

SCUOLA
NORMALE
SUPERIORE

Piano Spostamenti Casa Lavoro
Sedi SNS di Firenze
Palazzo Strozzi e Palazzo Vegni
2025

Sommario

Introduzione	3
Quadro normativo di riferimento	4
Redazione volontaria del Piano	5
Analisi delle condizioni strutturali e dell'offerta di mobilità	5
Palazzo Strozzi	6
Palazzo Vegni	10
Indagine sulle abitudini di mobilità	16
Composizione del campione	16
Orari di lavoro	18
Analisi degli spostamenti casa-lavoro	19
Mezzi e servizi di trasporto	21
Disponibilità al cambiamento	22
Emissioni inquinanti e climalteranti	26
Parte progettuale – Descrizione delle misure di mobilità sostenibile	27
Descrizione dei benefici conseguibili con l'implementazione delle misure	28
Programma di monitoraggio	28

Introduzione

Il tema della mobilità sostenibile nelle aree urbane, periurbane e metropolitane rappresenta oggi una sfida cruciale per lo sviluppo equilibrato dei territori e per la qualità della vita delle persone. Si tratta di un fenomeno complesso, che coinvolge aspetti ambientali, economici, sociali e organizzativi, e che richiede una costante attenzione da parte delle amministrazioni, delle imprese e dei cittadini.

Negli ultimi anni, la mobilità ha conosciuto un'evoluzione significativa: accanto alle modalità di trasporto affermatesi nel corso della II metà del '900, si è affermata una crescente attenzione verso forme di spostamento più sostenibili, come la mobilità dolce o attiva (a piedi e in bicicletta), la micromobilità elettrica e la diffusione di nuovi modelli, quali la *sharing mobility*. Al tempo stesso nuovi paradigmi organizzativi del lavoro denotano una maggiore consapevolezza rispetto all'impatto che le nostre abitudini di spostamento quotidiano generano sull'ambiente e sulla salute.

All'interno di questo scenario, gli spostamenti "sistematici" – ovvero quelli che si ripetono con regolarità, come il tragitto casa-lavoro – assumono un ruolo centrale. Analizzare e ottimizzare tali percorsi significa incidere in modo diretto sulla riduzione del traffico, sul miglioramento della qualità dell'aria e sul contenimento dei consumi energetici. Inoltre, una pianificazione efficace della mobilità aziendale può tradursi in un miglior equilibrio tra vita privata e professionale, generando benefici diffusi per i lavoratori e per l'intera collettività.

Investire in mobilità sostenibile non rappresenta solo una scelta etica o ambientale, ma anche una strategia di efficienza economico-sociale. Ridurre l'uso individuale dell'automobile, promuovere il trasporto collettivo e incentivare modalità di spostamento a basso impatto contribuiscono a creare città più vivibili e organizzazioni più responsabili verso il territorio e le persone che lo abitano.

L'eccessivo ricorso all'auto privata, particolarmente pronunciato nella realtà italiana, produce una serie di impatti negativi che si possono sintetizzare in:

- inquinamento atmosferico (monossido di carbonio, ossidi di azoto, benzene, particolato PM10 e PM 2,5) che secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità è responsabile di significativi impatti sulla salute e sulla vita delle persone;
- emissioni climalteranti;
- inquinamento acustico;
- incidenti stradali;
- deterioramento del paesaggio urbano
- peggioramento della qualità di vita dei cittadini, con particolare impatto sulle categorie più fragili;
- perdite di tempo e relativi danni economici derivanti dalla congestione del traffico;
- lentezza e onerosità nel trasporto e nella distribuzione delle merci.

È in questo contesto che si inserisce il *Mobility Management*, che si configura come una risposta efficace ai problemi legati alla mobilità nelle aree urbane e metropolitane.

Quadro normativo di riferimento

In Italia la disciplina del Mobility Management e le modalità di elaborazione del Piano degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente (PSCL) sono regolate dalle seguenti disposizioni normative:

- D.M. 27 marzo 1998 art. 3 (noto come **Decreto Ronchi**)

Il Decreto stabilisce adempimenti a carico di imprese ed enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali: in particolare, i soggetti interessati devono adottare il **Piano degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente** e identificare la figura del **Mobility Manager**, un responsabile della mobilità aziendale, che ha il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale, al fine di ridurre l'uso del mezzo di trasporto privato individuale e quindi limitare la congestione veicolare. Lo strumento che deve essere adottato da ogni singolo polo (Azienda o Ente) per il raggiungimento delle finalità richiamate è, appunto, il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) che consiste nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure che tenga conto dei comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, degli strumenti di pianificazione dei trasporti, della situazione dei trasporti dell'area urbana nella quale le imprese sono situate.

- Legge 17 luglio 2020, n. 77 (in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25)

La legge converte, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, (noto come **Decreto Rilancio**) recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Nella legge vengono estesi gli obblighi del "Decreto Ronchi" alle aziende con **almeno 100 dipendenti** ubicate in un capoluogo di Regione, una città metropolitana, un capoluogo di provincia oppure un **comune con almeno 50.000 abitanti**, mantenendo sostanzialmente inalterati gli adempimenti per le aziende e gli enti aventi lì le proprie sedi.

- Decreto interministeriale del Ministero della Transizione ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili: "**Modalità attuative** delle disposizioni relative alla figura del mobility manager"

Nel decreto vengono definite in maniera da eliminare ogni tipo di equivoco i requisiti, **le mansioni e le funzioni della figura del mobility manager**, le modalità corrette del conteggio dei dipendenti per il raggiungimento della soglia di cento (100) dipendenti per unità locale definita nella legge rilancio, le modalità generali e le scadenze per l'implementazione e l'invio dei PSCL

- Decreto 209 del 4 agosto 2021 "**Linee guida** per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)".

Nel decreto sono specificate tutte le **informazioni minime che devono essere presenti nel piano** e sono esplicitate le equazioni che devono essere utilizzate per il corretto **calcolo degli inquinanti** emessi e da risparmiare grazie alle misure di mobilità sostenibile.

Alla scala locale, i temi della mobilità sono normati, tra gli altri, dai seguenti documenti:

- Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), istituito con L.R. 55/2011 e approvato dal Consiglio Regionale della Toscana il 12 febbraio 2014.

Il PRIIM definisce ed aggiorna periodicamente il quadro conoscitivo relativo allo stato delle infrastrutture e all'offerta dei servizi definisce gli obiettivi strategici, gli indirizzi, il quadro delle risorse

attivabili e la finalizzazione delle risorse disponibili per ciascun ambito del piano ed individua i criteri di ripartizione delle risorse a cui i documenti attuativi debbono attenersi.

- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato dal Consiglio della Città Metropolitana di Firenze, il 21/04/2021

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio- lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, e propone il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

In conclusione, seguendo gli aspetti sostanziali messi in luce all'interno dei decreti sopra citati, il presente documento ha il compito di perseguire i seguenti **obiettivi generali** riguardo gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti:

- miglioramento dell'**accessibilità** aziendale;
- miglior **organizzazione** degli spostamenti;
- riduzione dell'utilizzo delle auto private;
- aumento dell'utilizzo del trasporto collettivo;
- aumento della mobilità attiva (pedonale e ciclistica);
- **razionalizzazione** del lavoro da remoto in funzione degli obiettivi di mobilità;
- riduzione dei tempi di spostamento e dello stress psicofisico da traffico;
- riduzione dei costi del trasporto per raggiungere il luogo di lavoro;
- riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti;
- **sensibilizzazione** sui temi di sostenibilità e ambiente.

Redazione volontaria del Piano

Il presente Piano si riferisce alle due sedi fiorentine della Scuola Normale, ubicate a Palazzo Strozzi e Palazzo Vegni. Le due sedi occupano, al momento della stesura del documento, meno di cento (100) dipendenti¹ e non incorrono quindi nell'obbligo di stesura del PSCL.

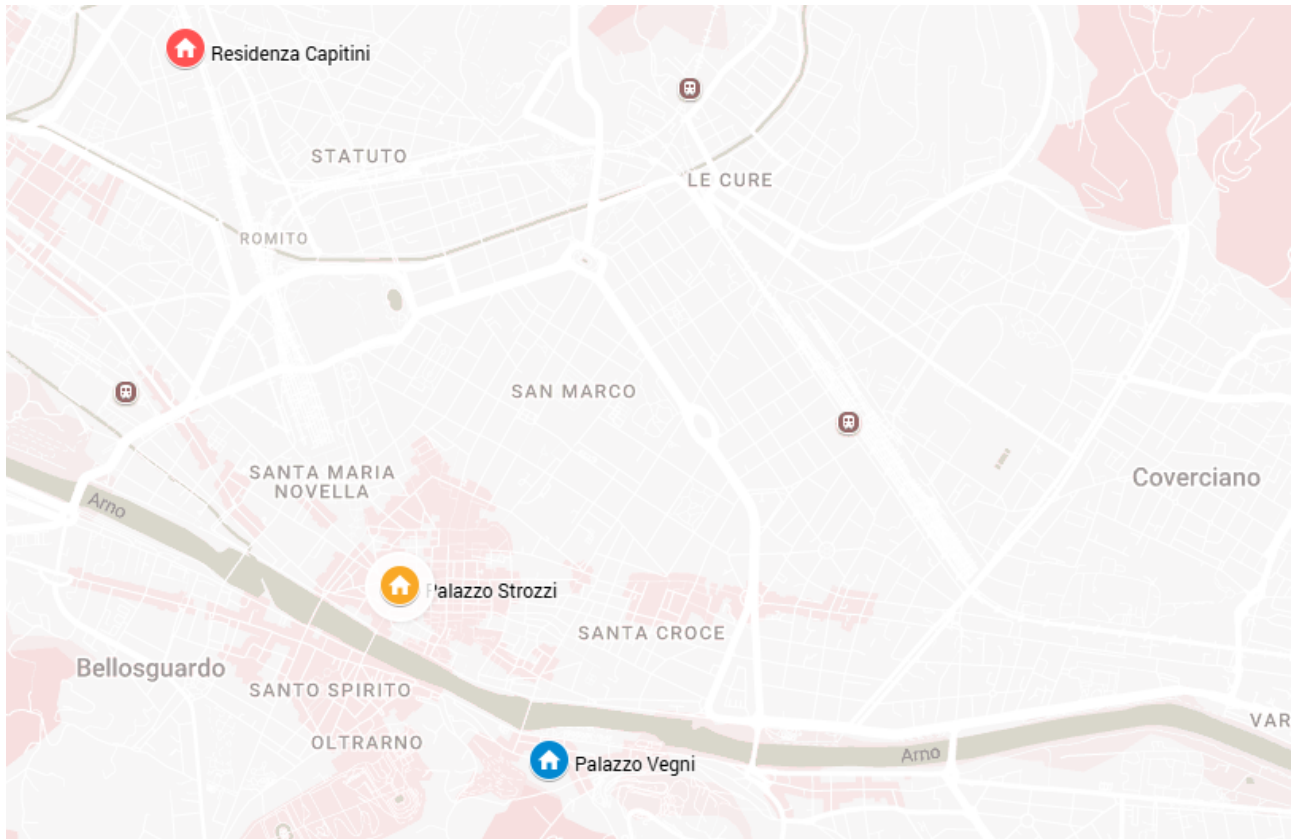
La Scuola ha scelto di redigere comunque il Piano, per coerenza con le proprie politiche volte alla promozione della mobilità sostenibile e per uniformità di trattamento nei confronti di tutto il proprio personale.

