informatico chiamato software car pooling, è accessibile da tutte le postazioni PC della Provincia e fornisce agli utenti iscritti una lista di possibili abbinamenti. Questa iniziativa è essenzialmente rivolta ai dipendenti che usano l'auto sistematicamente per recarsi al lavoro.

Il software è stato fornito gratuitamente dal Comune di Bologna e l'installazione sulla rete informatica è stata effettuata dal SOISI (informatica e sistemi informativi), Settore della Provincia di Bologna.

Parte integrante dell'iniziativa è l'attività di comunicazione e informazione sul car pooling e sulle modalità d'uso del software messo a disposizione ai dipendenti. Per l'organizzazione del car pooling sono state utilizzate risorse umane interne, mentre il software è stato concesso a seguito della sottoscrizione dell'accordo con il Comune di Bologna.

2.2.5 Telelavoro

La Provincia ha attualmente in corso una sperimentazione sul Telelavoro che interessa alcuni dipendenti dell'Ente.

Il progetto è stato avviato nel mese di novembre 2002 su alcune postazioni domiciliari, installate in base a progetti specifici di Telelavoro, per la durata di 18 mesi, poi prolungata di altri 12 mesi.

Una seconda fase di sperimentazione è iniziata nei mesi di marzo e aprile 2004 con un ampliamento del progetto che mette a disposizione dei dipendenti ulteriori postazioni domiciliari con computer portatili.

A seguito degli esiti positivi della sperimentazione, la Provincia potrà integrare il progetto del Telelavoro temporaneo prevedendo la possibilità di assegnare altre postazioni per situazioni di disagio, derivato anche dalla durata dello spostamento casa-lavoro.

Il progetto di sperimentazione del Telelavoro della Provincia di Bologna è stato premiato nell'anno 2004 come progetto segnalato nell'ambito del premio "100 progetti al servizio dei cittadini" realizzato dal Dipartimento della Funzione Pubblica ed è stato inserito nella Banca Dati dei buoni esempi.

2.2.6 La comunicazione

Sia in fase preliminare, sia nelle successive fasi che accompagnano le iniziative di mobility management, l'Ente si è avvalso di diversi strumenti di comunicazione per sensibilizzare, coinvolgere e creare consenso da parte dei dipendenti.

È stata predisposta un'area nella rete Intranet dedicata al mobility manager aziendale per favorire un rapido accesso alle informazioni e alla documentazione necessaria per aderire alle iniziative proposte dalla Amministrazione.

I dipendenti che dispongono di un computer hanno una casella nominale di posta elettronica; questo strumento viene utilizzato in fase preliminare quando si vuole richiamare l'attenzione su particolari iniziative di mobilità aziendale o eventi di promozione della mobilità sostenibile. Il contenuto è sintetico e, per completare le informazioni date, viene inserito un link che indirizza l'utente nell'area dedicata in Intranet.

Viene realizzata una newsletter con frequenza periodica di 3 o 4 numeri l'anno rivolta ai dipendenti dell'Ente, che rappresenta un approfondimento delle informazioni contenute su Intranet e nelle e-mail.

Per quanto riguarda la comunicazione esterna, il sito tematico "Mobility Management" permette di dare una visione unitaria delle azioni e dei progetti di mobilità aziendale.

2.2.7 Risultati ottenuti

Considerando il triennio 2002-2005, dalle indagini svolte è emerso che l'uso dei mezzi pubblici per lo spostamento casa-lavoro è aumentato dell' 11,9%, quello privato ha avuto un decremento del 10% mentre sostanzial-

mente stabile è l'andamento per coloro che utilizzano la tipologia mista privato/pubblico.

Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di inquinanti e di gas ad effetto serra in atmosfera, dall'analisi delle scelte modali di trasporto si può affermare che la riduzione significativa del numero di auto e moto/scooter (di circa 100 unità) ha contribuito senza dubbio a ridurre le emissioni di inquinanti e di gas ad effetto serra, generando un beneficio sociale che giustifica l'investimento economico per la promozione del trasporto pubblico.

Inoltre la campagna di fidelizzazione al trasporto pubblico su gomma ha evidenziato una partecipazione crescente, da 785 abbonamenti richiesti nel 2002 fino ai 930 del 2005, che corrisponde a circa il 90% rispetto al totale dei dipendenti della Provincia.

Quale/i mezzo/i usa abitualmente per recarsi al lavoro? % su interviste			
	2002	2003	2005
Scooter\Moto	14,5	13,2	10,3
Automobile	19,5	14,6	13,7
Auto come passeggero	0,9	1,2	0,4
Auto + Autobus	7,2	7,7	7,8
Autobus	22,4	28,1	31,0
Autobus extraurb.+ Autobus	2,2	3,2	4,4
Autobus extraurbano	2,6	3,4	4,2
Treno + Autobus	3,7	6,5	6,9
Treno + Scooter o Bici	0,6	0,4	0,5
Treno + Piedi	8,3	5,1	4,6
Bicicletta	11,6	10,9	8,5
Piedi	6,6	5,7	7,7

2.3 Provincia di Genova

Azienda Pubblica. Settore di attività: Pubblica Amministrazione

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *www.provincia.genova.it*

A seguito del Decreto 27/03/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", la Provincia di Genova si è proposta di incidere sugli spostamenti casa-lavoro e di agire concretamente sullo scenario della mobilità urbana.

Gli obiettivi dichiarati nel Piano di Spostamento Casa-Lavoro sono:

- "Migliorare la qualità della vita dei dipendenti incidendo sulle problematiche congiunte agli spostamenti casa/lavoro nonché, in un'ottica di azioni positive, sulla conciliazione dei momenti lavorativi con quelli familiari";
- "Contribuire alla riduzione dei fenomeni di congestione del traffico urbano e dei livelli di inquinamento atmosferico, con vantaggi sul piano ambientale, sociale ed economico".

Il progetto del Mobility Management nella Provincia di Genova nasce nell'ambito dell'iniziativa "Il Modo Migliore per Andare al Lavoro" promossa dall'Ufficio del Mobility Manager d'Area del Comune di Genova e cofinanziata dal Ministero dell'Ambiente con il Decreto del 20 dicembre 2000.

Le misure previste nel PSCL della Provincia di Genova sono state rivolte a 982 dipendenti di cui 283 afferenti alla Sede Centrale (P.le Mazzini), 639 alla Sede Distaccata di Genova Quarto (L.go F. Cattanei) e 60 presso i CIP (Centri per l'ImPiego) distribuiti sul territorio.

Le azioni intraprese sono state:

- la sperimentazione operativa del telelavoro nella Provincia di Genova. La sperimentazione ha riguardato gli aspetti umani, organizzativi, tecnologici e previsto l'allestimento di 24 postazioni telelavorabili, di cui 12 decentrate sul territorio provinciale e 12 di telelavoro domiciliare.
- L'avvio di azioni volte al mobility management. L'analisi della mobilità ha previsto l'individuazione di soluzioni vantaggiose per gli spostamenti casa-lavoro come la creazione di linee di trasporto aziendali o interaziendali, bus navetta e orari intelligenti. Nello specifico si è trattato di incentivi per l'acquisto di titoli di viaggio per il trasporto pubblico sulla rete urbana ed extraurbana e della sperimentazione di un servizio di

trasporto aziendale. Un'iniziativa collaterale a quelle descritte riguarda la sperimentazione del car sharing prevalentemente come proposta rivolta ai dipendenti per il loro "tempo libero". È stata predisposta una informativa da distribuire in busta paga con le modalità e i costi di adesione.

Tali attività sono state svolte da un gruppo di lavoro nella forma di Progetto di Ente[2], avente come oggetto la "Sperimentazione del Telelavoro".

Per quanto riguarda l'impegno economico, la prima linea di azione intrapresa, avente a soggetto lo sviluppo di azioni di modalità di telelavoro, ha comportato un finanziamento di € 232.405,60 (di cui il 50% a carico dell'Amministrazione), mentre la seconda riguardante lo sviluppo di azioni congiunte al miglioramento degli spostamenti casa-lavoro, di € 77.468,53 (di cui il 50% a carico dell'Amministrazione).

Il progetto è stato suddiviso in quattro fasi, di cui la fase A è stata propedeutica allo sviluppo del telelavoro domiciliare, mentre le altre fasi sono state implementate indipendentemente l'una dall'altra:

- fase A: regolamentazione del telelavoro in Provincia;
- fase B: sviluppo di postazioni sul territorio;
- fase C: sviluppo di postazioni domiciliari;
- fase D: azioni di mobility management.

2.3.1 Il telelavoro

Per quanto riguarda il telelavoro domiciliare, è interessante descrivere la procedura che ha portato ad individuare i 120 potenziali telelavoratori. In

[2] Il Progetto di Ente è una forma di valorizzazione dei progetti che presentino il duplice carattere della trasversalità rispetto alle competenze dei diversi settori e della strategicità per le politiche dell'Ente. Il gruppo di lavoro è risultato così composto:

Organizzazione Sviluppo: per l'organizzazione generale di progetto e per le problematiche di personale;

Servizio Sistemi Informatici: per l'organizzazione e gestione delle problematiche congiunte ai supporti informatici;

Servizi Finanziari: per la contabilizzazione dei costi e verifica della compatibilità del progetto con le norme di finanziamento;

Ambiente: per l'organizzazione e il monitoraggio delle risultanze ambientali della sperimentazione;

Viabilità ed Espropri: per l'individuazione dei siti maggiormente idonei e rispetto ai quali si riveli più opportuna la costituzione di telecentri;

Affari istituzionali culturali e sociali e Formazione Professionale: per l'organizzazione e gestione delle Azioni Positive.

primo luogo è stato chiesto, attraverso una specifica domanda nel questionario sulla mobilità individuale casa-lavoro distribuito a tutti i dipendenti, la disponibilità a telelavorare; successivamente, è stata portata a termine la concertazione con le OO.SS sulle professionalità da impiegare in progetti di telelavoro e conseguentemente eliminate quelle palesemente incompatibili. Nell'ambito della concertazione sindacale si è definita la fase successiva di selezione, ossia la richiesta di elaborare un progetto individuale di telelavoro (da sintetizzare in un questionario), valutato tecnicamente e controfirmato dal Direttore d'Area a cui appartiene il dipendente. Infine sono stati applicati i criteri oggettivi sanciti dal contratto quadro per individuare le 12 persone ammesse alla sperimentazione.

Per facilitare l'avvio della sperimentazione è stato organizzato per i telelavoristi un corso di formazione di tre moduli di due giorni ciascuno, dedicato ai temi del lavoro per obiettivi, alla gestione del tempo, alla comunicazione a distanza ed al lavoro cooperativo in rete. Inoltre un secondo intervento formativo, per ovviare ai principali problemi sul rapporto fra i colleghi e per instaurare logiche di lavoro condiviso, è stato rivolto ai colleghi dei telelavoratori, così che fossero affrontate le tematiche della comunicazione a distanza, del lavoro cooperativo in rete e della programmazione delle attività.

