

IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

IL MOBILITY MANAGER E IL GOVERNO DELLA MOBILITÀ

LE PROSPETTIVE PER LA TOSCANA

Firenze, Dicembre 2022

RICONOSCIMENTI

Questo studio è stato curato da Massimiliano Petri (Tages) per l'IRPET, con la supervisione di Patrizia Lattarulo coordinatrice dell'Area di ricerca Economia pubblica e territorio.

Indice

1. RICOSTRUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO ATTUALE	5
2. RICOSTRUZIONE DELLA PRINCIPALE LETTERATURA NARRATIVA E SCIENTIFICA ITALIANA ED INTERNAZIONALE RELATIVA AL MOBILITY MANAGEMENT	17
3. INDIVIDUAZIONE DEI MOBILITY MANAGER D'AREA A LIVELLO DI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA E DI CITTÀ METROPOLITANA	38
4. MONITORAGGIO DELLO STATO DI ATTUAZIONE IN REGIONE TOSCANA	40
5. INDIVIDUAZIONE DELLE BUONE PRATICHE DI MOBILITY MANAGEMENT A LIVELLO REGIONALE, NAZIONALE ED INTERNAZIONALE	45
5.1 BEST PRACTICES RELATIVE ALLA STESURA DEI PIANI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	45
5.2 BEST PRACTICES SU MISURE ADOTTATE NEI PSCL/PSCS.....	53
5.3 BEST PRACTICES DERIVANTI DA PROGETTI NAZIONALI/INTERNAZIONALI.....	61
6. ALCUNI SUGGERIMENTI UTILI PER IL MOBILITY MANAGEMENT.....	69
ALLEGATO 1	73
ALLEGATO 2	77

1. RICOSTRUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO ATTUALE

A livello internazionale, i primi passi verso la risoluzione delle problematiche ambientali si sono mossi nel 1992. Il Summit della Terra, tenutosi a Rio de Janeiro dal 3 al 14 giugno 1992, è stato la prima conferenza mondiale dei capi di Stato sull'ambiente. È stato un evento senza precedenti anche in termini di impatto mediatico e di scelte politiche e di sviluppo conseguenti. Vi parteciparono 172 governi e 108 capi di Stato o di Governo, 2.400 rappresentanti di organizzazioni non governative.

Gli argomenti che furono trattati sono:

- l'esame sistematico dei modelli di produzione – in particolare per limitare la produzione di tossine, come il piombo nel gasolio o i rifiuti velenosi;
- le risorse di energia alternativa per rimpiazzare l'abuso di combustibile fossile ritenuto responsabile del cambiamento climatico globale;
- un quadro sui sistemi di pubblico trasporto con il fine di ridurre le emissioni dei veicoli, la congestione stradale nelle grandi città e i problemi di salute causati dallo smog;
- la crescente scarsità di acqua.

Negli anni successivi ogni azione relativa alla mobilità sostenibile ha visto come riferimento gli obiettivi delineati in tale Summit.

Il **Decreto del 27 marzo 1998** interministeriale sulla Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane, conosciuto come **Decreto Ronchi**, ha introdotto la figura professionale del Mobility Manager (responsabile della mobilità) ed il PSCL.

Comma 1. Gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti, di un cluster di Comuni (1) devono adottare il PSCL ed individuare un responsabile della mobilità del personale.

Comma 2. Il PSCL viene trasmesso al Comune entro il 31 dicembre di ogni anno. Entro i successivi 60 giorni il Comune stipula con l'impresa o l'ente pubblico proponenti eventuali accordi di programma per l'applicazione del piano. Il piano viene aggiornato con un rapporto annuale che dovrà contenere la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti.

Comma 3. Viene istituita dai Comuni¹ presso l'ufficio tecnico del traffico, una struttura di supporto e di coordinamento tra responsabili della mobilità aziendale che mantiene i collegamenti con le amministrazioni comunali e le aziende di trasporto.

Il **D.M. 21/12/2000** detto '**Decreto Silvestrini**' introduce e definisce i Mobility Manager di area come la struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, che ha, tra l'altro, il compito di:

- promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli enti interessati ai sensi del decreto;
- assistere le aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa Lavoro);
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, e l'utilizzo anche della bicicletta e/o di servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale;
- favorire la diffusione e sperimentazione di servizi di taxi collettivo, di car-pooling e di car-sharing;
- fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi e incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
- promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.

¹ Comuni di cui all'Allegato III del Decreto del Ministro dell'Ambiente del 25 novembre 1994, e tutti gli altri comuni compresi nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico individuate dalle Regioni ai sensi degli art. 3 e 9 dei decreti del Ministro dell'Ambiente del 20 maggio 1991

Legge n.221 del 28/12/2015 ‘Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green-economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali’.

Capo I - Disposizioni relative alla protezione della natura e per la strategia dello sviluppo sostenibile

Art.5: Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile

Comma 1. Nell'ambito dei progetti finanziati ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30 ², la quota di risorse di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è destinata prioritariamente, nel limite di 35 milioni di euro, al programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, di cui al comma 2 del presente articolo ³, per 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, mediante:

- 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;
- la realizzazione di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale;
- la realizzazione di programmi 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.

² Il 50 per cento dei proventi delle aste è destinato alle varie attività per misure aggiuntive rispetto agli oneri complessivamente derivanti a carico della finanza pubblica dalla normativa vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto. Tra queste attività vi è incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni.

³ Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge sono definiti il programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro nonché le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti mediante procedure di evidenza pubblica. Entro sessanta giorni dalla presentazione dei progetti si provvede alla ripartizione delle risorse e all'individuazione degli enti beneficiari.

Tali programmi possono comprendere la cessione a titolo gratuito di «buoni mobilità» ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili.

Comma 6. La Legge n.221 del 28/12/2015 introduce inoltre la figura del Mobility Manager Scolastico, per ogni ordine e grado di istituto scolastico, con il compito di:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;
- mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi;
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.

Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **Legge di conversione n.77 del 17/07/2020** recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 (conversione in Legge del "Decreto Rilancio" n.34 del 19/05/2020)

Art.229 Misure per incentivare la mobilità sostenibile

Comma 1. Le disponibilità di bilancio relative all'anno 2020, sono destinate, fino ad esaurimento delle risorse, alla concessione in favore dei residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, di un "buono mobilità", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e, comunque, in misura

non superiore a euro 500, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica.

Comma 4. Le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165⁴, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente nominando un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Si definisce il Mobility Manager Aziendale che, per le pubbliche amministrazioni, è scelto tra il personale in ruolo e tale ruolo non deve incrementare gli oneri a carico dall'Amministrazione.

Con il **Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021**, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla Legge precedente (n.77 del 17/07/2020), definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei Mobility Manager Aziendali e dei Mobility Manager d'Area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL" (Linee Guida; Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5).

Questo Decreto ha rappresentato l'occasione per una prima e organica disciplina della tematica relativa alla mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse e delle figure di riferimento per le iniziative di mobilità sostenibile. In particolare, è stata valorizzata la necessaria collaborazione e sinergia tra le realtà aziendali e quindi i rispettivi

⁴ Articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165: Per amministrazioni pubbliche si intendono tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane e loro consorzi e associazioni, le istituzioni universitarie, gli Istituti autonomi case popolari, le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale.

mobility manager e il Comune di riferimento, attraverso il previsto raccordo delle singole iniziative e proposte da parte del mobility manager d'area.

Art.2 Definizioni

Definizioni:

- “mobility manager aziendale”: figura specializzata, ai sensi dell’articolo 5, nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente;
- “mobility manager d’area”: figura specializzata nel supporto al Comune territorialmente competente, presso il quale è nominato ai sensi dell’articolo 5, comma 3, nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali;
- piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL): strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa, di cui al successivo articolo 3.

Art. 3 PSCL

Le aziende obbligate a redigere il PSCL rimangono quelle definite dal Decreto Rilancio (singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti).

Le imprese e le pubbliche amministrazioni che non rientrano tra queste possono comunque procedere facoltativamente all’adozione del PSCL del proprio personale dipendente.

Il PSCL individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all’uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell’analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell’offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l’attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l’impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

Art. 4 Adozione, trasmissione e aggiornamento del PSCL

Il PSCL adottato dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 3, comma 1, è trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

Il Mobility Manager d'Area comunica eventuali modifiche al PSCL aziendale, e può stipulare con l'impresa o la pubblica amministrazione che lo ha adottato, intese e accordi per una migliore implementazione del PSCL.

Art.5 Mobility manager aziendale e mobility manager d'area

Ai fini dell'adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 3, comma 1 nominano il mobility manager aziendale.

I Comuni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, nominano il mobility manager d'area, svolgente funzioni di raccordo tra i mobility manager aziendali con compiti di supporto ai Comuni stessi nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile.

Art. 6 Funzioni del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area

Al mobility manager aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:

- promozione, attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente;
- supporto all'adozione del PSCL;
- adeguamento e verifica dell'attuazione del PSCL;
- attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
- promozione con il mobility manager d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità sostenibile;
- supporto al mobility manager d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

Al Mobility Manager d'Area sono attribuite le seguenti funzioni:

- attività di raccordo tra i mobility manager aziendali del territorio di riferimento, al fine dello sviluppo di best practices e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, una tantum o con cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque denominati, e svolgimento di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;
- supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;
- acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione ed agli orari di ingresso e uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai mobility manager aziendali e scolastici e trasferimento dei dati in argomento agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.

Art. 7 Requisiti del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area

Comma 2. I Comuni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 ⁵, e le pubbliche amministrazioni individuano il mobility manager d'area e il mobility manager aziendale tra il personale.

Decreto 'Sostegni-Bis' (n.73 del 25/05/2021) (convertito nella L.23/07/2021 n.106):

Art. 51 Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale

Comma 7. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di euro 50 milioni per l'anno 2021, destinato all'erogazione di contributi in favore:

- delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 ⁵, che provvedano, previa nomina del mobility manager di cui di cui al citato articolo 229, a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale che possa contribuire alla realizzazione delle finalità di cui al presente comma; tali contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili, di iniziative di

⁵ Le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente nominando, a tal fine, un mobility manager.

mobilità sostenibile, incluse iniziative di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, in coerenza con le previsioni dei piani degli spostamenti casa-lavoro adottati entro il termine del 31 agosto 2021;

- degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano, previa nomina del mobility manager scolastico, a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni; tali contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili, di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, in coerenza con le previsioni dei piani degli spostamenti casa-scuola-casa adottati entro il termine del 31 agosto 2021.

Decreto n.231 del 22/07/2022 istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il tavolo tecnico sul mobility management con una durata biennale.

Tale tavolo avrà i seguenti compiti:

- consolidare la rete dei mobility manager d'area, finalizzata anche a promuovere uno scambio di buone pratiche sulle attività del mobility management;
- elaborare linee guida per i mobility manager d'area;
- proporre eventuali modifiche al predetto decreto interministeriale n.179/2021 e indicazioni per nuove proposte normative;
- collaborare con l'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica sostenibile al fine di realizzare l'attività istruttoria necessaria per la predisposizione dei modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare una attività minima uniforme dei mobility manager d'area e dei mobility manager aziendali e scolastici;
- creare un archivio territoriale diacronico sulla presenza e sulle caratteristiche dei mobility manager aziendali e di area e sulle loro funzioni da integrare all'interno dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica sostenibile;
- proporre analisi e studi relativi alle attività di mobility management a livello urbano e metropolitano al fine di valutare l'efficacia delle linee guida sui Piani degli spostamenti casa-lavoro e di redigere rapporti periodici;

- supportare il ruolo del mobility manager d'area nella definizione e implementazione delle politiche di mobilità locale sostenibile;
- rilevare la domanda di formazione nel settore e governare il processo di offerta con attenzione ai soggetti, alle modalità e ai contenuti del mobility management al fine di favorirne le competenze/il processo di capacity building.

Il tavolo tecnico è costituito di diciannove componenti, di cui:

- tre componenti rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- un componente rappresentante del Ministero della transizione ecologica - Dipartimento energia - Direzione generale incentivi energia;
- un componente rappresentante dell'ANCI;
- due componenti rappresentanti di Città metropolitane;
- otto componenti di città di grandi dimensioni, con più di 250.000 abitanti;
- quattro componenti di città di medie dimensioni, tra i 100.000 e 250.000 abitanti.

Il Presidente del tavolo tecnico può invitare a partecipare alle sedute di lavoro, di volta in volta e a titolo gratuito, ulteriori componenti individuati sulla base di competenze specifiche.

Legge n.108 del 05/08/2022

Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:

Il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il mobility manager scolastico tra il personale docente, senza esonero

dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

Il mobility manager scolastico ha il compito di:

- diffondere la cultura della mobilità sostenibile;
- promuovere l'uso della mobilità ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- supportare il mobility manager d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;
- segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità.

In seguito è riportata una tabella riepilogativa con breve descrizione.

Denominazione	Data	Note	Descrizione	Obbligo PSCL
Decreto interministeriale sulla Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane	27/03/1998	Decreto Ronchi	Introduce la figura del Mobility Manager Aziendale	Aziende con più di 300 dipendenti per "unità locale" o più di 800 complessivamente
Decreto Silvestrini	21/12/2000	Decreto Silvestrini	Introduce la figura del Mobility Manager d'Area	
Legge 'Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali'	28/12/2015	art. 5 'Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile'	Riserva 35 milioni € per il programma sperimentale PSCL ed introduce la figura del Mobility Manager Scolastico	
Legge di conversione n.77 recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 - Art.229 Misure per incentivare la mobilità sostenibile	17/07/2020	Conversione in legge del Decreto 'Rilancio'		Aziende con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti
Decreto interministeriale n. 179	12/05/2021	Ridefinizione figure del MM Aziendale e d'Area	Introduce le Linee Guida	
Decreto n. 73	25/05/2021	Decreto Sostegni-bis	Riserva fondo di 50 milioni di euro per spese del 2021 sul MM	
Decreto n. 231	22/07/2022		Istituzione del Tavolo Tecnico sul mobility management	

2. RICOSTRUZIONE DELLA PRINCIPALE LETTERATURA NARRATIVA E SCIENTIFICA ITALIANA ED INTERNAZIONALE RELATIVA AL MOBILITY MANAGEMENT

È riportata di seguito una breve descrizione di ciascun articolo/libro relativo al Mobility Management.

1. Changing Mobility Behaviors: A State of Art Analysis

Sustainable Urban Mobility Plans are today implemented in all most important European Urban Areas. The change in mobility habits towards sustainable transport modes is one theirmain objective. Methodology to achieve this goal are different and go from restriction and payments for access to urban area (the stick) to rewarding systems (the carrot). The analysis carried out on the use cases shows how in recent years the ‘carrot action type’ has seen a great development even if, to date, there are few truly applicative and correctly applied solutions. The article highlights different use cases describing their pros and cons with a special attention to rewarding framework and technologies.

2. Mobility Impacts of the Second Phase of Covid-19: General Considerations and Regulation from Tuscany (Italy) and Kentucky (USA)

The second phase of the virus Covid-19 is about to start a new configuration of accessibility to activities and cities. This phase, which will be able to see different restriction levels both between different countries and between successive periods, is the great challenge that the whole world is facing and which, if not managed in a planned and strategic way, risks turning into a further catastrophe. The social distancing rules imposed will necessarily lead to an escape from public transport in the cities, which could turn into total congestion of city traffic, leading the cities themselves to paralysis. We need a series of countermeasures that define new mobility capable of mitigating the effects of the mobility offer imbalance by intervening quickly, economically, and, in the short term, emergency on the whole transport chain. This article presents some possible actions to be put in place, and some mobility measures actually applied in Tuscany coastal area.

3. Mobilità sostenibile: come facilitare il cambiamento psicosociale a favore di modalità di trasporto ecocompatibili

L'articolo presenta un modello di intervento utile per la progettazione e l'attuazione di progetti finalizzati al cambiamento psicosociale a favore dell'uso di modalità di trasporto ecologicamente compatibili, uno strumento per facilitare il cambiamento di "mentalità", culturale e comportamentale a vantaggio della mobilità sostenibile. L'articolo propone inoltre due esemplificazioni riferite a due progetti classici (il "Piedibus" e il "Mobility Management Scolastico") attraverso i quali si mostra come sia possibile ottenere risultati migliori rispetto ai procedimenti tradizionali.

4. Mobility management di istituto pubblico di ricerca: Incentivare i dipendenti di ISPRA a scelte di mobilità più sostenibile

Oggetto del quaderno è il mobility management, una declinazione della mobilità sostenibile che tratta la gestione della domanda di mobilità, allo scopo di indirizzare le scelte individuali di mobilità verso modalità più sostenibili, utilizzando misure soft per ottenere la riduzione dell'utilizzo individuale dell'automobile.

Gli obiettivi sono: individuare nel caso di un ente pubblico di ricerca, ISPRA, in cui sono già attive diverse misure, il livello di intervento del mobility manager nella sua organizzazione; di selezionare i criteri e le azioni comportamentali complementari ad altre misure regolatorie, che possono agire sul processo decisionale sullo spostamento casa-lavoro delle persone, nel quadro di una indispensabile revisione del sistema urbano di trasporto. L'ipotesi è che la gestione della domanda possa orientare le scelte personali di mobilità di una quota di dipendenti dalle specifiche caratteristiche sulla base di criteri che tengano conto dei risultati delle scienze comportamentali.

5. Sharing mobility management: Indicare alle persone la strada verso scelte di spostamento multimodali

Il quaderno della condivisione del mobility management per ridurre l'utilizzo individuale dell'automobile in città è rivolto ai mobility manager della rete di Roma e a tutti gli stakeholder del mobility management aziendale e di ente.

La rete fino a oggi ha incluso oltre 80 mobility manager che condividono le potenzialità e le criticità al fine di presentare istanze rappresentative di gruppi consistenti di dipendenti. Il quaderno ha lo scopo di

divulgare e disseminare indirizzi, temi, buone pratiche, progetti e strumenti del mobility in particolare condividere l'approccio adottato nella gestione dei bisogni di mobilità delle persone. Ha come tema dell'anno la Multi-modalità, che la Settimana europea della mobilità ha scelto di porre all'attenzione delle città partecipanti con lo slogan "cambia e vai".

Per i cittadini, con il giusto supporto degli amministratori, rappresenta l'occasione di ripensare il modo in cui ci si muove in città e spingere alla sperimentazione di nuove forme di mobilità partecipando al processo di miglioramento della mobilità, dell'ambiente urbano e della qualità della vita.

6. Sharing mobility management: Fornire alle persone servizi di mobilità sostenibile in forma collaborativa

Il primo quaderno della Rete dei mobility manager ha lo scopo di inquadrare tale figura dal punto di vista delle norme e delle prassi che regolano la mobilità sostenibile delle persone. In particolare, è stato ritenuto necessario somministrare ai mobility manager un questionario al fine di ottenere un'analisi del contesto aziendale e di ente pubblico, in grado di rendere le complessità e le criticità che quotidianamente vivono gli operatori del settore. Con particolare riferimento alla città di Roma sono state inoltre selezionate alcune delle esperienze più interessanti sia in ambito aziendale che scolastico ed universitario.

Il quaderno presenta infine contributi scelti in rapporto ai temi della sicurezza stradale, della salute e degli incentivi ai servizi di mobilità, approfondendo alcuni strumenti di comunicazione adottati dalla Rete.

7. 18° Rapporto sulla mobilità degli italiani: Governare le transizioni per una ripresa sostenibile

La Prima Parte del Rapporto è dedicata al monitoraggio sulla domanda di mobilità dei cittadini, attraverso la lettura in profondità dei dati delle indagini dell'Osservatorio "Audimob". La sezione è arricchita da un esercizio di analisi di segmentazione dei comportamenti di mobilità dei cittadini (con i dati 2019 pre-Covid), utile per una comprensione più profonda del mondo così variegato e frammentato degli "italiani che si muovono" a partire dalle loro scelte modali. La Seconda Parte contiene i focus settoriali, relativi in particolare al trasporto pubblico locale, alla mobilità privata motorizzata, e la mobilità privata lenta (bicicletta, micromobilità, politiche urbane). Anche in questo caso i dati raccolti e commentati cercano di fare il punto sia sulle

tendenze di medio periodo, sia sulla congiuntura di questi ultimi mesi. La Terza Parte infine è dedicata ad una serie di approfondimenti tematici, in particolare sulla sicurezza stradale, sulla smart mobility (sharing mobility, infomobilità, filiera dell'elettrico), alla sicurezza stradale, al quadro degli indirizzi e delle politiche per la mobilità sostenibile (a partire dal PNRR), infine ad uno sguardo dall'Europa europeo sulle sfide future per le politiche urbane della mobilità sostenibile e resiliente.

8. 17° Rapporto sulla mobilità degli italiani: Tra gestione del presente e strategie per il futuro

La Parte I del Rapporto è dedicata al monitoraggio sulla domanda di mobilità dei cittadini, attraverso la lettura in profondità dei dati delle indagini dell'Osservatorio "Audimob". I diversi capitoli della sezione sono costruiti alternando lo sguardo retrospettivo sulla serie storica dell'Osservatorio con l'analisi degli andamenti nel 2020.