Analisi delle condizioni strutturali e dell'offerta di mobilità

Nella seguente mappa sono indicate le tre sedi della Scuola nella Città di Firenze, una delle quali, la Residenza Capitini, non è oggetto della presente analisi.

Le sedi di Palazzo Strozzi e Palazzo Vegni vengono di seguito analizzate separatamente.

¹ In particolare, alla data del 1° dicembre 2025, risulta afferente, oltre al personale operante stabilmente in virtù di contratti di appalto di servizi: personale tecnico amministrativo (n. 11 unità), personale docente (n. 11 unità), personale ricercatore, anche a TD (n. 6 unità), titolari di assegni/contrattisti di ricerca (n. 32 unità) *Fonte dashboard interna*.



Palazzo Strozzi



La sede è ubicata in Piazza degli Strozzi, 50123 Firenze (FI). La zona in questione si trova all'interno del centro storico cittadino, configurandosi come Zona a Traffico Limitato e ad elevata affluenza pedonale. Inoltre, l'intera zona del centro storico è divenuta "zona 30", contribuendo ad incentivare il ricorso alla mobilità dolce da parte dei cittadini.



La presenza del palazzo all'interno di una ZTL comporta difficoltà ad accedere all'area in automobile.

In un'area di 500 metri di raggio da Piazza degli Strozzi sono presenti 4 parcheggi a pagamento, uno in Via dell'Inferno, uno in Via dei Fossi, uno in Via delle Terme e uno in Via del Sole. Si segnala anche una piccola area parcheggio gratuita presso Piazza dei Davanzati, distante circa 200 metri. L'area si configura in ogni caso carente dal punto di vista della fruibilità di stalli di sosta per automobili private, presentando criticità logistiche. In prossimità dell'ingresso dell'edificio sono presenti due aree attrezzate per la sosta delle biciclette, con stalli che consentono l'ancoraggio in sicurezza mediante lucchetti. La struttura è a uso pubblico e non custodita.

Rete di trasporto pubblico ***Stazione ferroviaria***

La stazione ferroviaria di Firenze Santa Maria Novella è il principale nodo ferroviario dell'area metropolitana e si trova a circa 700 metri dalla sede di Palazzo Strozzi. Grazie al gran numero di collegamenti con il resto del territorio nazionale, rappresenta un punto di riferimento importante per chi si sposta da e verso Firenze. La vicinanza alla sede e i frequenti collegamenti ferroviari con molte località della Toscana rendono la stazione una possibile opzione utile per chi vive in zone ben servite dalla rete ferroviaria regionale. Il collegamento tra la sede e la stazione è inoltre garantito dalla presenza di linee di trasporto pubblico urbano.



Linee autobus urbane e periurbane

Nel raggio di 300 metri dalla Sede, è possibile accedere a 4 differenti fermate degli autobus in grado di consentire l'accesso a diverse linee di trasporto pubblico urbano. Il flusso di corse e il numero di percorsi accessibili in prossimità della sede, consente di mettere in comunicazione l'area di Piazza degli Strozzi con il resto dell'area urbana di Firenze lungo tutte le direttrici, configurandosi come tipologia di spostamento potenziale per raggiungere il punto vendita.

Di seguito si elencano le fermate degli autobus nell'area e le rispettive linee TPL passanti:

- Fermata di via Vecchietti sita a 200 metri dalla sede, consente accesso alle linee 6, 11;
- Fermata di S. Maria Maggiore sita a 250 metri dalla sede, consente accesso alle linee 14, C4;
- Fermata di Piazza della Repubblica sita a 200 metri dalla sede, consente accesso alla linea C2;
- Fermata Pecori Vecchietti sita a 200 metri dal punto vendita. Consente accesso alla linea C1.

LINEA URBANA 6 Torre Galli - Novelli:

Ospedale Torre Galli, Ospedale Don Gnocchi, Di Scandicci Di Soffiano, Di Scandicci Filarete, Filarete Scuole, Arcipressi, Nenni Arcipressi, Piazza Pier della Francesca, Pisana Sant'Angelo, Pisana Fra' Diamante, Filarete Soffiano, Matteo di Giovanni, Olivuzzo, Masolino Pisana, Pisana Monticelli, Pisana Villa Strozzi, Pisana Cinema Universale, Porta San Frediano, Sant'Onofrio, Piazza d'Ognissanti, San Frediano Cestello, San Frediano Serragli, Vigna Nuova, Vecchietti, Panzani Unità, Stazione Piazza Adua, Indipendenza XXVII Aprile, XXVII Aprile Santa Reparata, San Marco Piazza, Colonna Pergola, Colonna Liceo Michelangiolo, Niccolini, Leopardi Gramsci, Mazzini Bovio, Oberdan Campanella, Landucci Da Bisticci, Villa Arrivabene, Lungo l'Affrico, D'Annunzio Ramazzini, D'Annunzio Rondinella, Rondinella Frullani, Rondinella Martini, Novelli.

LINEA URBANA 11 La Gora - Salviatino:

La Gora, Volterrana Ponte Bailey, Senese Torrente Ema, Acciaioli Galluzzo, Senese Volterrana, Senese Delle Bagnese, Senese I Rossi, Senese Orsini, Due Strade Gelsomino, Gelsomino Grecchi, Gelsomino Poggio Imperiale, Imperiale Da Castiglione, Petrarca Porta Romana, Petrarca Casone, Piazza Tasso, Ariosto Dell'Orto, San Frediano Cestello, San Frediano Serragli, Calza Romana, Romana Boboli, Piazza San Felice, Frescobaldi, Guicciardini Carraia, Vigna Nuova,

Servizi di mobilità condivisa

Attualmente nella città metropolitana di Firenze il servizio di car sharing è offerto da Enjoy. Il servizio opera nella totalità dell'area urbana di Firenze consentendo, mediante i loro mezzi, di accedere a zone a traffico limitato e permettendo la sosta gratuita negli spazi riservati ai residenti, negli spazi delimitate da strisce blu e negli appositi spazi riservati al carsharing.

Per quanto concerne lo sharing di scooter elettrici sono offerti da: Bird Riders e Bit Mobility. Questi mezzi permettono l'ingresso nelle ZTL, nelle aree pedonali di tipo B ed F e la sosta negli spazi riservati ai ciclomotori e motocicli. Sono disponibili anche servizi di sharing di monopattini elettrici offerti da diverse società private. Questi consentono l'ingresso nelle Zone Traffico Limitato (ZTL) e nelle aree pedonali, limitatamente a quelle ove è consentito il transito ai velocipedi e la sosta negli spazi riservati al bike sharing.

Vale la pena rilevare che, al momento della stesura del presente documento, da notizie di stampa sembra farsi strada la prospettiva di una dismissione dei servizi di sharing dei monopattini. Per quanto concerne il bikesharing, RideMovi è presente a Firenze e la sua area operativa si estende fino ai limiti urbani. La presenza di servizi di sharing configura tale opzione come una possibile alternativa per la mobilità casa – lavoro da parte di coloro che risiedono in area urbana o, nel caso più specifico del bike sharing, come incentivo a spostamenti effettuati in intermodalità.

Palazzo Vegni

La sede è ubicata in Via di S. Niccolò, nn. 89 A-91-93-95, 50125 Firenze (FI), all'interno dell'edificio storico di Palazzo Vegni. La zona in questione si trova nel centro storico cittadino, all'interno della Zona a Traffico Limitato, settore F. Inoltre, l'intera zona del centro storico è divenuta "zona 30", contribuendo ad incentivare la mobilità dolce da parte dei cittadini.



ZTL - FIRENZE

FIGURE 1. TOLL-INDUCED CHANGES IN CD4 EXPRESSION

3	NEW BRICKS TO BUILD	105	PROUDLY TRANSMARKET-READY
4	CONCRETE-ON-CONCRETE	106	PROUDLY CONCRETE-ON-CONCRETE
5	NEW BRICKS TO BUILD	119	NEW BRICKS TO BUILD
6	CONCRETE-ON-CONCRETE	128	NEW BRICKS TO BUILD
7	CONCRETE-ON-CONCRETE	201	NEW BRICKS TO BUILD
8	CONCRETE-ON-CONCRETE	211	NEW BRICKS TO BUILD
9	CONCRETE-ON-CONCRETE	322	NEW BRICKS TO BUILD
10	CONCRETE-ON-CONCRETE	326	NEW BRICKS TO BUILD
11	CONCRETE-ON-CONCRETE		
12	CONCRETE-ON-CONCRETE		
13	CONCRETE-ON-CONCRETE		
14	CONCRETE-ON-CONCRETE		

ESERCIZI

1. Un'azienda ha un capitale fisso di 100 milioni di lire. Il capitale fisso è diviso in 100.000 azioni di 1.000 lire ciascuna. L'azienda ha un capitale variabile di 200 milioni di lire. Il capitale variabile è diviso in 200.000 azioni di 1.000 lire ciascuna. L'azienda ha un capitale totale di 300 milioni di lire. Il capitale totale è diviso in 300.000 azioni di 1.000 lire ciascuna. L'azienda ha un capitale medio di 150 milioni di lire. Il capitale medio è diviso in 150.000 azioni di 1.000 lire ciascuna. L'azienda ha un capitale medio di 150 milioni di lire. Il capitale medio è diviso in 150.000 azioni di 1.000 lire ciascuna.



