

## **Abstract**

Il mobility management può essere considerato un approccio interdisciplinare che affronta la problematica della mobilità in modo trasversale; il suo raggio di azione, infatti, non riguarda solo interventi prettamente tecnici e strutturali, ma anche cognitivi e comportamentali, promuovendo spesso azioni volte allo sviluppo e all'approfondimento della cultura della mobilità sostenibile.

L'analisi condotta ha confermato la costante crescita dell'attività di mobility management sia per numero di nomine dei responsabili della mobilità, sia per numero e qualità delle attività realizzate, coinvolgendo sempre di più anche quelle zone italiane che sono risultate più difficili da coinvolgere e che hanno ritardato l'introduzione di tale attività.

Dalla sua introduzione in Italia il mobility management ha visto un'evoluzione non solo in termini numerici di diffusione, ma anche qualitativi, ampliando la sua connotazione, fortemente legata alla predisposizione e realizzazione di Piani di Spostamento, verso un versante comunicativo, educativo ed informativo.

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.

# **Il Mobility Management**

**L. Bertuccio, E. Cafarelli**

**(Euromobility – Associazione Mobility Manager)**

## **1. Introduzione**

La mobilità è una tematica che non può essere ricondotta ad un singolo ambito disciplinare, in quanto coinvolge ed influenza direttamente e prepotentemente diversi ambiti della vita urbana. Non possiamo esimerci di valutare i suoi effetti sulla salute, sull'ambiente naturale, sulla qualità dell'aria, sui beni storico-artistici e sulla socialità, anche se spesso il dibattito si concentra sull'individuazione di interventi tecnici e amministrativi utili ad individuare soluzioni immediate alla congestione da traffico che intrappola le nostre realtà urbane.

Spesso è stato ribadito il concetto, del tutto moderno, di “diritto alla mobilità”, che garantisca alle persone la possibilità di spostarsi liberamente e in velocità. Tuttavia nell'affermarlo non sempre si è posta la giusta attenzione su come esercitare tale diritto in accordo con quello di vivere in un ambiente di qualità. Affrontare il problema non significa solo trovare soluzioni restrittive, ma attuare politiche volte ad aiutare i diversi attori coinvolti a fare scelte consapevoli e a valutare le diverse possibilità di percorso e di modalità di spostamento. Ciò significa creare un dialogo tra le diverse discipline al fine di perseguire il fine ultimo del benessere socio-ambientale delle aree urbane.

Il mobility management può essere considerato un approccio interdisciplinare che affronta la problematica della mobilità in modo trasversale; il suo raggio di azione, infatti, non riguarda solo interventi prettamente tecnici e strutturali, ma anche cognitivi e comportamentali, promuovendo spesso azioni volte allo sviluppo e all'approfondimento della cultura della mobilità sostenibile.

Dalla sua introduzione in Italia<sup>1</sup> il mobility management ha visto un'evoluzione non solo in termini numerici di diffusione, ma anche qualitativi. Nei suoi quasi 10 anni di applicazione il mobility management in Italia è progressivamente uscito dalle mura aziendali, luogo in cui il primo decreto Ronchi del 1998 lo aveva collocato, per coinvolgere un più ampio e variegato spettro di utenza.

Si è potuto osservare che da un approccio strettamente legato alla predisposizione e realizzazione di Piani di Spostamento, che spesso prevedevano interventi tecnici sull'offerta di mobilità, esso ha allargato il proprio raggio di azione connotandosi anche su un versante comunicativo, educativo ed informativo. Ciò è ben rappresentato dal fatto che il raggio di azione degli uffici di area del mobility

management prevede, oltre al supporto tecnico dei mobility manager aziendali, anche una serie di iniziative che stimolino l'utenza ad esercitare in modo virtuoso il diritto alla mobilità. A tal fine, sempre più spesso vengono promosse iniziative volte a informare sulle alternative, sui rischi e sull'acquisizione di una responsabilità sociale degli effetti che le scelte modali di spostamento comportano.

Osservando le modalità di organizzazione del mobility management, inoltre, si è potuto notare un progressivo adattamento della disciplina alla realtà territoriale italiana. Infatti da una struttura che prevedeva un ufficio d'area, generalmente a livello comunale, che gestisse e integrasse l'operato dei mobility manager aziendali<sup>2</sup>, si è passati ad un'organizzazione più flessibile e capillare a livello territoriale. Nella realtà italiana il mobility management si è diffuso non solo nelle grandi e poche aziende presenti sul territorio nazionale aventi i requisiti indicati dal decreto ministeriale, ma anche presso aziende molto più piccole in modo sia individuale, sia consorziale<sup>3</sup>.

Inoltre la presenza nell'hinterland delle grandi città di numerosi piccoli comuni, la cui residenzialità pesa prepotentemente sulla città, ha fatto emergere la necessità di allargare gli uffici di area da una gestione comunale a una provinciale. Ciò ha condotto a due nuove tipologie di uffici di area: infatti, oltre all'ufficio del mobility manager d'area a livello comunale sono stati istituiti alcuni a livello provinciale, che hanno come campo di azione o solo i comuni appartenenti alla provincia del comune capoluogo<sup>4</sup> o l'intero territorio provinciale<sup>5</sup>.

Rispetto al 2005 in Italia sono state individuate quattro nuovi uffici d'area: il Comune di Perugia, il Comune di Pozzuoli (NA), il Comune di Terni e la Provincia di Bergamo<sup>6</sup>. Inoltre, sono state individuate delle aree territoriali che stanno predisponendo gli strumenti utili per poter, nel breve periodo, introdurre ufficialmente tale attività all'interno della propria area amministrativa, mentre alcune aree precedentemente censite hanno abbandonato l'attività (es. Comune di Cagliari) o non hanno implementato l'attività (es. Comune di Livorno). L'incremento più interessante evidenziato è

---

<sup>1</sup> Per i riferimenti normativi si può consultare il capitolo "Il Mobility Management" pubblicato sul I° e II° Rapporto APAT "Qualità dell'Ambiente Urbano".

