



Università degli Studi di Brescia
Dipartimento di Ingegneria Civile



Comune di Brescia



emmeerre
SpA



PROGETTO OS.I.MO.S.

Osservatorio Italiano sulla Mobilità Sostenibile

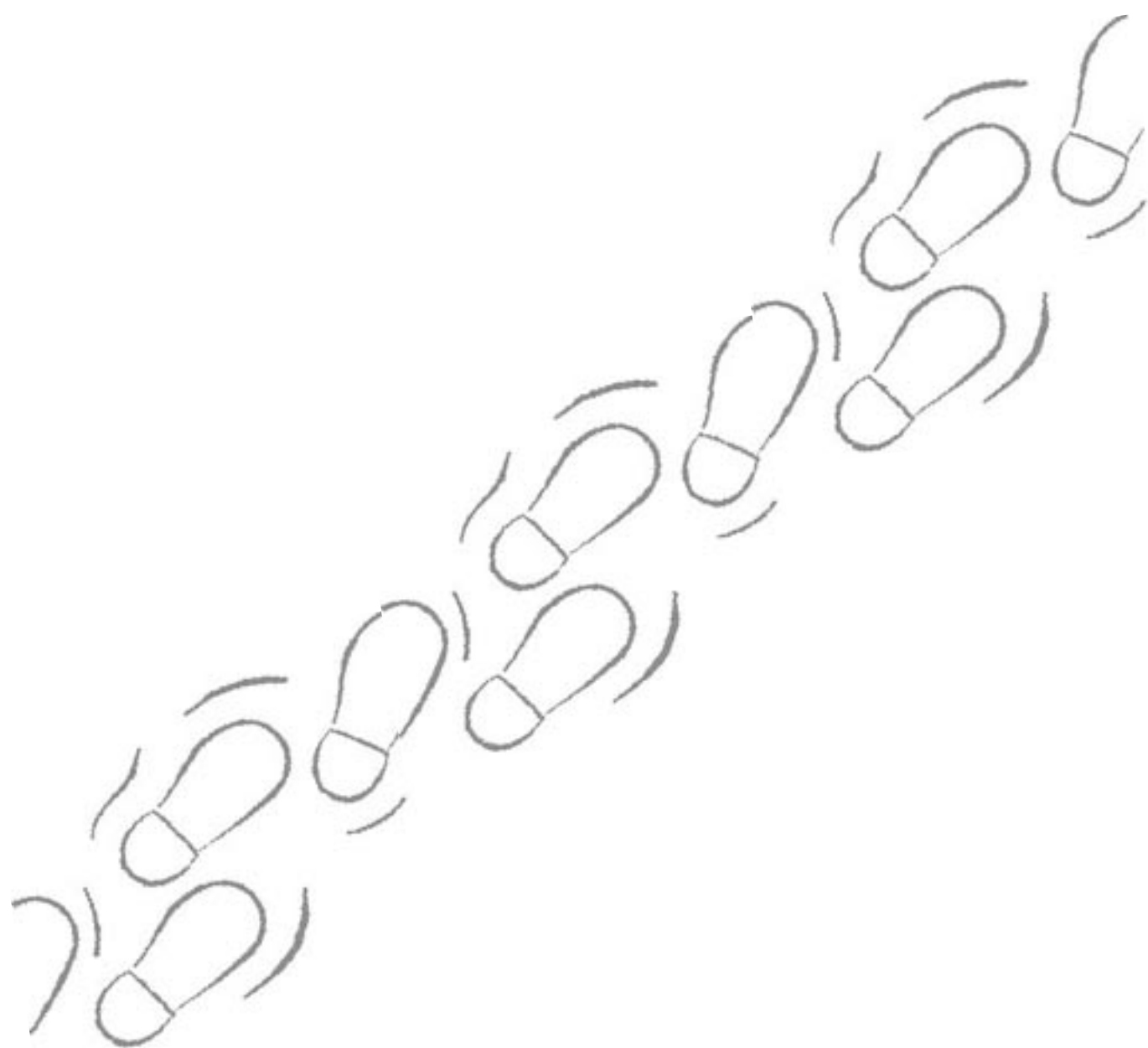


AGENZE DI LOCALITÀ

OSSERVATORIO ITALIANO SULLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Risultati del Gruppo di Lavoro
del Coordinamento AGENDE 21
Locali Italiane

MARZO 2005



Pubblicazione realizzata da Emmeerre S.p.a.

