



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**

ATTIVAZIONE E PROMOZIONE DEGLI STRUMENTI DEL MOBILITY MANAGEMENT

IL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO

**LETTERE INTENTI PER ATTIVAZIONE MOBILITY MANAGER D'AREA
E INCONTRI CON ASSOCIAZIONI**



1. INTRODUZIONE

Mobility Management significa letteralmente "gestione della mobilità" e nell'accezione ormai affermata in ambito europeo, il Mobility Management è un approccio ai problemi della mobilità fondamentalmente orientato alla gestione della domanda, che sviluppa ed implementa strategie volte ad assicurare il trasporto delle persone e delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico e, in particolare, per:

- migliorare la mobilità nelle aree urbane rendendo più efficienti i flussi di persone, veicoli e merci;
- salvaguardare e valorizzare l'ambiente con soluzioni innovative e basso impatto ambientale;
- sviluppare, consolidare e diffondere la cultura della mobilità sostenibile, orientata allo sviluppo sostenibile e di qualità.

Le misure proprie del Mobility Management non prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture, piuttosto la creazione di nuove partnerships e la realizzazione di strumenti di supporto e sensibilizzazione attraverso tre tipi di iniziative:

- ⇒ di concessione (incentivi per l'adozione di mezzi ecologici, convenzioni, offrendo servizi e sconti);
- ⇒ di persuasione (attività di comunicazione e sensibilizzazione);
- ⇒ di restrizione (far pagare la sosta delle auto in centro).

Il Mobility Management si pone l'obiettivo di ridurre il numero di veicoli privati circolanti a favore di mezzi di trasporto alternativi, migliorando così l'accessibilità ai centri urbani e diminuendo il grado di concentrazione di sostanze inquinanti.

Il Mobility Management è un'attività centrale rispetto ai problemi di mobilità urbana, sia per le Pubbliche Amministrazioni, sia per le Aziende. A fronte degli strumenti a disposizione sono poi identificati target precisi, che possono essere genericamente ricondotti alle forme di mobilità conosciute, oppure a gruppi particolari di utenza.

Le misure proprie del Mobility Management sono definite "*software*", cioè non prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture, ma si concentrano su iniziative di persuasione, concessione e restrizione.

- Le strategie di persuasione identificano piani di informazione e comunicazione volti a creare la coscienza del problema e si pongono l'obiettivo di modificare le abitudini quotidiane.

- Le strategie di concessione consistono in nuovi servizi per i cittadini, caratterizzati da alto valore aggiunto di mobilità urbana e di valori ecologici rappresentati.
- Le strategie di restrizione rappresentano misure già in passato come le politiche di *Park Pricing* e Road Pricing o le zone a traffico limitato, tutte iniziative che disincentivano l'utilizzo dell'auto privata da parte di singoli conducenti.

Il ruolo del **Mobility Manager di Area** Territoriale Urbana (o di Bacino Sovracomunale, a seconda della realtà specifica) è duplice: da una parte studia i comportamenti di viaggio e le caratteristiche degli spostamenti sistematici casa - lavoro, dall'altra svolge funzioni di supporto per i responsabili della mobilità aziendale e di coordinamento dell'attività tra il Comune e le Aziende di Trasporto operanti sul territorio.

Risulta infatti necessario, al fine di raggiungere in modo efficiente ed efficace gli obiettivi prefissati, un tecnico dei trasporti, figura intermediaria di collegamento tra il livello politico e quello gestionale.

Per poter svolgere in modo adeguato il suo ruolo, il Mobility Manager di Area deve poter disporre di tutte le informazioni relative alle Aziende del territorio che devono adottare il Piano degli Spostamenti Casa - Lavoro.

Un utile strumento di lavoro è costituito dal SIT (Sistema Informativo Territoriale): date le sue potenzialità di strumento di analisi e di supporto alle decisioni, esso permette sia di descrivere il "sistema" territorio in modo dettagliato, sia di valutare in maniera integrata le informazioni raccolte.

Concretamente, il Mobility Manager di Area ha il compito di :

- adottare le misure previste dal Decreto, come l'uso collettivo di auto (car pooling) e l'uso di auto in multiproprietà (car sharing) e in generale, promuovere modi di trasporto ambientalmente e socialmente sostenibili;
- promuovere azioni di divulgazione e linee guida per le Aziende;
- fornire supporto alle Aziende nella redazione dei Piani di Spostamento;
- fornire alle Aziende assistenza tecnico - legale per la stipula degli accordi di programma e per l'erogazione dei contributi e incentivi diretti a forme di trasporto sostenibili;
- integrare i Piani di Spostamento e le politiche dell'Amministrazione Comunale;
- costituire un osservatorio e una rete di collegamento e di scambio informativo con le diverse esperienze di mobility management a livello nazionale ed internazionale.

Il ruolo del **Mobility Manager Aziendale** consiste nella realizzazione e adozione del Piano degli Spostamenti Casa - Lavoro dei dipendenti.

Gli obiettivi di questa attività possono essere così sintetizzati:

- migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro, disincentivando l'utilizzo individuale dell'auto privata a favore di altri modi di trasporto a basso impatto ambientale;
- gestire la domanda di mobilità dei dipendenti (in termini di numero di viaggi e durata/distanza dello spostamento).

La redazione del Piano comporterà una fase iniziale di analisi del contesto interno (realtà aziendale) ed esterno all'Azienda per definire gli obiettivi perseguibili e stabilire le iniziative da attuare, il programma di comunicazione e le procedure di valutazione dei risultati ottenuti. A tal fine, il Mobility Manager Aziendale ha diversi strumenti strategici a sua disposizione, tra cui di notevole importanza la pianificazione di marketing, nel contesto, ad esempio, delle strategie di persuasione. Esse riguardano essenzialmente campagne di informazione che rendano ben chiara l'importanza del problema con lo scopo ultimo di modificare le ormai radicate abitudini quotidiane dei cittadini nel campo dei trasporti. Il solo intervento dei media potrebbe però risultare insufficiente, sarebbe dunque auspicabile l'organizzazione di eventi, manifestazioni o feste che trasmettano messaggi positivi e coerenti con le attività di Mobility Management.

2. LA NORMATIVA

2.1 Le disposizioni comunitarie di riferimento

La normativa europea in materia di mobilità sostenibile, dato il principio di sussidiarietà che delega agli Stati membri l'adozione di norme in materia di trasporti urbani, si focalizza principalmente sul miglioramento della qualità dei combustibili, sulla differenziazione delle fonti energetiche usate nel campo dei trasporti, sul miglioramento degli standard emissivi e sulla promozione di buone pratiche. Al primo tipo di interventi fa riferimento la direttiva che disciplina il tenore di zolfo ammesso per i combustibili liquidi e quella sulla qualità della benzina e del combustibile diesel (Direttive 93/12/CE e 90/70/CE successivamente modificate dalla 2003/17/CE nella parte di qualità dei carburanti e dalla 2007/71/CE nella definizione delle relative tecniche di misura). L'interesse per la differenziazione energetica viene invece sancito a livello normativo con la Direttiva 2003/30/CE che ha come scopo la promozione dell'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione di carburante diesel o di benzina nei trasporti. L'art.3, in particolare, fissa al 5,75% la quota minima di mercato, calcolata sul valore energetico, destinata ai carburanti rinnovabili da raggiungere entro il 2010.

Per quanto attiene la normativa sulle emissioni da veicoli, le istituzioni dell'Unione europea sono intervenute nel corso degli anni con direttive che pongono vincoli all'omologazione dei veicoli in base alle emissioni prodotte. La prima Direttiva in tal senso è la 70/220/CE che fissa limiti per le emissioni di monossido di carbonio ed idrocarburi incombusti. La stessa è stata integrata (con il limiti sugli NOx esulle particelle inquinanti per i motori diesel) e più volte modificata in senso più restrittivo con successive Direttive fino alla 89/458/CE. A partire dalla 91/441/CE è stata emanata una serie di Direttive note con il nome di "Euro1-Euro 5" che inaspriscono i limiti di emissioni oltre a prevedere l'obbligo per le case costruttrici di adottare determinate soluzioni tecnologiche (ad esempio la direttiva "Euro 1" 91/441/CE impone di montare sulle auto da omologare la marmitta catalitica e di usare l'alimentazione ad iniezione). Dall'inizio del 2006 è in vigore la Direttiva "Euro 4", mentre dal Gennaio 2008 subentrerà la Direttiva "Euro 5" (2005/55/CE B2). Le Direttive qui citate si riferiscono agli autoveicoli e ai veicoli commerciali leggeri, ma analoghe direttive sono state emanate per gli autocarri e per ciclomotori e motocicli. Relativamente al tema specifico dei trasporti e della mobilità sostenibile in ambiente urbano la strategia dell'Unione Europea, proprio in virtù del già citato principio di sussidiarietà, si esprime attraverso la pubblicazione di documenti di indirizzo e orientamento delle politiche in materia. Al riguardo si possono citare i Libri Bianchi (documenti che contengono proposte di azione dell'UE in uno specifico settore) dei Trasporti

