



**ISPRA**

Istituto Superiore per la Protezione  
e la Ricerca Ambientale

## **MOBILITY MANAGEMENT**

**Proposta di un metodo di analisi per la definizione di un  
quadro di riferimento tecnico-normativo, finalizzata ad  
una ipotesi di supporto amministrativo alla gestione di  
un ufficio per la mobilità aziendale in Ispra.**

***Dr.ssa Paola Silvestro***

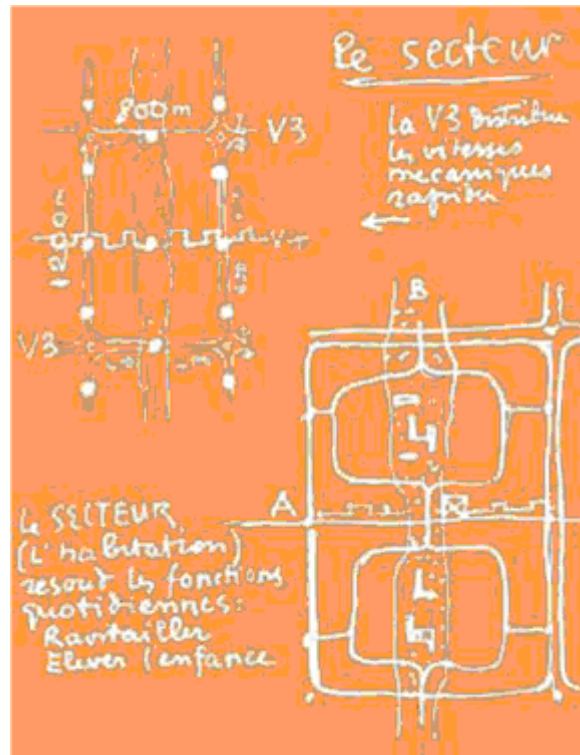
**Tutor: Arch. Giovanna Martellato**

Data	Firma Stagista	Firma Tutor	Firma Responsabile Servizio

## *Prefazione*

## Razionalizzazione della pianificazione di un insediamento

Le Corbusier: 'La regola delle 7V' di classificazione delle strade.



Sulla V3 è impostata l'organizzazione del "settore" urbano equivalente a un quartiere residenziale

(5.000 - 20.000 abitanti) e di conseguenza di un intero insediamento.

Nell’accezione comunemente affermata in ambito europeo e internazionale, il *mobility management* si configura come un approccio ai problemi della mobilità fondamentalmente orientato alla gestione della domanda, che sviluppa ed implementa strategie e soluzioni volte ad assicurare il trasporto delle persone e delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di contenimento energetico.

Le strategie di mobility management risultano efficaci nell'ambito generale della sostenibilità dei trasporti e della mobilità in un territorio progressivamente sempre più urbanizzato.

Si stima infatti che 2050 il territorio delle aree urbane sarà popolato dal 70% della popolazione.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> UN-HABITAT, Global Report on human settlement, *Planning Sustainable Cities: Policy Directions*, Abridgeon Edition, Earthscan, London, 2009

Secondo il WBSBD<sup>2</sup>, la mobilità sostenibile è *‘la capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente, di accedere di comunicare, di commerciare e stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro’*.

I processi decisionali a livello locale come a livello di singola azienda dovrebbero integrare le differenti dimensioni, le attività ed i settori di intervento, farsi carico delle aspettative e dei desideri, distribuire i costi ed i benefici determinati dalle scelte, coordinare gli interventi, verificare e rendere conto dei risultati.

La formazione di figure professionali nel settore della mobilità sostenibile deve necessariamente attivare un approccio integrato e intersettoriale, che consenta di costruire un quadro di riferimento per i processi di decisionali, pur nella specificità dell’area di studio di provenienza.

Per tale motivo l’attività ha preso l’avvio da un’analisi integrata degli indirizzi e della normativa per una mobilità sostenibile a livello internazionale, europeo, nazionale fino al livello regionale e locale, che comprende diversi temi, quali ad esempio i trasporti, l’ambiente, la salute e l’energia e ambiti come quello delle aree urbane, in cui sono rilevanti la coesione sociale e la partecipazione, altresì la sicurezza e l’accessibilità. Questi sono i macrotemi che sono stati individuati e a cui è ipotizzabile riferire una analisi:

<b>Mobilità urbana, Sicurezza e Accessibilità</b>	<b>Trasporti, Pianificazione del Territorio e Ambiente</b>	<b>Diritti Sociali e Tutela della Salute</b>	<b>Trasporti, Rinnovabili energetica</b>	<b>Ambiente, Efficienza</b>	<b>Beni e Servizi orientati verso la Sostenibilità</b>
---	--	--	--	-----------------------------	--

Il medesimo approccio integrato e un metodo di analisi interdisciplinare potrebbe essere proposto anche a livello di ufficio di supporto del *mobility manager*, il quale dovendosi rapportare ai diversi settori e competenze dell’amministrazione, dai Servizi Generali, ai Benefici Sociali e alle Relazioni Sindacali, oltre che naturalmente costituire il tramite tra i dipendenti, gli amministratori e il *mobility manager di area*, deve essere portato a conoscenza di tutte le normative e gli atti regolamentari in cui si possono esplicitare le competenze per attuare obbiettivi verso la mobilità sostenibile, direttamente, per la

---

<sup>2</sup> WBCSD, Il World Business Council for Sustainable Development, associazione di amministratori che rappresenta le più grandi compagnie mondiali tra cui quelle legate alla industria automobilistica mondiale e dedita esclusivamente allo studio del rapporto tra affari e sviluppo, ha affidato ad un gruppo di studio del MIT, la elaborazione di una definizione per la mobilità sostenibile e che ha prodotto il *Mobility 2030 Report*, 2004, [www.wbcd.org/includes/getTarget.asp?type=d&id=OTQ4Mw](http://www.wbcd.org/includes/getTarget.asp?type=d&id=OTQ4Mw), consultazione recente del 01/2010.

gestione del parco veicoli aziendale per esempio ed indirettamente , con e-services per i dipendenti.

L'applicazione dell'analisi ad un caso concreto come quello di un sede Ispra, ha evidenziato delle criticità che sono state manifestate dalla stagista come carenze formative di base nel curriculum universitario e di Master in diritto ambientale. La competenza di un laureato in giurisprudenza per un ufficio di mobility manager è essenzialmente di tipo amministrativo ed utilizzabile per comprendere la natura giuridica del mobility manager, del mobility d'area quale organo tecnico che istruisce i piani e che supporta i mobility manager nella redazione degli stessi al fine di presentarli al comune, oppure come ente competente al finanziamento. Oppure chiarire il ruolo e le potenzialità del responsabile della mobilità aziendale di trasmissione al gestore delle richieste di abbonamenti per i dipendenti delle aziende con mobility manager e nell'attivazione di altre iniziative per rafforzamento dell'utilizzo del trasporto pubblico.

Essenziale per completare il processo formativo è stata inoltre la disamina di buone prassi come le linee guida per la mobilità aziendale svizzera, le iniziative di alcune aziende private e i progetti pilota di alcune città italiane all'avanguardia per la mobilità sostenibile.

Roma, lì 28 febbraio 2011

Giovanna Martellato architetto

# **INDICE**

## **Abstract**

## ***Prefazione***

## **INTRODUZIONE E METODOLOGIA**

- Introduzione.....6
- Metodologia.....8
- Figura1: Istanza di cofinanziamento del Comune di Roma.....10

## **1. CAPITOLO I: Sviluppo e Analisi normativa e natura degli strumenti e degli adempimenti**

- 1.1 Mobilità sostenibile: Repertorio sistematizzato della normativa, dal livello locale a quello europeo.....11
- 1.2 La principale normativa italiana: i decreti Ronchi del 1998 e Servizio IAR del 2000.....14
  - *Lo Sviluppo Sostenibile*
  - *I decreti*

## **2. CAPITOLO II: Altre normative coinvolte nell'attività del mobility management**

- 2.1 L'Affidamento di beni e servizi (sotto e sopra soglia) in enti di diritto pubblico.....21
  - *L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale e la sua natura giuridica*
  - *Le soglie: importo e criteri di determinazione*
  - *I contratti sotto soglia: scelte dell'attuale codice*
  - *I lavori sotto soglia: pubblicità e termini delle procedure di affidamento dopo l'entrata in vigore del codice*
  - *Appalto-concorso ed appalto integrato nell'ambito dei lavori sotto soglia*

➤	<i>Procedure “speciali” nel settore dei lavori sotto soglia: a) la trattativa privata “pura” della Legge Merloni e l’attuale procedura negoziata per lavori fino a 100.000 euro</i>	
➤	<i>La licitazione privata semplificata della Legge Merloni e l’attuale procedura ristretta semplificata</i>	
➤	<i>L’offerta anomala nei lavori sotto soglia: la disciplina nella Legge Merloni, con particolare riferimento alle innovazioni apportate dalla L. 102/2009 di conversione del cd. “Decreto anticrisi”</i>	
2.2	Le ultime novità legislative in materia di appalti pubblici.....	31
➤	<i>Il decreto legislativo n. 53/2010</i>	
➤	<i>Il decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010</i>	
➤	<i>Il recepimento della direttiva comunitaria n. 2009/33</i>	
	La tutela della privacy.....	41
➤	<i>L’informativa (artt. 11 e 12)</i>	
➤	<i>L’informativa all’interessato (art. 13)</i>	
➤	<i>Il trattamento effettuato dai soggetti pubblici (artt. 18-22)</i>	
➤	<i>Regole ulteriori per privati ed enti pubblici economici: il consenso al trattamento dei dati personali (art. 23)</i>	
<b>3.</b>	<b>CAPITOLO III: Altri strumenti volontari integrabili nella gestione della mobilità aziendale</b>	
3.1	Certificazioni ambientali.....	47
➤	<i>La tutela dell’ambiente: dagli obblighi di legge all’adesione volontaria</i>	
➤	<i>EMAS ed Ecolabel: strumenti volontari per lo sviluppo sostenibile</i>	
➤	<i>I Sistemi di Gestione Ambientale</i>	
➤	<i>Certificazioni Ambientali di Sistema (ISO 14001 ed EMAS): scenario di riferimento</i>	
3.2	Acquisti verdi.....	54
➤	<i>Obiettivi del GPP</i>	
➤	<i>Legislazione europea</i>	
➤	<i>Legislazione nazionale</i>	
➤	<i>Il PAN GPP in sintesi</i>	

3.3	Considerazioni operative.....	64
3.4	Esempi di buone prassi e progetti pilota di mobility management.....	65
<b>4.</b>	<b>CAPITOLO IV: Il mobility management e le competenze</b>	
4.1	Definizione e descrizione.....	69
	➤ <i>Il mobility management nel mondo</i>	
	➤ <i>Il mobility management in italia</i>	
4.2	Il mobility manager di area, il mobility manager aziendale e loro rispettive competenze.....	73
	➤ <i>Il Piano degli Spostamenti Casa - Lavoro (P.S.C.L.)</i>	
<b>5.</b>	<b>CAPITOLO V: Metodologie e guide per una mobilità aziendale sostenibile</b>	
5.1	Guida alla mobilità aziendale Svizzera.....	75
	➤ <i>Perché dotarsi di una Guida alla mobilità aziendale</i>	
	➤ <i>Come realizzare una Guida alla mobilità aziendale</i>	
	➤ <i>Come convincere i dipendenti ad applicare la Guida alla mobilità aziendale</i>	
	➤ <i>Soluzioni di trasporto alternative al mezzo privato</i>	
5.2	Le linee guida redatte dall'ENEA.....	83
5.3	Epomm.....	85
5.4	Altre linee guida (comune di Padova, Provincia di Milano): indicazioni sulla mobilità delle persone contenute in queste guide.....	87
	➤ <i>Comune di Milano</i>	
	➤ <i>Comune di Padova</i>	
<b>6.</b>	<b>CAPITOLO VI: Il contesto aziendale Ispra</b>	
6.1	Parco veicoli e gestione del servizio di trasporto.....	92
6.2	Proposta di un questionario per la rilevazione dell'utilizzo delle navette aziendali.....	93
	➤ <i>La scelta del questionario</i>	
	➤ <i>Lettera di accompagnamento ed eventuale guida alla compilazione</i>	

➤ <i>La costruzione</i>	
➤ <i>Struttura tipo delle domande</i>	
➤ <i>Nota informativa sulla privacy del questionario sulla mobilità aziendale Ispra</i>	
6.3 Risultati dell'indagine.....	98
<b>7. CAPITOLO VII: CONCLUSIONI.....</b>	<b>100</b>
➤ <i>Comunicazione efficace della mobilità sostenibile</i>	
➤ <i>Servizio di navette per i dipendenti</i>	
➤ <i>Gestione degli abbonamenti ai mezzi pubblici dei dipendenti</i>	
➤ <i>Gestione e implementazione del car pooling</i>	
➤ <i>Implementazione dell'e-work e del telelavoro</i>	
➤ <i>Promozione del trasporto privato “pulito”</i>	
➤ <i>Realizzazione di servizi complementari alla persona</i>	
7.1 Situazione e prospettive del mobility management.....	106
7.2 Esempi di attività di mobility management.....	110
➤ <i>Provincia di Bologna</i>	
➤ <i>Regione Emilia Romagna</i>	
<b>8. BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA</b>	
8.1 Bibliografia.....	116
8.2 Sitografia.....	118
<b>9. ALLEGATO I: Questionario Ispra.....</b>	<b>120</b>
<b>10. ALLEGATO II: Repertorio normativo sulla mobilità sostenibile.....</b>	<b>151</b>
<b>11. ALLEGATO III: Schema di “contratto tipo” Ispra per appalti di servizi sopra i 20.000 euro.....</b>	<b>162</b>



## **.INTRODUZIONE E METODOLOGIA**

### **➤ Introduzione.**

Il concetto di mobilità e trasporto fa riferimento a tutto ciò che è in relazione ai movimenti nel territorio di persone e merci, con qualsiasi mezzo di trasporto si verifichino. La mobilità è quindi un sistema complesso, formato dalle infrastrutture viarie, ferroviarie, aeroportuali, dai parcheggi e centri di interscambio, dai trasporti pubblici e privati, dalla piste ciclabili e dalla zone pedonali. Questo sistema influenza il funzionamento delle aree urbane e le condizioni di vita dei suoi abitanti ed ha una forte incidenza sulla qualità ambientale.

L'organizzazione attuale dei trasporti è caratterizzata dalla predominanza del traffico su strada, con l'uso, in via principale, di automezzi privati ed ha forti conseguenze negative sul piano economico, sociale ed ambientale, quali ad esempio:

- la congestione delle città;
- i disagi e difficoltà per ciclisti e pedoni;
- i rischi di incidenti, a cui sono connessi costi economici e sociali;
- l'elevato inquinamento acustico ed atmosferico;
- il consumo di fonti energetiche non rinnovabili;
- la sottrazione di suolo.

Per risolvere questi problemi, negli ultimi anni sono stati introdotti modelli di mobilità sostenibile, ispirati al principio dell'uso efficiente del territorio e delle risorse naturali e finalizzati a garantire il rispetto e l'integrità dell'ambiente. I nuovi sistemi di mobilità si basano sulle seguenti proposte:

1. promuovere la mobilità alternativa (ciclabile e pedonale);

2. investire sul trasporto pubblico di merci e persone, utilizzando i sistemi e mezzi a minore impatto ambientale (es. trasporto su rotaia, autoveicoli a metano) ;
3. promuovere iniziative di educazione stradale e campagne di sensibilizzazione per indirizzare i cittadini ad un uso sempre più limitato del mezzo privato;
4. realizzare direzionali di smistamento, per migliorare l'organizzazione logistica del trasporto di merci;
5. introdurre il mobility management e il piano del traffico e il piano urbano della mobilità;
6. mettere in sicurezza e razionalizzare l'attuale rete viaria;
7. realizzare interventi di riqualificazione urbana;
8. introdurre limitazione dei movimenti e della velocità dei veicoli;
9. incrementare sistemi di mobilità intermodale, aumentando la disponibilità di parcheggi-scambio nei quali è possibile lasciare la macchina per proseguire il tragitto mediante mezzi pubblici;
10. incentivare il car pooling o uso collettivo dei mezzi privati, da parte di soggetti che devono compiere lo stesso tragitto;
11. introdurre servizi di car sharing, che consiste nell'uso collettivo di un parco di autoveicoli, noleggiati temporaneamente<sup>3</sup>.

Di queste proposte, le misure di gestione della domanda di mobilità che possono interessare un Istituto di diritto pubblico come l'Ispra, sono quelle evidenziate ai punti 1, 10, 11.

---

<sup>3</sup> [http://www.contabilitaambientale.it/aree\\_tematiche/mobilita\\_sostenibile.asp](http://www.contabilitaambientale.it/aree_tematiche/mobilita_sostenibile.asp), consultazione del 4/2010.

## ➤ Metodologia.

Il tema del mobility management è un tema estremamente vasto **che** tocca tanti argomenti, diversi. Per questo motivo la tesi è incentrata sulla tematica maggiormente coinvolta, cioè la mobilità sostenibile. In particolare, sono stati analizzati in maniera trasversale i diversi settori attraverso cui l'organizzazione della stessa può essere attuata, dall'affidamento dei servizi sopra e sotto soglia per gli enti pubblici ai GPP (Green Public Procurement), ossia i cosiddetti acquisti verdi, individuando i settori interessati e specificando, per ogni settore, la normativa che lo regola. Si evidenzia in particolare per il tema trattato la difficoltà di definire un repertorio normativo organico per la mobilità sostenibile.

Successivamente, sono stati riportati gli esempi di enti pubblici (**comune** di Milano, di Bologna ecc.) in cui si mostra come la mobilità delle persone **possa** essere praticamente organizzata in modo da ottenere i risultati ambiti, cioè il rispetto dell'ambiente (e dei limiti stabiliti dal Protocollo di Kyoto) grazie alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera. Per questo tipo di lavoro sono state effettuate principalmente ricerche svolte su internet e soprattutto di documenti tecnici che mi sono stati forniti dalla mia Tutor.

Inoltre, per alcuni dei settori analizzati (acquisti verdi o organizzazione della mobilità dei dipendenti), sono state riportate anche le iniziative proposte dallo staff del mobility manager dell'Ispra. Da questa attività sono emerse delle criticità dovute al fatto che:

- gli argomenti di cui tratto in questo lavoro, essendo estremamente settoriali, non sono stati da me trattati né durante i miei studi universitari né tantomeno durante il master di diritto dell'ambiente che ho frequentato, per cui posso effettivamente dire che sono argomenti che ho appreso ed approfondito proprio grazie a questo stage;
- inoltre, non essendo il mobility manager una figura professionale ben definita né regolamentata, ogni azienda adotta propri meccanismi amministrativi, di comunicazione ecc. che ritiene più adeguati alle sue esigenze ed alla sua struttura. In questo caso infatti, il supporto della Tutor è stato determinante, poiché mi ha portato a conoscenza delle iniziative dell'Ispra e dei relativi documenti adottati per

metterle in pratica, informazioni che rimangono interne all'istituto e che, quindi, non avrei potuto conoscere altrimenti.

Infine, si parla del contesto aziendale Ispra, del modo in cui l'Ispra può organizzare gli spostamenti dei suoi dipendenti promuovendo l'utilizzo di navette aziendali. L'attività ha trovato un risvolto operativo con la partecipazione all'attività di rilevamento del numero di dipendenti che usufruiscono di tale servizio, intervistando i dipendenti stessi nonché gli autisti delle navette (vedi Allegato IV: scheda di rilevazione navette per Ispra). Inoltre sono state effettuate alcune interviste telefoniche ai dipendenti della sede Brancati, ai quali è stato somministrato il questionario predisposto dalla mobility manager dell'Ispra, grazie al quale è stato possibile rilevare le abitudini di spostamento dei dipendenti. Tra gli obiettivi del questionario vi era quello di capire come si dovesse organizzare un servizio navette al fine di renderlo preferibile per i dipendenti rispetto all'uso dei mezzi privati, nel contesto generale della predisposizione del piano spostamenti casa-lavoro e delle misure proponibili per Ispra, finalizzandolo inoltre anche alla partecipazione ad un bando di cofinanziamento per un piano di mobilità aziendale indetto dal Comune di Roma per il tramite di Roma Servizi per la mobilità.

**Fig. 1 : Istanza di cofinanziamento del Comune di Roma**



## **Presentazione istanza di cofinanziamento**

Proposta  
**Piano Trasporto Aziendale**  
*bozza*

**Società: Ispra**

**Sede: via Vitaliano Brancati, 48**

**Municipio: XII**

Anno 2010

### **Ag. Roma Servizi per la Mobilità**

esprime parere di conformità  
per il progetto:

- **Conforme:**
- **Conforme con riserva:**
- **Conforme:**

Data \_\_\_\_\_

### **COMUNE DI ROMA**

La Commissione Tecnica giudica  
l'istanza di cofinanziamento:

- **Ammissibile:**
- **Ammissibile  
con prescrizione:**
- **Non ammissibile:**

Data \_\_\_\_\_

## **CAPITOLO I: SVILUPPO E ANALISI NORMATIVA E NATURA DEGLI STRUMENTI E DEGLI ADEMPIMENTI**

### **1.1 Mobilità sostenibile: repertorio sistematizzato della normativa, dal livello locale a quello europeo.**

L'introduzione di soluzioni ambientalmente preferibili consente anche di migliorare la situazione ambientale relativa alla qualità dell'aria, rumore ed emissione di gas serra, e di conseguenza ha effetti positivi sulla qualità della vita dei cittadini. La mobilità sostenibile rappresenta un fattore di qualificazione sociale anche perché induce l'istaurarsi di processi virtuosi che portano alla riduzione del traffico e all'aumento della sicurezza stradale<sup>4</sup>.

Il tema della mobilità sostenibile coinvolge, infatti, una moltitudine di ambiti diversi in cui l'organizzazione dei trasporti, al fine di ridurre e tenere sotto controllo l'emissione di CO<sub>2</sub> nell'aria va indirettamente a tutelare anche diritti diversi che, a prima vista, non sembrano essere coinvolti in questa tematica.

Il settore principalmente interessato dalla mobilità sostenibile è, ovviamente, quello dei trasporti e della sicurezza, in cui l'obiettivo principale è quello di offrire a tutti i cittadini europei un'elevata mobilità e quindi sistemi di trasporto che rispondano ad esigenze economiche, sociali, di sicurezza ed ambientali (queste ultime nel rispetto degli impegni assunti con il protocollo di Kyoto).

Altro settore in cui la mobilità sostenibile interviene per tutelare, anche se indirettamente, i diritti in essi coinvolti è il settore della salute, infatti nel 2000 l'OMS ha pubblicato il report "Transport Environment and Health", che contiene dati scientifici sugli effetti che i trasporti producono sulla salute umana e sull'ambiente. Legati, poi, alla salute sono i problemi connessi all'alimentazione, cioè sovrappeso e obesità, per cui bisognerebbe garantire ai cittadini un ambiente sano in cui svolgere attività fisica, promuovere progetti

---

<sup>4</sup> [http://www.contabilitaambientale.it/aree\\_tematiche/mobilita\\_sostenibile.asp](http://www.contabilitaambientale.it/aree_tematiche/mobilita_sostenibile.asp), consultazione del 4/2010.

relativi agli spostamenti a piedi e in bicicletta, curando anche le infrastrutture che consentono, appunto, di muoversi a piedi o in bicicletta.

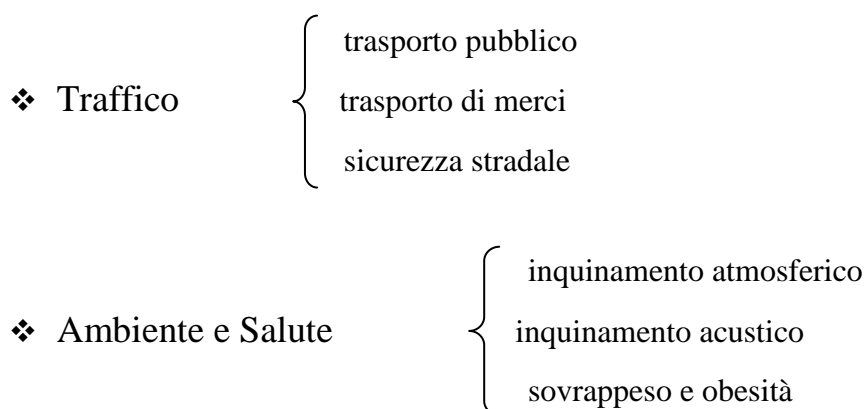
Coinvolti dalla mobilità sostenibile sono anche i diritti dell'infanzia, tutelati da una convenzione ratificata dall'Italia nel 1991, che ricomprendono anche la loro sicurezza, in relazione alla quale è stato stilato un rapporto, la Carta Europea 2009 sulla sicurezza dei bambini, che analizza le politiche adottate per la prevenzione di incidenti e per garantire la sicurezza dei bambini nell'ambito di incidenti stradali, danneggiamenti, cadute, avvelenamenti, ustioni, soffocamento; le politiche di prevenzione degli incidenti si riferiscono soprattutto ai bambini ciclisti, pedoni e passeggeri, sia di motoveicoli che di autoveicoli.

I diritti dei disabili sono tutelati anch'essi da un'apposita convenzione delle Nazioni Unite, la quale definisce le condizioni per l'accessibilità e per la mobilità personale anche nell'ambito dei trasporti.

Infine, un ulteriore settore coinvolto dalla tematica della mobilità sostenibile è la politica energetica europea, nella quale deve essere integrata la politica dei trasporti ai fini della realizzazione degli obiettivi posti nella prima. L'anello di congiunzione di questi due settori è la promozione dell'utilizzazione dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione della benzina o del gasolio, sempre al fine di ridurre l'emissione di CO<sub>2</sub> nell'aria.

Per tutti questi motivi, nel corso degli ultimi anni, il legislatore pubblico italiano è intervenuto con provvedimenti volti di incentivazione della mobilità sostenibile.

I settori coinvolti dalla mobilità sostenibile sono tanti, ma si può provare a raggrupparli nelle seguenti macro aree:



- ❖ Efficienza energetica      { biocarburanti e carburanti rinnovabili
- ❖ Diritti dei disabili
- ❖ Diritti dell'infanzia
- ❖ Pianificazione delle aree urbane

In questo capitolo, si analizzano sinteticamente le legislazioni nazionale, regionale e comunitaria, che si sono focalizzate soprattutto sulla regolamentazione dei trasporti, sia di persone che di merci.

In linea di massima, si può dire che la legislazione nazionale è intervenuta, nella maggior parte dei casi, nell'incentivazione dei trasporti pubblici, attraverso finanziamenti per la sostituzione dei veicoli vecchi con mezzi nuovi a basso impatto ambientale, e nella realizzazione di interventi strutturali in ambiente urbano per la razionalizzazione della mobilità e quindi del traffico cittadino. Questi interventi sono stati frutto di iniziative del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale ha agito principalmente tramite lo strumento del decreto legislativo<sup>5</sup>.

Il Ministero dell'Ambiente, invece, è intervenuto in settori più specifici, come quello dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo sostenibile, attraverso azioni di disincentivazione dell'utilizzo dell'auto privata, con iniziative come le campagne "domeniche ecologiche" e "week-end a piedi" o attraverso l'attuazione del programma nazionale di car sharing. Anch'esso si è avvalso di decreti legislativi.

Le Regioni, attraverso le leggi regionali, sono intervenute a loro volta nel settore delle infrastrutture e dei trasporti pubblici, ma hanno anche promosso ed incentivato la mobilità ciclistica.

Infine l'Unione Europea, essendo in questo campo l'organo di impulso dello sviluppo della legislazione nella direzione più ambientalista possibile, è intervenuta in tutti i settori contenuti nelle suddette macro aree.

Il repertorio esteso della normativa sulla mobilità è contenuto nell'allegato II ed è stato tratto da:

---

<sup>5</sup> Con la locuzione decreto legislativo (abbreviato con D. lgs. o D. lg.) o decreto delegato si intende nel diritto costituzionale italiano un atto normativo avente forza di legge adottato dal governo in sede di consiglio dei ministri su delega del Parlamento.



<http://www.ambientediritto.it/legislazione/mobilita/mobilita%20sostenibile.htm>, consultazione del 10-2010.

## **1.2 La principale normativa italiana: i decreti Ronchi del 1998 e Servizio Iar del 2000.**

### ***Lo Sviluppo Sostenibile***

La mobilità sostenibile è un concetto che va di pari passo con il principio di SVILUPPO SOSTENIBILE, principio fondamentale del diritto ambientale, introdotto a livello europeo e recepito in Italia dall'art. 3 *quater* del Testo Unico ambientale (d.lgs. 152/2006, come modificato dal d.lgs. 4/2008). Tale articolo sancisce che:

1. Ogni attività umana giuridicamente rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future.
2. Anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione.
3. Data la complessità delle relazioni e delle interferenze tra natura e attività umane, il principio dello sviluppo sostenibile deve consentire di individuare un equilibrato rapporto, nell'ambito delle risorse ereditate, tra quelle da risparmiare e quelle da trasmettere, affinché nell'ambito delle dinamiche della produzione e del consumo si inserisca altresì il principio di solidarietà per salvaguardare e per migliorare la qualità dell'ambiente anche futuro.
4. La risoluzione delle questioni che involgono aspetti ambientali deve essere cercata e trovata nella prospettiva di garanzia dello sviluppo sostenibile, in modo da salvaguardare il corretto funzionamento e l'evoluzione degli ecosistemi naturali dalle modificazioni negative che possono essere prodotte dalle attività umane<sup>6</sup>.

Come si può vedere, tale principio riguarda i rapporti tra la protezione dell'ambiente e la crescita economica, evidenziati per la prima volta a seguito dei lavori della Commissione

---

<sup>6</sup> Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.88 del 14-04-2006

Bruntland del 1987, la quale propone una serie di principi giuridici per la protezione dell'ambiente tra cui appunto questo dello sviluppo sostenibile inteso come sviluppo che non intacchi significativamente il patrimonio ambientale.

Con la Conferenza delle Nazioni Unite di Rio de Janeiro del 1992 su ambiente e sviluppo si consacra l'idea che proteggere l'ambiente e la crescita economica costituiscano un binomio inscindibile. La Conferenza si conclude con l'adozione di una Dichiarazione di principi chiamata AGENDA 21 relativa alla gestione, conservazione e sviluppo sostenibile delle foreste. Essa ribadisce il principio secondo cui gli Stati hanno il diritto sovrano di sfruttare le proprie risorse naturali conformemente alle politiche ambientali nazionali e secondo le politiche nazionali di sviluppo e contiene una serie di raccomandazioni agli Stati al fine di orientare la loro azione nella realizzazione di obiettivi precisati in relazione ad una molteplicità di settori.

### ***I Decreti***

Il primo atto in direzione della mobilità sostenibile è stato il Decreto Interministeriale del 27 marzo 1998, che ha previsto la figura del "mobility manager" in tutte le imprese ed enti pubblici con più di 300 dipendenti, operanti in una medesima unità produttiva o con più di 800 addetti, operanti in più sedi locali di uno stesso comune con almeno 150.000 abitanti.

Nel 2000 è stato emanato il Decreto del Ministero dell'Ambiente, recante "programmi radicali per la mobilità sostenibile", attraverso cui si intendeva "promuovere la realizzazione di interventi strutturali radicali finalizzati alla riduzione permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile".

L'anno successivo il Ministero dell'Ambiente ha emanato altri due decreti su finanziamenti ai comuni, a favore "di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane" e "per il governo della domanda di mobilità".

Infine nella Finanziaria 2007 è stato istituito un fondo per la mobilità sostenibile di 90 milioni di euro annui per il triennio 2007-2009.