La Parte II contiene i focus tematici e settoriali, relativi in particolare al trasporto pubblico locale, alla mobilità privata motorizzata, alla sharing mobility e micromobilità, alla sicurezza e incidentalità stradale. Anche in questo caso i dati raccolti e commentati cercano di fare il punto sia sulle tendenze di medio periodo, sia sulla congiuntura di questi ultimi mesi. La Parte III infine ha un taglio monografico, focalizzato sulla mobilità dolce nelle aree urbane, descrivendo le attuali linee di sviluppo, anche attraverso confronti con le città europee, e ragionando su scenari e politiche per il post-pandemia.

9. 4° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility

La mobilità condivisa ha superato lo shock pandemia ed ha ripreso a crescere: nel 2021 scooter, bike e monopattini in sharing hanno superato i valori del 2019 pre-pandemia, ed il car sharing li sta raggiungendo in queste settimane. Le iscrizioni ai servizi di sharing mobility in Italia hanno raggiunto la quota di 5.600.000 con 158 servizi di sharing attivi in 49 città (il triplo del 2015); circa 15 milioni di Italiani possono utilizzare almeno un servizio di sharing con quasi 90.000 i veicoli in condivisione (auto, scooter, bici e monopattini).

Sono solo quattro le città italiane dove sono presenti tutti i quattro servizi di sharing (car, bike, scooter, monopattini): Milano, Roma, Torino e Firenze. Milano si conferma ancora una volta la città della mobilità condivisa.

La sharing mobilità diventa sempre più leggera: tra il 2019 e il 2020 c'è stato il boom dei monopattini (+65%) e degli scooter (+45%), nelle 6 città italiane monitorate si conferma marcata la crescita dei noleggi giornalieri dei monopattini in sharing. La micromobilità oggi costituisce il 91% dei veicoli in condivisione.

10. The Italian Way to Carsharing

This paper studies the Italian carsharing experiences, trying to understand its development and growth and possible limits and weaknesses of existing experiences. The presence of a national coordination structure (Iniziativa Carsharing - ICS), unique in Europe, surely helped the development of the system. Summarising the conclusion, in the first part we discussed the peculiarities of ICS based on the concepts of standardisation of the service and interoperability among different operators. We saw how carsharing in Italy has great potentiality that now is limited in part due to a scarce integration of the service within broader transport policies and in part due to cultural reasons, as many Italian drivers still seem to consider their car as a “good” rather than as a “service”. In the second part we deepened the case of Milan’s carsharing that, to date, represents the most successful initiative in Italy. Context characteristics and the introduction of toll schemes (Ecopass, and then Area C) seems to suggest that other mobility policies, external to carsharing itself, might have a significant role in its development and in general the available data suggest great potentiality for the service in the future. Concluding, it seems that the result of carsharing initiatives will depend largely on mobility policies that both the national government and municipalities will introduce in the future to promote both sustainable mobility and a cultural change aimed at changing transport behaviour.

11. La qualità delle politiche locali per la mobilità ciclistica

La situazione della ciclabilità urbana in Italia è una vicenda di chiaroscuri. Da un lato abbiamo un protagonismo di diverse città medie, soprattutto del Nord, che hanno performances simili a quelle nord-europee, dall'altro abbiamo una situazione fortemente deficitaria, riguardo alle politiche e alla infrastrutturazione soprattutto nelle grandi città e nelle città del sud. Quest'ultime, vista anche l'assenza di collaborazione all'inchiesta, per usare un'espressione un po' forte, sono il vero “buco nero” della mobilità ciclistica. Dall'indagine svolta emerge comunque una dotazione

infrastrutturale largamente insufficiente (8077 abitanti per ogni km di pista ciclabile), un modal split che mediamente si aggira sul 5%, investimenti mediamente scarsi pari a 4,93 € anno per abitante, un basso livello di intermodalità accompagnati però da un discreto livello di comunicazione e da studi e analisi finalizzati a conoscere il problema.

12. Mobility Management Measures by Employers: Overview and Exploratory Analysis for Belgium

Employers can encourage a more sustainable commuting by the promotion of alternative modes, like public transport, carpooling and/or cycling, by the designation of an Employee Transport Coordinator, through their location policy, and/or by adapting work schedules and the organisation of telework. An overview of these measures is followed by an analysis of the Belgian situation. The Belgian 2005 questionnaire Home-to-Work-Travel (HTWT) enables us to make an inventory of mobility management in Belgium. The database HTWT contains information on 7460 worksites. Besides having data on modal split, work regimes and accessibility problems, 38 different mobility management measures are checked in the questionnaire.

13. The potential of mobility as a service bundles as a mobility management tool

This paper aims to provide initial insights into whether MaaS product bundles (monthly subscription plans) can be used as a mobility management tool to promote shared modes. Data from an original survey, specifically designed to study MaaS plans, was used with Greater London as the case study area. The results show, that even though respondents do not prefer shared modes in their MaaS plans, a significant number of them are willing to subscribe to plans that include these modes. Once they have subscribed, over 60% of them indicated that they would be willing to try transportation modes that they previously did not use if their MaaS plans included them. These initial results show evidence that MaaS bundles can indeed be used as a mobility management tool to introduce more travelers to shared modes.

14. Il mobility management e il PSCL: il caso di ARPAV

Vengono elencate e descritte le varie fasi della realizzazione del questionario, ossia la definizione della popolazione, la metodologia di somministrazione usata, la scelta dello strumento utilizzato, la struttura e la

distribuzione del questionario. In seguito, vengono esposti i risultati delle analisi dei dati raccolti, realizzando così la prima parte del piano degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti ARPAV, che si sofferma sui modi e i mezzi che i dipendenti usano per recarsi a lavoro e indaga su quali sono le possibili alternative che vengono incontro alle esigenze di tutti nel rispetto dell'ambiente. In appendice è riportato il questionario e il testo del Decreto Introduzione 3 Ronchi.

15. Transport Problems Facing Large Cities

La crescente domanda di mobilità posta da nuovi e vecchi utenti pone importanti e diversi problemi per i governi e le amministrazioni locali. Da una parte si pone la domanda e la necessità di rispondere in qualche modo ai bisogni dei cittadini senza impegnare troppo le casse municipali. Dall'altra la necessità di rispettare gli impegni di riduzione dei gas serra, di proteggere l'ambiente e la salute dei cittadini, incrementando l'offerta di mezzi pubblici, riducendo l'impiego delle auto private, ecc. Nel mondo si contano diversi esempi di best practices in tal senso e il volume ne offre un'ampia panoramica. Si parla, per esempio, del successo di Londra, Barcellona e Singapore che attraverso la combinazione di politiche di incentivi e disincentivi sono riuscite a risolvere in parte il problema della congestione da traffico veicolare privato. La prima parte del volume presenta un quadro generale dei problemi e delle possibili soluzioni in relazione al tema dei trasporti. Nella seconda parte, gli autori approfondiscono le politiche messe in campo nelle principali città del mondo occidentale: Parigi, Tokyo, Londra, New York, Vancouver e Sydney. Accomunate dagli stessi problemi e da alcune cause generatrici, queste città hanno proposto diverse soluzioni, legate alle rispettive realtà culturali e sociali. L'ultima parte conclude il volume con alcune proposte di intervento.

16. Sustainable Urban Mobility plans. A comparison of the implementation in Spain and Sweden.

Il lavoro, che presenta un ampio repertorio di letteratura sui Piani Urbani per la Mobilità in Europa, è stato condotto con lo scopo di proporre una strategia comune europea per la redazione dei Piani per la mobilità. In diversi contesti europei i piani per la mobilità sostenibile rappresentano, ormai, una realtà consolidata. E' il caso del Regno Unito, dove i cosiddetti Local Transport Plan sono obbligatori per tutte le regioni.

In Spagna, dove non esiste ancora una tradizione consolidata, il governo ha proposto una guida per la predisposizione dei piani per la mobilità per le città con popolazione superiore ai 100.000 abitanti. La Svezia –altro caso studio della ricerca– è uno dei paesi precursori dei piani per lo sviluppo sostenibile ma, allo stato attuale, non prevede ancora alcuna obbligatorietà di redazione dei piani dei trasporti e della mobilità a livello locale.

17. Trasporti, ICT e la città. Perché alla città interessano le ICT?

This paper is focused on the existent relationship among the three elements cited in the title. The innovation in transportation, allowed by new ICT solutions is one of the most important point of development for cities nowadays. Deepening transportation, new solutions have main outcomes in the field of the road safety, street security, urban traffic, harbor handling, territorial risks (environmental and industrial), to cite a few. All of these topics own many connections with the work of planners. According to what technology allowed to them, they are expected to exploit it keeping advantage by the new discoveries in current planning activities, in dialogue of the new ITS. The paper ends up that technology involvement in transport is carrying on a new way of planning them and tries to draw out some further conclusions regarding the intervention on existent cities in a changing world and the demand of updated skills in the planning field. To better clarify future findings, the author propose a case-study, referring to the projects of the Innovation Pole of Advanced Research in Safety, Security and Intermodality in Transport Systems, sited in Genoa (IT), inserted in a step-wise logic of development of regional competitiveness and clusterization.

18. Politiche per la mobilita sostenibile

Il concetto di mobilità sostenibile sottintende la necessità di poter garantire la possibilità per ciascuno di esercitare il proprio diritto di libero spostamento per motivi di lavoro o di studio, o più in generale per il soddisfacimento delle proprie legittime esigenze. La libertà di spostamento va tuttavia conciliata con la necessità di non gravare eccessivamente sulla collettività in termini di costi ambientali e sociali, quali la congestione del traffico, che finirebbe per vanificare l'esercizio della predetta libertà, e l'incidentalità, che comporta ricadute gravi sul sistema socio-sanitario e legale. È facile evincere che nell'attuazione di una mobilità sostenibile il trasporto pubblico riveste un ruolo fondamentale. La razionalizzazione della

mobilità va quindi eseguita facendo riferimento al trasporto pubblico come suo elemento portante. Ne deriva che i servizi di trasporto in ambito locale, urbano ed extraurbano vanno ripensati non più come semplice alternativa per lo spostamento tra i centri di un territorio verso alcuni specifici punti d'interesse, ma devono essere riorganizzati e potenziati tenendo conto dell'effettiva domanda di mobilità degli utenti.

19. Sustainable Mobility in Lyon: Should We Hang Private Car Drivers?

According to a series of relatively recent research papers (Kaufmann 2002, Lefevre & Offner 1990) focused on the “economically irrational” behaviour of the majority of private-car drivers concerning the question of modal shift, a research framework has been developed. This framework specially focuses on the disconnect between the rationalities of resistant car-driver’s social mobility practices in the metropolitan space, compared to the rationale of urban mobility masterplans has, assuming that user’s “tactics” answer planner’s “strategies” (De Certeau 1990). This approach of identifying this disconnect between rationalities in planning and rationalities in social practices in the urban mobility context is aimed to extend to the complex perception of urban environments by car-drivers, to identify new targets of modal-split policies to be structured as new action-levers. This perception will deal with several issues orchestrated through urban design projects such as public spaces, physical distances or parking constraints. The second main issue of this conceptual framework deals with rationalities of user’s mobility practices. The axiological rationality (Boudon 1995) seems to be heuristic to question values and practices, searching for the rationale behind the conclusions that users draw when making mobility decisions (for example “the car is faster in my situation”). This justification process needs to be finely analyzed in combination with several concepts, norms and values that “make sense” for the individual. We propose the hypothesis that the combination of perception biases and axiological rationalities could help to explain behaviors defined as “irrational” for urban mobility planners and to delineate the major levers of social acceptance and adoption of so-called sustainable urban environments.

20. Urban Quality vs Single Travel: the Personal Rapid Transit

Most of mobility policies implemented in our cities aims at reaching the modal balance by means of measures for controlling and managing the demand for mobility, for mitigating traffic and limiting circulation., such as the road pricing and the parking strategies; for developing and increasing public transport and not polluting means of transport, car sharing and car pooling. All of them have showed modest results both in terms of pollution reduction and vehicular traffic reduction. For over fifty years, mostly in the United States, the Personal Rapid Transit has been tested, a system of public transport trying to join two apparently incompatible factors: the possibility of assuring individual travels and the need for decreasing the levels of acoustic and air pollution as well as the congestion caused by private vehicular traffic. In the United States and all over the world the most successful applications concern circumscribed monofunctional urban ambits, such as large areas for offices, airports and so on, but the characteristics of this system - such as flexibility, capability of integration with other wide-range systems of public transport, little dimensions of the exchange junctions, quite low cost - can allow to realize it also in different typologies of area. If many people are doubtful about the effectiveness of this system, on the contrary, other people think that its steady implementation and experimentation is necessary to improve urban liveability. These last ones believe, in fact, that the combination of small vehicles similar to private car, the advantage of trips without intermediate stops and changes of car, cost reduction, possibility of a wider accessibility not reachable by traditional means of public transport are the key basic elements to replace car travels with low polluting means of public transport.

21. Gestione innovativa della mobilità urbana: car sharing e ICT

Car sharing can today represent one valid alternative to the possession of the car for the city movement. Unfortunately in Italy car sharing is not very spread, especially in the South of Italy. Undoubtedly, the diffusion of car sharing inside the most important Italian cities, where car mobility represents one of the main problems for urban “survival”, produces substantial advantages as regards the reduction of congestion, abatement of polluting (gas and noise) emissions, reduction of public space utilization and in general a new spur to the use of public transport. Apart from any consideration about the effects of the car sharing, it should be underlined that it represents an

innovating “ethic” perspective of mobility. The diffusion of these ethic moving, in particular in Italy where the private car is traditionally still considered as “the second house” (the other good being the symbol of economic serenity), will allow to make future sceneries for mobility in the city, where environmental quality will really become an inalienable value. The article illustrates the peculiarities of car sharing; it emphasizes the undoubted advantages and tries to closely imagine a possible future of such moving way connected to the advance and the spread of the new information and communication technologies too.

22. Mobilità ciclistica nelle aree urbane. Politiche per una mobilità sostenibile in Italia e in Europa

Mobilità ciclistica nelle aree urbane. Politiche per una mobilità sostenibile in Italia e in Europa.

23. Shared-Use Mobility, Reference Guide

The Shared-Use Mobility Center (SUMC) was founded in 2014 to document and explore new solutions related to shared mobility. By creating the Shared-Use Mobility Reference Guide, SUMC hopes to provide government, business, and community leaders with an introduction to shared-use mobility and help prepare them to address the rapid changes currently taking place in cities across the nation. The guide includes Recommended definitions for new shared modes of transportation, Updates on the latest industry trends, Analysis of shared-use mobility’s potential and impacts, Evaluation of changing local government roles and policy choices, Suggestions for ways to better connect shared-use mobility with transit and Recommendations for growing shared mobility services to serve all residents

24. Mobility management e mobilità ciclistica

Questo volume, oltre ad indagare le normative vigenti in materia, esplora il rapporto tra l’attività del Mobility Manager e la promozione dell’uso della bicicletta, quale strumento di incentivazione della mobilità sostenibile e di una migliore qualità della vita e dell’ambiente, cercando di fornire un supporto a chi è investito da questo importante ruolo.

25. La mobilità urbana sostenibile e le funzioni del mobility manager

La mobilità sostenibile e il problema traffico: tra libertà individuale e interesse collettivo. Una panoramica globale dei problemi derivanti dall'urbanizzazione. Strategie e strumenti di mobilità sostenibile. La costruzione sociale della mobilità sostenibile: il coinvolgimento dei cittadini. Mobility management: disciplina per la sostenibilità ambientale. Le origini del mobility management in Europa. Focus: applicazione concreta del mobility management in Italia. Analisi comparata degli strumenti nazionali di pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Mobility manager: stato dell'arte, esperienze e nuovi scenari di intervento. Mobility management: profili professionali e welfare aziendale. Cambiare la città: nuove prospettive urbanistiche per il bene comune. Covid-19 e mobilità sostenibile.

26. Il mobility management e la gestione della mobilità aziendale

Con questo elaborato si delinea in modo completo e dettagliato la figura del mobility manager. Inizialmente ci si sofferma sulle cause che hanno portato alla necessità di una mobilità sostenibile, dopodiché si introduce il concetto di mobility manager, analizzandone i compiti, l'origine e la trattazione giuridica. Il compito principale di questo responsabile della mobilità aziendale è la redazione del piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), pertanto l'elaborato analizza la struttura che tale piano deve avere. Successivamente si analizzano le conseguenze che la pandemia Covid-19 ha portato sulla mobilità sociale, spiegando perché il virus si sia conformato come un acceleratore delle politiche di mobility management. Infine, si è cercato di delineare un quadro più ampio dei compiti futuri del mobility manager, analizzando il suo coinvolgimento all'interno delle aziende nel lungo periodo

27. Mobility management per un trasporto compatibile

Lo studio ha come finalità il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete viabilistica provinciale di Milano con gli obiettivi di ottenere, nel tempo, una riduzione dei livelli d'incidentalità e sviluppare una mobilità sostenibile. I principali strumenti operativi, su cui si basa l'attività, sono di tipo sperimentale, di pianificazione e promozione nell'ambito delle competenze istituzionali proprie dell'Ente.

28. Il Mobility Management

Delle 24 città con numero di abitanti maggiore alle 150.000 unità l'osservazione condotta ha evidenziato che 23 città hanno intrapreso l'attività di mobility management; tuttavia non tutte le aree sono risultate attive. Alla classica struttura dell'ufficio d'area di tipo comunale, alcune città hanno preferito istituire degli uffici a livello provinciale; mentre nelle aree del Comune di Milano, Parma e Roma l'organizzazione e gestione dell'ufficio del mobilità manager d'area è stata affidata ad agenzie esterne: l'AMA per Milano, Infomobility per Parma e l'ATAC per Roma. Complessivamente nelle aree di interesse sono stati individuati 608 mobility manager d'azienda nominati. Complessivamente sono stati predisposti 195 Piani di Spostamento, tuttavia di essi ne sono stati realizzati 109, di cui 39 per stralci; i Piani di Spostamento Casa-Scuola e per Poli di particolare attrazione risultano, invece, ancora poco diffusi. Tuttavia, è utile ribadire che gli interventi riguardanti Poli di particolare attrazione solitamente prevedono misure, predisposte in accordo con l'azienda di trasporto pubblico locale, rivolte sia ai dipendenti, sia agli utenti. I Piani di Spostamento per Poli di particolare attrazione predisposti sono 12, di cui solo 5 sono stati attuati; mentre degli 11 Piani di spostamento Casa-Scuola predisposti solo uno è stato attuato, confermando che i progetti di educazione ambientale sono gli strumenti utilizzati per affrontare la tematica della mobilità sostenibile.

29. Mobility Management: definizione di mobilità sostenibile e categorizzazione delle misure di Mobility Management approvate dal consorzio MAX ed EPOMM.

Il presente documento contiene la definizione di mobilità sostenibile (Mobility Management) e la categorizzazione delle misure di Mobility Management, le quali costituiscono il fondamento base per le attività di ricerca condotte nell'ambito del progetto di ricerca MAX. Gli interventi del consorzio MAX nella promozione di strategie consapevoli e di successo, incentrate sulla gestione della mobilità sostenibile, costituiscono più grande progetto di ricerca relativo al tema del Mobility Management (MM), all'interno del VI Programma Quadro di ricerca dell'UE.

30. Mobility Management Strategy Book, Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and a prosperous Europe

The EPOMM strategy book provides an overview of the best strategy practices on mobility management from the Member States of EPOMM. This publication is meant to serve as a source of inspiration for interested countries and the European Union as a whole. The strategy practices outlined here cannot simply be copied and pasted, as the contextual environments differ among countries. However, they can provide ideas and proven concepts which are worth disseminating amongst countries and on the European level. So that mobility on the European level and in all European countries is managed to realize a sustainable Europe with cities and rural areas that are pleasant and prosperous places to be.

31. Mobility Management, Stato dell'arte e prospettive

I dati di un'indagine condotta sui 29 paesi OCSE nel 1998 collocavano l'Italia al primo posto per quanto riguarda l'uso del veicolo privato risultando seconda solamente al Lussemburgo per possesso di autoveicoli. Tale scenario invita ad adottare, pertanto, efficaci politiche e strumenti di pianificazione della mobilità urbana di persone e merci finalizzati non soltanto al miglioramento dei sistemi di offerta, ma anche e soprattutto al controllo della domanda di mobilità: rimodulazione degli orari delle attività, creazione di opportunità di mobilità virtuale, privilegio dei percorsi ciclo-pedonali, incentivazione all'uso di modalità alternative a quello del veicolo individuale. Particolare attenzione andrebbe rivolta alle tecniche di concertazione e partecipazione. Infatti, i provvedimenti sul traffico e la mobilità coinvolgono gli interessi di tutta la collettività influenzando spesso le abitudini e il rapporto con la città. Costituiscono, cioè, sia il principale argomento di confronto con la collettività sia il rischio di mancata accettazione delle politiche proposte e quindi è importante che siano fatti oggetto di fasi interlocutorie preliminari, quali occasioni di riflessione comune sulla qualità urbana capaci di determinare sia consapevolezza dei problemi, sia conseguimento del consenso. La consapevolezza diffusa, quindi, che un uso più razionale della propria autovettura possa contribuire a ridurre i livelli di congestione del traffico urbano e che il miglioramento della qualità della vita nelle nostre città debba diventare patrimonio comune e obiettivo condiviso, potrebbe determinare uno sforzo collettivo per la ricerca delle soluzioni.