dell'1992 e del 2001 che individuano una serie di obiettivi volti a favorire lo sviluppo in Europa di un sistema di trasporti efficace ed efficiente nel rispetto delle esigenze economiche, sociali ed ambientali. In particolare, il Libro Bianco del 2001 (La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte) individua un vero e proprio programma di azione e una serie di misure che devono essere adottate in maniera scaglionata nel tempo fino al 2010. Uno degli obiettivi proposti è quello di "porre gli utenti al centro della politica dei trasporti"; le misure indicate per perseguire tale obiettivo comprendono: l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto stradale (ad esempio tramite l'armonizzazione delle sanzioni e l'uso di sistemi tecnologici innovativi), l'aumento della consapevolezza da parte degli utenti dei costi dei trasporti (per esempio tramite una politica di tariffazione dell'uso delle infrastrutture), la diffusione di pratiche quali l'intermodalità del trasporto passeggeri e la razionalizzazione del trasporto urbano (per esempio differenziando le fonti energetiche, stimolando la domanda di trasporto con la sperimentazione e diffondendo esempi di buone pratiche). L'interesse europeo per una mobilità urbana sostenibile viene ulteriormente rafforzato nel 2007 con la pubblicazione, da parte della Commissione europea, del primo Libro Verde (Verso una nuova cultura della mobilità urbana) sul tema specifico della mobilità in ambiente urbano. Il Libro Verde è una raccolta di riflessioni, pubblicata dalla Commissione Europea, volta a stimolare un dibattito pubblico sull'argomento; in particolare nel documento vengono individuate cinque "sfide" che le città europee devono affrontare: per un traffico scorrevole nelle città, per una città più pulita, per un trasporto urbano più intelligente, per un trasporto urbano accessibile e per un trasporto urbano sicuro. Per ogni sfida il Libro Verde descrive la problematica e propone alcune opzioni; relativamente al tema del traffico scorrevole nelle città, le opzioni proposte comprendono la promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta, l'ottimizzazione dell'uso dell'automobile privata (tra mite la promozione di car sharing, carpooling, forme di mobilità virtuale come il telelavoro e una specifica politica in materia di parcheggi), ma anche l'attenzione al tema del trasporto merci in area urbana. Relativamente alla qualità dell'aria, con la direttiva 80/779/CE vengono fissati i valori limite e i valori guida per anidride solforosa e le particelle in sospensione. Successive sono le individuazioni dei valori limite per il piombo (Pb) contenuto in atmosfera (Direttiva 82/884/CEE) e dei valori limite e dei valori guida del biossido di azoto (NO₂) (Direttiva 85/203/CE). La Direttiva 92/72/CE fissa le soglie per la protezione della salute e per la protezione della vegetazione e la soglia di allerta della popolazione per l'ozono (O₃). Un passo importante è segnato dalla Direttiva 96/62/CE (Direttiva quadro sulla qualità dell'aria) che definisce, per i Paesi membri, criteri e metodi omogenei in materia di "valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente". Da tale provvedimento derivano quattro direttive specifiche per diversi inquinanti (le cosiddette "direttive figlie"): le Direttive 99/30/CE e 2000/69/CE definiscono i valori

limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo (SO₂), il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle, il piombo, il benzene ed il monossido di carbonio; la Direttiva 2002/3/CE, relativa all'ozono, definisce gli obiettivi a lungo termine, i valori bersaglio, la soglia di allarme e la soglia di informazione per questo inquinante abrogando la 92/72/CE (tale direttiva definisce inoltre criteri e metodi comuni per la valutazione delle concentrazioni di ozono nell'aria ambiente e, ove opportuno dei suoi precursori); la Direttiva 2004/107/CE, infine, introduce i valori obiettivo per "nuovi" inquinanti quali l'arsenico, il cadmio, il nickel e gli idrocarburi policiclici aromatici (per i quali sono definiti criteri comuni ai Paesi membri sia per la valutazione delle concentrazioni in aria sia per le disposizioni).

3. La normativa in Italia

Il mobility management in Italia è stato introdotto con il decreto promosso dal Ministero dell'Ambiente: "mobilità sostenibile nelle aree urbane" del 27 marzo 1998. Questo decreto ha promosso l'introduzione di politiche ed interventi finalizzati al governo della domanda di mobilità, introducendo, tra l'altro, la figura del Mobility Manager Aziendale e finanziando la costituzione di appositi uffici presso le amministrazioni locali. Attraverso la figura dei Mobility Manager di Area, questi uffici hanno il compito di coordinare nel loro complesso le attività di mobility management promosse nel comparto territoriale di riferimento. Il decreto del marzo 1998 prevede che le organizzazioni con più di 300 dipendenti su una singola unità locale o più di 800 dipendenti su più unità locali nominino un responsabile della mobilità. Questo decreto è stato una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale alla firma del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincola l'Italia ad una riduzione dell'6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990.

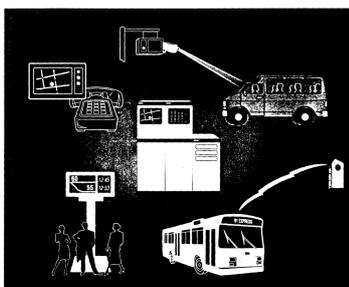
Nel dicembre 2000 lo stesso Ministero ha emanato un ulteriore decreto che incentiva l'implementazione del mobility management attraverso il finanziamento, a Comuni e/o forme associative di Comuni, non solo di interventi relativi agli spostamenti casa- lavoro, ma anche di "piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico".

3. LE ESPERIENZE

3.1 Il mobility management nel mondo



April 1992



ADVANCED PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEMS PROGRAM
A Component of the Departmental IVHS Initiative

Office of Technical Assistance and Safety

Le tecniche di Mobility Management iniziano ad affermarsi agli inizi degli Anni '90 negli Stati Uniti ed in alcuni paesi europei, quali il Belgio, la Gran Bretagna, l'Olanda e la Svizzera.

Negli Stati Uniti, il Mobility Management trova larga applicazione nella realizzazione di *commuter plans* (Piani di spostamento casa - lavoro), mentre nel contesto di aree urbane si sviluppa l'ottimizzazione delle sinergie derivanti dall'utilizzo delle moderne tecnologie e nuove forme di trasporto pubblico (il programma viene denominato *APTS - Advanced Public Transportation System*).

In Europa, due prime iniziative di ricerca vengono finanziate dalla Commissione Trasporti della Comunità: i progetti *Momentum* (*Mobility Management for the urban environment*) e *Mosaic* (*Mobility strategy applications in the community*), che hanno costituito la base teorica ed hanno fornito un utile riferimento

a casi concreti, sulla quale si sono sviluppate le esperienze più significative del Mobility Management in ambito europeo.

In Gran Bretagna, esempi di partnership nell'area di Nottingham indicano un aumento del 9% nell'uso del trasporto collettivo ed un alto livello di soddisfazione dell'utenza, ottenuto attraverso: promozione di biglietti stagionali, promozioni per spostamenti in ore o direzioni dove i servizi sono sotto capacità, sviluppo di informazione e comunicazione.

Ricerche condotte in Austria dimostrano che circa il 21% di tutti gli spostamenti non sono realizzati con il trasporto pubblico solo per mancanza di informazione o per informazioni inadeguate.

In Olanda, 225 aziende, ossia il 6% di tutte le aziende olandesi con oltre 50 dipendenti, hanno volontariamente implementato il Mobility Management e nel 37% dei casi i risultati sono stati positivi.

In Svizzera, l'introduzione dell'abbonamento speciale per dipendenti nell'area di Zurigo, dove è anche applicata la comunità tariffaria, ha portato ad aumenti compresi tra il 4% ed il 12% nell'uso del trasporto pubblico su aziende con un numero di dipendenti compreso tra 3.000 e 10.000. Sempre



in Svizzera, la promozione della bicicletta presso la Novartis di Basilea ha portato da 500 a 4.630 il numero di pendolari ciclisti dal 1970 al 1997.

Nel 2000 è nato il progetto europeo EPOMM (*European Platform on Mobility Management*), rete di sette stati europei (Francia, Belgio, Olanda, Austria, Gran Bretagna, Svezia, Italia), finanziato e supportato dall'Unione Europea, 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.



3.2 Il mobility management in Italia

Anche sulla base delle esperienze straniere, in Italia è stata introdotta, con il Decreto Ronchi "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" del 27 marzo 1998 - una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincola l'Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990 - la figura del Mobility Manager aziendale, il cui compito è quello di valutare la disponibilità dei dipendenti a forme alternative all'uso individuale dell'auto privata e di proporre opzioni di trasporto credibili. Al fine di trovare soluzioni concrete, questi referenti si interfacciano con i Mobility Manager di area previsti dalle amministrazioni pubbliche.

