ATTI PUBBLICATI

Atti del Sindaco Metropolitano

Repertorio Generale: **329/2016**

Protocollo: **299969/2016**
Titolario/Anno/Fascicolo: **11.2/2016/1**

In Pubblicazione: dal **30/12/2016** al **14/1/2017**

Data di Approvazione: **30/12/2016**

Materia: MOBILITÀ
Proponente: SIRIA TREZZI

OGGETTO: **PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO: APPROVAZIONE DEL PROGETTO E PARTECIPAZIONE AL BANDO DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE.**

Allegato :

Annulla

Per poter visualizzare i files in formato .pdf è necessario avere installato il software Acrobat Reader (disponibile qui).
Per poter visualizzare i documenti firmati digitalmente è consigliato scaricare e installare il software DIKE (disponibile qui).
Nel caso in cui, all'apertura dei files in formato .pdf, compaia il messaggio "Errore durante l'apertura del documento. Il file è danneggiato e non può essere riparato." è consigliato scaricare e installare il software PDF FOXIT READER (disponibile qui).

Portale Istituzionale

- Chi Governa
- Conosci la Città Metropolitana
- Albo Pretorio On-Line
- Il Territorio e i Comuni

Questo sito web utilizza i cookie al fine di migliorarne la fruibilitÃ . Continuando ad usufruire di questo sito, l'utente acconsente ed accetta l'uso dei cookie.
Per maggiori informazioni consulta la nostra Cookie policy.

COPIA

Città metropolitana di Milano

DECRETO DEL SINDACO METROPOLITANO

del 30/12/2016 Rep. Gen. n. 329/2016 Atti n. 299969\11.2\2016\1

Oggetto: Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa-scuola e casa-lavoro: approvazione del progetto e partecipazione al bando del Ministero dell'Ambiente.

IL SINDACO METROPOLITANO

Assistito dal Vice Segretario Generale, dottor Giovanni Giagoni

VISTA la proposta di decreto redatta all'interno;
PRESO ATTO dei riferimenti normativi citati;
VISTO il decreto del Sindaco metropolitano R.G. n. 315/2016 del 20/12/2016 avente ad oggetto "Approvazione del Piano esecutivo di gestione (Peg) 2016";
VISTA la Legge n. 56/2014 ;
VISTO lo Statuto della Città metropolitana ed in particolare l'art. 19 comma 2;
VISTI i pareri di regolarità tecnica e di regolarità contabile espressi dai Dirigenti competenti, ai sensi dell'art. 49 del T.U. 267/2000;

DECRETA

1) **di approvare la proposta di provvedimento redatta all'interno, dichiarandola parte integrante del presente atto;**
2) **di incaricare i competenti Uffici di provvedere agli atti consequenziali;**
3) **di approvare l'allegato, parte integrante del presente provvedimento, composto da n. 25 pagine;**
4) **di incaricare il Segretario Generale dell'esecuzione del presente decreto.**

DIREZIONE PROPONENTE: AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE, DELLE RETI INFRASTRUTTURALI E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Oggetto: Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa-scuola e casa-lavoro: approvazione del progetto e partecipazione al bando del Ministero dell'Ambiente.

RELAZIONE TECNICA:

La Legge 28 dicembre 2015 n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" prevede la possibilità di definire un programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro per la cui realizzazione sono destinati 35 milioni di euro.

Il Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016 approva il "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" e definisce le modalità di presentazione dei progetti.

I progetti sono cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con una percentuale non superiore al 60 % del totale dei costi ammissibili fino a un massimo pari a euro 1.000.000,00 ma per i progetti presentati da Enti locali o aggregazione di Enti con popolazione residente superiore ai tre milioni di abitanti, l'importo finanziabile può raggiungere un massimo di euro 3.000.000,00.

Per poter usufruire di detto finanziamento occorre però presentare i progetti entro il 10 gennaio 2017.

Gli obiettivi

Il programma sperimentale è finalizzato ad incentivare iniziative strutturali di mobilità sostenibile per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con mezzi di trasporto sostenibili, in linea con gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal settore del trasporto. Si intendono promuovere azioni da adottare in sede locale che abbiano la finalità di ridurre il numero di autoveicoli privati favorendone la sostituzione con mobilità ciclistica o pedonale, trasporto pubblico locale e uso condiviso dell'automobile, con riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità di scuole e sedi di lavoro.

Le tipologie di intervento previste dal bando sono:

1. Realizzazione di servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni (pedibus, car e bike pooling, car, bike e scooter sharing, infomobilità) e altri servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni destinati in particolar modo al collegamento di aree a domanda debole.
2. Realizzazione e/o adeguamento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi e/o in bicicletta (tra cui corsie ciclabili e zone 30).
3. Programmazione di uscite didattiche e spostamenti per motivi di servizio tramite mezzi di trasporto a basse emissioni.
4. Realizzazione di programmi di formazione ed educazione di sicurezza stradale e di guida ecologica.
5. Realizzazione di programmi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli

autoveicoli presso gli istituti scolastici e delle sedi di lavoro.
6. Cessione a titolo gratuito di “buoni mobilità” e/o concessione di agevolazioni tariffarie relative a servizi pubblici o di incentivi monetari ai lavoratori e agli studenti che usano mezzi a basse emissioni.
7. Realizzazione di altri progetti finalizzati a promuovere e incentivare la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

L'allegato progetto, redatto dall'Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT), in house del Comune di Milano, è stato trasmesso con protocollo generale n. 298745 del 28/12/2016 della Città metropolitana di Milano, al fine di poter partecipare al citato bando quale Ente aggregato.

Il progetto ricade nell'ambito dell'Area Metropolitana ed è volto ad attivare una serie di azioni integrate per ridurre le percorrenze con l'auto privata tra cui la realizzazione di infrastrutture in prossimità dei principali nodi di interscambio,al fine di favorire l'intermodalità tra i vari mezzi di trasporto e dunque l'inclusione per un'ampia fascia di popolazione;

Il concorso di Città Metropolitana di Milano sarà limitato al supporto tecnico ed alla partecipazione alla cabina di regia che si occupa della parte attuativa delle varie azioni previste, senza quindi concorso finanziario diretto o indiretto.

Il progetto è coerente con le funzioni fondamentali in materia di trasporto e mobilità di Città metropolitana di Milano e con gli obiettivi del vigente Piano strategico e pertanto si propone la partecipazione al bando di finanziamento in aggregazione con il Comune di Milano.

Richiamato il decreto del Sindaco metropolitano n. 315 del del 20/12/2016 di "Approvazione del Piano esecutivo di gestione (Peg) 2016.

Dato atto che il presente decreto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria dell’Ente e pertanto non e' dovuto il parere di regolarità contabile.

Per il presente atto non è richiesta la pubblicazione in Amministrazione Trasparente ai sensi del D.Lgs. 33/2013.

Si attesta che il presente procedimento, con riferimento all’Area funzionale di appartenenza, non è classificato a rischio dall’art. 5 del PTPC.

Data 29/12/2016

Il Direttore dell'Area Pianificazione territoriale generale,
delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico
F.to (dott. Emilio De Vita)

PROPOSTA:

IL SINDACO METROPOLITANO

Visto il Decreto n. 263/2016 atti. n. 248968 con il quale è stata conferita al Consigliere Siria Trezzi la delega alla materia “Mobilità, Servizi di rete “;

Vista la relazione che precede contenente le motivazioni che giustificano l’adozione del presente provvedimento;

Visti i riferimenti normativi richiamati nella relazione tecnica del Direttore dell'Area Pianificazione Territoriale Generale, delle Reti Infrastrutturali e Servizi di Trasporto Pubblico

Visti:
- lo Statuto della Città metropolitana di Milano;
- il Regolamento sull’Ordinamento degli Uffici e dei Servizi;
- la Legge 56/2014;
- il Decreto Lgs.18.08.2000 n. 267 “Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli Enti Locali”;

DECRETA

1) di approvare l'allegato progetto tecnico, parte integrante del presente atto, redatto da AMAT srl agenzia in house del Comune di Milano su incarico del medesimo;

2) di approvare la partecipazione al citato bando di finanziamento del Ministero dell'Ambiente denominato “Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa-scuola e casa-lavoro”;

3) di dare mandato al Comune di Milano a presentare il Progetto approvato anche in nome e per conto di Città Metropolitana di Milano ai fini di ottenere il finanziamento stesso;

4) di dare atto che il presente decreto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria dell’Ente e pertanto non e' dovuto il parere di regolarità contabile;

4) di dare atto altresì che il presente procedimento, con riferimento all’Area funzionale di appartenenza, non è classificato a rischio dall’art. 5 del PTPC, come attestato nella relazione tecnica.

