



Mobility management scolastico

Obiettivi, tecniche e strumenti

Ing. Andrea Pasotto – Roma Servizi per la mobilità

20 settembre 2018

mobilità

ROMA





ORARIO DI PUNTA

OGGI





Qualcosa sta cambiando

MOBILITÀ SOSTENIBILE

modalità di spostamento
(e in generale un sistema di mobilità urbana)
in grado di diminuire gli impatti ambientali sociali ed
economici generati dai veicoli privati





Le parole chiave per lo sviluppo della mobilità sostenibile



creare un ambiente sano per i cittadini con forme di mobilità a misura d'uomo



Congestione

creare una città economicamente sostenibile e accessibile che mantenga un basso tasso di inquinamento atmosferico e acustico



Sicurezza e protezione

garantire un ambiente urbano sicuro, protetto, la relativa mobilità con la riduzione della incidentalità



Pianificazione strategica

raggiungere obiettivi politici, garantendo nel contempo che le esigenze di mobilità della società e dei suoi cittadini siano soddisfatte evitando il degrado delle aree urbane e consumo di territorio



ridurre le emissioni legate ai cambiamenti climatici da trasporto urbano per contribuire al raggiungimento degli obiettivi climatici locali, nazionali e globali (come sfida globale supplementare e da considerare nelle politiche di mobilità urbana ed extra urbana)



CREIAMO PA



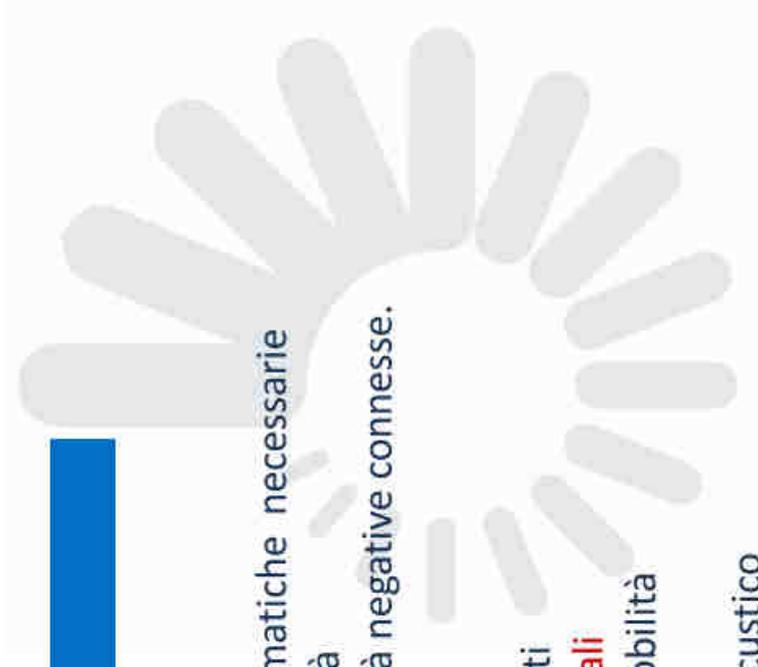
Le azioni della mobilità sostenibile



La **mobilità sostenibile** comprende azioni, strumenti e tematiche necessarie per conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre esternalità negative connesse.

In pratica si tratta di provvedimenti **principalmente NON infrastrutturali** che permettono di garantire la mobilità riducendone gli effetti negativi :

- inquinamento atmosferico e acustico
- congestione stradale
- incidentalità
- degrado delle aree urbane e consumo di territorio



Le azioni della mobilità sostenibile

Obiettivi Strategici

- Affermare il ruolo di guida dell'Amministrazione nelle politiche di mobilità sostenibile

Obiettivi Generali

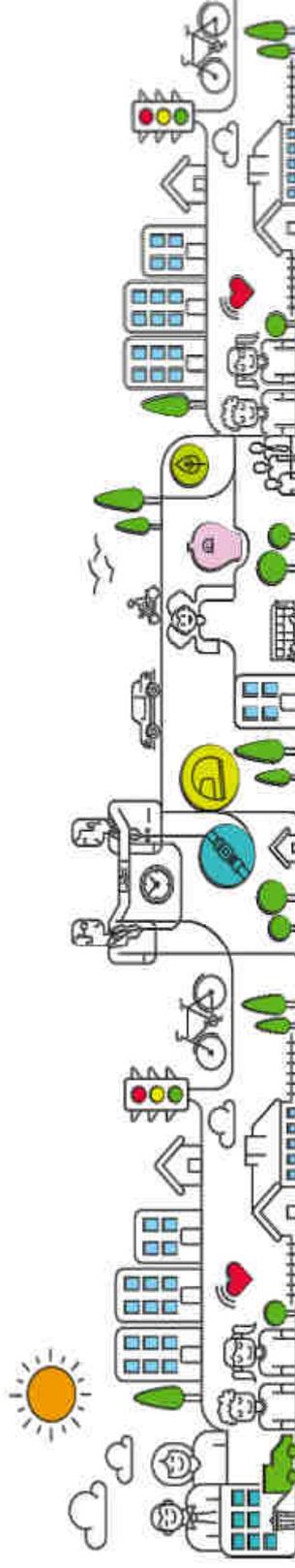
- Diffondere la cultura della mobilità sostenibile

Obiettivi Specifici

- Incoraggiare forme di trasporto alternative all'auto privata
- Incentivare la mobilità ciclistica e pedonale
- Ridurre il traffico veicolare e migliorare il sistema dei parcheggi
- Promuovere iniziative integrate di gestione della mobilità
- Programmare e incentivare i servizi di trasporto pubblico
- Migliorare la qualità dell'aria (*Riduzione CO₂*)



CREIAMO PA





L'impatto sui modelli di sviluppo della nuova domanda di mobilità sistemática



GESTIONE DEL CAMBIAMENTO

- Dilatazione del ciclo di sostituzione dell'auto privata
- Riduzione all'utilizzo dell'auto propria per spostamenti medio/piccoli
- Minore interesse delle nuove generazioni (18-29 anni) all'auto di proprietà
- Spostamento dell'interesse del cittadino verso la cultura dell'utilizzo più che del possesso



La Sharing Mobility

Ciò che va sotto il nome di **Sharing mobility** è un fenomeno socio-economico che investe tanto l'offerta di trasporto quanto la **domanda di mobilità**.