L'Articolo 3 del Decreto sopracitato precisa che le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali, localizzate in Comuni compresi in zone a rischio di inquinamento atmosferico, devono nominare un responsabile della mobilità aziendale (Mobility Manager aziendale), avente il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale attraverso l'adozione del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro" (P.S.C.L.). Tale piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

Con il Decreto 20 Dicembre 2000 del servizio Iar del Ministero dell'Ambiente, nella sezione "Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali", si è promossa anche la realizzazione d'interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone e delle merci, finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile. Tale Decreto incentiva l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento, a Comuni e/o a forme associative di Comuni, anche di "piani per la gestione della

domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico". nel contempo il Decreto del 2000 estende l'applicazione del Decreto del 1998 a tutti i Comuni, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico.



In Italia sono state introdotte due figure professionali: il Mobility Manager di Area, di nomina comunale, il quale definisce e coordina gli interventi attuati nell'area di competenza ed il Mobility Manager aziendale, che deve realizzare il piano di mobilità dei dipendenti.

Nello schema introdotto in Italia il Mobility Manager di Area raccoglie le esigenze dei

singoli Mobility Manager aziendali ed elabora le strategie orientate alla gestione della mobilità casa-lavoro nel suo complesso. La sua è un'importante funzione di coordinamento e di intermediario tra tutte le differenti parti coinvolte. Il Mobility Manager di Area 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 in ciascuna impresa.

Gli obiettivi del Mobility Manager di Area possono perciò essere identificati con:

- il miglioramento della mobilità urbana dell'intera area di riferimento e
- la riduzione dell'utilizzo dell'auto personale e degli spostamenti individuali.

A tal fine, gli strumenti del Mobility Manager di Area sono rappresentati da una gamma di iniziative, fra le quali:



- ⇒ la promozione di nuovi sistemi di mobilità (Car Sharing, Car Pooling, Taxi Collettivo) e di mezzi di trasporto non inquinanti e non motorizzati;
- ⇒ l'ottimizzazione e la promozione del trasporto pubblico locale;
- ⇒ lo sviluppo dell'intermodalità degli spostamenti;
- ⇒ la riduzione dei picchi di traffico nelle ore di punta e dei

chilometri percorsi dalle auto private.

Gli obiettivi del Mobility Manager aziendale sono principalmente due:

- migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro disincentivando l'utilizzo personale dell'auto privata a favore di altri modi di trasporto collettivi, ecologici e non motorizzati;
- gestire la domanda di mobilità dei dipendenti in termini di numero di viaggi e durata/distanza dello spostamento.

Questi obiettivi possono essere raggiunti attraverso la realizzazione e l'adozione del Piano



Spostamenti Casa - Lavoro dei dipendenti.

Tale Piano annuale, da presentare al Comune entro il 31 dicembre di ogni anno, è un documento strategico avente l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata, che deve avere i seguenti contenuti:

- analisi del contesto esterno/interno all'azienda;
- definizione degli obiettivi perseguibili e delle iniziative specifiche;
- programmi di attuazione, comunicazione e valutazione.

Il P.S.C.L. può essere organizzato e schematizzato in cinque fondamentali fasi operative:

1. fase informative e di analisi
2. fase progettuale
3. fase di confronto
4. fase attuativa
5. fase di aggiornamento e di monitoraggio.

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 molto sviluppato e i dati più recenti mostrano 800 mobility manager già nominati sul territorio nazionale. Ad essi 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.

Nel 2009 si contavano in Italia 66 Uffici d'Area (54 a livello comunale, 11 a livello provinciale o area vasta, uno di area industriale).

	Uffici d'area a livello comunale	Prov.
1	Comune di Ancona	AN
2	Comune di Aosta	AO
3	Comune di Asti	AT

	Uffici d'area a livello comunale	Prov.
4	Comune di Bari	BA
5	Comune di Bologna	BO
6	Comune di Bolzano	BZ
7	Comune di Brescia	BS
8	Comune di Catania	CT
9	Comune di Cremona	CR
10	Comune di Cuneo	CN
11	Comune di Cusano Milanino	MI
12	Comune di Fano	PS
13	Comune di Firenze	FI
14	Comune di Foggia	FG
15	Comune di Genova	GE
16	Comune di Grosseto	GR
17	Comune di Grugliasco	TO
18	Comune di Imola	BO
19	Comune di Livorno	LI
20	Comune di Manfredonia	FG
21	Comune di Mantova	MN
22	Comune di Messina	ME
23	Comune di Milano	MI
24	Comune di Modena	MO
25	Comune di Monza	MI
26	Comune di Napoli	NA
27	Comune di Novara	NO
28	Comune di Padova	PD
29	Comune di Palermo	PA
30	Comune di Parma	PR
31	Comune di Perugia	PG
32	Comune di Pesaro	PS
33	Comune di Piacenza	PC

	Uffici d'area a livello comunale	Prov.
34	Comune di Pisa	PI
35	Comune di Pistoia	PT
36	Comune di Pozzuoli	NA
37	Comune di Reggio Calabria	RC
38	Comune di Reggio Emilia	RE
39	Comune di Roma	RM
40	Comune di Salerno	SA
41	Comune di San Donato Milanese	MI
42	Comune di Siracusa	SR
43	Comune di Terni	TR
44	Comune di Torino	TO
45	Comune di Trento	TN
46	Comune di Treviso	TV
47	Comune di Trieste	TS
48	Comune di Udine	UD
49	Comune di Venezia	VE
50	Comune di Vicenza	VI
51	Comune di Vercelli	VC
52	Comune di Verona	VR
53	Comune di Viareggio	LU
54	Comune di Vimercate	MI

	Uffici d'area a livello provinciale	Prov.
55	Piana Fiorentina	FI
56	Provincia di Asti	AT
57	Provincia di Biella	BI
58	Provincia di Bergamo	BG
59	Provincia di Bologna	BO
60	Provincia di Ferrara	FE
61	Provincia di Milano	MI
62	Provincia di Rimini	RN

	Uffici d'area a livello provinciale	Prov.
63	Provincia di Torino	TO
64	Provincia di Treviso	TV
65	Provincia di Venezia	VE
	Uffici d'area industriale	Prov.
66	1° Macrolotto Industriale di Prato	PO

3.3 La situazione in Provincia di Chieti

La Provincia di Chieti non ha ancora istituito l'ufficio di mobility management, così come risulta che nessun Comune ha operato in tal senso, anche se numerose sono le iniziative di nicchia intraprese.



Tuttavia Provincia e Comuni hanno costruito la base per un'azione condivisa sul territorio per il decollo di tale forma di gestione della mobilità, unitamente alla gestione sostenibile dell'energia.

Tale azione consiste nell'adesione all'iniziativa comunitaria **“Covenant of Mayors – Patto di Sindaci”**.

Il 25 settembre 2009, nel corso della Conferenza Europea sul cambiamento climatico in Huelva (Spagna), la Provincia di Chieti ha firmato la “Covenant of Mayors” - Patto dei Sindaci. Con tale accordo, la Provincia di Chieti ha assunto formalmente il ruolo di “Struttura di Supporto” della Commissione Europea, per il proprio territorio per la promozione e attuazione del Patto che prevede l'attività di coinvolgimento dei comuni d'Europa, finalizzata alla redazione di piani di sviluppo delle energie rinnovabili e del risparmio energetico per il conseguimento degli obiettivi del Pacchetto Clima ed Energia “20-20-20” (-20% di riduzione di CO₂, + 20% di aumento dell'efficienza energetica, 20% di energia da fonti rinnovabili). In pratica il Patto dei Sindaci riunisce i primi cittadini delle collettività europee che hanno deciso di impegnarsi per contribuire a raggiungere e superare entro il 2020 gli obiettivi energetici e climatici stabiliti dalla strategia del Pacchetto Clima ed energia “20-20-20”. Il Patto dei Sindaci è volontario, non oneroso ed aperto alle collettività locali di qualsivoglia dimensione territoriale ma, per converso, vincola le amministrazioni comunali che lo sottoscrivono a redigere un piano d'azione pluriennale che sappia cogliere gli obiettivi richiamati nello sviluppo dell'efficienza energetica, delle fonti rinnovabili e la riduzione di gas serra.

Il Patto dei Sindaci rappresenta un'occasione unica per il nostro territorio, per i nostri cittadini e per le nostre amministrazioni chiamate, oggi più che mai, ad essere interpreti attivi di una "Azione Locale in un Contesto Globale". I temi della sostenibilità ambientale ed energetica non conoscono confini territoriali, necessitano di essere affrontati congiuntamente e rappresentano un tema importante anche per il dialogo tra le amministrazioni, dal livello locale a quello europeo. Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (SEAP) è un documento nel quale far convergere le iniziative che le città, gli attori pubblici e privati, che operano sul territorio, intendono attuare per raggiungere l'ambizioso obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂.

Il 21 novembre, alle ore 9.00 presso la Sala Convegni del Complesso Monumentale S. Spirito in Via Santo Spirito – Lanciano, c'è stata la cerimonia ufficiale della firma del Patto dei Sindaci - Covenant of Mayors, da parte dei Sindaci delle Amministrazioni Comunali.