32. Sustainable Transport, Mobility Management and Travel Plans

Marcus Enoch breaks down the travel plan concept into four axes related to its development (namely segment, scale, structure and support), and investigates the following questions: - What makes them special? - Why are they introduced? - What do they look like in terms of their design and the measures they use? - How common are they and in what sectors and location types? - How effective are they? - What barriers do they face and how might these be overcome?

33. Mobility Management: A guide of international good practices

Drawing on concrete experiences from across the Pan-European region, the guide, developed under the Transport Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP), provides practical policy considerations enriched by a total of 22 good practices from 17 countries that set out the positive and significant impacts of mobility management programme. The guide also looks at national and local efforts to coordinate mobility management initiatives, drawing on examples such as Austria's "klimaaktiv mobil", which since 2004 has funded 11,600 mobility management projects, including 9,200 for businesses, 1,100 for cities, municipalities and regions 900 for leisure and tourism, 400 for cycling projects. Other examples include France's National strategy for sustainable mobility development, results of which include 133 sustainable urban mobility plans covering 55% of the population.

34. La Mobilità Sostenibile in Italia

Ampi spazi delle nostre città sono oggi dedicati e occupati dal transito e dal parcheggio delle automobili, mentre solo pochi spazi sono disponibili per i mezzi pubblici, le biciclette e i pedoni. In termini reali, ci troviamo di fronte ad una diminuzione della libertà di scelta nella mobilità e ad un incremento della dipendenza dall'automobile che esclude gli utenti non motorizzati dai benefici economici e dalla vita sociale. Abbiamo bisogno di un cambiamento di paradigmi nelle nostre politiche dei trasporti e della mobilità. È necessaria una strategia di trasporto sostenibile che tenga conto della domanda di trasporto e mobilità su basi di equità e di rispetto degli aspetti sanitari e ambientali, di inclusione sociale che garantiscano a tutti l'accessibilità. Il mobility management fornisce buone opportunità per sviluppare una mobilità sostenibile verde e sana, aumenta l'efficienza

energetica dei trasporti, riduce le emissioni di CO2 e degli inquinanti a livello locale ed è di stimolo per una nuova economia verde e per lo sviluppo dei green jobs.

Di seguito sono riportati nell'ordine, una tabella riepilogativa indicante l'argomento trattato in ciascun elaborato, i riferimenti bibliografici di ciascun articolo, alcuni articoli on-line e un elenco di corsi di formazione per Mobility Manager.

Num.	Titolo	Fonte	Data	Politiche	Azioni	App. Reali
1	Changing Mobility Behaviors: A State of Art Analysis	ICCSA	2020	x	x	
2	Mobility Impacts of the Second Phase of Covid-19	ICCSA	2020		x	x
3	Mobilità sostenibile: come facilitare il cambiamento psicosociale	Clinica in Fieri	2016		x	
4	Mobility management di istituto pubblico di ricerca	ISPRA	2020		x	x
5	Sharing mobility management. Indicare scelte di spostamento multimodali	ISPRA	2018	x	x	x
6	Sharing mobility management: fornire alle persone servizi di mobilità sostenib.	ISPRA	2017		x	x
7	18° Rapporto sulla mobilità degli italiani	ISFORT	2021	x	x	x
8	17° Rapporto sulla mobilità degli italiani	ISFORT	2020	x	x	x
9	4° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility	SDF	2019		x	
10	The Italian Way to Carsharing	TeMA	2012		x	x
11	La qualità delle politiche locali per la mobilità ciclistica	Euro - mobility	2006	x	x	
12	Mobility Management Measures by Employers	EJTIR	2010		x	x
13	The potential of mobility as a service bundles as a mobility management tool	Cross Mark	2018		x	x
14	Il mobility management e il PSCL: il caso di ARPAV	UNIPA	2010		x	x
15	Transport Problems Facing Large Cities	NSW	2009	x	x	x
16	Sustainable Urban Mobility plans	LUT	2006	x		x
17	Trasporti, ICT e la città. Perché alla	TeMA	2012		x	

Num.	Titolo	Fonte	Data	Politiche	Azioni	App. Reali
	città interessano le ICT?					
18	Politiche per la mobilità sostenibile	HERMES	2010	x		
19	Sustainable Mobility in Lyon: Should We Hang Private Car Drivers?	TeMA	2011	x		x
20	Urban Quality vs Single Travel: the Personal Rapid Transit	TeMA	2010	x		
21	Gestione innovativa della mobilità urbana: car sharing e ICT	TeMA	2007		x	
22	Mobilità ciclistica nelle aree urbane	ANPA	2002	x	x	x
23	Shared-Use Mobility, Reference Guide	SUMC	2015	x		
24	Mobility management e mobilità ciclistica		2021	x	x	
25	La Mobilità urbana sostenibile e le funzioni del mobility manager	LUISS	2019	x	x	x
26	Il mobility management e la gestione della mobilità aziendale	UNIPA	2021	x	x	
27	Mobility management per un trasporto compatibile	Methodos S.p.A.	2000	x	x	
28	Il Mobility Management	Euro - mobility	2006		x	
29	Mobility Management: definizione e categorizzazione delle misure di Mobility Management approvate dal consorzio MAX ed EPOMM.	EPOMM	2008		x	
30	Mobility Management Strategy Book, Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and a prosperous Europe	EPOMM	2018	x	x	x
31	Mobility Management, Stato dell'arte e prospettive	Euro - mobility	2002		x	x
32	Sustainable Transport, Mobility Management and Travel Plans		2016		x	
33	Mobility Management: A guide of international good practices	UNECE	2020			x
34	La mobilità sostenibile in Italia		2014		x	

Tabella 2.1 – Articoli e studi sul Mobility Management e loro classificazione

Bibliografia

1. F. Moretti, M. Petri, A. Pratelli, 2020, *Changing Mobility Behaviors: A State of Art Analysis*, ICCSA.
2. I. Nicotra, M. Petri, A. Pratelli, 2020, Souleyrette, Wang, *Mobility Impacts of the Second Phase of Covid-19: General Considerations and Regulation from Tuscany (Italy) and Kentucky (USA)*, ICCSA.
3. A. Consiglio, 2016, *Mobilità sostenibile: come facilitare il cambiamento psicosociale a favore di modalità di trasporto ecocompatibili*.
4. G. Martellato, 2020, *Mobility management di istituto pubblico di ricerca: Incentivare i dipendenti di ISPRA a scelte di mobilità più sostenibile*, ISPRA.
5. G. Martellato, 2018, *Sharing mobility management: Indicare alle persone la strada verso scelte di spostamento multimodali*, ISPRA.
6. G. Martellato, 2017, *Sharing mobility management: Fornire alle persone servizi di mobilità sostenibile in forma collaborativa*, ISPRA.
7. C. Carminucci et al., 2021, *18° Rapporto sulla mobilità degli italiani: Governare le transizioni per una ripresa sostenibile*, ISFORT.
8. C. Carminucci et al., 2020, *17° Rapporto sulla mobilità degli italiani: Tra gestione del presente e strategie per il futuro*; ISFORT.
9. M. Ciuffini, S. Asperti, V. Gentili, R. Orsini, L. Refrigeri, 2019, *4° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility*.
10. A. Laurinio, G. Grimaldi, 2012, *The Italian Way to Carsharing*, TeMA.
11. R. Canesi, 2006, *La qualità delle politiche locali per la mobilità ciclistica*, Euromobility.
12. T. Vanoutrive, L. Van Malderen, et al., 2010, *Mobility Management Measures by Employers: Overview and Exploratory Analysis for Belgium*, EJTIR.
13. M. Matyas, M. Kamargianni, 2018, *The potential of mobility as a service bundles as a mobility management tool*.
14. M. Branca, Finos, Menini, 2010, *Il mobility management e il PSCL: il caso di ARPAV*, UNIPA.
15. T. Edwards, S. Smith, 2008, *Transport Problems Facing Large Cities*, NSW.
16. C. Mattsson, 2006, *Sustainable Urban Mobility plans: A comparison of the implementation in Spain and Sweden*, LUT.

17. I. Delponte, 2012, *Trasporti, ICT e la città: Perché alla città interessano le ICT?*, TeMA.
18. C. Cusinello, F. Amisano, A. Cassone, 2010, *Politiche per la mobilità sostenibile*, HERMES.
19. T. Buhler, 2011, *Sustainable Mobility in Lyon: Should We Hang Private Car Drivers?*, TeMA.
20. C. Gargiulo, 2010, *Urban Quality vs Single Travel: the Personal Rapid Transit*, TeMA.
21. R. Fistola, 2007, *Gestione innovativa della mobilità urbana: car sharing e ICT*, TeMA.
22. D. Santonico, 2002, *Mobilità ciclistica nelle aree urbane: Politiche per una mobilità sostenibile in Italia e in Europa*, ANPA.
23. SUMC, 2015, *Shared-Use Mobility, Reference Guide*.
24. R. Di Marcello, 2021, *Mobility management e mobilità ciclistica*, Homeless Book
25. F. Nicoletti, 2019, *La Mobilità urbana sostenibile e le funzioni del mobility manager*, Luiss Guido Carli
26. G. Rampon, 2021, *Il mobility management e la gestione della mobilità aziendale*, UNIPA
27. F. Pierri, B. Donno, 2000, *Mobility management per un trasporto compatibile*, Methodos S.p.A.
28. L. Bertuccio, E. Cafarelli, 2006, *Il Mobility Management*, Euromobility
29. EPOMM, 2008, *Mobility Management: definizione - Definizione di mobilità sostenibile e categorizzazione delle misure di Mobility Management approvate dal consorzio MAX ed EPOMM*
30. R. Thaler et al., 2018, *Mobility Management Strategy Book. Intelligent strategies for clean mobility towards a sustainable and a prosperous Europe*, EPOMM
31. G. Silvestrini, 2002, *Mobility Management. Stato dell'arte e prospettive*, Euromobility
32. M. Enoch, 2016, *Sustainable Transport, Mobility Management and Travel Plans*, Routledge
33. M. Infanti, I. Lepinioti, 2020, *Mobility Management: A guide of international good practices*, UNECE
34. L. Bertuccio et al., 2014, *La Mobilità Sostenibile in Italia*, Maggioli Editore

Articoli On-line

- F. Boschetti, A Cycling Kilometric Allowance in France, 2017, Eltis, in <https://www.eltis.org/discover/case-studies/cycling-kilometric-allowance-france>
- M. Castelli, AlphaCity: come funziona il corporate car sharing di Alphabet, Fleet Magazine, 1 marzo 2019, in <https://www.fleetmagazine.com/alphacity-come-funziona-corporate-car-sharing-alphabet/>
- Rinnovabili.it, ReFeel eMobility promuove la condivisione di mezzi green per aziende, strutture alberghiere e campus universitari, Rinnovabili.it, 11 aprile 2019, in <https://www.rinnovabili.it/mobilita/refeel-emobility-car-sharing-aziende/>
- S. Maglia, M. V. Balossi, Mobility Manager: chi è?, TuttoAmbiente, 01 agosto 2017, in <https://www.tuttoambiente.it/casestudies/mobility-manager-chi-e/>
- M. Abbà, Cosa sono le ciclabili pop up, Idee Green, 27 aprile 2020, in <https://www.ideegreen.it/cosa-sono-le-ciclabili-pop-up-135319.html>
- G. Sangalli, Parigi: rieletta Anne Hidalgo, la sindaca delle biciclette, BikeItalia, 29 giugno 2020, in <https://www.bikeitalia.it/2020/06/29/parigi-rieletta-anne-hidalgo-la-sindaca-delle-biciclette/>
- Legambiente, Gli effetti del Covid sulla mobilità sostenibile nel dossier di Legambiente, 28 dicembre 2020, in <https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/gli-effetti-del-covid-sulla-mobilita-sostenibile-nel-dossier-di-legambiente/>
- A. Donati, Covid-19: che fine farà la mobilità sostenibile, Sbilanciamoci!, 28 aprile 2020, in <https://sbilanciamoci.info/covid-19-che-fine-fara-la-mobilita-sostenibile/>

Corsi di formazione

EUROMOBILITY. Corsi organizzati da Euromobility dedicati sia al Mobility Managemeng sia all'Ecoguida:

<https://www.euromobility.org/formazione>

ISFORT. Corsi per Mobility Manager, supporto e/o redazione di Piani di Spostamento casa-lavoro/casa-scuola, realizzazione di Piani di sviluppo della mobilità sostenibile d'area/aziendali/scolastici:

<https://www.isfort.it/ricerca/opmus/mobility-management/>

ASSOLOMBARDA. Programma del corso: Economia e struttura del settore della mobilità sostenibile, Il ruolo del mobility manager, La figura del mobility manager all'interno del contesto aziendale e project work.

<https://www.assolombardaservizi.it/formazione-a-catalogo/gestione-del-personale/mobility-manager/>

EXTRAGIRO. Corsi di Mobility Manager per assumere il ruolo aziendale e per realizzare il Piano Spostamento Casa Lavoro.

<https://www.extragiuro.it/mobility-management/corso-mobility-manager-pro/>

VEGA FORMAZIONE. Corso per Mobility Manager e per la redazione del PSCL secondo quanto previsto nel Decreto Ministeriale del 12/05/2021

<https://www.vegaformazione.it/PB/mobility-manager-aziendale-area-pscl-p129.html>

3. INDIVIDUAZIONE DEI MOBILITY MANAGER D'AREA A LIVELLO DI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA E DI CITTÀ METROPOLITANA

In seguito sono riportati i riferimenti dei **Mobility Manager d'Area dei Comuni di Provincia** (i contatti e gli indirizzi email sono riportati in Allegato 1):

Arezzo:	Roberto Bernardini
Carrara:	Giuseppe Marrani
Firenze:	Michele Basta
Grosseto:	Samuele Guerrini
Livorno:	Pellegrini Elga
Lucca:	Andrea Bulleri
Massa:	Dirigente Polizia Municipale Vitali Giuliano
Pisa:	Cesare Vallini
Pistoia:	Luca Moriconi
Prato:	Gerarda Del Reno
Siena:	Antonio Fantozzi

Mobility Manager d'Area delle Province:

Arezzo:	NP
Firenze:	Alberto Berti
Grosseto:	NP
Livorno:	Irene Nicotra
Lucca:	Alberto Martinelli
Massa Carrara:	NP
Pisa:	Cristiano Ristori
Pistoia:	NP
Prato:	ASSENTE
Siena:	Semeraro Adele

Mobility Manager delle Università in Toscana:

UNIFI:	Referente: Francesco Alberti
UNIPI:	Elena Perini
UNISI:	Gianfranco Micheli

**Responsabile Politiche Mobility Management del Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti:**

Carla Messina

In Allegato 2 è riportata la lista delle Aziende obbligate a fare il PSCL per ogni Provincia Toscana.

4. MONITORAGGIO DELLO STATO DI ATTUAZIONE IN REGIONE TOSCANA

Il presente paragrafo vuol analizzare lo stato di attuazione dei PSCL a livello di Regione Toscana, incrociando i dati delle aziende obbligate a fare il PSCL rispetto alle aziende che effettivamente hanno inviato ai Mobility Manager d'Area di competenza i PSCL.

I dati, riportati nella seguente figura 4.1, rappresentano numeri probabilmente minori dei reali in quanto il Database della Camera di Commercio presenta il valore dei dipendenti non per singola sede ma per singola intestazione/azienda e, quindi, nei casi di più sedi in un comune capoluogo, potrebbero essere presenti più sedi che superano la soglia dei cento dipendenti. In questi casi, per fornire dati minimi sicuri, si è presa solamente in considerazione la sede centrale. Inoltre, alcune tipologie di aziende non sono state prese in considerazione per la stessa natura delle stesse, aventi una rete territoriale molto diffusa e un numero totale di dipendenti superiore alla soglia ma non tale per singola sede (si pensi all'esempio delle banche).

	N° Aziende obbligate	PSCL ricevuti	Percentuale
AREZZO	23	9	39,13%
FIRENZE	366	48	13,11%
GROSSETO	11	0	0,00%
LIVORNO	24	13	54,17%
LUCCA	38	7	18,42%
MASSA_CARRARA	18	NC	NC
PISA	48	3	6,25%
PISTOIA	29	NC	NC
PRATO	49	9	18,37%
SIENA	25	7	28,00%
TOTALE REGIONALE	631	96	15,21%

Figura 4.1 – Confronto fra PSCL attesi nel 2021 e quelli effettivamente ricevuti

Tale grafico mostra come, in media, ci siano valori molto bassi di aziende che hanno fatto il PSCL fra quelle obbligate. Nonostante questo andamento medio ci sono realtà più virtuose come il Comune di Livorno con oltre il 54% dei PSCL svolti dalle aziende obbligate e il Comune di Arezzo con quasi il 40%.

Inoltre, i dati del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile⁶ mostrano come le aziende italiane ed in particolare quelle toscane abbiano utilizzato il fondo di 50 milioni di Euro messo a disposizione dal MIMS stesso come da art.51 del Decreto ‘Sostegni-Bis’ (n.73 del 25/05/2021) (convertito nella L.23/07/2021 n.106).

Le risorse sono assegnate: a) nella misura dell’80 per cento in favore dei Comuni con popolazione residente superiore a 100.000 abitanti e ai Comuni capoluogo di Regione o di Provincia; b) nella misura del 20 per cento in favore dei Comuni con popolazione residente compresi tra 50.000 e 99.999 abitanti.

A livello italiano sono stati utilizzate il 14% delle risorse messe a disposizione con 39 istanze di rendicontazione effettuate ed accettate (pari al 35% delle richieste di accesso al Fondo).

Nella seguente figura 4.2 è riportato il livello dispesa effettuato nei diversi Capoluoghi di Provincia.



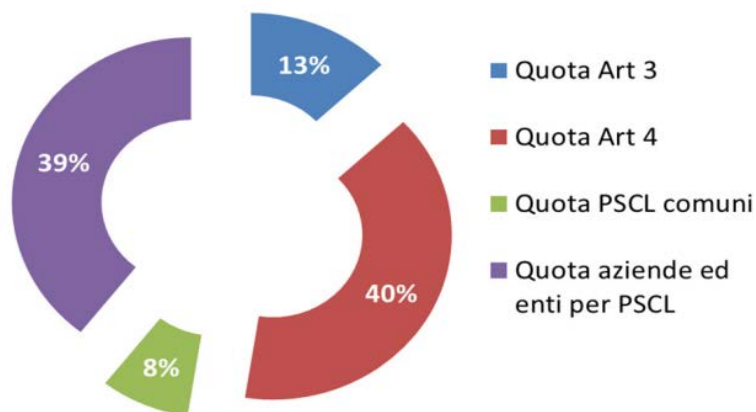
▪ *Figura 4.2 – Rendicontazione delle risorse messe a disposizione dal MIMS per i PSCL per ogni Capoluogo di Provincia*

⁶ Gentilmente forniti dalla dott.ssa Carla Messina, Mobility Manager del MIT

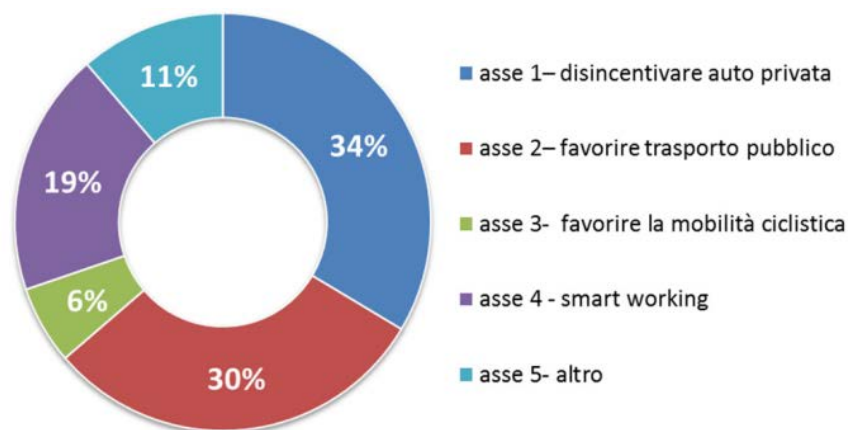
Come si denota la Toscana, insieme all'Emilia Romagna ed al Veneto è quella con il maggior numero di comuni che hanno avuto le spese liquidate dopo aver fatto istanza di rimborso, ovvero 5 comuni costituiti da:

- Firenze
- Grosseto;
- Livorno;
- Prato;
- Siena

A livello italiano, più del 70% ha rendicontato meno della metà della somma a cui aveva avuto accesso con spese che sono andate in minima parte per i PSCL degli Enti Pubblici (si veda figura 4.3). Inoltre, le spese maggiori hanno riguardato la disincentivazione dell'uso dell'auto privata ed il sostegno all'utilizzo del Trasporto Pubblico (si veda la figura 4.4).



▪ *Figura 4.3 – Distribuzione risorse tra Enti ed Aziende (art.3 relativo a risorse per comuni a vocazione montana ed art.4 relativo al credito di imposta per canoni di locazione)*



▪ *Figura 4.4 – Assi prioritari di richiesta finanziamenti*

Per quanto riguarda la Regione Toscana, nelle tabelle 4.1 e 4.2 si riportano le liste dei Comuni di cui all'Allegato 1 del Decreto 436/2021 con l'indicazione dell'Importo assegnato.