Il decreto interministeriale del 27 marzo 1998 affida agli Enti Locali il compito di progettare e realizzare servizi di car sharing e di taxi collettivo e di organizzare una struttura di supporto e coordinamento tra responsabili della mobilità aziendale e le Amministrazioni comunali e dispone l'obbligo per le pubbliche amministrazioni di

prevedere una quota di veicoli a minimo impatto ambientale nel rinnovo annuale del proprio parco veicolare.

Il Ministero dell'Ambiente è il promotore dell'iniziativa, ma il Decreto coinvolge anche i Ministeri: dei Trasporti, della Sanità e dei Lavori Pubblici.

Il Decreto coinvolge direttamente o indirettamente una molteplicità di soggetti:

- le Regioni, le quali devono dotarsi di un piano per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;
- le Amministrazioni Pubbliche, che devono prevedere quote di veicoli elettrici o non inquinanti all'interno del loro parco veicoli.

Il ruolo di imprese e Comuni risulta essere più complesso e merita una trattazione specifica.

L'articolo 3 precisa che le Aziende con più di 300 dipendenti (o complessivamente 800 distribuiti in più sedi), localizzate in Comuni compresi in zone a rischio di inquinamento atmosferico, devono nominare un responsabile della mobilità aziendale (mobility manager aziendale). Prevede poi l'istituzione di una struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale presso l'Ufficio Tecnico del Traffico del Comune (mobility management di area).

Il mobility manager d'azienda deve razionalizzare e ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale, soprattutto promuovendo il trasporto collettivo e introducendo forme innovative di trasporto meno inquinanti, che puntino a ridurre l'uso individuale dell'auto privata.

Il mobility manager d'area effettua un'azione di coordinamento nell'area di competenza dei mobility manager aziendali, collaborando con loro alla ricerca delle soluzioni migliori mediante pacchetti integrati di mobilità sostenibile.

Il ruolo del mobility manager d'area è quello di introdurre il mobility management, ossia l'adozione di misure "soft" per il governo della mobilità, sviluppandone lo schema generale e promuovendolo anche con schemi di coinvolgimento/partecipazione dei cittadini, dei lavoratori e dei datori di lavoro.

Il mobility manager d'area ha un'importante funzione di coordinamento e funge da intermediario tra tutte le differenti parti coinvolte. E' la chiave di collegamento tra il livello politico e quello gestionale, infatti coordina e supporta i responsabili della mobilità aziendale e mantiene i collegamenti con i Comuni e con le aziende di trasporto. Il problema, però, è che il decreto non prevede alcuna sanzione in caso di violazione dell'art.

3 sul mobility management, per questo motivo esso si è sviluppato solo come strumento volontario<sup>7</sup>.

Nell'articolo 4 si invitano i Comuni ad incentivare servizi di:

- car pooling/taxi collettivo: uso collettivo di autovetture;
- car sharing: forma di utilizzo in multiproprietà di un parco di autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo e ai km percorsi.

I servizi devono essere svolti utilizzando autovetture elettriche, ibride, alimentate a gas naturale o gpl, dotate di dispositivo anti-inquinamento<sup>8</sup>.

Il Ministero, oltre ad introdurre nuove iniziative in Italia per finanziare l'avviamento e progetti pilota, eroga dei fondi così suddivisi:

- 7,2 miliardi di Lire, per le strutture di supporto alle reti cittadine dei responsabili della mobilità aziendale;
- 8,5 miliardi di Lire, per il car sharing e car pooling;
- 9 miliardi di Lire, per incentivare l'acquisto di veicoli elettrici a 2 ruote;
- 5 miliardi di Lire, per la diffusione di servizi di taxi collettivo;
- 5 miliardi di Lire, per la copertura dell'extra costo dei veicoli elettrici, ibridi, a gas, ecc. in sostituzione della flotta di veicoli aziendali e della Pubblica Amministrazione<sup>9</sup>.

Il decreto prevede inoltre, all'art.6, che il Ministero dell'Ambiente concorra ad individuare specifiche risorse da destinarsi all'attuazione degli interventi dell'attività di razionalizzazione della mobilità<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> **Strumenti volontari:** sono strumenti che, se non applicati, non prevedono alcuna sanzione, perciò la loro adozione viene lasciata alla libera scelta dei soggetti ai quali essi si rivolgono.

**Strumenti obbligatori:** sono vincolanti per i soggetti a cui si riferiscono perché prevedono delle sanzioni che saranno applicate nel caso in cui essi fossero violati o non venissero applicati.

<sup>8</sup> <http://www.euromobility.org/documenti/strumenti/trasporto%20compatibile.pdf> , consultazione del 10/2010.

<sup>9</sup> Fonte Ispra, mobility manager Martellato: OSSERVATORIO MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE in <http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/> , [http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI\\_CHIAVE/OSSERVATORIO\\_MOBILITA%27\\_URBANA\\_SOSTENIBILE/](http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI_CHIAVE/OSSERVATORIO_MOBILITA%27_URBANA_SOSTENIBILE/) consultazione del 12/2010.

<sup>10</sup> Decreto Legislativo 27 marzo 1998, "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 179 del 3-8-1998.

Altro importante intervento normativo in materia di mobilità sostenibile è il decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000 (servizio inquinamento atmosferico, acustico e rischi industriali) che promuove la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone e delle merci, finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile. Per il raggiungimento di tali obiettivi e l'attuazione delle politiche necessarie, ad integrazione del decreto del 1998 si stabilisce che tale struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale faccia capo alla figura del Mobility Manager di Area<sup>11</sup>, che viene così introdotta in modo esplicito<sup>12</sup>.

Con riguardo al finanziamento di progetti pertinenti alla realizzazione, integrazione o completamento di interventi relativi agli spostamenti casa-scuola-lavoro, previsti dai piani predisposti dai mobility manager aziendali ed approvati dai mobility manager di area, il Ministero ha stanziato 30 miliardi di Lire per l'anno finanziario 2000 a favore dei comuni e le associazioni di comuni - secondo il Capo V° del D. lgs. 267/2000 - e le Province su delega dei comuni interessati, mentre a favore dei comuni che hanno aderito alle domeniche ecologiche per l'anno 2000 con popolazione maggiore di 100.000 abitanti, o presenti negli elenchi regionali ai sensi del DM 20/05/91, dei capoluoghi di provincia, dei consorzi tra comuni con popolazione maggiore di 150.000 abitanti e, infine, dei comuni con popolazione maggiore di 40.000 abitanti ha istituito finanziamenti nei seguenti settori:

- 10 miliardi di Lire per la diffusione dei taxi collettivi o trasporto collettivo innovativo;
- 6 miliardi di Lire per la regolazione e il controllo del traffico con impianti automatizzati;
- 28 miliardi di Lire per realizzare, integrare o completare sistemi di trasporto pubblico o di pubblica utilità con veicoli elettrici o alimentati a gas;
- 6 miliardi di Lire per realizzare, integrare o completare flotte di bici e veicoli elettrici a due ruote e quadri cicli di proprietà di comuni, enti e gestori di servizi pubblici;

---

<sup>11</sup> Decreto 20 dicembre 2000 del Ministero dell'ambiente, "Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 80 del 5-4 2001.

<sup>12</sup> Fonte Ispra mobility manager Martellato: *La mobilità aziendale Ispra*.

- 6 miliardi di Lire per l'utilizzo di sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici;
- 12 miliardi di Lire per l'attuazione di progetti dimostrativi (ad es. prototipi di veicoli elettrici, dispositivi per la riduzione delle emissioni in atmosfera)<sup>13</sup>.

In linea di massima, si può dire che la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente è pari al 50% del costo complessivo dei progetti; la restante parte dovrà essere messa a disposizione a livello locale, con la partecipazione delle aziende interessate.

*La mobilità sostenibile dovrebbe tendere verso un sistema di mobilità urbana in grado di conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e le esternalità negative, quali le emissioni di gas serra, lo smog, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico urbano e l'incidentalità. Queste esternalità hanno un costo sociale che grava su tutti. Possono essere rimosse soltanto con una adeguata regolamentazione mediante l'intervento pubblico. In Italia la normativa non ha però raggiunto i risultati sperati. I problemi relativi alla mobilità sono stati spesso demandati alle amministrazioni locali, senza un vero e proprio piano di intervento a livello nazionale e sovranazionale<sup>14</sup>. Inoltre, se nel settore strettamente ambientale gli atti regolatori hanno prevalentemente natura vincolante, in quanto si tratta di direttive e regolamenti emanati dall'Unione Europea e recepiti dall'Italia, gli altri settori sono invece regolati da atti di natura volontaria e possono soddisfare requisiti prestazionali volontari e di semplice indirizzo verso l'attuazione di politiche di gestione dei trasporti che consentano di ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento atmosferico, acustico ecc. al fine di garantire una più alta qualità della vita dei cittadini. Un esempio, infatti, è costituito dal decreto Ronchi che, sebbene istituisca la figura del mobility manager all'interno di aziende ed enti pubblici con più di 300 dipendenti che ha il compito di gestire gli spostamenti sistematici casa-lavoro dei dipendenti in modo da soddisfare criteri di sostenibilità ambientale ricercando*

<sup>13</sup> Fonte Ispra, mobility manager arch. Martellato: osservatorio Mobilità urbana sostenibile, link "Mobilità sostenibile nelle aree urbane". [http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI\\_CHIAVE/OSSERVATORIO\\_MOBILITA%27\\_URBANA\\_SOSTENIBILE/](http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI_CHIAVE/OSSERVATORIO_MOBILITA%27_URBANA_SOSTENIBILE/) consultato il 12/2010.

<sup>14</sup> <http://www.ecoage.it/mobilita-sostenibile.htm>, consultazione dello 01/2011.

*soluzioni alternative all'auto privata, non prevede alcuna sanzione nel caso in cui tali aziende ed enti pubblici non adottino la figura del mobility manager, per cui a tutt'oggi parliamo solo di strumento volontario. Ne' dispone una normativa attuativa che preveda per l'ufficio del mobility manager usufruisca dell'assegnazione di risorse umane, tecniche e finanziarie dedicate appositamente e in modo continuativo nel tempo per lo svolgimento delle attività di mobility management .*

*Ne' sono state definite a livello nazionale metodologie, norme tecniche o quantomeno requisiti per la redazione degli strumenti che la norma assegna in capo alla responsabilità del mobility manager, come nel caso del piano spostamenti casa lavoro.*

*Riassumendo, in Italia il Mobility Management viene introdotto attraverso il decreto del Ministero dell'ambiente del 27 marzo 1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (pubblicato sulla G.U. 3 agosto 1998), con la figura del mobility manager aziendale. Questi ha il compito di individuare e gestire i piani degli spostamenti casa/lavoro del personale dipendente al fine di ridurre l'uso dei mezzi di trasporto privati e individuali e di limitare la congestione del traffico urbano attraverso una razionale organizzazione degli orari di lavoro.*

*E' prevista l'obbligatorietà del piano per le strutture aziendali pubbliche e private con più di 300 dipendenti per unità locale e per le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti.*

*Il decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000 (servizio IAR), invece, incentiva l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento a Comuni e/o a forme consociate di Comuni, non solo per interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro, ma anche in riferimento a piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che presentano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico. Nel contempo estende l'applicazione del decreto a tutti i Comuni italiani, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico come nel primo decreto. La stessa norma introduce esplicitamente la figura del mobility manager di area ,affidandole compiti di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale.*

## **CAPITOLO II: ALTRE NORMATIVE COINVOLTE NELL'ATTIVITÀ DEL MOBILITY MANAGEMENT**

### **2.1 L'affidamento servizi (sopra e sotto soglia) in enti di diritto pubblico.**

#### ***L'Istituto Superiore per La Protezione e la Ricerca Ambientale e la sua natura giuridica***

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ISPRA, è stato istituito con la legge 133/2008 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112.

L'ISPRA svolge le funzioni, con le inerenti risorse finanziarie, strumentali e di personale, dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici di cui all'articolo 38 del Decreto Legislativo n. 300 del 30 luglio 1999 e successive modificazioni, dell'Istituto Nazionale per la Fauna Selvatica di cui alla legge 11 febbraio 1992, n. 157 e successive modificazioni, e dell'Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare di cui all'articolo 1-bis del decreto-legge 4 dicembre 1993, n.496, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 21 gennaio 1994, n. 61.

L'ISPRA è vigilato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare<sup>15</sup>.

Come ente di diritto pubblico, anche l'Ispra è soggetta al rispetto delle norme che regolano i contratti stipulati dai soggetti pubblici.

***Le soglie: importo e criteri di determinazione.*** Il Codice dei Contratti Pubblici (d.lgs. 163/2006) che disciplina i contratti delle stazioni appaltanti, degli enti aggiudicatori e dei soggetti aggiudicatori, aventi per oggetto l'acquisizione di servizi, prodotti, lavori e opere, recepisce puntualmente le direttive comunitarie in tema di soglie con l'art. 28, dove, secondo i più recenti aggiornamenti avutisi con regolamento CE n. 1422/2007 e decorrenti dal 1° gennaio 2008, è appunto chiarito che – per i settori ordinari e con diversificazioni enucleate anche in funzione della natura soggettiva delle Amministrazioni aggiudicatrici – sono di rilevanza comunitaria i contratti pubblici il cui valore (stimato al netto dell'IVA) sia pari o superiore: a) per forniture e servizi aggiudicati da amministrazioni centrali, a

---

<sup>15</sup> [http://www.isprambiente.gov.it/site/\\_files/Notizie\\_ispra/regolamento%20ISPRA.pdf](http://www.isprambiente.gov.it/site/_files/Notizie_ispra/regolamento%20ISPRA.pdf), consultazione del 9/2010.



137.000 euro; b) per forniture e servizi aggiudicati da amministrazioni aggiudicatrici diverse o da stazioni appaltanti, a 211.000 euro; c) per appalti e concessioni di lavori pubblici, a 5.278.000 euro. Altre soglie sono indicate nei seguenti articoli: art. 32, comma 1°, lett. e) (servizi affidati da soggetti privati con finanziamento pubblico superiore al 50%); art. 91 (incarichi di progettazione); art. 99 (concorso di progettazione); art. 196 (appalti della difesa); art. 215 (settori speciali); art. 235 (concorso di progettazione nei settori speciali).

L'art. 29 detta poi i criteri di determinazione delle soglie, individuando, come principio ispiratore, quello della considerazione – al fine del valore – di tutti gli elementi che possono considerarsi “prezzo” onde evitare elusioni e suddivisioni artificiose. Infatti, premesso che è espressamente vietato il frazionamento artificioso volto ad eludere l'applicazione del diritto comunitario (art. 29, comma 4°) e che *“La scelta del metodo per il calcolo del valore stimato di un appalto pubblico non può essere fatta con l'intenzione di escluderlo dal campo di applicazione delle norme dettate per gli appalti di rilevanza comunitaria”* (art. 29, comma 11°), viene individuata una serie di regole cui attenersi per la determinazione del valore. In particolare, il calcolo parte dallo *“importo totale pagabile al netto dell'IVA, valutato dalle stazioni appaltanti”*, tenuto *“conto dell'importo massimo stimato, ivi compresa qualsiasi forma di opzione o rinnovo del contratto”* (art. 29, comma 1°) e avuto riguardo degli eventuali *“premi o pagamenti per i candidati o gli offerenti”* previsti dalle stazioni appaltanti (art. 29, comma 2°). Per i lavori pubblici (che qui più strettamente interessano), *“il calcolo del valore stimato tiene conto dell'importo dei lavori stessi nonché del valore complessivo stimato delle forniture e dei servizi necessari all'esecuzione dei lavori, messe a disposizione dell'imprenditore da parte delle stazioni appaltanti”* (art. 29, comma 5°), con l'ulteriore precisazione che *“Il valore delle forniture o dei servizi non necessari all'esecuzione di uno specifico appalto di lavori non può essere aggiunto al valore dell'appalto di lavori in modo da sottrarre l'acquisto di tali forniture o servizi dall'applicazione delle disposizioni specifiche contenute nel presente codice”* (art. 29, comma 6°). Anche nello specifico caso di aggiudicazioni per lotti distinti va evitato qualsiasi frazionamento artificioso: è sempre computato *“il valore complessivo stimato della totalità di tali lotti”*, di modo che – qualora il valore cumulato raggiunga la soglia comunitaria – ciascun lotto singolarmente inteso possa soggiacere alla disciplina comunitaria (art. 29, comma 7°). Unica deroga a tale impostazione può esservi, per scelta delle stazioni appaltanti, qualora il singolo lotto da sottrarre alla disciplina soprasoglia sia

inferiore ad 1 milione di euro (in caso di lavori) o ad 80.000 euro (in caso di servizi). A parte questi criteri stringenti, appare altresì utile l'indicazione della Corte di Giustizia CE che, recentemente, ha chiarito che per determinare il valore di un appalto occorre considerare il valore totale dal punto di vista di un "potenziale offerente", comprensivo, cioè, non solo del prezzo che paga la stazione appaltante, ma anche degli introiti provenienti da terzi<sup>16</sup>. Tale affermazione appare particolarmente utile in tema di concessioni, per il valore delle quali andranno considerati anche i vantaggi economici che derivano dalla gestione dell'opera e del servizio.

### ***I contratti sotto soglia: scelte dell'attuale codice.***

La legge comunitaria n. 62/2005, delegando al legislatore nazionale il recepimento delle direttive comunitarie per gli appalti sopra soglia, ha imposto l'inserimento in un unico testo normativo della disciplina degli appalti tutti (sopra e sotto soglia, nei settori speciali ed ordinari, riferiti tanto ai lavori quanto a servizi e forniture) ed una predisposizione della medesima secondo i criteri di semplificazione, contenimento dei tempi e flessibilità degli strumenti giuridici. Il codice ha interpretato la delega, seguendo le due impostazioni fondamentali dell'uniformazione della disciplina e della semplificazione procedimentale. Innanzitutto, si è optato per l'uniformazione, il più possibile, della disciplina degli appalti sotto soglia a quella degli appalti sopra soglia, anche al fine di garantire ai sotto soglia i principi del trattato CE a tutela della concorrenza. Così – premesso che per contratti sotto soglia s'intendono "*i contratti pubblici il cui valore stimato al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) è inferiore alle soglie di cui agli articoli 28, 32 comma 1° lett. e), 91, 99, 196, 215, 235, e che non rientrano nel novero dei contratti esclusi*" (art. 3, comma 17° codice) – l'art. 121, comma 1° sancisce il principio base secondo cui, per tutti i contratti pubblici aventi ad oggetto lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie comunitarie, si applicano (oltre alle disposizioni della parte I, IV e V del Codice) "*anche le disposizioni della parte II in quanto non derogate dalle norme*" del titolo dedicato ai contratti sotto soglia. In sostanza, poiché la parte II del Codice comprende anche tutte le norme afferenti ai contratti sopra la soglia comunitaria, è agevole osservare che il primo comma dell'articolo 121 ha fissato, in linea generale e in assenza di esplicite ipotesi

---

<sup>16</sup> Corte Giustizia CE, sez. I, 18 gennaio 2007 (C-220/05).

derogatorie, un perfetto parallelismo tra la disciplina applicabile ai contratti sopra soglia e quella sotto soglia, assicurando, in tal modo, maggiore uniformità nelle procedure di appalto. Siffatto canone generale origina, tra l'altro, la piena assimilazione, relativamente all'ambito soggettivo di applicazione, delle procedure di affidamento di beni e servizi sopra e sotto soglia. Quindi, oggi, anche gli organismi di diritto pubblico – non essendo previste disposizioni derogatorie sotto il profilo dei soggetti tenuti ad applicare i precetti di evidenza pubblica prestabiliti dal Codice – dovranno necessariamente seguire tutte le regole concernenti i contratti sopra soglia (tanto si desume dal combinato disposto dell'art. 3, comma 25° ed art. 32, comma 1°, lett. a). Sono superati, conseguentemente, i passati dubbi interpretativi relativi agli affidamenti sotto soglia degli organismi di diritto pubblico, già oggetto di approfondita disamina, nell'ambito della previgente normativa, da parte del Giudice Amministrativo.

In secondo luogo, il codice predispone, come già accennato, una semplificazione procedimentale, caratterizzata da un regime di pubblicità più agevole, termini procedurali ridotti rispetto a quelli comunitari e dalla possibilità che le offerte anomale possano essere escluse automaticamente (se così previsto dal bando; altrimenti, si addivene all'esclusione previa verifica in contraddittorio come normalmente previsto dalla disciplina comunitaria). A ciò si aggiungano singole specificità per il settore dei lavori, da un lato, e quello di servizi e forniture, dall'altro. In particolare, per gli appalti di lavori sotto soglia, viene snellito l'*iter* della previgente licitazione privata semplificata, oggi definita “procedura ristretta semplificata”; per gli appalti di servizi e forniture, viene semplificato il regime di qualificazione e, dal momento che la soglia di rilevanza comunitaria è particolarmente bassa (euro 137.000 o 211.000, a seconda dei casi, contro gli euro 5.278.000 previsti invece per i lavori), l'affidamento in economia è consentito fino alla soglia comunitaria più bassa. Si ricorda, inoltre, che per molti servizi e forniture le amministrazioni non contrattano più direttamente con gli operatori economici, ma si avvalgono degli appalti stipulati dalla CONSIP (Concessionaria Servizi Informatici Pubblici) la quale, alla stregua delle direttive CE nn. 17 e 18 del 2004, può annoverarsi tra le “*centrali di committenza*”).

***I lavori sotto soglia: pubblicità e termini delle procedure di affidamento dopo l'entrata in vigore del codice.***

Con l'entrata in vigore del codice, la disciplina cambia radicalmente rispetto a quella previgente. Innanzitutto, per quanto attiene alla pubblicità, l'art. 122 chiarisce che *“ai contratti di lavori pubblici sotto soglia comunitaria non si applicano le norme del presente codice che prevedono obblighi di pubblicità e di comunicazione in ambito sopranazionale”* (art. 122, comma 1°). Tanto l'avviso di *preinformazione* (la cui pubblicazione è facoltativa) quanto l'avviso dei risultati sulla procedura (o avviso di *postinformazione*), la cui pubblicazione è invece obbligatoria) vanno pubblicati, con omissione della pubblicità cartacea, *“sul profilo del committente, ove istituito, e sui siti informatici di cui all'art. 66, comma 7°, con le modalità ivi previste”* (art. 122, commi 2° e 3°). Con riferimento alla pubblicità di bandi ed avvisi di postinformazione, viene operata una distinzione a seconda del valore del contratto: 1) per i contratti di importo pari o superiore a 500.000 euro, la pubblicazione avviene sulla Gazzetta Ufficiale (nella serie speciale – contratti pubblici), sul “profilo di committente” e, entro i successivi due giorni lavorativi, sui siti informatici del Ministero delle Infrastrutture e dell'Osservatorio; inoltre, vanno pubblicati per estratto su almeno un quotidiano a tiratura nazionale ed un quotidiano a diffusione locale; 2) per i contratti di importo inferiore a 500.000 euro, basta la pubblicazione nell'albo pretorio del comune dove vanno eseguiti i lavori e nell'albo della stazione appaltante. Per quanto attiene ai termini di ricezione delle domande di partecipazione e delle offerte nonché i termini per la comunicazione di capitolati e documenti complementari, tutta la relativa disciplina è incardinata nell'art. 122, comma 6°. La citata norma si apre con un rinvio alle più generali regole in ordine all'adeguatezza del termine di ricezione delle domande (art. 70, comma 1°), alla sua proroga in caso di indisponibilità dei capitolati e dei documenti complementari (art. 70, comma 10°), al termine d'invio dei capitolati e dei documenti complementari nelle procedure aperte (art. 71) e nelle altre procedure (art. 72). Segue, poi, una serie di regole specifiche, in ordine alla ricezione delle domande di partecipazione e delle offerte, nelle singole ipotesi procedurali (art. 122, 6° lettere da a) a g), con la previsione di termini sostanzialmente ridotti rispetto a quelli divisati per i contratti sopra soglia.

***Appalto-concorso ed appalto integrato nell'ambito dei lavori sotto soglia.*** Un'importante innovazione è stata prodotta dal secondo decreto correttivo (D.Lgs. 113/2007) il quale, modificando il comma 1° dell'art. 122 D.Lgs. 163/2006, ha introdotto una sostanziale limitazione all'uso di appalto-concorso ed appalto integrato nel settore dei lavori sotto soglia. In particolare, dispone il secondo capoverso dell'art. 122, comma 1° che *“Le stazioni appaltanti possono ricorrere ai contratti di cui all'art. 53, comma 2, lettere b) e c), qualora riguardino lavori di speciale complessità o in caso di progetti integrali, come definiti dal regolamento di cui all'articolo 5, ovvero riguardino lavori di manutenzione, restauro e scavi archeologici”*. Allo scopo di dare attuazione alla norma succitata, l'emanando regolamento attuativo prevede appunto, all'art. 3, la definizione tanto di “lavori di speciale complessità” quanto di “progetto integrale” (per tale si intende “un progetto elaborato in forma completa e dettagliata in tutte le sue parti, architettonica, strutturale e impiantistica”).

***Procedure “speciali” nel settore dei lavori sotto soglia: la trattativa privata “pura” della Legge Merloni e l'attuale procedura negoziata per lavori fino a 100.000 euro.*** L'art. 24, comma 1° L. 109/1994, come modificato dalla cd. Merloni *quater* (L. 166/2002) ammetteva l'affidamento a trattativa privata per i soli appalti di lavori pubblici ed esclusivamente in tre casi: *“a) lavori di importo complessivo non superiore a 100. 000 euro; (lettera aggiunta dall'articolo 7, comma 1, lettera p) , legge n. 166 del 2002); a) lavori di importo complessivo compreso tra oltre 100. 000 euro e 300. 000 euro, nel rispetto delle norme sulla contabilità generale dello Stato e, in particolare, dell'articolo 41 del RD 827/1924; b) lavori di importo complessivo superiore a 300. 000 euro, nel caso di ripristino di opere già esistenti e funzionanti, danneggiate e rese inutilizzabili da eventi imprevedibili di natura calamitosa, qualora motivi di imperiosa urgenza attestati dal dirigente o dal funzionario responsabile del procedimento rendano incompatibili i termini imposti dalle altre procedure di affidamento degli appalti”*.

La previsione della trattativa privata per lavori fino a 100.000 euro risulta oggi integralmente riprodotta nell'art. 122, comma 7° del codice che, più esattamente, amplia le ipotesi di “procedura negoziata” già previste agli artt. 56 (procedura negoziata previo bando) e 57 (procedura negoziata senza bando). Per quanto risulti riportato “tal quale” nel codice, l'istituto risulta profondamente modificato rispetto alla legge Merloni. Infatti, nel sistema previgente, tale ipotesi di trattativa privata appariva completamente svincolata da

limiti procedurali e sostanziali (fatto salvo, come ovvio, il limite d'importo dei 100.000 euro), tanto da essere normalmente definita come trattativa privata "pura". Stesso discorso non può invece valere per l'odierna "procedura negoziata fino a 100.000 euro", la quale – seppur non condizionata dalla sussistenza degli altri presupposti sostanziali previsti dagli artt. 56 e 57 – soggiace comunque all'obbligo di rispettare i principi comunitari (come sottolineato da più attenta giurisprudenza<sup>17</sup>. Così, per esempio, andrà rispettato quel minimum di garanzie procedurali previste dal codice nelle procedure negoziate senza bando (art. 57), norme, queste, applicabili anche agli appalti senza soglia.

***La licitazione privata semplificata della Legge Merloni e l'attuale procedura ristretta semplificata.*** L'art. 123 del codice prevede una procedura di affidamento specifica per gli appalti di lavori sotto soglia di importo fino a 1.000.000 di euro. Detta procedura – denominata "procedura ristretta semplificata" – è in realtà mutuata, con adattamenti, dall'istituto della licitazione privata semplificata introdotta nell'art. 23 L. 109/1994 dalla Merloni-ter (L. 415/1998). Nella caso della licitazione privata semplificata (prevista per i lavori fino a 750.000 euro), non vi era pubblicazione di volta in volta di un bando di gara, bensì la pubblicazione di un unico avviso annuale recante l'elenco dei lavori che la stazione appaltante intendeva affidare con tale procedura.

Inoltre, nell'ambito di un apposito elenco (parimenti annuale) venivano individuati, tra gli iscritti e con criteri di rotazione, almeno trenta concorrenti da invitare alla procedura. Era lo stesso art. 23 della Merloni a disciplinare la formazione del predetto elenco annuale. La licitazione privata era, dunque, "semplificata" perché, attraverso il meccanismo dell'elenco annuale, implicava la soppressione del bando di gara: di fatto, al di là del nome, era una procedura senza bando specifico e senza vincoli, fuorché quello di invitare almeno trenta soggetti tra gli iscritti dell'elenco.

Siffatto strumento, di certo di dubbia legittimità rispetto ai principi di trasparenza e non discriminazione, appariva per la verità poco elastico: a) per ciascuna gara, s'imponeva alle stazioni appaltanti di invitare a presentare un'offerta almeno 30 concorrenti (e, quindi, s'imponeva di esaminare almeno 30 offerte); b) si creava il meccanismo per cui, per ciascuna stazione appaltante, vi era un ristretto numero di appaltatori e, di regola, di ambito

---

<sup>17</sup> T.A.R. Campania, Napoli, Sez. I, 05 aprile 2006, n. 3979.

locale (con evidente contrasto alla libertà di stabilimento, al principio di concorrenza ed all'obiettivo della non discriminazione); c) lo strumento, di per sé, risultava essere quasi sovrabbondante, essendovi già a disposizione l'affidamento in economia e la trattativa privata. Tuttavia, il fatto che si trattasse di una procedura snella, senza bando e senza predeterminazione di ipotesi tassative ha deposto a favore della conservazione dell'istituto anche all'interno del nuovo codice dei contratti. In coerenza con la scelta sistematica di adottare la terminologia comunitaria, la procedura è stata rinominata, come detto, "procedura ristretta semplificata" ed è stata circoscritta unicamente ai casi di *appalto di sola esecuzione* (cioè, ai contratti più semplici). Si tratta di una procedura solo facoltativa e solo per i lavori d'importo fino ad un milione di euro: resta comunque l'alternativa delle ordinarie procedure aperte, ristrette e negoziate, ove ne ricorrano i presupposti. La procedura peraltro non è stata estesa a servizi e forniture, per le quali si considerano sufficienti gli affidamenti in economia fino alla soglia minima comunitaria.

***L'offerta anomala nei lavori sotto soglia: la disciplina nella Legge Merloni, con particolare riferimento alle innovazioni apportate dalla L. 102/2009 di conversione del cd. "Decreto anticrisi".*** La cd. legge Merloni (l. 109/1994), all'art. 21 nella sua originaria formulazione, prevedeva l'automatismo dell'esclusione dell'impresa concorrente sulla base delle sole giustificazioni preventive, senza la possibilità di un ulteriore contraddittorio. In particolare, per quanto attiene agli appalti sotto soglia, l'art. 21, comma 1°-bis L. 109/1994, come modificato dalla Merloni ter (L. 415/1998), recitava: *"Relativamente ai soli appalti di lavori pubblici di importo inferiore alla soglia comunitaria, l'amministrazione interessata procede all'esclusione automatica dalla gara delle offerte che presentino una percentuale di ribasso pari o superiore a quanto stabilito ai sensi del primo periodo del presente comma. La procedura di esclusione automatica non è esercitabile qualora il numero delle offerte valide risulti inferiore a cinque"*.