PARERE FAVOREVOLE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA
(inserito nell'atto ai sensi dell'art. 49 del d.lgs. n. 267/00)

IL DIRETTORE

nome dott. Emilio De Vita
data 29/12/2016 firmato Emilio De Vita

IL DIRETTORE

nome <NOME>
data <DATA> firma <FIRMA/FIRMATO>

☐ **SI DICHIARA CHE L'ATTO NON COMPORTA RIFLESSI DIRETTI O INDIRETTI SULLA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DELL'ENTE E PERTANTO NON È DOVUTO IL PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE**
(inserito nell'atto ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/00 e dell'art. 11, comma 2, del Regolamento sul Sistema dei Controlli Interni)

nome dott. Emilio De Vita

data 29/12/2016 firmato Emilio De Vita

VISTO DEL DIRETTORE AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE, DELLE RETI INFRASTRUTTURALI E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO
(inserito nell'atto ai sensi del Testo Unificato del regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi)

nome dott. Emilio De Vita

data 29/12/2016 firmato Emilio De Vita

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE
(inserito nell'atto ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/00)

☐ Favorevole
☐ Contrario

IL DIRETTORE AREA
PROGRAMMAZIONE RISORSE FINANZIARIE

nome <NOME> data <DATA> firma <FIRMA/FIRMATO>

Letto, approvato e sottoscritto

per IL SINDACO
IL CONSIGLIERE DELEGATO
(Siria Trezzi)
F.TO TREZZI

IL V. SEGRETARIO GENERALE
F.TO GIAGONI

PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale dà disposizione per la pubblicazione del presente decreto mediante inserimento nell'Albo Pretorio online della Città metropolitana di Milano, ai sensi dell'art.32, co.1, L. 18/06/2009 n. 69 e contestuale comunicazione ai Capi Gruppo Consiliari, ai sensi dell'art.125 del D. Lgs. n.267/2000.

Milano lì_30/12/2016_____ IL V. SEGRETARIO GENERALE

____F.TO__GIAGONI__

Si attesta l'avvenuta pubblicazione del presente decreto all'Albo Pretorio online della Città metropolitana di Milano come disposto dall'art.32 L. n.69/2009.

Milano lì_____ Firma _____

ESECUZIONE

Il presente decreto viene trasmesso per la sua esecuzione a :

….....

Milano lì_____ IL SEGRETARIO GENERALE

_____

ATTM29558 11.2/2016/1

pag. 1/All.

AGENZIA MOBILITÀ AMBIENTE TERRITORIO

PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

Legge 28 dicembre 2015 n. 221

Mobility4Mi

elaborato:	**RELAZIONE TECNICA**	*Codifica:*	160360138_00
		revisione:	00

data:	*redatto:*	*verificato:*	*approvato:*
21/12/2016	M. Beddoni V. Gaiani A. Giovannini A. Porro A. Pulpito V. Sevino	V. Gaiani A. Porro V. Sevino	M Berrini

ATTI N. 299963/11.2/2016/1 pag. 2/All.

Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio Srl
Sede Legale: Via Tommaso Pini, 1 – 20134 Milano
Uffici: Via Tommaso Pini, 1 – 20134 Milano
Telefono +39 02 8846 7298
Fax + 39 02 8846 7349
e-mail: info@amat-mi.it

Amministratore Unico
Maria Berrini

Responsabile Area Pianificazione Mobilità
Valentino Sevino

Contributi ed elaborazioni
Marco Bedogni
Veronica Gaiani
Alessandro Giovannini
Alessandra Porro
Antonella Pulpito

Tutti i diritti sono riservati
Tutti i diritti di riproduzione e rielaborazione anche parziale dei testi sono riservati; l'eventuale utilizzo e pubblicazione anche di parti di testo, delle tavole o delle tabelle dovrà prevedere la citazione della fonte.

INDICE

1. IL PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO 4

1.1 GLI OBIETTIVI 4

1.2 LE TIPOLOGIE DI INTERVENTO PREVISTE DAL BANDO ... 5

2. MOBILITY4MI, IL PROGETTO PER IL TERRITORIO MILANESE 6

2.1 L'AMBITO DI RIFERIMENTO DEL PROGETTO 6

2.2 LA DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO 7

2.3 L'INTEGRAZIONE DELLE AZIONI 12

2.4 I CARATTERI INNOVATIVI DELL'INTERVENTO 15

2.5 LA COMUNICAZIONE 16

2.6 IL MONITORAGGIO 17

2.7 IL COINVOLGIMENTO DI SOGGETTI TERZI 18

2.8 IL PROGRAMMA TEMPORALE 18

2.9 IL CONTESTO TERRITORIALE 18

2.10 LA PIANIFICAZIONE DELLA mobilità 20

2.11 IL MOBILITY MANAGEMENT 23

2.12 IL QUADRO ECONOMICO E COPERTURA FINANZIARIA25

1. IL PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

La Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" prevede all'art. 5, comma 1, la definizione del **Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro** per la cui attuazione sono destinati 35 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 19, comma 6 del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

Il **Programma** prevede "*il finanziamento di progetti, predisposti da uno o più enti locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling , di car-sharing , di bike-pooling e di bike-sharing, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria. Tali programmi possono comprendere la cessione a titolo gratuito di «buoni mobilità» ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili*".

Il **Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016** approva il "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" e definisce le modalità per la presentazione dei progetti, con successivo avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - Serie Generale n. 239 del 12 ottobre 2016.

I progetti sono cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con una percentuale non superiore al **60%** del totale dei costi ammissibili, fino ad un massimo pari a **1.000.000€**. Per i progetti presentati da Enti Locali o aggregazione di Enti con popolazione residente superiore a tre milioni di abitanti l'importo massimo finanziabile è elevato a **3.000.000€**.

I progetti, ai sensi dell'art. 4 del Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016, dovranno essere presentati **entro il 10 gennaio 2017.**

1.1 GLI OBIETTIVI

Il programma sperimentale è finalizzato a incentivare **iniziative strutturali di mobilità sostenibile** per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con mezzi di trasporto sostenibili, in linea con gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal settore dei trasporto. Si intendono promuovere azioni da adottare in sede locale che abbiano la finalità di ridurre il numero di autoveicoli privati favorendone la sostituzione con mobilità ciclistica o pedonale, trasporto pubblico locale e uso condiviso dell'automobile, con riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità di scuole e sedi di lavoro.

ATTI N. 299969/11.2/2016/1

pag. 5/All.

1.2 LE TIPOLOGIE DI INTERVENTO PREVISTE DAL BANDO

Le tipologie di intervento finanziabili sono:

1. Realizzazione di **servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni** (pedibus, car e bike pooling, car, bike e scooter sharing, Infomobilità) e altri servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni destinati in particolar modo al collegamento di aree a domanda debole.
2. Realizzazione e/o adeguamento di **percorsi protetti** per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi e/o in bicicletta (tra cui corsie ciclabili e zone 30).
3. Programmazione di **uscite didattiche e spostamenti per motivi di servizio** tramite mezzi di trasporto a basse emissioni.
4. Realizzazione di **programmi di formazione ed educazione di sicurezza stradale e di guida ecologica**.
5. Realizzazione di **programmi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta** degli autoveicoli presso gli istituti scolastici e delle sedi di lavoro.
6. Cessione a titolo gratuito di **'buoni mobilità'** e/o concessione di **agevolazioni tariffarie** relative a servizi pubblici o di incentivi monetari ai lavoratori e agli studenti che usano mezzi a basse emissioni.
7. Realizzazione di **altri progetti finalizzati a promuovere e incentivare la mobilità sostenibile** per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