* GRADI ZILATTIVA

27/11 (domenica)	GIORNATA FERRATA
 Sottosera A  Sottosera B  Sottosera C	 Dal Lunedì al Venerdì: €7,00 - €8,00 Sabato: €7,00 - €8,00 Domenica e festivi in 27/11: nessa attività
27/11, MULTIPLEXI, SOTTOSERA	SAL, 17° MONDO DI NAPOLI ALLA 17° DIMENSIONE DI OTTOBRE
 Sottosera A  Sottosera B  Sottosera C	 Giovedì: €3,00 - €5,00 Venerdì: €5,00 - €7,00 Sabato: €6,00 - €8,00
 Sottosera F 	 Giovedì: €3,00 - €5,00 Venerdì: €5,00 - €7,00 Sabato: €5,00 - €7,00

LEGENDA

- **PROTEIN**
 - **AMINO ACIDS**
 - **PROTEIN COMPOSITION** IS ONLY 20 DIFFERENT AMINO ACIDS
 - **PROTEIN COMPOSITION** IS HIGHLY STRUCTURED
 - **AMINO ACIDS** ARE A COMBINATION OF DIFFERENCES
 - **COMBINATION** OF DIFFERENCES
 - **AMINO ACIDS** ARE COMBINATION OF DIFFERENCES
 - **COMBINATION** OF DIFFERENCES
- **PROTEIN**
 - **PROTEIN COMPOSITION** IS ONLY 20 DIFFERENT AMINO ACIDS
 - **PROTEIN COMPOSITION** IS HIGHLY STRUCTURED
- **AMINO ACIDS** ARE A COMBINATION OF DIFFERENCES
- **COMBINATION** OF DIFFERENCES
- **AMINO ACIDS** ARE COMBINATION OF DIFFERENCES
- **COMBINATION** OF DIFFERENCES

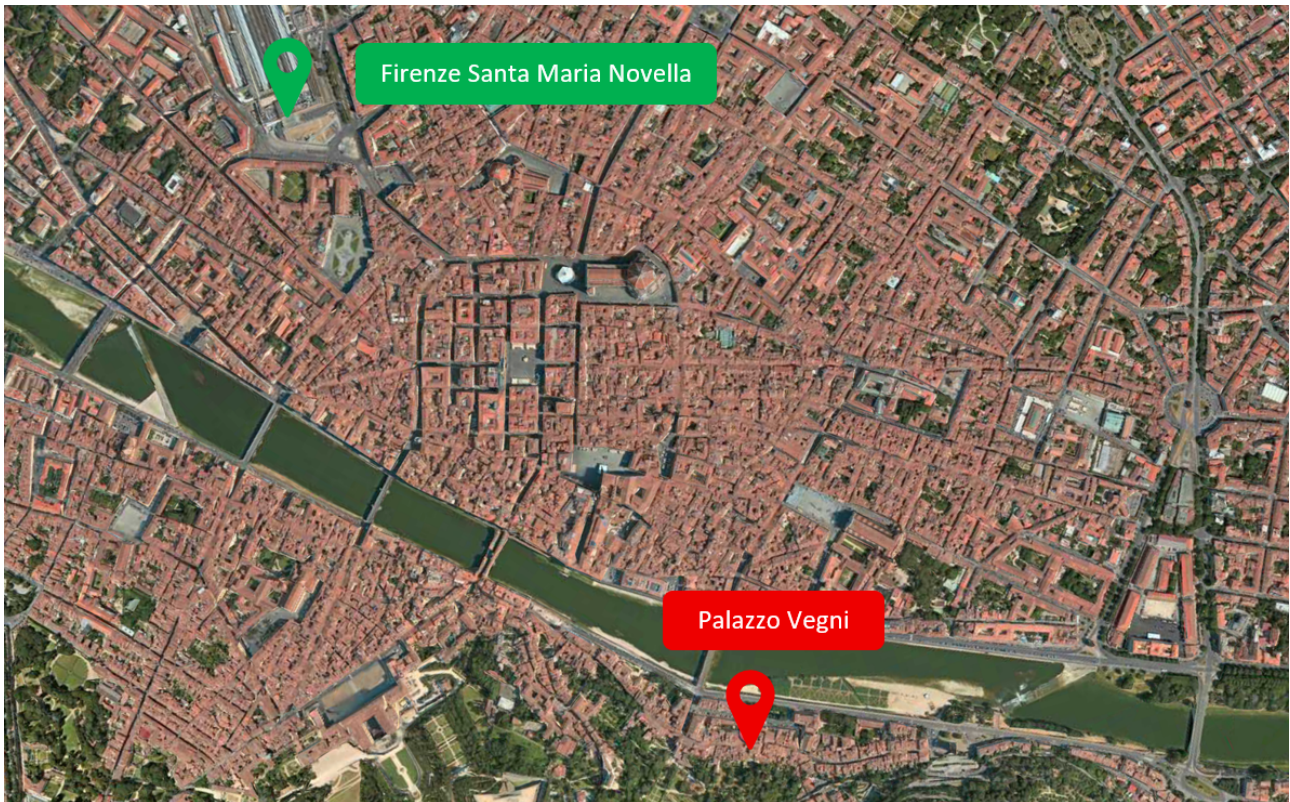
Parcheeggi per auto e stalli per la mobilità dolce

Nel raggio di 500 metri dalla sede di Palazzo Vegni è disponibile un parcheggio a pagamento in Corso dei Tintori; un secondo parcheggio, leggermente più distante, si trova in Via Vinegia a circa 700 metri. È presente una piccola area di parcheggio gratuita presso Piazza dei Mozzi e, percorrendo Via dei Renai, si trovano stalli per auto sia a pagamento che gratuiti. L'area si configura in ogni caso carente dal punto di vista della fruibilità di stalli di sosta per automobili private, presentando criticità logistiche. Sono presenti aree attrezzate per la sosta delle biciclette, con stalli che consentono l'ancoraggio in sicurezza tramite lucchetti. Una si trova in prossimità dell'ingresso della sede, una in Piazza dei Mozzi e una in Via dei Renai, tutte le strutture sono a uso libero e non custodito. Si segnalano anche stalli riservati ai motocicli in Via dell'Olmo.



Rete di trasporto pubblico ***Stazione ferroviaria***

La stazione ferroviaria di Firenze Santa Maria Novella è il principale nodo ferroviario dell'area metropolitana e si trova a circa 2 chilometri dalla sede di Palazzo Strozzi. Grazie al gran numero di collegamenti con il resto del territorio nazionale, rappresenta un punto di riferimento importante per chi si sposta da e verso Firenze. I frequenti collegamenti ferroviari con molte località della Toscana rendono la stazione una possibile opzione utile per chi vive in zone ben servite dalla rete ferroviaria regionale. Il collegamento tra la sede e la stazione è inoltre garantito dalla presenza di linee di trasporto pubblico urbano.



Linee autobus urbane e periurbane

Nel raggio di 500 metri dalla sede di Palazzo Vegni, è possibile accedere a 3 differenti fermate degli autobus in grado di consentire l'accesso a diverse linee di trasporto pubblico urbano. Il flusso di corse e il numero di percorsi accessibili in prossimità della sede, consente di mettere in comunicazione l'area di Palazzo Vegni con il resto dell'area urbana di Firenze, configurandosi come tipologia di spostamento potenziale per raggiungere la sede.

Di seguito si elencano le fermate degli autobus nell'area e le rispettive linee TPL passanti:

- Fermata Mozzi sita a 200 metri dalla sede, consente accesso alla linea C1;
- Fermata Serristori Demidoff a 300 metri dalla sede, consente accesso alle linee 23, C4;
- Fermata Torrigiani Chiesa Luterana sita a 300 metri dalla sede, consente accesso alla linea C3, C4.



LINEA URBANA 23 Sorgane/Bagno a Ripoli – T2 Guidoni:

Firenze T2 Guidoni, XI Agosto Scuola Carabinieri, Ricasoli Famiglia Benini, Ricasoli Nuovo Pignone, Panciatichi Perfetti Ricasoli, Piazza Mattei, Panciatichi Pancaldo, Campo Sportivo Rifredi, Magellano Caciolle, Del Prete Maddalena, Del Prete Guidoni, Ponte di Mezzo Marignolli, Massaio Corsica, Corsica Gordigiani, Piazza San Iacopino, Benedetto Marcello, Ponte alle Mosse Leopolda, Fratelli Rosselli, Beslan T1 Fortezza, Indipendenza XXVII Aprile, XXVII Aprile Santa Reparata, San Marco Piazza, Fra' Bartolommeo Matteotti, Pier Capponi Valori, Della Robbia Artisti, Piazzale Donatello, Colonna Pergola, Colonna Liceo Michelangiolo, Niccolini, Leopardi Gramsci, Gramsci Porta alla Croce, Giovine Italia, Zecca Vecchia Nazionale, Corso dei Tintori, Serristori Demidoff, Serristori Piazza Poggi, Cellini Ferrucci, Orsini Michelangiolo, Salutati Cecchi, Salutati Ripoli, Salutati Gavinana, Gualfredotto, Datini Traversari, Datini Erbosa, Gran Bretagna D'Angiò, Gran Bretagna Lama, Gran Bretagna Portogallo, Piazza Francia, Olanda Europa, Danimarca, Di Ripoli Spagna, Bagno a Ripoli, Sorgane Piazza Rodolico, Roma Pieve a Ripoli, Roma Bocci, Roma I Ponti, Roma Procacci, Roma Agnoletti, Roma Due Giugno, Roma Otto Marzo, Roma Giusiani, Roma Parcheggio, Croce a Varliano, Firenze, Croce, Sorgane.

LINEA URBANA C1 S. Maria Soprano – Parterre:

Santa Maria Soprano, Mozzi, Benci, Verdi, Salvemini, Sant'Egidio, Santa Maria Nuova, Pucci Duomo, Cavour San Marco, San Marco Piazza, Capponi Venezia, Savonarola Della Mirandola, Parterre.

