

1° Tavolo operativo - Comune di Pordenone

Progetto Europeo “50000&1SEAPs” Tavolo di Lavoro Settore Mobilità

Pordenone, 26 Giugno 2015

Emanuele Cosenza - SOGESCA

e.cosenza@sogesca.it



50000&1
SEAPs

ENERGY MANAGEMENT
FOR SUSTAINABLE
ACTION PLANS

IL PROGETTO *50000AND1SEAPS*

**Applicazione dei Sistemi di Gestione UNI ISO 50001
allo sviluppo dei Piani d'Azione per l'Energia
Sostenibile PAES**

<http://www.50001seaps.eu/>



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Supporting Local Authorities in the Development and Integration of SEAPs with
Energy management Systems According to ISO 50001

www.50001seaps.eu
[@50001SEAPs](https://twitter.com/50001SEAPs)

LA PARTNERSHIP ITALIANA DEL PROGETTO

SOGESCA Srl è Coordinatore del Progetto Europeo *50000and1SEAPs* e partner tecnico di:

- Comune di Montecchio Maggiore;
- Comune di Marostica;
- Comune di Pordenone;
- Associazione dei Comuni del Camposanpieresese



LA PARTNERSHIP EUROPEA DEL PROGETTO

50000and1SEAPs

13 Partner provenienti da 8 Paesi diversi dell'Unione Europea offrono la propria assistenza tecnica a 40 Comuni in Italia, Spagna, Romania, Francia, Grecia, Lettonia, Germania e Bulgaria



CENTRE FOR RENEWABLE
ENERGY SOURCES AND SAVING



PIRGA
EKODOMA



ECQ



denkstatt
sustainable thinking





50000&1
SEAPs

ENERGY MANAGEMENT
FOR SUSTAINABLE
ACTION PLANS

QUALI SONO I BENEFICI APPORTATI DAL PROGETTO *50000and1SEAPs*

- 75% dei costi abbattuti dal finanziamento comunitario del Progetto;
- Training per tutti i Comuni coinvolti;
- Sviluppo dell'Inventario delle Emissioni e del PAES;
- Accompagnamento alla certificazione UNI ISO 50001



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Supporting Local Authorities in the Development and Integration of SEAPs with
Energy management Systems According to ISO 50001

www.50001seaps.eu
[@50001SEAPs](https://twitter.com/50001SEAPs)



50000&1
SEAPs

ENERGY MANAGEMENT
FOR SUSTAINABLE
ACTION PLANS

L'INIZIATIVA EUROPEA "PATTO DEI SINDACI"

Iniziativa UE diretta ai Comuni di
tutta Europa
per superare, volontariamente,
gli obiettivi del 20-20 entro il 2020

Promossa nel 2008 dalla DG
Energia
della Commissione Europea



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Supporting Local Authorities in the Development and Integration of SEAPs with
Energy management Systems According to ISO 50001

www.500001seaps.eu
[@500001SEAPs](https://twitter.com/500001SEAPs)



50000&1
SEAPs

ENERGY MANAGEMENT
FOR SUSTAINABLE
ACTION PLANS

GLI OBIETTIVI AL 2020

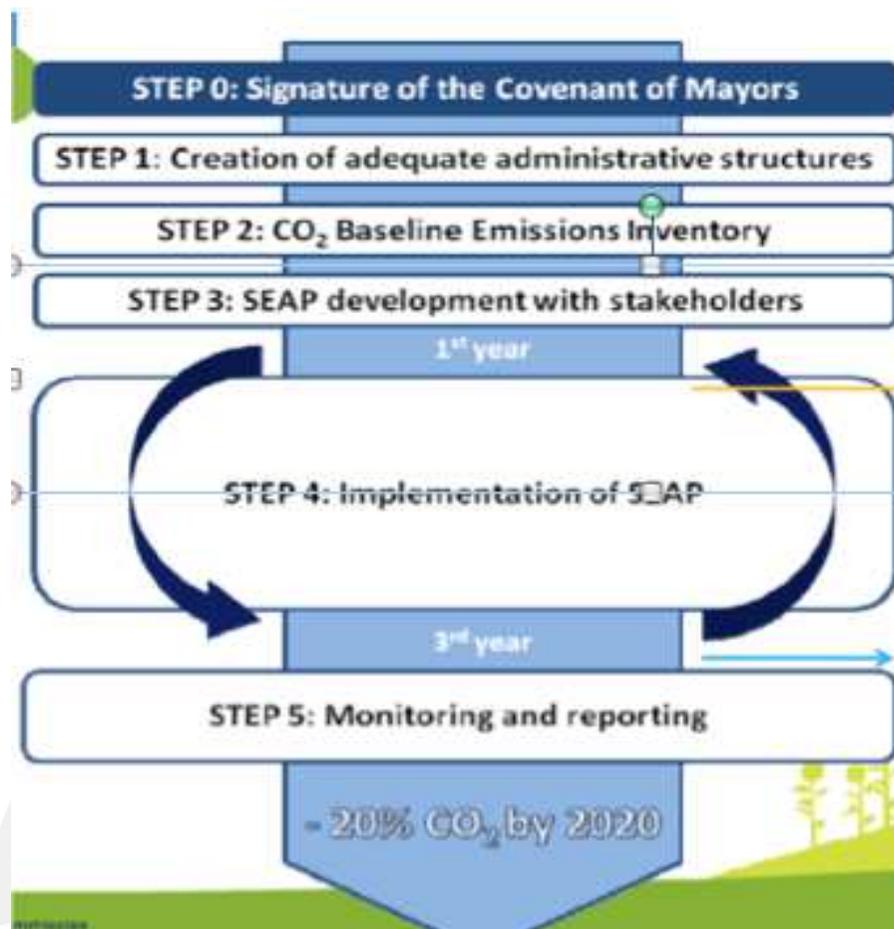
- Riduzione delle emissioni di gas serra del 20%
- 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili
- Aumento del 20% dell'efficienza energetica