ATTI N. 295969/11.2/2016/1

pag. 6/All

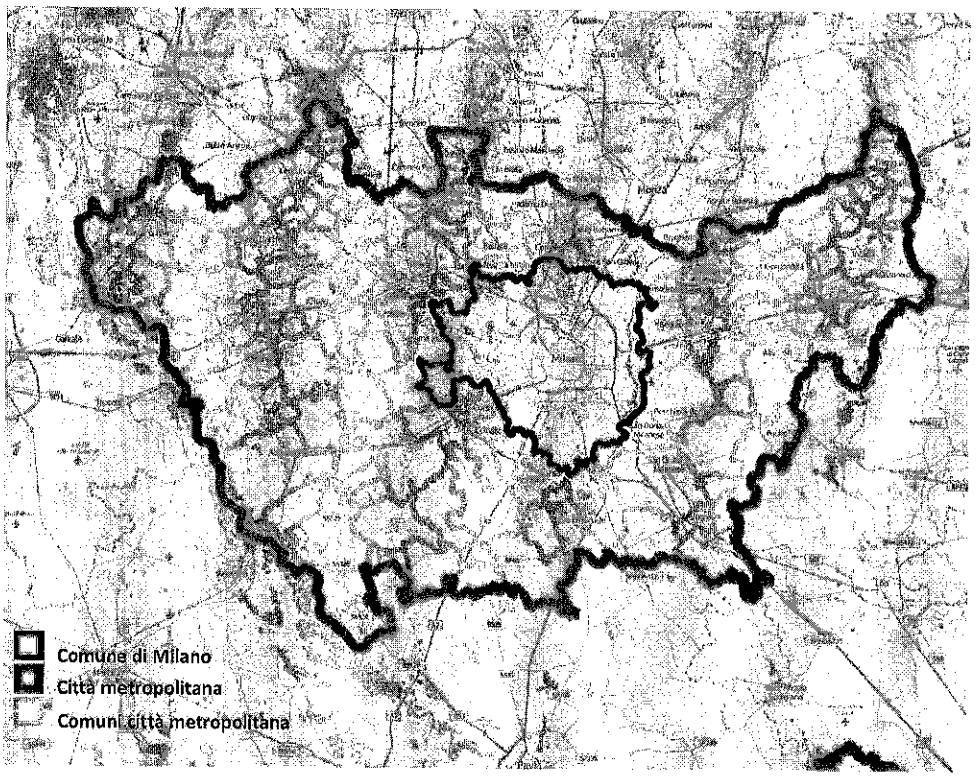
2. MOBILITY4MI, IL PROGETTO PER IL TERRITORIO MILANESE

2.1 L'AMBITO DI RIFERIMENTO DEL PROGETTO

Il progetto ricade nell'ambito dell'Area Metropolitana ed è volto ad attivare una serie di azioni integrate per ridurre le **percorrenze con l'auto privata,** tra cui la realizzazione di **infrastrutture** in prossimità dei principali nodi di interscambio, in modo da favorire l'intermodalità tra i vari modi di trasporto e dunque l'inclusione per un'ampia fascia di popolazione.

Si promuove dunque un'idea di città integrata nei servizi e nei trasporti, migliorando in particolare l'accessibilità ai **servizi di rilevanza sovracomunale** (scuole, aziende, università, ecc.).

La proposta rappresenta un'opportunità per innescare un **processo virtuoso** volto allo sviluppo della mobilità sostenibile nelle aziende e nelle scuole a scala vasta; agli interventi e alle azioni progettuali proposti si affiancheranno infatti una serie di azioni che sarà possibile implementare in seguito con particolare riferimento alle connessioni tra Milano e comuni contermini.
Fondamentale in questo contesto sarà pertanto il tema della **cooperazione intercomunale**, che in questo progetto vuole trovare un innovativo modello di *governance* dei processi e, allo stesso tempo, una pianificazione integrata e condivisa.



2.2 LA DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto si articola su diverse tipologie di azioni dirette a incentivare la mobilità sostenibile negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, così come individuate nel bando Ministeriale, dirette sia al territorio del Comune di Milano, sia a quello a più ampia scala della Città Metropolitana.

Il progetto si inserisce in una strategia di **lungo periodo** messa in atto dall'Amministrazione Comunale, da Città Metropolitana e dalla comunità milanese a favore della mobilità sostenibile e attiva. Detta strategia è volta ad innescare un **cambiamento**, sia a livello territoriale e tangibile, che a livello culturale. Le azioni che vengono individuate sono contestualizzate in ambiti progettuali che includono interventi di diversa natura e sono in grado, allo stesso tempo, di dare un segno di continuità.

Attraverso le azioni proposte ci si pone infatti l'obiettivo nel lungo periodo di **spostare una importante quota modale verso tipologie di trasporto maggiormente sostenibili e innovative**, promuovendo l'**intermodalità** e rafforzando il **ruolo fondamentale dei mobility manager sia aziendali che di area**.

Il progetto nello specifico si compone di **interventi e azioni progettuali** volti a favorire l'uso di mezzi di trasporto maggiormente sostenibili rispetto all'uso dell'auto privata e a migliorare la qualità dello spostamento per chi ha già comportamenti virtuosi, con riferimento sia agli spostamenti **casa-lavoro che a quelli casa-scuola**.

Trattandosi di un progetto della durata **di 24 mesi** e a cui vengono dedicate risorse extra-ordinarie, la sua finalità è quella **di sperimentare e promuovere l'utilizzo di specifici modelli di azione e di strumenti, con lo scopo di consolidarne in tal modo l'utilizzo in una prospettiva futura**, anche grazie all'attivazione di altri soggetti presenti sul territorio in grado di provocare la moltiplicazione di comportamenti virtuosi anche in futuro.

Il coordinamento e il monitoraggio del progetto sarà affidato ad una specifica **cabina di regia,** che si occuperà della parte attuativa delle varie azioni previste e rivestirà quindi un ruolo chiave anche nelle attività di comunicazione.

I principali ambiti di intervento sono raggruppabili in **tre macro categorie**:

- **Accessibilità e sicurezza**
- **Erogazione di agevolazioni e/o buoni mobilità e/o premi**
- **Strumenti a supporto del mobility manager di area**

1. **Accessibilità e sicurezza.** Realizzazione di interventi infrastrutturali e gestionali (università, sedi di lavoro, scuole).

   Obiettivi e strategie:

   - Promuovere in particolare l'uso della **bicicletta** e dell'andare a **piedi** per compiere gli spostamenti casa-lavoro e/o casa-scuola o parte di essi, **intervenendo su qualità e messa in sicurezza e segnalamento dei percorsi e sui servizi di mobilità.**

Azioni:

- Garantire la sosta delle biciclette, attraverso l'installazione di **rastrelliere** in particolare poli attrattori **(università, sedi di lavoro, scuole) e velostazioni** (di ridotte dimensioni) in punti strategici: nodi di interscambio o località di destinazione;
- Installare **in ambiti strategici per l'accessibilità universitaria** ulteriori stazioni di **bike sharing** e sperimentazione dell'utilizzo di modalità di accesso al servizio alternative alla carta di credito;
- Sviluppare ulteriormente i servizi di **Pedibus e Ciclobus a servizio delle scuole,** anche avvalendosi della collaborazione di soggetti esterni (associazioni, negozi di vicinato e le stesse università) e in tal modo contribuire **a ridurre l'esposizione dei bambini al traffico e inquinamento** in entrata ed uscita da scuola e promuovere **attività di** sensibilizzazione rivolte alle scuole e alle famiglie (rafforzando esperienze e modelli già consolidati: BICIttadini, STARS, Siamo Nati per camminare, Massa Marmocchi ecc...);
- Creare **"pacchetti di interventi integrati e dedicati"** differenziati e mirati in funzione delle caratteristiche e delle criticità degli specifici **ambiti università/scuole** (si veda a seguire) individuati anche in un **processo di partecipazione progettuale** con i soggetti coinvolti nel partenariato (associazioni, mobility managers,...) processo attivato da tempo e in preparazione del progetto, ma con l'intento di mantenerlo in essere anche in funzione di monitoraggio, sviluppo e affinamento del progetto;
- Impostare e attivare una rete di "sentinelle" sul territorio con funzione di **monitoraggio anche qualitativo** del progetto, individuazione degli ambiti di potenziale miglioramento e dei punti di criticità, valorizzando le competenze e la rete di relazioni delle associazioni, delle università e dei propri studenti.

Soggetti beneficiari:

- Università e Istituti scolastici di diverso grado e aziende

Interventi:

Si prevede l'installazione di **circa 300 rastrelliere** (modello Verona-Ambrogio) in coerenza con un progetto organico pluriennale di potenziamento e di integrazione dell'esistente offerta di stalli, in prossimità dei principali attrattori, delle fermate di trasporto pubblico e presso scuole e università.

Si ipotizza la realizzazione di **6 nuove velostazioni** localizzate presso le principali stazioni di interscambio con il trasporto pubblico, treno e metropolitana e quindi a servizio della domanda a vasta scala. Saranno strutturate per rispondere sia alle esigenze di parcheggio che fornire servizi integrativi, quali le officine di riparazione e i centri di noleggio delle biciclette. Avranno dimensioni ridotte e variabili in funzione della domanda di sosta delle biciclette e dei passeggeri saliti/discesi al nodo. Un primo elenco riguarda le seguenti località: Abbiategrasso, Bignami, Bisceglie, Bovisa, Maciachini e Molino Dorino alle quali aggiungere la riqualificazione della bicistazione di Comasina.

Il progetto comprende la realizzazione di **15 stazioni di bike sharing** sia a servizio di particolari attrattori come le università, sia per estendere il servizio alle aree ancora non interessate secondo un principio generale di ampliamento che mantenga capillarità delle stazioni nell'area urbanizzata. L'obiettivo è di favorire spostamenti integrali con il bike sharing da origine a destinazione o in supporto e integrazione agli spostamenti effettuati con il trasporto pubblico. Oltre le stazioni si prevede la fornitura di 300 biciclette (in numero variabile tra classiche e a pedalata assistita) e la fornitura di batterie per le biciclette elettriche.

Nell'ambito dell'individuazione di percorsi da dedicare a **Pedibus e Ciclobus** a servizio delle scuole, verrà realizzato un sistema di segnaletica dedicata per il riconoscimento dell'itinerario, nell'ottica di promozione dell'autonomia dei bambini e dei ragazzi nei percorsi casa-scuola.