COMUNE	IMPORTO ASSEGNATO
Arezzo	€ 410.250,00
Carrara	€ 137.639,00
Firenze	€ 597.791,00
Grosseto	€ 449.019,00
Livorno	€ 298.319,00
Lucca	€ 257.322,00
Massa	€ 162.607,00
Pisa	€ 258.762,00
Pistoia	€ 295.714,00
Prato	€ 346.665,00
Siena	€ 160.864,00

Tabella 4.1 – Risorse assegnate a Comuni con popolazione residente superiore a 100.000 abitanti e ai Comuni capoluogo di Regione o di Provincia

Scandicci	€ 131.017,00
Viareggio	€ 134.819,00

Tabella 4.2 – Risorse assegnate a Comuni con popolazione residente compresa tra 50.000 e 99.999 abitanti

Per la Regione Toscana la distribuzione dei rimborsi per assi risulta la seguente:

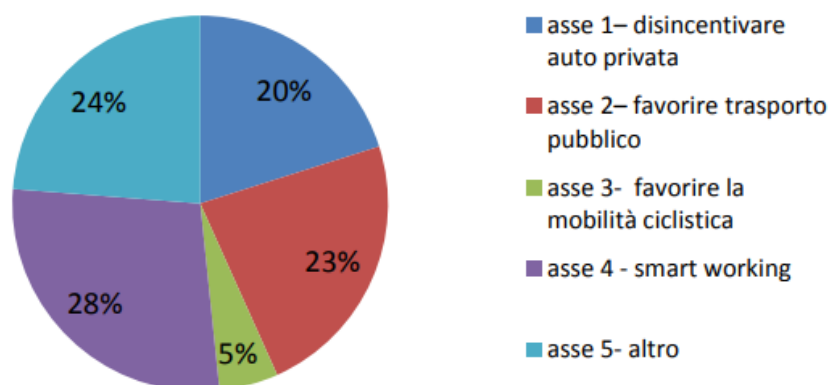


Figura 4.5 – Assi prioritari di richiesta finanziamenti in Regione Toscana

Nella Tabella 4.3 seguente si riporta la percentuale delle risorse utilizzate da ciascun richiedente, che ne indica, in un certo senso, la capacità organizzativa e di coordinamento con le aziende del territorio.

Comune	Percentuale di spesa del potenziale finanziamento
Firenze	82,9%
Grosseto	9,0%
Livorno	47,3%
Prato	85,7%
Siena	100%

Tabella 4.3 – Percentuale di risorse utilizzate dagli Enti richiedenti

La tabella precedente mostra come il Comune di Siena sia uno dei pochi ad aver speso l'intero importo assegnato (in Italia sono tre soli comuni).

5. INDIVIDUAZIONE DELLE BUONE PRATICHE DI MOBILITY MANAGEMENT A LIVELLO REGIONALE, NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Di seguito si riportano alcune buone pratiche relative al Mobility Management. Le buone pratiche possono essere relative alla qualità e dettaglio ed altri aspetti del Piano Spostamenti Casa-Lavoro/Casa-Scuola (PSCL/PSCS) effettuato da un'Ente oppure alle singole azioni previste nel Piano e/o effettuate dal Mobility Manager oppure ad altri elementi singolari presenti in particolari studi di Mobility Management.

5.1 BEST PRACTICES RELATIVE ALLA STESURA DEI PIANI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

A. Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del Comune di Livorno (Mobility Management Aziendale: Dott.ssa Elga Pellegrini)

Il presente Piano ha seguito quanto previsto dalle Linee Guida ministeriali ed ha introdotto una serie di elementi singolari che meritano una sottolineatura. In primis **il questionario proposto ai dipendenti è stato condiviso con il Mobility Manager d'Area della Provincia di Livorno**, in modo da avere dati dello stesso tipo e poter integrare gli stessi nelle analisi locali e d'area vasta (si veda la figura 5.1).



PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO
PROGETTARE LA MOBILITÀ AI TEMPI DEL COVID-19



Figura 5.1 – La prima parte del questionario casa-lavoro condiviso fra Comune e Provincia di Livorno

La stessa figura 5.1 mostra le diverse fasi del questionario, in modo da far capire fin da subito al dipendente le informazioni richieste e non ‘lanciarlo’ in modo del tutto sconosciuto alla compilazione del questionario. Inoltre, il questionario chiede la matricola del dipendente, in modo da poter individuare azioni precise verso lo stesso ed **instaurare una relazione uno a uno fra il Mobility Manager ed il singolo dipendente.**



Tale fattore ha permesso di:

- individuare dipendenti che non possiedono alcun mezzo di trasporto (auto, moto, bici) e poter attuare azioni ad hoc (specialmente relative all’Asse 3: Favorire la mobilità ciclabile e la micro-mobilità) per questa specifica fascia di dipendenti;
- all’interno dell’Asse 2: Favorire l’uso del trasporto pubblico, di determinare quali dipendenti hanno il TPL a propria disposizione ed individuare le linee e le corse sia in andata e ritorno, in coincidenza con il proprio orario lavorativo. Questo è un elemento importante in

quanto spesso il dipendente neppure conosce la possibilità di avere il TPL a disposizione e poterlo informare (da parte del Mobility Manager) nel dettaglio, fornendo gli orari delle corse insieme alle emissioni evitate ed ai costi risparmiati, risulta un bell'incentivo all'utilizzo del TPL, oltretutto a costo zero per l'azienda. Nella seguente figura 5.2 sono indicati esempi di percorsi individuati per due dipendenti relativi a percorsi in bus oppure in multimodalità bus+treno.

ID: [REDACTED] - Percorso Ferro-Gomma

L'utente deve andare presso la stazione ferroviaria di Rosignano in auto, parcheggiare e prendere il treno.

Tipo	Linea	Orario Partenza	Orario Arrivo
Andata 1	Rosignano-Livorno Treno	07:04	07:27
Andata 1	LAM BLU	07:37	07:49
Andata 2	Rosignano-Livorno Treno	07:37	07:53
Andata 2	LAM BLU	08:07	08:19
Ritorno 1	LAM BLU	13:27	13:40
Ritorno 1	Livorno- Rosignano Treno	14:00	14:15
Ritorno 2	LAM BLU	13:57	14:10
Ritorno 2	Livorno- Rosignano Treno	14:29	14:49
Ritorno 3	LAM BLU	17:03	17:16
Ritorno 3	Livorno- Rosignano Treno	17:32	17:54

ID: [REDACTED] - Percorso Gomma

Tipo	Linea	Orario Partenza	Orario Arrivo
Andata 1	105	06:56	07:23
Andata 2	105	07:22	07:56
Andata 3	105	07:46	08:13
Ritorno	105	14:08	14:34

Figura 5.2 – Due esempi di possibili percorsi mediante i trasporti pubblici esistenti

Interessante è notare come, nel totale di utenti 'non sostenibili' rispondenti al questionario e residenti a più di 5 chilometri dalla sede lavorativa, il 60% ha la possibilità, con diverso 'sforzo', di accedere all'offerta di trasporto pubblico.

- effettuare la diretta identificazione dei gruppi di dipendenti verso i quali incentivare il car-pooling, verificando la compatibilità degli orari lavorativi e delle percorrenze sull'asse casa-lavoro. Nella figura 5.3 sono rappresentati due esempi di cluster di dipendenti individuati.

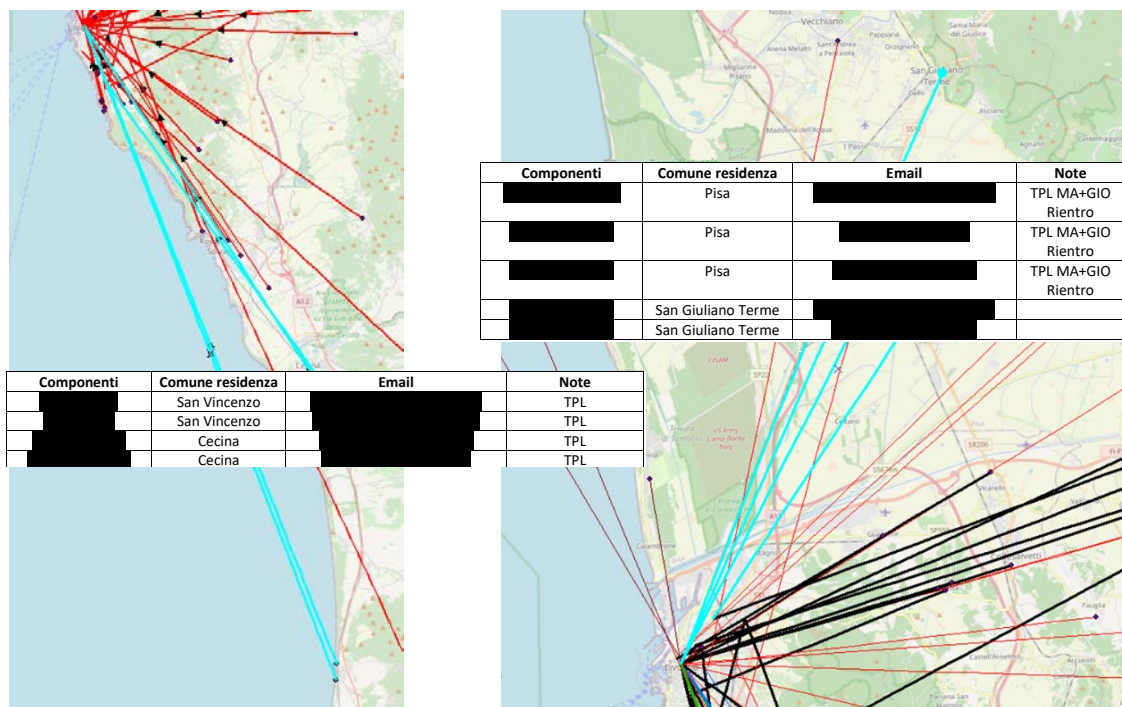


Figura 5.3 – Esempio di due cluster di utenti costituenti possibili pool

Mediante questa soluzione sono stati organizzati 9 pool di dipendenti coinvolgendo il 53% dei dipendenti non sostenibili, dei quali il 34% non aveva neppure la soluzione del Trasporto Pubblico a disposizione.

B. Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro d'area vasta della Provincia di Livorno (Mobility Management d'Area: Dott.ssa Irene Nicotra)

La particolarità di questo PSCL è dovuta al fatto che esso non si riferisce al PSCL aziendale dell'Ente provinciale ma, bensì, al PSCL relativo alle aziende di maggior dimensioni localizzate sul proprio territorio, comprese anche quelle interne al Comune di Livorno (ed obbligate da Decreto a fare il PSCL) ovvero un **PSCL di livello di Area Vasta** che analizza la distribuzione dei dipendenti delle aziende sulla base dei dati derivanti dallo stesso questionario condiviso con il Comune di Livorno.



Il PSCL si basa su una Struttura di Governance comune per tutti i comuni della provincia che hanno firmato una convenzione per demandare alla provincia il coordinamento della pianificazione della mobilità a livello inter-comunale. Questa struttura prevede, oltre al Mobility Manager Provinciale, una sottostruttura di Mobility Manager dedicati a particolari territori (per esempio è già esistente il MM dell'area elbana ed in fase di nomina quello della Costa degli Etruschi). Tutti i MM periferici si interfacciano con il MM d'Area Vasta centrale. Quindi l'esistenza di questa prima **Struttura di Governance del Mobility Management d'Area** è già una prima buona pratica e nasce dal fatto che particolari territori necessitano di personale con conoscenze locali di dettaglio). Una seconda buona pratica è la **condivisione dei dati fra comune e provincia**, in modo che alcune informazioni anche su aziende obbligate a fare il PSCL siano nelle mani anche della Provincia e permettano di costruire soluzioni multi-aziendali di Area Vasta non possibili per il Comune; si parla per esempio di nuove linee del TPL che integrano dipendenti di diverse aziende o cluster di utenti in car-pooling. Nella tabella si riportano le 26 aziende coinvolte nel questionario:



Azienda
Accademia navale
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE
Scuola Bartolena via Bois
BIBLIOTECA LABRONICA
Circolo didattico Benci
CIRCOLO DIDATTICO LA ROSA
Comune di Cecina
Comune di Livorno
COMUNE DI LIVORNO
Comune di Rosignano Marittimo
Comune di Piombino
COOPERATIVA ITINERA
Ispra
ISTITUTO Scolastico BARTOLENA
Istituto Scolastico Enriques
ISTITUTO MUSICALE MASCAGNI
ITC Vespucci
ITI GALILEI
LAVIOSA CHIMICA MINERARIA SPA
Liceo Classico Niccolini
MARTERNERI S.P.A.
PROVINCIA DI LIVORNO
Teatro Goldoni
TERMINAL DARSENA TOSCANA
VIGILI DEL FUOCO Livorno
VII CIRCOLO CARDUCCI

Tabella 5.1 – Le Aziende coinvolte nel PSCL d'Area Vasta

Nella figura seguente si riporta la metodologia adottata che ha visto, in primis l'individuazione di 12 **pool di utenti inter-aziendali** (si veda la figura 5.4), grazie alla collaborazione dei singoli Mobility Manager Aziendali.



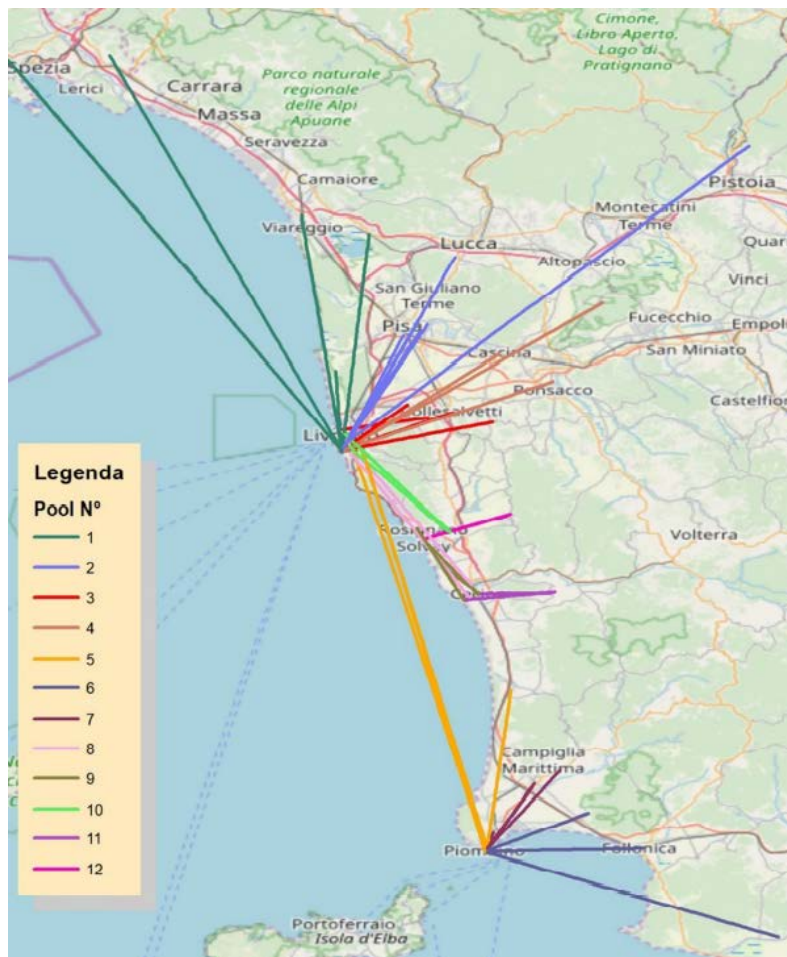


Figura 5.4 – Esempio di cluster di dipendenti inter-aziendali

La metodologia applicata ha visto poi **l'individuazione di nuove corse del Trasporto Pubblico capaci di portare dipendenti di diverse aziende** (si veda la corsa organizzata, mediante algoritmi di Vehicle Routing, per dipendenti del Comune di Piombino facenti capo a due diverse sedi aziendali e a tre diversi turni lavorativi).

L'algoritmo di routing, a partire dalle informazioni sugli orari di ingresso lavorativo e sulla localizzazione della residenza/domicilio e della sede aziendale dei diversi dipendenti, è stato vincolato in modo che i percorsi non eccedessero i 30 minuti, che l'arrivo al posto di lavoro fosse dai 5 a 15 minuti prima dell'ingresso e lo stesso per l'uscita lavorativa; inoltre, è stata considerata una diminuzione di capacità dei mezzi dovuta alle regole pandemiche e la velocità commerciale ricavata dal Programma di Esercizio degli attuali servizi di TPL in essere.



Il risultato ha visto, solo per questo esempio, l'individuazione di tre corse consecutive (si veda la figura 5.5) capaci di portare complessivamente 27 dipendenti con veicoli della capacità di 18 passeggeri e singole corse di circa 19 chilometri di percorrenza ed una durata complessiva di 36 minuti (in pratica si è ricavata una frequentazione minima di 0,47 pass/km).

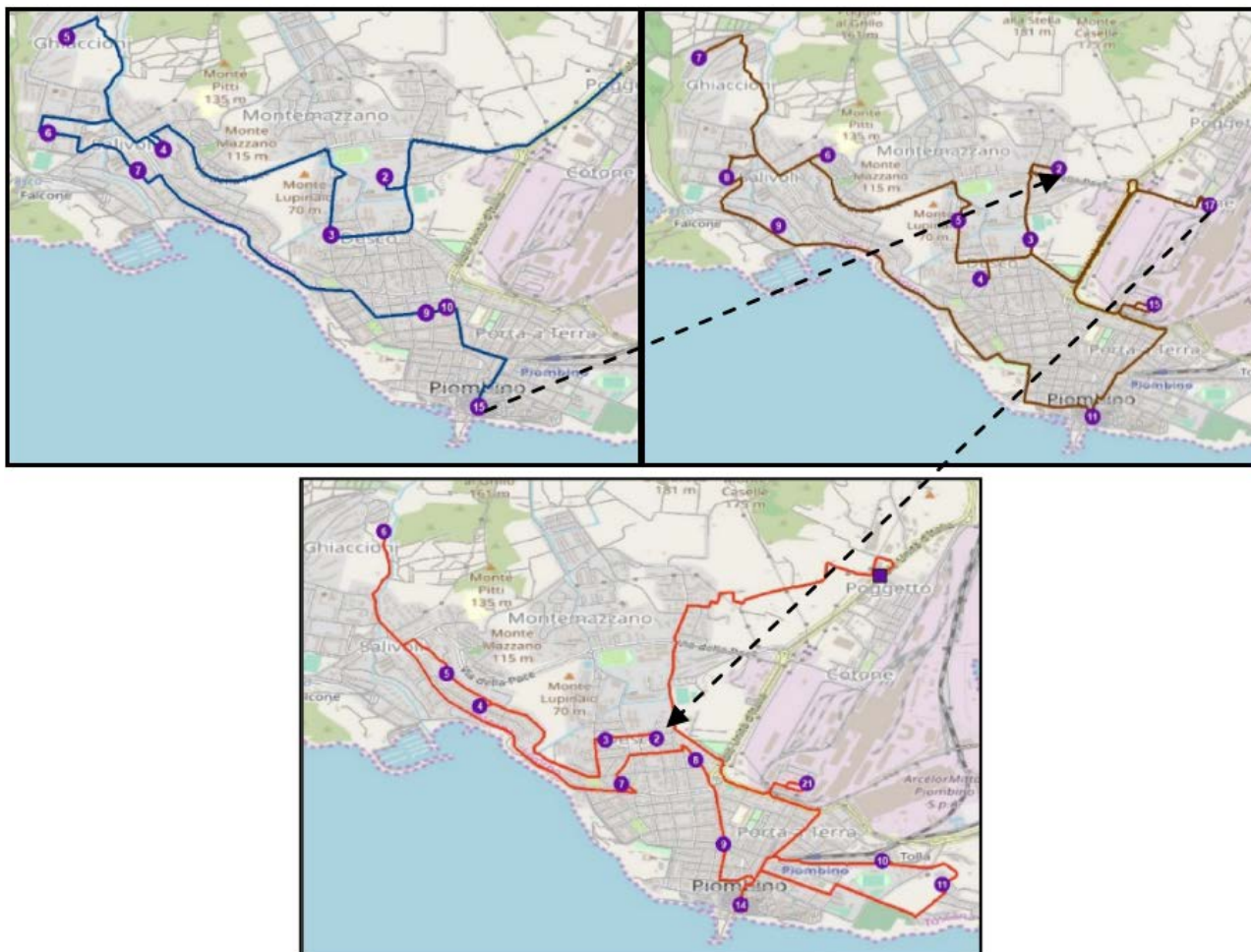


Figura 5.5 – Le tre corse individuate (in tratteggio ci sono i tratti di connessione fra le diverse corse)

C. Il PSCL dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare – INFN



L'INFN è un Istituto composto da un totale di 35 sedi fra Laboratori, Sezioni, Consorzi e Centri dislocate in tutta Italia. **La struttura ha costruito un sistema di gestione del Mobility Management,**



nominando un Mobility Manager-MM per ogni sede, anche se non obbligata ad effettuare il PSCL da normativa (come da comma 3 art.3 del DM 12/05/2021),

tre collaboratori dei diversi MM ed un coordinatore nazionale di tutti i MM. Grazie a questa struttura, si è centralizzata la formazione dei MM che si è svolta con ISPRA (2021), Euromobility (2023) o con corsi on-site previsti nel 2023. Inoltre, sono state gerarchizzate anche le misure del PSCL come segue:

- Misure del PSCL di Struttura: sono azioni dovute a particolari sperimentazioni e/o specificità locali quali rimodulazione orari lavorativi, entrata in rete con università locale ed altro;
- Misure del PSCL Nazionali: anticipo di cassa per sconti su TPL, CNMS-Commissione Nazionale Mobilità Sostenibile, Fondo centrale per la mobilità, etc..