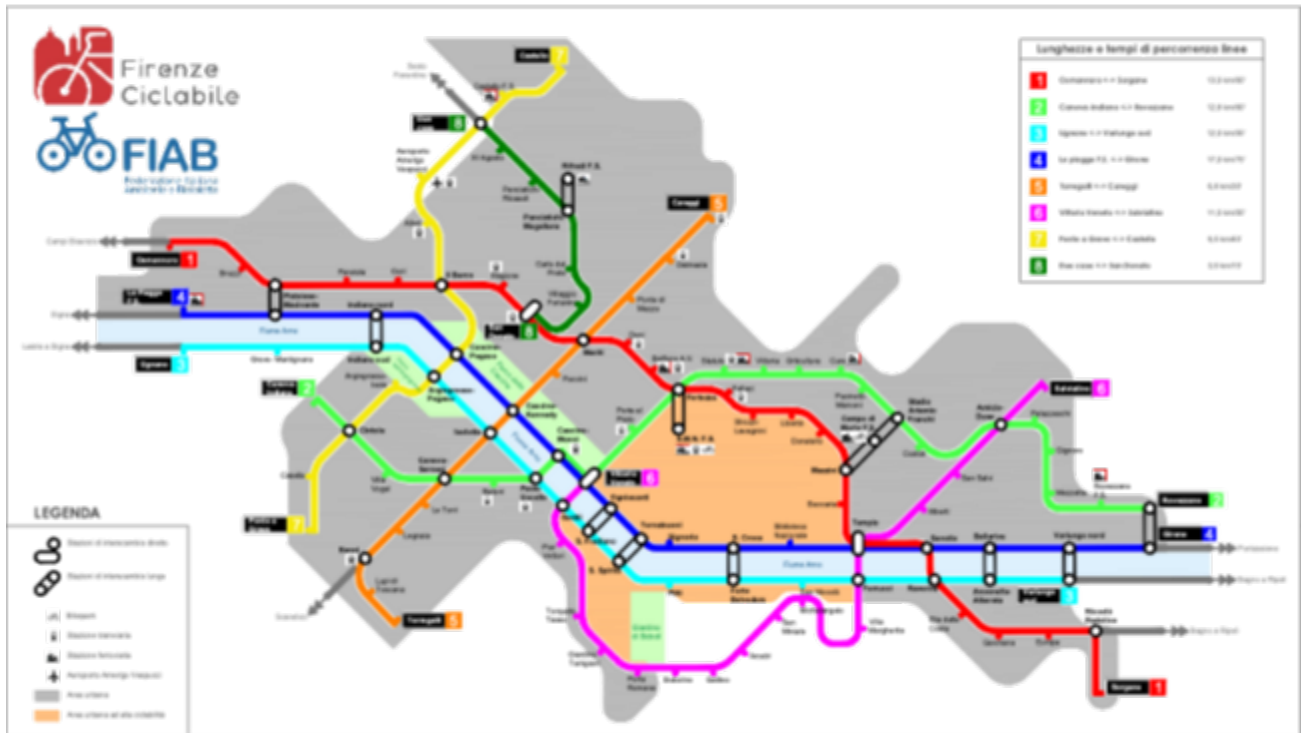
LINEA URBANA C3 Piazza Beccaria – Leopolda:

Leopolda T1 Porta al Prato, Il Prato, Curtatone, Piazza d'Ognissanti, Piazza Sauro, Sant'Agostino, San Frediano Cestello, San Frediano Serragli, Santo Spirito, Pitti, Bardi, Torrigiani Chiesa Luterana, Benci, Verdi, Ghibellina Pepi, Malborghetto, Piazza Annigoni, Leopardi Gramsci, Piazza Beccaria.

LINEA URBANA C4 S. Maria Maggiore – Presidio Palagi:

Santa Maria Maggiore, Panzani Unità, Stazione Scalette, Scala Orti Oricellari, Rucellai, Curtatone, Soderini Torrino Santa Rosa, San Frediano Cestello, San Frediano Serragli, Sant'Agostino, Santo Spirito, Pitti, Bardi, Torrigiani Chiesa Luterana, Serristori Demidoff, Serristori Piazza Poggi, Cellini Ferrucci, Michelangiolo Bastioni, Po Palagi Villa Margherita, Presidio Ospedaliero Palagi.

Piste ciclabili



Il centro storico di Firenze, dove si trova la sede di Palazzo Vegni, favorisce la mobilità pedonale e ciclabile grazie all'estesa rete di piste ciclabili istituite dalla municipalità, che consentono lo spostamento entro l'area urbana e periurbana di Firenze. Nell'immagine è raffigurata la bicipolitana urbana di Firenze.

Servizi di mobilità condivisa

Attualmente nella città metropolitana di Firenze il servizio di car sharing è offerto da Enjoy. Il servizio opera nella totalità dell'area urbana di Firenze consentendo, mediante i loro mezzi, di accedere a zone a traffico limitato e permettendo la sosta gratuita negli spazi riservati ai residenti, negli spazi delimitate da strisce blu e negli appositi spazi riservati al carsharing.

Per quanto concerne lo sharing di scooter elettrici sono offerti da: Bird Riders e Bit Mobility. Questi mezzi permettono l'ingresso nelle ZTL, nelle aree pedonali di tipo B ed F e la sosta negli spazi riservati ai ciclomotori e motocicli. Sono disponibili anche servizi di sharing di monopattini elettrici offerti da: Bird Riders, Bit Mobility e Ridemovi. Questi consentono l'ingresso nelle Zone Traffico Limitato (ZTL) e nelle aree pedonali, limitatamente a quelle ove è consentito il transito ai velocipedi e la sosta negli spazi riservati al bike sharing. Per quanto concerne il bike sharing, RideMovi è presente a Firenze e la sua area operativa si estende fino ai limiti urbani.

La presenza di servizi di sharing di comprovata efficienza configura tale opzione come una valida alternativa per la mobilità casa – lavoro da parte di coloro che risiedono in area urbana o, nel caso più specifico del bike sharing, come incentivo a spostamenti effettuati in intermodalità.

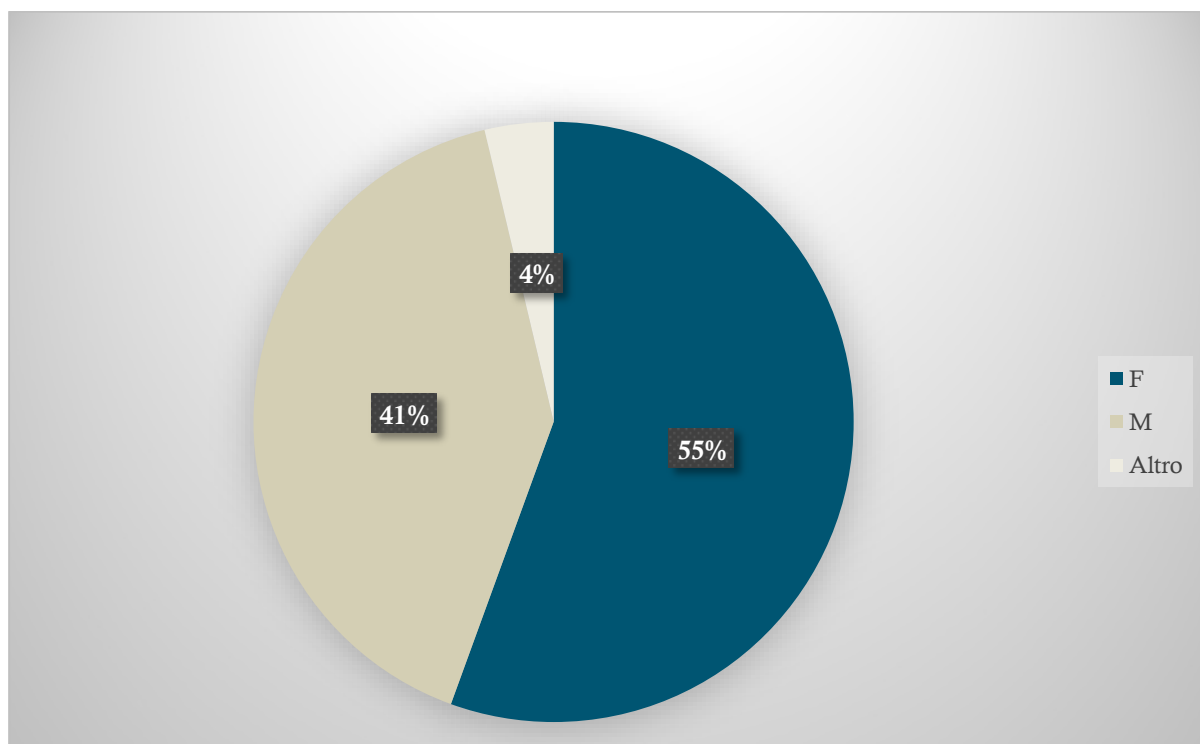
Indagine sulle abitudini di mobilità

In questa sezione sono presentati gli esiti della somministrazione del questionario propedeutico alla stesura del Piano Spostamenti Casa Lavoro relativo alle sedi di Firenze Palazzo Strozzi e Palazzo Vegni, avvenuta nel mese di giugno 2025.

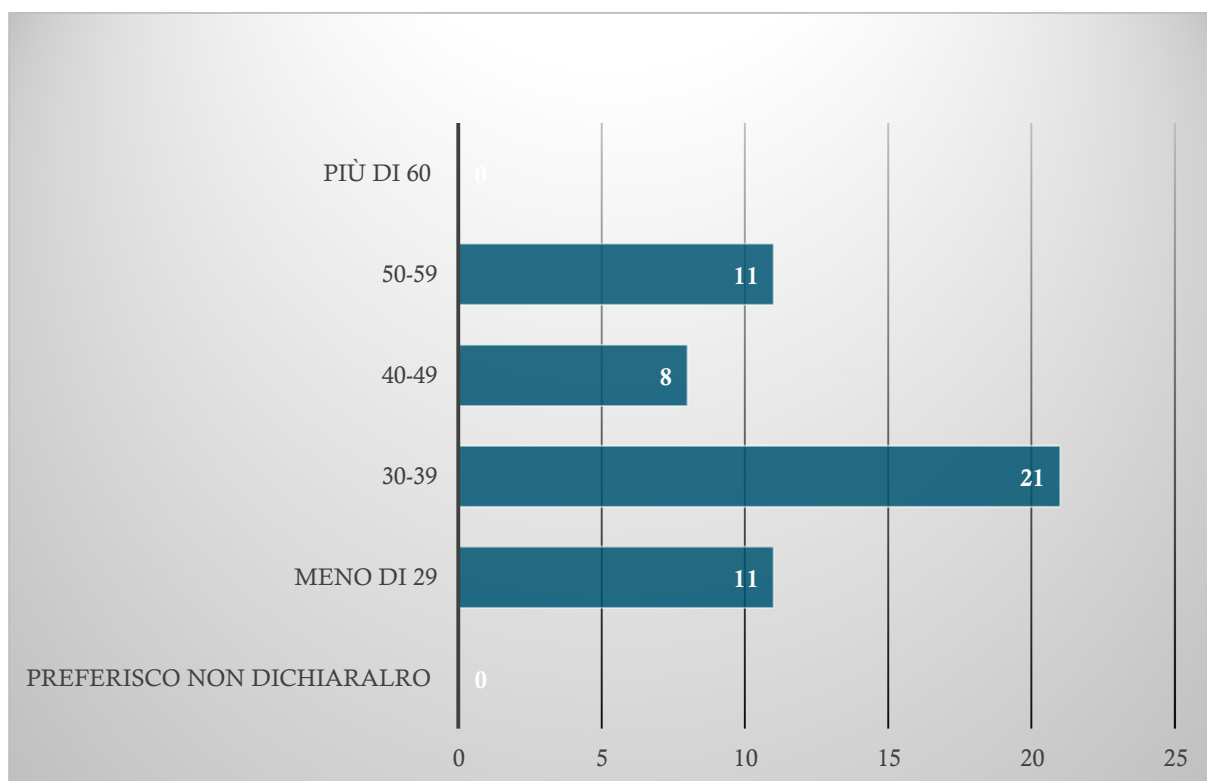
Il questionario è stato diffuso sia in lingua italiana che inglese e hanno risposto in tutto 54 persone².