I pacchetti di interventi integrati e dedicati agli istituti scolastici hanno come obiettivi principali la conoscenza dei benefici della mobilità attiva, la promozione dell'educazione stradale e della sicurezza e la conoscenza del territorio. Prevedono diverse forme di attuazione in funzione del grado scolastico e comprendono ad esempio, incontri con esperti, materiale didattico, la fornitura di Kit per la sicurezza, la conoscenza diretta e la sperimentazione dei percorsi.

Indicatori di risultato, da monitorare ex ante/ex post:

- n. percorsi **pedonali,** lunghezza (km) e utenti potenziali (n. medio giornaliero);
- n. percorsi **pedibus/bicibus** previsti, lunghezza (km) e utenti potenziali (n. medio giornaliero);
- **n. rastrelliere**, utenti potenziali e km percorsi (stima annua per singola bicicletta);
- **n. velostazioni**, utenti potenziali e km percorsi (stima annua per singola bicicletta);
- n. stazioni di **bike sharing**, n. biciclette e km percorsi (stima annua per singola bicicletta);
- riduzione dei **consumi di carburante** (litri/anno);
- riduzione delle **emissioni inquinanti** (kg/anno): CO_2, CO, NO_x, PM_{10}.

2. **Erogazione di agevolazioni e/o buoni mobilità e/o premi** (lavoratori e studenti università).

Obiettivi e strategie:

- Favorire la mobilità sostenibile con particolare focus sui percorsi **casa-lavoro e casa-università**, attraverso **agevolazioni** economiche, eventualmente **premianti** per chi usa modalità di trasporto sostenibili e integrate, da sviluppare in accordo **con i mobility manager.** Sviluppare a tal fine **pacchetti integrati** di servizi di mobilità **e strumenti** di pagamento convenzionato; promuovere programmi **di gaming/challenge/premi.** La strategia proposta è quella di condurre ad una **familiarizzazione** con modalità di trasporto e strumenti diversi da quelli abituali per poi diffondere tale modello a ampia scala.

Azioni:

- Sperimentare e promuovere l'utilizzo di una **piattaforma informatica di gestione (*MaaS⁴Mi***, dal concetto di mobilità come servizio, Mobility as a Service - MAAS) **mirato a promuovere pacchetti integrati di servizi di mobilità** (per es.: treno + bikemi + TPL) **presso un target specifico** (il mondo universitario di lavoratori e studenti ed aziende eventualmente presenti negli ambiti individuati) e un campione mirato **definito** in partnership con università dotate di mobility manager. **Grazie al contributo del Progetto** l'utilizzo della piattaforma sarà promossa anche tramite l'erogazione **di scontistica mirata ad abbattere per gli utenti il costo dei pacchetti offerti, in questa fase sperimentale** (fino ad esaurimento della quota di finanziamento prevista per l'attività specifica, o in funzione di eventuali contributi ulteriori ottenuti grazie alla collaborazione di aziende ed università). Si stima di sperimentare il servizio su **15.000 utenti di aziende, università e associazioni**, anche attraverso un loro impegno economico per la sostenibilità economica e gestionale nel futuro.

  La nuova ***piattaforma MaaS⁴Mi*** utilizzando anche un pianificatore di viaggio intermodale (consentendo una combinazione di diversi modi di trasporto: car sharing, noleggio auto, metropolitana, treno, bus, bikesharing, taxi), offrirà quindi un **sistema di prenotazione**, un **unico metodo di pagamento** (pagamento unico per tutti i modi di trasporto) e **informazioni in tempo reale.** Gli utenti di ***MaaS⁴Mi*** potranno avvalersi del servizio sia come Pay-As-You-Go con tariffe scontate, sia acquistando pacchetti di mobilità scontati in base alle esigenze specifiche.

- Estendere ed adeguare al target universitario (il mondo universitario di lavoratori e studenti) il progetto **AUTOSVOLTA**, una APP in grado di tracciare gli spostamenti individuali e la relativa modalità utilizzata e, di conseguenza, premiare i comportamenti virtuosi secondo un modello di gaming/challenge con incentivi e premi.

- Bonus per l'acquisto di **biglietti al TPL** per circa **8.000 tra accompagnatori e alunni** in gita scolastica degli istituti che ne faranno richiesta.

Soggetti beneficiari:

- Università (lavoratori e studenti), istituti scolastici e aziende con mobility manager

Indicatori:

- n. **università/lavoratori/studenti** coinvolti;
- n. nuovi **mobility manager** e/o nuovi **PSCL** università;
- n. **utenti sperimentali** (su base annua) e n. **utenti potenziali** (media su base annua);
- n. **buoni mobilità offerti e bonus erogati;**
- n. nuovi **abbonamenti sottoscritti** (stimati su base annua);
- riduzione **km/anno con auto privata** (tracciati anche utilizzando APP Autosvolta);
- riduzione dei **consumi di carburante** (litri/anno);
- riduzione delle **emissioni inquinanti** (kg/anno): CO_2, CO, NO_X, PM_{10}.

3. **Strumenti a supporto del mobility manager di area** per migliorare spostamenti casa – lavoro (mobility manager di area e di aziende e università).

Obiettivi e strategie:

- Offrire supporto alle aziende e coordinare la produzione dei **piani degli spostamenti casa-lavoro** attraverso l'acquisto e l'utilizzo di una **piattaforma** dedicata al **ruolo di Mobility manager di area, con cui l'Amministrazione comunale** attua una «regia» nella raccolta ed elaborazione dei dati, utile anche a meglio pianificare la mobilità cittadina.

Azioni:

- Sperimentare e consolidare l'utilizzo di una **piattaforma *(MobilityManager⁴Mi)*** dedicata all'amministrazione in qualità di **mobility manager di area** e a quelli **aziendali/universitari**, che consentirebbe di agevolare la predisposizione da parte delle aziende (università incluse) del **Piano Spostamenti Casa-Lavoro**, strumento base per l'ottenimento di un quadro complessivo delle abitudini di mobilità dei lavoratori, le loro esigenze e l'attitudine al cambiamento e individuando in tal modo le soluzioni alternative maggiormente mirate.

  Si ipotizza la sperimentazione del "**modulo mobility manager di area**" sia per il Comune di Milano che per la Città Metropolitana e del "**modulo mobility manager aziendale**" attraverso agevolazioni economiche per la partecipazione da parte delle aziende dotate di mobility manager aziendale. Si stima di offrire le agevolazioni per circa **170 aziende e 70 istituti scolastici** che ne faranno richiesta tramite una call pubblica, fino ad esaurimento del finanziamento dedicato a questa attività specifica, prevedendo che il beneficiario stesso contribuisca economicamente all'azione.

  La piattaforma può servire anche a **gestire le agevolazioni** di cui al punto 2 e **altri servizi integrati**: sottoscrizione di abbonamenti agevolati, servizi di car pooling anche attraverso la collaborazione con soggetti già operanti sul mercato, organizzazione di navette aziendali, piani di comunicazione e marketing, incentivi agli utilizzatori.

  Le piattaforma prevista, che potrebbe essere **personalizzata** sia, ad esempio, per quanto riguarda il questionario, sia per le informazioni sull'offerta di trasporto sul mercato, nonché relazionata alla piattaforma MAAS (azione 2), **presenta infatti due principali moduli e relative funzioni:**

  Mobility manager dell'Azienda

- ✓ Avvia l'indagine attraverso un **questionario on line.**
- ✓ Gestisce l'indagine, monitorando i risultati e generando automaticamente report completi di **indicatori** e **grafici** dei dati di interesse.
- ✓ Offre la possibilità di visualizzare i dati anche cartograficamente, aggregati per tutte le sedi o per gruppi di esse e le caratteristiche di ogni sede. È possibile visualizzare su **mappa** la ripartizione modale e tutte le altre informazioni fornite dal dipendente.
- ✓ Calcola gli **inquinanti** con il modello COPERT4 sulla base dei km percorsi dai dipendenti.

Mobility manager di Area

- ✓ Aggrega anche in formato cartografico i **risultati delle aziende** o una parte di essi, incrociando altri dati relativi ai **servizi di mobilità offerti** sul territorio.
- ✓ Offre inoltre la possibilità, attraverso un **modello di simulazione**, di definire scenari di intervento da analizzare **valutando gli effetti attesi**, agendo su una serie di misure (aumento del costo del parcheggio, contributi per l'acquisto degli abbonamenti, utilizzo di un software per il car pooling, ecc).

Nell'ambito dell'azione, si prevedono dei **corsi di formazione specifici per i mobility manager,** da attivare in collaborazione con i partner, finalizzati in particolare, oltre che all'utilizzo della piattaforma e di altri strumenti a disposizione, alla condivisione di buone pratiche di altre realtà replicabili nel proprio contesto.

Tale strumento sarà pertanto fondamentale per il **monitoraggio** quantitativo degli effetti attesi dalle azioni proposte.

