



PROVINCIA DI ASTI

PIANO D'AZIONE PER IL RISANAMENTO E LA TUTELA DELLA QUALITÀ DELL'ARIA (2010-2012)

PREMESSA

Lo sviluppo industriale, che a partire dal '900 ha favorito il progresso economico di molte aree dell'emisfero nord del nostro pianeta, ha purtroppo anche determinato alcune serie ripercussioni sulla composizione dell'atmosfera, a causa delle eccessive emissioni di gas di origine antropica.

La pressoché totalità degli scienziati di tutto il mondo concorda nel ritenere preoccupante per il futuro l'attuale composizione dell'atmosfera, a causa della presenza di elevate concentrazioni di sostanze contaminanti, pericolose per la salute degli esseri umani, per l'equilibrio degli ecosistemi e per le ripercussioni sul clima futuro dell'intero pianeta (www.ipcc.int).

Per i suddetti motivi, la tutela della qualità dell'aria è divenuta un obiettivo prioritario per tutti i paesi del mondo, che si sono impegnati, a partire dal Protocollo di Kyoto sottoscritto nel 1997 dalla quasi totalità degli stati, fino al più recente vertice di Copenhagen sul clima (dicembre 2009), ad intraprendere serie politiche di riduzione delle emissioni di gas climalteranti.

In particolare l'Unione Europea spicca tra tutti gli altri continenti per la serietà degli impegni presi, con il noto "Pacchetto 20-20-20" che prevede, per tutti gli stati membri, il raggiungimento entro il 2020 della riduzione del 20% delle emissioni di gas serra, dell'aumento del 20% del ricorso alle energie rinnovabili e dell'aumento del 20% dell'efficienza energetica.

Anche l'Italia dovrà essere coinvolta in prima linea in questo percorso di miglioramento e la Pianura Padana è chiamata in particolare a non sottrarsi a questa responsabilità, in quanto si tratta di un territorio densamente popolato, caratterizzato da una realtà produttiva rilevante, dalla presenza di arterie di grande comunicazione, oltre che da un intenso traffico veicolare locale. L'unione Europea guarda infatti al territorio Padano come ad un solo insieme, dal punto di vista delle azioni per la riduzione e la prevenzione dell'inquinamento atmosferico.

Il raggiungimento degli obiettivi imposti dall'Unione Europea richiede l'adozione di soluzioni fortemente condivise e più efficaci di quelle fino ad oggi messe in campo.



INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il presente Piano d'Azione per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (2010-2012) è stato elaborato e redatto, ai sensi del D.Lgs. n. 351/99 e delle Leggi Regionali n. 44 del 26 aprile 2000 e n. 43 del 7 aprile 2000.

La L.R. n. 43/2000, all'art. 3 comma c), stabilisce che le Province devono elaborare con i Comuni interessati, i piani di intervento operativo che devono essere adottati in caso di episodi acuti di inquinamento di cui all'art. 10. Inoltre, grazie alla "Prima attuazione del Piano Regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria" ed in ossequio al D.Lgs. 4 agosto 1999 n. 351 è iniziata l'implementazione del processo delle politiche per la gestione della qualità dell'aria nel quadro nella normativa comunitaria, sottesa al medesimo decreto. Nello Stralcio di Piano per la mobilità, si parla espressamente dell'esigenza di trasferire utenti dal mezzo individuale al trasporto collettivo.

Sempre con L.R. n. 43/2000 (art. 8), si definisce che l'A.R.P.A. gestisce il sistema regionale di rilevamento della qualità dell'aria, in maniera coordinata, al fine di fornire l'informazione necessaria per la valutazione dello stato della qualità dell'aria e per lo svolgimento delle diverse funzioni istituzionali che competono ai diversi enti, istituendo presso i dipartimenti provinciali, i centri operativi provinciali (COP) ai quali afferiscono le stazioni di misura collocate sul territorio provinciale.

La Regione Piemonte con D.G.R. n. 14-7623 dell'11 novembre 2002, ha individuato gli indirizzi per la realizzazione dei Piani d'Azione di cui all'art. 7 del D.Lgs. n. 351/1999, che hanno sostituito, ai sensi dell'art. 10, comma 2 della L.R. n. 43/00, la regolamentazione sugli episodi acuti di inquinamento atmosferico stabilita dalla stessa Legge Regionale.

Tale modifica ha imposto alle amministrazioni locali una modifica sostanziale delle politiche volte al risanamento della qualità dell'aria che, non potendo più limitarsi al contenimento degli stati di attenzione o di allarme, per conseguire il rispetto dei limiti dovranno prevedere interventi stabili di limitazione delle emissioni.

A completamento della suddetta D.G.R. la Regione Piemonte ha predisposto ulteriori deliberazioni, costituendo i successivi Stralci di Piano per la Mobilità (D.G.R. n. 66-3859 del 18 settembre 2006 - n. 64-6526 del 23 luglio 2007 - n. 19-6944 del 24 settembre 2007 - n. 15-12362 del 19 Ottobre 2009), contenenti i criteri per l'individuazione delle zone di limitazione totale o parziale del traffico (ZTL) e le successive precisazioni in merito alla loro delimitazione, regolamentazione e finanziamento.

A livello **nazionale** il D.M. 27 marzo 1998 offre la possibilità di relazionarsi con le aziende e di stimolarne l'azione del campo della mobilità sostenibile.

Nondimeno a livello **europeo**, i Libri Bianchi del 1991, del 2001 e del 2006 puntano all'uso intelligente dell'energia impiegata per il trasporto. In particolare l'obiettivo è quello di rispettare gli impegni sottoscritti con il protocollo di Kyoto e rendere sostenibile la mobilità. Grazie ad una serie di linee di finanziamento, l'Unione Europea intende supportare le politiche degli stati membri che mirano ad un uso efficiente dell'energia per i trasporti.

In particolare, lo scopo della linea di finanziamento EIE è quello di affrontare le barriere **non tecnologiche** all'adozione di modalità di spostamento più sostenibili. Inoltre il 7QP, LIFE+ e i fondi strutturali, possono supportare i soggetti locali nell'entrare in rete con pari europei e realizzare progetti innovativi che aumentino la sostenibilità dei trasporti.

VALORI LIMITE

Il Decreto Ministeriale del 2 aprile 2002 n. 60, emanato ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. n. 351/1999 stabilisce limiti di qualità dell'aria ambiente per gli inquinanti elencati nella tabella seguente che devono essere raggiunti entro il 2010.

Inquinante	Valore limite	Periodo di mediazione	Data per il rispetto del limite
PM ₁₀	50 µg/m ³ (al massimo 35 volte/anno)	24 ore	1 ^a gennaio 2010
PM ₁₀	20 µg/m ³	anno	1 ^a gennaio 2010
SO ₂	350 µg/m ³ (al massimo 24 volte/anno)	1 ora	1 ^a gennaio 2005
SO ₂	150 µg/m ³ (al massimo 3 volte/anno)	24 ore	1 ^a gennaio 2005
SO ₂	20 mcg/m ³	1 ^a ottobre – 31 marzo	19 luglio 2001
NO ₂	200 µg/m ³ (al massimo 18 volte/anno)	1 ora	1 ^a gennaio 2010
NO ₂	40 µg/m ³	anno	1 ^a gennaio 2010
NO _x	40 µg/m ³	anno	19 luglio 2001
CO	10 mg/m ³ (al massimo 18 volte/anno)	media giornaliera su 8 ore	1 ^a gennaio 2005

Le soglie di allarme previste per gli inquinanti SO₂ e NO₂ sono:

Inquinante	Soglia di allarme	Periodo di mediazione
SO ₂	500 µg/m ³	media di 3 ore consecutive
NO ₂	400 µg/m ³	media di 3 ore consecutive

Per quanto riguarda l'Ozono (O₃), la normativa di riferimento è costituita dal D.Lgs. n. 183/04, che stabilisce i valori bersaglio, gli obiettivi a lungo termine, la soglia di allarme e la soglia di informazione ed i metodi e criteri per la valutazione delle concentrazioni di ozono e per la valutazione delle concentrazioni dei precursori dell'ozono nell'aria. Il Decreto, agli allegati I e II, stabilisce i limiti per i valori bersaglio per il 2010, i limiti per gli obiettivi a lungo termine e le soglie di informazione e di allarme.

