# Il progetto I.MO.S.M.I.D.

# Linee Guida

## PER L'ATTUAZIONE DI POLITICHE AMBIENTALI A FAVORE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA E SOSTENIBILE IN AREE INDUSTRIALI E COMUNALI

PROGETTO COFINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA
LIFE09 ENV/IT/000063
I.MO.S.M.I.D.

# Il progetto I.MO.S.M.I.D.

# Linee Guida
## PER L'ATTUAZIONE DI POLITICHE AMBIENTALI A FAVORE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA E SOSTENIBILE IN AREE INDUSTRIALI E COMUNALI

PROGETTO COFINANZIATO
DALL'UNIONE EUROPEA
LIFE09 ENV/IT/000063
I.MO.S.M.I.D.

## INDICE


**Il contenuto della Guida** **4**

**1 Inquadramento del progetto I.MO.S.M.I.D.** **5**

1.1 Introduzione al tema della mobilità sistematica nelle aree industriali e comunali **5**

1.2 Il programma LIFE+: l'approccio a favore delle Politiche Ambientali **6**

**2 Il modello I.MO.S.M.I.D.** **8**

2.1 Il progetto I.MO.S.M.I.D.: i partner, il contesto locale e le soluzioni proposte **8**

2.2 L'approccio I.MO.S.M.I.D.: la logica del progetto I.MO.S.M.I.D. **10**

**3 I risultati del progetto** **14**

3.1 Risultati delle Azioni Preparatorie **15**

3.2 Risultati delle Azioni di Attuazione **27**

3.3 Risultati delle Azioni di comunicazione e disseminazione **35**

3.4 Le 3 Best Practices di successo a livello Europeo **39**

**4 Le raccomandazioni sulla replicabilità del modello** **43**

4.1 L'importanza della dimensione Nazionale ed Europea **43**

4.2 La relazione con gli stakeholders **43**

4.3 Le attività strategiche sviluppate dall'Ufficio Mobidì **44**

4.4 Raccomandazioni per una replicabilità del progetto **46**

4.4.1 Punti di forza da valorizzare **46**

4.4.2 Punti di debolezza da tenere presenti **47**

4.4.3 Opportunità per dare continuità al progetto **48**

**Contatti per ulteriori informazioni** **50**



**RESPONSABILITÀ**

La responsabilità per il contenuto di questa pubblicazione è degli autori. Questa non rappresenta l'opinione delle Comunità Europee. La Commissione Europea non è responsabile per qualsiasi uso che può essere fatto delle informazioni in essa contenute.

## IL CONTENUTO DELLA GUIDA

Le presenti Linee Guida del progetto LIFE+ I.MO.S.M.I.D. hanno l'obiettivo di valutare criticamente l'esperienza sviluppata, i risultati raggiunti rispetto alle aspettative, le possibilità di replicare l'esperienza e migliorarne gli impatti sul territorio sia dal punto di vista ambientale che da quello della capacità di Governance di questi processi.
Il documento è suddiviso in diverse sezioni che, attraverso un percorso descrittivo, mostrano come è avvenuto lo sviluppo del progetto LIFE+ I.MO.S.M.I.D. a partire dalla fase di ideazione, fino alla fase di realizzazione e analisi critica dell'esperienza acquisita.

Le Linee Guida prevedono quindi le seguenti sezioni principali:

1. Inquadramento del progetto: descrive il contesto in cui è nato e si è sviluppato il progetto, partendo in primis dalla constatazione dalle problematiche locali relative alla mobilità sistematica. Di seguito, l'approccio I.MO.S.M.I.D. per la Governance della mobilità viene calato nel più ampio quadro delle Politiche Ambientali che caratterizzano il programma LIFE+;
2. Lo schema concettuale del modello I.MO.S.M.I.D.: indica il contesto e le situazioni di criticità che si sono volute affrontare, la partnership che si è ritenuto più idoneo costituire per dare risposte più incisive e quali sono gli schemi logici che hanno sostenuto e guidato le Azioni dei partner nello sviluppo del progetto;
3. I risultati del progetto: vengono presentati i principali "outcome" generati nel corso del progetto nell'ambito delle diverse Azioni, con relativa valutazione in rapporto agli obiettivi dichiarati ed ai risultati attesi;
4. Le raccomandazioni: dal punto di vista tecnico e gestionale, affinchè il modello di Governance di mobilità integrata possa essere replicato con successo anche in altre realtà.



# 1. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO I.MO.S.M.I.D.



## 1.1 INTRODUZIONE AL TEMA DELLA MOBILITÀ SISTEMATICA NELLE AREE INDUSTRIALI E COMUNALI

Le Aree Industriali sono collocate in zone solitamente al di fuori dei contesti metropolitani e rappresentano centri che generano e attraggono una mobilità sistematica di tipo "casa-lavoro". Accade nei fatti tuttavia, ed è il caso specificamente affrontato a Correggio con il progetto I.MO.S.M.I.D., che l'offerta d'infrastrutture e servizi di trasporto per queste aree sia inadeguata rispetto alla domanda degli impiegati residenti nei comuni circostanti.
Ciò accade perché le zone residenziali si sviluppano in modo diffuso sul territorio ed è complicato istituire una rete di trasporto con una copertura capillare sul territorio, che sia anche in grado di servire le zone più remote quali quelle tipiche delle aree industriali o residenziali in un contesto extraurbano. In mancanza di un servizio adeguato di trasporto pubblico, che per essere attivato deve fondarsi su una soglia minima di utenti in grado di coprire almeno i costi vivi, gli impiegati dell'area industriale non hanno altre alternative che l'utilizzo dell'auto privata per recarsi al lavoro. Quindi il traffico privato, che nelle ore di punta si somma a quello commerciale, provoca una forte congestione sulle direttive di accesso all'area industriale. Rispetto alla qualità dell'ambiente dell'area industriale e dell'area urbana limitrofa, questo fenomeno produce esternalità fortemente negative per la qualità dell'aria, la sicurezza stradale, le emissioni acustiche, l'uso efficiente dei combustibili fossili, i costi economici sostenuti sia dai singoli che dalle aziende del distretto, in ragione della prolungata permanenza nel traffico e dei conseguenti ritardi sul lavoro.

In risposta a tali fattori di criticità e per definire le strategie del progetto I.MO.S.M.I.D., è stato possibile trarre ispirazione dall'esperienza sviluppata a livello Europeo dal progetto LIFE Gesmopoli nel 2006, nell'area metropolitana della città di Barcellona, con la pianificazione di politiche di partenariato locale e coordinamento di servizi di trasporto supplementari in aggiunta al sistema di trasporto pubblico.

Il progetto I.MO.S.M.I.D. è stato sviluppato principalmente nell'Area Industriale e nel Comune di Correggio, con l'obiettivo di identificare e definire un modello innovativo di *Governance* locale, ispirato ai principi della mobilità sostenibile, per far fronte alla crescente domanda di servizi di TPL (Trasporto Pubblico Locale) e ridurre il numero delle auto private circolanti e delle corrispondenti esternalità negative.

Le iniziative principali su cui si fonda il progetto I.MO.S.M.I.D. sono:

- l'istituzione di un Ufficio di Gestione della Mobilità che possa organizzare, pianificare, coordinare e promuovere un insieme di servizi, da e verso il distretto industriale e più in generale sul territorio;
- l'attivazione di servizi di *car-pooling* per i trasferimenti "casa-lavoro" sia con auto elettriche alimentate da energia rinnovabile prodotta localmente che con auto private tradizionali;
- l'istituzione di un insieme di servizi integrativi capaci di incentivare attivamente i principali servizi di mobilità promossi dal progetto;
- l'integrazione mirata dei servizi esistenti di TPL al fine di garantire una maggiore attrattività all'uso del mezzo pubblico in un quadro di sostenibilità.

Il modello integrato di gestione della mobilità ha coinvolto in prima istanza il distretto industriale di Correggio, mentre in un secondo momento è stato esteso anche al Comune di Correggio e alla Provincia di Reggio Emilia, portando evidenti vantaggi sia rispetto al problema della congestione del traffico che della qualità dell'aria.

Lo scopo finale del progetto era di dimostrare la fattibilità di un approccio integrato nella gestione sostenibile della mobilità "casa-lavoro", avviando un processo di sensibilizzazione basato su iniziative di comunicazione, promozione e partecipazione, che porti alla progressiva consapevolezza e coinvolgimento diretto di tutti i soggetti destinatari delle azioni. L'ambizione del progetto è infatti che, grazie all'operato attuale e futuro dell'ufficio della mobilità sostenibile Mobidì, creato nell'ambito del progetto, l'approccio sostenibile diventi il fondamento della cultura locale per guidare le scelte di mobilità di ciascun cittadino e dell'Amministrazione locale.

## 1.2 IL PROGRAMMA LIFE+: L'APPROCCIO A FAVORE DELLE POLITICHE AMBIENTALI

Il progetto I.MO.S.M.I.D. è stato presentato e approvato con successo nel 2009, essendosi classificato terzo a livello Europeo all'interno della componente Politica e Governance ambientale che ormai da qualche anno integra e rafforza l'originario programma LIFE+. Il programma LIFE+ finanzia progetti che contribuiscono allo sviluppo e all'attuazione della politica e del diritto in materia ambientale. Questo programma facilita in particolare l'integrazione delle questioni ambientali nelle altre politiche e contribuisce in larga misura allo sviluppo sostenibile, sostituendo una serie di strumenti finanziari dedicati all'ambiente, fra i quali il precedente programma LIFE.

Il programma trae fondamento dal Regolamento (CE) n. 614/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 maggio 2007, riguardante lo strumento finanziario per l'ambiente (LIFE+) e prevede tre componenti tematiche:

- LIFE+ *"Natura e biodiversità"*;
- LIFE+ "*Politica e governance ambientali*";
- LIFE+ "*Informazione e comunicazione*".





Va inoltre sottolineato che il tema dei trasporti e dell'energia è stato adottato come **priorità nazionale** dell'anno dal Ministero dell'Ambiente per i bandi LIFE+ del 2009. Il programma LIFE+ cofinanzia progetti pilota o innovativi che contribuiscono alla creazione di una Politica Ambientale Europea e allo sviluppo di strategie, metodologie e strumenti di carattere innovativo. Il tema della mobilità "casa-lavoro", specie per il trasporto dei pendolari da e verso le aree industriali, riguarda ampi territori ed è una mobilità prevalentemente "sistematica", avendo un profilo costante durante l'arco dell'anno. Sulla base di questi presupposti è indubbio che sviluppare sul territorio modalità efficienti di gestione della mobilità non possa che portare evidenti benefici. I.MO.S.M.I.D. si incentra in particolare sulla tematica della mobilità in Ambiente urbano e industriale con un forte carattere innovativo:

1. individuare un modello di gestione della mobilità per un'area industriale locale, per intervenire sia sul lato della domanda, coinvolgendo e motivando le singole persone verso modalità di trasporto più sostenibili, che su quello dell'offerta, grazie all'organizzazione di servizi supplementari per il trasporto pubblico. Una delle principali azioni di governo del processo è quella di indirizzare e sensibilizzare i dipendenti del distretto al noleggio gratuito di mezzi elettrici da utilizzare in forma condivisa, ovvero in car-pooling;
2. integrare il tema del trasporto tradizionale con un'attenzione particolare agli aspetti dell'energia e dell'ambiente, facendo ricorso a mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale alimentati da energia rinnovabile e condivisi in car-pooling. In questo modo risulta possibile ridurre allo stesso tempo i mezzi circolanti e le corrispondenti emissioni inquinanti;
3. sviluppare un approccio sistemico che possa valorizzare la sostenibilità dell'iniziativa sul territorio, attraverso la costruzione e messa in esercizio di un impianto a energia rinnovabile per alimentare i mezzi elettrici condivisi in car-pooling nell'area industriale.

Il territorio scelto per la sperimentazione del modello è stato il Comune di Correggio, in Provincia di Reggio Emilia, poiché rappresenta in modo emblematico le situazioni descritte:

- I servizi di trasporto pubblico sono scarsamente utilizzati, a causa di diversi fattori, quali ad esempio la frammentarietà e la durata dei servizi di TPL. La mobilità dell'area industriale è caratterizzata dall'uso intensivo dell'auto privata: il 91% dei dipendenti utilizza il proprio mezzo per recarsi al lavoro.
- La congestione del traffico ha portato ad un numero eccessivo di giorni/anno di superamento dei limiti sulla qualità dell'aria e in particolare del $PM_{10}$. Per tale ragione il Ministero dell'Ambiente ha segnalato Correggio come uno dei Comuni Italiani a più alto rischio di inquinamento atmosferico.
- Un altro punto particolarmente critico è quello della sicurezza stradale: secondo quanto riportato dall'ISTAT, la Provincia di Reggio Emilia è tra le prime dieci province italiane per tasso d'incidenti e mortalità.

A fronte di queste problematiche è stato sviluppato un modello in grado di massimizzare il coefficiente di occupazione delle auto (formazione degli equipaggi di car-pooling anche con auto private), utilizzare auto elettriche alimentate a energia rinnovabile (utilizzate in car-pooling) e soprattutto, capace di ridurre il numero di auto circolanti e il corrispondente inquinamento atmosferico.

# 2. IL MODELLO I.MO.S.M.I.D.

## 2.1 IL PROGETTO I.MO.S.M.I.D.: I PARTNER, IL CONTESTO LOCALE E LE SOLUZIONI PROPOSTE

Per sviluppare al meglio il progetto si è scelto di costituire una partnership di particolare qualità, che avesse una conoscenza approfondita e diretta del territorio, delle problematiche connesse alla mobilità locale e una particolare capacità di governare i processi previsti dal modello I.MO.S.M.I.D.. All'interno della partnership la Provincia di Reggio Emilia ha il ruolo di coordinatore mentre gli altri si prefigurano quali beneficiari associati. I Partner del progetto sono i seguenti:

**Provincia di Reggio Emilia**

La Provincia ha un'influenza diretta sulle tematiche che riguardano l'energia e i trasporti sostenibili, in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna e le autorità nazionali.
Ha competenze nella gestione dei trasporti e delle connessioni infrastrutturali e si occupa della realizzazione di politiche e progetti nel settore. Una quota del capitale finanziario della Provincia di Reggio Emilia è infatti destinato alla Agenzia Locale della Mobilità e al pubblico trasporto della Città di Reggio Emilia (ACT - Azienda Consorziale Trasporti).

**Regione Emilia-Romagna**

Regione Emilia-Romagna svolge azioni sul territorio regionale nel campo del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile, vista sotto il profilo economico, sociale ed ambientale, perseguendo il contenimento dei consumi energetici, la riduzione delle cause di inquinamento ambientale e la salvaguardia dell'inquinamento atmosferico anche a tutela della salute dei cittadini.
Per ridurre l'inquinamento da traffico, la Regione Emilia-Romagna stanzia incentivi destinati al Trasporto Pubblico Locale (TPL) sia con il rinnovo di flotte pubbliche di pullman, sia supportando ricerche, meeting ed accordi.
La Regione è inoltre responsabile del monitoraggio dei servizi di TPL a livello qualitativo e quantitativo, della mobilità urbana, dei parcheggi, delle piste ciclabili e delle aree a traffico limitato.

**Comune di Correggio**

Il Comune di Correggio è l'ente locale che si occupa della gestione del territorio e delle funzioni ad esso delegate dall'amministrazione centrale. Per sua natura il Comune gestisce diversi aspetti della mobilità, pubblica e privata, attraverso strumenti di regolamentazione, programmazione, controllo, progettazione di infrastrutture, attivazione e promozione di servizi dedicati.
Attraverso la locale Agenzia per la Mobilità, il Comune di Correggio organizza il sistema di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.



i partner del progetto I.MO.S.M.I.D.

**Agenzia Locale per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico Locale di Reggio Emilia**

L'Agenzia Locale per la Mobilità è una S.r.l. di proprietà pubblica; i suoi azionisti sono tutti i comuni della provincia assieme alla Provincia di Reggio Emilia. Funge da interfaccia tra gli Enti Locali e il gestore del servizio di trasporto pubblico che sono quindi i suoi naturali interlocutori.
Il suo ruolo è quello di progettare, sviluppare e coordinare i servizi di mobilità collettiva coniugando le strategie di mobilità programmate dagli Enti Locali con le esigenze dei cittadini/viaggiatori e i gestori dei servizi, in un'ottica di efficacia e sostenibilità.
La Società ha per oggetto sociale, fra gli altri:

- La programmazione e progettazione integrata dei servizi pubblici di trasporto, coordinati con tutti gli altri servizi relativi alla mobilità del bacino di competenza;
- La progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;
- La gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
- Lo svolgimento di ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotranviari;
- La gestione delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di TPL;
- L'attività di gestione e monitoraggio del Contratto di servizio con il Gestore aggiudicatario della gara;
- La gestione delle infrastrutture di rete (fermate, autostazioni, depositi) di proprietà.

**EN.COR**

EN.COR srl è stata costituita dal Comune di Correggio nel gennaio 2007, per occuparsi di impianti a fonti rinnovabili ed innovazione nel settore impiantistico ed infrastrutturale. Dalla sua nascita si sta occupando di realizzare a Correggio un distretto energetico costituito da circa 10 impianti di cogenerazione da fonti rinnovabili per produrre energia elettrica da immettere nella rete del gestore nazionale, nonché produrre energia termica da immettere in una rete di teleriscaldamento da realizzare sempre a cura di EN.COR stessa. Nell'ambito di tale attività sono pertanto in corso di realizzazione o già completati impianti fotovoltaici, impianti solari termici, impianti geotermici a bassa entalpia, impianti di cogenerazione a biogas, syngas e olio vegetale. La società ha altresì realizzato il Programma Energetico Comunale del Comune di Correggio con le azioni da effettuare per garantire il raggiungimento a livello locale degli obiettivi di Kyoto nonché i nuovi e più impegnativi obiettivi del Protocollo 20-20-20.