Dal lato dell'offerta questo fenomeno consiste nell'affermazione e la diffusione di un numero esteso e variegato di servizi di trasporto che utilizzano le tecnologie digitali per:

- facilitare la condivisione di veicoli e tragitti;
- realizzare servizi flessibili, scalabili ed originali;
- abilitare l'interattività tra utenti/operatori e/o la collaborazione tra pari;
- massimizzare l'uso di risorse latenti.

offerta

domanda

Dal lato della domanda, la **Sharing mobility** consiste in una generale trasformazione del comportamento degli individui che tendono progressivamente a privilegiare l'accesso temporaneo ai servizi di mobilità piuttosto che utilizzare il proprio mezzo di trasporto, e su questa base, aderire a nuovi stili di vita che prediligono l'efficienza, la sostenibilità e la condivisione.



CREIAMO PA



Le caratteristiche della sharing mobility

condivisione di un servizio di mobilità

1

Ne discende che un servizio di mobilità si può condividere tra più utenti in due modi:

- **contemporaneamente**, quando si è per esempio all'interno di un vagone della metropolitana ma anche quando si fa parte di un equipaggio che si è formato con BlaBlacar;
- **in successione**, come accade quando si preleva un'automobile di un qualunque servizio di carsharing, ma anche salendo su un taxi e su un'auto di Uber.

uso delle piattaforme digitali

2

L'esistenza di una piattaforma fisica, digitale ma anche solo organizzativa è uno dei fattori determinanti che contraddistinguono le iniziative riconducibili all'economia collaborativa. Nella Sharing mobility la tecnologia è un supporto indispensabile: siti internet, App per dispositivi mobili sono necessari per abilitare il modello di servizio collaborativo e renderlo utile, scalabile, originale.

Le piattaforme digitali permettono poi di creare relazioni e scambi oltre i confini fisici, in modo più veloce e efficace, abbattendo i costi di transazione.



CREIAMO PA



L'evoluzione dei servizi di mobilità condivisa

I modelli originari	Prima evoluzione	Web 1.0	Web 2.0	Prospettive
Autostop Trasporti collettivi casa lavoro	Corsie preferenziali per auto con più di tre passeggeri	Car pooling Van pooling	Ride Sharing (Bla Bla Car) E-Hail (chiamata telematica) Ride sourcing	Driveless car condivisa
Taxi	Radio taxi	Servizi a domanda		
Autonoleggio	Autonoleggio one way	Car sharing station based Car sharing di nicchia	Car sharing free floating Car sharing peer to peer	Driveless bus o minibus
TPL	TPL a chiamata	TPL a chiamata e paline intelligenti	Servizi a domanda Microtransit	



CREIAMO PA

Entrata in vigore il 2/2/2016: "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali«. Prevede una serie di disposizioni che riguardano il settore scolastico. Successivamente il Ministro dell'istruzione, adotterà specifiche linee guida per favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, della figura del mobility manager scolastico.

Il mobility manager scolastico è scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente.



Compiti del mobility manager scolastico sono:

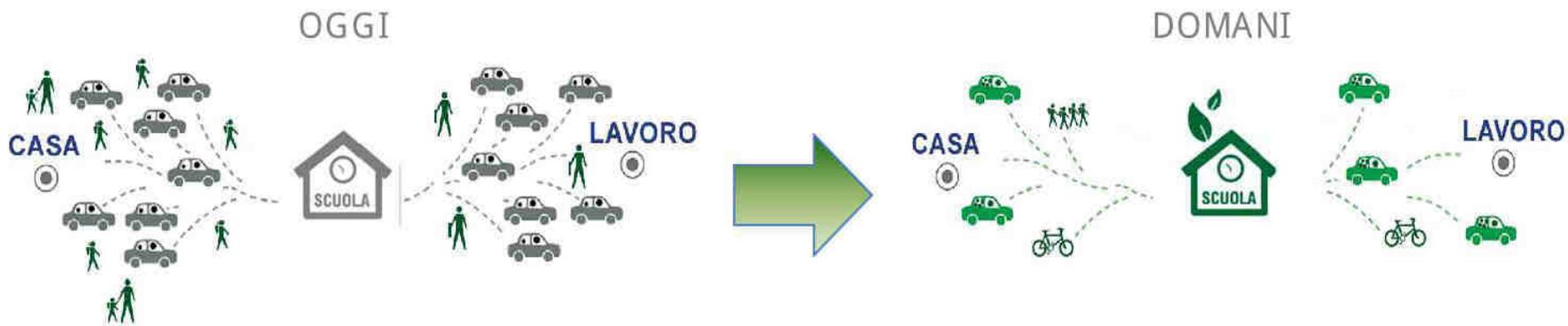
- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;
- mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi;
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.