D. La fase di Monitoraggio del PSCL – Il caso ARPAV

Alcune aziende, partite fin dal 2020 con i primi PSCL, hanno già avviato la fase di monitoraggio, obbligatoria da normativa.

Una di queste è la sede veneta di ARPA che ha svolto il primo PSCL nell'anno 2020-2021 ed il secondo nell'anno 2021-2022, avendo già la **possibilità di evidenziare dei trend relativi agli effetti ed impatti delle misure attuate** e poter stabilire più coscientemente dei target realistici e raggiungibili.



La figura 5.6 seguente mostra il confronto fra i livelli di spostamento unimodale dei dipendenti ARPAV.

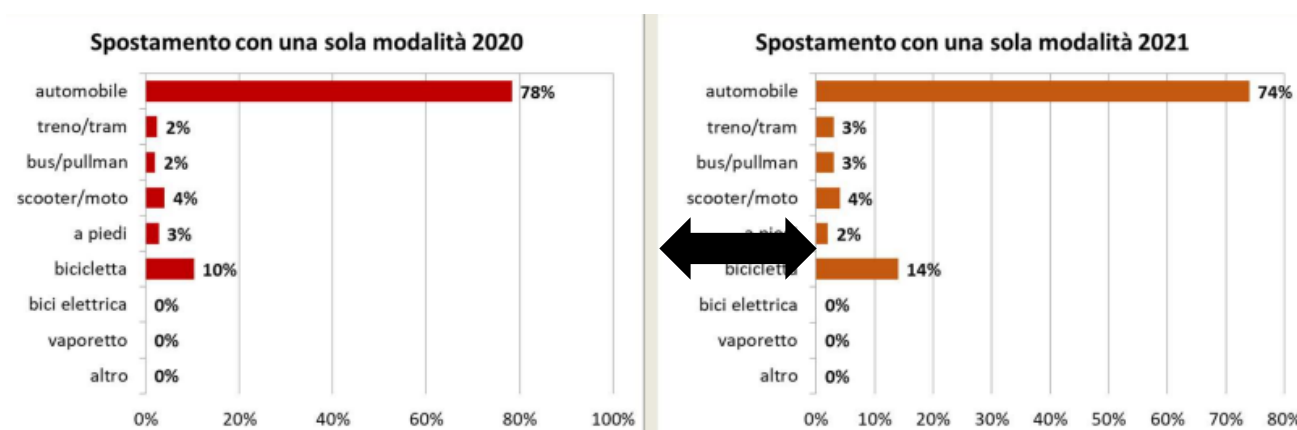


Figura 5.6 – Il confronto fra gli spostamenti unimodali in due diversi anni

Come risulta evidente si ha la diminuzione dell'uso dell'auto del 4% (dal 78 al 74%), un incremento dell'uso del TPL ferro/gomma del 2% (dal 4 al 6%) ed un incremento nell'uso della bicicletta del 4% (dal 10 al 14%). Questi dati hanno

permesso, nel PSCL del 2022 di aggiornare gli obiettivi, potendo passare ad un obiettivo del 20% di utenti in bici per l'anno successivo.

5.2 BEST PRACTICES SU MISURE ADOTTATE NEI PSCL/PSCS

In questa sezione si riportano buone pratiche di singole azioni inserite all'interno di PSCL/PSCS e di varia tipologia (azioni di breve-medio periodo, azioni di tipo strategico sul lungo periodo ed altro).

A. Azione di premialità delle buone pratiche di mobilità casa-lavoro/scuola a livello aziendale

In relazione alle **azioni di premialità**, la società NIVI srl di Firenze, che si occupa di recupero del credito degli Enti Pubblici, ha organizzato, mediante il proprio Mobility Manager



Aziendale, un'azione di incentivazione all'utilizzo della mobilità sostenibile per i propri dipendenti. Tale azione è meritevole in quanto è stata fatta incentivando la mobilità sostenibile in modo multimodale, coinvolgendo la mobilità ciclo-pedonale, ferroviaria e mediante il trasporto pubblico su gomma.

La sede, infatti, si trova a poco più di due chilometri dalla stazione Santa Maria Novella di Firenze e, quindi, è importante incentivare i flussi ciclo-pedonali di coloro che risiedono in centro a Firenze ma anche il trasporto locale ed extraurbano mediante modalità multimodale (tramvia più piedi/bici oppure treno/bus extraurbano più piedi/bici) per i dipendenti pendolari da aree più distanti.

Oltre il 20% dei dipendenti ha partecipato al sistema di premialità riportando i seguenti risultati, raccolti nei primi tre mesi di applicazione del sistema di premialità (dal 15/04/2022 al 29/07/2022):

- Totale tracce valide: 2.119
- Totale tracce non valide: 49
- Partners coinvolti nel sistema di premialità (sconti su pranzo o altro): 4
- CO2 risparmiata: 1.925 kg
- Totale percorrenze monitorate: 25.423km

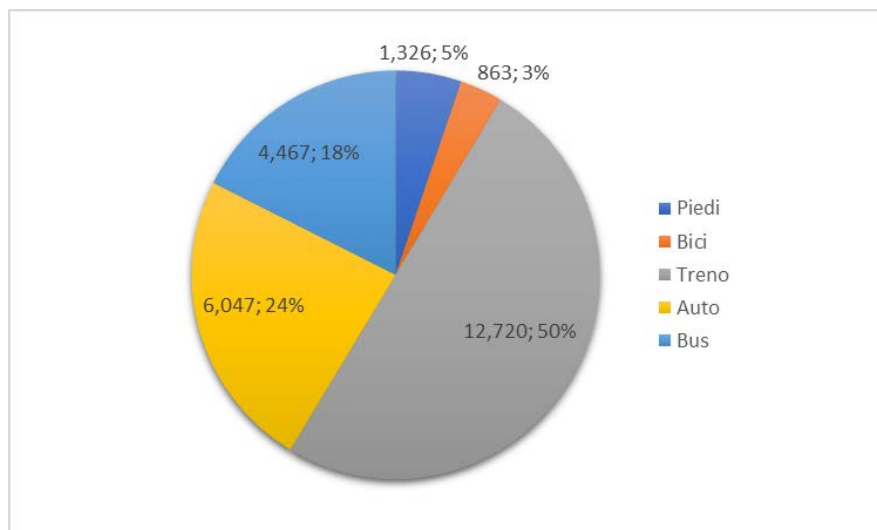


Figura 5.7 – Lo split modale dei partecipanti (valore assoluto e percentuale)

Il sistema di premialità in esame costituito dalla piattaforma GOODGO (<https://www.goodgo.app/>) della società Spin-off dell'Università di Pisa e start-up innovativa denominata Ecogeko srl (www.ecogeko.com) è di per sé una buona pratica in quanto permette di incentivare la mobilità sostenibile in modo multimodale e di tenere traccia dei percorsi effettuati, divenendo anche uno strumento di tracciamento della mobilità utile anche in fase di monitoraggio degli effetti del PSCL (si veda la figura 5.8).

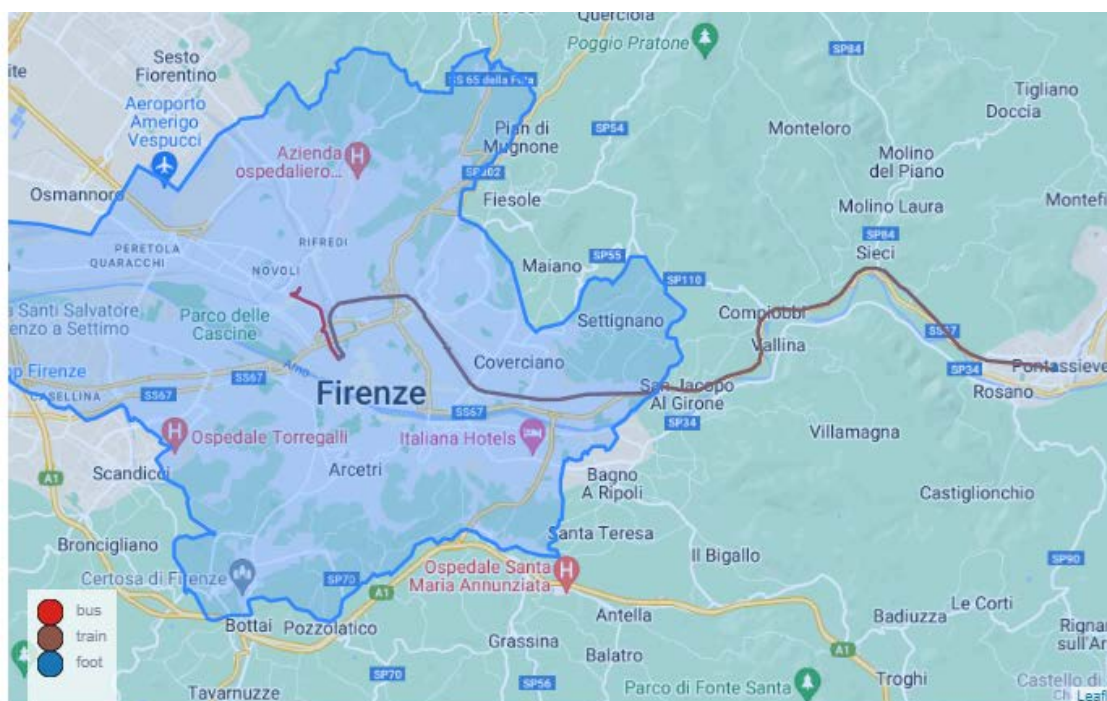


Figura 5.8 – Esempio di percorso multimodale tracciato dal sistema

B. Gestione avanzata della rete di più sedi aziendali



Un esempio di gestione coordinata del **Mobility Management aziendale** ha coinvolto la rete delle sedici sedi Inail, attualmente dislocate in tutta Italia come da figura 5.9.



E' stato sviluppato un Centro di Competenza con specialisti di mobilità che rispondono (on demand) a dubbi e chiarimenti dei diversi Mobility Manager, un Gruppo di Supporto Tecnico che effettua reportistica e gestisce la comunicazione intra-aziendale ed una Struttura denominata Corporate Mobility Manager che elabora obiettivi, pianificazione ed altre informazioni (si vedano le figure 5.10 e 5.11).



Figura 5.9 – La rete delle sedi Inail

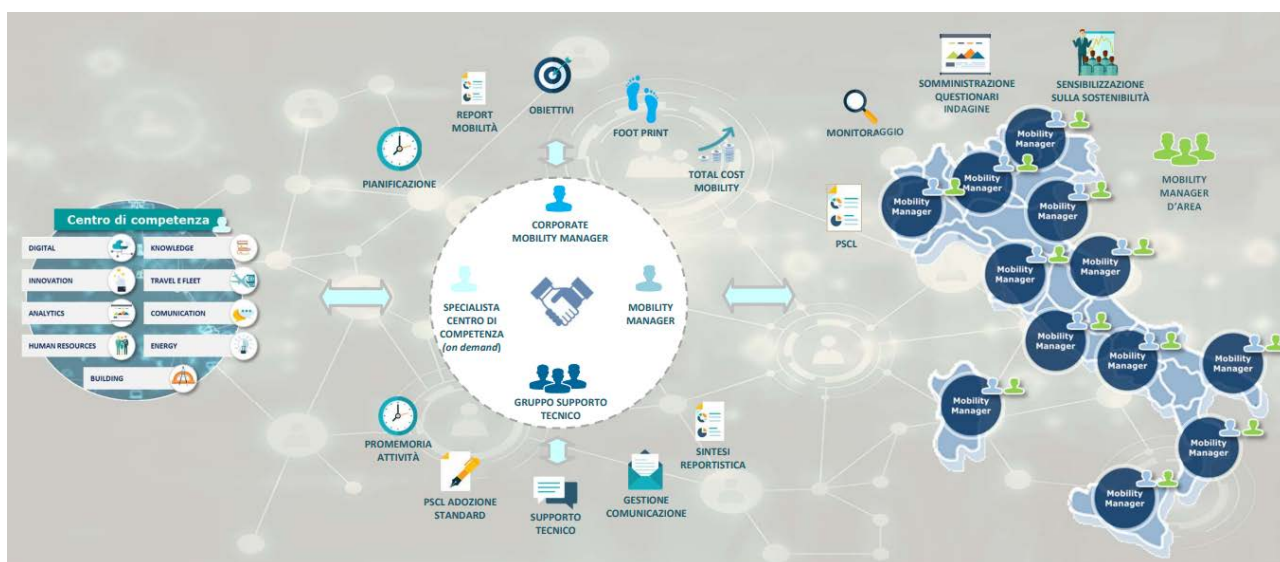


Figura 5.10 – La struttura di coordinamento dei Mobility Manager di INAIL (fonte: Ioffredi Domenico, INAIL)

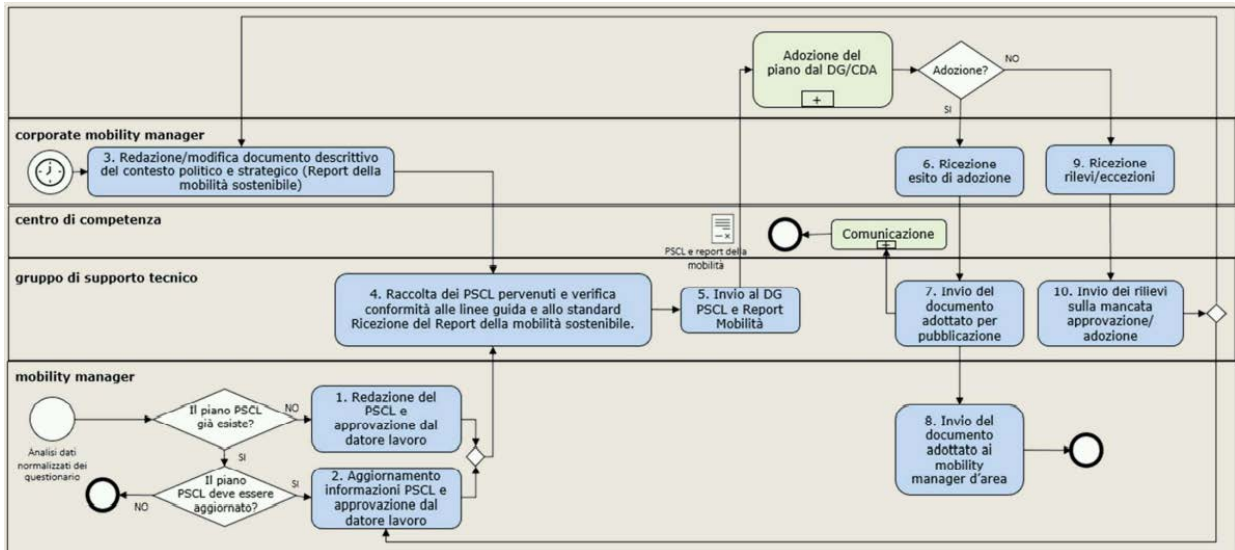
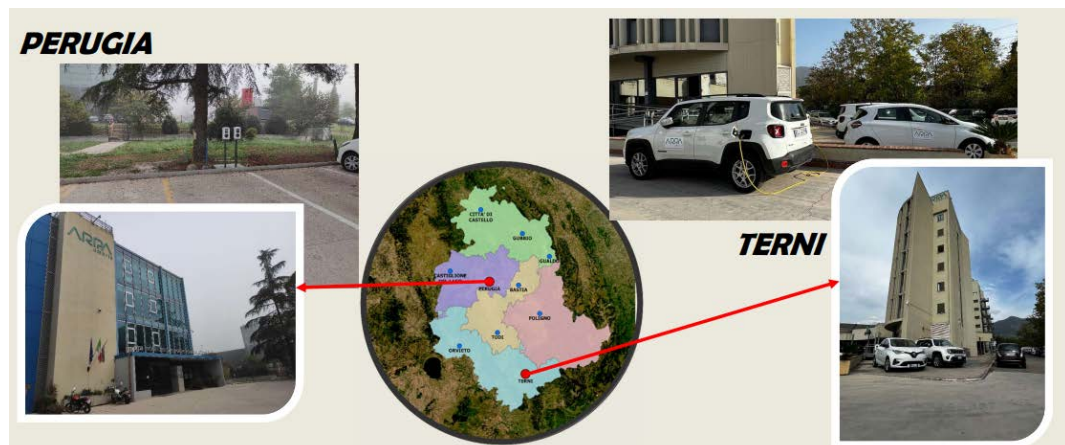


Figura 5.11 – Processo di predisposizione ed aggiornamento del PSCL
(fonte: Ioffredi Domenico, INAIL)

Come evidente dalla figura 5.10, la struttura elaborata permette di ottimizzare le risorse interne, di omogeneizzare le analisi fatte a livello di singola sede e di alleggerire il lavoro il singolo Mobility Manager che deve focalizzarsi sugli elementi di specificità locale della mobilità e non su reportistica, stesura del questionario ed altro.

C. Cambio del Parco Veicolare

Questa azione è stata svolta da Arpa Umbria, che ha le sedi centrali a Perugia e Terni oltre ad altri otto Dipartimenti diffusi in tutta la Regione. L'azione preliminare, ma necessaria, è stata quella di dotare le due sedi principali di colonnine per la ricarica di auto elettriche (si veda la figura 5.12).



*Figura 5.12 – Installazione di centraline di ricarica di veicoli elettrici
(fonte: Longhi e Stufara, ARPAU)*

Successivamente si è passati alla **modifica del parco veicolare**, dismettendo nel 2022 17 veicoli ad alimentazione a benzina o gasolio (altri 5 veicoli a Gasolio saranno dismessi nel 2023), e sostituendoli con 13 veicoli (2 full electric e 11 ibridi), diminuendo le emissioni di CO2 in media da 148 gr/km a 83 gr/km, con una diminuzione del 44%.



D. Azione di premialità delle buone pratiche di mobilità casa-lavoro/scuola a livello cittadino

Le applicazioni a livello cittadino di sistemi di premialità per incentivare gli spostamenti casa-lavoro o casa-studio sono oramai molteplici, partendo dalle prime esperienze fatte nel 2017 a Bologna con il progetto Bella Mossa, basato sulla piattaforma di premialità BetterPoints fino alle più recenti applicazioni che spaziano in tutta Europa.

Quella che vogliamo presentare nel dettaglio è l'applicazione organizzata dal Comune di Pisa, perché rappresenta un **progetto di azione di premialità** e non solo l'applicazione semplice di una piattaforma di premialità.



In questo caso il Comune, all'interno del progetto finanziato dal Ministero dell'Ambiente denominato Mobilitando Pisa, basandosi sul fatto che il primo ostacolo alla partecipazione ad una gara di premialità è l'iscrizione alla stessa, ha organizzato una serie di premi che vengono consegnati dal Comune stesso ai cittadini dopo l'iscrizione, costituiti da:

- un abbonamento settimanale per il noleggio gratuito dei monopattini in sharing (per entrambe le aziende presenti nel territorio comunale);
- un sensore antifurto per le bici, che ne costituisce una targa indelebile (si veda il sito www.savemybike.app)



Figura 5.13 – La parte della Dashboard che ricorda la compilazione del modulo per accedere al premio di ingresso

Inoltre, all'iscrizione l'utente, per poter accedere al premio, deve riempire un breve questionario (si veda la figura 5.14) in modo da poter, successivamente, valutare il reale impatto generato dall'azione ed inserirlo in fase di monitoraggio.

Spesso, invece, i PSCL indicano genericamente le emissioni evitate dai 'ciclisti' come risultato dell'azione, senza andare a vedere se tale risultato deriva veramente da un cambiamento di abitudini di spostamento indotto dall'azione in esame.