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Supporting Local Authorities in the Development and Integration of SEAPs with
Energy management Systems According to ISO 50001

www.500001seaps.eu
[@500001SEAPs](https://twitter.com/500001SEAPs)



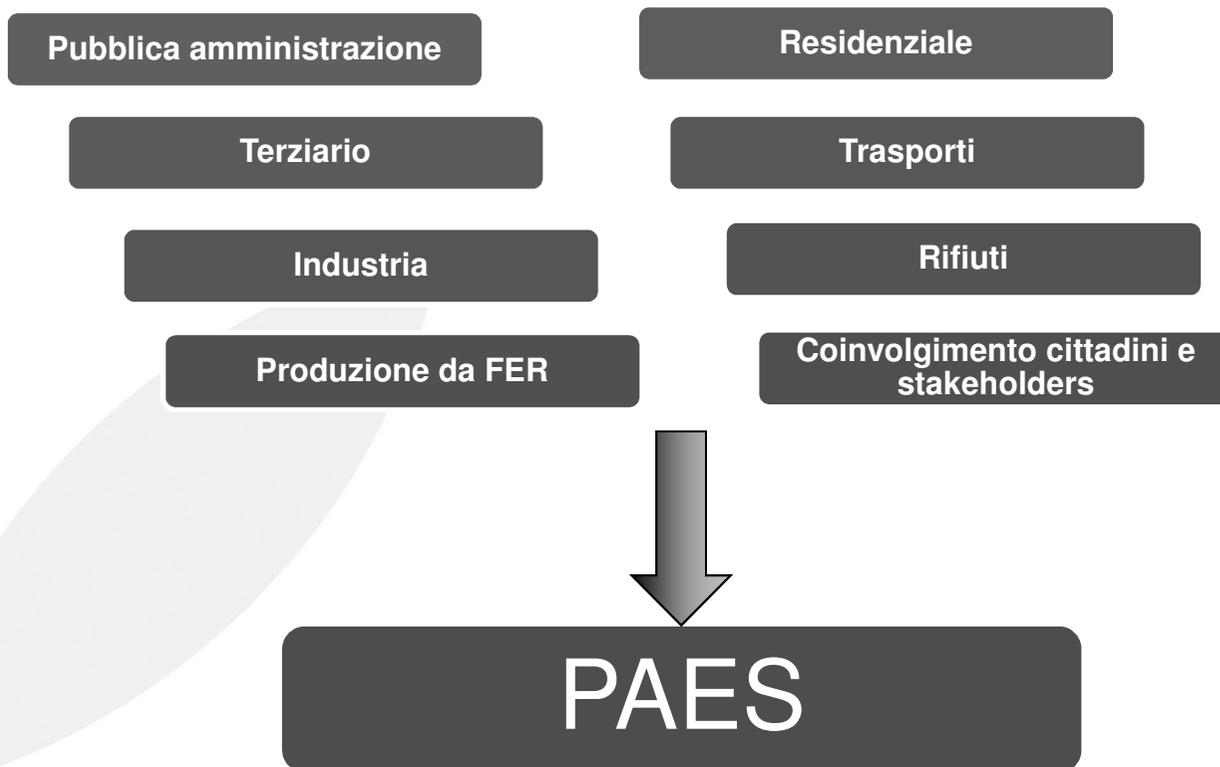
