



Associazione delle città italiane
per la mobilità sostenibile



con il patrocinio
*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Il Mobility Management in Italia

Gruppo di ricerca

*Lorenzo Bertuccio
Emanuela Cafarelli
Carlo Iacovini
Federica Parmagnani*



PRESENTAZIONE

Troppo spesso l'approccio alla mobilità è caratterizzato da fattori più emotivi che razionali, da una cultura generica e da un atteggiamento nei confronti dei complessi problemi del trasporto simile a quello tenuto dalla maggior parte degli italiani che ritengono di essere i migliori allenatori della nazionale di calcio.

La mobilità, al contrario, richiede un approccio di tipo scientifico, una visione globale del fenomeno che consenta di valutare ogni singola iniziativa che si intende assumere nella logica della valutazione economica dei costi e benefici, ed in quella della capacità di valutare e comunicare l'impatto sulla collettività, avendo sempre di fronte la finalità sociale che comunque permea il sistema del trasporto collettivo nel più vasto ambito della mobilità delle persone.

Ecco perché la ricerca sul mobility management in Italia rappresenta un momento importante dal punto di vista scientifico, dal punto di vista culturale e dal punto di vista della politica della mobilità, che non può essere ridotta alla sommatoria aritmetica degli spostamenti individuali e di quelli collettivi.

Il mobility manager è una figura chiave nell'analisi dei flussi della mobilità dei cittadini, è un elemento di raccordo importante tra il mondo del lavoro e quello dei decisori e degli operatori della mobilità collettiva.

Per troppo tempo in Italia il trasporto collettivo non ha potuto contare su una effettiva analisi dei bisogni mutevoli della collettività ed i servizi sono stati assicurati secondo schemi vecchi, spesso insufficienti, altre volte ridondanti rispetto alla domanda di mobilità stessa.

Questo è il motivo per cui le istituzioni e le associazioni promotrici hanno contribuito e contribuiscono con la presente pubblicazione e diffusione dello studio nel convincimento che lo possa rappresentare un utile contributo per l'obiettivo comune che istituzioni, regolatori ed operatori si prefiggono: la mobilità sostenibile.

Arcangelo Merella
Presidente Associazione Città Metropolitane

Enrico Mingardi
Presidente ASSTRA



COS'È IL MOBILITY MANAGEMENT

Le tecniche di Mobility Management iniziano ad affermarsi agli inizi degli anni '90 in alcuni Paesi europei, quali il Belgio, la Gran Bretagna, l'Olanda e la Svizzera. Due progetti di ricerca finanziati dall'Unione Europea, Momentum e Mosaic, hanno costituito la base teorica sulla quale si sono sviluppate le esperienze più significative in ambito europeo.

Il Mobility Management rappresenta un approccio orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. Anziché proporre il potenziamento dell'offerta, che normalmente richiede investimenti notevoli e tempi di realizzazione lunghi, il Mobility Manager si concentra sullo studio dei comportamenti degli utenti e sulla domanda di trasporto a livello aggregato, in modo da individuare e dimensionare le possibili azioni applicabili in ciascuna impresa, migliorando la mobilità dei lavoratori stessi. Obiettivi principali del mobility manager sono dunque: ridurre l'uso delle auto private, aumentare l'uso del trasporto collettivo e dei "modi sostenibili", ridurre i livelli d'inquinamento atmosferico, introdurre servizi innovativi per la mobilità ed individuare nuove nicchie di mercato per esercenti pubblici e privati.

Secondo tale approccio qualunque nuovo servizio di trasporto, tradizionale o alternativo, deve perciò essere proposto ai differenti gruppi *target*, individuati attraverso una preliminare indagine sulla mobilità sistematica, in funzione delle esigenze espresse e delle caratteristiche del contesto territoriale in cui si opera.

La disciplina del Mobility Management è, pertanto, orientata a dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda puntando su soluzioni attuabili a breve termine.

In Italia la figura del responsabile della mobilità aziendale, introdotta dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", è resa obbligatoria per le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali.

L'obiettivo è coinvolgere le aziende ed i lavoratori nell'individuazione di soluzioni alternative all'uso del veicolo privato e il mobility manager ha il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale introducendo nuove forme di mobilità ambientalmente sostenibili per far fronte alle problematiche attuali di inquinamento atmosferico e congestione da traffico veicolare.

L'ultimo decreto del Ministero dell'Ambiente in materia, datato 20 dicembre 2000, ha incentivato l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento, non solo di interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro ma anche di quelli casa-scuola, oltre che di "piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico". Nel contempo ha esteso il concetto di area applicando il decreto non solo ai singoli Comuni ma anche a Province o forme associate di Comuni.



Il ruolo del mobility manager aziendali

Compito del Mobility Manager aziendale è quello di evidenziare il bilancio positivo tra le risorse impegnate per l'adozione delle misure previste dal Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL, che rappresenta lo strumento di sviluppo, implementazione e controllo di un insieme ottimale di misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente) ed i benefici conseguibili a tutti i livelli: singolo dipendente, in termini di tempo, costi e comfort; azienda, in termini economici e/o di produttività; collettività, in termini di minori costi sociali. Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario anche un impegno per mettere in luce i vantaggi per l'azienda, in prima istanza per sollecitare i vertici aziendali affinché condividano gli obiettivi e, quindi, sostengano finanziariamente la realizzazione delle proposte.

Il PSCL È lo strumento di base a livello aziendale avente l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata, ma può anche essere concepito come un piano per un determinato quartiere o per un certo gruppo *target* dell'intera città, oppure per una zona industriale o commerciale, assumendo valenza di piano per la gestione della domanda di mobilità. Perché possa avere successo un Piano degli spostamenti casa-lavoro richiede sforzi di coordinamento e consultazione con tutti i soggetti coinvolti (imprenditori, dipendenti, aziende di trasporto, autorità locali, sindacati, cittadini) così che le misure adottate abbiano il più ampio consenso possibile.

Il ruolo del mobility manager di area

L'interlocutore di riferimento del Mobility Manager aziendale è il Mobility Manager di Area che ha un'importante funzione di coordinamento, e funge da intermediario tra tutte le differenti parti coinvolte. Questi raccoglie le esigenze dei singoli Mobility Manager ed elabora le strategie orientate alla gestione della mobilità casa-lavoro nel suo complesso promuovendo le misure implementate ed utilizzando strategie di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini, dei lavoratori e dei datori di lavoro utili per individuare e gestire le opzioni alternative. Il suo principale obiettivo è creare le condizioni quadro affinché si riduca la propensione all'uso dell'automobile.

I principali obiettivi del mobility manager di Area possono essere così sintetizzati:

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali e sociali;
- migliorare l'accessibilità dei centri urbani con particolare riguardo ai modi di spostamento "sostenibili", quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello intermodale;
- ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;
- influenzare i comportamenti di individui, imprese e istituzioni nel soddisfare i loro bisogni di spostamento, attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto ambientalmente sostenibili; migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione.

I vantaggi che derivano dalle azioni di mobility management

Come ricordato, i benefici conseguibili a tutti i livelli: singolo dipendente, in termini di tempo, costi e comfort; azienda, in termini economici e/o di produttività; collettività, in termini di minori costi sociali. Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario anche un impegno per mettere in luce i vantaggi per l'azienda, in prima istanza per sollecitare i vertici aziendali affinché condividano gli obiettivi e, quindi, sostengano finanziariamente la realizzazione delle proposte.

I vantaggi per il dipendente

- Minori costi del trasporto
- Riduzione dei tempi di spostamento
- Possibilità di premi economici
- Riduzione del rischio di incidenti
- Maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- Minore stress psicofisico da traffico
- Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi
- Socializzazione tra colleghi

I vantaggi per l'azienda

- Migliore accessibilità all'azienda (da considerare come un valore aggiunto)
- Riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio
- Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda
- Riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti
- Riduzione dello stress per i dipendenti e conseguente aumento della produttività
- Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda
- Conferimento di un'immagine aziendale aperta ai problemi dell'ambiente
- Promozione di una filosofia aziendale basata sulla cooperazione

I vantaggi per la collettività

- Riduzione dell'inquinamento atmosferico
- Benefici in termini di sicurezza
- Riduzione della congestione stradale
- Riduzione dei tempi di trasporto



1. OBIETTIVO DELL'INDAGINE

A cinque anni dal Decreto sulla mobilità sostenibile¹, che ha di fatto introdotto in Italia la figura del Mobility Manager, si rendeva necessario tracciare un quadro dello stato di implementazione delle tecniche di mobility management, con l'obiettivo di creare una banca dati sui progetti e sulle esperienze fino ad oggi maturate; ciò anche con l'obiettivo di creare un database nazionale di best practies per il National Focus Point della piattaforma EPOMM.

E' stata, quindi condotta, un'indagine sul Mobility Management in Italia, suddivisa per aree di progetto:

- piani di spostamento casa-lavoro per singole aziende e per aree industriali,
- piani di spostamento casa-scuola,
- piani di spostamento per aree commerciali, per aree fieristiche e per poli ospedalieri).

Per perseguire l'obiettivo, l'indagine è stata impostata definendo dei *sotto obiettivi*:

- tracciare uno spaccato sullo stato dell'arte nelle diverse Aree di competenza individuate sul territorio nazionale;
- costruire una biblioteca di best practies italiane;
- osservare la visibilità acquisita negli anni dal Mobility Management.

