

**Bollettino Numero 5**  
Marzo 2008

### Progetti di intervento per i pendolari e Soluzioni di Mobilità Innovative

#### In questo Bollettino:

- Progetti di intervento per i pendolari nelle città di CIVITAS MOBILIS
- Lezioni apprese e condivise
- L'esempio di Tolosa
- Venezia, Lubiana e Odense



### Progetti di intervento per i pendolari nelle città di CIVITAS MOBILIS

Sulla rete viaria urbana e extraurbana, la congestione del traffico è dovuta principalmente agli spostamenti da casa verso il posto di lavoro e viceversa, come si può facilmente osservare nelle ore di punta. Pertanto, gli sforzi tesi a ridurre il numero di auto sulle strade devono essere indirizzati alla fonte del problema: la stretta cooperazione tra lavoratori e datori di lavoro dovrebbe svolgere un ruolo attivo nella ricerca di una soluzione sostenibile. Un modo per ridurre il numero di veicoli sulle strade è quello di stimolare le imprese ad attuare piani di mobilità per i loro dipendenti, incoraggiando l'adozione di sistemi di mobilità sostenibile da parte del loro personale.

Il concetto di piano di mobilità aziendale si è presto diffuso in Europa. Un numero crescente di istituzioni pubbliche e aziende private stanno attuando piani di mobilità e molti altri stanno valutandone l'introduzione.

Un problema comune è peraltro che molte istituzioni non hanno l'esperienza necessaria per sviluppare detto piano o non sanno a chi rivolgersi per avere informazioni maggiori su come procedere.

CIVITAS offre la grande opportunità per promuovere ulteriormente l'introduzione di tali piani, per condividere

le lezioni di esperienze già attuate e di fornire una guida pratica.

L'esperienza di attuazione di tali misure nel quadro di piani urbani di mobilità (PDU o PUM) suscita particolare interesse tra le città che fanno parte di CIVITAS MOBILIS.

Presso la SMTC-Tisséo (Tolosa), nel marzo 2006 è stato organizzato un workshop in cui si sono analizzati i piani di mobilità pendolare come strumento adeguato per stimolare ulteriormente l'uso di modalità di trasporto alternative e come parte di una più ampia gestione della mobilità sostenibile.

Alexandre Balquiere  
Project Manager





## Lezioni apprese e condivise

Maggiori sforzi per la promozione di opzioni di trasporto collettivo di passeggeri sono essenziali per un affidabile sistema di trasporto nelle città europee.

Le esperienze già in atto hanno dimostrato che tali opzioni richiedono un ampio raggio di pensiero al di là della semplice pianificazione dei trasporti. Le questioni ambientali, la pianificazione degli alloggi e dei centri commerciali, le questioni sociali o le prospettive economiche sono fattori che vanno a influenzare l'attuazione di progetti di trasporto.

Per quanto riguarda il collegamento tra i piani aziendali di mobilità per i pendolari e una più ampia pianificazione ambientale e di gestione urbana, pochi sono i riscontri che si hanno circa l'impatto ambientale dei piani per i pendolari. Sebbene Tolosa abbia orientato i propri criteri di pianificazione di mobilità urbana secondo principi di trasporto sostenibile, in pratica, i PDE (Plan de Déplacement d'Entreprises - Piano di Mobilità Aziendale) vengono per la maggior parte sviluppati indipendentemente con l'obiettivo di aumentare l'efficienza del pendolarismo casa-posto di lavoro. Questo livello di indipendenza permette inoltre alle città di gestire meglio le proprie flotte di automezzi. Tuttavia, l'integrazione dei Piani di Mobilità Aziendale nel quadro più ampio della pianificazione del trasporto urbano porta ad una coerente attuazione di misure concrete che non trascurano gli interessi di altri soggetti portatori di interessi. Servizi aggiuntivi, come permessi edilizi e l'integrazione dei servizi sociali nei piani di mobilità servono ad aumentare l'accettazione di tali programmi.