Composizione del campione

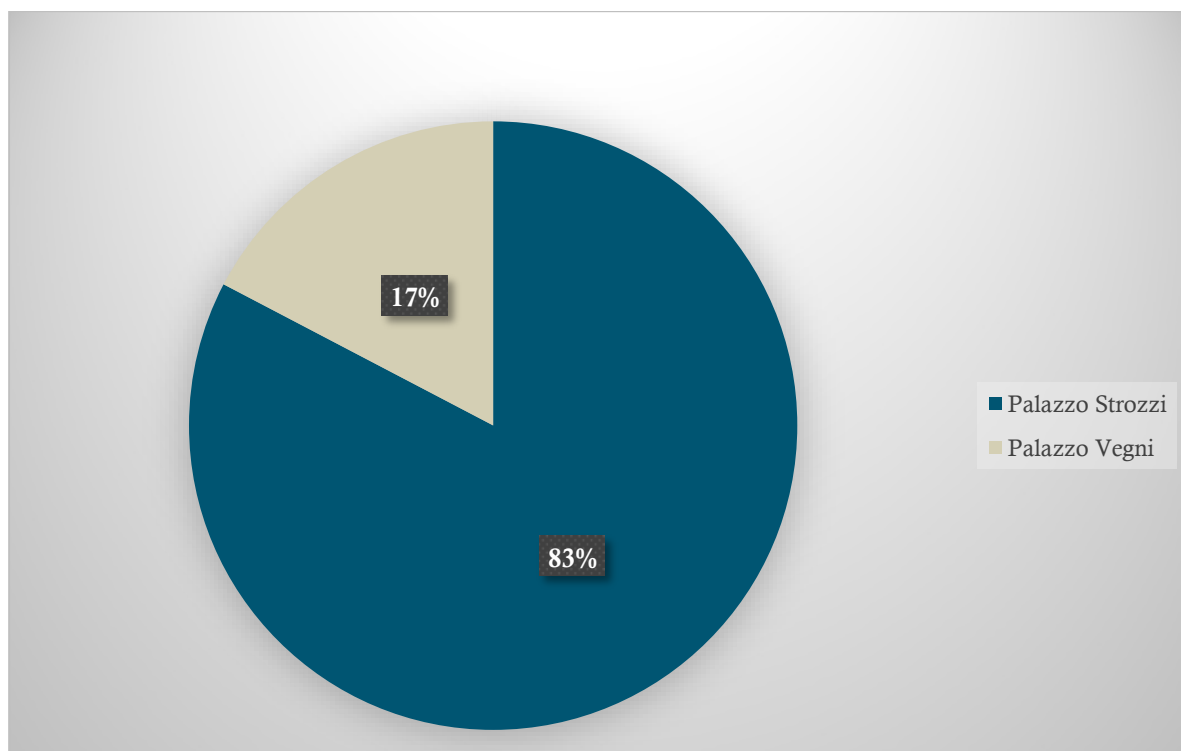
Genere e età anagrafica

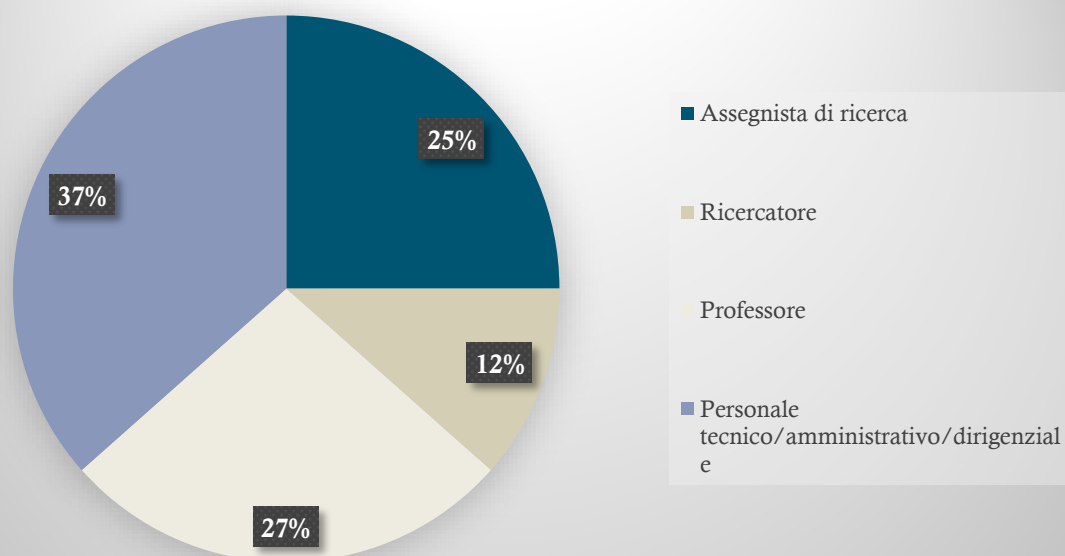


² Platea di riferimento: n. 60 unità tra personale tecnico amministrativo, personale docente e ricercatore, titolari di assegni/contratti di ricerca.



Sede di lavoro e ruolo svolto





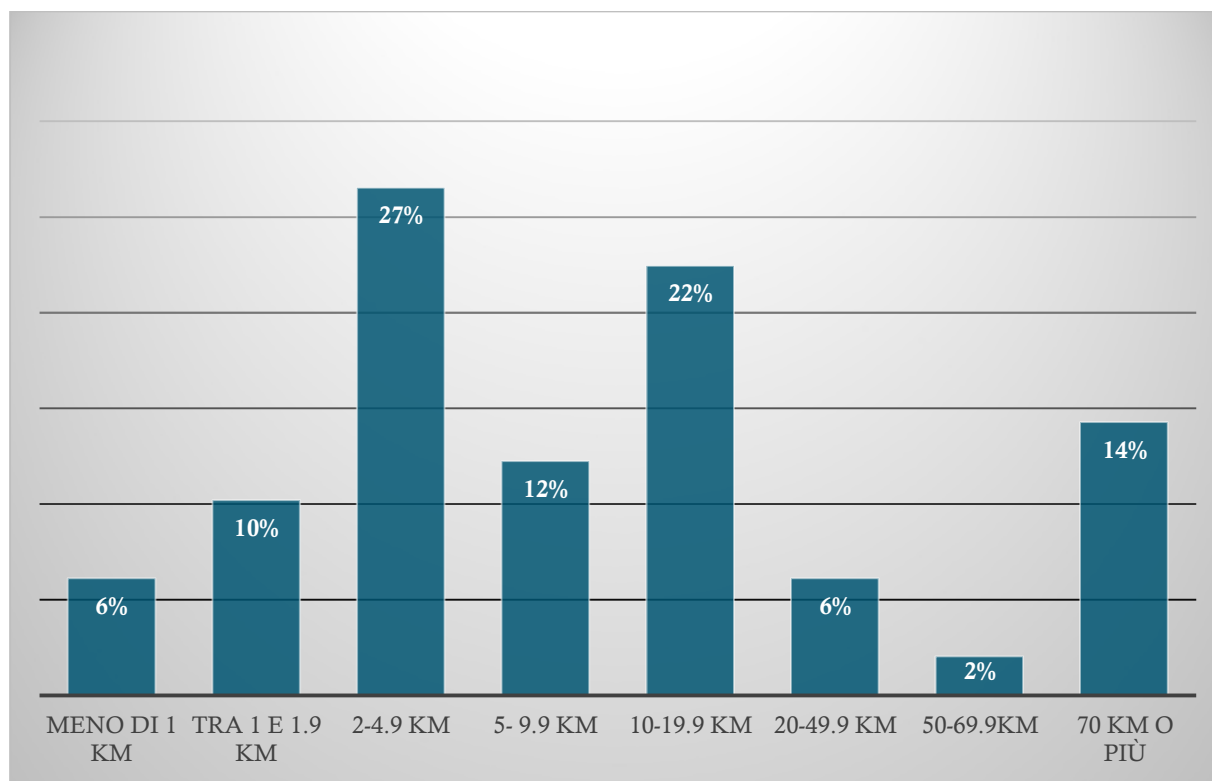
Orari di lavoro

Ingresso	N	%
Prima delle 7	7	13%
7-7:30	5	10%
7:30-8:00	2	4%
8:00-8:30	6	12%
8:30-9:00	7	13%
9:00-9:30	13	25%
9:30-10:00	5	10%
Dopo le 10	1	2%
ND	6	12%
Totale	52	

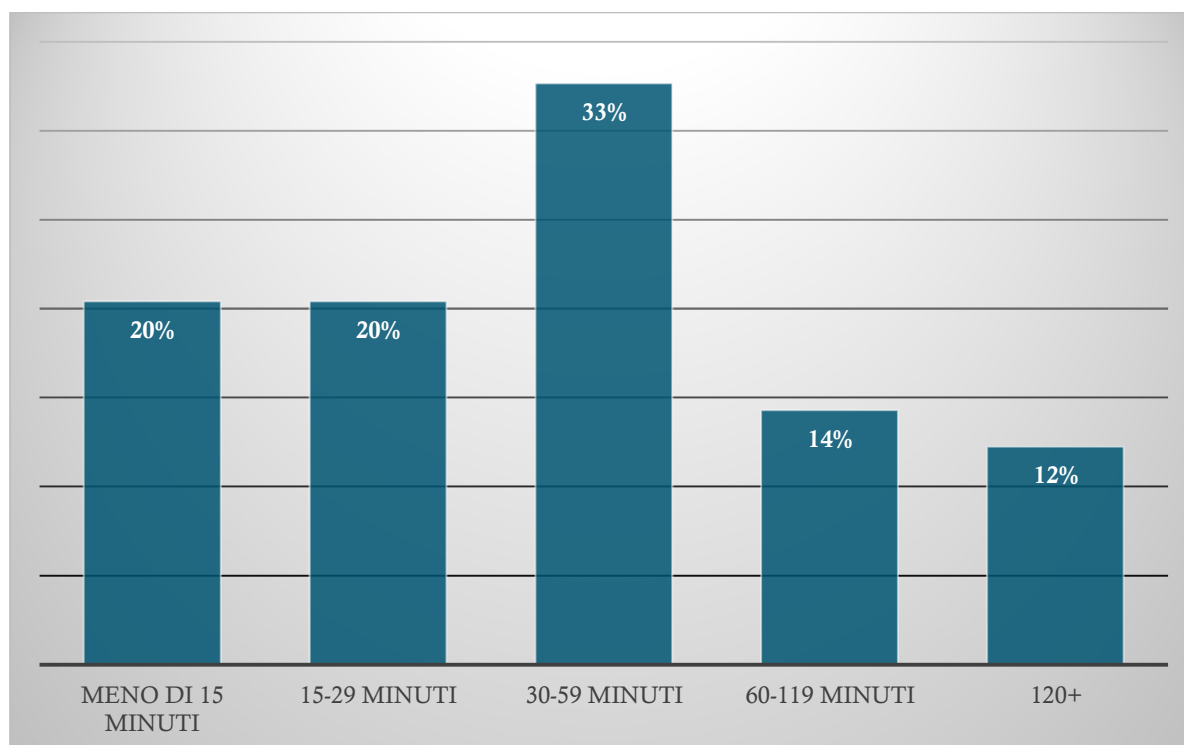
Uscita	N	%
Prima delle 17:00	12	23%
17:00-17:30	4	8%
17:30-18:00	9	17%
18:00-18:30	3	6%
18:30-19:00	7	13%
19:00-19:30	4	8%
19:30-20:00	4	8%
20:00-20:30	0	0%
20:30-21:00	1	2%
dopo le 21:00	1	2%
ND	7	13%
Totale	52	

