

IL MOBILITY MANAGEMENT

L. BERTUCCIO, E. CAFARELLI

Euromobility – Associazione Mobility Manager

Dei 24 capoluoghi di provincia con un numero di abitanti superiore a 150.000 unità non tutti hanno fornito l'aggiornamento dei dati², pertanto ad integrazione sono stati utilizzati i dati presenti sulla pubblicazione "Il Mobility Management in Italia" a cura di Euromobility (2003) e sul III° Rapporto APAT (2006).

L'osservazione condotta ha evidenziato che 22 città hanno intrapreso l'attività di mobility management, mentre i Comuni di Cagliari e di Taranto sono risultati non avere più tale figura, nonostante le indicazioni del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998, che ha introdotto in Italia il mobility management.

Nel corso del 2007 è stato confermato l'incremento, riscontrato dalle precedenti rilevazioni, di nomine di mobility manager in aree localizzate nel sud Italia. Ciò in diretta conseguenza della volontà di voler intraprendere ed attuare politiche rivolte alla mobilità sostenibile e il mobility management.

Inoltre, permane l'inattività di alcune aree e la difficoltà di alcune città ad implementare la disciplina in quanto manca un ufficio referente (tra queste è riscontrabile il Comune di Livorno, che non ha mai avuto una nomina ufficiale di un responsabile della mobilità di area e che attualmente ha sospeso l'attività) o essendo la nomina solo formale avendo intrapreso iniziative in materia.

Alla classica struttura dell'ufficio d'area di tipo comunale, alcune città hanno preferito istituire degli uffici a livello provinciale. Tuttavia nel corso del 2007 è stato possibile notare che Venezia, dopo aver adottato un livello provinciale gestendo sia l'area del comune capoluogo, sia quella dei comuni appartenenti alla provincia, ha cambiato la propria struttura organizzativa uniformandosi a quella adottata da Milano e Bologna, in cui il mobility management si è strutturato in due uffici: uno a livello comunale e uno a livello provinciale, coordinando i comuni posti a cintura dei capoluoghi di provincia.

Anche Torino ha istituito un ufficio d'area provinciale, denominato "Mobility Manager di Area di zona di Piano" (DGP 12 dicembre 2006 n. 1512-491852), il cui compito è quello di promuovere e coordinare i mobility manager di area e aziendali dei comuni dell'area metropolitana torinese, individuati e definiti a rischio di inquinamento atmosferico dalla Regione Piemonte con DGR 11 novembre 2002 n. 14-7623.

Infine, nelle aree del Comune di Milano, Parma e Roma l'organizzazione e gestione dell'ufficio del mobility manager d'area risulta ancora affidata ad agenzie esterne: AMA per Milano, Infomobility per Parma e ATAC per Roma.

Per quanto riguarda le attività svolte dagli uffici d'area si evidenzia la predominanza della predisposizione e realizzazione di Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) rispetto a quelli Casa – Scuola (PSCS) o per Poli di particolare attrazione. Ciò è imputabile alla tipologia di utenza su cui si agisce attraverso i Piani, risultando la gestione degli spostamenti sistematici casa-lavoro molto più stabile all'interno delle aziende, rispetto a quella dei poli scolastici o dei luoghi di particolare attrazione, come fiere, ospedali o centri commerciali.

L'osservazione ha mostrato che dei 22 Comuni che hanno istituito l'Ufficio del mobility manager d'area:

² L'aggiornamento dei dati è stato realizzato coinvolgendo direttamente i mobility manager d'area attraverso:

- la richiesta diretta di conferma/rettifica al 2007 dei dati pubblicati nell'edizione 2006 del Rapporto;
- la somministrazione, a quelle aree di nuova nomina o che in precedenza non avevano fornito i dati, del questionario utilizzato per raccogliere le informazioni utili alla stesura del III° Rapporto APAT "Qualità dell'Ambiente Urbano".

- 15 hanno predisposto e/o realizzato PSCL, 3 non lo hanno fatto³ e tale dato non è disponibile per 4 città⁴ (Tab. 2);
- 5 hanno predisposto e/o realizzato PSCS (Tab. 3), 13 non lo hanno fatto⁵ e tale dato non è disponibile per 4 città⁶;
- 5 hanno predisposto e/o realizzato PS per Poli (Tab. 4), 13 non lo hanno fatto⁷ e tale dato non è disponibile per 4 città⁸.