Tutti Comuni del territorio provinciale hanno formalmente aderito, come dalla tabella allegata.



N.	COMUNE	DATA DELIBERAZIONE	DATA ADESIONE
1.	ALTINO	12/11/2009	21/11/2009
2.	ARCHI	16/11/2009	21/11/2009
3.	ARI	13/11/2009	21/11/2009
4.	ARIELLI	04/11/2009	21/11/2009
5.	ATESSA	16/11/2009	21/11/2009
6.	BOMBA	07/11/2009	21/11/2009
7.	BORRELLO	14/11/2009	21/11/2009
8.	BUCCHIANICO	12/11/2009	21/11/2009
9.	CANOSA SANNITA	17/11/2009	21/11/2009
10.	CARPINETO SINELLO	30/10/2009	21/11/2009
11.	CARUNCHIO	10/11/2009	21/11/2009
12.	CASACANDITELLA	07/11/2009	21/11/2009
13.	CASALANGUIDA	14/11/2009	21/11/2009
14.	CASALBORDINO	20/11/2009	21/11/2009
15.	CASALINCONTRADA	06/11/2009	21/11/2009
16.	CASOLI	16/11/2009	21/11/2009
17.	CASTELFRENTANO	18/11/2009	21/11/2009
18.	CASTELGUIDONE	14/11/2009	21/11/2009
19.	CASTIGLIONE M. MARINO	30/10/2009	21/11/2009
20.	CELENZA SUL TRIGNO	28/10/2009	21/11/2009
21.	CHIETI	10/11/2009	21/11/2009
22.	CIVITALUPARELLA	21/10/2009	21/11/2009
23.	CIVITELLA M. RAIMONDO	10/11/2009	21/11/2009
24.	COLLEDIMACINE	09/11/2009	21/11/2009
25.	COLLEDIMEZZO	07/11/2009	21/11/2009
26.	CRECCHIO	13/11/2009	21/11/2009
27.	CUPELLO	16/11/2009	21/11/2009
28.	DOGLIOLA	09/11/2009	21/11/2009
29.	FALLO	07/11/2009	21/11/2009
30.	FARA F. PETRI	17/11/2009	21/11/2009
31.	FARA SAN MARTINO	10/11/2009	21/11/2009
32.	FILETTO	17/11/2009	21/11/2009
33.	FOSSACESIA	16/11/2009	21/11/2009
34.	FRAINE	17/11/2009	21/11/2009
35.	FRANCAVILLA AL MARE	17/11/2009	21/11/2009
36.	FRESAGRANDINARIA	23/10/2009	21/11/2009
37.	FRISA	20/11/2009	21/11/2009
38.	FURCI	11/11/2009	21/11/2009
39.	GAMBERALE	20/11/2009	21/11/2009
40.	GESSOPALENA	16/11/2009	21/11/2009
41.	GISSI	05/11/2009	21/11/2009
42.	GIULIANO TEATINO	12/11/2009	21/11/2009
43.	GUARDIAGRELE	12/11/2009	21/11/2009
44.	GUILMI	12/11/2009	21/11/2009
45.	LAMA DEI PELIGNI	11/11/2009	21/11/2009
46.	LANCIANO	13/11/2009	21/11/2009

N.	COMUNE	DATA DELIBERAZIONE	DATA ADESIONE
47.	LENTELLA	05/11/2009	21/11/2009
48.	LETTOPALENA	09/11/2009	21/11/2009
49.	LISCIA	12/11/2009	21/11/2009
50.	MIGLIANICO	12/11/2009	21/11/2009
51.	MONTAZZOLI	17/10/2009	21/11/2009
52.	MONTEBELLO SUL S.	13/11/2009	21/11/2009
53.	MONTEFERRANTE	11/11/2009	21/11/2009
54.	MONTELAPIANO	07/11/2009	21/11/2009
55.	MONTENERODOMO	19/11/2009	21/11/2009
56.	MONTEODORISIO	12/11/2009	21/11/2009
57.	MOZZAGROGNA	30/10/2009	21/11/2009
58.	ORSOGNA	20/11/2009	21/11/2009
59.	ORTONA	02/12/2009	21/11/2009
60.	PAGLIETA	02/11/2009	21/11/2009
61.	PALENA	10/11/2009	21/11/2009
62.	PALMOLI	14/11/2009	21/11/2009
63.	PALOMBARO	06/11/2009	21/11/2009
64.	PENNADOMO	07/11/2009	21/11/2009
65.	PENNAPIEDIMONTE	07/11/2009	21/11/2009
66.	PERANO	29/10/2009	21/11/2009
67.	PIETRAFERRAZZANA	13/11/2009	21/11/2009
68.	PIZZOFERRATO	14/11/2009	21/11/2009
69.	POGGIOFIORITO	12/11/2009	21/11/2009
70.	POLLUTRI	19/11/2009	21/11/2009
71.	PRETORO	13/11/2009	21/11/2009
72.	QUADRI	12/11/2009	21/11/2009
73.	RAPINO	14/11/2009	21/11/2009
74.	RIPA TEATINA	06/11/2009	21/11/2009
75.	ROCCA SAN GIOVANNI	13/11/2009	21/11/2009
76.	ROCCAMONTEPIANO	10/11/2009	21/11/2009
77.	ROCCASCALEGNA	05/11/2009	21/11/2009
78.	ROCCASPINALVETI	14/11/2009	21/11/2009
79.	ROIO DEL SANGRO	07/11/2009	21/11/2009
80.	ROSELLO	29/10/2009	21/11/2009
81.	SAN BUONO	11/11/2009	21/11/2009
82.	SAN GIOVANNI LIPIONI	31/10/2009	21/11/2009
83.	SAN GIOVANNI TEATINO	04/11/2009	21/11/2009
84.	SAN MARTINO SULLA M.	12/11/2009	21/11/2009
85.	SAN SALVO	19/11/2009	21/11/2009
86.	SAN VITO CHIETINO	19/10/2009	21/11/2009
87.	SANTA MARIA IMBARO	12/11/2009	21/11/2009
88.	S. EUSANIO DEL S.	14/11/2009	21/11/2009
89.	SCERNI	06/11/2009	21/11/2009
90.	SCHIAVI D'ABRUZZO	30/10/2009	21/11/2009
91.	TARANTA PELIGNA	10/11/2009	21/11/2009
92.	TOLLO	13/11/2009	21/11/2009
93.	TORINO DI SANGRO	16/11/2009	21/11/2009

N.	COMUNE	DATA DELIBERAZIONE	DATA ADESIONE
94.	TORNARECCIO	14/11/2009	21/11/2009
95.	TORREBRUNA	26/10/2009	21/11/2009
96.	TORREVECCHIA T.	20/10/2009	21/11/2009
97.	TORRICELLA PELIGNA	05/11/2009	21/11/2009
98.	TREGLIO	12/11/2009	21/11/2009
99.	TUFILLO	10/11/2009	21/11/2009
100.	VACRI	10/11/2009	21/11/2009
101.	VASTO	11/11/2009	21/11/2009
102.	VILLA SANTA MARIA	10/11/2009	21/11/2009
103.	VILLALFONSINA	09/11/2009	21/11/2009
104.	VILLAMAGNA	11/11/2009	21/11/2009

E' evidente che il SEAP, esteso a tutti i Comuni del territorio è un contenitore unico per inserire un accordo tra Enti e aziende per il decollo del management d'area della mobilità ed in tal senso si opererà nel prossimo futuro.

A livello conoscitivo, rispetto alle aziende insediate sul territorio, è stata anche svolta una indagine unitamente alla Confindustria per capire lo stato dell'arte di partenza e la sensibilità esistente verso la problematica. A tal fine si è deciso di effettuare un'indagine aziendale sulla mobilità attraverso la somministrazione di un apposito questionario rivolto in particolare alle aziende operanti nel settore manifatturiero insistenti sul territorio provinciale che stando alla classificazione del CRESA presentano un numero di dipendenti superiore a 60.

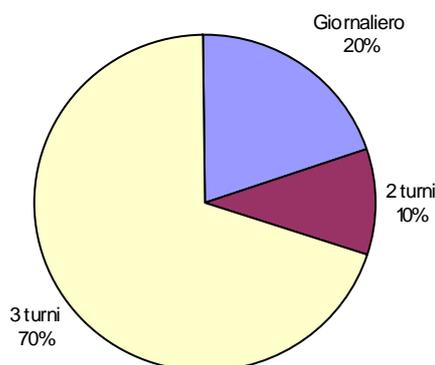
Tra le aziende intervistate hanno risposto circa un 23% e questo dimostra già a monte la mancanza di conoscenza e di sensibilità nei confronti della tematica. La forte crisi che attanaglia il settore è evidentemente un diversivo troppo importante che, mettendo a repentaglio l'esistenza stessa delle ditte, pone le altre problematiche in secondo piano.

Di seguito si riportano i principali risultati dell'indagine.

