



Piano per la Salute del Circondario Imolese

MOBILITA'?

QUANTO BASTA PER VIVERE MEGLIO

Evento promosso a seguito della Settimana Europea
della Mobilità Sostenibile (16-22 sett. 2004)
e dell'EMMA DAY – European Mobility Management Actions
(22 sett. 2004 - www.emma-day.info).

PRESENTAZIONE

Roberto Visani, *Presidente Conferenza Territoriale Sociale e Sanitaria di Imola* pag. 5

INTRODUZIONE

Guido Laffi, *Coordinatore Piano per la Salute del Circondario Imolese* pag. 7

Massimo Marchignoli, *Sindaco del Comune di Imola* pag. 8

IL CAMBIAMENTO POSSIBILE

Valter Baruzzi, *Pedagogista* pag. 10

LA RETE DEI MOBILITY MANAGER IN ITALIA

Lorenzo Bertuccio, *Direttore Scientifico Euromobility* pag. 15

IL CASO EMILIA-ROMAGNA

Luca Buzzoni, *Mobility Manager Regione Emilia-Romagna* pag. 24

IL CASO DELL'AZIENDA AUSTRIACA ANDRITZ

Johann Tschrischnig, *Mobility Manager Andritz AG, Graz, Austria* pag. 32

MOBILITA' E TUTELA AMBIENTALE

Luciano Mazzini, *Assessore all'Ambiente Comune di Imola* pag. 34

LAVORO E INCIDENTI STRADALI NEL TERRITORIO

Guido Laffi, *Direttore Dipartimento di Sanità Pubblica Azienda USL Imola* pag. 37

Ivan Trenti, *Direttore Generale Azienda USL di Imola* pag. 43

TAVOLA ROTONDA:

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Alberto Minardi, *Coordinatore Piano per la Salute del Circondario Imolese* pag. 47

Mauro Ferri, *Mobility Manager Sacmi Imola* pag. 48

Giancarlo Sgubbi, *Mobility Manager Comune di Imola* pag. 51

Erik Lanzoni, *Responsabile Commerciale Micro-Vett* pag. 54

Nadia Castagnari, *Assessore alla Mobilità Comune di Castel S. Pietro Terme* pag. 57

Francesco Poggiali, *Rappresentante CGIL, CISL, UIL Piano per la Salute* pag. 59

Marco Gasparri, *Responsabile Delegazione API Imola* pag. 61

Daniele Montroni, *Assessore alla Mobilità e Trasporti Comune di Imola* pag. 64

CONCLUSIONI

Graziano Prantoni, *Assessore alla Viabilità e Mobilità Provincia di Bologna* pag. 67





ROBERTO VISANI

Presidente della Conferenza Territoriale Sociale e Sanitaria di Imola

PRESENTAZIONE

L'idea dei Piani per la Salute (PPS) promossa dalla Regione Emilia Romagna per migliorare la salute ed il benessere dei cittadini ha trovato nel nostro Circondario un territorio particolarmente attento e ricco di iniziative.

Ciò deriva dalla consapevolezza diffusa che la tutela della salute non possa essere affidata unicamente ai Servizi Sanitari, ma passi prima di tutto attraverso la promozione di stili di vita e comportamenti virtuosi. Per questo, si è partiti dall'attivazione di campagne di ascolto, per capire come i cittadini percepiscano i problemi del territorio e mettere in campo azioni concrete e di informazione per modificare i comportamenti non corretti.

Attraverso la campagna d'ascolto **"E' vero che basta la salute?"**, promossa dal **Piano per la Salute del Circondario Imolese**, è emerso come l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali siano percepiti dai nostri cittadini come i rischi principali per la nostra salute.

Di conseguenza, in questi anni le Istituzioni Pubbliche, con i numerosi soggetti impegnati nella promozione del Piano per la Salute, si sono adoperate per elaborare insieme soluzioni condivise attorno alla questione della MOBILITA' con l'obiettivo principale di ridurre l'uso improprio del mezzo privato, di incentivare l'uso del trasporto collettivo e di promuovere l'utilizzo delle piste ciclabili.

Si tratta quindi di considerare la salute come un bene prezioso che possiamo salvaguardare attraverso comportamenti e gesti quotidiani che modifichino abitudini a volte consolidate, che hanno un riflesso non solo individuale, ma su tutta la comunità.

L'impegno è di continuare a lavorare insieme per costruire una città sana, nella quale ogni cittadino si senta responsabile della salute di tutti.



**Moderatore:
GUIDO LAFFI**

Coordinatore Piano per la Salute del Circondario Imolese



INTRODUZIONE

Parliamo oggi di un evento di salute, che fa emergere questo tema in maniera importante. E' un invito a muoverci meglio e a migliorare i nostri comportamenti nella mobilità individuale.

A fine settembre si sono svolti sia la settimana dedicata alla "Mobilità Sostenibile" che l'Emma Day, la giornata europea sulla mobilità. Questa coincidenza ci ha fatto pensare che, lavorando per il Piano per la Salute, era importante sia sviluppare, approfondire e studiare, ma anche muovere le coscienze su un tema così importante per la salute.

Nella prima parte saranno presentate esperienze a livello nazionale ed internazionale, per arricchire le nostre conoscenze e capacità progettuali di miglioramento del territorio. Non tralascieremo di esaminare il problema della mobilità e degli incidenti stradali, osservati dal punto di vista del mondo del lavoro: gli incidenti stradali, infatti, avvengono spesso lavorando o andando al lavoro.

Nella seconda parte, avrà luogo una tavola rotonda con il contributo di molti attori del territorio, che sono implicati nel problema della mobilità e sono stati coinvolti proprio per contribuire alla sua soluzione con la metodologia collaudata e praticata nel Piano per la Salute. Abbiamo già sperimentato che insieme si possono ottenere importanti miglioramenti, laddove da soli, avendo anche ottimi specialisti, non è possibile. Abbiamo molte esperienze da mettere in campo.

Un ringraziamento speciale va alla SACMI di Imola, che ci ospita in questa bellissima sala, al suo Presidente Domenico Olivieri, al Consigliere Dante Pirazzini che partecipa attivamente al Piano per la Salute e, infine, al suo Mobility Manager, l'Ing. Mauro Ferri.



MASSIMO MARCHIGNOLI

Sindaco del Comune di Imola

Buon giorno a tutti voi, ai relatori, ai ragazzi delle scuole, ma soprattutto un ringraziamento a coloro che hanno organizzato questo Convegno. Anch'io desidero ringraziare la SACMI per l'ospitalità, ma anche il Dottor Laffi e il Dottor Minardi, ai quali abbiamo affidato ormai quattro anni fa, come Sindaci del Circondario Imolese, il compito di seguire con metodo e strategia l'avvio dell'esperienza imolese del Piano per la Salute.

Non si tratta dunque di un'iniziativa estemporanea, ma di un programma condiviso da diversi attori Istituzionali, Sociali e Culturali del nostro territorio, dotato di una strategia. Siamo stati il primo territorio nella nostra Regione a costituire e dar vita all'iniziativa prevista dalla legge regionale sui Piani per la Salute. Lo abbiamo fatto perché l'intuizione contenuta in questa iniziativa non è solo moderna, ma a nostro parere è il metodo migliore per ottenere risultati importanti sul piano della qualità della vita, a cominciare dal diritto alla salute in tutte le sue forme. Diritto alla salute significa combattere alla radice e con scelte strategiche i fattori che producono disagio e malattia; questo comporta necessariamente una presa di coscienza e un programma comune, non solo delle diverse Istituzioni Pubbliche che hanno responsabilità di Governo, ma anche del sistema economico e del sistema sociale e, aggiungo in senso lato, delle forze culturali. Solo una condivisione di questo paradigma e una reciproca assunzione di responsabilità nei diversi ambiti di intervento può produrre risultati significativi e positivi. E' indubbio che non può mai esistere un'ora "x", nella quale si smobilita il lavoro e si considera concluso il compito; c'è bisogno di un coordinamento quotidiano che abbia anche soluzioni di medio e lungo periodo, poiché gli elementi che producono disagio e malattia, non solo non si sradicano in tempi contingentati, ma si è sempre di fronte a novità, a nuovi elementi. Questa è quindi la ragione per la quale, in questi anni, abbiamo messo al lavoro tutte le forze della nostra città e che ha portato anche a questo Convegno, figlio di un questionario teso a coinvolgere i cittadini, a capire le loro percezioni: tra le più diffuse, in riferimento agli agenti di malattia, c'è proprio il grande tema della qualità dell'aria e degli incidenti stradali. Non è soltanto una percezione dovuta alla pressione dei mass media: il tema è realmen-

te preoccupante. C'è molto da riflettere sull'inquinamento da scarico di gas, ovvero dovuto al traffico veicolare. Siamo in una città nella quale il tema dell'inquinamento dell'aria è particolarmente avvertito, una città abituata a vivere nel benessere, che ha risolto in grande misura problemi fondamentali di primaria importanza e che, sempre di più, si preoccupa della salute, sia a valle sulla qualità dei Servizi Sanitari, dove si riscontra una grande tensione positiva, sia a monte. Qui si tratta di rendere la città sempre più accogliente e sicura, anche dal punto di vista dei rischi che non bisogna correre rispetto alla propria salute e al proprio benessere. Sul tema della qualità dell'aria compromessa dal traffico la sensibilità c'è, ma la disponibilità di ciascuno a dare un contributo personale è più scarsa rispetto ad altri settori come quello della raccolta differenziata. Anche se un Convegno non può modificare gli stili di vita, può contribuire insieme a iniziative di diversa natura che non possono non avere un proprio perno nelle relazioni tra gli Enti, nel lavoro organico e sinergico tra gli Enti locali, tra questi e la Regione, tra la Regione e i suoi strumenti di organizzazione sanitaria sul territorio, tra tutta questa componente che è quella pubblica di governo e le realtà dell'economia e del mondo del lavoro, delle scuole e una politica pubblica di investimento. Noi siamo una città che ha fatto, diciamo, investimenti di fondo: 50 km di piste ciclabili, 19 anni di educazione stradale, interventi importantissimi che non devono rimanere isolati da una politica complessiva di investimenti, per non rischiare di diventare testimonianze e interventi di nicchia. Allora gli investimenti vanno fatti sulla base degli incentivi ai cittadini (per favorire l'adeguamento dei loro mezzi), sul trasporto pubblico, sulla mobilità su rotaia. A questo proposito stiamo progettando, ad esempio, il nuovo scalo merci o il nuovo auto-parco, che sposterà tutto il traffico pesante fuori dalla città, tenendolo collegato all'autostrada. Stiamo investendo anche per cambiare il nostro parco auto pubblico. Oggi sono arrivato alla SACMI con un'auto elettrica, prodotta a Imola, il che evidenzia che abbiamo risorse imprenditoriali che guardano lontano. E' tempo di Bilanci e Legge Finanziaria; penso sia dunque il momento di scegliere il tema come strategico e investire su questo. Altrimenti targhe alterne: una soluzione che fa arrabbiare tutti e non risolve il problema alla radice. Infatti il 21 ottobre ricomincerà questo intervento che è necessario e, per alcuni aspetti indispensabile, ma che ha bisogno di essere accompagnato da una grande politica pubblica di investimenti infrastrutturali.

(Moderatore)

Grazie infinite Sig. Sindaco per le sue bellissime parole che sono evidentemente un impegno importante e credo che la comunità e chi si occupa di salute, in particolare, chieda questo impegno. I Sindaci ci hanno detto "Lavorate per il Piano per la Salute, perchè l'impegno esiste" e lo stanno dimostrando, per cui questa sensibilità sui nostri temi di salute mi pare molto bella. Ricordo che oltre al Sindaco di Imola sono presenti altri 4 Sindaci e molti Consiglieri, ovvero sono presenti tutti i 10 Comuni della nostra comunità, un dato importante. Ricordo che l'Assessore Provinciale alla Mobilità, Graziano Prantoni, che ci onora della sua presenza e concluderà il Convegno di oggi, è un uomo della nostra Comunità e quindi darà un contributo, avendo molta sensibilità per queste tematiche. Sono inoltre presenti gli studenti del Corso di Laurea in Tecniche della Prevenzione, uno dei 4 Corsi di Laurea imolesi attivi presso la nostra AUSL; abbiamo voluto invitarli perchè questo è un tema da affrontare a scuola, dunque previsto nel piano di studi. Cominciando le relazioni tecniche dò la parola al Dott. Valter Baruzzi, al quale abbiamo chiesto di fornirci una panoramica e di aprirci un po' la mente su quella che oggi è la cultura della mobilità. Valter Baruzzi, oltre che Pedagogista, è uno Psicologo di Comunità che ha scritto vari libri, uno dei quali ha un titolo bellissimo "Bambini e Bambine si fanno strada...", che evidentemente affronta il problema della mobilità, in rapporto ai bambini e alla scuola. Il titolo della sua relazione è un po' coinvolgente e lo abbiamo immaginato insieme: "Il cambiamento possibile".



VALTER BARUZZI

Pedagogista, esperto in processi partecipati (Diatesi)

IL CAMBIAMENTO POSSIBILE

E' un segno dei tempi, il fatto che un pedagogista partecipi ad un Convegno come questo, centrato su un tema che pare avere poco a che fare con la pedagogia. Abituamente mi occupo di progetti riguardanti il rapporto tra città e infanzia, nella prospettiva della "città educativa"¹ e di partecipazione, intesa come strategia e metodologia di coinvolgimento degli abitanti nei progetti urbanistici. Aggiungo che da qualche anno - e con frequenza sempre maggiore - sono chiamato a collaborare alla realizzazione di progetti riguardanti la mobilità, da amministratori pubblici e ingegneri del traffico consapevoli che le soluzioni tecniche, le modifiche della struttura viaria e altri provvedimenti miranti a fronteggiare situazioni difficili e complesse, non raggiungono risultati soddisfacenti, quando non vi è la collaborazione convinta degli abitanti. Nel mio intervento non farò direttamente riferimento alla realtà imolese, ci saranno in seguito interventi puntuali a questo proposito. Mi è stato chiesto di riflettere sul "cambiamento possibile", tema che tratterò ponendo attenzione all'operatività.

La prima cosa che va detta, di cui tutti siamo convinti, è che il cambiamento è necessario. A questo proposito molto, quasi tutto, è già stato detto nel secolo scorso. Farò quindi riferimento a qualche testo ed autore che si collocano tra gli anni Trenta e gli anni Sessanta, periodo in cui si cominciano ad avere le prime solide consapevolezze sull'argomento. Nel 1961 esce negli Stati Uniti un libro che si intitola "Nascita e morte delle grandi città americane", in cui l'autrice, Jane Jacobs, prefigura gli effetti negativi della dipendenza dall'auto per la vita comunitaria urbana; fa anche riferimento al progetto urbano moderno, alla zonizzazione monofunzionale, alle reti di scorrimento veloce che tagliano a fette la città, all'accelerazione dell'espansione delle periferie con conseguente accresciuto bisogno di mobilità. Indica come maggiore e prima vittima di questo modello di crescita le classi marginali, l'infanzia, le persone che non vivono con l'aggressiva intraprendenza di oggi, che sono, se ci pensiamo bene, la maggior parte delle persone che abitano una città. Le sue previsioni si sono avverate, e può allora essere interes-

1 Il riferimento è alla Carta delle città educative (Barcellona, 1991)

sante dare un'occhiata a ciò che accadeva in Europa proprio negli stessi anni. Nel 1963 esce a Londra una pubblicazione collettanea dal titolo "Il traffico in città", che spiega come rendere le città compatibili con il traffico motorizzato, documentando un progetto volto a rendere le città amiche delle automobili. Le basi di previsione del tasso di motorizzazione assoluto erano 400 auto per 1000 abitanti. In Italia oggi ci sono città che hanno oltre 700 auto per 1000 abitanti. Conosciamo la storia e sappiamo come è andata a finire. Voglio procedere per rapidi cenni. La congestione non è stata contenuta, sono peggiorati l'inquinamento, l'incidentalità e si sono accresciuti conseguentemente il disagio urbano, l'isolamento, i problemi di salute, ma ci sono anche altri aspetti. Ci sono stime che mostrano quanto tempo sta nell'abitacolo una persona che usa l'auto per lavoro in una grande città. Nell'arco della vita si impiegano 2 anni alla ricerca di un parcheggio e 7 anni in un ingorgo. Ora noi ci rendiamo conto che questi dati detti così suonano come una battuta, però possiamo riconoscere che offrono un'idea della scarsa "qualità della vita", anche dal punto di vista di chi l'automobile la usa.

A partire dal Nord Europa si è progressivamente invertita la tendenza a considerare l'auto legittima padrona della città. In un recente documento della Municipalità di Graz, ad esempio, si legge che è indispensabile rompere la spirale distruttiva di uno sviluppo, al quale inevitabilmente condurrebbe una città amica dell'auto. Iniziarono negli anni Settanta in Olanda, Germania e Austria, poi successivamente in Francia, Svizzera e Inghilterra, quelle azioni che noi oggi consideriamo come utile punto di riferimento, per agire in controtendenza e affrontare adeguatamente il tema della mobilità. Non aggiungo altri riferimenti; chi fosse interessato può consultare il Quaderno di Camina n° 6 "La città senza incidenti" (a cura di V. Baruzzi, A. Drufuca, G. Sgubbi, La Mandragora editrice, Imola 2004), che, fra l'altro, oltre a presentare tecniche di moderazione del traffico, ne descrive esempi di applicazione estensiva. Uno dei casi citati è proprio Imola.

Anche in Italia ora abbiamo un Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che si pone l'obiettivo, cogliendo i suggerimenti dell'Unione Europea, di ridurre del 40% gli incidenti stradali entro il 2010. Ci sono nuove consapevolezza che nutrono la fiducia in un cambiamento possibile ed esistono esempi di città dove da anni si lavora per realizzare questo cambiamento. Si sa come si dovrebbe agire in città di dimensioni medie e piccole, e ci sono esperienze che riguardano le città di grandi dimensioni e i centri urbani che sono anche importante nodo di traffico regionale e nazionale, dove i problemi andrebbero affrontati tenendo conto di complesse variabili di natura extralocale. Viene da chiedersi, allora, come mai si proceda così lentamente, quando i problemi sono così evidenti, fin dagli anni Sessanta c'è chi mette in guardia su queste problematiche e dagli anni Settanta c'è chi sta sperimentando soluzioni. Sicuramente c'è un problema di competenze: dove si realizzano progetti di cambiamento efficaci, assistiamo ad un uso creativo delle competenze, gli ingegneri del traffico abbandonano le sicurezze che la tradizione aveva loro consegnato e, soprattutto, c'è dialogo fra saperi non sempre facile da realizzare. Esi-

ste anche un problema di formazione, poiché dalle università – ma la situazione sta evolvendo – escono laureati non sempre consapevoli delle problematiche e della complessità di questi temi. C'è un problema di funzionamento della macchina amministrativa: questi progetti funzionano se c'è intersettorialità e collaborazione interistituzionale. Sicuramente c'è anche un problema politico: il Sindaco del Comune di Imola ha fatto un intervento molto chiaro e deciso, ma dobbiamo riconoscere che queste azioni oggi hanno un impatto che le rende abbastanza impopolari nelle città dove vengono realizzate e non dovunque c'è la forza per fare le scelte politiche necessarie a sostenerle. Quando si mette mano a questi progetti, le azioni che si prospettano toccano interessi economici consolidati che, a volte, sono difesi sulla base di stereotipi e pregiudizi, che non rispondono pienamente nemmeno agli interessi reali delle categorie che li difendono.

C'è poi un problema sul quale vorrei soffermarmi con particolare attenzione: riguarda l'immaginario e quel complesso di opinioni, credenze e convinzioni che diamo per scontate e che siamo soliti chiamare "senso comune", che orienta potentemente la nostra vita quotidiana. Le azioni volte a moderare il traffico veicolare, a disincentivare l'uso dell'auto privata, a incentivare la fruizione del trasporto pubblico o a promuovere la mobilità ciclopedonale, infatti, toccano abitudini di vita quotidiana consolidate, che non siamo così disponibili ad abbandonare. Spesso noi abitanti, siamo poco disponibili ad immaginare un cambiamento che ci coinvolga in prima persona, perché ne vediamo immediatamente gli aspetti negativi, la fatica che comporterebbe rimettere in discussione stile di vita, organizzazione familiare quotidiana, ecc. Perché ciò accada occorre che siamo coinvolti in un percorso graduale che faccia emergere e sostenga le nostre motivazioni al cambiamento, attraverso esperienze ricche non solo sul piano informativo e più in generale razionale, ma anche su quello emotivo e affettivo. Possiamo quindi sinteticamente affermare che ci sono anche problemi di comunicazione e d'educazione. E c'è da porre mano ad un grande conflitto culturale, un conflitto che non è fra nostalgici del buon tempo andato e amanti del progresso. Questa è una falsa dicotomia. Nel 1938 Lewis Mumford scrisse un libro (pubblicato in Italia nel 1953 dalle Edizioni di Comunità, Milano) intitolato "La cultura della città" in cui, citando fonti dell'epoca, descrive fra l'altro una scena di vita urbana di una grande città del Settecento: "Ecco un dottore vestito di nero nel suo calesse, il maestro di ballo nel suo cabriolet, il maestro di scherma nel suo diable e il principe tirato da sei cavalli al galoppo, come se fossimo in aperta campagna. Le ruote minacciose del ricco arrogante corrono veloci anche su pietre macchiate dal sangue delle loro disgraziate vittime...". Commenta quindi Mumford: "Non immaginate che il pericolo fosse esagerato. In Francia la diligenza introdotta nel '600, faceva annualmente più vittime della ferrovia che la soppiantò..." Perché vi ho proposto questa citazione? Per contrastare il pregiudizio di chi immagina che la moderazione del traffico sia un'opzione nostalgica che si ispira al passato, ad un mondo idilliaco in cui era tranquillamente possibile camminare a piedi e andare in bicicletta. In parte possiamo vederla anche

in questo modo, ma il problema vero è che il tema della moderazione del traffico di una città sicura e senza incidenti è un'idea di progresso che noi non troviamo nel passato; è un'idea che ha sì radici nel Novecento, ma è un'idea di futuro, che dobbiamo costruire partendo dal presente.

Le difficoltà sono veramente enormi, a mio avviso, anche perché la velocità, come la storia documentata, è un mito che viene da molto lontano, potremmo dire che nasce con l'umanità. Chi conosce la mitologia sa che già lì si trovano figure di dei ed eroi con caratteristiche molto precise a questo proposito. Perfino nella vita dei santi sono presenti la velocità, l'ubiquità, l'essere rapidamente da una parte e dall'altra. Elementi giudicati di grande valore, evidentemente, tanto da essere attribuiti agli dei e ai santi. Questa cultura della velocità intesa come valore è profondamente radicata in noi e, proprio per questa ragione, possiamo dire che c'è anche un problema sul piano dell'immaginario. Vi faccio rapidamente due esempi. Noi facciamo educazione stradale a scuola – Imola e Castel San Pietro hanno in questo senso un'esperienza storica, punto di riferimento anche per altre realtà – e bambini e ragazzi partecipano ad un'esperienza formativa poliennale. Giunge poi, tanto attesa, l'età in cui si può prendere la patente. Ebbene, l'uso dell'automobile e la possibilità di “andare forte” fanno parte di un rito di passaggio che segnala l'ingresso di ragazzi e ragazze nell'età adulta. Questo accade in parte anche col ciclomotore, ma con l'auto – a mio avviso - gli elementi simbolici sono più marcati. Cosa pensate che resti di tutto il lavoro educativo fatto? Noi sappiamo che è importantissimo, ma bisogna anche sapere che vi è un respiro sociale, una sollecitazione straordinaria e una spinta a riprodurre il mito della velocità che proviene dalla pubblicità (pensate alle case automobilistiche e alle società petrolifere) e dall'orientamento del mercato al consumo. Secondo l'antropologo Franco La Cecla, che affronta questi problemi in maniera puntuale, queste esperienze toccano aspetti umani molto profondi e ciò spiega le ragioni di tanti ritardi e resistenze apparentemente irrazionali.