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

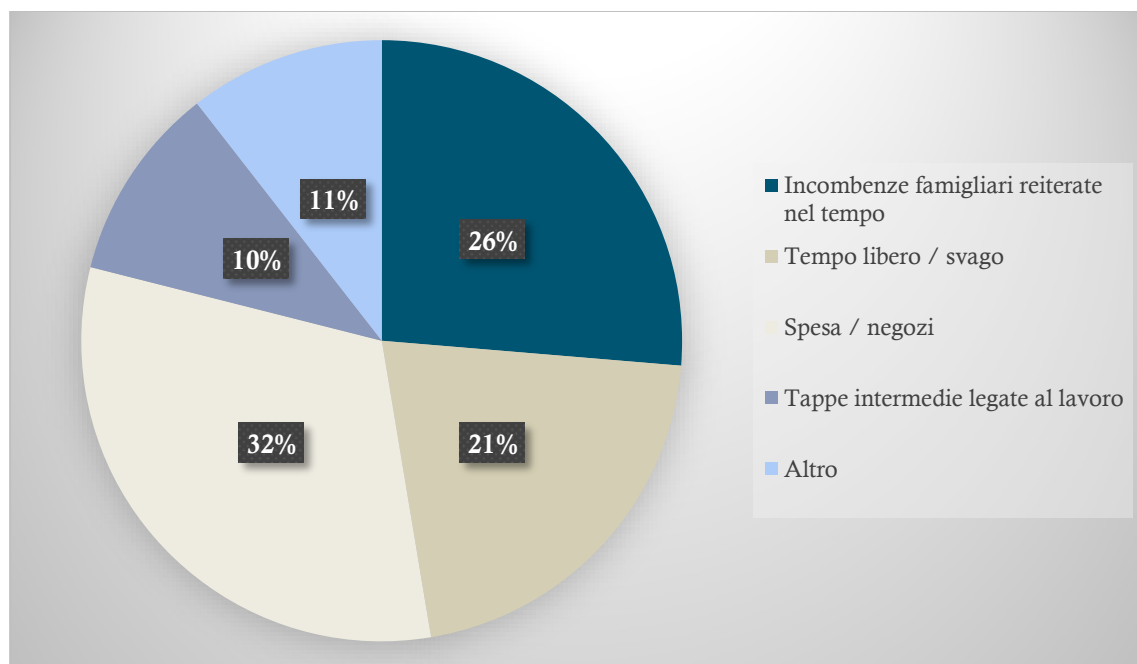
Distanza percorsa per ogni tratta



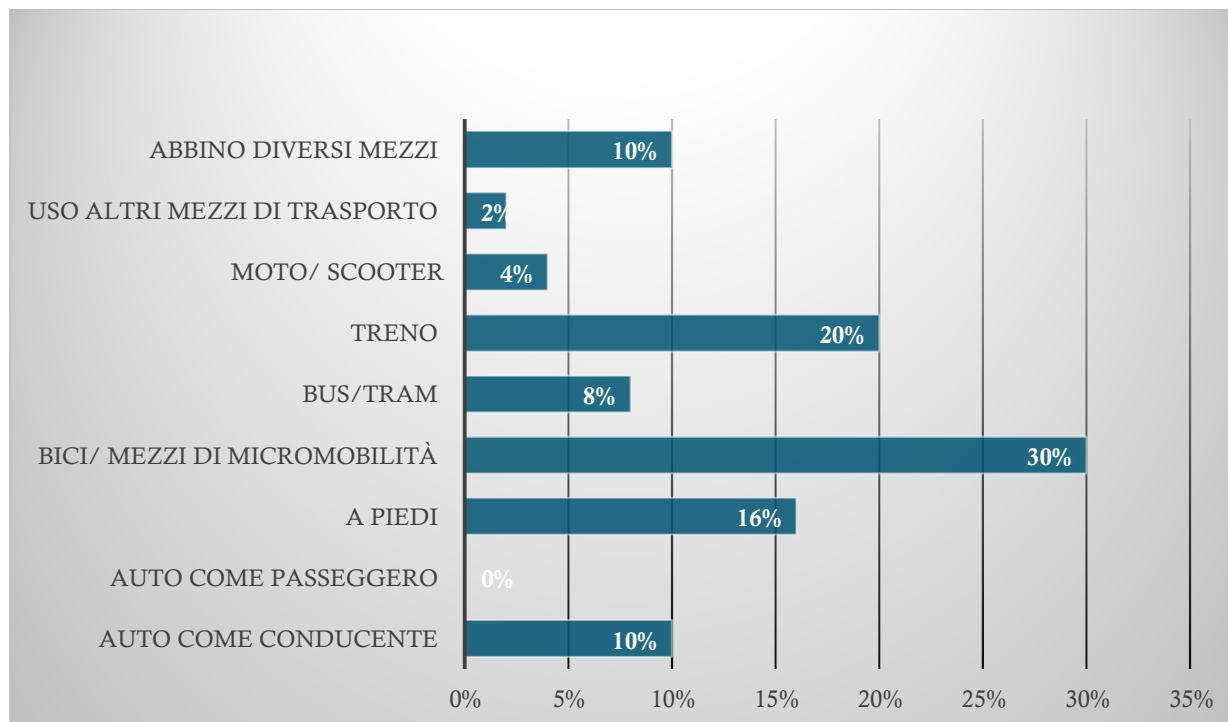
Durata dello spostamento



Tappe intermedie durante lo spostamento: n. 28 sì, n. 21 no.