La prima parte de questionario riguardava informazioni generali sulle aziende al fine di un loro inquadramento sul territorio. Da questo è risultato che esse sono ubicate in diverse aree industriali ricadenti nei Comuni della Provincia ovvero: Atessa, Casoli, Chieti, San Salvo, Casalbordino, Gissi, Lanciano, San Giovanni Teatino, Tollo e Torino di Sangro. Si tratta prevalentemente di aziende con un numero di dipendenti inferiore a 300 eccetto un caso che supera i 1000 dipendenti.

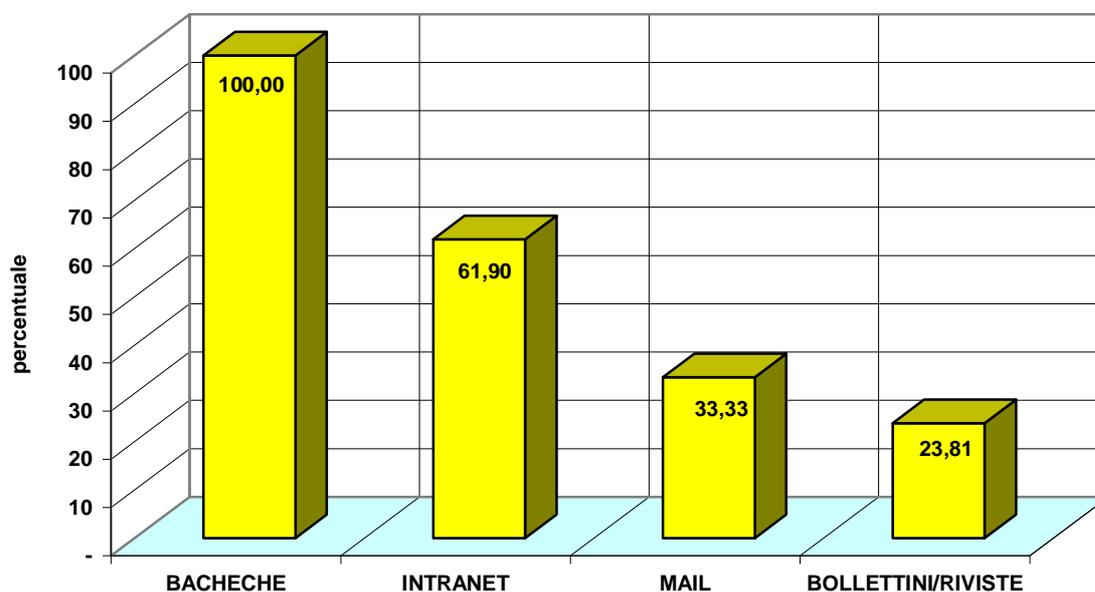
Per quanto riguarda l'orario di attività, come riportato nel seguente grafico, un 20% ricopre la fascia giornaliera, un 10% effettua 2 turni di lavoro e il restante 70% ne effettua 3, il che si traduce in una concentrazione del traffico che investe gli orari di inizio e fine dei turni ovvero le 6:00 le 14:00 e le 22:00.

ORARIO ATTIVITA'



Dopo queste informazioni di carattere generale si passa ad analizzare più nel dettaglio l'attività aziendale per quel che riguarda gli strumenti di comunicazione interna adottati e dalle risposte si evince che tutte le aziende dispongono di bacheche per le affissioni di comunicazione al personale, inoltre un 60% circa di esse utilizza la rete intranet, quasi il 35% si avvale dello strumento di posta elettronica interna ed un 25% circa pubblica bollettini e riviste aziendali a cadenza periodica.

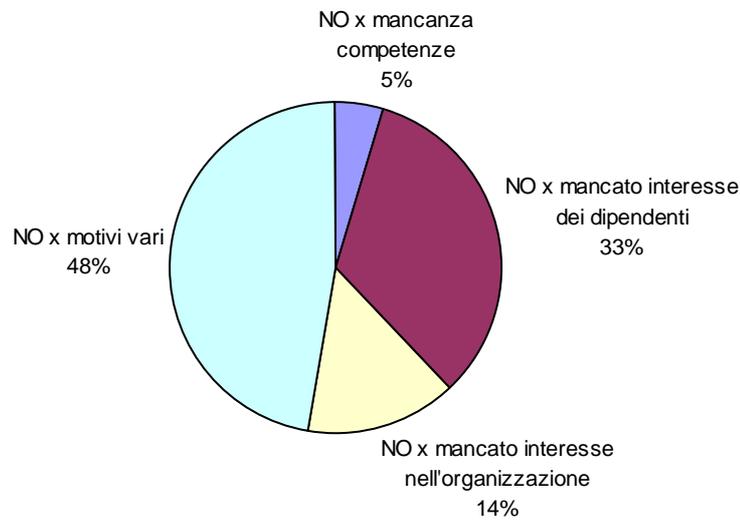
tipologia comunicazione interna



La parte centrale e più importante ai fini di questa indagine riguardava la domanda sullo svolgimento o meno di attività inerenti il mobility management e il dato sconcertante è che tutte hanno risposto no al quesito.

Le motivazioni fornite a riguardo sono varie e diversificate tra loro, come mostra il grafico di seguito riportato; Quelle prevalenti sono: La mancanza di interesse sia da parte dei dipendenti che dell'organizzazione e la mancanza di competenze specifiche, mentre tra le motivazioni varie si ha la mancanza di fondi da investire in questo tipo di attività o la mancanza di un'esigenza a riguardo.

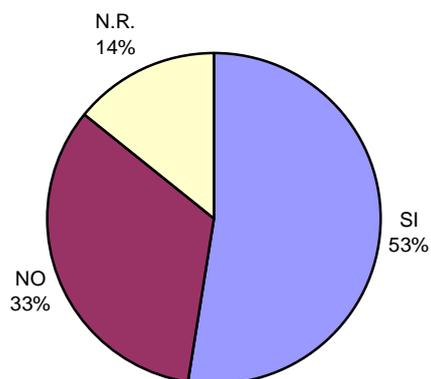
MOBILITA' AZIENDALE



Altre informazioni evinte dal questionario riguardano il fatto che nessuna azienda dispone di un sistema organizzato di car-pooling né fornisce contributi e facilitazioni per il trasporto pubblico, inoltre nessuna adotta il telelavoro anche se più della metà dispone di strumenti per le videoconferenze.

Il dato positivo dell'indagine risulta essere la disponibilità della maggior parte delle aziende a seguire corsi di formazione sul mobility management aziendale ed è questa la base da cui partire per cercare di risolvere i problemi derivanti dal traffico causato dagli spostamenti per il lavoro e creare una cultura sulla sostenibilità ambientale.

DISPONIBILITA' ALLA FORMAZIONE



4. LE STRATEGIE DI DECOLLO – LE AZIONI ISTITUZIONALI



Per quanto detto nei paragrafi precedenti le strategie di decollo del mobility management d'area passano attraverso la implementazione delle attività nel Patto dei Sindaci, mediante la realizzazione di alcune fasi sostanziali.

L'obiettivo finale è quello di introdurre un sistema relazionale e di attività che portino al miglioramento, in senso sostenibile, sulle reti urbane, industriali e extra urbane.

Le principali azioni possono essere comprese nelle seguenti categorie:

- ⇒ individuazione dei riferimenti istituzionali e aziendali;
- ⇒ azioni volte a favorire l'uso più razionale dell'auto;
- ⇒ azioni volte a favorire il trasporto pubblico;
- ⇒ informazione, consenso ed educazione.

La tabella seguente riassume le azioni proposte per ciascuna categoria, fermo restando che, per la presente trattazione, di interesse è soltanto la prima fase, in merito agli accordi possibili con Enti e Aziende per il decollo del Mobility management d'area.

FASE 1

Azioni istituzionali

- ⇒ creazione di ufficio/sportello mobility management d'area provinciale e individuazione del mobility manager d'area;
- ⇒ Protocollo d'intesa con i Comuni e gli Enti pubblici sul territorio e nomina da parte degli enti di un Mobility Manager;
- ⇒ Adesione delle aziende all'iniziativa;
- ⇒ Istituzione di un tavolo di lavoro permanente sulla mobilità sostenibile (nell'ambito della cabina di regia del Patto dei Sindaci).

FASE 2

Azioni volte a favorire l'uso più razionale dell'auto

Esemplificativamente tali azioni possono essere:

- ⇒ Introduzioni di un sistema di incentivi volti a liberare parcheggi “pregiati” in prossimità delle mura; Sistema di pannelli a messaggio variabile con indicazioni in tempo reale sul grado di riempimento dei parcheggi
- ⇒ Sistema di infomobilità su telefono cellulare e su web con indicazioni in tempo reale sul grado di riempimento dei parcheggi
- ⇒ Introduzione di un sistema di car pooling organizzato e controllato.