Le linee guida sono altresì finalizzate ad assicurare:

- l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
 - la riduzione dei consumi energetici;
 - l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
 - la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile privata e il contenimento del traffico.
- 

OTTIMIZZARE GLI SPOSTAMENTI CASA-SCUOLA E SCUOLA - LAVORO



LA SCUOLA DIVENTA UN POLO DI AGGREGAZIONE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE.

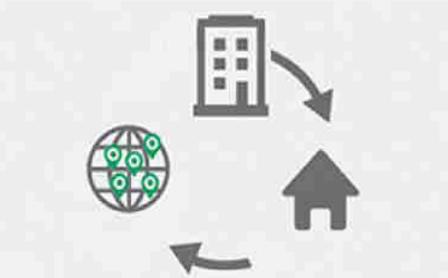
OCCORRE MOTIVARE I GENITORI, GLI STUDENTI E IL PERSONALE SCOLASTICO, ALLA MOBILITÀ DOLCE E ALL'AGGREGAZIONE NEGLI SPOSTAMENTI CASA - SCUOLA.

QUESTO PROCESSO PUÒ PORTARE AD UN IMPORTANTE CAMBIAMENTO E AD UN'INDIRETTA SPINTA ALLA AGGREGAZIONE NEGLI SPOSTAMENTI ANCHE PER LE ATTIVITÀ PARASCOLASTICHE E PER RAGGIUNGERE IL POSTO DI LAVORO

MOBILITY MANAGER SCOLASTICO



PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI E LA RICONQUISTA DELLO SPAZIO URBANO:



CENSIMENTO E PIANIFICAZIONE



REALIZZAZIONE DI UN PMS



PEDIBUS



BIKE TO SCHOOL



CARPPOOLING



TRASPORTO COLLETTIVO



TRASPORTO PUBBLICO



INFO MOBILITA'

La scuola per la mobilità sostenibile

OBIETTIVI



Riduzione uso auto



Maggiore legame con le famiglie



Immagine Green



Cultura e formazione

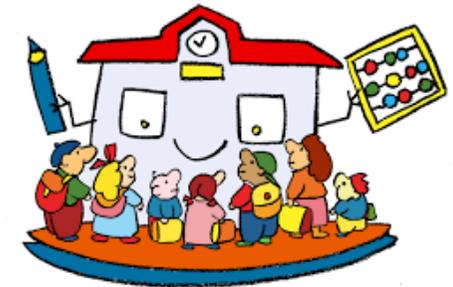
IL PIANO



Analisi



Proposte



POF: Incontri e progetti didattici

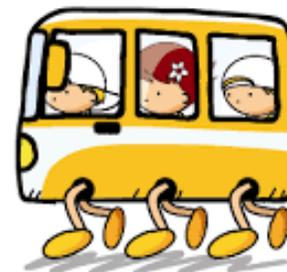
Le azioni



Carpooling



Bike to school - pooling



Piedibus



Infomobilità

Le risorse



Studenti



Famiglie



Facilities





Camminare a piedi – il concetto di walkability

Camminare non solo è la modalità più naturale e spontanea di spostamento da un luogo ad un altro, ma anche un mezzo attraverso il quale l'uomo diviene cosciente dell'ambiente che lo circonda.

L'interesse per la relazione tra uomo e ambiente è stato ampiamente indagato nella letteratura urbanistica, individuando fattori fisici costitutivi dell'ambiente costruito in grado di incentivare una forma di **mobilità pedonale**.

Tuttavia le città continuano ad essere pensate a “misura di automobile” con una rigida struttura spaziale che favorisce soprattutto spostamenti veloci che fanno perdere l'opportunità di sviluppare l'autonomia di movimento e di interazione con la forma urbana.

Per **camminabilità (walkability)** si può intendere la predisposizione dell'ambiente urbano di **accogliere e incoraggiare gli spostamenti a piedi**, condizione che favorisce forme del rapporto individuo-contesto più consapevoli e inclusive.

Fornire una misura della camminabilità è un problema complesso a causa della **natura multidimensionale e multiscalare** che il concetto sottende.

Pertanto, misurare i livelli di **walkability**, può essere **interpretato col classificare l'abilità di uno spazio di essere percorso a piedi**. Il che si traduce nel costruire e giustificare una metodologia che sia in grado di esprimere **sinteticamente** la qualità che gli spazi urbani presentano nell'essere percorsi a piedi.