<sup>2</sup> Il D.M. del 27/03/1998 pone l'obbligo di nomina del responsabile della mobilità aziendale alle organizzazioni con più di 300 dipendenti su una singola unità locale o più di 800 dipendenti su più unità locali di nominare un responsabile della mobilità.

<sup>3</sup> Esempio d'istituzione consorziale della figura del mobility manager è quella dell'area industriale di Prato (vd. II° Rapporto APAT "Qualità dell'Ambiente Urbano", pp.148-149).

<sup>4</sup> In tale categoria rientrano la Provincia di Bologna, Milano e Piana Fiorentina, (vd. II° Rapporto APAT "Qualità dell'Ambiente Urbano", pp. 148)

<sup>5</sup> In tale categoria rientrano la Provincia di Rimini e Venezia (vd. II° Rapporto APAT "Qualità dell'Ambiente Urbano", pp. 148).

<sup>6</sup> L'organizzazione della Provincia di Bergamo prevede una stretta collaborazione con il Comune, il cui mobility manager, seppur non avendo un ufficio d'area istituito ufficialmente, svolge attività di gestione e coordinamento delle attività di mobility management realizzate sul territorio di competenza.

quello che sta avvenendo in aree localizzate nel sud Italia, che, dopo un avvio lento e difficoltoso, sta implementando attività rivolte alla mobilità sostenibile.

**Tab. 1**

<b>Mobility Manager d'Area</b>					
	<b>Area</b>	<b>Prov.</b>		<b>Area</b>	<b>Prov.</b>
1	Comune di Aosta	AO	30	Comune di Parma	PR
2	Comune di Asti	AT	31	Comune di Perugia	PG
3	Comune di Bari	BA	32	Comune di Pesaro	PS
4	Comune di Bologna	BO	33	Comune di Pisa	PI
5	Comune di Bolzano	BZ	34	Comune di Pistoia	PT
6	Comune di Brescia	BS	35	Comune di Pozzuoli	NA
7	Comune di Catania	CT	36	Comune di Prato	PO
8	Comune di Chieti	CH	37	Comune di Reggio Calabria	RC
9	Comune di Cremona	CR	38	Comune di Reggio Emilia	RE
10	Comune di Cuneo	CN	39	Comune di Roma	RM
11	Comune di Cusano Milanino (MI nord)	MI	40	Comune di Salerno	SA
12	Comune di Fano	PS	41	Comune di San Donato Milanese	MI
13	Comune di Ferrara	FE	42	Comune di Siracusa	SR
14	Comune di Firenze	FI	43	Comune di Taranto	TA
15	Comune di Foggia	FG	44	Comune di Terni	TR
16	Comune di Genova	GE	45	Comune di Torino	TO
17	Comune di Grosseto	GR	46	Comune di Trento	TN
18	Comune di Grugliasco	TO	47	Comune di Trieste	TS
19	Comune di Imola	BO	48	Comune di Udine	UD
20	Comune di Livorno	LI	49	Comune di Vercelli	VC
21	Comune di Mantova	MN	50	Comune di Verona	VR
22	Comune di Messina	ME	51	Comune di Vimercate	MI
23	Comune di Milano	MI	52	Provincia di Bergamo	BG
24	Comune di Modena	MO	53	Provincia di Bologna	BO
25	Comune di Monza	MI	54	Provincia di Milano	MI
26	Comune di Napoli	NA	55	Provincia di Rimini	RN
27	Comune di Novara	NO	56	Provincia di Venezia	VE
28	Comune di Padova	PD	57	Piana Fiorentina	FI
29	Comune di Palermo	PA			

Riguardo alle nomine dei mobility manager aziendali, si è potuto evidenziare un incremento di nomina, ciò dovuto sia all'aumento interno di designazioni in alcune aree rispetto allo scorso anno, sia all'individuazione di mobility manager aziendali in alcune aree che ancora non hanno ufficializzato un ufficio d'area. Inoltre, nell'area della Provincia di Bergamo, la cui istituzione ufficiale risale a dicembre 2005, sono stati individuati 20 responsabili della mobilità aziendale, di cui 14 in aziende/Enti aventi i requisiti indicati dal D.M. del 27/03/1998.

Dal 2005 il numero di mobility manager aziendali nominati censiti è passato da 632 a 711. In alcune aree, che, sin dall'introduzione del mobility management in Italia, si sono adoperate per la

sua attualizzazione, è stato possibile, inoltre, riscontrare percentuali di nomina dei mobility manager molto alte, raggiungendo in alcune città anche il 100% (Tab.2)

Tab. 2

<i>Comune</i>	<i>N. MM Nominati</i>	<i>N. Aziende individuare aventi i criteri indicati nel DM 27/03/1998</i>	<i>Comune</i>	<i>N. MM Nominati</i>	<i>N. Aziende individuare aventi i criteri indicati nel DM 27/03/1998</i>
Aosta	1	Nd	Parma	23	23
Bari	2	53	Perugia	1	Nd
Bologna	37	42	Pisa	6	Nd
Bolzano	21	Nd	Prato	1	Nd
Brescia	10	15	Reggio Emilia	9	10
Catania	1	Nd	Roma	187	187
Cusano Milanino	1	Nd	Salerno	1	Nd
Cuneo	1	Nd	San Donato Milanese	11	12
Ferrara	2	2	Senigallia	1	Nd
Firenze	27	57	Siracusa	1	Nd
Foggia	6	10	Terni	1	Nd
Genova	25	33	Torino	41	70
Grugliasco	3	2	Treviso	1	Nd
Imola	2	Nd	Trieste	9	15
Livorno	3	Nd	Vercelli	1	4
Mantova	14	Nd	Verona	19	30
Milano	78	150	<i>Provincia</i>		
Modena	9	14	Bergamo	20	42
Monza	4	7	Bologna	5	>10
Napoli	9	100	Rimini	2	Nd
Novara	1	Nd	Venezia	37	70
Padova	13	25	Milano	43	168
Palermo	23	55	<b>Totale</b>	<b>713</b>	<b>1196</b>

