



PIANO REGIONALE TRIENNALE DI TUTELA E RISANAMENTO
AMBIENTALE 2006-2008 ART. 225 L.R. 15/2004

REDAZIONE E/O ATTUAZIONE PIANO PROVINCIALE
PER MOBILITA' SOSTENIBILE

PROGETTO ESECUTIVO


Regione Abruzzo
Regione Abruzzo
Direzione Parchi, Territorio, Ambiente, Energia

PIANO REGIONALE TRIENNALE
DI TUTELA E RISANAMENTO AMBIENTALE



IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Ing. Giancarlo Moca

MARZO 2007

1. PREMESSA

La mobilità è un tema sempre più importante perché condiziona in modo decisivo la qualità della vita di una comunità e perché riguarda tutti.

- Riguarda i **cittadini**, in qualunque situazione sociale si trovino e di qualunque ceto facciano parte: bambini, giovani e anziani, studenti e lavoratori, sani e malati, uomini e donne.
- Riguarda le **imprese**, che hanno tutto da guadagnare se possono operare in un contesto efficiente, economico e sviluppato.
- Riguarda le **Pubbliche Amministrazioni**, il cui obiettivo di fondo è tutelare e promuovere il benessere e le opportunità di sviluppo dell'intera comunità

La mobilità delle persone e delle merci nelle società aperte è in continua crescita e in mancanza di un'adeguata gestione il rischio, già presente, è che gli effetti negativi sovrastino quelli positivi.

Il tema della Mobilità coinvolge vari ambiti: da quello della **Sociale** (dare a tutti la possibilità di fruire di beni e servizi variamente dislocati sul territorio e di riappropriarsi di spazi progressivamente sottratti ai cittadini¹) a quello **Ambientale**² sino ad arrivare all'ambito **Sanitario**. La crescita incontrollata della mobilità privata determina maggiori costi **Economici** per tutti: dalla monetizzazione del tempo perso in code estenuanti alle spese sanitarie per malattie e/o disturbi generati da inquinamento da traffico; dai maggiori costi energetici a quelli per il disinquinamento delle aree urbane.

L'ambito sanitario è quello che desta più preoccupazione incidendo sul diritto alla salute delle persone ed in particolare su quelle più indifese.

I risultati di un recente studio³ condotto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità per conto dell'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici su tredici città italiane indicano che l'impatto sanitario è considerevole e sono in linea con quelli ottenuti in valutazioni simili in altre parti d'Europa. Si riferiscono in particolare alla mortalità per effetti a lungo termine attribuibile alle concentrazioni di PM₁₀ superiori ai 20 µg/m³, limite che la direttiva comunitaria 99/30/EC ha indicato per il 2010, anche proposto dalle linee guida sulla qualità dell'aria dell'OMS appena revisionate.

Tra il 2002 e il 2004, una media di 8220 morti l'anno sono dovute agli effetti a lungo termine delle concentrazioni di PM₁₀ superiori ai 20 µg/ m³, il che equivale al 9% della mortalità negli over 30 per tutte le cause esclusi gli incidenti stradali.

Le nuove conoscenze disponibili sugli effetti sanitari del PM₁₀ consentono di scomporre l'impatto della mortalità per gli effetti cronici oltre i 20 µg/ m³ in cancro al polmone (742 casi/anno), infarto (2562), ictus (329). Anche per le malattie i numeri sono elevati ed includono bronchiti, asma, sintomi respiratori in bambini e adulti, ricoveri ospedalieri per malattie cardiache e respiratorie che determinano perdita di giorni di lavoro.

¹ **Reclaiming city streets for people** – Chaos or qualità of life? – *European Commission* - 2004

² *Inquinamento dell'aria* (il 40% dell'inquinamento dell'aria è generato dal traffico veicolare); *aumento dei consumi di energia* (la mobilità privata contribuisce con l'82% sul totale dei consumi energetici legati alla mobilità); *inquinamento acustico*; *cambiamento climatico* (Il 21% delle emissioni di gas climalteranti a livello europeo sono dovute al trasporto di persone e di merci).

³ **Health Impact of PM₁₀ and Ozone in 13 Italian Cities** – Marco Martuzzi, Francesco Mitis, Ivano Iavarone, Maria Perinelli – *WHO Regional Office for Europe* - 2006

Lo studio si estende anche all'impatto dell'ozono. L'ozono si sta delineando sempre più come un inquinante pericoloso, soprattutto in Europa Meridionale. Le concentrazioni sono in aumento e gli effetti sulla salute maggiormente consolidati. Si stima che abbia un impatto annuale di 516 morti nelle città italiane, che si aggiungono a quelle dovute al PM.

La metodologia applicata combina quattro fattori principali: dati demografici, sanitari ed ambientali ed evidenze scientifiche. In particolare, l'uso dei dati ambientali più recenti e delle evidenze scientifiche più aggiornate (aumento del rischio sanitario all'aumentare delle concentrazioni di inquinanti) affina le valutazioni dell'impatto sulla salute precedentemente effettuate.