¹ Decreto Ministero Ambiente 27 marzo 1998.

2. METODOLOGIA

Metodologicamente la ricerca è stata condotta utilizzando contemporaneamente diversi strumenti di indagine, costruiti ad hoc, in modo da rispondere al meglio ai *sotto obiettivi* individuati.

Primo passo compiuto, è stata la realizzazione di un'ampia ricerca di sfondo, condotta attraverso un'attenta e puntuale osservazione delle informazioni inerenti al mobility management italiano reperibili sul Web e negli atti dei principali convegni, che ha permesso sia di operare la suddivisione dell'obiettivo generale nei suoi *sotto obiettivi*, sia di individuare le aree tematiche e gli indicatori su cui andare a costruire gli strumenti di rilevazione utilizzati.

L'osservazione preliminare ha permesso di dotare gli strumenti utilizzati di comuni chiavi di lettura ed analisi. L'individuazione delle seguenti variabili comuni:

- risorse impegnate
- tipologia di servizi attivati
- aziende coinvolte
- strategie attuative utilizzate
- utenza coinvolta

ha permesso in fase di elaborazione dati di poter comparare ed analizzare le informazioni ottenute in fase compilativa.

2.1 I Questionari

La ricerca è stata condotta predisponendo due diversi tipi di questionario; il primo aveva come finalità quella di valutare lo stato dell'arte del Mobility Management e il secondo di cogliere informazioni particolareggiate sui diversi piani spostamento ad oggi predisposti.

2.1.1 Spaccato sullo stato del Mobility Management in Italia

Per la realizzazione di tale obiettivo è stato predisposto un questionario autocompilato, inviato a tutti i Mobility Manager di Area, individuati sul territorio nazionale, sulla base dei dati in possesso di Euromobility (Associazione dei Mobility Manager), la cui finalità era quella di ottenere dati di tipo quantitativo sullo stato del Mobility Management in Italia.

Dalla somministrazione del questionario, comprendente domande chiuse o semi chiuse sullo stato dell'arte nel territorio di competenza del Mobility Manager di Area, è stato possibile:

- evidenziare la longevità e la diffusione del Mobility Management in Italia,
- quantificare gli interventi predisposti e attuati
- tracciare le caratteristiche generali dei piani di spostamento.

2.1.2 Biblioteca di best practies

La creazione della biblioteca di best practies è stata condotta attraverso la somministrazione di un ulteriore questionario di tipo *autocompilato* che mirasse ad ottenere dati di



carattere qualitativo sui Piani di spostamento predisposti o attuati nelle singole aree individuate sul territorio nazionale, in modo da andare a cogliere le caratteristiche peculiari di ogni singolo piano.

Il questionario, comprendente domande chiuse ed aperte, somministrato ai Mobility Manager d'Area è stato strutturato in una prima parte identificativa dell'azienda che ha predisposto il Piano Spostamento e una seconda parte identificativa del piano predisposto in cui veniva richiesta una sua descrizione secondo 5 sezioni tematiche:

- problema da cui è nato il Piano di Spostamento
- obiettivo dell'intervento
- descrizione del piano (evidenziando l'entità e il tipo di risorse utilizzate, la tipologia di misure adottate, il numero e le caratteristiche degli utenti coinvolti)
- strategie di comunicazione utilizzate per far conoscere all'utenza i servizi attivati
- risultati ottenuti.

Inoltre si è ritenuto opportuno integrare le informazioni ottenute, in modo diretto, attraverso il questionario con quelle acquisite da fonti indirette, quali l'osservazione condotta sul Web, organi di stampa e atti dei principali convegni di settore.

2.3 Ricerca sul Web

La ricerca sul Web ha avuto un duplice funzione: sia di ricerca di sfondo all'indagine, sia di osservazione puntuale e di monitoraggio sull'attività di Mobility Management in Italia. L'attività di osservazione e di analisi testuale condotta attraverso la ricerca sul Web, ha permesso di comprendere sia le caratteristiche tipiche di questa attività sia di valutare la visibilità che nel corso degli anni essa ha acquisito.

È stato possibile, inoltre, osservare e monitorare le attività che le diverse Aree hanno realizzato parallelamente e in alternativa a veri e propri piani di spostamento.

3. LO STATO DEL MOBILITY MANAGEMENT IN ITALIA

Analizzando il quadro complessivo che si è venuto a delineare sia attraverso l'analisi dei dati raccolti con lo strumento del questionario sia analizzando le fonti indirette² che hanno permesso di acquisire ulteriori informazioni sul fenomeno studiato, è emersa una realtà del Mobility Management italiano definibile *in fermento*.

Dall'osservazione complessiva del materiale raccolto emerge che, pur essendo una realtà giovane quella del Mobility Management in Italia (il 60% dei Mobility Manager d'Area ad oggi nominati ha iniziato la propria attività tra il 2001 e il marzo 2003), si è sviluppata un forte dinamismo intorno alla tematica della mobilità sostenibile. Tale conclusione è confortata sia dai risultati dei questionari, sia dalle note rientrate assieme ad essi, in cui venivano evidenziate dai rispondenti le attività in itinere e/o la realizzazione di attività affini, e sia, infine, dall'osservazione di diversi casi di iniziative di Mobility Management individuati su internet.

| Comune | Nominati | Individuati³ |
|---------------------|-----------------|--------------------------------|
| Bologna | 29 | 41 |
| Bolzano | 21 | Nd |
| Brescia | 13 | Nd |
| Cusano Milanino | 1 | Nd |
| Cuneo | 1 | Nd |
| Ferrara | 2 | 2 |
| Firenze | 27 | 50 |
| Foggia | 6 | 10 |
| Genova | 24 | 33 |
| Grugliasco | 3 | 2 |
| Imola | 2 | Nd |
| Mantova | 14 | Nd |
| Milano | 39 | 450 |
| Modena | 9 | 14 |
| Monza | 4 | 6 |
| Padova | 11 | 30 |
| Palermo | 24 | 25 |
| Parma | 33 | 33 |
| Pisa | 6 | Nd |
| Reggio Emilia | 9 | 10 |
| Roma | 155 | 180 |
| San Donato Milanese | 11 | 12 |
| Senigallia | 1 | Nd |
| Siracusa | 1 | Nd |
| Torino | 41 | 70 |
| Vercelli | 1 | 4 |
| Verona | 15 | 34 |
| Provincia | | |
| Rimini | 2 | Nd |
| Venezia | 3 | 22 |
| Milano | 43 | 168 |
| | 551 | 1196 |

² Siti internet, pubblicazioni, note ai questionari inviate dai Mobility Manager d'Area, colloqui diretti con gli interessati.

³ Con "individuati" sono indicati i Mobility Manager che, seguendo le direttive dei decreti legge sulla mobilità sostenibile, dovrebbero essere nominati presso le aziende che ne hanno i requisiti.



Dai dati si è potuto stimare che complessivamente in Italia sono stati nominati 551 Mobility Manager. Tuttavia a tale numero vanno aggiunti i diversi “responsabili della mobilità” che, pur non avendo ricevuto ancora la nomina ufficiale, svolgono di fatto l’attività propria del mobility manager.

Alla luce dell’insieme dei dati acquisiti è possibile quantificare le Aree che hanno già predisposto Piani di spostamento in circa 17⁴; a tale dato vanno tuttavia aggiunte quelle che hanno progettato, per un futuro prossimo, la loro realizzazione e attuazione (6⁵ Aree).

Complessivamente i piani di spostamento predisposti, individuati sul territorio nazionale nel corso della ricerca, sono circa 106, di cui:

- 84 di tipo casa-lavoro
- 12 di tipo casa-scuola
- 10 per poli ospedalieri, aree commerciali e fieristiche.

Dei 106 piani predisposti ne sono stati attuati il 41% (pari a 43 piani spostamento); 39 sono stati quelli di tipo casa-lavoro, 2 di tipo casa-scuola e 2 quelli per poli ospedalieri.

Si è potuto osservare che la percentuale dei piani attuati dovrebbe aumentare in un futuro prossimo, in quanto diverse Aree stanno ultimando la predisposizione per poi passare alla fase attuativa, mentre altre hanno individuato le aree di intervento, le linee di lavoro e gli strumenti per poterli predisporre. Tra queste figurano:

- l’Area del Comune di Palermo, che ha redatto un documento preliminare di stesura del PSCL per i propri dipendenti;
- l’Area del Comune di Vercelli, che ha previsto ha predisposto per la prossima primavera la realizzazione di un’indagine da realizzare sull’intero universo dei cittadini del Comune per poter poi redigere un piano di spostamento;
- l’Area del Comune di Siracusa, che sta predisponendo tutti gli strumenti per poter attivare iniziative sulla mobilità sostenibile, ivi compreso il primo esempio di mobility management su polo diffuso, individuato nell’isola di Ortigia;
- l’Area del Comune di Pisa, che, pur vivendo in una fase del tutto preliminare dell’attività di Mobility Management sia d’azienda sia d’area, sta lavorando con continuità per realizzare a breve interventi sulla mobilità sostenibile;
- l’Area del Comune di Napoli, che nell’ambito del progetto COMFORT ha avviato la predisposizione del piano di spostamenti casa-lavoro dei dipendenti comunali, dell’ANM e della CTP.