## 2. Il Mobility Management nelle 24 città di interesse

### 2.1 Metodologia

L'analisi dell'attività di mobilità management realizzata nelle 24 città italiane con numero di abitanti superiori a 150.000 unità è stata svolta coinvolgendo direttamente i mobility manager d'area attraverso la somministrazione dello stesso questionario utilizzato per raccogliere le informazioni utili alla stesura del II° Rapporto APAT "Qualità dell'Ambiente Urbano".

Obiettivo dell'indagine svolta è stato quello di verificare/aggiornare le informazioni precedentemente acquisite, approfondire le attività svolte in tale settore e comprendere gli eventuali cambiamenti avvenuti dall'introduzione del Mobility Management in Italia con il decreto del 27/03/1998.

Rispetto allo strumento d'indagine utilizzato nelle precedenti edizioni del Rapporto, il questionario somministrato è stato modificato nell'ultima sezione dedicata all'approfondimento delle attività realizzate in favore della mobilità sostenibile, per le quali non è cogente la nomina dei mobility manager, che esulano da veri e propri Piani di Spostamento.

Ad integrazione ed approfondimento, infine, di quanto raccolto attraverso il questionario è stata condotta un'analisi approfondita dei siti internet dedicati alle attività di Mobility Management, predisposti dagli uffici d'area.

## **2.2 Le caratteristiche dell'attività di Mobility Management**

Delle 24 città con un numero di abitanti superiore a 150.000 unità non tutte hanno risposto al questionario<sup>7</sup>, tuttavia ad integrazione sono stati utilizzati i dati presenti sulla pubblicazione "Il Mobility Management in Italia" a cura di Euromobility (2003) e sul II° Rapporto (2005).

L'osservazione condotta ha evidenziato che 23 città hanno intrapreso l'attività di mobility management, mentre il comune Cagliari è risultato non avere più tale figura.

Non tutte le aree sono risultate attive; infatti l'indagine ha evidenziato che nonostante sia stata introdotta tale disciplina, alcune città hanno difficoltà nell'implementarla in quanto manca un ufficio referente, tra queste sono riscontrabili il Comune di Livorno (che non ha mai avuto una nomina ufficiale di un responsabile della mobilità di area e che attualmente ha sospeso l'attività) e il Comune di Taranto (la cui Direzione Ambiente ha l'incarico di supportare il mobility management d'area).

Oltre alla classica struttura dell'ufficio d'area di tipo comunale, alcune città hanno preferito istituire degli uffici a livello provinciale; tuttavia, mentre Venezia ha adottato un livello provinciale gestendo sia l'area del comune capoluogo, sia quella dei comuni appartenenti alla provincia, a Milano e Bologna il mobility management si è strutturato in due uffici: uno a livello comunale e uno a livello provinciale, coordinando i comuni posti a cintura dei capoluoghi di provincia.

---

<sup>7</sup> Il questionario non è stato riconsegnato dalle aree di Torino, Modena, Prato, Reggio Calabria, Palermo, Messina, Catania, Foggia.

Infine 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.

L'indagine, confermando i risultati emersi nei precedenti Rapporti APAT "Qualità dell'Ambiente Urbano", ha evidenziato che la struttura di mobility management è stata introdotta con tempi diversi. Ciò permette di evidenziare sia che gli uffici istituiti recentemente sono quelli localizzati soprattutto nella zona del sud d'Italia, sia un ricambio generazionale dei mobility manager d'area nelle città in cui la disciplina è stata introdotta immediatamente a ridosso dei decreti ministeriali<sup>8</sup>.

Dai dati raccolti si è potuto notare che generalmente alla funzione di mobility manager d'area viene associata anche quella di responsabile della mobilità aziendale dell'ente di appartenenza; tuttavia la divisione dei ruoli è stata operata, oltre nelle città in cui l'ufficio d'area è stato affidato ad agenzie esterne, anche nei comuni di

Padova, Bari e Palermo, e presso la Provincia di Bologna<sup>9</sup>.

Complessivamente nelle aree di interesse sono stati individuati 608 mobility manager d'azienda nominati, rapportando il numero dei nominati alle aziende aventi i requisiti per nominare al proprio interno il mobility manager, si può osservare una percentuale di nomina che spesso supera il 50%; tuttavia per la lettura di tale dato è necessario tenere presente che spesso anche aziende che non raggiungono i 300 dipendenti su un'unica sede o 800 su più sedi locali hanno individuato nel loro interno un responsabile della

**Tab. 3**

<i>Comune</i>	<i>N. aziende che hanno nominato il MM</i>	<i>N. Aziende individuate aventi i criteri indicati nel DM 27/03/1998</i>	<i>% nomina</i>
Bari	2	53	3,7
Bologna	37	42	88,0
Brescia	10	15	66,6
Catania	1	nd	nd
Firenze	27	57	47,3
Foggia	6	10	6,0
Genova	25	33	75,7
Livorno	3	nd	nd
Milano	78	150	52,0
Modena	9	14	64,2
Napoli	9	100	9,0
Padova	13	25	52,0
Palermo	23	55	41,8
Parma	23	23	100,0
Prato	1	nd	nd
Roma	187	187	100,0
Torino	41	70	58,5
Trieste	9	15	60,0
Verona	19	30	63,3
<b>Provincia</b>			
Bologna	5	( all'interno dell'area sono state individuate più di 10 aziende)	nd
Venezia	37	70	52,8
Milano	43	168	25,5

<sup>8</sup> Cfr. Tab. 4

<sup>9</sup> *ibidem*

mobilità aziendale (un esempio a tale proposito è il Comune di Milano dove 47 delle 78 aziende che hanno nominato il mobility manager non rispondono ai requisiti minimi indicati dal decreto ministeriale del 27/03/1998.