**Diputació Provincial de Barcelona (DIBA - Barcelona Provincial Council)**

DIBA è un'istituzione locale che promuove il progresso e il benessere tra la cittadinanza e la Provincia di Barcellona. Nel 1975 il Consiglio Provinciale di Barcellona creò il Dipartimento Ambientale (DIBA) con lo scopo di dare supporto tecnico ed economico ai Comuni per le attività che riguardano le loro politiche ambientali.
Con lo scopo di garantire l'accessibilità e la mobilità sostenibile nelle aree industriali, è stato sviluppato dal 2005 al 2008 il progetto Gesmopoli (co-finanziato dal programma LIFE nel 2005) in sei aree industriali della Catalogna promuovendo una mobilità più sostenibile e una migliore accessibilità per i lavoratori. L'esperienza di Gesmopoli è ora un punto di riferimento per chi lavora sul tema della mobilità nelle aree industriali.

## 2.2 L'APPROCCIO I.MO.S.M.I.D.: LA LOGICA DEL PROGETTO I.MO.S.M.I.D.

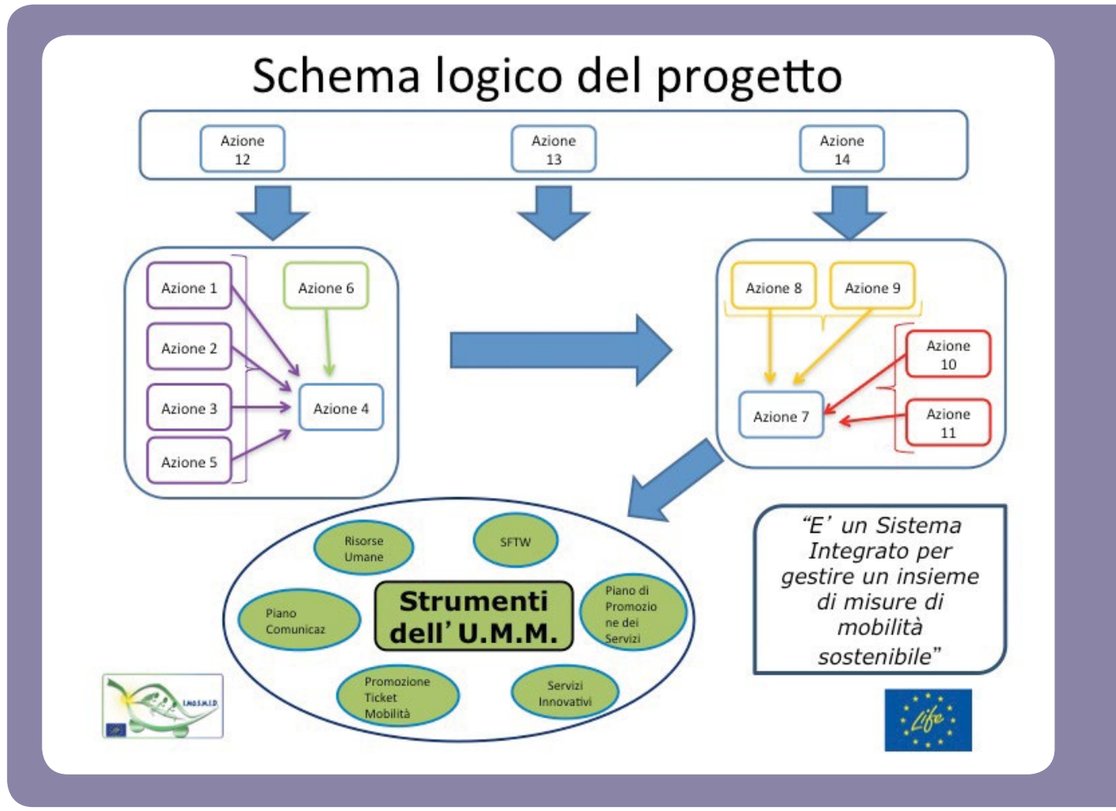
Il progetto I.MO.S.M.I.D. è organizzato in venti Azioni, ciascuna delle quali viene gestita e realizzata da un partner, in qualità di beneficiario associato, in ragione delle proprie competenze, mentre la responsabilità complessiva del progetto è in capo alla Provincia di Reggio Emilia, che ha il ruolo di coordinatore.

Nel presente capitolo si presenta lo schema concettuale e l'articolazione complessiva del progetto, mentre la trattazione delle Azioni e dei risultati conseguiti si articola nei capitoli seguenti.

Le singole Azioni sono collegate tra di loro secondo una logica progressiva e consequenziale; inoltre, preso atto dell'ordine temporale in cui devono svolgersi, queste vengono raggruppate in quattro principali categorie così denominate: Preparatorie, di Accompagnamento o Gestione, Attuazione e Comunicazione / Disseminazione.
Lo schema seguente mostra le azioni contenute nelle 4 categorie:

Le azioni di Accompagnamento o Gestione seguono il progetto per la sua intera durata, hanno l'obiettivo di coordinare le attività dei partner e mantenere attiva la comunicazione periodica con la Commissione Europea per ciò che riguarda la reportistica e la congruità delle rendicontazioni tecniche e finanziarie di tutte le altre azioni, rispetto alle previsioni contenute nella convenzione di sovvenzione I.MO.S.M.I.D..

Le altre tre categorie d'azioni sono state organizzate per seguire una precisa consequenzialità, che viene rappresentata dal seguente schema logico:




Le Azioni preparatorie (nel grafico in alto a sinistra, n. 1, 2, 3, 4, 5 e 6) hanno l'obiettivo di definire lo "stato dell'arte" e le problematiche chiave della mobilità casa-lavoro, ricercando possibili soluzioni che tengano in considerazione le necessità degli impiegati dell'area industriale. L'azione 2, arricchisce con un contributo ulteriore l'analisi della mobilità locale, fornendo un quadro delle Best Practices Europee sviluppate in contesti analoghi, tale da poter suggerire preziosi spunti di riflessione per la progettazione dei servizi innovativi di mobilità sostenibile nelle aree industriali (Azione 3). L'Azione 5 indica, verificandone la fattibilità tecnico economica, quale sia la tipologia d'impianto a energia rinnovabile più performante a livello locale ed anche il tipo più idoneo di alimentazione dei mezzi di trasporto "green" da poter utilizzare in car-pooling. Una volta definito e condiviso l'insieme dei servizi innovativi, con il contributo proveniente dai risultati delle Azioni 1, 2, 3 e 5, questo viene presentato, nell'ambito dell'Azione 6, ai dipendenti e ai sindacati dell'area industriale di Correggio in momenti di

forum partecipato, al fine di poterne verificare la congruenza con la situazione locale e ricevere ulteriori suggerimenti o proposte migliorative. Lo scopo finale delle azioni preparatorie, una volta definite e condivise appieno le proposte per l'area industriale, è quello definire quali dovranno essere le risorse tecniche, umane e gestionali che dovrà mettere in campo l'Ufficio di Mobility Management, per gestire in modo efficace l'insieme dei servizi di trasporto innovativi durante l'arco del progetto (Azione 4).

Le azioni preparatorie e in particolare l'Azione 4, hanno lo scopo di fornire le basi conoscitive per consentire la sperimentazione del nuovo sistema di gestione della mobilità e creare le condizioni perché il sistema rimanga sostenibile anche dopo la fine del progetto I.MO.S.M.I.D.. Nell'ambito delle Azioni di Attuazione si mettono a punto una serie di attività, che serviranno a costituire e poi gestire quotidianamente i servizi offerti dall'Ufficio di Mobility Management di Distretto (compito precipuo dell'Azione 7):

- predisporre i materiali della comunicazione e promozione, quali depliant, brochures, adesivi, ecc…. (Regione Emilia-Romagna, Azione 15);
- realizzare e mettere in esercizio l'impianto fotovoltaico per la cessione dell'energia ai veicoli elettrici (ENCOR, Azione 10 e 11);
- predisporre le colonnine di ricarica per i veicoli elettrici presso il Comune di Correggio, l'area industriale ed Encor;
- realizzare la piattaforma software per la gestione del car-pooling (Regione Emilia-Romagna, Azione 15);
- preparare, realizzare e distribuire i "Ticket della Mobilità" (Provincia di Reggio Emilia, Azione 15);
- realizzare il Piano della Comunicazione (Regione Emilia-Romagna, Azione (Azione 15)
- preparare e poi portare a piena realizzazione un Piano della Promozione dei Servizi, misure di marketing promozionale per i media e gli altri stakeholders (Provincia di Reggio Emilia, Azione 8);

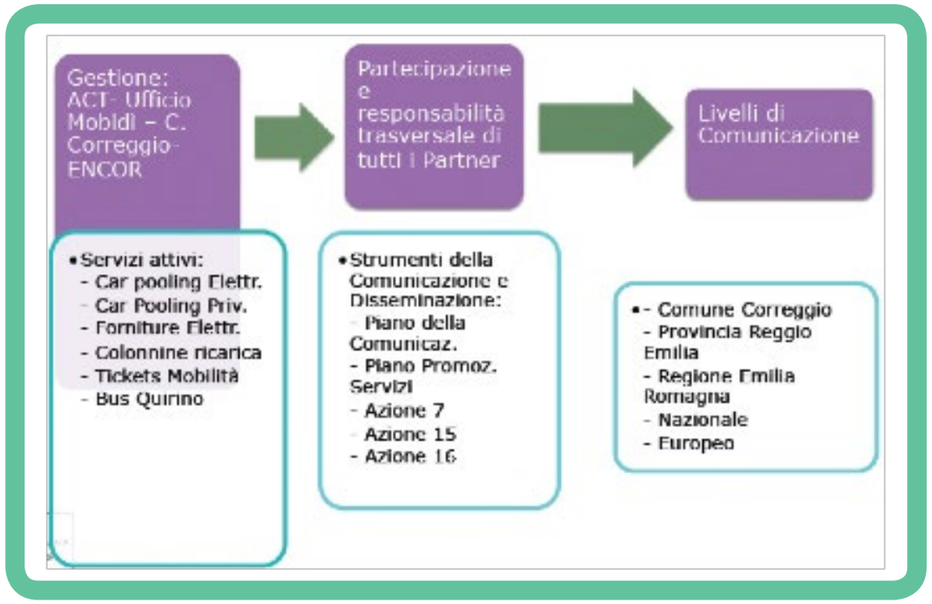
Come si evince dalla descrizione, il modello di Governance della mobilità locale si configura quindi in un sistema integrato per gestire un insieme di misure di mobilità sostenibile, che viene gestito dall'Ufficio di Mobility Management (Mobidì). L'obiettivo finale delle azioni preparatorie e in parte di quelle di attuazione è quello di fornire gli strumenti, le risorse e il know how necessario, all'Ufficio di Mobidì affinchè questo possa gestire in piena autonomia e professionalità l'insieme dei servizi che propone il progetto all'area industriale, al Comune di Correggio e alla Provincia di Reggio Emilia.

Il progetto prevede quindi, una volta che l'Ufficio Mobidì abbia attivato in pratica l'insieme dei servizi per la mobilità, una fase di sperimentazione consistente nella gestione e ottimizzazione vera e propria di tutti i servizi su menzionati per la durata di circa 1,5/2 anni al fine di consolidare le condizioni per la continuazione delle attività dell'Ufficio di Mobility Management (denominato in un secondo momento "Mobidì") anche dopo la fine del progetto.

Durante questa fase di sperimentazione vengono sviluppate due attività principali:

- L'Agenzia della Mobilità si occupa della gestione, perfezionamento e ottimizzazione, dal punto di vista tecnico e finanziario, dei servizi: car-pooling con auto elettriche, car-pooling con auto tradizionali, manutenzione delle colonnine di ricarica per le auto elettriche, la produzione e fornitura di energia rinnovabile, gestione del servizio bus "Quirino" verso l'area industriale, distribuzione dei ticket della mobilità e del materiale promozionale, realizzazione di eventi promozionali;
- Tutti gli altri partner organizzano, partecipano e hanno una responsabilità "trasversale" nell'intensificare le attività e gli eventi di comunicazione e disseminazione a livello locale, regionale, nazionale ed europeo. Le attività di comunicazione e disseminazione sono guidate da un insieme di strumenti messi a punto durante l'arco della fase preparatoria: il Piano della Comunicazione, il Piano di Promozione dei Servizi, l'Azione 7, 15 e 16.

Il funzionamento di queste attività viene rappresentato dal seguente schema:



# 3. I RISULTATI DEL PROGETTO

I risultati attesi del progetto sono distinti in due tipologie: strategici e specifici.
A livello strategico il risultato principale è l'applicazione del modello innovativo di Gestione della Mobilità all'interno dell'area industriale, seguito dalle azioni di disseminazione verso le altre nove Province della Regione, come pure a livello nazionale ed europeo.

A livello specifico l'esperienza nell'Area Industriale di Correggio ha contribuito alla sigla del "Protocollo d'Intesa per la Qualità dell'Aria 2012-2015", che è stato firmato a Luglio 2012 e impegna i Comuni capoluogo e quelli con più di 50.000 abitanti alla realizzazione di diverse misure di risanamento della qualità dell'aria e per ridurre le concentrazioni di $PM_{10}$ e $NO_2$ (ossidi di azoto). Tra le misure strutturali inserite nel Protocollo e con attinenza diretta al progetto I.MO.S.M.I.D., si riscontrano le seguenti:

A. Mobilità ciclopedonale, mobilità elettrica e infrastrutture verdi
B. Trasporto pubblico locale e ferroviario
C. Politiche energetiche

Tra le misure gestionali del Protocollo, sostenute e promosse dal progetto I.MO.S.M.I.D., si menzionano le seguenti:

A. Azioni di mobility management: abbonamenti agevolati, navette, auto-condivisa/car-sharing agevolato
B. Promozione mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro
C. Favorire l'utilizzo di auto elettriche

Si specifica inoltre che ogni Ente firmatario dell'accordo si impegna a monitorare le misure previste nel Piano dell'aria (in coerenza e continuità con le misure indicate nell'Allegato 7 dell'Accordo) e a trasmettere ogni anno alla Regione Emilia-Romagna la rendicontazione degli interventi effettuati nell'anno precedente, nell'ambito dell'Accordo di Programma e dei Piani dell'aria.
I risultati attesi con un impatto duraturo sul territorio sono inoltre i seguenti:

- la riduzione del numero di veicoli che circolano quotidianamente nella rete stradale che interessa l'area industriale; l'obiettivo è di avere 50 equipaggi circolanti, tra quelli con auto elettriche e auto private, in tal modo, considerate circa 4 persone per equipaggio e la distanza media percorsa in auto si potrebbero risparmiare fino a 600.000 km all'anno, con conseguenti effetti positivi sulla riduzione del traffico e del numero degli incidenti stradali;
- una riduzione sostanziale delle emissioni inquinanti in atmosfera, il progetto si pone l'obiettivo di riduzione di circa 30 tonn. all'anno di $CO_2$;
- riduzione dell'inquinamento acustico per l'area industriale e i comuni limitrofi;
- lo sfruttamento dell'energia rinnovabile prodotta localmente dall'impianto fotovoltaico per alimentare le auto elettriche;
- la creazione di un ufficio della mobilità, chiamato Mobidì, che continui a gestire e proporre servizi per la mobilità sostenibile, creando consenso, curiosità e consapevolezza;
- una maggiore consapevolezza e sensibilità, dei dipendenti e dei cittadini, verso iniziative di mobilità sostenibile;
- il sistema dei tickets della mobilità per promuovere e sostenere i fornitori locali.





## 3.1 RISULTATI DELLE AZIONI PREPARATORIE

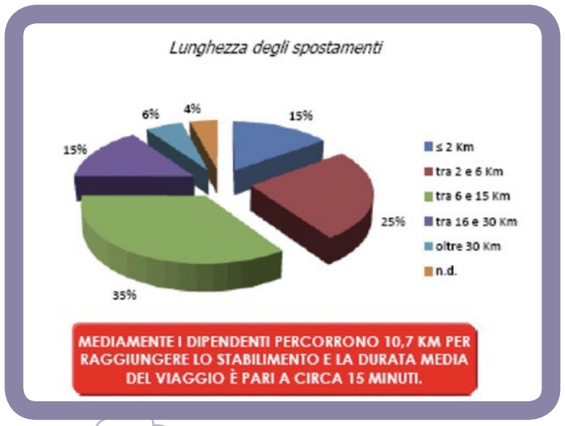
### Azione 1: Analisi della domanda e dell'attuale sistema della mobilità casa-lavoro

Descrizione

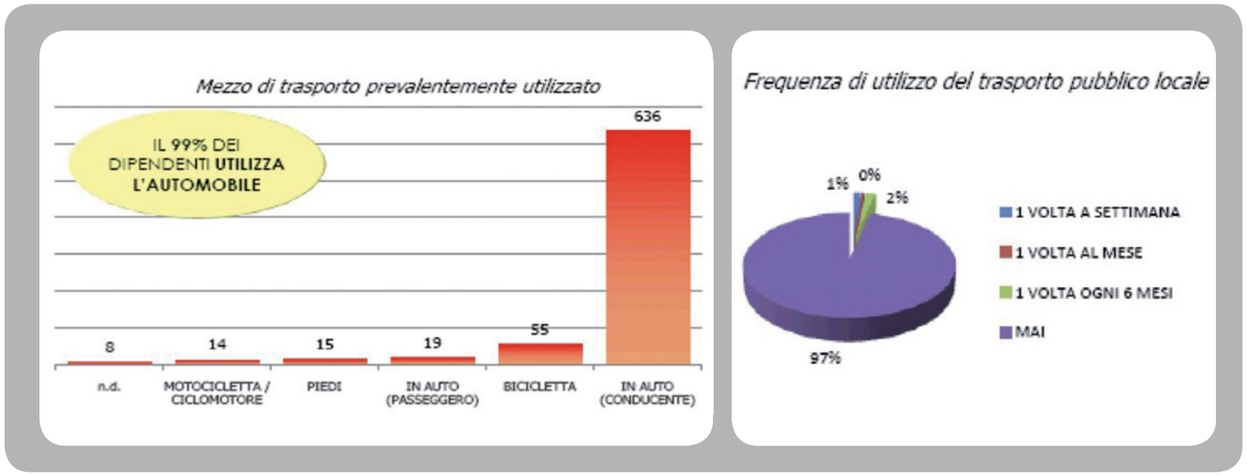
- Cosa fare: l'analisi della domanda e dell'attuale sistema della mobilità casa-lavoro consente di definire e illustrare, le caratteristiche della domanda di mobilità sistematica nel distretto industriale di Correggio. In particolare si procede ad un'analisi della mobilità complessiva del bacino di studio con riferimento: al contesto socio-economico, alla domanda di mobilità sistematica giornaliera e nella fascia di punta mattinale e alle caratteristiche della domanda di mobilità pubblica.
- Come: l'analisi si basa sia sui dati di letteratura già disponibili, che sulla realizzazione del questionario che è stato somministrato agli addetti delle Aziende che operano, direttamente o indirettamente, all'interno del distretto.