Per quanto riguarda lo sviluppo delle postazioni sul territorio, è stata raggiunta la fase di monitoraggio del progetto in quanto tutti i telecentri (sono state costituite 10 postazioni, 2 per ognuna della 5 zone cui è suddiviso il territorio provinciale) sono ormai operativi e trasmettono costantemente via Internet alla sede centrale la modulistica di gestione del personale (ferie, trasferte, ecc.) e informazioni sulle attività svolte come il giornale dei lavori e il monitoraggio degli interventi, mentre dalla postazione centrale vengono inviati documenti di programmazione e pianificazione dei lavori. Di tali postazioni usufruisce il personale dipendente dell'Area "Viabilità e Demanio Stradale" con mansioni sul territorio; ogni postazione è gestita da un operatore incaricato e, nel complesso, sono coinvolti circa 30 lavoratori.

2.3.2 Le azioni di mobility management

Per le azioni di mobility management le attività identificate sono state:

- incentivazione all'acquisto del titolo di viaggio annuale del trasporto pubblico. Con Deliberazione di Giunta, l'Amministrazione Provinciale ha approvato l'erogazione di un contributo una tantum da corrispondere ai dipendenti che hanno acquistato nel corso del 2004 un abbonamento annuale ad un servizio di trasporto pubblico collettivo sia su ferro, sia su gomma, sia misto gomma-ferro. La circolare informativa è stata distribuita ai dipendenti unitamente alla busta paga del mese di gennaio 2004. Dati i buoni risultati ottenuti, l'Amministrazione ha riproposto l'iniziativa anche per l'anno 2005, stanziando questa volta fondi propri non coperti da cofinanziamenti esterni;
- realizzazione di un servizio di bus navetta aziendale dalla stazione ferroviaria di Genova Quarto alla sede provinciale di largo F. Cattanei, negli orari prevalenti di ingresso-uscita del personale per agevolare gli spostamenti casa-lavoro. Con Deliberazione di Giunta è stato autorizzato l'acquisto di un pulmino. Tale mezzo è stato utilizzato per gli spostamenti "intraziendali" tra la sede di largo F. Cattanei e gli uffici centrali di piazzale Mazzini. Il servizio è stato attivo per i mesi previsti di sperimentazione ottenendo risultati in linea con le aspettative, ma è stato poi sospeso per mancata disponibilità del personale autista e carenza di fondi per l'affidamento del servizio di guida completamente all'esterno.

2.3.3 La comunicazione

Tutte le attività intraprese sono state comunicate ai dipendenti attraverso informative in busta paga, messaggi e-mail e, per quanto riguarda il ser-

vizio navetta, anche mediante volantini affissi nei luoghi comuni di passaggio. Il personale coinvolto nell'iniziativa, inoltre, si è sempre reso disponibile a fornire informazioni ai dipendenti interessati.

I risultati dell'iniziativa sono stati pubblicizzati anche mediante i mezzi di comunicazione messi a disposizione dall'ufficio del Mobility Manager d'Area del Comune di Genova attraverso eventi e convegni nazionali.

Il progetto del telelavoro domiciliare e presso i telecentri è stato oggetto di interesse da parte del Formez che lo ha inserito nella banca dati "buoni esempi" (www.buoniesempi.it) che raccoglie significative esperienze di telelavoro presso pubbliche Amministrazioni.

2.3.4 Risultati ottenuti

Per operare una valutazione delle misure introdotte sono stati sviluppati degli indicatori di valutazione:

- Indicatori di efficacia relativi allo sviluppo di postazioni di telelavoro sul territorio:
  - riduzione dei trasferimenti territorio-sede/mese/uomo
  - risparmio di carburante
  - recupero ore di trasferimento
- Indicatori di efficacia relativi allo sviluppo di postazioni di telelavoro domiciliari:
  - Numero richieste di passaggio da forma contrattuale part time a tempo pieno;
  - Percentuale di soddisfacimento della sperimentazione

    in relazione all'organizzazione del lavoro nell'ufficio

    in relazione alla percezione individuale.
- Indicatori di efficacia relativi allo sviluppo delle azioni di mobility management:
  - percentuale di utilizzo del mezzo pubblico distinto per mezzi di trasporto (gomma-ferro);
  - riduzione degli spostamenti suddivisi per fasce di distanza (< 5km, 5-10 km, > 15km);
  - riduzione delle emissioni di CO_2 e CO.

Relativamente alle azioni di mobility management:

È stato elaborato un questionario rivolto agli utilizzatori dell'incentivo all'acquisto del titolo di viaggio annuale al trasporto pubblico con l'obiettivo di valutare quanti dipendenti sono stati "spostati" dal mezzo privato a quello pubblico soprattutto in riferimento al tragitto casa-lavoro. Il 9% utilizzava prima dell'incentivo il mezzo privato, mentre il 14% utilizzava entrambi i mezzi. Sulla base di questi dati si può stimare che circa il 10% dei dipendenti che hanno richiesto il contributo siano stati "spostati" dal mezzo privato a quello pubblico.

Si stima che il 35% - 40% dei dipendenti abbiano acquistato l'abbonamento annuale grazie all'incentivo. Infatti in tale percentuale vanno inclusi tutti coloro che utilizzavano il mezzo pubblico, ma con abbonamenti mensili/settimanali o con biglietti singoli.

L'introduzione del servizio sperimentale di navetta rivolta al personale della Sede Distaccata di Genova Quarto al termine dei tre mesi di sperimentazione prevista ha presentato risultati in linea con le aspettative, soprattutto per quanto riguarda il numero di utenti coinvolti ed il grado di soddisfazione degli stessi. Dal punto di vista del numero degli spostamenti, il servizio navetta, nel solo mese di febbraio, ha "captato" un totale di 210 spostamenti nella fascia del mattino e 155 in quella serale, valori che si sono progressivamente incrementati dall'inizio della sperimentazione.

2.4 Regione Emilia Romagna

Azienda Pubblica. Settore di attività: Pubblica Amministrazione

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *www.regione.emilia-romagna.it/mobilitymanagement*

Le strategie pianificatorie e programmatiche, rinvenibili nel piano della Mobilità Aziendale della Regione Emilia Romagna, recano in sè le caratteristiche tipiche del mobility management, orientate prevalentemente ad influire sui comportamenti individuali.

L'analisi degli oltre 3000 questionari distribuiti ai dipendenti delle diverse sedi dislocate sull'intero territorio regionale ha fatto emergere elevate percorrenze e lunghi tempi di spostamento. Per tale motivo la distanza dal posto di lavoro, ha costituito una delle principali variabili di analisi, in quanto causa principale della scelta del mezzo.

Dato rilevante è l'ora di partenza da casa e quella di arrivo in ufficio. Infatti, il 30% degli intervistati dichiara di impiegare un tempo superiore ai 30 minuti per raggiungere la sede di lavoro, ed un ulteriore 36% tra i 16 e i 30 minuti. Importante notare, che non sempre è emersa una diretta rispondenza tra distanza percorsa e tempo impiegato.

L'indagine si è soffermata anche, sulla scelta del mezzo utilizzato per recarsi al lavoro, nonché sulle motivazioni di tale scelta. Da tale filone di indagini è emersa una rilevante numerosità di variabili che hanno evidenziato l'estrema complessità delle potenziali soluzioni. Riferendosi alle sedi bolognesi, collocate nel quartiere fieristico, è possibile notare come, a causa della pericolosità delle strade estremamente congestionate e prive di piste ciclabili, l'unico mezzo di trasporto utilizzabile è l'auto privata.

I mezzi pubblici che servono la zona, percorrono tragitti lunghi con tempi inconciliabili con l'orario di entrata al lavoro.

L'auto risulta il mezzo scelto dai dirigenti, mentre del bus si avvalgono principalmente i dipendenti di qualifica B e C. L'unico mezzo che pare risentire in minor misura della qualifica è il treno.

L'elaborazione del piano ha dovuto far fronte ad un'ulteriore grado di complessità, dovendo tener conto della ragguardevole frazione di dipendenti che presentano specifici problemi familiari o figli in età scolastica. Gli spostamenti casa-lavoro si arricchiscono, infatti, di tappe intermedie

che possono divenire estremamente vincolanti. Oltre a ciò, si osserva come il coefficiente di riempimento dei mezzi risulti inferiore a 1,2, da cui si evince che il conducente è l'unico ed esclusivo utilizzatore dell'autovettura.

2.4.1 Le misure adottate

La concessione di abbonamenti annuali al trasporto pubblico, per promuovere, avvalorare ed accrescere l'utilizzo di tale modalità.

L'incentivo dell'uso condiviso dell'auto attraverso l'adozione di parcheggi aziendali riservati ai carpoolisti e l'istallazione sulla rete Intranet aziendale di un software per la formazione degli equipaggi e dell'ottimizzazione dei percorsi.

L'introduzione di un sistema di bike sharing aziendale, che ha riscontrato un notevole apprezzamento da parte di numerosi dipendenti aventi necessità di spostarsi per ragioni di lavoro ed inclini ad effettuare tale spostamento in modo ambientalmente sostenibile.

2.4.2 La comunicazione

Al fine di instaurare un rapporto dialogo-comunicativo con i colleghi, è stato attivato un sito web, volto ad assicurare capillarità, efficienza e tempistica nella diffusione delle informazioni.

Ogni nuovo servizio, viene previamente illustrato mediante una serie di opuscoli distribuiti ai collaboratori regionali. Per sviluppare una cultura diffusa di mobilità sostenibile, è stata centrale l'organizzazione e l'adesione a fiere, manifestazioni, convegni e seminari.

Si è avviato, inoltre, un processo di distribuzione in ambiti scolastici ed accademici, dello strumento informativo, denominato "Mobility-Una città in movimento", finalizzato alla diffusione e alla divulgazione delle tematiche inerenti il governo e la pianificazione del territorio e della mobilità.

2.4.3 Risultati ottenuti

La concessione di abbonamenti annuali al trasporto pubblico ad importi estremamente esigui, ha avuto un riscontro estremamente soddisfacente,

mezzi
di trasporto
pubblico
REGIONE EMILIA-ROMAGNA MOBILITY MANAGEMENT
SERVIZIO GESTIONE MOBILITÀ AZIENDALE
MOBILITY
Regione Emilia-Romagna

comprovato dalla sottoscrizione di 2.189 abbonamenti su un totale complessivo di 3.060 dipendenti. Molto apprezzati sono stati anche il car pooling ed il car sharing, grazie anche all'istallazione nell'intranet aziendale di un software atto a supportare la ricerca di una soluzione ai problemi di mathching, routine e scheduling occorrenti ai fini della formazione degli equipaggi e dell'ottimizzazione dei percorsi.

La realizzazione del sistema di bike sharing aziendale, ha coinvolto complessivamente 12.000 utenti di oltre 30 differenti città. In base a ciò, si sta provvedendo al miglioramento delle accessibilità pedonali e ciclabili delle sedi lavorative regionali, coerentemente con le contestuali azioni previste dal Piano della Mobilità Aziendale in corso di attuazione.

2.5 SIECO S.p.A.

Azienda mista pubblico privato. Settore di attività: servizi

Inizio attività: anno 2003

Per ulteriori dettagli *www.sieco.eni.it*

Il Gruppo ENI ha sempre garantito ai propri dipendenti un servizio di "navetta di collegamento interaziendale", nato come risposta alla necessità di collegamento dei palazzi del Gruppo situati sul territorio di San Donato Milanese.