Le stime più recenti rafforzano la necessità di un'azione immediata per ridurre gli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute nelle 13 città esaminate, e probabilmente in molte altre in Italia ed in Europa. Il rispetto della legislazione comunitaria produrrebbe un sostanziale risparmio in termini di malattia, per questo è fondamentale che i limiti del PM₁₀ non siano rilassati, ma osservati prontamente. L'Italia è solo uno dei paesi europei in cui questo potrebbe rappresentare una sfida impegnativa. Nel 2005 in Italia molte delle città principali avevano raggiunto i 35 giorni di eccedenza dei 50 µg/m³ già alla fine di marzo e poche avevano rispettato i limiti annuali di 40 µg/m³. A livello Europeo, le concentrazioni diminuite sostanzialmente tra il 1997 e 1999, sono gradualmente risalite più di recente.

Un'azione politica che affronti il problema del traffico appare necessaria e appropriata. I veicoli motorizzati rappresentano la principale fonte di inquinamento: un sostanziale guadagno in salute può essere ottenuto grazie a politiche che mirino al contenimento delle emissioni da trasporto privato motorizzato e promuovano il trasporto pubblico, la pratica di camminare ed andare in bicicletta. Nelle città italiane un'attenzione particolare dovrebbe essere dedicata all'inquinamento provocato dai ciclomotori, in particolare quelli con il motore a due tempi.

L'azione nel campo del trasporto è indicata anche in considerazione dei suoi effetti collaterali. Le restrizioni al traffico motorizzato privato ridurrebbero anche il danno alla salute provocato dagli incidenti stradali, dall'esposizione al rumore, dall'inattività fisica e dagli effetti psicosociali. Ad esempio, nel caso degli incidenti stradali, gli esiti fatali registrati tra i residenti delle 13 città italiane sono in media della stessa portata dell'impatto a breve termine del PM₁₀.

Quantificare l'impatto sanitario di politiche ad ampio respiro è alla base dello sviluppo di misure efficaci rivolte alla salute e all'ambiente. Il nuovo studio effettuato in Italia dà il via alla valutazione di molteplici esiti sanitari dell'inquinamento atmosferico e costituisce la base della valutazione di politiche integrate a livello locale e nazionale per raggiungere concentrazioni di PM più sicure per la nostra salute. Riprodotto in altri paesi, utili basi conoscitive a supporto di politiche orientate al miglioramento della qualità della vita in molte città europee.

Il tema della Mobilità è di tale rilevanza che, anche nelle ristrettezze dell'ultima finanziaria, si riescono a trovare fondi per l'istituzione di un fondo per la mobilità sostenibile allo scopo di finanziare interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane nonché al potenziamento del trasporto pubblico.

Appare quindi evidente come il tema della Mobilità e del Trasporto delle persone e delle merci assuma un ruolo di particolare rilevanza ambientale, sociale ed economico, per il contesto europeo, nazionale, regionale e locale.

2. OBIETTIVI E AZIONI

Gli obiettivi generali che il Piano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Chieti intende perseguire sono:

- a. INTEGRAZIONE DELLE POLITICHE DEI SETTORI E DEI LIVELLI DI GOVERNO
- b. ATTIVAZIONE E PROMOZIONE DEGLI STRUMENTI DEL MOBILITY MANAGEMENT
- c. PROMOZIONE DEGLI ASPETTI ENERGETICI (Strumenti, Tecniche e Tecnologie) A MINOR IMPATTO AMBIENTALE

2.a. INTEGRAZIONE DELLE POLITICHE, DEI SETTORI E DEI LIVELLI DI GOVERNO

Il tema dell'integrazione è il tema cardine delle politiche per la sostenibilità: a partire dalle Conclusioni della Presidenza del Consiglio Europeo di Cardiff⁴ passando per la Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano della Commissione Europea⁵ e la relativa Risoluzione del Parlamento Europeo⁶, per arrivare alla Carta di Lipsia⁷ in cui si afferma *“lo sviluppo urbano integrato come prerequisito per il successo della sostenibilità urbana”*.

Lo sforzo che le amministrazioni nazionali, regionali e locali debbono compiere sul tema della mobilità sostenibile consiste nella ricomposizione di tutte le politiche che afferiscono al tema della mobilità ed in particolare alla ricomposizione della dicotomia tra la Pianificazione e Programmazione Urbana e Territoriale e la Pianificazione e Programmazione della Mobilità.

Il tema dell'integrazione delle politiche e dei settori è il tema di governance chiave sul quale si misura la reale capacità di perseguire obiettivi di sostenibilità.

Considerando le particolari relazioni esistenti tra i territori della Regione Abruzzo, particolare attenzione sarà posta nei confronti dell'integrazione dei vari Piani della Mobilità Sostenibile provinciali. Ciò potrà essere facilitato dalle attività della Rete delle Agende 21 della Regione Abruzzo che su tali aspetti potrà organizzare appositi forum interprovinciali.