	Concentrazione	Periodo di mediazione
Livello per la protezione della salute umana	120 µg/m ³	media su 8 ore
Livello di attenzione	180 µg/m ³	media oraria
Livello di allarme	240 µg/m ³	media oraria

Inoltre, la D.G.R. n. 27-614 del 31/7/00, stabilisce che, sulla base dei valori di concentrazione di Ozono riscontrati la situazione rilevata venga sintetizzata in "Livelli di Ozono", corrispondenti a valori crescenti di concentrazione di tale inquinante (può essere considerata la concentrazione di Ozono nella media di 8 ore oppure nella media di 1 ora).

	Concentrazione media di 8 ore	Concentrazione media di 1 ora
Livello 0	inferiore a 110 µg/m ³	inferiore a 180 µg/m ³
Livello 1	110 µg/m ³	180 µg/m ³
Livello 2	140 µg/m ³	240 µg/m ³
Livello 3	220 µg/m ³	360 µg/m ³

COMUNI IN ZONA DI PIANO

La legge regionale 7 aprile 2000 n. 43 contiene i criteri per la zonizzazione del territorio, in base ai quali vengono definite 3 zone:

- Zona 1 a cui vengono assegnati: i Comuni con popolazione superiore ai 250.000 abitanti – i Comuni con popolazione superiore ai 20.000 abitanti e densità di popolazione superiore a 2.500 abitanti/Km² – i Comuni capofila di una Conurbazione - i Comuni per i quali la valutazione della qualità dell'aria evidenzia il superamento di uno o più valori limite aumentati del margine di tolleranza;
- Zona 2 a cui vengono assegnati: i Comuni con meno di 20.000 abitanti e densità di popolazione inferiore a 2.500 abitanti/Km² - i Comuni facenti parte di una Conurbazione - i Comuni per i quali la valutazione della qualità dell'aria stima il superamento di uno o più limiti, ma entro il margine di tolleranza;
- Zona 3 a cui vengono assegnati i restanti Comuni.

Con D.G.R. n. 14-7623 dell'11/11/02, in attuazione della L.R. 43/00, è stata aggiornata la zonizzazione dei Comuni in Zona di Piano. Ai fini dell'aggiornamento dell'assegnazione dei Comuni alle Zone 1, 2 e 3 è stata data particolare importanza alla situazione di rischio di superamento dei limiti evidenziata dalla Valutazione della Qualità dell'aria elaborata dalla Regione Piemonte nel 2001. A tal fine sono stati considerati anche tutti i Comuni in cui il valore medio di concentrazione per due inquinanti si colloca tra la "soglia di valutazione superiore" ed il "valore limite". Inoltre è stato richiesto alle Province di individuare eventuali Comuni assegnati alla Zona 3 con caratteristiche e collocazione tali da rendere più razionali ed omogenei gli interventi di riduzione delle emissioni. Questi due criteri hanno portato ad enucleare i Comuni denominati di Zona 3p in quanto, pur essendo assegnati alla Zona 3, vengono inseriti in Zona di Piano.

Vengono assegnati alla Zona 3p i Comuni per i quali "Valutazione della qualità dell'aria 2001" stima il rispetto dei limiti di qualità dell'aria, ma con valori tali da poter comportare il rischio di superamento dei limiti medesimi oppure per i quali le Province hanno proposto l'individuazione in Zona di piano sulla base degli strumenti della programmazione provinciale, al fine di rendere più razionali ed omogenei gli interventi di riduzione delle emissioni.

In ogni Provincia, **l'insieme dei Comuni assegnati alle Zone 1, 2 e 3p formano la Zona di Piano**, che rappresenta l'area complessiva per la quale, sulla base degli indirizzi regionali, le Province di concerto con i Comuni interessati, predispongono i Piani di azione (articolo 7 del D.Lgs. n. 351/1999) al fine di ridurre il rischio di superamento dei limiti e delle soglie di allarme stabiliti dal D.M. 60/02, nell'ambito dei Piani per il miglioramento progressivo dell'aria ambiente.

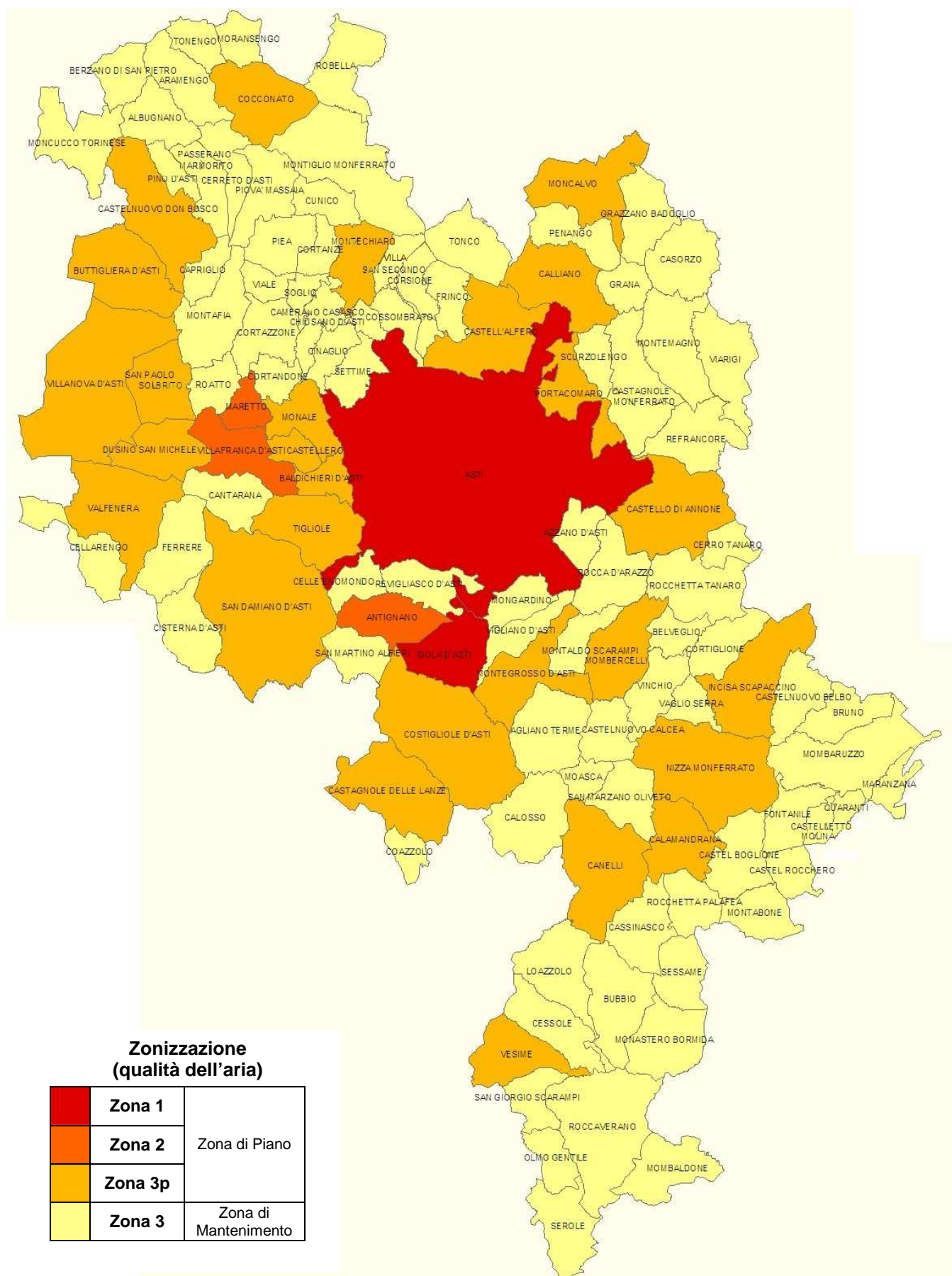
Zonizzazione dei comuni della provincia di Asti, ai sensi della D.G.R. n. 14-7623 dell'11/11/02