Per le aziende, qual è il vantaggio dell'introduzione di un Piano Spostamenti Casa Lavoro (commuter plan)? Sarebbe necessaria una ricerca più approfondita sulle aspettative delle imprese. Spesso, le aziende sono situate in prossimità dei grandi nodi di trasporto pubblico, come ad esempio le stazioni della metropolitana. Tuttavia, l'"ultimo miglio" fino alle sedi delle società spesso non è coperto da mezzi di trasporto pubblico, il che ostacola i dipendenti che utilizzano sistemi di trasporto alternativi. Varie opzioni, come servizi navetta gestiti dall'azienda stessa o strade pedonali e piste ciclabili con indicazioni ben visibili per l'accesso possono fare molto per migliorare l'accettabilità dei commuter plan.

Le aziende di solito ne guadagnano in termini di migliore accessibilità e di riduzione dello stress per i lavoratori dipendenti pendolari; le aree adibite a parcheggio possono essere convertite ad uso diverso, ecc.

Inoltre, le imprese possono beneficiare dei Piani di Mobilità Aziendale in termini di valorizzazione della loro occupazione del suolo. I Piani di Mobilità Aziendale permettono alle imprese di svilupparsi fisicamente allargandosi invece di dover allestire aree di parcheggio che sono molto dispendiose per le imprese e limitano la loro attività economica.

Per le PMI, sembra essere difficile da sviluppare il proprio Piano di Mobilità Aziendale a causa della mancanza di tempo e di risorse umane. Un eventualità potrebbe essere di ripartire gli sforzi delle PMI a pensare a un progetto comune di Piano di Mobilità Aziendale e poi esternalizzare questo servizio per l'attuazione.

### L'esempio di Tolosa

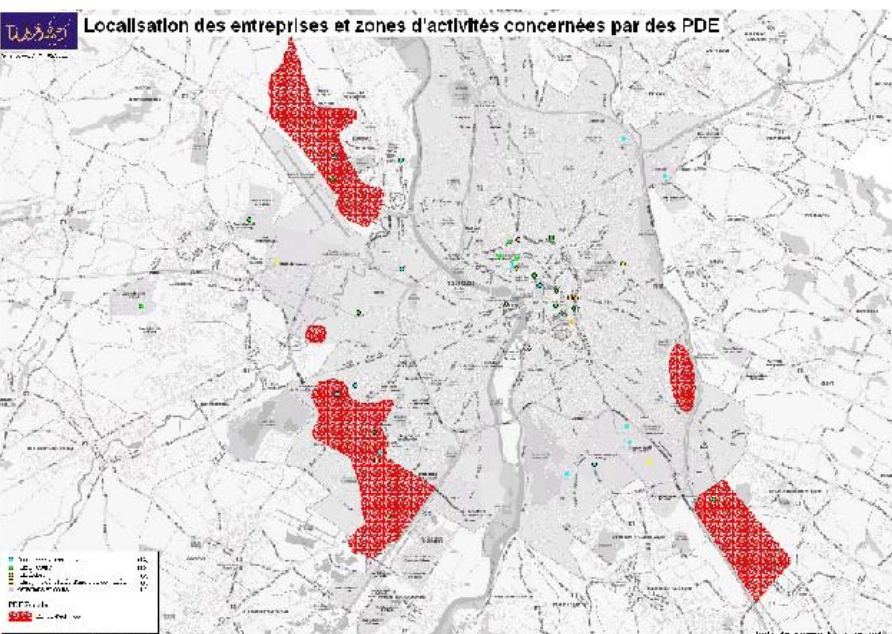
Secondo la normativa francese, le città che hanno più di 100 000 abitanti devono dotarsi di un Piano urbano per la mobilità o PUM (Plan de Déplacements urbains - PDU). Tale piano prevede che la pubblica amministrazione e grandi imprese sviluppino inoltre un piano di mobilità aziendale con l'obiettivo di aumentare la modalità di trasporto sostenibile.

Nonostante l'espansione urbana senza precedenti di Tolosa, il pendolarismo non contribuisce ad aumentare il traffico, come invece ci si potrebbe aspettare. Il problema sono invece le molte aree economiche della città che non sono sufficientemente servite dai mezzi pubblici. Le questioni chiave sono dunque come ottimizzare i collegamenti delle varie aree economiche con i mezzi pubblici, come rendere più attraente la mobilità ciclabile, e come scoraggiare il parcheggio gratuito in queste zone.