Altro livello di integrazione nei confronti del quale il Piano della Mobilità Sostenibile Provinciale porrà particolare attenzione è quello dell'integrazione della pianificazione dei vari livelli di governo da quello Regionale a quello Comunale; dagli strumenti specifici sulla mobilità e trasporti, quali il

⁴ **Consiglio Europeo - Conclusioni della Presidenza – Cardiff 15/16 giugno 1998** – punto 34 *“Il Consiglio europeo invita il Consiglio, in tutte le composizioni pertinenti, ad elaborare le proprie strategie per far sì che i settori politici di rispettiva competenza diano effetto all'integrazione ambientale e allo sviluppo sostenibile. Esso dovrebbe controllare i progressi tenendo conto degli orientamenti proposti dalla Commissione e individuando gli opportuni indicatori. I Consigli "Trasporti", "Energia" ed "Agricoltura" sono invitati ad avviare questo processo. Il Consiglio e la Commissione sono invitati a tenere sotto controllo le modalità organizzative necessarie a portare avanti tale processo. Il Consiglio europeo di Vienna farà il punto della situazione.”*

⁵ **Commissione Europea – Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento Europeo sulla Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano**, Brussels 11.1.2006 COM(2005) 718 final - {SEC(2006) 16 }

⁶ **P6_TA(2006)0367 Strategia tematica sull'ambiente urbano - Risoluzione del Parlamento europeo sulla strategia tematica sull'ambiente urbano (2006/2061(INI))**

⁷ Leipzig Charter on Sustainable European Cities – Leipzig 24/25 maggio 2007 – Meeting informale dei ministri europei responsabili dello Sviluppo Urbano e Territoriale.

Piano Regionale Integrato dei Trasporti, il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale, i Piani Urbani della Mobilità e del Traffico, ai Piani per la Grande Distribuzione Organizzata, ecc.

Il Piano della Mobilità Sostenibile Provinciale tenderà a perseguire tale obiettivo primario quale garanzia di una reale sostenibilità delle scelte e cercando di valorizzare gli studi, le ricerche, i piani e le programmazioni poste in essere, integrandole ove necessario, ed evitando inutili e costose duplicazioni.

OBIETTIVI SPECIFICI

A vent'anni dalla prima definizione di Sviluppo Sostenibile⁸ gli attuali sistemi di mobilità non reggerebbero il confronto con la definizione di Sviluppo Sostenibile coniata da Gro Harlem Brundtland, né con l'Aalborg Charter⁹, né con i successivi Aalborg Commitments¹⁰. La definizione di sostenibilità utilizzata dal WCED fornisce una base per identificare otto obiettivi specifici che dovrebbero contribuire a rendere raggiungibile l'obiettivo di una mobilità sostenibile¹¹:

Efficienza Economica: comporta la massimizzazione dei benefici per gli utenti del trasporto pubblico dopo aver tenuto conto dei costi di produzione ed operatività del sistema di trasporto.

Protezione dell'Ambiente: comporta la riduzione del numero degli impatti negativi del sistema dei trasporti e dell'uso del territorio: inquinanti globali come il CO₂; inquinanti di valenza regionale come NO_x e SO₂; inquinanti locali come i particolati e le loro conseguenze sulla salute; inquinamento acustico, visivo e vibrazioni; frammentazione e segregazione degli insediamenti abitativi; biodiversità; sviluppo urbano incontrollato; perdita del patrimonio culturale e dell'habitat naturale.

Strade e Quartieri Vivibili: comporta la produzione di benefici effetti sulle attività sociali, culturali e ricreative dei quartieri; l'aumento della libertà di movimento a piedi ed in bicicletta; la riduzione del senso di pericolo associato all'uso di tali modi di muoversi. Quest'obiettivo, nonostante resti indipendente, è legato a quello della Protezione dell'Ambiente ed a quello della Sicurezza.

Sicurezza: comporta, per tutte le modalità di trasporto, la riduzione del numero di incidenti e della loro gravità riducendo il numero di morti e feriti tuttora impressionante (circa 40.000 all'anno in Europa). Poiché alcuni siti e determinate fasce d'età e modalità mostrano incidenze maggiori, è necessario considerare le implicazioni dal punto di vista dell'equità.

Salute: inquinamento, rumore ed incidenti hanno un impatto negativo sulla salute umana, così come lo stress del vivere e lavorare in città congestionate. Sempre più la mancanza di esercizio fisico dovuta al crescente trasporto motorizzato – in automobile e motociclo – si sta dimostrando una minaccia ancora maggiore per la salute, considerato il carattere altrimenti sedentario della gran parte delle occupazioni in città. Ancora una volta, gli effetti sulla salute sono differenziati per diversi gruppi di popolazione.

Equità ed Inclusione Sociale: comporta la garanzia di pari opportunità rispetto alle possibilità di spostamento, ai costi di viaggio, agli impatti sull'ambiente e sulla sicurezza. Per quanto concerne

⁸ **Our Common Future** – Gro Harlem Brundtland – World Commission on Environment and Development – 1987: “Si definisce sostenibile lo sviluppo in grado di soddisfare le necessità contingenti senza compromettere le capacità delle future generazioni di soddisfare le proprie esigenze”

⁹ http://www.aalborgplus10.dk/go.aspx?to=media/charter_italian.pdf&navn=charter_italian.pdf

¹⁰ http://www.aalborgplus10.dk/media/aalborg_commitments_italian_final2.pdf

¹¹ **Developing Urban Land Use and Transport Strategies** – A Decision Makers' Guidebook – Anthony D. May – European Commission 5th Framework EESD - 2005

l'inclusione sociale, questo obiettivo implica la garanzia di una pari accessibilità per tutti coloro che non utilizzano l'automobile e per i disabili. Poiché in realtà è difficile che esistano pari opportunità, è necessario prendere in considerazione forme di compensazione per i più svantaggiati.