ZONA 1:	Asti	Isola	
ZONA 2:	Antignano	Maretto	Villafranca
ZONA 3P:	Baldichieri	Castelnuovo Don Bosco	Montegrosso
	Buttigliera	Cocconato	Nizza Monferrato
	Calamandrana	Costigliole d'Asti	Portacomaro
	Calliano	Dusino San Michele	San Damiano
	Canelli	Incisa Scapaccino	San Paolo Solbrito
	Castagnole Lanze	Mombercelli	Tigliole
	Castell'Alfero	Monale	Valfenera
	Castellero	Moncalvo	Vesime
	Castello di Annone	Montechiaro	Villanova

I Comuni restanti sono tutti assegnati alla **ZONA 3**, denominata **ZONA DI MANTENIMENTO**

Per i Comuni **zona 3** devono essere elaborati i **Piani di mantenimento**, ai sensi dell'articolo 9 del D.Lgs. n. 351/1999 al fine di conservare i livelli di inquinamento al di sotto dei limiti stabiliti, nonché preservare la migliore qualità dell'aria ambiente compatibile con lo sviluppo sostenibile. Pertanto la Zona 3 può essere definita come Zona di Mantenimento.

RAPPRESENTAZIONE CARTOGRAFICA DELLA ZONIZZAZIONE IN PROVINCIA DI ASTI



IL SISTEMA DI RILEVAMENTO

Nel territorio della Provincia di Asti è presente una rete di monitoraggio della Qualità dell'aria, che viene gestita dal Dipartimento Astigiano dell'A.R.P.A. costituita da tre stazioni fisse, di cui due ubicate nel Comune di Asti nelle postazioni della scuola S. d'Acquisto e della scuola Baussano ed una nel Comune di Vinchio, nei pressi del cimitero comunale.

La composizione della rete è sintetizzata nella seguente tabella:

Stazioni fisse di misura in Provincia di Asti			
Ubicazione	Zona	Tipo di stazione* (DM 20.05.91)	Decisione 2001/752/CE
Asti – Scuola Baussano	Urbana	C	Traffico
Asti - Scuola Acquisto	Urbana	B	Residenziale
Vinchio - San Michele	Rurale	D	Agricola

La rete fissa di rilevamento è stata integrata, il 3 agosto 05, da un laboratorio mobile per il monitoraggio in continuo di parametri chimici e meteorologici. La stazione mobile rappresenta un versatile strumento che può essere collocato ovunque si ritenga necessario per realizzare brevi campagne di monitoraggio, permettendo di fare valutazioni in tutte quelle zone non direttamente servite dalla rete fissa.

La stazione mobile di rilevamento della qualità dell'aria opera ad integrazione della rete di stazioni fisse sull'intero territorio della provincia di Asti. La scelta dei siti di monitoraggio avviene sulla base delle richieste delle amministrazioni comunali e di specifici obiettivi individuati dagli organismi di coordinamento ARPA - Provincia di Asti.

Lo scopo di queste campagne di monitoraggio consiste nella valutazione dello stato della qualità dell'aria nelle aree maggiormente urbanizzate dei Comuni della Provincia o dove si siano manifestati impatti a seguito di emergenze.



Stazione di rilevamento in S. d'Acquisto - Asti



Stazione di rilevamento mobile

* Il sistema di monitoraggio è costituito dalle seguenti tipologie di stazione, dotate di analizzatori automatici in continuo collegati in rete telematica:

TIPO B - stazione di S. D'ACQUISTO, situata in area urbana in zona ad elevata densità abitativa, rappresentativa dell'esposizione della popolazione in generale;

TIPO C - stazione di BAUSSANO, posizionata in area urbana in zona a traffico intenso ed ad alto rischio espositivo, caratterizzata da una rappresentatività limitata per immediata vicinanza del punto di prelievo all'asse stradale;

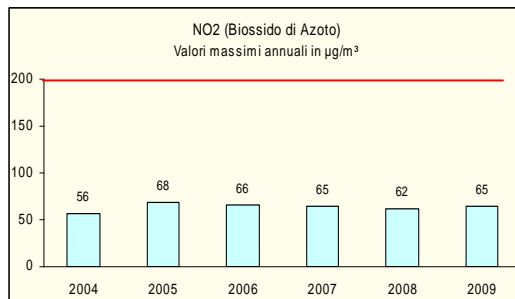
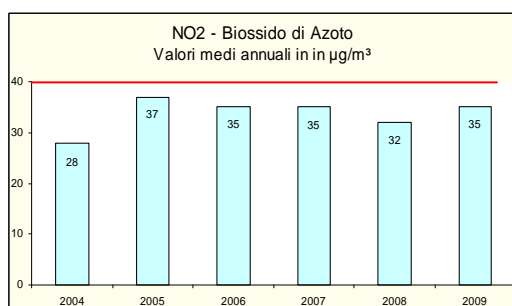
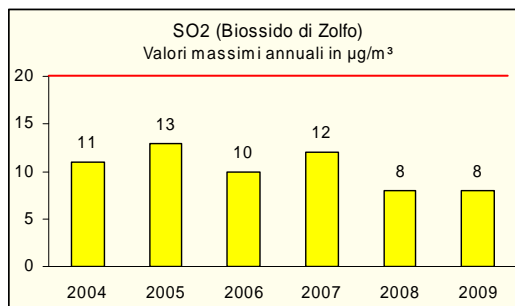
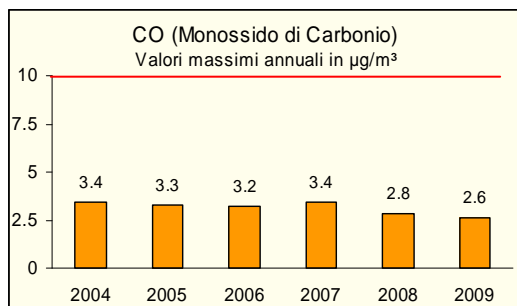
TIPO D - stazione di VINCHIO, situata in zona rurale, non direttamente soggetta a fonti primarie di emissione, finalizzata alla misura degli inquinanti fotochimici rappresentativa dell'esposizione della popolazione in generale e per la protezione degli ecosistemi.

VALUTAZIONI SULLO STATO DELL'ARIA

(fonte dati A.R.P.A.)

La valutazione della qualità dell'aria effettuata nella provincia di Asti negli ultimi anni evidenzia alcune criticità legate al rispetto dei limiti fissati dal D.M. 60/02. In particolare, come evidenziato di seguito, nonostante una sensibile diminuzione di tutti i parametri rilevati, si rileva un permanere delle criticità legate a concentrazioni ancora elevate di alcuni di essi.

I parametri che mantengono i loro valori al di sotto dei limiti previsti dalla normativa sono CO, SO₂ e NO₂, per i quali, negli anni considerati, le medie dei valori sono sempre al di sotto della normativa (linea rossa) ed i giorni di superamento dei limiti sono sempre pari a zero.