Dopo l'emanazione del Decreto 27 marzo 1998 e con l'avvio delle attività di mobility management, il servizio è stato ripensato come un vero servizio di trasporto per i dipendenti, comprendendo tra le sue fermate anche i più importanti nodi di intersezione con il trasporto pubblico presenti sul territorio, in particolare la stazione MM3 e la stazione FFSS di San Donato Milanese.

Il servizio precedentemente disponibile era realizzato utilizzando un solo mezzo da 16 posti con frequenza di 20 minuti nell'intervallo compreso tra le 8.00 e le 19.00. La ristrutturazione del servizio ha previsto corse con frequenza di 15 minuti nell'orario dalle 7.45 alle 9.15 e dalle 16.30 alle 18.00 dal lunedì al giovedì e dalle 16.00 alle 17.30 il venerdì, utilizzando due mezzi da 33 posti.

La ristrutturazione operata ha trasformato il vecchio servizio di collegamento interaziendale (che interessava circa 50 utenti al giorno[3]) in un servizio di trasporto pubblico che:

- interessa un bacino di potenziali utenti molto vasto;
- è coerente con le politiche degli Enti pubblici in materia di mobilità sostenibile perché interconnesso con il trasporto pubblico;
- è di interesse ed utilizzabile da tutte le società del gruppo.

Tale intervento si è inserito in un quadro progettuale definito dagli Enti locali in tema di mobilità sostenibile che ha coinvolto il Gruppo ENI in iniziative già realizzate con l'ufficio Mobilità e Trasporti del Comune di San

[3] 1,7 persone a corsa per 33 corse/giorno (Dati rilevati nel 2003)

Donato Milanese (apertura stazione FF.SS, apertura Bicistazione, definizione del Piano Urbano del Traffico).

Gli strumenti utilizzati per informare i dipendenti della realizzazione del nuovo servizio sono stati principalmente:

- la realizzazione di un pieghevole distribuito massicciamente presso tutti i palazzi e uffici;
- l'inserimento di tutte le informazioni sul percorso e gli orari all'interno del sito intranet del Gruppo.

2.5.1 Risultati ottenuti

Lo studio dei dati relativi all'utilizzo del nuovo servizio, a confronto con quelli relativi al vecchio, ha permesso di verificare che l'utilizzo medio per corsa è passato da 1,7 passeggeri a 19 passeggeri. In particolare l'utilizzo medio delle corse del mattino tra le 8.30 e le 8.45 è di 28 passeggeri.

Il buon esito dell'iniziativa ha dato il via ad uno studio su una possibile soluzione "interaziendale" che coinvolga altre realtà del territorio (BMW, Aurora, LG, Accenture ed altre) e che potrebbe dare luogo ad ipotesi di condivisione del servizio, aumentandone la frequenza ma mantenendo la tipologia dei mezzi utilizzati, con un evidente vantaggio sia per i dipendenti in termini di fruibilità, sia per le aziende coinvolte relativamente ai costi di esercizio.

2.6 3M Italia S.p.A.

Azienda privata. Settore di attività: industria

Inizio attività: anno 2004

Con l'intervento di mobility management predisposto dalla 3M Italia SpA si è voluto gettare le basi su cui costruire le premesse indispensabili al cambio culturale necessario per affrontare le nuove esigenze di mobilità aziendale, creare la consapevolezza nei dipendenti di poter avere un ruolo attivo nella lotta all'inquinamento da traffico, avviare iniziative concrete, misurabili e misurate in favore della mobilità sostenibile, e coinvolgere i dipendenti di tutte le principali aziende presenti sul territorio.

2.6.1 Le misure adottate

L'attività ha previsto la realizzazione di diversi interventi, quali:

- *Navette interaziendali*, coinvolgendo i dipendenti di 5 aziende per un totale di circa 2000 persone;
- *Car pooling*, attraverso la predisposizione di un software gestionale accessibile a tutti i dipendenti;
- *Bacheca virtuale permanente*. Sulla rete Intranet aziendale è stato predisposto un spazio dedicato al mobility management con la descrizione dei progetti e dei principi, con l'aggiornamento di una rassegna stampa, con la pubblicazione dei risultati del questionario sugli spostamenti casa-lavoro, con la divulgazione di iniziative e informazioni varie;
- *Trasformazione auto a GPL/metano* in collaborazione e con il contributo della Provincia di Milano;
- *Posti auto riservati*, attraverso la creazione di 10 posti auto per il car pooling delimitati da colore diverso e con apposita cartellonistica;
- *Abbonamenti al trasporto pubblico*, attraverso la creazione di una convenzione con ATM e la rateizzazione con addebito a cedolino.

La realizzazione dell'attività di mobility management ha avuto una progressiva implementazione. La prima fase ha previsto l'analisi dell'effettivo svi-

luppo dei diversi progetti di mobilità. In tale ambito si è ritenuto indispensabile avere chiaro il quadro delle potenzialità del progetto e cosa di concreto avevano già portato avanti altre aziende. Sono state contattate e visitate numerose aziende che ufficialmente risultavano già aver aderito al coordinamento della Provincia di Milano (IKEA, STMicroelectronics, IBM, Mondadori, Shering, ecc.) per comprendere cosa era possibile fare. Il responsabile della mobilità ha, inoltre, partecipato a tutti i convegni e seminari sul tema a livello nazionale e preso contatto con la Provincia di Milano e il Comune di Segrate, dove ha sede l'azienda.

Nella seconda fase è stata presentata all'azienda una proposta di avvio del progetto, che è stata approvata con la nomina del mobility manager e l'adesione ufficiale al coordinamento della Provincia di Milano.

La terza fase ha previsto la costituzione di un team di lavoro coinvolgendo rappresentanti delle Risorse Umane, della Comunicazione, dell'Ufficio Acquisti e dei Servizi Generali. Queste persone hanno avuto e hanno un ruolo chiave in tutti i passaggi dei progetto. Il loro coinvolgimento ha facilitato la diffusione delle iniziative.

Nella quarta fase è stato somministrato un questionario per "fotografare" la situazione e capire la "domanda" di mobilità aziendale.

La quinta fase è stata dedicata alla comunicazione attraverso il trasferimento con cadenza mensile di informazioni sulle iniziative concrete realizzate utilizzando strumenti diversi (alternando comunicazioni via mail, bacheche cartacee, bacheche virtuali, newsletter aziendali, articoli su diversi mezzi di comunicazione). All'interno dell'azienda è stato diffuso il bollettino della Provincia di Milano dando particolare enfasi ai numeri che commentavano il coinvolgimento di aziende private e della stessa 3M. È stata inoltre creata una bacheca virtuale sull'intranet aziendale con tutte le informazioni sul mobility management.

La sesta fase del progetto ha previsto la realizzazione di alcune iniziative concrete, quali:

- la promozione del car pooling, mettendo a disposizione di tutti i dipendenti un software per la formazione degli equipaggi;
- la promozione dei contributi per la trasformazione a GPL dei veicoli privati dei dipendenti;
- l'implementazione di navette interaziendali attraverso il riesame del servizio di trasporto interaziendale, il consolidamento del pool di aziende che lo condividono e l'eventuale ampliamento delle aziende del

Segratese che condivideranno il servizio di trasporti interaziendali;

- la creazione di 10 posti auto riservati ai carpoolisti confinanti con i posti riservati alla Direzione nell'area del parcheggio coperta e più vicina l'ingresso;
- la promozione dell'iniziativa di abbonamento al trasporto pubblico utilizzando i contributi Ministeriali, gli sconti di ATM e ottenendo un contributo aziendale. Inoltre il pagamento degli abbonamenti da parte dei dipendenti è dilazionato in 12 trattenute mensili;
- La creazione di un bacheca virtuale sull'intranet aziendale in cui è stato dedicato uno spazio al mobility management. Nella bacheca è possibile trovare, tra gli altri, i principi, le iniziative, i risultati dei questionario aziendale e la rassegna stampa.

Nella settima fase di realizzazione dell'iniziativa si è deciso di uscire dai confini aziendali, in quanto il mobility management non può riguardare i dipendenti di una azienda senza concertare le iniziative con i dipendenti delle aziende limitrofe. È stata pertanto avviata un'attività di coordinamento delle aziende del Segratese partendo dalla condivisione delle navette interaziendali che contava su un pool di 5 società nei primi incontri fino ad arrivare a 15 aziende rappresentate in occasione dell'ultimo forum tenutosi in 3M.

L'ottava fase si è ritenuto opportuno dedicarla all'ampliamento delle iniziative:

- aumentando il numero dei partecipanti e delle tratte delle navette interaziendali;
- implementando il car sharing attraverso un sistema per cui di giorno le auto sono condivise da più aziende del Segratese e dopo l'orario di lavoro le stesse auto sono a disposizione dei cittadini di Segrate;
- condividendo il software gestionale del car pooling rendendolo accessibile ai dipendenti del pool di aziende del Segratese e aumentando così notevolmente l'utenza potenziale;
- organizzando una serie di corsi per la guida ecologica e sicura;
- organizzando convegni a cui far partecipare tutti i dipendenti, giornate senza auto,ecc.

Infine, allo scopo di pubblicizzare quanto realizzato a distanza di un anno circa dal primo questionario, è stato previsto l'invio di un nuovo questionario per valutare l'efficacia di quanto realizzato.

2.6.2 Risultati ottenuti

L'attività condotta ha permesso di ottenere

- la sensibilizzazione dei dipendenti 3M al tema della mobilità sostenibile;
- la creazione di un pool di aziende di Segrate quale base per l'avvio di iniziative condivise;
- l'utilizzo del software per il car pooling e dei posti riservati;
- l'adesione all'iniziativa "trasformazione a GPL";
- l'incremento degli abbonamenti ATM.

I risultati potranno tuttavia essere meglio valutati in occasione della prossima survey.

2.7 STMicroelectronics

Azienda Pubblica. Settore di attività: industria

Inizio attività: anno 2002

Per ulteriori dettagli *www.st.com*

L'attività di mobility management svolta presso la STMicroelectronics di Agrate Brianza (MI) ha avuto come obiettivo principale la riduzione del numero dei dipendenti utenti dell'auto privata nel percorso casa-lavoro-casa.

L'attività svolta è stata cofinanziata dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio in misura del 50% delle spese sostenute dall'azienda nel biennio 2002-2004 e concordate con gli Uffici del Mobility Manager d'Area della Provincia di Milano.

La realizzazione del progetto è stata caratterizzata dal susseguirsi di diverse fasi:

- 1ª Fase (maggio 2002 - febbraio 2003)

La prima fase realizzativa ha previsto l'introduzione dell'attività di mobility management nell'azienda anche attraverso l'adesione al programma di coordinamento dei mobility manager della Provincia di Milano.