Tab. 4

<i><b>Gli uffici del mobilità manager d'area delle 24 città d'interesse</b></i>							
	<i><b>Anno istituzione MM d'Area</b></i>	<i><b>Anno nomina MM d'Area</b></i>	<i><b>Funzione svolta dal MM d'Area</b></i>	<i><b>N. e tipologia aziende individuare aventi i criteri indicati nel DM 27/03/1998</b></i>		<i><b>N. e tipologia aziende che hanno nominato il MM</b></i>	
<b>Torino*</b>	1999	2005	nd	nd		41	8 pubbliche 33 private 0 miste
<b>Milano</b>	2001	Non è stata attribuita alcuna nomina formale	MM d'Area	150	13 pubbliche 132 private 5 miste	78 <sup>10</sup>	6 pubbliche 68 private 4 miste
<b>Brescia</b>	2002	2002	MM d'Area e MM d'Azienda	15	4 pubbliche 8 private 3 miste	31	2 pubbliche 5 private 3 miste
<b>Verona</b>	nd	nd	MM d'Area e MM d'Azienda	30	7 pubbliche 17 private 6 miste	19	3 pubbliche 11 private 5 miste
<b>Venezia</b>	2002	2005	MM d'Area e MM d'Azienda	70		37	5 pubbliche 25 private 7 miste
<b>Padova</b>	2001	2001	MM d'Area	25	9 pubbliche 15 private 1 mista	13	6 pubbliche 7 private 0 miste
<b>Trieste**</b>	2004	2004	MM d'Area e MM d'Azienda	15	6 pubbliche 6 private 3 miste	9	4 pubbliche 3 private 2 miste
<b>Genova**</b>	1999	1999	MM d'Area e MM d'Azienda	33	16 pubbliche 13 private 4 miste	25	12 pubbliche 12 private 1 mista
<b>Parma</b>	2003	2004	MM d'Area e MM d'Azienda	23	9 pubbliche 11 private 3 miste	23	9 pubbliche 11 private 3 miste
<b>Modena*</b>	1999	nd	nd	nd		9	5 pubbliche 4 private 0 miste
<b>Bologna (comune)</b>	2000	2002	MM d'Area e MM d'Azienda	42		37	
<b>Bologna (provincia)</b>	2004	2004	MM d'Area	Più di 10		5	0 pubbliche 5 private 0 miste
<b>Firenze**</b>	1999	2001	MM d'Area e MM d'Azienda	57	24 pubbliche 33 private 0 miste	27	16 pubbliche 11 private 0 miste
<b>Prato</b>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd

<sup>10</sup> 47 delle 78 aziende che hanno nominato il mobility manager, 47 sono aziende con meno di 300 dipendenti.



<b>Livorno</b>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
----------------	----	----	----	----	----	----	----

<b>Roma</b>	1999	2003	MM d'Area	187	85 pubbliche	187	85 pubbliche
					62 private		62 private
					40 miste		40 miste
<b>Napoli</b>	2002	2005	MM d'Area e MM d'Azienda	100		9	3 pubbliche
							2 private
							4 miste
<b>Foggia*</b>	2000	2000	nd	nd		6	5 pubbliche
							1 private
							0 miste
<b>Bari</b>	2005	2005	MM d'Area	53	4 pubbliche	2	0 pubbliche
					47 private		2 private
					2 miste		0 miste
<b>Taranto</b>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
<b>Reggio Calabria</b>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
<b>Palermo**</b>	2000	2000	MM d'Area	55	35 pubbliche	23	15 pubbliche
					20 private		8 private
					0 miste		0 miste
<b>Messina</b>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
<b>Catania</b>	nd	nd	nd	nd	nd	nd	

\* Dati anno 2003

\*\* Dati anno 2005

Nota: in arancione sono state evidenziate le città che non hanno riconsegnato il questionario compilato, in giallo le città in cui l'attività è sospesa e in azzurro le città che hanno confermato i dati dell'indagine 2005

### 2.3 I Piani di spostamento predisposti e realizzati

Non tutte le aree di interesse hanno predisposto Piani di Spostamento; spesso ciò è dovuto sia alla giovane nomina dei mobility manager, sia alla difficoltà di reperire fondi con cui finanziare tale tipo di attività. Si è potuto notare, infatti, che il maggior numero di Piani sono stati predisposti e attuati nelle città in cui gli uffici di area sono riusciti a predisporre dei bandi attraverso cui mettere a disposizione delle aziende fondi pubblici. Ciò esprime anche un atteggiamento di non fiducia da parte delle aziende nell'investire sulla mobilità sostenibile.

Nelle aree di interesse sono stati predisposti complessivamente 195 Piani di Spostamento<sup>11</sup>, tuttavia di essi ne sono stati realizzati 109, di cui 39 per stralci.

<sup>11</sup> Nel dato sono inclusi anche i 57 Piani predisposti dal Comune di Parma, che comprendono comprese diverse sedi di un unico ente.

I Piani di Spostamento Casa-Lavoro sono quelli su cui maggiormente viene posta attenzione da parte dei mobility manager, ciò perché gli spostamenti quotidiani per raggiungere la sede di lavoro sono quelli che favoriscono e determinano i picchi di congestione.