Pertanto per raggiungere le diverse tipologie di cittadini e studenti, gli uffici d'area spesso si dotano anche di programmi di comunicazione e/o realizzano iniziative volte a formare, informare e sensibilizzare l'utenza sulle tematiche legate alla mobilità sostenibile e sull'offerta di modalità di spostamento eco-compatibili disponibili sul territorio.

Inoltre, promuovono incentivi per l'incremento dell'utilizzo di mezzi ecologici e lavorano per creare alternative ai mezzi privati non eco-compatibili per la realizzazione di attività di svago dei cittadini. Particolare attenzione viene riservata agli studenti. Alla vera e propria predisposizione di Piani Spostamenti Casa – Scuola, per la popolazione studentesca si preferisce predisporre progetti di educazione ambientale sulle tematiche legate alla mobilità sostenibile, il mobility management e la sicurezza stradale, che attraverso attività didattiche, rispondenti ai diversi target di età, permettono ai bambini e ai ragazzi di apprendere comportamenti virtuosi nei confronti dell'ambiente.

Infine, la realtà di Prato risulta di particolare interesse in quanto esempio di applicazione del mobility management in un'area industriale che al suo interno conta circa 320 aziende di piccola e media dimensione. La creazione dell'ufficio di mobility manager di area industriale per il 1° Macrolotto, in relazione al programma di sviluppo sostenibile finanziato dalla Regione Toscana, ha lo scopo di sperimentare le possibilità di ridurre l'inquinamento da traffico automobilistico indotto da un'intera area industriale.

³ Comuni di Trieste, Bari e Messina.

⁴ Comuni di Modena, Prato, Livorno e Reggio Calabria

⁵ Comuni di Brescia, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Parma, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania.

⁶ Comuni di Modena, Prato, Livorno e Reggio Calabria

⁷ Comuni di Milano, Brescia, Verona, Trieste, Genova, Parma, Firenze, Napoli, Foggia, Bari, Palermo, Messina, Catania.

⁸ Comuni di Modena, Prato, Livorno e Reggio Calabria

Tabella 1: Gli uffici del mobility manager (MM) d'area delle 24 città

Città	Anno istituzione MM d'Area	Anno nomina MM d'Area	Funzione svolta dal MM d'Area	N. e tipologia aziende individuate aventi i criteri indicati nel DM 27/03/1998	N. e tipologia aziende che hanno nominato il MM
Torino**	1999	2005	Nd	nd	41 (di cui 8 pubbliche e 33 private)
Milano	2001	Non è stata attribuita alcuna nomina formale	MM d'Area	150 (di cui 13 pubbliche, 132 private e 5 miste)	106 (di cui 20 pubbliche, 80 private e 6 miste)
Brescia	2002	2002	MM d'Area e MM d'Azienda	20 (di cui 6 pubbliche, 11 private e 3 miste)	14 (di cui 4 pubbliche, 7 private e 3 miste)
Verona	nd	nd	MM d'Area e MM d'Azienda	30 (di cui 7 pubbliche, 17 private e 6 miste)	19 (di cui 3 pubbliche, 11 private e 5 miste)
Venezia⁹	2002	2005	MM d'Area e MM d'Azienda	70	37 (di cui 5 pubbliche, 25 private e 7 miste)
Padova	2001	2001	MM d'Area	30 (di cui 11 pubbliche, 18 private e 1 mista)	14 (di cui 6 pubbliche e 8 private)
Trieste	2004	2004	MM d'Area e MM d'Azienda	15 (di cui 6 pubbliche, 6 private e 3 miste)	9 (di cui 4 pubbliche, 3 private e 2 miste)
Genova**	1999	1999	MM d'Area e MM d'Azienda	33 (di cui 16 pubbliche, 13 private e 4 miste)	25 (di cui 12 pubbliche, 12 private e 1 mista)
Parma	2003	2004	MM d'Area e MM d'Azienda	25 (di cui 10 pubbliche, 12 private e 3 miste)	25 (di cui 10 pubbliche, 12 private e 3 miste)
Modena*	1999	nd	nd	nd	9 (di cui 5 pubbliche e 4 private)
Bologna	2000	2007	MM d'Area e MM d'Azienda	42	36
Firenze	1999	2001	MM d'Area e MM d'Azienda	57 (di cui 24 pubbliche e 33 private)	27 (di cui 16 pubbliche e 11 private)
Prato	Nel Comune di Prato è stato creato un ufficio del mobility manager d'Area industriale, affidato alla cooperativa consortile CONSER, che senza scopo di lucro si occupa di promuovere ed erogare servizi centralizzati di area industriale a vantaggio dei soci e delle aziende operanti nel 1° Macrolotto di Prato.				
Livorno**	L'attività risulta sospesa non essendo stata ancora formalizzata la nomina a mobility manager d'Area del referente in materia.				
Roma	1999	2003	MM d'Area	187 (di cui 85 pubbliche, 62 private e 40 miste)	187 (di cui 85 pubbliche, 62 private e 40 miste)
Napoli	2002	2005	MM d'Area e MM d'Azienda	71	15 (di cui 9 pubbliche, 2 private e 4 miste)
Foggia	2000	2006	MM d'Area e MM d'Azienda	6 (di cui 2 pubbliche e 4 private)	6 (di cui 2 pubbliche e 4 private)
Bari	2005	2005	MM d'Area	53 (di cui 4 pubbliche, 47 private e 2 miste)	7 (di cui 1 pubbliche e 6 private)
Reggio Calabria	nd	nd	MM d'Area e MM d'Azienda	nd	nd
Palermo**	2000	2000	MM d'Area	55 (di cui 35 pubbliche e 20 private)	23 (di cui 15 pubbliche e 8 private)
Messina	2006	2006	MM d'Area e MM d'Azienda	9 (di cui 9 pubbliche)	1 (di cui 1 pubblica)
Catania	2005	2007	MM d'Area	1 (di cui 14 pubbliche e 2 private)	4 (di cui 2 pubbliche e 2 private)