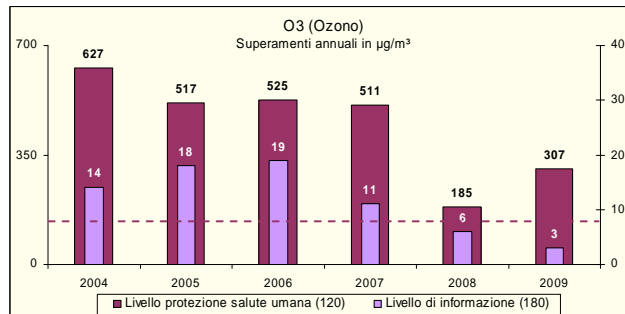
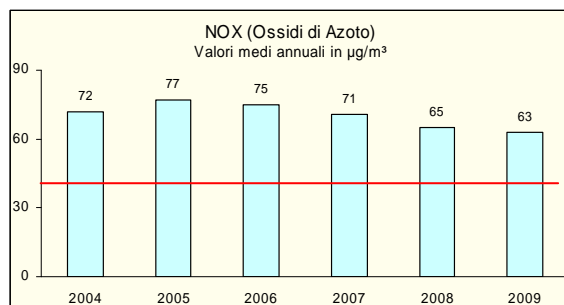


Maggiori criticità sono invece state registrate per i valori di NO_x, PM₁₀ e Ozono.

Per quanto riguarda gli Ossidi di Azoto si evidenzia che si mantengono invece ancora alti i numeri di superamenti del valore medio annuale (40 µg/m³).

Per quanto riguarda l'Ozono è opportuno precisare le seguenti informazioni:

- il Livello di Allarme (240 µg/m³) è stato superato un'unica volta nel 2006;
- per quanto riguarda il Livello di Protezione della salute umana (120 µg/m³) è solo disponibile il dato della *somma di tutti i superamenti* registrati durante l'anno (viola scuro);
- i superamenti del Livello di informazione (180 µg/m³) sono invece rappresentati (viola chiaro) come giorni che hanno registrato almeno un superamento;
- l'ozono risulta più preoccupante per la salute umana durante i mesi estivi, quando la maggiore temperatura ne innesca la formazione anche alle quote più basse dell'atmosfera.

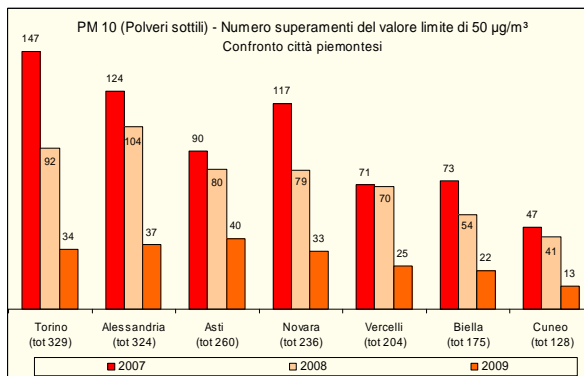
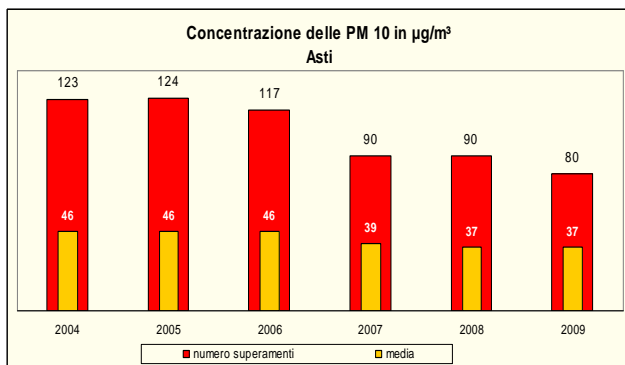


Per quanto riguarda le polveri sottili (PM 10) occorre premettere che nel corso degli ultimi anni si è rilevata una sensibile diminuzione delle concentrazioni, comune a tutto il territorio piemontese, probabilmente dovuta ad una maggiore diffusione di veicoli a basse emissioni, nonostante non si sia scesi al di sotto dei valori limite previsti dalla normativa.

Nei due grafici seguenti sono rappresentati i valori rilevati negli ultimi anni rispettivamente ad Asti, presso la centralina di fondo urbano collocata in via Salvo d'Acquisto ed in tutti i capoluoghi di Provincia Piemontesi.

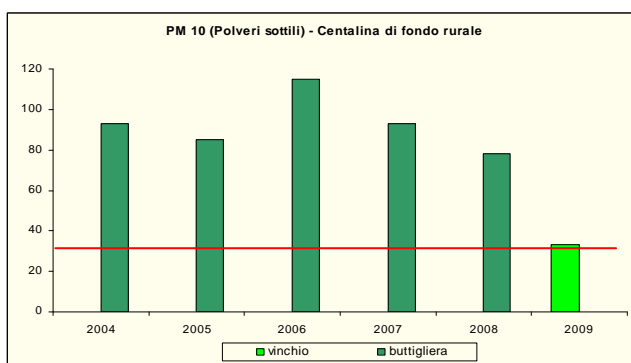
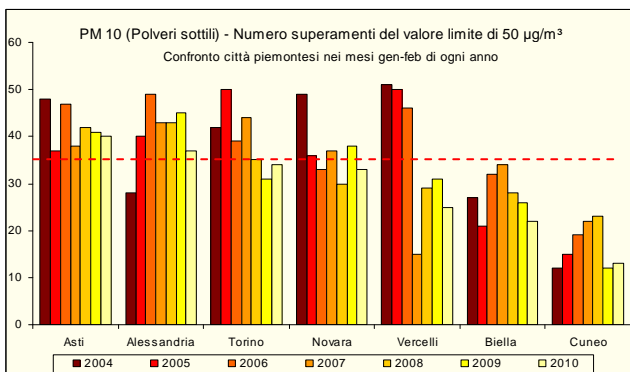
In particolare nel grafico relativo ad Asti sono stati indicati i giorni di superamento del limite di 50 µg/m³ (colonna rossa) e la media annuale dei valori. Si ricorda che il numero massimo di superamenti annui consentiti è 35 e, pur essendo questi ultimi scesi da 123 a 80, è evidente che tale numero supera più del doppio il limite normativo. Anche per quanto riguarda il valore medio (colonna arancione) si registra una lieve diminuzione, a tal punto che dal 2007 il valore risulta al di sotto del limite normativo (40 µg/m³). Occorre però evidenziare che la normativa prevede che dal 1^a gennaio 2010 si applichi il nuovo limite di 20 µg/m³.

Per quanto riguarda il grafico che confronta le PM 10 nei capoluoghi piemontesi si evidenzia come il Comune di Asti si collochi tra i capoluoghi più inquinati del Piemonte, secondo solo a Torino ed Alessandria e (praticamente) a "pari merito" con Novara.



Nei grafici che seguono sono indicati rispettivamente:

- i giorni di superamento del valore limite registrati nei mesi di gennaio e febbraio di ogni anno, in tutti i capoluoghi piemontesi, a testimonianza del fatto che già dai primi dati del 2010 si conferma la situazione critica già descritta;
- i giorni di superamento del valore limite registrati dalla centralina di fondo rurale, collocata fino al 31.12.08 nel Comune di Buttigliera d'Asti e dal 01.01.09 presso il Comune di Vinchio. Anche in questo caso si registrano valori alti di polveri sottili, nonostante la centralina sia collocata al di fuori di aree urbane densamente abitate.



GLI OBIETTIVI

Il presente piano per la Mobilità Sostenibile in Provincia di Asti si pone i seguenti obiettivi generali:

- la riduzione della domanda di trasporto e di trasferimento verso modi più sostenibili - in accordo con quanto prevede il Decreto del Ministero dell'Ambiente 27/3/1998;
- l'individuazione di una figura che svolga il ruolo di interlocutore delle amministrazioni pubbliche, gestori del trasporto, imprese private e attori locali e sovra-locali interessati dalla tematica, come **punto di contatto tra il livello politico e quello gestionale**.