Si sta diffondendo oggi la consapevolezza che nei progetti che propongono mobilità sostenibile sia indispensabile - dalle fasi di analisi alla messa a punto delle proposte – il coinvolgimento degli abitanti, nella loro veste di cittadini e utenti della strada, di tutte le estrazioni sociali e di età diverse, compresi quindi i bambini e i ragazzi (come accade ad esempio nei progetti che propongono mobilità ciclo pedonale lungo i percorsi casa-scuola), per la seguente ragione: se un cambiamento di comportamento richiede, come premessa, la capacità di immaginare un diverso modo di muoversi e una diversa organizzazione della vita personale e noi sappiamo che questo può accadere più facilmente se gli abitanti si sentono protagonisti delle azioni che la comunità decide di intraprendere, la partecipazione degli abitanti diviene indispensabile. Non è, quindi, una scelta ideologica, ma come scelta di metodo che accresce la possibilità di successo dei progetti di mobilità sostenibile orientati al “bene comune”.

Le forme di progettazione partecipata che si stanno sperimentando in molte realtà italiane possono così essere intese come processi di dialogo e apprendimento reciproco, dove i tecnici progettisti vengono

posti in condizione di integrare i dati disponibili e quelli raccolti attraverso le loro analisi preliminari coi saperi soggettivi degli abitanti (ivi compresi bambini e ragazzi), esperti della loro vita quotidiana e del territorio in cui vivono. I cittadini coinvolti, muovendo dalle loro esperienze, hanno la possibilità di riflettere su temi che li toccano “oltre il loro cortile”, su problematiche che riguardano la comunità locale e i loro percorsi di vita quotidiana, sulla dimensione ambientale, sulle risorse e sui problemi del loro territorio. Essi sono sollecitati ad immaginare un futuro desiderato e incontrano opinioni differenti correlabili al genere, all’età, al livello socioculturale, ma anche a interessi economici specifici; sono accompagnati ad esplorare le ragioni di divergenze e possibili conflitti e aiutati ad ampliare i confini del loro immaginario, superando alcuni comprensibili stereotipi; sono posti a contatto con i vincoli e i limiti del progetto (economici, legislativi, ambientali...). In buona sostanza, hanno la possibilità di valutare la fattibilità delle loro proposte, elaborando già lungo il percorso il lutto per qualche idea amata da abbandonare, avendo tuttavia la soddisfazione di veder crescere il progetto anche attraverso il loro contributo.

Così realizzata, la partecipazione aiuta i cittadini a comprendere il senso dei cambiamenti, che in parte essi stessi contribuiscono a orientare; non toglie nulla ai tecnici che, anzi, hanno più riferimenti utili al loro lavoro e la possibilità di meglio centrare il loro progetto anche sulle esigenze sociali del territorio in cui operano; pone gli amministratori nella condizione migliore per fare le loro scelte che, anche se non condivise da tutti gli abitanti, certamente saranno più chiare e comprensibili per tutti.

(Moderatore)

Grazie infinite. Il Dott. Baruzzi ci aiuta certamente a capire e a leggere meglio le nostre questioni. Il Dott. Baruzzi, che ha citato la parola “percorso casa-scuola”, è impegnato in un progetto molto interessante che riguarda concretamente un’idea di fondo del Piano per la Salute, cioè progettare dei percorsi casa-scuola per i bambini. Lo studio è stato commissionato dal Comune di Imola sulla scuola Sante Zennaro rispetto al quartiere Pedagna, quindi un’applicazione concreta di queste idee di fondo. Ci interessa molto la concretezza, come ci insegnano i nostri alleati importanti per il Piano per la Salute. L’Ing. Lorenzo Bertuccio è il direttore dell’organizzazione che raggruppa i Mobility Manager italiani, sia quelli di aziende che quelli d’area degli enti pubblici. E’ un’associazione importante, poichè lavora proprio per favorire e migliorare la mobilità, in una gestione più ampia, più articolata e più completa. (L’Ing. Bertuccio, assente per motivi di salute al convegno, ci ha inviato successivamente il testo del suo intervento).



LORENZO BERTUCCIO
Direttore Scientifico Euromobility

LA RETE DEI MOBILITY MANAGER IN ITALIA

Nell'accezione comunemente affermata in ambito europeo, il Mobility Management è un approccio orientato alla gestione della domanda di trasporto, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. Ha, quindi, lo scopo di adeguare le procedure di individuazione delle misure e degli interventi programmati alle mutate esigenze di mobilità e di mercato, introducendo sistematicamente nel settore della mobilità, quali elementi di valenza strategica, le tecniche comunemente utilizzate per l'introduzione nel mercato di altri beni o servizi. Qualunque nuovo servizio di trasporto, tradizionale o alternativo, passa attraverso le fasi di segmentazione del mercato e individuazione dei differenti gruppi target, in funzione, non solo delle esigenze espresse, ma anche delle altre caratteristiche specifiche. Quindi, attraverso fasi di comunicazione, informazione e marketing, specificatamente concepite in relazione ai differenti gruppi target, promuove i servizi prevedendo, infine, adeguate attività di analisi per la valutazione dell'efficacia dei servizi proposti.

Il Mobility Management inizia ad affermarsi in Italia a partire dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", che costituisce una delle prime iniziative intraprese dallo Stato italiano in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale alla firma del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici. Il Decreto, accanto all'obbligo di risanamento e tutela della qualità dell'aria e all'incentivo allo sviluppo dell'auto in multiproprietà (car-sharing), del taxi collettivo e dei veicoli elettrici e a gas, introduce la figura del responsabile della mobilità aziendale (*Mobility Manager*), con l'obiettivo di coinvolgere anche le aziende ed i lavoratori, che giocano un ruolo importante nei fenomeni di congestione, nella progettazione e gestione delle soluzioni alternative.

Il decreto propone che tutte le aziende e gli enti pubblici con più di 300 dipendenti per unità locale e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti, distribuiti su più sedi, debbano identificare un "Mobility Manager", che ottimizzi gli spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, e adottino il "*Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro*".

Lo stesso decreto, per consentire l'applicazione della procedura descritta, propone l'istituzione presso l'Ufficio Tecnico del Traffico, o presso il servizio cui è stato affidato l'incarico di attuare il piano del traffico, di una struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, che mantenga i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto. Tale struttura è coordinata da una figura definita *Mobility Manager di Area*, intendendo con "area" il territorio urbano o il bacino sovramunicipale se le relazioni di traffico tra un comune principale e i comuni contermini sono tali da necessitare di un coordinamento di area più ampia.

Partendo dagli spostamenti sistematici, più facili da governare, il decreto spingeva, quindi, ad adottare lo schema tipico del Mobility Management per dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda.

Con un ulteriore Decreto in materia, datato 20 dicembre 2000, il Ministero dell'Ambiente incentivava l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento a Comuni e/o forme associative di Comuni, non solo di interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro di singole unità produttive, ma anche di *"piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico"*. Nel contempo estendeva l'applicazione del Mobility Management a tutti i Comuni italiani, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico come nel primo decreto.

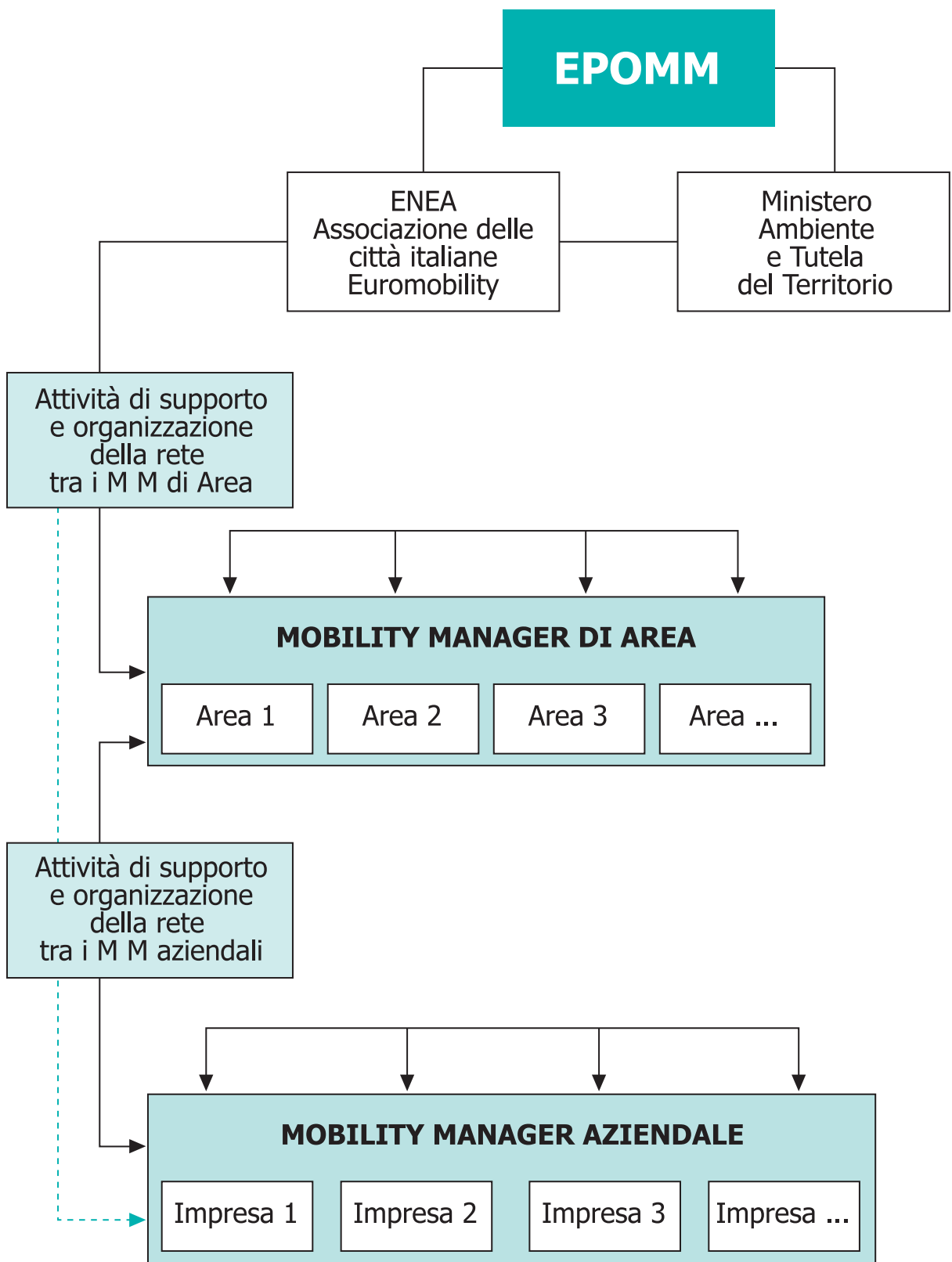
1 IL MOBILITY MANAGEMENT NELLE CITTÀ ITALIANE

Le strutture a rete facilitano lo scambio delle informazioni a differenti livelli; ciò per consentire la diffusione delle tecniche adottate in vari contesti e delle esperienze di maggior successo. Lo schema delle reti oggi condiviso in Italia è rappresentato nella figura 1.

Dalla figura si evince che ogni Mobility Manager di Area coordina le attività delle imprese e degli enti sul proprio territorio, mentre la rete dei Mobility Manager di Area fa capo al coordinamento nazionale. Nel primo periodo immediatamente successivo all'emanazione del Decreto sulla Mobilità Sostenibile del marzo 98 il ruolo di coordinamento nazionale è stato svolto da ENEA e Ministero dell'Ambiente, invece negli ultimi anni tale funzione fa capo all'Associazione Italiana per la Mobilità Sostenibile e i Trasporti – ONLUS ed Euromobility.

La rete nazionale dei Mobility Manager fa a sua volta parte di una rete europea (EPOMM, European Platform On Mobility Management) finanziata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

Figura 1: Struttura delle reti



1.1 IL PIANO DI SPOSTAMENTO

In Italia le aziende e le città hanno adottato lo schema, mutuato dai citati progetti europei Momentum e Mosaic, introdotto in Italia dall'ENEA nel 1999. Secondo tale schema il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, riportato in figura 2, è organizzato e schematizzato in cinque fondamentali fasi operative:

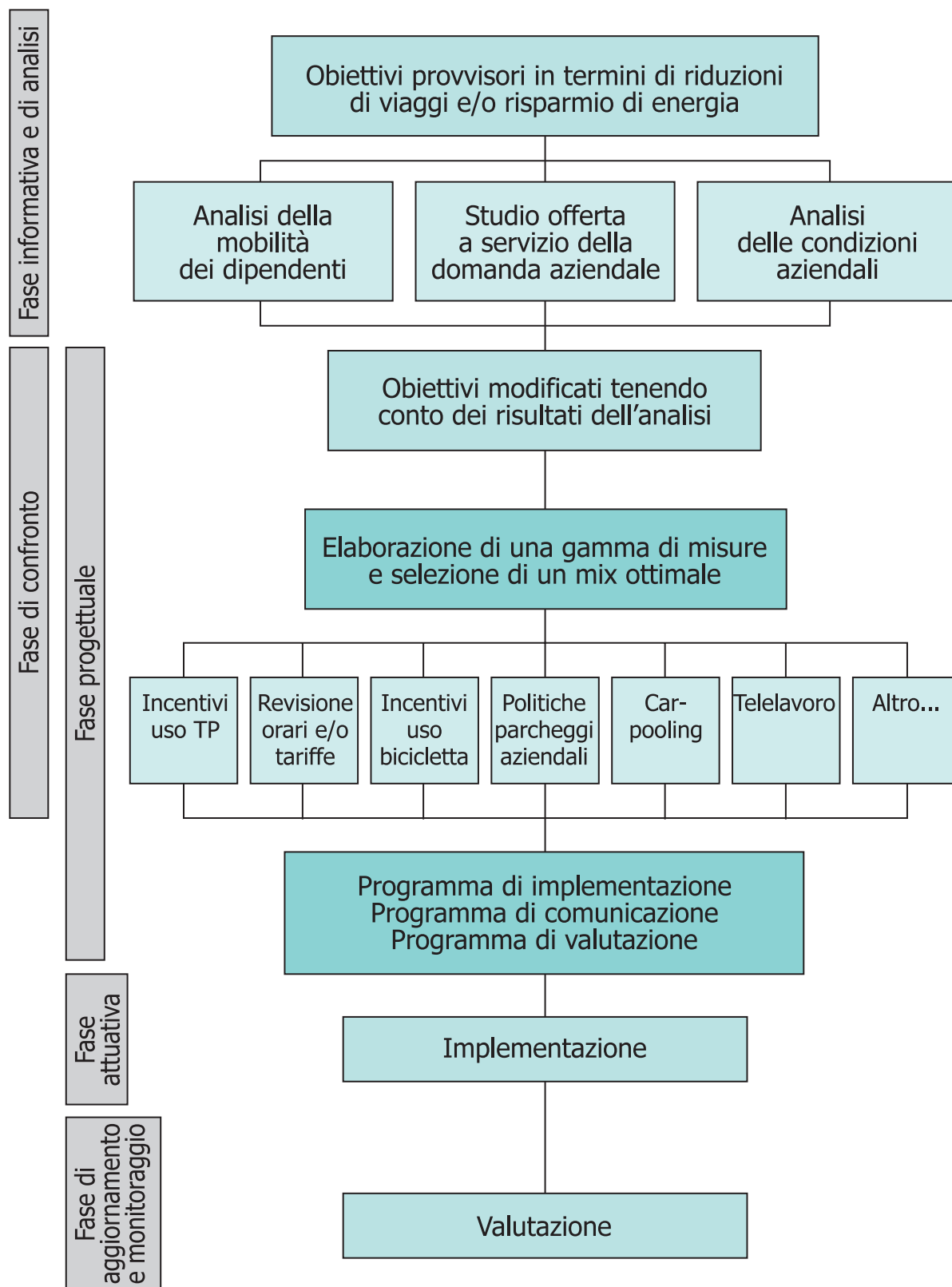
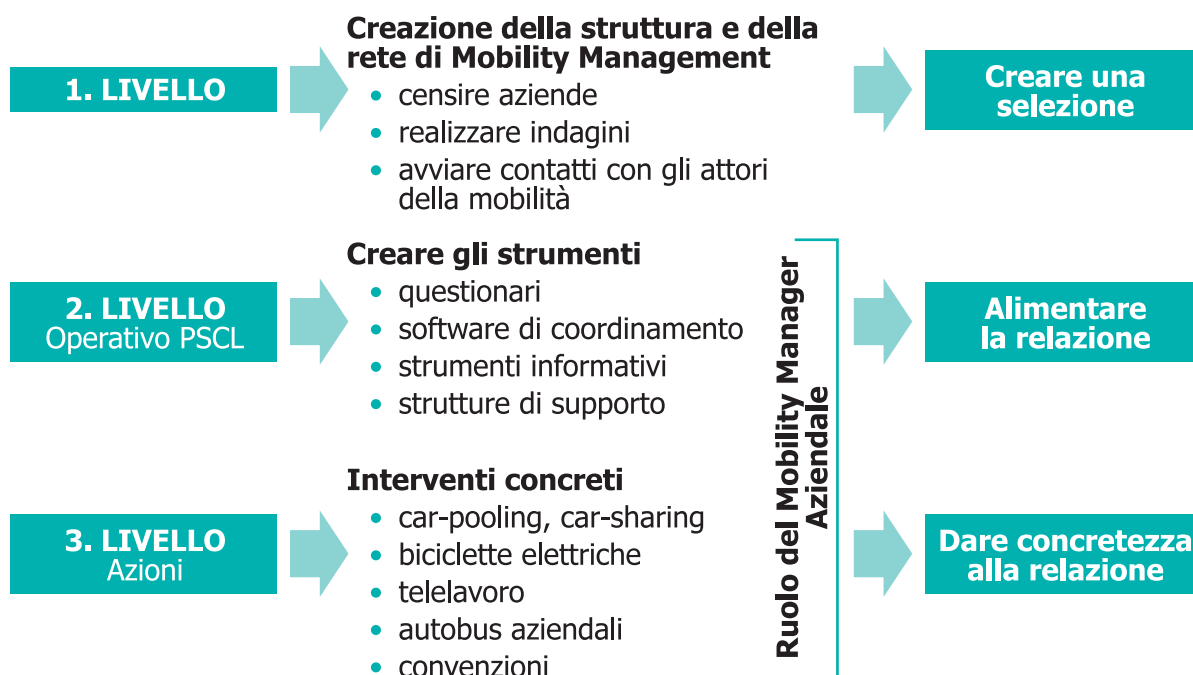


Figura 2: Struttura del Piano di Spostamento Casa-Lavoro

- *Fase informativa e di analisi:* vengono raccolte le informazioni necessarie per inquadrare le esigenze di spostamento, lo scenario attuale di offerta di trasporto, nonché le risorse disponibili per le attività del Mobility Manager Aziendale.
- *Fase progettuale:* vengono definite le misure possibili rientranti in 3 principali tipi di strategie (persuasione, concessione e restrizione) riferite ai differenti sistemi di offerta. Il confronto con tutti i soggetti coinvolti nella ricerca del consenso e della partecipazione porta alla definizione delle misure per i diversi sistemi di offerta.
- *Fase di confronto:* il Mobility Manager filtra le istanze del personale e le porta a confronto prima con i vertici aziendali e poi con il Mobility Manager di Area. Il confronto favorisce una maggiore efficacia nella valutazione delle singole proposte aziendali consentendo una migliore aggregazione delle diverse istanze avanzate dalle aziende.
- *Fase attuativa:* è la fase di implementazione vera e propria delle misure, alle quali viene associata una valutazione dell'efficacia attraverso l'uso di appositi indicatori.
- *Fase di aggiornamento e di monitoraggio:* in prima approssimazione il monitoraggio del Piano è effettuato con cadenza annuale in coincidenza con l'aggiornamento del Piano stesso. La verifica consiste nel confrontare tra "il prima" e "il dopo" gli indicatori di efficacia.

1.2 I MOBILITY MANAGER DI AREA

L'attività dei Mobility Manager di Area ha, fino a oggi, seguito tre fasi di sviluppo:



Il Mobility Manager di Area inizia ad essere una figura propria dell'organico nelle amministrazioni locali. Con differenti modalità organizzative, oggi 48 Amministrazioni hanno provveduto ad introdurre tale figura e a creare strutture dedicate al Mobility Management (vedi Tabella 1).

Tab. 1

MOBILITY MANAGER D'AREA		
	Area	Prov.
1	Comune di Asti	AT
2	Comune di Bologna	BO
3	Comune di Bolzano	BZ
4	Comune di Brescia	BS
5	Comune di Cagliari	CA
6	Comune di Chieti	CH
7	Comune di Cremona	CR
8	Comune di Cuneo	CN
9	Comune di Cusano Milanino (MI nord)	MI
10	Comune di Ferrara	FE
11	Comune di Firenze	FI
12	Comune di Foggia	FG
13	Comune di Genova	GE
14	Comune di Grosseto	GR
15	Comune di Grugliasco	TO
16	Comune di Imola	BO
17	Comune di Livorno	LI
18	Comune di Mantova	MN
19	Comune di Messina	ME
20	Comune di Milano	MI
21	Comune di Modena	MO
22	Comune di Monza	MI
23	Comune di Napoli	NA
24	Comune di Padova	PD
25	Comune di Palermo	PA
26	Comune di Parma	PR
27	Comune di Pesaro	PS
28	Comune di Pisa	PI
29	Comune di Pistoia	PT
30	Comune di Prato	PO
31	Comune di Reggio Calabria	RC
32	Comune di Reggio Emilia	RE
33	Comune di Roma	RM
34	Comune di Salerno	SA
35	Comune di San Donato Milanese	MI
36	Comune di Siracusa	SR
37	Comune di Taranto	TA
38	Comune di Torino	TO
39	Comune di Trento	TN
40	Comune di Trieste	TS
41	Comune di Udine	UD
42	Comune di Vercelli	VC
43	Comune di Verona	VR
44	Comune di Vimercate	MI
45	Provincia di Milano	MI
46	Provincia di Rimini	RN
47	Provincia di Venezia	VE
48	Piana Fiorentina	FI

Non in tutte le aree individuate, tuttavia, tale figura è stata nominata ufficialmente; in alcuni casi (in tabella evidenziati in colore) è stato semplicemente indicato un referente. Modalità emergente è quella di una visione sovracomunale della struttura del Mobility Management d'area, quale l'istituzione di uffici provinciali avviati a seguito della delega dei comuni appartenenti al territorio provinciale: è il caso delle Province di Milano, Rimini e Venezia. Modalità del tutto particolare di organizzazione dell'area è quella osservabile nella zona del territorio di Milano, che ha visto l'introduzione di un Mobility Manager d'Area provinciale che svolge la funzione di referente per altri Mobility Manager d'Area che operano a livello comunale.

1.3 I MOBILITY MANAGER AZIENDALI

Attualmente sul territorio italiano sono stati individuati complessivamente 602 Mobility Manager aziendali.