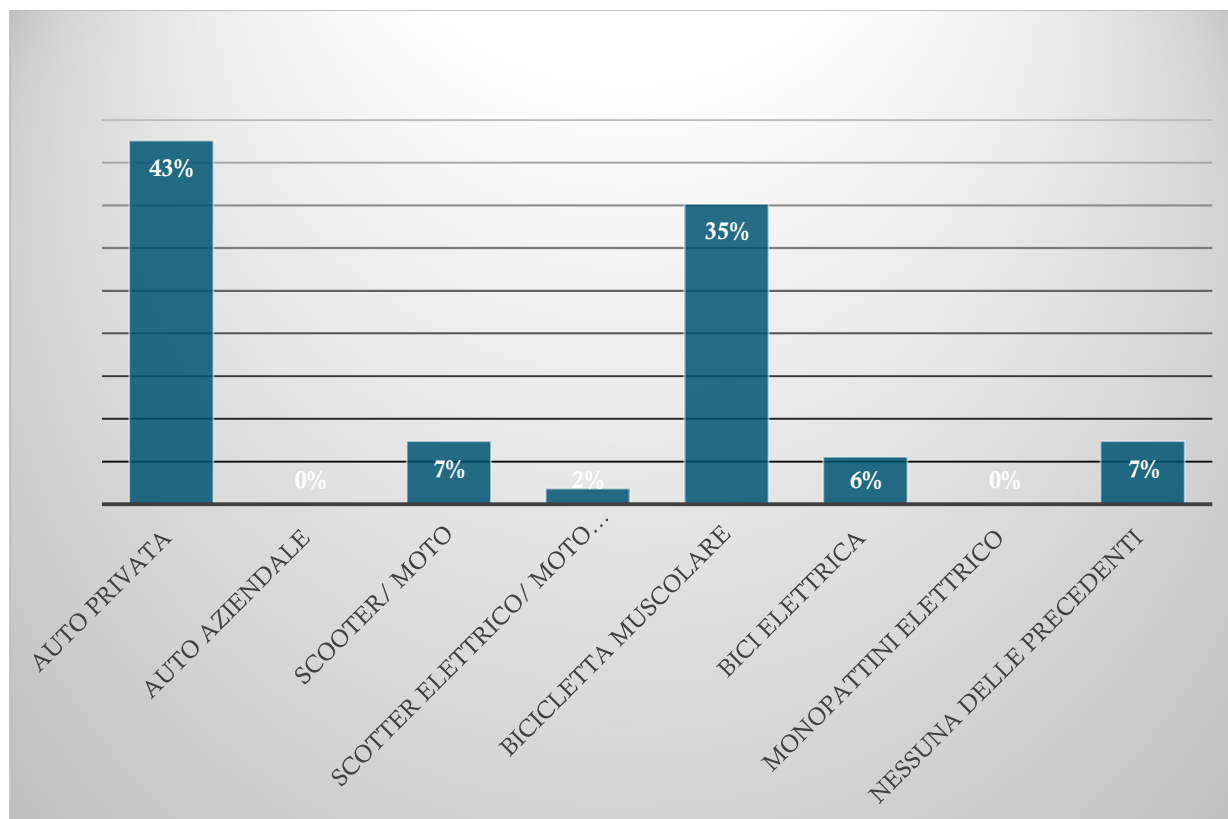


Ripartizione modale

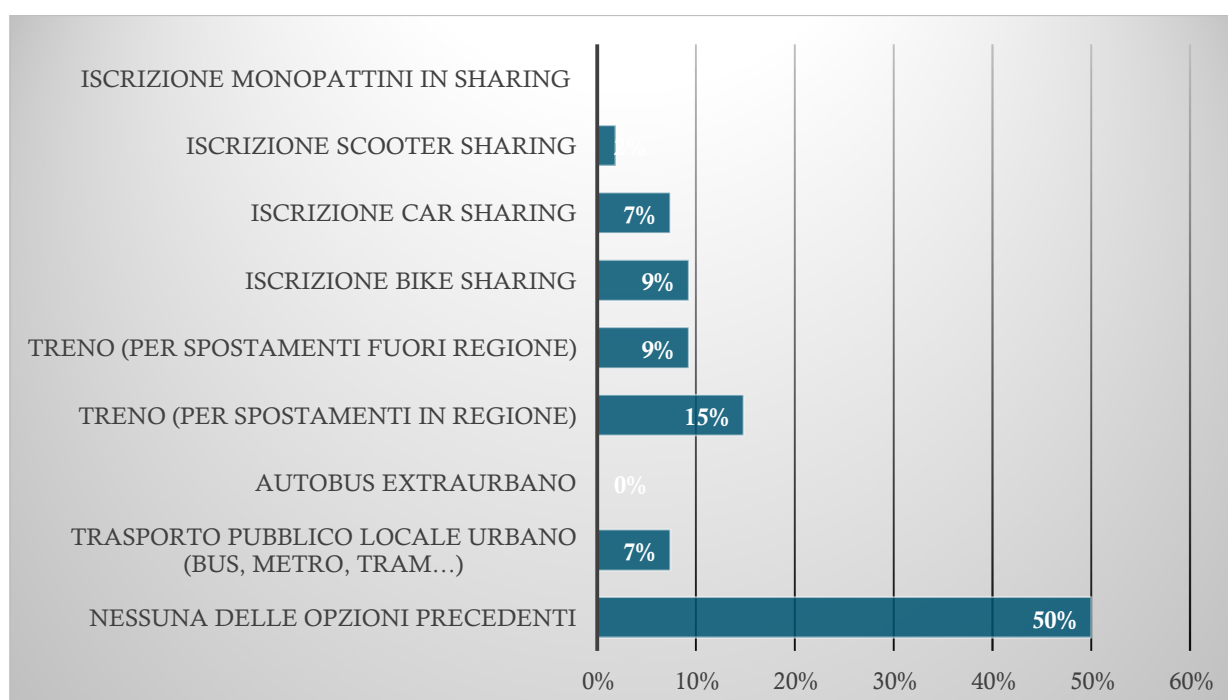


Mezzi e servizi di trasporto

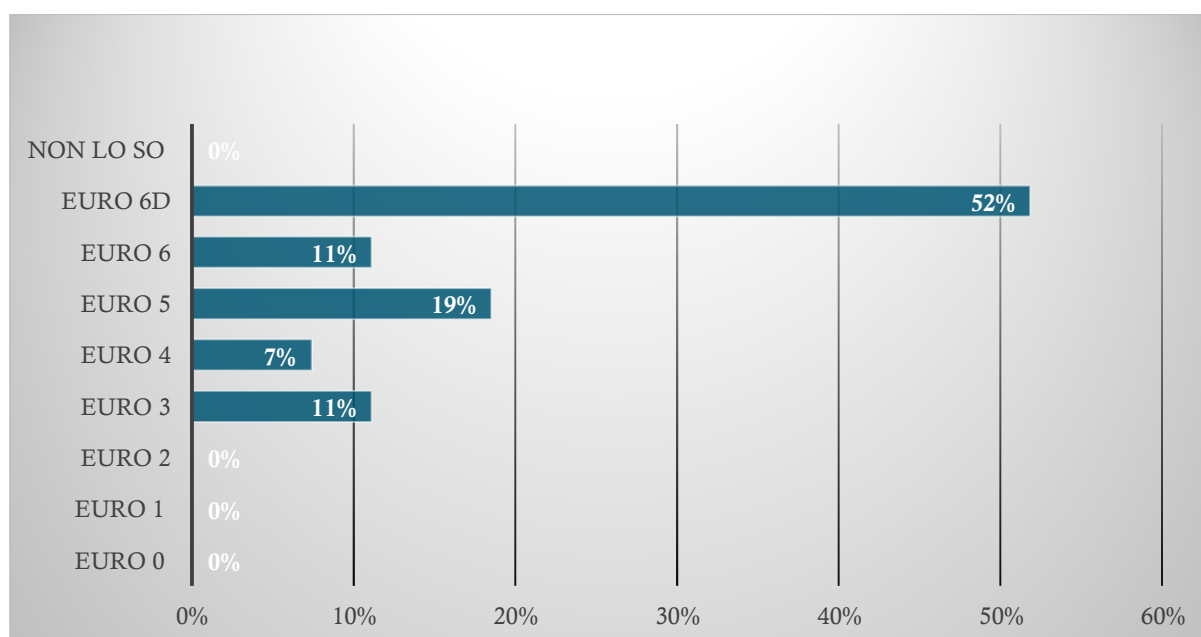
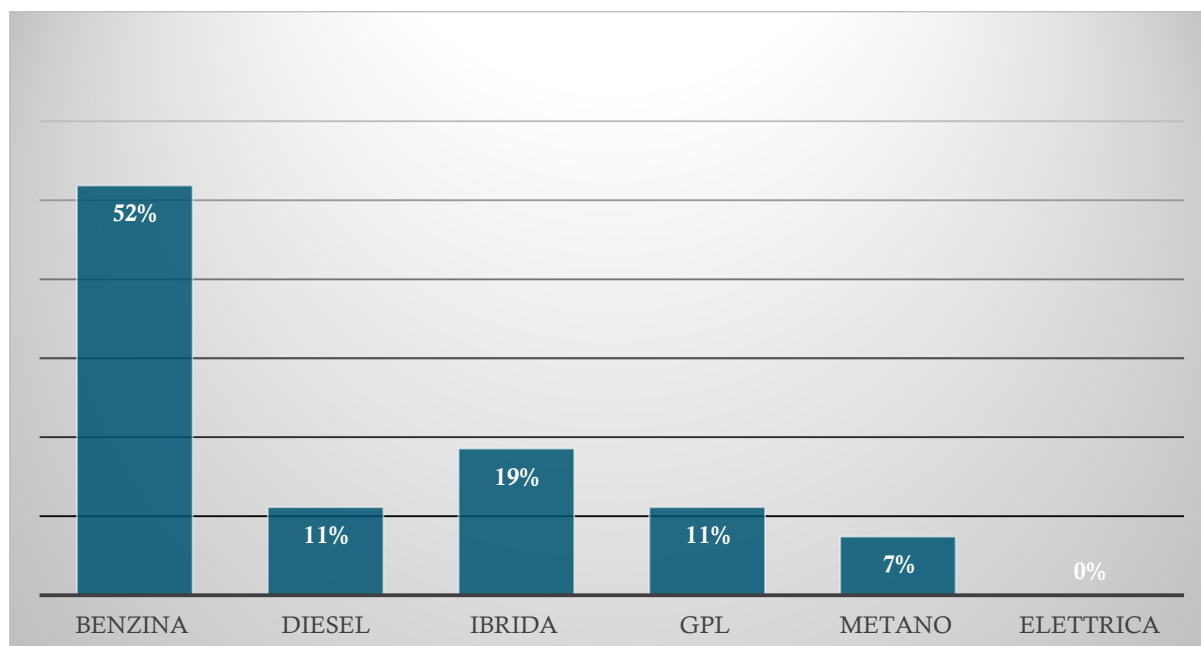
Disponibilità di mezzi di proprietà



Titolarità di abbonamenti ai servizi di trasporto



Alimentazione e classe delle auto di proprietà



Disponibilità al cambiamento

In questa parte dell'indagine è stato chiesto di dichiarare la disponibilità a utilizzare vari tipi di mezzi di trasporto, motivando la risposta, sia positiva che negativa.

Per maggiore comodità di consultazione, questi dati vengono riportati in forma di tabella.

Saresti disposto/a ad effettuare lo spostamento casa-lavoro (o una parte) con i trasporti pubblici (treni, autobus urbani ed extraurbani, tram, metropolitana, ecc.) per recarti al lavoro?	
Sì, utilizzo abitualmente il trasporto pubblico per recarmi a lavoro	15
Sì, a condizione di avere un'incentivazione economica (es: incentivo all'acquisto dell'abbonamento)	9
Sì, a condizione di avere maggior flessibilità organizzativa	1
Sì, a condizione di avere un'incentivazione alla multimodalità (unico tragitto compiuto con più mezzi diversi)	3
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona dove abito	1
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona della sede	0
No, perché non ci sono corse agli orari nei quali mi reco in sede	2
No, dovrei effettuare troppi cambi per recarmi in sede	0
No, ci metterei troppo tempo a recarmi in sede	4
No, a causa di impossibilità organizzative (familiari, lavorative ecc.)	2
No, i mezzi sono troppo scomodi	2
No, a causa di impedimenti dovuti a condizioni di salute	0
No, uso altri mezzi di trasporto sostenibili	6

Saresti disposto/a a effettuare lo spostamento casa-lavoro (o una parte) con la bicicletta di tua proprietà?	
Sì, utilizzo abitualmente la mia bicicletta per recarmi a lavoro	10
Sì, a condizione di avere un'incentivazione economica (sconto all'acquisto, premio chilometrico, convenzioni manutenzione, assicurazione ecc.)	3
Sì, a condizione di avere maggior flessibilità organizzativa	1
Sì, a condizione di avere un'incentivazione alla multimodalità (unico tragitto compiuto con più mezzi diversi)	0
Sì, a condizione di partecipare a corsi di utilizzo sicuro del mezzo	2
Sì, se fossero presenti docce e/o armadietti nella sede di lavoro	5
Sì, se fossero presenti stalli sicuri in cui tenere il mezzo	2
No, a causa delle distanze eccessive	11
No, a causa di impossibilità organizzative (familiari, lavorative ecc.)	2
No, sarebbe troppo poco confortevole (condizioni climatiche avverse, impossibilità di trasportare oggetti pesanti o ingombranti ecc.)	1
No, a causa del senso di pericolo	3
No, a causa di impedimenti dovuti a condizioni di salute	2
No, uso altri mezzi di trasporto sostenibili	4

Saresti disposto/a ad effettuare lo spostamento casa-lavoro (o una parte) con la bicicletta di tua proprietà?	
Sì, utilizzo abitualmente la mia bicicletta per recarmi a lavoro	10

