



Mobilità Sostenibile

primi passi per spostarsi responsabilmente

Giugno 2013

A cura della Fisac CGIL Nazionale
Ufficio Nazionale Sostenibilità e RSI
*Sabina Porcelluzzi, Anna Raffaini,
Maurizio Testa*

Collana: "Percorsi di Sostenibilità"

Fonti: internet ed elaborazioni interne

INDICE

PREMESSA	3
NORMATIVA PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	4
AGEVOLAZIONI FISCALI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	8
1. STRUMENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	8
1.1 Mobility Manager	9
1.2 Mobilità Ciclabile	9
1.3 Bike Sharing	10
1.4 Car Sharing	11
1.5 Car Pooling	11
1.6 App per Smartphone	12
1.7 Bando INAIL	13
2. ESEMPI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE IN ALTRI SETTORI	13
3. MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL SETTORE	14
4. OBIETTIVI DELLA FISAC CGIL	16
APPENDICE NORMATIVA	17

PREMESSA

Il dibattito a livello mondiale sulla difesa dell'ambiente, sui cambiamenti climatici, sui problemi energetici e sui recenti impegni assunti in sede internazionale, testimonia come l'educazione allo sviluppo ecosostenibile rappresenti oggi una sfida non più procrastinabile per responsabilizzare tutti i cittadini ad assumere comportamenti e stili di vita all'insegna del rispetto dell'ambiente.

Affinché questa piccola rivoluzione culturale si estenda è necessario modificare le nostre abitudini, il nostro stile di vita, compiendo il **PRIMO PASSO** verso una mobilità non solo sostenibile ma socialmente responsabile per il valore che determina anche nelle relazioni sociali. La mobilità è un concetto che attiene al movimento, al moto, al cambiamento nello spazio. Muovere i primi passi verso una mobilità sostenibile, significa fare una riflessione su come le novità e le evoluzioni del nostro tempo possano determinare delle vere e proprie rivoluzioni anche nel mondo del lavoro.

La crisi economica in atto accentua, anche nel nostro settore, la tendenza a risolvere i problemi reddituali delle aziende attraverso azioni mirate al taglio dei costi, alla chiusura delle filiali ed alla razionalizzazione/riorganizzazione dei poli direzionali sul territorio.

Si è tornati così ad accentrare nei capoluoghi o addirittura in non luoghi, le sedi produttive di migliaia di uomini e donne, mettendo in discussione i tempi di vita e di lavoro delle persone coinvolte in una mobilità geografica costosa in termini di tempo, denaro, salute e sicurezza. Queste politiche valide, forse, sotto il profilo reddituale delle aziende, non tengono in considerazione il costo umano e ambientale e l'impatto causato non solo sulla classe lavoratrice ma sugli abitanti dei territori sottoposti ad una mobilità massiccia e malsana.

Lo scenario così configurato determina un ulteriore ruolo e un nuovo spazio d'azione per il sindacato che come stakeholder, in rappresentanza dei lavoratori, deve contrastare gli effetti di tali politiche richiamando le imprese alla loro responsabilità sociale e nel contempo proporsi come soggetto in grado di affrontare il tema della mobilità sostenibile affiancando agli strumenti classici della contrattazione nuovi luoghi e temi di dialogo sulle tematiche riguardanti la sostenibilità.

La FISAC può essere un ottimo interlocutore nel processo di dialogo con le aziende per ridisegnare le scelte contenute nei progetti aziendali che impattano sui processi di mobilità delle lavoratrici e dei lavoratori per ricercare soluzioni di mobilità sostenibile.

Crediamo importante cogliere questa opportunità e porre le condizioni per diminuire l'impatto umano sull'ambiente e salvaguardare la qualità della vita dei lavoratori non solo in termini occupazionali e reddituali ma anche rispetto alla salute, alla sicurezza e alla comunità territoriale in cui l'azienda è insediata.

NORMATIVA PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

D.M. 27/03/1998 “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” (Decreto Ronchi) successivamente integrato, per quanto riguarda i termini dei finanziamenti, nel **Decreto Silvestrini D.M. 21/12/2000 “Programmi radicali per la mobilità sostenibile”**.

Il **Decreto Ronchi** *“considerata l'urgenza di avviare le prime iniziative attuative delle linee di intervento finalizzate al conseguimento dagli impegni assunti nella conferenza di Kyoto”* impone, nelle aree soggette a forti flussi di traffico e quindi a rischio di inquinamento atmosferico, a tutte le aziende private e pubbliche con più di 300 dipendenti per unità locale - oppure con un numero complessivo di 800 dipendenti distribuiti in sedi diverse, o raggruppamenti di aziende più piccole, di gruppi scolastici e di poli ospedalieri - l'obbligo di adottare un **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente dell'azienda (PSCL)** e a tal fine devono individuare un responsabile della mobilità aziendale. Nel contempo il Decreto istituisce presso l'Ufficio Tecnico del Traffico dei centri urbani con più di 150.000 abitanti una Struttura di supporto e di coordinamento tra i mobility manager aziendali, le amministrazioni comunali e le aziende di trasporto. La Struttura di supporto può diventare anche il riferimento per le aziende non interessate dal Decreto per l'istituzione del mobility manager ma che vogliono comunque impegnarsi nello sviluppo di PSCL.

II MOBILITY MANAGER AZIENDALE ha il compito di individuare strategie e interventi per la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e per una migliore organizzazione degli orari di lavoro per limitare la congestione del traffico urbano attraverso la redazione del **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente dell'azienda (PSCL)**.



Le aziende coinvolte dal Decreto devono trasmettere i PSCL ai Comuni interessati entro il 31 dicembre di ogni anno ed entro i successivi 60 giorni il comune stipula con l'impresa o l'ente pubblico proponenti eventuali accordi di programma per l'applicazione del PSCL medesimo. **Il PSCL è aggiornato con un rapporto annuale**

che deve contenere la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti.

La presenza in azienda e nel territorio delle figure di mobility manager **assegna al sindacato un ruolo rilevante** per la promozione delle politiche di mobilità sostenibile all'interno delle aziende e nei territori. In particolare per il sindacato aziendale è possibile richiamare le aziende al rispetto degli impegni, spesso contenuti nei codici etici e nei bilanci sociali, verso gli stakeholder di riferimento (lavoratori, comunità, ambiente etc.) in termini di responsabilità sociale d'impresa. Il sindacato può esercitare “pressioni” affinché si apra un dialogo tra le Parti sui temi della mobilità sostenibile in azienda che coinvolga direttamente anche i lavoratori attraverso un processo di mappatura degli spostamenti casa lavoro condiviso con il sindacato (di solito realizzato con questionari on line) per l'individuazione delle migliori soluzioni di SCL utili per la redazione dei PSCL.