FASE 3

Azioni volte a favorire il trasporto pubblico

Esemplificativamente tali azioni possono essere:

- ⇒ Organizzazione e consultazione di informazioni sull'offerta di servizi di trasporto
- ⇒ Introduzione di agevolazioni tariffarie
- ⇒ Introduzione di un servizio di trasporto a chiamata

FASE 4

Informazione, consenso ed educazione

Esemplificativamente tali azioni possono essere:

- ⇒ Diffusione della consapevolezza sui costi dello spostamento
- ⇒ Azioni di sensibilizzazione e condivisione

Nel seguito saranno analizzate le fasi cosiddette istituzionale con l'esemplificazione delle possibili lettere di adesione e protocolli d'intesa.

4.1. Azioni istituzionali

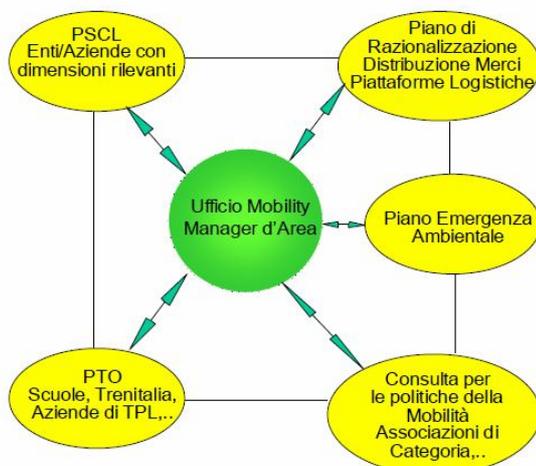
Come detto in precedenza le azioni previste sono:

- ⇒ creazione di ufficio/sportello mobility management d'area provinciale e individuazione del mobility manager d'area;
- ⇒ Protocollo d'intesa con i Comuni e gli Enti pubblici sul territorio e nomina da parte degli enti di un Mobility Manager;
- ⇒ Adesione delle aziende all'iniziativa;
- ⇒ Istituzione di un tavolo di lavoro permanente sulla mobilità sostenibile (nell'ambito della cabina di regia del Patto dei Sindaci).

4.1.1 Creazione di ufficio/sportello mobility management d'area provinciale e individuazione del mobility manager d'area

Si è visto in precedenza che in Italia la politica del mobility management fa riferimento al Decreto Ministero dell'Ambiente 27/03/1998 sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, noto come decreto Ronchi e successivamente modificato dal D.M. 21/12/2000 - *Incentivazione dei programmi proposti dai Mobility Manager Aziendali*. Tra le altre misure, il decreto ha introdotto la figura del responsabile della mobilità aziendale (mobility manager), con l'obiettivo di coinvolgere aziende e lavoratori nella progettazione e nella gestione della mobilità sostenibile. Il decreto dispone infatti che tutte le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o con oltre 800 dipendenti complessivamente distribuiti su più unità locali debbano identificare la figura del mobility manager aziendale. Questi, di concerto con il mobility manager di area, ha il compito di individuare strategie e interventi in materia di mobilità e di procedere alla redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL).

Mobility Management



Lavoro (PSCL).

Di seguito, il D.M. 21/12/2000 ha deciso l'ambito territoriale di riferimento del mobility manager di area a tutte le zone caratterizzate da un'elevata concentrazione di spostamenti di persone e merci. Oltre ad aziende ed enti, la normativa è stata pertanto estesa a luoghi di divertimento, scuole, ospedali, eventi e manifestazioni periodiche.

Nel seguito si schematizza il sistema di relazioni che dovrebbero instaurarsi tra la struttura di supporto (Mobility Manager di Area) e tutti i soggetti coinvolti (pubblici e privati). Il cuore del sistema è il rapporto tra il Mobility Manager di Area e quello Aziendale per la realizzazione del PSCL e l'attuazione di iniziative ad esso connesse. Oltre a questo il Mobility Manager d'area si troverà a gestire attività di:

- coordinamento a livello nazionale ed europeo con le strutture coinvolte sui temi della Mobilità Sostenibile (Unione Europea, Ministero dell'Ambiente, ENEA, gli altri comuni italiani e le città europee interessate da esperienze analoghe);
- coordinamento con gli uffici tecnici comunali, in modo da garantire la massima coerenza ed integrazione tra la struttura dei PSCL e le politiche di pianificazione dei trasporti adottate dalle Amministrazioni Comunali;
- coinvolgimento di soggetti (Consigli di Circoscrizione, Associazioni di Categoria, Organizzazioni Sindacali) in grado di supportare il Mobility Manager Aziendale nella promozione di azioni di divulgazione, sostegno ed indirizzo nei confronti dei potenziali fruitori del PSCL;
- interazione con le Aziende di Trasporto Pubblico, per un obiettivo confronto tra misure proposte e risorse disponibili, in un'ottica di incremento ed ottimizzazione dell'offerta e di pianificazione di un quadro operativo comune.

La fitta rete di relazioni descritta ha lo scopo principale di guadagnare il maggior consenso possibile tra i soggetti coinvolti. A tal fine risulta inoltre di fondamentale importanza una chiara e sollecita comunicazione con tutti per assicurarsi che ogni misura selezionata abbia il massimo supporto.

Per quanto sopra, in accordo con la normativa e con la pianificazione SEAP, si propone che la Provincia nomini un mobility manager d'area; questo consentirebbe agli attori coinvolti nell'organizzazione della mobilità delle persone (aziende, enti, gestore del servizio di trasporto pubblico, ecc...) di avere una figura di riferimento competente e stabile che sia in grado di avere una visione di insieme del sistema della mobilità che interessa l'intero territorio provinciale.

La nomina di tale figura consentirebbe in pratica la nascita di ufficio/sportello mobility management. Questo consentirebbe di aumentare anche il livello di visibilità delle istituzioni sul tema della mobilità

Il ruolo di questo ufficio dovrebbe comprendere tra l'altro:

- la promozione di azioni di divulgazione e di indirizzo presso le aziende/enti, non limitandosi al solo supporto per la predisposizione dei Piani Spostamenti Casa Lavoro degli Enti e aziende interessate, ma focalizzando l'attenzione sull'intero territorio che per caratteristiche e problematiche necessita una programmazione a più ampio spettro;

- la fornitura agli enti e alle aziende di assistenza tecnico amministrativa per la stipula di Accordi di Programma e per l'erogazione di contributi e incentivi diretti a forme di trasporto sostenibili;
- la costituzione di un osservatorio e di una rete di collegamento e di scambio di informazioni con le diverse esperienze di Mobility Management a livello nazionale e internazionale;
- l'implementazione, attraverso l'innovazione tecnologica legata al governo della mobilità, degli strumenti capaci di migliorare l'efficienza dell'offerta, della qualità e della quantità dei servizi di mobilità.

4.1.2 Protocollo d'intesa con i Comuni e gli Enti pubblici sul territorio e nomina da parte degli enti di un Mobility Manager

Nell'ottica descritta le prime attività dell'Ufficio di Mobility Management d'area dovrebbero essere proprio quella di sensibilizzare gli enti che hanno sede nel territorio provinciale riguardo alle problematiche connesse alla mobilità, cercando in primo luogo di fare in modo che gli enti stessi nominino un loro mobility manager che rappresenti l'interfaccia fra il Comune e la Provincia e, successivamente tra il Comune e le aziende ivi insediate.

Uno schema di protocollo d'intesa è quello riportato nel seguito.

PROTOCOLLO D'INTESA PER L'ATTIVAZIONE DI POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT NELL'AMBITO DELLA COVENANT OF MAYORS

La Provincia di Chieti C.F. _____ con sede in _____ per la quale interviene nel presente atto il _____ nato a _____ il _____ nella sua qualità di _____ giusta deliberazione di G.P. n. _____ del _____, esecutiva;

e

il Comune di _____ C.F. _____ con sede in _____ per il quale interviene nel presente atto il _____ nato a _____ il _____ nella sua qualità di _____ giusta deliberazione di G.C. n. _____ del _____, esecutiva;

PREMESSO CHE

- che l'Unione Europea (UE) ha adottato il 9 Marzo 2007 il documento "Energia per un mondo che cambia", impegnandosi unilateralmente a ridurre le proprie emissioni di CO₂ del 20% entro il 2020 aumentando nel contempo del 20% il livello di efficienza energetica e del 20% la quota di utilizzo delle fonti di energia rinnovabile sul totale del mix energetico;
- che il 6 aprile 2009 l'Unione Europea ha adottato il Pacchetto Legislativo Clima-Energia "20-20-20" (-20% di riduzione di CO₂, + 20% di aumento dell'efficienza energetica, 20% di energia da fonti rinnovabili) che prevede per gli stati membri dell'Unione Europea, con orizzonte temporale al 2020, una riduzione dei consumi del 20% di CO₂, la copertura di una quota pari al 20% del fabbisogno con fonti rinnovabili e la riduzione delle emissioni di gas climalteranti del 20%;

- che il Piano di Azione dell'Unione Europea per l'efficienza energetica "Realizzare le potenzialità" include come azione prioritaria la creazione della Covenant of Patto dei Sindaci ;

EVIDENZIATO

- che la precitata Covenant of Mayor – Patto dei Sindaci prevede che ciascuna comunità aderente:
 - prepari un inventario base delle emissioni come punto di partenza per il piano d'azione per l'energia sostenibile;
 - presenti il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile entro un anno dalla formale ratifica alla Convenzione dei Sindaci;