La Tisséo-SMTC ha individuato nei seguenti punti i principali settori di applicazione dei Piani di Mobilità Aziendale.

È stato applicato il seguente metodo:

1. diagnosi del contesto urbano e costanti della mobilità;
2. studio di destinazione;
3. definizione del piano d'azione della specifica azienda;
4. convalida e realizzazione del piano e calendario di attuazione, e
5. valutazione del processo.



- sviluppare un servizio di trasporto passeggeri dedicato e infrastrutture di collegamento con la fabbrica di Airbus e l'aeroporto;
- Migliorare l'accessibilità per tutti le modalità di trasporto compreso la consegna merci); e
- Sviluppare servizi complementari (per gli utenti di biciclette e la consegna merci).

È in fase di sviluppo un kit informativo ("mode d'emploi") che sarà adottato dalle istituzioni e dai territori interessati. L'attuale segnaletica stradale sarà rafforzata con l'aggiunta di informazioni per i ciclisti e i pedoni. La definizione di zone di particolare attività aumenterà l'utilizzo di modalità alternative.

Nel 2008 il kit sarà sottoposto a valutazione in base alla sua utilità e alla sua possibilità di trasferimento ad altre istituzioni.

### L'applicazione pratica del commuter plan di Airbus

Era subito apparso chiaro che i fattori seguenti erano una grossa sfida nell'attuazione di progetti di mobilità aziendale. Sufficienti spazi di parcheggio presso le aziende o le istituzioni rendono facile per gli automobilisti utilizzare veicoli privati. Ciò contribuisce ad una sottoutilizzazione dei trasporti pubblici per recarsi sul posto di lavoro. La mobilità ciclabile non è particolarmente diffusa a causa della mancanza di piste ciclabili e di sicurezza stradale. Nell'ambito di CIVITAS-MOBILIS, la Tisséo-SMTC è principalmente impegnata in progetti di "micro-mobilità". Programmi per i pendolari e piani di mobilità casa-scuola contribuiscono a migliorare le esigenze della aziende coinvolte e anche a migliorare la mobilità all'interno delle rispettive zone di attività.

Lo sviluppo di commuter plans per i pendolari si concentrerà su servizi di trasporto passeggeri dedicati e sulle infrastrutture di accessibilità e lo sviluppo di servizi complementari.

Il progetto intende analizzare tre piani. Uno di questi interesserà la parte nord-occidentale della zona metropolitana che comprende l'Airbus e la zona dell'Aeroporto. Si prevede di:



La società mantiene stretti legami con le aziende di trasporti pubblici di varie città all'interno dell'area metropolitana di Tolosa, in particolare con la Tisséo-SMTC e le città di Blagnac e Labege. Progetti di sviluppo urbano, nonché la costruzione di grandi infrastrutture (come ad esempio l'estensione della metropolitana di Tolosa) vengono discussi in tavole rotonde per consentire un'effettiva connessione tra zone residenziali e aree commerciali.



## Venezia

Il Comune di Venezia si sta impegnando per ridurre il traffico prodotto dal pendolarismo. La promozione del car-pooling presso le imprese e le istituzioni non ha ancora dato i frutti sperati. Il software per la ricerca dei compagni di viaggio non è ancora abbastanza facile da usare e saranno necessari ulteriori sforzi per migliorare tali sistemi. L'introduzione di sistemi di car sharing con veicoli a bassa emissione è stata tuttavia ben accolta, ma gli impatti di questa iniziativa non sono stati ancora analizzati. Il terzo pilastro della strategia è quello di promuovere l'uso della bicicletta, con un piano di mobilità ciclabile che verrà integrato nella più ampia pianificazione della viabilità.

## Lubiana

Il costo per l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico è elevato rispetto alla media delle retribuzioni dei dipendenti. L'uso crescente di automobili private richiede un esame del costo sociale del pendolarismo basato sull'uso delle auto private. E' necessaria una volontà politica per far sì che i vari soggetti portatori di interessi del settore sia pubblico che privato si accordino su sistemi che possano essere interessanti per i dipendenti, nonché per le aziende e le istituzioni.