Coordinatore di Osimos: Ing. Matteo Pippa

Comitato scientifico di Osimos: Prof. Maurizio Tira, Prof. Paolo Pileri, Prof. Stefano Campostrini

Curatore grafico della pubblicazione: Arch. Davide Mazzi

Prefazione

*Carissimo collega,
il documento che stai leggendo è la presentazione di una parte, quella conclusiva, del lavoro svolto dagli enti locali e associazioni che hanno contribuito alla nascita e allo sviluppo di OS.I.MO.S. - l' Osservatorio Italiano sulla mobilità sostenibile.*

OS.I.MO.S., come già saprai, è un progetto promosso dal Coordinamento Nazionale delle Agende 21 Locali Italiane e dal Comune di Brescia, e vuole essere una risposta agli impegni assunti dagli Enti Locali che hanno sottoscritto la Carta di Aalborg+10 per quanto riguarda il perseguimento dello sviluppo sostenibile dei propri territori, soffermandosi, in particolare, sull'aspetto della mobilità.

Osimos permetterà infatti di fare benchmarking consentendo ad un Comune o ad una Provincia di confrontare le proprie prestazioni sulla mobilità con altre realtà e con se stessa nel tempo e di non partire da zero nella creazione della propria politica sulla mobilità, ma di costruire un percorso fatto di Politiche-obiettivi-indicatori che siano il più possibile comuni in modo da rendere realmente fattibile il confronto.

Il percorso fin qui tracciato ha permesso di declinare il concetto di Mobilità Sostenibile in 5 Ambiti (ambiente e territorio; diritto e garanzia di spostamento, sicurezza; socialità e partecipazione; economia; energia, risorse e tecnologie) per ciascuno dei quali sono stati espressi degli obiettivi precisi, degli indicatori, che ci aiuteranno a monitorare il loro raggiungimento e, aspetto forse più importante, delle schede metodologiche di supporto all'uso degli indicatori e alla rilevazione dei dati.

Da oggi si apre un periodo non meno importante di quello

della fase costitutiva di Osimos: dovremo infatti condurre le nostre amministrazioni a testare per alcuni mesi gli indicatori proposti e ad offrire la nostra esperienza per individuare un set di obiettivi e indicatori che possa essere realmente utilizzabile da tutti gli enti locali per monitorare le politiche sulla mobilità locale. Così facendo potremo arrivare all' inizio del 2006 con una "cassetta degli attrezzi" adeguatamente equipaggiata che ci permetterà di raccogliere i primi dati ed effettuare i primi confronti tra enti locali.

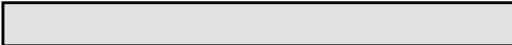
Sicuro di averti trasmesso l' importanza della adesione del tuo ente locale a questa seconda fase di Osimos, spero di avere modo di lavorare assieme sul tema della mobilità, oggi assai importante per le nostre città.

Per concludere, ritengo opportuno ringraziare gli enti locali che hanno finora partecipato ad Osimos e quindi i comuni di Desenzano del Garda, Modena, Verona, Ferrara, San Giovanni Lupatoto, Venezia, Pavia, la provincia di Modena, l' Associazione Italiana Città Ciblabili per il sostegno e la partecipazione concreta a questo progetto, l' ANCI, l' UNCEM e l' UPI per il loro patrocinio. Un ringraziamento particolare a Emmeerre S.p.a. e al Dipartimento di Ingegneria Civile dell' Università di Brescia che con estrema professionalità mi hanno aiutato e mi aiuteranno a sviluppare Osimos

*Ettore Brunelli
Assessore Ambiente e Mobilità
Comune di Brescia*

Gli indicatori individuati da OS.I.MO.S.

Dagli ambiti agli Obiettivi specifici...