Prima attività svolta è stata l'analisi della domanda di trasporto dei dipendenti per gli spostamenti casa-lavoro attraverso la somministrazione di un questionario, consegnato ai 4300 dipendenti dello stabilimento, che ha registrato 1653 risposte (38% della popolazione), e la predisposizione dei piani d'azione. All'interno dell'azienda, inoltre, è stato istituito il "Mobility Point", nei pressi della mensa aziendale, per garantire un contatto diretto con i dipendenti. Nella stesso periodo sono stati promossi e distribuiti abbonamenti convenzionati con ATM, Trenitalia, Autostradale, Locatelli e sono state implementate le linee interaziendali con la "STAR" e attivati dei servizi navetta con corse giornaliere tra Milano MM2 - C.na Gobba e stabilimento STMicroelectronics di Agrate. È stata sperimentata un'auto ibrida (benzina/elettrica) per uso aziendale e per migliorare l'accessibilità allo stabilimento è stata realizzata una rotonda stradale.

- 2ª Fase (febbraio 2003 - ottobre 2004)

Successivamente l'attività del mobility manager aziendale si è orientata

sulla comunicazione attraverso la realizzazione di un sito web intranet dedicato per un efficiente ed efficace programma di comunicazione su servizi, orari e tariffe del trasporto pubblico, dei bus aziendali e della metropolitana di Milano, nonché sulle limitazioni al traffico. Significativa la realizzazione dell'Abaco delle località" che individua, per circa 100 sedi, i servizi di autobus pubblici ed aziendali disponibili per raggiungere lo stabilimento. In questa seconda fase realizzativa, inoltre, è stato istituito un servizio di autobus a prenotazione per i collegamenti tra lo stabilimento e le località di Arcore e Vimercate; è stato promosso il car pooling (con la formazione di 30 equipaggi, per un totale di 90 adesioni); sono state attivate delle convenzioni per l'acquisto di biciclette a prezzo agevolato ed è stato stipulato un accordo con Astrazeneca di Caponago per la condivisione del bus STMicroelectronics.

- 3ª Fase (da novembre 2004)

Nel corso della terza fase realizzativia è venuto meno il contributo ministeriale e pertanto è stato previsto un supporto economico del 50% da parte di STMicroelectronics ai dipendenti per l'acquisto di abbonamenti per bus, treni e metropolitana. È stato attivato un servizio bus sulla linea Osio Sotto (BG) – Agrate per i turnisti ed è stato istituito un servizio di navette Stazione Gessate MM2 – Agrate. L'azienda inoltre ha aderito in tale fase al programma "spesa on line" della Provincia di Milano che garantisce ai dipendenti uno sconto del 50% sui costi del servizio di consegna.

Le attività svolte nella terza fase si sono affiancate all'ordinaria gestione delle linee bus aziendali già istituite in precedenza dall'azienda e la spesa sostenuta nel 2004 dalla STMicroelectronics è stata pari a circa € 600.000,00.

2.7.1 La comunicazione

La comunicazione dell'attività di mobility management proposta è stata realizzata attraverso: la creazione di un sito intranet della mobilità, la diffusione di informazioni attraverso il giornale aziendale, la diffusione in azienda del periodico della Provincia di Milano "Mobility Management News", l'uso delle "General Delivery" via e-mail per informazioni puntuali, l'affissione su bacheche aziendali di poster dedicati, la partecipazione a conferenze pubbliche presso l'Università, la Camera di Commercio, la Provincia di Milano, e la pubblicazione di articoli su quotidiani locali.

mobility management news

Nuovo servizio navette per i dipendenti STMicroelectronics

È partito il 19 Gennaio il servizio di trasporto sperimentale, con navette "a prenotazione", a beneficio dei dipendenti ST residenti nelle località di Agrate, Arcore, Burago, Concorezzo, Vimercate e nelle frazioni di Oreno, Velasca, Ruginello e San Maurizio, Villasanta.
Il servizio proposto offre la possibilità di richiedere soste e fermate diverse da quelle pianificate, inviando un'e-mail all'Ufficio del Mobility Point entro il mercoledì della settimana precedente a quella per la quale si richiedono le modifiche.

Per offrire un servizio più vicino alle esigenze dei dipendenti, sono state istituite due linee: Ovest per Arcore ed Est per Ruginello per un totale di 16 corse giornaliere.
L'evento è stato ripreso con favore anche dal giornale il Cittadino del 17 gennaio che ha pubblicato un articolo con il seguente commento: "ST, 2 nuove navette per i dipendenti. Mobility, dalla teoria alla pratica..."
Ad oggi, circa 90 dipendenti hanno aderito all'iniziativa con entusiasmo e attiva partecipazione.
Tutte le informazioni su orari e percorsi sono disponibili nel sito intranet aziendale dedicato alle attività dell'Ufficio della Mobilità.

Auto elettrica

Ha avuto inizio in marzo, la sperimentazione che prevede l'uso di un'auto elettrica presso lo stabilimento STMicroelectronics di Agrate Brianza per servizi interni ed esterni all'azienda. L'iniziativa, che si inserisce nell'ambito dei progetti per la mobilità sostenibile, ha lo scopo di verificare i vantaggi dell'uso di auto elettriche per spostamenti di prossimità, approfondendo la possibilità di utilizzi di più ampio respiro.

Bisogna muoversi! SEGUE DA PAG.1

Purtroppo molti sono cresciuti con distrazione e prevenzione verso i treni, il trasporto pubblico urbano, la bicicletta, l'emozione del viaggio e del contatto con gente sconosciuta. Forse è ancora possibile fermarsi a riflettere su quello che, correndo sempre più, abbiamo dimenticato, sul fatto che le emozioni non siano legate alla velocità ma alle persone che ci circondano, agli oggetti che scegliamo, a quanto è attorno a noi nella nostra città.

Il Mobility Manager d'Area - Arch. F. Fiori

Provincia di Milano

mobility management news

tel 02 7740 3812
e-mail:
mobility@provincia.milano.it

Bollettino informativo ad uso interno realizzato dal Settore Mobilità e Sicurezza della Circolazione Stradale della Provincia di Milano.

Il bollettino è scaricabile dal sito della Provincia di Milano all'indirizzo: www.provincia.milano.it/trasporti/sicurmobil

2.7.2 Risultati ottenuti

I risultati ottenuti con l'attuazione del progetto evidenziano la riduzione del numero degli utenti dell'auto privata nel percorso casa-lavoro-casa di circa 800 unità/giorno con una riduzione giornaliera di CO_2 emessa pari

a 5 tonnellate. Nell'ultima rilevazione effettuata nel maggio 2005, è stato possibile considerare che, su una presenza media giornaliera di 3300 dipendenti, gli accessi in stabilimento sono così caratterizzati:

- 7% Utenti bus "vecchi" (precedenti al programma)
- 24,6 % Utenti bus "nuovi" (successivi al programma)
- 3% Carpoolisti
- 12% Ciclisti
- 53,4% Automobilisti

È, inoltre, migliorata l'accessibilità allo stabilimento, sono state implementate azioni volte all'uso interaziendale dei bus per un migliore utilizzo delle risorse.

Infine, la proposta di condividere l'automobile con altri colleghi ha registrato 90 adesioni.

2.8 Comune di Monza

Inizio attività: anno 1999

Per ulteriori dettagli *comune.monza.mi.it*

Nel 1922 all'interno della porzione settentrionale del Parco di Monza, il parco cintato più esteso d'Europa, è stato realizzato l'Autodromo Nazionale, sede di diverse manifestazioni motoristiche che culminano ogni anno a settembre con il Gran Premio d'Italia di Formula 1.

Negli anni, anche alla luce del sempre maggior afflusso di persone interessate al Gran Premio si è fatta più pressante l'esigenza di assicurare la compatibilità tra l'Autodromo, il Parco e le città vicine, in quanto il traffico automobilistico legato all'evento ha assunto proporzioni tali da ripercuotersi pesantemente sulla viabilità sia di Monza, sia dei centri urbani limitrofi.

Oltre alla città di Monza, che conta circa 123.000 abitanti e che si trova a sud del Parco e a nord dell'asse autostradale dell'A4 Torino – Venezia che la separa dalla città di Milano, la mobilità generata dagli eventi dell'Autodromo coinvolge anche i Comuni di Arcore, Lissone, Villasanta, nonché i Comuni di Vedano e Biassono.

Fino agli inizi degli anni '90 non esisteva un piano di mobilità per i giorni del Gran Premio d'Italia, ma ci si limitava ad affrontare al meglio "l'invasione" delle auto dirette al circuito mediante l'intensificazione dei servizi di polizia stradale; le auto potevano parcheggiare all'interno del Parco, ove veniva eccezionalmente permessa la circolazione a differenza del resto dell'anno con conseguente grave impatto ambientale. Ciò provocava a fine gara lunghissime code nel Parco che si protraevano talvolta sino alle 22 ed oltre. In quegli anni il trasporto pubblico svolgeva un ruolo marginale sia perchè non adeguatamente pubblicizzato, sia perché sostanzialmente limitato ad un paio di linee speciali Stazione FS Monza – Vedano e Stazione FS Milano Centrale – Biassono.

A partire dal 1993 l'Amministrazione Comunale di Monza ha deciso di puntare sulla linea ferroviaria a trazione diesel Monza – Molteno – Oggiono, istituendo delle corse speciali in affiancamento ai treni di linea nel tratto Sesto FS (interscambio con la linea 1 della Metropolitana) - Stazione di Biassono – Lesmo, che si trova a circa 50 metri dall'ingresso pedonale dell'Autodromo.

Il successo del treno ha portato negli anni a far sempre più crescere il servizio ferroviario, spostando il capolinea di adduzione prima a Milano Porta

Garibaldi e poi a Milano Centrale, offrendo così il naturale interscambio per gli spettatori in arrivo con i treni di media e lunga percorrenza.

Dal punto di vista del traffico automobilistico, tuttavia, sia la limitata capacità della linea ferroviaria sia la necessità di drenare il traffico in arrivo dalle autostrade ha reso necessario definire un piano di viabilità che si affiancasse al vettore su ferro; così nel 1997 è stato ospitato all'interno del Parco, nell'area verde occupata in precedenza dall'ippodromo, un parcheggio auto che, pur presentando il vantaggio di trovarsi a qualche centinaio di metri dagli ingressi dell'Autodromo, obbligava a mantenere aperto il Parco alla circolazione veicolare, creando non pochi problemi ambientali per lo stazionamento di auto e campeggiatori.

L'esperimento del parcheggio Ippodromo, progettato per arrivare ad ospitare circa 12.000 auto ha destato subito più di una perplessità negli addetti ai lavori, in quanto non risolveva, anzi aggravava notevolmente i problemi di viabilità non solo di Monza ma anche dei centri vicini (in particolare Vedano e Villasanta), nonché una forte opposizione di associazioni ambientaliste ed organi di stampa che lo ritenevano contrario all'obiettivo della compatibilità Autodromo – Parco.

Proprio tale principio di compatibilità ha incentivato l'affiancamento nel 1998 di un piano di parcheggi di scambio serviti da bus navetta, per poi varare nel 1999 il piano attualmente vigente.