Tuttavia da quanto osservato, è emerso che la mobilità sostenibile è stata spesso promossa, oltre che attraverso la predisposizione ed l’attuazione di Piani di Spostamento, anche con iniziative “parallele” la cui finalità è quella di agire sulla sfera comportamentale

⁴ Comune di Bologna, Comune di Bolzano, Comune di Brescia, Comune di Firenze, Comune di Foggia, Comune di Genova, Comune di Milano, Comune di Modena, Comune di Padova, Comune di Parma, Comune di Reggio Emilia, Comune di Roma, Comune di San Donato Milanese, Comune di Torino e area metropolitana, Provincia di Milano, Provincia di Rimini, Provincia di Venezia.

⁵ Comuni di Palermo, Comune di Vercelli, Comune di Siracusa, Comune di Pisa, Comune di Ferrara e Comune di Napoli.

per agevolare l'utilizzo di modalità di spostamento sostenibili. Come esempio si citano il Comune di Ferrara⁶, Vercelli⁷, Bologna e Torino⁸.

Inoltre si è potuto osservare che il Mobility Management italiano si è sostanziato non solo nella predisposizione di piani coinvolgenti il tragitto casa-lavoro, ma sta allargando sempre di più la propria attenzione anche verso altri "poli" di attrazione, quali scuole, aree fieristiche, aree commerciali e poli ospedalieri⁹; ciò può essere letto come sintomo della volontà di diffondere, sensibilizzare ed educare alla mobilità sostenibile.

Da quanto si è potuto apprendere, i poli coinvolti sono soprattutto quelli scolastici (con un alta percentuale di università¹⁰) e quelli ospedalieri. Oltre alle aree che già hanno predisposto tale tipo di piano¹¹, altre si sono attivate per realizzarne; tra queste significativo è il progetto che il Comune di Ferrara vorrebbe predisporre¹².

Tra le iniziative coinvolgenti il tragitto casa-scuola inoltre, di particolare interesse è risultata quella dell'Area del Comune di Milano che sta predisponendo una convenzione tra il Comune e la Regione per istituire la figura del *Mobility Manager Regionale per la scuola*; sempre nell'ambito di tale progetto si sta predisponendo un'indagine conoscitiva che coinvolgerà tutte le scuole e complessivamente 100.000 studenti. Nel Comune di Bologna, invece, è attiva la creazione, all'interno del progetto *per una città a misura di bambino*, di laboratori didattici per sensibilizzare e far conoscere i piani spostamento casa-lavoro che si stanno predisponendo.

Grande assente, infine, nella ricerca è stata l'area del Comune di Roma che per problemi di assetto interno, non ha preso direttamente parte alla ricerca, ma che già da tempo ha attivato piani di spostamento realizzando interessanti esperienze di Mobility

⁶ Nel Comune di Ferrara non sono stati realizzati dei PSCL veri e propri ma una iniziativa per coinvolgere i dipendenti comunali disposti a sostituire l'auto nel tragitto casa-ufficio con la bicicletta. A tale fine, dopo aver condotto una analisi motivazionale, sono state assegnate delle biciclette; gli aderenti all'iniziativa si sono impegnati a tenere un "diario di viaggio" in cui segnalare criticità, difficoltà e proposte. La verifica sull'effettivo uso della bicicletta è basata su uno spontaneo "controllo sociale" esercitato dai colleghi d'ufficio che "osservano" eventuali abusi ed espongono i colleghi ad una sorta di "riprovazione morale" (moral suasion). L'iniziativa è stata realizzata con il contributo del Ministero dell'Ambiente (Progetto PANIC), attraverso il quale sono state acquistate circa 50 biciclette a pedalata assistita messe a disposizione (in comodato gratuito) di quei dipendenti comunali disposti ad abbandonare l'auto nel tragitto casa-ufficio. All'iniziativa vi è stata una forte e partecipata adesione (circa 50 unità) e un elevato turn over di partecipanti. L'iniziativa, apprezzata, sta continuando.

⁷ Nel Comune di Vercelli è stato attivato con successo un sistema sperimentale di pagamento della sosta via telefonia mobile

⁸ I Comuni di Torino e Bologna hanno introdotto il car sharing.

⁹ "Ad integrazione di quanto previsto dal decreto interministeriale del 28/3/98, potranno essere presentati piani degli spostamenti casa-lavoro o piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico" (D.L. del 20/12/2000 del Ministero dell'Ambiente, art.1 comma 3).

¹⁰ Università di Roma "La Sapienza", Terza Università di Roma, Università di Firenze, Università di Parma, Politecnico di Milano.

¹¹ Le Aree del Comune di Bolzano, Firenze, Foggia, Reggio Emilia, San Donato Milanese, Torino e area metropolitana, Roma, Milano e Bologna hanno predisposto piani di spostamento casa-scuola; mentre quelle dei Comuni di Foggia, Padova, Torino e area metropolitana, Roma e Bologna hanno predisposto piani coinvolgenti aree ospedaliere.

¹² Il Comune di Ferrara, in risposta al previsto spostamento della principale struttura ospedaliera in un nuovo sito esterno alla città (località Cona) a circa 5 Km di distanza, si è attivato per predisporre uno studio, concertato con la direzione ospedaliera, per organizzare e introdurre misure di spostamento sostenibili per il raggiungimento del sito. Tra le iniziative previste ci sono quella di attrezzare la locale ferrovia Ferrara-Codigoro di una nuova fermata dedicata con lo spostamento della linea su un nuovo tracciato per "entrare" nel recinto ospedaliero, e quella di operare sulla sosta.



Management. Tuttavia i dati mancanti relativi al Comune di Roma sono stati integrati attraverso la consultazione di fonti indirette e in particolare modo dalle informazioni contenute in internet.

Nel Comune di Roma si sono registrate un'alta un alta percentuale di mobility manager nominati su quelli individuati¹³ e l'attuazione di circa 10 piani di spostamento tutti finanziati con fondi statali. Le esperienze realizzate dal Comune di Roma hanno coinvolto diverse tipologie di piani di spostamento; da quelli casa-lavoro, come quello della sede della Casaccia dell'Enea che ha portato all'incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico e aziendale, a quelli casa-scuola per facilitare lo spostamento verso due delle università cittadine, a quelli per poli ospedalieri, come quello sviluppato per il polo ospedaliero del Policlinico "Umberto I" con l'introduzione, tra le misure adottate, di un sistema di carpooling.

¹³ Con "individuati" sono indicati i mobility manager che, seguendo le direttive dei decreti legge sulla mobilità sostenibile, dovrebbero essere nominati presso le aziende che ne hanno i requisiti.

4. I RISULTATI DEL QUESTIONARIO

I risultati di seguito riportati sono quelli raccolti sullo stato del Mobility Management attraverso un questionario predisposto per conoscere lo stato dell'arte in ogni Area di competenza individuata sul territorio nazionale, diviso per sezioni tematiche.

4.1 Il Campione

L'indagine ha coinvolto l'universo dei Mobility Manager d'Area individuati finora sul territorio nazionale, sulla base dei dati in possesso di Euromobility (Associazione dei Mobility Manager).

Tuttavia bisogna precisare che nelle 43 unità individuate sono inclusi anche dei referenti sulla mobilità che ancora non hanno ricevuto la nomina ufficiale quali Mobility Manager d'Area.

Nel corso dell'indagine il campione di riferimento è stato ritoccato in quanto è stato rilevato che l'Area di competenza della Provincia di Milano comprendeva in se altre due Aree: il Comune di Monza e quello di Vimercate; ciò ha ridotto le unità di attenzione a 41.

Mobility Manager di Area individuati

| | <i>Comune</i> | <i>Prov.</i> |
|----|-------------------------------------|--------------|
| 1 | Comune di Asti | AT |
| 2 | Comune di Bologna | BO |
| 3 | Comune di Bolzano | BZ |
| 4 | Comune di Brescia | BS |
| 5 | Comune di Cagliari | CA |
| 6 | Comune di Chieti | CH |
| 7 | Comune di Cremona | CR |
| 8 | Comune di Cuneo | CN |
| 9 | Comune di Cusano Milanino (MI nord) | MI |
| 10 | Comune di Ferrara | FE |
| 11 | Comune di Firenze | FI |
| 12 | Comune di Foggia | FG |
| 13 | Comune di Genova | GE |
| 14 | Comune di Grosseto | GR |
| 15 | Comune di Grugliasco | TO |

* Le Aree evidenziate in colore non hanno ancora un Mobility Manager nominato.



segue Mobility Manager di Area individuati

| | <i>Comune</i> | <i>Prov.</i> |
|----|--------------------------------|--------------|
| 16 | Comune di Imola | BO |
| 17 | Comune di Livorno | LI |
| 18 | Comune di Mantova | MN |
| 19 | Comune di Messina | ME |
| 20 | Comune di Milano | MI |
| 21 | Comune di Modena | MO |
| 22 | Comune di Monza | MI |
| 23 | Comune di Padova | PD |
| 24 | Comune di Palermo | PA |
| 25 | Comune di Parma | PR |
| 26 | Comune di Pesaro | PS |
| 27 | Comune di Pisa | PI |
| 28 | Comune di Reggio Calabria | RC |
| 29 | Comune di Reggio Emilia | RE |
| 30 | Comune di Roma | RM |
| 31 | Comune di San Donato Milanese | MI |
| 32 | Comune di Siracusa | SR |
| 33 | Comune di Taranto | TA |
| 34 | Comune di Torino | TO |
| 35 | Comune di Trento | TN |
| 36 | Comune di Trieste | TS |
| 37 | Comune di Vercelli | VC |
| 38 | Comune di Verona | VR |
| 39 | Comune di Vimercate | MI |
| 40 | Provincia di Milano | MI |
| 41 | Provincia di Rimini | RN |
| 42 | Provincia di Venezia | VE |
| 43 | Piana Fiorentina ¹⁴ | FI |