**1. Inventario delle
emissioni**

2. Pianificazione

3. Reporting del Piano

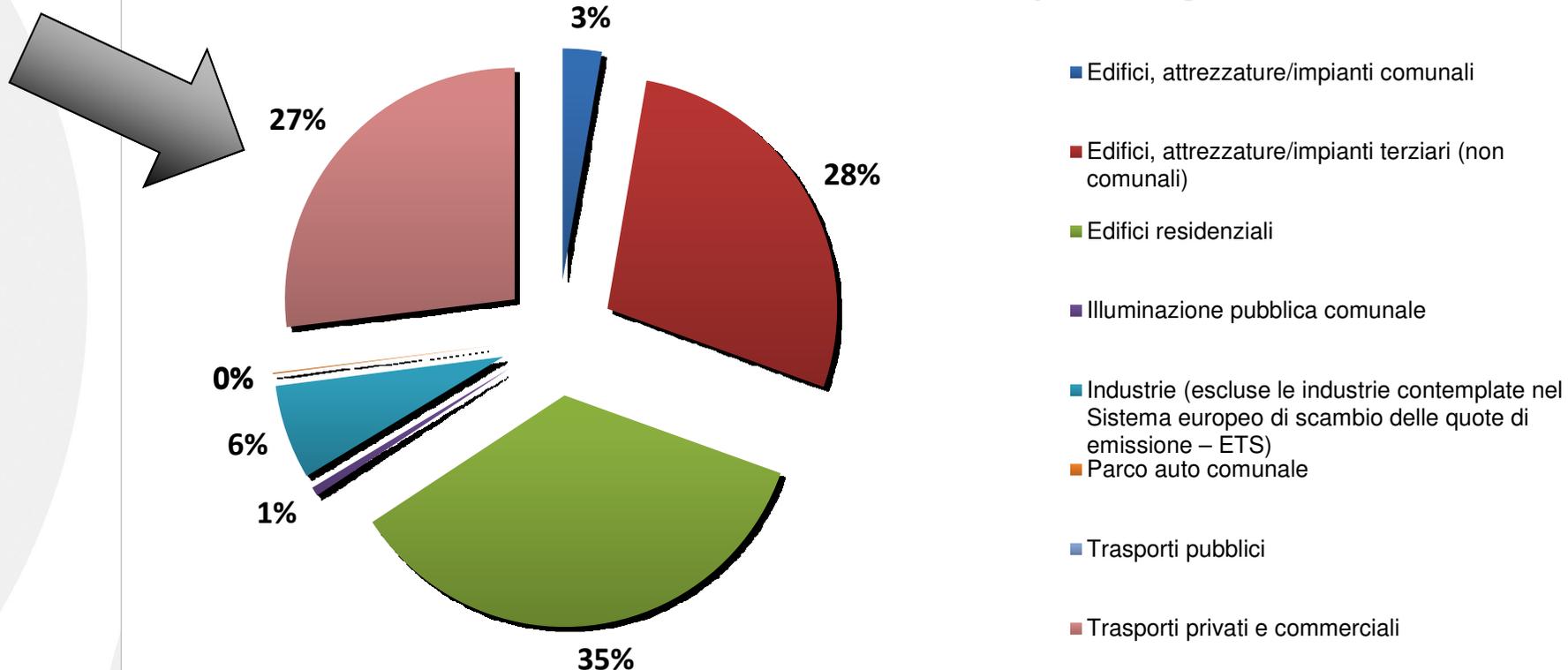


I SETTORI INTERESSATI DALLA PIANIFICAZIONE PAES

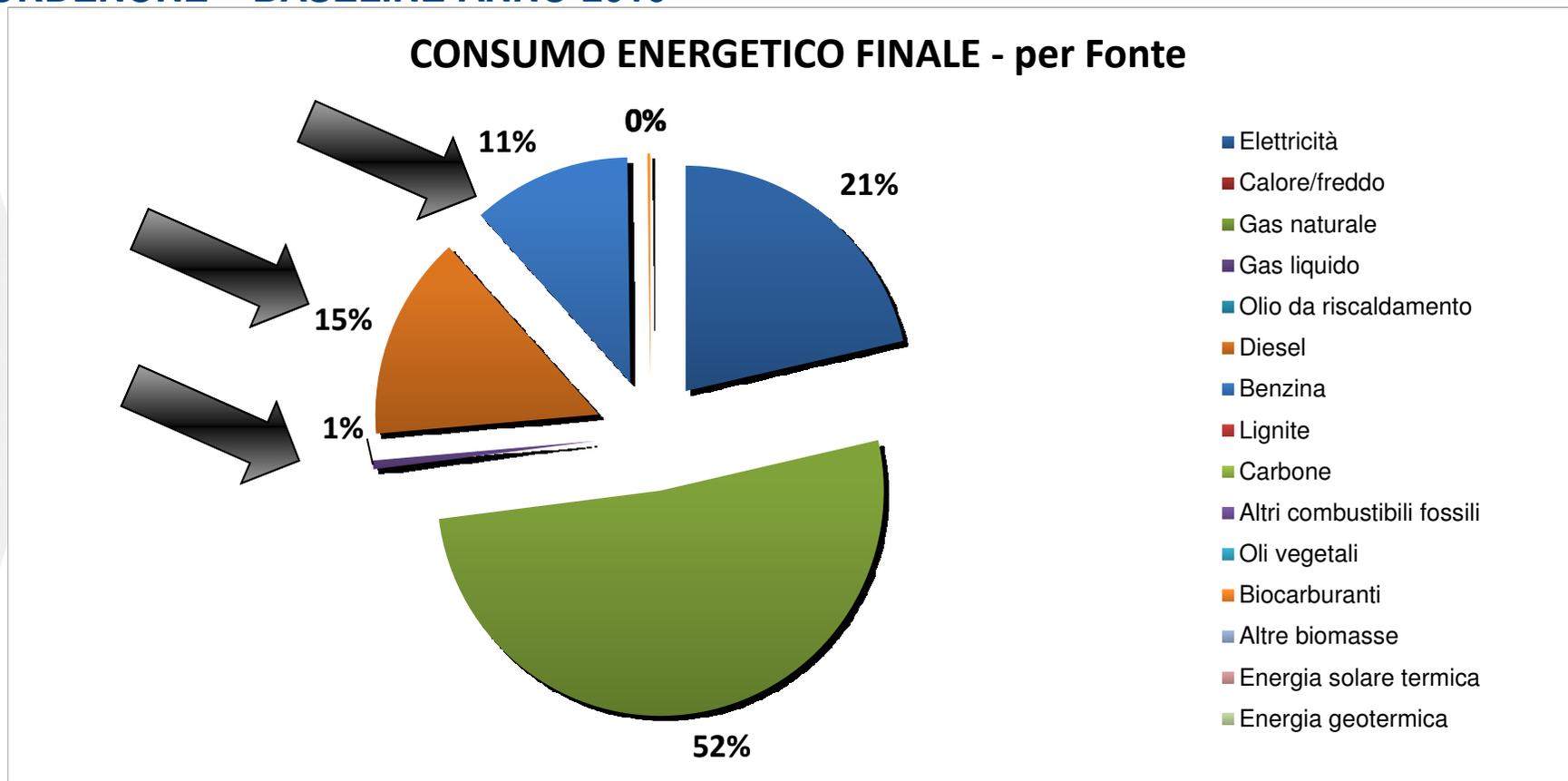


QUADRO DI SINTESI DEI CONSUMI ENERGETICI DEL COMUNE DI PORDENONE – BASELINE ANNO 2010