Gli interventi maggiormente previsti nei Piani redatti sono la promozione del TPL, del car pooling e della bicicletta, intervenendo spesso sulla messa in sicurezza dei percorsi. Alcune Aree, tuttavia, nei Piani di Spostamento sviluppati hanno promosso la diffusione dei veicoli elettrici, introducendo incentivi all'acquisto e creando punti di ricarica gratuiti per i mezzi, e l'incentivazione di carburanti a basso impatto ambientale, promuovendo incentivi per la conversione delle automobili verso carburanti gassosi.

I Piani di Spostamento Casa-Scuola e per Poli di particolare attrazione risultano ancora poco diffusi. Tuttavia, è utile ribadire che gli interventi rivolti a scuole e a poli di particolare attrazione, come ospedali o centri commerciali, non sempre vengono organizzati attraverso la predisposizione di veri e propri Piani di Spostamento.

Gli interventi che interessano i Poli di particolare attrazione solitamente prevedono misure in accordo con l'azienda di trasporto pubblico locale (es. organizzazione di linee o navette dedicate) investendo su misure restrittive della sosta, in modo da coinvolgere contemporaneamente i dipendenti e gli utenti.

Complessivamente si è potuto constatare che le aree di interesse hanno predisposto 12 Piani di Spostamento per Poli di particolare attrazione, di cui solo 5 sono stati attuati.

Degli 11 Piani di spostamento Casa-scuola predisposti solo uno è stato attuato. Ciò a conferma che i progetti di educazione ambientale, invece, continuano ad essere gli strumenti utilizzati per incentivare ed educare all'utilizzo di trasporti alternativi ai mezzi privati non eco-compatibili, al fine di far apprendere ai ragazzi informazioni utili a responsabilizzarli sugli effetti che certi comportamenti hanno sull'ambiente, sulla salute e sulla vita sociale. Esempi possono essere il Progetto Mobilità promosso dal Comune di Parma, che coinvolgendo diverse scuole superiori ha sviluppato moduli formativi sulle diverse tematiche legate alla mobilità sostenibile.

Tab. 5

Piani Spostamento Casa-Lavoro								
	PSCL	N. Piani redatti	N. Piani attuati	Risorse	N. di Piani finanziati con risorse pubbliche	Tipologia di risorse pubbliche utilizzate	Interventi adottati prevalentemente nei Piani	Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani
<b>Torino*</b>	si	10	0	pubbliche	2	Fondi statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della bicicletta;</li> <li>- promozione del car pooling;</li> <li>- promozione del TPL</li> </ul>	nd
<b>Milano</b>	si	17 <sup>12</sup>	9	miste	5	fondi comunali, provinciali e statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della bicicletta;</li> <li>- promozione del car pooling;</li> <li>- promozione del TPL</li> </ul>	sufficiente
<b>Brescia</b>	si	6	6 per stralci	miste	5	fondi regionali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della bicicletta;</li> <li>- promozione del car pooling;</li> <li>- incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale</li> </ul>	sufficiente
<b>Verona</b>	si	11	11 per stralci	-	-	-	-	-
<b>Venezia</b>	si	11	7 per stralci	miste	7 parzialmente	fondi comunali, provinciali e statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione del TPL;</li> <li>- incentivazione carburanti alternativi a basso impatto ambientale;</li> <li>- promozione e sperimentazione del car sharing con veicoli a basso impatto per gli spostamenti di servizio e casa-lavoro dei dipendenti a tariffe agevolate</li> </ul>	buono
<b>Padova</b>	si	8	1	pubbliche	1	fondi comunali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione del TPL;</li> <li>- incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale</li> </ul>	molto buono
<b>Trieste**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Genova**</b>	si	9	6	miste	6	fondi statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione del TPL;</li> <li>- interventi sulla sosta;</li> <li>- modifiche dell'organizzazione interna all'azienda</li> </ul>	buono

<sup>12</sup> Inoltre 4 PSCL sono in fase di redazione.

<b>Parma</b>	si	57 (compres e diverse sedi di un unico ente)	23	pubbliche, private e miste	57	fondi statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della bicicletta;</li> <li>- promozione del car pooling;</li> <li>- promozione del TPL;</li> <li>- introduzione trasporto aziendale;</li> <li>- interventi sulla sosta;</li> <li>- interventi sugli spostamenti per affari;</li> <li>- incentivazione all'uso di mezzi a metano</li> </ul>	molto buono
<b>Modena</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bologna (comune)</b>	si	19 <sup>13</sup>	11 <sup>14</sup>	miste	11	fondi statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della bicicletta;</li> <li>- promozione del car pooling;</li> <li>- promozione del TPL;</li> <li>- introduzione trasporto aziendale;</li> <li>- interventi sulla sosta,</li> <li>- incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale</li> </ul>	buono
<b>Bologna (provincia)</b>	si	5	4 per stralci	pubbliche	5	fondi provinciali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della bicicletta,</li> <li>- promozione del car pooling,</li> <li>- introduzione del trasporto aziendale</li> </ul>	troppo presto per dare un giudizio
<b>Firenze**</b>	si	11	11 per stralci	miste	11	Fondi comunali, provinciali, regionali e statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione della bicicletta,</li> <li>- promozione del TPL,</li> <li>- incentivazione utilizzo mezzi elettrici</li> </ul>	buono
<b>Prato</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Livorno</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Roma</b>	si	25	17	miste	17	fondi comunali e statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione del car pooling,</li> <li>- introduzione trasporto aziendale,</li> <li>- incentivazione utilizzo mezzi elettrici</li> </ul>	buono
<b>Napoli</b>	si	4	3	pubbliche	3	fondi comunali e statali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione del car pooling,</li> <li>- promozione del TPL,</li> <li>- incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale,</li> <li>- incentivazione mezzi elettrici</li> </ul>	buono
<b>Foggia</b>	no	-	-	-	-	-	--	-
<b>Bari</b>	no							
<b>Taranto</b>	-	-	-	-	-	-	--	-