 = Obiettivi già collegati ad una selezione dimostrativa di indicatori (vedi tabella successiva)

Ambito	Obiettivi generali	Obiettivi specifici
Ambiente e territorio	Percorsi ciclabili	- Creare e consolidare una rete continua di percorsi ciclabili - Assicurare la manutenzione del percorso ciclabile
	Qualità dell'aria	- Migliorare la qualità dell' aria - Promuovere i mezzi di trasporto ecocompatibili
	Riqualificazione degli spazi pubblici	- Valorizzazione del patrimonio verde
Diritto e garanzia di spostamento, sicurezza	Trasporto pubblico	- Efficacia: garantire spostamenti rapidi e puntuali agli utenti del Trasporto Pubblico Locale - Efficienza: dal punto di vista ecologico, economico e della sicurezza - Intermodalità: potenziare le connessioni con gli altri sistemi di mobilità
	Mobilità Dolce	- Promuovere percorsi casa-scuola - Aumentare la quota di spostamenti non motorizzati - Innalzare la qualità delle infrastrutture
	Accessibilità	- Massimizzare la accessibilità ai servizi dal punto di vista urbanistico - Eliminare le barriere nei percorsi ciclo-pedonali - Migliorare la accessibilità totale al Trasporto Pubblico Locale
	Sicurezza	- Ridurre le vittime - Prevenzione: aumentare la comunicazione - Migliorare la sicurezza sociale

Socialità e partecipazione	Comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilizzazione alla mobilità pedonale, ciclabile e con Trasporto Pubblico Locale - Sensibilizzazione sul tema delle esternalità negative della mobilità urbana - Garantire l'informazione su percorsi, rete ciclabile e Trasporto Pubblico Locale
	Coinvolgimento	<ul style="list-style-type: none"> - Informare la cittadinanza su tematiche specifiche della mobilità - Partecipazione dei cittadini alle progettazioni - Partecipazione dei cittadini alla definizione di obiettivi e politiche
	Riorganizzazione	<ul style="list-style-type: none"> - Recupero della strada come luogo di socialità - Promuovere l'uso di mezzi alternativi per i luoghi di incontro - Nuove forme di gestione
Economia	Controllo costi-benefici	<ul style="list-style-type: none"> - Aumentare/quantificare la spesa in mobilità sostenibile sviluppando la capacità di affiancare agli interventi/politiche delle analisi costi/benefici (attraverso: la promozione della contabilità analitica e la valutazione dei costi/benefici diretti e indiretti degli interventi) - Mantenere divisione tra promozione partecipazione e monitoraggio degli interventi
	Finanziamenti	<ul style="list-style-type: none"> - Aumentare la capacità dell'ente locale nell'accedere a finanziamenti a supporto delle politiche di mobilità sostenibile - Aumentare la capacità dei cittadini e delle imprese nell'accedere a finanziamenti a supporto delle politiche di mobilità sostenibile
Energia, risorse e tecnologie	Risparmio energetico	<ul style="list-style-type: none"> - Tecnologia a basso consumo energetico - Risparmio energetico: riduzione dell'uso dei combustibili che provocano esternalità negative - Tecnologie che riducono la domanda di mobilità - Promozione della mobilità con vettori energetici