CONSUMO ENERGETICO FINALE - per Categoria



QUADRO DI SINTESI DEI CONSUMI ENERGETICI DEL COMUNE DI PORDENONE – BASELINE ANNO 2010

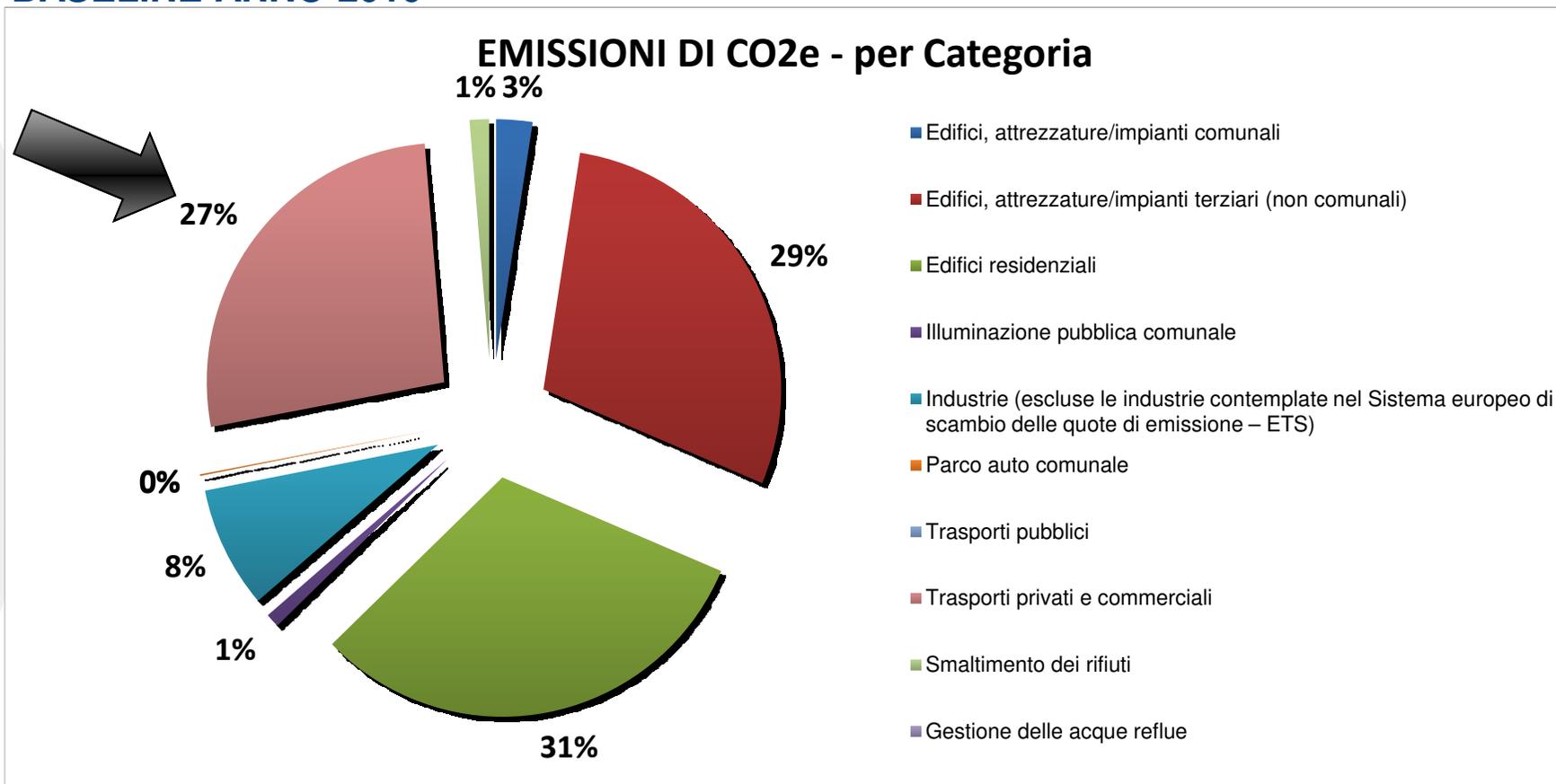


**QUADRO DI SINTESI DEI CONSUMI ENERGETICI NEL SETTORE DEI
TRASPORTI PRIVATI DEL COMUNE DI PORDENONE – BASELINE
ANNO 2010**