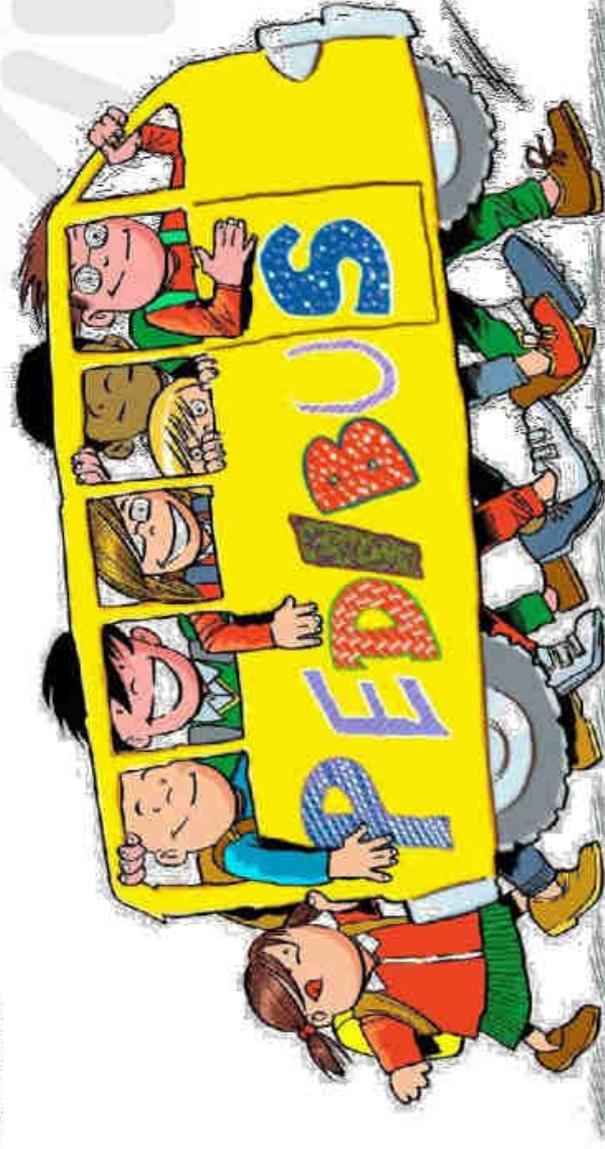


CREIAMO PA



Il servizio Pedibus

Il Pedibus è un servizio ormai diffuso in Italia e già attivo anche in molti Comuni della nostra Regione. Il Pedibus è una sorta di “autobus umano”, costituito da un gruppo di bambini che vanno a scuola insieme, guidati da un adulto “accompagnatore” e scortati da un “controllore”, lungo un percorso prestabilito. Il percorso ha un capolinea, apposite fermate e orari. Gli accompagnatori (genitori, nonni, volontari di associazioni del territorio) prestano gratuitamente il loro tempo per la realizzazione del servizio Pedibus. Infatti, per rendere il servizio completamente gratuito per le famiglie, la gestione del Pedibus è direttamente affidata a un gruppo di genitori, coadiuvati dal supporto degli Istituti Comprensivi e dell'Amministrazione Comunali.



CREIAMO PA

Le regole fondamentali per organizzare il pedibus

1. Contattare direttore didattico Comunicare le proprie intenzioni al direttore didattico e ottenerne la collaborazione. Concordare la partecipazione ad assemblee scolastiche per presentare l'iniziativa e sensibilizzare genitori e insegnanti.
2. Indagine preliminare Distribuire un questionario a tutte le famiglie al fine di stabilire:
 - quanti genitori sono disposti a collaborare;
 - quanti bambini sono interessati ad usufruire del servizio;
 - da quale zona del quartiere provengono
3. Elaborazione dati questionario Analizzare i questionari e stabilire le zone del quartiere in cui si concentrano il maggior numero di bambini e genitori interessati a prendere parte al Pedibus.
4. Incontri con i genitori interessati Organizzare incontri con i genitori interessati al fine di:
 - verificare e quantificare la disponibilità di ognuno
 - identificare l'itinerario più idoneo;
 - stabilire le fermate lungo il tragitto;
5. Studio dell'itinerario L'itinerario ideale non dovrebbe superare la lunghezza di 1 Km. e, partendo dal capolinea stabilito, compiere il percorso più breve e sicuro fino alla scuola. Le fermate vengono individuate in modo da essere le più convenienti per la provenienze di ogni singolo bambino
6. Verifica dell'itinerario Percorrere l'itinerario stabilito "a passo di bambino" per verificarne i tempi. Stabilire l'orario di partenza dal capolinea e l'orario di passaggio ad ogni fermata, per raggiungere in tempo la scuola .



Una buona pratica – l'Istituto Margherita Hack (S. Donato Milanese)

Cos'è il PEDIBUS?

Il PEDIBUS è una carovana di bambini che parte da una delle 4 "Fermate" indicate sulla mappa e, guidata da adulti volontari, si reca a scuola rigorosamente **A PIEDI**.

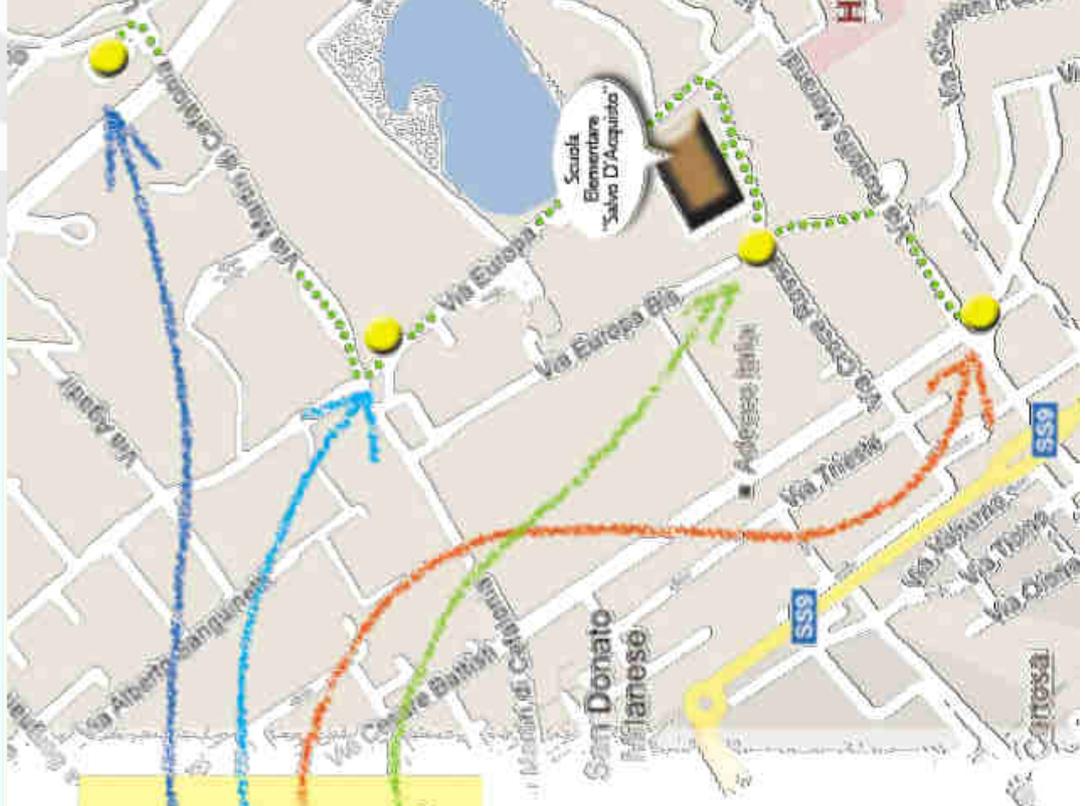
I genitori possono "affidare" il proprio bambino agli accompagnatori.