Tab. 3

MOBILITY MANAGER D'AZIENDA		
Comune	Nominati	Individuati
Bologna	34	42
Bolzano	21	Nd*
Brescia	13	Nd*
Cusano Milanino	1	Nd*
Cuneo	1	Nd*
Ferrara	2	2
Firenze	27	50
Foggia	6	10
Genova	24	33
Grugliasco	3	2
Imola	2	Nd*
Livorno	3	Nd*
Mantova	14	Nd*
Milano	55	450
Modena	9	14
Monza	4	7
Napoli	3	Nd*
Padova	11	30
Palermo	24	55
Parma	33	33
Pisa	6	Nd*
Reggio Emilia	9	10
Roma	155	180
San Donato Milanese	11	12
Senigallia	1	Nd*
Siracusa	1	Nd*
Torino	41	70
Vercelli	1	4
Verona	16	34
<i>Provincia</i>		
Rimini	2	Nd*
Venezia	32	51
Milano	43	168
	608	1257

* Dato Non Disponibile

Sul fronte delle imprese private, i Mobility Manager a oggi nominati, fanno per lo più parte dell'organico aziendale già esistente. Segnale che nella realtà sono state individuate persone adatte al ruolo richiesto perché a conoscenza delle specificità aziendali o perché con esperienze in settori vicini alla mobilità (ad es. l'area logistica). Il Mobility Management Aziendale oggi è un'attività part-time, i neo-nominati hanno altre mansioni da svolgere e dedicano solo una parte del loro tempo al piano spostamenti casa-lavoro. In molti casi hanno partecipato a corsi di formazione con l'obiettivo di acquisire le conoscenze e gli strumenti base. Talvolta ci si avvale di strutture consulenziali che possono fornire assistenza e formazione per rendere poi autonomo un responsabile interno.

1.4 PIANI SPOSTAMENTO CASA LAVORO

Le misure adottate nei piani spostamento hanno come obiettivo quello di facilitare gli spostamenti dei dipendenti promuovendo il TPL, attraverso: l'agevolazione tariffaria e la creazione di percorsi ad hoc per le esigenze delle diverse aziende coinvolte; lo sviluppo della mobilità ciclabile, incentivando l'utilizzo di tale mezzo sia attraverso benefit per l'acquisto del mezzo e dell'attrezzatura, sia per la messa in sicurezza dei percorsi; la promozione del car-pooling, offrendo sia agevolazioni di sosta per gli equipaggi sia con appositi strumenti per la formazione degli stessi.

La promozione del TPL è la misura che ad oggi ha ricevuto la maggiore attenzione e impiego da parte dei Mobility Manager; infatti essa può essere implementata anche con semplici azioni quali la distribuzione di materiale informativo sull'offerta interessante l'azienda o la creazione di benefit di cui possono usufruire i dipendenti.

Altra modalità che nel corso degli anni ha registrato un sempre maggiore impiego è il car-pooling. La condivisione dell'automobile da parte di più utenti per compiere il tragitto per raggiungere la sede di lavoro è stata introdotta con diverse modalità sia offrendo agli equipaggi agevolazione per la sosta dei veicoli impiegati (creando delle zone di sosta gratuite e riservate), sia fornendo ai dipendenti degli strumenti di facile impiego e consultazione per la creazione degli equipaggi. Ad esempio, l'IBM ha messo a disposizione dei suoi dipendenti "Autostop!", un motore di ricerca sulla rete intranet dell'azienda per coloro che vogliono usufruire del car-pooling, che permette loro di individuare facilmente i compagni di viaggio.

Altra misura a cui il Mobility Management può fare ricorso è il telelavoro. Tale misura è stata introdotta con successo, ad esempio, presso l'Istituto Nazionale per la Ricerca sul Cancro di Genova (IST).

CONCLUSIONI

A poco più di sei anni dal decreto sulla mobilità sostenibile è possibile trarre alcune interessanti considerazioni:

- la disciplina del Mobility Management si è sviluppata in Italia grazie alla volontà del Ministero dell'Ambiente che l'ha introdotta e sostenuta, anche economicamente;
- dove la struttura di Mobility Management di Area è ben organizzata e si mostra "a servizio delle imprese" si riscontrano i risultati più significativi;
- gli aspetti professionali rappresentano una delle principali ragioni del difficile decollo presso organismi privati.

All'interno degli Enti locali il Mobility Manager di Area inizia ad essere una figura propria dell'organico. Con differenti modalità organizzative, oggi, circa 36 Amministrazioni hanno provveduto a nomine formali e alla creazione di strutture dedicate al Mobility Management.

A livello aziendale, il processo di diffusione del Mobility Management, in particolare aziendale, può trovare sostegno solo se la domanda viene opportunamente stimolata attraverso agevolazioni di vario genere (economico e organizzativo). In questo senso, esperienze come il Bonus della mobilità sperimentato a Roma e le Convenzioni stipulate dalla Provincia di Milano per i propri dipendenti, dimostrano come il tema sia particolarmente sentito. Premessa questa che permette di essere fiduciosi sul successo del Mobility Management nei prossimi anni.

(Moderatore)

Riguardo al tema della gestione della mobilità casa-lavoro, ce ne parla l'Ing. Buzzoni Mobility Manager dell'Ente Regione Emilia-Romagna, che ha sviluppato esperienze complete e operative. Abbiamo chiesto all'Ing. Buzzoni di raccontarcele.



LUCA BUZZONI

Mobility Manager Regione Emilia-Romagna

IL CASO REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Buon giorno, sono l'Ing. Buzzoni, Mobility Manager della Regione Emilia-Romagna. Intendo in primo luogo rivolgere un sentito e doveroso ringraziamento per l'invito rivoltomi a partecipare ad un Convegno incentrato su tematiche così basilari ed essenziali, di rilevante attualità ed immane valenza, direttamente ripercuotentesi ed incidenti, sovente in modo deleterio, sulla qualità della vita quotidiana di tutti noi. In secondo luogo vorrei preliminarmente invitare gli intervenuti ad operare una duplice riflessione, inducendoli a soffermarsi su due concetti che verranno nel seguito diffusamente illustrati. Il primo, sintetizzato dalla seguente frase *"If you live in a city, you don't need to own a car"* ovvero "Se vivi in una città non necessiti di possedere una macchina", frase che oltre a condividere personalmente, considero di pregnante rilievo in ragione della fonte assertiva. Ritengo infatti pleonastico sottolineare la valenza assunta da tale affermazione allorché a pronunciarla è William Clay Ford Jr., CEO Ford Motor Company Ltd, ovvero storicamente e tradizionalmente il maggior costruttore di auto a livello mondiale. Il secondo concetto esposto intende invece richiamare, ponendolo in chiara evidenza, uno dei molteplici e basilari aspetti inerenti a tali problematiche, relativamente al quale potrebbe profilarsi il rischio di un'impropria valutazione o di una lacunosa o mancata presa in considerazione, ovvero come le risoluzioni inerenti alla materia delle infrastrutture destinate al trasporto rechino in sé, in misura maggiore rispetto a processi decisionali di natura dissimile, i caratteri di storica *irreversibilità*, in quanto costituendo uno dei fattori di preesistenza maggiormente contraddistinguenti il *Land Use* influiscono ed incidono in maniera estremamente rilevante sul medesimo, in virtù della loro perpetuità temporale nonché dell'ingentissimo costo economico. Il Sindaco Marchignoli, nell'intervento che mi ha preceduto, ha ripreso in chiave non dissimile alcuni di tali concetti, sottolineando il carattere di eccellenza, d'innovazione e d'avanguardia usualmente contraddistinguente il livello qualitativo degli interventi effettuati nel comprensorio territoriale imolese. Effettivamente è così. Si rivela infatti fondamentale prendere coscienza dell'esistenza della relazione interattiva originantesi tra i trasporti ed il territorio, in considerazione delle ragguardevoli ed essenziali implicazioni multisettoriali ad essa conseguenti.

Astenendosi dall'indulgere sugli aspetti storici concernenti i summenzionati fattori di preesistenza afferenti alle infrastrutture sulle quali si basa il sistema trasportistico, occorre soffermarsi, invece, su quello che costituisce l'obiettivo generale degli Enti preposti alla Pianificazione fra i quali si annovera la Regione, la quale risulta peraltro dotata di ampi poteri normativi e strumenti programmatici al riguardo, ovvero il miglioramento del tenore di vita di tutti i cittadini. Questo consiste senza dubbio in un obiettivo arduo da perseguire, estremamente complesso ed articolato, costituito da alcuni elementi essenziali tra loro interdipendenti, determinanti il *modello di crescita regionale e l'efficacia del mercato nel lungo periodo*, quali lo sviluppo industriale, energetico, la politica agricola, la compiuta e fattiva capacità trasportistica intesa in senso lato, rammentando costantemente che il limite unico alla loro crescita ed efficacia è costituito dal livello di tolleranza dell'ambiente.

Nell'impossibilità di illustrarli esaustivamente per ragioni di tempo, nella slide presentata (figura 1) è possibile rinvenire un sintetico compendio relativo alle principali strategie delineate dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito dei molteplici settori comunque afferenti alla mobilità sostenibile, variamente esplicitantisi a livello normativo, legislativo, di studio, di ricerca, etc., quali l'urbanistica, la pianificazione dei trasporti, gli accordi di programma sulla qualità dell'aria, l'operazione "liberiamo l'aria", gli accordi di programma quadro e i diversi accordi di programma sulla qualità dell'aria, ai quali ha fatto riferimento anche il Sindaco Marchignoli. Non mi addentro nello specifico di ogni singola legge, provvedimento o atto citati, anche perché richiederebbe maggior tempo. Nelle slides è illustrato, unitamente ai relativi finanziamenti concessi ed agli investimenti operati in risposta a quello che rappresentava un sentito bisogno ed un'imprescindibile esigenza, ciò che la Regione e i Comuni hanno attuato in relazione ad una serie di cinque o sei azioni di preminente rilevanza, nonché gli accordi di programma 2001-2003 e gli strumenti normativi, programmatici e pianificatori maggiormente ragguardevoli, a partire dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti nel quale si fissano, impegnandosi nell'osservazione e nell'adeguamento, i criteri atti a conseguire i requisiti ed i limiti imposti dal protocollo di Kyoto, il Piano di Azione Ambientale per un Futuro Sostenibile, il Piano della Mobilità Aziendale, che include sì nello specifico gli spostamenti casa-lavoro, ma non si limita esclusivamente a quelli, in quanto la dizione Piano della Mobilità Aziendale trascende quella contenuta nella fonte normativa del Decreto Ministeriale del '98, il Decreto Ronchi, istitutivo delle figure del Mobility Manager Aziendale e del Mobility Manager d'Area nel quale si prevede anche la redazione obbligatoria, da parte delle Aziende recanti specifici requisiti caratteristici, di un Piano di Spostamenti casa-lavoro. La Regione ha infatti inteso ottemperare a tale normativa transcendendone la portata, ovvero conferendogli una valenza maggiore anche in virtù del fatto che occorre attestare e dimostrare fattivamente una coerenza tra quanto si asserisce e quanto concretamente viene dimostrato. Ulteriori fondamenti normativi, oltre al citato Decreto Ronchi del '98, sono la Delibera di Giunta Regionale del luglio dello scorso anno, con la quale viene

approvato il Piano della Mobilità Aziendale, l'accordo stipulato con il Comune di Bologna, ente presso il quale appunto è designato il Mobility Manager d'Area, e il successivo accordo regionale Amministrazione - Organizzazioni Sindacali, anch'esso databile a Luglio 2003. I compiti istituzionali della Regione Emilia-Romagna, dotata di ampi poteri normativi, dispositivi e regolamentari, afferiscono ad un ampio spettro di settori estremamente rilevanti ed essenziali, quali l'energia e la sicurezza, il territorio, la sanità, la tutela dell'ambiente, la pianificazione dei trasporti. E, come innanzi precisato, con il Piano della Mobilità Aziendale essa provvede a regolamentare anche molteplici aspetti relativi alla gestione della mobilità dei propri dipendenti. Questi costituisce un ulteriore fulcro della nuova politica regionale in materia di mobilità, accordantesi con gli strumenti pianificatori innanzi menzionati, e si spongono nel seguito quelli che consistono negli obiettivi posti alla base della sua redazione. Il primo è la ricerca di un incremento della sicurezza negli spostamenti, nell'intento di orientare le scelte modali perseguite dai propri dipendenti principalmente verso il trasporto pubblico che è notoriamente connotato da una ridotta incidentalità e, allo stesso tempo, prevedendo iniziative volte ad assicurare la protezione degli utenti deboli della strada, quali pedoni, ciclisti e motociclisti. A ciò si aggiunge la riduzione dei tempi e della fatica del viaggio, un aspetto evidenziato da numerosi studi sociologici e socio-economici. Si stima un'incidenza sul Pil del 2% dovuta al tempo trascorso in viaggio e ai maggiori consumi energetici determinati dalla mancata razionalizzazione degli spostamenti dei dipendenti delle varie Aziende. La diminuzione della congestione stradale va direttamente a ripercuotersi sulla pericolosità, sull'inquinamento atmosferico acustico, sui consumi energetici, sullo stress e sul miglioramento complessivo sull'accessibilità. Quest'ultima non deve risultare di pressoché esclusiva fruizione dei dipendenti, ma deve fungere da polo attrattore di spiccata rilevanza recante esiti positivi anche sui visitatori, i fornitori, gli utenti e tutti coloro che fruiscono dell'accesso alle Sedi Regionali, avendo necessità di accedervi in modo sostenibile e soprattutto efficiente. Sono stati condotti numerosi studi perseguendo modalità di tipo statistico e di analisi integrata d'informazioni georeferite, posteriormente validate alla luce di risultanze tecnico-scientifiche, che hanno portato a georeferenziare, in base ad un'indagine svolta presso i 3.100 collaboratori della Regione Emilia-Romagna, sia le sedi di lavoro sia le residenze di tutti i collaboratori della Regione Emilia-Romagna. E' ovvio che quello dell'Azienda Regione Emilia-Romagna costituisce un caso spiccatamente complesso: trattasi infatti dell'unica Azienda che ha sedi sparse su tutto il territorio, circa una cinquantina localizzate in ambito regionale, oltre a due sedi risiedenti all'esterno dei confini regionali (Bruxelles e Roma). Sulla base di tali analisi è stato possibile elaborare una serie di azioni che possono fornire utili e vevoli servizi. Gli obiettivi prefissati sono stati precedentemente richiamati: decremento della pericolosità, decremento dell'onere economico, dell'inquinamento acustico ed atmosferico, della congestione stradale, dei consumi energetici, incremento delle efficienze concernenti la produttività personale ed i sistemi di trasporto.

E' stato altresì possibile desumere una conveniente sintesi delle molteplici informazioni riguardanti i collaboratori regionali in differenti contesti. Quelle che vengono attualmente raffigurate, ad esempio, consistono nelle sedi regionali di Bologna. In quest'ulteriore slide (figura 2), invece, vengono riportate le 10 sedi regionali situate nel territorio bolognese, a cui afferiscono collaboratori che non risiedono a Bologna (ovvero i pendolari). Nella mappa che segue si mostra la georeferenziazione delle residenze di tutti i dipendenti della Regione Emilia-Romagna, raffigurati mediante un'unica visualizzazione grafica, avvalendosi di differenti scale colorimetriche e cromatiche unitamente alla relativa quantificazione numerica; in un unico quadro di sintesi, pertanto, si è in grado di conoscere quante sono e ove sono collocate le origini degli spostamenti dei dipendenti della Regione Emilia-Romagna. I due contesti successivi (figura 3) sono relativi agli ambiti territoriali comunale e provinciale bolognese; anche in questo caso sono state operate la quantificazione e la georeferenziazione delle residenze, ovvero l'entità numerica delle residenze, la loro collocazione fisica sul territorio e, nella medesima mappa, è anche possibile desumere direttamente le destinazioni finali di chi si sposta. Ciò è stato ottenuto assegnando il medesimo colore alla residenza di partenza ed alla sede di destinazione relativa. Nella mappa attualmente visualizzata sono rappresentate le tre sedi di maggior rilevanza situate nel territorio bolognese, nello specifico la sede regionale di Viale Aldo Moro collocata nel Fiera District, ove insistono anche altri importanti contesti aziendali quali Telecom, Lega delle Cooperative, Ente Fiera, Generali e Unipol. Dunque il prossimo obiettivo è quello di costituire massa critica al fine di aver maggior forza nel portare avanti politiche d'area e riuscire a coordinare ed associare i Mobility Managers che insistono nel medesimo comparto territoriale, rappresentando naturalmente le istanze di un maggior numero di dipendenti.

Il novero di tali studi ha portato ad elaborare una serie di considerazioni. Nella slide attualmente rappresentata, ad esempio, vengono riportati a livello regionale tutti i collaboratori avvalentisi dell'auto per il raggiungimento delle rispettive sedi lavorative; nella slide successiva quelli utilizzando il treno, ovvero direttamente afferenti al trasporto pubblico, uno degli obiettivi che si vuole conseguire; la figura attualmente riportata (figura 4) mostra alcune elaborazioni che si rivelano particolarmente utili al fine della formulazione di soluzioni specificamente mirate, tarate sul singolo dipendente, ovvero su specifici gruppi di dipendenti (ci si concentra prevalentemente sulle cifre maggiormente consistenti). Ad esempio si sono georeferenziate, correlandole opportunamente alla relativa sede di appartenenza, le residenze di coloro che già si avvalgono del bus nonché di quelli che utilizzano l'auto pur risiedendo entro una linea di confine di massima distanza di 300 m dalle fermate dei bus che potrebbero condurli al lavoro. Alcuni di essi hanno esplicitamente dichiarato di non potersi materialmente avvalere di alcuna alternativa, e di non disporre di fermate situate in prossimità della propria abitazione, pur essendovi al contrario presente, in un range massimo di 300 m, una fermata di autobus che potrebbe condurli alla sede lavorativa. Vi sono anche coloro che vengono in auto, ma che sono disposti ad avvalersi del bus a fronte di una

riduzione del prezzo del biglietto, nonché gli irriducibili, ovvero coloro che utilizzano l'auto e non sono assolutamente disposti ad abbandonare tale mezzo. Nei grafici riportati nelle slides successive viene rappresentata la quantificazione delle distanze chilometriche totali percorse, distinte anche secondo le modalità di trasporto utilizzate; le elaborazioni derivanti dall'analisi dei dati ricavati dalle indagini espletate hanno consentito di stimare l'entità degli spostamenti effettuati dai dipendenti della Regione Emilia-Romagna, i quali percorrono non meno di 120 mila chilometri al giorno, disperdendo in viaggio oltre 3.100 ore del loro tempo.

La figura successiva è relativa alle distanze chilometriche medie percorse, dalla quale è possibile osservare che l'utente regionale medio (3.100 dipendenti regionali) effettua mediamente tragitti di lunghezza pari a 33 km al giorno in auto e 114 in treno, compiendo complessivamente 39 km al giorno, percorsi mediando ogni modalità di trasporto da questi utilizzata.

Per quanto concerne i tempi, che come ho innanzi rammentato costituiscono una delle voci di costo e di stress psicofisico maggiormente gravose ed onerose, concorrendo spiccatamente ad inficiare l'efficienza dei sistemi di trasporto, notiamo che i dipendenti regionali disperdono oltre 3.100 ore al giorno per compiere i propri spostamenti, di cui 1.380 trascorse in auto, una cifra che induce ad una seria riflessione. Operando una ripartizione a livello percentuale si evidenzia come il 44% del tempo viene trascorso in auto rispetto ad un 33% in treno e un 14% in bus. Mediamente il collaboratore regionale trascorre quasi un'ora al giorno in auto, contro le oltre due ore al giorno di chi ovviamente usa il treno. Sono state inoltre calcolate, sia la velocità media complessiva che quella media contraddistinguente l'utilizzo di ciascun mezzo, espresse in km all'ora. Si desume agevolmente che chi si avvale della bicicletta per i propri spostamenti raggiunge velocità comparabili con quelle di chi viaggia in auto o in bus, senza considerare invece che i tempi di spostamento complessivi risultano notevolmente inferiori. Nell'avviarmi alla conclusione ritengo utile esporre concisamente, raggruppandola per punti, quella che costituisce la panoplia delle azioni messe in atto, in base ai risultati desunti dall'analisi dei questionari effettuati:

- gli abbonamenti annuali al trasporto pubblico locale, valevoli in un contesto urbano ed extraurbano, sono stati proposti al dipendente regionale a fronte di un pagamento di soli 30 euro. È possibile avvalersene tutti i giorni, quindi non solamente durante i giorni lavorativi, e senza limitazioni di orari (24 ore al giorno, inclusi i festivi): anche per quanto attiene al mezzo ferroviario sono state praticate cospicue riduzioni ed agevolazioni;
- l'introduzione, estremamente smooth in prima battuta, di una tariffazione dei parcheggi, calibrata in proporzione alle differenti retribuzioni;
- l'introduzione del carpooling e del carsharing aziendale, ovvero la condivisione dei veicoli automobilistici di proprietà personale e non, in considerazione del fatto che il coefficiente di riempimento delle auto congestionanti le vie dei nostri contesti urbani è di poco superiore ad una persona per auto;

- l'incentivazione della mobilità ciclabile;
- l'attivazione di un sito web nel quale reperire tutte le informazioni necessarie per i propri spostamenti;
- ai collaboratori appartenenti alle sedi regionali situate in ambiti provinciali differenti da quello di Bologna è stato concesso un contributo pari al 50% dell'importo dell'abbonamento annuale del bus (anziché i 30 euro, sebbene probabilmente in fase di aggiornamento del piano della mobilità aziendale la condizione verrà parificata a quella dei residenti nell'area di Bologna) e un contributo del 20% sul costo dell'abbonamento annuale per le ferrovie;
- l'introduzione della regolamentazione del parcheggio aziendale basata su regole e criteri di assegnazione trasparenti e ufficialmente riconosciuti, ivi incluso il rispetto del prerequisito del bollino blu in quanto si ritiene incoerente e contraddittorio concedere un parcheggio aziendale qualora non si risulti in regola con le normative per il rispetto delle emissioni ambientali.

I primi risultati hanno delineato un incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico dal 30 al 50%, ovvero di quasi 20 punti percentuali, un recupero - da far convergere comunque per le azioni della mobilità sostenibile - di oltre 130 posti auto e un'incentivazione del telelavoro. Per quanto altresì attiene il discorso infrastrutturale, sebbene le azioni del Mobility Manager siano preminentemente soft measures e non attengano direttamente alle caratteristiche di natura infrastrutturale, si è provveduto all'installazione del semaforo regolante l'attraversamento pedonale di Viale Silvani, posto innanzi alla sede regionale, provvedendo in tal modo a risolvere un annoso quanto ragguardevole problema di sicurezza per i pedoni.

Si è poi redatto un progetto di legge che si prefigge, sulla base della duplice e contestuale esigenza di promozione ed incentivazione dell'attività di Mobility Management sia interna che esterna, di fornire valide alternative all'uso dell'auto, modificare comportamenti e abitudini direttamente incidenti, in modo estremamente rilevante, sulla qualità dell'aria e sulla congestione affliggente i contesti non solo urbani. Per quanto inerisce la promozione della mobilità ciclabile sono state acquistate 28 biciclette che afferiscono ad un sistema di bike-sharing già diffuso in tutta la regione. È in corso di predisposizione un opuscolo informativo indicante i punti di prelievo delle biciclette ad uso pubblico sull'intero territorio regionale e si è infine provveduto, di concerto con il competente Settore Mobilità Urbana del Comune di Bologna, alla progettazione ed alla realizzazione della pista ciclabile sita sul sovrappasso ferroviario della stazione ferroviaria di Bologna e alla ricongiunzione dei percorsi esistenti in Via Carracci, posti sulla radiale nord in direzione Corticella. I prossimi interventi riguarderanno il collegamento della stazione e delle sedi lavorative ubicate in Viale Aldo Moro, auspicando di riuscire a realizzarlo in sede completamente dedicata, quindi priva di elementi di pericolosità, ovvero in pressoché totale sicurezza. Vi ringrazio per l'attenzione dimostratami.

