

L'EFFICIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

L'IMPORTANTE CONTRIBUTO DEI MOBILITY MANAGER PER LA GESTIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

Il Decreto Rilancio ha imposto nuovi adempimenti a tutte le Aziende italiane, anche in termini di organizzazione della mobilità dei lavoratori. È stata infatti abbassata da 300 a 100 dipendenti la soglia per l'obbligo di nomina del Mobility Manager aziendale, variazione che richiede quindi anche alle Aziende che ricadono in questa fascia di redigere e aggiornare annualmente il Piano Spostamenti Casa-Lavoro. Il Decreto Rilancio, in realtà, non fa che evidenziare l'importanza che in "era Covid" assume la figura del Mobility Manager nell'ambito della pianificazione dei trasporti e della mobilità, figura che

trae origine da un provvedimento datato 1998 e rimasto purtroppo in larga parte inapplicato. Oggi, con le esigenze legate al distanziamento fisico interpersonale dovuto al contenimento della pandemia da Covid-19, occorre inquadrare la figura del Mobility Manager in modo nuovo. Sono infatti cambiate le "condizioni al contorno", non solo in merito alla mobilità in itinere (come ad esempio vediamo accadere per via di un uso più "condizionato" del trasporto pubblico) ma anche in merito alla stessa necessità di effettuare gli spostamenti, molti dei quali - si è visto - possono essere eliminati grazie allo smart working. In diverse città, la circolazione urbana può quindi mutare sostanzialmente rispetto alla situazione "pre-Covid" e, se mal governata, può portare a fenomeni di congestione anche più gravosi rispetto a prima. Viceversa, se ben gestita, può migliorare in modo significativo, aumentando la vivibilità delle stesse città.

I DIVERSI TIPI DI MOBILITY MANAGER

La figura del Mobility Manager è stata introdotta con il Decreto Interministeriale "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27/03/1998 e si applica ad ogni Organizzazione (sia essa una Azienda o un Ente pubblico) con più di 300 dipendenti per "unità locale" o, complessivamente, con oltre 800 dipendenti. Il Decreto prevede che le Organizzazioni interessate debbano individuare un Responsabile della mobilità del Personale, definito, per l'appunto, Mobility Manager. Come





2. (photo credit: www.assolombardaservizi.it)

detto, tale figura è prevista anche per gli Enti pubblici; tuttavia è usuale individuarla in tutti i casi con l'espressione "Mobility Manager aziendale".

Gli obiettivi del Decreto del 1998 riguardavano la riduzione del traffico veicolare individuale privato nella fase di itinere e delle sue nocive conseguenze di natura ambientale: inquinamento

atmosferico, consumo di energia ed emissioni di gas serra. Con tali obiettivi, da allora, ogni Mobility Manager aziendale opera per ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro dei lavoratori, cercando di ridurre il numero complessivo di spostamenti individuali con auto privata a favore di soluzioni di trasporto a minor impatto (ad esempio favorendo il trasporto pubblico, la mobilità ciclopedonale, il car pooling tra colleghi, ecc.). Le analisi condotte sulle abitudini di mobilità dei dipendenti e le azioni incentivanti individuate per ottenere gli scopi prefissati costituiscono il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL).

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/12/2000 ha poi definito la figura del Mobility Manager di Area, avente funzione di supporto e di coordinamento dei Mobility Manager aziendali e istituita presso le Direzioni della Mobilità dei Comuni più grandi (e, in alcuni casi, anche su base provinciale). Il Mobility Manager di Area ha il compito di mantenere i collegamenti con gli Enti Locali e gli operatori del trasporto pubblico, di coordinare i Mobility Manager aziendali della sua area di riferimento (promuovendo iniziative comuni) e di monitorare gli effetti delle misure adottate.

Esiste poi anche la figura del Mobility Manager scolastico, sulla quale non mi soffermo nell'ambito di questo focus, ma la cui funzione è a questo punto facilmente immaginabile in base a quanto già descritto.

Decreto-Legge 19 Maggio 2020, n° 34 ("Decreto Rilancio"), art. 229, "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" (comma 4)

Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le Imprese e le Pubbliche Amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del Decreto Legislativo 30 Marzo 2001, n° 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una città metropolitana, in un Capoluogo di Provincia ovvero in un comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 Dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un Mobility Manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Il Mobility Manager promuove, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le Pubbliche Amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo. Con uno o più Decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente comma.

