



ASSOCIAZIONE DEI COMUNI TOSCANI (ACT)

Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile Casa – Lavoro e Casa Scuola Progetto ZERO CO2

Gli attori

Il progetto è stato presentato da un'associazione di 10 Comuni: Piombino (capofila), Campiglia Marittima, San Vincenzo, Follonica, Gavorrano, Massa Marittima, Montieri, Monterotondo Marittimo, Portoferraio, Rio Marina di due province diverse (50% Livorno e 50% Grosseto) .

Essi hanno deliberato di costituirsi in Associazione in caso di finanziamento del progetto, ma, in ogni caso, sette Comuni su dieci fanno già parte della preesistente Associazione ACT e dispongono di una staff stabile e competente. Ciò dà garanzia di continuità al progetto anche dopo la fine del finanziamento.

Il numero degli abitanti coinvolti è pari a 114.110, il bando ministeriale ne prevedeva almeno 100 mila.

Assieme ai Comuni opereranno:

- la Rete delle Scuole del progetto CoLLABORando dei Comuni aderenti
- l'Autorità portuale di Piombino e l'Isola d'Elba
- le maggiori imprese del territorio: SOLMAR, NUOVA SOLMINE , SOLBAT, SOLTRECO BONIFICHE, HUNTSMAN P&A Italy S.r.l. (Tioxide), AFERPI e LOGISTICS,
- un pool di partner tecnologici: CS GROUP, sul car-sharing e BRINGME, sul car-pooling, ROUTE 220, e CIME per infrastrutture per la ricarica elettrica e PEPA per l'acquisto di biciclette "assistite", l'Istituto di Biometeorologia del CNR di Firenze per il monitoraggio fisico e Impresa Insieme
- un gruppo di organizzazioni che operano sul sociale: LEGAMBIENTE, SIMURG per la sensibilizzazione e il coinvolgimento delle comunità locali

Essi hanno sono stati già in buona parte coinvolti nel processo di "progettazione partecipata" che la Segreteria di ACT ha sviluppato tra il luglio e il dicembre del 2006 con dieci workshop effettuati rispettivamente il 5/7, 2/8, 23/8, 5/9, 19/9, 29/9, 4/10, 14/11, 28/11, 5/12, documentati sul sito. www.associazionedeicomunitoscani.it.

Il valore del progetto

Il progetto ha un valore di 2.000.000,00 €. La quota di cofinanziamento chiesto al Ministero è stato pari a 993.840,00 € e cioè il 49,69% a fronte di una possibilità di richiesta pari a 1 milione di Euro e pari max al 60% del valore del progetto.

La quota di cofinanziamento è risultata pari a 1.006.159,68 €. Esso è stato garantito dai 10 Comuni aderenti, dai partner privati (Imprese clienti dei nuovi servizi e partner tecnologici) e dai partner pubblici (Scuole e Autorità portuale) che hanno aderito al progetto.

Le scelte di fondo del progetto

Il progetto ha l'originalità di prevedere un'azione di sistema sulla mobilità ecosostenibile per studenti e lavoratori che vivono in un luogo e studiano e lavorano in un altro, quindi sostituendo la logica della pianificazione della mobilità comunale con la logica della mobilità intercomunale per target.

Esso:

- ha l'obiettivo di ridurre gli inquinanti prodotti dai mezzi che usano petrolio e i suoi derivati, infrastrutturando il territorio (da dove i cittadini partono e dove arrivano) così che i cittadini possano