Perché il PEDIBUS?

- Gli obiettivi di questa bella iniziativa sono:
 - Far scoprire ai bambini un modo divertente di muoversi all'interno del proprio territorio, favorendo così l'**esercizio fisico** quotidiano;
 - Ridurre l'utilizzo di veicoli privati con conseguente diminuzione del **traffico** e delle emissioni di gas serra ed altri elementi inquinanti;
 - Favorire la **socializzazione** dei bambini che abitano

"FERMATE"

- Via 2 Giugno**
ore 8,00
- Via Europa (Edicola)**
ore 8,10
- L-go Vol del Sangue**
(Monumento dell'Avis)
ore 8,10
- Via Europa Bis**
(Incrocio Via Croce Rossa)
ore 8,15



- nello stesso quartiere e percorrono gli stessi itinerari;
- Stimolare il senso di **solidarietà** e fiducia nelle proprie capacità
- Rendere i cittadini consapevoli di essere **parto attiva** nelle azioni di miglioramento della vivibilità del paese;
- Educare il **traffico** alla presenza dei bambini che si recano a scuola.



CREIAMO PA





Le regole fondamentali per organizzare il pedibus



7. **Giornale di bordo (facoltativo)** Per ogni viaggio sarà compilato un giornale di bordo con le presenze dei bambini.

8. **Visibilità** Tutti i partecipanti, possibilmente anche gli adulti, dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.

9. **Prospetto accompagnatori** Redigere un piano settimanale di accompagnamento fra tutti i genitori volontari fissando, per ogni giorno della settimana, chi sono gli accompagnatori e chi svolge servizio di emergenza.

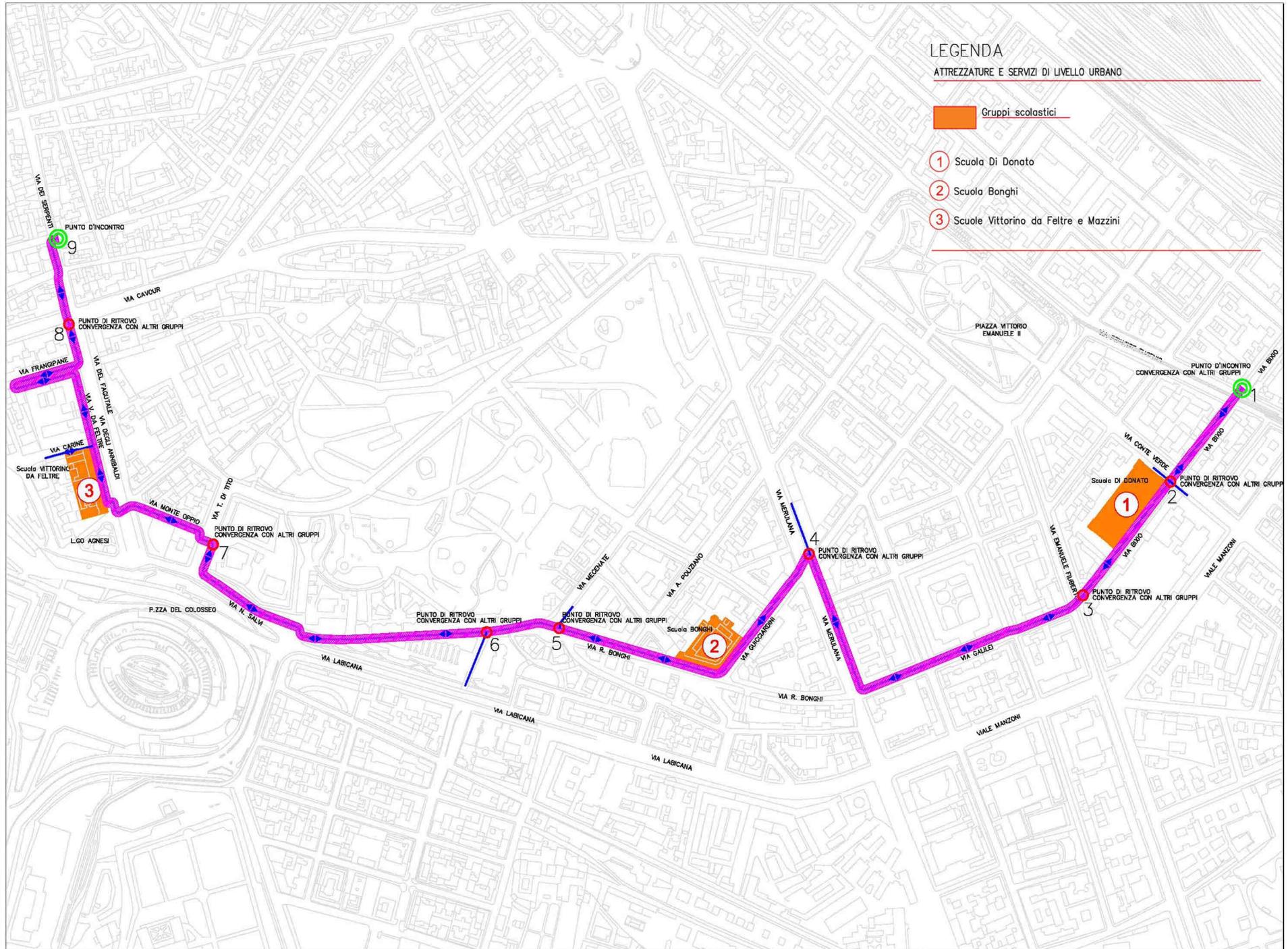
10. **Lettera di adesione** a tutti i genitori dei bambini che faranno parte del Pedibus sarà richiesto di firmare una lettera per presa visione delle regole e condizioni del servizio. La sicurezza deve essere sempre prioritaria e l'alta visibilità deve essere una caratteristica irrinunciabile.