Le Aziende, generalmente, eccepiscono l'impossibilità di redigere il PSCL per la scarsa disponibilità dei Lavoratori a rispondere ai questionari aziendali per questo è importante il **ruolo delle RSA per coinvolgere i lavoratori sui temi della mobilità sostenibile e sull'importanza dei PSCL a carico delle aziende**, previste da norme di legge e che impegnano anche risorse pubbliche, perché l'efficacia o meno di tali Piani impattano significativamente sulla quotidianità di tutti i lavoratori e della comunità territoriale in cui sono inseriti. Compito del Rappresentante Sindacale è quello di partecipare alla definizione del questionario per la mappatura degli spostamenti casa lavoro, relazionandosi con tutti i soggetti coinvolti nella redazione del PSCL: lavoratori, mobility manager aziendale, strutture comunali presso l'Ufficio mobilità Urbana e aziende dei trasporti locali, anche ricercando o proponendo sinergie con mobility manager di altre aziende, contribuendo così alla riuscita delle iniziative di mobilità sostenibile.

Una maggiore diffusione e rispondenza del Mobility Management al panorama produttivo italiano potrebbe essere assecondata da una nuova norma che preveda l'abbassamento a 100 dipendenti della soglia prevista dal Decreto per la redazione dei PSCL e la nomina del mobility manager e dalla reiterazione dell'obbligo anche per poli commerciali, zone artigianali e industriali. Inoltre è fondamentale prevedere un sistema sanzionatorio per le aziende inadempienti rispetto agli obblighi previsti dal D.Lgs. Ronchi.

Nel frattempo **una azione di RSI (che va oltre le leggi e i contratti) potrebbe anticipare la norma e realizzare la mappatura degli spostamenti casa lavoro di tutti i dipendenti dell'azienda delle unità produttive (comuni) con più di 100 dipendenti** procedendo anche per queste realtà alla stesura di PSCL ipotizzando sinergie con altre aziende della stessa unità produttiva con l'intervento di agevolazioni della PA e delle aziende di trasporto locali.

Il mobility manager aziendale può essere collocato all'interno di diverse aree aziendali (Risorse umane, Logistica, Gestione flotte); ogni singola azienda, in funzione delle caratteristiche del proprio personale, individua l'area organizzativa più adatta all'inserimento del mobility manager; risulta funzionale l'assegnazione di un'autonomia decisionale e possibilmente finanziaria affinché i mobility manager possano svolgere appieno il ruolo e raggiungere risultati soddisfacenti.

Con il **D.M. 20 dicembre 2000 "Finanziamenti ai comuni per il governo della domanda di mobilità (mobility management)"** il Ministero dell'Ambiente (da cui discendono i contenuti del D.M. Silvestrini del 21/12/2000 citato nella pagina precedente) **istituisce** la figura del **MOBILITY MANAGER DI AREA**.

Il Mobility Manager d'Area, di nomina comunale è istituito presso gli Uffici Tecnici del Traffico, **ha il compito di introdurre e promuovere le iniziative di mobilità urbana (mobility management) per migliorare la mobilità sistematica nell'intera area di riferimento, mantenere i collegamenti con gli enti locali e le aziende del trasporto pubblico, procedere alla ricognizione territoriale delle aziende che per legge sono tenute a presentare il PSCL dei dipendenti e a monitorarne i risultati. Il decreto istitutivo affida al Mobility Manager d'Area l'organizzazione di tutti gli interventi in materia di mobilità nell'area di competenza, in particolare:**

- azioni di divulgazione, informazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli enti interessati dal Decreto;
- assistere le aziende nella redazione dei PSCL;
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche delle amministrazioni comunali in una logica di rete e interconnessione;
- verificare soluzioni, anche in sinergia con le ATL, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi con sistemi di trasporto complementari e innovativi;
- favorire la diffusione di taxi collettivo, car pooling e car sharing e promuovendo la diffusione di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale;
- fornire supporto tecnico per la definizione di criteri e modalità per l'erogazione di contributi e incentivi diretti alla promozione della mobilità sostenibile;
- monitorare gli effetti delle misure adottate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.



I mobility manager aziendali hanno la possibilità di presentare progetti di fattibilità per la richiesta di fondi congiuntamente ai mobility manager di area, fino al 50% di cofinanziamento sull'investimento complessivo.

In relazione al mobility manager di Area acquisisce "valore" il ruolo della **RSA perché può essere l'anello di congiunzione tra le esigenze del territorio e le decisioni assunte dal mobility manager aziendale. Le RSA possono interfacciarsi con i mobility manager aziendali e**

di Area per proporre convenzioni con le aziende di trasporto locale ed essere parte attiva in quelle che vengono denominate " Smart City".

La Legge n°340/00 all'art.22 istituisce un nuovo strumento per la pianificazione della mobilità urbana, il **Piano Urbano di Mobilità (PUM)**. Sono interessati alla predisposizione del PUM, al fine di accedere ai finanziamenti statali, i singoli Comuni con più di 100.000 abitanti ma anche aree territoriali più vaste (ad esempio l'aggregazione di più Comuni limitrofi con più di 100.000 abitanti in totale). Il PUM è definito come un "*progetto del sistema mobilità*" comprendente un insieme di interventi infrastrutturali, tecnologici, organizzativi e gestionali come, a titolo di esempio, quelli sulle strade e sui parcheggi di interscambio, sul governo della domanda di trasporto, sui sistemi di regolazione e controllo del traffico e sull'informazione all'utenza.

Per completare il quadro della normativa di riferimento si segnala Il D.Lgs. n.128 del 30/05/2005 e seguenti in attuazione della Direttiva 2003/30/CE dell'8 Maggio 2003 "**promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti**" che fissa gli obiettivi nazionali di immissione dei biocarburanti e altri carburanti rinnovabili.

Nel contempo **la Commissione Europea ha adottato Action Plan on Urban Mobility**, un piano urbano di mobilità (PUM), utile a far sì che **le autorità locali** sviluppino un "*Sustainable Urban Mobility Plan*", ovvero, **il PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** -.

I PUMS sono lo strumento per definire un sistema di misure correlate in grado di soddisfare le esigenze dell'utenza e delle imprese, migliorando nel contempo la qualità ambientale (sul sito www.mobilityplans.eu sono disponibili le linee guida della Commissione Europea per sviluppare il PUMS). La corretta interpretazione di tale indicazione è fondamentale per cogliere appieno il significato innovativo di uno strumento di pianificazione già previsto dal nostro ordinamento (PUM) - ancorché disatteso da molti Comuni, e che dovrebbe rappresentare una modalità di pianificazione della mobilità di persone e merci nelle aree urbane - **che si faccia carico di soddisfare la complessità della domanda di trasporto generata nelle aree urbane secondo principi di sostenibilità ambientale, contenimento dei consumi energetici ed efficienza dei sistemi.**



All'interno del PUMS possono trovare soddisfazione tutte le azioni indicate dal PUM, per cui è fondamentale che tale adempimento diventi obbligatorio almeno per i Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti e la sua adozione costituisca un vincolo per poter accedere a misure di sostegno che non dovranno mancare nelle politiche comunitarie, nazionali e regionali.