<sup>13</sup> In attuazione del “Piano Straordinario per la Qualità dell’Aria e la Mobilità Sostenibile a Bologna”, che ha previsto l’utilizzo dei fondi ministeriali residui del “Progetto di sviluppo del mobilità management della città di Bologna” con l’obiettivo di aumentare il numero dei PSCL aziendali potendo così estendere i positivi risultati ottenuti con le iniziative promosse nella Delibera P.G. 153162/2003; con D.D.P.G.N. n.75099/06 è stata destinata la somma di € 22.643,69 all’acquisto di abbonamenti agevolati per il TPL secondo le modalità simile al precedente finanziamento. Sono stati presentati 3 PSCL, attualmente in fase di valutazione da parte dell’A.C., coinvolgendo 5.361 dipendenti.

<sup>14</sup> I Piani hanno coinvolto complessivamente 31.000 dipendenti dell’area bolognese.

<b>Reggio Calabria</b>	-	-	-	-	-	-	--	-
<b>Palermo**</b>	si	2	0	nd	nd	nd	- promozione del car pooling; - promozione del TPL.	scarso
<b>Messina</b>	-	-	-	-	-	-	--	-
<b>Catania</b>	-	-	-	-	-	-	--	-

\* Dati anno 2003

\*\* Dati anno 2005

Nota: in arancione sono state evidenziate le città che non hanno riconsegnato il questionario compilato, in giallo le città in cui l'attività è sospesa e in azzurro le città che hanno confermato i dati dell'indagine 2005

**Tab. 6**

<b>Piani Spostamento Casa-Scuola</b>								
	<b>PSCS</b>	<b>N. Piani redatti</b>	<b>N. Piani attuati</b>	<b>Risorse</b>	<b>N. di Piani finanziati con risorse pubbliche</b>	<b>Tipologia di risorse pubbliche utilizzate</b>	<b>Interventi adottati prevalentemente nei Piani</b>	<b>Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani</b>
<b>Torino*</b>	si	5	0	pubbliche	5	fondi comunali e statali	nd	nd
<b>Milano</b>	si	1 <sup>15</sup>	0	pubbliche	1	fondi comunali e statali	NR	troppo presto per dare un giudizio
<b>Brescia</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Verona</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Venezia</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Padova</b>	si	1	1	pubbliche	1	fondi comunali e provinciali	- Organizzazione trasporto scolastico	molto buono
<b>Trieste**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Genova**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Parma</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Modena</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bologna</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Prov. Bologna</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Firenze</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Prato</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Livorno</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Roma</b>	si	3	0					
<b>Napoli</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Foggia*</b>	si	1	0	pubbliche	1	fondi comunali	- Promozione del TPL	nd
<b>Bari</b>	no							
<b>Taranto</b>								
<b>Reggio Calabria</b>								
<b>Palermo**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Messina</b>								
<b>Catania</b>								

\* Dati anno 2003

\*\* Dati anno 2005

Nota: in arancione sono state evidenziate le città che non hanno riconsegnato il questionario compilato, in giallo le città in cui l'attività è sospesa e in azzurro le città che hanno confermato i dati dell'indagine 2005

<sup>15</sup> Il PSCS comprende tutte le scuole localizzate all'interno del territorio comunale milanese.

Tab. 7

Piani Spostamento per Poli di particolare attrazione								
	PS per Poli	N. Piani redatti	N. Piani attuati	Risorse	N. di Piani finanziati con risorse pubbliche	Tipologia di risorse pubbliche utilizzate	Interventi adottati prevalentemente nei Piani	Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani
<b>Torino*</b>	si	3	0	private	0	-	- Promozione della bicicletta; - Promozione del TPL	nd
<b>Milano</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Brescia</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Verona</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Venezia</b>	si	1	0	miste	1	fondi statali e fondi provinciali	- interventi sulla sosta	troppo presto per esprimere un giudizio
<b>Padova</b>	si	3	2	pubbliche	2	fondi regionali	- promozione del TPL; - creazione di una nuova linea TPL	buono
<b>Trieste**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Genova**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Parma</b>	no							
<b>Modena</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Bologna</b>	no <sup>16</sup>							
<b>Prov. Bologna</b>	si	1	0	pubbliche	1	fondi provinciali	- introduzione navette riservate	troppo presto per dare un giudizio
<b>Firenze**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Prato</b>								
<b>Livorno</b>								
<b>Roma</b>	si	3	3	miste		fondi comunali e statali	- promozione del TPL; - introduzione di navette aziendali	buono
<b>Napoli</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Foggia*</b>	si	1	0	pubbliche	0	Fondi comunali	- promozione del TPL	nd
<b>Bari</b>	no	-	-	-	-	-	-	
<b>Taranto</b>	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Reggio Calabria</b>	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Palermo**</b>	no	-	-	-	-	-	-	-
<b>Messina</b>								
<b>Catania</b>								

\* Dati anno 2003

\*\* Dati anno 2005

Nota: in arancione sono state evidenziate le città che non hanno riconsegnato il questionario compilato, in giallo le città in cui l'attività è sospesa e in azzurro le città che hanno confermato i dati dell'indagine 2005

<sup>16</sup> E' in fase di ultimazione. In collaborazione con DAPT della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, API, CNA, Consorzio Roveri e Assoindustria, è stato avviato uno studio sulla mobilità casa-lavoro dell'area industriale delle Roveri (circa 7.000 dipendenti). Vista la consistenza e l'importanza dell'area per tutta la città, caratterizzata da elevata concentrazione di imprese insediate

## 2.4 LE STRATEGIE UTILIZZATE PER SENSIBILIZZARE, INFORMARE E FORNIRE ALTERNATIVE AI CITTADINI

Come precedentemente evidenziato il mobility management è un approccio che nel ricercare soluzioni che favoriscano la mobilità sostenibile, ha come obiettivo la diffusione della cultura di una mobilità più rispettosa dell'ambiente. Pertanto pur non realizzando concretamente dei Piani di Spostamento, gli uffici d'area spesso promuovono iniziative utili a formare, informare e sensibilizzare l'utenza.