...dagli Obiettivi specifici agli Indicatori chiave

Obiettivi particolari o specifici	Indicatore chiave OSIMOS (selezione dimostrativa)
Creare e consolidare una rete continua di percorsi ciclabili	Lunghezza rete ciclabile rispetto all' estensione del centro urbano (* vedi es, Scheda Metodologica di pag. 6)
Assicurare la manutenzione del percorso ciclabile	Investimento medio annuo su tre anni nella manutenzione ordinaria e straordinaria dei percorsi ciclabili
Migliorare la qualità dell' aria	Numero di superamenti dei valori limite di PM10
Promuovere i mezzi di trasporto ecocompatibili	Veicoli privati eco-compatibili rispetto ai veicoli totali del parco circolante
Valorizzazione del patrimonio verde	Aree verdi integrate
Efficacia: garantire spostamenti rapidi e puntuali agli utenti del Trasporto Pubblico Locale	Grado di ritardo delle corse del TPL
Efficienza: dal punto di vista ecologico, economico e della sicurezza	Costo chilometrico del TPL per passeggero
Massimizzare l' accessibilità ai servizi dal punto di vista urbanisti	Servizi entro un raggio di 300 m dalla fermata del TPL
Sensibilizzazione alla mobilità pedonale, ciclabile e con Trasporto Pubblico Locale	Ripartizione modale
Recupero della strada come luogo di socialità	Incidenza delle isole ambientali nel centro abitato
Nuove forme di gestione	Grado di utilizzo del car sharing
Aumentare/riqualificare la spsa in mobilità sostenibile sviluppando la capacità di affiancare agli interventi/politiche delle analisi costi/benefici (attraverso la promozione della contabilità analitica e la valutazione dei costi/benefici diretti e indiretti degli interventi)	Spesa in mobilità sostenibile e relativo livello di applicazione dell' analisi costi/benefici
Aumentare la capacità dell' ente locale nell'accedere a finanziamenti a supporto delle politiche di mobilità sostenibile	Livello dei finanziamenti esterni
Tecnologie a basso consumo energetico	Parco veicoli a metano
Risparmio energetico: dell' uso dei combustibili che provocano esternalità negative	Consumo energetico procapite
Tecnologie che riducono la domanda di mobilità	Implementazione dei servizi telematici

Esempio di scheda metodologica

*

LUNGHEZZA DELLA RETE CICLABILE RISPETTO ALL' ESTENSIONE DEL CENTRO URBANO

DEFINIZIONE

OBIETTIVO e FINALITA'

Obiettivo particolare è quello di CREARE e CONSOLIDARE UNA RETE DI PERCORSI CICLABILI con l' evidente finalità di aumentare la quota modale di spostamenti in bicicletta.

RIFERIMENTI

Questo dato è già utilizzato da ICLEI (www.iclei.org) per il monitoraggio delle politiche di sostenibilità urbana e da ACI (www.aci.it) per le statistiche sul traffico.

DEFINIZIONE E UNITA' DI MISURA

Per percorso ciclabile si intende un percorso che abbia un significativo sviluppo in lunghezza. E' consentito quindi sommare ai fini della misura solo tratte che abbiano estensione pari almeno a 500 m.

Si precisa che i percorsi ciclabili sono di tre tipi e potrebbe essere un arricchimento fornire tre misure distinte per:

Piste (in sede propria)

Piste (fisicamente separate dalla sede carrabile)

Corsie (separate dalla sede carrabile solo da segnaletica orizzontale)

Per centro urbano si intende il centro abitato cos' come definito dal Codice della strada, art. 3 del D.Lgs. 30.04.92, n. 285).

Unità di misura: Km/km²

STATO ATTUALE

Si possono fornire valore (o più valori) di riferimento (ad es. la media provinciale o regionale)

Collegamento con altri indicatori:

Si possono aggiungere altri indicatori simili che sarebbe utile calcolare per avere ulteriori informazioni utili alle decisioni e al monitoraggio

SCALA e COPERTURA

La scala idonea è la rappresentazione territoriale 1:2.000 (in alternativa 1:5.000)

Copertura: dare informazioni sull' uso dell' indicatore da parte di altri soggetti per processi di monitoraggio, pianificazione e policy (ad esempio associazioni di ciclisti)

FONTI

Rilievo diretto da parte degli Uffici comunali o provinciali

METODI

L' algoritmo per esteso.
 $RC_{urb} = L/S_{urb}$

Dove:

L= lunghezza dei percorsi ciclabili in km (come definito sopra)

S_{urb} = superficie urbana come definita sopra

COMMENTI

L' uso dell' indicatore di per sé non fornisce sulle priorità di intervento per lo sviluppo della rete ciclabile. Occorre definire tali priorità in funzione di altri indicatori: localizzazione degli attrattori, incidentalità della rete stradale, compatibilità della rete stradale con itinerari ciclabili.