È infatti dal 1994 che le città europee rivendicano il proprio ruolo quali motori del cambiamento verso un modello di vita più sostenibile attraverso la "Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile" meglio nota come **Carta di Aalborg**. Più recentemente, nel 2010, la **Commissione Europea** - nell'ambito del "**Pacchetto Clima-Energia 20-20-20**" ha lanciato il concetto di **SMART CITY** che prende in esame, in maniera specifica, l'energia impiegata nelle aree urbane. A livello comunitario infatti ben il 70% dell'energia viene impiegata nelle aree urbane, che rappresentano quindi laboratori ideali dove implementare l'utilizzo delle fonti rinnovabili e sviluppare nuove soluzioni per l'efficienza energetica, l'efficientemente del traffico e la riduzione del l'inquinamento. Successivamente la Commissione Europea ha ampliato il perimetro applicativo del concetto di Smart City attraverso l'iniziativa "**Smart Cities & Communities European Innovation Partnership**" lanciata nel luglio 2012, comprendendo oltre all'energia altri due ambiti di diretto impatto sui cittadini e sulle comunità locali, quali quello dei Trasporti e dell'ICT – Information and Communication Technology – con l'obiettivo finale di sviluppare infrastrutture digitali intelligenti e sostenibili fondate sullo stretto legame tra tecnologia, informazione e comunicazione.

Requisito chiave di una Smart City è quindi l'integrazione intelligente su scala urbana di tutta una serie di tecnologie in gran parte già esistenti. Per fare ciò è necessario effettuare analisi tecniche ed economiche del tessuto urbano così da poter focalizzare le azioni da intraprendere sulla base dell'utilità e della fruibilità effettive delle tecnologie integrate da parte dei cittadini

Non si può quindi parlare di Smart City senza aver chiaro i risultati che si ottengono attraverso una rete che coinvolga tutti i soggetti sul territorio: PA, aziende, lavoratori/cittadini e, noi crediamo, anche il Sindacato.

Seguendo tale filo logico con la nuova **Direttiva sull'efficienza energetica 2012/27/UE**, la Commissione Europea ha riconfermato l'importante ruolo delle città all'interno delle priorità comunitarie e, nel tentativo di stabilire un quadro comune per la promozione dell'efficienza energetica, ha delineato azioni di intervento per le attività:

- di rinnovo e ristrutturazione energetica degli immobili,
- di produzione di energia sostenibile,
- di trasmissione e distribuzione dell'energia attraverso nuove reti intelligenti,
- **di coinvolgimento diretto del cittadino/consumatore dal punto di vista del lato della domanda.**

AGEVOLAZIONI FISCALI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il Ministero dei Trasporti ha varato negli anni una serie di decreti per **supportare la mobilità sostenibile attraverso agevolazioni fiscali**. Sul piano fiscale, quale intervento strutturale in grado di favorire la nomina e le iniziative dei mobility manager, c'è la proposta di modifica dell'Art. 51 co. 2 lett. d D.P.R. 917/86 (TUIR) finalizzata a riconoscere tra le componenti che non concorrono a formare reddito del dipendente le somme erogate, i valori dei beni messi a disposizione e dei servizi forniti nell'ambito dell'attuazione del PSCL che potrebbe sciogliere il nodo sull'erogazione dei Buoni per la Mobilità.

Grandi potenzialità nella negoziazione sindacale, possono avere i meccanismi di credito di imposta da riconoscere alle aziende per le spese sostenute per l'attuazione dei PSCL come ad esempio rastrelliere per le biciclette e navette dedicate. Quando si parla di mobilità sostenibile, aldilà delle norme che la regolano, ciò che conta è la cultura della responsabilità sociale che è poco tecnica ma è il fulcro dell'azione dei vari stakeholder coinvolti.

1. STRUMENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Per conseguire l'obiettivo di una mobilità sicura, sostenibile ed efficiente i soggetti responsabili (amministrazioni, aziende, operatori del trasporto, sindacato, ecc.) hanno a disposizione numerosi strumenti – operativi ed organizzativi – che consentono loro di calibrare le politiche scelte in base alle caratteristiche del contesto ed al tipo di mobilità (es. sistematica, occasionale, ecc.) che si trovano a dover gestire.

Spesso tali strumenti, ormai ben conosciuti dal punto di vista tecnico ed organizzativo, sono implementati in modo disorganico ed inefficiente, con il risultato di veder ridotte le loro potenzialità e di riuscire a conseguire solo una piccola parte dei benefici che sarebbe possibile ottenere a **seguito di una programmazione integrata ed accurata degli interventi**. Questo accade quando, in un Paese come il nostro, la sostenibilità viene considerata accessoria rispetto alle politiche e non parte integrante delle stesse.

Gli strumenti a disposizione per attuare la mobilità sostenibile potranno essere efficaci solo quando agiscono su un terreno nel quale è già stata seminata la cultura dello sviluppo sostenibile, che come tutte le "piante" ha bisogno di cure quotidiane. Le azioni di sostenibilità, "seme" dello sviluppo sostenibile, agiscono in un orizzonte temporale di medio lungo-periodo e per questo motivo gli strumenti che si adottano necessitano di tempo, assiduità e continuità e per questo **il ruolo del sindacato nelle aziende e sul territorio nei posti di lavoro è fondamentale.**

1.1 MOBILITY MANAGER

A distanza di diversi anni dall'introduzione di questa figura nel quadro legislativo nazionale esistono ancora numerose amministrazioni ed aziende che non hanno provveduto ad individuare il responsabile della mobilità dei loro dipendenti.

Noi riteniamo che l'attuale livello di diffusione dei Mobility Manager sia insufficiente sia per motivi appena esposti ma anche per le caratteristiche del tessuto imprenditoriale italiano. **Il sindacato potrebbe spingere verso l'adozione di un mobility manager di sito o di filiera per colmare il vuoto che caratterizza il sistema frammentato delle aziende sul territorio.** Nelle realtà aziendali presso cui operiamo, occorre entrare nel merito della gestione attuata dai Mobility Manager, inserire la mobilità sostenibile nelle tematiche della responsabilità sociale d'impresa aprendo luoghi di dialogo dedicati in cui sia possibile partecipare alla progettazione dei PSCL di chi rappresentiamo.

Il sindacato può farsi parte attiva anche a livello provinciale e regionale facendo da collante tra le aziende del territorio e i mobility manager di Area (non è da escludere la possibilità di poter creare sinergie anche con aziende di grandi dimensioni anche di altri settori attraverso il dialogo con le Camere del Lavoro. Le aziende già lo stanno facendo attraverso le Camere di Commercio o le associazioni datoriali). Davvero pensiamo sia possibile continuare ad affrontare la mobilità in termini economici contrattando le indennità di pendolarismo?

1.2 MOBILITÀ CICLABILE

In numerosi contesti urbani molti spostamenti, seppur fattibili a piedi o in bicicletta perché di breve percorrenza, sono effettuati con veicoli a motore privati (auto, motocicli) ma occorre intervenire con efficacia (purtroppo in un contesto in cui i Comuni non dispongono di risorse) per rendere le strade urbane più adatte agli spostamenti in bicicletta.