2.8.1 Piano della mobilità per l'evento Gran Premio D'Italia

Tale Piano prende in considerazione la mobilità legata al GP che interessa non solo il Comune di Monza ma anche i Comuni vicini (Arcore, Biassono, Lissone, Vedano e Villasanta), con i quali è collegialmente realizzato, in considerazione del fatto che nei tre giorni della manifestazione sportiva circa 100.000 tifosi si recano in Autodromo.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su ferro, la domenica vengono effettuati dei treni speciali sul percorso Milano Centrale – Biassono, con un programma di esercizio portato sino ai limiti infrastrutturali della linea. Inoltre, viene prolungato fino a Monza un treno proveniente da Torino e viene richiesta la fermata dei treni internazionali a Monza nelle giornate dal venerdì al lunedì successivo al GP. Inoltre, da diversi anni si effettua un treno speciale proveniente dalla Svizzera ed in particolare dalla zona di Zurigo che, transitando attraverso diverse località svizzere, raggiunge la stazione di Monza.

Per l'edizione 2005, inoltre, per la prima volta il cosiddetto "trenok", Pendolino a prezzo agevolato in servizio da Roma a Milano Lambrate, è stato prolungato da e per Monza.

I tifosi che si servono del treno per assistere alla competizione sportiva, giunti alla stazione di Monza, trovano la corrispondenza con la linea "nera", che attraverso un percorso rapido e con una frequenza legata agli arrivi dei treni, raggiunge rapidamente l'interno del Parco di Monza, ove gli spettatori vengono indirizzati verso l'ingresso di Porta Vedano con una segnaletica di striscioni e gonfaloni.

Per quanto riguarda, invece, il trasporto su gomma, sono operativi sin dalla giornata di venerdì due aree P+R in zona Rondò dei Pini per l'accesso da ovest e Stadio per l'accesso da est, collegate da linee di bus navetta ad elevata frequenza contraddistinte dai colori verde e blu, alle quali si affianca una linea di bus navetta dalla stazione di Monza (linea nera), che raccoglie i tifosi che raggiungono Monza con i treni provenienti dalle direttrici per Milano, Como, Lecco, Bergamo e Molteno.

Nel corso dell'edizione 1998, quando il trasporto pubblico ha convissuto con il parcheggio Ippodromo, si è constatato che, se da un lato si rendeva necessaria un'informazione il più possibile estesa e preventiva (nel senso di intercettare all'origine gli spettatori in modo da influenzarne la scelta modale a favore del mezzo pubblico o, se non altro, del P+R), dall'altra l'efficacia del sistema di bus navette veniva pesantemente messa in pericolo dalle condizioni viabilistiche dei percorsi dei bus stessi, che si trovavano a coesistere con le auto del parcheggio Ippodromo.

Di conseguenza, nel 1999 si è deciso, con esclusione della giornata di venerdì sia per un afflusso minore all'Autodromo sia per l'oggettiva difficoltà di intervenire su un traffico operativo – commerciale, di attuare, dall'alba del sabato sino a fine gara, una serie di blocchi stradali mirati ad opera dei vari comandi di Polizia Locale che, con un impiego di circa 250 agenti, obbligano di fatto coloro che giungono a Monza in auto ad attestare i veicoli ai parcheggi P+R, da dove poi è possibile, in brevissimo tempo, raggiungere l'Autodromo con le linee di bus navetta.

Tale provvedimento ha consentito così di restringere sempre più l'accesso veicolare al Parco, sino a chiuderlo del tutto nel 2000, riservando l'accesso allo stesso solo a pedoni, biciclette e bus navetta, per i quali sono stati riservati percorsi protetti all'interno del Parco, dove poi i bus effettuano i capolinea per l'accesso all'Autodromo.

Il piano di mobilità parte il venerdì con l'istituzione dei parcheggi di scam-

bio e delle linee di bus navetta, sebbene i blocchi del traffico non vengano attuati per evitare di incidere in maniera pesante sul traffico operativo.

Dall'alba del sabato sino a fine gara, vengono attuati i blocchi stradali su tutta l'area limitrofa al Parco sia sul territorio del Comune di Monza, sia sui territori dei Comuni confinanti e coinvolti dalla manifestazione. I blocchi, che peraltro sono attuati in modo da assicurare comunque l'attraversamento dei principali assi viabilistici lungo direttrici che non coincidono con quelle da e per l'Autodromo, consentono la normale mobilità di monzesi ed abitanti dei centri limitrofi (circa 150.000 persone). Sono attuati anche mediante il posizionamento di birillature e l'istituzione temporanea di corsie preferenziali per i bus navetta finalizzati ad ampliare le corsie di marcia a favore dell'afflusso al mattino e del deflusso al pomeriggio.

Al termine della gara, ai capilinea interessati da un maggior afflusso di tifosi viene posizionato un sistema di transenne che regolamenta l'accesso agli autobus in modo da garantire la massima tutela della sicurezza e dell'ordine pubblico.

L'intero piano di mobilità è costantemente monitorato dalla Centrale Operativa della Polizia Locale situata in Autodromo, che si avvale anche dell'ausilio di un elicottero fornito dalla Regione Lombardia per visionare dall'alto la situazione del traffico e i tempi di percorrenza delle navette, allo scopo di intervenire tempestivamente in caso di anomalie o rallentamenti del flusso.

L'attuazione del piano, che ha incontrato ormai un generale favore sia da parte del pubblico (il deflusso dall'autodromo si esaurisce del tutto all'incirca 3 – 4 ore dalla fine della gara) sia da parte della cittadinanza, degli organi politici e di informazione, richiede investimenti ai quali vanno aggiunti i fondi per l'impiego straordinario della Polizia Municipale per i servizi di vigilanza stradale che sono a carico dell'Autodromo:

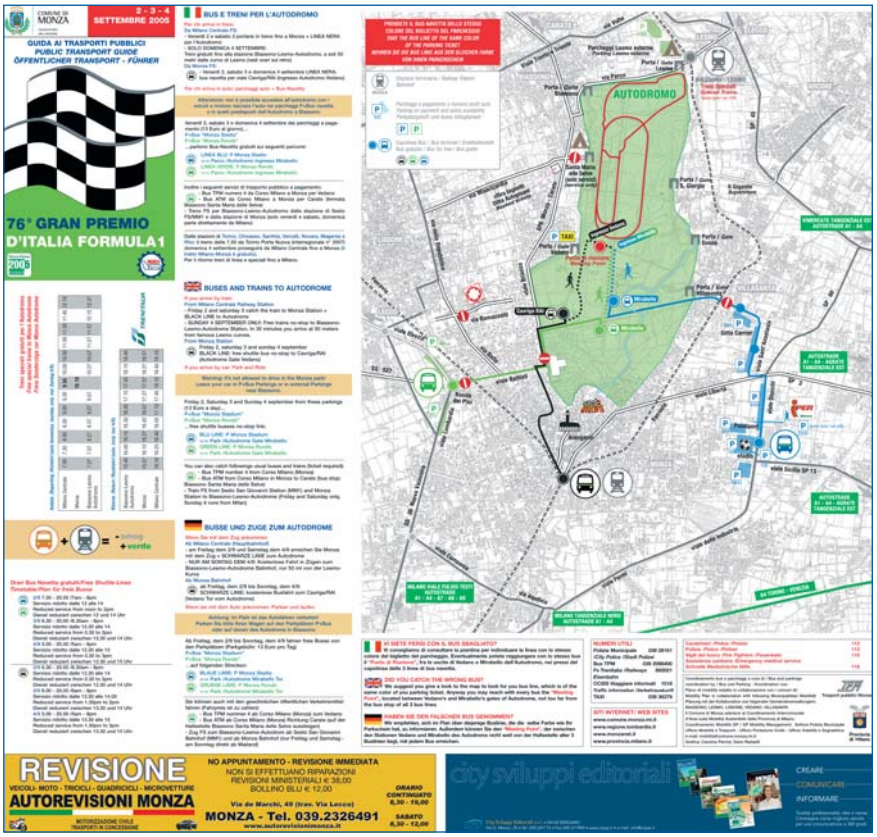
– € 33.000 per la società TPM, Trasporti Pubblici Monzesi, alla quale è affidata la gestione delle navette e dei parcheggi di corrispondenza P+R (a pagamento € 13 per le autovetture, con bus navetta compreso nel prezzo del parcheggio e € 78 per i bus gran turismo) a titolo di compensazione per l'effettuazione della linea bus nera che si attesta alla stazione di Monza e non può pertanto ripagarsi con gli introiti dei parcheggi, a differenza delle altre linee;

– € 36.300 per Trenitalia per il servizio di treni speciali Milano Centrale – Biassono;

– € 7.500 per l'ideazione, stampa e distribuzione del materiale informativo.

2.8.2 Le azioni di mobility management a supporto

Il piano di mobilità è affiancato da una rilevante campagna informativa che inizialmente fu portata avanti con manifesti murali, che tuttavia si rivelarono poco efficaci, e successivamente con la realizzazione di decine di migliaia di copie (100.000 pezzi per l'ultimo GP) del cosiddetto "volantone". Nato inizialmente come un foglio formato A3 che funge da guida, in italiano ed inglese, del piano dei trasporti pubblici, riportando orari e percorsi delle navette e dei treni, con gli anni è stato costantemente migliorato, sia aggiungendo le traduzioni in lingua tedesca, sia sviluppandolo in modo da inserire anche tutte le informazioni sulla manifestazione collaterale al Gran Premio che si svolge in città denominata MonzaPiù.



Il volantone viene distribuito agli spettatori sia durante i giorni del GP sia in anticipo di una ventina di giorni presso stazioni ferroviarie e punti infor-

mativi di buona parte delle autostrade del nord e del centro Italia. Inoltre, è scaricabile in formato PDF dal sito Internet del Comune di Monza (www.comune.monza.mi.it).

È stato poi organizzato un piano straordinario di segnaletica a mezzo di striscioni e gonfaloni: la segnaletica viene posizionata sia sulle direttrici di accesso ai parcheggi di corrispondenza, sia all'interno del Parco allo scopo di guidare gli spettatori verso i capolinea delle linee di bus navetta e verso le aree destinate alla sosta dei bus Gran Turismo.

2.8.3 Risultati ottenuti

La sensazione è che la scelta modale dei tifosi si orienti ormai in maniera sistematica verso il mezzo pubblico: la capacità di accoglimento dei veicoli privati, soprattutto nell'area della linea blu, e la rapidità con cui gli spettatori riescono a raggiungere l'autodromo senza doversi sottoporre a code interminabili giocano a favore del Piano di Mobilità.

Ormai è consuetudine che i blocchi stradali vengano rimossi poche ore dopo il termine della gara, segno evidente del fatto che il deflusso termina e la circolazione si normalizza.

In dettaglio, si riportano di seguito i dati dei passeggeri trasportati per l'edizione 2005:

– Linea blu: 19.719 passeggeri;

– Linea verde: 17.769 passeggeri;

– Linea nera: 21.725 passeggeri;

– Treni speciali: 11.650 passeggeri.

3 UNIVERSITÀ E ISTITUTI SCOLASTICI

3.1 Università degli Studi di Bologna

Inizio attività: anno 2000

Per ulteriori dettagli *www.unibo.it*

L'Università di Bologna è un Ente in cui lavorano circa 7.000 dipendenti ed è frequentato da circa 110.000 studenti (di cui 80.000 a Bologna).