11. **Iniziative ed eventi** Possono essere organizzate diverse iniziative a sostegno del Pedibus. A titolo esemplificativo diamo qualche indicazione:

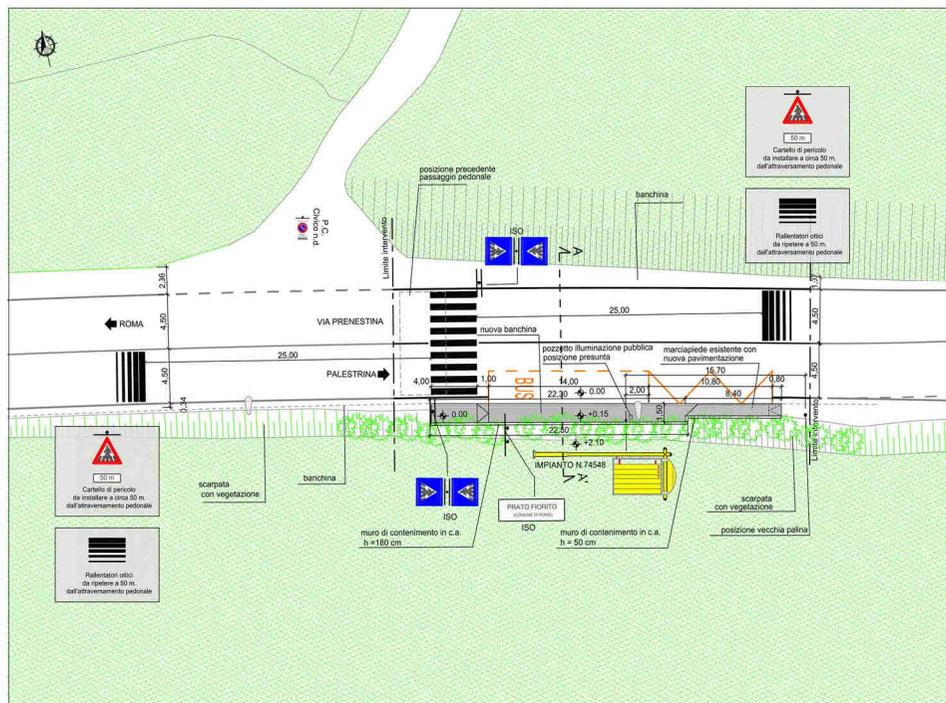
- organizzare una festa di inaugurazione in occasione del primo viaggio.
- alla fine dell'anno organizzare a scuola una cerimonia con la consegna di attestati di partecipazione a tutti i bambini del Pedibus
- predisporre una tabella di partecipazione dei bambini e alla fine dell'anno premiare quelli più assidui.