- essere invogliati a passare progressivamente all'uso di mezzi alternativi: camminare, andare in bicicletta, usare mezzi a trazione elettrica.
- punta a lavorare con sistematicità sulla cultura della comunità introducendo approcci di sharing economy a partire dalla Scuola, così che il cambiamento sia assicurato nel tempo, e prevede la dotazione di strumenti di monitoraggio, sia tecnico che sociale, per verificare i progressi ottenuti sul decremento delle percentuali degli inquinanti, ma anche come strumenti di rendicontazione sociale,
 - sposa le tecnologie più avanzate il cui uso è garantito da un pool di partner tecnologici e di organizzazione sociale di indubbio valore che conta anche sulle novità di cui sono portatrici start up nazionali, emergenti,
 - integra progetti e finanziamenti già ottenuti da fonti diverse ma finalizzate allo stesso obiettivo che i Comuni aderenti fanno confluire nel patrimonio comune,
 - chiama ad uno sforzo comune gli Enti locali, le Scuole e le Imprese, ma punta anche alla responsabilizzazione diffusa dei membri della comunità territoriale
 - si dota di una Governance stabile che assicura nel tempo la governabilità del processo di miglioramento,
 - è replicabile, "come modello", in ogni altra realtà locale del territorio nazionale.

L'analisi effettuata dagli attori coinvolti nel corso del processo di "progettazione partecipata"

Il territorio va da San Vincenzo fino a Gavorrano e comprende due comuni importanti dell'Isola d'Elba: Portoferraio e Rio Marina. Si estende a cavallo di due province: Livorno e Grosseto, ma ha una sua dimensione geografica, storica ed economica distintiva che si va ricomponendo grazie alla costituzione di ACT, costituita ad aprile del 2015 (www.associazionedeicomunitoscani.it).

Il territorio ha tre aggregati industriali: il primo a Piombino, un secondo a Scarlino, , un terzo, di piccola impresa artigianale assieme ad una struttura fieristica e centri commerciali, a Venturina (frazione del comune di Campiglia). Il porto di Piombino impiega anch'esso un numero elevato di lavoratori. Il suo ospedale impiega un discreto numero di medici e infermieri.

I nodi più importanti di mobilità pubblica sono costituiti dalla linea ferroviaria, con le stazioni di Follonica e Campiglia Marittima e il porto di Piombino. La mobilità interna tra questi tre nodi e il resto del territorio è basata su mezzi pubblici di due compagnie: TIEMME e CCT, e le auto private.

La mobilità interna al territorio è critica per i seguenti motivi:

- la ferrovia si muove sull'asse tirrenico. Ne sono esclusi i Comuni dei borghi e ne è penalizzato Piombino e l'Isola d'Elba. il nodo ferroviario di Campiglia Marittima è servito da un servizio pubblico extra urbano limitato e rigido,
- le Scuole sono poste in luoghi non facilmente raggiungibili con mezzi pubblici, l'intermodalità è scarsa e i parcheggi sono limitati. Le stesse strade di accesso non sono dimensionate in ragione dei momenti di punta di ingresso e uscita,
- durante il periodo estivo il turismo complica ulteriormente la situazione viaria ma lo stesso turismo registra una limitazione per il suo sviluppo proprio per la scarsità di una mobilità circolare e sostenibile,
- le aziende di servizio pubblico, la TIEMME (costa) e la CCT (Isola d'Elba) fanno servizio di Linea e gestiscono anche gli Scuola Bus. Il servizio è rigido e non si presta ai bisogni di flessibilità che le aziende richiedono,

Ciò induce a far uso del mezzo privato che ingolfa il traffico, soprattutto nei momenti di entrata e uscita da scuola e dal lavoro, e ancor di più nei periodi in cui si attiva il turismo estivo.

I SERVIZI previsti

Il progetto punta a sviluppare la cultura del modello dell'Organizzazione Territoriale (O.T.) e quindi a indurre la strutturazione di una organizzazione della "mobilità territoriale", superando la logica della "mobilità comunale", dotandola di Laboratori e strumenti di Mobility Management SMART e di sistemi di Monitoraggio ad hoc, sia tecnici che sociali.

Si opererà per:

1. Sviluppare una **CULTURA** alternativa della mobilità con un programma di formazione-intervento, di ascolto e di comunicazione che consenta alla comunità locale e ai due target obiettivo (lavoratori, studenti e docenti) di apprezzare la mobilità alternativa e ai tecnici dei Comuni di strutturare percorsi e sistemi alternativi a quelli definiti per i veicoli motorizzati.