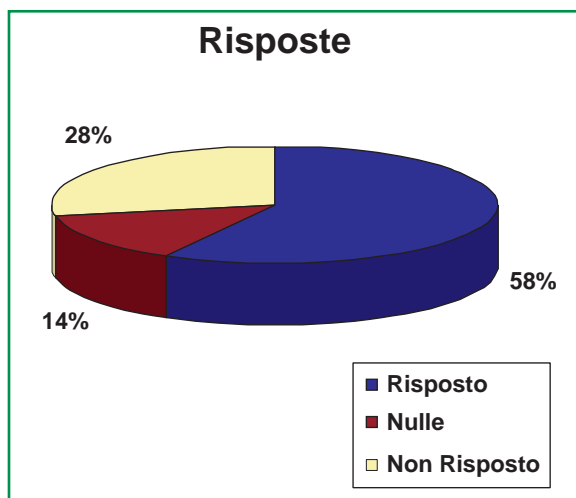
* Le Aree evidenziate in colore non hanno ancora un Mobility Manager nominato.

¹⁴ L'Area della Piana Fiorentina comprende il Comune di Campi Bisenzio, il Comune di Sesto Fiorentino e il Comune di Cadenzano.

4.2 Dati generali

Al questionario ha risposto il 58% del campione, cioè 25 unità¹⁵, mentre il 14% (pari a 6 unità¹⁶ del campione) ha dato risposte considerabili “nulle” per uno o più dei seguenti motivi:

- la posizione del Mobility Manager d’Area non è ancora ufficiale avendo soltanto valenza di referente sul territorio (in questi casi il Mobility Manager d’Area non ha ancora avviato alcun tipo di attività);
- la posizione del Mobility Manager d’Area, nel periodo in cui è stata svolta l’indagine, attraversava un periodo di difficoltà organizzativa¹⁷;
- il questionario è stato riconsegnato incompleto¹⁸.



Per quanto riguarda la longevità dell’attività di Mobility Management in Italia si è potuto apprendere, che dal 1998 le nomine si sono così distribuite:

La tabella permette, inoltre, di osservare come il Mobility Management sia una realtà giovane nello scenario italiano, con la concentrazione del 60% nell’arco temporale 2001-2003.

| Nomine Mobility Manager d’Area | | |
|--------------------------------|---------------|----|
| Anno | N° MM di Area | % |
| 1998 | 1 | 4 |
| 1999 | 3 | 12 |
| 2000 | 5 | 20 |
| 2001 | 9 | 36 |
| 2002 | 5 | 20 |
| 2003 | 1 | 4 |
| N.R. ¹⁹ | 1 | 4 |

¹⁵ Comune di Bologna, Comune di Bolzano, Comune di Brescia, Comune di Cuneo, Comune di Ferrara, Comune di Firenze, Comune di Foggia, Comune di Genova, Comune di Grosseto, Comune di Grugliasco, Comune di Imola, Comune di Mantova, Comune di Milano, Comune di Padova, Comune di Palermo, Comune di Parma, Comune di Pisa, Comune di Reggio Emilia, Comune di San Donato Milanese, Comune di Siracusa, Comune di Torino e area metropolitana, Comune di Vercelli, Provincia di Rimini, Provincia di Venezia, Provincia di Milano.

¹⁶ Comune di Asti, Comune di Cusano Milanino, Comune di Livorno, Comune di Modena, Comune di Roma, Comune di Trieste.

¹⁷ Comuni di Roma

¹⁸ Comune di Modena

¹⁹ Il Comune di Milano non ha ancora un Mobility Manager d’Area nominato ufficialmente, pertanto non è stato indicato l’anno in cui ha avuto inizio l’attività di Mobility Management.



Dalle risposte pervenute, afferenti alle 25 Aree territoriali di competenza si sono potuti individuare, allo stato attuale, 106 Mobility Manager nominati presso Aziende/Enti Pubblici e 252 presso Aziende Private; per informazioni più dettagliate si rimanda alla tabella, riportata in appendice sulle nomine dei Mobility Manager (Tab. 1).

4.3 Piani di Spostamento Casa-Lavoro per singole aziende e per aree industriali

Quattordici Mobility Manager di Area²⁰ (pari al 56% di coloro che hanno risposto al questionario) hanno predisposto in totale 80 PSCL; di tali Aree 8²¹ (pari al 57% di quelle che hanno predisposto un PSCL e al 35% di coloro che hanno risposto al questionario) hanno attuato 36 piani complessivi, di cui 10 nell'Area del Comune di Milano, 8 nell'Area del Comune di Firenze e 6 nell'Area del Comune di Genova e Parma (Tab. 2).

✓ Le fonti di finanziamento

Dalle risposte ai questionari è emerso che 10 Aree²², pari al 71% di quelle che hanno predisposto piani di spostamento, li hanno finanziati usufruendo di risorse pubbliche e in particolare modo di fondi statali.

| Risorse pubbliche | |
|-------------------|---------|
| | N. Aree |
| Fondi comunali | 4 |
| Fondi provinciali | 3 |
| Fondi regionali | 0 |
| Fondi statali | 7 |
| Fondi europei | 0 |

Particolare attenzione bisogna prestarla al fatto che tutti i 36 piani attuati hanno fatto ricorso a risorse pubbliche per la loro realizzazione, soprattutto di tipo statale, come si può osservare dalla tabella 2.

Tre Aree²³ non hanno risposto alla domanda relativa alle modalità di finanziamento dei Piani di Spostamento; tale dato, unitamente alla mancata compilazione, da parte di due²⁴ di esse, delle domande relative sia alle misure adottate sia alle strategie comunica-

²⁰ Comune di Bologna, Bolzano, Comune di Brescia, Comune di Firenze, Comune di Genova, Comune di Padova, Comune di Reggio Emilia, Comune di Milano, Comune Parma, Comune di San Donato Milanese, Comune di Torino e area metropolitana, Provincia di Milano, Provincia di Rimini, Provincia di Venezia.

²¹ Comune di Bolzano, Comune di Firenze, Comune di Genova, Comune di Milano, Comune di Parma, Comune di Reggio Emilia, Provincia di Milano, Provincia di Venezia.

²² Comune di Bolzano, Comune di Firenze, Comune di Genova, Comune di Milano, Comune di Parma, Comune di Reggio Emilia, Comune di San Donato Milanese, Comune di Torino e area metropolitana, Provincia di Milano e Provincia di Venezia

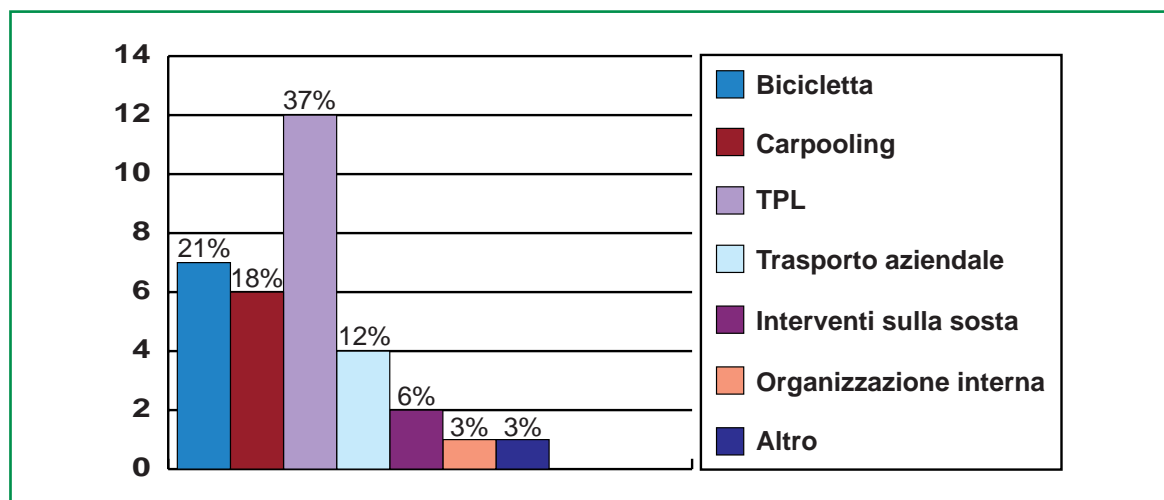
²³ Comune di Brescia, Comune di Padova, Provincia di Rimini.

²⁴ Comune di Brescia e Provincia di Rimini.

tive previste per rendere visibili i Piani, denota che i Piani sono ancora in fase di redazione; alcune Aree, infatti, nel corso della compilazione del questionario hanno evidenziato come la predisposizione e la realizzazione dei Piani sia ancora in itinere.