Risultati e avanzamento
Si evidenziano alcuni dati emblematici emersi dalle indagini presso il Distretto di Correggio caratterizzanti il profilo medio dei percorsi casa-lavoro:

- Considerando in particolare la lunghezza media degli spostamenti si nota che:



- Dall'indagine i costi medi per il trasporto sono i seguenti: il 73% (454 dipendenti) degli intervistati sostiene una spesa mensile inferiore ai 100 Euro, di cui più della metà (252 dipendenti) non supera la soglia di 50 Euro al mese. Il 27% spende più di 100 Euro. Solo per 32 dipendenti, pari al 5% degli intervistati, il costo mensile per gli spostamenti casa-lavoro è nullo (spostamenti a piedi o in bicicletta).




- Come si evince dal grafico i dipendenti non usano quasi mai i mezzi pubblici privilegiando quasi esclusivamente l'uso dell'auto privata (99%).
- L'indagine evidenzia che le aziende interessate non prevedono attualmente un Mobility Manager e la realizzazione del PSCL - Piano Spostamenti Casa-Lavoro, secondo quanto previsto dall'art.3 del Decreto interministeriale Mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27/03/1998 (Decreto Ronchi). A fronte di ciò si evidenzia quindi la necessità di agire su due versanti: istituire la figura di un *Mobility Manager di area* e definire il *Piano degli spostamenti Casa-Lavoro*. Il *Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro*, sulla base della mappatura dei percorsi effettuati dai dipendenti, dovrebbe poter proporre un adeguato sistema di servizi sostenibili per la mobilità, alternativo all'uso esclusivo dell'auto privata.
- L'analisi fornisce la base dati di partenza per una corretta progettazione del modello integrato della mobilità sostenibile nel distretto industriale di Correggio, identificando in particolare la domanda potenziale di impiegati disposti ad utilizzare i mezzi pubblici e il nuovo servizio di car-pooling.
- Le ipotesi di mobilità alternativa all'auto emerse dai questionari e poi diventate oggetto di discussione nei Forum dell'Azione 6 con i dipendenti, sono le seguenti:
- Potenziamento del TPL;
- Uso di navette dedicate;
- Uso del car-pooling;
- Uso della bicicletta.



- L'azione si è conclusa con la consegna del report: " Report finale di analisi del sistema della mobilità del Distretto di Correggio".

## Azione 2: Analisi delle Best Practices Europee

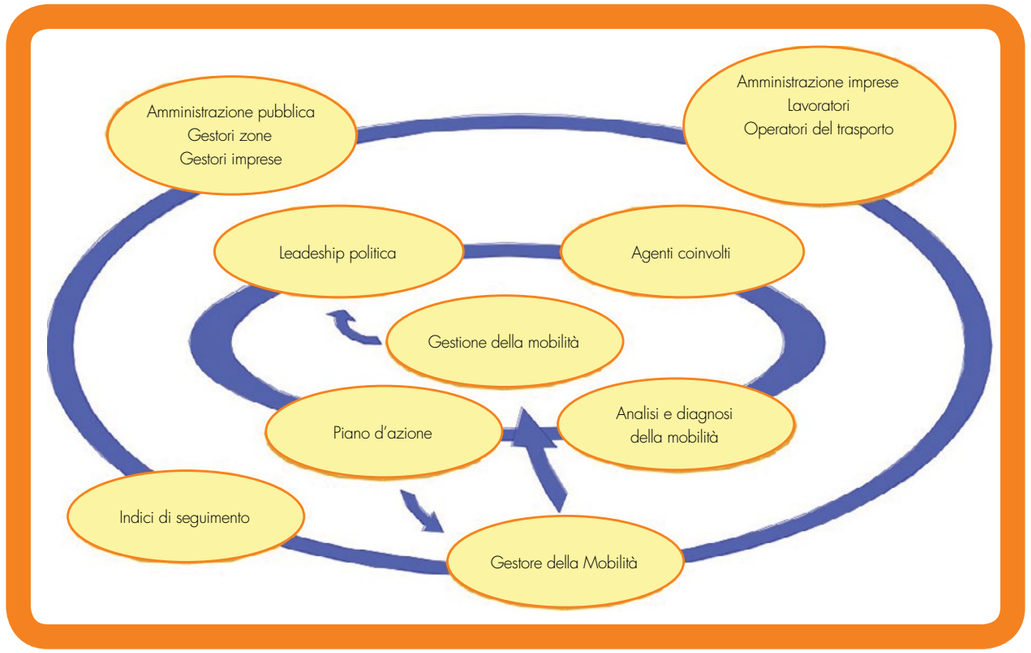
Descrizione

- Cosa fare: l'analisi ha l'obiettivo di rilevare le migliori esperienze in corso a livello europeo in merito alla gestione della mobilità nei Distretti Industriali, specie per gli spostamenti casa-lavoro e individuare modelli e le soluzioni di possibile applicazione anche nel contesto del Distretto di Correggio. Gli obiettivi principali dello studio sono:
  - Identificare le buone pratiche europee;
  - Analizzare il progetto Gesmopoli e il suo impiego nella zona El Pla;
  - Stabilire le raccomandazioni per il processo di realizzazione del piano della mobilità e i corrispondenti indici di monitoraggio;
  - Identificare le buone pratiche che possano essere utili allo sviluppo del modello integrato di mobilità sostenibile presso la zona industriale di Correggio.
- Come: le Buone Pratiche vengono raccolte ed analizzate sotto il profilo di diverse tematiche, quali ad esempio: comunicazione e sensibilizzazione, gestione e controllo del traffico, trasporto pubblico e collettivo e capacità di portare innovazione. Nello studio vengono comunque segnalate una serie di osservazioni generali che si ritengono importanti per la implementazione del piano di mobilità nelle zone industriali di Correggio.

Risultati

- Sono state raccolte ed analizzate 27 Buone Pratiche nel report finale denominato "*EU Best Practices Report*".
- In generale vi sono più esperienze a livello europeo di aziende con un elevato numero di dipendenti che hanno elaborato piani di spostamenti che non piani di gestione integrale di zone industriali. Per questa ragione si è ritenuto interessante riportare anche esempi di aziende e ospedali, dato che la procedura operativa è simile e che l'esame di proposte molto concrete può rappresentare un importante valore aggiunto. Si descrivono le Buone Pratiche di diversi paesi europei come Germania, Austria, Belgio, Danimarca, Spagna, Francia, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi e Svizzera. Per quanto riguarda la metodologia di sviluppo di un modello di mobilità in tutti i casi analizzati sono stati seguiti i seguenti passi:
  1. Approvazione impulso politico al piano della mobilità;
  2. Analisi e diagnosi della situazione attuale della mobilità;
  3. Approvazione del piano per stabilire le proposte d'azione;
  4. Applicazione delle misure proposte nel piano;
  5. Valutazione e revisione del piano.

Sfere di gestione della mobilità




Una delle prime iniziative per avviare un Piano della Mobilità consiste nello spiegare ai soggetti interessati di maggior rilevanza l'intenzione di realizzare il piano, cercandone la collaborazione. Fra i soggetti interessati vi sono: Amministrazioni locali e regionali, imprese e associazioni imprenditoriali, lavoratori e sindacati, organi di gestione delle zone industriali, operatori di trasporto pubblico. Si descrivono in seguito alcune delle esperienze più significative e per una trattazione più esaustiva si rimanda al testo finale prodotto dalla DIBA.

In **Belgio** tutte le aziende con oltre 100 dipendenti sono tenute alla presentazione ogni tre anni di un bilancio sulla mobilità. Esso comprende dati sulla mobilità dei dipendenti da e verso il lavoro, sulle infrastrutture (parcheggio, stazionamento di biciclette) e sulle misure previste nella gestione della mobilità. Nel luglio del 2004 è entrata in vigore, nella regione di Bruxelles, il requisito per tutte le aziende (pubbliche e private) di più di 200 dipendenti, di redigere dei piani di mobilità. Dalla fine del 2007 vi sono centri di mobilità in tutte le province fiamminghe (www.slimweg.be). Gli esempi scelti sono i seguenti: Banca KBC, Bruxelles; Zone industriali di Gant, Drongen I; Aeroporto di Bruxelles. Per ulteriori informazioni sulla gestione della mobilità in Belgio si possono visitare i seguenti siti web: Mobiel Vlaanderen (www.mobielvlaanderen.be), Mobidesk Limburg (www.mobidesklimburg.be), SNBC Mobility (www.b-rail.be).

In **Spagna** va citato il piano d'Azione 2008-2012 della "Strategia di Risparmio ed Efficienza Energetica in Spagna 2004-2012" gestito dall'"Istituto per la Diversificazione e Risparmio di Energia (IDAE)". Le azioni comprendono misure come l'implementazione di piani di mobilità nelle città di oltre 100.000 abitanti e i piani di trasporto per imprese di più di 200 lavoratori. Le comunità più attive sono la Catalogna e i Paesi Baschi: Legge 9/2003 di mobilità della Catalogna e Piano regolatore del Trasporto sostenibile dei Paesi Baschi. Gli esempi scelti sono i seguenti: Zona industriale di Can Sant Joan, Barcellona; Zona industriale Pratenc. Bus navetta PR4, Barcellona; Bus navetta delle zone industriali di Getafe; Linee "T" di Madrid.



In **Francia** la legge di rinnovamento urbano (SRU) del 2000 prevede che le autorità competenti alla gestione del trasporto pubblico redigano i piani della mobilità per le aziende. Le aziende possono pagare ai dipendenti il 50% del costo d'un titolo annuale di trasporto pubblico o 100 € di benzina all'anno se non vi sono collegamenti in trasporto pubblico disponibili. In cambio, le aziende sono esentate dall'onere fiscale del costo di questo biglietto (circa 200 € l'anno). D'altra parte, le autorità devono pagare il 50% del biglietto di trasporto pubblico annuale dei propri dipendenti per gli spostamenti da casa al lavoro e stabilire un piano di mobilità. Un'esternalità positiva per lo sviluppo della gestione della mobilità è l'imposta sul trasporto, pagata dalle aziende che hanno più di nove dipendenti nelle zone con un PDU. Il fondo è utilizzato per il finanziamento del trasporto pubblico. Gli esempi scelti sono i seguenti: Piano aziendale pendolari dell'Istituto Gustave Roussy, Villejuif; Piano aziendale pendolari di STMicroelectronics, Grenoble; Piano aziendale pendolari di France Télécom, Lyon.

In **Gran Bretagna** nel libro bianco "Il futuro del trasporto" del mese di luglio del 2004, la gestione della mobilità è definita come una delle priorità. Una valutazione di venti imprese, amministrazioni, università e ospedali che hanno portato a termine attività esemplari nella gestione della mobilità ha dimostrato che la percentuale di automobili di lavoratori che si recavano al lavoro (senza passeggero) si è ridotta in media del 18%. Gli esempi scelti sono i seguenti: Addenbrooke's Ospedale. Cambridge University Hospitals e Pfizer Ltd., Sandwich.
L'Italia è stato il primo paese a introdurre l'obbligo di redigere un piano di mobilità per le aziende con oltre 300 dipendenti, che avessero sede in città di più di 150.000 abitanti, per ridurre gli spostamenti in automobile dei lavoratori che si recano al lavoro. Le autorità locali sono preposte al coordinamento della mobilità e alla creazione di reti fra i diversi enti. Attualmente vi sono circa 1.200 coordinatori di mobilità, dei quali 549 ufficialmente nominati. Gli esempi scelti sono i seguenti: Gestione della mobilità presso l'azienda Azimut Yachts – Avigliana, Piemonte; Azioni integrate di mobilità presso l'Ospedale di San Marino, Genova; Gestione della mobilità per imprese, Roma; Noleggio di furgoni elettrici a Reggio Emilia.

I **Paesi Bassi** sono il primo paese europeo che negli anni '90 introdusse l'idea di gestione della mobilità come nuova strategia politica di trasporto. Nei Paesi Bassi le autorità locali assumono l'impegno d'investire in miglioramenti d'infrastrutture o servizi nel trasporto pubblico, mentre le imprese s'impegnano dal canto loro a svolgere attività di gestione della mobilità. Gli strumenti ritenuti maggiormente efficaci sono stati la legislazione ambientale, gli accordi contrattuali, la regolamentazione dei rumori (APV) e le normative edilizie municipali. Gli esempi scelti sono i seguenti: Aree aziendali a sud di Amsterdam, Miglioramento dell'accessibilità del parco industriale Doudse Poort, Gouda.

In **Svizzera** le iniziative volte a promuovere il trasporto sostenibile sono inquadrate nel programma Federale dell'Energia (2000-2010). Nell'ambito di questo programma è stato avviato il progetto pilota "Gestione della mobilità nelle aziende" cui hanno partecipato 26 imprese di sette diverse località. Una prima stima rivela un cambiamento nella modalità di trasporto di un 25% di viaggiatori che si muovevano in automobile e che hanno scelto altri mezzi di trasporto. Gli esempi scelti sono i seguenti: Gestione della mobilità per imprese, Swissmill Zürich; In bicicletta al lavoro in Svizzera.
I siti web da cui sono state ricavate le informazioni più rilevanti sono:
Mobilitäts management: http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de; Eltis: http://www.eltis.org/: Epomm: http://www.epomm.eu/; Progetto Max: www.max-success.eu; ISTAS: http://www.istas.net; http://www.itra.info/getafe/; www.cuh.org.uk/addenbrookes; www.plan-deplacements.fr; http://www.euromobility.org

## Azione 3: Progettazione dei servizi innovativi

Descrizione

- Cosa fare: in virtù delle elaborazioni relative alla domanda di mobilità sostenibile potenziale svolte nelle altre Azioni, sono stati definiti e quantificati i possibili servizi innovativi di mobilità realizzati nell'ambito del progetto.
- Come: sulla base dei risultati dell'Azione 1, in particolare sulla domanda di mobilità espressa dai lavoratori e dell'offerta attualmente a disposizione, dell'Azione 5, che analizza delle modalità di alimentazione dei mezzi utilizzati per il car-pooling tramite lo sfruttamento di energia da fonti rinnovabili locali, dell'Azione 2, con le indicazioni provenienti dallo studio sulle Best Practices europee, vengono:
  - identificate soluzioni "verdi" alternative orientate all'utilizzo di servizi integrativi del trasporto pubblico locale (es. navette, bus a chiamata) ed alla creazione di equipaggi in car-pooling su veicoli a basso impatto ambientale;
  - fatte le simulazione sugli scenari relativi alla stima della domanda potenziale (quota di spostamenti intercettabili dai nuovi servizi offerti);
  - definita la "soluzione ottima" in base alle caratteristiche della domanda e dell'offerta di trasporto e alle esigenze manifestate dai lavoratori;
  - definite le strategie di incentivazione.

Attuazione:

### A) ANALISI INIZIALE

La fase iniziale dell'azione ha previsto le seguenti attività:

- individuazione dei Comuni che interagiscono con il Villaggio Industriale: analisi cartografica degli spostamenti effettuati (in origine dalla propria residenza) dagli addetti intervistati verso il Villaggio Industriale;
- definizione dell'area di riferimento, in funzione dei limiti di autonomia previsti da mezzi alimentati elettricamente;
  La suddivisione dell'area di riferimento in tre diverse aree concentriche (raggio di 5, 10 e 15 km) ha permesso di stimare la domanda potenziale (aggregata per Comuni ricadenti all'interno dell'area) con destinazione il Villaggio Industriale;
- zonizzazione dell'area di riferimento: suddivisione dell'area in zone interne ed esterne a Correggio;
  La zonizzazione è stata contestualizzata in funzione della tipologia di servizio progettato (car-pooling, servizio di TPL, navetta) ed in funzione delle necessità espresse dai residenti/ lavoratori dell'area di studio;
- analisi degli spostamenti: analisi cartografica georeferenziata e mappatura tematica della domanda di mobilità emessa (in origine) verso il distretto industriale di Correggio.