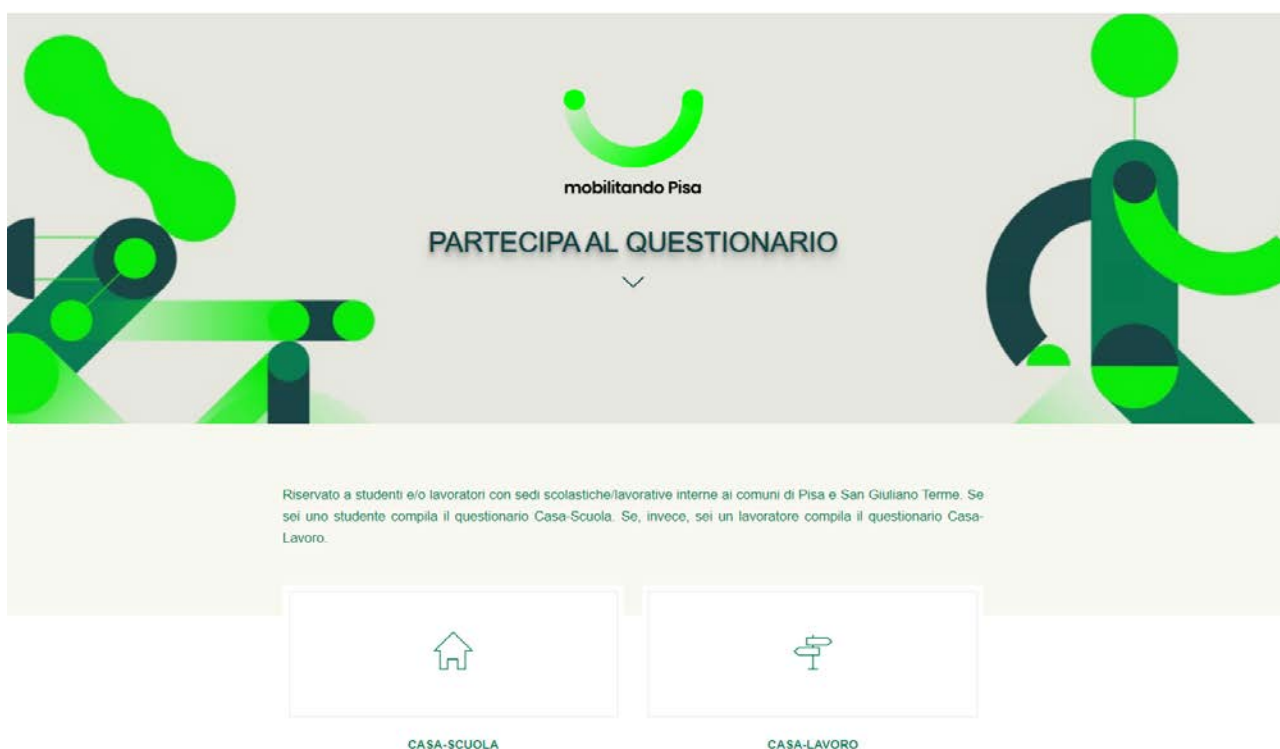


Figura 5.14 - Il questionario da compilare all'iscrizione per ricevere il premio

E. Bike and Walk 2 Work un binomio democratico

La letteratura del Mobility Management ultimamente si concentra sulla parola Bike2Work che, oramai, è quasi divenuta una moda. Molte aziende/istituti organizzano gare per incentivare l'utilizzo della bicicletta nei percorsi casa-lavoro/casa-scuola. Il problema di questa soluzione, sempre da vedersi in ottica positiva ma per noi parziale (si veda il capitolo 6 a riguardo) è la non incentivazione dei percorsi pedonali, spesso di lunghezza simile ai ciclabili, meno invasivi per l'arredo urbano cittadino e, quindi, legittimi di altrettanta attenzione.

L'ARPAP (sezione piemontese dell'ARPA) è una delle poche aziende ad aver organizzato una **gara bike+walk2work**. Hanno avuto 56 dipendenti che utilizzavano la bici e 13 che si recavano al lavoro a piedi. Al raggiungimento di 200 chilometri percorsi in bici oppure 70 chilometri percorsi a piedi, il dipendente accede ad un buono premio di 25 euro da spendere presso attività convenzionate.

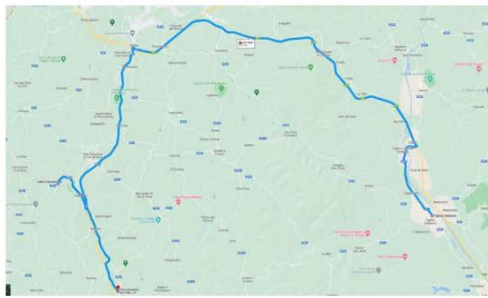


F. Collaborazione Città Metropolitana - Aziende

Il caso delle due aziende Laika e LCI Italia, localizzate all'interno della Città Metropolitana di Firenze mostra come il Mobility Manager d'Area Vasta (nel caso in esame l'Ing. Alberto Berti della Città Metropolitana) possa portare ad incrementare i possibili risultati rispetto al quadro di azioni fattibili dal singolo Mobility Manager Aziendale.

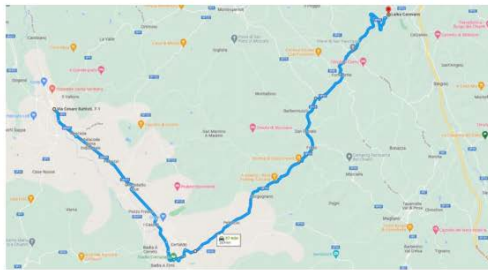
Le due aziende suddette, localizzate nel comune di S.Casciano in Val di Pesa, hanno inviato una richiesta alla Città Metropolitana, di avviare un percorso condiviso di pianificazione della mobilità dei dipendenti mediante Trasporto Pubblico. Le analisi effettuate, relative agli orari di ingresso, alla distribuzione del personale, ai percorsi ed alla capacità dei mezzi ad oggi circolanti, hanno portato alla definizione di due nuove corse del TPL, i cui percorsi sono indicati nella figura 5.15.

Dimensionamento Nuovo Servizio TPL: Valdarno Superiore – Laika_Ponte Rotto_Laika Sambuca



Nuova linea di TPL Valdarno-Laika	
Distanza Percorso	57 km
Numero giorni di servizio	210 gg
Costo al Km del servizio	2,05 €/km (netto IVA)
n° coppie al giorno di Servizio	1/2 coppia corsa
Totale percorrenze annue	23940/47880 bus*km/anno
Totale costo annuo	49.077,00/98.154,00 €/anno (netto IVA)

Dimensionamento Nuovo Servizio TPL: Valdarno Superiore - Castelfiorentino-Certaldo-Laika



Nuova linea di TPL Castelfiorentino – Certaldo -Laika	
Distanza Percorso	47 km
Numero giorni di servizio	210 gg
Costo al Km del servizio	2,05 €/km (netto IVA)
n° coppie al giorno di Servizio	1/2 coppia corsa
Totale percorrenze annue	19740/39480 bus*km/anno
Totale costo annuo	40.467,00/80.934,00 €/anno (netto IVA)

Figura 5.15 – Il dimensionamento dei due nuovi servizi di TPL

5.3 BEST PRACTICES DERIVANTI DA PROGETTI NAZIONALI/INTERNAZIONALI

A. The EPOMM-European Platform On Mobility Management

EPOMM è la **piattaforma europea sulla gestione della mobilità**, una rete di governi dei paesi europei impegnati nella gestione della mobilità (MM). Sono rappresentati dai ministeri responsabili del MM nei loro Paesi. EPOMM è un'organizzazione internazionale senza scopo di lucro con sede a Bruxelles (BE).



EPOMM si impegna ad integrare il MM nelle nostre politiche nazionali ed a promuoverlo anche su scala europea così come nelle città e regioni costituendo il "ponte" tra politica e pratica; tra fornitori di conoscenza e implementatori di conoscenza; e tra decisori urbani, regionali, nazionali ed europei.



I membri di EPOMM hanno concordato i seguenti **obiettivi**:

Promuovere MM come ponte di collegamento, diventando il punto focale per le istituzioni europee, i governi nazionali, le città e le regioni quando cercano consulenza e competenze pratiche sulla gestione della mobilità, in particolare nell'integrazione del MM nei piani urbani di mobilità sostenibile e nelle strategie di mobilità nazionali ed europee;

Promuovere e sostenere lo scambio di conoscenze e apprendimenti sulla gestione della mobilità tra responsabili politici, soggetti interessati, esperti e professionisti, tra autorità comunitarie, autorità nazionali e città

- Fornire la Conferenza europea annuale sulla gestione della mobilità (ECOMM) come il principale evento europeo per riunire professionisti, decisori ed esempi di migliori pratiche innovative da tutta Europa, ma anche per connettersi con iniziative globali pertinenti
- Networking e cooperazione per MM
- Facilitare MM con servizi e strumenti

- Sviluppare ulteriormente EPOMM come hub per gli audit delle politiche di formazione e mobilità, con una serie di materiali di facile utilizzo tra cui servizi di formazione e tutoraggio, banche dati di audit e revisori, incontri di formazione e di rete incentrati sull'integrazione del MM nelle aree urbane sostenibili, nazionali ed europee Piani di mobilità
- Fornire ai decisori strumenti e competenze per integrare la gestione della mobilità nella pianificazione urbana, regionale, nazionale e dell'UE e attraverso un'ampia diffusione degli strumenti sviluppati all'interno di EPOMM
- Portare MM nell'agenda europea
- Stabilire un dialogo regolare con la CE e il PE sulle questioni chiave della mobilità e dei trasporti per discutere il potenziale e il ruolo della gestione della mobilità per conseguire una mobilità sostenibile nell'UE, nei suoi Stati membri e nelle città, nonché identificare e promuovere le azioni politiche necessarie per un'ampia implementazione di MM.
- Fornire il know-how e le posizioni di EPOMM all'interno dei processi dell'UE rilevanti per la mobilità e i trasporti e all'interno di documenti strategici chiave come il Libro bianco sui trasporti, il piano d'azione sulla mobilità urbana, i SUMP, le TEN, i Fondi strutturali e le loro attività di attuazione al fine di garantire un'integrazione della gestione della mobilità
- Cooperare con i paesi europei e gli Stati membri dell'UE, in particolare con le Presidenze dell'UE, per aumentare la consapevolezza delle potenzialità positive della gestione della mobilità e delle possibili azioni necessarie per promuovere la gestione della mobilità affinché diventi un elemento chiave delle politiche europee.
- Proporre l'elaborazione di un Masterplan europeo per il MM come strumento strategico per sviluppare ulteriormente il MM, diffondere le migliori pratiche e promuovere l'integrazione del MM nelle politiche dell'UE, dei suoi stati membri e delle città.

B. RUS - Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile

Promossa dalla CRUI - Conferenza dei Rettori delle Università Italiane - che durante l'Assemblea generale del 21 luglio 2016 approva ufficialmente l'accordo per la costituzione della Rete, la RUS - Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile è la prima esperienza di coordinamento e **condivisione tra tutti gli Atenei italiani** impegnati sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale. Essa riunisce 97 Istituzioni universitarie.

Grazie alla rete è stata fatta una indagine sugli spostamenti casa-università estesa contemporaneamente a 51 Università con 114.000 risposte con risultati molto interessanti, che hanno evidenziato le differenze fra le diverse realtà universitarie nazionali (figura 5.16).

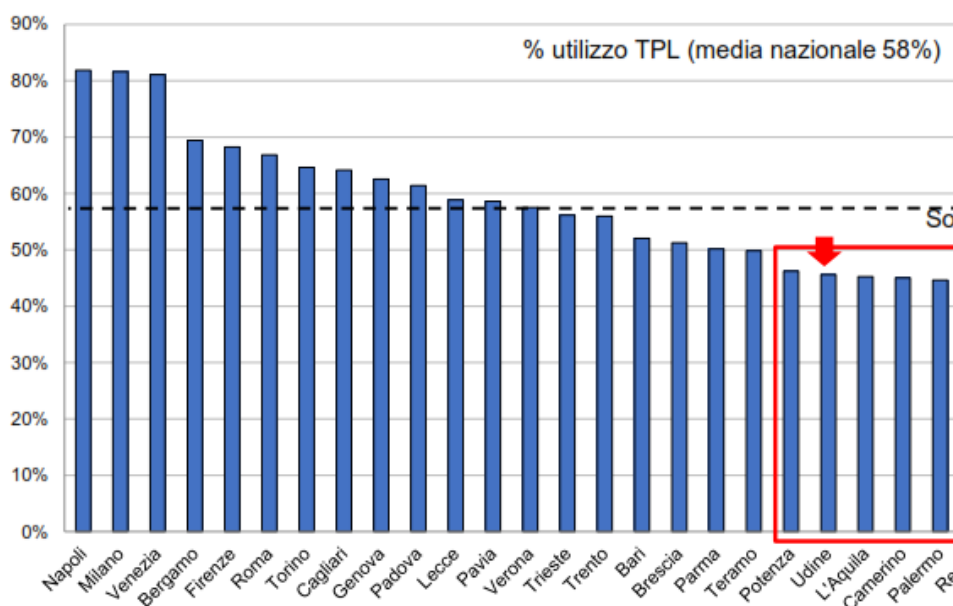


Figura 5.16 – Utilizzo del TPL negli spostamenti casa-università (fonte: Colleoni M., Università degli Studi di Milano Bicocca)

C. U-MOB

U-MOB LIFE è un progetto europeo finanziato dalla Commissione Europea all'interno del programma LIFE. Il suo scopo è la **creazione di**



un network universitario internazionale per facilitare lo scambio e il trasferimento di conoscenze sulle buone norme della mobilità sostenibile tra le università europee. Questo network servirà come strumento per la riduzione delle emissioni di CO2 grazie a un miglioramento degli spostamenti della comunità universitaria. Il progetto è terminato il 31/12/2021 ma la rete costituita, composta da 85 Università (di cui 22 italiane) continua a scambiarsi buone pratiche di mobilità sostenibile ed a fare una graduatoria della sostenibilità dei vari atenei mediante un sistema di indicatori di mobilità che il singolo Istituto deve riempire.



Il progetto fornisce materiale per la comunicazione (video, leaflet, etc..) verso i dipendenti/studenti in molte lingue.

Inoltre, sono presentati materiali per fare campagne di sensibilizzazione tematiche (pedonalità, Trasporto Pubblico, etc..), una lista di buone pratiche a livello di mobilità universitaria, toll scaricabili relativi al questionario ed al calcolo delle emissioni di CO2.

D. La legge belga del 2003

Con una legge del 2003 il Governo belga ha obbligato tutte le aziende con più di 100 addetti totali (multiple sedi) a far compilare, nelle singole sedi con più di 30.000 dipendenti, un **questionario costruito a livello nazionale** dal Federal Public Service Mobility and Transport Department e la cui raccolta dati è iniziata nel 2005 principalmente via Internet (denominato HTWT-Home To Work Travel).



A livello nazionale l'85-90% delle aziende ha compilato il questionario con oltre 1,3 milioni di questionari compilati sul totale di 4,3 milioni di lavoratori del 2005; nel questionario, in dieci pagine si chiedono il luogo di residenza/domicilio, il luogo di lavoro, l'orario lavorativo e la sua tipologia (flessibile, fisso, irregolare o altro), il livello di split modale, problemi di accessibilità ed azioni di mobility management a cui hanno partecipato. I dati raccolti sono stati analizzati mediante avanzate tecniche statistiche (per esempio l'Analisi Fattoriale).

E. L'Azienda Infineon Technologies (periferia di Villach, Austria)

L'azienda Infineon, composta da 3.400 dipendenti e localizzata alla periferia della città di Villach (circa 62.000 abitanti), in Austria, ha introdotto una serie di azioni all'interno del suo PSCL denominato "Green Way":

- In accordo con il gestore del Trasporto Pubblico locale ha introdotto due diversi percorsi verso il centro della città Villach con una frequenza di 15 minuti e, successivamente, ha introdotto un incentivo all'utilizzo di tali servizi mediante scontistica;
- Ha sviluppato circa 800 stalli per il parcheggio delle biciclette oltre a sussidi economici per l'acquisto di e-bike;
- Ha riservato 100 posti auto per utenti del car-pooling
- Altri interventi come installazione di centraline di ricarica, incentivazione allo smart-working ed altro.

Il piano completo ha avuto l'effetto di diminuire l'utilizzo dell'auto privata del 26% (dal 76% al 50%).



F. *Il Mobility Management nel Parco Tecnologico dell'Andalusia (Spagna)*

Questa azione è meritevole di nota in quanto analizza un caso che, ad oggi, non è contemplato dalla normativa in vigore in Italia, ovvero un Parco Tecnologico (distante 13 chilometri dal centro di Malaga) al cui interno ci sono più di 600 aziende, molte delle quali sarebbero sotto la soglia dei 100 addetti (infatti, in totale ci sono 16.774 addetti con una media di 28 addetti ad azienda).

L'azione, svolta dal Gestore del Parco Tecnologico in collaborazione con il Comune di Malaga, ha visto l'elaborazione di **un PSCL cumulativo per tutte le aziende comprese nel Parco.**



Alcune azioni intraprese sono:

- Incrementare la connessione con il centro di Malaga mediante Trasporto Pubblico su gomma;
- Sviluppo di un sistema di noleggio gratuito di biciclette (obbligatoria registrazione e cauzione iniziale di 50€); questo sistema è utilizzato principalmente per muoversi internamente al Parco;
- Sviluppo di un sistema interattivo di car-pooling matching per incentivarne l'utilizzo;

- Implementazione di un ‘Mobility Centre’ che raccoglie dati, suggerimenti ed altre indicazioni dalle singole aziende.

G. Il Parco della Scienza e dell’Innovazione (Distretto Mozhaysky di Mosca, Russia)



Simile al caso precedente ma con un quadro di azioni di Piano molto diverso, alcune delle quali molto drastiche:

- Promozione del car sharing elettrico: collaborazione con servizi di car sharing di e-car come Belkacar, Delimobile, YouDrive;
- Incremento di infrastrutture per gli utenti dei mezzi ‘non-auto’, come parcheggi per bici, scooter, piste ciclabili (connessione con il centro di Mosca) ed altro;
- Implementazione di un servizio di bike-sharing low-cost (meno di 8 €/mese);
- Parcheggi non accessibili ad auto a gasolio

Sfortunatamente, non si hanno, ad oggi, informazioni sui risultati di entrambi le esperienze sopra riportate.

H. Piano Spostamenti Casa-Scuola nel West-Midlands (UK)

La scuola Primaria in esame si trova in ambito rurale e contiene dai 120 ai 150 bambini con età compresa fra i 3 e gli 11 anni, accompagnati a scuola principalmente dai genitori, con conseguente traffico e congestione nelle ore di ingresso ed uscita scolastica.

Le misure implementate sono:

- Programma “Walk to School Week” per incentivare gli spostamenti casa-scuola a piedi;
- Analisi della localizzazione delle residenze con questionario per i genitori;
- Sviluppo di due servizi Pedibus;
- Sviluppi di schemi Park&Stride (parcheggia e vai a scuola a piedi);
- Altre azioni di disseminazione e formazione ‘culturale’.



I risultati, riportati in figura 5.17, mostrano un netto calo dell'utilizzo dell'auto

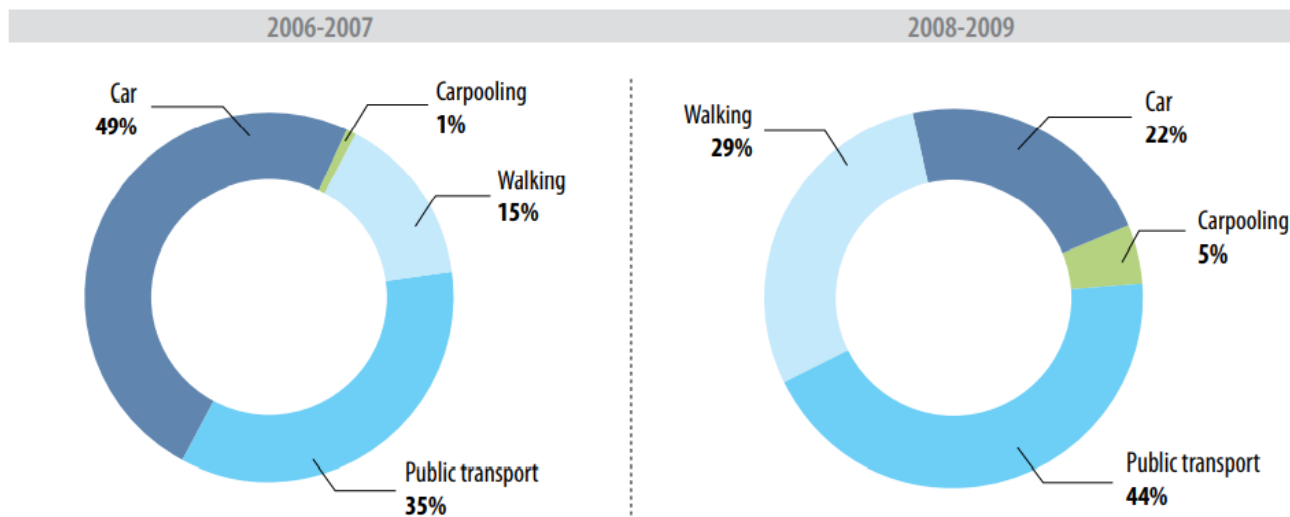


Figura 5.17 – Il cambiamento nel modal split indotto dalle azioni (fonte: United Nations, 2020)

I. Mobility Management in occasione di concerti (Bruxelles, Belgio)

Questa buona pratica di Mobility Management è relativa a due concerti, uno degli U2 ed uno dei Coldplay del 2017.

In occasione di questi eventi, la società organizzatrice degli stessi, accompagnata da una società/consulente esperta in mobilità, ha applicato azioni a livello di intera città, per incentivare l'accessibilità dello Stadio King Baudouin (a circa sei km dal centro di Bruxelles) in modo sostenibile. Questo anche perché lo stadio ha una capacità di 50.000 posti mentre i parcheggi disponibili sono meno di 10.000, con il rischio di bloccare totalmente la viabilità.



Tra le azioni troviamo:

- Implementazione di treni notturni;
- Estensione del servizio di treno, tramvia e bus al periodo notturno;
- Creazione di servizi di Park&Ride e di aree sorvegliate per il parcheggio delle bici;
- Incentivazione all'uso del treno passandone il costo da 18€ a 10€ con conseguente incremento a 20€ del costo del parcheggio;
- Promozione del car-pooling mediante applicazione apposita;

- Comunicazione adeguata alla cittadinanza ed ai nodi di interscambio modale.