Per quanto riguarda, invece, la disciplina attuale, quando il criterio di aggiudicazione è quello del prezzo più basso e quando in sede di gara sia stata raggiunta o superata la soglia di anomalia, l'esclusione automatica resta, ancora oggi, tecnicamente esperibile. La possibilità di avvalersi di siffatto meccanismo soggiace però a due condizioni imprescindibili: da una parte, la stazione appaltante deve avervi fatta espressa menzione

nel bando (previsione comunque facoltativa<sup>18</sup>); dall'altra, le offerte ammesse in sede di gara non devono essere state più di dieci (in precedenza, si richiedeva che fossero più di cinque). Volendo quindi procedere ad uno schema di quanto affermato nell'art. 122, comma 9°, è possibile sintetizzare come segue. Per gli appalti di lavori sotto soglia (5.278.000 euro), ma comunque di importo superiore ad 1.000.000 di euro, la disciplina dell'anomalia è identica a quella prevista per gli appalti sopra soglia (cioè, si addiuvine all'esclusione previa verifica dell'anomalia). Invece, per gli appalti al di sotto della soglia comunitaria e di importo pari od inferiore ad 1.000.000 di euro, è ammessa l'esclusione automatica, se prevista dal bando e se in sede di gara sono risultate ammesse almeno dieci offerte.

Bisogna poi considerare, per completezza, il più recente intervento da parte della L. n. 102/2009, legge di conversione del D.L. n. 78/2009 (meglio noto come "*decreto anticrisi*"). L'art. 4-*quater* della L. 102/09 – nel prevedere "misure di semplificazione in materia di contratti pubblici" – ha modificato, seppur di poco ed incidentalmente, anche l'art. 122, 9° (per i lavori) e l'art. 124, 8° (per servizi e forniture), sostituendo, in entrambe le norme, il richiamo all'art. 86, 5° (abrogato) con il richiamo all'art. 87, 1° (novellato). Ebbene, il riferito art. 86, 5°, nel trattare dei criteri di *individuazione* delle offerte anormalmente basse, imponeva ai concorrenti di esibire, al momento della presentazione dell'offerta, anche le giustificazioni relative alle singole voci di prezzo costituenti l'importo complessivo dell'offerta medesima. Di conseguenza, a fronte di un'offerta (almeno in apparenza) anormalmente bassa, la stazione appaltante poteva, innanzitutto, controllare le giustificazioni già presentate a corredo dell'offerta e, in secondo luogo, chiederne delle ulteriori, per poter procedere poi a più dettagliata verifica. Infatti, l'art. 87, 1° (criteri di verifica delle offerte anormalmente basse) espressamente consentiva alla stazione appaltante di chiedere un'integrazione documentale all'offerente, in modo da poter avere le giustificazioni "*eventualmente in aggiunta a quelle già presentate a corredo dell'offerta*". Il tutto, affinché l'eventuale esclusione avvenisse solo all'esito di verifiche ed in contraddittorio.

Con la soppressione dell'art. 86, 5°, si è dunque reso necessario un rimaneggiamento anche dell'art. 87, 1°, il quale, come riferito, dava per presupposte proprio le "giustificazioni in via anticipata" previste dalla norma abrogata. L'intervento della L. 102/2009 ha quindi

---

<sup>18</sup> CORTE COSTITUZIONALE - 22 maggio 2009, n. 160.



avuto il duplice effetto di eliminare, per il concorrente, l'obbligo di presentare sin da subito dettagliate giustificazioni e, per la stazione appaltante, di rallentare l'eventuale espulsione dalla gara di offerte anomale con acquisizioni “*a singhiozzo*” del materiale giustificativo.

Un effetto, come evidente, di semplificazione procedurale, che pur tuttavia riguarda – oggi come prima – solo gli appalti sopra soglia e gli appalti che, pur sotto soglia, sono di importo superiore ad 1.000.000 di euro (per i lavori, ex art. 122, 9°) o superiore a 100.000 (per servizi e forniture, ex art. 124, 8°). La sostituzione (tanto nell'art. 122, 9° quanto nell'art. 124, 8°) della precedente locuzione “*in tal caso **non** si applica l'articolo 86, comma 5*” con la nuova “*in tal caso **non** si applica l'articolo 87, comma 1*” non è che l'ennesima conferma dell'ammissibilità – per gli appalti sotto soglia inferiori o pari ad 1 milione di euro (lavori) o a centomila euro (servizi e forniture) – dell'esclusione automatica delle offerte anomale, senza necessità di verifiche giustificative e di contraddittorio<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup>[http://www.dirittoelegge.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=153:i-lavori-sotto-soglia-comunitaria-nel-codice-dei-contratti-pubblici&catid=40:gare-ed-appalti-pubblici&Itemid=37](http://www.dirittoelegge.it/index.php?option=com_content&view=article&id=153:i-lavori-sotto-soglia-comunitaria-nel-codice-dei-contratti-pubblici&catid=40:gare-ed-appalti-pubblici&Itemid=37), consultazione dello 07/2010.

## 2.2 Le ultime novità legislative in materia di appalti pubblici.

E' importante riportare, infine, gli ultimi interventi normativi che si sono avuti nel corso dell'anno 2010 in materia di appalti pubblici, ossia il decreto legislativo n.53/2010 e il decreto del Presidente della Repubblica n.207/2010, poiché introducono alcune novità significative riguardanti la loro disciplina.

Sempre nell'anno 2010 si è avuto anche il recepimento della direttiva comunitaria n. 2009/33, atto rilevante perché impone alle Pubbliche Amministrazioni nuove regole per l'acquisto dei veicoli adibiti al trasporto su strada, al fine di promuovere il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico.

### *Il decreto legislativo n. 53/2010.*

Il decreto legislativo n. 53/2010 parte dal solco tracciato dalla direttiva n. 2007/66/CE, realizzando innovazioni profonde e complesse del sistema degli appalti pubblici.

Le novità più importanti emergenti dal decreto legislativo si sostanziano in due aspetti essenziali:

- a) la creazione di un **nuovo rito speciale super-accelerato per le controversie in materia di aggiudicazione di contratti di lavori, servizi e forniture**;
- b) una esplicita e sistematica disciplina, sostanziale e processuale, della sorte del contratto ("inefficacia") in seguito all'annullamento dell'aggiudicazione, incentrata sulla idea della **"inefficacia flessibile"**.

Il decreto legislativo di recepimento introduce, formalmente, importanti e numerose modifiche al **codice dei contratti pubblici**, agendo sul piano sostanziale e su quello processuale, seppure in una coerente prospettiva unitaria.

Gli aspetti salienti della normativa definitivamente varata possono essere sintetizzati in questo modo:

- a) la previsione di un generale **termine dilatorio (sospensivo)**, fissato in **trentacinque giorni**, intercorrente tra la comunicazione dell'aggiudicazione definitiva e la stipulazione del contratto, accompagnata da un'articolata individuazione delle conseguenze della sua violazione;
- b) una **ulteriore sospensione obbligatoria** – o automatica - del termine, nel caso di proposizione di ricorso giurisdizionale, purché accompagnato da una domanda cautelare;
- c) l'elencazione delle limitate ed eccezionali **deroghe** alla regola del termine dilatorio;

- d) l'indicazione puntuale delle conseguenze derivanti dalla violazione dei termini sospensivi: l'inefficacia del contratto o l'applicazione di sanzioni alternative, ma solo in presenza di alcuni requisiti ulteriori, poiché non è reputata sufficiente la sola infrazione del termine;
- e) la ridefinizione dei casi in cui è ammessa l'**esecuzione anticipata** delle prestazioni contrattuali, resa, almeno in parte, coerente con i nuovi termini sospensivi per la stipulazione;
- f) l'attenta e dettagliatissima disciplina integrativa delle **comunicazioni** degli atti di procedura di gara;
- g) la regolamentazione di una particolare modalità di **accesso** "immediato" alla documentazione afferente alla procedura di gara;
- h) l'introduzione di alcune modifiche alla disciplina dell'**accordo bonario**, finalizzate all'incentivazione dell'istituto;
- i) il ripristino - a regime - dell'**arbitrato**, accompagnato da alcune regole "razionalizzatrici" del rito e delle sue modalità di funzionamento (compensi; impugnazioni; requisiti degli arbitri; modalità di ricusazione della clausola arbitrale);
- j) l'affermazione esplicita della **giurisdizione esclusiva** (ma non espressamente qualificata anche "di merito") amministrativa sulle controversie riguardanti la sorte del contratto conseguente all'annullamento dell'aggiudicazione;
- k) la disciplina dell'obbligo, in capo alla parte interessata, di comunicare, preventivamente, l'intenzione di proporre un ricorso, accompagnata dalla richiesta di autotutela; la previsione del simmetrico dovere dell'amministrazione di prendere posizione sulla richiesta formulata e sulle violazioni denunciate;
- l) la previsione di **nuove regole processuali speciali** applicabili nelle controversie in materia di appalti, derogatorie rispetto al rito previsto dall'articolo 23-bis della legge n. 1034/1971;
- m) l'accurata disciplina dei casi in cui l'annullamento dell'aggiudicazione determina l'**inefficacia del contratto**, suddivisi in due grandi categorie, in funzione della gravità delle violazioni e del correlato – ampio - potere del giudice di non pronunciare l'inefficacia del contratto;
- n) la regolamentazione delle "**sanzioni alternative**", applicabili dal giudice in alcune delle ipotesi in cui l'annullamento dell'aggiudicazione non determina l'inefficacia del contratto;

o) l'introduzione di apposite disposizioni (peraltro di non agevole lettura) volte a definire il rapporto tra la dichiarazione di inefficacia e la richiesta di **risarcimento** in forma specifica e per equivalente<sup>20</sup>.

***Il decreto del Presidente della Repubblica n.207/2010.***

Sul supplemento ordinario n. 270 alla **Gazzetta Ufficiale** n. 288 del 10 dicembre 2010 è stato pubblicato il **Decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207** relativo al "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE".

Così come previsto all'articolo 253, comma 2 del Codice dei contratti (d.lgs. n. 163/2006), il **nuovo regolamento n. 207/2010 entrerà in vigore** centottanta giorni dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e, quindi, **l'8 giugno 2011** data sino alla quale resterà in vigore il Regolamento di cui al D.P.R. n. 554/1999<sup>21</sup>.

Alcune disposizioni del regolamento sono entrate però in vigore il quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione (cioè il 25 dicembre 2010). Dal 25 dicembre sono in particolare operative le sanzioni pecuniarie e interdittive, che potranno arrivare fino alla decadenza dell'autorizzazione, irrogabili per le irregolarità, le illegittimità e le illegalità commesse dalle Soa (Società organismo di attestazione, ossia società private che verificano il possesso dei requisiti richiesti, da parte delle aziende, per la partecipazione alla gara di appalto) nel rilascio delle attestazioni nonché per inerzia delle stesse a seguito di richiesta di informazioni e atti attinenti all'esercizio della funzione di vigilanza da parte dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici, nonché le sanzioni per violazione da parte delle imprese degli obblighi di informazione.

Si tratta degli articoli 73 e 74 del regolamento del codice che, per le Soa, stabiliscono sanzioni amministrative fino a 25.000 euro o fino a 50.000 euro, a seconda delle fattispecie, alle quali possono aggiungersi anche la sospensione dell'attività fino a un anno e la decadenza dell'autorizzazione ad operare, nei casi più gravi. Per le imprese, invece, sarà la mancata risposta (oltre i 30 giorni) alle richieste dell'Autorità a fare scattare la sanzione fino a 25.000 euro e, se l'inadempimento perdura oltre i 90 giorni dalla richiesta,

---

<sup>20</sup> [www.federalismi.it](http://www.federalismi.it), consultazione del 2/2011.

<sup>21</sup> [http://www.lavoripubblici.it/news/2010/12/lavori-pubblici/Nuovo-Regolamento-Codice-appalti-Pubblicato-sulla-Gazzetta-il-DPR-n.-207-2010\\_7486.htm](http://www.lavoripubblici.it/news/2010/12/lavori-pubblici/Nuovo-Regolamento-Codice-appalti-Pubblicato-sulla-Gazzetta-il-DPR-n.-207-2010_7486.htm), consultazione del 2/2011

la sospensione dell'attestazione per un anno (50.000 euro sono invece previsti per avere fornito informazioni o esibito documenti non veritieri)<sup>22</sup>.

Viene data così all'Autorità di Vigilanza la possibilità di punire subito chi altera il gioco della libera concorrenza ed esibisce documenti falsi o semplicemente nasconde condanne subite.

La vera portata innovativa, quindi, non sta tanto nella sospensione dell'attestato Soa necessario per gareggiare, quanto nella previsione di sanzioni intermedie che la stessa Autorità aveva richiesto come strumento in più per reprimere anche i comportamenti meno gravi.

Una necessità sentita anche per quanto riguarda le Soa (società organismo di attestazione). Finora infatti l'Authority poteva contare solo sul rimedio estremo, cioè la revoca dell'autorizzazione a operare che poteva essere utilizzata solo di fronte alle violazioni più gravi. Dal 25 dicembre anche le semplici scorrettezze e persino la perdita dei documenti potranno essere punite.

Dalla data dell'8 giugno 2011 partirà, invece, l'azione di contrasto ai maxiribassi nelle gare di progettazione responsabili di una guerra selvaggia sui prezzi che si è scatenata dopo la cancellazione dei minimi tariffari per ingegneri e architetti. Da giugno sarà vietato affidare un progetto con il criterio del massimo ribasso. In più la stazione appaltante dovrà indicare già nel bando il limite massimo di sconto accettato. E la formula di aggiudicazione scoraggerà i ribassi estremi.

Sempre da giugno il mercato dei lavori pubblici sarà frazionato in due nuove fasce di appalto minori (una classifica per lavori da 1 a 1,5 milioni e una per lavori da 2,5 a 3,5) che faciliteranno l'accesso alle piccole e medie imprese. Scontate poi del 20% le tariffe di attestazione per i piccolissimi che si vogliono abilitare nei lavori fino a 516mila euro.

Una buona fetta della normativa sui lavori pubblici verrà estesa anche ai servizi e alle forniture che sperimenteranno, per la prima volta, la presenza di un responsabile del procedimento, la finanza di progetto o la possibilità di chiudere le liti con accordi bonari.

---

<sup>22</sup> <http://www.architetiroma.it/archweb/notizie/13030.aspx>, consultazione del 2/2011.

### *Le novità in sintesi*

#### 1 – COSA E' ENTRATO IN VIGORE IL 25 DICEMBRE

- **SANZIONI ALLE IMPRESE.** Sono previste multe fino a 25.582 euro a chi non comunica all'Autorità di vigilanza sui contratti variazioni nei requisiti generali. Ma non basta: a entrare immediatamente in vigore sono anche le multe fino a 51.545 euro per dichiarazioni false all'Autorità in merito alla qualificazione
- **MULTE PER LE SOA.** Sanzioni sino a 25.582 euro per violazione degli obblighi di comunicazione e trasmissione dati all'Autorità di vigilanza sui contratti, nonché per mancata conservazione dei documenti. Multe fino a 51.545 euro per svolgimento dell'attività di verifica dei requisiti delle imprese in modo non corretto. Possibilità di sospensione temporanea dell'attività

#### 2 - LE DISPOSIZIONI VALIDE DALL'8 GIUGNO 2011

- **FIGURE PROFESSIONALI.** Per la qualificazione nascono due nuove classifiche intermedie per il mercato dei lavori pubblici che rendono più facile l'accesso alle piccole e medie imprese. Per servizi e forniture viene istituita anche per questi appalti la figura del responsabile del procedimento e diventa possibile sperimentare l'affidamento di contratti anche con il contributo dei privati
- **RIDUZIONI.** Nelle gare di progettazione le amministrazioni dovranno indicare un tetto massimo accettabile di ribasso da offrire. Le offerte che lo superano sono dichiarate inammissibili. Inoltre in queste gare è vietato il criterio del massimo ribasso. Per quanto riguarda l'attestazione, è previsto uno sconto del 20% sulle tariffe minime obbligatorie praticate dalle Soa per le Pmi<sup>23</sup> che si abilitano a gare fino a 516mila euro
- **VALIDAZIONE PROGETTI.** Diventa obbligatorio verificare la congruità del progetto rispetto agli obiettivi e ai prezzi indicati, nonché la sua tenuta rispetto alle varianti. Possono farlo, a determinate condizioni, direttamente i tecnici pubblici accreditati (se non coinvolti nella progettazione stessa) o le società del settore. Ammessi anche liberi professionisti e società di ingegneria con strutture interne

---

<sup>23</sup> Pmi : piccole e medie imprese.

separate e certificate

- **GRANDI OPERE.** Per gare oltre i 20 milioni il requisito dei lavori svolti negli ultimi cinque anni passa da 3 a 2,5 volte la base d'asta. Per le grandi imprese contraenti generali non è mai necessario subappaltare le lavorazioni specialistiche<sup>24</sup>.

### ***Il recepimento della direttiva comunitaria n. 2009/33.***

Il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 26 novembre 2010, ha approvato un importante decreto legislativo che recepisce **la direttiva europea 2009/33**, la quale impone alle Pubbliche Amministrazioni nuove regole per l'**acquisto dei veicoli adibiti al trasporto su strada**, al fine di promuovere e stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, clima ed energia.

Il decreto stabilisce che le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori e gli operatori soggetti all'obbligo di applicare determinate procedure di appalto debbano fissare **specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali** nei documenti preparatori ovvero, ove sia aperta una procedura di appalto con il criterio di aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, integrare nella decisione di acquisto l'impatto energetico e l'impatto ambientale prodotti dal veicolo nell'arco di tutta la sua vita, che divengono criteri di aggiudicazione (in particolare si considerano il consumo energetico e le emissioni di CO<sub>2</sub> e di talune sostanze inquinanti, quali ossidi di azoto e particolato).

Questo significa, in pratica, che al momento della redazione di documenti preparatori relativi ad appalti pubblici in materia di trasporto, le amministrazioni dovranno prevedere regole per privilegiare **le proposte più efficienti** dal punto di vista energetico e in grado di garantire un minore impatto sull'ambiente. Sembrerebbe una vera e propria svolta, che dovrebbe introdurre parametri "energetici" rigidi nell'attribuzione degli appalti<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> <http://www.architettiroma.it/archweb/notizie/13030.aspx>, consultazione del 2.2011.

<sup>25</sup> <http://www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=105360>, consultazione del 2/2011.

*Per sintetizzare semplificando, se si considera il contesto normativo in merito ai lavori e servizi pubblici e la relativa prassi, si è venuto a determinare una vicinanza sostanziale tra Pubblico Incanto e Licitazione Privata, ciò partendo dal principio di uguaglianza tra i concorrenti, e all'impossibilità da parte della Pubblica Amministrazione di non poter escludere i concorrenti che posseggono i requisiti richiesti dal bando.*

*Le Amministrazioni, quindi, sono indirizzate verso il pubblico incanto, che risulta essere una procedura più rapida e più trasparente, confermata anche dalla recente disciplina dell'informazione preventiva.*

*Occorre inoltre evidenziare i limiti che il legislatore ha posto al ricorso alla Trattativa privata, in quanto questa procedura lascia alla Amministrazione appaltante un margine di discrezionalità di scelta che spesso, in passato si è tramutato in un vero e proprio abuso.*

*Gli appalti pubblici vengono aggiudicati secondo le seguenti modalità:*

*A) Aggiudicazione al prezzo più basso determinato mediante ribasso sull'elenco prezzi messo a*

*disposizione dalla Amministrazione o ribasso mediante offerta a prezzi unitari;*

*B) Offerta economicamente più vantaggiosa; in tal caso la Commissione aggiudicatrice terrà conto di elementi diversi, variabili in base alle prestazioni richieste , quali ad esempio il merito tecnico, la qualità le caratteristiche estetiche e funzionali, i termini di esecuzione ed il prezzo.*

*L'Amministrazione sceglierà uno dei due criteri sopraindicati sulla base delle proprie necessità. Chiaramente quando la prestazione riguarda attività di tipo particolarmente complesso e di non facile regolamentazione, verrà applicato il metodo dell'offerta economicamente più vantaggiosa che permette all'Ente appaltante di avvalersi della capacità progettuale dei concorrenti.*

*Gli appalti possono avere un importo a base d'asta inferiore o superiore a determinate soglie comunitarie, in base alla quale si stabilisce la normativa applicabile. Infatti, gli appalti sotto soglia sono soggetti ad una normativa semplificata.*

**APPALTO DI OPERE (LAVORI) :**

Sopra soglia C.E.E.: Importo pari o superiore al controvalore in Euro di 5.000.000 di D.S.P.

Disciplina applicabile:



- L. 109 dell'11/02/1994 e successive modifiche ed integrazioni;
- D.P.R. 21/12/1999 n° 554;
- D.P.R. 25/01/2000 n° 34.

Sotto soglia C.E.E.: importo inferiore al controvalore in Euro di 5.000.000 D.S.P.

Disciplina applicabile:

- L. 109 dell'11/02/1994 e successive modifiche ed integrazioni;
- D.P.R. 21/12/1999 n° 554;
- D.P.R. 25/01/2000 n° 34.

#### APPALTI DI SERVIZI

Sopra soglia C.E.E.: importo pari o superiore al controvalore in Euro di 200.000. D.S.P.( o di 130.000 D.S.P. se l'Amministrazione appaltante è un Ministero)

Disciplina applicabile

- D. Lgs. 157 del 17/03/1995 e successive modifiche;

Sotto soglia C.E.E.: importo inferiore al controvalore in Euro di 200.000 D.S.P. (o di 130.000 D.S.P. se l'Amministrazione appaltante è un Ministero)

Disciplina applicabile :

- R.D. 23/05/1924 n° 827;

#### APPALTI PER FORNITURA DI BENI

Sopra soglia C.E.E.: importo pari o superiore al controvalore in Euro di 200.000. D.S.P.( o di 130.000 D.S.P. se l'Amministrazione appaltante è un Ministero)

Disciplina applicabile

- D. Lgs. 358 del 24/07/1992 e successive modifiche;

Sotto soglia C.E.E.: importo inferiore al controvalore in Euro di 200.000 D.S.P. (o di 130.000 D.S.P. se l'Amministrazione appaltante è un Ministero)

Disciplina applicabile:

D.P.R. 573 del 18/04/1994

Artt. 58-60 della L. 388 del 23/12/2000 (Legge finanziaria per l'anno 2001)<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> <http://www.appaltipubblici.it/doc/faqut.htm#chi>, consultazione del 7/2010.

L'Ispra, nel rispetto delle vigenti normative nazionali e comunitarie e nell'osservanza delle norme del Codice Civile, si è dotata di propri atti regolamentari per la gestione di beni e servizi<sup>27</sup>. Un esempio di schema di "contratto tipo" per la fornitura di servizi sopra i 20.000 euro adottato dall'Ispra è contenuto nell'allegato III.

---

<sup>27</sup> **Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163**

Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (G.U. n. 100 del 2 maggio 2006)

**Art. 125. Lavori, servizi e forniture in economia**

(art. 24, legge n. 109/1994; art. 88, e artt. 142 ss., d.P.R. n. 554/1999; d.P.R. n. 384/2001)

1. Le acquisizioni in economia di beni, servizi, lavori, possono essere effettuate:
  - a) mediante amministrazione diretta;
  - b) mediante procedura di cottimo fiduciario.
2. Per ogni acquisizione in economia le stazioni appaltanti operano attraverso un responsabile del procedimento ai sensi dell'articolo 10.
3. Nell'amministrazione diretta le acquisizioni sono effettuate con materiali e mezzi propri o appositamente acquistati o noleggiati e con personale proprio delle stazioni appaltanti, o eventualmente assunto per l'occasione, sotto la direzione del responsabile del procedimento.
4. Il cottimo fiduciario è una procedura negoziata in cui le acquisizioni avvengono mediante affidamento a terzi.
5. I lavori in economia sono ammessi per importi non superiori a 200.000. I lavori assunti in amministrazione diretta non possono comportare una spesa complessiva superiore a 50.000 euro.
6. I lavori eseguibili in economia sono individuati da ciascuna stazione appaltante, con riguardo alle proprie specifiche competenze e nell'ambito delle seguenti categorie generali:
  - a) manutenzione o riparazione di opere od impianti quando l'esigenza è rapportata ad eventi imprevedibili e non sia possibile realizzarle con le forme e le procedure previste agli articoli 55, 121, 122;
  - b) manutenzione di opere o di impianti;  
(lettera così modificata dall'art. 2, comma 1, lettera dd), d.lgs. n. 152 del 2008)
  - c) interventi non programmabili in materia di sicurezza;
  - d) lavori che non possono essere differiti, dopo l'infruttuoso esperimento delle procedure di gara;
  - e) lavori necessari per la compilazione di progetti;
  - f) completamento di opere o impianti a seguito della risoluzione del contratto o in danno dell'appaltatore inadempiente, quando vi è necessità e urgenza di completare i lavori.
7. I fondi necessari per la realizzazione di lavori in economia possono essere anticipati dalla stazione appaltante con mandati intestati al responsabile del procedimento, con obbligo di rendiconto finale. Il programma annuale dei lavori è corredato dell'elenco dei lavori da eseguire in economia per i quali è possibile formulare una previsione, ancorché sommaria.

8. Per lavori di importo pari superiore a 40.000 euro e fino a 200.000 euro, l'affidamento mediante cottimo fiduciario avviene nel rispetto dei principi di trasparenza, rotazione, parità di trattamento, previa consultazione di almeno cinque operatori economici, se sussistono in tale numero soggetti idonei, individuati sulla base di indagini di mercato ovvero tramite elenchi di operatori economici predisposti dalla stazione appaltante. Per lavori di importo inferiore a quarantamila euro è consentito l'affidamento diretto da parte del responsabile del procedimento.

9. Le forniture e i servizi in economia sono ammessi per importi inferiori a 125.000 per le amministrazioni aggiudicatrici di cui all'articolo 28, comma 1, lettera a), e per importi inferiori a 193.000 euro per le stazioni appaltanti di cui all'articolo 28, comma 1, lettera b). Tali soglie sono adeguate in relazione alle modifiche delle soglie previste dall'articolo 28, con lo stesso meccanismo di adeguamento previsto dall'articolo 248.

10. L'acquisizione in economia di beni e servizi è ammessa in relazione all'oggetto e ai limiti di importo delle singole voci di spesa, preventivamente individuate con provvedimento di ciascuna stazione appaltante, con riguardo alle proprie specifiche esigenze. Il ricorso all'acquisizione in economia è altresì consentito nelle seguenti ipotesi:

a) risoluzione di un precedente rapporto contrattuale, o in danno del contraente inadempiente, quando ciò sia ritenuto necessario o conveniente per conseguire la prestazione nel termine previsto dal contratto;

b) necessità di completare le prestazioni di un contratto in corso, ivi non previste, se non sia possibile imporne l'esecuzione nell'ambito del contratto medesimo;

c) prestazioni periodiche di servizi, forniture, a seguito della scadenza dei relativi contratti, nelle more dello svolgimento delle ordinarie procedure di scelta del contraente, nella misura strettamente necessaria;

d) urgenza, determinata da eventi oggettivamente imprevedibili, al fine di scongiurare situazioni di pericolo per persone, animali o cose, ovvero per l'igiene e salute pubblica, ovvero per il patrimonio storico, artistico, culturale.

11. Per servizi o forniture di importo pari o superiore a ventimila euro e fino alle soglie di cui al comma 9, l'affidamento mediante cottimo fiduciario avviene nel rispetto dei principi di trasparenza, rotazione, parità di trattamento, previa consultazione di almeno cinque operatori economici, se sussistono in tale numero soggetti idonei, individuati sulla base di indagini di mercato ovvero tramite elenchi di operatori economici predisposti dalla stazione appaltante. Per servizi o forniture inferiori a ventimila euro, è consentito l'affidamento diretto da parte del responsabile del procedimento.

12. L'affidatario di lavori, servizi, forniture in economia deve essere in possesso dei requisiti di idoneità morale, capacità tecnico-professionale ed economico-finanziaria prescritta per prestazioni di pari importo affidate con le procedure ordinarie di scelta del contraente. Agli elenchi di operatori economici tenuti dalle stazioni appaltanti possono essere iscritti i soggetti che ne facciano richiesta, che siano in possesso dei

13. Nessuna prestazione di beni, servizi, lavori, ivi comprese le prestazioni di manutenzione, periodica o non periodica, che non ricade nell'ambito di applicazione del presente articolo, può essere artificiosamente frazionata allo scopo di sottoporla alla disciplina delle acquisizioni in economia.

14. I procedimenti di acquisizione di prestazioni in economia sono disciplinati, nel rispetto del presente articolo, nonché dei principi in tema di procedure di affidamento e di esecuzione del contratto desumibili dal presente codice, dal regolamento.

## 2.3 Tutela della Privacy.

La materia della tutela della riservatezza dei dati personali è oggetto di disciplina da parte del Codice della Privacy (d. lgs. 196/2003), che può essere suddiviso in tre parti:

- la prima è dedicata alle disposizioni generali, riordinate in modo tale da trattare tutti gli adempimenti e le regole del trattamento con riferimento ai settori pubblico e privato;
- la seconda è la parte speciale dedicata a specifici settori. Questa sezione, oltre a disciplinare aspetti in parte inediti (informazione giuridica, notificazioni di atti giudiziari, dati sui comportamenti debitori), completa anche la disciplina attesa da tempo per il settore degli organismi sanitari e quella dei controlli sui lavoratori;
- la terza affronta la materia delle tutele amministrative e giurisdizionali con il consolidamento delle sanzioni amministrative e penali e con le disposizioni relative all'Ufficio del Garante<sup>28</sup>.

### *L'informativa (artt. 11 e 12)*

Regole generali per il trattamento dei dati personali sono previste dal Titolo III della Parte I del Codice della Privacy.

La codificazione segue la strada dei principi generali disponendo che il trattamento dei dati avvenga — a meno di non incorrere nella sanzione della loro inutilizzabilità — in ossequio ai principi di liceità, correttezza, esattezza e pertinenza e sia compatibile rispetto agli scopi prefissati anche con riferimento al periodo di conservazione dei dati stessi.

Peraltro, è fatta salva l'applicazione di particolari cautele — rimesse al prudente e tecnico apprezzamento del Garante della Privacy — per i trattamenti che presentino rischi specifici.

L'effettivo rispetto dei menzionati principi è assicurato dai vari Codici di autodisciplina promossi dal Garante tra le categorie interessate, alle cui prescrizioni devono conformarsi i titolari del trattamento perché le operazioni dagli stessi poste in essere possano dirsi legittime e corrette. Tali codici dovranno, previa approvazione del Garante, essere

---

<sup>28</sup> <http://www.consulentiprivacy.it/TU.htm>, consultazione del 6/2010.

pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale e costituiranno quindi la normativa secondaria ed applicativa dello stesso codice.

### ***L'informativa all'interessato (art. 13)***

L'informativa ex art. 13 rappresenta oggi, probabilmente, il più importante diritto riconosciuto dal Codice all'interessato il quale diviene così autentico titolare dei propri dati personali.

L'effettività della tutela della privacy è assicurata proprio attraverso il riconoscimento all'interessato del diritto all'informativa, ovvero a conoscere quali soggetti potranno trattare i suoi dati personali, per quali precise finalità e attraverso quali strumenti.

E' con l'informativa, quindi, che può cogliersi il senso della privacy quale diritto partecipato: non già una formalistica equivalenza tra riservatezza e diritto ad esser lasciati soli (peraltro, come detto, inconcepibile nella nostra società), bensì il diritto ad autorizzare, entro precisi limiti, i terzi al trattamento dei propri dati personali.

Venendo ora al contenuto dell'informativa deve premettersi che la stessa deve essere fornita, previamente all'inizio del trattamento, o oralmente o per iscritto, all'interessato o alla persona presso la quale sono raccolti i dati personali e deve contenere una serie di elementi precisamente descritti dal legislatore.