✓ *Le misure adottate*

Le risposte alla domanda sulle misure adottate nei PSCL²⁵ hanno evidenziato un atteggiamento prevalentemente volto, oltre che alla promozione del Trasporto Pubblico Locale (37%), allo sviluppo della mobilità ciclistica (21%), alla diffusione del carpooling (18%) e allo sviluppo di servizi di trasporto aziendale (12%). Solo la Provincia di Milano ha proposto misure alternative alle tradizionali, quali la promozione del GPL e la sperimentazione di veicoli elettrici. (Tab. 3)



Nel 50% dei casi (7 Aree²⁶ su 14) è stato predisposto un piano di monitoraggio dei risultati attesi dalle misure di intervento; tuttavia risulta elevata la percentuale di coloro che non hanno risposto alla domanda pur avendo già attuato un Piano di Spostamento.

✓ *Le strategie e gli strumenti di comunicazione*

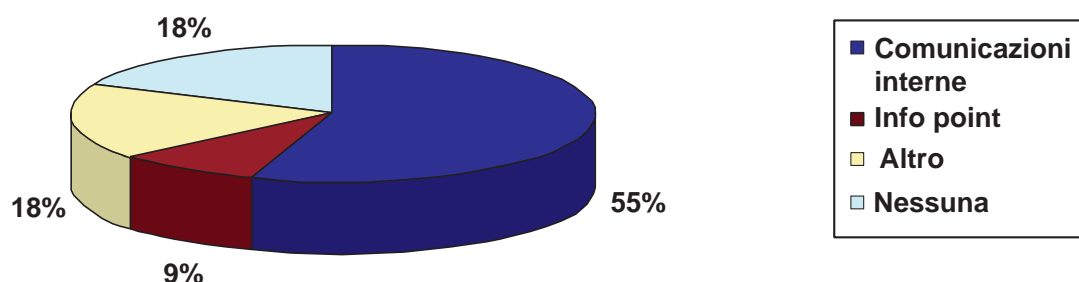
Per quanto riguarda le strategie comunicative utilizzate per far conoscere agli utenti i servizi attivati, si è potuto rilevare che tutte le Aree, ad eccezione, come già è stato evidenziato, di quella della Provincia di Rimini e del Comune di Brescia, hanno messo in atto o predisposto un piano di comunicazione. I mezzi più utilizzati sono quelli appartenenti alla categoria della comunicazione interna all'azienda (tutte le aree che hanno risposto a questa domanda hanno indicato tale modalità); due Aree hanno affermato di aver attivato degli info point; mentre per il resto sono stati predisposti depliant o si è utilizzato internet.

²⁵ La domanda del questionario chiedeva ai Mobility Manager d'Area di indicare le misure adottate in prevalenza con un massimo di tre. Tutte le Aree, che hanno risposto a questa domanda, hanno affermato di aver predisposto iniziative coinvolgenti il TPL.

²⁶ Comune di Bologna, Comune di Bolzano, Comune di Milano, Comune di Padova, Comune di Parma, Comune di Reggio Emilia e Provincia di Milano.



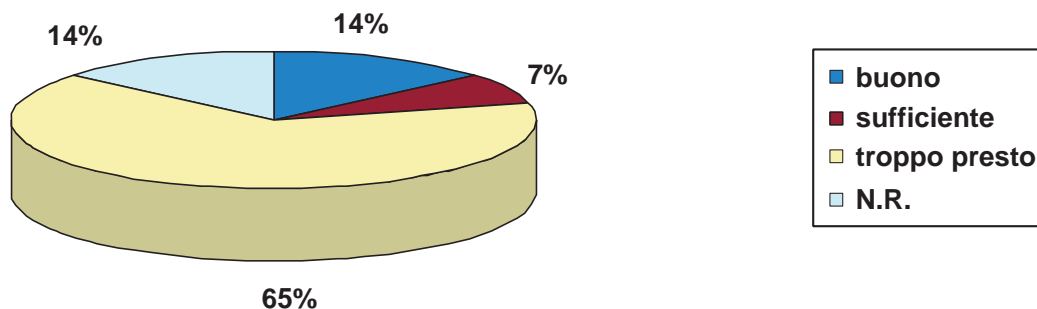
Strategie comunicative



✓ Il giudizio sui risultati

La richiesta di un giudizio generale sui risultati ottenuti è stata considerata prematura dalla maggior parte delle Aree che hanno predisposto un piano di spostamento casa-lavoro; il 65% di esse, infatti, ha risposto che era “troppo presto per dare un giudizio”; circa la metà di tale 65% sono Aree²⁷ che hanno attuato Piani di Spostamento. Pertanto tale dato può essere imputabile alla “giovinezza” dell’attività di Mobility Management in Italia e alla troppo recente attuazione dei piani di spostamento.

Giudizio



Le Aree²⁸ che hanno espresso una valutazione sui risultati ottenuti hanno dato un giudizio positivo e di soddisfazione sull’esperienze di PSCL.

²⁷ Comune di Bolzano, Comune di Genova e Comune di Reggio Emilia.

²⁸ Comune di Firenze, Provincia di Milano e Provincia di Venezia.

4.4 Piani di Spostamento Casa – Scuola

Sette Aree²⁹ (pari al 28% di coloro che hanno risposto) hanno affermato di avere realizzato Piani di Spostamento Casa – Scuola. I piani predisposti sono 12, ma solo 2 Aree³⁰ hanno attuato in totale 2 piani, finanziati rispettivamente da fondi comunali e fondi statali. (Tab. 4)

✓ Le fonti di finanziamento

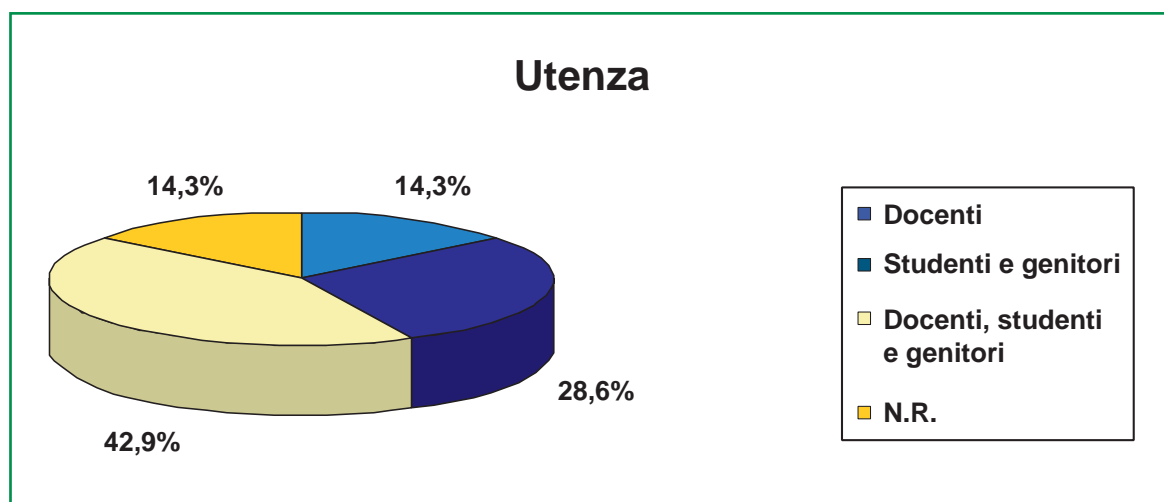
I Piani predisposti risultano tutti finanziati con risorse pubbliche, ad eccezione dell'Area del Comune di Reggio Emilia, che non ha risposto alla domanda essendo il piano ancora in fase di predisposizione. Le restanti 6 aree hanno dichiarato di aver fatto ricorso a finanziamenti soprattutto comunali (tab.4).

| Risorse pubbliche | |
|-------------------|---------|
| | N. Aree |
| Fondi comunali | 4 |
| Fondi provinciali | 0 |
| Fondi regionali | 0 |
| Fondi statali | 3 |
| Fondi europei | 0 |



✓ L'utenza

L'utenza prevista dai PSCS ha visto un'omogenea distribuzione dell'offerta sulle diverse classi di utenti individuate; tuttavia è rilevabile che un caso, coinvolgendo solo il personale docente, può essere ricondotto alla tipologia di spostamento casa – lavoro e che



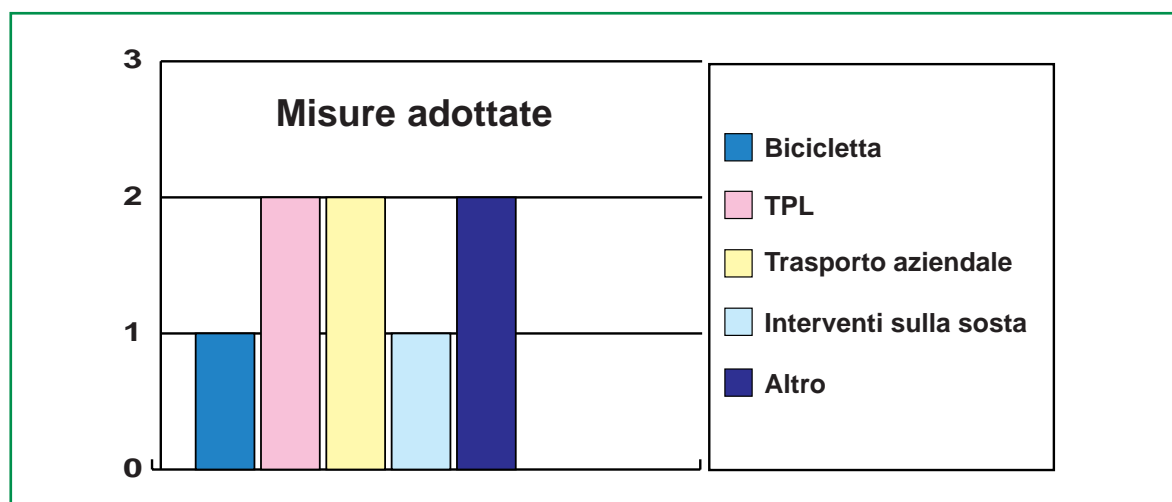
²⁹ Comune di Bologna, Comune di Bolzano, Comune di Firenze, Comune di Foggia, Comune di Reggio

in due casi si è cercato di produrre un'unica offerta di trasporto sostenibile alle diverse tipologie di utenti, coinvolgendo contemporaneamente gli studenti, i genitori e i docenti.