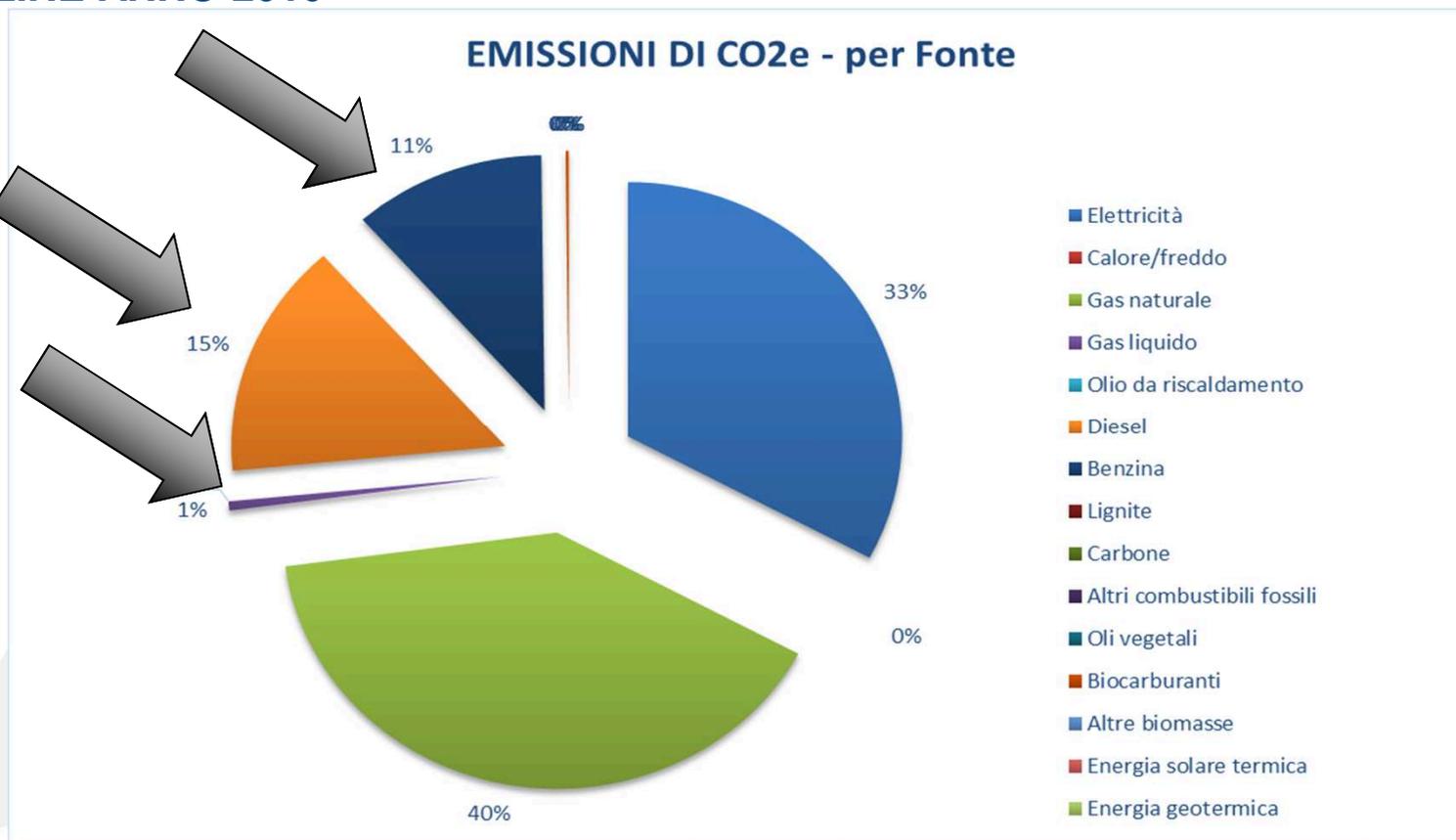
Tipo di combustibile	Consumo totale di energia (MWh)	Emissioni totali (tCO₂e)
Benzina	121.164	31.033
Diesel (Gasolio)	155.580	40.972
Gas liquido (GPL)	6.748	1.577
Miscela di biodiesel e gasolio	2.268	508
Totali	285.760	74.090