RILEVATO che la Commissione Europea ha stabilito che le Province possano aiutare, in qualità di Strutture di Supporto, i Comuni che, per loro dimensione non abbiano risorse per ottemperare agli obblighi di adesione alla Covenant of Mayor – Patto dei Sindaci, quali gli inventari delle emissioni e la predisposizione dei piani di azione per la sostenibilità;

EVIDENZIATO

- che con Delibera di Giunta Provinciale n° ____ del _____, dichiarata immediatamente esecutiva, la Provincia di Chieti ha disposto l'adesione, in qualità di "Struttura di Supporto" per i Comuni della Provincia di Chieti, al Patto dei Sindaci, promosso dall'Unione Europea per lo sviluppo delle politiche energetiche;
- il giorno 25 settembre 2009 è stato sottoscritto a Huelva, in Spagna, l'Accordo di partenariato tra la Provincia di Chieti e la Direzione Generale Direzione Generale Trasporti ed Energia della Commissione Europea;
- con tale Accordo, la Provincia di Chieti assume formalmente il ruolo di "Struttura di Supporto" della Commissione Europea, per il territorio dell'Amministrazione Provinciale di Chieti, nell'ambito della promozione e attuazione della Covenant of Mayor ovvero Patto dei Sindaci, quale attività di coinvolgimento dei comuni d'Europa, finalizzata alla redazione di piani di sviluppo delle energie rinnovabili e del risparmio energetico per il conseguimento degli obiettivi del Pacchetto Clima ed Energia "20-20-20" (-20% di riduzione di CO₂, + 20% di aumento dell'efficienza energetica, 20% di energia da fonti rinnovabili);
- che con Delibera di Consiglio Comunale n° ____ del _____, Il Comune di _____ Chieti ha disposto l'adesione al Patto dei Sindaci, promosso dall'Unione Europea per lo sviluppo delle politiche energetiche;
- il giorno 21 novembre 2009 il Comune di _____ ha formalmente sottoscritto l'adesione al Patto dei Sindaci;

RILEVATO

- che il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto "Decreto Ronchi") del Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile;
- che il D.Lgs 4 agosto 1999 n. 351 *Attuazione della Direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente* all'art. 7 assegna alle Regioni il compito di individuare l'autorità competente alla gestione delle situazioni di rischio legate ai superamenti dei valori limite e delle soglie di allarme per gli inquinanti in atmosfera;
- che la Regione Abruzzo ha recentemente approvato il piano della qualità dell'aria individuando nell'area Chieti- San Giovanni Teatino l'unica area in Abruzzo di risanamento ambientale, ove è necessario ridurre il livello di emissioni in atmosfera in particolare quelle derivante dal traffico;

CONSIDERATO

- che nell'ambito delle azioni di mobility management la Provincia ha sviluppato il programma "Piano della mobilità sostenibile" cofinanziato dalla Regione Abruzzo nell'ambito del Piano triennale di Tutela Ambientale e che nell'ambito di tale Piano è ricompresa l'attivazione del mobility management d'area, per la riduzione delle emissioni di CO₂ sul territorio provinciale e la razionalizzazione e ottimizzazione sostenibile della mobilità urbana ed extraurbana;
- che tale piano è stato approvato dalla Giunta Provinciale con D.G.P. n. ____ del _____;
- che tra gli interventi individuati nel Piano spostamenti casa-lavoro - e maggiormente significativi si ricordano: la promozione e l'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico, la promozione del telelavoro, la diffusione dei mobility manager, ecc.;

- che nell'ambito delle attività possibili per la costruzione del Piano Comunale per l'Energia sostenibile previsto dalla "covenant of mayors" le azioni per la mobilità sostenibili sono prioritarie;
- che Il decreto 20/12/2000 del servizio IAR del Ministero dell'Ambiente "Incentivazione dei programmi proposti dai mobility manager aziendali" a integrazione del citato DM 27/03/98 istituisce la figura del mobility manager d'area al fine di mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- che tale decreto prevede, ove le aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici o sanitari abbiano estensioni particolarmente rilevanti o ricadano nel territorio di più Comuni, la facoltà di istituire l'Ufficio del Mobility manager d'area tra più enti o presso uno di essi;

VISTO

- l'interesse della Provincia di Chieti a coordinare la raccolta delle informazioni relative alla domanda di mobilità insorgente, espressa dai dipendenti delle principali Aziende ed Enti con un consistente numero di addetti, anche nell'ambito dell'attuazione citato Piano Regionale per il risanamento dell'aria;

ATTESO

- che Il Comune di _____ concorda sulla necessità ed utilità di creare un coordinamento su tali tematiche, promosso dalla Provincia di Chieti, che individui successivamente un responsabile di area a cui destinare fondi e risorse per la realizzazione di azioni mirate alla risoluzione dei problemi di mobilità dei dipendenti;

IL COMUNE SI IMPEGNA

ad aderire al Mobility Management d'area provinciale d'Area, nonché a collaborare con la Provincia di Chieti nella raccolta dei dati sulla mobilità dei dipendenti, nell'ambito del processo di adeguamento dei trasporti pubblici e privati, per soddisfare le esigenze conoscitive in materia di domanda di mobilità e trasporti, di competenza del Settore Servizi per la mobilità della Provincia di Chieti, nel rispetto dei seguenti PATTI.

Articolo 1

Il Mobility Management d'area provinciale raccoglierà l'adesione di tutti i responsabili del personale delle società private e dei rappresentanti degli Enti, interessati ad organizzarsi per lo studio e l'applicazione del Mobility Management.

Articolo 2

Il Coordinamento sarà diretto dal Mobility Manager della Provincia di Chieti, che curerà l'indizione di riunioni periodiche, l'organizzazione di alcune indagini dirette per la conoscenza della domanda di trasporti e la proposizione di alcune azioni esemplificative da concordarsi con gli aderenti al coordinamento stesso. In particolare la Provincia di Chieti curerà gli aspetti legati alla restituzione corretta dei dati sulla mobilità, ai soli fini statistici e delle indagini dirette sulla mobilità aziendale promosse in tale area.

Articolo 3

Il Comune di _____ si impegna a fornire il nominativo di un referente (in allegato fac-simile nomina Mobility Manager e referente per la Mobilità) per le operazioni di analisi e per le iniziative da concordarsi per gli anni a venire, per anni DUE a decorrere dal giorno di stipula della presente. Tali azioni saranno azioni di piano del SEAP Comunale previsto dal "Patto dei Sindaci" indicato in premessa.

Articolo 4

La Provincia di Chieti acquisisce inoltre il diritto di utilizzo diretto di tutti i dati forniti dal programma convenuto e si obbliga ad assumere l'onere derivante dall'esecuzione delle prime indagini.

Gli impegni per lo sviluppo di successivi progetti per la mobilità nell'ambito dell'area in oggetto, verranno assunti dalle parti, secondo tempi e modalità da concordarsi comunemente, sempre nell'ambito della attività connesse al "Patto dei Sindaci".

INOLTRE SI STABILISCE QUANTO SEGUE

Articolo 5

Il Mobility Management d'area provinciale si occuperà di fornire supporto e coordinamento al *responsabile comunale*, e in particolare di:

- Redigere il PSCL del Comune, in collaborazione con il *Mobility Manager comunale*.

Il Mobility Management d'area provinciale si occuperà anche di fornire supporto e coordinamento al *Mobility Manager* delle aziende presenti sul territorio comunale, mantenendo i collegamenti con la struttura comunale e le aziende di trasporto, e in particolare di:

- contattare direttamente le aziende e gli enti interessati, con il supporto del Comune di _____, per promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo;
- assistere le suddette aziende nella redazione e nell'attuazione del PSCL in modo che sia incentivato il più possibile il ricorso a modi eco-compatibili di spostamento, dai servizi di trasporto locale su gomma e su ferro alla bicicletta, ai servizi innovativi di taxi collettivo, al noleggio di veicoli elettrici, nonché tramite l'uso associato di auto private (*car pooling*) o la condivisione di auto a noleggio (*car sharing*);
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale in una logica di rete e di interconnessione modale;
- fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi ed incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
- monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare, con la collaborazione del Comune di _____;
- redigere un rapporto annuale sulle attività svolte e sui risultati raggiunti, al quale allegare i dati di monitoraggio raccolti.

Articolo 6

Il Comune di _____provvederà ad approvare il PSCL con delibera di Giunta, con contestuale sottoscrizione di specifico accordo di programma con il Mobility Management d'area provinciale.

Il Comune deve sensibilizzare le aziende con congruo numero di addetti, che ricadono all'interno del proprio territorio al fine di far redigere i relativi Piani Spostamento Casa Lavoro. Tenuto conto che il decreto MATT stabilisce che possono essere presenti PSCL o piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico (partite di calcio, concerti,...), il Comune si impegna a sollecitare l'adozione, anche con il supporto del Mobility Management d'area provinciale, di tali strumenti al fine di addivenire ad un miglioramento della qualità ambientale.