✓ *Le misure adottate*

Alla domanda sulle misure adottate in prevalenza, bisogna evidenziare che ha risposto, oltre ai Mobility Manager di Area che hanno già attuato Piani di Spostamento casa-scuola, l'Area del Comune di Foggia e di Bologna; essi hanno previsto, oltre alla promozione del TPL, l'organizzazione di un trasporto scolastico, mentre tra le misure alternative alle tradizionali sono state indicate l'introduzione di "punti di raccolta studenti da parte dei nonni vigili" e l'invito a coprire il percorso casa-scuola "a piedi" (Tab. 5)

I dati sulla realizzazione di un piano di monitoraggio dei risultati attesi dalle misure di intervento hanno evidenziato che solo un'Area delle due, che hanno attuato tale tipo di piano, lo ha previsto.



✓ *Le strategie e gli strumenti di comunicazione*

Alla domanda sulle strategie comunicative utilizzate per far conoscere agli utenti i servizi attivati non hanno risposto 2 Aree³¹. Dai dati ottenuti si evince che le strategie comunicative hanno coinvolto, in tutti i casi, i mezzi di comunicazione interna alla scuola; altre modalità di comunicazione emerse sono state: la promozione di incontri con gli studenti e i genitori e l'utilizzo dei mezzi di comunicazione canonici (es. stampa) e la creazione di laboratori didattici.

✓ *Il giudizio sui risultati*

Il giudizio generale sui risultati ottenuti dai piani attuati è stato "buono" (100%).

³¹ Comune di Reggio Emilia e Comune di San Donato Milanese.

4.5 Piani di Spostamento per aree commerciali, per aree fieristiche e per poli ospedalieri

Dall'indagine condotta si è potuto apprendere che solo 5 Aree³² (pari al 20% di coloro che hanno risposto) hanno realizzato Piani di Spostamento per aree commerciali, per aree fieristiche e/o per poli ospedalieri.

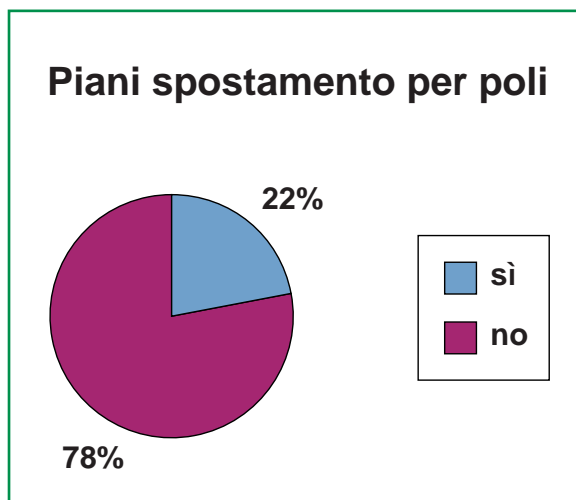
I piani predisposti sono 10, ma solo un'Area³³ ne ha attuati 2 utilizzando fondi comunali e coinvolgendo un'utenza costituita sia da dipendenti sia da utenti/visitatori. Due Aree hanno finanziato i propri 4 piani complessivi con risorse private, mentre i restanti non ancora attuati risultano anche essi finanziati con risorse comunali e sono rivolti sia ai dipendenti sia agli utenti/visitatori.

Tutti i piani predisposti hanno visto tra le misure adottate quella della promozione del trasporto pubblico, mentre si sono differenziati per la promozione dell'uso della bicicletta, per la promozione di un sistema di trasporto aziendale e del carpooling (tab.7).

Solo due Aree³⁴ hanno previsto la realizzazione di un piano di monitoraggio dei risultati attesi dalle misure di intervento.

I dati sulle strategie comunicative utilizzate hanno evidenziato una diretta relazione con l'utenza coinvolta. I piani attuati e coinvolgenti sia i dipendenti sia gli utenti/visitatori hanno attivato forme di comunicazione attraverso campagne pubblicitarie e internet, mentre i piani coinvolgenti solo i dipendenti hanno previsto l'istituzione di info point.

Il giudizio generale sui risultati ottenuti dai 2 piani attuati è stato "buono".



³² Comune di Bologna, Comune di Foggia, Comune di milano, Comune di Padova, Comune di Torino e area metropolitana.

³³ Comune di Padova.

³⁴ Comune di Padova e Comune di Bologna.

5. RISULTATI DELLA RICERCA SUL WEB

La ricerca condotta attraverso internet ha permesso di monitorare le diverse attività prodotte in Italia in materie di mobilità sostenibile; tale tipologia di ricerca ha permesso sia di svolgere un'indagine di sfondo per valutare la tipologia dei piani di spostamento prodotti e le diverse modalità adottate nella loro realizzazione, sia di colmare i vuoti informativi dovuti alla mancata risposta al questionario di alcune aree che hanno avviato qualificate ed interessanti esperienze di Mobility Management³⁵.

Tale strumento, inoltre, ha permesso di valutare l'attenzione data dalle Aree territoriali alla tematica della mobilità sostenibile. Il quadro che ne è emerso è molto confortante in quanto diversi sono stati i siti web individuati dedicati a tale tematica e soprattutto si è registrato un sempre più crescente bisogno di creare siti web ad hoc per il Mobility Management.

Le Amministrazioni comunali, infatti, tendono sempre più ad includere nei propri siti web sezioni dedicate o a predisporre portali tematici sul mobility management in cui, anche se non sono state attuate concrete attività, viene presentata la figura del mobility manager e vengono presentati i vari progetti realizzati o che si andranno a realizzare.

Quasi tutte le Aree che nel questionario hanno evidenziato un lavoro attivo e una viva sensibilità al tema della mobilità sostenibile, hanno creato dei supporti informativi per gli utenti su internet; ciò è stato rilevato anche nei casi in cui ancora non si sono registrate concrete azioni di Mobility Management.

L'indagine attraverso internet inoltre ha permesso di far emergere l'azione che il Comune di Napoli ha promosso per approntare il PSCL dei dipendenti comunali, dell'AMN e della CTP; l'amministrazione comunale, infatti, ha dato vita al progetto Comfort Mobility Manager, realizzato in collaborazione con l'ANEA e l'Università degli Studi di Napoli Federico II, con l'obiettivo di ridurre l'uso individuale dell'auto privata e, quindi, le emissioni inquinanti, promuovere il trasporto pubblico locale e i mezzi di trasporto ecologici e sviluppare la cultura di una mobilità compatibile. I possibili vantaggi che l'amministrazione partenopea ha individuato per i dipendenti sono i minori costi del trasporto, la riduzione dei tempi di spostamento, la riduzione dei rischi di incidenti, la maggiore regolarità nei tempi di spostamento, minore stress psicofisico da traffico, l'aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi di trasporto e la possibilità di socializzazione tra i colleghi. Il progetto in questo momento sta vivendo la fase di acquisizione dei dati relativi alla domanda di trasporto dei dipendenti. Il successo della raccolta dei dati è stato stimolato attraverso la partecipazione, di tutti coloro che collaboreranno con la compilazione del questionario (disponibile su internet), all'estrazione di 5 city bike e 50 zaini monospalla³⁶.

La navigazione su internet ha permesso di far emergere le diverse aziende che, avendo predisposto piani di spostamento, hanno utilizzato questo strumento quale vetrina attraverso cui renderli noti agli utenti e alla opinione pubblica. Un esempio è quello della ASL 4 di Senigallia, la quale ha pubblicato il proprio PSCL dedicando una sezione al Mobility Management aziendale³⁷.

Diverse, inoltre, sono state le iniziative individuate per produrre un'offerta di trasporto sostenibile e sicuro relativa allo spostamento casa-scuola. Tale dato può essere letto

³⁵ Comune di Parma, Roma e Bologna.

³⁶ www.comune.napoli.it/assambiente.

³⁷ www.asl4.marche.it/gesmobility.

anche come un tentativo educativo rivolto ai più giovani per stimolare la consapevolezza dell'impatto che i sistemi di trasporto hanno sull'ambiente e sulla qualità della vita.

La ricerca condotta attraverso internet ha, inoltre, permesso di acquisire informazioni utili relative a quelle aree che pur avendo attivato esperienze significative nel campo del Mobility Management italiano, non hanno risposto all'indagine condotta con il questionario.