LE STRATEGIE DELINEATE DALLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA NELL'AMBITO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

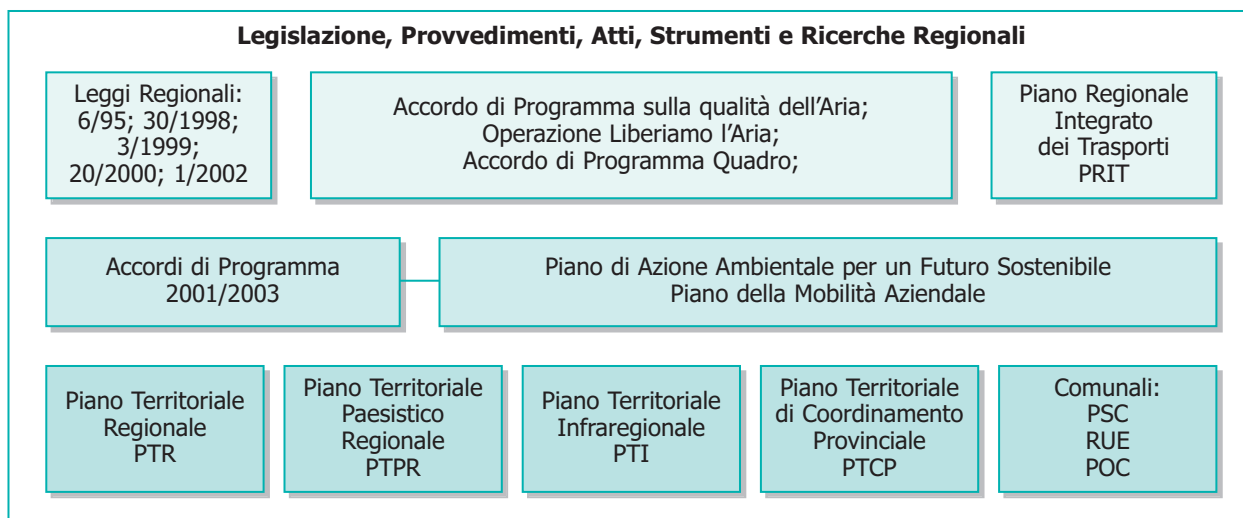


Figura 1

REGIONE EMILIA-ROMAGNA · PIANO DELLA MOBILITA' AZIENDALE

Numerosità dei dipendenti non residenti in Bologna e prestanti servizio presso le sedi regionali di Bologna

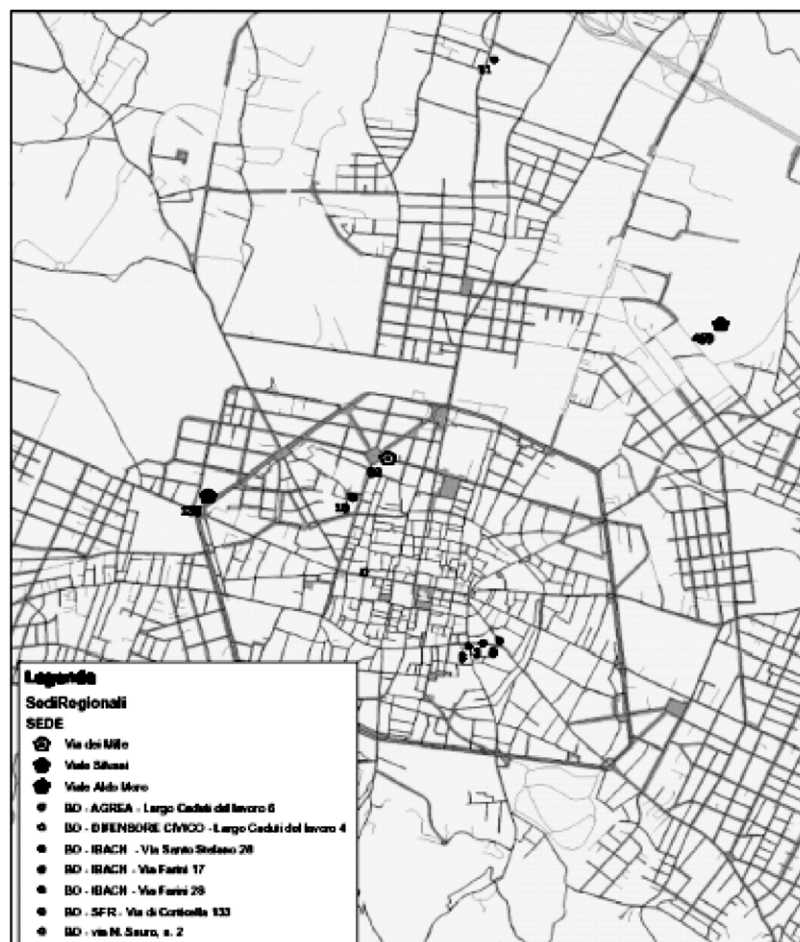


Figura 2

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - PIANO DELLA MOBILITA' AZIENDALE

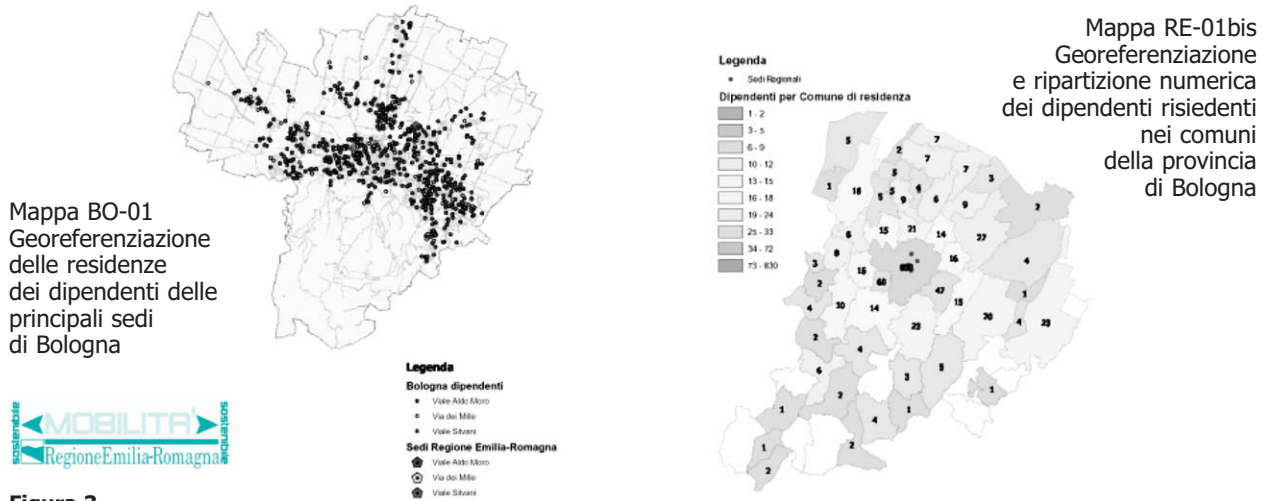


Figura 3

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - PIANO DELLA MOBILITA' AZIENDALE



Figura 4

(Moderatore)

Grazie! L'Ing. Buzzoni con la sua relazione ci ha fatto vedere che è possibile abbracciare in maniera completa il problema della mobilità in una grande azienda e questo credo sia di sollievo anche per i nostri gruppi di lavoro. Il P.P.S. ha tanti gruppi di lavoro che affrontano numerosi problemi di mobilità e spesso non abbiamo la certezza di azzeccarci oppure abbiamo la sensazione di non essere completi. Ecco, questa completezza dell'intervento però è possibile e credo possiamo copiare dall'Ingegnere. Ascoltiamo ora il nostro ospite austriaco che si chiama Johann Tschrischnig ed è il Mobility Manager di una grande azienda austriaca, la Andritz AG. E' prima di tutto un dirigente importante dell'azienda, Mobility Manager per passione e quindi quando c'è la passione sappiamo tutti che i risultati sono importanti. Gli chiediamo di raccontarci la sua esperienza.



JOHANN TSCHRISCHNIG

Mobility Manager Andritz AG, Graz, Austria

IL CASO DELL'AZIENDA AUSTRIACA ANDRITZ

Buongiorno signori e signore, è un grande onore per me presentare l'esperienza della nostra azienda in Austria per il progetto EMMA, la Società per la Mobilità in Europa. La nostra azienda Andritz di Graz ha 1000 impiegati solo a Graz, mentre in tutto il mondo adesso siamo più di 5.000 dipendenti. La nostra ditta produce "high tech" sistemi che potete vedere sul nostro sito Internet. Nel 2003 quattro aziende a Graz hanno celebrato l'EMMA Day, mentre quest'anno hanno partecipato più di trenta aziende con un totale di 400 dipendenti iscritti alla gara ciclistica. Crediamo che il ciclismo sia importante per noi, poiché è il metodo di trasporto più veloce per distanze di meno di 5 km, il che significa trenta minuti di esercizio fisico che riduce il rischio di malattie del cuore. Il ciclismo è anche un divertimento e libera, come penso sappiate anche voi, endorfine ovvero ormoni della felicità: ecco perché il ciclismo è interessante fra le sette e le nove della mattina. Inoltre da noi normalmente piove soltanto quattro giorni lavorativi in un mese e i ciclisti risparmiamo. Pensiamo al costo del carburante, al tempo, al costo per il parcheggio e infine allo stress. C'erano squadre di tre partecipanti e nelle quattro settimane della competizione i ciclisti sono andati al lavoro la metà di questo periodo (figura 1). Le squadre vincitrici si sono aggiudicate premi interessanti come un fine settimana in un Centro Termale, una cena, biglietti per il cinema e utensili per riparare la bicicletta. La promozione della gara è stata realizzata attraverso i giornali interni, le bacheche aziendali, le e-mails, lettere per tutti i collaboratori, poster all'ingresso dell'azienda e nel posteggio delle bici. Ma credo per esperienza che la miglior pubblicità sia il passaparola. E adesso i risultati. L'anno scorso abbiamo avuto 63 squadre con 200 collaboratori, ma quest'anno c'erano già 107 squadre con 321 collaboratori e la media pendolare è scesa da 8 km a 5,5 km. Due terzi dei partecipanti sono ciclisti appassionati come me e c'è entusiasmo fra i colleghi e la commissione interna. Resoconti dell'iniziativa e foto del vincitore hanno motivato altri partecipanti a prenderne parte quest'anno. Naturalmente la competizione tra ditte sta davvero motivando a creare più squadre. La prospettiva era per quest'anno di allungare il periodo dell'EMMA Day, così è avvenuto ed è poi diventato un evento austriaco con maggior concentrazione in Stiria.

Quando si va in bici ogni giorno si è in grado anche di salire una montagna come il Grossglockner ad un'altezza di 2.500 m..

E adesso considerate in media 10 giorni di malattia per collaboratore per anno. Se la media di guadagno annuale per collaboratore è 30.000 euro, e c'è una riduzione media di giorni di malattia per un anno dell'1% , allora con 200 giorni lavorativi per anno e 500 collaboratori, di cui 150 partecipano all'iniziativa, si risparmiano 45.000 euro in orario lavorativo per anno, ovvero 2 giorni per 150 collaboratori per 150 euro. E' davvero interessante soprattutto per i direttori delle aziende, ma anche per noi ciclisti perché restiamo sani. Profitto accessorio è anche la minor necessità di parcheggi. Il nostro posteggio delle biciclette è coperto (figura 2 e 3) e durante l'inverno circa 25 persone vanno in bici anche se nevicata. In settembre è quasi pieno ed è anche un posto sicuro. L'azienda fornisce anche un giorno di servizio per le bici senza spesa e offre un test per le bici quando si ha l'intenzione di comprarne una nuova. L'ufficio organizza anche due o tre volte l'anno la prima colazione per ciclisti, perché andare in bici fa naturalmente venir fame ma anche sete.

Il percorso casa-lavoro per la maggior parte dei dipendenti è di 4.6 km e il 28% di tutti i percorsi sono meno di 5 km (figura 4). Un'interessante valutazione hanno fatto i collaboratori della azienda: il tempo del traffico pubblico hanno stimato con 127%, il tempo effettivo invece è il 100%. Il traffico personale invece hanno stimato con 81%, il tempo effettivo era 100% (figura 5). Le spese effettive del traffico pubblico sono 100% . Le spese stimate dei collaboratori erano 128,5% (figura 6). La valutazione delle spese dei trasporti individuali è interessante: era circa l'80%.Le spese effettive invece erano 100%. La riduzione dell'ossido carbonico significa 31000 kg per anno , è stimata una riduzione se la direzione amministrativa del parcheggio funziona quasi 200.000 kg per anno.

Alla fine anche io so che fra dire e fare c'è il mare .

Grazie dell'attenzione.



DI Johann Tschrischnig, Andritz AG

IMOLA, 16 Ott. 2004

Figura 1

- Biglietti gratuiti per il traffico pubblico
- Posti coperti per le bici in febbraio



DI Johann Tschrischnig, Andritz AG

IMOLA, 16 Ott. 2004

Figura 2

- **Pacchetto Mobilità con Informazioni per nuovi collaboratori**
- **Schema della Direzione amministrativa del parcheggio con criterio d'ingresso e tariffe**



Figura 3

- **Tanti ciclisti (20%) hanno una media distanza di 4.6km**
- **28% di tutti i percorsi sono meno di 5 km**
- **Alta percentuale di percorsi solo in auto**
- **80% dei collaboratori hanno una riduzione della tariffa al parcheggio**



Figura 4

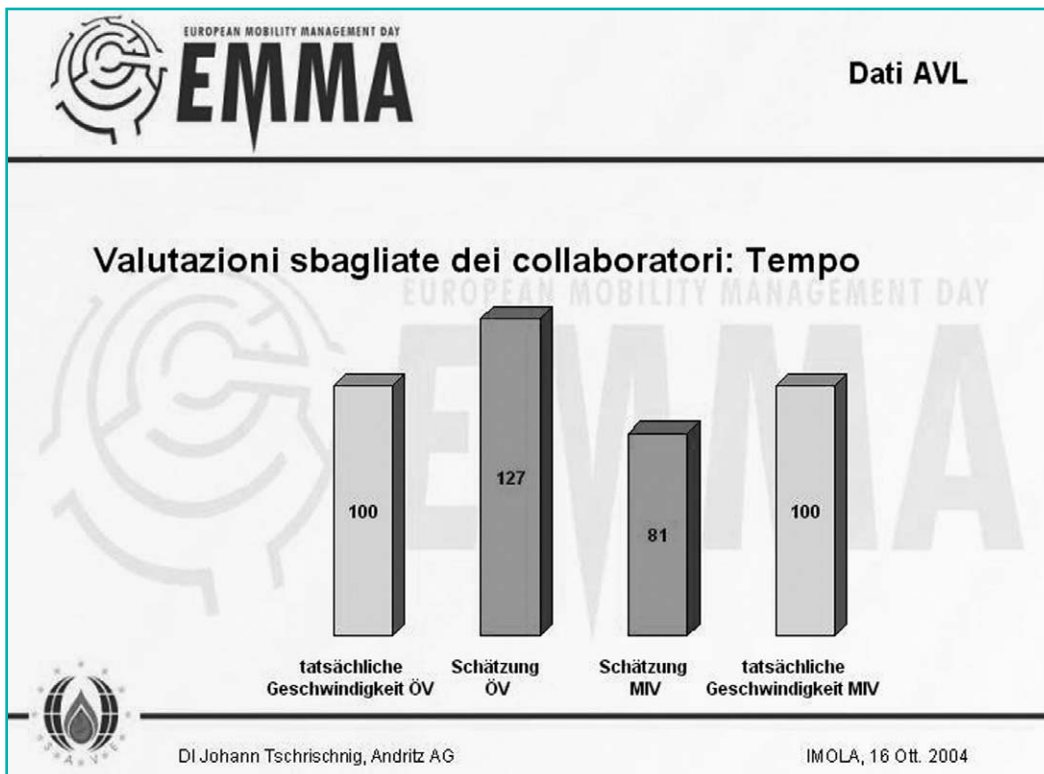


Figura 5

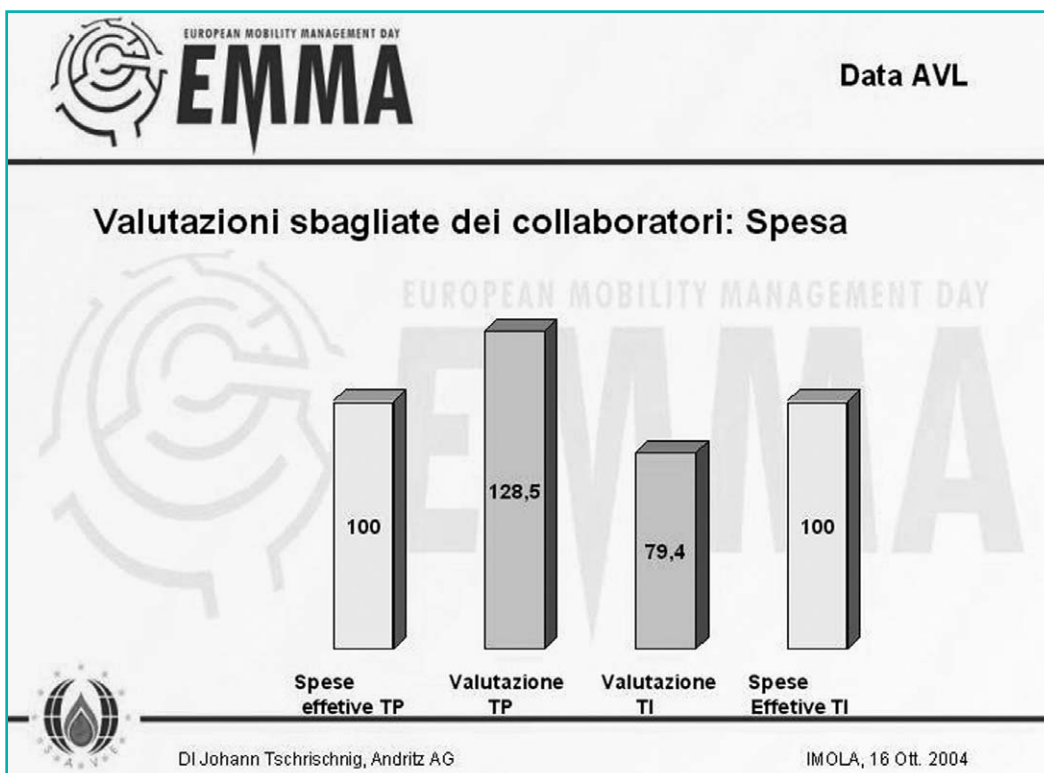


Figura 6

(Moderatore)

Davvero di eccezione il nostro amico austriaco che ci ha insegnato anche come incentivi improntati alla gioia e al gioco siano il metodo che funziona, invece dell'ordine di servizio greve e grigio. I nostri gruppi di lavoro del PPS hanno avuto alcune intuizioni, compresa quella di chiedere facilitazioni al parcheggio delle bici e, perchè no, anche un minimo di flessibilità oraria nell'ingresso al lavoro, poichè il ciclista potrebbe avere bisogno di qualche minuto in più. Tiziana Poggiali e Gloria Vassura, che sono paladine della bicicletta, sono venute in bici anche questa mattina.

Dopo questo grande passaggio internazionale ritorniamo al nostro incontro, ovvero alla realtà imolese e chiediamo un contributo all'Assessore all'Ambiente del Comune di Imola, il caro amico Luciano Mazzini. Grazie.



LUCIANO MAZZINI

Assessore all'Ambiente Comune di Imola

MOBILITA' E TUTELA AMBIENTALE

Mi è stato chiesto di inquadrare le politiche della mobilità all'interno della tutela ambientale, che non vuol dire solo tutela del territorio e del paesaggio, ma vuol dire anche tutela della salute e in fondo della qualità della vita. Credo che, da questo punto di vista, le immagini che nei giorni scorsi l'agenzia spaziale europea ha reso pubbliche ci diano un punto di partenza importante, testimoniando qual è l'impatto delle attività umane sulla qualità dell'aria e come, in un quadro preoccupante, la Pianura Padana risulti una delle aree maggiormente compromesse. Quella macchia rossa che veniva evidenziata dalle foto indica la presenza di biossido di azoto, un gas prodotto in larga parte dalle attività dell'uomo, in particolare dalle emissioni di centrali elettriche dell'industria pesante, dal trasporto stradale, oltre che dalla combustione di biomasse, che in caso di esposizioni eccessive può causare danni ai polmoni e problemi respiratori.

Allora se questa è la situazione, rispettare gli obiettivi del protocollo di Kyoto - dopo l'adesione della Russia - di riduzione del 6,5% dell'induzione entro il 2012, assume una problematicità maggiore, anche perché in questi anni anziché diminuire, le emissioni sono aumentate in Italia come in molti altri Paesi.

Ad esempio per quanto riguarda i trasporti, la Relazione del 2002 sullo stato dell'ambiente del Ministero, l'ultima che abbiamo a disposizione, evidenzia come nel 1998 l'aumento dell'emissione di gas serra sia stato superiore del 15% rispetto al 1990, che è l'anno sul quale il protocollo di Kyoto basa gli obiettivi di riduzione dell'emissione. In particolare l'aumento delle emissioni attribuibili alla mobilità stradale è stata del 13%, mentre è significativo osservare che, parallelamente al processo di maggiore rettificazione delle reti ferroviarie, il trasporto ferroviario ha diminuito le emissioni del 10%. Da questi dati si riscontra quale sia la rilevanza della mobilità riguardo alle politiche di tutela ambientale.

Per capire ancora meglio questa rilevanza è forse utile fare un accenno ad un concetto moderno che sta avanzando di pari passo con lo sviluppo sostenibile: quello dell'"impronta ecologica".

L'impronta ecologica è un metodo pratico che permette di visualizzare in termini di superficie il nostro impatto sul sistema eco-terrestre. Ci permette di capire quanto la natura può sopportare sul lungo ter-

mine e ci permette di individuare i punti su cui intervenire per diminuire il nostro peso sull'ecosistema. Riguardo ai trasporti, il Laboratorio di gestione dell'ecosistema del Politecnico di Losanna ha messo a punto un sistema per misurare l'impronta ecologica. Esso permette di calcolare l'emissione di anidride carbonica, una delle responsabili dell'effetto serra e dei problemi sulla salute e il relativo numero di metri quadrati di bosco necessari a compensarla tramite assorbimento. Per cui considerando per tutti i casi 100 km di percorrenza, l'impronta ecologica ci dice che un'auto a benzina produce oltre 380 kg di CO₂ per assorbire i quali servirebbero quasi 800 metri di bosco, un treno produce 170 kg di CO₂ per 350 ettari di bosco, un autobus produce 99 kg di CO₂ per 199 metri quadrati di bosco. Valutando e sapendo qual è il tipo di utenza che può trasportare i 3 diversi tipi di veicoli, è naturale che si capisce qual è la strada che bisognerebbe percorrere per migliorare in generale il sistema dell'emissione e l'impatto dell'emissione del trasporto.

Inoltre in questi giorni l'ARPA della Toscana ha pubblicato sul suo sito Internet gli effetti sulla qualità dell'aria di un provvedimento di blocco del traffico dei mezzi non catalizzati (ancora il 20-25% del parco mezzi circolante) attuato a Firenze da gennaio a marzo 2004. Questo provvedimento ha avuto un'incidenza apparentemente molto bassa se si guarda la riduzione dei flussi di traffico che è stata circa del 3%, ma che diventa significativa, parecchio significativa, se si guarda invece quale è stato l'effetto del provvedimento sui livelli di ossido di carbonio che nelle giornate di vigenza del provvedimento (2 giorni alla settimana) sono diminuiti in media del 18-21% rispetto ai giorni in cui il blocco non era operativo. Quindi migliorare il parco mezzi, come diceva anche prima nel suo saluto il Sindaco, è sicuramente un passaggio importante per migliorare la qualità delle emissioni ed anche per incidere sulla qualità dell'aria, ma non è sufficiente se non è accompagnato da scelte politiche che incentivino altre modalità di trasporto rispetto alla "gomma".