Per i percorsi brevi la bicicletta rimane di gran lunga il mezzo più rapido e flessibile per spostarsi poiché consente di variare il tragitto a proprio piacimento evitando così gli ingorghi del traffico ed eliminando totalmente il problema della ricerca di parcheggio. I crescenti problemi di congestione e di inquinamento dovuti al traffico urbano hanno portato ad una maggiore attenzione alle modalità di spostamento non motorizzato, e così, oltre ai piccoli centri e ai Comuni con uno sviluppo orografico pianeggiante, anche nelle città che per il loro assetto urbanistico hanno maggiori difficoltà si sono creati spazi per la mobilità ciclabile.



Il quadro nazionale che emerge dall'Osservatorio sulla mobilità sostenibile nelle principali 50 città italiane mostra un'Italia ancora alla ricerca della mobilità sostenibile. Le condizioni in cui versano le nostre città, infatti, sono sempre più compromesse, a cominciare dall'elevato tasso di motorizzazione che resta ancora il più alto d'Europa, 62 veicoli ogni 100 abitanti. La dotazione di infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica ancora una volta evidenzia il divario tra nord e sud, la ragione principale è di tipo culturale, di fatto le Regioni del centro nord hanno sempre mostrato interesse verso la bicicletta, si pensi alla Regione Emilia Romagna e a città virtuose come Ferrara o Parma.

Nelle 50 città monitorate dall'Osservatorio nove città del sud risultano totalmente sprovviste di piste o percorsi ciclabili. Il dato relativo all'estensione dei percorsi ciclabili mostra che solo sette città su cinquanta possiedono una rete superiore ai 100 km, e anche per quanto riguarda l'estensione della rete ciclabile rispetto al numero di abitanti residenti, gli esempi migliori si registrano ancora una volta al nord. Piste e percorsi ciclabili, come anche interventi di limitazione alla circolazione delle automobili, favoriscono certo l'uso della bicicletta, ma a fianco di un più moderno assetto infrastrutturale e trasportistico delle nostre città, è inderogabile e prioritario puntare su una nuova cultura di mobilità che favorisca le possibili alternative all'uso dell'auto privata.

Da questo punto di vista abbiamo degli esempi virtuosi dai **Comuni che hanno istituito un apposito ufficio dedicato alla mobilità ciclabile**, l'Ufficio Biciclette, o che partecipano ad iniziative a livello nazionale per la promozione della mobilità lenta. **Il Mobility manager di Area è la figura di riferimento per colloquiare sulla dotazione di piste o percorsi ciclabili.** Il mobility manager di alcune aziende si è coordinato con il mobility manager di Area per lo sviluppo di piste ciclabili che favoriscano l'accesso a siti aziendali con un numero di lavoratori significativo (l'azienda ha messo a disposizione un servizio di bike sharing aziendale e la PA ha costruito un circuito di piste ciclabili atto a favorire l'utilizzo della bici come mezzo di trasporto in quella determinata zona – sperimentazione avviata da ISP per il centro direzionale di Parma). La RSA può farsi co-attore di tali iniziative proponendo alla PA una visione riguardante anche più aziende, infatti, per la PA può essere "difficile" progettare sinergie mentre il sindacato potrebbe avere maggiori strumenti per creare relazioni tra esigenze di mobilità dei lavoratori anche di diversi settori e proporle alle aziende interessate favorendo il miglioramento complessivo delle condizioni di lavoro.

1.3 BIKE SHARING

Il bike sharing è la dotazione di biciclette messe a disposizione dei cittadini da parte delle amministrazioni comunali, da prelevare e consegnare in punti prefissati nelle aree pubbliche. Negli ultimi anni si è assistito ad una grande diffusione del bike sharing, le biciclette condivise sono aumentate del 68% dal 2008 al 2009 e gli utenti del 206,5 %. Ancora una volta si tratta di un Paese a due velocità: un centro nord che segue l'innovazione e un sud, tranne rare eccezioni, che arranca. In particolare il bike sharing funziona in quelle realtà che lo hanno introdotto in modo serio ed incisivo come ad esempio il Comune di Milano che ha messo a disposizione dei cittadini 1.400 biciclette distribuite in 100 stazioni posizionate in prossimità dei principali punti strategici all'interno della Cerchia dei Bastioni. Il servizio sta avendo grande successo, sono più di un milione i prelievi totali dalla sua apertura con punte di 4.500 prelievi giorno.



1.4 CAR SHARING

In Italia il settore è in crescita, anche se non mancano i casi di Comuni che hanno dovuto chiudere il servizio dopo pochi anni di attività. Come per il bike sharing, anche il car sharing mostra un trend sempre in crescita. All'incremento registrato sul numero di utenti è corrisposto parallelamente anche il numero delle auto disponibili. Secondo la recente indagine di customer satisfaction realizzata da ICS - Iniziativa Car Sharing - per stabilire l'interesse del servizio, l'utente che sceglie il car sharing ha generalmente problemi di parcheggio sia perché non possiede un box per l'auto sia perché la sosta su strada è tariffata. Tutto questo spiega il fatto che la scelta di rinunciare all'auto di proprietà per passare al car sharing sia più spontanea nelle grandi città. Promuovere il car sharing consente al sindacato non solo di promuovere strumenti di mobilità sostenibile ma anche di affrontare il tema della promozione di **azioni d'inclusione alla mobilità** per quelle fasce di lavoratori che sono nell'impossibilità di acquistare un'auto propria e per i lavoratori che intendono adottare stili di vita più rispettosi dell'ambiente; una diffusione capillare del car sharing potrebbe rappresentare una **modalità d'integrazione al reddito** dei lavoratori.

1.5 CAR POOLING

Se proprio non si può fare a meno di utilizzare l'auto privata, si può cercare di utilizzarla in modo intelligente, aggregando diverse persone che devono effettuare lo stesso tragitto (anche solo in parte). Questo modo di organizzarsi, che tempo fa era attuato semplicemente con il passaparola tra vicini di casa o colleghi di lavoro, oggi (con il nome di car-pooling) assume un nuovo valore a fronte dei costi economici crescenti dello spostamento in auto (carburante, pedaggi, parcheggi) e delle sempre maggiori restrizioni della circolazione nei centri cittadini. Inoltre, l'utilizzo di piattaforme informatiche (aziendali o via web) consente di potenziare enormemente l'aggregazione di utenti interessati a condividere lo spostamento.

Il viaggio condiviso è da sempre stato un'espressione spontanea che avviene generalmente tra colleghi di lavoro senza la necessità di sovrastrutture che ne organizzino le modalità. Negli ultimi anni tuttavia si è tentato in vari modi di incentivare il car pooling soprattutto attraverso la creazione di portali che alla fine non sono altro che delle **bacheche virtuali che ospitano l'offerta di passaggi su determinati tragitti**. Il motivo per cui un'automobilista oggi è disposto a condividere il viaggio casa – lavoro è soprattutto di tipo economico, ossia la necessità di risparmiare sul carburante e/o sulla sosta. Infatti i casi di successo si registrano in realtà in cui un'azienda avendo pochi posti auto a disposizione dei propri dipendenti e trovandosi in una zona con la sosta tariffata, decide di garantire la sosta gratuita all'interno del parcheggio aziendale proprio per gli equipaggi in car pooling.