**i risultati delle azioni preparatorie**

### B) STUDIO DEI SERVIZI INTEGRATIVI

L'approccio metodologico ha previsto:

- l'analisi dell'offerta di trasporto e della domanda di mobilità nel Villaggio Industriale di Correggio;
- l'analisi delle interviste ai dipendenti delle aziende della zona industriale;
- l'analisi delle interviste ai testimoni individuati quali stakeholder eccellenti dell'area oggetto dello studio.
- l'attività di benchmarking a livello internazionale, al fine di individuare le best practices proposte e applicarle allo sviluppo del nostro sistema.

Risultati e avanzamento

I risultati dello studio hanno permesso di ottenere un quadro completo sulla domanda potenziale del Villaggio Industriale (da/per) in funzione dell'offerta di trasporto prevista.
Sulla base delle **informazioni emerse dalle analisi** è stato possibile:

#### Car-pooling

- individuare i punti di raccolta degli utenti che potenzialmente intendono utilizzare il car-pooling previsti con l'utilizzo dei mezzi elettrici;.
- ipotizzare i percorsi degli addetti sulla base delle residenze (generazione delle origini degli spostamenti) e della (mono) destinazione (few to many) verso il Villaggio Industriale;
- generare le matrici O/D in quattro fasce orarie: 7.00 – 8.00, 8.00 – 9.00, 12.00 – 13.00, 17.00 – 19.00;
- assegnare gli spostamenti degli addetti ai percorsi ipotizzati;
- stimare il numero di mezzi necessari (equipaggi) per il soddisfacimento delle relazioni O/D.

#### SERVIZI DI TRASPORTO

- stimare la domanda potenziale;
- ipotizzare la soluzione ottimale del trasporto pubblico in base alle caratteristiche della domanda effettiva e potenziale e alle esigenze manifestate dai lavoratori;
- elaborare soluzioni aggiuntive orientate all'utilizzo di servizi integrativi del trasporto pubblico (Navetta Villaggio Industriale).

#### SPECIFICHE SOFTWARE

Identificare le specifiche del software utile alla gestione dei servizi di car-pooling, in particolare:

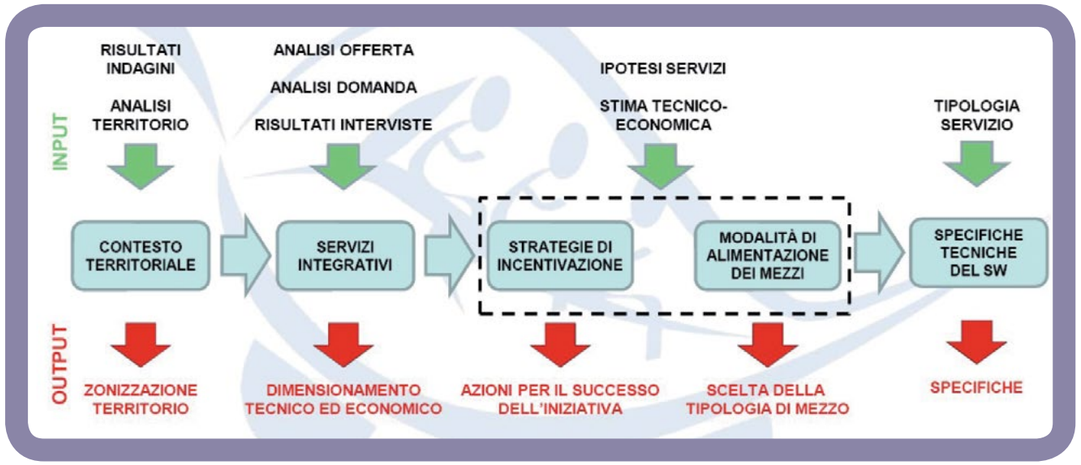
- logica di sistema
- ipotesi di funzionamento del servizio
- specifiche funzionali
- ulteriori requisiti funzionali

Al fine di evidenziare gli obiettivi raggiunti, di seguito si riporta l'elenco ed i valori degli indicatori di avanzamento proposti nell'Application Form:

- Numero aziende coinvolte nell'indagine: 58, di cui 49 si sono dimostrate interessate al progetto, mentre 26 sono le aziende che hanno risposto positivamente attraverso la compilazione del questionario compilato;
- Numero aziende in possesso di un Piano per gli spostamenti casa-lavoro (PSCL): nessuna azienda ha prodotto il PSCL. Emersa la necessità di un documento di pianificazione e di organizzazione della mobilità dell'intero polo del villaggio industriale, in quanto area produttiva complessa;
- Numero addetti coinvolti: le 26 aziende interessate al progetto sviluppano una forza lavoro complessiva di 1.765 addetti; il 43% (pari a 747 lavoratori) ha risposto al questionario somministrato dalla Provincia di Reggio Emilia;
- Domanda potenziale: 650 addetti* (pari all'87% degli intervistati) non utilizzano oggi modalità di spostamento sostenibile inteso come: TPL, bicicletta, moto, piedi e car-pooling;
- Domanda soddisfatta: 22 addetti* (pari al 3% degli intervistati) utilizzano attualmente modalità innovative di spostamento (car-pooling).

* Quota su campione intervistato.

**Lo schema riporta una sintesi delle attività relative all'Azione n. 3, unitamente agli input utilizzati ed agli output prodotti.**




L'azione si è conclusa con la consegna del report: Report finale Progettazione servizi innovativi e Specifiche del Software per la gestione dei servizi dell'Ufficio di Mobility Management.
E' stata avviata, quale azione innovativa, l'attivazione di un percorso aggiuntivo della linea bus "QUIRINO" affinchè dal centro del Comune di Correggio si possa arrivare fin dentro al distretto industriale, comprendendo 3 fermate in punti diversi del distretto stesso.





## Azione 5: Definizione requisiti tecnici per la produzione di energia rinnovabile per autotrazione

Descrizione

- Cosa fare: L'obiettivo di questa azione è stato quello di individuare il migliore abbinamento possibile tra mezzo di trasporto funzionante a fonti rinnovabili e impianto di produzione dell'energia rinnovabile utilizzata dai mezzi stessi. Naturalmente l'abbinamento doveva tenere conto delle caratteristiche intrinsiche del progetto I.MO.S.M.I.D., dei consumi di energia previsti nel progetto, dei costi di produzione dell'energia stessa, nonchè della effettiva disponibilità sul mercato di mezzi adatti o adattabili all'utilizzo della fonte energetica individuata. Una volta individuato l'abbinamento mezzo/impianto l'azione si è occupata della progettazione esecutiva della realizzazione dell'impianto di produzione e della stazione di ricarica dei mezzi.

- Come: Per arrivare al corretto abbinamento mezzo/impianto di produzione, lo studio è stato condotto secondo due distinti filoni. Come primo passo sono state passate in rassegna le principali metodologie disponibili per la produzione di energia da fonti rinnovabili, indipendentemente dai loro dimensionamenti tipici. Per ciascuna di queste tecnologie è stata effettuata una ricerca di letteratura, abbinata all'esperienza acquisita direttamente da EN.COR srl nello specifico campo. Per ciascuna fonte si sono pertanto individuate le principali caratteristiche tecniche, tecnologiche, di stoccaggio, di emissione, di sicurezza, di disponibilità ed è stata analizzata anche la possibilità o meno che esse possano avere una produzione "locale", proporzionata ai consumi del progetto I.MO.S.M.I.D. e che possano o meno essere utilizzate su mezzi di autotrazione esistenti sul mercato.

| Tecnologia motore | Combustibile utilizzabile |
|---|---|
| Endotermico | Carburanti fossili |
| | Olio vegetale puro |
| | Biodiesel |
| | Etanolo |
| | Biogas |
| | Syngas |
| | Idrogeno |
| | |
| Elettrico | Da fonti fossili o nucleare |
| | Da idrogeno |
| | Da fonte solare fotovoltaica |
| | Da idroelettrico |
| | Da forza maremotrice |
| | Da fonte eolica |
| | Da impianti a biomasse |
| | Da solare termodinamico o concentrazione |
| | |
| Ad aria compressa | Aria |

Viene altresì studiato il loro costo di produzione e la sostenibilità energetica ed ambientale che la produzione di tali combustibili comporta. Il secondo passo è stato quello di analizzare invece i mezzi esistenti sul mercato verificando se essi risultavano potenzialmente adatti al progetto per le loro diverse caratteristiche tecniche e se potevano abbinarsi a qualcuno dei combustibili individuati dalla fase precedente dello studio. Una volta completati i primi due passi si è facilmente ottenuto l'abbinamento mezzo/impianto di produzione più adatto al progetto I.MO.S.M.I.D.: la scelta è caduta su mezzi elettrici da 4-6 posti abbinati ad impianto solare fotovoltaico per la produzione dell'energia elettrica consumata dai mezzi. Questo abbinamento è risultato vincente per una serie di motivi:

- possibilità di utilizzare mezzi elettrici già presenti sul mercato e di affidabilità già acquisita;
- possibilità di avere mezzi utilizzabili in piccoli gruppi di 3-6 persone risultando difficile abbinare sullo stesso tragitto un maggior numero di utenti;
- possibilità di avere mezzi utilizzabili direttamente dagli utenti senza necessità di autista;

- facilità di ricarica dei mezzi elettrici;
- possibilità di creare punti di ricarica distribuiti sul territorio, agevolando l'uso del mezzo;
- possibilità di realizzare impianti di produzione elettrica da pannelli solari fotovoltaici di taglia adeguata agli effettivi consumi dei mezzi del progetto;
- possibilità di produzione locale dell'energia elettrica necessaria.

Una volta deciso l'abbinamento mezzo/impianto di produzione viene effettuata la stima dei consumi energetici previsti ed a questo segue il progetto esecutivo per la realizzazione dell'impianto solare fotovoltaico della potenza di 80,64 KWp, necessario a garantire la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili utilizzata annualmente nel progetto I.MO.S.M.I.D.. Il progetto riguarda altresì la realizzazione di 16 punti di ricarica utili per ricaricare i mezzi elettrici. Sia l'impianto fotovoltaico che la stazione di ricarica vengono realizzate all'interno della centrale di produzione energetica da fonti rinnovabili EVA, di proprietà di EN.COR srl, il cui socio unico è il Comune di Correggio.

Risultati e avanzamento

- l'azione si è conclusa con la produzione dello studio: "Survey sulle tecnologie (BAT) per la produzione di energie rinnovabili" e con la successiva redazione del "Progetto per impianto di produzione di energia rinnovabile e relativa stazione di ricarica mezzi";
- l'energia rinnovabile scelta è quella fotovoltaica, quindi è stato progettato un impianto fotovoltaico della potenza di 80,64 KWp, da installarsi su apposita pensilina all'interno della centrale per la produzione di energia da fonti rinnovabili EVA, di proprietà di EN.COR srl il cui socio unico è il Comune di Correggio;
- i mezzi da autotrazione risultati più idonei nello studio sono mezzi elettrici da 4-6 posti, in grado di avere una percorrenza massima di circa 100 Km.

## Azione 6: Concertazione e coinvolgimento parti sociali

Descrizione

- Cosa fare: Si è scelto di adottare strumenti di partecipazione e concertazione multistakeholders nell'ambito del progetto I.MO.S.M.I.D. come uno strumento strategico per compiere scelte condivise rispetto a tematiche rilevanti del territorio, e per far sì che vi fosse un concorso di tutti gli stakeholder nel raggiungimento dei risultati attesi.

Sulla base di tali premesse, i principali obiettivi perseguiti sono stati:

- **contribuire alla individuazione delle criticità** e della loro gerarchia sulla scorta dei quadri di analisi predisposti e dei dati raccolti durante le altre fasi del progetto;
- **partecipare al miglioramento del sistema della mobilità sostenibile** nel distretto industriale di Correggio, sapendo che ciò comporta benefici per tutto il territorio provinciale;
- **far emergere le disponibilità al cambiamento** dei comportamenti degli addetti alle imprese industriali del distretto;
- **fornire indicazioni/raccomandazioni in merito alla progettazione** del modello di gestione ed alla definizione delle modalità attuative del progetto.



Inoltre, particolare ed esplicita attenzione è stata dedicata a:

- **la definizione di modalità per la prosecuzione delle iniziative di mobilità sostenibile** individuate ed attuate grazie al progetto I.MO.S.M.I.D., anche nel momento in cui saranno finiti gli incentivi, le risorse ed il supporto che questo prevede.
- **i tempi che sono stati dedicati al percorso di partecipazione**, cercando di comprimerli e di capitalizzare i risultati conseguiti, per riuscire a conseguire maggiori risultati soprattutto in termini di partecipazione consapevole delle parti sociali.

Questa prima fase di valutazione, indagine e coinvolgimento è risultata utile, non soltanto per raggiungere gli obiettivi sopraelencati, ma anche per creare interesse intorno al progetto ed iniziare l'ingaggio degli equipaggi.

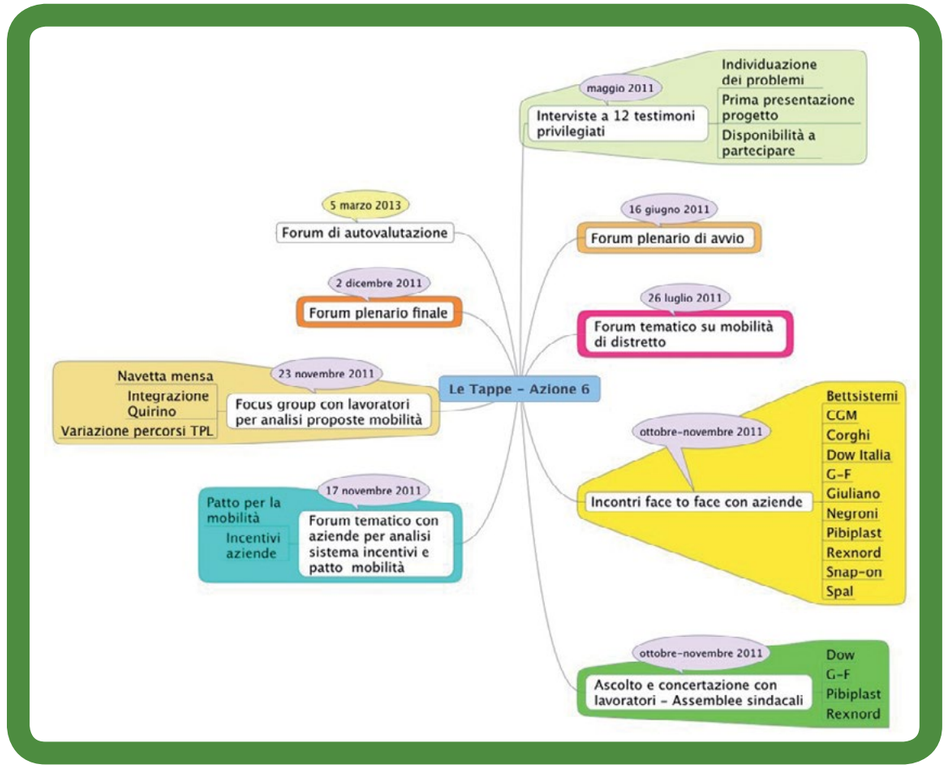
- Come: La scelta strategica è stata quella di includere gli stakeholder nel processo di definizione dei temi da trattare, costituendo un Forum per la Mobilità Sostenibile, organizzando sedute plenarie e tematiche, workshop tecnici, interviste a testimoni "privilegiati" del territorio, incontri face to face con il management aziendali, partecipazione ad assemblee sindacali.

Nella gestione dei momenti di confronto e discussione sono state seguite alcune buone pratiche tipiche dei processi partecipati:

- applicare e tenere un approccio "**bottom-up**", centrato sul far emergere le risorse che già potenzialmente, sono presenti all'interno del sistema;
- privilegiare l'attenzione alla continua **ricerca di costruzione di relazioni** tra i diversi stakeholder;
- concepire la progettualità come un **processo continuo e sistematico** di osservazione consapevole della realtà e non come mera prescrizione iniziale di strumenti, metodi ed esiti del progetto;
- prestare attenzione non solo agli esiti del progetto ma anche ai processi, alle forme con cui viene condotto, mantenendo una **coerenza tra mezzi utilizzati e fini annunciati**;
- utilizzare l'"**ascolto attivo**" per costruire una conoscenza condivisa del sistema;
- puntare sulla partecipazione come **strategia di inclusione** nelle dinamiche relazionali;

Risultati e avanzamento

Nello schema seguente sono sintetizzate le tappe nelle quali si è sviluppata l'azione 6:




L'azione è conclusa con la consegna del report: "Raccomandazioni del Forum della Mobilità" che possono essere sommariamente riassunte nelle seguenti indicazioni:

- *Promozione dei principi per la mobilità sostenibile e integrazione nelle politiche settoriali dell'amministrazione comunale* - È importante che l'Amministrazione Comunale assuma i **principi della mobilità sostenibile in maniera trasversale** all'interno di tutte le politiche settoriali, per far sì che siano efficaci ed efficienti.