Si tratta in particolare:

- a) delle finalità e delle modalità del trattamento cui sono destinati i dati;
- b) della natura obbligatoria o facoltativa del conferimento dei dati e delle conseguenze di un eventuale rifiuto di rispondere (solitamente non vi sono conseguenze nell'ipotesi in cui non vengano forniti dati il cui conferimento sia facoltativo, mentre nell'ipotesi in cui non vengano forniti dati il cui conferimento sia obbligatorio la conseguenza è quella di non poter iniziare alcun rapporto tra il titolare del trattamento e l'interessato);
- d) dei soggetti o delle categorie di soggetti ai quali i dati personali possono essere comunicati o che possono venirne a conoscenza in qualità di responsabili o incaricati, e dell'ambito di diffusione dei dati medesimi
- e) dei diritti di cui all'articolo 7 del Codice;
- f) degli estremi identificativi del titolare e, se designati, del rappresentante nel territorio dello Stato ai sensi dell'articolo 5 e del responsabile. Quando il titolare ha designato più responsabili è indicato almeno uno di essi, indicando il sito della rete di comunicazione o le modalità attraverso le quali è conoscibile in modo agevole l'elenco aggiornato dei

responsabili. Quando è stato designato un responsabile per il riscontro all'interessato in caso di esercizio dei diritti di cui all'articolo 7, è indicato tale responsabile.

L'informativa deve contenere altresì <<gli elementi previsti da specifiche disposizioni del presente codice e può non comprendere gli elementi già noti alla persona che fornisce i dati e la cui conoscenza può ostacolare in concreto l'espletamento, da parte di un soggetto pubblico, di funzioni ispettive e di controllo svolte per finalità di difesa e sicurezza dello Stato oppure di prevenzione, accertamento e repressione di reati.

*Il Garante può individuare con proprio provvedimento modalità semplificate per l'informativa fornita in particolare da servizi telefonici di assistenza e informazione al pubblico>>.*

Occorre ancora precisare che ai sensi del comma 4 del citato art. 13 <<Se i dati personali non sono raccolti presso l'interessato, l'informativa di cui al comma 1, comprensiva delle categorie di dati trattati, è data al medesimo interessato all'atto della registrazione dei dati o, quando è prevista la loro comunicazione, non oltre la prima comunicazione>>.

Le disposizioni di tale ultimo comma non si applicano quando il trattamento avvenga per espressa previsione di una norma di legge (nazionale o comunitaria) ovvero di regolamento, nell'esercizio delle indagini difensive espletate secondo le regole di cui alla legge 397/2000, o, infine, quando l'informativa stessa comporti un dispendio di mezzi eccessivamente oneroso.

Occorre, infine, brevemente riferire che, se pur il nostro legislatore non abbia prescritto l'obbligo di fornire un'informativa scritta, neppure nell'ipotesi di trattamento di dati sensibili, si ritiene che per imprese e professionisti la soluzione migliore sia comunque quella di fornire un'informativa scritta.

Infatti, nell'ipotesi di un giudizio in cui si controverta della liceità del trattamento dei dati per il titolare sarà certamente più facile dimostrare la correttezza del suo operato se disporrà di una informativa scritta rilasciatagli dall'interessato-controparte.

### ***Il trattamento effettuato dai soggetti pubblici (artt. 18-22)***

Nel Capo II del Titolo III della Parte I del codice, rubricato <<Regole ulteriori per i soggetti pubblici>>, il legislatore stabilisce i principi applicabili a tutti i trattamenti effettuati da soggetti pubblici, esclusi gli enti pubblici economici.

Salve le eccezioni previste per gli esercenti le professioni sanitarie e per gli organismi sanitari pubblici, le cui attività sono oggetto di una normativa ad hoc all'interno del codice,

nonché per i dati sensibili e giudiziari, la prima e fondamentale regola cui sono tenuti i soggetti pubblici è quella del trattamento dei dati personali esclusivamente per fini istituzionali (art. 18, comma 2).

Ai sensi dei commi 2 e 3 dell'art. 18, inoltre, i soggetti pubblici che procedano al trattamento dei dati personali devono osservare *<<i>presupposti e i limiti>> stabiliti dal codice nonché dalla legge e dai regolamenti e, salvo la particolare disciplina che si applica agli esercenti le professioni sanitarie e agli organismi sanitari pubblici, <<i>soggetti pubblici non devono chiedere il consenso dell'interessato>>.*

Con specifico riferimento ai dati diversi da quelli sensibili e giudiziari l'art. 19, comma 1, precisa che il relativo trattamento *<<da parte di un soggetto pubblico [...] è consentito, fermo restando quanto previsto dall'articolo 18, comma 2, anche in mancanza di una norma di legge o di regolamento che lo preveda espressamente>>.*

Quanto poi all'operazione di comunicazione (ovvero, *<<il dare conoscenza dei dati personali a uno o più soggetti determinati diversi dall'interessato, dal rappresentante del titolare nel territorio dello Stato, dal responsabile e dagli incaricati, in qualunque forma, anche mediante la loro messa a disposizione o consultazione>>)* da parte di un soggetto pubblico ad altri soggetti pubblici, essa *<<è ammessa quando è prevista da una norma di legge o di regolamento>>* ovvero, in mancanza, *<<quando è comunque necessaria per lo svolgimento di funzioni istituzionali>>* e, ancora, la comunicazione e la diffusione da parte di un soggetto pubblico verso soggetti privati ovvero enti pubblici economici, *<<sono ammesse unicamente quando sono previste da una norma di legge o di regolamento>>.*

Con riferimento al trattamento dei dati sensibili, questo è consentito ai soggetti pubblici solo quando sia *<<autorizzato da espressa disposizione di legge nella quale sono specificati i tipi di dati che possono essere trattati e di operazioni eseguibili e le finalità di rilevante interesse pubblico perseguite>>* (art. 20) come d'altronde per il trattamento di dati giudiziari che, secondo il comma 1 dell'art. 21, *<<è consentito solo se autorizzato da espressa disposizione di legge o provvedimento del Garante che specifichino le finalità di rilevante interesse pubblico del trattamento, i tipi di dati trattati e di operazioni eseguibili>>.*

Disposizioni comuni per entrambe tali categorie di dati sono previste nell'ipotesi in cui la legge specifichi solo la finalità di rilevante interesse pubblico e non anche i tipi di dati sensibili / giudiziari e di operazioni eseguibili: in questo caso il trattamento è consentito solo con riferimento ai tipi di dati e di operazioni identificati e resi pubblici a cura dei

soggetti che ne effettuano il trattamento, in relazione alle specifiche finalità perseguite nei singoli casi e nel rispetto dei diritti, delle libertà fondamentali e della dignità dell'interessato e comunque con atto di natura regolamentare adottato in conformità al parere espresso del Garante (ei sensi dell'art. 154, comma 1, lett. g) del codice).

Non solo, in merito ai dati giudiziari e sensibili, l'art. 22, prescrive un'ulteriore serie di obblighi da rispettare. Si pensi, innanzitutto, all'obbligo dell'informativa di cui all'art. 13 che comporta per i soggetti pubblici di fare espresso riferimento alla normativa in base alla quale è effettuato lo stesso trattamento o alla possibilità di procedere al trattamento di tali dati solo per compiere quelle operazioni che non possono altrimenti essere soddisfatte mediante il ricorso a dati anonimi, al dovere di raccolta (almeno di regole) di tali dati presso l'interessato. Senza dimenticare la verifica periodica cui occorre procedere per verificare l'esattezza e l'aggiornamento di tali dati *<<nonché la loro pertinenza, completezza, non eccedenza e indispensabilità rispetto alle finalità perseguite nei singoli casi, anche con riferimento ai dati che l'interessato fornisce di propria iniziativa>>*, ragion per cui i dati che risultano *<<eccedenti o non pertinenti o non indispensabili non possono essere utilizzati, salvo che per l'eventuale conservazione, a norma di legge, dell'atto o del documento che li contiene>>*.

Tecniche di cifratura che rendono inintelligibili sia i dati sensibili sia quelli giudiziari, anche a chi è autorizzato ad accedervi e permettono di identificare gli interessati solo in caso di necessità, conservazione separata dei dati attinenti alla sfera sessuale e alle condizioni di salute, inidoneità di tali dati ad essere trattati nell'ambito di test psico-attitudinali volti a definire il profilo e la personalità dell'interessato e divieto di diffusione per i dati idonei a rivelare lo stato di salute chiudono il quadro delle regole applicabili a questi particolari dati.

### ***Regole ulteriori per privati ed enti pubblici economici: il consenso al trattamento dei dati personali (art. 23)***

Il successivo Capo III detta alcune particolari ed ulteriori regole attenendosi alle quali sia i privati, sia gli enti pubblici economici possono procedere al trattamento di dati personali. Queste regole attengono alla disciplina del consenso al trattamento dei dati, al divieto di diffusione e comunicazione di dati ed infine alle garanzie per i dati sensibili e giudiziari.



Venendo ora brevemente ad un'analisi di queste diverse discipline occorre operare dapprima alcune precisazioni in tema di consenso (art. 23) il quale si appalesa condizione sine qua non per aversi un corretto trattamento di dati personali.

La richiamata norma del codice, infatti, prescrive che il trattamento di dati personali, sia da parte di privati, sia da parte di enti pubblici economici, sia ammissibile solo con il consenso espresso dell'interessato che può riguardare l'intero trattamento, ovvero una o più operazioni dello stesso.

Non solo. Affinché il consenso sia validamente prestato occorre anche che lo stesso sia *<<espresso liberamente (cioè senza alcuna coartazione fisica o psichica) e specificamente in riferimento ad un trattamento chiaramente individuato>>, sia <<documentato per iscritto>>* e sia preceduto da un'adeguata informativa ex art. 13.

Quando poi il trattamento abbia ad oggetto dati sensibili, lo stesso deve essere *<<manifestato in forma scritta>>*<sup>29</sup>.

*Riassumendo, per quanto riguarda il trattamento dei dati effettuato da soggetti pubblici (come l'Ispra, che è un ente pubblico di ricerca dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e di autonomia tecnico-scientifica, organizzativa, finanziaria, gestionale, patrimoniale e contabile) la peculiarità sta nel fatto che questi devono perseguire fini istituzionali, rispettare i presupposti e i limiti stabiliti dal codice, pena la sanzione dell'inutilizzabilità dei dati, e inoltre non sono tenuti a chiedere il consenso dell'interessato. Questo avviene per tutti gli altri soggetti, che necessitano del consenso in quanto questo è la reale esplicazione del diritto dell'interessato all'informativa circa i soggetti che tratteranno i suoi dati, le modalità di trattamento e i fini. I soggetti pubblici sono comunque tenuti a comunicare all'interessato l'informativa sulla privacy ai sensi dell'art. 13 del d. lgs. 196/2003.*

Nel capitolo VI sul contesto aziendale Ispra è riportata la nota informativa sulla privacy predisposta dal Mobility Manager in occasione della somministrazione del primo questionario Ispra (giugno 2010).

---

<sup>29</sup> Edizioni Giuridiche Simone, 2004, *Guida al Codice della Privacy*, A. Lisi – M. De Giorgi, Napoli.

- Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196: "Codice in materia di protezione dei dati personali".

## **CAPITOLO III: ALTRI STRUMENTI VOLONTARI INTEGRABILI NELLA GESTIONE DELLA MOBILITA' AZIENDALE**

### **3.1 Certificazioni ambientali.**

#### ***La tutela dell'ambiente: dagli obblighi di legge all'adesione volontaria***

Nel corso degli ultimi anni si è assistito ad una significativa crescita dell'attenzione e della sensibilità della pubblica opinione sul tema dello sviluppo sostenibile e sono di conseguenza aumentate le pressioni sul settore industriale per l'adozione di tecnologie e di metodologie di lavorazione più rispettose per l'ambiente.

In un primo momento il cambiamento si è manifestato soprattutto attraverso l'emanazione di normative in materia ambientale sempre più restrittive. Nel tempo però è stata riconosciuta l'inadeguatezza di un sistema legislativo basato principalmente sull'imposizione di limiti molto rigidi e sul controllo del rispetto di tali limiti da parte delle Autorità competenti (il cosiddetto sistema "*command and control*").

Negli ultimi anni l'approccio legislativo è gradualmente mutato e si è assistito all'introduzione di norme di protezione ambientale nelle quali viene data particolare rilevanza al concetto di prevenzione, autocontrollo e alla gestione diretta da parte dei soggetti responsabili delle attività produttive.

Questa nuova impostazione è guidata dalle politiche dell'Unione Europea, che tende a premiare le imprese più sensibili e moderne che vogliono andare oltre gli obblighi della prescrizione di legge applicando le norme internazionali che specificano i requisiti per la corretta gestione ambientale.

Nel contempo lo stesso settore industriale ha riconosciuto la necessità di modificare la gestione delle proprie attività al fine di minimizzarne gli impatti negativi sull'ambiente, sia per far fronte al mutato quadro legislativo sia per tener conto della accresciuta sensibilità dei consumatori nei confronti delle tematiche ambientali.

Il cambiamento in atto è testimoniato soprattutto dal crescente successo riscosso dagli schemi di certificazione della gestione ambientale ad adesione volontaria (EMAS II, ISO 14000), che permettono alle aziende di attestare la validità del proprio sistema di gestione ambientale interno mediante la verifica della rispondenza a determinati requisiti definiti a livello internazionale da parte di organismi esterni accreditati.

Tra gli strumenti volontari per lo sviluppo sostenibile esiste inoltre il marchio Ecolabel, che indica l'ecologicità di prodotti di largo consumo<sup>30</sup>.

### ***EMAS ed Ecolabel: strumenti volontari per lo sviluppo sostenibile***

A partire dalla Conferenza di Rio del 1992 si è cominciato a registrare, su scala globale, un rinnovato e acceso interesse verso i temi di tutela e salvaguardia dell'ambiente.

Alla riconosciuta necessità di adeguare le politiche di sviluppo ai principi di sostenibilità ed ecologicità l'Unione Europea ha risposto introducendo una serie di strumenti innovativi, alcuni legalmente vincolanti ed altri ad adesione volontaria, capaci di fornire significativi risultati sul piano del controllo e del miglioramento degli impatti ambientali legati alle attività antropiche, con particolare attenzione a quelle di tipo industriale.

Tra gli strumenti a carattere volontario i più rilevanti sono il regolamento **EMAS** (Eco Management and Audit Scheme), che detta i principi per una corretta gestione ambientale dei processi aziendali, e il marchio **Ecolabel**, che si focalizza invece sui prodotti di largo consumo specificandone i criteri di ecologicità.

L'innovatività di questi sistemi risiede nei principi da cui traggono ispirazione, ovvero la trasversalità e la condivisione di responsabilità nella gestione delle problematiche ambientali, il controllo integrato delle attività generanti impatti e l'utilizzo di meccanismi di mercato che ricercano nell'eccellenza ambientale una fonte di vantaggio competitivo

### ***I Sistemi di Gestione Ambientale***

L'attenzione verso i temi di carattere ambientale, oltre ad essere un'esigenza universalmente riconosciuta, rappresenta oggi una premessa indispensabile per l'attuale concetto di sviluppo sostenibile.

Passati attraverso una logica industriale basata sull'incremento quantitativo della produzione, curati i temi della sicurezza e gli aspetti della qualità, si è finalmente arrivati a ritenere fondamentale anche il parametro ambientale, importante variabile dipendente trascurata nel passato a causa del diverso contesto socio-economico e della presunta inesauribilità della comune risorsa.

---

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/index_it.htm), consultazione del 9/2010.

Il Sesto Programma Comunitario di Azione per l'ambiente denominato "*Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta*", nel periodo compreso tra luglio 2002 e luglio 2012, fissa le priorità e gli obiettivi della politica ambientale della UE per i prossimi anni.

Il programma si concentra su quattro settori prioritari (cambiamento climatico, biodiversità, ambiente e salute, gestione sostenibile delle risorse e dei rifiuti) sui quali intervenire attraverso cinque assi di azione strategica: migliorare l'applicazione della legislazione vigente, integrare le tematiche ambientali nelle altre politiche, collaborare con il mercato, tener conto dell'ambiente nelle decisioni in materia di assetto e gestione territoriale, coinvolgere i cittadini aiutandoli a modificare il loro comportamento.

Obiettivo, quindi, del programma è l'educazione dei consumatori che, attraverso una accessibile e corretta informazione in materia di ambiente, potranno scegliere i prodotti più ecologici, orientando così il mercato e migliorando, nel contempo, la qualità della vita.

Lo stesso programma indica come strumenti idonei nell'attuare la politica di cui sopra i Regolamenti ad attuazione volontaria denominati EMAS ed ECOLABEL.

Anche in campo ambientale, in analogia a quanto già avvenuto nell'ambito della qualità (norme ISO 9000), sono stati pertanto istituiti opportuni strumenti integrati di politica ambientale ed industriale (sistemi di gestione ambientale o SGA) rivolti a preservare il sistema ambiente ed a promuovere costanti miglioramenti per la sua tutela.

L'impresa che intende instaurare un sistema di gestione ambientale può oggi ricorrere ad uno dei due sistemi riconosciuti:

- la norma internazionale ISO 14001 (ottenendo alla fine il relativo certificato di conformità alla norma);
- il regolamento comunitario CE n° 761/01 - EMAS, che sostituisce il regolamento CEE n° 1836/93 (ottenendo la registrazione EMAS, acronimo di Eco Management Audit Scheme ovvero Sistema di Ecogestione ed Audit).

Adottare un SGA, iniziativa di carattere assolutamente volontario, significa individuare e definire i principali aspetti ambientali dell'attività, tenerli sotto controllo, ottimizzare le strutture organizzative e coordinare tutte le azioni ad impatto ambientale.

A prescindere dall'ottica del puro rispetto dell'ambiente e dell'immagine aziendale, la scelta di gestire con sistematicità le variabili ambientali può comportare tutta una serie di benefici di tipo economico, organizzativo ed amministrativo (da valutarsi caso per caso), con

ancora maggiori prospettive per il futuro, dato l'impegno delle istituzioni a sostegno dell'iniziativa<sup>31</sup>.

### ***Certificazioni Ambientali di Sistema (ISO 14001 ed EMAS): scenario di riferimento***

La salvaguardia dell'ambiente ha visto in questi ultimi anni una costante crescita di sensibilità da parte di tutti i soggetti interessati. Anche il mondo industriale si sta rendendo conto che gestire le proprie attività preservando il più possibile l'ambiente è divenuta una questione di primaria importanza. I Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) hanno un'importanza simile a quanto già ampiamente sperimentato nel campo della garanzia della qualità (ISO 9000).

La gestione ambientale prevede che le aziende organizzino un sistema basato non solo sulla prevenzione di eventuali superamenti di limiti di legge, ma anche su un programma di miglioramento continuo del comportamento aziendale nei confronti dell'ambiente circostante.

**La norma ISO 14001** del 2004 specifica i requisiti di un sistema di gestione ambientale che permetta ad una organizzazione di sviluppare una politica ambientale e di fissare degli obiettivi che tengano conto delle prescrizioni legali e delle informazioni riguardanti gli aspetti ambientali significativi. Essa si applica a quegli aspetti di politica ambientale che un'organizzazione è in grado di controllare direttamente o sui quali esercita la propria influenza.

La norma non stabilisce di per sé alcun criterio specifico di prestazione ambientale.

**Il Regolamento (CE) n. 761** del 2001 introduce il sistema comunitario di ecogestione ed audit (EMAS), che si propone l'obiettivo di favorire, su base volontaria, una razionalizzazione delle capacità gestionali dal punto di vista ambientale delle organizzazioni, basata non solo sul rispetto dei limiti imposti dalle leggi, che rimane comunque un obbligo dovuto, ma sul miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali, sulla creazione di un rapporto nuovo e di fiducia con le istituzioni e con il pubblico e sulla partecipazione attiva dei dipendenti.

---

<sup>31</sup> [http://www2.minambiente.it/sito/ecolabel\\_ecoaudit/emas/emas.htm](http://www2.minambiente.it/sito/ecolabel_ecoaudit/emas/emas.htm), consultazione del 9/2010.

Lo schema, oltre a fissare i criteri per una corretta impostazione del Sistema di Gestione Ambientale, stabilisce che tutti i risultati pianificati e raggiunti in campo ambientale debbano essere resi pubblici per mezzo di una dichiarazione ufficiale.

Il vero carattere innovativo dello strumento, al di là della creazione di una solida struttura in grado di controllare e gestire con sistematicità gli impatti ambientali, risiede proprio nella ricerca della comunicazione e della trasparenza, ovvero nel miglioramento dei rapporti tra organizzazione ed enti di controllo, istituzioni, cittadini.

Il regolamento EMAS si basa su 3 principi:

- la conformità legislativa: qualunque organizzazione, per poter aderire allo schema comunitario e registrarsi EMAS, deve dimostrare di rispettare la normativa ambientale in vigore nel paese di appartenenza;
- il miglioramento continuo: EMAS stabilisce che la gestione ambientale di un'organizzazione non deve limitarsi alla soluzione di problemi nel breve periodo, ma deve guardare al futuro pianificando con cadenza periodica le azioni di prevenzione innescando una spirale virtuosa che porta al miglioramento continuo;
- la comunicazione esterna: qualunque organizzazione, per potersi registrare, deve produrre e aggiornare periodicamente una dichiarazione ambientale pubblica contenente i dati relativi agli impatti ambientali generati dalle proprie attività, le misure attuate per controllarli, gli obiettivi di miglioramento pianificati, i risultati di volta in volta raggiunti nonché le modalità e le risorse utilizzate per il loro ottenimento.

Infine, alcuni dei principali vantaggi della certificazione possono essere sintetizzati come segue:

- consente di analizzare ed eventualmente ristrutturare in modo sistematico i processi produttivi;
- rappresenta un'opportunità di rapportarsi in modo trasparente con la Pubblica Amministrazione, favorendo il dialogo e la collaborazione reciproca con le Istituzioni;
- permette di cogliere e/o mantenere opportunità di business, soprattutto verso l'estero, in quanto un numero crescente di Paesi richiede la certificazione quale condizione necessaria per l'importazione di prodotti ed uguale tendenza si registra per le gare d'appalto estere (la certificazione ISO 14001 o la

registrazione EMAS viene indicata, con sempre maggiore frequenza, tra i requisiti essenziali per la partecipazione alla gara);

- consente di pervenire ad una riduzione dei costi aziendali quali, ad esempio, i premi assicurativi, le spese sostenute per il risanamento ambientale a seguito di incidenti o rilasci di sostanze inquinanti, le sanzioni per violazioni alla normativa ambientale, le spese per il consumo d'acqua e di energia;
- consente di coinvolgere maggiormente i dipendenti nel perseguimento degli obiettivi dell'azienda tramite l'accrescimento della loro attenzione ai risvolti ambientali delle rispettive attività e di aumentare il loro spirito di appartenenza all'organizzazione;
- consente un più facile accesso ai finanziamenti (in particolare a taluni finanziamenti agevolati a livello nazionale e comunitari<sup>32</sup>).

---

<sup>32</sup> <http://www.apat.gov.it/certificazioni/site/it-IT/EMAS/> consultazione del 9/2010.

*Riassumendo, gli schemi di certificazione della gestione ambientale ad adesione volontaria (EMAS II, ISO 14000), permettono alle aziende di attestare la validità del proprio sistema di gestione ambientale interno mediante la verifica della rispondenza a determinati requisiti definiti a livello internazionale da parte di organismi esterni accreditati.*

*Tra gli strumenti volontari per lo sviluppo sostenibile esiste inoltre il marchio ECOLABEL, che indica l'ecologicità di prodotti di largo consumo.*

*Ovviamente, sulla diffusione della produzione e quindi della vendita di prodotti che abbiano una certificazione ambientale grande influenza è esercitata dalle scelte dei consumatori, che devono essere orientate appunto verso la preferenza di questi prodotti. Nasce così il Sesto Programma Comunitario di Azione per l'ambiente denominato "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta", che, nel periodo compreso tra luglio 2002 e luglio 2012, fissa le priorità e gli obiettivi della politica ambientale della UE per i prossimi anni. Obiettivo del programma è l'educazione dei consumatori che, attraverso una accessibile e corretta informazione in materia di ambiente, potranno scegliere i prodotti più ecologici, orientando così il mercato e migliorando, nel contempo, la qualità della vita. Lo stesso programma indica come strumenti idonei nell'attuare la politica di cui sopra i Regolamenti ad attuazione volontaria EMAS ed ECOLABEL.*



### **3.2 Acquisti verdi.**

Il GPP (Green Public Procurement - Acquisti Pubblici Verdi) è definito dalla Commissione europea come “l’approccio in base al quale le Amministrazioni Pubbliche integrano i criteri ambientali in tutte le fasi del processo di acquisto, incoraggiando la diffusione di tecnologie ambientali e lo sviluppo di prodotti validi sotto il profilo ambientale, attraverso la ricerca e la scelta dei risultati e delle soluzioni che hanno il minore impatto possibile sull’ambiente lungo l’intero ciclo di vita”.

Si tratta di uno strumento di politica ambientale volontario che intende favorire lo sviluppo di un mercato di prodotti e servizi a ridotto impatto ambientale attraverso la leva della domanda pubblica. Le autorità pubbliche che intraprendono azioni di GPP si impegnano sia a razionalizzare acquisti e consumi che ad incrementare la qualità ambientale delle proprie forniture ed affidamenti.

I prodotti ‘ambientalmente preferibili’ sono per esempio quelli meno energivori, costituiti da materiale riciclato e/o privi di sostanze nocive, di maggior durata o output di processi produttivi meno impattanti, meno voluminosi, di facile riciclabilità. E’ chiaro che orientare la domanda pubblica verso prodotti con queste caratteristiche consente una riduzione dei consumi energetici, specie quelli derivanti da fonti fossili, la parallela riduzione delle emissioni climalteranti, la diminuzione della quantità di rifiuti prodotti e del carico sulle risorse naturali.

I benefici ambientali sono rilevanti già solo considerando i volumi di spesa - in base alle stime della Commissione Europea, la spesa pubblica nei paesi membri per beni, servizi e lavori ammonta annualmente a circa il 16% del relativo PIL (Prodotto Interno Lordo) – ma lo sono ancor di più se si valuta l’effetto leva che queste pratiche comportano nel sistema produttivo. E’ stato calcolato infatti che se tutti gli enti pubblici nel territorio dell’UE richiedessero computer a basso consumo energetico, e questo orientasse l’intero mercato in quella direzione, 830.000 tonnellate di CO<sub>2</sub> non verrebbero più immesse nell’atmosfera; se tutti gli enti pubblici europei scegliessero servizi igienici e rubinetti efficienti nelle loro strutture, questo comporterebbe una riduzione del consumo di acqua intorno ai 200 milioni di tonnellate (pari allo 0,6 % del consumo totale delle famiglie nell’UE).

La diffusione capillare di pratiche di GPP è in grado di incidere positivamente quindi anche sulla competitività del sistema produttivo, che si troverà ad anticipare l’incessante

evoluzione delle normative che introducono standard ambientali sempre più elevati e il trend della domanda sia pubblica che privata, sempre più orientata alla qualità ambientale. L'efficacia del GPP nel promuovere le condizioni per favorire la diffusione di un modello di produzione e consumo sostenibile si può desumere anche in considerazione del notevolissimo riconoscimento che viene conferito al GPP sia in sede comunitaria che internazionale come strumento di politica ambientale, industriale ed economica.

Riconosciuto come strumento cardine della Politica Integrata dei Prodotti nell'ambito della relativa Comunicazione COM 2003/302, la Commissione Europea già dal 2003 invitava gli stati membri ad adottare dei Piani d'azione nazionali sul GPP per assicurarne la massima diffusione. L'Italia, nell'ambito del coordinamento e delle competenze della DSA (Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale) del Ministero dell'Ambiente, ha provveduto con il Decreto Interministeriale 135/2008. Questa azione è stata introdotta nell'ambito di un'iniziativa più ampia in tema di "consumi e produzioni sostenibili".

Vale la pena infine menzionare la Comunicazione n.400 del 16 giugno 2008, "acquisti pubblici per un ambiente migliore", che accompagna il Piano d'azione europeo sul consumo e sulla produzione sostenibili e sulla politica industriale sostenibile, in quanto ha fornito ulteriore impulso in favore della diffusione del GPP, proponendo come obiettivo da conseguire entro il 2010 il 50% di acquisti "verdi" (sia come numero di appalti che come volume di acquisti). A tal fine la Commissione Europea ha proposto una prima lista di criteri comuni a livello europeo.

### ***Obiettivi del GPP***

**Riduzione degli impatti ambientali:** sia la razionalizzazione dei consumi del settore pubblico che l'innalzamento della qualità ambientale degli appalti pubblici, è in grado di abbattere in maniera significativa il carico sull'ecosistema, in considerazione anche dell'effetto leva che stimola il miglioramento delle prestazioni ambientali presso il tessuto produttivo.

**Tutela della competitività:** specie se il GPP è proposto all'interno del sistema paese in maniera graduale, sistemica e coerente con quelle che sono le indicazioni europee (caratteristica dell'approccio seguito nella predisposizione del Piano d'azione italiano) è un fondamentale strumento strategico per tutelare la competitività delle imprese perché, anticipando il trend della legislazione ambientale sempre più restrittivo, aiuta le aziende a non trovarsi spiazzate e in posizione di retroguardia anche rispetto al trend della domanda,

più esigente riguardo la qualità ambientale. Ovviamente ciò si ripercuote positivamente in termini di occupazione.

**Stimolo all'innovazione:** il GPP stimola e premia le imprese che investono in ricerca e sviluppo a proporre soluzioni ecoinnovative che possano soddisfare il committente pubblico, specie laddove vengano richiesti requisiti di performance.

**Razionalizzazione della spesa pubblica:** il GPP favorisce la diffusione di una cultura attenta a contenere i consumi non necessari non solo presso chi materialmente effettua gli acquisti ma anche da parte del personale che a vario titolo opera presso gli uffici pubblici. Inoltre il GPP favorisce la diffusione di un approccio più corretto per valutare il prezzo del bene/servizio o lavoro oggetto d'acquisto, introducendo la considerazione del costo totale, che include, accanto al prezzo, anche i costi indiretti (ad es. connessi all'utilizzo e allo smaltimento del prodotto) in modo da effettuare scelte d'acquisto convenienti dal punto di vista economico-finanziario in un'ottica di medio e lungo termine (approccio LCC - *Life Cycle Costing*).

**Integrazione delle considerazioni ambientali nelle altre politiche dell'ente:** l'introduzione del GPP in un ente coinvolge in modo trasversale settori che tradizionalmente non si occupano di ambiente, come l'economato, e settori che possono incidere notevolmente sulle performance ambientali dell'ente, come i trasporti, le infrastrutture e l'edilizia.

**Miglioramento dell'immagine della pubblica amministrazione:** applicando il GPP l'amministrazione dimostra con i fatti il proprio impegno verso la sostenibilità ambientale, migliorando la propria credibilità e immagine nei confronti dei cittadini.

**Diffusione di modelli di consumo e di acquisto sostenibili:** il GPP diffonde una cultura di cui far tesoro anche nel privato, perché coinvolgendo il personale che a vario titolo opera presso gli enti pubblici e riverberandosi nel tessuto produttivo, si incrementa il "consumo critico" e la conoscenza su quelle che sono le caratteristiche che rendono i prodotti meno dannosi per l'ambiente e per la salute umana nonché sulle modalità con le quali farne un corretto uso e smaltimento.