Il metodo migliore per agevolare l'utilizzo del car pooling è offrire agevolazioni a fronte di un sacrificio richiesto (condividere l'auto con degli sconosciuti non piace a nessuno)



dovuto a restrizioni contingenti o necessarie. Come esempio possiamo citare Autostrade per l'Italia Spa che trovandosi nella necessità di diminuire le corsie a disposizione degli utenti a causa dei lavori di potenziamento tra Milano e l'Autostrada dei Laghi, ha adottato la strategia di concedere un pedaggio agevolato agli equipaggi in car pooling che percorrono ogni giorno quella tratta, nonché un'uscita riservata.

1.6 APP PER SMARTPHONE

La mobilità sostenibile si coniuga con **geolocalizzazione**. Salendo in auto si parte quando si vuole, puntando direttamente verso la meta mentre se si decide di utilizzare mezzi di trasporto più **“sostenibili”** (come il *bike-sharing*, il *tram*, la *metro* od il *treno*) occorre, necessariamente, la mappa dei posteggi o delle fermate. Anche con l'auto elettrica occorre conoscere l'ubicazione delle colonnine di ricarica. Ecco perché le applicazioni mobili diventano così importanti per spostarsi con i mezzi pubblici, con il bike o il car sharing.

Nell'ambito di **Mobility Tech** (tenutosi di recente a Milano) ha avuto luogo una sfida tra ingegneri informatici per sviluppare nuove applicazioni capaci di offrire soluzioni pratiche ai problemi legati alla **mobilità sostenibile**. Due i temi principali: uno per le **biciclette** ed uno per i **mezzi pubblici**. **“Bici mon amour”** ha puntato alla creazione di un'app dedicata a tutti quelli che si spostano su due ruote. Il premio è stato vinto dall'applicazione **Betrò**, una specie di **“tripadvisor”** dei ciclisti dove poter raccogliere e condividere informazioni, valutazioni e suggerimenti sui percorsi da effettuare.

Per la categoria **“Mi muovo, creo informazione-I tempi del trasporto cittadino a confronto”** il premio è andato all'applicazione **MoveMeUp**, dedicata alla mobilità di persone disabili, con



l'obiettivo di creare un *social network* in grado di segnalare opportunità e difficoltà per gli utenti. In realtà, per facilitare l'utilizzo dei mezzi pubblici o del bike sharing, sarebbe sufficiente un buon sistema di mappe mobili interattive, che offrano tutte le possibili occasioni di interconnessione, supportate da un sistema di biglietteria intelligente e flessibile. Per questo serve una forte cooperazione tra tutti gli attori dei trasporti pubblici cittadini: l'operatore del tram, o della metropolitana, deve dialogare ed intrecciare il proprio servizio con l'operatore delle ferrovie, con quello che collega gli aeroporti, con gli operatori di bike e car sharing, in modo

da fornire ai cittadini un **“sistema di mobilità integrato”**.

Questi sono solo alcuni degli strumenti che agevolano la mobilità sostenibile fruibile nella nostra attività di sindacalisti socialmente responsabili. **Promuovere “mobilità sostenibile” comporta necessariamente affiancare ai capitoli “classici” relativi alla contrattazione della mobilità sul posto di lavoro aspetti che richiamano le aziende ad azioni di responsabilità sociale di impresa** che per lo stakeholder interno significano azioni di conciliazione dei tempi di vita con i tempi di lavoro, tutela della sicurezza e della salute grazie alla riduzione dello stress da spostamento e nel contempo la diminuzione del congestionamento dei centri cittadini e quindi una forte attenzione al territorio e all'ambiente.

Tra gli strumenti che il sindacato può utilizzare per favorire la mobilità sostenibile c'è la **contrattazione degli orari, delle flessibilità e delle elasticità in ingresso e in uscita, l'utilizzo di turni e il telelavoro**. Può essere sufficiente una gestione degli orari oculata per favorire, tra le altre cose, la conciliazione dei tempi di vita e i tempi di lavoro, o una pianificazione dell'inizio e fine turno sfalsata rispetto agli orari di ingresso/uscita delle scuole o ai picchi di mobilità, per agevolare i lavoratori senza alcun costo aggiuntivo per le aziende e favorire una mobilità sostenibile.

Il tempo è la vera "risorsa" per le persone, recuperare tempo significa anche migliorare il benessere lavorativo dei lavoratori e più "Smart" le città che abitiamo. Ricordiamo, infine, gli strumenti classici per favorire una mobilità sostenibile: **accordo con le aziende di trasporto pubblico per modificare parte dei normali tragitti della rete urbana di trasporto, in determinati orari, per rispondere alle esigenze dei lavoratori; istituzione di navette aziendali e servizi di convenzione per abbonamenti o servizi pubblici**.

Crediamo che siano strumenti della mobilità sostenibile anche l'utilizzo delle **teleconferenze e di strumenti di lavoro** che escludono la mobilità territoriale e le ODL che riducano gli spostamenti territoriali dei lavoratori.

1.7 BANDO INAIL

Un'altro strumento utile alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile è il bando annuale dell'INAIL che ha l'obiettivo di "incentivare" le imprese a realizzare progetti per il miglioramento dei livelli di salute e sicurezza sul lavoro (al Forum ABI della CSR 2012 il direttore dell'INAIL ha dichiarato che il principale incidente sul lavoro del nostro settore è l'infortunio in itinere).

Le imprese potranno beneficiare dei contributi previsti dal bando presentando progetti per il miglioramento dei livelli di salute e sicurezza sul lavoro attraverso l'adozione di modelli organizzativi e di responsabilità sociale anche riguardanti la **mobilità casa-lavoro**.

2. ESEMPI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE IN ALTRI SETTORI

L'attività di mobility management di **Sace** ha coinvolto circa 435 dipendenti.

L'azienda è partita con un'indagine interna sulla mobilità casa-lavoro che ha ricevuto una percentuale di risposta del 66%. All'indagine ha fatto seguito l'installazione di 10 postazioni biciclette, coperte e custodite, poste a livello strada l'installazione di uno schermo, posto all'ingresso degli uffici, in cui vengono riportati in tempo reale i tempi di arrivo degli autobus nelle diverse fermate collocate nei dintorni della sede. Sace contribuisce per il 50% all'acquisto dell'abbonamento annuale al trasporto pubblico locale.

Inoltre, l'azienda attraverso il proprio ufficio del personale si fa carico delle attività di rinnovo alla scadenza dell'abbonamento.