I risultati hanno visto l'uso dell'auto solo per poco più di 5.000 casi mentre tra 16.000 e 20.000 hanno utilizzato il Trasporto Pubblico su Gomma cittadino, 5.000 il treno e 1.500 la bicicletta.

J. Gestione degli spazi di parcheggio aziendali nella Inficon AG (Balsers, Liechtenstein)

La società Inficon (225 dipendenti) si trova nella periferia di Balzers, nel Liechtenstein, a pochi chilometri dal confine svizzero. Il parcheggio a disposizione dei dipendenti ha una capacità di 120 posti e, spesso, si trova congestionato ed invaso dalle auto parcheggiate in modo 'anarchico' fuori dagli stalli.

Per questo l'azienda si è impegnata in un PSCL per diminuire sotto il 50% la percentuale di dipendenti che utilizzano l'auto.

Le azioni intraprese negli anni in vari PSCL sono:

- realizzazione di posti bici coperti e spogliatoi presso il luogo di lavoro;
- promozione del car-sharing con incentivi ai suoi utenti;
- Mobility Jackpot (gara a premi settimanale);
- Piano di gestione dei parcheggi, con:
 - Instaurazione di una tariffa per il parcheggio (240€/anno per coloro che non hanno alternativa all'auto, 480€/anno per gli altri);
 - Criteri di assegnazione personale degli stalli trasparenti e democratici e solo pochi posti non riservati:
 - Non essere a meno di 8-15 minuti a piedi dalla sede lavorativa;
 - Non essere a meno di tre km dalla sede in bici ed avere da superare un dislivello inferiore ai 50 metri;
 - Non avere una fermata del trasporto pubblico a meno di 600 metri ed un percorso totale pedonale fra andata e ritorno inferiore ai 900 metri;



- Tempo di spostamento con il trasporto pubblico non superiore a tre volte quello via auto e non più lungo di 60 minuti.

I risultati del Piano mostrano (si veda la figura 5.18) come l'uso dell'auto sia diminuito del 13% arrivando al valore desiderato del 50%. Tale cambiamento modale è interamente assorbito dal Trasporto Pubblico che passa dal 24 al 37% di utilizzo.

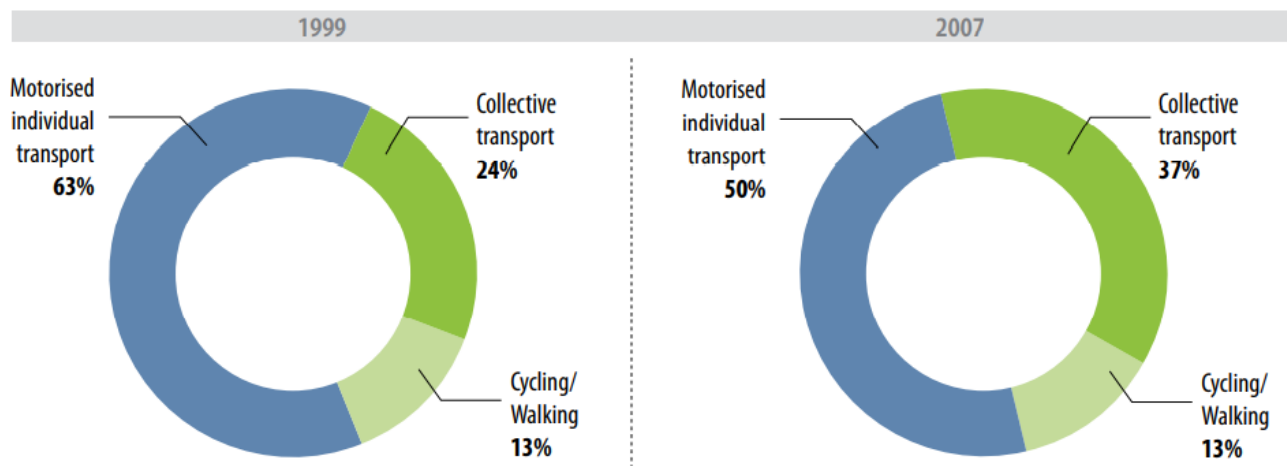


Figura 5.18 – Il cambiamento nel modal split indotto dalle azioni (fonte: United Nations, 2020)

6. ALCUNI SUGGERIMENTI UTILI PER IL MOBILITY MANAGEMENT

La ricerca delle buone pratiche di Mobility Management ha comportato l'analisi di molteplici studi e PSCL/PSCS. Da una lettura critica degli stessi si ritiene utile dare alcune indicazioni sulla stesura dei PSCL, sia in riferimento alla loro organizzazione generale che nell'individuazione e progettazione delle singole azioni.

Tali indicazioni sono importanti, dal nostro punto di vista di Ente Pubblico, in quanto spesso i Mobility Manager aziendali/scolastici non hanno un background adeguato sulla mobilità e sulla pianificazione dei trasporti e, quindi, rischiano di accettare proposte di stesura di PSCL low-cost⁷, da società esterne, spesso non adeguatamente dettagliati oppure, come in molti casi analizzati, copia fac-simile di altri PSCL.

⁷ Siamo coscienti che la singola azienda non ha, in generale, nel Mobility Management Aziendale il suo core business e, quindi, cerchi di minimizzare le spese e risorse adoperate per tale attività

- Un primo elemento importante è **l'operatività che segue dal PSCL/PSCS** per le azioni da effettuare da parte del Mobility Manager: Il PSCL/PSCS deve indicare chiaramente e dettagliatamente le azioni da fare e non può lasciare indeterminazione nelle scelte del Mobility Manager. Un esempio esplicativo di questo concetto è dato dalla struttura dei questionari da sottoporre ai dipendenti/studenti, obbligatori anche dalla Linee Guida ministeriali sulla stesura dei PSCL: questi questionari non devono essere anonimi. Questionari anonimi saranno utili solo a delineare generali statistiche sul modal shift e sul monitoraggio del suo andamento nel tempo, ma non potranno permettere di agire direttamente sui dipendenti, di individuare chi ha bisogno di un incentivo all'utilizzo della modalità ciclo-pedonale, chi del mezzo pubblico, chi può utilizzare la micro-mobilità e chi può fare car-pooling o altro. **Il Mobility Manager DEVE poter individuare CHI ha necessità di un suo determinato intervento** e questo non può farlo con questionari anonimi, che rendono, quindi, non operativo il PSCL che si basa su tali dati di partenza.



Molto spesso in PSCL basati su questionari anonimi si trovano indicazioni generiche, sempre uguali, del tipo: incentivazione dell'uso del Trasporto Pubblico mediante sconti del 30% sulle tariffe. Anche in questo caso un Mobility Manager, non potrà operativamente proporre tale azione (indicata genericamente ai dipendenti) in quanto in fase di sua attuazione non potrà contattare i dipendenti interessati per avere una conferma sull'interesse, necessaria in fase di attuazione delle azioni, rimanendo, quindi, nella indeterminazione dei costi necessari per sviluppare tale misura. In pratica il PSCL/PSCS deve essere il punto di primo contatto fra Mobility Manager e dipendenti, contatto che deve continuare nel tempo con uno spirito di collaborazione e reciproco impegno nella ricerca di una mobilità più sostenibile.

- **Il PSCL/PSCS deve classificare le azioni da svolgere:** in pratica deve indicare chiaramente le azioni da effettuare di competenza esclusiva dell'Azienda (spesso sono le azioni più semplici e di più facile applicazione nel breve-medio periodo) o di competenza del Comune di appartenenza (o che richiedono collaborazione da parte del Mobility Manager d'Area), spesso azioni di livello più strategico che saranno



trasmesse al Mobility Manager d'Area che ne dovrà tener conto per quanto di sua competenza.

- Passando più nel dettaglio alle azioni da effettuare, **una prima azione che deve fare il PSCL/PSCS è quella conoscitiva**. Spesso il dipendente non conosce neppure di avere a disposizione un determinato mezzo di trasporto sostenibile (per esempio, il Trasporto Pubblico) ed il PSCL/PSCS deve contenere una fase di analisi delle modalità di trasporto sostenibili ad oggi esistenti a disposizione per gli spostamenti casa-lavoro/casa-scuola. Anche in questo caso, avere il riferimento (nome o matricola) del dipendente è essenziale per inviare a ciascuno i dati delle corse del TPL o altro che può prendere per recarsi al lavoro/scuola, meglio se in tale comunicazione si inviano anche informazioni utili ed incentivanti il cambiamento modale quali, per esempio, il risparmio economico e le emissioni in meno effettuate.



- Continuando nel dettaglio alle azioni da effettuare, **si consiglia di incentivare in maniera diretta il Car-Pooling**, senza lasciare solamente alla strumentazione tecnologica l'onere di individuare ed organizzare i gruppi di utenti. Anche in questo caso la base per organizzare tale azione deve essere il questionario iniziale che dovrebbe sempre richiedere gli orari lavorativi dei singoli dipendenti (se non già conosciuti dall'azienda) e la geolocalizzazione della residenza/domicilio e della sede lavorativa/scolastica. Queste ultime, insieme alle informazioni sugli orari e su altre caratteristiche degli spostamenti sistematici giornalieri, permetteranno di individuare i pool di dipendenti. Gli appartenenti ai singoli pool di dipendenti/studenti devono essere contattati direttamente dal Mobility Manager per capire la fattibilità e disponibilità e per organizzare il sistema internamente al singolo pool (chi fornisce l'auto, come avviene il rimborso delle spese di carburante internamente al pool ed altro).



- Nel caso di **azioni di premialità** organizzare cluster multimodali nel seguente modo:

- Cluster mobilità attiva, ovvero ciclopedonale poiché premiare la sola mobilità ciclabile (le famose gare Bike2Work) risulta poco corretto



rispetto a coloro che si recano al lavoro a piedi, spesso facendo anche percorsi di qualche chilometro. Rispetto a questi la premialità puramente ciclabile risulta una discriminazione che spesso risulta di difficile giustificazione da parte dell'Ente che organizza le gare stesse;

- Cluster mobilità sostenibile multimodale (bici, piedi, tramvia, treno, bus, micro-mobilità e car-pooling) poiché non tutti i dipendenti si trovano a distanza ciclo-pedonale, non tutti i dipendenti hanno un servizio di trasporto pubblico nelle loro vicinanze e quindi includere più modalità vuol dire avviare azioni che coinvolgono una quantità maggiore di dipendente e risultano, in questo senso, più 'democratiche';
- Si deve ricordare che le gare, nonostante forniscano spesso risorse economiche, hanno come fine primario quello pedagogico e, quindi, non si devono cercare sistemi capace di certificare la modalità di trasporto con affidabilità al 100%, operazione che spesso costringe a limitare le modalità di trasporto coinvolte, a rendere più complessa la gestione dell'azione o a spendere risorse ulteriori.

Vogliamo, inoltre, fornire uno spunto di **riflessione in relazione all'attuale normativa sui PSCL**.

In Italia ci sono molte aziende che sono localizzate all'esterno delle aree individuate come vincoli obbligatori per effettuare il PSCL (comuni capoluogo di Provincia/Regione, Città Metropolitane, comuni con più di 50.000 abitanti) ed hanno un valore non trascurabile di addetti. Introdurre un limite maggiore di dimensione aziendale (per esempio, superiore a 300/500 addetti) per il quale le **aziende sono obbligate a fare il PSCL anche se non comprese nelle aree obbligo di normativa** suddette può essere importante. Aziende come la Fiat di Melfi (PZ), la Piaggio di Pontedera (PI), la Solvay di Rosignano M.mo (LI), le acciaierie di Piombino (LI), la Luxottica di Agorbo (BL) sono solo alcuni casi di aziende dislocate in comuni piccoli ma che generano una elevata quantità di spostamenti dal territorio circostante. Lo stesso vale per molte aree industriali e/o commerciali dove la somma dei dipendenti di tante piccole aziende è equivalente ad una grande azienda (si pensi all'area industriale di Collesalvetti, per esempio).

ALLEGATO 1

INDIRIZZI MOBILITY MANAGER

Arezzo: Referente: Ing. Roberto Bernardini
Telefono: 0575 377127
E-mail: r.bernardini@comune.arezzo.it

Carrara: Referente: Ing. Giuseppe Marrani
Telefono: 0585 641220
E-mail: giuseppe.marrani@comune.carrara.ms.it

Firenze: Referente: Ing. Michele Basta
Telefono: NP
E-mail: michele.basta@comune.fi.it

Grosseto: Referente: Samuele Guerrini
Telefono: 0564 488333 / 3487274721
E-mail: pm.traffico@comune.grosseto.it

Livorno: Referente: Pellegrini Elga
Telefono: 0586 820815
E-mail: pellegrini.elga@comune.livorno.li.it

Lucca: Referente: Andrea Bulleri
Telefono: 0583.442131
E-mail: abulleri@comune.lucca.it

Massa: Referente: Dirigente Polizia Municipale Vitali Giuliano
Telefono: 0585 43560
E-mail: Giuliano.vitali@comune.massa.ms.it

Pisa: Referente: Cesare Vallini
Telefono: 050 910694
E-mail: c.vallini@comune.pisa.it

Pistoia: Referente: Luca Moriconi
Telefono: 0573 371640
E-mail: l.moriconi@comune.pistoia.it

Prato: Referente: Gerarda Del Reno
Telefono: 0574 1836653
E-Mail: g.delreno@comune.prato.it

Siena: Referente: Antonio Fantozzi
Telefono: 0577 292515 / 3339140086
E-mail: antonio.fantozzi@comune.siena.it

Mobility Manager d'Area delle Province:

Arezzo: Referente: NP
Firenze: Referente: Ing. Alberto Berti
Telefono: 055 2760655
E-mail: osservatorio.trasporti@cittametropolitana.fi.it
Grosseto: Referente: NP
Livorno: Referente: Irene Nicotra
Telefono: 0586 257270
E-mail: i.nicotra@provincia.livorno.it
Lucca: Referente: Alberto Martinelli
Telefono: 0583 417394
E-mail: a.martinelli@provincia.lucca.it
Massa Carrara: Referente: NP
Pisa: Referente: Cristiano Ristori
Telefono: 050 929637
E-mail: c.ristori@provincia.pisa.it
Pistoia: Referente: NP
Prato: Referente: ASSENTE
Telefono:
E-mail
Siena: Referente: Semeraro Adele
Telefono: 0577841750
E-mail: semeraro@provincia.siena.it

Mobility Manager delle Università in Toscana:

UNIFI: Referente: Francesco Alberti
Telefono: 0552756449
E-mail: francesco.alberti@unifi.it

UNIPI: Referente: Elena Perini
Telefono: 050 2212124 - 2211808
E-mail: elena.perini@unipi.it

UNISI: Referente: Gianfranco Micheli
Telefono: 0577 232372 / 335 8482650
E-mail: gianfranco.micheli@unisi.it
E-mail: mobility.manager@unisi.it

**Responsabile Politiche Mobility Management del Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti:**

Referente: Carla Messina
E-mail: carla.messina@mit.gov.it

ALLEGATO 2

ELENCO AZIENDE OBBLIGATE A FARE IL PSCL

Di seguito si indicano, per ogni Comune Capoluogo di Provincia e per la Città Metropolitana di Firenze, le aziende obbligate a fare il PSCL.

A queste dovranno essere aggiunte le aziende non iscritte alla Camera di Commercio, ovvero le aziende pubbliche (per esempio, aziende universitarie, ospedaliere ed aziende collegate alle utilità pubbliche quali gestori del servizio idrico, della raccolta dei rifiuti, del servizio telefonico ed altro).

AREZZO

A.I.S.A. S.P.A. AREZZO IMPIANTI E SERVIZI AMBIENTALI
BETADUE COOPERATIVA SOCIALE DI TIPO B - ONLUS
BUTALI S.P.A.
CENTRIA S.R.L.
CENTRO CHIRURGICO TOSCANO S.R.L.
COSTANTER S.P.A.
FATTORIA LA VIALLA DI GIANNI, ANTONIO E BANDINO LO FRANCO
GOLD ART S.R.L.
KOINE' COOPERATIVA SOCIALE DI TIPO A SOCIETA' COOPERATIVA
MELY'S MAGLIERIA S.R.L.
MONNALISA S.P.A.
MULTISERVICES - SOCIETA' COOPERATIVA
NUOVE ACQUE SPA
PROGETTO 5 - SOCIETA' COOPERATIVA IMPRESA SOCIALE
RESIDENZA IL CORSO SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
SAIMA SICUREZZA S.P.A.
SECO S.P.A.
TIEMME SPA
UNOAERRE INDUSTRIES S.P.A.

FIRENZE

CO.S.VA SOCIETA' COOPERATIVA
COOPERATIVA ZOE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
CORPO VIGILI GIURATI - S.P.A.
CU.GL.MI. - SOCIETA' PER AZIONI
DAI S.R.L.
DEDALUS ITALIA S.P.A.
DEMANT ITALIA SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
DERNAMARIA S.R.L.
ECOCLEAN S.R.L.

EDA SERVIZI SOCIETA' COOPERATIVA IMPRESA SOCIALE
EDOS SRL
E-DUCERE CONSORZIO DI COOPERATIVE SOCIALI
EMILIO PUCCI S.R.L.
ENDOMOS SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS
ENEGAN SOCIETA' PER AZIONI
ETAMBIENTE S.P.A.
FARMACIE FIORENTINE - A.FA.M. S.P.A.
FINDOMESTIC BANCA S.P.A.
FONDAZIONE DON RENATO FISSI
FONDAZIONE OPERA DIOCESANA ASSISTENZA FIRENZE ONLUS
FONDAZIONE SOLIDARIETA' CARITAS - ONLUS
FONDAZIONE TEATRO DEL MAGGIO MUSICALE FIORENTINO
FONDAZIONE TEATRO DELLA TOSCANA
GILBARCO ITALIA S.R.L.
GMG S.P.A.
GUCCIO GUCCI S.P.A.
GUESS ITALIA S.R.L.
HIDA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE ONLUS
HOSTER FOOD S.R.L.
ICAP PREFABBRICATI - SOCIETA' PER AZIONI
IL BISONTE S.P.A.
IL BORRO SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
IL GIRASOLE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE ONLUS
INGEGNERIE TOSCANI S.R.L.
ISTITUTO FIORENTINO DI CURA E ASSISTENZA S.P.A. IN BREVE IFCA S.P. .A.
ISTITUTO SAN GIUSEPPE - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
ITALCERTIFER SOCIETA' PER AZIONI
ITALIANA SERVIZI S.P.A.
KME ITALY S.P.A.
L. MOLteni & C. DEI FRATELLI ALITTI - SOCIETA' DI ESERCIZIO - S.P.A.
LA CUPOLINA RSA S.R.L.
LA MARZOCCO S.R.L.
LA QUARTA S.R.L.
LA TENDA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
LA VILLA S.P.A.
LA VILLA S.R.L.
L'ABBAINO - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
LEEA SOCIETA' COOPERATIVA
LEO FRANCE - S.R.L.
LIBERTY MAGONA S.R.L.
LI-NEA S.P.A.
LITO TERRAZZI SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA

LOGICOMMERCE SOCIETA' COOPERATIVA
 LORENZO DE' MEDICI S.R.L.
 LUDOVICO MARTELLI S.P.A.
 LUISA VIA ROMA - S.P.A.
 LUNGARNO ALBERGHI S.R.L.
 LUXURY GOODS ITALIA S.P.A.
 LUXURY GOODS OUTLET S.R.L.
 MACUZ E C. S.N.C. DI MACUZ AURO E C.
 MAPRI SOCIETA' COOPERATIVA
 CANTINE SANTA CRISTINA S.P.A.
 MARCHESI FRESCOBALDI SOCIETA' AGRICOLA S.R.L.
 MARCHI INDUSTRIALE - S.P.A.
 MARVET SOCIETA' COOPERATIVA
 MEF - S.R.L.
 MIX SERVICE SOC. COOP.
 MONTECARLO S.P.A. IMMOBILIARE
 MPS CAPITAL SERVICES BANCA PER LE IMPRESE S.P.A.
 MYES FIRENZE SRL
 NIVI S.P.A.
 NUOVA SOLE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 NUOVO PIGNONE HOLDING S.P.A.
 NUOVO PIGNONE INTERNATIONAL S.R.L.
 NUOVO PIGNONE S.R.L.
 NUOVO PIGNONE TECNOLOGIE - S.R.L.
 O.B.I.*OFFICINA BIGIOTTERIE ITALIANA - S.P.A.
 OPERA DI SANTA MARIA DEL FIORE
 OPERA-LABORATORI FIORENTINI SOCIETA' PER AZIONI
 PALAGINI PIERO E FIGLI S.P.A.
 PALOMA S.R.L.
 PANIFICIO TOSCANO SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
 PELLETTIERIE BIANCHI E NARDI S.P.A.
 PT HOLDING S.R.L.
 PUBLIACQUA S.P.A.
 PVH ITALIA S.R.L.
 QUEST GLOBAL ENGINEERING SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
 QUID INFORMATICA S.P.A.
 RAM POWER S.R.L.
 REGIONE TOSCANA
 REGISTER SOCIETA' PER AZIONI
 RICERCHE CLINICHE PROF. MANFREDO FANFANI SOCIETA'
 RIFREDI INSIEME - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 RIVIERA SOCIETA' COOPERATIVA
 S. TOMMASO D'AQUINO - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE

SALVATORE FERRAGAMO S.P.A.
 SAMARCANDA - ONLUS
 S.A.O. SERVIZI AZIENDALI OPERATIVI SOCIETA' COOPERATIVA
 SARA COOPERATIVA SOCIALE, SIGLABILE SARA COOP.SOC.
 SD STORE FIRENZE S.R.L.
 SERVIZI ALLA STRADA S.P.A.
 SILVA S.R.L.
 SIME TELECOMUNICAZIONI SOCIETA' PER AZIONI
 SISTEMI INTEGRATI S.R.L.
 SOCIETA' COOPERATIVA ARCHEOLOGIA
 SOCIETA' ITALIANA MEDICINALI SCANDICCI*S.I.M.S. S.R.L.
 SOCIETA' ITALO BRITANNICA L.MANETTI-H.ROBERTS & C.
 SOF S.P.A.
 STELLA MCCARTNEY ITALIA SRL
 TARGETTI SANKEY S.P.A.
 TERRANOVA S.R.L.
 THE BRIDGE S.P.A.
 TJX ITALY MERCHANTS S.R.L.
 TOSCANA AEROPORTI HANDLING S.R.L.
 TOSCANA AEROPORTI S.P.A.
 TOSCANA ENERGIA S.P.A.
 TOSCANA SERVIZI CISL S.R.L.
 UDICARE SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
 UNICOOP FIRENZE SOCIETA' COOPERATIVA
 V. BARBAGLI - S.R.L.
 VELOX INVESTIGAZIONI S.R.L.
 VEN. ARCICONFRATERNITA DELLA MISERICORDIA DI FIRENZE
 VILLA DELLE TERME - S.P.A.
 WHY THE BEST HOTELS S.R.L.
 ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.P.A.
 BALENCIAGA LOGISTICA S.R.L.
 BALENCIAGA RETAIL ITALIA S.R.L.
 BANCO FIORENTINO - MUGELLO IMPRUNETA SIGNA
 BELLANTI S.P.A.
 BURBERRY MANIFATTURA S.R.L.
 CEPISS - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS
 COSTRUZIONI STRUMENTI OFTALMICI C.S.O. S.R.L.
 ENRICO GIOTTI - S.P.A.
 ETHOS S.P.A.
 EURO STAMPAGGI S.P.A.
 FONDAZIONE PUBBLICHE ASSISTENZE
 FRIGEL FIRENZE SOCIETA' PER AZIONI
 G COMMERCE EUROPE S.P.A.