Contributo alla crescita economica: comporta un sostegno alla crescita dell'economia cittadina: i miglioramenti al trasporto e alla qualità dell'ambiente possono infatti tradursi in un aumento delle attività economiche ed un'accresciuta sostenibilità dell'economia.

Equità Intergenerazionale: mentre tutti gli obiettivi precedenti puntano al miglioramento delle città e dei territori di oggi, alcuni di essi hanno implicazioni anche per le generazioni future. Tre sono di particolare rilevanza: l'emissione di gas serra (soprattutto di CO₂) con i conseguenti effetti di lungo termine sul cambiamento climatico; la saturazione del territorio; l'esaurimento di risorse non rinnovabili.

La consapevolezza che a volte, non tutti gli obiettivi specifici individuati sono raggiungibili, risulta determinante per attivare un **approccio il più possibile partecipato** al fine risolvere a monte gli eventuali conflitti. Accertato che la priorità degli obiettivi deve essere stabilita dai decisori politici, risulta fondamentale ascoltare l'opinione degli altri gruppi di interesse tramite un'efficace campagna di partecipazione¹². Il Piano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Chieti, nell'ambito dell'esperienza maturata nei Forum di Agenda 21 provinciale, attiverà forme di partecipazione con tutti i portatori di interesse provinciale, al fine di rendere il processo di formazione del Piano il più partecipato possibile e, nel contempo, acquisire le percezioni ed i contributi di tutti i soggetti provinciali interessati.

AZIONI

Le azioni svolte per raggiungere gli obiettivi sopra descritti sono le seguenti:

1. Realizzazione forum provinciali e interprovinciali per il coinvolgimento degli stakeholder e la raccolta dati;
2. Raccolta dati, analisi e organizzazione;
3. redazione documento di analisi e di sintesi.

Le attività saranno svolte dal personale della provincia ed in particolare dal gruppo di lavoro di Agenda 21 locale.

¹² The Greater Bristol "Final" Joint Local Transport Plan 2006/2007 - 2010/2011 - http://www.westofengland.org/site/FinalJointLocalTransportPlan200607201011_2870.asp

2.b. ATTIVAZIONE E PROMOZIONE DEGLI STRUMENTI DEL MOBILITY MANAGEMENT

Con riferimento a tale obiettivo la Provincia ha già programmato attività propedeutiche quali la Redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro dei dipendenti provinciali nell'ambito del processo di Agenda 21.

Inoltre la Commissione Europa ha recentemente finanziato all'Alesa (agenzia per l'energia della Provincia di Chieti), nell'ambito del programma "Energia Intelligente per l'Europa" – misura STEER (mobilità) il progetto T.A.T., su azioni innovative per la mobilità casa – scuola (università), che vedrà coinvolti nella realizzazione oltre all'Alesa (proponente) anche la Provincia di Chieti e l'università G. D'annunzio, oltre che vari altri partner Europei.

Mobility Management significa letteralmente "gestione della mobilità" e consiste in un approccio nel quale vengono utilizzate diverse leve e diversi strumenti al fine di ottenere un duplice risultato:

- migliorare la mobilità nelle aree urbane rendendo più efficienti i flussi di persone, veicoli e merci
- contemporaneamente, salvaguardare e valorizzare l'ambiente attraverso soluzioni innovative e basso impatto ambientale. Il Mobility Management è un importante approccio per sviluppare, consolidare e diffondere la cultura della mobilità sostenibile, una cultura che esprime una visione ecologica e globale di fondo, una visione orientata allo sviluppo sostenibile e di qualità.

In Italia la politica del mobility management fa riferimento al Decreto sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, meglio noto come decreto Ronchi (D.M. 27/03/1998) e successivamente rivisto, per quanto riguarda i termini dei finanziamenti, nel decreto Silvestrini (D.M. 21/12/2000). Nelle aree soggette a forti flussi di traffico e quindi a rischio di inquinamento atmosferico, tutte le aziende con più di 300 dipendenti per unità locale - oppure con un numero complessivo di 800 dipendenti distribuiti in sedi diverse, o ancora il raggruppamento di aziende più piccole, di gruppi scolastici e di poli ospedalieri - hanno l'obbligo di nominare il mobility manager aziendale. Questi, in lavoro d'equipe col mobility manager d'area, individua strategie e interventi in materia di mobilità e procede alla redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

Le misure proprie del Mobility Management sono definite "soft", cioè non prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture, ma piuttosto la creazione di nuove partnerships e la realizzazione di una serie di strumenti di supporto e sensibilizzazione. Si possono individuare tre tipi di iniziative maggiormente adottate:

- iniziative di concessione, ad esempio dando incentivi per l'adozione di mezzi ecologici, stilando convenzioni, offrendo servizi e sconti;
- iniziative di persuasione, cioè attività di comunicazione e sensibilizzazione;
- iniziative di restrizione, ad esempio far pagare la sosta delle auto in centro.

Il mobility management inizia ad affermarsi all'inizio degli anni 90 negli Stati Uniti e in alcuni paesi europei, tra cui il Belgio, la Gran Bretagna, l'Olanda e la Svizzera. Attraverso due progetti di ricerca finanziati dalla Comunità Europea, Momentum e Mosaic, si è potuto creare lo zoccolo duro teorico, sul quale a tutt'oggi, si basano le strategie e le tecniche del mobility management.