* Dati 2003 — ** Dati 2005 - Fonte: Euromobility

⁹ Il dato fa riferimento all'Ufficio del Mobility Manager d'Area provinciale in quanto quello a livello comunale è stato formalmente istituito ad aprile 2007 e non è ancora iniziato formalmente delle attività. Tuttavia 36 dei 37 mobility manager d'Azienda nominati appartengono a realtà aziendali interne all'area comunale.

Tabella 2: Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL) nelle 24 città

	PSCL	N. Piani redatti	N. Piani attuati	Risorse utilizzate	N. di Piani finanziati con risorse pubbliche	Tipologia di risorse pubbliche utilizzate	Interventi prevalentemente adottati nei Piani	Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani
Torino*	si	10	0	pubbliche	2	Fondi statali	- promozione della bicicletta; - promozione del car pooling; - promozione del TPL	nd
Milano	si	17	9	miste	5	fondi comunali, provinciali e statali	- promozione della bicicletta - promozione del car pooling; - promozione del TPL	sufficiente
Brescia	si	10	9	miste	6	fondi regionali	- promozione della bicicletta; - promozione del car pooling; - incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale - promozione TPL- promozione uso razionale auto con assicurazione al km	buono
Verona	si	11	11 per stralci	nd	nd	nd	nd	nd
Venezia¹⁰	si	11	7 per stralci	miste	7 parzialmente	fondi comunali, provinciali e statali	- promozione del TPL; - incentivazione carburanti alternativi a basso impatto ambientale; - promozione e sperimentazione del car sharing con veicoli a basso impatto per gli spostamenti di servizio e casa-lavoro dei dipendenti a tariffe agevolate	buono
Padova	si	11	2	pubbliche	1	fondi comunali	- promozione del TPL; - incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale - realizzazione percorsi ciclabili	molto buono
Trieste	no	-	-	-	-	-	-	-
Genova**	si	9	6	miste	6	fondi statali	- promozione del TPL; - interventi sulla sosta;- modifiche dell'organizzazione interna all'azienda	buono

* Dati 2003 - ** Dati 2005 - Fonte: Euromobility

¹⁰ Il dato fa riferimento all'Ufficio del Mobility Manager d'Area provinciale

segue

segue: Tabella 2: Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL) nelle 24 città