- *Elaborazione dei servizi integrativi* – Il progetto I.MO.S.M.I.D. **interviene in maniera significativa a sostegno del car-pooling** nell'area del distretto industriale, anche grazie alla sperimentazione della concessione in comodato gratuito di veicoli elettrici, ma è assolutamente necessario già in questa fase, **promuovere strumenti integrativi di mobilità sostenibile**. Per questa ragione si ritiene importante adoperarsi per:
  *a.* Incentivare il car-pooling anche con i **mezzi privati** dei lavoratori del Distretto, individuando gli strumenti più idonei per farlo (ticket mobilità sostenibile, ecc.)
  *b.* **Estendere**, con le modalità che verranno ritenute più opportune, **il servizio del Bus Quirino**
  *c.* Verificare la possibilità di modificare il percorso dei mezzi del Trasporto Pubblico locale**, consentendo un loro ingresso nel Distretto** Industriale
  *d.* Sperimentare un **servizio di bus navetta** per i lavoratori che nell'interruzione del lavoro durante il pranzo, si recano alla mensa presente nel Distretto

- *Investimento nelle azioni di comunicazione e concertazione per la promozione dei servizi di mobilità sostenibile* – Come è stato ribadito sin dall'inizio dell'attività di concertazione, le **azioni di comunicazione sono un elemento strategico** per riuscire a proporre e promuovere una modalità alternativa a quella attuale - soprattutto negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola - soprattutto perché tale cambiamento comporta un diverso atteggiamento culturale.

- *L'attenzione all'impostazione di un modello di sostenibilità efficiente, in grado di utilizzare razionalmente le risorse* - È necessario cominciare a porre l'accento non solo sull'efficacia del trasporto ma anche sulla sua efficienza. Attualmente **i costi ambientali e quelli economici sono molto elevati** ed è perciò necessario prestare attenzione a questi due aspetti nel momento in cui si impostano le politiche per la mobilità.

- *Il ruolo primario che le imprese devono svolgere nell'impostazione del modello di gestione della mobilità, capace di produrre la competitività delle imprese stesse* – Il modello di gestione della mobilità **influisce direttamente sulla produttività e sulla competitività delle aziende.** Per questa ragione è importante coinvolgerle nell'individuazione di nuove strategie sin dalla loro fase di progettazione.

Anche se non espressamente previsto dal progetto, si è svolto un ulteriore Forum finale di verifica, dopo circa 1 anno di sperimentazione, per comprendere il livello di soddisfazione degl utenti e le possibilità di miglioramento dei servizi di mobilità sostenibile da e verso il distretto.

## 3.2 RISULTATI DELLE AZIONI DI ATTUAZIONE

### Azione 4: Progettazione dell'Ufficio di Mobility Management di Distretto

Descrizione

- Cosa fare: l'azione prevedeva la definizione delle funzioni, dell'organico e degli strumenti della struttura che dovrà organizzare e gestire le attività definite nell'Azione 3. L'Ufficio ha il compito di gestire il Progetto nella sua fase di sviluppo fermo restando che la sua operatività dovrà proseguire anche dopo la conclusione del Progetto.

- Come: una volta definite tutte le attività funzionali e le relazioni tra di esse, sono stati determinati gli impegni, in termini di ore uomo, competenze richieste e risorse finanziarie, necessarie a gestire i diversi servizi di mobilità pianificati. Sulla base delle risorse necessarie e delle attività previste è stato elaborato un business plan della struttura, utile a comprendere i driver di sostenibilità economica che consentano il proseguimento dell'iniziativa oltre l'orizzonte temporale del progetto I.MO.S.M.I.D.

Attuazione:

**DEFINIZIONE DELLE FUNZIONI DELL'UFFICIO:**

L'Ufficio di Mobility Management ha il compito di organizzare e coordinare i servizi e le attività funzionali al raggiungimento degli obiettivi di progetto (incremento della mobilità sostenibile attraverso l'utilizzo di soluzioni di trasporto privato e pubblico). Le funzioni si possono così sintetizzare:

- coordinamento dell'ufficio;
- pianificazione e gestione del servizio di car-pooling;
- programmazione e pianificazione dei servizi di TPL;
- monitoraggio dei servizi;
- gestione delle criticità;
- comunicazione, informazione e promozione dei servizi;

- analisi e studi per nuove soluzioni di trasporto;
- gestione dei rapporti con le imprese;
- gestione dei servizi connessi al car-pooling (ricarica e noleggio dei mezzi);
- gestione dei contratti e rapporti con gli utenti;
- gestione delle politiche per l'incentivazione dei buoni per la mobilità sostenibile;
- sportello al pubblico.

## DIMENSIONAMENTO DELL'UFFICIO DI MOBILITY MANAGEMENT

### Approccio metodologico

Definite le attività funzionali all'attivazione dell'Ufficio e le relazioni che intercorrono tra esse (Algoritmo di Pert) sono stati determinati gli impegni in termini di ore uomo necessari alla buona riuscita del progetto attraverso l'analisi del dimensionamento degli organici.

Tale dimensionamento è stato analizzato con riferimento a:

- le logiche e l'orizzonte temporale della decisione;
- i criteri e le informazioni che vengono utilizzati per decidere.

Il primo aspetto inserisce la tematica del dimensionamento delle risorse all'interno del più generale discorso della programmazione del personale, il secondo aspetto concerne invece il tema dei metodi e dei criteri di riferimento per la determinazione della dotazione organica di un ufficio.
Con riferimento alla tematica della programmazione del personale essa deve intendersi come *"un processo sistematico di inquadramento delle decisioni sull'organico in un quadro di riferimento coerente che consenta di valutare con continuità"*:

- vincoli e opportunità esistenti tanto per il futuro ufficio quanto per la risorsa umana;
- conseguenze di medio-lungo periodo di decisioni relative alle risorse tecnologiche, finanziare e umane;
- strumenti e politiche da attivare per aumentare le capacità progettuali reattive ed operative dell'ufficio".

Risultati e avanzamento

L'analisi degli impegni, è una valutazione metodologica che si basa su diverse variabili di progetto quali ad esempio impegno e disponibilità delle risorse (fattore endogeno), esperienze e osservazioni oggettive attinenti alle future funzioni dell'Ufficio Mobidì (fattore esogeno). Definite tutte le attività funzionali all'attivazione del progetto unitamente alle relazioni che intercorrono tra esse e alla ripetitività nel tempo, sono stati determinati gli impegni in termini di ore/uomo necessari al corretto svolgimento delle funzioni all'interno dell'Ufficio di Mobility Management. L'analisi è stata condotta secondo le successive attività:

- stima dell'impegno orario per macro attività del futuro Ufficio di Mobility Management;
- aggregazione delle ore lavorate per macro attività e tipologia di risorsa;
- dimensionamento del numero di risorse necessarie all'Ufficio di Mobility Management.

Sono state quindi identificate 3 figure professionali per la gestione amministrativa e contabile delle attività dell'UMM. È stato modificato il nome, perché scarsamente comunicativo, ed è stato adottato il nome "Mobidì", a cui è stato associato il seguente logo.

mobidì
Ufficio Mobilità Sostenibile
del Territorio di Correggio





L'azione si è conclusa con la consegna del report riguardante l'organizzazione dell'ufficio: "Organizzazione e funzionamento dell'Ufficio di Mobility Management di Distretto" e il "Business Plan dell'Ufficio di Mobility Management di Distretto".

### Azione 7: Attivazione dell'ufficio di Mobility Management di Distretto, organizzazione e gestione dei servizi

Descrizione

- Cosa fare: dopo aver individuato il personale, destinato a costituire l'Ufficio di Mobility Management di Distretto, si è provveduto alla formazione dello stesso, anche sull'utilizzo del software web-oriented dedicato di equipaggi car poolig e/o servizi a chiamata, in modo tale da poter rendere il personale autonomo e competente nella gestione di tutti i servizi di mobilità sostenibile offerti. I referenti di tale ufficio saranno responsabili dell'organizzazione dei servizi progettati e del loro coordinamento.
- Come: istruito e formato il personale si sono individuate le aziende appartenenti al distretto di Correggio, interessate a costituire equipaggi di car-pooling e a usufruire dei "ticket della mobilità sostenibile". Valutate le adesioni, ciascuna auto elettrica è stata assegnata ad un responsabile dell'equipaggio. Tutti i mezzi sono monitorati da un sistema satellitare e la gestione degli stessi è stata agevolata dall'utilizzo del software creato per il car-pooling.

Attuazione:

## FASI PRINCIPALI DELL'AZIONE

- Fase sperimentale;
- monitoraggio della fase sperimentale;
- ampliamento degli equipaggi;
- prima campagna di promozione;
- disseminazione a livello locale;
- seconda campagna di promozione
- terza campagna di promozione rivolta al servizio di trasporto pubblico
- analisi dei risultati ottenuti
- analisi swot

## ATTIVITÀ PRINCIPALI DELL'AZIONE

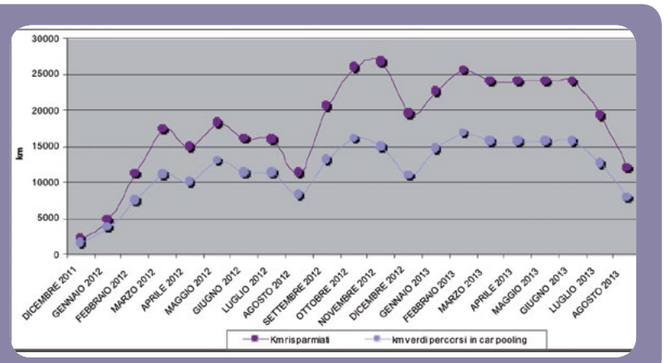
Tutte queste fasi sono state accompagnate dalle attività di :

- organizzazione, gestione e monitoraggio del servizio di car-pooling;
- organizzazione e monitoraggio del servizio di trasporto pubblico;
- gestione degli incentivi (ticket per la mobilità sostenibile);
- relazioni continue con le aziende;
- problem solving;

Risultati e avanzamento

Sono state svolte le seguenti attività:

- Identificazione di 3 soluzioni di trasporto attuabili nel medio e lungo temine;
- istruzione delle procedure per il noleggio dei veicoli a ridotto impatto ambientale, 10 mezzi nella prima fase "sperimentale" ed altri 15 nella fase successiva
- Apertura dell'Ufficio di Mobility Management di Distretto, con sede presso il Comune di Correggio, denominato "Mobidì"
- Attivazione del sito internet: www.mobidi.it
- Gestione sperimentale del car-pooling e delle relative attività di comunicazione
- Attivazione e gestione del servizio di TPL "Quirino".




Ad oggi hanno partecipato direttamente 13 aziende per un complessivo di 25 equipaggi elettrici e 4 equipaggi a motore.
Si sono effettuati più di 19.000 viaggi e più di 249.000 km con un risparmio effettivo di 382.000 km.
Si è stimato un risparmio medio di 741 € a persona, con un risparmio mensile di circa 35 € a persona.

L'azione si è conclusa con la consegna dei report riguardanti:

- Programmi software per la gestione dei servizi di trasporto integrativo e il coordinamento del car-pooling;
- relazione delle attività dell'Ufficio di Mobility Management di Distretto - Primo anno di attività;
- relazione delle attività dell'Ufficio di Mobility Management di Distretto - Secondo anno di attività

## Azione 8: Piano di promozione dei servizi

Descrizione

- Cosa fare: accompagnare la fase di start-up dell'Ufficio di Mobility Management di Distretto (Mobidì) con la realizzazione del "Piano di promozione dei servizi", mirato a presentare la nuova offerta di mobilità casa-lavoro a tutti i potenziali fruitori, nonché ad ottenere l'adesione delle aziende all'iniziativa, in particolare per quanto riguarda l'incentivazione dei dipendenti per mezzo del ticket per la mobilità sostenibile. Il Piano di promozione costituisce un sistema efficiente per elaborare e diffondere messaggi sulla gamma di servizi ed iniziative proposte dal progetto e per dimostrare i vantaggi ambientali, economici ed anche sociali delle sperimentate modalità di gestione degli spostamenti casa-lavoro.
- Come: Il "Piano di promozione dei servizi" prevede sia una strategia di "comunicazione/promozione interna", che interesserà i partner del progetto e gli interlocutori coinvolti nella sperimentazione (Mobidì, aziende); sia una strategia di "comunicazione/promozione esterna" per la popolazione attiva nell'ambito distrettuale di Correggio, estendendola a tutti i potenziali fruitori dei servizi di mobilità sostenibile proposti.





Risultati e avanzamento

E' stato realizzato e consegnato, con il supporto locale del Comune di Correggio, il Piano di promozione dei servizi con la finalità di ottenere l'adesione dei lavoratori del distretto alle iniziative di Mobidì e d'incentivare gli stessi dipendenti all'uso del car-pooling con l'auto privata per mezzo del ticket per la mobilità sostenibile;

- E' stata definita una strategia di "marketing" per tutto il Progetto volta a promuovere le attività di Mobidì attraverso la promozione dei servizi offerti per agevolare gli spostamenti sistematici "casa-lavoro";

- E' stato realizzato un piano di comunicazione rivolto a clienti esterni (aziende e cittadini) e agli utenti interni (aziende e personale di Mobidì).
- A seguito della consegna del report " Piano di promozione dei servizi" è iniziata la fase di realizzazione delle azioni previste dal piano, che devono comunque essere completate entro la fine del progetto.

## Azione 9: Creazione rete fornitori per ticket della mobilità sostenibile

Descrizione

- Cosa fare: creazione e distribuzione dei tickets della mobilità sostenibile per incentivare il car-pooling nel Distretto con auto privata. Il libretto dei ticket contiene dei buoni per la mobilità sostenibile da spendere sul territorio provinciale. E' stato stipulato preventivamente un accordo commerciale con alcune ditte locali che offrono servizi di mobilità sostenibile (acquisto di titoli di viaggio per i servizi di trasporto pubblico, installazione di impianti di gas metano/gpl, acquisto, riparazione o noleggio di bici, ecc…) le quali hanno aderito alla rete dei fornitori del progetto I.MO.S.M.I.D..
- Come: Accordo con le ditte che offrono i servizi di mobilità sostenibile e la ditta che emette/stampa i tickets veri e propri. I tickets vengono distribuiti agli equipaggi, che con auto propria hanno percorso 300 km in car-pooling.

Risultati e avanzamento

Sono state effettuate le seguenti attività:

- selezione delle società che offrono questo tipo di servizio, per individuare quella in grado di offrire le migliori condizioni alle aziende del Distretto intenzionate ad introdurre questa forma di incentivazione;
- ricerca di mercato sui possibili fornitori locali, i quali hanno poi sottoscritto l'apposita convenzione per regolare il servizio;
- hanno aderito all'iniziativa 7 fornitori, appartenenti a 6 categorie di beni e servizi di mobilità sostenibile: circuiti di car sharing, gestori di TPL, rifornimenti di GPL e metano, servizi TPL non di linea (taxi), vendita, noleggio e riparazione biciclette;
- una prima serie di ticket è stata acquistata ed è già stata distribuita per l'anno 2012, in corso la distribuzione per l'anno 2013.

**Azione 10: Realizzazione impianto di produzione di energia rinnovabile e infrastrutture relative**

Descrizione

- Cosa fare: dallo studio sulle tecniche e tecnologie di produzione di energia da fonte rinnovabile utilizzabile per autotrazione, effettuato nella azione 5 è emerso che il miglior abbinamento mezzo/impianto di produzione, per soddisfare le esigenze del progetto I.MO.S.M.I.D. è risultato il mezzo elettrico abbinato ad alimentazione di energia elettrica prodotta in loco da impianto solare fotovoltaico. Nella medesima azione 5 si è inoltre redatto il progetto esecutivo per la realizzazione di una pensilina solare sulla cui sommità è presente un impianto fotovoltaico da 80,64 KW di picco, in grado di alimentare 16 punti di ricarica delle auto, pure da realizzare. Il tutto è realizzato presso la centrale EVA (via Pio La Torre, 18 – Correggio) di proprietà di EN.COR srl.. La presente azione ha avuto il compito i fare approvare il progetto agli organismi competenti, bandire la gara d'appalto e realizzare le infrastrutture ed equipaggiamenti del progetto esecutivo.





- Come: partendo dal progetto esecutivo redatto con la azione n. 5 si è inviato lo stesso a tutti gli organi competenti per la sua approvazione (Comune, AUSL, ARPA, ENEL Distribuzione, ecc.). Questa fase è stata più lunga del previsto per le lungaggini di alcuni Enti, ma per accelerare i tempi di realizzazione EN.COR ha bandito la gara ancora nelle more dell'autorizzazione del progetto stesso. In pratica sono state bandite 3 distinte gare, corrispondenti alle 3 distinte lavorazioni previste nel progetto: la realizzazione delle opere civili e strutturali in calcestruzzo armato; la realizzazione delle strutture metalliche della pensilina; la realizzazione di tutta l'impiantistica elettrica comprensiva dell'impianto fotovoltaico e delle colonnine di ricarica. I lavori sono quindi stati assegnati a 3 distinte ditte specializzate nei rispettivi settori e realizzato in circa 3 mesi. L'impianto è stato completato entro la fine del 2011, anche se poi è stato allacciato alla rete del gestore ENEL Distribuzione solo a fine giugno 2012, non potendo produrre fino a quella data. L'impianto produce energia elettrica in corrente continua, che viene trasformata in corrente alternata a 220 V attraverso apposito inverter. L'energia così trasformata viene distribuita ad apposito quadro elettrico da cui partono le linee elettriche per gli autoconsumi. A valle del quadro elettrico è presente il contatore di immissione nella rete del gestore nazionale (Enel Distribuzione). Questo tipo di collegamento è denominato "scambio sul posto" e permette di immagazzinare nella rete del gestore tutta l'energia prodotta dall'impianto solare quando non esiste un equivalente consumo sulle apparecchiature ad esso collegate. L'energia elettrica ceduta alla rete quando non serve viene poi prelevata nei momenti in cui il consumo è superiore alla produzione (di sera, quando c'è nebbia o non c'è il sole, ecc.). In tal modo è sempre disponibile l'energia che serve per la ricarica dei mezzi. Per permettere la ricarica dei mezzi sono poi state realizzate 8 colonnine di ricarica, ciascuna da 2 punti di connessione, in modo tale da avere 16 diversi punti di ricarica. Sei di queste colonnine sono all'interno della centrale EVA, mentre altre 2 colonnine (4 punti di ricarica) sono posizionate sulla recinzione esterna della centrale EVA e sono quindi accessibili dall'esterno, al fine di agevolare la ricarica anche nei momenti in cui la centrale è chiusa.