In quanto a esperienze internazionali di successo, bisogna certamente ricordare l'esperienza statunitense, dove il mobility management ha trovato, sin da subito, largo consenso nella realizzazione di "commuter plans", conosciuti meglio come i Piani Spostamenti Casa-Lavoro.

Il contributo europeo, in materia di mobility management, è derivato di certo dai progetti sopra citati ma anche dall'istituzione, nel 2001, di Epomm (European Platform On Mobility Management)¹³; piattaforma che si pone l'obiettivo di creare una struttura permanente per lo scambio di informazioni, la diffusione di risultati e la divulgazione e promozione del settore.

In Italia la politica del mobility management fa riferimento al Decreto sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, meglio noto come decreto Ronchi (D.M. 27/03/1998) e successivamente rivisto, per quanto riguarda i termini dei finanziamenti, nel decreto Silvestrini (D.M. 21/12/2000). Nelle aree soggette a forti flussi di traffico e quindi a rischio di inquinamento atmosferico, tutte le aziende con più di 300 dipendenti per unità locale - oppure con un numero complessivo di 800 dipendenti distribuiti in sedi diverse, o ancora il raggruppamento di aziende più piccole, di gruppi scolastici e di poli ospedalieri - hanno l'obbligo di nominare il mobility manager aziendale. Questi, in lavoro d'equipe col mobility manager d'area, individua strategie e interventi in materia di mobilità e procede alla redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

Il quadro complessivo del mobility management in Italia mostra una realtà in positiva evoluzione. Nonostante quasi il 60% dei mobility manager d'area abbia iniziato la propria attività tra il 2001 e il 2002, si è sviluppato un forte dinamismo intorno alla tematica della mobilità sostenibile e i dati più recenti mostrano, complessivamente, 549 mobility manager già nominati sul territorio nazionale. A tale numero vanno aggiunti i diversi "responsabili della mobilità" che, pur non avendo ricevuto ancora la nomina ufficiale, svolgono di fatto l'attività propria del mobility manager.

Le "aree" che hanno già predisposto piani di spostamento sono circa 17, mentre quelle che lo faranno a breve sono 6. I piani di spostamento predisposti sul territorio nazionale sono 106, di cui 84 di tipo casa-lavoro, 12 di tipo casa-scuola e 10 per poli ospedalieri, aree commerciali e fieristiche. Di quelli predisposti ne sono stati attuati il 41% (43 piani) di cui 39 sono di tipo casa-lavoro, 2 di tipo casa-scuola e 2 per poli ospedalieri.

La proposta di Piano della Mobilità Sostenibile provinciale intende **promuovere** la figura del Mobility Manager di Area e **stimolare l'istituzione** dei Mobility Manager Aziendali.

Il Mobility Manager di Area svolge la funzione di raccordo, coordinamento e intermediazione tra tutte le differenti parti coinvolte nel sistema della mobilità. Anziché proporre il potenziamento dell'offerta, questa figura si concentra sullo studio dei comportamenti degli utenti e sulla domanda di trasporto a livello aggregato, in modo da individuare e dimensionare le possibili azioni applicabili. Pertanto, il Mobility Manager di Area ha gli obiettivi di:

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità, delle persone e delle merci, con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi sociali, ambientali ed economici;
- migliorare l'accessibilità dei centri urbani con particolare riguardo ai modi di spostamento sostenibili quali il trasporto collettivo e la ciclo-pedonalità e la promozione dell'intermodalità;
- ridurre il numero complessivo di auto private circolanti e il totale dei chilometri percorsi;

¹³ <http://www.epommweb.org/>

- influenzare e modificare il comportamento della cittadinanza, delle imprese e delle istituzioni migliorando l'integrazione e l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti e sviluppando specifici strumenti informativi e di comunicazione.

Il Mobility Manager di Area coordina i diversi Piani di Spostamento Casa-Lavoro elaborati dalle aziende e si interfaccia, a propria volta, con le Amministrazioni, le istituzioni, gli operatori di Trasporto Pubblico e privato, le Associazioni sindacali e di categoria e i diversi fornitori di servizi.

Il Mobility Manager Aziendale ha il compito di analizzare e quindi razionalizzare la mobilità sistematica dei propri dipendenti. Nello specifico gli obiettivi di un Mobility Manager Aziendale sono:

- la riduzione dell'uso individuale dell'auto privata;
- la promozione di modalità di trasporto alternative ed eco-compatibili;
- la diffusione di una cultura della sostenibilità e del rispetto dell'ambiente.

Gli strumenti che il Piano della Mobilità Sostenibile Provinciale intende promuovere sono

- **I Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL);**
- **I Profili di Accessibilità per i principali poli provinciali (Amministrazioni Pubbliche, Università, Aziende Sanitarie ed ospedali, ecc.);**
- **Le Convenzioni con il Trasporto Pubblico Locale;**
- **Una Comunicazione adeguata alle esigenze.**

I Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

Facendo seguito alle attività svolte nell'ambito del processo di Agenda 21 locale e con riferimento al tema degli Aalborg Commitments "Migliore mobilità, meno traffico" un'attività da implementare consiste nella redazione del **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro** dei dipendenti Provinciali (PSCL).