Obiettivi Specifici:

- **Sperimentazione e Miglioramento dell'offerta:** Verificare soluzioni per il miglioramento dei servizi di TPL esistenti e per la loro integrazione con i sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, promuovendo l'utilizzo della bicicletta e/o di servizi di condivisione di mezzi a basso impatto ambientale
- **Mobility Management:** Individuare Mobility Manager aziendali (in enti e aziende con più di 300 dipendenti) e supportare la loro attività tramite un "pacchetto" di servizi a disposizione
- **Sensibilizzazione:** Promuovere azioni di divulgazione, formazione, comunicazione e informazione presso le aziende e gli enti coinvolti nel processo di partecipazione
- **Integrazione:** Favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche delle Amministrazioni Comunali coinvolte in una logica di rete e di interconnessione modale
- **Innovazione:** Promuovere modalità innovative per spostarsi, fornendo strumenti che ne facilitino l'utilizzo (es: car pooling, bici per lavoro, etc.)
- **Finanziamento:** Individuare sistemi di finanziamento e incentivi
- **Monitoraggio:** Svolgere un'azione di supervisione e messa in atto di eventuali azioni correttive.

LE PREMESSE

Propedeutica a questo piano è stata la firma di un **Protocollo d'Intesa** tra i principali Comuni della Provincia, i settori Ambiente e trasporti della Provincia e le associazioni sindacali e i rappresentanti delle imprese del territorio (Associazioni Datoriali e Camera di Commercio).

Il Protocollo specifica reciproci impegni e intendimenti per ridurre l'impatto della mobilità privata sul territorio e pone le basi per la costruzione di gruppi di lavoro trasversali all'interno dei quali costruire il consenso per azioni innovative relative alla mobilità. L'attuazione del piano è inoltre facilitata dall'entrata in vigore del nuovo **Contratto di Servizio del TPL della Provincia di Asti** che pone in essere le condizioni per sperimentare modalità flessibili di trasporto pubblico.

Particolarmente rilevante per questo piano è l'impegno contrattuale è trasformare una quota rilevante di servizi tradizionali in servizi flessibili (bus a chiamata o taxibus): *"L'Impresa affidataria deve provvedere allo sviluppo ed alla gestione dei servizi flessibili, quali taxi collettivo e/o bus a chiamata, proposti in sede d'offerta con il Piano sui servizi a modalità alternativa e/o chiesti dalla Provincia, in sostituzione di una parte dei servizi ordinari. La conversione è limitata alle linee od alle corse con un rapporto tra ricavi e costi inferiore al 35% e comunque con l'esclusione delle corse a rilevante valenza scolastica"*.

E' inoltre importante riportare la condizione contrattuale secondo cui: "L'effettuazione dei servizi a modalità alternativa deve essere svolta secondo i contenuti del Piano sui servizi a modalità alternativa (Allegato 11 del Piano) con le eventuali modifiche ed integrazioni disposte dalla Provincia.

I servizi flessibili devono essere programmati dall'Impresa affidataria definendo un volume d'offerta, espresso in termini di posti e di ore di servizio, sufficiente a garantire il trasporto di un'utenza quantitativamente non inferiore a quella trasportata dagli attuali servizi ordinari. I servizi a modalità alternativa devono essere organizzati in modo da contenere le percorrenze in misura dell'80% dei servizi ordinari sostituiti, fatta salva la disponibilità ad effettuare maggiori percorrenze, fino al 100% dei servizi ordinari sostituiti, dichiarata dall'Impresa affidataria in sede d'offerta tecnica.

I servizi flessibili devono essere attivati a partire dal settimo mese dall'inizio del periodo di vigenza contrattuale, previa autorizzazione esplicita della Provincia che deve valutare la fattibilità

della trasformazione delle corse ordinarie in corse a chiamata, anche a seguito del monitoraggio dell'utenza. La Provincia si riserva la facoltà di proporre ed autorizzare la trasformazione di servizi ordinari in servizi flessibili comunque entro il limite di 891.192,60 Km/anno di cui all'art. 5, comma 2, lett.b)."

L'APPROCCIO

L'approccio che riteniamo di maggior successo per il raggiungimento degli obiettivi indicati in precedenza è basato su tre pilastri:

1. L'attivazione di momenti di **partecipazione** che coinvolgano dipendenti, sindacati, aziende, esperti, enti locali;
2. L'utilizzo del **GIS**¹ come strumento di supporto alle decisioni
3. La **partnership pubblico-privata** al fine di ottenere soluzioni integrate nel territorio e coerenti con le politiche degli enti locali di riferimento.

Il lavoro sarà suddiviso in una parte di studio a tavolino delle condizioni di contesto (accessibilità stradale, con i mezzi pubblici, con la ferrovia, possibilità di interscambio modale, origini dei dipendenti e propensioni) e di una parte di interazione con i potenziali interessati dal cambiamento.

Per questa seconda parte si prevede di utilizzare la metodologia dell'intervista diretta e del *focus group*. I risultati di questa seconda fase sono strumenti fondamentali a disposizione del progettista per proporre soluzioni condivise e valide al tempo stesso. Poiché si prevede di strutturare il lavoro sulla gestione della domanda e sull'influenza dei comportamenti delle persone (prendendo in considerazione le infrastrutture esistenti, o loro piccole ottimizzazioni), è fondamentale che le soluzioni proposte siano il risultato di un processo di condivisione e partecipazione che interessi i potenziali destinatari di queste misure. Siamo fermamente convinti che misure imposte dall'alto porterebbero risultati poco soddisfacenti.

Il risultato della parte di analisi del contesto e del lavoro di partecipazione, integrate con le opportunità offerte dagli enti pubblici di riferimento, ci consentono di produrre uno studio che prende in considerazione 3 assi:

- **Costi** - con gli interventi proposti quali sono le riduzioni (o gli aumenti) di costo per le aziende coinvolte, per gli enti, per i dipendenti, per la comunità locale?
- **CO2** - qual è l'impatto delle misure individuate sulle emissioni climalteranti? Come si interviene per ridurre le emissioni?
- **Processi** – quali variazioni di processo devono essere messe in atto per ottenere i risultati attesi?

LE MISURE

Le misure da adottare rientrano nelle categorie indicate in seguito in ordine di priorità e rilevanza rispetto alla sostenibilità ambientale. Tale insieme di misure è il risultato dell'analisi decennale effettuata dalla piattaforma EPOMM (il riferimento europeo per il mobility management) su casi applicativi di interventi di mobilità in azienda e sulle loro ricadute sulla "salute aziendale" e sul territorio. Le tipologie di intervento possono consistere in:

1. Ridurre la necessità degli spostamenti
2. Ridurre necessità complementari (quegli spostamenti che sono "accessorie" allo spostamento principale casa/lavoro, tipicamente: accompagnare i figli a scuola, passare al supermercato, andare in palestra dopo l'ufficio, ecc.)
3. Aumentare la qualità del trasporto collettivo
4. Aumentare l'appetibilità del trasporto collettivo
5. Migliorare le infrastrutture per ciclisti e pedoni
6. Rendere più appetibile l'uso della bicicletta
7. Ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti casa/lavoro
8. Pianificare i posteggi e la tariffazione della sosta
9. Aumentare l'efficienza energetica dei mezzi di trasporto

¹ Il GIS è un software che permette di visualizzare, analizzare e interrogare i dati utilizzando criteri geografici. La semplice raffigurazione dei dati tramite cartografia rende di immediata comprensione fenomeni complessi, ma la potenza dell'analisi basata sul GIS è quella che ci permette di effettuare interrogazioni impossibili da effettuare con un database comune (es: contare il numero di dipendenti che abitano nel raggio di 5Km da una stazione ferroviaria).