Obiettivo dell'intervento, iniziato nel 2000 e conclusosi entro il 2005, è stato quello di istituire un servizio per l'avvio di una nuova politica gestionale della mobilità a favore di tutto il personale dell'Ateneo e del relativo bacino di utenza in stretta collaborazione con gli Enti territoriali del Comune e della Provincia. Si è cercato pertanto di creare una nuova filosofia comportamentale con l'inevitabile convincimento che ciò avrebbe comunque significato un cambiamento nelle proprie abitudini.

La prima problematica che il progetto ha dovuto affrontare ha riguardato la riduzione sensibile dell'uso dell'auto privata, visto che le strutture universitarie sono per il 60% localizzate all'interno della cintura medioevale della città.

L'intervento ha previsto le seguenti fasi realizzative:

- creazione dell'ufficio del mobility manager, affidato al Dirigente responsabile dei servizi d'Ateneo;
- realizzazione di uno studio delle problematiche della normativa vigente e attuazione di collaborazioni con gli Enti Territoriali della città;
- creazione di accordi di collaborazione e scambio di esperienze con le imprese di trasporto (Aziende di Trasporto Comunali e Provinciali, Trenitalia, Ferrovia E.R.);
- realizzazione di un'indagine interna per appurare l'ampiezza delle difficoltà e le caratteristiche dei comportamenti;
- richiesta di stanziamento da parte del Consiglio di Amministrazione per l'attuazione pratica degli interventi;
- creazione di rapporti concreti con l'Assessorato al traffico del Comune di Bologna e della Provincia di Bologna;
- creazione di un sito informativo sul portale dell'Ateneo consultabile dai dipendenti e dagli studenti da tutte le postazioni informatiche presenti nelle strutture didattiche ed amministrative;
- partecipazione a numerosi incontri a carattere informativo e formativo, promossi dagli Enti territoriali.

Per i dipendenti, trattandosi di comportamenti radicati, si è puntato sull'incentivazione economica utilizzando stanziamenti del Bilancio d'Ateneo per ridurre del 50% i costi degli abbonamenti autobus, treno e ferrovie regionali, attraverso la stipula di specifiche convenzioni con ATC, Trenitalia e FER. Tale intervento ha interessato circa 2.000 dipendenti.

Per abbattere il costo degli abbonamenti del 50% l'Ateneo si è impegnato con finanziamenti propri, pari a € 250.000/anno.

I cortili interni dell'Università sono stati interamente interessati dall'istallazione di rastrelliere per biciclette e alcuni spazi sono stati riservati alla sosta dei motocicli e delle moto.

Da parte del Comune, nelle aree esterne, sono state installate delle rastrelliere per biciclette rendendo disponibili 5.000 posti.

Con l'Assessorato al traffico sono stati concordati spazi per la sosta riservata ai disabili e la sistemazione dei marciapiedi per l'accesso delle carrozzelle. Particolare attenzione è stata rivolta al rinnovamento del vastissimo parco auto e furgoni dell'Ateneo con mezzi catalizzati (circa 250). Si è cercato anche di ridurre, in collaborazione con l'Amministrazione Comunale, i permessi di libero accesso alle auto nel centro storico.

Per gli studenti di Bologna si è pervenuti ad un accordo con l'ATC di Bologna per consentire loro di utilizzare tutti i mezzi pubblici per l'intero arco della giornata e per tutto l'anno ad un costo di 80/100 €.

Per far conoscere le iniziative implementate, da circa tre anni è stato attivato sul portale dell'Ateneo il sito "Mobility Manager" nel quale in tempo reale tutti i dipendenti, studenti e docenti vengono messi al corrente di tutte le iniziative o possono leggere le comunicazioni ufficiali del Comune sulle limitazioni al traffico e altre iniziative.

3.1.1 Risultati ottenuti

Rispetto alla prima rilevazione effettuata sulla modalità di spostamento, da cui era emerso che il 42% degli utenti utilizzava l'auto privata per raggiungere le sedi dell'Ateneo, attualmente si registra la seguente distribuzione modale:

– 32% bus o treno

– 18% bicicletta

– 15% moto o scooter

– 10% a piedi

– 25% automobile (a volte in car sharing)

3.2 Contram S.p.A. – Università di Camerino

Azienda di Trasporto Pubblico Locale

Inizio attività: anno 2004

Per ulteriori dettagli *www.contram.it*

La Contram S.p.A. è la principale azienda pubblica di trasporto della provincia di Macerata, che gestisce i servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano nonché servizi di noleggio da rimessa con conducente e, a partire da agosto 2004, anche il servizio di trasporto a chiamata della città di Camerino. Contram, inoltre, gestisce anche i parcheggi del Centro Storico della città di Camerino ed il parcheggio con annesso percorso di risalita meccanizzato di viale Betti.

Dal 2004 ha avviato il progetto denominato UNICAM MOBILITA', sottoscritto da Contram e l'Università di Camerino con la partecipazione del Comune di Camerino. Tale progetto nasce dall'esigenza di favorire gli studenti universitari e di agevolare la loro mobilità, la frequenza delle lezioni, la partecipazione alle attività didattiche, culturali, sportive e l'adesione alla vita universitaria e cittadina.

Scopo principale dell'accordo tra Contram e l'Università è quello di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato a favore di quello pubblico in modo da decongestionare il traffico cittadino, le cui ore di punta coincidono spesso con gli orari di inizio e/o fine delle lezioni universitarie.

La dislocazione dell'Ateneo camerte è particolare in quanto una parte delle facoltà hanno sede nella città di Camerino, mentre altre hanno sede ad Ascoli Piceno e a Matelica. Per tale motivo sono state incluse nel progetto di mobilità universitaria anche le aziende che gestiscono il servizio di trasporto pubblico di queste città (START e SAM) garantendo in tal modo l'integrazione tra i diversi vettori ed una maggiore fruizione del trasporto pubblico.

I servizi, riservati agli studenti regolarmente iscritti, sono stati potenziati prevedendo trasporti urbani gratuiti nelle città di Camerino, Matelica, Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto. Oltre al servizio urbano gratuito, è stata attivata anche una linea di trasporto extraurbano per gli studenti iscritti alla facoltà di Medicina veterinaria, che prevede la gratuità della tratta Camerino – Matelica.

Al fine di dare attuazione al progetto UNICAM MOBILITA', la Contram ha ideato, progettato, creato e reso funzionante un apposito programma per il rilascio dei titoli di viaggio, realizzato interamente dai responsabili informatici interni.

L'azienda, inoltre, pubblicizzando e dando ampia diffusione e promozione al progetto, sostiene e veicola al tempo stesso l'immagine dell'Università di Camerino: all'interno del sito internet di Contram, oltre a riservare un ampio spazio informativo per dare risalto all'iniziativa, è stato inserito anche un collegamento diretto al sito dell'Università.

Gli studenti, inoltre, hanno la possibilità di ottenere una tessera a scalare di valore nominale parametrato a 150 ore a tariffa oraria piena, denominata UNICAMPARK, per accedere al parcheggio, con percorso di risalita meccanizzato, di viale Betti della città di Camerino.

Nello specifico il progetto prevede che ad ogni studente, in regola con il pagamento delle tasse universitarie, venga rilasciato gratuitamente un abbonamento mensile. Per ottenere tale agevolazione il richiedente deve effettuare una registrazione on line all'interno del sito della Contram, stampare il relativo modulo e consegnarlo presso la sede dell'azienda esercente il servizio. In tal modo può ricevere l'abbonamento, la cui validità è di 30 giorni, da rinnovare periodicamente presso l'ufficio da cui è stato rilasciato.

Le società esercenti il servizio di trasporto pubblico urbano delle città di Camerino, Matelica, Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto, si impegnano a rilasciare, senza spese per gli studenti, titoli di viaggio per l'utilizzo del servizio urbano nelle rispettive città.

3.2.1 La comunicazione

Per far conoscere il progetto UNICAM MOBILITÀ molte sono state le strategie comunicative utilizzate: campagne di comunicazione e promozione, presenza su riviste e giornali locali, promozione attraverso iniziative culturali e sociali.

Sono stati distribuiti opuscoli contenenti le informazioni sui servizi erogati dalla Contram S.p.A., pubblicati comunicati stampa e pagine informative sui principali quotidiani a diffusione locale e regionale, flash pubblicitari sui media locali, distribuiti volantini presso tutti i punti informativi dell'Università, le diverse sedi universitarie, le segreterie, le mense universitarie, i negozi, le stazioni ferroviarie e luoghi generalmente frequentati dagli studenti. Il progetto è stato anche diffuso distribuendo sugli autobus stessi informative pubblicitarie che ne definivano le caratteristiche e le modalità di fruizione da parte dell'utenza.

Per fornire ulteriori informazioni all'utenza è stato istituito il numero verde 800-03.77.37.

3.2.2 Risultati ottenuti

Il Progetto UNICAM MOBILITÀ è stato così apprezzato da tutti gli studenti iscritti presso l'Università degli Studi di Camerino che nel corso dell'anno accademico 2004/2005 il numero degli abbonamenti venduti è cresciuto di mese in mese.

Gli studenti che hanno usufruito del servizio urbano (Camerino, Matelica, Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto), extraurbano (tratta Camerino – Matelica) e del parcheggio di Camerino per il periodo che va dal 1 ottobre 2004 al 31 agosto 2005 (ad eccezione del servizio urbano della città di San Benedetto del Tronto, la cui Convenzione è stata stipulata il 14 febbraio 2005 e del servizio urbano della città di Matelica, la cui Convenzione è stata resa esecutiva dal 1 dicembre 2004) sono stati circa 6.160, così distribuiti.

- servizio urbano città di Camerino: 3.555 studenti;
- servizio extraurbano, tratta Camerino – Matelica: 31 studenti;
- servizio urbano città di Ascoli Piceno: 542 studenti;
- servizio urbano città di Matelica: 42 studenti;
- servizio urbano città di San Benedetto del Tronto: 147 studenti;
- parcheggio di V.le Betti a Camerino: 1.844 studenti.

3.3 Università degli Studi di Pisa

Inizio attività: anno 2003

Per ulteriori dettagli *www.unipi.it*

L'Università di Pisa è un Ente alle cui dipendenze lavorano 1.600 unità di personale tecnico-amministrativo a tempo indeterminato, 200 unità a tempo determinato e 1.800 unità di personale docente. Si articola in numerose sedi dislocate sul territorio cittadino, di cui la maggior parte sono concentrate nel Centro Storico.

L'attività di mobility management intrapresa dal 2003 si è posta come primo obiettivo quello di acquisire informazioni sulle abitudini di spostamento e le esigenze del personale tecnico amministrativo e docente dell'Ente universitario. Successivamente l'attività si è concentrata sull'analisi degli spostamenti casa-lavoro del solo personale tecnico-amministrativo, al fine di incentivare l'uso del mezzo pubblico rispetto a quello privato.

Complessivamente, l'intervento di mobility management, che ha previsto l'impiego di 2 risorse umane, ha coinvolto le 1.800 unità di personale tecnico-amministrativo dell'Università e, alla base, ha avuto la stipula di due convenzioni per l'ottenimento di agevolazioni tariffarie sugli abbonamenti con un investimento finanziario da parte dell'Università di Pisa di € 100.000,00.