Ai sensi della normativa vigente (decreto 27/03/98), le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti adottano il piano degli spostamenti casa - lavoro del proprio personale dipendente, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale.

Lo strumento che deve essere adottato da ogni singolo polo per il raggiungimento delle finalità richiamate è il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro. Tale Piano consiste nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure che tenga conto dei comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, degli strumenti di pianificazione dei trasporti, della situazione dei trasporti dell'area in cui sono situate le sedi dell'Ente.

Gli obiettivi generali da raggiungere riportati nel D.M. 27/03/98 sono:

- riduzione del consumo energetico;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione delle emissioni di gas serra;
- trasferimento della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi per la rimodulazione degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente.

La proposta di struttura del piano degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti della Provincia di Chieti

Il piano degli spostamenti casa-lavoro si suddivide in 5 fasi programmatiche:

§ Fase informativa

§ Fase di analisi

§ Fase di confronto e di progetto

§ Fase attuativa

§ Fase di aggiornamento e monitoraggio

La fase informativa

Sulla base dell'indirizzo programmatico dell'Amministrazione Provinciale, nella fase informativa sono indicati e analizzati i principali obiettivi strategici dal punto di vista dei diversi soggetti della mobilità urbana, in particolare sistematica: collettività, azienda, singolo addetto.

In accordo al disegno generale del Decreto Ronchi sulla mobilità sostenibile, si delineano, in sintesi, i seguenti obiettivi strategici:

promozione del Mobility Management;

riduzione dell'uso individuale delle auto private;

promozione e potenziamento del trasporto collettivo;

riduzione dei livelli d'inquinamento;

introduzione di servizi per la mobilità integrativi e innovativi e migliore organizzazione degli spostamenti sistematici.

La fase di analisi

E' volta alla conoscenza dettagliata della domanda di mobilità espressa dai dipendenti ed è estremamente importante sia per orientarla attraverso il PSCL, sia per organizzare meglio i servizi di mobilità e gli interventi da attuare in seguito. Per fare questo è necessario condurre una accurata analisi territoriale, temporale, modale e motivazionale della domanda stessa.

Il primo passo consisterà nel definire gli obiettivi che si intende raggiungere, come il soddisfare i bisogni di mobilità dei dipendenti dell'azienda, migliorare l'accessibilità dell'azienda, ridurre i consumi energetici ed i conseguenti costi ambientali, sociali ed economici, incoraggiare l'utente ad usare mezzi di trasporto ambientalmente sostenibili, eccetera.

Per raggiungere tali obiettivi, occorre innanzitutto acquisire i dati relativi sia alla realtà aziendale, alla sua ubicazione nel contesto cittadino ed alla sua accessibilità (condizione della rete stradale, distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di piste ciclabili, percorsi pedonali), sia ai bisogni di mobilità dei dipendenti: per far questo ci si avvale dell'aiuto di un questionario, formulato secondo precisi criteri.

Il questionario sarà diviso in 5 sezioni:

Sezione 1: informazioni generali (nominativo, indirizzo, n. di matricola)

Sezione 2: orari di lavoro

Sezione 3: spostamenti casa-lavoro (mezzo utilizzato, soste lungo il percorso, mezzi usati in estate e in inverno, motivo della scelta del mezzo, utilizzo parcheggi scambiatori, giudizio sul trasporto pubblico)

Sezione 4: informazioni utili riguardo allo spostamento (distanza complessiva casa-lavoro, tempo impiegato per lo spostamento, spostamenti di lavoro)

Sezione 5: alternative di trasporto per chi utilizza l'automobile (disponibilità ad utilizzare la bicicletta, il trasporto pubblico e il car pooling)

L'elaborazione dei questionari permetterà di avere un quadro analitico e circostanziato della domanda di mobilità dei dipendenti della Provincia di Chieti.

La fase di progetto e di confronto

I dati raccolti ed elaborati nella precedente fase di analisi consentiranno di formalizzare le prime proposte progettuali che successivamente saranno oggetto di verifiche e di confronti interni con l'Amministrazione Comunale stessa e con le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico.

In particolare, per ogni proposta progettuale contenuta nel PSCL occorrerà valutare preliminarmente:

la fattibilità tecnica;

l'impegno economico da parte dell'azienda;

i risultati attesi.

Pertanto, è importante che nel corso della redazione del PSCL si abbiano ben presenti quali siano i vincoli all'interno del quale ci si deve muovere. Tali vincoli sono essenzialmente di due tipi:
vincoli interni alla struttura della Provincia di Chieti;
vincoli esterni alla struttura della Provincia di Chieti.

I primi sono legati sia alla più generale struttura gestionale dell'ente (per esempio, rigidità o meno degli orari di entrata e uscita dei dipendenti, possibilità di mettere a disposizione aree di parcheggio riservate al car-pooling, ecc.), sia ad aspetti finanziari e di bilancio (per esempio, possibilità da parte dell'ente di mettere a disposizione linee aziendali, incentivi economici, veicoli propri o noleggiati per lo spostamento dei dipendenti, ecc.).