Da questo punto di vista ritengo molto interessante un'analisi dei dati che ci ha mostrato prima il Dott. Buzzoni, Mobility Manager della Regione Emilia-Romagna, perché ci confermano ulteriormente quello che si andava affermando, ovvero che ci dobbiamo confrontare con spostamenti in auto privata di breve o brevissima percorrenza. Se guardiamo quei dati, vediamo che la maggior parte delle persone che dichiarano di utilizzare l'auto privata risiedono nel comune capoluogo ove vi è anche la sede della Regione, quindi teoricamente sono costretti a fare piccoli spostamenti. Se poi andiamo a vedere i tempi di percorrenza, cioè quante ore queste persone stanno in auto rispetto ad esempio a chi usa il treno, l'autobus o la bicicletta, vediamo come queste persone hanno in media un tempo di spostamento molto più elevato. Questo tempo di spostamento che significa anche congestione del traffico e stare in coda ad auto accesa, provoca sicuramente un problema sia di impatto ambientale, ma anche di impatto sulla salute per le emissioni che si producono e respiriamo. Allora occorre intervenire sulle modalità di trasporto. Certamente stiamo pagando anni e anni di politica trasportistica tesa a favorire per svariati moti-

vi il mezzo privato. Ci ricordiamo forse tutti le leggi finanziarie degli anni 70/80, in cui per far quadrare i conti si tagliavano i fondi per i trasporti, così come per la sanità e per la scuola. Viviamo oggi nel paradosso in cui l'estensione chilometrica della nostra rete ferroviaria è più ridotta rispetto agli anni '50 e questo perché sono stati tagliati o chiusi interi tratti e, dal punto di vista tecnologico della sicurezza, inadeguata rispetto alle esigenze di trasporto. Naturalmente non basta dire abbiamo i treni, abbiamo gli autobus, ma sia i treni che gli autobus devono rispondere anche a quelle richieste di comodità e tempi di percorrenza che i cittadini vogliono per i loro spostamenti. Abbiamo quindi la necessità di intervenire su due fronti: il primo è quello appunto di cambiare e migliorare i nostri sistemi trasportistici. Prima ascoltavo l'intervento del nostro amico austriaco e basta poco, probabilmente, per far capire alle persone che c'è un modo diverso di muoversi, che è migliore per lui - in quanto gli porta una migliore qualità della vita, non vivendo lo stress del mezzo privato incolonnato o bloccato dal traffico - ma che è anche migliore per quello che è il suo impatto sull'ambiente. Da qui discende il secondo problema che è quello di carattere culturale. Probabilmente l'auto viene ancora vissuta come una forma di libertà personale, mi sembra che i dati che oggi abbiamo visto vadano a ridimensionare, se non annullare questa dimensione, perché non credo che si possa parlare di libertà personale quando per fare pochi chilometri si impiega quasi un'ora, come dimostravano i dati della Regione. Bisogna intervenire su quest'aspetto diceva molto bene, secondo me, il Dott. Baruzzi prima. Non è attraverso provvedimenti presi da un'amministrazione piuttosto che dalla Regione o dal Governo che si può fare questo; occorre che vi sia una consapevolezza e un percorso condiviso in cui tutti gli attori che siano questi le amministrazioni, i cittadini, le stesse aziende - pensiamo come potrebbe incidere un piano regolatore degli orari per quello che riguarda gli spostamenti o le possibilità di spostamento - siano coinvolti per risolvere questo problema. Vuol dire preoccuparsi della nostra salute e della salute delle generazioni a venire, tenuto conto che quello della mobilità è un settore che incide pesantemente sulla situazione dell'inquinamento con tutte le sue conseguenze.

Allora probabilmente la nostra Pianura Padana sarebbe stata comunque rossa per il satellite dell'ESA, perché ci sono ragioni geografiche e orografiche che rendono questo un catino sul quale gli inquinanti continuano a permanere, però ciò non basta per arrendersi al fatto che questa è la situazione in cui viviamo. Forse non basta neanche dire "incentiviamo le piste ciclabili, incentiviamo i car-sharing e via dicendo", dobbiamo cambiare mentalità e in questo credo che ci possano essere dei buoni presupposti. Finisco prendendo un messaggio inviato da un bambino al nostro sindaco, un messaggio che è stato raccolto dalla Polizia Municipale di Imola in un libricino al termine del saggio di educazione stradale. Credo che rifletta un po' sia quello che diceva la Regione sulla velocità della bicicletta, sia ciò che sottolineava l'amico austriaco. "La bici mette le ali ai piedi, usala dove e quando vuoi, perché non inquina". Grazie.



GUIDO LAFFI

Direttore Dipartimento di Sanità Pubblica Azienda USL di Imola

LAVORO E INCIDENTI STRADALI NEL TERRITORIO

Grazie infinite. Evidentemente l'Assessore Luciano Mazzini aveva il compito di fare un affondo sul versante che gli è caro, come formazione e passione personale, quello dell'ambiente. Aggiungo solo che la cosa difficile da fare per convincere tante persone e noi stessi a migliorare i nostri comportamenti è anche agganciare il linguaggio delle persone, agganciare il loro modo di pensare, il loro modo di fare, il loro modo di sentire. Parlare la stessa lingua che apre la porta ai necessari cambiamenti culturali.

L'ultimo ragionamento della prima parte della mattina lo sviluppo personalmente con l'osservazione degli incidenti stradali dal punto di vista del mondo del lavoro.

In questa immagine (figura 1) vediamo come si sono sviluppati gli infortuni sul lavoro negli ultimi 20 anni nel territorio imolese. I dati sono riferiti a 9 Comuni, in quanto Medicina non faceva ancora parte del Circondario. Gli infortuni sul lavoro sono calati: nel 1982 sono stati 4867, nel 1992 4781, e nel 2003 3632. Sono tuttavia aumentati quelli del terziario: da 800 a 1300. Sono calati molto nel settore agricoltura e sensibilmente nel mondo dell'industria e dell'artigianato (da 3014 a 2726 e 1967). Questi sono i numeri degli incidenti sul lavoro. Il numero degli incidenti stradali nei nostri comuni è circa di 1000 all'anno con circa 1300 feriti all'anno. Gli incidenti mortali si attestano tra i 24-26 deceduti per anno.

Abbiamo quindi voluto vedere la relazione fra gli incidenti stradali e il mondo del lavoro. Che cosa abbiamo osservato? Nel 2002 (figura 2) abbiamo 398 persone incidentate, che corrispondono ad altrettanti incidenti stradali, perché sempre più spesso c'è un solo occupante per auto. Gli incidenti si sono verificati quasi tutti in itinere - cioè andando al lavoro - e altri durante lavoro.

Nel 2003 (figura 3) le persone incidentate sono diventate 468, quasi tutte in itinere e molto meno nel lavoro: 468 persone incidentate è circa il 40% dei feriti complessivi ed è circa il 13% di tutti gli infortunati sul lavoro nel territorio imolese. Ne parlo con enfasi, perché se riusciamo ad aggredire questa nicchia ci accorgiamo che si tratta, di fatto, di una nicchia larga, che comprende tanta parte del problema di incidenti connessi alla mobilità. Le persone incidentate sono state soprattutto maschi, tuttavia osser-

viamo nel dettaglio che nell'industria e artigianato il dato è confermato, mentre nel terziario prevalgono le femmine (132 contro 76). Vediamo poi qualche informazione rispetto alle classi di età. Come potevamo attenderci la maggior parte degli infortuni avviene tra i 20 e i 30 anni (167) e tra i 30 e i 39 anni (153); quindi le classi di età giovani o medio-giovani sono le più interessate da questo fenomeno. Nelle fasce orarie vediamo come siano implicate le prime ore del mattino dalle 6 alle 8 e anche dalle 12 alle 14, evidentemente gli orari di maggiore frequenza dell'andata e ritorno dal lavoro. Richiamo la vostra attenzione su una fascia oraria notturna: infatti solo 31 di questi incidenti in occasione di lavoro sono capitati nella notte, dove evidentemente l'alta mobilità è ridotta.

Qualche analisi sulle sedi corporee dove insistono questi incidenti: il collo è implicato nel 47% dei casi, ma le sedi multiple pur rappresentando solo il 14% dei casi, sono anche più gravi. L'implicazione del collo ci fa domandare: "Portavamo le cinture o no?" Non lo so. In un urto frontale la cintura previene e impedisce questo trauma al collo, mentre nei tamponamenti la presenza del poggiatesta può essere risolutivo. Per quanto riguarda la natura degli infortuni si tratta soprattutto di distorsioni al collo, ma anche contusioni, fratture ecc.

Qualche breve analisi sui Comuni di accadimento, cioè dove queste persone, andando al lavoro o nel lavoro, si sono infortunate (figura 4). Evidentemente Imola è il comune più interessato per la rete viaria che dispone e presenta il maggior numero di incidenti anche in ambito lavorativo. Però notate che Dozza, un comune con popolazione relativamente ridotta, è sede di un 9% di questi infortuni superando addirittura Castel San Pietro che ha una popolazione almeno 5 volte maggiore.

Si può anche sviluppare qualche ragionamento geografico su questa analisi. Rispetto alla residenza degli incidentati il numero di incidenti è rapportato a 1000 abitanti (figura 5). Abbiamo quindi tassi confrontabili non assoluti e notiamo che gli imolesi hanno un tasso di incidentalità di 3.8 ogni 1000 abitanti, Borgo Tossignano ha il 6.22, Castel del Rio il 4, un tasso in crescita perché i cittadini di questi paesi usano molto di più l'auto per recarsi al lavoro. Però è anche evidente che l'amministratore di questi Comuni ha un problema di salute maggiore degli altri Comuni e può lavorare per un miglioramento.

Dunque la mobilità rispetto al lavoro è una relazione che determina degli incidenti stradali e quindi feriti e morti, un evento dannoso concreto e visibile. Il fatto che si sia verificato quest'anno esprime anche una probabilità in assenza di cambiamenti che si ripeta l'anno prossimo. La strada è pertanto un fattore di rischio che, come tutti i fattori di rischio, va studiato per poi essere ridotto.

Ogni intervento preventivo ha un suo centro e questa volta il punto sui cui ragionare è la mobilità nel lavoro e nel tragitto casa-lavoro, detta in itinere.

Più spesso quando c'è sensibilità, si è costretti a dire che il rischio 'strada' è un rischio diffuso, un rischio di tutti, però, aggiungo, anche un rischio trasparente come un vetro. Non è davanti ai nostri occhi, poiché l'automobile esprime anche la nostra libertà. Oppure possiamo dire che c'è già il Codice della Stra-

da che lo regola, ma perché non evidenziare che molti lavoratori hanno il rischio strada per il loro lavoro e forse tutti noi lavoratori abbiamo il rischio strada sul percorso casa - lavoro? Perché non utilizzare la tecnologia disponibile e la legislazione di prevenzione che abbiamo, la giurisprudenza, gli elementi assicurativi? L'INAIL assicura questi lavoratori, perché non affrontarlo utilizzando le leggi che sono già in gioco, nella Legge 626 del '94?

La legge 626 del '94 esprime precisi obblighi del datore di lavoro di valutare tutti i rischi per la sicurezza e la salute per i propri dipendenti, dunque anche il rischio strada. Se rielaboriamo il documento di valutazione, aggiornando le misure di prevenzione, che includono la fornitura di dispositivi di protezione individuale, la cintura di sicurezza deve essere valutata come un dispositivo di protezione individuale, come le scarpe anti-infortunistiche dove c'è pericolo di caduta di gravi. Non conosciamo solo la cintura, ma quando ci spostiamo in occasione di lavoro o recandosi al lavoro, essa rappresenta lo strumento che il datore di lavoro ci mette a disposizione. E' un suo dovere d'informazione verso il lavoratore.

Anche i lavoratori hanno degli obblighi ben precisi: di osservare le disposizioni, di utilizzare correttamente i macchinari, sostanze, utensili e mezzi di trasporto, nonché dispositivi di protezione, ma hanno anche l'obbligo di segnalare immediatamente le deficienze dei dispositivi di protezione. Un esempio nel caso dell'automobile: se la Panda bianca utilizzata dai miei collaboratori per andare nel territorio, non ha una cintura di sicurezza efficiente o non ha i freni sufficienti, il lavoratore è obbligato a segnalarlo, è comunque obbligato ad essere all'interno di un sistema che si occupa di questi aspetti. Tutto ciò lo desumiamo dalla 626 e dalla nostra esperienza. Il datore di lavoro si deve occupare in maniera costante, razionale e metodica del fatto che i suoi lavoratori usino la cintura di sicurezza, deve entrare in questa ottica. Come si occupa che i lavoratori portino l'elmetto nelle aziende edili, deve occuparsi anche di questo, è un problema di cui deve farsi carico. Il datore di lavoro deve dare dei tempi idonei per coloro che hanno dei tragitti da fare, non deve dare dei tempi stretti che portano come necessità l'andare forte, perché la velocità determina un aumento del rischio. Deve occuparsi dei tragitti - può essere banale scusatemi - ma il datore di lavoro deve preoccuparsi, aiutato dal Mobility Manager, del tragitto di chi va a fare assistenza sanitaria, a consegnare del materiale: si possono fare tante strade, strade più pericolose ed altre meno. Il datore di lavoro deve anche ragionare e verificare se il proprio accesso aziendale - uscita ed entrata dei lavoratori - è a rischio oppure no. E' il caso della stessa SACMI, che ha forte attenzione su questo problema. Il suo accesso aziendale può essere molto migliorato sulla via Selice. Altro esempio: il telefonino. Il datore di lavoro deve fornire l'auricolare, verificando che sia utilizzato, una cosa che noi stiamo facendo nell'Azienda USL di Imola. Deve inoltre preoccuparsi della manutenzione, scegliendo i mezzi più sicuri, soprattutto quando cambia il parco auto. A parità di costi infatti esistono auto più sicure, alcune per esempio hanno un allarme che si attiva quando la cintura di sicurezza non viene allacciata. Deve poi occuparsi che la mobilità sia minima e sicura, ad esempio quando andiamo a Bologna per lavoro, perché non

prendiamo il treno invece dell'auto? Stiamo sbagliando, secondo me, tanto che il datore di lavoro e il Mobility Manager possono occuparsi anche di questo, non trattandosi di un lusso, ma di un dovere da gestire; deve studiare la mobilità alternativa all'autovettura tradizionale, come ci ha insegnato il nostro ospite austriaco. Le autovetture elettriche, che ho provato in questi giorni, sono più sicure in quanto inducono meno a quello spirito da Schumacher tipico in Romagna, portano invece ad essere più sereni e pacati, più modesti nella guida. Si tratta di usare lo strumento per raggiungere un luogo e non di esprimere una potenzialità di guida come i piloti di Formula Uno. Il datore di lavoro deve anche occuparsi della mobilità collettiva. I gruppi di lavoro del PPS hanno ragionato sul car-pooling e sul car-sharing e suggerisco di invitare i lavoratori a ragionarci insieme: "Ti interessa un pulmino che venga a prenderti dalla Pedagna per portarti in azienda, competitivo con la tua auto, veloce, comodo e diretto? Se ti interessa sottoscriviamo un patto: io ti metto a disposizione un piccolo autobus elettrico o a metano per una mobilità più corretta". Naturalmente anche il lavoratore deve metterci del suo, verificare gli automezzi, come dicevamo prima, deve usare la cintura e anche il poggiatesta, deve assumere uno stile di guida corretto. Anche il nostro stile di vita è da migliorare: non dobbiamo guidare quando siamo al limite dell'etilometro.

Per concludere sottolineo che nel rapporto di valutazione deve entrare il rischio 'strada', cioè deve essere scritta e comparire un'analisi di questo rischio. Ovviamente il rapporto dei rischi strada deve avere una dimensione chiara, entrando in una graduatoria dei rischi. Il rischio strada per un'azienda come la Cooperativa Trasporti di Imola ha un valore alto, mentre per un'azienda metalmeccanica è inferiore, però deve esserci.

I nostri servizi della Medicina del Lavoro dell'Azienda USL cominceranno a verificarlo con modalità di integrazione e collaborazione che ci è familiare, però è un'operazione che va fatta con un'intensità della verifica in relazione alla gravità dei rischi .

Da ultimo ho una proposta molto semplice che tengo in serbo da un po' di tempo: perché non realizziamo una campagna di sensibilizzazione sulla cintura di sicurezza perché venga adottata nel 100% dei casi nelle aziende pubbliche e nelle grandi aziende private? Nel 100% dei casi. Il Dott. Alberto Minardi, che coordina con me il Piano per la Salute, m'insegna che l'epidemiologo di sanità pubblica ha in mente il 100% della popolazione. Perché non ci occupiamo affinché venga fatto? Sappiamo che se ci fosse l'utilizzo del 100% della cintura di sicurezza avremmo a Imola per ogni anno 4 o 5 morti in meno. Perché non lo facciamo negli enti pubblici, ma anche tra chi gestisce l'assistenza, gli organi di polizia, le grandi aziende? Ci sono alcuni che sono esentati dall'uso della cintura come la polizia municipale, i carabinieri, la polizia stradale, i nostri mezzi di soccorso. Se sono esentati, perché non la usano ugualmente e sono di esempio positivo per i cittadini?

Ringrazio per l'attenzione e vi do l'appuntamento a dopo il coffee-break. Grazie.

Figura 1

INFORTUNI SUL LAVORO				
ANNO	INDUSTRIA / ARTIGIANATO	AGRICOLTURA	TERZIARIO	TOTALE
1982	3014	1027	826	4867
1992	2726	934	1121	4781
2003	1967	338	1327	3632

Figura 2

INCIDENTATI IN ITINERE E IN ORARIO DI LAVORO - ANNO 2002

	ITINERE N°	LAVORO N°	TOTALE N°
INDUSTRIA / ARTIGIANATO	204	19	223
TERZIARIO	102	63	165
AGRICOLTURA	10	0	10
TOTALE	316	82	398

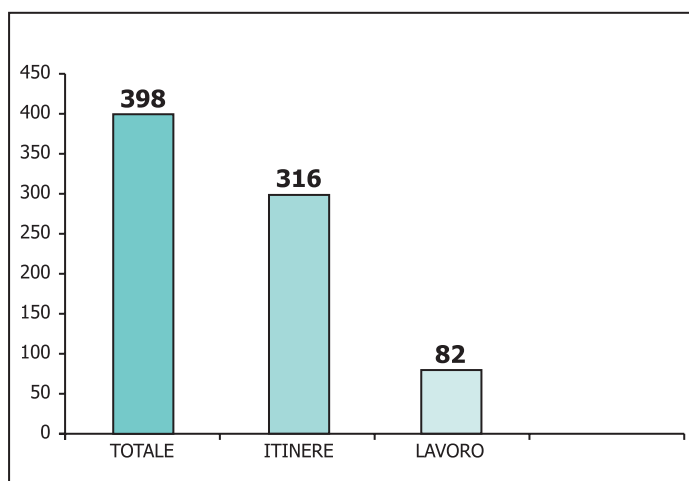
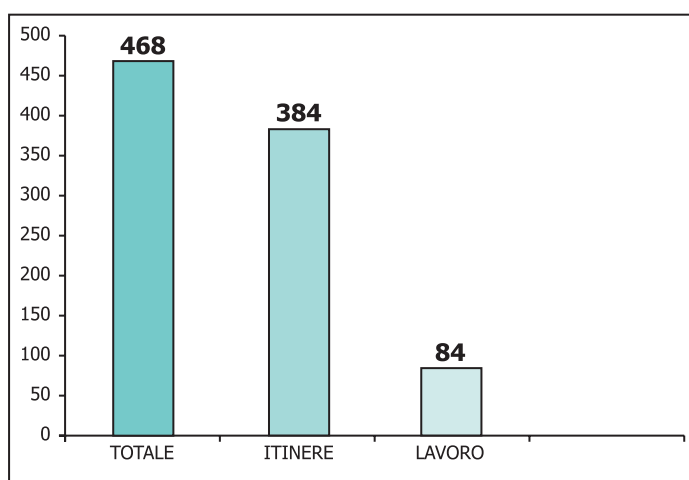


Figura 3

INCIDENTATI IN ITINERE E IN ORARIO DI LAVORO - ANNO 2003

	ITINERE N°	LAVORO N°	TOTALE N°
INDUSTRIA / ARTIGIANATO	228	19	247
TERZIARIO	149	59	208
AGRICOLTURA	7	6	13
TOTALE	384	84	468



**INCIDENTATI IN ITINERE E IN ORARIO DI LAVORO
RIGUARDANTI LAVORATORI DI AZIENDE DEL CIRCONDARIO IMOLESE
DISTRIBUZIONE SECONDO I COMUNI DI ACCADIMENTO - ANNO 2003**

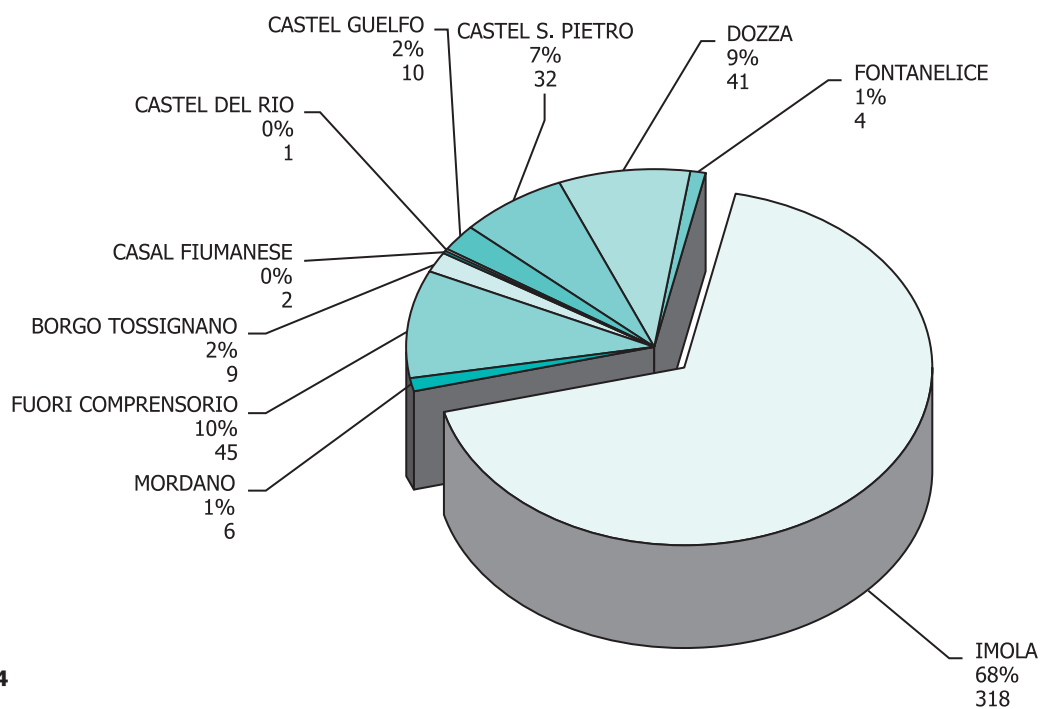


Figura 4

**INCIDENTATI IN ITINERE E IN ORARIO DI LAVORO
RIGUARDANTI LAVORATORI DI AZIENDE DEL CIRCONDARIO IMOLESE
SUDDIVISI PER COMUNE DI RESIDENZA
TASSI DI INCIDENTALITA' RELATIVI AI COMUNI DI RESIDENZA (per 1000 ab.) - ANNO 2003**

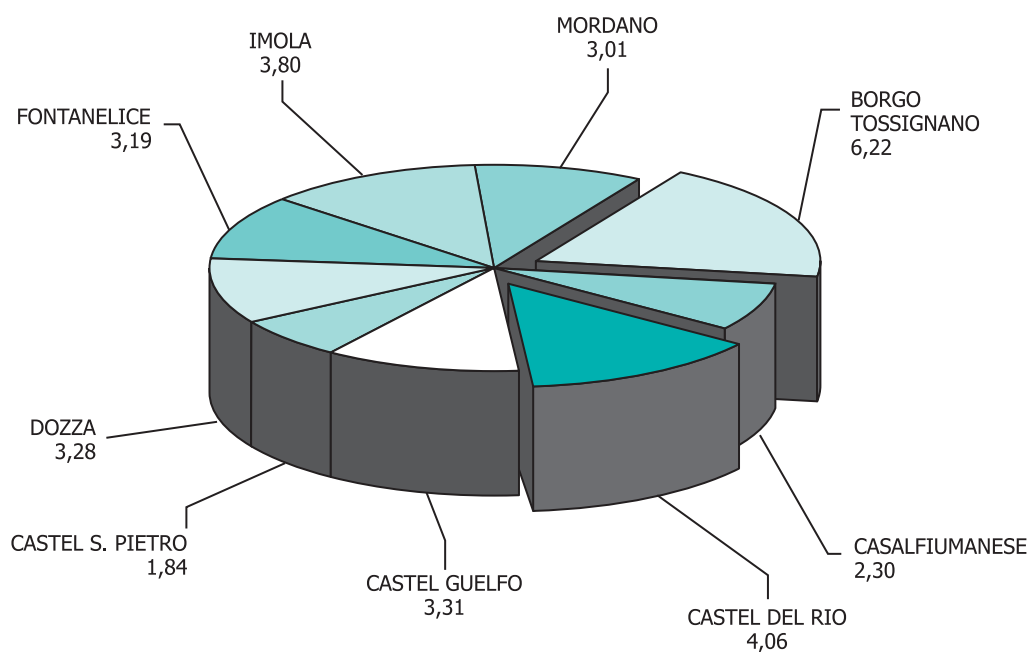


Figura 5



IVAN TRENTI

Direttore Generale Azienda USL di Imola

Grazie e buon giorno a tutti.