LE AZIONI DEL PIANO

Accanto ad ogni area di intervento possono essere individuate alcune proposte di azione, che **potranno essere realizzate dopo aver ottenuto il consenso dei soggetti che le azioni prevedono di coinvolgere e a seguito dei risultati dello studio realizzato.**

Il piano si articola in 7 azioni, che vedono il coinvolgimento di tutti i soggetti firmatari del protocollo d'Intesa per la Mobilità Sostenibile:

1. Questionario ai Comuni
2. Offerta a pacchetto per le aziende dotate di Mobility Manager
3. Conduzione di una sperimentazione di un servizio integrato per la Mobilità Sostenibile
4. Sperimentazione nell'area industriale di Corso Alessandria di Asti (partecipazione al progetto europeo Moma.BIZ)
5. Studio di fattibilità per un sistema di consegna sostenibile delle merci in città
6. Azioni di Comunicazione, Formazione, Sensibilizzazione
7. Monitoraggio e Valutazione

QUESTIONARIO NEI COMUNI

Area:

Integrazione, Favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche delle Amministrazioni Comunali coinvolte in una logica di rete e di interconnessione modale

Obiettivi specifici e risultati attesi:

1. Ottenere una percentuale di rientro significativa di questionari (indicatori: percentuale di rientro minima 10%, ideale 70%)
2. Ottenere un chiaro quadro comparativo delle condizioni della mobilità nei Comuni della Provincia di Asti, creando una base informativa minima, che possa essere sempre aggiornata e che sia di facile consultazione.
3. Fare proposte adeguate e trasversali, basandosi sull'esperienza della sperimentazione sul territorio candidato
4. Sensibilizzare sul tema della mobilità sostenibile i Sindaci che riceveranno il questionario e tenere viva la loro l'attenzione sull'argomento.

Azioni:

1. Predisposizione del sistema informatico per la raccolta dei questionari e l'elaborazione
2. Erogazione del questionario a tutti i Comuni (via e-mail e fax)
3. Elaborazione dei risultati giunti entro la data di scadenza e produzione di un livello informativo adatto ad essere presentato su un GIS e pronto per essere ampliato con successivi risultati di questionari che potranno giungere alla Provincia in occasione di occasioni successive di incontro con i Comuni.

Impatti (effetti indiretti dell'azione sul contesto del progetto):

La base informativa creata a partire dalla raccolta dei questionari serve come supporto nella decisione e nella definizione di politiche ed interventi relativi alla mobilità sostenibile sul territorio.

OFFERTA DI SERVIZI A PACCHETTO IN FAVORE DELLE AZIENDE DOTATE DI MOBILITY MANAGER

Aree:

Mobility Management - Individuare Mobility Manager aziendali (in enti e aziende con più di 300 dipendenti) e supportare la loro attività tramite un “pacchetto” di servizi a disposizione. Promuovere azioni di divulgazione, formazione, comunicazione e informazione presso le aziende e gli enti coinvolti nel processo di partecipazione;

Obiettivi specifici e risultati attesi:

- Nomina dei Mobility Manager aziendali in almeno il 30% delle aziende con più di 300 dipendenti della Provincia
- Riduzione del numero di auto di pendolari che giungono nelle aziende coinvolte nella sperimentazione entro la chiusura del Piano (indicatore obiettivo: 5% dei pendolari cambia modo di spostarsi)
- Aumento del numero di pendolari che utilizza modi alternativi, sia per lavoro che per lo spostamento casa/lavoro (indicatore obiettivo: +5% utilizzatori mezzi alternativi all'auto privata)
- Ottimizzazione dei servizi esistenti e istituzione di servizi inter-aziendali (indicatore: almeno 1 sperimentazione che coinvolga più aziende in un'azione congiunta)
- Utilizzo importante della piattaforma Roadsharing.com in Provincia di Asti (indicatore obiettivo: presenza media di 50 offerte/ricieste di passaggio relative al territorio della Provincia)
- Aumento nel numero di dipendenti delle aziende coinvolte che acquista abbonamenti annuali al trasporto pubblico (fondamentali per instaurare l'abitudine continuativa all'uso del TPL) – (indicatore obiettivo: +200 abbonamenti annuali entro la fine del 2012)
- Attivazione di almeno 20 sperimentazioni di Pendolare in Prova e conversione duratura di almeno il 30% degli sperimentatori (monitoraggio a 6 mesi).

Azioni:

Alle aziende che hanno nominato il Mobility Manager verrà offerto un pacchetto di servizi utili a migliorare il proprio impatto sul territorio a causa della mobilità.

In particolare i servizi proposti potranno essere:

- Pendolare in Prova
- Supporto per la partecipazione ad iniziative che incentivino l'acquisto di abbonamenti di lunga durata
- Inserimento sul sistema di facilitazione del CarPooling adottato dalla Provincia (Roadsharing.com)
- Campagna di comunicazione/informazione coordinata
- Collegamento con altre aziende del comprensorio per ottimizzare i servizi offerti (es: navetta aziendale, posteggi, etc).

Inoltre potrà essere studiato un meccanismo di incentivi che considerino l'impegno che l'azienda sta approfondendo a favore della mobilità sostenibile in senso ambientale più ampio. L'idea è che l'Ente sarà in grado di garantire una sorta di “corsia preferenziale” alle aziende che si attiveranno per seguire più azioni nel campo dell'ambiente. Si potranno anche immaginare vantaggi “incrociati” per le aziende che avranno redatto il Piano degli Spostamenti Casa/Lavoro (es: sconto sulla tassa rifiuti, evasione di pratiche autorizzative prima della scadenza di legge, etc.)

Impatti:

- Cambiamento duraturo da parte dei dipendenti e attivazione di una cultura dello spostamento casa/lavoro senz'auto.
- Riconoscimento da parte delle aziende e delle istituzioni dell'utilità della figura del mobility manager aziendale.

SPERIMENTAZIONE DI UN SERVIZIO INTEGRATO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Aree di intervento: tutte quelle indicate in precedenza

Il piano prevede di effettuare 3 sperimentazioni intense sulla mobilità sostenibile nel triennio 2010-2012

La **prima azione** avverrà su un territorio che avrà manifestato il proprio interesse a partecipare alla sperimentazione. Il territorio dovrà essere interessato da una forte direttrice di trasporto pubblico, al momento sottoutilizzata e coinvolgere un bacino di circa 10.000 abitanti.

Negli anni successivi avverrà un trasferimento dell'esperienza verso altri due territori, che seguiranno la medesima metodologia, adattandola al contesto locale.

Si prevede il coinvolgimento delle scuole, dei Comuni, delle aziende che insistono sul territorio.

Si potrà immaginare una forma di remunerazione per il territorio che aderisce alla candidatura (es: sala multimediale per le scuole o un punto di telelavoro – telecentre)

Obiettivi specifici:

- dimostrare che con l'azione integrata di tutti i soggetti del territorio e con un sostanziale incremento dell'offerta si ottiene uno shift modale dall'auto privata a mezzi alternativi (obiettivo minimo: 5%)
- avviare e coordinare una sperimentazione a livello locale, garantendo un approccio integrato e trasversale sia rispetto alle politiche di sviluppo ai diversi livelli, sia ai progetti in corso. Indicatori:
 - entro luglio 2010: aver definito il piano operativo locale
 - entro dicembre 2010 attivare la sperimentazione
- applicare alcuni dei risultati più interessanti emersi dalla sperimentazione indicata in precedenza al territorio della Provincia di Asti in generale. Per questa attività sarà particolarmente rilevante l'utilizzo dei risultati del questionario a cui hanno aderito buona parte dei Comuni della Provincia. Indicatore: 2 aree si candidano per il trasferimento metodologico e attuano la sperimentazione entro la fine del 2012

Azioni previste:

- accogliere la candidatura di un territorio interessato a condurre una intensa sperimentazione nel campo alla mobilità sostenibile sulla propria area
- coinvolgere attivamente i principali Enti e aziende dell'area individuata in precedenza, coordinandone l'attività tramite riunioni e sistemi di partecipazione online. Tale partecipazione servirà a dare corpo al Protocollo d'Intesa siglato dai Comuni, le associazioni datoriali e sindacali nel mese di settembre 2009
- istituire un tavolo di coordinamento intersettoriale sulla mobilità che preveda:
 - la creazione di una rete di comunicazione con i Comuni, gli assessorati, le aziende e le organizzazioni coinvolte
 - l'analisi (con incontri periodici) di esigenze particolari
 - la definizione di un piano pluriennale di individuazione delle politiche di miglioramento della mobilità con definizione di obiettivi, priorità di azione e modalità di monitoraggio
 - il monitoraggio dello stato di avanzamento lavori.