**Accrescimento delle competenze degli acquirenti pubblici:** il GPP mette in prima linea la responsabilità e la capacità di ottimizzare da un punto di vista economico/finanziario le scelte d'acquisto, valorizzando le professionalità dei responsabili degli acquisti.

### ***Legislazione europea***

La Commissione Europea si è interessata di GPP dalla seconda metà degli anni 90.

Il **Libro Verde “Gli appalti pubblici nell’Unione Europea”** del 1996 ha aperto la strada all’evoluzione delle normative in materia di appalti pubblici (link alla sezione contesto normativo) verso l’integrazione di considerazioni di carattere ambientale.

Il **Sesto Programma di Azione per l’Ambiente della Comunità Europea**, che delinea la strategia ambientale europea fino al 2010, ha definito il quadro programmatico di intervento sul GPP nel contesto più ampio della strategia di Politica Integrata dei Prodotti (IPP), a sua volta lanciata dal **Libro Verde sulla Politica Integrata relativa ai prodotti del 2001**. La successiva **Comunicazione della Commissione Europea sull’IPP Sviluppare il Ciclo di Vita**, del 2003, ha espressamente previsto la necessità per gli stati membri di dotarsi di Piani d’Azione Nazionale per il GPP.

Più in generale, il GPP fa parte della **Strategia Europea per lo Sviluppo Sostenibile**, che nella sua versione più aggiornata ha introdotto un obiettivo di “livello medio di GPP” nei paesi membri da raggiungere al 2010 almeno pari a quello dei paesi classificatisi come i più avanzati nel 2005 (come evidenziato dallo Studio Take 5 della Commissione Europea). E’ importante evidenziare che il GPP è considerato oggi dalle politiche europee non solo come strumento per il miglioramento ambientale ma per stimolare l’innovazione tecnologica e la competitività del sistema produttivo. La **Strategia di Lisbona**, che delinea gli obiettivi e le linee d’azione necessarie a fare della UE l’economia più dinamica e competitiva entro il 2010, si basa su un modello di sviluppo che considera la sostenibilità ambientale uno dei propri pilastri. Diversi documenti prodotti in tale contesto menzionano il GPP, come ad esempio il **Rapporto sulla Strategia di Lisbona** che sottolinea le potenzialità del GPP in termini di contributo all’innovazione dei mercati e di razionalizzazione della spesa pubblica. Inoltre i più recenti atti del Consiglio dei Ministri Europeo hanno impegnato gli stati membri a perseguire politiche di GPP soprattutto in relazione alle problematiche energetiche e dei cambiamenti climatici che tale strumento può contribuire ad affrontare.

Anche nel **Piano d’Azione per le Tecnologie Ambientali (ETAP)**, avviato nel 2004 sulla scia della Strategia di Lisbona, si attribuisce al soggetto pubblico il ruolo di stimolo e accelerazione di tali tecnologie, da realizzarsi, tra l’altro, per il tramite della spesa pubblica.

Sotto il profilo più strettamente giuridico, nel corso del tempo, in modo via via più incisivo, la Commissione Europea in alcuni atti di soft law<sup>33</sup> (per es. linee guida, comunicazioni, indirizzi), ha teso a chiarire le modalità con le quali introdurre la dimensione ambientale negli appalti pubblici e a conferire rilievo sempre maggiore a questi aspetti tecnico- giuridici, in virtù della crescente consapevolezza sui benefici ambientali diretti generati dalla domanda pubblica così orientata e sull'effetto leva che essa determina sul mercato, che rende il GPP strumento strategico per conseguire di obiettivi di sviluppo sostenibile. Alla pubblicazione del Libro Verde "Gli appalti pubblici nell'UE: alcuni spunti per il futuro", (COM (1996) 583), in cui vengono illustrate schematicamente le modalità con le quali introdurre la dimensione ambientale negli appalti pubblici, fa seguito la Comunicazione Interpretativa della Commissione Europea **"Il diritto comunitario degli appalti pubblici e le possibilità di integrare considerazioni di carattere ambientale negli appalti pubblici, COM 2001/274**, che delinea un quadro maggiormente esaustivo sulle possibilità offerte dal diritto comunitario di integrare le considerazioni ambientali nelle procedure di appalto pubblico.

La Corte di giustizia ha ulteriormente chiarito queste possibilità specialmente nella **sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 17 settembre 2002** (caso C 513/99 della Concordia Bus Filanda OY Ab vs Finland City Council). La Corte ribadisce infatti la legittimità di introdurre in una gara bandita con la modalità di aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, criteri atti a limitare l'impatto ambientale di un bene o di un servizio, purché:

- siano collegati direttamente con l'oggetto dell'appalto;
- non diano alle amministrazioni aggiudicatrici una scelta illimitata nell'aggiudicazione del contratto;
- siano espressamente richiamati nella documentazione del bando;
- siano coerenti con i principi fondamentali del trattato, con riferimento appunto al principio di non discriminazione, di cui era stata invocata la violazione nel ricorso; aggiungendo che "Il principio di parità di trattamento non osta che siano presi in considerazione criteri collegati alla tutela ambientale, per il solo fatto che siano rare le

---

<sup>33</sup> *Atti di soft law*: tutti quei fenomeni di autoregolamentazione diversi dai tradizionali strumenti normativi che sono frutto di un processo formale di produzione legislativa (cd. "*hard law*"), e la cui caratteristica essenziale è data dal fatto di essere privi di efficacia vincolante diretta e di avere carattere informale.

imprese in grado di offrire beni/servizi con quelle specifiche caratteristiche”, come era stato il caso del giudizio in questione.

Parte di questa giurisprudenza è confluita nella **Direttiva 2004/18/CE del 31 marzo 2004**, relativa “al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture, di servizi e di lavori” e nella **Direttiva 2004/17/CE del 31 marzo 2004**, che “coordina le procedure d’appalto degli enti erogatori dell’acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e postali” che, facendo numerosi espliciti riferimenti alle considerazioni ambientali, consolidano e completano il contesto legale.

La Commissione Europea ha inoltre pubblicato nell’agosto 2004 un manuale per guidare le amministrazioni pubbliche nella realizzazione di strategie di GPP, dal titolo: **“Acquistare Verde! Un Manuale sugli Appalti Pubblici ecocompatibili”**. Tale manuale segue l’impostazione della Comunicazione COM (2001) 274, fornendo ulteriori esempi e indicazioni utili per l’attuazione del GPP e rappresenta il documento ufficiale più completo in materia.

Infine, per rispondere più concretamente a tale ricco contesto politico e in relazione agli impegni che via via gli stati membri stanno assumendo in tema di GPP, la Commissione ha emanato la Comunicazione COM 2008/400, che stabilisce precisi target quantitativi, indicatori e sistemi di monitoraggio comuni a tutta l’UE. Si prevede l’emanazione di un Regolamento che renderà più cogente negli stati membri sia i target che i criteri di applicazione del GPP<sup>34</sup>.

### ***Legislazione nazionale***

Il legislatore nazionale con il **D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163, Codice dei contratti pubblici**, ha recepito le Direttive comunitarie e ha fornito, in qualche passaggio, input ancor più vigorosi di quelli di matrice comunitaria. In particolare l’art. 2 stabilisce la possibilità di “subordinare il principio di economicità, a criteri ispirati a esigenze sociali, alla tutela dell’ambiente e della salute e alla promozione dello sviluppo sostenibile” e l’art. 68 circa le “Specifiche tecniche” che introduce nel nostro ordinamento l’obbligo di definire le specifiche tecniche “Ogniqualvolta sia possibile”,... “in modo da tenere conto dei criteri di accessibilità per i soggetti disabili, di una progettazione adeguata per tutti gli utenti, della tutela ambientale”.

---

<sup>34</sup> <http://www.dsa.minambiente.it/gpp/page.asp?id=33> consultazione del 7/2010.

Con l’emanazione del **Decreto Interministeriale** di approvazione del **Piano d’azione nazionale sul Green Public Procurement**, che fa seguito alla delega conferita al governo dall’**art. 1, comma 1126 della L. 296/2006 (finanziaria per l’anno 2007)**, nonché con l’emanazione dei successivi decreti Ministeriali che fisseranno i “Criteri ambientali minimi” per le categorie di beni, servizi e lavori, ambito oggettivo d’intervento del Piano d’azione, verrà delineato un quadro di riferimento utile a facilitare l’adozione e l’implementazione di pratiche di GPP sia dal punto di vista tecnico che metodologico.

Nel quadro giuridico nazionale va menzionato anche il D.M. 8 maggio 2003, n. 203 “Norme affinché gli uffici pubblici e le società a prevalente capitale pubblico coprano il fabbisogno annuale di manufatti e beni con una quota di prodotti ottenuti da materiale riciclato nella misura non inferiore al 30% del fabbisogno medesimo”, che, sebbene in vigore, per motivi tecnici e procedurali a tutt’oggi non ha conseguito i risultati attesi. Le norme del Piano d’azione sul GPP potranno essere utile strumento per armonizzare i principi del DM 203/2003 con quelli del Green Public Procurement, che si basa su considerazioni afferenti l’intero ciclo di vita ambientale di beni, di servizi e di lavori e per fornire, ove opportuno, un seguito operativo alle disposizioni del decreto.

### ***Il PAN GPP in sintesi***

Accogliendo l’indicazione contenuta nella Comunicazione della Commissione europea “Politica integrata dei prodotti, sviluppare il concetto di ciclo di vita ambientale” (COM(2003) 302), e in ottemperanza del comma 1126, articolo 1, della legge 296/2006 (legge finanziaria 2007), il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha elaborato, attraverso un ampio processo di consultazione con enti locali e parti interessate e con la collaborazione degli altri Ministeri Competenti (Economia e Finanze e Sviluppo Economico) e degli enti e strutture tecniche di supporto (CONSIP, ENEA, APAT, ARPA), il “*Piano d’azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione* (di seguito PAN GPP).

Il Piano, adottato con il Decreto Interministeriale n. 135 dell’11 Aprile 2008 (G.U. n. 107 dell’8 maggio 2008), ha l’obiettivo di massimizzare la diffusione del GPP presso gli enti pubblici in modo da farne dispiegare in pieno le sue potenzialità in termini di miglioramento ambientale, economico ed industriale.

Il PAN GPP fornisce un quadro generale sul Green Public Procurement, definisce degli obiettivi nazionali, identifica le categorie di beni, servizi e lavori di intervento prioritarie per gli impatti ambientali e i volumi di spesa, su cui definire i ‘Criteri ambientali minimi’.

Detta inoltre delle specifiche prescrizioni per gli enti pubblici, che sono chiamati a:

- effettuare un'analisi dei propri fabbisogni con l'obiettivo di razionalizzare i consumi e favorire il *decoupling* - dissociazione tra sviluppo economico e degrado ambientale.
- identificare le funzioni competenti per l'attuazione del GPP coinvolte nel processo d'acquisto.
- redigere uno specifico programma interno per implementare le azioni in ambito GPP.

In particolare invita Province e Comuni a promuovere interventi di efficienza energetica presso gli edifici scolastici di competenza.

Per la definizione dei criteri ambientali minimi stabilisce una procedura ed istituisce due organismi ad hoc, che assumono anche ulteriori compiti (vedi sezione la gestione del PAN), ciò affinché possano rispondere alle peculiarità del sistema produttivo nazionale, pur tenendo conto delle indicazioni della Commissione Europea (i criteri ambientali minimi integreranno i criteri di base del toolkit europeo).

Il piano prevede infine un monitoraggio annuale per verificarne l'applicazione, con relativa analisi dei benefici ambientali ottenuti e delle azioni di formazione e divulgazione da svolgere sul territorio nazionale.

Preliminare al Piano d'azione è un rapporto di studio elaborato per conto del Ministero dell'Ambiente<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> *Idem.*



*Riassumendo, la pratica del GPP consiste nella possibilità di inserire criteri di qualificazione ambientale nella domanda che le Pubbliche Amministrazioni esprimono in sede di acquisto di beni e servizi. Su questo tema la P.A. può svolgere, quindi, il duplice ruolo di "cliente" e di "consumatore", e in quanto tale può avere una forte capacità di "orientamento del mercato".*

*Il GPP può essere, quindi, un valido strumento per favorire la crescita di un "mercato verde", attraverso:*

- 1. l'inserimento di criteri di preferibilità ambientale nelle procedure di acquisto della Pubblica Amministrazione nell'ambito dell'offerta economicamente più vantaggiosa;*
- 2. la possibilità di considerare i sistemi di etichettatura ambientale come mezzi di prova per la verifica di requisiti ambientali richiesti;*
- 3. la possibilità di considerare le certificazioni dei sistemi di gestione ambientale (EMAS - ISO 14001) come mezzi di prova per la verifica delle capacità tecniche dei fornitori per la corretta esecuzione dell'appalto pubblico<sup>36</sup>.*

#### ***Proposte elaborate dall'Ufficio del Mobility Manager per Ispra***

*Nel caso di specie, cioè la sede Ispra di Via V. Brancati, relativamente al primo punto una buona iniziativa che potrebbe attuare l'amministrazione è quella di definire le specifiche per attivare dei bandi "verdi" che abbiano ad oggetto l'affidamento del servizio navetta per i dipendenti che si muovono con i mezzi pubblici, al fine scegliere, tra le diverse aziende partecipanti, quella che offre il miglior servizio di mobilità da un punto di vista ambientale.*

*In relazione alle risultanze dell'indagine eseguita nel 2010 sono state definite e richieste a ditte fornitrici di servizi di trasporto aziendale le seguenti specifiche tecniche:*

- trasferimento dalla sede in via Brancati, 48, presso cui sono allocati 1120 dipendenti circa, al capolinea Metro Laurentina/o/Fermi (2 km) e ritorno;*
- durata del servizio: 2 anni;*
- inizio del servizio: da giugno 2011;*

---

<sup>36</sup> [http://www.apat.gov.it/site/it-IT/Temi/Mercato\\_verde/Green\\_Public\\_Procurement\\_%28GPP%29/](http://www.apat.gov.it/site/it-IT/Temi/Mercato_verde/Green_Public_Procurement_%28GPP%29/)  
consultazione del 7/2010.

- *tipo di vettura utilizzata: bus euro5 o euro4/bus elettrico/bus ibrido/bus a metano;*
- *numero totale corse giorno: 7 corse complessive/giorno di andata e ritorno;*
- *capienza autobus: da 19-30 posti, e un posto per persona con ridotte capacità motorie;*
- *numero mezzi utilizzati: 1 o 2, per garantire il servizio almeno ogni 25 minuti;*
- *numero minimo dei posti /giorni offerti: 132 posti giornalieri / 230 giorni;*
- *stima dell'utenza giornaliera minima: 100 utenti/giorno;*
- *orario da definire nelle fasce tra le 7.00 e le 10.30 delle 4 corse della mattina, nella fascia 15.30-17.30 delle 4 corse del pomeriggio modulato in funzione dell'orario del trasporto pubblico;*

*Altre condizioni:*

- *il veicolo deve riportare il logo dell'Istituto, i capolinea, il tipo di mezzo e/o alimentazione/ e/o combustibile impiegato (p.e. la dicitura veicolo a basso impatto ambientale);*
- *riconoscimento e monitoraggio dell'utenza del servizio, per il tramite di liste di iscrizione, badge, etc.;*
- *previsione di intensificazione del servizio, di due corse al giorno nei periodi di chiusura delle scuole che per l'anno scolastico 2010-2011 sono previste dal 13 giugno al 30 giugno, luglio, dall'1 al 12 settembre<sup>37</sup>.*

---

<sup>37</sup> Fonte Ispra, mobility manager Martellato, richiesta preventivo per l'adesione al bando di Roma Servizi per la mobilità.

### 3.3 Considerazioni operative.

Nel voler fare esempi pratici di “*acquisti verdi*”, riferendomi alla sede Ispra di Via Vitaliano Brancati di Roma, si cita un avviso informativo che il Direttore del Dipartimento Servizi generali e gestione del personale ha rivolto ai dipendenti di tale sede circa la possibilità che gli viene offerta di fruire, dal 30 settembre 2010, della possibilità di acquisto settimanale di latte crudo ed altri prodotti (yogurt, miele, formaggi, carne) in un determinato giorno della settimana e in determinati orari, nei parcheggi pubblici in prossimità dell’ingresso della sede, il tutto nell’ottica di favorire comportamenti sostenibili ed anche grazie all’informativa del mobility manager relativa all’acquisto di prodotti provenienti da filiera corta a chilometri zero. La vendita, infatti, si svolge presso un furgone mobile, unico nel Comune di Roma, del quale il mobility manager ha acquisito tutta la documentazione amministrativa e sanitaria.

Ancora, il Mobility Manager e l’Energy Manager di Ispra si sono attivati per verificare la possibilità di reperire interesse da parte delle aziende ed eventuali sponsorizzazioni per ISPRA nell’ambito delle energie rinnovabili, riuscendo ad individuare un’azienda disposta a realizzare un parcheggio con pensiline fotovoltaiche all’interno dell’area esterna alla sede di Brancati, iniziativa molto utile anche perché potrebbe diventare un esempio di buona amministrazione pubblica. Siccome però non esiste ancora un regolamento per la disciplina e la gestione dei contratti di sponsorizzazione di Ispra, il Mobility Manager e l’Energy Manager hanno richiesto la definizione dello stesso in tempi brevi al fine di giungere ad una ottimizzazione della funzionalità del sistema fruitivo e dei consumi<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> Fonte Ispra, mobility manager Martellato.

### 3.4 Esempi di buona prassi e progetti pilota di mobility management.

Di seguito si riportano due esempi di buona prassi di mobility management, messe in atto dall'azienda Siemens Italia, che si possono confrontare e riferire alle esigenze di mobilità sostenibile della sede Ispra di Via V. Brancati, ponendo attenzione, in particolare, alla seconda (telelavoro), vista l'alta percentuale (54 per cento) di dipendenti che, nel compilare il questionario relativo agli spostamenti casa-lavoro, hanno dichiarato che la loro attività lavorativa possa essere svolta in telelavoro, perciò anche dalla loro abitazione/domicilio privati, e si sono dichiarati interessati alla possibilità di accedervi<sup>39</sup>.

Nell'allegato III si riporta lo schema di "contratto tipo" dell'Ispra per appalti di servizi.

Nel 2010 è stato realizzato dal mobility manager d'azienda Ispra nella intranet aziendale un'area dedicata alla mobilità aziendale che contiene tutte le informazioni utili per i dipendenti. A tale iniziativa dovrebbe aver séguito la predisposizione di schermi informativi nelle zone di atrio ingresso delle sedi Ispra.

#### ***SCHEDA DI RILEVAZIONE AZIENDALE***

##### ***SIEMENS ITALIA***

Sedi: Milano, Roma, Genova e sedi sul territorio nazionale

Totale dipendenti sedi area milanese: circa 2.400

Mobility Manager/Referente: Walter Villa

#### **PROBLEMI**

Stante la missione del Mobility Management di Siemens, la quale persegue il duplice obiettivo di migliorare l'accessibilità alle sedi aziendali e di gestire la domanda di mobilità dei dipendenti (spostamenti casa - lavoro), cogliendo le opportunità di riduzione di tempi e costo logistico e contribuendo a diffondere la sensibilità verso gli strumenti per una mobilità ambientalmente sostenibile (flessibilità degli orari, incentivazione dei mezzi di

---

<sup>39</sup> Fonte: tesi Ispra, "Sviluppo del modello di analisi ed elementi di proposta per il piano spostamenti casa-lavoro dell'Ispra", tesista Giuseppe Denaro, correlatore Giovanna Martellato.

trasporto collettivi ed ecologici), l'esigenza specifica è quella di informare e sensibilizzare i dipendenti verso le opportunità e gli strumenti a disposizione.

#### DESCRIZIONE DELLE AZIONI REALIZZATE

Ai fini di una COMUNICAZIONE EFFICACE della MOBILITA' SOSTENIBILE la nostra azienda

ha deciso di dedicare alle tematiche di Mobility un'area della intranet aziendale, all'interno della quale si trovano: convenzioni con i maggiori gestori di trasporti pubblici dell'area milanese; informazioni sugli incentivi per l'acquisto di mezzi eco-compatibili; accesso diretto ai link dei gestori sopra citati oltre che ai siti di Ministeri o della Regione Lombardia che implementino azioni e incentivi sul tema della mobilità; notizie di uso quotidiano quali scioperi, variazioni o novità inerenti i mezzi pubblici. Di recente, attraverso tale strumento, è stata realizzata l'indagine 2008 sugli Spostamenti Casa-Lavoro, attraverso la somministrazione di un questionario di cui sono ora disponibili i risultati sullo stesso sito.

#### VALORE AGGIUNTO e FATTORI DI SUCCESSO

L'informazione e il coinvolgimento dei dipendenti si ripercuote direttamente sulle scelte degli stessi in tema di mobilità nella direzione di un minor utilizzo del trasporto privato e quindi verso soluzioni di "mobilità sostenibile". In generale, i dipendenti sono più informati e quindi più sensibili verso un comportamento responsabile in tema ambientale che corrisponde ad un importante valore di Siemens.

#### PRINCIPALI DIFFICOLTA' NELL'ATTUAZIONE DELLE AZIONI

Proporre messaggi i cui recepimento ed attuazione comportano anche la modifica di comportamenti ed abitudini consolidate.

## **SCHEMA DI RILEVAZIONE AZIENDALE**

### **SIEMENS ITALIA**

Sedi: Milano, Roma, Genova e sedi sul territorio nazionale

Totale dipendenti sedi area milanese: circa 2.400

Mobility Manager/Referente: Walter Villa

#### **PROBLEMI**

Il Mobility Management di Siemens si propone anche di proiettare l'azienda verso il progressivo passaggio dal flusso logistico al flusso informativo, puntando sulla diffusione dei mezzi IT, per sostituire molti degli spostamenti (casa-lavoro e lavoro-lavoro) con la comunicazione voce-dati e per realizzare una flessibilità spazio-temporale della prestazione: una potente leva competitiva che migliora le condizioni di vita e di lavoro.

#### **DESCRIZIONE DELLE AZIONI REALIZZATE**

La formula contrattuale dell'“E-work” comporta una differente distribuzione per il dipendente della prestazione lavorativa: un minimo del 20% della normale prestazione lavorativa settimanale viene effettuata direttamente dalla propria residenza/domicilio, abbinate a giornate/fasce orarie di presenza in azienda.

La formula “Home based”, rivolta a personale tecnico-commerciale, prevede che i dipendenti svolgano le proprie attività presso i clienti senza doversi muovere abitualmente verso le sedi aziendali ma basandosi presso la propria residenza/domicilio.

I casi sopra descritti comportano la dotazione informatica e telematica necessaria, nonché l'applicazione di specifiche normative per quanto riguarda i vari aspetti di gestione della prestazione lavorativa.

#### **RISULTATI**

Lo strumento “E-work” si è rivelato utile per la positiva gestione di situazioni potenzialmente critiche derivanti anche da trasferimenti ad elevato impatto logistico, consentendo di mantenere un clima aziendale complessivamente positivo ed una motivazione adeguata del personale, evitando spesso la perdita di risorse pregiate. La formula “Home based” ormai consolidata consente di ottimizzare le attività del

dipendente riducendo al minimo gli spostamenti verso le sedi aziendali.

#### VALORE AGGIUNTO e FATTORI DI SUCCESSO

I dipendenti che effettuano queste tipologie di prestazione lavorativa, riducono in misura corrispondente l'esigenza degli spostamenti quotidiani casa-lavoro. Anche la presenza richiesta presso la sede di lavoro può essere organizzata in modo da comportare un minor impatto sulle fasce orarie di traffico più critiche.

#### PRINCIPALI DIFFICOLTA' NELL'ATTUAZIONE DELLE AZIONI

In modo particolare per quanto riguarda l'"E-work", il superamento di abitudini consolidate ed in qualche modo collegate ad una presenza "tradizionale" del dipendente sul luogo di lavoro<sup>40</sup>.

Ispra ha disciplinato e attivato il telelavoro già da alcuni anni infatti, al momento della redazione della tesi, risultano attivati n. 25 progetti di telelavoro. La procedura prevede la definizione di un progetto che si può svolgere in telelavoro, l'approvazione del progetto da parte dei responsabili di struttura, la richiesta da parte del dipendente, infine la dichiarazione di idoneità dell'abitazione cui seguirà sopralluogo tecnico. Il telelavoro all'interno di Ispra è disciplinato da un apposito Regolamento, il quale all'art. 4, comma 9, stabilisce (tra le altre cose) che la presentazione da parte dei dipendenti della richiesta di telelavoro è di natura volontaria, che possono farne richiesta i dipendenti Ispra a tempo indeterminato e che l'assegnazione del telelavoro verrà effettuata sulla base della sussistenza di determinati requisiti, che così si possono riassumere:

- sussistenza del progetto di telelavoro;
- carichi familiari (per esempio esigenza di cure di figli minori o parenti con handicap);
- distanza tra l'abitazione del dipendente e la sede Ispra.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Fonte Ispra, mobility manager Martellato: Dispense Assolombarda, Dicembre 2008, "Buone pratiche di mobility management aziendali" a cura di A. Agresti.

<sup>41</sup> Fonte Ispra mobility manager Martellato.

## CAPITOLO IV: IL MOBILITY MANAGEMENT E LE COMPETENZE

### 4.1 Definizione e descrizione.

Nell'accezione comunemente affermata in ambito europeo, il Mobility Management è definito:

- Transportation Demand Management (TDM, also called Mobility Management) is a general term for strategies that result in more efficient use of transportation resources.<sup>42</sup>
- nello specifico, è un approccio ai problemi della mobilità fondamentalmente orientato alla gestione delle domanda, che sviluppa ed implementa strategie volte ad assicurare il trasporto delle persone e delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. Il Mobility Management è fondamentalmente basato sull'informazione, la comunicazione, il coordinamento e l'organizzazione<sup>43</sup>.

Il Mobility Management si pone l'obiettivo di ridurre il numero di veicoli privati circolanti a favore di mezzi di trasporto alternativi, migliorando così l'accessibilità ai centri urbani e diminuendo il grado di concentrazione di sostanze inquinanti.

Il Mobility Management è un'attività centrale rispetto ai problemi di mobilità urbana, sia per le Pubbliche Amministrazioni, sia per le aziende. A fronte degli strumenti a disposizione sono poi identificati target precisi, che possono essere genericamente ricondotti alle forme di mobilità conosciute, oppure a gruppi particolari di utenza.

---

<sup>42</sup> The Victoria Transport Policy Institute, link <http://www.vtpi.org/index.php>, consultazione del 7/2010

<sup>43</sup> ENEA, documento tecnico, "Linee guida per la redazione l'implementazione e la valutazione dei Piani degli Spostamenti Casa – Lavoro", Roma 1999, ripresa dalla definizione, data a livello europeo, da EPOMM, link [http://www.epomm.eu/index.phtml?Main\\_ID=820](http://www.epomm.eu/index.phtml?Main_ID=820), consultazione del 7/2010:

*Mobility Management (MM) is a concept to promote sustainable transport and manage the demand for car use by changing travellers' attitudes and behaviour. At the core of Mobility Management are "soft" measures like information and communication, organising services and coordinating activities of different partners. "Soft" measures most often enhance the effectiveness of "hard" measures within urban transport (e.g., new tram lines, new roads and new bike lanes). Mobility Management measures (in comparison to "hard" measures) do not necessarily require large financial investments and may have a high benefit-cost ratio.*



Le misure proprie del Mobility Management sono definite "software", cioè non prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture, ma si concentrano su iniziative di persuasione, concessione e restrizione.

Le strategie di persuasione identificano piani di informazione e comunicazione volti a creare la coscienza del problema e si pongono l'obiettivo di modificare l'obiettivo di modificare le abitudini quotidiane.

Le strategie di concessione consistono in nuovi servizi per i cittadini, caratterizzati da alto valore aggiunto di mobilità urbana e di valori ecologici rappresentati.

Le strategie di restrizione rappresentano misure già in passato come le politiche di Park Pricing e Road Pricing o le zone a traffico limitato, tutte iniziative che disincentivano l'utilizzo dell'auto privata da parte di singoli conducenti.

### ***Il mobility management nel mondo***

Le tecniche di Mobility Management iniziano ad affermarsi agli inizi degli Anni '90 negli Stati Uniti ed in alcuni paesi europei, quali il Belgio, la Gran Bretagna, l'Olanda e la Svizzera.

Negli Stati Uniti, il Mobility Management trova larga applicazione nella realizzazione di *commuter plans* (Piani di spostamento casa - lavoro), mentre nel contesto di aree urbane si sviluppa l'ottimizzazione delle sinergie derivanti dall'utilizzo delle moderne tecnologie e nuove forme di trasporto pubblico (il programma viene denominato APTS - *Advanced Public Transportation System*).

In Europa, due prime iniziative di ricerca vengono finanziate dalla Commissione Trasporti della Comunità: i progetti Momentum (*Mobility Management for the urban environment*) e Mosaic (*Mobility strategy applications in the community*), che hanno costituito la base teorica ed hanno fornito un utile riferimento a casi concreti, sulla quale si sono sviluppate le esperienze più significative del Mobility Management in ambito europeo.

In Gran Bretagna, esempi di partnership nell'area di Nottingham indicano un aumento del 9% nell'uso del trasporto collettivo ed un alto livello di soddisfazione dell'utenza, ottenuto attraverso: promozione di biglietti stagionali, promozioni per spostamenti in ore o direzioni dove i servizi sono sotto capacità, sviluppo di informazione e comunicazione.

Ricerche condotte in Austria dimostrano che circa il 21% di tutti gli spostamenti non sono realizzati con il trasporto pubblico solo per mancanza di informazione o per informazioni inadeguate.

In Olanda, 225 aziende, ossia il 6% di tutte le aziende olandesi con oltre 50 dipendenti, hanno volontariamente implementato il Mobility Management e nel 37% dei casi i risultati sono stati positivi.

In Svizzera, l'introduzione dell'abbonamento speciale per dipendenti nell'area di Zurigo, dove è anche applicata la comunità tariffaria, ha portato ad aumenti compresi tra il 4% ed il 12% nell'uso del trasporto pubblico su aziende con un numero di dipendenti compreso tra 3.000 e 10.000. Sempre in Svizzera, la promozione della bicicletta presso la Novartis di Basilea ha portato da 500 a 4.630 il numero di pendolari ciclisti dal 1970 al 1997.

Nel 2000 è nato il progetto europeo EPOMM (European Platform on Mobility Management), rete di sette stati europei (Francia, Belgio, Olanda, Austria, Gran Bretagna, Svezia, Italia), finanziato e supportato dall'Unione Europea, che si pone l'obiettivo di creare una struttura permanente per lo scambio di informazioni, la diffusione di risultati e la divulgazione e promozione del settore<sup>44</sup>.

### ***Il mobility management in Italia***

Anche sulla base delle esperienze straniere, in Italia è stata introdotta, con il Decreto Ronchi "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" del 27 marzo 1998 - una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincola l'Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990 - la figura del Mobility Manager aziendale, il cui compito è quello di valutare la disponibilità dei dipendenti a forme alternative all'uso individuale dell'auto privata e di proporre opzioni di trasporto credibili. Al fine di trovare soluzioni concrete, questi referenti si interfacciano con i Mobility Manager di area previsti dalle amministrazioni pubbliche.

L'Articolo 3 del Decreto sopracitato precisa che le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali, localizzate in Comuni compresi in zone a rischio di inquinamento atmosferico, devono nominare un responsabile della mobilità aziendale (Mobility Manager aziendale), avente il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale attraverso l'adozione del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro" (P.S.C.L.). Tale piano è finalizzato

---

<sup>44</sup> [http://www.trail.liguria.it/Mobil\\_passeggeri/mobility\\_management.htm](http://www.trail.liguria.it/Mobil_passeggeri/mobility_management.htm), consultazione del 3/2010.

alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

Con il Decreto 20 Dicembre 2000 del servizio Iar del Ministero dell'Ambiente, nella sezione "Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali", si è promossa anche la realizzazione d'interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone e delle merci, finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile. Tale Decreto incentiva l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento, a Comuni e/o a forme associative di Comuni, anche di "piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico". nel contempo il Decreto del 2000 estende l'applicazione del Decreto del 1998 a tutti i Comuni, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico.