Oltre a portare il saluto dell'Azienda - doveroso e spero gradito - vorrei fare un brevissimo commento al tema di oggi: vi sono stato stimolato anche da alcuni interventi di questa mattina, che sono stati interessanti, oltre che graditi.

L'amico austriaco (mi permetta di chiamarlo semplicemente "John") è stato molto simpatico ma anche molto efficace; infatti, dovete sapere che il presidente Errani include negli obiettivi che dà ai Direttori Generali anche quello di far felici i dipendenti. L'endorfina mi interessa dunque come componente fondamentale della mia missione, e quando ho ascoltato l'intervento di John ho sentito quasi un rimorso. Vi spiego il perchè.

Quando sono arrivato in questa azienda vigeva un accordo: i dipendenti beneficiavano di un servizio navetta (garantito dall'Azienda) con cui erano trasportati in mensa a metà della giornata lavorativa, mensa che era stata spostata dall'ospedale vecchio all'ospedale nuovo.

Il servizio straordinario è stato in seguito prorogato: è ormai attivo da un paio d'anni e sono una decina di dipendenti che lo utilizzano.

Dopo gli interventi di questa mattina mi sono persuaso che sia giusto, da lunedì prossimo, mettere a loro disposizione la *bike-sharing* (togliendo il servizio navetta), in modo da garantire loro la felicità grazie all'aumento dell'endorfina....

A parte le battute: essere concreti è una necessità, e io terrò in grande considerazione le cose che sono state dette, perché il nostro territorio ci consente di fare delle valutazioni in merito.

Non siamo in città come Roma - dove ci sono una serie di difficoltà; qui possiamo davvero intervenire e fare qualche cosa. Anche per questo penso che l'incontro di oggi sia molto importante, non solo come occasione di partecipazione, ma anche per il tema che tratta.

L'intervento di Buzzoni, che ho sentito e che mi è piaciuto moltissimo, mi ha colpito particolarmente: sono convinto anche personalmente che abitudine, pigrizia, e diffidenza verso il cambiamento determi-

nino certe situazioni di inerzia che vanno rimosse. Le persone devono essere coinvolte: va data loro la possibilità di conoscere le motivazioni del cambiamento e vanno rese partecipi di un progetto in cui “ognuno di noi deve cambiare” (cito le testuali parole di Buzzoni).

Modificare questi atteggiamenti è difficile ma assolutamente indispensabile, perché il valore del benessere legato al tema anche della mobilità è un valore molto più importante rispetto alla sedentarietà e alla pigrizia che spesso ci accomuna.

Basti pensare che l'inquinamento rappresenta un'aggravante di peso per le patologie respiratorie, che diventeranno sicuramente sempre più rischiose e diffuse nei prossimi anni, rispetto a quanto lo sono già ora nell'Unione Europea.

Dalla mobilità deriva anche l'infortunistica stradale - come ha illustrato il Dott. Laffi; quegli incidenti che spesso uccidono i nostri giovani e, ma non solo, perchè a volte – purtroppo – da loro si originano anche gravissimi problemi di carattere sociale. Abbiamo la possibilità di far fronte a questi casi grazie all'ospedale di Montecatone, un centro di riabilitazione d'alta qualificazione, al quale accedono moltissimi ragazzi vittime di incidenti: basterebbe visitarlo per capire quanti drammatici problemi sociali nascono da situazioni di questo tipo.

E poi non va dimenticato lo stress: basti pensare anche solo al tempo sprecato per cercare parcheggio: nervosismo, problemi cardio-vascolari, ipertensione.... Se utilizzassimo parte di quel tempo, non dico tutto, ma anche solo un terzo, per fare attività motoria, non avremmo già realizzato una prevenzione assolutamente efficace dando anche una risposta in tema di salute, sia ai nostri cittadini che a noi stessi? Per fare fronte a questi problemi, che sono gravi e difficili e che nascono da abitudini radicate – è stato detto addirittura che risalgano al 1700 - credo che si debba far squadra, in un impegno comune che ci veda coinvolti nell'apportare il nostro personale contributo alla soluzione; come diceva Buzzoni, “in un progetto in cui noi stessi dobbiamo cambiare”.

Per quanto riguarda l'Azienda USL di Imola, c'è un dovere costante nel sostenere il PPS: il Dott. Laffi e il Dott. Minardi coordinano il progetto e supportano benissimo la Conferenza dei Sindaci; stiamo facendo moltissimo e abbiamo l'apprezzamento e l'attenzione della Regione.

Poniamo sempre di più l'attenzione al “tema salute”, più che al “tema sanità”; come Azienda siamo orientati verso la prevenzione, verso temi che potrebbero essere trascurati perchè apparentemente non contingenti, ma che, al contrario, nel nostro territorio sono al centro dell'attenzione. In particolare, abbiamo nominato il Mobility Manager e lo abbiamo avviato ad una formazione comune con altri Mobility Manager di importanti aziende di questo Circondario.

Prendiamo molto sul serio l'impegno che Laffi raccomandava, e cioè l'attenzione del datore di lavoro all'utilizzo dei mezzi da parte dei lavoratori. Dato che abbiamo un sistema territoriale piuttosto sviluppato, i nostri lavoratori e professionisti sono spesso sugli automezzi; in questa circostanza mi prendo

anche un impegno pubblico, cioè quello di modificare il nostro parco auto in modo graduale, ponendo la dovuta attenzione al tema dell'inquinamento.

Non solo, l'interesse che ci spinge è tale e tanto che oggi sono presenti gli operatori del Dipartimento di Sanità Pubblica, e questa presenza al Convegno varrà loro come corso di aggiornamento obbligatorio.

Per quanto ci riguarda, concludo affermando che come Azienda saremo sempre molto attenti a delle proposte in tema, perché questi argomenti sono davvero di grande importanza.

Grazie per l'attenzione. Mi complimento con gli organizzatori dell'iniziativa e vi auguro buon lavoro.





Moderatore:
ALBERTO MINARDI

Coordinatore Piano per la Salute del Circondario Imolese

TAVOLA ROTONDA

Mi sembra che il saluto del Dott. Trenti, più che un saluto, sia stato il primo intervento della tavola rotonda, nel senso che quello che sostanzialmente ci aspettiamo da questa tavola rotonda è l'espressione e la descrizione di esperienze avviate. Penso in particolare all'Ing. Sgubbi e all'Ing. Ferri, alle iniziative che abbiamo fatto, agli impegni che verosimilmente ci assumiamo all'interno di questo percorso. Poche osservazioni per introdurre questa tavola rotonda ed il suo significato.

E' evidente che dopo una introduzione ampia sulla tematica, vorremmo adesso cercare di andare più direttamente al cosa fare in ambito locale circondariale. Questa mattina il Sindaco Marchignoli coglieva un punto, e cioè diceva: questo Convegno non è un Convegno che si colloca in maniera estemporanea, rispetto ad un percorso, ma è invece un Convegno che si colloca all'interno della progettualità del PPS e di fatto discute dell'organizzazione del Mobility Management, tenuto conto che uno degli obiettivi fondamentali del PPS in tema di inquinamento e di riduzione degli incidenti stradali è proprio quello di promuovere - in particolare all'interno delle aziende con più di 300 dipendenti - l'organizzazione del Mobility Management. Attraverso la rete dei Mobility Manager è possibile decodificare le modalità con le quali i dipendenti delle aziende pubbliche e private si recano al lavoro, per cercare di comprendere insieme a loro quali sono le proposte praticabili di cambiamento. E' evidente, quindi, che la tematica dell'organizzazione della mobilità casa-lavoro è fondamentale e si colloca perfettamente accanto ad altre tematiche che sono state individuate come il trasporto casa-scuola, che prevede la responsabilizzazione e individuazione di Mobility Manager all'interno delle scuole medie superiori. Infatti quel percorso di conoscenza, che riteniamo indispensabile per le attività lavorative, deve avvenire anche tra la popolazione scolastica, decisiva nel momento in cui prospettiamo dei cambiamenti culturali. E' evidente che intervenire sulle giovani generazioni e responsabilizzarle attraverso un percorso conoscitivo e formativo è un elemento fondamentale, poiché butta un seme in grado di germogliare. Detto ciò possiamo ad ascoltare i punti di vista presentati da persone che di fatto collaborano quasi tutte con il PPS, oltre a nuovi ingressi come l'assessore Nadia Castagnari del Comune di Castel San Pietro Terme.

Darei ora la parola all'Ing. Mauro Ferri che è stato il precursore dei Mobility Manager a livello Imolese, perché ha partecipato in questa veste fin dall'inizio all'elaborazione del PPS.



MAURO FERRI
Mobility Manager Sacmi Imola

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Buon giorno a tutti. In qualità di Mobility Manager della Sacmi vorrei iniziare salutando tutti e dicendo che è un piacere per la nostra azienda aver partecipato all'organizzazione di questo Convegno, sia per la qualità dei relatori che per la folta presenza di pubblico, che stanno a testimoniare l'importanza dell'argomento che stiamo trattando.

Ho iniziato fattivamente la mia attività come Mobility Manager circa 2-3 anni fa; oggi questa attività ha una cadenza continuativa e si è sviluppata in collaborazione con tutte le istituzioni, tra cui Comune, Azienda USL, Polizia Municipale. Stiamo lavorando principalmente in 3 direzioni:

- l'attività propedeutica alla realizzazione - ancora in corso - della riqualificazione di Via Selice;
- l'attività all'interno del Piano per la Salute;
- l'attività istituzionale del Mobility Manager, che deve svilupparsi nell'ambito della normativa che ha istituito questa figura e indica quali sono i passi da svolgere all'interno e all'esterno dell'azienda. A quest'ultima parte in questi ultimi mesi stiamo lavorando direttamente in collaborazione con il servizio mobilità del Comune.

Per quanto riguarda la riqualificazione di Via Selice, siamo intervenuti nella definizione del progetto e con un contributo economico, ma abbiamo anche partecipato alla definizione di un progetto d'informazione/formazione che coinvolge i dipendenti Sacmi, per aiutarli a conoscere e valutare possibili nuovi comportamenti legati all'utilizzo dei mezzi ed alla mobilità. C'è un forte incentivo da parte dell'azienda a partecipare e a sostenere la riqualificazione della via Selice, perché tutti i propri flussi (dipendenti e merci, fornitori e clienti) vertono su questa via. In particolare, abbiamo un problema di attraversamento della Selice, in quanto il parcheggio riservato ai dipendenti si trova di fronte alla Sacmi sul lato opposto della Selice stessa. Questo attraversamento, non essendo presidiato ed essendo caratterizzato da un forte flusso di pedoni e mezzi contemporaneamente, è sempre stato una grande fonte di pericolo. Partendo da quelli che sono i comportamenti stradali comuni e partendo da quelli che possono essere i comportamenti stradali modificati dopo la riqualificazione della via,osterremo degli incontri

con gli stake-holders aziendali per poi allargarli ai dipendenti aziendali, al fine di far comprendere come i comportamenti nell'utilizzo delle infrastrutture e dei mezzi possono migliorare, diventando più sicuri e possono determinare un minor impatto sull'ambiente.

La seconda azione su cui abbiamo lavorato è quella relativa al Piano per la Salute. Come Sacmi ho partecipato personalmente al gruppo di lavoro sull'inquinamento ambientale, che era stato individuato come fattore di rischio principale dalla popolazione imolese e in particolare all'inquinamento ambientale determinato dalla mobilità e dai mezzi circolanti sulle strade. All'interno di questo gruppo di lavoro abbiamo individuato una serie di azioni che possono essere attuate e servire per mitigare questo fattore di rischio. Adesso stiamo lavorando con l'Ing. Sgubbi ad un progetto di coinvolgimento di tutti i Mobility Manager delle principali aziende e istituzioni del territorio imolese. Lo scopo è quello di fornire a queste persone strumenti e mezzi per iniziare ad operare all'interno delle aziende, producendo quei piani di spostamento casa-lavoro che sono uno degli scopi principali della normativa che ha istituito la figura del Mobility Manager.

La terza azione prevede appunto l'aggregazione tra i Mobility Manager, un'attività che negli ultimi mesi è sfociata in diversi incontri di formazione/informazione, fornendoci i primi strumenti pratici per operare all'interno delle nostre aziende. Presenti, oltre a me, i Mobility Manager della Cefla, del Comune, dell'Azienda USL di Imola, di Hera e saltuariamente di New Holland e Irce. Quindi un gruppo di tecnici già abbastanza ampio con cui iniziare a confrontarsi e a scambiarsi conoscenze e competenze. Il primo risultato è che ora abbiamo gli strumenti per cominciare a sensibilizzare maggiormente i nostri colleghi su questa problematica. Ma soprattutto abbiamo oggi i primi mezzi per analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei nostri colleghi, attraverso la produzione di un questionario che una volta compilato, ci permetterà di aggregare i dati e di farci un quadro aziendale complessivo di come avvengono gli spostamenti dei lavoratori dell'azienda. Questa è la base analitica da cui potremo partire per fare un piano degli spostamenti casa-lavoro, primo scopo definito dalla normativa. Dal punto di vista dei miei impegni in qualità di Mobility Manager Sacmi, il primo è quello di realizzare questa indagine insieme al primo piano di spostamenti casa-lavoro. Dal punto di vista degli investimenti in azienda, primo obiettivo è quello di migliorare la fruibilità dei parcheggi aziendali che nel periodo estivo sono molto utilizzati, per quanto riguarda le moto e le biciclette, attraverso un ampliamento degli stessi e attraverso la creazione delle condizioni per avere una maggiore sicurezza contro i furti.

Volevo concludere con una brevissima esperienza personale legata alla mia attività in Sacmi, che è anche un messaggio rivolto agli amministratori. Spesso mi sono trovato a discutere animatamente con i miei colleghi durante l'attività di riqualificazione della via Selice, quasi a dover difendere il progetto. Questo, perché da un certo punto di vista c'è un disagio temporaneo dovuto all'esecuzione dei lavori e da un altro punto di vista c'è la mancanza della percezione, da parte dei cittadini, di quello che è proba-

bilmente un quadro complessivo d'interventi che puntano a migliorare la viabilità sul territorio. Culturalmente il cittadino si sente legato all'auto e all'ormai falso concetto di libertà di movimento che ne deriva. Pertanto l'intervento di riqualificazione della via Selice viene vissuto esclusivamente come una limitazione della velocità dei flussi. Per questo vorrei sottolineare, e ritengo che possa essere anche un suggerimento per gli amministratori, che è importante inserire questi interventi nell'ambito di un quadro complessivo di interventi, comunicando ed evidenziando che questo intervento non è un'azione fine a se stessa, ma rientra in un quadro complessivo di azioni per migliorare complessivamente l'offerta di viabilità. Questo è un ragionamento di cui abbiamo parlato nei giorni scorsi con l'Ing. Sgubbi che mi raccontava quanti sono gli interventi già progettati, pianificati, mentre il cittadino non ha sempre questa visione così ampia, motivo per cui spesso si contrappone al singolo intervento, cogliendone solo l'aspetto critico.

Desidero inoltre riprendere quello che ha detto all'inizio il Sindaco Marchignoli e cioè che è importante investire in infrastrutture. Per quanto riguarda la Sacmi in particolare e tenuto conto della quantità e della particolarità (molto traffico pesante e molti carichi eccezionali), ci sarebbe la necessità di avere altri sbocchi, oltre a quello della Selice, e penso non troppo velatamente ad un maggiore utilizzo di via Laguna o comunque ad uno sbocco e ad una direttrice sul lato est del nostro insediamento. Insistere sugli investimenti è dunque importante, facendolo in maniera organica e tenendo conto delle esigenze delle grandi realtà industriali e non presenti sul territorio. Grazie.

(Moderatore)

Vedete come l'Ing. Ferri ha fatto un punto molto preciso. I problemi vanno delineandosi dal generale al particolare, fino al furto delle biciclette, alla viabilità ecc. Leggiamo già le proposte di cambiamento, investimento e modifica della viabilità, che vengono poste all'ente pubblico. Adesso l'Ing. Sgubbi avrà modo di fare il suo ragionamento su queste ed altre questioni, soprattutto, credo, rispondendo ad una domanda: "Come facciamo a mettere in valore le ottime cose che abbiamo già fatto, e che sono state dette anche qui questa mattina, in un sistema più generale che in qualche modo chiami in causa la responsabilità personale dei cittadini imolesi?"



GIANCARLO SGUBBI
Mobility Manager Comune di Imola

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Buongiorno a tutti. Mi presento: sono Giancarlo Sgubbi e sono responsabile del servizio Mobilità, Trasporti e Sicurezza Stradale del Comune di Imola, che mi ha nominato, oltre che responsabile della mobilità aziendale del Comune - quindi Mobility Manager aziendale del Comune - anche Mobility Manager di Area. Vedremo meglio in seguito quali sono questi compiti.

Rispetto alla domanda che poneva il Dott. Minardi, ritengo opportuno, vista la presenza dell'Assessore, lasciare a lui lo spazio per una risposta in termini generali. Mi limito a dire che la scelta del Comune di unificare in un'unica struttura queste tematiche estremamente complesse, dà l'idea di una strategia: temi così complessi vanno affrontati in una modalità la più organica possibile, mettendo insieme sia gli aspetti pianificatori/gestionali che gli aspetti infrastrutturali. Compito non facile, ma il tema è di estrema attualità.

Sul piano concreto, come Comune, abbiamo già iniziato a redigere il nostro piano per gli spostamenti casa-lavoro, perché vorremmo fare un po' da cavia. Quando si avvia qualche nuova attività sul territorio è meglio averla prima sperimentata "sulla propria pelle", piuttosto che limitarsi ad insegnare agli altri cosa fare. Vorremmo cioè che questa esperienza diventasse lo stimolo e l'esempio da proporre poi alle altre aziende.

Abbiamo, innanzitutto, degli strumenti normativi che ci richiamano a questi compiti. In Italia la figura del Mobility Manager si è sviluppata a partire dal '98 con il Decreto "Ronchi" - quello sulla mobilità sostenibile in aree urbane - che ha obbligato le aziende più ampie, vale a dire quelle con più di 300 dipendenti per singola unità locale e complessivamente con più di 800 dipendenti, a redigere il piano di spostamento casa-lavoro dei dipendenti. Successivamente è stato fatto un altro decreto che indicava il Mobility Manager di Area come la figura di supporto e di coordinamento dei vari responsabili all'interno dello stesso territorio, proprio per mettere assieme, coordinare e organizzare le azioni che i singoli piani aziendali devono sviluppare, sempre nell'ottica di attuare politiche di maggiore efficienza e di attenzione all'ambiente.

Il concetto innovativo rispetto al passato è che la mobilità è un fenomeno complessivo che affonda le sue radici nei comportamenti individuali delle persone. Nel tempo ci si è accorti che l'idea di affrontare efficacemente questo fenomeno solo con misure infrastrutturali può non essere sufficiente, in quanto, assieme a tali misure, bisogna agire sulla domanda di mobilità, cioè sulle abitudini con cui le persone si muovono, ponendo attenzione ai costi economici, ambientali e sociali. In altre parole questo è il concetto di sostenibilità, rispetto al quale è necessario intervenire a tutto campo per cercare di rendere il sistema complessivo più efficiente e sostenibile.

In termini concreti: si parlava dell'elevatissimo numero di auto per abitante nel nostro territorio. Indubbiamente uno degli obiettivi di fondo è la gestione dell'uso dell'auto privata per contenerne l'utilizzo. Un dato sul nostro territorio ci indica che già oggi gli spostamenti del mattino sono effettuati per un 13-14% in bicicletta; però abbiamo ancora un 25% degli spostamenti in auto per distanze inferiori ad un 1,5 km. Ora, pensate al beneficio che si otterrebbe se solo riuscissimo a intercettare anche una parte di questi spostamenti, visto che non si parla di un fenomeno marginale ed è un elemento di grandissima concretezza.

Per quanto concerne il piano della mobilità all'interno delle aziende, questo si esplica attraverso azioni che possono variare da azienda ad azienda: il car-sharing, cioè l'auto condivisa, il car-pooling, la promozione del trasporto pubblico locale, l'intervento sullo stesso parco mezzi circolante.

Come Comune abbiamo chiesto alle aziende con più di 300 dipendenti di nominare il proprio responsabile di mobilità aziendale che ha il compito di redigere il piano di spostamenti casa-lavoro all'interno della propria azienda.

Il Mobility Manager di Area, invece, da un lato coordina queste persone, dall'altro ha il compito di mettere in sinergia questi piani, perché occorre stringere delle alleanze rispetto anche alle azioni da attuare, e mettere in collegamento fra di loro aziende che si trovano sulla stessa strada. Qui siamo alla SACMI, ma 50 metri più avanti c'è la CEFLA con più di 1000 dipendenti, ed è chiaro che la loro collaborazione può aiutare a rendere più efficiente, e anche meno oneroso, l'intervento sulla mobilità.

Gli interventi che ognuno può mettere in campo sono svariati e la fantasia, in qualche modo, è un preciso compito di chi opera, come abbiamo visto nel caso austriaco e della Regione Emilia-Romagna.

Attualmente sono 8 le Aziende di Imola che hanno già nominato il Mobility Manager e ciò complessivamente coinvolge più di 5000 dipendenti, quindi un numero già alquanto significativo. Ci aspettiamo che queste aziende producano il proprio piano di spostamenti casa-lavoro, mentre il nostro primo passo è stato quello di mettere in piedi un supporto formativo ai Mobility Manager aziendali, perché crediamo che darsi un linguaggio comune, fare tesoro delle esperienze fatte da altri, sia fondamentale; abbiamo poi anche fornito loro una sorta di "kit di lavoro" e altri strumenti, come, ad esempio, un questionario-tipo da proporre ai dipendenti.

Seguirà il passo successivo: ogni azienda ci consegnerà il proprio piano della mobilità, che permetterà di avviare accordi tra l'azienda stessa e il Comune.

Aspettiamo di vedere i primi risultati.

Grazie.

(Moderatore)

Grazie all'Ing. Sgubbi per la panoramica sulle azioni che insieme, possiamo dire, abbiamo in animo di fare. Adesso darei la parola al Dott. Erik Lanzoni, responsabile commerciale Micro-Vett, che ci parlerà del significato e dell'importanza dei mezzi di locomozione ad energia elettrica.