	PSCL	N. Piani redatti	N. Piani attuati	Risorse utilizzate	N. di Piani finanziati con risorse pubbliche	Tipologia di risorse pubbliche utilizzate	Interventi prevalentemente adottati nei Piani	Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani
Parma	si	59	25	pubbliche, private e miste	59	fondi statali/locali	<ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di parcheggi coperti con colonnine di ricarica per biciclette - agevolazioni all'acquisto di abbonamenti al tpl - convenzioni con riparatori bici - leasing di flotte a metano - riserva sosta ad auto in car pooling - campagne di sensibilizzazione 	molto buono
Modena	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Bologna	si	18	11	miste	11	fondi comunali, regionali, statali	<ul style="list-style-type: none"> - promozione della bicicletta; - promozione del car pooling; - promozione del TPL; - introduzione trasporto aziendale; - interventi sulla sosta; - incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale 	buono
Firenze	si	11	11 per stralci	miste	11	Fondi comunali, provinciali, regionali e statali	<ul style="list-style-type: none"> - promozione della bicicletta, - promozione del TPL, - incentivazione utilizzo mezzi elettrici 	buono
Prato	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Livorno	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Roma	si	25	17	miste	17	fondi comunali e statali	<ul style="list-style-type: none"> - promozione del car pooling, - introduzione trasporto aziendale, - incentivazione utilizzo mezzi elettrici 	buono
Napoli	si	5	3	pubbliche	3	fondi comunali e statali	<ul style="list-style-type: none"> - promozione del car pooling, - promozione del TPL, - incentivazione di carburanti alternativi a basso impatto ambientale, - incentivazione mezzi elettrici 	buono

Fonte: Euromobility

segue

segue: Tabella 2: Piani Spostamento Casa-Lavoro (PSCL) nelle 24 città

	PSCL	N. Piani redatti	N. Piani attuati	Risorse utilizzate	N. di Piani finanziati con risorse pubbliche	Tipologia di risorse pubbliche utilizzate	Interventi prevalentemente adottati nei Piani	Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani
Foggia	si	-	-	pubbliche	-	fondi comunali e statali	- promozione della bicicletta, - promozione del tpl, - incentivazione di carburanti alternativi	troppo presto
Bari	no	-	-	-	-	-	-	-
Reggio Calabria	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Palermo**	si	2	0	nd	nd	nd	- promozione del car pooling; - promozione del TPL.	scarso
Messina	no	-	-	-	-	-	-	-
Catania	si	2	1 per stralci	miste	1	fondi statali	- introduzione trasporto aziendale	troppo presto

** Dati 2005 - Fonte: Euromobility

Tabella 3: Piani Spostamento Casa-Scuola (PSCS) nelle 24 città

	PSCS	N. Piani redatti	N. Piani attuati	Risorse utilizzate	N. di Piani finanziati con risorse pubbliche	Tipologia di risorse pubbliche utilizzate	Interventi prevalentemente adottati nei Piani	Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani
Torino*	si	5	0	pubbliche	5	fondi comunali e statali	nd	nd
Milano	si	1	0	pubbliche	1	fondi comunali e statali	nd	monitoraggio non ancora effettuato
Padova	si	2	1	pubbliche	1	fondi comunali e provinciali	- Organizzazione trasporto scolastico e desincronizzazione orari scolastici	molto buono
Roma	si	3	0					
Napoli	no	-	-	-	-	-	-	-
Foggia	si	3	3	pubbliche	3	fondi regionali	- promozione della bicicletta, creazione di percorsi preferenziali	sufficiente

* Dati 2003 - Fonte: Euromobility

Tabella 4: Piani Spostamento (PS) per Poli di particolare attrazione nelle 24 città

	PS per Poli	N. Piani redatti	N. Piani attuati	Risorse utilizzate	N. di Piani finanziati con risorse pubbliche	Tipologia di risorse pubbliche utilizzate	Interventi prevalentemente adottati nei Piani	Giudizio sui risultati ottenuti dai Piani
Torino*	si	3	0	private	0	-	- promozione della bicicletta; - promozione del TPL	nd
Venezia¹¹	si	1	0	miste	1	fondi statali e fondi provinciali	- interventi sulla sosta	troppo presto per esprimere un giudizio
Padova	si	3	2	pubbliche	2	fondi regionali	- promozione del TPL; - creazione di una nuova linea TPL	buono
Bologna	si	1	-	-	-	-	-	-
Roma	si	3	3	miste		fondi comunali e statali	- promozione del TPL; - introduzione di navette aziendali	buono
Foggia*	si	3	3	pubbliche	3	fondi regionali	- promozione della bicicletta, creazione di percorsi preferenziali	sufficiente

* Dati 2003 - Fonte Euromobility

¹¹ Il dato fa riferimento all'Ufficio del Mobility Manager d'Area provinciale