Esempio di linea di trasporto pedonale: iniziativa Pedibus

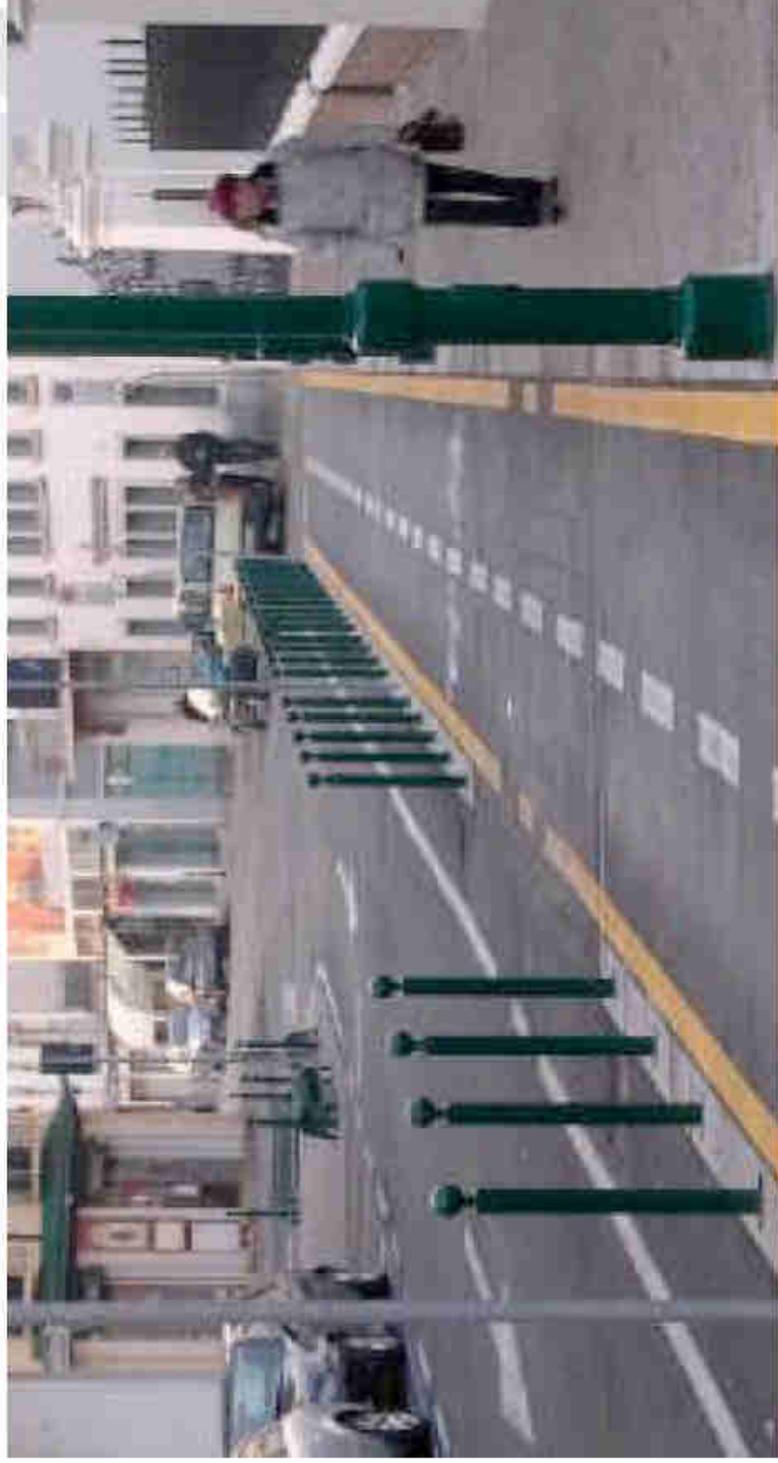


Esempio di interventi per la messa in sicurezza di siti di fermata TPL





Piste ciclabili





Ciclovie



CREIAMO PA



Le zone 30

Una “zona 30” è una parte di città dove le strade sono fatte per un traffico non superiore ad una velocità di sicurezza tale da causare danni gravi alle utenze deboli (pedoni ciclisti, bambini, anziani). Tale velocità se ridotta almeno a **30km/h riduce al solo 10%** la probabilità di morte per un pedone investito, a **50 km/h la probabilità è più del 50%**.

Le strade interne alla “Zona 30” servono per muoversi nel quartiere e possiamo chiamarle “**strade di casa**”. Le strade principali, invece, servono per andare da un quartiere all'altro e sono percorse da un traffico che non deve superare i 50 all'ora.



CREIAMO PA



Le zone 30



La strategia delle "zone 30" persegue l'obiettivo:

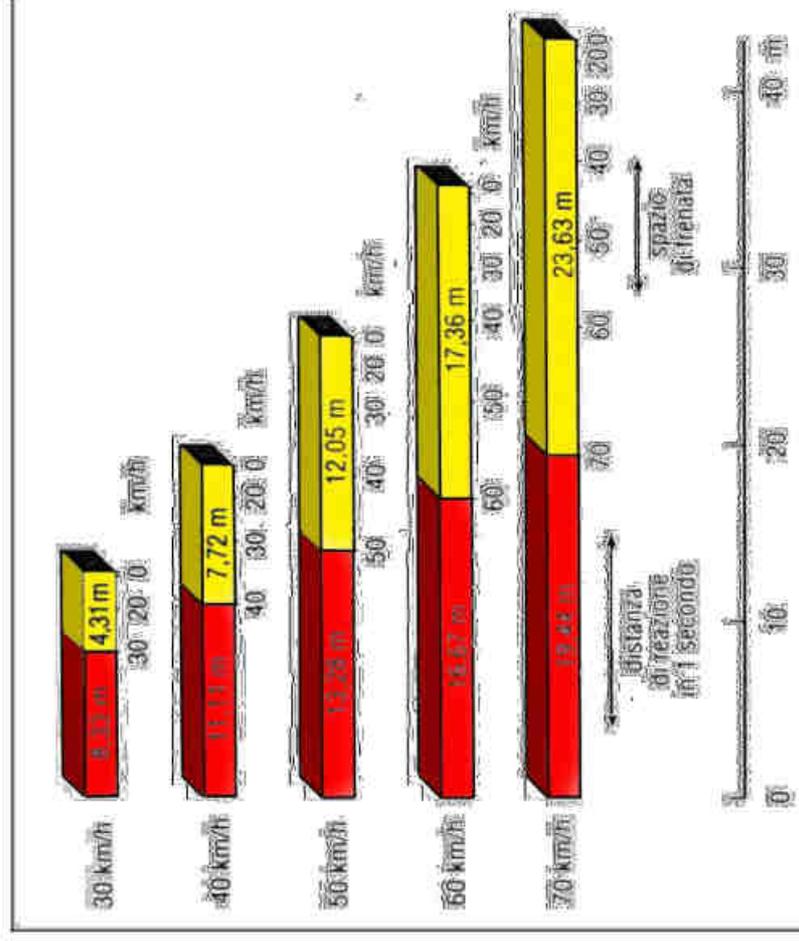
- A. della **sicurezza** dello spazio della mobilità negli ambiti residenziali urbani.
- B. della **multifunzionalità** degli spazi adibiti al commercio, all'interazione sociale, all'incontro e, nelle aree di maggiore tranquillità, a poter ospitare anche le funzioni di gioco dei bambini.
- C. della **qualità ambientale** dello spazio pubblico di strade e piazze