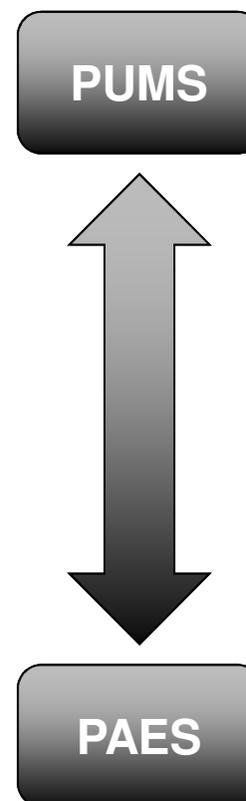
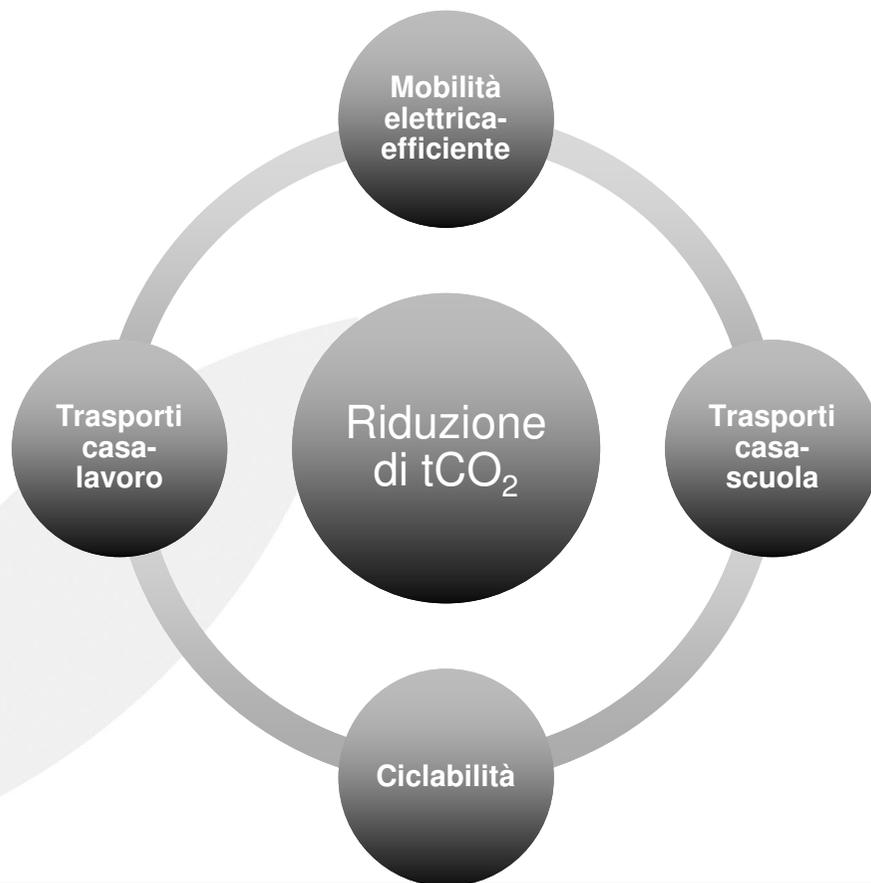
QUADRO DI SINTESI DELLE EMISSIONI DEL COMUNE DI PORDENONE – BASELINE ANNO 2010



QUADRO DI SINTESI DELLE EMISSIONI DEL COMUNE DI PORDENONE – BASELINE ANNO 2010



SOMMARIO DEI PERCORSI DI EFFICIENZA SETTORE MOBILITÀ





50000&1
SEAPs

ENERGY MANAGEMENT
FOR SUSTAINABLE
ACTION PLANS

QUALCHE NUMERO SULLA SITUAZIONE DELLA MOBILITA' NEL COMUNE DI PORDENONE

- ❖ 84% dei movimenti avviene in automobile,
- ❖ 9,5% in bicicletta;
- ❖ 6,5% sui mezzi del trasporto pubblico urbano (modal split anno 2014);
- ❖ Dai 70.000 ai 67.000 passaggi/giorno nelle 4 sezioni principali monitorate.

Fonte PUMS Pordenone



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Supporting Local Authorities in the Development and Integration of SEAPs with
Energy management Systems According to ISO 50001

www.500001seaps.eu
[@500001SEAPs](https://twitter.com/500001SEAPs)

QUALCHE NUMERO SULLA SITUAZIONE DELLA MOBILITA' NEL COMUNE DI PORDENONE

- ❖ oltre il 51% degli intervistati reputa l'offerta di piste ciclabili della città appena sufficiente;
- ❖ il 50% degli intervistati indica come limite per uno spostamento gradito in bicicletta un tempo massimo di 20 minuti o un distanza di 6 km;
- ❖ ben il 37% degli intervistati non utilizza la bicicletta per paura di subire un furto (addirittura il 31% ne ha subito almeno uno);