Durante la sperimentazione potranno essere messe in campo, oltre a quelle più tradizionali, alcune delle misure indicate in seguito:

Sostanziale rinforzo della linea di forza del territorio (es: linea a frequenza - 15 minuti)

Attivazione di un capillare servizio a chiamata di adduzione alla linea di forza

Area: Verificare soluzioni per il miglioramento dei servizi di TPL esistenti e per la loro integrazione con i sistemi di trasporto complementari ed innovativi

I servizi a chiamata sono un modo innovativo per governare i costi di esercizio del trasporto pubblico e i suoi impatti sull'ambiente, offrendo -in aree a domanda debole- un servizio di qualità superiore al servizio tradizionale. Questo intervento si inserisce armoniosamente nel contratto di servizio del trasporto pubblico della Provincia, che prevede già la conversione del 20% dei Km percorsi dai bus extraurbani in servizi a chiamata.

Sistema software per facilitare il car-pooling aziendale e/o per eventi/tempo libero

Area: Promuovere modalità innovative per spostarsi, fornendo strumenti che ne facilitino l'utilizzo

La provincia di Asti è ecopartner di roadsharing.com che gestisce un sito per la composizione (gratuita) di equipaggi per il car pooling. Attraverso un'azione di promozione legata sia ai grandi attrattori – aziende, centri commerciali, palestre, scuole - sia agli enti e le associazioni che organizzano eventi, si possono ottenere buoni risultati nel campo della condivisione dell'auto.

Bus WiFi

Area: Migliorare l'appetibilità del trasporto pubblico, soluzioni innovative per il miglioramento della qualità percepita dei servizi.

Prendendo spunto dall'iniziativa di San Francisco e della Silincon Valley (che ha avuto grande risonanza grazie al gran successo ottenuto dalle iniziative di Google e Cisco), si può immaginare di offrire un insieme di servizi accessori ed innovativi a chi decide di utilizzare il mezzo pubblico. Esperienze interessanti sono quelle del bus con Wi-fi (che riscuote successi inaspettati) e permette agli utenti di non considerare “sprecato” il tempo di viaggio e averne un reale beneficio (consultazione di notizie, lettura della posta, ascolto di musica, etc)

Best practice: Visita di Studio nelle città più significative e proposta delle migliori

Area: Promuovere azioni di divulgazione, formazione, comunicazione e informazione presso le aziende e gli enti coinvolti nel processo di partecipazione

L'atteggiamento che si incontra quando si parla di gestione della domanda di trasporto è spesso un atteggiamento scettico. L'esperienza insegna che vedere con i propri occhi che altre zone sono riuscite a cambiare e ad ottenere risultati interessanti spinge i decisori ad un'azione più determinata in favore della mobilità sostenibile. Inoltre la visita di studio contribuisce a rafforzare il gruppo di lavoro e a semplificare le modalità operative. Superato lo scoglio dello scetticismo è importante ispirare i decisori con informazioni sempre aggiornate su quali siano le migliori iniziative nel settore della mobilità sostenibile in Europa e nel mondo.

Telecentre

Area: Innovazione

Promuovere la nascita, nel territorio interessato, di spazi attrezzati per il telelavoro. Questi spazi (definiti tele-centre) sono particolarmente adatti ad essere posti in punti di snodo della mobilità (es: stazioni, centri, etc). Infatti la caratteristica principale dev'essere la loro accessibilità (possibilmente a piedi o in bicicletta), ma anche la possibilità di essere interconnessi con altri luoghi fisici. Il telecentre è uno strumento che permette di ridurre sostanzialmente l'impatto della mobilità privata, ma al tempo stesso di garantire gli elementi di

sviluppo locale, non spopolamento del territorio e creazione di Comunità che devono stare a cuore di chi pianifica lo sviluppo di un'area.

Le fasi:

Le fasi dell'attività sono le seguenti:

1. Coinvolgimento dei soggetti ritenuti rilevanti nell'area (livello politico, aziende, pianificatori dei trasporti, dipendenti) per la comunicazione del progetto e la definizione di alcuni assi di intervento (e valori) ritenuti prioritari. Istituzione di un Tavolo di Coordinamento sulla mobilità che si incontri periodicamente. Stimolo per la nomina dei Mobility Manager negli enti e aziende coinvolte.
 - a. Conduzione di alcuni **focus-group** e interviste dirette con gruppi di interesse; L'ipotesi è quella di realizzare 3 focus-group con insiemi misti di stakeholders, andando ad investigare i tre temi cardine del cambiamento: la mobilità con il trasporto pubblico, la mobilità ciclabile, il car pooling e le soluzioni innovative.
2. Attivazione di una **piattaforma informatica** di semplice utilizzo che permetta ai soggetti coinvolti di rimanere in contatto, di ricevere notizie ed aggiornamenti e al mobility manager d'Area di coordinarne le attività.
3. Analisi dei principali **nodi problematici** relativi alla mobilità dell'area (accessibilità delle sedi aziendali e commerciali più rilevanti, spostamenti prevalenti sul territorio, mobilità dei cittadini provenienti da località remote, interscambio con il treno e le autostrade), realizzazione di un **GIS** che riunisca tutti i dati raccolti. Il risultato di questa fase sarà un insieme di **obiettivi** con una prospettiva pluriennale e l'individuazione delle politiche per il miglioramento della mobilità nell'area. Ogni obiettivo sarà espresso in modo quantificabile, per permetterne la successiva verifica.
4. Il supporto ai Mobility Manager coinvolti nella **redazione del PSCL** relativo alla propria azienda e fornitura di servizi standard per le aziende coinvolte.
5. La definizione di un insieme di **azioni** concordate con i diversi stakeholders al fine di raggiungere gli obiettivi che ogni gruppo di soggetti si è proposto. Il ruolo del Coordinatore del progetto sarà quello di facilitare il gruppo degli stakeholders, proponendo le azioni indicate nel paragrafo precedente ed adattandole al caso locale. Per ogni azione verranno definiti indicatori di risultato e di processo.
6. Il monitoraggio delle azioni attivate dai soggetti appartenenti al Tavolo di coordinamento, secondo i valori e gli indicatori definiti in precedenza.

SPERIMENTAZIONE NELL'AREA INDUSTRIALE DI CORSO ALESSANDRIA DI ASTI (PARTECIPAZIONE AL PROGETTO EUROPEO MOMA.BIZ)

Area di Intervento: Mobility Management, Comunicazione

Nel giugno 2009 la Provincia ha svolto il ruolo di coordinatore per la presentazione di una candidatura per un progetto europeo per l'ottimizzazione dell'uso dell'energia nel settore del trasporto.

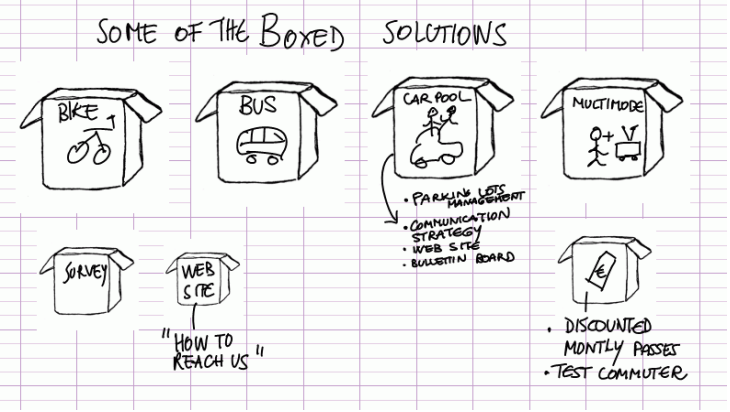
Il progetto prevede il coinvolgimento locale dei seguenti partner: **Comune di Asti** (Settore Ambiente), Engim (Ente di Formazione), iMpronta (Mobility Managers e Coordinamento Progetti Europei) ed individua come area di lavoro **la zona industriale di Corso Alessandria**.