Enel, invece, ha aderito alle convenzioni promosse da alcune aziende del trasporto pubblico locale per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici. Il progetto è rivolto a tutti i



dipendenti delle sedi Enel di Roma, Milano, Ancona e del Piemonte, coinvolgendo complessivamente 128 sedi aziendali e circa 10.000 potenziali utenti. Oltre ad un incentivo economico, Enel ha messo a disposizione dei propri dipendenti la possibilità di rateizzare il costo dell'abbonamento in 12 mesi con trattenuta della rata in busta paga, senza interessi. La richiesta e la consegna dell'abbonamento avvengono presso il proprio posto di lavoro e attraverso procedure informatizzate.

Oltre all'incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale, l'Enel ha promosso altri servizi come il car pooling, che consente la creazione di equipaggi tra i dipendenti di una stessa sede riducendo i costi di trasporto e le emissioni inquinanti. Sono in fase di analisi l'attivazione di servizi di Car Sharing e Bike Sharing.

Tutti i servizi predisposti e in studio sono offerti dall'azienda tramite un unico portale in Enel, accessibile dalla intranet aziendale e visibile da più di 40.000 dipendenti. Dall'attivazione del portale, sono stati sottoscritti più di mille abbonamenti al trasporto pubblico nelle città in cui il progetto è attivo.

Fiat a Torino ha elaborato il piano degli spostamenti tra casa e lavoro **Easy Go** per attivare un sistema di trasporto pubblico più efficiente, vicino alle esigenze dei dipendenti, creare un **sistema di car pooling** che permetta di utilizzare una sola auto con più persone



a bordo per compiere il medesimo tragitto, promuovere una serie di facilitazioni per **favorire l'uso delle biciclette**. Prima di arrivare alla definizione del piano è stata fatta una indagine tra i dipendenti, che ha permesso di capire vari aspetti degli spostamenti e di accogliere tutti i possibili suggerimenti per migliorare i servizi di trasporto collettivo. Da quanto è emerso dall'indagine, attualmente il 67% dei dipendenti per raggiungere la fabbrica usa l'auto, il 27,3% utilizza i mezzi pubblici, il 2,4% arriva in bicicletta o a piedi, l'8%

è passeggero di un'altra auto e l'1,5% utilizza la moto o il motorino.

Il lavoro di analisi ha dunque permesso di mettere a punto un progetto che interviene in modo **coordinato** su tutti gli aspetti della mobilità, dal trasporto pubblico (riorganizzato senza spese aggiuntive) alle aree di sosta e parcheggio, dal car pooling all'uso della bicicletta.

3. MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL SETTORE

Le principali aziende del nostro settore rientrano nelle casistiche (riportate nella parte normativa) previste per l'istituzione del mobility manager e per la presentazione dei PSCL, per questo, hanno intrapreso da alcuni anni un percorso d'investimento sul tema mobilità sostenibile a partire dalla promozione dei mezzi pubblici attraverso convenzioni con le società di trasporto locale.

Alcune aziende hanno stipulato convenzioni favorevoli per il servizio di car sharing, oppure per il noleggio di lungo periodo mentre altre hanno promosso il car pooling, bike sharing o il servizio navetta per/da il luogo di lavoro.

Molte realtà stanno agendo sulle flotte aziendali con: un progressivo rinnovo con mezzi a basso impatto ambientale, la razionalizzazione delle logiche di Business Travel, soluzioni

per una migliore organizzazione degli spostamenti legati alle trasferte e alla formazione, campagne informative per promuovere l'utilizzo della videoconferenza e soluzioni per garantire maggior flessibilità nell'utilizzo degli spazi e nell'organizzazione degli orari di lavoro.

Riportiamo due esemplificazioni di pratiche di mobilità sostenibile del settore, una legata ad un evento aziendale e l'altra rientrante nelle politiche complessive di mobility management:

Groupama Assicurazioni dopo il trasferimento della sede nell'eco building dell'Eur a Roma ha attivato diversi servizi: la navetta aziendale, utilizzata da oltre 150 dipendenti al giorno, che collega la sede con la fermata metro più vicina e sconti del 50% sull'acquisto dell'abbonamento annuale ai mezzi pubblici, grazie al quale sono stati sottoscritti, nel 2011, ben 250 nuovi abbonamenti tra i dipendenti. Tra i progetti futuri, Groupama ha intenzione di promuovere la realizzazione di una pista ciclabile all'Eur alla quale sta lavorando con l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

Il **Gruppo Intesa Sanpaolo** ha inserito la funzione di Mobility Management nell'Ufficio Welfare della direzione centrale risorse umane di Gruppo a cui compete la definizione delle strategie e delle linee guida in materia di Mobility Management e il loro coordinamento a livello di Gruppo in **coerenza con le politiche di responsabilità sociale e ambientale** e con gli obiettivi definiti nel Piano d'Impresa.

Il Mobility Manager è supportato da una Rete di 10 Referenti Territoriali per la mobilità e ad oggi vengono redatti 11 PSCL per le piazze di: Bologna, Firenze, Milano, Moncalieri, Napoli, Padova, Parma, Roma, Torino, Torri di Quartesolo e Venezia.

Nella intranet aziendale è presente una sezione dedicata al Mobility Management, dove è possibile trovare notizie e approfondimenti sulle iniziative e sui progetti in corso, esplorare le sezioni del Bilancio Sociale dedicate alla mobilità e accedere alla sezione con le informazioni sui viaggi di lavoro del personale, fornite dalla piattaforma "*Travel Management*". All'interno della sezione Mobility Management, sono disponibili, in particolare, le informazioni relative alle navette aziendali (numero, linee e percorsi per città), al progetto Bicinbanca e ai PSCL elaborati per i diversi Palazzi Uffici del Gruppo in Italia nonché il servizio fruibile dal portale Mobility Office per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale già disponibile per le piazze di Milano, Torino e Firenze.

Allo studio l'introduzione di un premio simbolico ai dipendenti che si spostano in modo sostenibile. Il 18 febbraio 2012 nel Gruppo si è aperto un dialogo nell'Osservatorio Sviluppo Sostenibile e Sicurezza tra l'azienda e le OO.SS. anche sui temi della mobilità sostenibile.



OBIETTIVI DELLA FISAC CGIL

Le pratiche di RSI devono, attraverso il coinvolgimento e il dialogo, tener conto degli "interessi" di tutti gli Stakeholder.

La mobilità è un tema, che come abbiamo visto, offre al sindacato la possibilità di agire con proposte di sostenibilità aggiuntive e/o in qualche modo a "completamento" di un impianto normativo sugli spostamenti casa lavoro "carente", soprattutto nella parte applicativa, di un sistema sanzionatorio per le aziende inadempienti.

Nel contempo il tema ci può consentire di "partecipare" alla definizione di quanto già previsto dalla normativa richiamando le aziende, con l'ausilio delle pratiche di RSI, ad azioni "migliorative" per il rispetto dell'ambiente e quindi delle generazioni future ma, soprattutto, per favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, la salute e la sicurezza, una migliore organizzazione del lavoro, una mobilità che includa anche i lavoratori con i redditi più bassi, per non parlare di forme di integrazione al reddito o di rateizzazione del costo dei trasporti ottenute attraverso convenzioni con le PA o le Aziende del trasporto locale.