La prima convenzione è stata sottoscritta nel 2004 con il Comune di Pisa e la Compagnia Pisana Trasporti per la creazione di agevolazioni tariffarie sugli abbonamenti annuali agli autobus; la seconda, del 2005, è stata sottoscritta dal Comune di Pisa, dalla Compagnia Pisana Trasporti, dall'Azienda regionale per il Diritto allo Studio, dalla Scuola Normale Superiore di Pisa, dalla Scuola Superiore S. Anna di Pisa per agevolazioni tariffarie sugli abbonamenti annuali agli autobus urbani ed extraurbani.

La realizzazione dell'intervento ha previsto le seguenti fasi:

- stesura di un questionario sugli spostamenti casa-lavoro e invio in formato cartaceo, unitamente ad una lettera di accompagnamento, a tutto il personale tecnico-amministrativo;
- creazione di un database per la gestione ed elaborazione dei dati raccolti dalla compilazione del questionario ed elaborazione dei dati;
- contrattazione con i sindacati al fine di stanziare i fondi necessari per la

realizzazione di un accordo per ottenere tariffe agevolate dei mezzi pubblici riservate ai dipendenti dell'Università;

- realizzazione di alcune riunioni con il Comune di Pisa e la Compagnia Pisana Trasporti per raggiungere un accordo sulle tariffe agevolate degli abbonamenti riservate ai dipendenti;
- stipula della prima convenzione (aprile 2004) e sua comunicazione agli utenti (attraverso tale convenzione è stato riservato ai dipendenti dell'Università sia un abbonamento annuale all'intera rete urbana per il 20% a carico del dipendente e per il restante 80% a carico dell'Università con sconti progressivi su questa ultima quota, sia un abbonamento annuale ad una linea urbana o alle navette a scelta, gratuito per i dipendenti e completamente a carico dell'Università);
- allestimento all'interno dell'Università di una postazione per la raccolta delle richieste di abbonamento agevolato e monitoraggio dell'andamento della convenzione;
- al termine della convenzione (aprile 2005) sono stati organizzati nuovi incontri tra gli Enti firmatari dell'accordo;
- realizzazione di alcune riunioni con il Comune di Pisa, la Compagnia Pisana Trasporti e alcuni Enti rappresentanti il sistema universitario pisano e servizi agli studenti (Università di Pisa, Scuola Normale Superiore, Scuola Superiore S.Anna, Azienda Regionale per il Diritto allo Studio) per trarre un bilancio dei risultati ottenuti dalla prima convenzione e aprire le trattative per la realizzazione di un nuovo accordo;
- stipula della nuova convenzione (luglio 2005), con la quale si è ottenuto un abbonamento annuale all'intera rete urbana per il 40% a carico del dipendente e per l'60% a carico dell'Università con sconti progressivi su questa ultima quota, un abbonamento annuale ad una linea urbana o alle navette a carico del dipendente per il 40% e dell'Università per il 60% con sconti progressivi su questa ultima quota, e infine, un abbonamento annuale ad una linea extraurbana a scelta a carico del dipendente per il 40% e dell'Università per il 60% con sconti progressivi su questa ultima quota.

La diffusione di entrambe le Convenzioni siglate con il Comune di Pisa e la Compagnia Pisana Trasporti è stata realizzata attraverso l'organizzazione di una conferenza stampa con le principali testate giornalistiche cittadine e le tv locali. È stata data comunicazione dell'iniziativa sulla home page dei siti internet degli Enti coinvolti e sull'house organ di Ateneo riservato al personale tecnico-amministrativo.

Inoltre, è stata inviata una comunicazione personale, attraverso un messaggio di posta elettronica, a tutto il personale tecnico amministrativo.

3.3.1 Risultati ottenuti

I risultati ad oggi disponibili dell'intervento sono relativi alla convenzione 2004, da cui è emerso che l'88,34% dei dipendenti che hanno sottoscritto un abbonamento usufruendo della convenzione sono nuovi abbonati (432 dipendenti su totali 489).

Dati abbonamenti stipulati dai dipendenti

	A1 Linea Urbana	A2 Navette	B San Piero	C Tutta la rete	Totali	%
Nuovi abbonamenti	231	141	19	41	432	88,34
Vecchi abbonamenti	17	10	2	28	57	11,66
Totali	**248**	**151**	**21**	**69**	**489 ***	**100**

* di cui 24 dipendenti (4,91%) a tempo determinato

3.4 Università degli Studi di Verona

Inizio attività: anno 2003

Per ulteriori dettagli *www.univr.it/mobilita*

L'Ateneo di Verona è dislocato su più sedi e conta complessivamente 1.300 dipendenti e 20.000 studenti; la sede principale è situata nel centro città e conta 800 dipendenti e 12.000 studenti.

Obiettivo dell'intervento è stato quello di stimolare la sensibilità dei dipendenti e degli studenti dell'Ateneo verso la tematica della mobilità sostenibile attraverso una serie di azioni utili a far conoscere, stimare e accettare la figura del mobility manager al fine di proporre all'Amministrazione interventi richiedenti investimenti in risorse umane ed economiche.

Prima azione promozionale realizzata è stata l'organizzazione di un convegno dal titolo "Mobilità, sicurezza, salute, consapevolezza", nel corso del quale alcuni docenti e rappresentanti del Comune assieme al mobility manager di Ateneo e di Area hanno presentato le strategie, i punti di forza e di debolezza per lo sviluppo della mobilità sostenibile.

Parallelamente a questa prima iniziativa, è stata creata all'interno del sito dell'Ateneo una pagina dedicata alla mobilità sostenibile, nella quale inserire tutti i materiali e le informazioni prodotte su tale tematica, e sono stati realizzati diversi poster e comunicati rivolti al personale.

Altra attività è stata la distribuzione di un questionario e la successiva elaborazione dei dati al fine di sviluppare un Piano Spostamenti Casa-Lavoro che risultasse condiviso tra i dipendenti e gli studenti al fine di ricevere il finanziamento da parte dell'Ateneo per la realizzare di alcune azioni:

- la creazione di cicloparcheggi chiusi e protetti da telecamere e budge di ingresso, inaugurato il 21 settembre 2005 a Veronetta;
- l'attivazione del ticket trasporto per circa 100 dipendenti;
- l'attivazione del telelavoro per i dipendenti che abitano molto lontano;
- l'attivazione del car pooling tra gli studenti;
- l'attivazione di un piano di comunicazione e promozione degli interventi.

Per trasmettere la cultura della mobilità sostenibile attraverso la ricerca scientifica e la divulgazione sul territorio, si è richiesto un finanziamento alla Regione per un corso FSE di 150 ore sulla sostenibilità.

Per l'approvazione del Piano di Spostamenti Casa-Lavoro, è stato costituito un apposito gruppo di lavoro per la mobilità sostenibile coordinato dal Prorettore e costituito da quattro studenti, otto docenti e quattro rappresentanti del personale TA e dal mobility manager.

È stato realizzato un ciclo parcheggio con 40 posti disponibili sorvegliato da telecamere e accessibile con budge, è stato attivato il telelavoro.

3.5 Università degli Studi di Roma "La Sapienza"

Inizio attività: anno 2003

Per ulteriori dettagli *www.amm.uniroma1.it/mobility*

Scopo dell'intervento denominato "Minerva si muove" (ispirato alla statua simbolo dell'Ateneo) è stato principalmente quello di disincentivare l'uso del mezzo privato a favore di quello pubblico, cercando di creare un servizio di trasporto collettivo aziendale che consentisse di giungere ad una significativa riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dagli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti e degli spostamenti casa-sede universitaria degli studenti, attuando così, quanto previsto dal decreto Ronchi del 27/3/1998 e dal Piano Spostamenti Casa-Lavoro, elaborato nel 2001 da "La Sapienza" in collaborazione con il Comune di Roma, ATAC e STA.

Ipotesi iniziale del Progetto era di giungere ad un risparmio energetico di circa 96 tonnellate di petrolio/anno e a una riduzione di circa 1.700 km/anno percorsi con l'auto privata.

Il servizio, attivato nell'ottobre 2003 in via sperimentale per 3 anni, è gestito per conto della Sapienza dalla società Trambus, in collaborazione con il Comune di Roma, con ATAC e con il Ministero dell'Ambiente. Il servizio è stato cofinanziato per il 50% dal Ministero dell'Ambiente per un costo totale di 1 milione di euro per tre anni.

Il servizio è riservato ai circa 10.000 dipendenti tra personale docente e tecnico-amministrativo e ai circa 140.000 studenti dell'Ateneo.

Il progetto prevede il collegamento delle sedi universitarie con le zone di maggiore densità abitativa degli utenti tramite l'utilizzo di bus-navette, dal lunedì al venerdì, con l'esclusione del mese di agosto e delle festività. Il servizio è completamente gratuito e per usufruirne basta mostrare un documento attestante il proprio rapporto di lavoro o di studio con l'Università "La Sapienza".

Il servizio si articola su tre linee e si svolge nelle fasce orarie maggiormente richieste dagli studenti, in base ai risultati ottenuti in seguito a specifici questionari diffusi prima della redazione del PSCL.

Il progetto si è articolato in 2 fasi: ad una prima fase (ottobre 2003-giugno 2005), nel corso della quale si è provveduto a collegare prevalentemente tra di loro le varie sedi universitarie, con vetture da 35/50 posti con aria condizionata, ha fatto seguito nel mese di luglio 2005, dopo aver

monitorato e valutato i risultati raggiunti, una seconda fase in cui è stata applicata una serie di sostanziali modifiche, provvedendo a collegare le sedi universitarie con le zone periferiche di residenza degli utenti attraverso l'impiego di vetture più piccole. In tale fase, inoltre, si è provveduto alla semplificazione e razionalizzazione degli orari, dei percorsi e delle fermate in modo da rispondere a pieno alle esigenze dell'utenza. In questa seconda fase di attuazione del progetto si è voluto privilegiare l'interscambio tra il trasporto aziendale e i grandi snodi del trasporto pubblico, tramite l'istituzione della linea 3 che collega l'Università con le stazioni Termini e Tiburtina. La vecchia linea 2 di collegamento tra le varie sedi Universitarie è stata prolungata per servire la zona di piazzale Conca d'Oro.

Per pubblicizzare il servizio, sono state organizzate delle conferenze stampa da parte del Rettore e del mobility manager; sono stati predisposti e distribuiti presso le facoltà e la città universitaria volantini e manifesti; l'iniziativa è stata diffusa ai dipendenti attraverso la mailing list d'ateneo; è stato istituito un sito web ad uso sia dei dipendenti sia degli studenti; è stata recapitata una lettera circolare a tutti i dipendenti e infine è stato predisposto un comunicato del Senato Accademico.