A livello nazionale non sono stati previsti ulteriori finanziamenti diretti ai mobility manager se non nella forma indiretta degli accordi di programma per le aree metropolitane dei bandi per le città applicativi del programma del fondo nazionale per la mobilità sostenibile del 2007. Incentivi sono stati invece previsti a livello regionale e in ambito pubblico e privato (vedere lo studio buone pratiche Assolombarda che, previo finanziamento alle aziende, ha attivato le buone prassi di mobility management aziendale).

## **4.2 Il mobility manager di area, il mobility manager aziendale e loro rispettive competenze.**

In Italia sono state introdotte due figure professionali: il Mobility Manager di Area, di nomina comunale, il quale definisce e coordina gli interventi attuati nell'area di competenza ed il Mobility Manager aziendale, che deve realizzare il piano di mobilità dei dipendenti.

Nello schema introdotto in Italia il Mobility Manager di Area raccoglie le esigenze dei singoli Mobility Manager aziendali ed elabora le strategie orientate alla gestione della mobilità casa-lavoro nel suo complesso. La sua è un'importante funzione di coordinamento e di intermediario tra tutte le differenti parti coinvolte. Il Mobility Manager di Area si concentra sullo studio dei comportamenti degli utenti e sulla domanda di trasporto a livello aggregato, in modo da individuare e dimensionare le possibili azioni applicabili in ciascuna impresa.

Gli obiettivi del Mobility Manager di Area possono perciò essere identificati con:

- il miglioramento della mobilità urbana dell'intera area di riferimento e
- la riduzione dell'utilizzo dell'auto personale e degli spostamenti individuali.

A tal fine, gli strumenti del Mobility Manager di Area sono rappresentati da una gamma di iniziative, fra le quali:

- la promozione di nuovi sistemi di mobilità (Car Sharing, Car Pooling, Taxi Collettivo) e di mezzi di trasporto non inquinanti e non motorizzati;
- l'ottimizzazione e la promozione del trasporto pubblico locale;
- lo sviluppo dell'intermodalità degli spostamenti;
- la riduzione dei picchi di traffico nelle ore di punta e dei chilometri percorsi dalle auto private.

Gli obiettivi del Mobility Manager aziendale sono principalmente due:

- migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro disincentivando l'utilizzo personale dell'auto privata a favore di altri modi di trasporto collettivi, ecologici e non motorizzati;
- gestire la domanda di mobilità dei dipendenti in termini di numero di viaggi e durata/distanza dello spostamento.

Questi obiettivi possono essere raggiunti attraverso la realizzazione e l'adozione del Piano Spostamenti Casa - Lavoro dei dipendenti.

### ***Il Piano degli Spostamenti Casa - Lavoro (P.S.C.L.)***

Tale Piano annuale, da presentare al Comune entro il 31 dicembre di ogni anno, è un documento strategico avente l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata, che deve avere i seguenti contenuti:

- analisi del contesto esterno/interno all'azienda;
- definizione degli obiettivi perseguibili e delle iniziative specifiche;
- programmi di attuazione, comunicazione e valutazione<sup>45</sup>.

*Il quadro complessivo del Mobility Management in Italia mostra una realtà in positiva evoluzione: nonostante quasi il 60% dei Mobility Manager abbia iniziato la sua attività tra il 2001 ed il 2002, si è sviluppato un forte dinamismo intorno alla tematica della mobilità sostenibile ed i Mobility Manager aziendali già nominati sul territorio nazionale sono circa 800. A tale dato vanno aggiunti i "responsabili della mobilità" che, pur non avendo ricevuto ancora la nomina ufficiale, svolgono di fatto l'attività propria del Mobility Manager. Per quanto riguarda, invece, la figura del Mobility Manager di Area, allo stato attuale si contano in Italia 66 Uffici d'Area (54 a livello comunale, 11 a livello provinciale o area vasta, uno di area industriale)<sup>46</sup>.*

*In conclusione, il Mobility Management nel panorama nazionale è costantemente cresciuto e ha dimostrato di poter essere una valida risposta alle emergenze ambientali che le aree urbane si trovano ad affrontare, se adeguatamente supportato.*

---

<sup>45</sup> *Idem.*

<sup>46</sup> [http://www.euromobility.org/Mobility\\_Management/index.html](http://www.euromobility.org/Mobility_Management/index.html), ultimo aggiornamento 14-02-2011.

## CAPITOLO V: METODOLOGIE E GUIDE

### 5.1 Una guida svizzera alla mobilità aziendale.

Questo capitolo tratta di *un prontuario per le aziende che desiderano organizzare meglio la propria mobilità* di matrice svizzera, redatto dal Dipartimento del territorio della Repubblica e Cantone Ticino e dalle Commissioni regionali dei trasporti del Mendrisiotto, del Luganese, del Locarnese e Vallemaggia, del Bellinzonese e delle Tre Valli

Attraverso i Piani regionali dei trasporti l'ente pubblico lavora costantemente rivolto al futuro, per adattare le infrastrutture (rete stradale, rete dei trasporti pubblici, rete dei percorsi pedonali e ciclabili, parcheggi e nodi di interscambio) alle necessità della società e della sua economia<sup>47</sup>.

Questo capitolo vuole mostrare come una migliore organizzazione della mobilità può portare vantaggi alle singole persone, alle imprese e all'intera società. Le raccomandazioni si rivolgono alle aziende nel senso più ampio: oltre ai privati, enti pubblici, scuole e ogni tipo di attività che genera traffico.

#### *Perché dotarsi di una guida alla mobilità aziendale*

“Ogni giorno, migliaia di automobilisti effettuano un tragitto pendolare per arrivare alla loro azienda. Ciò significa che nelle ore di punta tutti questi veicoli privati affluiscono in modo massiccio verso i posti di lavoro. Durante il giorno poi, alcuni automobilisti utilizzano di nuovo la propria autovettura o il veicolo aziendale per effettuare spostamenti professionali per appuntamenti di lavoro, visite a clienti o ad altre unità della società. Alla fine della giornata, tutte queste persone rientrano verso la loro abitazione generando ancora una volta un notevole flusso di traffico.”<sup>48</sup>

Tutti questi spostamenti non sono privi di conseguenze e creano problemi sia alle ditte e ai loro collaboratori, che all'insieme della collettività e all'ambiente.

---

<sup>47</sup> Fonte: La Guida alla mobilità aziendale, un prontuario per le aziende che desiderano organizzare meglio la propria mobilità, in [www.ti.ch/dt/dstm/.../Mobilita\\_aziendale/.../Guida\\_mobilita\\_aziendale.pdf](http://www.ti.ch/dt/dstm/.../Mobilita_aziendale/.../Guida_mobilita_aziendale.pdf) consultazione 12/2010.

<sup>48</sup> *Idem.*

Ogni azienda deve far fronte ai problemi inerenti al traffico pendolare e professionale che lei stessa genera. Questo comporta però dei costi legati alle spese da sostenere per garantire il posteggio dei veicoli (costo del terreno, costo della costruzione, costo della manutenzione e della sorveglianza, costo dell'affitto, ecc.), o alle spese legate alle trasferte professionali (costo delle autovetture di servizio o delle indennità per l'uso dei veicoli privati), gestione dello spazio, mancanza di posti auto, mancanza di superfici per l'ampliamento dei locali della ditta, ingorghi nelle vicinanze dell'azienda nelle ore di punta, uso poco redditizio dei terreni destinati ai posteggi, difficoltà d'accesso con i trasporti pubblici e in bicicletta

#### *I collaboratori*

Gli impiegati che effettuano i tragitti pendolari sono sottoposti a problemi in continuo aumento.

Spese legate all'utilizzo di un veicolo privato, costo di un posto auto, gestione del tempo, spreco di tempo negli ingorghi stradali, spreco di tempo alla ricerca di un posteggio sulla strada pubblica per quelli che non hanno un posteggio privato, stress alla guida nelle ore di punta, rischio d'incidenti automobilistici (25 volte superiore a quello dei trasporti pubblici) ecc.

#### *La collettività*

Il traffico generato dalle ditte, che si tratti dei tragitti pendolari del mattino e della sera o di quelli professionali durante il giorno, contribuisce all'aumento dei problemi che l'insieme della collettività subisce: spesa pubblica per la rete stradale, qualità di vita, problemi legati al rumore, intasamento del traffico urbano, impatto sulla salute, malcontento di chi vive nelle vicinanze (posteggio sulla strada pubblica, ingorghi, ecc.), inquinamento, degrado del paesaggio.

#### *Scelta delle misure*

In funzione dell'obiettivo da raggiungere e della diagnosi effettuata, sarà possibile selezionare una serie di misure da adattare ai bisogni specifici di ogni azienda e dei suoi collaboratori.

#### *Valutazione dell'applicabilità delle misure*

Bisognerà probabilmente effettuare una ulteriore scelta in funzione dei parametri seguenti: costi per la realizzazione e mantenimento delle misure scelte; possibilità di attuazione: difficoltà tecniche, attitudine e reazione degli impiegati, ecc.; negoziazione: possibilità di accordi fra gli interlocutori esterni (ad esempio le imprese di trasporto pubblico, il

Comune, il Cantone) per modificare o migliorare le condizioni e le infrastrutture esistenti (abbonamento a prezzo ridotto, fermata del bus davanti all'azienda, prolungamento della rete di piste ciclabili, ecc.).

#### *Attuazione*

Se necessario, attuare le misure previste in modo progressivo. Far conoscere le diverse possibilità offerte dalla Guida alla mobilità aziendale adottata dall'impresa tramite l'organizzazione di una campagna informativa interna.

#### *Controllo permanente e aggiornamento*

Seguire e valutare i risultati ottenuti e, in caso di bisogno, riadattare la Guida alla mobilità aziendale.

Aggiornare regolarmente i dati e ricordare agli impiegati (specialmente ai nuovi collaboratori) le possibilità che vengono loro offerte.

### ***Come realizzare una guida alla mobilità aziendale***

Dotandosi di una Guida alla mobilità aziendale un'impresa elabora una strategia che le permette di influenzare attivamente la propria mobilità, riducendo i problemi illustrati alla pagina precedente.

Elaborare la Guida alla mobilità aziendale di un'impresa è un processo che si sviluppa in sei fasi. Ciascuna di queste fasi è importante e l'esperienza dimostra che è indispensabile rispettarle tutte per ottenere una Guida alla mobilità aziendale ottimale.

#### *Preparazione del progetto*

Ottenere l'appoggio della direzione dell'azienda. Nominare un coordinatore o un gruppo di coordinamento della mobilità, responsabile dell'attuazione del piano e dei suoi successivi sviluppi.

Fissare sin dall'inizio degli obiettivi quantificabili come, ad esempio, ridurre la superficie dei posteggi del 30% o diminuire del 20% il traffico di auto.

Decidere quale somma l'azienda è pronta ad investire per attuare la Guida alla mobilità.

#### *Stesura di una diagnosi*

Valutare le possibilità d'accesso alla ditta tramite sistemi alternativi (offerta di trasporto): linee e fermate di trasporti pubblici, agevolazioni per i ciclisti e i pedoni, rete stradale e possibilità di parcheggio (al di fuori dell'area dell'azienda) compresi i Park and Ride (P+R). Valutare le condizioni di mobilità all'interno dell'azienda: dimensione del posteggio, regole per l'attribuzione dei posti auto, esistenza di misure per promuovere una



mobilità diversa da quella delle autovetture private, numero di veicoli aziendali, ecc. Valutare il profilo di mobilità pendolare e professionale degli impiegati tramite un questionario: luogo di provenienza, modo di trasporto, motivo della scelta, durata e distanza del tragitto, la loro opinione su altri possibili sistemi di trasporto, ecc. Calcolare il costo attuale della mobilità (superficie di posti auto, veicoli di servizio, ecc.).

### ***Come convincere i dipendenti ad applicare la guida alla mobilità aziendale.***

#### *Puntare sulla collaborazione volontaria del personale*

Proporre un piano di mobilità significa mettere a disposizione delle soluzioni di mobilità in alternativa a quelle individuali.

Gli impiegati avranno allora la possibilità di scegliere il sistema di trasporto a loro più congeniale. Rimane il fatto che malgrado gli sforzi compiuti dalla ditta, alcuni dipendenti continueranno ad utilizzare il loro veicolo privato come mezzo di trasporto e la loro decisione verrà naturalmente rispettata. Altri sceglieranno di non fare uso della loro autovettura, coscienti di poter trarne dei vantaggi personali. Che se ne usufruisca o no, la Guida alla mobilità aziendale verrà considerata dagli impiegati come un programma che propone loro delle soluzioni vantaggiose nell'ambito delle condizioni di impiego. Alcune misure possono essere adottate in un primo tempo sotto forma di test, per un periodo limitato. Le misure che risconteranno l'approvazione dei dipendenti potranno essere scelte in modo definitivo.

#### *Organizzare una campagna di comunicazione*

Il successo della Guida alla mobilità dipenderà essenzialmente dall'adesione dei dipendenti al progetto. Per questo motivo è necessario organizzare una buona campagna di comunicazione interna.

*Informazione permanente:* elencare i sistemi di trasporto messi a disposizione sul sito Intranet o all'albo dell'azienda. Dovrebbero anche figurare i dettagli di ogni sistema proposto, come ad esempio gli orari dei bus, la cartina della rete dei bus, il sistema per procurarsi un abbonamento.

*Marketing valorizzante:* rammentare regolarmente (durante delle conferenze, nelle newsletters, ecc.) che esiste una Guida alla mobilità e quali vantaggi comporta per chi aderisce alle sue indicazioni. Valorizzare l'immagine positiva di chi collabora a ridurre il traffico.

### *Scegliere il momento giusto*

Se sono previsti cambiamenti in seno all'azienda, questi costituiscono un'occasione particolarmente propizia per introdurre una Guida alla mobilità aziendale. Per esempio: costruzione di edifici nuovi (insediamento dell'azienda stessa, nuove succursali, ecc.), trasloco della ditta in locali nuovi, messa in servizio di nuove infrastrutture nell'ambito dei trasporti comunali o regionali, aumento importante dell'effettivo di impiegati. In questi momenti le abitudini di spostamento non sono ancora consolidate. Se non sono previste occasioni del genere è consigliabile scegliere una data simbolica di introduzione del progetto.

### *Soluzioni di trasporto alternative al mezzo privato*

#### *Trasporti pubblici*

Promuovere l'uso dei trasporti pubblici è la misura che in generale ha il maggior riscontro presso gli impiegati. Ciò implica una vicinanza delle fermate del bus (al massimo a 300 metri dall'azienda) e delle stazioni ferroviarie (al massimo a 500 metri dalla ditta).

L'utilizzo dei P&R (Park and Ride o posteggi di interscambio situati nelle stazioni o nei punti di accesso alle zone urbane) può essere preso in considerazione, oppure ottenere delle riduzioni sui prezzi degli abbonamenti per gli impiegati (sconti sulla quantità), e offrire una partecipazione all'acquisto degli abbonamenti. Informare sugli orari e il servizio dei trasporti pubblici (tabellone, link sul sito intranet). Vendere gli abbonamenti sul luogo di lavoro. Pianificare gli orari di lavoro dei dipendenti in funzione degli orari dei trasporti pubblici. Negoziare il miglioramento dei servizi delle società di trasporti pubblici (aumento frequenze, modifica orari, messa in funzione di fermata in prossimità della azienda, ecc.).

#### *Una buona prassi:*

##### *Procter & Gamble Ginevra*

Per agevolare l'accesso all'azienda, ma anche per preoccupazioni ambientali, la Procter & Gamble di Ginevra incoraggia l'uso dei trasporti pubblici.

L'abbonamento annuale dei trasporti pubblici ginevrini (TPG) è interamente rimborsato a chi non fa la richiesta di un posto di parcheggio. Il 45% dei dipendenti approfitta dell'offerta fatta dalla ditta<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> *Idem.*

*Car sharing e car pooling: razionalizzare l'uso del veicolo privato: viaggiare insieme (car pooling) o possedere un'auto in comune (car sharing).*

Queste misure si basano sull'uso dell'auto e permettono di renderlo più efficiente. Il car pooling è particolarmente interessante per i tragitti pendolari con le auto dei dipendenti. Il car sharing invece si addice maggiormente alla razionalizzazione del parco veicoli aziendale e degli spostamenti professionali, e presuppone l'adesione della ditta ad un servizio di car sharing (p.es. Cooperativa Mobility Car sharing o servizio Click and Drive delle FFS).

Il *car pooling* offre agli impiegati che abitano nel medesimo quartiere/comune la possibilità di raggrupparsi per effettuare i tragitti pendolari utilizzando un unico veicolo. Le persone si organizzano a turni (ad esempio ciascuno utilizza la propria macchina per una settimana) per portare i componenti del gruppo sul luogo di lavoro.

Misure da adottare: proporre gli aiuti necessari per facilitare il raggruppamento di una o più persone per il car pooling (tabelloni, sito intranet, sistema di programmazione di car-pooling). Proporre dei posti auto privilegiati a coloro che hanno adottato il sistema del car pooling (come ad esempio posti riservati vicino all'entrata della ditta). ma importante è anche offrire una soluzione di rientro a casa in caso d'urgenza.

*Una buona prassi:*

Il Municipio di Chiasso ha richiesto a Mobility Car Sharing di mettere a disposizione due auto sul proprio territorio. Queste possono venir utilizzate dall'amministrazione comunale su prenotazione per gli spostamenti di servizio. Le auto sono a disposizione anche degli utenti privati. In questo modo i veicoli sono utilizzati in modo molto più efficiente, inoltre possono sopperire alla minor frequenza di corse del trasporto pubblico nelle ore serali.

*A piedi e in bicicletta*

Questi modi di trasporto sono particolarmente adatti nei centri urbani dove permettono anche dei notevoli risparmi di tempo. In questo caso bisogna rafforzare l'idea che il tragitto a piedi e in bicicletta fa bene alla salute, prevedere per le biciclette dei parcheggi con riparo e dispositivo di sicurezza collocati vicino alle entrate della vostra azienda, mettere a disposizione degli spogliatoi, degli armadietti e eventualmente delle docce. Proporre delle riduzioni sul prezzo d'acquisto delle biciclette e sui servizi di manutenzione. Prevedere

delle alternative per i giorni di pioggia, per il trasporto del materiale, ecc. (ad esempio il rimborso dei biglietti dei mezzi di trasporto pubblici).

#### *Navetta aziendale*

Le navette aziendali sono una soluzione ottimale se l'accesso dell'azienda è lontano rispetto ai mezzi pubblici o se i loro orari non combaciano con quelli dei vostri impiegati (squadra notturna, ecc.). Possono fungere da collegamento mancante tra la ditta e una stazione ferroviaria o funzionare come i bus scolastici, collegando la vostra azienda con zone dove abitano un gran numero degli impiegati.

Il subappalto delle navette d'azienda può essere affidato a una impresa di trasporti pubblici locale, ma si può pure prevedere d'investire nell'acquisto di veicoli propri. Nei due casi è necessario conoscere gli orari e i luoghi di domicilio degli impiegati per poter stabilire gli orari e i percorsi delle navette.

#### *Stazionamento*

Qualsiasi siano le misure adottate per promuovere una migliore gestione della mobilità, il costo e la disponibilità di un posto auto sul luogo di lavoro hanno un ruolo essenziale nella scelta del mezzo di trasporto degli impiegati. D'altronde è utile ricordare che la costruzione e la manutenzione delle superfici adibite a posteggi incidono pesantemente sul budget delle ditte. Stabilire delle restrizioni di stazionamento è la misura più efficace per convincere le persone a non utilizzare la propria auto. È tuttavia molto importante proporre delle soluzioni alternative.

*La Guida alla mobilità aziendale è uno strumento concepito per essere adattato ai bisogni e alle particolarità dell'azienda che la realizza, affinché rispecchi al meglio le caratteristiche d'accesso al luogo di lavoro e soddisfi le aspettative degli impiegati.*

*La sua attuazione è un processo dinamico che si adatta in permanenza all'evoluzione del contesto della ditta e dell'ambiente nel quale si inserisce e il suo progetto non può prescindere da*

- 1. l'appoggio della direzione dell'azienda;*
- 2. la nomina di un coordinatore o un gruppo di coordinamento della mobilità, responsabile dell'attuazione del piano e dei suoi successivi sviluppi;*
- 3. la determinazione sin dall'inizio degli obiettivi quantificabili come, ad esempio, di riduzione della superficie dei posteggi o diminuzione del traffico di auto;*
- 4. la decisione di impegno finanziario dell'azienda per attuare la Guida alla mobilità.*

*Alcune delle misure sono state proposte in Ispra, come ad esempio:*

- l'organizzazione della navetta;*
- il sito intranet informativo sul trasporto pubblico, il traffico della città, gli orari degli autobus e dei treni, i benefici sociali per gli abbonamenti al trasporto pubblico, le iniziative per i consumi consapevoli etc., oltre a news di mobilità sostenibile;*
- le quote rosa del parcheggio;*
- le postazioni per lo stazionamento delle biciclette;*
- un bollettino informativo sulle principali normative in materia di mobilità, trasporti, GPP, appalti, finanziamenti, etc.*

## 5.2 Le linee guida redatte dall'ENEA.

Le prime linee guida in Italia, principale riferimento per tutte le aziende e gli enti pubblici, sono quelle redatte nel 1999 dall'ENEA (Ente per le Nuove Tecnologie l' Energia e l' Ambiente), le quali si ripromettono di fornire ai Mobility Managers aziendali le informazioni necessarie per la creazione di efficienti piani di spostamento casa-lavoro che, come precedentemente detto, è il principale strumento attraverso il quale un Mobility Manager aziendale può organizzare gli spostamenti dei dipendenti ed offrirgli soluzioni fattibili e convenienti rispetto all'uso dell'auto privata. Il PSCL consiste nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure, tenendo conto delle condizioni quadro dell'ambito specifico (comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, strumenti di pianificazione dei trasporti, situazione politica dei trasporti dell'area urbana nella quale le imprese sono situate) e degli obiettivi generali da raggiungere (riduzione del consumo energetico, dell'inquinamento atmosferico ed acustico, delle emissioni di gas serra e trasferimento della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi) per la rimodulazione degli spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente.

Le azioni che il Mobility Manager Aziendale sviluppa per produrre il Piano degli spostamenti Casa-Lavoro possono essere riassunte in cinque fondamentali fasi operative:

- *Fase informativa e di analisi:* debbono essere raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare le esigenze di mobilità del personale aziendale, lo scenario attuale di offerta di trasporto, le risorse disponibili per le attività affidate al Mobility Manager Aziendale.
- *Fase progettuale:* analisi del trasporto pubblico collettivo e studio di proposte di modifica, soluzioni con servizi integrativi di raccolta o di supporto alla reti esistenti, soluzioni alternative quali car-pooling e car-sharing, promozione e incentivi all'uso della bicicletta, forme di disincentivazione all'uso dell'automobile, interventi interni all'azienda (per esempio la concentrazione dell'orario lavorativo su una parte della settimana o il telelavoro).
- *Fase di confronto:* il progetto di mobilità aziendale deve trovare un conforto operativo attraverso il confronto con il Mobility Manager di Area, al quale spetta il compito di conciliare le esigenze e le istanze di tante singole aziende con quelle dell'intero bacino di interesse.

- *Fase attuativa:* con l'accordo tra le parti, prende il via la fase di implementazione propriamente detta ossia la vera e propria attuazione del piano
- *Fase di aggiornamento e di monitoraggio:* Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro deve essere "revisionato" ed aggiornato con cadenza annuale. Sia l'evoluzione naturale degli eventi, sia gli inevitabili aggiustamenti necessari in corso d'opera richiedono un'attenzione ed un'accuratezza per nulla inferiore alla redazione, messa a punto ed attuazione del piano vero e proprio; la verifica consiste nel confronto tra "il prima" e "il dopo" l'adozione del piano<sup>50</sup>.

---

<sup>50</sup> ENEA, documento tecnico, "Linee guida per la redazione l'implementazione e la valutazione dei Piani degli Spostamenti Casa – Lavoro", Roma, 1999.

### **5.3 EPOMM (European Platform on Mobility Management).**

Nel 2000 nasce in Europa il progetto EPOMM (European Platform on Mobility Management), rete di sette stati europei (Francia, Belgio, Olanda, Austria, Gran Bretagna, Svezia, Italia) impegnati nel Mobility Management, finanziato e supportato dall'Unione Europea, che si pone l'obiettivo di creare una struttura permanente per lo scambio di informazioni, la diffusione di risultati e la divulgazione e promozione del settore. Al suo interno, gli Stati che lo compongono sono rappresentati dai rispettivi Ministeri competenti in materia di Mobility Management<sup>51</sup>.

EPOMM è un'organizzazione internazionale senza scopo di lucro che ha sede a Bruxelles.

I suoi principali obiettivi sono:

- la promozione e l'ulteriore sviluppo del Mobility Management in Europa;
- Il sostegno e lo scambio di informazioni e conoscenze in materia di Mobility Management tra i Paesi europei.

Ma c'è un obiettivo generale che è quello di far diventare tutti gli Stati dell'Unione Europea membri di EPOMM.

EPOMM-plus, invece, è un progetto nato per coinvolgere altri Stati non compresi nella rete EPOMM, estendere ed ampliare il numero dei potenziali operatori del settore e accelerare l'adozione e il trasferimento di buone pratiche. Esso è composto dai Paesi attualmente membri di EPOMM, alcuni Paesi che hanno già maturato esperienze di Mobility Management (tra cui l'Italia) e 10 Paesi con esperienze minime di Mobility Management.

EPOMM-plus mira a ottenere un salto di qualità nella gestione della mobilità, riconoscendo EPOMM sia come autorità, sia come strumento per la promozione del Mobility Management nell'Unione Europea, in modo da rafforzare la cooperazione e la diffusione di questo settore.

Per realizzare ciò, EPOMM-plus:

- favorisce lo scambio delle buone pratiche esistenti (spesso sviluppate con finanziamenti UE)
- favorisce lo sviluppo di reti nazionali.

---

<sup>51</sup> [http://www.trail.liguria.it/Mobil\\_passeggeri/mobility\\_management.htm](http://www.trail.liguria.it/Mobil_passeggeri/mobility_management.htm), consultazione del 3/2010



Il tutto, allo scopo di perseguire i seguenti obiettivi:

1. Creazione di 17 reti nazionali e iscrizione del Ministero competente a EPOMM
2. Avviamento di progetti di Mobility Management
3. Trasformazione di EPOMM in una struttura multi-lingue
4. Creazione di uno scambio di buone pratiche tra i paesi
5. Ampliamento dell'influenza di EPOMM negli Stati in cui il Mobility Management non è ancora riconosciuto.

I Paesi europei attualmente membri di EPOMM sono: Austria, Francia, Stato di Hessen (Germania), Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Regno Unito.

L'Italia ha attivato la procedura di adesione che non risulta ad oggi ancora perfezionata, tuttavia a livello regionale e locale sono stati presentati progetti di adesione a Epomm plus<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> <http://www.euromobility.org>, consultazione del 4/2010.

## **5.4 Altre linee guida (Comune di Milano, Comune di Padova): indicazione sulla mobilità di persone contenute in queste guide.**

Di seguito sono riportate le esperienze di amministrazioni locali di Milano e Padova e i loro interventi di mobilità sostenibile.

### ***Comune di Milano***

Obiettivo prioritario del Comune di Milano è tutelare la salute dei propri cittadini, garantire il diritto a vivere in un ambiente pulito, sano e meno rumoroso possibile, il diritto a muoversi agevolmente per la città, il diritto a spostare merci e a svolgere attività imprenditoriali e professionali nelle condizioni proprie ad una grande metropoli internazionale quale è Milano.

Per ottenere questi risultati è necessario intervenire in maniera strutturale su alcuni grandi “assi”: il potenziamento del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, la fluidificazione del traffico, la riduzione dell’inquinamento.

Per il raggiungimento degli obiettivi detti sono state individuate alcune aree di intervento strategico:

- il potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, anche attraverso i nuovi servizi a chiamata;
- lo sviluppo dell’integrazione tariffaria e della bigliettazione elettronica;
- il potenziamento dell’offerta di parcheggi di interscambio;
- l’estensione delle aree soggette a regolamentazione della sosta;
- una razionalizzazione del traffico e della distribuzione urbana delle merci;
- il potenziamento dei servizi di car sharing;
- lo sviluppo della mobilità ciclistica;
- l’incentivazione alla diffusione di mezzi a emissioni zero o comunque a basso impatto ambientale;
- la riduzione dell’utilizzo di combustibili fossili a beneficio della qualità dell’aria e degli equilibri climatici, e altre azioni per l’efficienza e il risparmio energetico nel settore residenziale;
- lo sviluppo delle tecnologie a supporto della mobilità.

### *Potenziamento e integrazione del trasporto pubblico locale*

I più recenti dati sulla mobilità milanese ci dicono che, dei 4.757.000 spostamenti giornalieri di persone che interessano il territorio comunale di Milano, il 47% riguarda passaggi al confine (ingressi + uscite) contro il 53% di spostamenti interni.

In particolare vale la pena di evidenziare che degli spostamenti giornalieri di scambio con l'esterno solo il 31% avviene con mezzo pubblico, mentre di quelli interni, la quota su trasporto pubblico sale al 47%. Questo a indicare come le criticità si concentrino sulla rete di scambio con i comuni di cintura, sia di "prima corona" che più esterni, dove è più necessario incentivare l'uso del trasporto pubblico.

La quota degli spostamenti verso Milano fatti con mezzi privati cresce, infatti, dal 48% per le origini esterne alla provincia di Milano, al 60% per le origini dalla stessa provincia, fino al 71% per le origini dai comuni di Area Urbana (la "prima cintura").

In definitiva degli 841.000 non residenti che ogni giorno entrano a Milano, 510.000 sono su mezzo privato (410.000 autoveicoli con in media 1,2 persone a bordo e 21.000 moto riferibili a non residenti) e 311.000 su mezzo pubblico (176.000 in treno, 71.000 in metropolitana e 64.000 in autobus).

Per questo, già entro febbraio 2007 in accordo con ATM saranno incrementati i posti offerti/giorno rispettivamente del 20% per i servizi di superficie relativi ai collegamenti con i 32 Comuni di Area Urbana, dell'8% per i servizi di superficie urbani e dell'1,5% per i servizi della metropolitana M2.

Entro il 15 ottobre 2007 saranno quindi incrementati del 25% i servizi di superficie di area urbana e del 13% quelli urbani.

Si procederà poi con la collaborazione avviata con Provincia di Milano e Regione Lombardia per dare attuazione all'integrazione tariffaria e alla bigliettazione elettronica.

### *La pollution charge*

Nel contesto del Piano per la Mobilità, l'introduzione della Pollution Charge rappresenta una grande opportunità per ridurre il traffico e diminuire l'inquinamento generando risorse importanti da destinare al potenziamento del trasporto pubblico e al finanziamento di altri interventi di politica ambientale.

### *Area di intervento*

La delimitazione dell'area corrisponde sostanzialmente alla cerchia ferroviaria a nord ed est, e con la circonvallazione esterna a sud ed ovest. L'area è stata identificata secondo la un criterio di massima compatibilità con l'assetto viabilistico e in modo tale da consentire l'interscambio con le linee del trasporto pubblico. Si estende su circa 60 kmq, vale a dire solo il 33% del territorio comunale, e interessa una popolazione residente di 774.000 abitanti, pari al 59% del totale dei residenti nel Comune di Milano.