I secondi sono legati ad aspetti strutturali o organizzativi della rete di trasporto: capacità ed orari delle linee di trasporto pubblico, loro flessibilità in termini di riorganizzazione degli itinerari, stato di congestione della rete stradale ecc..

Il PSCL, pertanto, si può ricondurre ad un processo di ottimizzazione nell'ambito di certi vincoli.

La fase attuativa

In questa fase si provvederà alla attuazione degli interventi individuati come validi per essere adottati dalla Provincia di Chieti ed alla loro implementazione.

Saranno quindi predisposti tutte le azioni e tutti gli strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL dell'ente.

Inoltre sarà effettuata l'attività di comunicazione interna, di grande valenza strategica per la partecipazione ed il consenso dei dipendenti, realizzata attraverso una serie di strumenti volti a diffondere messaggi informativi sulla realizzazione pratica del PSCL e sulle modalità di attuazione dello stesso.

La fase di aggiornamento e monitoraggio

Il PSCL deve, in base al sopraccitato decreto Ronchi, essere "revisionato" ed aggiornato con cadenza annuale.

Infatti sia l'evoluzione naturale degli eventi sia gli inevitabili adeguamenti necessari in corso d'opera, richiedono una attenzione ed una accuratezza che non è inferiore alla redazione ed attuazione del PSCL.

Si dovrà quindi:

- valutare i risultati conseguiti;
- verificare la congruità con gli obiettivi prefissati (i parametri);
- aggiornare l'indagine di mobilità interna all'azienda;
- identificare eventuali altre soluzioni da proporre;
- studiare nuove strategie di realizzazione;

effettuare la revisione del Piano per l'anno successivo:

- aggiornare i dati relativi alla mobilità aziendale;
- inviare un nuovo questionario;
- creare una nuova banca dati.

I Profili di accessibilità per i principali poli provinciali

Il profilo di accessibilità consiste in uno strumento molto utilizzato nella politiche di mobilità, perché evidenzia in maniera esemplare **tutte le opportunità di trasporto** esistenti da e verso il luogo di lavoro. In genere il profilo di accessibilità è distribuito in formato cartaceo a ogni dipendente ed è consultabile (e scaricabile) dalla rete aziendale e nei punti di informazione della mobilità.

Di immediata comprensione, evidenzia sulla mappa con indicazioni schematiche le diverse possibilità di spostamento offerte dalla rete del trasporto pubblico con le linee su gomma e su ferro e i relativi nodi di interscambio, indicando anche le strade di accesso, i parcheggi aziendali e pubblici per automobili, moto e biciclette, piste ciclabili e fermate dei servizi di trasporto interaziendale.

Tale strumento aiuta a rimuovere tutti gli ostacoli generati dalla frammentazione dell'offerta del Trasporto Pubblico Locale, e comunque della mobilità collettiva, e si concentra sulle esigenze dell'utente. L'obiettivo è quello di redigere il profilo di accessibilità per i principali poli provinciali (Università, Scuole, Aziende Sanitarie ed Ospedali, Sedi di Amministrazioni pubbliche locali, ecc.)

Le Convenzioni con il Trasporto Pubblico Locale

Per avvicinare i dipendenti al Trasporto Pubblico Locale occorre che presso l'Amministrazione o l'Azienda qualsiasi dipendente possa accedere alle informazioni necessarie (linee, tariffe ordinarie e possibili agevolazioni).

La nuova opportunità offerta dal **buono della mobilità**, concepito con gli stessi criteri del buono pasto, permette a qualsiasi impresa di contribuire alle spese di trasporto grazie agli accordi stabiliti tra **un operatore gestionale e i vettori che prestano servizio**, ricevendone come pagamento un ticket che, al pari degli altri, arriva ad acquisire il valore di moneta contante. Si tratta di una proposta oggi attiva in sei città italiane.

Una Comunicazione adeguata alle esigenze

Se è vero che al mobility manager sono richieste competenze tecniche per risolvere problemi concreti con soluzioni di qualità, è altrettanto vero che un aspetto di fondamentale importanza nella gestione delle politiche di mobilità è saper orientare i comportamenti in modo non impositivo, ma **creando consenso**. Una buona comunicazione si rivela più efficace di tante piccole misure correttive perché può indurre la modifica di abitudini consolidate, e quindi **portare in modo graduale al cambiamento dei valori** radicati nel comportamento sociale.

Tra gli strumenti proposti **il bollettino**, da distribuire con cadenza trimestrale alle aziende e ai comuni aderenti al Coordinamento, inviato in formato elettronico ad enti ed aziende e a disposizione dei dipendenti della Provincia nelle bacheche e sul sito internet. Oltre alle informazioni sulle campagne abbonamenti o sugli incentivi del Trasporto Pubblico Locale, il bollettino promuoverà la mobilità sostenibile divulgando iniziative, seminari o convegni tanto nelle cadenze previste quanto nei **numeri monografici dedicati a particolari iniziative e nei numeri speciali**.

Per la rapidità d'invio e la diffusione capillare, la **posta elettronica** verrà utilizzata per diffondere iniziative, ricordare scadenze o promuovere campagne.

La **rete intranet** (con comunicazioni istituzionali e accessi riservati), sarà riservata ai soli dipendenti della Provincia mentre il **sito internet** è uno strumento ad accesso libero, completo e esauriente, in continuo aggiornamento, che permette di trovare tutte le informazioni relative alle attività del Settore mobilità e sicurezza della circolazione stradale, con sezione riservata ai mobility **managers aderenti** al Coordinamento.