3.5.1 Risultati ottenuti

Le tre linee del servizio bus-navetta riservato agli studenti e ai dipendenti dell'Università hanno trasportato, mediamente, circa 2.000 persone al mese (con punte di oltre 1.000 persone per linea/mese). Tale numero è ovviamente al di sotto delle potenzialità di un servizio con un bacino di utenza ampio come quello de "La Sapienza" e, proprio per questo motivo, da luglio 2005 si è proceduto ad un radicale rinnovamento del servizio. Le modifiche apportate hanno prodotto riscontri positivi, risultando particolarmente gradite all'utenza facendo ben sperare per un suo radicamento e per un significativo incremento del numero di utilizzatori del servizio.

3.6 Università degli Studi di Roma Tre

Inizio attività: anno 2001

Per ulteriori dettagli *www.uniroma3.it*

L'Università degli Studi Roma Tre dal 2001 si è attivata per promuovere e attuare misure ed iniziative finalizzate alla riduzione del traffico privato in favore di quello collettivo, offrendo soluzioni e privilegiando modalità "sostenibili" quali il trasporto collettivo pubblico ed aziendale, il trasporto intermodale, l'incentivazione di mezzi a basso impatto ambientale, quali biciclette e ciclomotori elettrici, e studiando la possibilità di applicazione del car pooling e del car sharing nell'ambito universitario.

L'Università degli Studi di Roma Tre costituisce uno dei principali poli attrattori di traffico della città di Roma con un numero totale di circa 1.400 dipendenti (di cui circa 800 docenti) e con un numero di studenti iscritti alla soglia delle 40.000 unità, distribuiti tra le sedi site in zona Marconi-Ostiense e Termini-Cavour.

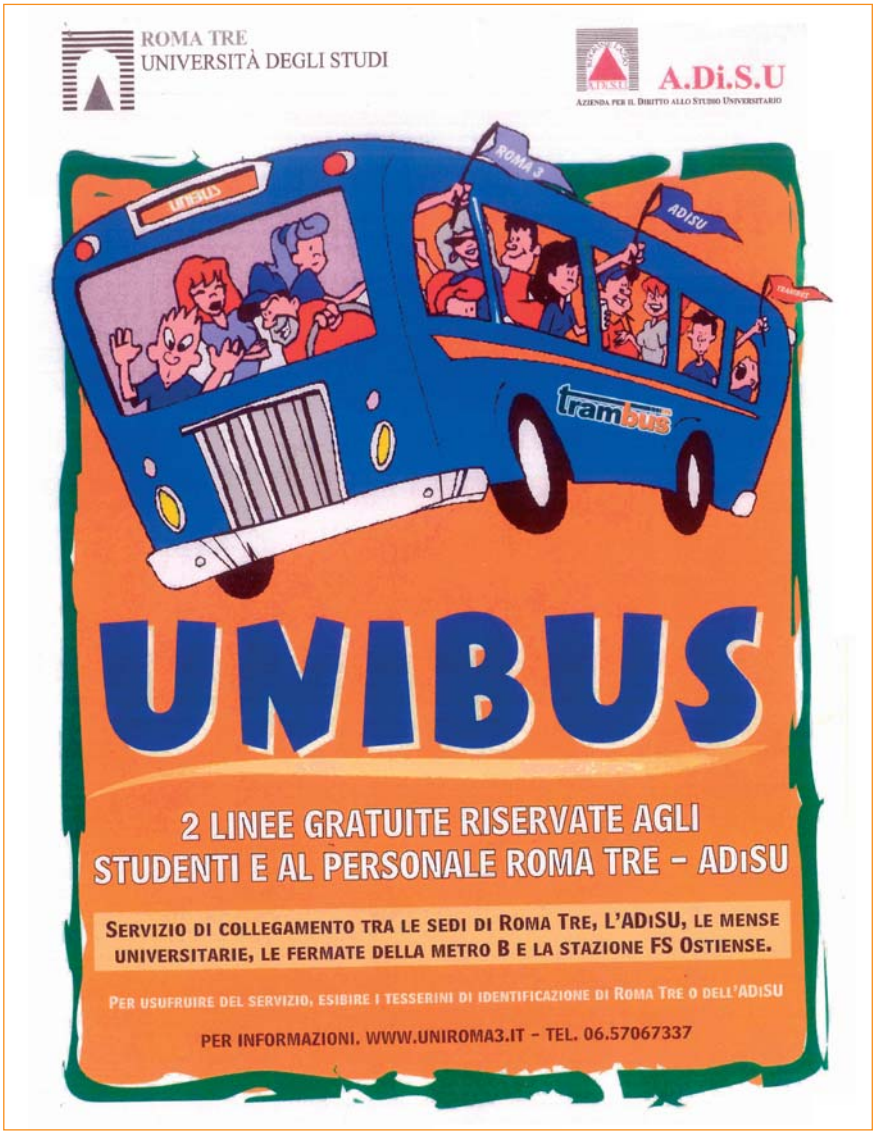
Nonostante la buona offerta di servizi di trasporto collettivo presenti, l'indagine sulla domanda di mobilità ha evidenziato che circa il 50% degli utenti dell'Ateneo utilizza il mezzo privato; inoltre l'Università ha ritenuto opportuno istituire servizi di trasporto riservato per il collegamento tra le numerose sedi universitarie, con le mense e con le principali fermate del trasporto su ferro.

Il progetto di mobilità sostenibile predisposto e in corso di attuazione, si articola in una serie di misure e di interventi.

Insieme al Comune di Roma, l'Ateneo ha realizzato uno studio per comprendere gli spostamenti effettuati quotidianamente dai dipendenti per raggiungere la sede di lavoro. Tale analisi ha permesso di individuare interventi per agevolare gli spostamenti attraverso l'utilizzo di mezzi pubblici in convenzione con l'Ateneo. Le iniziative di studio e di intervento intraprese hanno ricevuto il sostegno economico del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, poiché ne è stata riconosciuta la capacità di rendere più sostenibile il movimento dei dipendenti che quotidianamente si recano sul posto di lavoro, (oltre ai numerosissimi studenti che utilizzano il servizio quotidianamente ed in numero sempre maggiore).

3.6.1 Le misure di intervento e i risultati ottenuti

Navette aziendali Unibus. L'università degli Studi Roma Tre ha attivato nel triennio 2002 – 2005 un servizio di trasporto riservato agli studenti ed al personale denominato Unibus, composto inizialmente da 4 linee e poi modificato ed ottimizzato nel corso del triennio per un costo complessivo di € 737.946,00.



Il servizio ha registrato presenze di 10.000/11.000 utenti al mese, pari ad una media giornaliera di oltre 500 persone, a testimonianza del successo riscontrato dall'iniziativa. Nel mese di agosto il Comune di Roma ha approvato un nuovo cofinanziamento al Progetto di Trasporto Collettivo per un altro triennio. La flotta di navette è costituita da veicoli a basso impatto ambientale e conformi alle direttive Euro3.

Agevolazioni Metrebus. Tutto il personale docente e non docente dell'Ateneo può beneficiare di una agevolazione tariffaria sull'acquisto di un abbonamento annuale al servizio di trasporto pubblico locale, in quanto ATAC ha riservato tale sconto al personale delle aziende che hanno nominato il mobility manager. Tale sconto è di € 30,99 per il primo abbonamento e di € 7,75 per i rinnovi; il relativo importo può essere rateizzato in modo personalizzato.

Bike Sharing Roma Tre in bici. Nel mese di ottobre 2004 è stato inaugurato il servizio che mette a disposizione gratuitamente di studenti e dipendenti una flotta di biciclette a prelievo automatico. Il servizio è finalizzato a promuovere lo spostamento della popolazione universitaria tra le varie sedi dell'Ateneo.

Il sistema, previa sottoscrizione di un modulo, dell'accettazione di un regolamento e del versamento di una cauzione di € 10,00, permette al richiedente di usufruire di una bicicletta da qualsiasi rastrelliera installata presso le sedi dell'Ateneo attraverso una chiave assegnatagli, numerata e nominale.

Le biciclette messe a disposizione attualmente sono 60, dislocate presso tutte le sedi dell'Ateneo.

Ciclomotori elettrici. L'Università degli Studi di Roma Tre ha messo a disposizione di tutto il personale dipendente 12 ciclomotori elettrici, che gestisce direttamente. Il servizio è disponibile per gli spostamenti di servizio del personale dipendente ed è utilizzato soprattutto dal Servizio Postale per lo smistamento della corrispondenza tra le varie sedi, dal Servizio Tecnico e dall'Ufficio Elaborazione Dati per i sopralluoghi giornalieri di servizio. I 12 ciclomotori elettrici disponibili sono stati concessi gratuitamente dal Comune di Roma.

Percorso Pedonale. Roma Tre, il Municipio XI e l'Assessorato alle Politiche dell'Ambiente del Comune di Roma hanno istituito un tavolo di lavoro per la progettazione e la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale che colleghi le varie sedi dell'Ateneo di tutta l'area Marconi-Ostiense.

Allo stato attuale è stato già redatto il progetto preliminare, per la cui realizzazione si prevede un impegno di € 390.000,00.

Car pooling e car sharing. È stato studiato ed è in corso di verifica di fattibilità un progetto di car pooling per gli studenti, che prevede la possibilità di usufruire gratuitamente di un posto assegnato nell'autorimessa coperta del Rettorato per le auto con equipaggi di almeno tre persone.

L'attuazione del car sharing a Roma è iniziata da pochi mesi con alcune autovetture nel Municipio III; l'Ateneo ha fornito al Comune di Roma la disponibilità di posti auto nei propri parcheggi per ospitare autovetture in car sharing.

La comunicazione. Tutte le iniziative sono state precedute da una campagna informativa con manifesti e volantini in tutte le facoltà ed in tutte le sedi. Tutti i veicoli, siano essi navette aziendali, biciclette o ciclomotori elettrici, sono caratterizzati e identificabili dai colori blu e arancio e riportano il logo ed il nome dell'Università.

In occasione dell'inaugurazione dei diversi servizi attivati, in modo particolare per quello di biciclette gratuito a prelievo automatizzato, particolare risalto è stato dato dagli organi di informazione attraverso articoli, interviste e riprese degli eventi.

Note

Note

Finito di stampare nel mese di settembre 2006
presso la Tipografia Miligraf
Via degli Olmetti, 36 - 00060 Formello (RM)

MOBILITY MANAGEMENT
LE BUONE PRATICHE D'ITALIA

Questa pubblicazione trae origine dal 1° Premio Nazionale sul Mobility Management, promosso da Euromobility con il Patrocinio di APAT e riporta la sintesi delle 23 schede selezionate dalla Giuria, composta da rappresentanti, oltre che di Euromobility e APAT, anche di Kyoto Club, AICC e ASSTRA.
Il numero e la qualità dei progetti presentati, nonché la mole del materiale messo a disposizione, hanno consentito di raccogliere le migliori esperienze in questo volume, che può così costituire un interessante strumento di consultazione per chi vuole prendere spunto da quanto già realizzato in questo settore.
Da queste pagine emerge che mobility management non significa soltanto redazione e attuazione di Piani di Spostamento Casa-Lavoro, ma comprende anche una serie di attività di supporto alla gestione della domanda e alla promozione di nuove forme di trasporto e di nuovi servizi, infrastrutture e interventi sulla mobilità.

Lorenzo Bertuccio
Direttore Scientifico Euromobility