ERIK LANZONI
Responsabile Commerciale Micro-Vett

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Buon giorno a tutti. Un ringraziamento dovuto agli organizzatori del Convegno. Sarò brevissimo e voglio essere concreto. Mi riallaccio subito all'intervento fatto dall'Ing. Sgubbi che ha parlato della necessità di intervenire a tutto campo nel settore della mobilità. E' vero, perché la mobilità va vista come un mosaico composto da tantissimi tasselli. Possiamo, tuttavia, individuare due grandi tasselli: la mobilità individuale e quella di flotta.

Per mobilità individuale s'intendono i servizi alla persona, si tratta di servizi di trasporto pubblico locale, sono tutte le azioni che riguardano il car-sharing, il car-pooling, la mobilità ciclistica. Tutte queste azioni rientrano nelle politiche di Mobility Management e hanno in comune fra di loro il fatto che incidono sulle nostre abitudini, implicando dei cambiamenti sui nostri comportamenti. E' difficile per noi abbandonare l'auto per andare al lavoro, pur esistendo delle alternative come la bicicletta e i mezzi pubblici, anche se noi possiamo prendere l'autobus, il treno o il tram dove c'è. L'altro tassello rappresentato dalla mobilità di flotta include tutta quella serie di servizi che devono necessariamente essere erogati per il normale funzionamento della città: sono i servizi di trasporto merci, i servizi di raccolta rifiuti, i servizi tecnici del comune, cioè i servizi di pubblica utilità.

Da una ricerca del Politecnico di Milano si è evidenziato che il 30% del parco veicoli che lavora all'interno della città è rappresentato da questa tipologia di veicoli, cosiddetti di flotta, mentre i veicoli legati alla mobilità individuale, autobus e mezzi pubblici a parte, vengono utilizzati per spostamenti individuali, quindi la mattina per recarci da casa al posto di lavoro e la sera per ritornare a casa. Tutti gli altri tipi di veicoli, quindi questo 30%, lavorano tutto il giorno nella città con un grandissimo impatto in termini di inquinamento ambientale. D'altro canto sono tutti veicoli che non possono essere fermati e hanno deroghe al blocco del traffico.

Se poi, basandosi sempre sui dati del Policlinico di Milano, andiamo a vedere la ricerca, leggiamo che la media a livello italiano dei chilometri percorsi in città da questi veicoli è inferiore a 35 km. Ciò significa a livello teorico che tutte queste tipologie di veicoli sono sostituibili con mezzi elettrici, che non

hanno alcun tipo di emissione nel contesto d'uso. A livello locale, pertanto, è importantissimo iniziare a disinquinare la città, ovvero il corpo in cui vive l'80% della popolazione italiana e dove si concentra maggiormente l'inquinamento.

L'inquinamento in ambito urbano è dovuto per il 50% ai sistemi dei trasporti, il restante 25% è imputabile all'industria e all'attività produttive, mentre il restante 25% alle caldaie e al riscaldamento. In ambito urbano il traffico è dunque la prima causa dell'inquinamento. Senza andare lontano, se andiamo a vedere i progetti che Micro-Vett ha effettuato con le amministrazioni comunali, scopriamo che in 5 anni abbiamo fatto risparmiare alla città notevoli tonnellate di agenti inquinanti che non sono state emesse con chilometri percorsi da veicoli elettrici. Ad esempio, a Ravenna per la raccolta dei rifiuti ci sono già veicoli elettrici; sono stati in servizio per più di 12 anni e sono stati rinnovati solo in questi giorni. Ricordo che il già citato decreto "Ronchi" del '98 destinava agli enti locali e ai gestori dei servizi di pubblica utilità ingenti risorse per l'acquisto di veicoli con basso impatto ambientale e i veicoli elettrici sono finanziati al 65%. Il veicolo elettrico infatti ha ancora un costo doppio rispetto al veicolo endotermico, per un problema di numeri di produzione di scala. Come Micro-Vett abbiamo un parco circolante in Europa di 2500 veicoli elettrici, un dato eccellente nel settore. Siamo i primi produttori italiani e fra i primi in Europa, ma questo numero paragonato ai veicoli endotermici tradizionali è estremamente piccolo. E' di questi giorni la pubblicazione di un decreto interministeriale, che aspettavamo ormai da 3 anni, di rifinanziamento del Decreto "Ronchi". Sono nuovamente attivi i finanziamenti statali a fondo perduto per l'acquisto dei veicoli a basso impatto ambientale e quindi elettrici. E in un momento di scarsità di risorse destinate agli enti locali, queste misure diventano estremamente importanti da recuperare e utilizzare a livello di progettualità, ragionando sul fatto che possono portare respiro alla città in tutti i sensi.

Ecco lo stato dell'arte dei veicoli elettrici. Per quanto riguarda i trasporti individuali, quindi veicoli a GPL, abbiamo prodotto dei veicoli che sono già in esercizio a Rimini presso l'azienda dei trasporti: autobus da 40 persone con autonomie che arrivano a 250 km. Ciò significa che nell'intera giornata riescono a fare tutto il servizio di linea richiesto, lo stesso servizio di un veicolo analogo a quello tradizionale. Per quanto riguarda il settore trasporto merci, settore nel quale noi interveniamo con grandissima attenzione, i veicoli che produciamo oggi hanno caratteristiche che li rendono paragonabili ai veicoli endotermici. A livello di portate utili rimangono inalterati e a livello di autonomia hanno in città 130 km di ciclo urbano: ciò significa che anche nel sistema di ridefinizione del trasporto merci in città i veicoli elettrici sono i primi da tenere in considerazione per creare un nuovo servizio rispettoso dell'ambiente all'interno della razionalizzazione, quindi anche della riduzione del numero dei mezzi. E' importante, infatti, ridurre il numero dei mezzi, altrimenti rimane un sostanziale inquinamento da lamiera. Nel trasporto merci, da un lato bisogna quindi cercare di ridurre il numero dei veicoli e quei pochi che

si fanno lavorare in città, possibilmente cercare di prenderli elettrici o ibridi, in grado di girare con una motorizzazione tradizionale endotermica diesel sulle lunghe percorrenze ed entrare all'interno della città, dell'ospedale, della scuola, quindi dell'area protetta in modalità elettrica.

Questi finanziamenti statali saranno le uniche misure a favore degli enti locali perché il Ministero dell'Ambiente parla da tre anni di interventi infrastrutturali, ma di infrastrutturale non si è visto niente, mentre le tematiche della mobilità avrebbero bisogno di questi interventi. Questa è una opportunità da cogliere al volo e da portare avanti. Questa mattina siamo venuti con un paio di veicoli elettrici, tanto per mostrarli. Queste sono cose concrete. Veicoli utilizzati da anni da aziende regolarmente, giorno per giorno; i progetti funzionano e reggono sia dal punto di vista ambientale, sia dal punto di vista economico, perché la gestione di un veicolo elettrico è inferiore a livello di costi del 30% rispetto ad un veicolo endotermico.

(Moderatore)

Molte grazie. Abbiamo ancora quattro interventi prima delle conclusioni dell'Assessore provinciale Prantoni. La parola all'Assessore alla Mobilità del Comune di Castel S. Pietro Terme, Dott.ssa Nadia Castagnari.



NADIA CASTAGNARI

Assessore alla Mobilità Comune di Castel S. Pietro Terme

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Ringrazio gli organizzatori del Convegno che ci hanno dato l'opportunità di confrontarci e di porre l'attenzione su questo problema molto importante.

La domanda sostanziale era che fare per migliorare e ridurre quello che è il problema del trasporto e quindi della mobilità. Il Comune di Castel San Pietro Terme non ha un Mobility Manager, peraltro richiesto a Comuni con un maggior numero di dipendenti, ma abbiamo riscontrato la necessità di intraprendere e mettere in campo uno studio per migliorare il percorso dei dipendenti dell'ente comunale. Chiediamo ai nostri cittadini di sottoporci dei problemi, come l'evidenza della preoccupazione della salute, però è chiaro che quando chiediamo loro qualche cosa, la grande maggioranza fa fatica a dare una risposta, in quanto l'azione comporta un sacrificio personale. Sarebbe positivo per gli enti pubblici dare il buon esempio per primi o almeno fare intravedere la possibilità di percorrere una determinata strada, anche per arrivare ad una condivisione complessiva delle strategie da adottare su un territorio. Questa condivisione può nascere solamente da una formazione/informazione delle persone, quindi dalla conoscenza, oltre che dall'identificazione del problema, per arrivare a cogliere la possibilità concreta di cambiare i propri comportamenti; a ciò si aggiunge la partecipazione di tutti i cittadini. La formazione mi è particolarmente cara, perché essendo un'insegnante, credo che la scuola abbia un ruolo molto importante nel cambiare i comportamenti. Si parla di percorsi casa-lavoro, chiaramente quelli più importanti per la maggiore incidenza sul problema della mobilità, però anche i percorsi casa-scuola sono, a mio parere, di fondamentale importanza.

Come Comune di Castel San Pietro Terme abbiamo elaborato l'anno scorso un progetto dal nome "A Castel San Pietro in bici con amici" in collaborazione con "Camina": città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza.

L'intento è stato quello di dimostrare come sia possibile elaborare dei percorsi sicuri casa-scuola già dalla scuola elementare, diminuendo anche il problema dell'intasamento di traffico nelle ore d'accesso dei bambini alla scuola. E' stato un bel risultato. Chiaramente la percentuale dei comportamenti modifica-

ti, attraverso questo progetto, non è stata altissima, anche a causa della preoccupazione della sicurezza per i minori. I genitori sono sempre un po' restii a mandare i bambini a scuola da soli, ma l'importante è aver dimostrato che è possibile farlo e quindi aver dato un segnale di una strada effettivamente percorribile. Un'altra attività che il Comune di Castel San Pietro Terme ha iniziato è il progetto di "Agenda 21 locale", all'interno del quale c'è anche un'azione che riguarda la relazione sullo stato ambientale. Quando si chiedono dei sacrifici o comunque un mutamento di comportamento ai propri cittadini, è importante dimostrare - visto che con il PPS è emerso che una delle preoccupazioni fondamentali è quella dell'inquinamento - che questo rischio non è solamente un fattore di percezione, ma è effettivamente un dato oggettivo: il comportamento può cambiare in base ad un dato oggettivo.

Inoltre ho accennato a partecipazione, consenso e condivisione di un percorso possibile, cosa che non può essere slegata da effettivi cambiamenti strutturali: un miglioramento dei trasporti pubblici locali, mi riferisco in particolar modo ai collegamenti con la stazione ferroviaria, che nel nostro caso è collocata molto fuori rispetto al centro e a zone residenziali. Queste sono le principali attività che il Comune di Castel San Pietro Terme ha fatto o intende fare: lavorare sulla formazione/informazione, trasporto pubblico locale, condivisione e partecipazione. Tengo molto a sottolineare che nei percorsi casa-scuola è importante inserire non solamente la scuola superiore, ma progettare anche insieme alla scuola elementare, il che comporta anche un miglioramento della sicurezza e della vigilanza sociale sul territorio, che purtroppo, con il nostro modo di vita, sta complessivamente calando a danno di tutti. Grazie.

(Moderatore)

Echeggiano nell'intervento dell'Assessore di Castel San Pietro Terme impegni della cultura e della struttura variamente intrecciati secondo il classico modello di Demartean.

Adesso abbiamo un binomio interessante, che come PPS siamo orgogliosi di avere a questo tavolo, ovvero i lavoratori e gli imprenditori rappresentati ai massimi livelli e chiediamo loro, oltre ad una analisi sulle proposte degli altri, anche quanto e come si possa fare nello specifico imolese per permettere che queste progettualità abbiano gambe per poter camminare.

La parola a Francesco Poggiali rappresentante della CGIL, CISL, UIL anche membro del PPS, a cui ha collaborato intensamente.



FRANCESCO POGGIALI

Rappresentante CGIL, CISL, UIL Piano per la Salute

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Quando con il Dott. Laffi e il Dott. Minardi si è discusso di fare questo Convegno all'interno della settimana per la mobilità sostenibile ho cercato tutti quelli che erano i possibili contributi, anche quelli che come sindacato confederale erano stati portati a iniziative analoghe a questa. "La contrattazione in tutti i posti di lavoro pubblici e privati, affinché i costi economici di stress e di salute degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola non siano scaricati solo sulla collettività o sul singolo lavoratore-cittadino, è il contributo migliore che il sindacato italiano può dare alla campagna europea per la mobilità urbana sostenibile." Sono le parole di uno dei segretari nazionali, firmatario di un accordo sulla mobilità siglato al Cnel nel maggio di quest'anno, e penso che si possa bene identificare quale è e quale vuole essere il ruolo del Sindacato confederale riguardo questi temi. Questo accordo quadro sulla qualificazione dei contesti ambientali, un documento come tanti del Sindacato che, il più delle volte, è fatto proprio solo dalle sfere alte e arriva nel territorio se c'è qualcuno che lo va a cercare. Io lo sono andato a cercare in occasione di questo Convegno.

Questo accordo è stato firmato da Cgil, Cisl e Uil, Anci, Confindustria, Confapi e dal sistema cooperativo. E' un patto che rappresenta l'impegno del mondo del lavoro, dell'impresa e delle istituzioni per la qualità ambientale, la competitività. Esso si pone come punto di riferimento per le successive intese territoriali che sono quelle che vogliamo si sviluppino anche dopo il Convegno di oggi. Sono molti i punti trattati in questo accordo, ma per stare in tema richiamo il 10° capoverso: "promuovere iniziative formative su tematiche ambientali, tese a favorire il raggiungimento degli obiettivi dell'intesa da perseguire con la qualificazione e la valorizzazione di competenza del Mobility Manager, dei delegati sindacali e anche la creazione e la valorizzazione di figure professionali innovative", come quelle che il decentramento dell'Università di Bologna a Imola sta cercando di formare. L'accordo ci interpella per la promozione di iniziative analoghe a livello circondariale in adesione al quadro nazionale, perché si lega non solo al nostro futuro di territorio con un'ipotesi di crescita ambientale competitiva, ma anche ad altri impegni che sono stati sottoscritti che richiamano il ruolo dell'Europa, ovvero alla carta degli

impegni delle città sostenibili, sottoscritta ad Albur. Naturalmente qui entra in gioco la nostra ferma determinazione come Cgil, Cisl e Uil territoriali di essere un soggetto a forte valenza partecipativa, anche attraverso la concertazione, per esprimere i modi e le modalità di quelli che sono comportamenti etici ed ecocompatibili, richiamati nei precedenti interventi. Siamo una parte importante per gli indirizzi e i comportamenti individuali a favore della sostenibilità ambientale. Come Sindacato Confederale a livello locale ci impegniamo per lo sviluppo sostenibile, operando perché la nostra visione comune di futuro urbano si traduca in concreti obiettivi ed in azioni, anche grazie alla preziosa indicazione di questo Convegno. Selezioneremo le priorità più adeguate alle situazioni e alle esigenze locali, chiedendo di avviare il processo partecipativo per identificare gli obiettivi specifici e stabilire i tempi per le verifiche periodiche delle cose fatte. I temi per la pianificazione urbana, il rispetto ad una migliore mobilità, la diminuzione del traffico, sono stati richiamati e non mi soffermo. Credo che quanto ha fatto e quanto fa il PPS sia ancora di difficilmente valutabile, però il Convegno di oggi sta a dimostrare una elevata capacità propositiva. Io non sono il Mobility Manager di CGIL, Cisl e Uil, sono solo il rappresentante sindacale pensionati, ma so che, proprio per il target che rappresento, un buon ambiente ha una positiva ricaduta su quello che è il 25% della nostra popolazione, cioè sui cittadini anziani. Richiamando infine l'Agenda 21, voglio sottolineare che la città deve difendere non solo il suo tradizionale apparato di welfare, ma può porre anche il tema dei servizi urbani e sociali come vero motore delle innovazioni industriali, a cui anche questo territorio deve volgersi e a cui penso siano fortemente interessate anche le imprese.

Avrei voluto portare anche altre considerazioni ma il tempo stringe e concludo con una battuta. Siccome Imola è una città con l'autodromo, sarebbe bello vedere un Gran Premio con auto ad emissione zero, così tutti saremmo contenti di capire quale impegno può esserci da parte della tecnologia per arrivare a soluzioni non soltanto ecocompatibili, ma capaci di dare anche il senso di uno sviluppo sostenibile, a livello industriale, nel quale tutti ci potremmo identificare. Grazie.



MARCO GASPARRI

Responsabile Delegazione API Imola

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Buon giorno a tutti. Grazie per aver organizzato questo Convegno e grazie alla Sacmi che ci ospita. Cercherò di essere abbastanza veloce, ma non vorrei far passare lo slogan che “lavorare produce inquinamenti”. A quanto mi risulta gli imprenditori, assieme anche alle altre forze sociali, sono sempre stati impegnati a produrre benessere economico, che nel nostro territorio esiste ed è abbastanza sentito. Cerchiamo quindi di renderci conto che qualche piccolo prezzo bisogna pagarlo. L’Emilia Romagna, e in generale la pianura, è purtroppo molto penalizzata. Come diceva scherzosamente l’Assessore Mazzini mostrando le foto dei satelliti “L’Emilia Romagna è una regione rossa”, politicamente sì, ma anche ambientalmente, perché il livello di guardia dell’emissione delle polveri sottili che vi sono concentrate sicuramente ne fa una regione a rischio. Non possiamo farci niente perché una buona parte dell’inquinamento la importiamo dalle regioni vicine. Voi sapete bene che il nostro territorio essendo pianeggiante, in molti casi a livello del mare o anche sotto, tende a concentrare le polveri sottili e l’emissione di fumi. Abbiamo parlato di cambiamenti culturali da mettere in atto e di cambiamenti di abitudini quotidiane, cambiamenti che saranno difficili, di tutela di interessi di categorie, di famiglie, di persone, di lavoratori. Abbiamo parlato di coinvolgimento delle persone per immaginare un diverso modo di muoversi. L’Ing. Ferri ha parlato di un’esperienza aziendale che per il mondo che rappresento - e mi permetto di fare un saluto anche a nome del tavolo degli imprenditori e anche a Maurizio Gasparri che come membro del tavolo e dell’Api è stato coinvolto nel lavoro del PPS - è tema di ragionamento, visto che la platea che rappresento non ha obbligo di Mobility Manager all’interno delle proprie aziende, avendo meno di 300 dipendenti. Stiamo, infatti, cercando di condividere a livello propedeutico delle esperienze comuni con un gruppo di aziende, esperienze che qualcuno ha già vissuto, con l’intento di estenderle in un’ottica di gruppo. Per esempio nella mia società ho 160 dipendenti e stiamo nominando, con una sorta di fai da te, il nostro Mobility Manager, tenuto conto che oltre il 50% dei miei dipendenti vengono da fuori comune e si potrebbero favorire comportamenti solidali rispetto ai mezzi di trasporto, come il car-sharing, il car-pooling ecc. Stiamo tentando di sensibilizzare alcune realtà più grosse a

livello associativo, per ottenere una fotografia delle loro abitudini di trasporto di merci e di persone. E' un tema su cui riflettere, anche in considerazione della polemica a cui gli imprenditori sono stati sottoposti per il discorso "targhe alterne" in questi giorni. Non siamo contrari al discorso targhe alterne, però probabilmente il risultato inciderà solo di qualche punto percentuale, mentre concertando un piano di azione, anche di ammodernamento dei parchi auto professionali, il risultato potrà essere sicuramente più efficace. Non dimentichiamo che le aziende stanno vivendo un momento congiunturale abbastanza delicato e andare ad aggiungere costi ed obblighi potrebbe essere un attimino rivoluzionario. Io sono piuttosto per cercare di concertare, com'è stato fatto per la vicenda delle targhe alterne e come sarà fatto anche per altre vicende che riguardano questo tema nell'ambito di un piano di azione un po' più vasto. E' vero che il 50% circa dell'inquinamento è dovuto alla mobilità e ai trasporti e l'altro 25% è dovuto alle aziende industriali, ma nel circondario imolese non abbiamo dei grandissimi produttori di inquinanti; non possiamo essere paragonati ad esempio a Ravenna ed il suo circondario. Sicuramente non possiamo chiudere Imola e il suo circondario sotto una teca di cristallo e dire a Bologna o a Ferrara: "Tu che produci polveri stai fuori e non venire sul nostro territorio". E' abbastanza difficile. Abbiamo proposto assieme all'Assessore Mazzini di valutare in un piano che prevede il lavaggio delle strade ad umido, ritenuto uno dei sistemi più validi per abbattere sia le polveri da emissioni combustibili che sintetizzate, come quelle prodotte dalle pastiglie dei freni, il che vale anche per le auto elettriche. Con questo non difendo i produttori di motori a scoppio. Senza caricare le aziende d'ulteriori responsabilità oltre quelle che già hanno, vorrei tuttavia cercare di sensibilizzare le aziende ad acquisire una coscienza positiva rispetto al tema.

In chiusura accenno al discorso degli infortuni in itinere. Non dimentichiamo che dobbiamo pagare qualche prezzo. Certamente possiamo sensibilizzare i nostri dipendenti ad allacciarsi le cinture quando prendono l'auto per lavoro, comprare un'auto sicura, possiamo fare quello che vogliamo, ma non possiamo condannare chi non si allaccia la cintura di sicurezza, anche perché non posso essere con i miei dipendenti ogni volta che prendono l'auto. Possiamo invece far acquisire loro una coscienza positiva. Teniamo presente una cosa, che i trasferimenti casa-lavoro e i trasferimenti casa-scuola sono probabilmente uno tra i principali problemi della tabella mostrata dal Dott. Laffi. Pur riconoscendo che gli incidenti automobilistici causati da mancanza di manutenzione, da assistenza tecnica, da trasferimenti fra sedi, trasporti professionali ecc. sono un problema, ricordiamoci che viviamo in uno dei triangoli più industrializzati e più operativi d'Italia, infatti il triangolo Modena, Bologna e Imola è uno dei più efficaci e dei più efficienti dove, però purtroppo, il livello di infrastruttura urbana non è all'altezza: non a caso il tratto Imola- Bologna è stato definito dall'Anas il tratto di autostrada più trafficato d'Italia. Meno male che abbiamo la terza corsia, con solo due sarebbe un disastro.

Per chiudere mi riallaccio a quello che diceva Francesco Poggiali: non assocerei gli infortuni in itinere

solo ad un problema aziendale. Ho dichiarato prima in un'intervista televisiva che bisognerebbe che i nostri dipendenti andassero a letto un po' prima alla sera. Alla mattina li vedo, le occhiaie belle ampie; siamo in una zona dove le possibilità di divertimento non mancano e sicuramente una buona percentuale fa tardi: oltre all'etilometro ci vorrebbe il sonnometro (perché se ci mettiamo al volante addormentati, io sono un dormiglione, però ci sono delle mattine che sarebbe meglio non guidarsi per andare in ufficio, mi rendo conto di essere un pericolo pubblico). Probabilmente questo è un altro tipo di problema. L'efficienza delle persone che prendono un mezzo per spostarsi per lavoro, per portare a scuola un figlio, per andare a lavorare in maniera professionale deve essere veramente un altro di quei punti di sensibilizzazione dove noi come imprenditori possiamo anche dire di andare a letto alle 10,30 della sera, o di non bere, o di non mangiare troppo; eppure sta anche nel buon senso delle persone. La polizia municipale credo possa dirlo. Grazie. È importante prendere coscienza delle decisioni che afferiscono in ragione dell'interazione esistente fra territorio e trasporto; si evidenzia, così, l'esistenza di questa relazione interattiva tra i trasporti e il territorio dovuta alle ragguardevoli ed essenziali implicazioni multisettoriali.

