

I MOBILITY MANAGER E I PIANI SPOSTAMENTO CASA-LAVORO

**DALL'EMERGENZA PANDEMICA A QUELLA CLIMATICA:
UN APPROCCIO PIÙ ESTESO PER UNA SFIDA PIÙ GRANDE**

Negli ultimi tempi, si è parlato molto del rinnovato interesse sulla figura del Mobility Manager e sul più generale tema della mobilità casa-lavoro, aspetto che si è poi inevitabilmente intrecciato con i cambiamenti organizzativi derivanti dall'emergenza pandemica.

Si rischia però di fare molta confusione se non si hanno chiare l'evoluzione della Normativa di riferimento e le profonde trasformazioni del contesto sociale e lavorativo nel frattempo intervenute. È quindi necessario fare chiarezza sul tema, ripercorrendo quanto avvenuto negli anni precedenti e comprendendo l'approccio che occorre tenere da qui in avanti.

DAL 1998 AL 2020: LA "PRIMA FASE"

La prima volta che nell'ordinamento normativo italiano si è fatto cenno alla questione dell'ottimizzazione degli spostamenti in itinere è stato nel 1998, attraverso un Decreto che ha introdotto la figura del responsabile della mobilità aziendale. Tale provvedimento, che introduceva anche il nuovo strumento del Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), è stato poi integrato nell'anno 2000 da un ulteriore atto, che ha introdotto la figura del Mobility Manager di Area, fondamentale figura di raccordo dei Mobility Manager aziendali da istituire a cura dei Comuni.

Purtroppo, lo scarso interesse dimostrato da molte Aziende e l'assenza di controlli e sanzioni ha fatto sì che l'adempimento alla Norma sia stato molto spesso trascurato, al punto che in diversi casi ci si è mossi solo per sanare delle non conformità rilevate a carico delle Aziende rispetto ai requisiti dello standard ISO 14001, relativo alla tutela ambientale.

Per inciso, per quanto nelle linee guida circolanti all'epoca fosse compreso anche il telelavoro tra le misure da adottare per ridurre le emissioni di CO₂, tale iniziativa (che oggi individuiamo con l'espressione smart working) non è stata mai sostanzialmente

adottata dalle Aziende, o quantomeno non certo per motivi ambientali. Tuttavia, alcune Aziende e pubbliche amministrazioni virtuose hanno comunque dato seguito a quanto previsto dalla Normativa e con buoni risultati, realizzando e aggiornando periodicamente il PSCL e inserendo l'intero processo all'interno del sistema di gestione aziendale, secondo il classico approccio del miglioramento continuo.

2020: L'EMERGENZA PANDEMICA

Nei primi mesi dell'anno 2020, con l'esplosione dell'emergenza pandemica, il contesto è mutato radicalmente. Innanzitutto, il Covid-19 ha frenato fortemente e inevitabilmente lo sviluppo delle varie forme di mobilità condivisa, non solo con riferimento al trasporto pubblico locale, ma anche con riferimento all'uso di navette aziendali o car pooling tra colleghi.



1. (photo credit: Michelangelo Buonarroti da Pexels)

Al contempo, l'emergenza ha portato alla rapida implementazione del lavoro a distanza (lo smart working, nelle sue varie declinazioni) per una moltitudine di persone. Nonostante la marcata diffidenza intorno a tale novità organizzativa, si è poi visto che questa modalità di lavoro è assolutamente praticabile, al punto da restare poi applicata, seppur in forma ibrida, anche dopo il superamento dell'emergenza sanitaria.

Oltre a questo, si è iniziato a percepire come la collaborazione tra Mobility Manager aziendali e Mobility Manager di area potesse diventare un elemento ancora più importante nel contesto normativo in questione, e come i Mobility Manager aziendali potessero effettivamente partecipare in modo (più) attivo alla pianificazione urbana, proprio a supporto dei loro referenti di area.

IL RILANCIO DEI MOBILITY MANAGER

Tra le misure del cosiddetto Decreto Rilancio, emanato per rispondere tempestivamente all'emergenza Covid, era stato inserito anche l'abbassamento della soglia per la nomina del Mobility Manager - e la predisposizione dei PSCL - da 300 a 100 dipendenti per singolo luogo di lavoro.

Questo provvedimento, preso sulla scia dei provvedimenti normativi intrapresi per far fronte all'emergenza pandemica, sarebbe stato poi implementato con un apposito e successivo Decreto attuativo, ma già in quel periodo (primavera 2020), in piena emergenza Covid, si iniziava a comprendere come la collaborazione con i Comuni - per il tramite dei Mobility Manager di area - sarebbe diventata sempre più importante.

Giusto per fare un esempio: con la pandemia era oggettivamente impossibile incentivare forme di mobilità condivisa (trasporto pubblico, navette, car pooling, ecc.), con il risultato che molte persone si (ri)orientavano verso la mobilità individuale, in primis automobilistica. Per evitare il congestionamento stradale conseguente a tale situazione diventava quindi importante, ad esempio, implementare velocemente nuove piste ciclabili, in modo da ridurre lo spazio urbano necessario a soddisfare la grande domanda di mobilità individuale. E questo impattava in modo diretto sia sulla mobilità urbana generale che sugli spostamenti casa-lavoro, chiamando in causa direttamente i Mobility Manager aziendali.

LA NUOVA NORMATIVA

Nel corso dell'anno 2021 sono stati emanati i Decreti attuativi del "nuovo corso" e le nuove linee guida. Con molte cose buone e qualche lacuna.