Sì, a condizione di avere un'incentivazione economica (sconto all'acquisto, premio chilometrico, convenzioni manutenzione, assicurazione ecc.)	3
Sì, a condizione di avere maggior flessibilità organizzativa	1
Sì, a condizione di avere un'incentivazione alla multimodalità (unico tragitto compiuto con più mezzi diversi)	0
Sì, a condizione di partecipare a corsi di utilizzo sicuro del mezzo	2
Sì, se fossero presenti docce e/o armadietti nella sede di lavoro	5
Sì, se fossero presenti stalli sicuri in cui tenere il mezzo	2
No, a causa delle distanze eccessive	11
No, a causa di impossibilità organizzative (familiari, lavorative ecc.)	2
No, sarebbe troppo poco confortevole (condizioni climatiche avverse, impossibilità di trasportare oggetti pesanti o ingombranti ecc.)	1
No, a causa del senso di pericolo	3
No, a causa di impedimenti dovuti a condizioni di salute	2
No, uso altri mezzi di trasporto sostenibili	4

Saresti disposto/a ad effettuare lo spostamento casa-lavoro (o una parte) facendo car pooling come conducente o passeggero?	
Sì, faccio abitualmente car pooling per recarmi a lavoro	0
Sì, a condizione di essere il conducente	0
Sì, a condizione di essere un passeggero	2
Sì, a condizione di avere maggiore flessibilità organizzativa	0
Sì, a condizione di avere un'incentivazione alla multimodalità (unico tragitto compiuto con più mezzi diversi)	0
Sì, a condizione di avere facilitazione dei contatti con colleghi che compiono tratte simili (ad esempio tramite un'applicazione per smartphone)	4
Sì, a patto che non incida sul mio orario di ingresso e uscita di oltre mezz'ora	1
No, a causa di impossibilità organizzative (familiari, lavorative ecc.)	7
No, sarebbe troppo poco confortevole (include anche l'essere legati ad orari e abitudini altrui)	12
No, sarebbe troppo poco confortevole (include anche l'essere legati ad orari e abitudini altrui)	2
No, uso altri mezzi di trasporto sostenibili	15
No, a causa di impedimenti dovuti a condizioni di salute	3

Saresti disposto/a ad effettuare lo spostamento casa-lavoro (o una parte) utilizzando il car sharing?	
Sì, utilizzo abitualmente il servizio di car sharing per recarmi a lavoro	0

Sì, a condizione di avere un'incentivazione economica (convenzione all'utilizzo del servizio, assicurazione ecc.)	3
Sì, a condizione di avere maggiore flessibilità organizzativa	1
Sì, a condizione di avere un'incentivazione alla multimodalità (unico tragitto compiuto con più mezzi diversi)	3
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona dove abito	7
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona della sede	3
No, a causa di impossibilità organizzative (familiari, lavorative ecc.)	3
No, non mi sento a mio agio a guidare un mezzo che non sia di mia proprietà	5
No, non ho la patente o non sono in grado di guidare il mezzo	2
No, a causa di impedimenti dovuti a condizioni di salute	1
No, uso altri mezzi di trasporto sostenibili	18

Saresti disposto/a ad effettuare lo spostamento casa-lavoro (o una parte) utilizzando il bike sharing?	
Sì, utilizzo abitualmente il servizio di bike sharing per recarmi a lavoro	3
Sì, a condizione di avere un'incentivazione economica (convenzione all'utilizzo del servizio, assicurazione ecc.)	6
Sì, a condizione di avere maggiore flessibilità organizzativa	2
Sì, a condizione di avere un'incentivazione alla multimodalità (unico tragitto compiuto con più mezzi diversi)	1
Sì, a condizione di poter partecipare a corsi di utilizzo sicuro del mezzo	0
Sì, se fossero presenti docce e/o armadietti nella sede di lavoro	1
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona dove abito	4
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona della sede	1
No, a causa delle distanze eccessive	7
No, a causa di impossibilità organizzative (familiari, lavorative ecc.)	1
No, sarebbe troppo poco confortevole (condizioni climatiche avverse, impossibilità di trasportare oggetti pesanti o ingombranti ecc.)	2
No, a causa di impedimenti dovuti a condizioni di salute	1
No, a causa del senso di pericolo	2
No, uso altri mezzi di trasporto sostenibili	13

Saresti disposto/a a effettuare lo spostamento casa-lavoro (o una parte) utilizzando i monopattini in sharing?	
Sì, utilizzo abitualmente i monopattini in sharing per recarmi a lavoro	1
Sì, a condizione di avere un'incentivazione economica (convenzione all'utilizzo del servizio, assicurazione ecc.)	1

Sì, a condizione di avere maggiore flessibilità organizzativa	1
Sì, a condizione di avere un'incentivazione alla multimodalità (unico tragitto compiuto con più mezzi diversi)	1
Sì, a condizione di poter partecipare a corsi di utilizzo sicuro del mezzo	1
Sì, se fossero presenti docce e/o armadietti nella sede di lavoro	0
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona dove abito	1
No, per mancanza di copertura del servizio nella zona della sede	0
No, a causa delle distanze eccessive	8
No, a causa di impossibilità organizzative (familiari, lavorative ecc.)	4
No, sarebbe troppo poco confortevole (condizioni climatiche avverse, impossibilità di trasportare oggetti pesanti o ingombranti ecc.)	3
No, a causa del senso di pericolo	6
No, a causa di impedimenti dovuti a condizioni di salute	1
No, uso altri mezzi di trasporto sostenibili	16

Emissioni inquinanti e climalteranti

Km totali percorsi	23.952
emissioni (kg)	
CO2	3.745,507
Nox	2,78064
PM10	0,58383

Parte progettuale – Descrizione delle misure di mobilità sostenibile

- A. *Formazione e sensibilizzazione.* La Scuola proseguirà nel corso del 2026, a cura del Mobility Manager e del Gruppo di supporto, la diffusione di contenuti, obiettivi e valori del presente Piano, per favorirne un'efficace applicazione.
- B. *Convenzione TPL.* Si approfondirà la possibilità di attivare una convenzione con Autolinee Toscane, analogamente a quanto già in essere a favore del personale dipendente per la rete urbana di Pisa ed extraurbana con origine e/o destinazione Pisa.
- C. *Promozione dell'uso della bicicletta.* Si valuterà la possibilità di destinare spazi interni alle sedi per il deposito di biciclette, riservati al personale della Scuola, e/o la fattibilità del potenziamento di servizi biciclette in sharing, soprattutto in prossimità di palazzo Vegni.
- D. *Convenzione per agevolazioni sui treni regionali.* Verrà esplorata la possibilità di stipulare con la Direzione regionale di Trenitalia una convenzione per il riconoscimento di riduzioni del prezzo dei biglietti e degli abbonamenti dei treni regionali.

Queste misure si aggiungono a quelle già in essere, ad esempio, previsione di sussidi per il personale tecnico amministrativo per una serie di fattispecie: spese per utilizzo di mezzi pubblici – con esclusione di coloro che fruiscono di convenzioni già attivate dalla Scuola - e per utilizzo/acquisto di mezzi di mobilità dolce e green (biciclette e monopattini).

Le misure previste rientrano negli assi d'intervento previsti dalle Linee Guida ministeriali:

Asse 1	Disincentivazione dell'uso dell'autoveicolo privato
Asse 2	Promozione del ricorso al trasporto pubblico
Asse 3	Promozione del ricorso alla mobilità ciclabile e altre forme di micromobilità
Asse 4	Riduzione della domanda di mobilità
Asse 5	Misure ulteriori

	Misura	Ass e	Costo previsto	Note
A	Formazione e sensibilizzazione	5	€ 1.000,00	
B	Convenzione TPL e sussidi (provvidenze)	2	€ 2.000,00	
C	Promozione uso bicicletta	3		
D	Convenzione per agevolazioni sui treni regionali	2	€ 2.000,00	

Descrizione dei benefici conseguibili con l'implementazione delle misure

- **Per la Scuola**, un'efficace applicazione del PSCL potrà rappresentare un elemento di maggiore efficienza e produttività, di miglioramento dell'accessibilità anche a favore degli allievi, di rafforzamento della reputazione interna ed esterna e delle relazioni con gli Enti Locali.
- **Per i componenti della comunità della Scuola**, le misure di Piano rappresentano un'opportunità per ottimizzare i tempi e i costi di spostamento, oltre ad incrementare il benessere e il bilanciamento tra vita lavorativa e personale.
- **Per la collettività**, le misure di piano concorreranno a mitigare i classici impatti della mobilità nei contesti urbani. In particolare, si attendono benefici su qualità dell'aria e congestione del traffico.
- **Target diminuzione emissioni 2026: 2%**

Programma di monitoraggio

Il programma di monitoraggio e di valutazione permette di:

- rivedere le misure, introducendo eventuali azioni correttive, al fine di conseguire gli obiettivi in modo più efficace;
- fornire le prove a sostegno dell'efficacia del Piano;
- continuare il percorso partecipativo con i dipendenti e con altri stakeholder interni o esterni.

Il monitoraggio ha cadenza annuale in concomitanza dell'aggiornamento previsto dalla normativa vigente. Il monitoraggio viene realizzato attraverso un sistema di indicatori di risultato. Il monitoraggio potrà prevedere il coinvolgimento di tutte le componenti della comunità della Scuola, attraverso momenti di formazione e condivisione, nonché con la somministrazione di questionari ogni volta che questo si renda necessario.

Indicatori per il monitoraggio:

Indicatore	Unità di misura
Riduzione delle percorrenze effettuate ricorrendo all'auto privata, determinata da smart working, spostamenti in bicicletta, a piedi o con il tpl.	<i>Km</i>
Riduzione delle percorrenze effettuate ricorrendo all'auto privata, determinata dalla fruizione di un servizio di sharing mobility o di car pooling.	<i>Km</i>
Riduzione delle emissioni dovuta alla diminuzione delle percorrenze con autovettura a motore termico a seguito delle misure implementate.	Δ Kg/anno CO_2
Percorrenze con le autovetture condivise durante un noleggio.	<i>Km</i>
Incremento dipendenti che utilizzano il tpl.	Δ n. Utenti
Incremento dipendenti che utilizzano la bicicletta.	Δ n. Utenti
Incremento dipendenti che utilizzano mezzi di micromobilità elettrica.	Δ n. Utenti
Età media parco mezzi aziendali e personali dei dipendenti.	Anni/ Classe emissiva euro
Quota di giorni in smart working.	Giornate lavorative

Il presente Piano Spostamenti Casa Lavoro è stato redatto nel mese di dicembre 2025.

Mobility Manager Aziendale

Enrico Periti

Gruppo di supporto

Gesualdo Daniele Maria Altamore

Benedetta Biondi

Marialetizia Cardelli

Elisa Guidi

Urszula Justyna Kowalska-Pratelli

Carla Mottola

Serena Pezzini

Pasqualantonio Pingue

Consulenza

Rolando Cervi – LEN Soc. Coop - Parma