Soggetti beneficiari:

- Amministrazione comunale e Città metropolitana (Mobility Manager Area), aziende e associazioni, istituti scolastici e università con mobility manager

Indicatori:

- n. **aziende/università** coinvolti;
- n. nuovi **mobility manager** previsti e n. nuovi **PSCL** aziendali;
- n. **utenti sperimentali** (su base annua) e n. **utenti potenziali** (media su base annua);
- n. **servizi venduti** (n. abbonamenti, n. biglietti, ecc);
- riduzione **km/anno con auto privata**;
- riduzione dei **consumi di carburante** (litri/anno);
- riduzione delle **emissioni inquinanti** (kg/anno): CO_2, CO, NO_X, PM_{10}.

2.3 L'INTEGRAZIONE DELLE AZIONI

Le diverse azioni previste sono parte di un **progetto complessivo** in cui i diversi elementi verranno realizzati **in modo integrato**, in **ambiti territoriali ben definiti** (vedi punto 1) e con riferimento ad un **target prioritario specifico quale le università e le aziende** (punto 1, 2 e 3). L'integrazione è il principio base nello sviluppo degli strumenti previsti (MaasMI che prevede l'integrazione della offerta e vendita di diversi servizi di mobilità; Mobility Management MI con l'integrazione e armonizzazione della raccolta e analisi dei dati sulla domanda e offerta).

Gli obiettivi posti alla base del progetto sono inoltre **coerenti con quelli più generali dell'Amministrazione Comunale di Milano in tema di mobilità sostenibile** e per il cui perseguimento sono state già programmate e/o attuate diverse iniziative, definite anche negli strumenti pianificatori in essere, tra le quali:

- **PUMS**

  Tra le strategie del PUMS di Milano – con particolare riferimento a quelle trattate dal progetto - un'importante attenzione viene dedicata agli aspetti di **sostenibilità ambientale e di innovazione per una mobilità più efficiente.**
  Tra le azioni del PUMS si contempla inoltre e nello specifico lo sviluppo dei **servizi di mobilità condivisa e a basso impatto ambientale** e lo sviluppo del **piano della mobilità scolastica** che prevede le seguenti fasi:
  - costituzione di una struttura operativa finalizzata a consentire la redazione di proposte di intervento riferite alle singole scuole;
  - raccolta e analisi di informazioni, comunicazione, monitoraggio e aggiornamento dei dati;
  - individuazione per ciascuna scuola le soluzioni più efficienti a garantire l'innalzamento della sicurezza lungo i tragitti casa/scuola e in prossimità dell'edificio scolastico.

  Nel PUMS viene anche richiamato il **ruolo del Mobility manager di area** (da potenziare) e di quelli aziendali.
  Il mobility manager di area ha il ruolo chiave di tramite tra la figura dei mobility manager aziendali e quella dell'ente locale. Individua infatti gli interventi sull'offerta che possono favorire le azioni sulla domanda seguite dai mobility manager aziendali. In tal senso sono state attuate diverse iniziative realizzate dal Comune di Milano, tra le quali:

  - incentivi per l'acquisto di abbonamenti annuali al TPL
  - modifiche al TPL per favorire l'accessibilità alle sedi aziendali
  - installazione di colonnine di ricarica elettrica
  - corsi per mobility manager aziendali
  - **la Giornata del Lavoro Agile**, nell'ambito del Piano Territoriale degli Orari. L'iniziativa, rivolta a aziende private, enti pubblici e studi professionali, ha avuto tre edizioni (2014, 2015 e 2016). La partecipazione è stata crescente e ha permesso di consolidare la rete di contatti con le aziende (responsabili Welfare o Mobility manager aziendali). Sono stati verificati i vantaggi di questa modalità di lavoro alternativa in termini di benefici per i lavoratori e le lavoratrici (risparmio di tempo) e per l'ambiente (riduzione delle emissioni di CO_2 e PM10, del traffico, dei consumi energetici).
  - Installazione di rastrelliere presso gli attrattori più importanti della città (edifici pubblici e scuole) e **bando per l'installazione di nuove rastrelliere** ad uso pubblico e rivolto a tutti i soggetti privati o pubblici: condomini, associazioni, Enti, studi professionali, bar, ristoranti, negozi che ne faranno.

  Nel PUMS infine viene chiaramente sottolineata l'opportunità di sviluppare innovazioni relative all'utilizzo di **strumenti ICT** (piattaforme web, App, ecc.) nella gestione della mobilità e nella promozione di comportamenti individuali più sostenibili, oltre che chiare indicazioni per lo sviluppo di un **nuovo sistema tariffario di TPL** più equo, basato sull'effettivo consumo di trasporto, con attenzione ai soggetti più deboli da tutelare con tariffe mirate.

- **Progetti e iniziative, anche in partnership con altri soggetti**

  - **Strade scolastiche CarFree**

L'Amministrazione Comunale ha avviato nel 2012, in via sperimentale, il **Progetto Strade Scolastiche Car Free**, progetto che ad oggi coinvolge 13 scuole elementari e materne e che prevede il presidio di vigili in orario di ingresso e uscita e in alcuni casi ha visto la realizzazione di interventi "materiali" a protezione degli accessi (Zone 30, allargamento del marciapiede, messa in sicurezza attraversamenti, segnaletica dedicata) Sulla base di un lavoro condiviso con CdZ e Dirigenti scolastici nel 2013 sono state individuate ulteriori 50 ambiti scolastici dove intervenire anche con modalità differenti, visto il successo della sperimentazione, attraverso il coinvolgimento attivo dei genitori e dei nonni amici.

  - **Bicittadini, Stars, Massa Marmocchi: l'accessibilità scolastica in bicicletta**

Il Comune di Milano con AMAT, nel corso degli ultimi due anni, ha promosso e partecipato a due progetti (BICIttadini finanziato da Fondazione Cariplo; STARS finaziato da Commissione EU) che hanno permesso di consolidare un modello operativo (sensibilizzazione, educazione mirata ai bambini e alle loro famiglie; uscite didattiche, ecc..) e una rete di contatti con le scuole che può e deve essere valorizzato e rilanciato.
Inoltre negli anni si sono consolidate iniziative in diverse scuole di autorganizzazione da parte di genitori o adulti sensibili all'uso della bici, promosse con il titolo di "Massa Marmocchi".

  - **Pedibus e Siamo nati per Camminare: l'accessibilità scolastica a piedi**

Il Pedibus è stato rilanciato nel 2012 dal Comune di Milano, in collaborazione con ABCittà e Legambiente.
La chiave del successo del Pedibus è nella sua dimensione di prossimità alla scuola e nella capacità di instaurare relazioni positive di collaborazione non solo tra la scuola e i genitori, ma con tutti i soggetti presenti sul territorio. Non quindi un progetto "calato dall'alto", ma un servizio che parte dall'ascolto delle esigenze e delle aspettative locali.
Ad oggi le scuole primarie che partecipano attivamente all'iniziativa sono 54 e negli anni sono stati coinvolti oltre 750 bambini.
Siamo Nati per camminare è una iniziativa coordinata da i Genitori Antismog e patrocinata dal Comune di Milano, rivolta a tutti i bambini delle scuole elementari di Milano, e finalizzato a contribuire a ridurre l'uso delle automobili nei percorsi casa-scuola.

  - **Il Progetto EMPOWER/Autosvolta**

Il Comune di Milano ha aderito al Progetto europeo EMPOWER (EMPOWERING a reduction in use of conventionally fuelled vehicles using positive policy measures). L'obiettivo del Progetto è quello di promuovere, attraverso facilitazioni e incentivi, una riduzione significativa nell'uso di veicoli alimentati con combustibili convenzionali.
Con il progetto EMPOWER si vuole infatti contribuire a orientare le abitudini di mobilità di cittadini e utilizzatori della città, facilitandone il passaggio a pratiche più convenienti per i singoli e utili a migliorare la qualità della vita nella città.

Al progetto EMPOWER si affianca lo sviluppo di una web-app dal nome AUTOSVOLTA, che aiuta a valutare il valore a cui sarebbe possibile vendere la propria auto e i costi di cui i proprietari si devono fare carico per usarla e mantenerla. E su questa base, il sito web aiuterà a valutare anche la convenienza di passare al car sharing elettrico o di comperare un'auto nuova ibrida vendendo o rottamando la propria vecchia auto.
A questa prima fase di facilitazione seguirà, una seconda fase di incentivi e premi direttamente collegati alle scelte di mobilità. Incentivi e premi saranno distribuiti in base alla capacità di affrontare e vincere le sfide, le challenges, che verranno proposte, con giochi, individuali e di squadra, con lo scopo di motivare ciascuno a modificare le proprie abitudini di mobilità.