In questa stessa area, così "limitata" rispetto alla popolazione residente, entra invece circa il 65% dei veicoli dei non residenti in ingresso ogni giorno a Milano.

La tariffazione degli accessi è articolata in base ad una classificazione degli autoveicoli in 5 gruppi, stabiliti a seconda di quanto contribuiscono all'emissione di polveri sottili, secondo criteri certificati a livello internazionale.

Grazie al provvedimento della Pollution Charge si renderanno disponibili importanti risorse (si stima un ricavo di circa 400 milioni di euro nel primo anno a regime) per una serie di interventi a favore della mobilità, della tutela ambientale e del miglioramento della salute e della qualità della vita.

Tra queste si possono indicare da subito:

- riqualificazione e incremento del verde pubblico urbano;
- il potenziamento e miglioramento dei servizi di trasporto pubblico e nuovi investimenti per lo sviluppo delle reti a guida vincolata (in particolare metropolitane);
- il potenziamento dell'offerta di parcheggi di sosta di interscambio;
- la razionalizzazione del sistema di distribuzione delle merci in ambito urbano, anche attraverso il van-sharing;
- la realizzazione di nuove piste ciclabili e di altre opere stradali a difesa delle categorie più 'deboli';
- un supporto agli interventi dei mobility manager delle grandi aziende per lo sviluppo di azioni per gli spostamenti casa-lavoro come il car-pooling;
- un supporto alle politiche di ricerca e prevenzione in materia di salute e ambiente;
- azioni di educazione ambientale;
- lo sviluppo di servizi di info-mobilità destinati sia agli automobilisti sia agli utenti del trasporto pubblico;

- l'incremento del parco veicolare alimentato con vettori energetici a basso impatto ambientale;
- implementazione delle fonti energetiche rinnovabili e altri interventi di efficienza energetica nell'edilizia pubblica e privata;
- applicazione di tecnologie e materiali eco-compatibili, ad esempio prodotti fotocatalitici per l'edilizia<sup>53</sup>.

### ***Comune di Padova***

Il Comune di Padova, invece, ha concentrato le sue iniziative verso una forte incrementazione, nel tempo, dell'uso della bicicletta. Il progetto "Bmp - Bici masterplan 2010-2015" è un piano per lo sviluppo della ciclabilità urbana che individua gli interventi fattibili negli anni dal 2010 al 2015, ma contiene previsioni di più lungo periodo ed è strutturato in modo da poter essere aggiornato e modificato nel tempo.

L'obiettivo finale è rendere ciclabili tutte le strade urbane della città, rendendole sicure per i ciclisti.

Il piano della ciclabilità vuole dare risposte concrete e immediate ed ha il compito di disegnare anche il futuro della mobilità ciclistica.

Il trasporto su bici, nelle città europee, è complementare al trasporto pubblico, e questo è l'obiettivo che si pone anche la città di Padova. La condizione è che alle bici sia consentito un movimento sicuro e veloce per gli spostamenti sistematici.

Nell'ambito del trasporto pubblico, il Piano introduce un tipo particolare di bicicletta, di proprietà del Comune, messa a disposizione dei cittadini con certe regole di utilizzo e a costo molto basso. È il progetto "Bike sharing", già funzionante in altre città, che mira a coprire lo spazio mancante tra vari mezzi di trasporto pubblico: treno, tram, bus. Si tratta di biciclette pubbliche, messe a disposizione a un costo molto basso, previa registrazione dell'utente. Questo sistema, già conosciuto anni fa, è stato ripreso con successo in molte grandi città, e sta dimostrando di funzionare anche in città medio-piccole, purché si trovi un'adeguata fonte di finanziamento, essendo la sua gestione piuttosto onerosa.

Con il Piano per lo sviluppo della ciclabilità urbana, il Comune di Padova vuole creare le condizioni perché la bicicletta ritorni ad essere, nella città, il mezzo di trasporto più semplice, veloce, economico, restituendole lo spazio e la dignità che le compete. La

---

<sup>53</sup> <http://www.uil.it/aree-urbane/milano-piano-mob0611.pdf>, consultazione del 9/2010.

bicicletta, infatti, è riconosciuta come unico veicolo veramente a misura d'uomo: costa poco, usa energie rinnovabili, non inquina, occupa poco spazio, si parcheggia con facilità, richiede poca manutenzione, è facile da usare.

Con l'attuale 17% di share di ciclisti negli spostamenti urbani, Padova si piazza ai vertici delle città italiane con la più alta percentuale di biciclette in movimento, obiettivo è arrivare almeno al 25% nei prossimi cinque anni e offrire alla città una rete di 250 km di infrastrutture e facilitazioni per i ciclisti, allineandosi così alle città europee più ciclabili<sup>54</sup>.

*Riassumendo, per quanto riguarda il Comune di Milano, le criticità si concentrano sulla rete di scambio con i comuni di cintura, sia di "prima corona" che più esterni, dove è più necessario incentivare l'uso del trasporto pubblico. gli interventi di mobilità sostenibile hanno riguardato in particolare il regolamento dei mezzi in entrata nel Comune di Milano, in quanto si è stimato che ben il 65 per cento dei veicoli che si registrano ogni giorno a Milano sono dei non residenti in ingresso in questa città, attraverso l'introduzione della Pollution Charge (pedaggio urbano), che rappresenta una grande opportunità per ridurre il traffico e diminuire l'inquinamento generando risorse importanti da destinare al potenziamento del trasporto pubblico e al finanziamento di altri interventi di politica ambientale.*

*Il Comune di Padova, invece, ha voluto puntare su iniziative che incrementassero, nel tempo, l'uso della bicicletta. Scelta facilmente comprensibile se si considera che, con l'attuale 17% di share di ciclisti negli spostamenti urbani, Padova si piazza ai vertici delle città italiane con la più alta percentuale di biciclette in movimento. Il progetto "Bmp - Bici masterplan 2010-2015" è un piano per lo sviluppo della ciclabilità urbana che individua gli interventi fattibili negli anni dal 2010 al 2015, ma contiene previsioni di più lungo periodo ed è strutturato in modo da poter essere aggiornato e modificato nel tempo.*

---

<sup>54</sup> <http://www.padovanet.it/dettaglio.jsp?id=14306>, consultazione del 9/2010.

## CAPITOLO VI: IL CONTESTO AZIENDALE ISPRA

### 6.1 Parco veicoli e gestione del servizio di trasporto.

Per quanto riguarda il servizio di trasporto dell'Ispira, secondo i dati forniti al Mobility Manager dai Servizi Generali, gli autisti che prestano servizio presso la sede Ispira di Via Vitaliano Brancati sono in tutto otto. Ad essi è affidato sia il ruolo di conducenti della navetta che di autisti dei dirigenti. La struttura alla quale è affidata la gestione del servizio di trasporto è il Dipartimento Servizi Generali. I veicoli sono stati acquistati per il tramite di bandi Consip e sono di proprietà dell'Ispira. Il parco veicoli è così costituito: numero totale veicoli: 31, di cui:

- autoveicoli n. 16
- minibus n. 1
- furgoni n. 6
- fuoristrada n. 8.

Nella tabella seguente il dettaglio del parco veicoli a disposizione dell'Ispira, con l'indicazione delle singole autovetture utilizzate, dei chilometri percorsi e della quantità di carburante consumata. Nel parco veicoli aziendale Ispira sono presenti veicoli a basso impatto ambientale: 8 veicoli sono bi-fuel benzina-metano, 1 laboratorio mobile elettrico.

#### *Parco veicoli Ispira*

<i>Autovetture</i>	<b>Km percorsi</b>	<b>Litri benzina</b>	<b>Litri gasolio</b>	<b>Metano</b>
Punto DV 766 BY	5.677	300		182
Multipla CR 126 MS	5.433	134		1.337
Fiat Punto DC 908 MY	24.804	654		1.854
Bravo DV 767 BY	9.360	522		524
Bravo DV 768 BY	8.965	530		338
Punto DV 636 BR	8.146	503		360
Punto DV 638 BY	12.502	504		565
Punto DV 682 BY	8.725	534		275
<b>TOTALE</b>	<b>83.612</b>	<b>3.681</b>		
Sostitutiva	2.354		224	
Lab.Mob. DD 249 KN	0			
Lab.Mob. DD 250 KN	2.274		363	
Alfa 166 CL 252 YW	15.393		1.736	
Alfa 156 CN 126 AZ	2.487		184	
Alfa 156 CN 127 AZ	10.917		939	
Alfa 156 CR 544 MH	10.359		853	
Alfa 156 CK 702 GW	4.295		303	
P.K.AX 983 NR	16.690		2.153	
P.K.BE 597 XB	20.470		2.681	
Fiorino RM 53653 P	440		38	
Lab. Mob. CA 735 EF	23		0	
Lab. Mob. CR 835 HK	8.219		1.744	
Mitsubishi CT 044 PH	17.129		2.824	
Mitsubishi CT 045 PH	5.569		586	
Toyota ZA 437 PL	26.587		3.230	
Toyota ZA 438 PL	34.477		3.817	
Freelander ZA 919 VR	18.679		1.744	
Freelander ZA 920 VR	9.026		923	
Mini bus DV 794 SM	3.314		756	
<b>TOTALE</b>	<b>208.702</b>		<b>25.098</b>	
Lancia K AC 543 XT	2.296	351		
Alfa 159 DV 639 BY	17.063	2.282		
DucatoRM 8A1646	4.863	765		
<b>Totale Generale</b>	<b>292.314</b>	<b>4.769</b>	<b>25.098</b>	<b>5.435,00</b>

## **Proposta di un questionario per la rilevazione dell'utilizzo delle navette aziendali.**

### ***La scelta del questionario***

La somministrazione del questionario deve essere decisa in base alla struttura dell'Azienda e alle disponibilità della stessa.

Sarebbe auspicabile progettare un questionario compilabile online poiché in questo modo le informazioni verrebbero direttamente raccolte all'interno di una banca dati secondo le necessità individuate per portare a termine la fase di analisi dei dati raccolti e soprattutto si risparmierebbe sulla quantità di carta utilizzata (nell'ottica di azioni sostenibili e di gestione aziendale "verde").

Inoltre, un questionario basato su una piattaforma informatica permetterebbe di implementare delle procedure di aiuto compilazione automatiche a supporto del dipendente, nonché delle procedure in grado di scegliere, in base alla risposta, il percorso del questionario, quando esistono percorsi differenziati di domande, adeguato alle caratteristiche del dipendente che lo compila. Per esempio, se la persona dichiara di non possedere una propria vettura, la procedura automatizzata non farà visualizzare al dipendente tutte le sezioni e le domande legate alla tipologia della vettura, ma visualizzerà la prima sezione utile, diminuendo oltretutto i tempi da dedicare alla redazione del questionario.

Ovviamente, come già sopra accennato, la scelta di somministrazione del questionario è legata alla tipologia d'azienda, ai tempi e ai finanziamenti predisposti per queste attività.

Se non fosse possibile questa soluzione allora si potrebbe pensare a un questionario su file excel pubblicato sulla intranet aziendale.

In questo modo il dipendente può decidere o di scaricarlo sul proprio pc e compilarlo elettronicamente per poi inviarlo, oppure di scaricarlo sul proprio pc, stamparlo e quindi compilarlo.

### ***Lettera di accompagnamento ed eventuale guida alla compilazione***

Qualunque sia la scelta, è sempre opportuno redigere una lettera di accompagnamento e una guida alla compilazione al questionario.

La lettera di accompagnamento al questionario è il mezzo per comunicare ai dipendenti le motivazioni del questionario. Scopo della lettera di accompagnamento è di informare i



dipendenti sull'importanza della compilazione del questionario, in modo che si sentano partecipi delle politiche aziendali e responsabilizzati sulle attività che richiedono la loro necessaria partecipazione, senza la quale l'azienda non può perseguire i propri obiettivi (che devono essere considerati dal dipendente anche propri obiettivi).

Pertanto all'interno della stessa dovrebbero essere presenti almeno le seguenti informazioni:

- se non vi sono stati altri contatti con i dipendenti: breve introduzione al Mobility Management, alla definizione di PSCL, alla vigente normativa e agli obblighi aziendali quando questi sussistano;
- obiettivi che l'azienda intende perseguire attraverso il questionario in primo luogo e attraverso la compilazione del PSCL in seguito;
- necessaria collaborazione dei dipendenti affinché l'azienda rispetti gli obblighi normativi;
- possibili premi d'incentivazione per i dipendenti che collaborano all'indagine statistica;
- i potenziali danni aziendali che potrebbero essere arrecati in caso di mancata compilazione e invio del questionario;
- brevemente le modalità di compilazione del questionario;
- i tempi di consegna del questionario compilato (data ultima di consegna del questionario compilato);
- il nome del referente del progetto e del questionario nonché i suoi recapiti;
- la garanzia del rispetto della riservatezza dei dati e delle informazioni richieste dal questionario.

Relativamente all'ultimo punto, insieme alla lettera di accompagnamento del questionario deve essere inoltrata l'informativa sulla privacy, ai sensi del d.lgs. 196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali".

Se la scelta del tipo di questionario ricade su quello cartaceo, quindi non digitale a percorso guidato, allora è il caso di pensare di fornire a chi compila una "guida alla compilazione". E' necessario, quindi, che queste linee guida siano ben strutturate, facilmente comprensibili e che contengano sempre i recapiti delle persone responsabili del questionario e del progetto.

Le linee guida sono una sorta di help desk di primo livello che devono aiutare il dipendente a compilare il questionario e che rispondono a tutti i dubbi che possono sorgere allo stesso. In tal modo il dipendente si sente in grado di compilare il questionario senza dover ricorrere, se non in casi eccezionali, al referente indicato.

Per tale motivo è auspicabile che le linee guida descrivano il questionario possibilmente domanda per domanda, punto per punto, sezione per sezione, magari anche riportando all'interno *screenshots* del questionario stesso in modo che il dipendente sia agevolato nella compilazione delle sezioni.

Nel caso di domande a risposta aperta, si devono riportare esempi di come queste devono essere compilate.

### ***La costruzione***

La costruzione del questionario per la raccolta dei dati è sicuramente il momento più delicato dell'indagine; infatti da esso dipende il buon esito del futuro Piano Spostamenti Casa-Lavoro. Bisogna cercare di ottenere il massimo delle informazioni facendo attenzione tuttavia a non essere prolissi nella sequenza delle domande; infatti un questionario molto lungo e articolato rischia di non essere considerato dai soggetti che si intende intervistare.

Per prima cosa ci si può documentare sulle linee guida "accademiche", da cui poi ricavare le proprie, per poi passare ad altri lavori simili svolti in Italia. Si passa quindi all'analisi della composizione dei questionari svolti da enti pubblici e privati e dell'idea che si celava dietro ad ogni sequenza di domande.

Le domande rivolte agli intervistati sono: richieste di orari di lavoro, provenienza, tipologia di spostamento adottato, disponibilità ad adottare mezzi alternativi di trasporto, i vari costi sostenuti, più altre informazioni utili a tracciare il profilo delle esigenze di mobilità. Le richieste possono essere strutturate con una prima parte in cui è presente la vera e propria domanda, ed una seconda sotto la prima scritta con un carattere più piccolo e in corsivo, nel quale fosse indicata la spiegazione.

### ***Struttura tipo delle domande***

Per le risposte si può optare per tenerle quasi tutte a risposta chiusa. Questa scelta sommata al fatto che il questionario è realizzato in formato digitale, permette di porre molte domande senza per questo intaccare la collaborazione di chi compila, che può rispondere alle domande semplicemente selezionando la risposta adatta a lui. In più non vengono

visualizzate tutte le domande, perché la scelta di una risposta ne esclude alcune e ne attiva altre. In media quindi si visualizzano fino alla metà delle domande totali.

Tutte queste domande possono essere organizzate in sezioni:

**Sezione I:** “*Logistica degli spostamenti del dipendente*”, all’interno ci sono le domande sul luogo di origine, gli orari, le distanze, i tempi impiegati, il tipo di spostamento, la scelta modale, i cambiamenti stagionali, il grado di soddisfazione, le missioni di servizio;

**Sezione II:** “*Utilizzo del mezzo privato*”, parte riguardante una più attenta analisi sul mezzo privato automobile;

**Sezione III:** “*Propensione al cambiamento modale*”, richieste focalizzate sulla voglia, possibilità e conoscenza dei dipendenti circa le alternative al mezzo privato per lo spostamento;

**Sezione IV:** “*I costi degli spostamenti*”, domande sui costi dei singoli spostamenti;

**Sezione V:** “*Scelte responsabili*”, indagine sulle scelte verdi;

**Sezione VI:** “*Problemi, osservazioni e suggerimenti*”, domande a risposte aperte per dare la possibilità a chi compila di dare degli input;

**Sezione VII:** “*Profilo del dipendente*”, incentrata su tutte le informazioni personali come lavoro, età, famiglia etc. necessarie alla successiva analisi.

Queste sezioni possono essere precedute da una schermata contenente una lettera di presentazione “ridotta”, scritta dal Mobility Manager e dalle note sulla privacy in fondo<sup>55</sup>.

---

<sup>55</sup> Fonte: tesi Ispra, “Sviluppo del modello di analisi ed elementi di proposta per il piano spostamenti casa-lavoro dell’Ispra”, tesista Giuseppe Denaro, correlatore Giovanna Martellato.

### ***Nota informativa sulla privacy.***

La nota predisposta dal mobility manager è stata inviata in occasione della somministrazione nel giugno 2010 del primo questionario Ispra sugli spostamenti casa lavoro dei dipendenti e sui comportamenti sostenibili.

*“Ai sensi dell'art.13 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n.196 , Codice in materia di protezione dei dati personali,(pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 29 luglio 2003, Serie generale n. 174, Supplemento ordinario n. 123/L) si comunica che:*

- i dati personali (nome, cognome, indirizzo e-mail d'azienda) saranno utilizzati esclusivamente per scopi statistici ai fini della costituzione e la gestione della banca dati della mobilità aziendale Ispra e in particolare solo per l'accesso alla compilazione on-line del presente questionario e delle eventuali comunicazioni ad esso riguardanti;*
- i dati devono essere acquisiti dall'Ispra ai sensi della normativa vigente in materia di mobilità sostenibile: Decreto 20 dicembre 2000 del Servizio IAR del Ministero dell'ambiente, incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali, (G.U. della Repubblica Italiana n° 80 del 5 Aprile 2001) e il Decreto 27 Marzo 1998 del Ministero dell'ambiente, Mobilità sostenibile nelle aree urbane, (GU n. 179 del 3-8-1998)*
- i dati saranno comunicati al mobility manager, agli incaricati del trattamento nell'ambito del sistema di gestione del portale intranet aziendale e del Servizio Sinanet;*
- l'utente del questionario ha diritto di ottenere la conferma dell'esistenza o meno di dati che lo riguardano e di quanto previsto all'art. 7 del D. lgs. 196/2003*
- titolare del trattamento dati è il Responsabile della mobilità aziendale ai sensi del D.M. 27/03/1998 e i dati su supporto informatico sono detenuti presso il Servizio Sinanet del Dipartimento Stato dell'Ambiente e Metrologia Ambientale, Via Vitaliano Brancati 48, 00144 Roma”<sup>56</sup>.*

---

<sup>56</sup> Fonte Ispra mobility manager Martellato.

### 6.3 Risultati dell'indagine.

Un questionario così strutturato è stato sottoposto ai dipendenti Ispra della sede di Via Vitaliano Brancati allo scopo di poter redigere un PSCL il più possibile rispondente ai bisogni di spostamento dei dipendenti stessi, in modo da favorire l'utilizzo da parte loro di mezzi pubblici e navette aziendali piuttosto che di mezzi privati. Il giorno 27 maggio 2010 alle ore 14.30, presso la sala conferenze di via Brancati, il Mobility Manager d'Azienda ha presentato, nell'ambito di un seminario, tale questionario sugli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro, somministrato poi a tutti i dipendenti nel mese di giugno 2010.

Le risposte all'indagine da parte dei dipendenti allocati presso la sede di Via Vitaliano Brancati n. 48 , sono state 278 su 508, circa il 54 per cento, un campione significativo per trarre indicazioni sugli orientamenti generali. Di queste 278, quattro sono di persone che nonostante siano assegnati d un ufficio, abitualmente lavorano tra più sedi e sono state tolte da quest'analisi.

Vagliando le 274 risposte, i risultati sono i seguenti:

- la composizione per età ci dice che la popolazione è per il 70 per cento tra i 35 ei 54 anni d'età;
- significativa appare la netta prevalenza delle risposte femminili con il 59 per cento delle risposte avute. C'è da osservare però che la composizione dei dipendenti vede già di partenza una prevalenza femminile, anche se minima, del 53 per cento;
- più di interesse risulta l'analisi incrociata tra risposte, titolo di studio e genere. Maggiormente marcato risulta il fatto che mentre la partecipazione negli uomini sale con il livello di istruzione, nelle donne questa è equamente distribuita. Forse questo potrebbe denotare una maggiore diligenza e disponibilità da parte delle donne nell'adempimento di tutte le incombenze d'ufficio, mentre nei signori si potrebbe aver attribuito scarsa importanza all'inchiesta, ritenendola "una perdita di tempo".
- Il grosso del personale è diviso tra amministrativi per il 60 per cento e ricercatori per il 36 per cento. I contratti sono quasi tutti, 91,6 per cento, a tempo indeterminato.
- Ancora, il 14,2 per cento del campione dichiara di essere in telelavoro, il 47 per cento di chi non lo è pensa che la sua attività possa essere svolta in telelavoro e il 54 per cento è interessato alla possibilità di accedervi. L'80 per cento è disposto

sia a collaborare con persone distanti tramite la teleconferenza che a partecipare a formazione a distanza.

- Il 61,7 per cento ha figli e il 29,9 per cento si occupa anche di altre persone. Le famiglie sono ancora per lo più composte da genitori e un solo figlio<sup>57</sup>.

---

<sup>57</sup> *Ibidem.*

## CAPITOLO VII: CONCLUSIONI

Concludendo, l'azione del mobility manager, per essere realmente efficace e riuscire ad indirizzare i dipendenti verso scelte (relative ai loro spostamenti) ambientalmente compatibili, dovrà essere creativa e allo stesso tempo capace di soddisfare le richieste e le esigenze di spostamento dei dipendenti, dovrà essere capace di mettere i dipendenti nella condizione di ritenere che adottare sistemi di trasporto alternativi all'auto privata (mezzi pubblici, car sharing, car pooling ecc.) sia molto più conveniente per loro sia in termini di tempo impiegato per spostarsi da casa al luogo di lavoro e viceversa, sia, soprattutto, in termini economici, il tutto rientrando nei limiti di spesa che l'azienda mette a sua disposizione.

Per fare questo, il mobility manager dovrà operare su più fronti, tra di loro complementari, che di seguito elenco.

### *Comunicazione efficace della mobilità sostenibile*

Il successo delle azioni di mobility management dipende strettamente dalla realizzazione di un piano di comunicazione efficace delle attività svolte e delle opportunità per i dipendenti. Le principali azioni di comunicazione messe in campo dalle aziende riguardano: la realizzazione di sezioni della intranet aziendale dedicate al mobility management, la predisposizione di locandine informative sulle bacheche, la realizzazione di totem informativi e interattivi, la messa a disposizione di un indirizzo e-mail specifico del mobility manager per interagire con i dipendenti, l'organizzazione in azienda di eventi sulla mobilità, la distribuzione di materiali informativi tematici.

Per essere realmente efficaci, le azioni di comunicazione necessitano di una implementazione e aggiornamento continui e devono poter permettere ai dipendenti di accedere in maniera facile e veloce ai servizi di mobility management offerti. Inoltre, per il successo del piano di comunicazione, è fondamentale il coinvolgimento di settori specifici aziendali (Settore Comunicazione, Ufficio Acquisti, ecc.) e l'interazione continua con i mobility manager d'area, con i settori specifici delle pubbliche amministrazioni locali e con i gestori del trasporto pubblico.

Proprio l'aspetto di interazione con i soggetti esterni rappresenta la principale criticità riscontrata dalle aziende per il successo e l'efficacia delle azioni di comunicazione.

### ***Servizio di navette per i dipendenti***

L'implementazione di servizi di bus navetta per i dipendenti è una delle azioni più frequenti che le aziende localizzate in aree prive o carenti di servizi di trasporto pubblico adottano per favorire gli spostamenti casa-lavoro del proprio personale.

Occorre subito sottolineare che si tratta di servizi che hanno un rilevante impatto sui bilanci aziendali e, pertanto, il costo è una variabile importante per la loro implementazione e per la definizione dei percorsi e delle frequenze. E' per questo che viene vista sempre più con favore, laddove possibile, la realizzazione di navette interaziendali che permettono la possibilità di offrire servizi più efficienti e di soddisfare meglio la domanda, grazie alla riduzione unitaria dei costi e alla razionalizzazione dei percorsi e delle frequenze. Per contro, in questo caso, la maggiore difficoltà è nella fase di progettazione del servizio, che deve tenere conto di più esigenze aziendali. Un'ulteriore possibilità di sviluppo è data dalla compartecipazione al servizio dell'Ente comunale, che in questo caso rappresenta un'azienda tra le aziende e può avere il ruolo di facilitatore nella razionalizzazione dell'intero servizio del trasporto comunale.

Tra i fattori di successo dell'iniziativa è fondamentale, oltre alla gratuità per i dipendenti, che il percorso abbia origine nei grandi nodi del trasporto pubblico (es. stazioni ferroviarie e fermate della metropolitana).

Nel caso di Ispra, il mobility manager ha predisposto un progetto di servizio di navetta aziendale per l'istanza di cofinanziamento Atac.

### ***Gestione degli abbonamenti ai mezzi pubblici dei dipendenti***

Le imprese sostengono l'uso dei mezzi pubblici da parte dei propri dipendenti anche con la stipula di convenzioni con i gestori del trasporto e l'adesione a programmi di incentivazione nazionale e/o comunali. Si tratta di un'azione di mobility management che, a fronte di un costo per l'azienda, determina per i dipendenti risparmi rilevanti sul prezzo degli abbonamenti, in quanto si aggiunge alle riduzioni operate dall'azienda di trasporto o dall'ente pubblico di riferimento. Inoltre, la gestione interna alle aziende della pratica consente ai dipendenti di ricevere l'abbonamento direttamente presso la propria azienda, senza la necessità di recarsi presso le rivendite. Il pieno successo dell'iniziativa per i dipendenti dipende, tuttavia, dalla rateizzazione mensile sulla busta paga del costo dell'abbonamento annuale.



Tra le criticità riscontrate dalle aziende si rilevano: la scarsa continuità degli incentivi pubblici, unitamente alla poco chiara informazione sulla cessazione e riattivazione degli stessi; l'esistenza di diversi e ulteriori tipologie di abbonamenti che usufruiscono di incentivi pubblici, ma che non trovano riscontro nelle proposte disponibili per le aziende; la mancanza di un sistema tariffario integrato in grado di definire un biglietto unico in convenzione; la poco chiara normativa fiscale rispetto al trattamento dei contributi aziendali ai dipendenti per l'acquisto degli abbonamenti ai mezzi pubblici.

*Per esempio, la normativa Ispra in materia di Benefici Sociali e Assistenziali prevede all'art. 1 l'erogazione di contributi per gli abbonamenti annuali o mensili per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici, allo scopo di favorire la sostenibilità ambientale. La gestione di tali contributi è di competenza del Settore Relazioni Sindacali del Dipartimento Servizi Generali e Gestione Del Personale<sup>58</sup>.*

### ***Gestione e implementazione del car pooling***

Il car pooling è una modalità di trasporto collettivo delle persone che condividono percorso e orari per lo spostamento, con l'obiettivo di ridurre il numero di auto in circolazione.

Alcune aziende, spinte dalla volontà di sostenere questa forma di trasporto, hanno adottato e reso disponibili per i dipendenti dei software in grado di costruire gli equipaggi di car pooling per i dipendenti interessati a condividere l'uso dell'automobile negli spostamenti casa-lavoro. Per esempio l'applicazione può essere finalizzata alla formazione di taxi collettivi per il trasporto da e per gli aeroporti dei dipendenti aziendali che si spostano per motivi di lavoro.

Non sempre il car pooling ha riscosso un grande successo in azienda, sia per l'oggettiva difficoltà a creare degli equipaggi stabili (occorre risolvere, ad esempio, il problema del trasporto dei dipendenti qualora dovessero sorgere degli imprevisti come la malattia del conducente o la necessità di tornare a casa prima), sia per la difficoltà di mettere in atto un cambiamento culturale che ha come obiettivo la messa in discussione di abitudini consolidate. Emerge quindi, da parte di quasi tutte le aziende che si sono avvicinate al car pooling, l'esigenza di individuare strumenti nuovi per il successo dell'iniziativa, quali

---

<sup>58</sup> Fonte mobility manager Martellato, "La mobilità aziendale Ispra".

potrebbero essere la messa a disposizione di posti auto aziendali oppure la garanzia del trasporto in caso di imprevisti.

Nel caso di Ispra, il mobility manager ha proposto l'attivazione di un portale per il car pooling.

### ***Implementazione dell'e-work e del telelavoro***

Grazie al massiccio impiego delle infrastrutture e delle tecnologie telematiche e informatiche, alcune aziende hanno sviluppato modalità di gestione dei rapporti di lavoro con i clienti e con i propri dipendenti in grado di valicare i tradizionali confini fisici e logistici dell'ufficio e di svolgere parte delle attività lavorative in luoghi diversi dai locali aziendali. Concretamente, l'analisi delle specificità del lavoro svolto dai dipendenti ha permesso di individuare quella parte di popolazione aziendale in grado di svolgere il lavoro da casa, in maniera continuativa od occasionale, attraverso la messa a disposizione delle dotazioni informatiche e di supporto necessarie.

Questa modalità di lavoro, oltre a consentire una migliore gestione del tempo lavorativo e privato, con risvolti positivi in termini di efficacia e flessibilità delle operazioni, permette di ridurre gli spostamenti casa-lavoro e sedi clienti-sedi aziendali, minimizzando altresì i disagi e i costi della mobilità.

Tra i fattori di criticità si rilevano quelli legati al cambiamento culturale legato al superamento degli schemi tradizionali che identificano l'attività con la postazione fisica di lavoro e alla ridefinizione dei rapporti tra le diverse unità organizzative dell'azienda.

In Ispra il telelavoro è già presente (vedere Capitolo III, paragrafo 3.4).

### ***Promozione del trasporto privato "pulito"***

Questo campo di azione vede due tipologie di iniziative promosse da alcune aziende: la promozione dell'uso di automobili aziendali o private dei dipendenti a bassa o nulla emissione e la promozione di forme di mobilità "dolce", in primis quella ciclistica. In particolare, diverse imprese hanno colto l'opportunità offerta dall'esistenza di incentivi pubblici per la trasformazione dell'impianto di alimentazione da benzina a GPL o metano per le autovetture, attivando una campagna informativa presso i propri dipendenti e aiutandoli nell'istruzione delle pratiche presso gli enti competenti. Questa tipologia di azione, che si regge su contributi pubblici, laddove promossa dall'azienda è stata accolta

favorevolmente dai dipendenti, anche se si riscontrano alcune criticità legate soprattutto alla non capillare presenza di distributori GPL e metano sul territorio.