Senza soffermarsi sugli aspetti storici dei fattori di preesistenza afferenti alle infrastrutture sulle quali si basa il sistema trasportistico, ci si sofferma, invece, su quello che costituisce l'obiettivo generale degli Enti preposti alla Pianificazione fra i quali la Regione, che è peraltro dotata di ampi poteri normativi e di strumenti programmatici. È un obiettivo arduo da perseguire senza dubbio, estremamente articolato, costituito da alcuni elementi essenziali tra loro indipendenti che determinano il modello di crescita, fra questi: lo sviluppo industriale, energetico, la politica agricola, la compiuta e fattiva capacità trasportistica intesa in senso lato, ovvero un sistema di trasporto affidabile.

Il limite massimo della crescita rappresenta in particolare l'aspetto che bisogna considerare per riuscire a sapere quali sono i modelli di crescita attuabili ed il livello di tolleranza massima di crescita dell'ambiente che ci circonda.

(Moderatore)

Grazie al Dott. Gasparri per l'intervento molto franco e preciso che tra l'altro solleva una serie di questioni. Passo la parola all'Assessore Montroni che è stato chiamato direttamente in causa e vediamo se dà una mano all'Associazione degli Industriali.



DANIELE MONTRONI

Assessore alla Mobilità e Trasporti Comune di Imola

MOBILITY MANAGEMENT NEL CIRCONDARIO IMOLESE

Faccio alcune considerazioni e il Dott. Gasparri deciderà se gli ho dato una mano o meno. Certo il tempo che abbiamo a disposizione non ci aiuta a informare e dare la risposta a quella domanda che l'Ing. Ferri ha fatto sulla necessità di informare maggiormente rispetto al complesso degli interventi sulla mobilità e sul sistema degli interventi che nella nostra città si stanno facendo. Non mi soffermo su questo. Noi abbiamo investito oltre 30 milioni di euro negli ultimi 5 anni. Rappresentare l'entità di interventi che abbiamo fatto richiede un po' di tempo. Mi interessa però sottolineare la direzione di marcia, perché la nostra città al pari delle città d'Italia e molte città europee, ha vissuto e vive i problemi tipici di un sistema della mobilità che ha raggiunto livelli di congestione abbastanza significativi. Quindi, anche da noi, si registrava e si registrano livelli di inquinamento non più accettabili, si continua a registrare un livello di incidentalità abbastanza elevato, si continua a registrare un modo di spostarsi che ha necessariamente bisogno di essere corretto. Le politiche che abbiamo avviato attraverso l'attuazione del Piano Generale del Traffico Urbano hanno cercato di aggredire questi nodi, attraverso una pluralità di interventi che sono stati in parte realizzati e che in parte dovranno essere realizzati. Quali sono?

Abbiamo agito per migliorare il servizio di trasporto pubblico urbano, sapendo che per le dimensioni della nostra città e per i costi che noi possiamo sopportare resta comunque una modalità di trasporto abbastanza residuale, che si rivolge di più a chi non ha nessun altro mezzo di trasporto, invece di essere un mezzo competitivo con il trasporto privato. Questo è sicuramente un problema: finché nel sentire comune e nei fatti il trasporto pubblico resta una forma di risposta a chi non può muoversi con altro mezzo, noi contribuiamo a costruire quella cultura che ci porta a considerare - e lo dico con una battuta - "colui che usa la bicicletta, come colui che la usa perché non può permettersi l'auto". E' un po' nella nostra cultura e Valter Baruzzi stamattina ce lo ha illustrato in modo molto efficace.

Abbiamo agito per migliorare il sistema della mobilità ciclistica (figura 1), realizzando un sistema di oltre 10 chilometri di nuove piste ciclabili per un totale di oltre 50 chilometri, con la consapevolezza che c'è ancora molto da fare, perché questa rete può essere ancora migliorata (figura 2). Occorrono,

infatti, una serie di cuciture, perché ci sono ancora molte interruzioni che non rappresentano un elemento di promozione della nostra rete di piste ciclabili.

Abbiamo cercato di migliorare l'accessibilità alla stazione ferroviaria collegandola alla parte direttamente a nord della città (figura 3).

Abbiamo agito sulla riqualificazione del centro storico, perché uno dei problemi che abbiamo misurato è che le auto del centro storico non si tolgono con una ordinanza, ma si tolgono se i centri storici diventano un'altra cosa rispetto a quelli che progressivamente negli anni si sono configurati, ovvero se diventano un luogo dove l'auto stona e non ci sta bene in mezzo (figura 4). Questo significa investire sulla qualità dei centri urbani, sulla ripavimentazione, sulla riqualificazione degli immobili, cioè mettere in campo una serie di politiche che consentono di far ritornare il centro storico un ambiente che mal sopporta il traffico veicolare e che invece diventa, attraverso la riqualificazione, uno spazio grande che si attraversa piacevolmente e facilmente. Ascoltavo l'intervento dell'Assessore di Castel San Pietro Terme a proposito della stazione ferroviaria. Di fatto è più vicina al centro storico di quanto non lo sia la stazione ferroviaria di Imola, ma il punto è che per arrivarci bisogna percorrere strade che a piedi non invitano assolutamente. Quindi occorre anche porsi il tema di come riqualifichiamo una serie di percorsi che portano ad avvicinare quelle infrastrutture della mobilità sostenibile, che oggi non percepiamo in modo ravvicinato. Importante poi il lavoro sulla sicurezza stradale, cito solo due esempi: la rotatoria di Via Amendola - Marconi dove prima accadevano 16 incidenti (figura 5) e la messa in sicurezza di Via Tinti (figura 6).

Resta ancora molto da fare, gli obiettivi che abbiamo sono ambiziosi e non c'è dubbio che uno dei principali sia quello di aggredire un tema che io condivido pienamente e qui è stato sollecitato, cioè quello relativo a interventi atti a modificare abitudini consolidate. Prioritario per la nostra città è, a mio avviso, la riorganizzazione del trasporto merci nel centro storico. Credo che occorra intervenire con gradualità, perché le politiche della mobilità sono complesse da realizzare, ma la questione è matura e occorre creare le condizioni affinché si possa riorganizzare una diversa modalità per rifornire le attività commerciali ed imprenditoriali nel centro storico di Imola. E' un contributo e un segno che indica chiaramente qual è la direzione e l'utilizzo che si deve fare dei centri storici. Mi avvio alla conclusione facendo un'altra considerazione e rendendomi anche conto che ci sarebbe bisogno di entrare maggiormente nel merito di quanto detto. Credo che il problema fondamentale non sia solo quello delle risorse, dato che la mia esperienza mi porta a indicare, come già Baruzzi questa mattina, gli atteggiamenti individuali, ovvero l'aspetto culturale: abbiamo la rete stradale congestionata, ma non certo la rete delle piste ciclabili e registriamo ancora il 25% degli spostamenti alla mattina per percorsi inferiori a un chilometro e mezzo con l'automobile. Scegliere un altro mezzo richiede un cambiamento di abitudini consolidate che non attuiamo. Su questo punto centrale credo che dobbiamo andare oltre l'informazione,

ponendoci il problema di come coinvolgere a far partecipare i cittadini e non solo gli assessori, i tecnici e gli addetti ai lavori; è quella pluralità di utenti che deve maturare consapevolezza e ciò che otterrà in cambio sarà la capacità di avere un ambiente più sano e migliore rispetto a prima.

Lo scenario che abbiamo davanti è preoccupante, perché il trend di aumento della mobilità è in crescita dell'1,5 - 2 %, lo è stato negli ultimi 10 anni e lo sarà per i prossimi 10. E' quindi necessario governare questo fenomeno, non solo per contenerlo, ma ancor di più per incidere sulle abitudini consolidate.

E' vero come diceva il Dott. Gasparri che il tratto dell'autostrada Faenza-San Lazzaro è uno dei più trafficati d'Italia con un transito di 30 milioni di veicoli l'anno, 70 mila veicoli al giorno a soli 2,5 chilometri da questa sede. Si tratta per metà di traffico di attraversamento, di percorrenze medio-lunghe di cui il 60% è costituito da mezzi pesanti. In questo ambito le risorse tornano in campo, perché è chiara la necessità di interventi infrastrutturali che aggrediscano i nodi veri del sistema della mobilità d'Italia, altrimenti continuiamo ad avere un sistema di trasporto e di reti nazionali che è totalmente inefficace ed inefficiente oltre ad essere dannoso per la salute dei cittadini. Grazie.

(Moderatore)

Un'annotazione brevissima. Il Piano per la Salute è nato innanzi tutto con un intento che è quello di fare ciò che abbiamo fatto qui questa mattina, cioè di porre all'ordine del giorno delle questioni che sono rilevanti per la salute del cittadino e di chiedere un contributo alle forze significative della società, per uscire da quella che definirei una situazione di cinismo imperante, cioè di cinismo iperrealista che gira la testa dall'altra parte e dice "Non si può fare niente". Avendo un approccio di questo tipo naturalmente non è che c'innamoriamo del PPS quale ipotesi neopalingenetica di trasformazione radicale di modello sociale. L'intento che abbiamo avuto è stato sempre quello di unire le forze, punto saliente della filosofia che ispira il PPS, e di andare verso una trasformazione possibile, riflettendo insieme sulle cose che si possono fare. Scusate faccio un riferimento di carattere squisitamente sanitario. In Sanità per 20 anni ci siamo trovati di fronte a determinate situazioni, le elenco: il malato terminale neoplastico, il malato di Alzheimer, il dolore cronico; la risposta data dai tecnici era sempre "non si può fare niente", ma non è vero. Abbiamo imparato che qualche cosa si può fare, bisogna impegnare intelligenza, risorse e riflettere su che cosa è possibile realizzare "qui ed ora". Lavorando in questa direzione si ottengono dei risultati. Ovviamente domani mattina non avremo modificato il sistema di trasporti nel circondario imolese, ma io credo che dall'esperienza del Convegno di oggi nasca una condivisione più forte del problema e dei possibili spunti per trovare una soluzione.

Azioni di mobilità sostenibile nella città di Imola

Mobilità ciclistica



Figura 1

Azioni di mobilità sostenibile nella città di Imola

Sviluppo rete ciclabile

Interventi attuati

- Creazione di nuovi percorsi protetti (piste in sede propria)
- Ricucitura tratti esistenti (continuità ai percorsi ciclabili)
- Individuazione di corsie ciclabili in segnaletica
- Realizzazione di zone a traffico moderato

Rete attuale

- piste ciclabili urbane 44,4 km (+3,5 km in costruzione)
- corsie riservate 8,0 km
- piste ciclabili extraurbane 3,8 km
- zone 30: 4,5 km
- estensione della rete per n° abitanti: 0,85 m/abitante

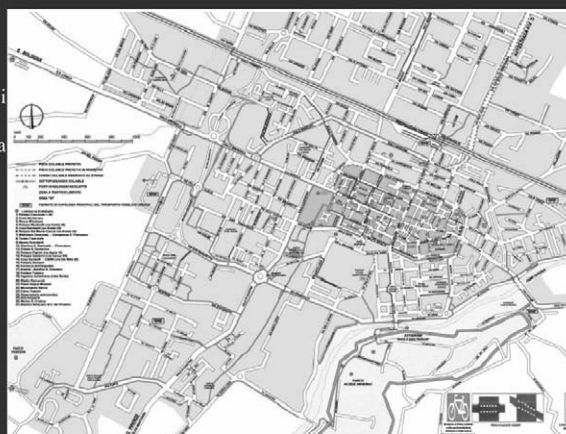


Figura 2

Azioni di mobilità sostenibile nella città di Imola

Miglioramento accessibilità alla Stazione di Imola

- Realizzazione di un nuovo sottopasso ciclopedonale con apertura a nord della Stazione e migrazione dei flussi pendolari dai parcheggi a ridosso del centro verso il nuovo parcheggio scambiatore in via Serraglio
- Realizzazione di nuovi parcheggi coperti per le biciclette in collegamento con i marciapiedi di stazione



Figura 3

Azioni di mobilità sostenibile nella città di Imola

Riqualificazione del centro storico

Miglioramento dell'accessibilità ciclabile (piste e corsie riservate)



Figura 4

Azioni di mobilità sostenibile nella città di Imola

Interventi per la sicurezza stradale

Modifica degli incroci pericolosi: rotatoria via Amendola-Marconi

prima: 16 incidenti all'anno ...

... e dopo: 0 incidenti all'anno



Figura 5

Azioni di mobilità sostenibile nella città di Imola

Interventi per la sicurezza stradale

Moderazione del traffico in via Tinti

parterre centrale

... minirotatoria



Figura 6



GRAZIANO PRANTONI

Assessore alla Viabilità e Mobilità Provincia di Bologna

CONCLUSIONI

Innanzitutto vorrei ringraziare i Sindaci e l'Azienda USL di Imola per avermi invitato a prendere parte a questo Convegno e porto a tutti voi, al Direttore Generale, al Sindaco e agli ospiti il saluto della Provincia di Bologna.

Esprimo il mio apprezzamento per l'incontro di questa mattina, questo è un evento che viene da lontano, da un lavoro importante che è stato fatto in questi anni e che si vuole portare avanti.

Analizzando i dati del PPS, che conosco assai bene visto che ho partecipato alla prima fase dei lavori, ritengo che sia positivo che i cittadini di questo territorio identifichino, come preoccupazione prioritaria degna di grande attenzione, l'inquinamento dell'aria e gli incidenti stradali. Viviamo in un Paese, l'Italia, dove pare le menti si siano assopite e la gente sia indifferente rispetto ad un tributo straordinario di vittime e di feriti che ogni anno la strada consegna alle famiglie.

In questo Paese sembra quasi normale che ogni anno circa 9.000 persone muoiano sulle strade e che quasi 380.000 persone rimangano ferite. Pur sapendo di dover pagare un prezzo, il tributo di oggi è troppo alto ed è necessario invertire la tendenza.

È possibile farlo qui ed ora, come diceva il Dott. Minardi, perché ci sono altri stati a livello europeo che attuando seriamente il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale e disponendo di congrui finanziamenti, hanno modificato sostanzialmente il loro scenario di riferimento.

Anche l'Unione Europea, che ha pubblicato nel 2001 un Libro Bianco sul tema dei trasporti, esprime straordinaria preoccupazione rispetto a questo tema, una preoccupazione che riguarda aspetti di tipo sociale ed economico, e che influisce sulle relazioni dei 25 paesi dell'Unione.

Bisogna ricordare che il settore dei trasporti rappresenta un fatturato di oltre 1000 miliardi d'euro, più del 10% del Prodotto Interno Lordo dell'Europa e che dà lavoro ad oltre 10 milioni di persone. La qualità della mobilità dei trasporti è senza dubbio un elemento fondamentale che consente il dialogo e l'integrazione fra i popoli di un'Europa che cresce e non possiamo trascurare questo aspetto.

A livello generale siamo, come diceva l'Assessore Montroni, di fronte ad una grave difficoltà. C'è il

rischio sempre più marcato che la congestione ci impedisca di crescere, non solo da un punto di vista economico, ma anche da un punto di vista sociale, culturale e relazionale. Se non interveniamo in maniera seria rispetto a queste problematiche, il danno economico che la congestione produrrà, che si quantifica oggi intorno all'1% rispetto al Prodotto Interno Lordo, di qui al 2010 crescerà notevolmente.

In questo contesto il trasporto stradale è l'elemento più pericoloso, dove si conta il maggior numero di incidenti. Tuttavia bisogna riconoscere che oggi, grazie all'attenzione che alcuni governi hanno posto a questo tema, i cittadini europei lo classificano come uno degli elementi di maggiore preoccupazione. Il territorio della nostra Provincia è un territorio europeo anche su questo fronte, poiché sa essere in sintonia con il comune sentire del cittadino medio europeo, capace di individuare una serie di interventi forti e strutturati per poter modificare una situazione difficile.

Gli interventi più richiesti sono nell'ordine:

- un miglioramento della qualità delle strade;
- una migliore formazione dei guidatori;
- una più seria applicazione del codice della strada;
- un controllo della sicurezza dei veicoli;
- una campagna generale di sensibilizzazione ed educazione alla guida sicura.

Non voglio assolutamente annoiarvi, anche perché gli interventi che mi hanno preceduto hanno stimolato e proposto numerosi suggerimenti che sarebbe interessante raccogliere, come la proposta del Sindaco di Imola sull'intermodalità, un tema di grande attualità su cui dobbiamo misurarci soprattutto in questa parte della regione. Ci sono tanti tasselli su cui lavorare, per avere un quadro compatibile con la nostra qualità della vita.

In Europa c'è un dato straordinariamente allarmante: in 30 anni sono morti 1.640.000 cittadini sulle strade.

Il dato ci dice che una persona su 3 nella propria vita avrà comunque un'esperienza d'incidente stradale.

Se poi individuiamo complessivamente il danno arrecato da questa incidentalità, scopriamo che l'importo annuo europeo è di 160 milioni di euro.

La Svezia ha adottato nel 1997 un ambizioso piano che si chiama "Zero morti e Zero feriti gravi negli incidenti stradali" e sta ottenendo dei risultati molto importanti e significativi. La Svezia ha una lunga tradizione in questo senso e quindi, forse, è un po' lontana dalla nostra realtà.

Ma ci sono esempi anche più vicini a noi. In Francia il 14 Luglio (giornata di festa nazionale), il Presidente Chirac, in 15 minuti d'intervento alla televisione, ha parlato della terza priorità del governo Francese: la sicurezza stradale. Ammettendo che vi è una responsabilità da parte del Governo e dello Stato rispetto al numero di morti sulle strade, ha istituito gli "stati generali della sicurezza stradale", mettendo in campo 1000 soggetti rappresentanti della società civile e soprattutto ha messo a disposizione un budget di 3.250 milioni di euro.

Quest'ultimo dato è molto significativo perché l'Italia invece mette a disposizione solo 250 milioni di euro e il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale è stato finanziato sul 2003, ma non sul 2004. Si può quindi comprendere che è difficile immaginare azioni concrete se non c'è una volontà che ci consenta di poter agire.

Grazie alla priorità data alla sicurezza stradale, la Francia, che si posizionava sostanzialmente a livello dell'Italia come numero di vittime, ha registrato una diminuzione di 2000 morti nell'arco di un anno, ottenendo un risultato che mi pare estremamente interessante.

L'Inghilterra, invece, ha istituito il Ministero per la Sicurezza Stradale che ha il compito di controllare i vari ministeri affinché siano rispettati alcuni elementi strategici per il buon esito del piano di sicurezza generale. E' bene sottolineare che il primo piano in Inghilterra è partito 12 anni fa, noi siamo partiti ora. La media europea di investimenti per la sicurezza stradale è di circa 40-50 euro a persona, la media italiana è di 4 - 5 euro a persona, una differenza incredibile.

Vediamo ora qual è la situazione in questa provincia.

Sicuramente la densità di traffico ci costa in termini di sviluppo. Da un lato è stato rilevato che il 35% del traffico pesante italiano e il 16% di quello europeo passano dal nodo di Bologna, dall'altro sappiamo di scontare una carenza infrastrutturale ed è necessario invertire la tendenza.

Ci sono alcuni interventi significativi che Regione e Provincia si pongono l'obiettivo di realizzare, perché rappresentano una scelta di sviluppo a cui non possiamo rinunciare.

Tra questi interventi rientra la complanare fino ad Imola. Venerdì sono stato in commissione consiliare della Provincia e con voto unanime è stata approvata la proposta di iniziare lo studio di fattibilità per la realizzazione della complanare Osteria Grande-Imola.

Inoltre vi è il ragionamento che riguarda l'incidentalità. Pur non addentrandomi nella questione, vi ricordo che le nostre strade hanno indici di mortalità altissimi: in provincia ci sono 14 incidenti al giorno, 20 feriti al giorno, e c'è 1 morto ogni 3 giorni. Alcune strade del circondario imolese hanno un altissimo livello di incidenti: la Via Emilia ha mediamente 43 incidenti, 200 feriti, 7 morti l'anno (2003), la San Carlo ha 13 incidenti, 19 feriti, 1 morto; la San Vitale registra 69 incidenti, 113 feriti, 1 morto; la Selice-Montanara conta 49 incidenti, 82 feriti, 2 morti. Queste strade sono fra le prime nella provincia di Bologna per il numero di incidenti e di morti, per questo dobbiamo intensificare e diversificare le azioni per ridurre l'incidentalità.

La Provincia di Bologna si è posta l'obiettivo prioritario di aumentare la sicurezza stradale con una pluralità di interventi. Ad esempio, la Provincia di Bologna è dotata di un sistema informativo per la sicurezza stradale che raggruppa il catasto delle strade, cioè la conoscenza esatta delle caratteristiche delle strade per poter realizzare interventi mirati e l'Osservatorio dell'Incidentalità che coordina le informazioni che arrivano da tutto il territorio, da tutti coloro che rilevano gli incidenti, e ci consente di avere

un quadro dei punti critici e ci indica dove dobbiamo intervenire.

Nel 2004 è stato approvato dall'Unione Europea un progetto di gestione di sicurezza stradale e la Provincia di Bologna è stata la prima in Italia ottenendo un finanziamento di 2.500.000 euro che ci consentirà di fare monitoraggio, realizzazione di segnaletica, pavimentazione e qualità complessiva della nostra rete di infrastrutture.

Abbiamo dato vita alla prima esperienza in Italia di Consulta Provinciale per la Sicurezza Stradale che conta 40 sigle ma l'organismo è aperto ad accogliere intere parti della società che s'impegnano a discutere di questi temi e a portare la propria esperienza, com'è avvenuto in questo Convegno, al fine di trovare insieme le modalità di comportamento, le soluzioni e le proposte per andare avanti.

L'obiettivo, su cui stiamo lavorando in questi giorni, è la costruzione di un Piano Provinciale di Sicurezza Stradale, primo esempio in Italia.

Il primo elemento che dobbiamo realizzare è un centro di monitoraggio, che sia in grado di darci esattamente il quadro della situazione di ciò che avviene sulle nostre infrastrutture.

Infine, un tema che ritengo di grande interesse è quello della viabilità minore. Per quanto concerne i percorsi sicuri casa-lavoro e casa-scuola, stiamo lavorando su un grande progetto provinciale insieme alla Regione.

Nel nostro Paese il tasso di mortalità da 0 a 14 anni per incidenti stradali è di 2-3 vittime ogni 100.000 bambini, un dato medio in Europa. Ci sono alcuni stati straordinari, in cui la mortalità è bassissima: 1 per 100.000. Ce ne sono altri come gli Stati Uniti in cui si sale a 5 per 100.000. E' un dato che nasce dal comportamento delle nostre famiglie, una forma d'iperprotezione nei confronti dei bambini che induce ad accompagnare i figli in auto, impedendo loro di fare un'esperienza formativa a contatto con la realtà che li circonda. Purtroppo quando migrano dal sedile dell'auto alla sella del ciclomotore, c'è un incremento dei morti di 5 volte superiore e quando poi migrano all'auto, l'aumento è di 12 volte.

Questo è un problema che dobbiamo assolutamente porci: il percorso sicuro deve essere affiancato da un percorso di formazione che consenta ai ragazzi di essere preparati quando cominciano a guidare in maniera autonoma.

Anche sulla base della conoscenza di un quadro più vasto, credo che l'esperienza di Imola in 20 anni di educazione stradale sia straordinaria, un'esperienza che può benissimo essere esportata e messa a disposizione di altre realtà. In tema di viabilità minore, immaginiamo anche comunità con reti di percorsi alternativi sicuri, che ci consentono di valorizzare da un punto di vista architettonico, paesaggistico, storico e culturale, le caratteristiche e i valori delle nostre città. Stiamo lavorando, ad esempio, ad un progetto che utilizza come chiave d'accesso il fiume Reno per un percorso sicuro e potrebbe utilizzare i fiumi Santerno e Sillaro in questo territorio.

Credo che l'elemento fondamentale per dare slancio a queste idee e a questa consapevolezza, che qui è

molto forte e marcata, sia costruire insieme le condizioni per cambiare il senso comune.

Vi ringrazio.