Ciò viene realizzato attraverso l'organizzazione di diverse attività di comunicazione ed educazione, che aiutino i cittadini ad assumere un atteggiamento responsabile e consapevole dei mezzi di trasporto privati, al fine di metterne in luce sia i benefici, sia gli effetti negativi sull'ambiente, la salute e la socialità.

Generalmente lo strumento più utilizzato per raggiungere il maggior numero possibile di cittadini è la predisposizione di materiale cartaceo da distribuire in particolari occasioni e la predisposizione di siti internet attraverso cui, oltre diffondere il mobility management e gli strumenti utili ai responsabili aziendali per realizzare la propria attività, trasmettere informazioni sulle tematiche legate alla mobilità sostenibile.

Particolare attenzione è rivolta alla comunicazione in ambito scolastico come precedentemente evidenziato.

In tabella 8 sono state riassunte le principali attività di sensibilizzazione realizzate dagli uffici del mobilità manager d'area delle città d'interesse, divise per tipologia di utenza, e gli strumenti comunicativi abitualmente utilizzati.

**Tab.8**

<b>Attività rivolte alla mobilità sostenibile</b>		
<b>Milano</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di attività di comunicazione e informazione affettata presso organi di stampa relativamente agli sconti sugli abbonamenti annuali del trasporto pubblico per i dipendenti le cui aziende hanno un mobilità manager</li> </ul>
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai dipendenti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicazione delle iniziative presenti nell'ambito della mobilità sostenibile: car sharing, progetto DREAMS (una piattaforma tecnologicamente avanzata per l'organizzazione e la gestione integrata dei trasporti collettivi innovativi nella città, etc.);</li> <li>- Redazione del documento "Linee guida per la redazione del Piano spostamenti Casa-Lavoro" a supporto dei mobility manager aziendali;</li> <li>- Aggiornamento dei mobility manager aziendali relativo alle nuove proposte o alle eventuali modifiche normative in materia di mobilità sostenibile;</li> <li>- Georeferenziazione delle sedi aziendali per identificare soluzioni sinergiche relative alla mobilità di tutti i dipendenti;</li> <li>- Realizzazione di attività di comunicazione ed informazione presso gli organi di stampa relativamente agli sconti sugli abbonamenti annuali del trasporto pubblico per i dipendenti le cui aziende hanno un mobility manager</li> </ul>

	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte agli studenti</b>	- Comunicazione delle iniziative presenti nell'ambito della mobilità sostenibile: car sharing, progetto DREAMS (una piattaforma tecnologicamente avanzata per l'organizzazione e la gestione integrata dei trasporti collettivi innovativi nella città, etc.);
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ad altre utenze</b>	- Partecipazione, in qualità di relatori, a convegni e conferenze: VII° Convegno Nazionale di Polizia Locale (Rimini, settembre 2004), 60 <sup>a</sup> e 61 <sup>a</sup> conferenza del Traffico e della Circolazione (Riva del Garda, 2004 e 2005); - Partecipazioni a corsi: II° corso di formazione per mobility manager in 4 moduli organizzato da Assolombarda (Milano, ottobre 2005)
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	Newsletter, sito internet, mass media
<b>Brescia</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	- Promozione dell'uso della bicicletta attraverso manifestazioni ed esposizioni di veicoli nelle piazze principali. - Incentivi all'acquisto di veicoli elettrici con fondi comunali. Convenzioni con rivenditori di biciclette a pedalata assistita e ciclomotori elettrici per incentivarne l'acquisto, attraverso un buono per la rottamazione di vecchi motorini. - Ampliamento del numero di stazioni di rifornimento del metano (in città dal 1968 ce ne era solo 1, tra il 2004 e il 2006 sono diventati 4)
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai dipendenti</b>	Promozione dell'uso della bicicletta, con manifestazioni ed esposizioni
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	Newsletter, bacheche, sito internet, mass media
<b>Verona</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	E' stata organizzata una settimana di convegni "Verona: verso una città sostenibile" dal 20 al 28 marzo 2006, attraverso cui si è cercato di sensibilizzare la cittadinanza trattando argomenti come il trasporto pubblico, la ciclabilità, i Piani di Spostamento Casa-Lavoro e Casa-Scuola.
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ad altre tipologie di utenti</b>	Rivolti alle aziende sono stati organizzati: - un corso di formazione per mobilità manager aziendali (2003); - incontri e convegni per sensibilizzare le aziende ad attivarsi con la redazione di PSCL; - sono iniziate le attività per la redazione del PSCL del Comune di Verona e di altre aziende al fine di predisporre un Piano di area
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	Sito internet, mass media, convegni e conferenze.
<b>Venezia</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	- Organizzazione di seminari e convegni - Organizzazione mostra "Veicoli & Carburanti alternati per la mobilità sostenibile" - Promozione degli incentivi per la conversione delle automobili a GPL e metano
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai dipendenti</b>	- Predisposizione di un software per organizzare gli equipaggi di car pooling
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	bacheche, sito internet, mass media, news letter informatizzare
<b>Padova</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	- Realizzazione di un opuscolo informativo per i cittadini e le imprese sul piano d'emergenza ambientale "La nostra qualità dell'aria", Questionario sulla mobilità "Miglioriamo la città insieme" rivolto ai cittadini di Padova e dei Comuni della cintura urbana per raccogliere elementi qualitativi e quantitativi sui comportamenti e sulle diverse modalità di trasporto
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai studenti</b>	- Coinvolgimento degli studenti di II grado per l'attivazione di un referente della mobilità casa-scuola (mobility manager scolastico)
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	newsletter, cartellonistica, sito internet, mass media, consultazioni per la mobilità e workshop