GARPE S.R.L.
 GESTIONE ED ESERCIZIO DEL SISTEMA TRANVIARIO S.P.A.
 GPA S.R.L.
 GT S.R.L.
 GUCCI LOGISTICA SOCIETA' PER AZIONI
 KERING ITALIA S.P.A.
 METALSTUDIO - S.P.A.
 NIPPON EXPRESS ITALIA S.P.A.
 PELLETERIA ALMAX S.R.L.
 PELLETERIA RICHEMONT FIRENZE S.R.L.
 PELLETERIE GIANCARLO S.R.L.
 PHARMACEUTICAL DEVELOPMENT AND SERVICES - S.R.L.
 PIGINI S.R.L.
 POWERSOFT S.P.A.
 SL LUXURY RETAIL S.R.L.
 TIGER FLEX S.R.L.
 TRASPORTI INTERNAZIONALI AGENZIA MARITTIMA SAVINO DEL BENE S.P.A.
 UNIVERGOMMA SPA
 VOLTA INDUSTRIES - S.R.L.
 YVES SAINT LAURENT MANIFATTURE S.R.L.
 2C DI COVERI S.R.L.
 A. MENARINI - INDUSTRIE FARMACEUTICHE RIUNITE - S.R.L.
 A. MENARINI DIAGNOSTICS S.R.L.
 A. MENARINI MANUFACTURING LOGISTICS AND SERVICES S.R.L.
 ACF FIORENTINA S.P.A. IN BREVE FIORENTINA S.P.A.
 AGRICOLA TECNOVITE SRL.
 AIC SRL UNIPERSONALE
 ALIA SERVIZI AMBIENTALI S.P.A.
 AMBI S.R.L.
 ANTEA S.R.L.
 ANTINORI AGRICOLA S.R.L.
 ARCA - COOPERATIVA SOCIALE A RESPONSABILITA' LIMITATA
 ARRANGER CONSULTING S.R.L.
 ARTIGIANCREDITO CONSORZIO FIDI DELLA PICCOLA E MEDIA IMPRESA
 ATAF GESTIONI S.R.L.
 BALLY STUDIO S.R.L.
 BANCA CAMBIANO 1884 S.P.A.
 BANCA IFIGEST - S.P.A.
 BARONE RICASOLI S.P.A. SOCIETA' AGRICOLA
 BASE DIGITALE S.P.A.
 BEST AND FAST CHANGE S.R.L.
 BRANDINI - S.P.A.
 BRIDGE CONSULTING S.R.L.

BULGARI ACCESSORI S.R.L.
 CARTIERE CARRARA S.P.A.
 CASA DI CURA VILLA DONATELLO - S.P.A.
 C.A.T. (CENTRO DI ANIMAZIONE TRICCHEBALLACCHE)
 CENTRO AUTORIZZATO DI ASSISTENZA FISCALE C.G.I.L. TOSCANA S.R.L.
 CENTRO DISTRIBUZIONE MERCI - C.D.M. - SOCIETA' COOPERATIVA
 CFT SOCIETA' COOPERATIVA
 CHI-MA FLORENCE - S.P.A.
 C.I.S. COOPERATIVA ITALIANA SERVIZI - SOCIETA' COOPERATIVA
 C.N.A. SERVIZI E CONSULENZE S.R.L.
 COFARDIS S.P.A.
 COMPAGNIA-TURISTICO ALBERGHIERA S.P.A.
 CON.SE.A.CONFESERCENTI SERVIZI AMMINISTRATIVI SOCIETA' PER AZIONI
 CONSORZIO ZENIT SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 COOPERATIVA LAVORATORI AUSILIARI DEL TRAFFICO L.A.T.
 B&C SPEAKERS S.P.A.
 BIOMERIEUX ITALIA SPA
 FONDAZIONE SCUOLE LIBERE
 H.C. HOSPITAL CONSULTING SOCIETA' PER AZIONI CHIAMATA
 MALESCI ISTITUTO FARMACOBIOLOGICO
 SERVIZI INTEGRATI AREA FIORENTINA S.P.A
 TENUTE RUFFINO S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA
 GEAL S.P.A.
 ATOP S.P.A.
 BIODUE S.P.A.
 CARAPELLI FIRENZE S.P.A.
 P.H. - S.R.L.
 STOSA S.P.A.
 UGO SCOTTI S.R.L.
 CONGREGAZIONE DEL TERZ'ORDINE FRANCESCANO DI SAN CARLO
 COOPERATIVA SOCIALE LIBERA SOCIETA' COOPERATIVA
 EL.EN. - S.P.A.
 FONDERIE PALMIERI - S.P.A. -
 NENCINI SPORT S.P.A.
 QUALITA' E SERVIZI S.P.A.
 APOLLO S.R.L.
 BEYFIN S.P.A.
 BOBST FIRENZE S.R.L.
 BORSE & BORSE S.R.L.
 CASINI SPA
 COOPERATIVA DI FACCHINAGGIO E TRASPORTO RIFREDI
 GIOSI 2 S.R.L.
 GIUSTO MANETTI BATTILORO S.P.A.

GKN DRIVELINE FIRENZE S.P.A.

IL PERSEO SRL

KNORR-BREMSE RAIL SYSTEMS ITALIA S.R.L.

LIMENTRA SOCIETA' COOPERATIVA

LINEAPIU' ITALIA S.P.A.

MALO S.P.A.

SPEEDY S.R.L.

TESSILFORM S.P.A.

ATI - SOCIETA' COOPERATIVA

CREATIVITY SRL

MAGIS SOCIETA' PER AZIONI

ACQUE S.P.A.

ADIACENT S.R.L.

CABEL INDUSTRY - S.P.A.

COIN SERVICE S.P.A.

COLORI - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS

COMPUTER GROSS S.P.A.

EMPOLI*F.B.C. - S.P.A.

FONDAZIONE VINCENZO CHIARUGI DELLA MISERICORDIA DI EMPOLI ETS

GAIA SERVICE S.R.L.

IL PICCOLO PRINCIPE - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS

INDUSTRIE TESTI S.P.A.

IRPLAST - S.P.A.

LESOLUZIONI - SOCIETA' CONSORTILE A R.L.

ORIZZONTI - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE (ONLUS)

PELLEMODA S.R.L.

SAMMONTANA - S.P.A.

SESA S.P.A.

SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE GEOS - ONLUS

SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE SINTESI-MINERVA

VAR GROUP S.P.A.

VAR4YOU S.R.L.

BELMOND SICILY S.P.A.

OFFICINE MARIO DORIN - S.P.A.

STEFANO RICCI - S.P.A.

DOLCEZZE SAVINI S.R.L.

ING. O. FIORENTINI S.P.A.

PROGETTO AMBIENTE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE

FREELAND S.R.L.

PALAGINA S.R.L.

SOLERA-THERMOFORM GROUP S.P.A.

CELINE PRODUCTION S.R.L. -

ROSALIBRI SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA

TENUTA DI CASTELFALFI S.P.A.

MARTINI GROUP DI MARTINI CLAUDIO & C. S.A.S.

TRUCK ITALIA S.P.A.

VETRERIA ETRUSCA S.P.A.

VALDISIEVE HOSPITAL S.R.L.

CRISTOFORO - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS

GIOCOLARE - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE

L'OROLOGIO - SOCIETA' COOPERATIVA

PELLETTERIA IL VELIERO S.R.L.

RUFFINO SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITA

STIGO - S.P.A.

ISTITUTO DE ANGELI S.R.L.

MIA PELLETERIE S.R.L.

PHARMA QUALITY EUROPE S.R.L.

TOSCANA IMMOBILIARE S.P.A.

BETAMOTOR - S.P.A.

CENTRO TERAPIE EDUCATIVE S.R.L. O PIU' BREVEMENTE C.T.E. S.R.L.

LAIKA CARAVANS - S.P.A.

LCI ITALY S.R.L.

ARCHIMEDE - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE

DROGHERIA E ALIMENTARI S.P.A.

FIRENZE SERVIZI - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS

LA FORTEZZA S.P.A.

METALPLUS S.R.L.

ROSSS -S.P.A.

BI AUTO S.P.A.

CICLAT SAN MARCO - SOCIETA' COOPERATIVA

CONVOI - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE ONLUS

ELI LILLY ITALIA - S.P.A.

FABRICALAB S.R.L.

ICCAB S.R.L.

LEONE - S.P.A.

MAMI S.R.L.

NOMINATION S.R.L.

PROGET IMPIANTI S.R.L.

RICHARD GINORI S.R.L.

SECURITAS METRONOTTE TOSCANA S.R.L.

S.E.V.E.N. SRL

THALES ITALIA S.P.A.

AEP TICKETING SOLUTIONS S.R.L.

DIXIE S.R.L.

FROSINI GIULIANO S.R.L.

FIAB S.P.A.

BIRINDELLI AUTO S.R.L.
COLOROBIA ITALIA S.P.A..
INDUSTRIE BITOSSI S.P.A.

GROSSETO

ACQUEDOTTO DEL FIORA SOCIETA' PER AZIONI
ADELLA DI NATALIA DANU
CLODIA COMMERCIALE SRL
MULTIAGRI S.R.L.
PORCA VACCA SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
R.A.M.A. S.P.A. (RETE AUTOMOBILISTICA MAREMMANA AMIATINA)
USCITA DI SICUREZZA - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS

LIVORNO

A.S.A. - AZIENDA SERVIZI AMBIENTALI S.P.A.
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
COMPAGNIA IMPRESA LAVORATORI PORTUALI
COMPAGNIA PORTUALE DI LIVORNO SOCIETA' COOPERATIVA
COOPERATIVA PORTO MEDICEO LIVORNO SOCIETA' COOPERATIVA
DALMARE SPA
F.I.P. FULGIDA IMPRESA PULIZIE SRL
FRATELLI NERI S.P.A.
ITINERA - PROGETTI E RICERCHE SOCIETA' COOPERATIVA
LABROMARE SRL
LAVIOSA CHIMICA MINERARIA SPA
MARTERNERI S.P.A.
OPUS S.R.L.
SERVIZI IN RETE S.R.L.
TERMINAL DARSENA TOSCANA SRL
TERMISOL TERMICA S.R.L.
TOSCANA REGIONALE MARITTIMA SPA TOREMAR
TRELLEBORG SEALING SOLUTIONS ITALIA S.P.A.
U. DEL CORONA & SCARDIGLI S.R.L.
UNIPOINT LIVORNO - SOCIETA' COOPERATIVA

LUCCA

BANCA DEL MONTE DI LUCCA - SPA
AZIMUT - BENETTI S.P.A.

C.D.L IRIDE SOCIETA' COOPERATIVA
 C.RE.A. SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 CHIARA S.R.L.
 COOPERATIVA GESTIONE ENTI AZIENDA CO.G.E.A.
 COOPERATIVA SOCIALE LA LUCE
 COOPERATIVA SOCIALE LA SALUTE SOCIETA'
 COSTRUZIONI APPARECCHIATURE ELETTRONICHE NUCLEARI C.A.E.N.
 DEL MONTE RISTORAZIONE COLLETTIVA S.R.L.
 EUFORIA S.R.L.
 FABIO PERINI S.P.A.
 G.A.I.A. S.P.A.
 GENERAL SERVICE SRL
 I CARE S.R.L.
 IL PONTE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 ITALROM S.R.L.
 KALEIDOSCOPIO SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 KEDRION S.P.A.
 LA CERCHIA - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS
 LA GARDENIA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 LA MANO AMICA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 PAPA - SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
 SAN FILIPPO SERVIZI S.R.L.
 SEA AMBIENTE S.P.A.
 SECURITAS METRONOTTE S. GIORGIO
 SELENE - SOCIETA' PER AZIONI
 SISTEMA AMBIENTE S.P.A.
 SOCIETA' PER AZIONI LUCCHESI OLII E VINI
 TAGETIK SOFTWARE S.R.L.
 VIPING S.R.L.

MASSA-CARRARA

AGROLAB AMBIENTE S.R.L.
 AMBIENTE S.P.A.
 D'AVENZA S.P.A.
 IL LOGISTICO SOCIETA' COOPERATIVA
 NAUSICAA S.P.A.
 LEVANTE COOPERATIVA SOCIALE A RESPONSABILITA' LIMITATA
 The Italian Sea Group S.p.A.
 A. GAZZOLI E SOCI S.R.L.
 AERO SERVICE TECHNOLOGIES ITALY S.R.L.
 CO.M.P.A.S.S. SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE ONLUS

G. DI VITTORIO - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS
I.G.L.O.M. ITALIA S.P.A.
SAMAR S.R.L.

PISA

ABIOGEN PHARMA S.P.A.
ACQUE SERVIZI S.R.L.
ALL.CO SOCIETA' PER AZIONI
APE SERVICE SOCIETA' COOPERATIVA A RESPONSABILITA' LIMITATA
ARNERA - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
C.E.M.E.S. - S.P.A.
CASSA DI RISPARMIO DI VOLTERRA - S.P.A.
CONSORZIO METIS
CORNING PHARMACEUTICAL GLASS S.P.A.
FARMIGEA S.P.A.
GEOFOR S.P.A.
I.D.S. - INGEGNERIA DEI SISTEMI - S.P.A.
IL CAMMINO SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
ION TRADING S.R.L.
LABORATORI GUIDOTTI S.P.A.
LIST S.P.A.
MARINI-PANDOLFI S.P.A.
MATCH NEW GENERATION SRL
PAIM COOPERATIVA SOCIALE
PANINI SERVIZI S.R.L.
PROFER SOCIETA' COOPERATIVA
SAINT-GOBAIN GLASS ITALIA S.P.A.
SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE IL SIMBOLO
SYSDAT.IT S.R.L.
THYSSENKRUPP HOME SOLUTIONS S.R.L.
TOSCANA AEROPORTI S.P.A.
TOSCANA FULL SERVICE S.R.L.
UNIVERSITA' DI PISA
VALDERA MENSE - S.R.L.
VITESCO TECHNOLOGIES ITALY S.R.L.

PISTOIA

ARKE' COOPERATIVA SOCIALE
AZIENDA AGRICOLA VANNUCCI PIANTE DI VANNUCCI VANNINO
CALZATURIFICIO DROMEDARIO DUE SRL

CONAD NORD OVEST SOCIETA' COOPERATIVA
 CONGREGAZIONE DELLE MANTELLATE SERVE DI MARIA
 COOPERATIVA SOCIALE PROD.84 A R.L.
 COOPERATIVA SOCIALE LA FORTEZZA ONLUS
 COPIT SPA
 FASTAQ S.R.L.
 FONDAZIONE FILIPPO TURATI - ONLUS
 GLI ALTRI - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE PER AZIONI - ONLUS.
 GRUPPO INCONTRO - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 IL GLOBO VIGILANZA S.R.L.
 I.T.A.F. SRL
 LADIS S.R.L.
 MADILO S.R.L.
 NATA S.R.L.
 NUOVA COMAUTO S.P.A.
 ROBUR SOCIETA' COOPERATIVA
 S.I.D.AL. SOCIETA' ITALIANA DISTRIBUZIONI ALIMENTARI S.R.L.
 SOCIETA' AGRICOLA GIORGIO TESI VIVAI S.S.
 SOCIETA' AGRICOLA INNOCENTI E MANGONI PIANTE
 SOCIETA' EUROAMBIENTE A RESPONSABILITA' LIMITATA
 UNIVERSO SRL
 VIVAL BANCA

PRATO

ALBINI E PITIGLIANI S.P.A.
 ALESSANDERX S.P.A.
 ALICE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 ALISPED - S.P.A.
 ALMA S.P.A.
 BB S.P.A.
 BESTE S.P.A.
 C.A.P.P. PLAST (COSTRUZIONI ARTICOLI PLASTICI - PRATO) S.R.L.
 C.T.P.*COOPERATIVA TRASPORTATORI PRATESI SOC. COOPERATIVA A R.L.
 CAMBI LUIGI & C. S.R.L.
 CASA DI CURA VILLA FIORITA S.R.L.
 CHECK SERVICE S.R.L.
 CONSIAG SERVIZI COMUNI SRL
 COOPERATIVA AUTOTRASPORTI PRATESE SOCIETA'
 E.S.TR.A. S.P.A. ENERGIA SERVIZI TERRITORIO AMBIENTE

F.LLI CIAMPOLINI & C. - S.P.A. -
 GRUPPO COLLE S.R.L.
 H.R.M. SOCIETA' COOPERATIVA
 HUMANITAS SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 I.S.A. TUTORING S.R.L.
 IRIDE TRASPORTI SRL
 JMT S.R.L.
 LA GINESTRA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 LA TRACCIA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 LANIFICIO LUIGI RICCERI S.P.A.
 OPERA SANTA RITA DA CASCIA FONDAZIONE ONLUS
 PANE&ROSE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS
 PHOS S.R.L.
 POINTEX S.P.A.
 PULIGEST S.R.L.
 REGIS HOTELS MANAGEMENT ITALY S.R.L.
 RIFINIZIONE*S. STEFANO S.P.A.
 RISTORART TOSCANA S.R.L.
 SARAH - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 SIGNO S.R.L.
 SKILLS SOCIETA' COOPERATIVA
 SPAZIO SOCIETA' COOPERATIVA
 SPEEDY S.R.L.
 T.T. TECNOSISTEMI S.P.A.
 TECNICA VIGILANZA SOCIETA' COOPERATIVA
 TESSILFORM S.P.A.
 TRE STELLE SERVIZI DI GIUSEPPE RISALITI E C. S.A.S.
 TARENTINI ELVIRA - IMPRESA DI PULIZIA S.R.L.
 VILLA FIORITA HOLDING S.R.L.
 VILLA MAGLI SRL

SIENA

ASSICOOP TOSCANA S.P.A.
 AVIGNONESI - S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA
 BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA S.P.A.
 BOTTEGA VERDE - S.R.L.
 CAFFETTERIE NANNINI SRL
 CHIANTIBANCA - CREDITO COOPERATIVO - S.C.
 COMUNITA' E PERSONA - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 COMUNITA' E PERSONA INFANZIA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE
 CONFESERCENTI IMPRESA SRL

ESTRA ENERGIE S.R.L.

GLAXOSMITHKLINE VACCINES S.R.L.

GMS S.R.L.

LCT IGEA LOGISTICS AND JOB S.R.L. IN LIQUIDAZIONE

M.D.M. - S.R.L.

MEDITERRANEA SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE

READYTEC SOCIETA' PER AZIONI IN BREVE READYTEC S.P.A.

SAPORI DI TOSCANA S.P.A.

SERVIZI ECOLOGICI INTEGRATI TOSCANA

SERVIZIO E TERRITORIO - SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE

SIENA AMBIENTE S.P.A.

SIENA STORE S.R.L.

SOCIETA' COOPERATIVA CLEAN SISTEM

TRA.IN S.P.A

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI SIENA

ZELIG SOCIALE SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE - ONLUS