- **Tavolo di lavoro con i Mobility manager universitari**

Il Comune di Milano partecipa ad un tavolo tecnico promosso dai Mobility manager di alcune tra le principali università milanesi (Politecnico di Milano, Università Cattolica, Università degli Studi di Milano e Università Bicocca) finalizzato a definire, sulla base delle esigenze e proposte dei partecipanti, le azioni da sviluppare.
In particolare le esigenze/proposte delle università emerse ad oggi si possono riassumere in:

1. **Convenzioni, intermodalità e integrazione tariffaria**
   - ✓ Incremento/introduzione/estensione della scontistica e dei servizi offerti, anche in termini di «libera circolazione» da parte delle aziende del trasporto pubblico a tutta la popolazione universitaria.
2. **Accessibilità «dolce» e collegamenti tra i campus**
   - ✓ Messa in sicurezza di attraversamenti pedonali critici.
   - ✓ Realizzazione/messa a norma di percorsi ciclo-pedonali dalle stazioni agli Atenei o nei dintorni.
   - ✓ Installazione ulteriori stazioni di bike sharing e introduzione di modalità di accesso al servizio alternative alla carta di credito.
   - ✓ Installazione di rastrelliere in prossimità dei campus.
   - ✓ Realizzazione/ampliamento di velostazioni nei nodi di interscambio.
3. **Pianificazione condivisa e accordi tra gli enti**
   - ✓ Incremento delle relazioni tra i Mobility Manager per lo sviluppo di PianiSCL.
   - ✓ Incentivi per promozione della mobilità sostenibile.
   - ✓ Accordi per promuovere attività di ricerca/monitoraggio sulla mobilità sostenibile (con AMAT per studi sul territorio).

2.4 I CARATTERI INNOVATIVI DELL'INTERVENTO

Le azioni proposte sono altamente innovative rispetto al contesto nazionale e locale in quanto sono **orientate a rendere integrati tra loro e in prospettiva maggiormente sistematici interventi** rivolti sia al mondo universitario/scolastico sia a quello aziendale che solitamente si realizzano in modo limitato e occasionale sul territorio.

La sperimentazione di **nuovi strumenti e modelli** replicabili a vasta scala, infatti, offrirebbe l'occasione per rendere realmente strutturali tali interventi, inviando un forte messaggio **ai soggetti interessati agli obiettivi da perseguire** (per esempio ai mobility

manager universitari e aziendali, ai dirigenti scolastici, al mondo delle associazioni, ai Municipi, ...)

Inoltre, **le azioni previste saranno sviluppate attraverso collaborazioni disponibili** con il mondo universitario e delle associazioni che operano sul territorio di Milano, andando ad agire in particolare su modelli operativi già impostati e richieste/proposte già avanzate e condivise.

L'utilizzo **di piattaforme e strumenti ICT** (MaasMI, MobilityManagerMI, Autosvolta) costituisce un altro elemento innovativo caratterizzante il progetto.

2.5 LA COMUNICAZIONE

La strategia di comunicazione che si intende adottare ha come primo obiettivo quello di **gestire e spiegare in maniera unitaria la complessità degli interventi** che compongono il progetto, con il fine più generale di sostenere forme di mobilità alternativa inducendo l'adozione di nuovi stili di vita più responsabili.

La comunicazione sarà momento di **presentazione delle azioni e dei loro risultati** ma soprattutto l'**occasione per sensibilizzare e coinvolgere gli attori che operano nelle realtà territoriali** (istituzioni, associazioni, cittadini, imprese) ai fini di facilitare i processi di creazione del consenso intorno alle iniziative programmate. Pertanto, essa sarà strumentale al coinvolgimento di tali soggetti nei processi attuativi, contribuendo a **rafforzare forme di accompagnamento e di cooperazione**.

In tal senso potranno avere un ruolo importante **le associazioni e le università** che, attraverso le loro competenze ed esperienze, potrebbero sviluppare le azioni in questo campo (per l'ingaggio del target universitario e quelle di sensibilizzazione destinate alle scuole).

La strategia di comunicazione che si propone, si sviluppa attraverso la costituzione di una **struttura di coordinamento** dedicata all'attuazione del progetto e che si occuperà del coinvolgimento diretto dei diversi attori nonché dell'individuazione degli strumenti da utilizzare (sia tradizionali che innovativi).

Le **azioni di comunicazione** previste possono essere raggruppate in macroambiti:

- comunicazione digitale e materiale promozionale;
- produzione di materiale specifico per la diffusione delle informazioni sull'offerta di trasporto (mappe sugli itinerari "consigliati" di collegamento tra sedi aziendali/universitarie, percorsi pedibus, ecc);
- campagne tematiche ed eventi correlati, funzionali a supportare la realizzazione degli obiettivi individuati nell'ambito;
- supporto ai beneficiari effettivi;
- coinvolgimento dei soggetti istituzionali, economici e sociali,

rivolte in particolare a:

- "grande pubblico"
- beneficiari;
- potenziali beneficiari;
- altre amministrazioni;
- media.

Tutti gli interventi previsti nel bando sono da intendersi come parte integrante di un sistema di azioni rivolte alla promozione di un nuovo modo di muoversi e per rimettere al centro dello spazio urbano le persone, anche attraverso efficaci sistemi di comunicazione ed educazione. Tali azioni potrebbero convergere verso una **conferenza generale dedicata alla mobilità milanese** in tutte le sue componenti, con la partecipazione attiva dei principali attori e finalizzata in particolare alla discussione e alla costruzione di nuove proposte per la mobilità "del futuro".

2.6 IL MONITORAGGIO

~~L'attività di monitoraggio sarà composta, oltre che da strumenti e indicatori "tradizionali"~~ e quindi principalmente **quantitativi**, anche da elementi **qualitativi** che diano la percezione dei cambiamenti sul territorio, delle abitudini, della qualità dello spostamento e dei punti di criticità/potenzialità che permangono.

Tale analisi sarà effettuata attraverso monitoraggi diretti sul territorio, valorizzando ad esempio le capacità degli studenti e le competenze specifiche delle università.

Nel dettaglio si propongono i seguenti indicatori da monitorare:

- utenti potenziali (rastrelliere, velostazioni e bike sharing);
- km percorsi pedibus e bicibus;
- università/lavoratori/studenti coinvolti;
- nuovi mobility manager e/o nuovi PSCL università;
- utenti sperimentali (su base annua) e n. utenti potenziali (media su base annua);
- buoni mobilità offerti, bonus erogati e n. nuovi abbonamenti/servizi sottoscritti (stimati su base annua);
- riduzione km/anno con auto privata (tracciati anche utilizzando APP Autosvolta);

Il monitoraggio sarà finalizzato a:

- valutare l'efficacia degli interventi attuati;
- valutare le motivazioni degli scostamenti comportamentali rispetto alle previsioni, siano essi in termini positivi o negativi;
- valutare le variazioni delle condizioni quadro esterne che influenzano la scelta modale;
- valutare le variazioni interne che determinano il quadro di mobilità;
- analizzare la rispondenza alle indicazioni in relazione alle valutazioni dei progetti di prima fase ed agli orientamenti strategici comunali.

L'attività di monitoraggio sarà composta, oltre che dagli strumenti e indicatori "tradizionali" e quindi principalmente quantitativi, anche da elementi qualitativi che diano la percezione dei cambiamenti sul territorio, delle abitudini, della qualità dello spostamento e dei punti di criticità/potenzialità che permangono.

Tale analisi sarà effettuata attraverso monitoraggi diretti sul territorio, valorizzando ad esempio le capacità degli studenti e le competenze specifiche delle università.

2.7 IL COINVOLGIMENTO DI SOGGETTI TERZI

Allo stato attuale il Comune di Milano non ha ancora individuato gli operatori a cui affiderà i futuri servizi da realizzarsi attraverso tale finanziamento, ma intende farlo successivamente attraverso procedura a evidenza pubblica, al fine di individuare una pluralità di operatori in concorrenza tra loro a cui riassegnare tali risorse.
Inoltre si attiveranno le collaborazioni con le associazioni, le aziende e le università al fine di reperire ulteriori risorse da dedicare alle azioni che compongono il progetto, in particolare per quanto riguarda la sperimentazione per i dipendenti del pacchetto Maas4Mi e per l'utilizzo della piattaforma MobilityManager4Mi.

2.8 IL PROGRAMMA TEMPORALE

Si prevede di completare l'intero progetto in un arco di tempo pari a 24 mesi.

2.9 IL CONTESTO TERRITORIALE

Alla **Città Metropolitana di Milano** appartengono **134 comuni** per un'estensione di **1.575 kmq**. Con una popolazione residente di oltre **tre milioni** di abitanti, è la **terza area** più popolata d'Europa dopo Londra e Parigi, un territorio ricchissimo di **infrastrutture** che si configura come un'unica area **urbana** sempre più estesa ed integrata.

Il modello produttivo oggi si basa su una fitta rete di **imprese** di piccola e piccolissima dimensione, affiancate da un numero limitato di medio-grandi aziende. La maggior parte delle attività si concentra nel settore dei **servizi** e delle attività terziarie (69%), soprattutto quelle più qualificate e ad alto valore aggiunto.

Il settore **hi-tech** annovera il 15% delle imprese attive in Italia e il 31% degli addetti.

Il sistema delle associazioni **non-profit**, annovera quasi 11.000 istituzioni attive e un numero di addetti pari al 10% del totale nazionale, rivestendo un ruolo importante nel sistema economico e sociale locale, mobilitando risorse umane e finanziarie significative.