2. Incrementare il sistema **PEDIBUS** che collega le scuole prevalentemente primarie con i nuclei urbani a maggiore densità abitativa, l'organizzazione dei conducenti di pedibus e il relativo compenso, la segnaletica relativa. Tre Comuni lo usano già e il comune di Follonica ha anche rilasciato le planimetrie.
3. Costituire una **INFRASTRUTTURA** "territoriale" di ricarica per i mezzi elettrici. Ciò mette le premesse di base per sviluppare la cultura dell'uso dei mezzi elettrici, riduce in parte l'inquinamento, e sviluppa un'attrattiva ambientale del territorio. Per le imprese ciò consente di dare un servizio ad hoc per i lavoratori in straordinario e di avviare la costituzione di aree per la ricarica gratis dei mezzi elettrici (alcune aziende lo hanno già dichiarato nel cofinanziamento).
4. Attivare un servizio di **CAR-SHARING** di area per flessibilizzare la mobilità utile ai borghi montani (a domanda debole) e alle imprese. La scelta di usare macchine elettriche in affitto per il Car-sharing consente di superare il problema della gestione del parco macchine e della manutenzione che i Comuni non effettuano e di introdurre un sistema multitarget che abitua anche territori come questi a utilizzare un servizio più proprio delle grandi città. Si incentiverà l'acquisto di mezzi elettrici (auto, scooter e bici) con i Gruppi di acquisto.
5. Attivare una piattaforma di **CAR-POOLING** per ridurre il numero di auto circolanti nelle tratte casa-lavoro e casa-scuola. Ciò è tanto più efficace quanto, come nel caso di questo territorio, molti lavoratori/studenti sono costretti a percorrere le tratte con mezzi propri per diversi chilometri tutti i giorni. Esso si integra con il Car-sharing
6. Continuare a sostenere gli abbonamenti per l'uso dei mezzi pubblici e l'impiego dei mezzi per i giovani con handicap.
7. Strutturare sistemi di **SMART Mobility** e di Monitoraggio ad hoc da integrare con la Rete ARPAT .

Il progetto si integra con i seguenti progetti:

1. la PISTA CICLABILE TERRITORIALE, già definita in collaborazione con la Regione Toscana. Si tratta di un progetto che è stato realizzato con la progettazione partecipata con tutti i tecnici dei Comuni dell'area per definire tracciati, opere e costi di una pista ciclabile tirrenica (input regionale) allargata al territorio interno che collega la tirrenica ai Borghi (ciclabile territoriale).
2. il LABORATORIO SMART sulla MOBILITA' già definito e finanziato dal MIUR con il progetto ColLABORAndo. All'interno del progetto è prevista la costituzione di un laboratorio per la gestione della mobilità attraverso la scienza dei Big Data su cui lavora da tempo l'Università di Pisa, direzione Informatica del prof. Turini.
3. SMART LAND sulla Mobilità di cui è stato già sottoscritto un Atto di indirizzo con le Imprese. Tra i progetti prioritari previsti vi è quello relativo alla Smart Mobility che si integra con il progetto ColLABORAndo.
4. DESTINATIONS di ELBA SHARING il cui finanziamento da parte dell'UE è stato già approvato. Nel progetto Zero CO2 confluiscono due moduli di questo progetto.

Essendo essi già finanziati possono essere già attivati dalla nuova **Governance** costituita di valenza territoriale.

La Governance a livello dei 10 Comuni aderenti è assicurata da:

- Un Comune Capofila
- Un responsabile di progetto (ing. Santi dei Lavori Pubblici)
- Un tavolo di coordinamento politico con un leader di riferimento (dott. Capuano, assessore)
- Un tavolo di coordinamento tecnico
- Una staff di coordinamento organizzativo (Segreteria ACT)

I nomi delle persone dei due tavoli (politico e tecnico) sono stati ufficializzati alla partenza del processo di progettazione partecipata e quindi esse hanno seguito la formulazione del progetto.

Tale Governance è rafforzata da Protocolli di intesa già costituiti tra ACT e

- la Rete di Scuole,
- la Rete di imprese propugnatrici di SMART LAND.

li. 12.01.2017