## Odense

La città di Odense sta mettendo in atto un pacchetto di misure volte a ridurre il pendolarismo basato sull'uso delle auto private. La possibilità di usufruire di car-pooling viene offerta in vari punti della città ad elevato traffico automobilistico. Questi centri possono essere combinati con altri servizi come ad esempio stazioni di servizio, motel, drive-in, ecc. Ciò garantisce una grande visibilità

tra gli automobilisti e contribuisce a modificare l'opinione del pubblico offrendo l'opportunità di 'provare' il servizio senza dover cercarlo.

Il secondo pilastro è la continua promozione dell'uso della bicicletta. Con lo slogan "Via la pancia", la mobilità ciclabile è collegata ad una campagna di salute pubblica. Una recente indagine ha rivelato che il 75% della popolazione è a conoscenza del servizio. Altrettanto successo ha avuto una campagna per le persone anziane. Tour guidati in bicicletta sono offerti agli anziani interessati che abbiano oltre 60 anni di età.

Il trasporto pubblico è stato reso più attraente attraverso un navigatore interattivo. Il navigatore comprende foto delle singole fermate degli autobus, il che permette all'utente di riconoscere la fermata stessa o valutare l'ambiente di una particolare fermata (ad es., per la sicurezza). Ulteriori misure comprendono gli ambasciatori della bicicletta; un navigatore per i ciclisti; 'Walk the Line' – un concorso con in palio dei contapassi; e un progetto di parco e uso di biciclette pieghevoli. La valutazione delle varie iniziative prevedeva una metodologia differenziata per sesso ed età. Si è visto che sia gli investimenti in infrastrutture per la mobilità ciclabile che la valorizzazione dell'immagine dell'uso della bicicletta contribuiscono ad innalzare la quota di pendolari che usano questo mezzo.

## Per ulteriori informazioni:

Christophe DOUCET

Tisséo-SMTC

7 Esplanade Compans-Cafferilli

B.P 61

31 902 Toulouse cedex 9, France

Tel.: +33 5 67 77 80 78

Fax.: +33 5 67 77 80 02

christophe.doucet@smtcat.fr

### CIVITAS MOBILIS - città e partner

Nel 2004 le città di Tolosa (Francia), Debrecen (Ungheria), Lubiana (Slovenia), Odense (Danimarca), e Venezia (Italia), e i rispettivi principali soggetti portatori di interessi in materia di mobilità locale hanno istituito un partenariato europeo per la "Attuazione di Iniziative di Mobilità per la Sostenibilità Locale" - di cui il progetto CIVITAS MOBILIS è il risultato fisico. CIVITAS MOBILIS mira ad attuare strategie radicali per il trasporto urbano non inquinante in tutte le cinque città e creare una nuova cultura per una mobilità urbana più pulita nel più ampio quadro di uno sviluppo sostenibile. Il progetto consentirà il coinvolgimento di tutte le parti interessate e il trasferimento delle buone pratiche ad altre comunità urbane in tutta Europa.

Un totale di 30 partner lavorano ad una serie di miglioramenti alla mobilità nell'ambito di otto tematiche tecniche e cinque temi politici nel corso dei quattro anni di vita del progetto.

Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è prodotto dai partner del progetto MOBILIS, e co-finanziato dalla Commissione europea attraverso CIVITAS INITIATIVE <http://www.civitas-initiative.org/>.

Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è pubblicato semestralmente (per tutta la durata del progetto). Se desiderate registrarvi per un abbonamento gratuito, vi preghiamo di inviare una e-mail a [milena.marega@guest.arnes.si](mailto:milena.marega@guest.arnes.si). Le pubblicazioni CIVITAS MOBILIS sono disponibili su <http://www.civitas-mobilis.org/>.

**Redazione:** Aurore Asurey, TISSEO SMTC, **Redazione tecnica:** Albin Keuc, Ljubljana Site Dissemination Manager

**Foto:** le foto usate provengono da presentazioni PowerPoint utilizzate durante il workshop tecnico tenutosi a Tolosa nel 2006.

**Produzione:** Centro Ambientale Regionale per l'Europa Centrale e Orientale, Ufficio Nazionale per la Slovenia, Città di Lubiana.