OS.I.MO.S. COMMITMENT

Avendo preso visione dei Commitments di Aalborg 2004, nello specifico del punto relativo alla mobilità, e valutato il lavoro finora svolto da parte di OS.I.MO.S. - l' Osservatorio Italiano sulla Mobilità Sostenibile,

DESIDERO

partecipare alla fase di testing degli indicatori proposti sulle politiche relative alla mobilità sostenibile e, consapevole che tale fase di lavoro andrà da marzo a dicembre 2005, io:

1. impegno l'amministrazione che rappresento a stendere entro dicembre 2005 una politica specifica per la mobilità sostenibile e scala locale e a declinare tale politica in obiettivi misurabili corredati da indicatori che saranno in tutto o in parte mutuati da OS.I.MO.S.
2. impegno l' amministrazione che rappresento a testare gli indicatori per il periodo di marzo-dicembre 2005
3. sono consapevole che questa attività richiederà disponibilità da parte della amministrazione e acconsento a mettere a disposizione le risorse necessarie all' interno della nostra organizzazione per verificare la reale fattibilità della produzione dell' indice seguendo le indicazioni contenute all' interno delle schede metodologiche
4. impegno l' amministrazione che rappresento a partecipare alle iniziative di OS.I.MO.S. e a fornire la documentazione che di volta in volta verrà richiesta finalizzata alla verifica della reale utilizzazione degli indicatori

Nome completo e qualifica in stampatello:

Amministrazione locale/territoriale/regionale:

Luogo e data della firma:

Firma:

A fronte della assunzione di tale impegno, l' adesione a OS.I.MO.S. permette di:

- Rimanere in contatto con l' osservatorio ricevendo gli aggiornamenti del dibattito internazionale sul tema della mobilità sostenibile mediante le newsletter trimestrali del comitato scientifico di OS.I.MO.S. (giugno, ottobre, dicembre);
- Partecipare a seminari e incontri sul tema della mobilità;
- Ricevere informazioni su quesiti relativi alle problematiche riscontrate durante la raccolta dei dati;
- Ricevere alla fine del 2005 il set di indicatori selezionati con il contributo di tutti i partecipanti.

MODULO (fac-simile) DI ADESIONE AD OSIMOS PER L' ANNO 2005.

Per formalizzare la nostra adesione sottoscriviamo l'Osimos Commitment e inviamo il presente modulo compilato in tutte le sue parti.

Ente di appartenenza: _____
Cognome e Nome Rappresentante Politico: _____
Tel diretto: _____ Mail: _____
Cognome e Nome Rappresentante Tecnico: _____
Tel diretto: _____ Mail: _____
Indirizzo: _____ CAP _____ Città: _____

Dati per la fatturazione:
RAGIONE SOCIALE: _____
INDIRIZZO: _____
CODICE SCALE/PARTITA IVA: _____

Si allega copia del bonifico bancario attestante l'avvenuto pagamento di € 500
Il bonifico deve riportare la causale di pagamento: ADESIONE PROGETTO OSIMOS

Il pagamento deve essere effettuato a favore di Emmeerre spa Piazzale stazione, 7 35131 Padova presso BANCA ANTONVENETA, Ag. 5 CIN D ABI 05040 CAB 12105 Conto n° 00000017972N.

Segreteria organizzativa:
c/o Emmeerre S.p.A. Piazzale stazione, 7 35131 Padova Tel. 049661677 - Fax 049662579

E-Mail: osservatoriomobilita@emmeerre.it

Sito Web: www.emmeerre.it

Ai sensi del D.lgs. 196/2003 emme&erre s.p.a. con sede a Bolzano in Via Esperanto 1/5, garantisce la massima riservatezza nel trattamento dei dati da voi forniti, che saranno utilizzati esclusivamente nell'ambito della propria attività anche a scopi informativi e promozionali, l'interessato potrà esercitare, in qualsiasi momento, i propri diritti in base agli artt.7 e ss. del suddetto decreto, anche via e-mail all'indirizzo info.bolzano@emmeerre.it

Il presente Modulo è scaricabile online alle seguenti pagine web:

<http://old.a21italy.it/osimos.htm>
<http://www.emmeerre.it/content.asp?L=1&IdMen=305>