Le Amministrazioni Pubbliche provvedono all'attuazione del presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



L'IMPORTANZA DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT PER RENDERE PIÙ EFFICIENTE IL SISTEMA DEI TRASPORTI

Le azioni dei Mobility Manager aziendali, per quanto possano essere studiate e calibrate in modo accurato, risultano spesso di maggiore o minore efficacia in relazione alla qualità del lavoro svolto dal Mobility Manager di Area di riferimento. Per la buona riuscita di queste azioni è infatti necessario che le Amministrazioni coinvolte dedichino a tali iniziative volontà, competenza e risorse. Ed è superfluo osservare come, nel corso del 2020, l'importanza di tutto questo sia aumentata in modo dirimpente. Con le esigenze legate alla riduzione del rischio di contagio dal Coronavirus SARS-CoV2 (responsabile della patologia ormai tristemente conosciuta come Covid-19) è infatti emersa in modo deciso la necessità di gestire il sistema dei trasporti e della mobilità in modo più efficiente, per garantire spazi adeguati di distanziamento tra le persone. Questa situazione, mai verificata in precedenza, ha richiesto in modo pressante ai responsabili del sistema dei trasporti e della mobilità di lavorare insieme mettendo a fattor comune le competenze di ciascuno, per far sì che domanda ed offerta di mobilità fossero compatibili con le nuove esigenze.

Dal punto di vista dell'offerta, è stato necessario ad esempio ridurre in una prima fase la capacità di trasporto del trasporto pubblico locale (a parità di numero di corse) e, contemporaneamente, prevedere maggior spazio su strada per le persone che si spostano a piedi o in bicicletta (ampliando o liberando i marciapiedi, o implementando nuove piste ciclabili, anche temporanee). E qui, i protagonisti sono stati (e lo sono tuttora) i Tecnici delle Amministrazioni Comunali, gli Urbanisti e i Responsabili della programmazione e della gestione delle infrastrutture.

Dal punto di vista della domanda, invece, i protagonisti non possono che essere i Mobility Manager, sia quelli aziendali che quelli d'area. Sono infatti loro che, utilizzando tutte le frecce

a disposizione del loro arco (dalle iniziative bike-to-work alle convenzioni con gli operatori del trasporto pubblico, dalla flessibilità sugli orari di lavoro alle politiche di smart working, ecc.), hanno il compito di "modellare" le esigenze di mobilità dei lavoratori in modo non solo da ridurre gli impatti, ma anche da renderle coerenti con la mutata configurazione dell'offerta. Compito decisamente non facile e per nulla banale. Alcuni risultati sono già visibili nelle nostre città, come ad esempio le nuove piste ciclabili o l'ampliamento degli spazi urbani ad uso delle persone per favorire la mobilità e lo stationamento all'aperto.

CONCLUSIONI

I Mobility Manager cambiano quindi pelle rispetto al passato. Quelli aziendali, lavorando con i loro referenti di Area, diventano una sorta di "alleati" delle Amministrazioni pubbliche, oggi alle prese con la duplice esigenza di facilitare gli spostamenti delle persone e di ridurre il rischio di contagio intervenendo sul loro distanziamento fisico. Senza dimenticare la necessità, nel frattempo divenuta ancora più urgente, di ridurre l'accumulo in atmosfera di sostanze inquinanti e di gas-serra.

È quindi importante che le Amministrazioni, le Aziende e le figure professionali conoscano bene le condizioni di questo mutato contesto, per poter garantire in ogni momento l'efficienza del sistema dei trasporti urbani.

Ma sarà fondamentale, soprattutto nei prossimi mesi, seguire - ed anzi guidare - l'evoluzione delle città e delle abitudini delle persone, in modo da arrivare alla fine dell'emergenza Covid-19 beneficiando di quanto nel frattempo saremo riusciti a guadagnare in termini di efficienza del sistema complessivo della mobilità. Con l'obiettivo di mantenerlo in modo duraturo. ■

(1) Ingegnere, Mobility Manager ed esperto in mobilità sostenibile e sicurezza stradale di NIER Ingegneria

PAVIMENTAZIONI E MANTI

Prodotti speciali e tecnologie innovative per la realizzazione ed il ripristino di pavimentazioni e massetti in calcestruzzo.