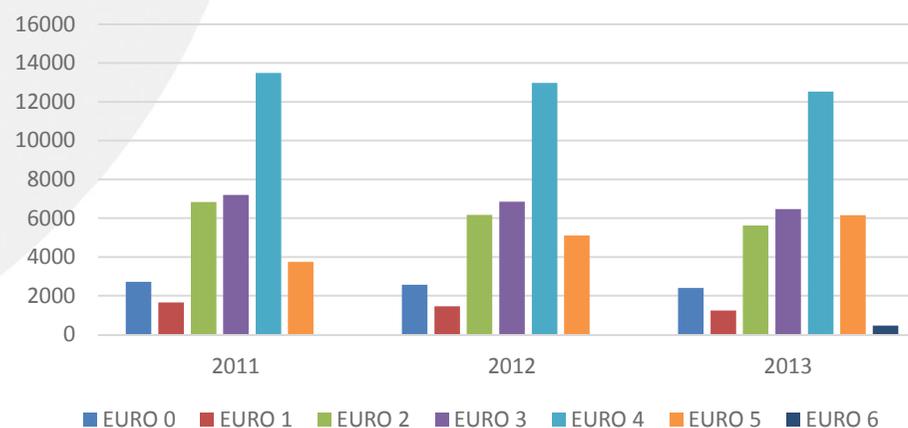
Fonte PUMS Pordenone



QUALCHE NUMERO SUL PARCO VEICOLARE PRIVATO CIRCOLANTE NEL COMUNE DI PORDENONE

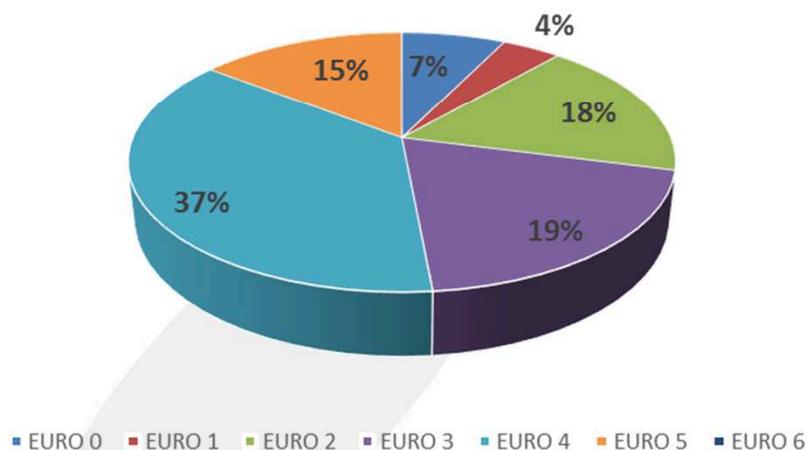
Autoveicoli per classe circolanti nel Comune di Pordenone							
Anno	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
2011	2726	1657	6830	7201	13481	3748	4
2012	2571	1457	6166	6856	12978	5112	9
2013	2402	1252	5628	6469	12533	6150	468

Evolutione del parco autoveicoli per Classe energetica nel Comune di Pordenone

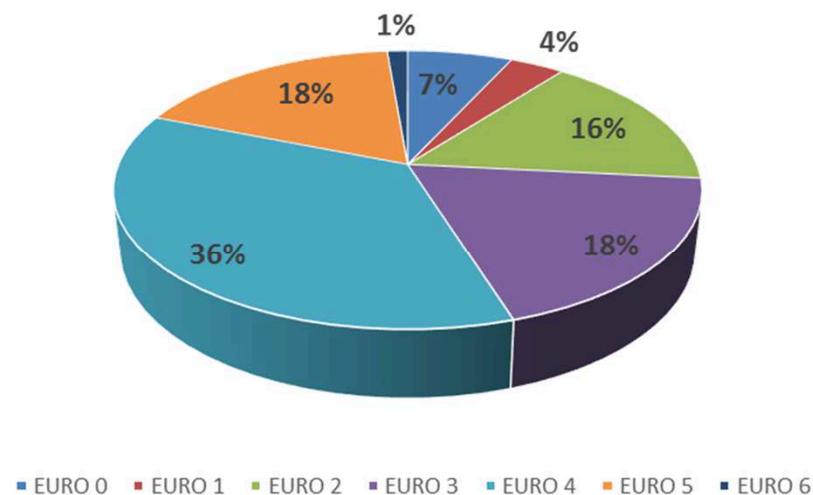


QUALCHE NUMERO SUL PARCO VEICOLARE PRIVATO CIRCOLANTE NEL COMUNE DI PORDENONE

Ripartizione degli autoveicoli per classe energetica nell'anno 2012



Ripartizione degli autoveicoli per classe energetica nell'anno 2013



PRIMO PACCHETTO DEGLI INTERVENTI PROPOSTI NEL PUMS PER LA NUOVA CIRCOLAZIONE

- ❖ nuove organizzazioni circolatorie, su via Riviera del Pordenone, via Marconi e all'interno del centro storico;
- ❖ nuove viabilità quali la Bretella Sud e il suo prolungamento su via Nuova di Corva e via Treviso;
- ❖ nuova connesse tra via delle Grazie, via Volt de Querini e via Udine;

attraverso la messa a regime dei **3 nuovi parcheggi di scambio** (Fiera, via Montereale e Centro Commerciale Meduna), **nuove aree pedonali e nuove zone 30**, la **fluidificazione della Pontebbana** ed il **nuovo itinerario di scorrimento verso Porcia** che utilizza l'A28 come tangenziale urbana (percorso pervio favorito dalla Bretella Sud).



PRIMO PACCHETTO DEGLI INTERVENTI PROPOSTI NEL PUMS PER LA NUOVA CIRCOLAZIONE

→ RISULTATI ATTESI

- ❖ via Riviera del Pordenone passa dagli attuali 1271 veic.eq./ora a 144 veic.eq./ora (-88,7%);
- ❖ via Oberdan riduce il suo traffico di circa 443 veic.eq./ora (-23,3%);
- ❖ viale Marconi, in direzione Largo San Giovanni, riduce il suo traffico di circa 203 veic.eq./ora (-13,8%);
- ❖ via Pola riduce il suo traffico di circa 330 veic.eq./ora (-17,8%).