Per questo è importante affiancare ai tavoli di negoziazione luoghi di dialogo istituzionalizzati sui temi della RSI e della sostenibilità e pensiamo che la mobilità sostenibile offra al sindacato aziendale e territoriale molti spunti di confronto e diversi ST con cui è possibile trovare sinergie d'intenti per promuovere PUMS.

L'azione delle imprese verso la mobilità sostenibile dovrebbe essere ricompresa all'interno di una serie più ampia di "pratiche" socialmente responsabili in grado di contribuire alla realizzazione di una mobilità territoriale compatibile con uno sviluppo sostenibile.

Vi offriamo alcuni spunti per promuovere la mobilità sostenibile:

- attivare quanto prima un luogo di dialogo all'interno delle aziende dedicato ai temi della responsabilità sociale d'impresa in cui poter affrontare anche il tema della mobilità sostenibile;
- richiamare le aziende a pratiche di responsabilità sociale che coprano anche il tema in oggetto andando oltre le previsioni di legge per i PSCL;
- ottenere il coinvolgimento dei lavoratori e del sindacato con indagini sugli spostamenti casa lavoro delle unità produttive di medie dimensioni (stabilire la densità lavorativa);
- favorire la sinergia tra i vari attori dei PSCL: mobility manager aziendale, di Area, PA, altre aziende che insistono sul territorio, sindacato etc.;
- verificare l'analisi delle possibilità d'azione dei vari strumenti utilizzabili;
- promuovere Protocolli di mobilità sostenibile;
- richiedere il coinvolgimento nella verifica dei risultati raggiunti dai PSCL attraverso l'analisi dei rapporti annuali redatti dalle aziende.

Pensiamo che anche il sindacato possa svolgere un ruolo fondamentale per promuovere in azienda e nei territori "protocolli di mobilità sostenibile" che favoriscano PSCL sostenibili chiamando le imprese a svolgere il loro ruolo di attore sociale. A tal proposito non mancano esempi di Protocolli siglati a livello territoriale tra comuni, associazioni di categoria e sindacato.

A conferma di quanto descritto finora vi segnaliamo che nei primi mesi del 2013 la CES ha elaborato un documento in cui indica la mobilità sostenibile come priorità sindacale.

<http://www.fisac-cgil.it/12737/documento-conclusivo-ces-su-mobilita-sostenibile>

Appendice : NORMATIVA SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

NORMATIVA NAZIONALE

COMUNICATO DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE.

Emanazione del Programma di cofinanziamento che promuove la realizzazione di interventi strutturali per la razionalizzazione della mobilità in ambiente urbano, diretti alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano. (GU n.270 del 20-11-2006)

COMUNICATO DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO.

Modalità applicative per il riconoscimento degli incentivi previsti, in favore degli autoveicoli alimentati a metano o a gas di petrolio liquido (GPL). (GU n.262 del 10-11-2006)

DECRETO MINISTERO DEI TRASPORTI 16 MAGGIO 2006.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone terrestri e lagunari ed impianti a fune. (GU n.151 del 1-7-2006)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 7 MARZO 2005.

Erogazione dei contributi, previsti dall'art. 14, comma 1, della legge 7 dicembre 1999, n. 472, a favore delle regioni a statuto speciale della provincia autonoma di Trento, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus, destinati al trasporto pubblico locale, in esercizio da oltre quindici anni. (GU n.104 del 6-5-2005)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 7 MARZO 2005.

Impegno ed erogazione dei contributi pari a Euro 40.000.000,00, previsti dall'art. 13, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n.166, a favore delle regioni a statuto ordinario, per provvedere all'acquisto e alla sostituzione di autobus, destinati alle aziende esercenti trasporto pubblico locale. (GU n.104 del 6-5-2005)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 28 FEBBRAIO 2005.

Erogazione dei contributi, previsti dall'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), a favore delle regioni a statuto ordinario quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre 15 anni, nonché per l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone terrestri e lagunari e di impianti a fune. (GU n.98 del 29-4-2005)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 28 FEBBRAIO 2005.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 54, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello

Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre 15 anni, nonché per l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone terrestri e lagunari e di impianti a fune. (GU n.98 del 29-4-2005)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 18 FEBBRAIO 2005.

Erogazione dei contributi previsti dall'art.2, comma 5, della legge 18 giugno 1998, n.194, a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre 15 anni, nonché per l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone terrestri e lagunari e di impianti a fune. (GU n.96 del 27-4-2005)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 18 FEBBRAIO 2005.

Erogazione dei contributi pari a Euro 29.970.000,00 previsti dall'art.13, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n.166, a favore delle regioni a statuto ordinario per provvedere all'acquisto e alla sostituzione di autobus destinati alle aziende esercenti trasporto pubblico locale. (GU n.96 del 27-4-2005)

COMUNICATO DEL MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE.

Applicazione dell'intervento previsto in favore degli autoveicoli alimentati a metano o a gas di petrolio liquefatto (GPL). (GU n.93 del 22-4-2005)

CIRCOLARE MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE 17 GENNAIO 2005, n.2390.

Indicazioni e chiarimenti sulle agevolazioni in favore degli autoveicoli a trazione elettrica - legge 23 agosto 2004, n.239 - articolo 54, recante modifiche all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 25 settembre 1997, n.324, convertito, con modificazioni, nella legge 25 novembre 1997, n.403, e informazioni sull'applicazione dell'articolo 6, comma 4 della legge 11 maggio 1999, n.140, e successive integrazioni. (GU n.18 del 24-1-2005)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 24 MAGGIO 2004.

Attuazione dell'art. 17 della legge 1° agosto 2002, n.166, in materia di contributi per la sostituzione del parco autoveicoli a propulsione tradizionale con veicoli a minimo impatto ambientale. (GU n.243 del 15-10-2004)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 19 MARZO 2004.

Erogazione dei contributi, previsti dall'art. 54, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Legge finanziaria 2000), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari ed impianti a fune. (GU n.127 del 1-6-2004)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 19 MARZO 2004, n.060/TPL.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 14, comma 1, della legge 7 dicembre 1999, n. 472, a favore delle regioni a statuto speciale della provincia autonoma di Trento, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni. (GU n.113 del 15-5-2004)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 19 MARZO 2004, n.058/TPL.

Erogazione dei contributi, previsti dall'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Legge finanziaria 2001), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari ed impianti a fune. (GU n.113 del 15-5-2004)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 19 MARZO 2004, n.057/TPL.

Erogazione dei contributi, previsti dall'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Legge finanziaria 2001), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari ed impianti a fune. (GU n.113 del 15-5-2004)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 8 MARZO 2004, n.054/TPL.

Erogazione dei contributi, previsti dall'art. 54, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Legge finanziaria 2000), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari ed impianti a fune. (GU n.113 del 15-5-2004)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 8 MARZO 2004.

Erogazione dei contributi, previsti dall'art. 2, comma 5, della legge 18 giugno 1998, n.194, a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre 15 anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari ed impianti a fune. (GU n.103 del 4-5-2004)

CIRCOLARE MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE E MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 19 DICEMBRE 2003, N.9582.

Decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, recante incentivi per gli autoveicoli con trazione elettrica e legge 11 maggio 1999, n. 140, art. 6, recante incentivi per ciclomotori e motoveicoli a trazione elettrica nonche' per le biciclette a pedalata assistita elettricamente. (GU n. 7 del 10-1-2004)

DECRETO MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE 21 NOVEMBRE 2003.

Nomina dei componenti il comitato di cui al comma 4 dell'art. 2 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, per la ripartizione tra gli enti interessati, delle minori entrate derivanti dalle disposizioni di esonero previste per l'acquisto di autoveicoli ecologici. (GU n. 284 del 6-12-2003)

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 23 MAGGIO 2003.

Approvazione del Piano sanitario nazionale 2003-2005. (GU n. 139 del 18-6-2003- Suppl. Ordinario n.95) (Riferimenti a INQUINAMENTO, SICUREZZA SUL LAVORO, AMIANTO, INQUINAMENTO ACUSTICO, ACQUA, ELETTROSMOG, RIFIUTI, MOBILITA' SOSTENIBILE)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 5 MAGGIO 2003.

Ripartizione dei contributi previsti dall'art. 13, comma 2, della legge 1° agosto 2002, n. 166 (collegato alla legge finanziaria 2002) in favore delle regioni a statuto ordinario quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre quindici anni, nonche' all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone. (GU n. 229 del 2-10-2003)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 30 APRILE 2003.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 54, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) in favore delle regioni a statuto ordinario quale concorso dello Stato per l'acquisto e sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone. (GU n. 140 del 19-6-2003)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 30 APRILE 2003.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001) in favore delle regioni a statuto ordinario quale concorso dello Stato per l'acquisto e sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonche' all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone. (GU n. 132 del 10-6-2003)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 24 MARZO 2003.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 54, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari ed impianti a fune (GU n. 94 del 23-4-2003)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 3 MARZO 2003.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 144, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per l'acquisto e la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone (GU n. 84 del 10-4-2003)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 20 FEBBRAIO 2003.

Erogazione dei contributi previsti dall'art. 2, comma 5, della legge 18 giugno 1998, n. 194 a favore delle regioni a statuto ordinario, quale concorso dello Stato per la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in servizio da oltre 15 anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri e lagunari ed impianti a fune (GU n. 70 del 25-3-2003)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 28 NOVEMBRE 2002.

Modifiche all'art. 2, commi 2 e 3, del decreto ministeriale del 21 dicembre 2001 "Rifinanziamento del programma di incentivazione per la conversione a metano e GPL di autoveicoli non catalizzati". (GU n. 302 del 27-12-2002)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 12 NOVEMBRE 2002.

Ammissione a cofinanziamento dei comuni ai sensi del D. 22 dicembre 2000, recante: "Finanziamento ai comuni per la realizzazione di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane" (GU n. 50 del 1-3-2003)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 18 OTTOBRE 2002.

Contributi per l'acquisto di veicoli a minimo impatto ambientale, ai sensi dell'art. 4, comma 19, della legge 9 dicembre 1998, n. 426. (GU n. 291 del 12-12-2002)

DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 14 GIUGNO 2002.

Ripartizione del fondo per la mobilità ciclistica, ai sensi della legge n. 366/1998. (GU n. 223 del 23 settembre 2002)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 13 GIUGNO 2002.

Rimodulazione dei programmi nazionali di cui al decreto ministeriale n. 467 del 4 giugno 2001 (Carbon tax) (GU n.223 23-9-2002)

CIRCOLARE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 6 FEBBRAIO 2002, N.476.

Complessivi di trasformazione dell'alimentazione a GPL o a metano destinati a veicoli a motore rispondenti alla direttiva 98/69/CE e precedenti.

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 5 FEBBRAIO 2002.

Modifiche al decreto ministeriale 4 giugno 2001, n. 467, di individuazione dei programmi nazionali (GU n.56 del 7-3-2002).

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 21 DICEMBRE 2001.

Programma di diffusione delle fonti energetiche rinnovabili, efficienza energetica e mobilità sostenibile nelle aree naturali protette (GU n.91 del 18-4-2002)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 5 DICEMBRE 2001.

Azioni formative di sostegno allo sviluppo di nuove competenze ed avvio di nuove attività di impresa e professionali sostenibili di diretta rilevanza ambientale, finalizzate a sostenere e diffondere le politiche e strategie comunitarie e nazionali in materia di ambiente e sviluppo sostenibile. (GU n.20 del 24-1-2002)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 25 LUGLIO 2001.

Campagna "Giornate ecologiche 2001".

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 5 APRILE 2001.

Contributi diretti ai cittadini per l'acquisto di veicoli elettrici, a metano e GPL e per l'installazione di impianti a metano e GPL (GU n.117 del 22-5-2001)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 5 FEBBRAIO 2001.

Campagna domeniche ecologiche 2001.

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 31 GENNAIO 2001.

Campagna domeniche ecologiche 2001.

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 22 DICEMBRE 2000.

Finanziamento ai Comuni per la realizzazione di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane. (GU n. 80 5-4-2001)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 21 DICEMBRE 2000.

Programmi radicali per la mobilità sostenibile. (GU n.80 del 5-4-2001).

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 20 DICEMBRE 2000.

Incentivazione dei programmi proposti dai mobility manager aziendali. (GU n.80 del 5-4-2001)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 20 DICEMBRE 2000.

Incentivi per la conversione a metano e GPL di autoveicoli non catalizzati (GU n.81 del 6-4-2001);

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 20 DICEMBRE 2000.

Promozione car sharing 2001. (GU n.80 del 5-4-2001)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 3 AGOSTO 2000.

Progetti ammessi a finanziamento nell'ambito della iniziativa "Domeniche ecologiche"

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 11 MAGGIO 2000.

Elenco Comuni ammessi a cofinanziamento.

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 17 FEBBRAIO 2000.

Cofinanziamento nell'ambito della iniziativa "Domeniche ecologiche" (GU n. 55 del 7-3-2000)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 8 FEBBRAIO 2000.

Sensibilizzazione e informazione dei cittadini per le domeniche ecologiche. (GU n.44 del 23-2-2000)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 25 GENNAIO 2000.

Domeniche ecologiche (GU n.33 del 10-2-2000)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 21 GENNAIO 2000.

Mobilità sostenibile.

LEGGE 9 DICEMBRE 1998, N. 426.

Nuovi interventi in campo ambientale (GU n. 291 del 14 dicembre 1998)

LEGGE 19 OTTOBRE 1998, N. 366.

Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica (GU n. 248 del 23-10-1998)

DECRETO MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO 27 MARZO 1998.

Mobilità sostenibile nelle aree urbane (GU n. 179 del 3-8-1998)

NORMATIVA EUROPEA

DIRETTIVA 2003/30/CE del PARLAMENTO EUROPEO e del CONSIGLIO dell'8 maggio 2003 sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti (GUCE L123/42 del 17-5-2003).