Il Comune di Roma, oltre ad aver visto la nomina di circa l'85% dei Mobility Manager aziendali individuati secondo le direttive ministeriali, ha attuato circa 10 piani di spostamento. Tra essi si sono evidenziati quelli predisposti dall'Università "La Sapienza", dalla Terza Università di Roma, dal policlinico "Umberto I" e dalla sede Casaccia dell'Enea.

Nella tabella è riportato l'elenco dei siti in cui sono state individuate informazioni utili ai fini della ricerca.

| Siti internet | |
|-------------------------------|--|
| Area | Indirizzo |
| Senigallia | www.asl4.marche.it/gesmobility |
| Comune di Bologna | www.mobilitymanagement.it |
| | www.provincia.bologna.it/mobility |
| | www.regione.emilia-romagna.it/trasporti/Muoviamoci |
| | www.med.unibo.it/dirops/MobilityManager.PDF |
| Comune di Brescia | www.comune.brescia.it/mobilitymanager |
| Comune di Ferrara | www.comune.fe.it/ambiente |
| Comune di Firenze | www.ataf.net |
| | www.unifi.it/spostarsi |
| Comune di Genova | www.euromobility/città/napoli/index.html |
| Comune di Modena | www.comune.modena.it/mobilitymanager |
| Comune di Napoli | www.comune.napoli.it/assambiente |
| Comune di Padova | www.padovanet.it/mobilita/moma |
| Comune di Parma | www.mobility.comune.parma.it |
| | www.infomobility-parma.it |
| Comune di Pisa | www.comune.pisa.it/mobility |
| Comune di Roma | www.sta.roma.it/mobilitymanager/mobilitymanager/index.html |
| | www.comune.roma.it/dipVII |
| | www.uniroma1.it/dovesiamo/stampa.htm |
| | www.uniroma3.it/infoservizi/mob.sost.asp |
| | www.tuopoliclinico.roma.it/html/carpooling |
| | www.cas.casaccia.enea.it/trasporti |
| Comune di San Donato Milanese | www.alspes.it/Pubblicazioni/Mobility_SD/MOB_indice.htm |
| Piana Fiorentina | www.mmpianafiorentina.it |
| Provincia di Milano | www.provincia.milano.it/trasport/sicurmobil/index.html |
| | www.atm-mi.it |
| Provincia di Venezia | www.provincia.venezia.it/traspo |



6. BIBLIOTECA DELLE BEST PRACTICES

La raccolta di best practices è stata condotta attraverso la somministrazione di un questionario la cui finalità era quella di raccogliere dati di carattere qualitativo sui Piani di spostamento predisposti o attuati nelle singole aree individuate sul territorio nazionale, andando sia ad identificare la tipologia di azienda sia ricomponendo il processo che ha portato alla costruzione e all'attuazione del piano di spostamento.

I piani di spostamento raccolti sono un insieme di casi esemplificativi delle attività di Mobility Management ad oggi realizzati sul territorio nazionale. La formazione di tale biblioteca è stata possibile integrando le risposte ricevute al questionario, costruito ad hoc per la raccolta di tale tipo di documentazione, con il materiale raccolto soprattutto attraverso la navigazione su internet.

Attualmente le Best Practices raccolte sono 41 di cui 32 appartenenti alla categoria Casa – Lavoro, 4 Casa – Scuola e 5 per aree commerciali, fieristiche e poli ospedalieri. Esse sono in parte consultabili su internet e in parte in allegato al presente rapporto.

| PSCL | | | | | | |
|----------------------|-------------------------------|----------|--------------------------|---------|----------------|-----------------|
| Area | Azienda | Tipo | Settore | Città | Anno redazione | Anno attuazione |
| Comune di Bologna | Regione Emilia Romagna | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Bologna | N.D. | N.D. |
| | Provincia di Bologna | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Bologna | N.D. | N.D. |
| Comune di Firenze | ATAF spa | Mista | Servizi | Firenze | 2000 | 2001-2002 |
| | Comune di Firenze | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Firenze | 2000 | 2001-2002 |
| | Cassa di Risparmio di Firenze | Privata | Servizi | Firenze | 2000 | 2001-2002 |
| | ENEL | Privata | Servizi | Firenze | 2000 | 2001-2002 |
| | Nuovo Pignone | Privata | Industria | Firenze | 2000 | 2001-2002 |
| | Regione Toscana | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Firenze | 2000 | 2001-2002 |
| | Poste Italiane | Privata | Servizi | Firenze | 2001 | 2001-2002 |
| Comune di Genova | Findomestic Banca s.p.a. | Privata | Servizi | Firenze | 2001 | 2001-2002 |
| | AMGA S.p.A. | Mista | Servizi | Genova | | |
| | Comune di Genova | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Genova | | |
| | Provincia di Genova | | | | | |
| | IST | | | | | |
| | AMT | Mista | Servizi | Genova | 2001 | 2001-2002 |
| Comune di Roma | VTE | | | | | |
| | ENEA - Casaccia | | | | | |
| Provincia di Milano | Provincia di Milano | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Milano | 1999-2001 | 2000-2002 |
| Provincia di Venezia | Provincia di Venezia | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Venezia | 1999 | 1999-2000 |

| segue PSCL | | | | | | |
|-------------------------------|---|----------|--------------------------|--------|----------------|-----------------|
| Area | Azienda | Tipo | Settore | Città | Anno redazione | Anno attuazione |
| Comune di San Donato Milanese | Il PSCL ha coinvolto 19 aziende del comprensorio comunale | | | | | |
| Senigallia (AN) | Azienda ASL4 Senigallia (AN) | Pubblica | Pubblica Amministrazione | | 2001 | 2002 |
| Comune di Padova | INPS di Padova | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Padova | 2002 | |
| | Azienda Padovana Servizi s.p.a | Privata | Servizi | Padova | 2002 | |
| | Università degli Studi di Padova | Pubblica | Scuola/Università | Padova | 2002 | 2002 |
| Comune di Parma | Comune di Parma | Pubblica | Pubblica Amministrazione | Parma | 2003 | |
| | AMNU | | Servizi | Parma | 2002 | |
| | Parmacotto | Privata | Industria | Parma | 2002 | |
| | Sig. Simonazzi | Privata | Industria | Parma | 2002 | |
| | Glaxo Smithkune | Privata | Industria | Parma | 2002 | |
| | INPS Parma | Pubblica | Servizi | Parma | 2002 | |
| | Battistero spa | Privata | Industria | Parma | 2002 | |
| | TEP spa | Privata | Servizi | Parma | 2002 | |



| PSCS | | | | | | |
|----------------------|-----------------------------------|----------|-------------------|---------|----------------|-----------------|
| Area | Azienda | Tipo | Settore | Città | Anno redazione | Anno attuazione |
| Provincia di Firenze | Università degli studi di Firenze | Pubblica | Scuola/Università | Firenze | 2001 | 2001-2002 |
| Comune di Roma | Università La Sapienza | Pubblica | Scuola/Università | Roma | N.D. | N:D. |
| | Terza Università | Pubblica | Scuola/Università | Roma | N.D. | N.D. |
| Comune di Bologna | ITIS Belluzzi | Pubblica | Scuola | Bologna | N.D. | N.D. |

| Piani Spostamento per aree commerciali, aree fieristiche e poli ospedalieri | | | | | | |
|---|------------------------------------|----------|---------|---------|----------------|-----------------|
| Area | Azienda | Tipo | Settore | Città | Anno redazione | Anno attuazione |
| Comune di Bologna | Polo Ospedaliero S.Orsola Malpighi | Pubblica | Servizi | Bologna | N.D. | N.D. |
| Comune di Roma | Policlinico "Umberto I" | Pubblica | Servizi | Roma | N.D. | N.D. |

Tab. 1 - Tabella nomine Mobility Manager

| Area | Anno nomina MM. di Area | MM presso Aziende pubbliche | | MM presso Aziende private | |
|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|--|---------------------------|---|
| | | N. | Aziende che hanno nominato il MM | N. | Aziende che hanno nominato il MM |
| Comune di Bologna | 2000 | 7 | | 22 | |
| Comune di Bolzano | 2002 | 1 | Comune di Bolzano | 20 | |
| Comune di Brescia | 2001 | 3 | | 10 | |
| Comune di Cuneo | 2002 | 1 | Comune di Cuneo | 0 | |
| Comune di Ferrara | 2001 | 2 | Amministrazione comunale, Azienda Ospedaliera S. Anna | 0 | |
| Comune di Firenze | 1999 | 16 | Azienda Ospedaliera Careggi, Camera di Commercio, Regione Toscana, Università degli studi, Procura della Repubblica, ecc. | 11 | Cassa di risparmio di Firenze, Enel, Findomestic Banca spa, Nuovo Pignone, Telecom Italia, Unicoop, OTE Marconi spa, ecc. |
| Comune di Foggia | 2000 | 5 | AUSL/F3, AUSL/Ospedale, ATAF, Tribunale di Foggia, Comune di Foggia | 1 | FIAT-IVECO |
| Comune di Genova | 1999 | 3 | Comune di Genova, Provincia di Genova, Regione Liguria | 21 | ABB Energy Automation s.p.a., Agip Petroli, Agorà, AMGA s.p.a., AMIU, AMT s.p.a, Elsag, Ospedale Galiera, ecc. |
| Comune di Grosseto | 2001 | 0 | | 0 | |
| Comune di Grugliasco | 2000 | 1 | Comune di Grugliasco | 2 | |
| Comune di Imola | 2003 | 1 | Comune di Imola | 1 | SACMI |
| Comune di Mantova | 2002 | 4 | | 10 | |
| Comune di Milano | N.D. | 5 | | 34 | |
| Comune di Modena | 1999 | 5 | Comune di Modena, Meta, USL, Policlinico, Provincia | 4 | C.N.A., elestin, Salami spa, Conad |
| Comune di Padova | 2001 | 6 | Comune di Padova, INPS, Azienda elestina a, Università, ULSS 16, Aeronautica Militare | 5 | Telecom, TIM, SITA, Omnitel, Azienda Padova Servizi |
| Comune di Palermo | 2000 | 16 | | 8 | |
| Comune di Parma | 2000 | 4 | | 29 | |
| Comune di Pisa | 2001 | 5 | Comune di Pisa, Azienda per il Diritto allo Studio Universitario, Università degli studi, Azienda Ospedaliera Pisana, INPS | 1 | Telecom |
| Comune di Reggio Emilia | 2001 | 3 | | 6 | |
| Comune di Roma | 1999 | 155 complessivi | | | |