ATTIVITA'

Tutte le attività sopra descritte saranno svolte direttamente dal personale della provincia e sarà coinvolta la ALESA, società strumentale della Provincia che, come detto, coordinerà anche il progetto di livello europeo recentemente finanziato dalla UE e quindi potrà integrare i risultati raggiunti.

2.c PROMOZIONE DEGLI ASPETTI ENERGETICI (Strumenti, Tecniche e Tecnologie) A MINOR IMPATTO AMBIENTALE

In tale ambito il Piano Provinciale per la Mobilità Sostenibile Provinciale terrà conto delle iniziative già intraprese nel campo del Piano Energetico Provinciale e delle Politiche per gli Acquisti Verdi (GPP).

Nell'ambito delle azioni intraprese a favore di una mobilità sostenibile ha una rilevante importanza l'acquisto da parte delle Amministrazioni Locali di veicoli a basso impatto ambientale nel rinnovo del proprio parco automezzi. I veicoli delle Amministrazioni Pubbliche, infatti, operano nelle aree urbane, accumulando spesso notevoli percorrenze annuali e consistenti consumi: le loro emissioni inquinanti rappresentano una problematica ambientale, in quanto riguardano zone densamente abitate.

Alla luce di queste considerazioni, la Provincia nell'ambito del Piano per la Mobilità Sostenibile si impegna a redigere un'adeguata ricognizione del proprio parco automezzi ed ad adottare le soluzioni più semplici ed efficaci oggi disponibili, per garantire ai propri veicoli di servizio un'elevata mobilità, con emissioni inquinanti contenute non solo entro i limiti normativi vigenti ma anche entro quelli più restrittivi previsti in un prossimo futuro.

Le principali disposizioni legislative inerenti l'inquinamento causato dagli automezzi impongono alle Pubbliche Amministrazioni l'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale e agevolano gli acquisti pubblici in questo settore.

Secondo l'articolo 5 del decreto ministeriale 27/3/1998, "nel rinnovo annuale del loro parco autoveicolare, le amministrazioni (...) dovranno prevedere che nella sostituzione degli autoveicoli (...) in dotazione una quota sia effettuata con autoveicoli elettrici, ibridi o con alimentazione a gas naturale, a gpl, con carburanti alternativi con pari livello di emissioni, dotati di dispositivo per l'abbattimento delle emissioni inquinanti (...)".

Per il raggiungimento degli obiettivi imposti agli Enti Pubblici, la legge 1/8/2002 n. 166 ha stanziato nuovi contributi finanziari, le cui modalità di distribuzione sono regolate dal decreto ministeriale 24/5/2004 "Attuazione dell'art. 17 della L. 1 agosto 2002, n. 166, in materia di contributi per la sostituzione del parco autoveicoli a propulsione tradizionale con veicoli a minimo impatto ambientale".

Tale decreto stabilisce l'entità dei contributi a favore di veicoli a trazione elettrica o ibrida e di veicoli con alimentazione a gas naturale, gpl o biofuel (doppia alimentazione). I contributi sono destinati al parziale finanziamento dei costi di acquisto o di locazione finanziaria di autovetture, autoveicoli per il trasporto di cose o promiscuo, ciclomotori, motoveicoli e macchine operatrici.

Nell'ambito dell'acquisto di nuovi veicoli, è opportuno che le Amministrazioni Pubbliche predispongano un capitolato nel quale formulare specifiche richieste riguardanti criteri tecnici, ambientali ed economici. Al di là dei comuni requisiti dei veicoli (tipologia, cilindrata, dimensione), gli Enti possono richiedere il rispetto di specifiche tecniche ed ambientali più restrittive: consumi massimi di carburante per i diversi cicli (urbano ed extraurbano), limiti alle emissioni inquinanti ed altre prescrizioni di natura diversa ancora più stringenti.

Per quanto riguarda l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale, gli Enti Pubblici devono tener conto della disponibilità sul mercato di prodotti che soddisfano le caratteristiche richieste e della possibilità di fare rifornimento lungo la locale rete di distribuzione dei carburanti (per veicoli a gpl e metano).

Si deve infine osservare che in alcuni casi la scelta di un automezzo a carburante alternativo può risultare estremamente difficile e l'Amministrazione è costretta ad orientarsi verso automezzi con motori tradizionali: in tal caso l'Amministrazione deve richiedere il rispetto dei più stringenti limiti

sulle emissioni inquinanti, fissati dalla Direttiva 98/69/CE per i veicoli leggeri a benzina e a gasolio e dalla Direttiva 99/96/CE per i motori pesanti (Direttive Euro IV).

L'analisi del parco automezzi provinciale permetterà di individuare le principali azioni che lo stesso Ente potrà intraprendere nel campo della mobilità sostenibile.

Sarà redatto un piano di acquisti e manutenzione integrato nel manuale degli acquisti verdi della provincia e tale metodologia verrà diffusa a tutti i Comuni del territorio.

Tutte le attività sopra descritte saranno svolte direttamente dal personale della provincia e sarà coinvolta la ALESA, società strumentale della Provincia, esperta in materia energetica.

.