Tra gli elementi positivi dei provvedimenti in questione evidenzio lo stanziamento di fondi ai Comuni più virtuosi, il potenziamento del ruolo del Mobility Manager di area e l'inquadramento chiaro del rapporto tra questa figura e quella del Mobility Manager aziendale.

Tra le lacune, a mio parere, è rilevante la persistente assenza di regole su controlli e sanzioni, che continua a rendere il provvedimento molto simile ad un atto di buona volontà per le Aziende (a meno che queste non abbiano il proprio sistema di gestione certificato per la tutela ambientale, e siano quindi maggiormente "sotto osservazione" con riferimento all'adempimento in questione).



E, in merito alle linee guida associate al Decreto attuativo, evidenzio inoltre come queste, pur benvenute (a distanza di 20 anni dalle precedenti), risentono a mio parere di un approccio in parte superato. Non solo, infatti, in esse non appare messo in particolare rilievo l'aggravamento dell'effetto serra, ma non sembrano neanche prese nella giusta considerazione le innovazioni organizzative (smart working) e tecnologiche (elettrificazione della mobilità) nel frattempo intervenute su larga scala. In particolare, trovo riduttivo l'approccio impostato nell'unica direzione del perseguimento del cambiamento di abitudini verso forme di mobilità diverse dall'uso individuale dell'auto, che è certamente uno strumento funzionale allo scopo, ma non più l'unico.

Oggi, e sempre più in futuro, il problema della riduzione delle emissioni deve essere affrontato anche lavorando sull'elettrificazione degli spostamenti (anche individuali!) e sulla riduzione degli stessi (tramite lo smart working).

IL RAPPORTO TRA AZIENDE E COMUNI: COSA ASPETTARSI DA QUI IN AVANTI?

Molte delle Aziende sono al momento ancora nella fase di "prima implementazione" del piano, per cui non possono fare altro che scattare una "istantanea" della mobilità attuale in itinere. Con questo avviano comunque una importante operazione di raccolta dati, realizzando nella sostanza una propria "matrice Origine/Destinazione" per gli spostamenti in itinere, che poi viene inviata al Mobility Manager di area. Quest'ultimo riceve però normalmente dalle tante Aziende numerose matrici "non aggregate", e quindi relativamente poco utili. Sarebbe ben diverso, per dare efficacia all'intero processo, se i Mobility Manager di Area si muovessero in modo proattivo, proponendo ad esempio alle Aziende la compilazione di una piattaforma unica e predisposta ad hoc.

Sarà importante quindi per ogni Azienda capire come il Comune di riferimento gestisca la questione e, di conseguenza definire l'approccio da tenere. In presenza di iniziative da parte del Comune o della eventuale Città Metropolitana, la raccolta dei dati è più facilitata e le azioni sono più "guidate"; in caso contrario sarà importante per le Aziende farsi proattive e aggregarsi. Sarà più faticoso, ma potranno farsi registe delle iniziative in prima persona, con evidenti benefici dal punto di vista dell'immagine aziendale.

UN CONSIGLIO PER I MOBILITY MANAGER

L'approccio, in ogni caso, va in qualche modo rinnovato rispetto al passato.

Innanzitutto, non ha senso indagare più di tanto tramite il questionario ai dipendenti sulle motivazioni della scelta modale di ognuno (per esempio insistendo sul tema "perché usi l'auto?"), che derivano soprattutto da elementi al contorno di natura "individuale", come l'organizzazione familiare e le incombenze quotidiane. Elementi che, inevitabilmente, condizionano la quotidianità di ciascuno anche sovrastando la sua attitudine alla difesa dell'ambiente (peraltro non scontata). Di conseguenza, per un Mobility Manager non ha senso insistere solo sulla ricerca del cambiamento "modale", cioè sulla diminuzione dell'uso individuale dell'auto per gli spostamenti in itinere.

Peraltro, non sarebbe comunque possibile apprezzare nel tempo variazioni significative dello shift modale una volta raggiunto un livello ottimale, dipendente dall'offerta di trasporto presente in una data zona e dai vincoli individuali. Ci sarà cioè sempre una quota di persone che, per aspetti territoriali (per esempio spostamenti tra zone periferiche), organizzativi (per esempio lavoro organizzato su turni) o personali (per esempio per la necessità di fare accompagnamento di familiari) non potrà che continuare a fare i propri spostamenti in auto.

Ma non va confuso il fine con il mezzo. Il fine, il vero scopo che occorre prefissarci sia a livello globale che a livello individuale, è l'azzeramento veloce e totale delle emissioni di CO₂. Lo shift modale non è lo scopo, ma uno dei mezzi. Occorre sfruttare



anche le altre frecce al nostro arco, favorendo sia lo smart working (che elimina del tutto parte degli spostamenti) che l'uso di mezzi elettrici, implementando le infrastrutture di ricarica presso i luoghi di lavoro e accelerando il percorso già tracciato tanto a livello normativo (da parte dell'Unione Europea) quanto a livello di proposte sul mercato (da parte dei costruttori). Senza dimenticare, lo ribadiamo, l'importanza di impostare e mantenere una forte collaborazione con il proprio Comune per mezzo del Mobility Manager di Area.

La sfida è impegnativa, ma d'altra parte l'emergenza climatica che dobbiamo affrontare è seria ed urgente. Gli strumenti li abbiamo: è il momento di applicarli con convinzione. ■

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

⁽²⁾ *Ingegnere Civile di NIER Ingegneria*