<b>Trieste**</b>	<b>Attività di sensibilizzazione</b>	E' stato istituito un tavolo permanente di coordinamento sulla mobilità aziendale che consente di coordinare e collegare le iniziative ed i progetti di tutti i mobilità manager dell'area. In tale contesto vengono prese decisioni sulle iniziative necessarie per migliorare l'accessibilità e la fruizione delle aree interessate dalle aziende dotate di mobilità manager. E' stato predisposto un questionario che ha reso possibile una conoscenza approfondita sulla mobilità e sulle esigenze delle diverse aziende.
<b>Genova**</b>	<b>Attività di sensibilizzazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione sito internet;</li> <li>- Distribuzione della newsletter trimestrale sulle attività dell'ufficio e delle aziende dell'area per la diffusione di buone pratiche;</li> <li>- Consolidamento dell'ufficio del MM d'Area quale punto di riferimento delle aziende per la soluzione dei problemi legati alla mobilità dei dipendenti;</li> <li>- Supporto al car sharing per la diffusione del servizio sia a livello individuale, sia come auto aziendale attraverso convenzioni e agevolazioni.</li> </ul>
<b>Bologna (comune)</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creazione, in collaborazione con ATC, di titoli di viaggio ECO: ECOTICKET (abbonamento a 40 corse in 20 giorni a 24 euro per 90 gg di validità; rivolto a fornire un'alternativa durante i mesi invernali anche a chi abitualmente usa la bicicletta o lo scooter per recarsi a lavoro o a scuola, e a fornire un'alternativa durante il periodo di limitazione della circolazione e a quanti abitualmente usano l'auto per recarsi a lavoro) e ECODAYS (biglietto giornaliero per 11 giorni a 1,80€ al giorno; è un titolo impersonale che consente per 11 giornate a scelta di circolare illimitatamente col TPL, fornendo la possibilità a chi usa da sempre l'auto di provare il TPL a un costo contenuto).</li> <li>- Promozione del car sharing;</li> <li>- Promozione di ecoincentivi in favore della conversione delle automobili a GPL e metano;</li> <li>- Partecipazione alla Settimana Europea della Mobilità 2005</li> </ul>
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ad altre utenze</b>	- Progetto WEBMobility: è stato implementato il sito web-mobility all'interno del quale è stata creata una sezione per la compilazione on-line del questionario per la redazione del PSCL.
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	Newsletter, sito internet
<b>Bologna (provincia)</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promozione della conversione a metano delle automobili tramite l'incentivazione economica; la Provincia ha emanato un bando di 300.000 €</li> <li>- Estensione a 6 comuni della Provincia del servizio di Car Sharing attivo nel comune capoluogo.</li> <li>- Finanziamento, assieme alla Regione Emilia Romagna, degli interventi infrastrutturali di velocizzazione del Trasporto Pubblico e miglioramento dell'accessibilità delle fermate ferroviarie</li> </ul>
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	Newsletter, sito internet, distribuzione di volantini presso gli URP dei Comuni interessati dalle iniziative promosse, contatti diretti con le aziende.
<b>Firenze**</b>	<b>Attività di sensibilizzazione</b>	Sono stati realizzati depliant e manifesti di informazione, incontri con i mobilità manager ed incontri pubblici
<b>Roma</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abbonamenti annuali a tariffa ridotta per i dipendenti di aziende con mobility manage;</li> <li>- Distribuzione gratuita di schede per la ricarica di scooter elettrici;</li> <li>- Promozione e rilancio dell'iniziativa car pooling;</li> <li>- Promozione ed attivazione di un'esperienza sperimentale del servizio car sharing nel Municipio II di Roma</li> </ul>
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai dipendenti</b>	<p>Dal 2000 al 2005:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abbonamenti Metrebus a tariffa agevolata;</li> <li>- Istituzione di navette aziendali volte a disincentivare l'utilizzo della vettura privata;</li> <li>- Promozione del car pooling</li> </ul>

	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte agli studenti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promozione di uno studio sulla mobilità studentesca presso l'università La Sapienza;</li> <li>- Promozione dell'utilizzo scooter elettrici</li> </ul>
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	sito internet, mass media, organizzazione di convegni ed eventi
<b>Napoli</b>	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ai cittadini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Campagna Bollino Blu per il controllo annuale obbligatorio dei gas di scarico degli autoveicoli con più di quattro anni;</li> <li>- Campagna Due Ruote Pulite per la sensibilizzazione all'utilizzo corretto del veicolo a due ruote e alla necessità di effettuare una manutenzione periodica del ciclomotore o motociclo. E' in via di definizione l'estensione del controllo obbligatorio annuale dei gas di scarico ai veicoli a due ruote.</li> <li>- Adesione alla campagna nazionale ICBI per l'incentivare gli automobilisti a trasformare a GPL e metano la propria auto</li> <li>- Domeniche Ecologiche per sensibilizzare tutti i cittadini attraverso la chiusura al traffico dell'intera città</li> </ul>
	<b>Attività di sensibilizzazione rivolte ad altre utenze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progetto ECORENT per il noleggio a lungo termine di veicoli elettrici rivolto ad aziende pubbliche e private;</li> <li>- Sperimentazione gasolio emulsionato con acqua da parte di una delle principali aziende di trasporto pubblico locale.</li> </ul>
	<b>Strumenti di comunicazione utilizzati</b>	Infopoint, cartellonistica, sito internet e mass media
* Dati anno 2003 ** Dati anno 2005		