PRIMO PACCHETTO DEGLI INTERVENTI PROPOSTI NEL PUMS PER LA RETE CICLABILE

- ❖ Ciclo Ring, con interventi nei nodi critici;
- ❖ Ciclabile di Via Udine, con prolungamento fino al Centro Commerciale Meduna (ed eventualmente fino alla zona commerciale di Fiume Veneto);
- ❖ La risoluzione del nodo critico viale Martelli - Villa Carinzia;
- ❖ L'itinerario PISUS N° 10 - collegamento ciclabile dalla stazione FFSS all'Università (Via mantegna).
- ❖ Potenziamento del bike sharing e Bike-0.



PRIMO PACCHETTO DEGLI INTERVENTI PROPOSTI NEL PUMS PER LA RETE CICLABILE

La rete di itinerari intercomunali ed integrazione con la rete turistica verde

- ❖ per Porcia, attraverso il quartiere dei Cappuccini e Rorai Grande e attraverso il potenziamento di quella esistente su via Grigoletti;
- ❖ per Cordenons, attraverso il quartiere Torre; per Cordenons, attraverso il quartiere Torre;
- ❖ la Noncello – mare, dall'area dei Magredi al confine col Veneto, toccando Pordenone e Cordenons (programma ReCIR);
- ❖ l'itinerario tra il Lago di Burida e il Parco Reghena;
- ❖ l'itinerario per i Laghetti Tomadini (con possibile prosecuzione fino a Torre).

Obiettivo: passaggio da una percentuale di spostamenti in bicicletta del 9,5% al 17%



OPPORTUNITA' DI SVILUPPO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA

- ❖ Sviluppi futuri della mobilità elettrica: 5-6% sul totale dei veicoli circolanti nei prossimi 10 anni);
- ❖ Servizi atti a favorire lo sviluppo della mobilità elettrica (campagne informative, punti di ricarica, incentivi diretti ed indiretti, parcheggio gratuito, accesso zone ZTL..);
- ❖ Protocollo di intesa fra Amministrazione e Associazioni di categoria interessate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica;
- ❖ Acquisto di un mezzo elettrico da parte della P.A.;

Luogo dell'installazione

In quale parcheggio? Preferibilmente un parcheggio a sbarre. La colonnina va posizionata tra due stalli.

Potenza dell'energia erogata

Ogni presa deve essere alimentata da energia elettrica con potenza fino ad un massimo di 3 kW per la ricarica lenta e di 22 kW per la ricarica rapida.

Tipo di prese

Sono installate due prese di tipo 3A e 3C per la ricarica di auto, in conformità al modo 3 di ricarica definito nella norma IEC 61851.

Tipologia di connessione

GPRS/EDGE/UMTS mediante scheda SIM (connessione base)
ADSL o Fibra Ottica (connessione avanzata – per connettività Wi-Fi)



METANIZZAZIONE DEL PARCO VEICOLI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

All'interno del PUMS è prevista una rimodulazione di alcune delle tratte del T.P.L. in favore dello sviluppo di un nuovo sistema di circolazione e per facilitare l'accesso all'area urbana in funzione dei parcheggi filtro o scambiatori, sarà necessario tuttavia collaborare con ATAP sulle prospettive di miglioramento delle prestazioni energetiche della flotta autobus urbani, incoraggiando uno sviluppo della flotta verso una sempre maggiore metanizzazione e l'utilizzo di autoveicoli a bio-metano



IL RUOLO DEGLI ATTORI TERRITORIALI NELLO SVILUPPO DELLE POLITICHE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

- ❖ un **approccio partecipato**, che sia in grado di coinvolgere e responsabilizzare le collettività e gli attori sociali lungo tutte le fasi del processo: elaborazione, approvazione, attuazione, valutazione e reporting;
 - ❖ un **approccio basato sulla conoscenza**, che fondi le decisioni su un set attendibile e aggiornato di dati e di capacità tecniche;
 - ❖ un **approccio integrato** che miri a combinare e rendere coerenti le misure adottate sia a livello orizzontale (tra diverse autorità settoriali), che verticale (tra diversi livelli di governo), che spaziale (tra le diverse realtà amministrative insistenti sul medesimo bacino trasportistico);
 - ❖ un **approccio inclusivo**, che tenga conto di tutte le dimensioni e funzioni svolte dalla mobilità urbana in termini economici, ambientali e sociali; - un approccio misurabile, che renda possibile verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati e la coerenza delle azioni nel campo della mobilità locale con quelle degli altri settori e con gli obiettivi più generali definiti dai livelli superiori di governo;
- **orientamento, diagnosi delle problematiche, sviluppo delle misure, condivisione e adozione, applicazione e valutazione ex-post. La struttura propone la ben nota logica del plan-do-check-act**





ENERGY MANAGEMENT
FOR SUSTAINABLE
ACTION PLANS

Emanuele Cosenza

SOGESCA S.r.l.

e.cosenza@sogesca.it



CENTRE FOR RENEWABLE
ENERGY SOURCES AND SAVING



PIGA
EKODOMA



ECQ



denkstatt
sustainable thinking



AMORCE

mt
partesaires
Engineering



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Supporting Local Authorities in the Development and Integration of SEAPs with
Energy management Systems According to ISO 50001

www.500001seaps.eu
[@500001SEAPs](https://twitter.com/500001SEAPs)