Nello stesso tempo, alcune policy auto aziendali sono andate nella direzione di introdurre auto aziendali a basso o nullo impatto ambientale (green fleet) e di attrezzare i propri spazi di mobilità interna aziendale per la circolazione ciclo-pedonale e per la sosta di auto elettriche e di biciclette. Per esempio, la promozione dell'uso della bicicletta può essere coadiuvata dalla predisposizione di uno specifico spazio sul sito web aziendale dedicato e dalla distribuzione di kit-bici.

In generale, però, per lo sviluppo della promozione dell'uso della bicicletta nelle aziende è fondamentale dare attuazione all'estensione della rete ciclabile urbana ed extraurbana.

### ***Realizzazione di servizi complementari alla persona***

Questa tipologia di interventi riguarda la messa a disposizione dei dipendenti di servizi alla persona direttamente presso la sede aziendale o la realizzazione di convenzioni con attività fornitrici di servizi localizzate nelle immediate vicinanze delle sedi aziendali. Lo scopo, da un lato, è quello di ridurre gli spostamenti per altri motivi che non siano quelli casa-lavoro e, dall'altro, di rendere i dipendenti meno vincolati nell'uso dell'auto privata anche per quel che riguarda gli spostamenti casa-lavoro; infatti, in molti casi, tra le motivazioni che spingono i dipendenti ad usare l'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro vi sono gli obblighi per rispondere alle necessità della vita privata.

Alcune aziende hanno così implementato diverse iniziative per aiutare i dipendenti a rispondere alle esigenze extralavorative: la convenzione con asili nido e servizi di ristorazione nelle vicinanze della sede aziendale; l'adesione alla campagna della Provincia di Milano per la spesa on-line; l'attivazione all'interno della sede aziendale di sportelli bancari; la predisposizione di locali assicurativi, di lavanderia e per lo shopping; l'allestimento di locali medici specialistici (es. dentista e oculista) oppure la somministrazione di visite mediche periodiche specialistiche e di vaccinazioni; la fornitura di servizi di acquisto di biglietti per svago e viaggi.

Questo campo di azioni si inserisce all'interno di un più generale discorso di ridefinizione del livello di competitività delle aziende che si gioca non solo sulla qualità del "prodotto" aziendale, ma anche sull'insieme dei servizi "no core" che vengono offerti ai dipendenti per migliorarne la qualità della vita.

Tuttavia, se questi servizi sono accolti con estremo favore da parte dei dipendenti, le aziende incontrano difficoltà nella loro implementazione soprattutto per la mancanza di spazi interni e per l'individuazione dei fornitori adeguati.

## **7.1 Situazione e prospettive del mobility management.**

Il mobility management si configura come una attività di “frontiera” che, per poter compiere un salto di qualità, necessita di una maggiore istituzionalizzazione e di un più esteso riconoscimento da parte di tutti gli stakeholder. Infatti, il mobility manager aziendale spesso agisce secondo logiche e schemi fortemente innovativi e per lo più destrutturati. In tale contesto, il mobility manager si trova a dover inventare e sperimentare attività e strategie in maniera quasi pionieristica.

Il mobility manager, quindi, più di altri in azienda ha bisogno di ottenere risultati concreti e quasi immediati e per questo il coinvolgimento e il gradimento dei dipendenti, oltre che un chiaro mandato aziendale e risorse dedicate, sono fondamentali. Questo è tanto più vero in quanto le attività di mobility management hanno in molti casi alla base cambiamenti degli stili di vita e di abitudini consolidate che presuppongono una forte legittimazione del mobility manager stesso e delle azioni che propone. Non sempre, inoltre, a questa difficoltà di portare avanti azioni di mobility management all'interno delle aziende corrisponde da parte delle pubbliche amministrazioni il riconoscimento dell'interesse pubblico che viene perseguito unitamente alle policy aziendali. Una delle peculiarità del mobility management, infatti, riguarda le ricadute positive sull'ambiente esterno che sono determinate dalle diverse azioni messe in campo.

Il ruolo delle pubbliche amministrazioni è fondamentale per il successo delle azioni di mobility management aziendale e il coinvolgimento dei mobility manager nelle politiche pubbliche che riguardano la mobilità e i trasporti rappresenterebbe, forse, il vero segnale di svolta per il pieno sviluppo del mobility management. Nei casi in cui si sono concretizzate vere e proprie partnership tra pubbliche amministrazioni e mobility manager aziendali, i risultati e i benefici per i dipendenti e per la collettività non si sono fatti attendere.

Sul fronte aziendale, è indubbio che l'insieme delle attività di mobility management rappresentano dei servizi “esterni” all'attività dell'azienda, che vengono offerti ai dipendenti per migliorarne la qualità della vita. I dipendenti, in questo modo, lavorano con maggior soddisfazione e sono più fidelizzati all'azienda perché avvertono che l'azienda ha a cuore i loro problemi. Questa “alchimia” crea, quindi, benefici reciproci per i dipendenti e per l'azienda.

Nello stesso tempo, questi benefici si ripercuotono sull'ambiente esterno e alimentano positivamente il contesto territoriale locale in cui l'azienda opera. Secondo questa

prospettiva, possiamo dire che le azioni di mobility management aziendale agiscono anche sui processi di sviluppo locale in quanto si pongono, se riconosciute e valorizzate dai soggetti locali, come risorse per la competitività territoriale.

In un contesto come quello italiano, caratterizzato da carenza di risorse pubbliche e dilatazione dei tempi degli iter procedurali per realizzare le infrastrutture indispensabili a risolvere i problemi di congestione delle nostre aree metropolitane, il mobility management può realmente porsi come uno strumento efficace di gestione della mobilità di breve e medio periodo<sup>59</sup>.

---

<sup>59</sup> Fonte Ispra, mobility manager Martellato: Dispense Assolombarda, Dicembre 2008; “Buone pratiche di mobility management aziendali” a cura di A. Agresti.

## **7.2 Esempi di attività di mobility management.**

Infine, di seguito si riportano gli esempi delle azioni di mobility management messi in atto dalla Provincia di Bologna e dalla Regione Emilia Romagna, che a livello nazionale possono essere considerate certamente gli enti pubblici che lavorano meglio, con i migliori risultati, nel campo della mobilità sostenibile.

### ***Provincia di Bologna***

***Azienda Pubblica. Settore di attività: Pubblica Amministrazione***

***Inizio attività: anno 2002***

L'intervento di mobility management realizzato dalla Provincia di Bologna ha inteso raggiungere i seguenti obiettivi:

- spostare la domanda di mobilità dai mezzi individuali inquinanti (automobili, moto e scooter) verso quelli collettivi;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e i gas ad effetto serra;
- offrire servizi di gestione della mobilità aziendale in grado di raggiungere
- un elevato livello di soddisfazione del personale dell'Ente.

Le misure adottate per raggiungere tali obiettivi sono le seguenti:

- Incentivazione del Trasporto Pubblico Locale
- Misure per facilitare la mobilità in bicicletta
- Promozione del servizio di car sharing
- Organizzazione e sperimentazione del car pooling
- Telelavoro

#### ***Incentivazione del Trasporto Pubblico Locale***

Per favorire il trasporto collettivo per la mobilità casa-lavoro e ridurre in tal modo il numero delle auto in circolazione, la Provincia di Bologna dal 2003 propone abbonamenti annuali al trasporto pubblico a prezzi scontati e con modalità di pagamento rateizzate. L'iniziativa è rivolta a tutti i dipendenti, collaboratori (compresi quelli con contratto a tempo determinato), dirigenti e alte professionalità a termine, comandati da altri Enti, incaricati per collaborazioni coordinate e continuative, incaricati con borse di studio, incaricati per straordinarie esigenze e Amministratori.

Diverse sono le tipologie di abbonamento promosse:

1) abbonamento annuale al trasporto pubblico su gomma gestito da ATC SpA. Per i dipendenti e i collaboratori, il costo dell'abbonamento annuale è di € 25 mentre per i Dirigenti e Amministratori è di € 40 ed è valido sull'intera rete di trasporto pubblico urbano ed extraurbano gestita da ATC. L'abbonamento offre la possibilità della sosta gratuita nei parcheggi di interscambio auto-bus.

2) abbonamento annuale ferroviario Trenitalia e FER (Ferrovie Emilia Romagna). Il prezzo praticato dalla Provincia è scontato del 25% rispetto ad un normale abbonamento annuale valido per la medesima tratta. Viene data la possibilità di pagare il costo dell'abbonamento in 12 rate mensili direttamente in busta paga. L'abbonamento FER è integrato anche con l'abbonamento annuale ATC (abbonamento in pool ATCFER) senza nessun costo aggiuntivo. Per quanto riguarda gli abbonamenti ATC, la convenzione stipulata negli anni 2003-2004 ha previsto l'acquisto da parte della Provincia di 950 abbonamenti ad un prezzo unitario di € 164,00. Nel 2005 la Provincia di Bologna ha acquistato 988 tessere al costo unitario di € 167,00. Le tessere distribuite nel 2003, 2004 e 2005 sono state rispettivamente 785, 841 e 930 su un totale di 1100 tra dipendenti, incaricati e Amministratori.

Per quanto riguarda le facilitazioni per l'acquisto di abbonamenti ai mezzi pubblici su rotaia, lo sconto rispetto ad un abbonamento annuale valido per la medesima tratta è del 25%, così ripartito: il 5% è lo sconto praticato da Trenitalia e FER alla Provincia concordato nelle convenzioni, mentre il 20% è a carico dell'Amministrazione. I dipendenti che hanno sottoscritto un abbonamento Trenitalia sono stati 71 nel 2003, 82 nel 2004 e 86 nel 2005, mentre per quanto riguarda FER, 11 nel 2003, 12 nel 2004 e 15 nel 2005.

L'investimento finanziario complessivo per l'acquisto degli abbonamenti al trasporto pubblico è stato di € 450.000,00 per il triennio considerato. Le risorse finanziarie utilizzate sono state interamente a carico del bilancio provinciale.

La gestione degli abbonamenti è affidata all'ufficio Mobility manager, composto dal Dirigente, il mobility manager e un collaboratore. Il servizio offerto ai dipendenti comprende anche la parte informativa rivolta a tutto il personale di ruolo e non, e una parte di contatto diretto con i destinatari. L'ufficio garantisce quindi una assistenza diretta e personalizzata in tutte le fasi, da quella informativa sulle tariffe e sulle modalità di richiesta, alla distribuzione delle tessere e alla risoluzione delle varie problematiche, come quelle legate allo smarrimento o al furto della tessera. L'iniziativa offre al dipendente un'assistenza completa nel percorso di sottoscrizione dell'abbonamento, ponendo il



mobility manager quale interfaccia tra il dipendente e le aziende di trasporto pubblico, creando in tal modo le condizioni per la soddisfazione dell'abbonato.

#### *Misure per facilitare la mobilità in bicicletta*

Nel 2003 la Provincia di Bologna ha acquistato 28 biciclette, a cui ne ha aggiunte 5 nel 2005, destinate al personale dell'Ente per gli spostamenti di servizio. Le biciclette sono delle city bike, dotate di apposite borse per contenere i documenti, e sono caratterizzate dai colori e dal logo della Provincia di Bologna. Contestualmente all'acquisto delle prime biciclette, sono stati predisposti presso le sedi della Provincia degli stalli coperti e sicuri per il loro deposito. Il parco bici è gestito internamente per quanto riguarda la "distribuzione" dei mezzi, mentre la manutenzione è garantita esternamente.

Per incentivare l'uso della bicicletta nel 2003 sono state installate alcune rastrelliere all'interno delle 6 sedi provinciali per il deposito delle biciclette di proprietà dei dipendenti per un totale di 145 posti.

La spesa sostenuta dall'Amministrazione per l'acquisto delle biciclette è stata di € 8.250,00.

#### *Misure per facilitare la mobilità in bicicletta*

Nel 2003 la Provincia di Bologna ha acquistato 28 biciclette, a cui ne ha aggiunte 5 nel 2005, destinate al personale dell'Ente per gli spostamenti di servizio. Le biciclette sono delle city bike, dotate di apposite borse per contenere i documenti, e sono caratterizzate dai colori e dal logo della Provincia di Bologna. Contestualmente all'acquisto delle prime biciclette, sono stati predisposti presso le sedi della Provincia degli stalli coperti e sicuri per il loro deposito. Il parco bici è gestito internamente per quanto riguarda la "distribuzione" dei mezzi, mentre la manutenzione è garantita esternamente.

Per incentivare l'uso della bicicletta nel 2003 sono state installate alcune rastrelliere all'interno delle 6 sedi provinciali per il deposito delle biciclette di proprietà dei dipendenti per un totale di 145 posti.

La spesa sostenuta dall'Amministrazione per l'acquisto delle biciclette è stata di € 8.250,00.

#### *Promozione del servizio di car sharing*

Il servizio di car sharing è attivo a Bologna dal mese di agosto 2002 ed è gestito da ATC S.p.A. (azienda trasporti pubblici) attraverso il sistema commerciale Caratc (iniziativa car

sharing gestita da ATC). La gestione dell'ATC garantisce una integrazione e una intermodalità con il trasporto pubblico locale in quanto i veicoli che compongono la flotta Caratc sono posizionati su più aree di parcheggio situate in corrispondenza delle fermate e delle stazioni di trasporto pubblico. La Provincia di Bologna nel 2004 ha raggiunto un accordo con ATC per promuovere verso i dipendenti il servizio. Tale accordo prevedeva anche l'iscrizione e l'abbonamento annuale gratuiti e tariffe orarie e chilometriche scontate del 20%. Nel 2005, un nuovo accordo ha previsto l'abbonamento annuale scontato del 50%; nel 2004 la partecipazione dei dipendenti della Provincia è stata consistente, circa 41 dipendenti si sono abbonati al servizio, mentre nel 2005 hanno deciso di rinnovare l'abbonamento 25 dipendenti.

Nel 2004 l'Amministrazione provinciale, per superare le difficoltà di adeguare il parco mezzi secondo la direttiva contenuta nel Decreto del 27/03/1998, ha raggiunto un accordo con ATC per utilizzare la flotta di car sharing negli spostamenti di servizio. Attualmente sono a disposizione dell'Ente, 3 Card assegnate ai Settori Viabilità, Edilizia e Attività Produttive.

Nel 2005 è stata ampliata la possibilità di utilizzare il car sharing ai Gruppi consiliari, fornendo una tessera a ogni Gruppo.

L'iniziativa di promozione del servizio non ha comportato investimenti finanziari da parte dell'Amministrazione. Sicuramente importante è stato lo sforzo organizzativo per fornire le necessarie informazioni sul servizio e sulle modalità di iscrizione e di utilizzo. Anche in questo caso la normale procedura di iscrizione è stata resa più rapida e agevole grazie ai canali di contatto tra il mobility manager e i responsabili del servizio di car sharing di ATC.

#### *Organizzazione e sperimentazione del car pooling*

La sperimentazione del car pooling aziendale è stata avviata nel mese di maggio 2004. L'iniziativa ha previsto una fase di informazione e comunicazione, seguita dalla raccolta delle richieste dei dipendenti interessati, con il loro profilo di spostamento casa-lavoro. Nella seconda fase della sperimentazione, è stato messo a disposizione dei dipendenti un software specifico nell'area intranet che consente di agevolare la composizione degli equipaggi e la gestione dei viaggi. Il sistema informatico chiamato software car pooling, è accessibile da tutte le postazioni PC della Provincia e fornisce agli utenti iscritti una lista di possibili abbinamenti. Questa iniziativa è essenzialmente rivolta ai dipendenti che usano l'auto sistematicamente per recarsi al lavoro. Il software è stato fornito gratuitamente dal

Comune di Bologna e l'installazione sulla rete informatica è stata effettuata dal SOISI (società informatica e sistemi informativi), settore della Provincia di Bologna.

Parte integrante dell'iniziativa è l'attività di comunicazione e informazione sul car pooling e sulle modalità d'uso del software messo a disposizione ai dipendenti. Per l'organizzazione del car pooling sono state utilizzate risorse umane interne, mentre il software è stato concesso a seguito della sottoscrizione dell'accordo con il Comune di Bologna.

#### *Telelavoro*

La Provincia ha attualmente in corso una sperimentazione sul Telelavoro che interessa alcuni dipendenti dell'Ente.

Il progetto è stato avviato nel mese di novembre 2002 su alcune postazioni domiciliari, installate in base a progetti specifici di Telelavoro, per la durata di 18 mesi, poi prolungata di altri 12 mesi.

Una seconda fase di sperimentazione è iniziata nei mesi di marzo e aprile 2004 con un ampliamento del progetto che mette a disposizione dei dipendenti ulteriori postazioni domiciliari con computer portatili.

A seguito degli esiti positivi della sperimentazione, la Provincia potrà integrare il progetto del Telelavoro temporaneo prevedendo la possibilità di assegnare altre postazioni per situazioni di disagio, derivato anche dalla durata dello spostamento casa-lavoro.

Il progetto di sperimentazione del Telelavoro della Provincia di Bologna è stato premiato nell'anno 2004 come progetto segnalato nell'ambito del premio "100 progetti al servizio dei cittadini" realizzato dal Dipartimento della Funzione Pubblica ed è stato inserito nella Banca Dati dei buoni esempi.

#### *La comunicazione*

Sia in fase preliminare, sia nelle successive fasi che accompagnano le iniziative di mobility management, l'Ente si è avvalso di diversi strumenti di comunicazione per sensibilizzare, coinvolgere e creare consenso da parte dei dipendenti. È stata predisposta un'area nella rete Intranet dedicata al mobility manager aziendale per favorire un rapido accesso alle informazioni e alla documentazione necessaria per aderire alle iniziative proposte dalla Amministrazione. I dipendenti che dispongono di un computer hanno una casella nominale di posta elettronica; questo strumento viene utilizzato in fase preliminare quando si vuole richiamare l'attenzione su particolari iniziative di mobilità aziendale o eventi di

promozione della mobilità sostenibile. Il contenuto è sintetico e, per completare le informazioni date, viene inserito un link che indirizza l'utente nell'area dedicata in Intranet. Viene realizzata una newsletter con frequenza periodica di 3 o 4 numeri l'anno rivolta ai dipendenti dell'Ente, che rappresenta un approfondimento delle informazioni contenute su Intranet e nelle e-mail. Per quanto riguarda la comunicazione esterna, il sito tematico "Mobility Management" permette di dare una visione unitaria delle azioni e dei progetti di mobilità aziendale.

#### *Risultati ottenuti*

Considerando il triennio 2002-2005, dalle indagini svolte è emerso che l'uso dei mezzi pubblici per lo spostamento casa-lavoro è aumentato dell' 11,9%, quello privato ha avuto un decremento del 10% mentre sostanzialmente stabile è l'andamento per coloro che utilizzano la tipologia mista privato/pubblico.

Per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di inquinanti e di gas ad effetto serra in atmosfera, dall'analisi delle scelte modali di trasporto si può affermare che la riduzione significativa del numero di auto e moto/scooter (di circa 100 unità) ha contribuito senza dubbio a ridurre le emissioni di inquinanti e di gas ad effetto serra, generando un beneficio sociale che giustifica l'investimento economico per la promozione del trasporto pubblico.

Inoltre la campagna di fidelizzazione al trasporto pubblico su gomma ha evidenziato una partecipazione crescente, da 785 abbonamenti richiesti nel 2002 fino ai 930 del 2005, che corrisponde a circa il 90% rispetto al totale dei dipendenti della Provincia.

### ***Regione Emilia Romagna***

#### ***Azienda Pubblica. Settore di attività: Pubblica Amministrazione***

##### ***Inizio attività: anno 2002***

Le strategie pianificatorie e programmatiche, rinvenibili nel piano della Mobilità Aziendale della Regione Emilia Romagna, recano in sé le caratteristiche tipiche del mobility management, orientate prevalentemente ad influire sui comportamenti individuali.

L'analisi degli oltre 3000 questionari distribuiti ai dipendenti delle diverse sedi dislocate sull'intero territorio regionale ha fatto emergere elevate percorrenze e lunghi tempi di spostamento. Per tale motivo la distanza dal posto di lavoro, ha costituito una delle principali variabili di analisi, in quanto causa principale della scelta del mezzo.

Dato rilevante è l'ora di partenza da casa e quella di arrivo in ufficio. Infatti, il 30% degli intervistati dichiara di impiegare un tempo superiore ai 30 minuti per raggiungere la sede di lavoro, ed un ulteriore 36% tra i 16 e i 30 minuti. Importante notare, che non sempre è emersa una diretta rispondenza tra distanza percorsa e tempo impiegato.

L'indagine si è soffermata anche, sulla scelta del mezzo utilizzato per recarsi al lavoro, nonché sulle motivazioni di tale scelta. Da tale filone di indagini è emersa una rilevante numerosità di variabili che hanno evidenziato l'estrema complessità delle potenziali soluzioni. Riferendosi alle sedi bolognesi, collocate nel quartiere fieristico, è possibile notare come, a causa della pericolosità delle strade estremamente congestionate e prive di piste ciclabili, l'unico mezzo di trasporto utilizzabile è l'auto privata.

I mezzi pubblici che servono la zona, percorrono tragitti lunghi con tempi inconciliabili con l'orario di entrata al lavoro.

L'auto risulta il mezzo scelto dai dirigenti, mentre del bus si avvalgono principalmente i dipendenti di qualifica B e C. L'unico mezzo che pare risentire in minor misura della qualifica è il treno.

L'elaborazione del piano ha dovuto far fronte ad un'ulteriore grado di complessità, dovendo tener conto della ragguardevole frazione di dipendenti che presentano specifici problemi familiari o figli in età scolastica. Gli spostamenti casa-lavoro si arricchiscono, infatti, di tappe intermedie che possono divenire estremamente vincolanti. Oltre a ciò, si osserva come il coefficiente di riempimento dei mezzi risulti inferiore a 1,2, da cui si evince che il conducente è l'unico ed esclusivo utilizzatore dell'autovettura.

#### *Le misure adottate*

La concessione di abbonamenti annuali al trasporto pubblico, per promuovere, avvalorare ed accrescere l'utilizzo di tale modalità.

L'incentivo dell'uso condiviso dell'auto attraverso l'adozione di parcheggi aziendali riservati ai carpoolisti e l'istallazione sulla rete Intranet aziendale di un software per la formazione degli equipaggi e dell'ottimizzazione dei percorsi.

L'introduzione di un sistema di bike sharing aziendale, che ha riscontrato un notevole apprezzamento da parte di numerosi dipendenti aventi necessità di spostarsi per ragioni di lavoro ed inclini ad effettuare tale spostamento in modo ambientalmente sostenibile.

### *La comunicazione*

Al fine di instaurare un rapporto dialogo-comunicativo con i colleghi, è stato attivato un sito web, volto ad assicurare capillarità, efficienza e tempistica nella diffusione delle informazioni.

Ogni nuovo servizio, viene previamente illustrato mediante una serie di opuscoli distribuiti ai collaboratori regionali. Per sviluppare una cultura diffusa di mobilità sostenibile, è stata centrale l'organizzazione e l'adesione a fiere, manifestazioni, convegni e seminari.

Si è avviato, inoltre, un processo di distribuzione in ambiti scolastici ed accademici, dello strumento informativo, denominato "Mobility - Una città in movimento", finalizzato alla diffusione e alla divulgazione delle tematiche inerenti il governo e la pianificazione del territorio e della mobilità.

### *Risultati ottenuti*

La concessione di abbonamenti annuali al trasporto pubblico ad importi estremamente esigui, ha avuto un riscontro estremamente soddisfacente, comprovato dalla sottoscrizione di 2.189 abbonamenti su un totale complessivo di 3.060 dipendenti. Molto apprezzati sono stati anche il car pooling ed il car sharing, grazie anche all'installazione nell'intranet aziendale di un software atto a supportare la ricerca di una soluzione ai problemi di matching, routine e scheduling occorrenti ai fini della formazione degli equipaggi e dell'ottimizzazione dei percorsi.

La realizzazione del sistema di bike sharing aziendale, ha coinvolto complessivamente 12.000 utenti di oltre 30 differenti città. In base a ciò, si sta provvedendo al miglioramento delle accessibilità pedonali e ciclabili delle sedi lavorative regionali, coerentemente con le contestuali azioni previste dal Piano della Mobilità Aziendale in corso di attuazione<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> Fonte Ispra mobility manager Martellato: 2006, *Mobility Management. Le buone pratiche d'Italia*. L. Bertuccio, E. Cafarelli, F. Parmagnani, Roma. Questa pubblicazione trae origine dal I° Premio Nazionale sul Mobility Management, promosso da Euromobility con il patrocinio di APAT e riporta la sintesi delle 23 schede selezionate dalla Giuria, composta da rappresentanti, oltre che di Euromobility e APAT, anche di Kyoto Club, AICC (Associazione Italiana Città Ciclabili) e ASSTRA (Agenzie Locali per la Mobilità Associate).

## CAPITOLO VIII: BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA.

### 8.1 Bibliografia.

- ENEA, documento tecnico, “Linee guida per la redazione l’implementazione e la valutazione dei Piani degli Spostamenti Casa – Lavoro”, Roma, 1999
- Linee guida e PSCL del comune di Bologna, 2003.
- La Guida alla mobilità aziendale, un prontuario per le aziende che desiderano organizzare meglio la propria mobilità. Dipartimento del Territorio Commissioni regionali dei trasporti Canton Ticino.
- Linee guida e PSCL della provincia di Torino, 2009.
- Linee guida per la Mobilità Sostenibile in Emilia Romagna.
- La mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città. Atti della Conferenza Stampa di Euromobility. 2009.
- Provincia di Milano, Mobility management: per un trasporto compatibile, a cura di F. Pierri – B. Donno.
- I lavori sotto soglia comunitaria nel Codice dei contratti pubblici a cura degli Avv. D. Argenio – F. Del Deo, ottobre 2009.
- Comune di Milano, Strategia per una mobilità sostenibile a Milano: 2006 – 2011.
- Università La Sapienza, Sviluppo del modello di analisi ed elementi di proposta per il piano spostamenti casa-lavoro dell’Ispra, tesista Giuseppe Denaro, correlatore Giovanna Martellato.
- Edizioni Giuridiche Simone, Guida al Codice della Privacy, A. Lisi – M. De Giorgi, Napoli, 2004.
- Dispense Assolombarda, Dicembre 2008; Buone pratiche di mobility management aziendali, a cura di A. Agresti.

#### *ISPRA (ex APAT - ex ANPA)*

- Tesi di stage Ispra, Trasporto lento e Mobilità Dolce, Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile, Ing. Francesco Falbo, Tutor: Dott. Arch. Giovanna Martellato, 2009.

- Mobility Management. Le buone pratiche d'Italia. L. Bertuccio, E. Cafarelli, F. Parmagnani, Roma. Questa pubblicazione trae origine dal I° Premio Nazionale sul Mobility Management, promosso da Euromobility con il patrocinio di APAT e riporta la sintesi delle 23 schede selezionate dalla Giuria, composta da rappresentanti, oltre che di Euromobility e APAT, anche di Kyoto Club, AICC (Associazione Italiana Città Ciclabili) e ASSTRA (Agenzie Locali per la Mobilità Associate), 2006.
- Università La Sapienza, Sviluppo del modello di analisi ed elementi di proposta per il piano spostamenti casa-lavoro dell'Ispira, tesista Giuseppe Denaro, correlatore Giovanna Martellato.
- il 'sistema' delle politiche ambientali urbane: schema di analisi e applicazione a Milano, a cura di F. Alessandrini, I. Beretta, S. Scipioni, R. Zoboli.
- La mobilità aziendale Ispira, dal sito Intranet Aziendale, consultazione del 07/2010



## 8.2 Sitografia.

- OSSERVATORIO MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE, La sostenibilità della mobilità e dei trasporti: le definizioni, [http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI\\_CHIAVE/OSSERVATORIO\\_MOBILITA%27\\_URBANA\\_SOSTENIBILE/](http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI_CHIAVE/OSSERVATORIO_MOBILITA%27_URBANA_SOSTENIBILE/)
- Progetti Pilota per una mobilità sostenibile in [http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI\\_CHIAVE/Documenti/osservatorio\\_mobilita.html?linkdoc=Dati2](http://www.areeurbane.apat.it/site/it-IT/TEMI_CHIAVE/Documenti/osservatorio_mobilita.html?linkdoc=Dati2)
- [http://www.euromobility.org/documenti/strumenti/strumenti\\_new.htm](http://www.euromobility.org/documenti/strumenti/strumenti_new.htm)
- [http://www.isprambiente.gov.it/site/\\_files/Notizie\\_ispra/regolamento%20ISPRA.Pdf](http://www.isprambiente.gov.it/site/_files/Notizie_ispra/regolamento%20ISPRA.Pdf)
- [http://www.dirittoelege.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=153:i-lavori-sotto-soglia-comunitaria-nel-codice-dei-contratti-pubblici&catid=40:gare-ed-appalti-pubblici&Itemid=37](http://www.dirittoelege.it/index.php?option=com_content&view=article&id=153:i-lavori-sotto-soglia-comunitaria-nel-codice-dei-contratti-pubblici&catid=40:gare-ed-appalti-pubblici&Itemid=37)
- <http://www.euromobility.org/documenti/strumenti/trasporto%20compatibile.pdf>
- <http://www.appaltipubblici.it/doc/faqut.htm#chi>
- [http://ec.europa.eu/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/index_it.htm)
- [http://www2.minambiente.it/sito/ecolabel\\_ecoaudit/emas/emas.htm](http://www2.minambiente.it/sito/ecolabel_ecoaudit/emas/emas.htm)
- <http://www.apat.gov.it/certificazioni/site/it-IT/EMAS/>
- <http://www.dsa.minambiente.it/gpp/page.asp?id=33>
- [http://www.apat.gov.it/site/it-IT/Temi/Mercato\\_verde/Green\\_Public\\_Procurement\\_%28GPP%29/](http://www.apat.gov.it/site/it-IT/Temi/Mercato_verde/Green_Public_Procurement_%28GPP%29/)
- [http://www.trail.liguria.it/Mobil\\_passeggeri/mobility\\_management.htm](http://www.trail.liguria.it/Mobil_passeggeri/mobility_management.htm)
- [http://www.euromobility.org/Mobility\\_Management/index.html](http://www.euromobility.org/Mobility_Management/index.html), ultimo aggiornamento 14-02-2011.
- [http://www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/Mobilita\\_aziendale/doc/Guida\\_mobilita\\_aziendale.pdf](http://www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/Mobilita_aziendale/doc/Guida_mobilita_aziendale.pdf)
- [http://www.trail.liguria.it/Mobil\\_passeggeri/mobility\\_management.htm](http://www.trail.liguria.it/Mobil_passeggeri/mobility_management.htm)
- <http://www.euromobility.org> consultazione del 4/2010.
- <http://www.uil.it/aree-urbane/milano-piano-mob0611.pdf>
- <http://www.padovanet.it/dettaglio.jsp?id=14306>

- <http://www.ambientediritto.it/legislazione/mobilita/mobilita%20sostenibile.htm>, consultazione del 10-2010.
- <http://www.ecoage.it/mobilita-sostenibile.htm>
- <http://www.consulentiprivacy.it/TU.htm> , consultazione del 6/2010.
- La mobilità aziendale Ispra, dal sito Intranet Aziendale , consultazione del 12/2010.
- [www.federalismi.it](http://www.federalismi.it)
- [http://www.lavoripubblici.it/news/2010/12/lavori-pubblici/Nuovo-Regolamento-Codice-appalti-Pubblicato-sulla-Gazzetta-il-DPR-n.-207-2010\\_7486.htm](http://www.lavoripubblici.it/news/2010/12/lavori-pubblici/Nuovo-Regolamento-Codice-appalti-Pubblicato-sulla-Gazzetta-il-DPR-n.-207-2010_7486.htm)
- <http://www.architettrioma.it/archweb/notizie/13030.aspx>
- <http://www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=105360>