A livello **internazionale** sono coinvolti enti che lavoreranno in zone di dimensioni analoghe a quella di Asti. I paesi di provenienza dei partner sono: Spagna (Castilla-Leon e Cataluna), Inghilterra, Bulgaria, Estonia.

Il progetto ha durata di 24 mesi, ed inizia ufficialmente (fatta salva la firma del contratto, che deve ancora avvenire) ad Aprile 2010.

La finalità generale del progetto è quella di agire sulla **domanda di trasporto**, al fine di ridurre il consumo energetico degli spostamenti casa/lavoro dei dipendenti della zona industriale interessata. Quindi il progetto non prevede la costruzione di infrastrutture o di sostanziali interventi sull'offerta di trasporto, bensì un'azione mirata ad agire sui comportamenti delle persone, sul facilitare scelte più sostenibili rispetto ad altre, sulla comunicazione e sul marketing del trasporto alternativo.

Nello specifico, il progetto si articola nelle seguenti fasi:

1. Analisi del contesto sull'area individuata
2. Attivazione di un gruppo di lavoro composto dai principali soggetti che sono interessati alla mobilità nell'area (rappresentanti dei lavoratori, degli enti pubblici, delle aziende di trasporto, responsabili del personale delle aziende, mobility manager d'area),
3. Il gruppo costituito e coordinato (punto 2) ha come obiettivo di individuare un piano di misure che mirino a ridurre l'uso dell'auto privata per gli spostamenti casa/lavoro verso l'area (obiettivo generale -5%). Il progetto si basa sull'idea che non sia necessario "re-inventare" delle misure, ma che ormai siano presenti delle **boxe-solutions** (soluzioni in scatola) che possono essere adattate al contesto locale.
4. Il progetto prevede poi una fase di implementazione del piano, intervallata da un momento di verifica/valutazione e chiusa con un convegno di presentazione finale che ha lo scopo di disseminare i risultati ottenuti dai vari partner europei.
5. Il consorzio internazionale si occuperà anche di definire un'etichettatura delle aree industriali e commerciali (BIZ), che renda chiara la qualità dell'accessibilità di una certa area e diventi motivo di distinzione sia per le amministrazioni locali, che per le aziende insediate.
6. Durante tutto il periodo sarà gestita una intensa fase di formazione sul campo (che ha come destinatari i decisori) sia degli enti locali che aziendali e che dovrà servire a far diventare mainstreaming le politiche a favore della mobilità sostenibile.
7. Il progetto prevede un approfondimento sui servizi di trasporto pubblico flessibile (per la Provincia di Asti previsti nel nuovo contratto di servizio), che possono portare ad un sostanziale miglioramento dell'offerta di trasporto senza impattare in modo sostanziale sui costi.

AZIONI DI COMUNICAZIONE, FORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

Area:

Comunicazione, Formazione e Sensibilizzazione

Obiettivi Specifici:

- Tenere alta l'attenzione sul tema della Mobilità Sostenibile e far percepire che i temi relativi alla mobilità costituiscono un problema che riguarda tutti, e per il quale tutti possono contribuire alla soluzione.
- Fornire una serie di strumenti di comunicazione di pronto uso, che i soggetti interessati possano esporre nei propri spazi, per moltiplicare l'effetto della comunicazione
- Formare e supportare i decisori (politici, tecnici che operano negli enti locali, responsabili del personale e delle politiche ambientali delle aziende, RSU) affinché acquisiscano modi di operare che mirino ad un uso più efficiente dell'energia nei trasporti
- Rendere riconoscibile il lavoro svolto dalla Provincia di Asti nel settore della Mobilità Sostenibile

Azioni:

1. Uso del logo del Piano (sviluppato da un grafico specificamente per il progetto di Mobility Management del Settore Ambiente della Provincia di Asti) su tutte le comunicazioni ufficiali e sui documenti che vengono prodotti.
2. Richiesta d'impegno da parte di tutti i partner a riportare il logo sulle comunicazioni che riguardano la mobilità sostenibile.
3. Formazione alle RSU di tutte le aziende, in accordo con i sindacati
4. Formazione ai decisori delle aziende e ai tecnici degli enti locali (nell'ambito della formazione erogata nel progetto MomaBIZ)
5. Realizzare alcune locandine da distribuire nelle aziende che hanno sottoscritto il protocollo d'intesa e che invitino i dipendenti a comportamenti più sostenibili.



STUDIO DI FATTIBILITÀ PER UN SISTEMA DI CONSEGNA SOSTENIBILE DELLE MERCI IN CITTÀ

Aree:

Riduzione dell'impatto della mobilità, comunicare, sensibilizzare

Obiettivi:

- Porre le basi per l'attivazione di un servizio di consegna sostenibile delle merci nel centro della Città di Asti (indicatore: redazione di un documento condiviso di studio di fattibilità per un centro di consegna merci sostenibile)
- Coinvolgere tutti i soggetti potenzialmente interessati nello sviluppo dell'azione (Indicatore: presenza di un gruppo di studio in cui sia presente un membro per ognuna delle categorie identificate)
- Diffondere la conoscenza di modelli diversi per la consegna sostenibile delle merci in città (indicatore: partecipazione ad una visita di studio di almeno l'80% dei partecipanti al gruppo di studio)

Azioni:

- Costituzione di un gruppo di studio composto da tecnici e politici del Comune, Associazione dei Commercianti, Associazioni Ambientaliste, Comitati Residenti del Centro)
- Organizzazione di una visita di studio in un Centro Intermodale Italiano
- Conduzione di una fase di condivisione di un progetto di massima (es: individuare dove potrebbe essere posizionato l'hub, quali filiere coinvolgere, etc)
- Redazione di uno studio partecipato di fattibilità per la città di Asti
- Presentazione dello studio di fattibilità nell'ambito di un momento pubblico

Impatti:

- Riduzione del numero di furgoni che attraversano o accedono al centro cittadino
- Miglioramento della qualità dell'aria
- Miglioramento della qualità della vita e degli spazi pubblici nel centro di Asti

MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

Tutte le azioni del piano prevedono indicatori di risultato che permetteranno di verificare periodicamente l'avanzamento dei lavori e il raggiungimento degli obiettivi.

Obiettivi:

- Assicurare che il progetto punti sempre agli obiettivi indicati e che le azioni servano davvero a raggiungere gli obiettivi
- Attivare un processo di miglioramento continuo delle prestazioni del piano

Azioni:

- Al termine di ogni anno si svolgerà una valutazione complessiva dell'esperienza, che permetterà di individuare le opportunità di miglioramento nel caso di prolungamento dell'azione
- Entro il primo trimestre dell'anno successivo, sulla base della valutazione suddetta e delle eventuali nuove esigenze riscontrate e/o raccolte dal territorio, sarà possibile integrare il presente Piano con azioni attualmente non previste;
- Durante lo svolgimento dei progetti si attiveranno degli strumenti di monitoraggio e dei responsabili del monitoraggio che assicureranno che vengano raccolti i dati e che siano successivamente elaborati per supportare la valutazione.

I TEMPI

Il progetto si svilupperà per i tre anni 2010-2012 indicativamente seguendo il diagramma di Gantt che segue.

Ogni colonna del diagramma che segue rappresenta un trimestre:

Azione	t1-0	t2-0	t3-0	t4-0	t1-1	t2-1	t3-1	t4-1	t1-2	t2-2	t3-2	t4-2
Questionario ai Comuni												
Offerta a pacchetto per le aziende dotate di Mobility Manager												
Conduzione di una sperimentazione di un servizio integrato per la Mobilità Sostenibile												
Sperimentazione nell'area industriale di C.so Alessandria di Asti (Progetto europeo MoMa.BIZ)												
Studio di fattibilità per un sistema di consegna sostenibile delle merci in città												
Azioni di Comunicazione, Formazione, Sensibilizzazione												
Monitoraggio e Valutazione												