Risultati e avanzamento

- Con questa azione si è iniziato l'iter autorizzativo dell'impianto fotovoltaico e della stazione di ricarica, si sono bandite 3 gare d'appalto per le 3 distinte lavorazioni specialistiche. I lavori sono iniziati il 14/09/2011 e si sono completati entro il 31/12/2011. L'impianto è stato allacciato alla rete del gestore nazionale (ENEL Distribuzione) il 30/06/2012. Da tale data è iniziata la produzione di energia elettrica.
- Tenendo conto che le auto si ricaricano sia presso la centrale EVA che presso le aziende del villaggio industriale è stato redatto un report " Regolamento di gestione del servizio di fornitura di energia rinnovabile" per regolamentare questo duplice utilizzo.

## Azione 11: Esercizio dell'impianto e del servizio di fornitura di energia

Descrizione

- Cosa fare: questa azione ha lo scopo di garantire la gestione e manutenzione dell'impianto di produzione di energia da fonti rinnovabili (l'impianto solare fotovoltaico), nonché la stazione di ricarica degli automezzi elettrici, per tutta la durata del progetto I.MO.S.M.I.D., nonché di garantire il servizio di ricarica ai soggetti che vengono a ricaricare i mezzi loro assegnati presso la centrale EVA.
- Come: l'attività della presente azione è interamente svolta da personale interno di EN.COR srl e si ripartisce in due distinte attività: quella rivolta all'utenza e quella di manutenzione delle infrastrutture ed apparecchiature.

L'attività rivolta all'utenza consiste nel regolare l'accesso e la tempistica delle fasi di ricarica dei mezzi elettrici che si recano presso la centrale EVA per tale servizio.
L'afflusso dell'utenza avviene principalmente negli orari di inizio o fine dell'attività lavorativa. L'utenza attende presso EVA che la ricarica dei mezzi avvenga o, più usualmente, si reca in centro per effettuare commesse familiari. Quando possibile viene dato un altro mezzo elettrico in sostituzione, che viene riportato il giorno dopo riprendendo il proprio mezzo assegnato, ricaricato.
In presenza di mezzi difettosi gli stessi vengono sostituiti e si segnala l'inconveniente alla ditta incaricata della manutenzione dei mezzi. L'attività di manutenzione, invece, viene svolta sui pannelli fotovoltaici, sugli inverter e sulle colonnine di ricarica. Si tratta di attività periodiche e programmate. In particolare la pulizia dei pannelli fotovoltaici permette di mantenere un buon rendimento della produttività dell'impianto stesso che, altrimenti, a causa dello smog e delle polveri perderebbe velocemente la propria efficienza di conversione. Anche nei quadri elettrici e nelle colonnine di ricarica viene periodicamente effettuata la prova dell'intervento degli interruttori di protezione al fine di assicurare la dovuta sicurezza nelle fasi di ricarica dei mezzi.

Risultati e avanzamento

- L'Azione è iniziata il 1° gennaio 2011 con la gestione delle utenze e la manutenzione delle colonnine di ricarica. Anche se l'impianto fotovoltaico ha potuto iniziare a produrre energia solamente dal 1° luglio 2012 le colonnine sono ugualmente state alimentate da inizio 2012 utilizzando altra energia rinnovabile comunque prodotta nella centrale EVA.
- E' stato prodotto il primo report relativo all'esercizio dell'impianto e al servizio di fornitura dell'energia elettrica con i dati fino al 31/12/2012. Analogo report verrà prodotto ad agosto 2013 riportante i dati della presente azione per tutto il periodo del progetto.



# 3.3 RISULTATI DELLE AZIONI DI COMUNICAZIONE E DISSEMINAZIONE

## Azione 15: Azioni di Disseminazione a livello locale-regionale

Descrizione

- Cosa fare: realizzare azioni/eventi di sensibilizzazione e disseminazione dei risultati, sia nei confronti di un pubblico vasto che verso particolari categorie, quali ad esempio la cittadinanza di Correggio e la popolazione scolastica provinciale.
- Come: le iniziative orientate al pubblico saranno oggetto di uno specifico piano e potrebbero prevedere tra gli altri:
  - stand promozionali presso il Comune di Correggio, il Distretto, la sede di EN.COR per la distribuzione di materiale informativo;
  - organizzazione di visite all'Ufficio di Mobility Management ed all'impianto di produzione di energia presso EN.COR, rivolte a tutta la cittadinanza;
  - Iniziative dimostrative nell'ambito della Settimana europea della Mobilità;
  - Organizzazione di visite guidate per le scuole dei diversi gradi della Regione.

Rientrano concettualmente nelle azioni di disseminazione a livello locale anche il Forum della Mobilità (Azione 6) e il sito web del progetto, che rappresenterà lo strumento a disposizione di tutti gli stakeholders finalizzato ad ottenere informazioni in tempo reale sui contenuti, l'avanzamento ed i risultati del progetto.

Risultati e avanzamento

Per quanto concerne la disseminazione a livello locale-regionale i cittadini di Correggio e del territorio immediatamente circostante hanno beneficiato in primis di specifiche attività di comunicazione e disseminazione, tra le quali si segnala la promozione del car-pooling nell'ambito di alcune manifestazioni molto seguite: "Utile netto – Fiera mercato dei prodotti e delle scelte sane e consapevoli" a marzo 2012, nell'ambito della Fiera di San Luca di Correggio, e "NaturaBio - Festival degli stili di vita sostenibili" a settembre 2012, quale evento inserito nell'ambito della "Settimana europea della mobilità sostenibile". Sono stati inoltre realizzati, nell'ambito del Comune di Correggio, diversi incontri aperti al pubblico quale, tra gli altri, il lancio della sperimentazione effettuata con mezzi elettrici (abbigliati con adesivi recanti i claims di progetto ed i loghi dei partner) a maggio 2012 – al fine d'illustrare lo stato di avanzamento del progetto, contestualmente comunicato attraverso i media locali (giornali, radio e tv) e i social media tramite comunicati stampa descrittivi delle attività effettuate e di promozione delle iniziative intraprese.

Nell'autunno 2012 una campagna pubblicitaria dallo slogan "Mobilità sostenibile a Correggio. Sei tu la marcia in più!" - con affissioni sul territorio di Correggio, nel villaggio industriale e nei principali luoghi di aggregazione - ha comunicato ai differenti stakeholders i vantaggi conseguibili dall'effettuazione del car-pooling con l'auto propria e quelli correlati al ticket mobilità, prefiggendosi l'obiettivo d'incentivare i cittadini a verificare personalmente i benefici del recarsi al lavoro insieme. Nelle stesse settimane nelle tre sale del cinema "Cine Più Correggio" è stato proiettato durante le fasce pre-spettacoli un video-spot breve ed efficace finalizzato alla promozione del car-pooling negli spostamenti casa-lavoro.

L'informazione di progetto è stata veicolata anche tramite la newsletter "In Marcia" che l'ufficio Mobidì e i partner hanno inviato ai rispettivi contatti.
Per quanto concerne l'attività di disseminazione presso altri enti pubblici istituzionali regionali, il Progetto I.MO.S.M.I.D. è stato illustrato a marzo 2013 sia nell'ambito dell'incontro sulla qualità dell'aria organizzato dalla Regione Emilia-Romagna con tutte le province ed i comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti che alle Agenzie Locali della Mobilità nell'ambito del Piano riorganizzazione TPL - Fondo TPL.
In aggiunta una fattiva, disseminazione è avvenuta anche grazie ai due workshop tecnici svoltisi nel 2012 - a marzo ("La mobilità casa-lavoro… sostenibile") e a dicembre ("Visioni avanzate della mobilità in Emilia Romagna. Presente e futuro") - che hanno visto la partecipazione dei mobility manager di enti e di ASL e di molte realtà impegnate nella mobilità sostenibile, interessate ad approfondire l'esperienza del car-pooling.
Per quanto riguarda le scuole nell'autunno 2012 è stato lanciato dalla Provincia di Reggio Emilia un concorso fotografico sulla mobilità sostenibile dal titolo "Muoviamoci in modo sostenibile e sicuro", la cui premiazione è avvenuta a maggio 2013. EN.COR nel corso del progetto ha contestualmente condotto e gestito un programma di visita agli impianti per la produzione di energia rinnovabile destinato in modo particolare agli studenti. Quale attività di ampia diffusione del car-pooling e della mobilità sostenibile in generale nelle scuole primarie e secondarie delle altre provincie, la Regione Emilia-Romagna ha predisposto e diffuso due dépliant informativi espressamente concepiti per essere destinati agli studenti più piccoli e, tramite i ragazzi più grandi, alle famiglie.
All'interno di I.MO.S.M.I.D. è stata prevista anche la realizzazione di un video esplicativo, con i commenti e le interviste ai partner e ad altri stakeholders direttamente coinvolti, quali le imprese e i lavoratori che hanno sperimentato e sostenuto il car-pooling casa-lavoro.
Il Layman's Report, strumento espressamente concepito a fini di una concisa illustrazione del progetto, è stato trasmesso da maggio 2013 ad un ampio pubblico, sia specializzato che di non addetti ai lavori, con l'intento di diffondere al massimo l'esperienza maturata e le lessons learned di progetto in tema di car-pooling e di mobilità sostenibile.

## Azione 16: Azioni di Disseminazione a livello nazionale – europeo

Descrizione

- Cosa fare: mettere in campo azioni e iniziative di comunicazione a livello nazionale e internazionale.
- Come: in riferimento al livello nazionale – europeo, la comunicazione sarà guidata dal Piano della Comunicazione, utilizzando strumenti quali: newsletter, brochures elettroniche, documenti di approfondimento, etc. I materiali sviluppati saranno divulgati e scaricabili con l'ausilio del sito web del progetto. Si prevede la partecipazione, in parte già avvenuta, a diversi eventi nazionali e internazionali ("ECOMONDO", "ECOMM", ecc…). Verranno realizzati tra i prodotti, 2 filmati in DVD, brochures, volantini e 3 laboratori tecnici.

Risultati e avanzamento

- "Communication and dissemination Plan", il materiale promozionale è stato interamente realizzato (video n.1, brochures, leaflets, adesivi, magliette, ecc…) e in buona parte già distribuito ad eventi e convegni.
- è già stato realizzata la conferenza iniziale, un laboratorio e due workshop tecnici;
- distribuzione della prima Newsletter.

Per quanto afferisce al livello nazionale e internazionale il progetto I.MO.S.M.I.D. è stato illustrato in oltre 20 contesti in Italia ed all'estero, alcuni dei quali hanno costituito un'occasione di networking, vale a dire di scambio e fattivo confronto, con altri progetti europei tra i quali:

- 3 x 20 - Network: a European approach towards CO2 emissions reduction through awareness raising actions", nell'ambito del programma 'Europe for citizens'
- il Progetto ITACA (Innovative Transport Approach in Cities and metropolitan Areas), finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma Interregionale POWER - INTERREG IVC
- il progetto Progetto REZIPE (Renewable Energy for Zero Emission Transport in Europe) riferito al programma Central Europe
- il progetto EUNet (European network on international relations policies and town twinning) nell'ambito del programma 'Europe for citizens'
- il progetto GUTS (Green Urban Transport System) finanziato dal Programma Europeo di Cooperazione Territoriale Central Europe e co-finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

E' stata realizzata la partecipazione alle seguenti conferenze internazionali: ECOMONDO 2011 a Rimini, Motorshow 2011 a Bologna, ZEROEMISSION 2012 a Roma, AVL/AVM FLEET MANAGEMENT 2012, Annual Polis Conference 2012 a Perugia, CONAMA 2012, GCE Green City Energy on the Sea 2012 a Genova, Telemobility a Torino, MobilityMed a Napoli. I.MO.S.M.I.D. è inoltre stato inserito in due conferenze nazionali sul Mobility Management a Brescia e a Bologna.
I.MO.S.M.I.D. ha partecipato ad eventi di settore di grande rilievo internazionale quali lo IAMF 2012 (International Advanced Mobility Forum) di Ginevra e l'ECOMM 2012 (European Conference On Mobility Management) a Francoforte.

Attraverso il partner spagnolo - la Diputació de Barcellona - I.MO.S.M.I.D. è stato presentato al CONAMA (Congreso national del Medio Ambiente) di Madrid, la principale manifestazione iberica dedicata alle tematiche ambientali che riunisce ogni due anni i principali attori del settore: pubbliche amministrazioni, imprese, associazioni di professionisti, istituzioni.
Sempre in Spagna è stata realizzata una giornata di approfondimento tecnico a Barcellona e una presentazione nell'ambito della "Semana europea de la Movilidad" a Siviglia.
Infine, la conferenza finale di I.MO.S.M.I.D. si è tenuta il 24 maggio 2013 a Bologna, in coincidenza con la 13ma Conferenza Nazionale sul Mobility Management e la Mobilità Sostenibile.
In generale l'attività di comunicazione e disseminazione ha raggiunto un'ampia gamma di stakeholders, in linea con le previsioni del progetto, contribuendo a diffondere compiutamente i vantaggi ambientali e sociali del car-pooling e della mobilità sostenibile in generale.

**Azione 17: Sito Web**

Descrizione

- Cosa fare: è stato realizzato il sito web del progetto quale strumento fondamentale per la comunicazione, l'interazione fra pubblico e soggetti partecipanti e per favorire la visibilità esterna del progetto.
- Come: la realizzazione e organizzazione tecnica del sito è stata svolta da una società specializzata ma il vero e proprio aggiornamento del sito, con materiali e news, viene operato dalla Provincia in collaborazione con l'ufficio Mobidì, la Regione Emilia-Romagna ed i consulenti esterni.

Risultati e avanzamento

- L'azione è in corso, infatti il sito è in continuo aggiornamento e revisione per garantire gli effetti comunicativi attesi. Il sito possiede un'area interna ad uso dei soli partner del progetto, una sezione in lingua inglese e in lingua spagnola.

**Azione 18: Pannelli Informativi**

Descrizione

- Cosa fare: creare pannelli informativi per pubblicizzare e comunicare gli elementi principali e gli obiettivi del progetto.
- Come: i pannelli informativi saranno realizzati in due diversi formati: uno di grandi dimensioni per la descrizione dei contenuti e delle azioni del progetto e l'altro di dimensione A3. La copia in formato A3 sarà realizzata anche in formato adesivo da apporre sulla fiancata delle auto elettriche.

Risultati e avanzamento

- I pannelli sono stati prodotti nei formati previsti e sono esposti nei luoghi più frequentati delle strutture partner e presso il Distretto industriale di Correggio.

## 3.4 LE 3 BEST PRACTICES DI SUCCESSO A LIVELLO EUROPEO

Lo studio sulle Best Practices dell'Azione 2 analizza le migliori esperienze di 10 paesi e 28 centri di lavoro e/o iniziative per migliorare l'accessibilità nei luoghi di lavoro. Le esperienze considerate hanno avuto in generale una buona risposta tra i lavoratori ed elevata ripetibilità dei paesi dell'Unione Europea e ci sono stati cambiamenti migliorativi anche dopo la stesura del documento. I progetti di maggiore interesse selezionati sono:

1. Ospedale di Addenbrooke. Cambridge University Hospitals (Regno Unito);
2. In bicicletta al lavoro (Svizzera);
3. Piano della zona industriale "El Pla" di Sant Feliu de Llobregat-Molins de Rei (Spagna).

### 1) Addenbrooke's Hospital. Cambrige University Hospital (Gran Bretagna)

| Centro di lavoro | Addenbrooke's Hospital. Cambrige University Hospitals |
|---|---|
| **Territorio** | |
| Localizzazione | Cambrige, Regno Unito |
| Tessuto urbano territoriale | Tessuto suburbano |
| **Caratteristiche del centro** | |
| Tipo di centro di lavoro | Campus Ospedaliero |
| Numero di lavoratori | 9.000 |
| Numero di visitatori | 385.000 pazienti all'anno |
| Distribuzione modale attuale | 92% in automobile nel 2002 e 88% nel 2006; 6% in bus nel 2003 e 10% nel 2006; |
| Dati rilevanti | Esecuzione del secondo piano spostamenti nel 2004 |
| **Obiettivi e proposte relativi a:** | |
| Gestione | Sí |
| Pedoni | Sí |
| Biciclette | Sí |
| Trasporti pubblici | Sí |
| Circolazione veicolo privato | Sí |
| Car pooling | Sí |
| Parcheggio veicolo privato | Sí |
| Comunicazione | Via web dell'ospedale |
| **Risultati** | |
| Cambiamento modale | Sí |
| Miglioramento relazioni sul lavoro | Sí |
| Miglioramento accessibilità pedoni/bicicletta | Sí |
| Maggior uso trasporti pubblici | Sí |
| Miglioramento circolazione veicoli | Sí |
| Maggior uso car pooling | Sí |
| Miglior gestione parcheggi | Sí |
| Riduzione emissioni di CO2 | |
| **Altre caratteristiche** | |
| Innovazione | |
| Valutazione | |
| **Applicazione a Correggio** | |
| Aspetti associati e raccomandazioni | Piano d'accessibilità per pedoni, definizione gruppi prioritari per l'uso del parcheggio, pagamento per l'uso del parcheggio, riduzione di viaggi per lavoro, controllo dell'uso del parco veicoli, informazioni via web. |

Nel 2003 l'ospedale Addenbrooke ha curato 385.000 pazienti esterni e ha gestito il ricovero di 62.000 persone. Il complesso impiega 9.000 lavoratori e genera ogni giorno oltre 16.000 viaggi d'andata e ritorno. Il piano presentato in questo documento è del 2004 , che è la continuazione d'un piano precedente iniziato nel 1997, ha i seguenti obiettivi:

- Ridurre le necessità di spostamento;
- Aumentare le possibilità d'accesso e rendere gli spostamenti più sicuri ed accessibili a tutti;
- Ridurre la domanda di parcheggio e la congestione del traffico nel campus e dintorni.
- Promuovere modalità di spostamento più salutari;
- Ridurre l'impatto ambientale prodotto dagli spostamenti nel campus Addenbrooke.