Articolo 7

Il presente protocollo ha durata biennale dalla data di sottoscrizione.

Sei mesi prima della data di scadenza, la Provincia e il Comune aderente procederanno alla valutazione dei risultati dell'attività svolta, dei costi sostenuti e delle eventuali facoltà di accesso a finanziamenti per i costi di gestione, e si determineranno in merito al rinnovo della convenzione.

La presente convenzione sarà registrata in caso d'uso.

Letto, confermato e sottoscritto

4.1.3 Adesione delle aziende all'iniziativa

Successivamente alla sottoscrizione del protocollo d'intesa istituzionale, si procederà al coinvolgimento delle aziende.

L'adesione delle aziende potrà avvenire sulla base delle seguenti lettere di intesa di adesione.

LETTERA DI INTENTI
modulo di lettera di adesione al Mobility Management d'area provinciale
della Provincia di Chieti

Alla Provincia di Chieti

Al Comune di _____

Oggetto: Adesione al Coordinamento Intercomunale d'Area sulla Mobilità Sostenibile

L'Azienda _____ con sede in _____ via _____
_____ cap _____ sita nel Comune di _____
_____ N° di dipendenti _____ tel _____
fax _____ e-mail _____
e rappresentata – in qualità di referente per la mobilità/Mobility Manager - da (titolo, nome, cognome) _____
tel _____ fax _____ e-mail _____
ruolo ricoperto in Azienda di appartenenza _____

ADERISCE

al mobility management d'area provinciale **della Provincia di Chieti**

L'Azienda si impegna a collaborare alle iniziative proposte da Provincia di Chieti – nell'ambito dell'estensione del Coordinamento Mobility Management d'area provinciale **della Provincia di Chieti** secondo modalità che saranno definite in base alle esigenze aziendali e in comune accordo tra le parti.

Allegati:

- elenco sedi, lettera di nomina referente per la Mobilità, scheda informativa sede

luogo, data Firma

INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI IDENTIFICATIVI

(Decreto Legislativo n. 196 del 30 giugno 2003 – "Codice in materia di protezione dei dati personali")

ai sensi dell'art. 13 del d.lgs.196/03 si informa che i dati personali raccolti sono trattati allo scopo di procedere alla registrazione degli stessi nell'elenco delle aziende aderenti al mobility management d'area provinciale **della Provincia di Chieti**. Il conferimento dei dati è facoltativo . L'eventuale rifiuto di fornire detti dati impedirà alla Provincia di Chieti di procedere alla registrazione.

I dati saranno conservati sia su supporto cartaceo che su supporto informatico e vi avranno accesso i collaboratori /dipendenti della Provincia che sono stati incaricati del trattamento.

Si rammenta che, ai sensi dell'art. 7 del d.lgs. 196/03, l'interessato ha diritto ad avere conferma dell'esistenza di dati che lo riguardano, di rettificarli o aggiornarli, di cancellarli o di opporsi per motivi legittimi al loro trattamento. Titolare dei trattamenti è la Provincia di Chieti.

SU CARTA INTESTATA AZIENDALE

ELENCO SEDI AZIENDALI COINVOLTE NELL'INIZIATIVA EVENTUALE DENOMINAZIONE SEDE	VIA / PIAZZA	CAP	COMUNE	NUMERO DI DIPENDENTI

**Lettera di nomina del referente per la Mobilità
(CARTA INTESTATA AZIENDA)**

Alla Provincia di Chieti

Al Comune di _____

Oggetto: Nomina del Referente per la mobilità

L'Azienda _____ con sede in _____ via
_____ cap _____ sita nel Comune di
_____ N° di dipendenti _____ tel _____
fax _____ e-mail _____

al fine di promuovere e implementare le attività previste all'interno del Coordinamento Mobility Management d'area provinciale

NOMINA

il *Referente per la mobilità* conferendo il titolo al/la (specificare titolo, nome e cognome)

_____ tel _____ fax _____ e-mail _____

luogo, data Firma

INFORMATIVA PER IL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI IDENTIFICATIVI

(Decreto Legislativo n. 196 del 30 giugno 2003 – “Codice in materia di protezione dei dati personali”)

ai sensi dell'art. 13 del d.lgs.196/03 si informa che i dati personali raccolti sono trattati allo scopo di procedere alla registrazione degli stessi nell'elenco delle aziende aderenti al mobility management d'area provinciale **della Provincia di Chieti**. Il conferimento dei dati è facoltativo . L'eventuale rifiuto di fornire detti dati impedirà alla Provincia di Milano di procedere alla registrazione.

I dati saranno conservati sia su supporto cartaceo che su supporto informatico e vi avranno accesso i collaboratori /dipendenti della Provincia che sono stati incaricati del trattamento.

Si rammenta che, ai sensi dell'art. 7 del d.lgs. 196/03, l'interessato ha diritto ad avere conferma dell'esistenza di dati che lo riguardano, di rettificarli o aggiornarli, di cancellarli o di opporsi per motivi legittimi al loro trattamento. Titolare dei trattamenti è la Provincia di Chieti.

4.1.4 Tavolo di lavoro permanente sulla mobilità sostenibile

Le azioni precedenti consono di istituire un tavolo di lavoro permanente sulla mobilità fra tutti gli attori interessati volto a proporre miglioramenti all'accessibilità dei posti di lavoro.

Il tavolo dovrebbe avere il compito di incontrarsi regolarmente per organizzare le attività, valutare gli stati di avanzamento ed effettuare approfondimenti su argomenti da proporre in fasi future del progetto. Si dovranno inoltre organizzare incontri periodici del tavolo di lavoro esteso ad altri soggetti istituzionali (enti, gestori dei servizi, associazioni ambientaliste, etc.) articolandone le attività in sottogruppi orientati su tematiche specifiche.

5. GLI INCONTRI CON LE ASSOCIAZIONI

Tutte le attività sopra esposte e le attività inerenti al corso di formazione per mobility manager sono state definite in vari incontri formali e informali con la Confindustria Chieti, che diventerà partner essenziale per le attività future del mobility management.

Nel seguito il resoconto degli incontri svolti per l'organizzazione del corso di formazione, che si è svolto presso la sede di Lanciano dell'associazione.

VERBALI INCONTRI CONFINDUSTRIA

In vista dell'attivazione del corso di formazione per la figura del mobility manager si sono svolti 2 incontri con la confindustria di Chieti, uno in data 15 settembre 2009 a cui hanno partecipato per la provincia di Chieti : il Dirigente della Macrostruttura F e il gruppo mobilità sostenibile e per la confindustria la Dottoressa Raffaella di Mario quale funzionario del nucleo Ecologia e Ambiente; l'altro in data 13 ottobre 2009 a cui hanno partecipato per la provincia di Chieti : il Dirigente della Macrostruttura F e il gruppo mobilità sostenibile e per la confindustria il Dott. Gianluca Ravasini quale segretario della sezione trasporti presso la confindustria per la sede di Vasto.

Durante il primo incontro si è discusso in merito ad un eventuale partecipazione della Confindustria nell'organizzazione del corso e alla disponibilità di mettere a disposizione una loro sede per ospitare il corso.

Successivamente, tramite accordi telefonici, sono state auspiccate delle date ed è stato richiesto il patrocinio della confindustria il quale nel concederlo ha richiesto un programma del corso ed ha proposto la sede di Lanciano in quanto ubicata all'interno dell'area industriale di Lanciano valle in cui sono localizzate numerose aziende.

Stabilita la data e il programma con il numero degli interventi si è svolto il secondo incontro per definire i dettagli concordando e stabilendo gli impegni della Provincia e quello della Confindustria in merito all'organizzazione del corso stesso.

Il gruppo mobilità sostenibile ha provveduto ad organizzare il corso contattando i relatori e definendo il programma anche con la collaborazione della ALESA, preparando il materiale per i partecipanti e gli attestati di partecipazione mentre la Confindustria si è occupata del supporto tecnico.

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	2
2. LA NORMATIVA.....	5
2.1 Le disposizioni comunitarie di riferimento.....	5
3. La normativa in Italia.....	7
3. LE ESPERIENZE.....	8
3.1 Il mobility management nel mondo.....	8
3.2 Il mobility management in Italia.....	9
3.3 La situazione in Provincia di Chieti.....	14
4. LE STRATEGIE DI DECOLLO – LE AZIONI ISTITUZIONALI.....	21
4.1. Azioni istituzionali.....	23
4.1.1 Creazione di ufficio/sportello mobility management d’area provinciale e individuazione del mobility manager d’area.....	23
4.1.2 Protocollo d’intesa con i Comuni e gli Enti pubblici sul territorio e nomina da parte degli enti di un Mobility Manager.....	25
4.1.3 Adesione delle aziende all’iniziativa.....	29
4.1.4 Tavolo di lavoro permanente sulla mobilità sostenibile.....	31
5. GLI INCONTRI CON LE ASSOCIAZIONI.....	32