segue Tab. 1 - Tabella nomine Mobility Manager

| Area | Anno nomina MM. di Area | MM presso Aziende pubbliche | | MM presso Aziende private | |
|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|---|---------------------------|---|
| | | N. | Aziende che hanno nominato il MM | N. | Aziende che hanno nominato il MM |
| Comune di San Donato Milanese | 2001 | 1 | Comune di San Donato Milanese | 10 | Eni-Divisione Agip, Snamprogetti, Enichem, Snam-Rete Gas Italia, Ospedale Clinicizzato SDM, Saipem, elesti, Sieco, BMW, Area industriale via Buozzi/Grandi |
| Comune di Siracusa | 2002 | 1 | Comune di Siracusa | NP | |
| Comune di Torino e area metropolitana | 1999 | 8 | Comune di Torino, ATM, ASL 1 – 3 – 4, Ospedale S. Anna, Ospedale, Molinette, Ospedale CTO | 33 | Enel, CRT, Fiat, Toro Ass., AMAT, Michelin, Telecom, ecc. |
| Comune di Vercelli | 2001 | 1 | Comune di Vercelli | 0 | |
| Provincia di Milano | 1998 | 10 | Comuni di: Agrate Brianza, Arcore, Bellusco, Caponago, Carugate, Monza, Concorezzo Pessano con Bornago, Villasanta, Vimercate | 33 | ABB S.r.l., Alcatel Italia S.p.A., ASTRA ZENECA S.p.A., CAROSELLO, CAR-REFOUR, CASTORAMA Italia S.r.l., elestina, Centro Direzionale Colleoni, Centro Direzionale Torri Bianche, CISCO SYSTEMS, CIT, Endress + Hauser Sicestherm S.r.l., ESSELUNGA S.p.A., EU |
| Comune di Monza | 2001 | 1 | Comune di Monza | 3 | Clinica Zucchi, Manifatture Mario Colombo, Philips |
| Provincia di Rimini | 2001 | 2 | Comune di Rimini, Provincia di Rimini | 0 | |
| Provincia di Venezia | 2002 | 1 | Provincia di Venezia | 2 | ACTV spa, Telecom spa |

* Le Aree indicate in colore arancione sono quelle le cui informazioni sono state acquisite da fonti indirette.

** Le Aree indicate in colore verde sono quelle che comprendono delle sub Aree.



Tab. 2 - Piani Spostamento Casa-Lavoro



































| | <i>N. Piani predisposti</i> | <i>N. Piani attuati</i> | <i>Piani finanziati con risorse pubbliche</i> | <i>N. Piani finanziati</i> | <i>FC</i> | <i>FP</i> | <i>FR</i> | <i>FS</i> | <i>FE</i> |
|---------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|---|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Comune di Bologna | 5 | 0 | No | | | | | | |
| Comune di Bolzano | 1 | 1 | Si | 1 | X | X | | | |
| Comune di Brescia | 1 | 0 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Comune di Firenze | 8 | 8 | Si | 8 | | | | X | |
| Comune di Genova | 6 | 6 | Si | 6 | | | | X | |
| Comune di Milano | 23 | 10 | Si | 10 | | | | X | |
| Comune di Padova | 3 | 0 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Comune di Parma | 12 | 6 | N.R. | 6 | X | | | X | |
| Comune di Reggio Emilia | 1 | 1 | Si | 1 | X | | | | |
| Comune di San Donato Milanese | 3 | 0 | Si | 3 | X | | | X | |
| Comune di Torino e area metropolitana | 10 | 0 | Si | 2 | | | | X | |
| Provincia di Milano | 4 | 3 | Si | 3 | | X | | X | |
| Provincia di Rimini | 2 | 0 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Provincia di Venezia | 1 | 1 | Si | 1 | | X | | | |
| Comune di Modena | 3 | 2 | Si | 2 | X | | | | |

* In colore arancione sono indicate le Aree che hanno predisposto e attuato PSCL.

** In colore bianco sono indicate le Aree che hanno solo predisposto PSCL.

*** In colore viola sono indicate le Aree che hanno consegnato il questionario incompleto.

Tab. 3 - Misure adottate / PSCL

| | | | | |
|---------------------------------------|---|--|---|--|
| Comune di Bologna |  |  |   | |
| Comune di Bolzano |  |  |  | |
| Comune di Brescia | N.R. | | | |
| Comune di Firenze |  |  |   | |
| Comune di Genova |  |  |  | |
| Comune di Milano |  | | | |
| Comune di Padova |  |  |  | |
| Comune di Parma |  |  | | |
| Comune di Reggio Emilia |  |  |  | |
| Comune di San Donato Milanese |  |  |  | |
| Comune di Torino e area metropolitana |  |  |  | |
| Provincia di Milano |  |  |  | promozione GPL sperimentazione veicoli elettrici |
| Provincia di Rimini | N.R. | | | |
| Provincia di Venezia |  |  | | |



Promozione TPL



Promozione trasporto aziendale



Promozione della bicicletta



Promozione del carpooling



Interventi sulla sosta



Modifiche dell'organizzazione
Interna all'azienda













Altro


| Tab. 4 - Piani Spostamento Casa-Scuola | | | | | | | | | |
|--|----------------------|------------------|--|---------------------|----|----|----|----|----|
| | N. Piani predisposti | N. Piani attuati | Piani finanziati con risorse pubbliche | N. Piani finanziati | FC | FP | FR | FS | FE |
| Comune di Bologna | 1 | 0 | Si | 1 | | | | X | |
| Comune di Bolzano | 1 | 1 | Si | 1 | X | | | | |
| Comune di Firenze | 1 | 1 | Si | 1 | | | | X | |
| Comune di Foggia | 1 | 0 | Si | 1 | X | | | | |
| Comune di Reggio Emilia | 2 | 0 | N.R. | N.R. | | | | | |
| Comune di San Donato Milanese | 1 | 0 | Si | 1 | X | | | | |
| Comune di Torino e area metropolitana | 5 | 0 | Si | 5 | X | | | X | |



* In colore arancione sono indicate le Aree che hanno predisposto e attuato PSCS.

** In colore bianco sono indicate le Aree che hanno solo predisposto PSCS.

| Tab. 5 - Misure adottate / PSCS | | | | |
|---------------------------------------|---|---|--|--|
| Comune di Bologna |  | | | A piedi |
| Comune di Bolzano |  |  |  | punti raccolta studenti da parte di nonni vigili |
| Comune di Firenze |  |  |  | |
| Comune di Foggia |  | | | |
| Comune di Reggio Emilia | N.R. | | | |
| Comune di San Donato Milanese | N.R. | | | |
| Comune di Torino e area metropolitana | N.R. | | | |

 Promozione della bicicletta
 Promozione TPL









 Promozione trasporto aziendale



 Interventi sulla sosta
 Altro



| Tab. 6 - Piani Spostamento per aree commerciali, aree fieristiche e poli ospedalieri | | | | | | | | | |
|--|----------------------|------------------|--|---------------------|------|------|------|------|------|
| | N. Piani predisposti | N. Piani attuati | Piani finanziati con risorse pubbliche | N. Piani finanziati | FC | FP | FR | FS | FE |
| Comune di Bologna | 1 | 0 | No | | | | | | |
| Comune di Foggia | 1 | 0 | Si | 0 | X | | | | |
| Comune di Milano | 2 | 0 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Comune di Padova | 3 | 2 | Si | 2 | X | | | | |
| Comune di Torino e area metropolitana | 3 | 0 | No | 0 | | | | | |

* In colore arancione sono indicate le Aree che hanno predisposto e attuato PSCS.

** In colore bianco sono indicate le Aree che hanno solo predisposto PSCS.

| Tab. 7 - Misure adottate / PS per poli | | | | |
|--|---|---|--|--|
| Comune di Bologna |  |  | | |
| Comune di Foggia |  | | | |
| Comune di Milano |  | | | |
| Comune di Padova |  |  | | |
| Comune di Torino e area metropolitana |  |  | | |

 Promozione della bicicletta
 Promozione TPL

 Promozione trasporto aziendale
 Promozione del carpooling



*Finito di stampare nel mese di maggio 2003
dalla Edit 2000 Srl
Roma*