I target group delle misure in programma sono: personale lavorativo, pazienti e visitatori, spostamenti di lavoro e merci. Per continuare gli interventi in un piano a più lunga scadenza sono state proposte le seguenti guide operative:

- Continuare le iniziative del piano Addenbrook definendo obiettivi ambiziosi ma realizzabili per la continuità nel cambiamento modale, sia per lavoratori che i pazienti;
- Parallelamente all'ingrandimento del campus, le localizzazioni e le forme degli sviluppi dovrebbero promuovere spostamenti adeguati e sicuri per pedoni, ciclisti e mezzi pubblici;
- Usare le innovazioni tecnologiche per ridurre le necessità di spostamento da e verso il campus facendo in modo che le iniziative siano adeguate ed efficaci;
- Tutti i servizi possano essere concentrati nell'ospedale per evitare troppi spostamenti nel campus;
- Aumentare le quote di parcheggio per i lavoratori, fino a portare allo stesso livello il costo di viaggio in trasporto pubblico e quello in automobile privata;

- Fare cooperare al piano di mobilità dell'ospedale anche le organizzazioni che si trovano all'interno del campus.

Attualmente numerosi visitatori e pazienti continuano a recarsi in automobile al campus e si ritiene che sia difficile ridurne la percentuale, tuttavia vengono promosse le seguenti misure:

- Estendere i limiti di parcheggio per coloro che abitano a meno di 3 km, e che sono residenti in zone caratterizzate da buoni collegamenti in autobus, aumentando il perimetro anche fino a 4,5 km (2004);
- Aumentando il costo del parcheggio per portarlo al livello del costo dei trasporti pubblici;
- Migliorare le informazioni sui mezzi di trasporto alternativi (2005);
- Nuovo parcheggio a più piani per liberare lo spazio occupato e dedicarlo al centro di ricerca sul cancro (2004/5);
- Creare 17 spazi di sosta breve all'esterno dell'ospedale per le necessità operative (2004).

Vi sono una serie di misure di comunicazione volte a facilitare l'offerta d'informazioni a coloro che accedono al campus:

- Programma integrato d'informazione sulle alternative di mobilità per l'accesso al campus;
- Sito web con informazioni sulla mobilità;
- Piano individuale d'accesso al lavoro per i dipendenti.

## 2) Al lavoro in bicicletta in Svizzera

Nel 2005 la *IG Velo Switzerland* ha avviato una campagna a livello nazionale per promuovere l'uso della bicicletta per andare al lavoro. Prima del progetto, circa la metà dei lavoratori lavoravano presso le aziende partecipanti non erano abbastanza attivi e il 38,7% degli stessi non si recava in bicicletta al lavoro. Un obiettivo della campagna è stato stimolare i dipendenti delle aziende che partecipavano al programma nazionale a usare la bicicletta per recarsi al lavoro e promuovere l'uso della bicicletta nelle stesse aziende. IG Velo intendeva presentare un'immagine più positiva della bicicletta come mezzo per andare al lavoro. Le aziende che partecipavano alla campagna "*bike to work*" (in bicicletta al lavoro) dovevano scegliere un coordinatore della campagna, che avrebbe dovuto spiegarne fini e contenuti al resto dei dipendenti, tramite materiali didattici sufficienti per la comunicazione della campagna. Dovevano quindi essere creati gruppi di due, tre o quattro persone che dovevano recarsi al lavoro in bicicletta, il maggior numero di volte possibile, nell'arco delle quattro settimane di durata del progetto. Sul "diario della mobilità" dovevano registrare i chilometri percorsi. I partecipanti che hanno usato più del 50% delle volte la bicicletta durante la fase del progetto sono stati in un sorteggiati per dei premi. Hanno partecipato alla campagna complessivamente 21 aziende, con 1.332 lavoratori ma anche il 95% dei non partecipanti dichiarato che si trattava di una iniziativa interessante.
È allo studio la possibilità di sviluppare un'attività annuale su questo tema, cercando di fare in modo che il progetto sia autofinanziato (con la sponsorizzazione di società private e con una quota delle aziende partecipanti).

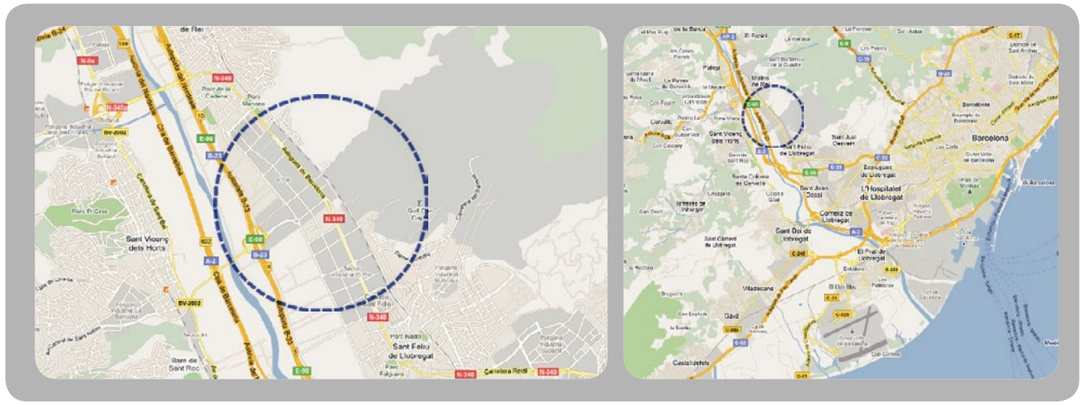
## 3) Zona industriale El Pla (Spagna)

La zona industriale El Pla è ubicata tra i comuni di Sant Feliu de Llobregat e Molins de Rei (Baix Llobregat, Barcellona) si trova a 15 km da Barcellona e dall'aeroporto. L'estensione è di 143 ha, suddivisi a metà fra i due comuni e contiene 341 imprese, con 8.900 lavoratori. L'ente gestore della zona industriale è l'Associazione Imprenditori del Pla (AEPLA).





**Figura 1. Localizzazione zona industriale El Pla**




Fonte:. www.maps.google.com

### La zona industriale El Pla durante il progetto Gesmopoli. 2005 – 2008

Nella zona industriale El Pla la Commissione Mobilità si è costituita il 29 giugno 2007. Gli enti e organismi facenti parte della Commissione sono: Comune di Molins de Rei, Comune di Sant Feliu de Llobregat, Diputació Barcelona,Generalitat di Catalogna (Dipartimento di Politica Territorial e Lavori Pubblici), Associazione imprenditori del Pla (AEPLA) di Sant Feliu de Llobregat, Associazione imprenditori del Pla (AEPLA) di Molins de Rei, Sindacati CCOO e UGT, Manager e operatori dei trasporti: Autorità del Trasporto Metropolitano (ATM), Ente Trasporti Metropolitani (EMT), Soler i Sauret, Renfe breve percorrenza, Ferrovie della Generalitat di Catalogna. Durante la stesura del progetto Gesmopoli si sono svolte 9 riunioni di monitoraggio fra il maggio del 2006 e l'ottobre del 2008. Le proposte operative sono state presentate in formato scheda per una più rapida valutazione:

**Figura 2. Scheda delle proposte**

Fonte:. Gesmopoli. Gestione integrata della mobilità in zone ed aree industriali

**Piano d'Azione Gesmopoli-El Pla**

| | | |
|---|---|---|
| **Linea strategica** | **G** | Gestione della mobilità |
| **Azione** | **G.2** | Creazione della figura di Manager di Mobilità della ZI |

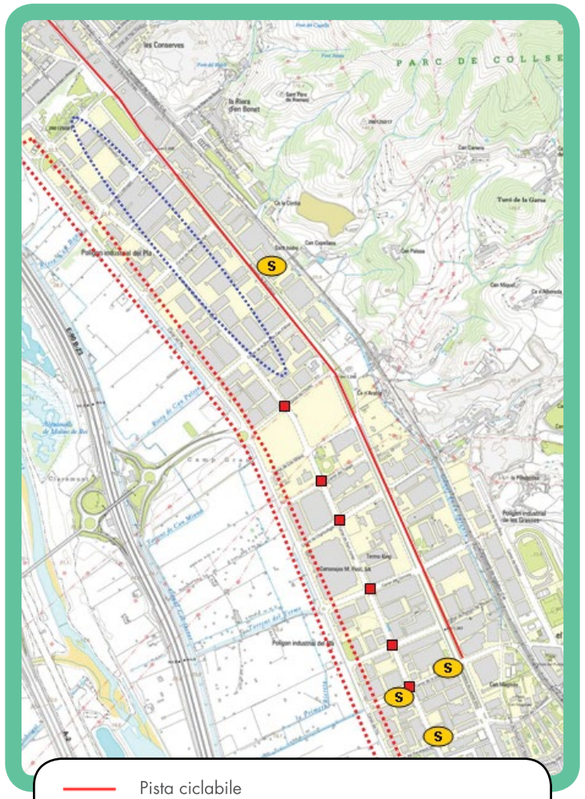
Obiettivo:
L'obiettivo consiste nella creazione di una figura responsabile della continuità del Piano di Mobilità della Zona Industriale, con lo sviluppo del Piano d'Azione.
Descrizione:
Il principale problema con cui si scontrano i centri di lavoro al momento di gestire l'accessibilità e la mobilità è la mancanza di un ente regolatore e di coordinamento in grado di censire le problematiche esistenti e di agire in modo coordinato per rimediarle. Per la zona del Pla viene proposta la creazione di un organo di gestione della mobilità, figura esecutiva legata al tavolo della mobilità e che s'incarica di:
- promuovere la messa in atto degli interventi previsti nel Piano di Mobilità della ZI facendone il monitoraggio e la valutazione, con la ricerca di fonti di finanziamento
- dinamizzare il Tavolo Mobilità della Zona Industriale del Pla per ottenere un dialogo fluido, frequente e coordinato fra i diversi rappresentanti del tavolo
- raccogliere i dati relativi alla mobilità, al trasporto ed all'accessibilità
- canalizzare le lamentele di imprenditori, lavoratori e cittadini.

Il Manager della Mobilità potrebbe avere uno dei seguenti profili:
- Rappresentante dell'Associazione Imprenditoriale del Pla
- Rappresentante di un'Azienda di Trasporto Pubblico (in questo caso Soler i Sauret)
- Rappresentante delle Amministrazioni Locali della zona (comune di Molins de Rei o di Sant Feliu de Llobregat). La presenza di due municipalità rende problematica questa opzione.
- Rappresentante sindacale
- Una persona indipendente di un'azienda esterna.

La figura del Manager di Mobilità è chiave per la messa in pratica delle misure proposte in questo capitolo. Occorre dunque che sia una persona che raccolga il consenso di tutti e di dimostrabile capacità di raggiungere gli obiettivi. L'impegno del Manager dev'essere continuo e le sue mansioni adattate ai cambiamenti (nuove aziende, comparsa o scomparsa di una linea ecc.). Il manager dovrà collaborare strettamente con i comuni di Sant Feliu de Llobregat e di Molins de Rei, dato che le proposte avranno come scenario i territori municipali.
Il Centro Servizi di El Pla sembra il luogo più indicato ove insediare l'ufficio del Manager di Mobilità che vi riceverà le consultazioni e proposte di lavoratori ed aziende.
Si può allestire un sito web interattivo (portale della mobilità) per conoscere le opzioni di accessibilità alla zona industriale, con una banca dati per la condivisione d'automobile ed una sezione dedicata ai suggerimenti.
Va detto infine che la figura del manager di mobilità è un elemento di nuova creazione e che quindi le sue mansioni e competenze andranno definite in base all'esperienza.

| | |
|---|---|
| **Grado di priorità:**<br>Alto<br>**Costo economico:**<br>* Investimento 3000 € /<br>* Mantenimento 21.000-25.000 €/anno<br>**Fondi di Finanziamento:**<br>Unione Europea, Amministrazione, Aziende<br>Tempistica:<br>Fasi 1, 2, 3 | **Settori implicati**:<br>Amministrazioni locali e regionali (ATM, DiBa), Imprese, Sindacati<br>**Interrelazione con altre iniziative:**<br>* Azione EA72 del PDM dell'ATM "promuovere la figura del manager di mobilità nei centri generatori di mobilità"<br>Azione G1<br>**Indicatori di monitoraggio:**<br>* Grado di attuazione del Piano |

**Figura 3. Principali localizzazioni degli interventi**




Fonte: Elaborazione propria

**Reclutamento del nuovo Mobility Manager. 2011 – 2012**

Un dato importante relativo alla zona industriale El Pla è stato il recente reclutamento di un Mobility Manager per la zona che potrà dare maggior continuità alle azioni proposte nel piano di mobilità. Il costo del Mobility Manager è sostenuto dall'AEPLA (Associazione aziendale della zona industriale El Pla) di Sant Feliu di Llobregat e deve svolgere diverse funzioni:

- Promuovere delle misure in sospeso previste nel piano di mobilità;
- Proporre nuove misure d'azione;
- Gestire e promuovere il Tavolo Mobilità della zona industriale;
- Fornire informazioni sui vari mezzi di trasporto a disposizione dei pendolari;
- Raccogliere proposte, commenti e proteste, relative alla mobilità nella zona tanto di persone come di merci.

**Analizzando i tre casi di Buone Pratiche è possibile trarre le seguenti conclusioni:**

- La gestione della mobilità di un importante centro di attrazione per la gente, come un ospedale, richiede campagne di sensibilizzazione per promuovere il trasporto pubblico;
- l'applicazione delle misure di trasporto sostenibile, deve richiedere diversi anni per andare al di là di cicli elettorali;
- la drastica riduzione del numero di lavoratori, pazienti, famiglie e gli studenti che usano il trasporto privato per l'ospedale zona Addenbrooke di Cambridge (UK) è una realtà. In 10 anni è sceso dal 74% al 42%, ciò dimostra che è possibile ottenere il trasferimento modale a favore del trasporto pubblico;
- nonostante la Svizzera sia un paese caratterizzato dalla presenza di montagne e dislivelli, il governo ha promosso ugualmente la campagna nazionale "Bike to Work". Oggi il programma è auto-sostenuto da diverse aziende e se ne sono aggiunte altre 21. Si sovvenziona il km percorso per operaio e si loro fornisce di servizio di doccia.





# 4. LE RACCOMANDAZIONI SULLA REPLICABILITÀ DEL MODELLO

## 4.1 L'IMPORTANZA DELLA DIMENSIONE NAZIONALE ED EUROPEA

Nell'ambito del progetto I.MO.S.M.I.D. è stato realizzato un ampio ed articolato programma di comunicazione e disseminazione avvalentesi del supporto di un'ampia gamma di strumenti: differenti tipologie di dépliant, eventi ed incontri a vari livelli e per diversi pubblici, sito web, newsletter, gadget, social media, spot e campagna pubblicitaria.
All'azione di promozione del car-pooling e di trasmissione capillare dell'informazione hanno contribuito tutti i partner, in primis la Regione Emilia-Romagna, responsabile delle azioni specifiche, e anche Mobidì, l'ufficio di mobility management, nato nell'ambito del progetto, che ha svolto una costante funzione di marketing e un'intensa attività di sportello informativo.
La presentazione dei risultati e il confronto a livello locale è stato indirizzato principalmente:

- al coinvolgimento dei cittadini e degli esperti del settore per valutare punti di contatto e di miglioramento delle attività sul territorio;
- al coinvolgimento dei rappresentanti delle Amministrazioni locali per condividere i vantaggi di un simile modello e valutare insieme ad essi le possibilità di replicabilità in altri Comuni o Province della Regione Emilia-Romagna.

La dimensione Europea è stata inoltre un'importante occasione di verifica sulla replicabilità del modello di Governance sviluppato da I.MO.S.M.I.D. e sulla sua effettiva capacità di incidere sull'ordinamento locale, traducendosi in misure, regolamenti o documenti d'indirizzo. Questa importante platea di confronto ha fornito come risposta molti apprezzamenti soprattutto per ciò che attiene la complessa articolazione del modello di mobilità e il profilo profondamente sostenibile di tutte le misure e azioni messe in atto.

## 4.2 LA RELAZIONE CON GLI STAKEHOLDERS

Nell'ambito del progetto gli stakeholder sono stati selezionati a partire da cinque quesiti di fondo:

1. chi sono i gruppi portatori d'interessi rilevanti con cui misurarsi?
2. quali sono questi interessi?
3. quali opportunità o sfide questi portatori d'interessi creano?
4. quali responsabilità ha l'organizzazione committente (in questo caso l'Amministrazione Comunale) verso tutti i suoi portatori d'interessi?
5. quali strategie o politiche dovrebbero essere adottate dall'organizzazione per rispondere alle sfide e alle opportunità legate ai suoi portatori d'interessi?