Il territorio sta vivendo un radicale processo di trasformazione e di riqualificazione dello spazio urbano e modalità di spostamento, riconoscendo a Milano il ruolo trainante sia per offerta di servizi che per le buone pratiche, da Area C ai sistemi di Sharing.

Nel territorio del Comune di Milano trovano sede numerose aziende nazionali e internazionali che, sommate a una popolazione residente di 1,3 mln di cittadini e un ulteriore quota di 2 mln residenti nell'Area Metropolitana genera una mobilità pari ad oltre 5,6 mln di spostamenti, di cui il 56% effettuata all'interno della città ed il 44% tra Milano e la sua Area Metropolitana.

I movimenti all'interno della Città sono effettuati per il 57% attraverso sistemi di TPL, per il 30% con il ricorso all'auto privata, il 6% in bicicletta ed il 7% con un ciclomotore/motociclo, mentre all'interno dell'Area Metropolitana gli spostamenti avvengono prevalentemente con l'Auto Privata per un valore pari al 58%, seguita dal TPL per il 37%, scooter per il 4% e bicicletta per l'1%.

Il tasso di motorizzazione attualmente registrato a Milano è pari a 505 auto ogni 1000 abitanti[1], in diminuzione dall'anno 2002, risulta tuttora insufficiente se consideriamo altre realtà europee.

Per quanto riguarda la rete di trasporto pubblico presente nella Città di Milano vi sono:

- 4 linee metropolitane, con estensione di 194 km che servono 113 stazioni;
- 12 linee suburbane, con estensione di 599 km che servono 227 stazioni;
- 117 linee bus, con estensione di 2.106 km, 18 linee tram con estensione di 323 km e 4 linee filobus con estensione di 77 km che servono 4.700 punti di fermata presenti nella città

A partire dal 16 Gennaio 2012 Il Comune di Milano ha attuato il provvedimento di Congestion Charge chiamato **Area C** con l'obbiettivo di migliorare il sistema viabilistico e la riduzione del numero di accessi di veicoli privati all'interno della Cerchia dei Bastioni che rappresenta l'area più centrale della Città di Milano. Gli effetti prodotti dal provvedimento, si possono riassumere in una riduzione media del traffico interno alla ZTL (pari al 29%), una riduzione del tasso di occupazione degli stalli di sosta a pagamento su strada, un complessivo aumento della regolarità e della velocità commerciale del trasporto pubblico di superficie in Area C e, soprattutto, una riduzione generale delle emissioni di inquinanti da traffico.

Gli obiettivi che negli ultimi anni si è posta l'Amministrazione sono rivolti ad un nuovo modo di muoversi, tesi a rafforzare l'equilibrio tra domande di mobilità efficiente, di qualità della vita, di protezione ambientale e di salute: sono state realizzate nuove aree pedonali, Zone a Traffico Limitato e Zone 30, si sono incrementati interventi dedicati alla moderazione del traffico e alla mobilità ciclistica. È stata data particolare attenzione alla copertura territoriale dei servizi con l'ampliamento del sistema di Bike Sharing e delle rastrelliere.

La rete ciclabile dal 2011 al 2015 ha avuto un incremento costante: a dicembre 2015 la rete esistente è pari a 200 chilometri e si sviluppa per l'83% in ambito stradale e il 17% in parchi e aree verdi, ai quali si aggiungono le aree a traffico moderato con l'obiettivo di costruire percorsi connessi e itinerari funzionali agli spostamenti sistematici.
Anche i numeri del Bike Sharing sono molto significativi: ad ottobre 2016 sono presenti 280 stazioni, 3.500 biciclette tradizionali, 1000 bici a pedalata assistita (elettriche). I prelievi giornalieri hanno superato i 20.000 utilizzi al giorno, si contano 53.903 abbonati annuali attivi con un incremento del 36% rispetto al dato dello stesso periodo al 2015.

Un altro obiettivo dell'Amministrazione Comunale di Milano, in tema di mobilità, è inoltre quello di promuovere l'uso dell'auto condivisa, come dimostrato dal successo del Car Sharing, e la diffusione dei veicoli elettrici.

Particolare attenzione in questi anni è stata dedicata all'accessibilità agli ambiti scolastici e la protezione dell'utenza maggiormente vulnerabile: un esempio sono le strade "car-free" in prossimità degli ingressi delle scuole e i progetti rivolti alla diffusione di un nuovo sistema di mobilità, come ad esempio i progetti Stars e #Bicittadini, Siamo Nati Per Camminare e Massa Marmocchi.

[1] Tasso di motorizzazione: dato autovetture registrate a Milano al 31/12/2015 (fonte ACI); dato residenti a Milano al 31/12/2015 (fonte http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/amministrazione/datistatistici/popolazione_residente_a_milano)

Con l'auspicato ottenimento del finanziamento pubblico si intende quindi diffondere la cultura di una mobilità attiva in un contesto caratterizzato da un contemporaneo mutamento infrastrutturale in quanto solo azioni coordinate e su più piani (strutturali e non) possono essere efficaci di fronte a un fenomeno complesso come quello delle scelte di spostamento degli individui. L'obiettivo è quindi la generale promozione di un modo diverso di muoversi, con interventi di natura diversa ma mirati a coinvolgere studenti e lavoratori

Le pratiche di mobilità sono l'esito di una serie di elementi che rinviano sia alle caratteristiche socio-anagrafiche degli individui e alla localizzazione degli insediamenti nel sistema urbano sia all'articolazione dell'offerta ed alle politiche di regolamentazione del sistema di mobilità: è necessario sviluppare un nuovo disegno urbano e favorire diverse scelte di spostamento, indirizzando strategie e azioni nell'ambito della mobilità per aumentare la sicurezza degli utenti maggiormente vulnerabili.
Le politiche di promozione della mobilità pedonale e ciclistica intervengono sulle infrastrutture e sui servizi, ma contemporaneamente interessano variabili di domanda quali i valori, gli atteggiamenti, le abitudini, le condizioni familiari e lavorative e, non per ultimi, le caratteristiche dei luoghi in cui si abita.

2.10 LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ

Le strategie per la risoluzione delle criticità in materia di congestione del traffico e protezione ambientale nella città di Milano debbono necessariamente riferirsi ad un **territorio molto più vasto** di quello comunale.
Le reti di trasporto, pubbliche e private, le dinamiche territoriali e la domanda di mobilità gravitanti su Milano riguardano un territorio che si estende **sino a comprendere i Comuni di prima corona, la Provincia e la Regione.**
Le **competenze** in materia di trasporti, privati e pubblici, sono suddivise tra Comune di Milano, altri comuni, Province e Regione Lombardia. Le strategie di intervento in quest'ambito devono pertanto essere definite ed attuate in sinergia fra gli Enti coinvolti.

Dal 2012, il territorio del Comune di Milano è governato attraverso il PGT (Piano Generale del Territorio), strumento che ha suddiviso l'intero spazio in due macro-aree, il tessuto storico urbano e le zone di recente urbanizzazione rimandando al PUMS la pianificazione della mobilità e dei trasporti.

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano**, approvato in Giunta, evidenzia tra le linee di guida la necessità di una visione metropolitana del sistema attraverso le seguenti principali azioni:

- *Condivisione delle scelte e dei servizi di pianificazione e programmazione. P*romuovere, anche in attuazione alla Città Metropolitana, un efficace raccordo interistituzionale per garantire la realizzabilità del piano, il suo finanziamento e la gestione coordinata delle strategie. Condividere e sviluppare capacità tecniche, agenzie dedicate, *analisi, indicatori, banche dati per tutti i comuni dell'area metropolitana, e da strutturare come sistema di servizi tecnici comuni, sulla mobilità e gli sviluppi territoriali, necessari per la pianificazione a scala metropolitana.*

- *Promozione dei Piani di cintura, in accordo con gli altri Comuni. Individuare* gli interventi per la riorganizzazione o il completamento della viabilità, il prolungamento di linee urbane del TPL, il raccordo delle reti ciclabili.
- *Condivisione della strategia per il governo coordinato del traffico e per la gestione della mobilità in previsione delle emergenze smog.* Definire le linee guida per la gestione della mobilità alla scala metropolitana, con riferimento alle emergenze ambientali derivanti dal superamento delle soglie di inquinamento.
- *Messa a punto degli strumenti (inclusi le competenze, i data base, i sistemi di telecontrollo) e delle modalità decisionali più efficaci per il governo della mobilità di area vasta, in attuazione alla creazione della Città Metropolitana.*

Il PUMS quindi attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità attiva e più efficiente.
È una centralità necessaria nei fatti e coerente con le politiche e le migliori pratiche europee. Le Linee d'indirizzo del PUMS di Milano fanno esplicito riferimento al principio di sostenibilità ambientale, sociale ed economica e sono riassunti nella tabella allegata e riguardano quattro macroambiti:

1. Milano città metropolitana;
2. Accessibilità urbana con modo pubblico;
3. Lo spazio urbano come bene comune;
4. Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci.

	OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI
1	**MOBILITÀ SOSTENIBILE** **Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, contribuendo al governo di area metropolitana e restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti**	1.a	**Garantire elevata accessibilità alla città** mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
		1.b	**Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato, a favore di modi di trasporto a minore impatto** (con particolare attenzione agli spostamenti di scambio Milano/area urbana e al trasporto merci), garantendo reti e servizi di mobilità adeguati
		1.c	**Riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore** di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL, **migliorarne la qualità e ottimizzarne la gestione,** in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi
		1.d	**Incentivare i comportamenti 'corretti'** di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli
2	**EQUITÀ, SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE** **Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti**	2.a	**Ridurre l'incidentalità stradale**, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (Visione Zero Rischio)
		2.b	**Ridurre l'esposizione della popolazione** al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili
		2.c	**Eliminazione progressiva delle barriere di accesso** ai servizi di mobilità
		2.d	**Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili**, diffondendo e migliorando **l'informazione** resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità
3	**QUALITÀ AMBIENTALE** **Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità**	3.a	**Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti** "regionali" attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO_2 e precursori Ozono), nonché di **inquinanti locali** legati al 'traffico di prossimità'
		3.b	**Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti** derivanti dal settore dei trasporti
		3.c	**Prevenire e contenere l'inquinamento acustico**
		3.d	**Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione**
4	**INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA** **Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate**	4.a	Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e **rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica** destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità (lotta all'evasione, innovazione tariffaria, preferenziamento e razionalizzazione,)
		4.b	Rendere espliciti ed **internalizzare nelle politiche pubbliche i costi** ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto
		4.c	Promuovere **l'efficienza economica del traffico commerciale** (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico)
		4.d	**Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità**, accrescendo l'offerta di servizi pubblici flessibili e valorizzando forme di condivisione delle stesse, innovazioni tecnologiche e gestionali, partenariati pubblico – privato

2.11 IL MOBILITY MANAGEMENT

Il Mobility Management nasce con l'obiettivo di **ridurre l'inquinamento** atmosferico ed il **congestionamento derivanti dal traffico** nonché i **costi sociali dovuti agli incidenti stradali.** Attraverso i decreti ministeriali del 27/3/1998 e 20 e 21/12/2000 del Ministero Ambiente si individuano i ruoli del Mobility Manager d'Area e Aziendale e si incentiva l'adozione di piani di mobilità sostenibile.

Il ruolo del **Mobility Manager di Area** è quello di introdurre il mobility management, svilupparne lo schema generale, promuoverlo usando il marketing politico e sociale, utilizzando schemi di coinvolgimento/partecipazione dei cittadini, dei lavoratori e dei datori di lavoro nell'individuazione e gestioni delle opzioni alternative.

Il Mobility Manager di area ha un'importante funzione di coordinamento, e funge da intermediario tra tutte le differenti parti coinvolte. E' la chiave di collegamento tra il livello politico e quello gestionale. La posizione di un Mobility Manager di area è propriamente quella di definire le condizioni quadro per lo sviluppo delle iniziative necessarie al raggiungimento degli obiettivi previsti.

Anziché incentrarsi sul potenziamento dell'offerta, il Mobility Manager di area si concentra sullo studio dei comportamenti di viaggio dei lavoratori e della domanda di trasporto a livello aggregato (anche considerando la logistica delle merci), in modo da individuare e dimensionare le possibili azioni applicabili in ciascuna impresa, per raggiungere gli obiettivi prefissati. Oltre allo sviluppo delle condizioni quadro, la promozione e il coordinamento sono tra le principali attività, insieme a quelle di supporto e mediazione tra l'amministrazione e tutti gli attori chiave: le aziende di trasporto pubblico, gli operatori privati nel settore dei servizi di trasporto, le imprese con e senza mobility manager già nominati, i cittadini, etc.

Il Mobility Management sul territorio milanese si pone come **politica trasversale** alle diverse attività e progetti sia per quanto attiene le azioni per la gestione della **domanda** di mobilità sia quelle per il potenziamento **dell'offerta** di mobilità. Viene richiamato all'interno del PUMS in fase di adozione, quale politica da rafforzare e consolidare.

Sul territorio del Comune di Milano esistono circa **100 Mobility Manager aziendali** di Aziende e di Enti quali Ospedali e Università con i quali si sono avviate attività di risoluzione di problematiche legate all'accessibilità e all'incentivazione all'uso del servizio di trasporto pubblico e circa 20 Piani Spostamenti Casa-Lavoro predisposti. Tra questi si evidenzia il Piano relativo alla mobilità dei 18.500 dipendenti dell'Azienda Comune di Milano e quello riguardante i dipendenti e gli studenti di tutte le **scuole** di ogni ordine e grado localizzate sul territorio comunale. L'analisi dei dati ottenuti, particolarmente significativi, ha interessato inoltre la georeferenziazione delle origini/destinazioni, correlate anche con le informazioni sulla modalità di trasporto utilizzata.

Il Comune di Milano ha attivato differenti strumenti a supporto dei Mobility Manager aziendali, che vanno dai servizi di **sharing** (car, bike e scooter sharing), dagli incentivi sugli **abbonamenti annuali al trasporto pubblico**, dalla sperimentazione della **Giornata del Lavoro Agile** alla pubblicazione di **Linee Guida** per la predisposizione dei Piani Spostamento Casa Lavoro.

Milano dispone del più ampio servizio di car sharing d'Italia, uno dei più competitivi in Europa, con sei operatori in servizio e oltre 3000 auto in circolazione. Si è partiti nel 2010 con GuidaMI, il sistema di auto in condivisione gestito da Atm, a cui

si affiancato E-Vai, il servizio di Regione Lombardia. Dal 2013, grazie a un avviso pubblico del Comune di Milano, altri 4 gestori (Car2go, Enjoy, Share'ngo, Drive-Now) sono entrati in servizio, andando ad arricchire enormemente l'offerta. Ad oggi sono oltre 350 mila gli utenti che utilizzano le auto a noleggio in città, un fenomeno in continua espansione. Sono tanti anche i milanesi che hanno rinunciato alla seconda auto di famiglia: l'utilizzo, anche frequente, dei mezzi in condivisione, risulta infatti più economico e comodo rispetto a quello del veicolo di proprietà.

ATTI N. 288568/11.2/2016/1 Pag. 25/All.

2.12 IL QUADRO ECONOMICO E COPERTURA FINANZIARIA

			hp - Comune di Milano e Città Metropolitana				
			costo unitario	numero interventi	costo totale (IVA compresa)	quota Ministero dell'Ambiente	quota Comune di Milano
ambito 1	velostazioni nuove (da 150 posti) (Bisceglie, Molino Dorino, Bignami, Bovisa, Maciachini, Abbiategrasso) e miglioramento esistenti		€ 150.000	6	€ 900.000	€ -	€ 900.000
ambito 1	stazioni bike sharing da 30 posti con 20 bici (muscolari e a pedalata assistita)		€ 70.000	15	€ 1.050.000	€ 300.000	€ 750.000
ambito 1	pacchetto scuole (corsi e altre iniziative) e corsi mobility manager		€ 3.000	100	€ 300.000	€ 225.000	€ 75.000
ambito 1	rastrelliere da 5 posti		€ 690	290	€ 200.000	€ -	€ 200.000
ambito 1	*totale*				€ 2.450.000	€ 525.000	€ 1.925.000
ambito 2	Maas		€ 95	15.000	€ 1.425.000	€ 1.350.000	€ 75.000
ambito 2	Autosvolta		€ 100.000	1	€ 100.000	€ 100.000	€ -
ambito 2	Bonus acquisto biglietti gite scolastiche, ecc		€ 1	80.000	€ 80.000	€ 70.000	€ 10.000
ambito 2	*totale*				€ 1.605.000	€ 1.520.000	€ 85.000
ambito 3	Piattaforma	area	€ 35.000	2	€ 70.000	€ 70.000	€ -
ambito 3	Piattaforma	area	€ 7.000	10	€ 70.000	€ 70.000	€ -
ambito 3	Piattaforma	azienda	€ 1.500	170	€ 255.000	€ 255.000	€ -
ambito 3	Piattaforma	scuole	€ 600	70	€ 42.000	€ 42.000	€ -
ambito 3	Piattaforma	server	€ 900	1	€ 900	€ 900	€ -
ambito 3	Piattaforma	implementazione	€ 15.000	1	€ 15.000	€ 15.000	€ -
ambito 3	*totale*				€ 452.900	€ 452.900	€ -
totale realizzazione interventi					€ 4.507.900	€ 2.497.900	€ 2.010.000
promozione e comunicazione (max 5%)			5%		€ 225.395	€ 225.395	€ -
monitoraggio			5%		€ 225.395	€ 225.395	€ -
totale comunicazione e monitoraggio					€ 450.790	€ 450.790	€ -
totale progetto					€ 4.958.690	€ 2.948.690	€ 2.010.000
						59,5%	40,5%