Questa azione di ricerca è stata importante non solo per l'individuazione degli stakeholder ma anche per stabilire la gestione dei relativi rapporti, valutando l'atteggiamento da tenere e suddividendo gli stakeholder in:

- *stakeholder primari*: destinati ad esercitare un ruolo più diretto e immediato sulla gestione delle successive azioni;
- *stakeholder secondari*: in grado di influenzare i comportamenti di lungo termine, potendo incidere soprattutto sul clima sociale delle relazioni individuali.

Date queste premesse, gli stakeholder individuati sono stati i seguenti:

1. *Primari*: lavoratori del distretto industriale; sindacati dei lavoratori e Rappresentanze Sindacali Unitarie; aziende del distretto; gestori TPL; Amministrazione comunale di Correggio; Azienda Mobilità della Provincia di Modena - AMO.

2. *Secondari:* associazioni di categoria delle aziende; Amministrazione provinciale; Amministrazioni comunali limitrofe; associazioni di categoria locali; associazioni ambientaliste; associazioni di volontariato; gestori mensa aziendale del distretto industriale.

Tra questi stakeholders sono stati inoltre individuati alcuni 'testimoni privilegiati' o 'esperti', cioè persone che più di altre avevano conoscenza del territorio e della realtà locale e potevano rappresentare punti di vista non solo singoli ma anche collettivi. Ai testimoni individuati sono state somministrate interviste semistrutturate al fine di:

1. informare dettagliatamente sul progetto;
2. analizzare a fondo quali siano i punti di forza o le criticità percepite rispetto al progetto, per redigere una SWOT che potrà essere utilizzata nella fase di avvio e come strumento di monitoraggio in itinere per verificare il raggiungimento dei risultati attesi;
3. ingaggiarli nel percorso di concertazione formale, rappresentato dai forum, dai tavoli tematici e dagli altri strumenti utilizzati.

## 4.3 LE ATTIVITÀ STRATEGICHE SVILUPPATE DALL'UFFICIO MOBIDÌ

Per identificare al meglio le strategie che sono state realizzate il miglior modo è suddividere il percorso attuato in tre macro attività:

- INPUT
- GESTIONE
- OUTPUT

**Input**

In questa fase preparatoria sono state definite ed attuate tutte le analisi atte ad identificare le diverse soluzioni o strategie da realizzare successivamente.

In particolare :

- analisi della domanda e dell'attuale sistema della mobilità casa-lavoro;
- studio dei servizi integrativi effettuato sulla base delle diverse analisi fatte in precedenza, in particolare:
  - analisi dell'offerta di trasporto;
  - interviste dirette ai dipendenti e ai diversi stakeholders;
  - analisi di benchmarking.
- identificazione di un ufficio di coordinamento e identificazione delle sue diverse funzionalità.

**Gestione**

Dopo una prima fase di analisi si è passati all'attuazione di un processo di concertazione e coinvolgimento delle parti sociali.

L'adozione di strumenti di partecipazione e concertazione multistakeholders è stata interpretata come uno strumento strategico per compiere scelte condivise rispetto a tematiche rilevanti del proprio territorio, e per far sì che vi fosse un concorso di tutti gli attori del territorio verso il raggiungimento dei risultati attesi.

Grazie all'approccio metodologico di Ricerca-Azione si sono individuati e coinvolti tutti gli stakeholders, attraverso l'attuazione di:

- interviste a testimoni privilegiati;
- forum plenari;
- forum tematici;
- incontri face to face con aziende e partecipazione alle assemblee sindacali dei lavoratori;
- focus group con i lavoratori.

Concluso il processo partecipativo sono state attivate una serie di azioni rivolte alla promozione e alla disseminazione del progetto e dei diversi servizi proposti.

**Output**

A seguito delle analisi effettuate sul territorio e al processo partecipativo rivolto ai diversi stakeholders è stato istituito "Mobidì" l'ufficio di Mobilità Sostenibile del Territorio.

Tale ufficio con funzionalità di coordinamento e di gestione dei diversi servizi di mobilità è stato istituito presso il Comune di Correggio con l'obiettivo di diventare un punto di riferimento non solo per i servizi proposti dal progetto ma anche per tutti i diversi temi relativi alla mobilità.

La scelta della sede dell'ufficio presso il Comune di Correggio è nata dall'idea di creare un importante collaborazione tra il Comune e l'Agenzia della Mobilità di Reggio Emilia, al fine potere mettere in campo capacità tecniche sulla mobilità e conoscenze dirette sul territorio, garantendo oltretutto un presidio costante delle attività e una semplicità di accesso ai servizi da parte dell'utenza. Le principali attività svolte:

- Preparazione e attivazione dei servizi;
- Car-pooling, estensione degli equipaggi elettrici e a motore;
- estensione del trasporto pubblico al distretto industriale;
- gestione delle politiche per l'incentivazione dei buoni per la mobilità sostenibile, ticket per la mobilità;
- gestione dei rapporti con le diverse aziende;
- promozione e disseminazione;
- gestione dei servizi connessi al car-pooling (ricarica e noleggio dei mezzi);
- gestione dei contratti e rapporti con gli utenti;
- gestione delle politiche per l'incentivazione dei buoni per la mobilità sostenibile.

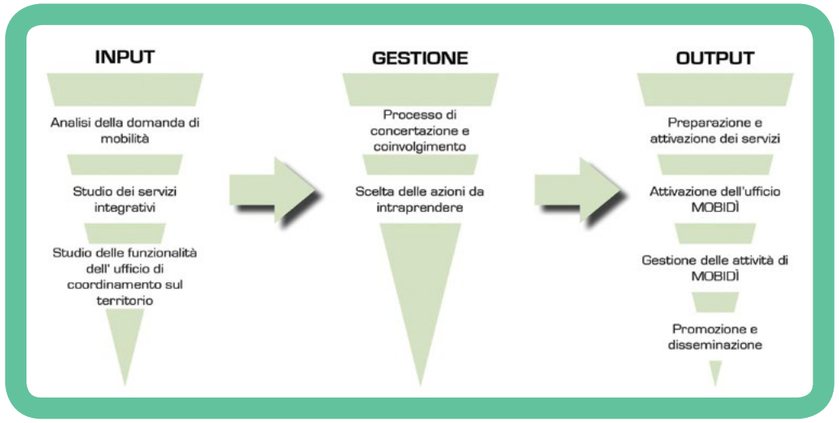
In questa fase oltre alla collaborazione tra i partner è stato fondamentale lo stretto rapporto con i diversi utenti/equipaggi che ha permesso la strutturazioni di strumenti utili alla gestione delle problematiche.

- Gestione delle attività di Mobidì

In parallelo alle attività rivolte principalmente ai servizi proposti sono state attuate diverse azioni utili al coordinamento dell'ufficio e al suo sviluppo, in particolare:

- diffusione dell'ufficio e promozione delle sue attività sul territorio attraverso diversi strumenti (brochure, manifesti, locandine, sito internet, social network, newsletter,gadget, stand in fiera);
- definizione delle iniziative da attuare sul territorio;
- gestione delle problematiche.

Di seguito si riporta uno schema di sintesi delle attività svolte.




## 4.4 RACCOMANDAZIONI PER UNA REPLICABILITÀ DEL PROGETTO

### 4.4.1 Punti di forza da valorizzare

**La percezione del risparmio che si ha viaggiando il car-pooling è amplificata dal costante aumento del costo dei carburanti.**

**L'ufficio Mobidì**

La costituzione dell'ufficio di mobilità MOBIDI', che si occupa dell'analisi della domanda, della progettazione, gestione e valutazione del servizio, aiuta a diffondere e enfatizzare alcuni aspetti importanti della comunicazione:

- l'approccio è di tipo "**win-win"**, cioè vantaggioso sia per l'amministrazione che per i cittadini/dipendenti del distretto industriale;
- le aziende che partecipano con i propri dipendenti hanno un **ritorno d'immagine** decisamente positivo in termini di corporate responsability e un'utilità diretta per il **team building** dei dipendenti;
- il dipendente riceve quale vantaggio diretto: una **riduzione del costo** necessario ad effettuare il percorso **casa-lavoro**, può **utilizzare gratuitamente il mezzo elettrico anche nei weekend**;
- l'Amministrazione rileva una riduzione delle esternalità, sviluppa queste iniziative come parte delle proprie **politiche ambientali** (certificazione iso 14001), sviluppa **politiche sociali d'integrazione al reddito**.

La creazione di un organo di riferimento della mobilità, sia esso un Ufficio o un mobility manager, per la gestione della mobilità che sia in costante contatto con le autorità locali ed i lavoratori, è essenziale per garantire e dare fiducia agli utenti sulla convenienza e affidabilità dei mezzi di trasporto elettrici e alternativi all'automobile.





**Il valore della socializzazione che si sperimenta viaggiando in car-pooling, rappresenta l'effetto indotto che può rappresentare il vero collante del sistema.**

**Consolidare il dialogo con le imprese sulla mobilità sostenibile**

Il progetto diventa l'opportunità per intensificare i rapporti tra enti pubblici e tessuto produttivo, creando occasioni di dialogo dalle quali possono nascere altre esperienze di partnership o collaborazione. E' fondamentale la partecipazione congiunta delle imprese e dei sindacati a un unico tavolo consultivo per la discussione e la promozione della mobilità sostenibile. Sono infatti necessarie entrambe le figure per stabilire: come includere la mobilità nella negoziazione delle condizioni di lavoro, come riuscire a omogeneizzare i tempi d'ingresso ed uscita dal lavoro affinché si crei una massa critica di utenti tale da giustificare l'attivazione di mezzi di trasporto pubblico o condiviso, percorsi ciclo-pedonali dedicati

**L'utilizzo mezzi elettrici è un aspetto certamente secondario nell'organizzazione della mobilità condivisa, ma è pur tuttavia novità che stimola la curiosità e incentiva l'adesione al progetto.**

**Condizioni di replicabilità**

La disponibilità di finanziamenti pubblici (per il noleggio delle auto elettriche e l'erogazione dei ticket per la mobilità sostenibile) stimola i tentativi di organizzarsi e sperimentare direttamente l'entità del risparmio e degli ostacoli da superare.

L'abbinamento di mezzi elettrici con un impianto di produzione di energia elettrica da impianto solare fotovoltaico può essere ripetuto in qualunque contesto trattandosi, in entrambi i casi, di tecnologie disponibili, consolidate e modulari.

I punti pubblici di ricarica dei mezzi elettrici risultano sempre più diffusi e questa possibilità rende maggiormente elastico l'utilizzo di mezzi elettrici anche per uso differente dallo spostamento casa-lavoro. L'energia rinnovabile prodotta in questo modo viene comunque sfruttata (dalla rete) anche nei momenti in cui non viene utilizzata dai mezzi elettrici (festività, ecc.) e contribuisce comunque a migliorare le condizioni ambientali.

I.MO.S.M.I.D. è riuscito a determinare un cosiddetto **effetto contagio favorendo** la predisposizione di parcheggi dedicati alle auto elettriche, punti di ricarica ad accesso libero e la gratuità della sosta sta determinando la diffusione dei mezzi elettrici extra-progetto.

### 4.1.2 Punti di debolezza da tenere presenti

**Fattori culturali e personali**

Spesso è possibile che aspetti quali la pigrizia, diffidenza e resistenza al cambiamento abbiano come conseguenza la bassa adesione alle iniziative, specie da parte degli equipaggi con auto privata.

La cultura dello spostamento individuale con auto propria si è radicata profondamente tra i lavoratori. Inoltre, se si tiene conto del costo e del tempo di viaggio, lo spostamento individuale in automobile è spesso la forma più economica. Infine, se il tempo di viaggio su mezzi alternativi è superiore di 15 minuti rispetto allo spostamento individuale in automobile, il numero dei lavoratori disposti a cambiare diventa minimo.

**Alcune condizioni caratteristiche del distretto di Correggio**

Nei fatti non si rileva alcun problema di congestione del traffico all'interno distretto industriale, pertanto l'organizzazione della mobilità casa-lavoro viene percepita come un aspetto non prioritario.
L'ampia disponibilità di parcheggio gratuito all'interno ed all'esterno delle aziende favorisce la scelta dell'auto quale mezzo di trasporto casa-lavoro.
E' stata riscontrata un'oggettiva difficoltà nel coinvolgimento delle piccole aziende in conseguenza dell'assenza di un soggetto gestore del distretto industriale che consideri e rappresenti le loro esigenze di trasporto.

**Condizioni tipiche della mobilità elettrica**

L'autonomia ed il confort dei mezzi elettrici messi a disposizione da I.MO.S.M.I.D. risulta in alcuni casi limitata. Di ciò va tenuto conto nel programmare i tragitti possibili.
La ricarica dei mezzi elettrici da casa propria risulta difficoltosa per la necessità di avere una presa di tipo industriale ed un contratto maggiorato di fornitura di energia elettrica.
Le auto elettriche hanno un costo sostenuto e questo disincentiva l'acquisto di una auto elettrica propria.
Risulta pertanto difficile mandare avanti un progetto come I.MO.S.M.I.D. senza prevedere una forma di incentivazione pubblica.

**Altre considerazioni generali**

Nei prossimi anni sarà necessario sviluppare nuovamente un quadro conoscitivo degli spostamenti casa-lavoro nel distretto parziale, poichè con I.MO.S.M.I.D. sono state condotte e completate soltanto 750 interviste sui 5.700 addetti complessivi dell'industria nell'intero territorio correggese (ed elaborare quindi il passaggio da statistica a matrice Origine - Destinazione, per il distretto industriale).
I costi per migliorare la gestione della mobilità, assumere un Mobility Manager o il costo di un servizio di trasporto pubblico ad alta frequenza, sono molto elevati. Se non si valutano in termini economici anche le esternalità ambientali negative degli spostamenti individuali con la propria auto, gli spostamenti con mezzi di trasporto sostenibili non tengono più il confronto in quanto diventano decisamente meno convenienti.

### 4.1.3 Opportunità per dare continuità al progetto

**Integrare e aggiornare gli strumenti di comunicazione e di gestione del car-pooling**

La piattaforma web potrebbe essere migliorata per garantirne l'intuitività, al contempo si potrebbe sviluppare la versione *mobile*, integrare maggiormente il servizio con i social network esistenti e promuoverne massicciamente la diffusione.
Sviluppare e integrare ulteriormente i **servizi di supporto al car-pooling**, in particolare:

- Garanzia di rientro e gestione emergenze;
- Servizi di trasporto scolastico collettivo;
- Servizi di spesa elettronica in azienda;
- Introduzione di sistemi tecnologici di controllo e rendicontazione per valutare e comunicare i vantaggi economici e ambientali (sistemi gps);
- Sviluppare ulteriormente il coordinamento dell'ufficio di Mobidì per la mobilità nel distretto.

**Il ruolo dell'Amministrazione comunale**

A livello di organizzazione interna dell'Amministrazione è necessario che le politiche di gestione della mobilità siano integrate nella pianificazione urbanistica e nella redazione di linee guida per la progettazione dei nuovi distretti industriali.

Si valuta la possibilità di estendere le iniziative del progetto oltre la zona industriale (enti pubblici, banche, società di servizi, …) soprattutto in centro storico, dove il problema della sosta esiste e gli orari di ingresso ed uscita sono abbastanza omogenei. Una possibilità che si sta prefigurando autonomamente è la distribuzione merci nel centro storico con mezzi elettrici, che potrebbe essere maggiormente sviluppata e integrata grazie al coordinamento dell'ufficio Mobidì. La creazione di una piccola flotta di furgoni elettrici per i commercianti del centro può essere un fattore chiave per innescare un cambiamento sostenibile della mobilità anche per i privati cittadini.
Si considera la possibilità di sviluppare un insieme di politiche pubbliche di penalizzazione del mezzo privato, usato singolarmente ed incentivazione del car-pooling (stalli di sosta riservati, aree ad accesso esclusivo carpoolers, abbonamenti sosta speciali, incentivi alle aziende che aderiscono)

**I costi per la sostenibilità del modello**

Il costo di noleggio dei mezzi è troppo oneroso per restare a completo carico degli utenti. E' bene pertanto attivare rapporti con le aziende locali per incentivare forme di contribuzione da abbinare ad eventuali contributi pubblici.
Qualora si riuscisse a finanziare interamente (o almeno in buona parte) la realizzazione dell'impianto fotovoltaico con risorse pubbliche, la valorizzazione economica dell'energia prodotta potrebbe contribuire a sostenere i costi di noleggio mezzi.

**Creazione di posti di lavoro**

La gestione della mobilità è in grado di generare un numero significativo di posti di lavoro in futuro. Le aree industriali e le città dovrebbero investire sulla formazione di tecnici, gestori e professionisti della mobilità per gestire in modo organico e sostenibile gli spostamenti locali. Sarebbe inoltre utile lanciare delle iniziative pilota per monitorare i vantaggi sull'ambiente e sulla qualità della vita in generale, derivanti da una gestione sostenibile della mobilità nelle città e nelle aree industriali.

**Per maggiorni informazione è possibile contattare:**

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

**Servizio Infrastrutture e Mobilità sostenibile**
Corso Garibaldi, 26
Tel. 0522 444351 - Email: strade@provincia.re.it
Website: www.provincia.re.it

mobidì
Ufficio Mobilità Sostenibile del Territorio di Correggio

**Ufficio Mobidì**
Corso Mazzini 33, Correggio
Tel. 335 80 33 133 - Email: mobidi@actre.it
Aperture al pubblico: lunedì e giovedì 14,30-17,30; martedì 9-12.
Website: www.mobidi.it

**I.MO.S.M.I.D.**
Website: www.imosmid.eu

**Progetto grafico:** Absolut, Bologna - www.absolutgroup.it
Finito di stampare nel mese di maggio 2013