La strategia delle zone 30 è una complessa azione con molti obiettivi; per cui non può venire ridotta ad una mera azione di moderazione del traffico, ma **va inquadrata in una più complessiva politica di miglioramento dell'ambiente urbano e della sua vivibilità**, sulla quale il traffico motorizzato esercita una influenza decisiva.



CREIAMO PA

Le zone 30 – la sicurezza



Ad una velocità di 50 km/h, il veicolo percorre poco meno di 15 m durante il tempo di reazione del conducente (stimato di 1 secondo), cioè dal momento della percezione del pericolo al momento in cui inizia la manovra di arresto, e percorre una distanza analoga prima che il veicolo si fermi. Una persona che si trovi entro i 15 m viene, di conseguenza, colpita a 50 km/h: l'impatto è equivalente a quello che si subirebbe a seguito di una caduta da un'altezza di 10 m, con un'altissima probabilità di morte o, comunque, di grave invalidità permanente.

Ad una velocità di 30 km/h, normalmente si riesce ad arrestare il veicolo entro 15 m. Anche nel caso in cui una persona venga colpita dal veicolo, l'urto ha in genere conseguenze molto meno gravi: una velocità d'urto di 30 km/h equivale ad una caduta da 3,5 m di altezza, una velocità d'urto di 20 km/h equivale a cadere da 1,5 m, con buona probabilità di rimanere illesi o riportare ferite lievi.

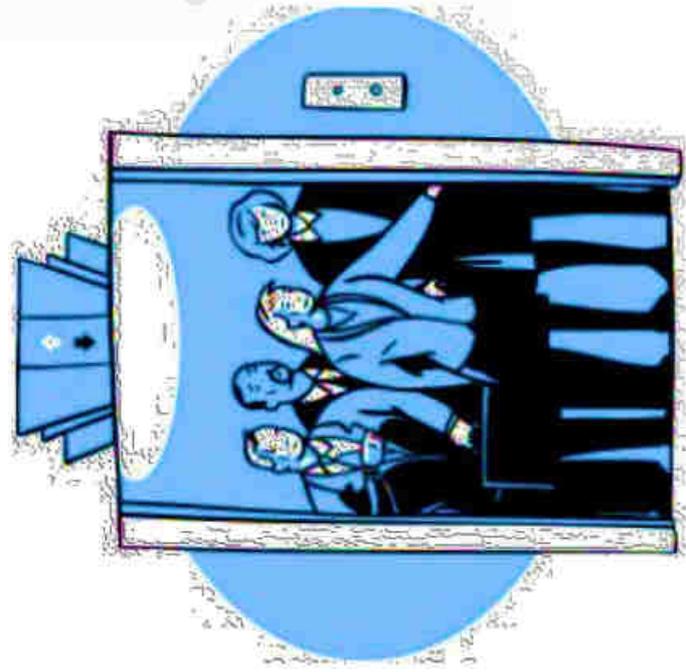


CREIAMO PA



La forma più diffusa di sharing mobility

ascensore



OBBIETTIVI DEL PIANO DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA

- GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ AL TERRITORIO
SEMPLIFICANDO I FLUSSI DEI PERCORSI CASA-SCUOLA E SCUOLA-LAVORO INCENTIVANDO LA MOBILITÀ DOLCE
- GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE PERSONE
ADEGUANDO E MIGLIORANDO DOVE NECESSARIO I PERCORSI PEDONALI, CICLABILI E CARRABILI E INCENTIVANDO L'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO
- MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA, DELL'AMBIENTE URBANO E RIDURRE I CONSUMI ENERGETICI
RIDUCENDO L'INQUINAMENTO (ABBATTENDO IL LIVELLO DI EMISSIONI DI GAS INQUINANTI ED QUELLO ACUSTICO); RECUPERANDO E RIQUALIFICANDO LO SPAZIO URBANO CON INTERVENTI MIRATI AD UNO SVILUPPO DI UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE
- INCREMENTARE LA COMUNICAZIONE
COORDINANDO LE STRUTTURE COMUNALI ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ, MUNICIPI DI APPARTENENZA, COMUNE DI ROMA E LE AZIENDE DI TRASPORTO SENSIBILIZZANDO CON I CITTADINI
- AUMENTARE I LIVELLI DI SICUREZZA STRADALE
- INCENTIVARE LA MOBILITÀ DOLCE
CON LA PROGETTAZIONE O IL RECUPERO DEL TERRITORIO URBANO ATTRAVERSO PERCORSI PEDONALI, PERCORSI CICLABILI, PUNTI DI RACCOLTA DI CARPOOLING, INCREMENTO DI FERMATE DI MEZZI PUBBLICI
- RIDURRE AL MINIMO L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTOMOBILE PRIVATA CONTENENDO IL TRAFFICO.

TERRITORIO DI ROMA CAPITALE

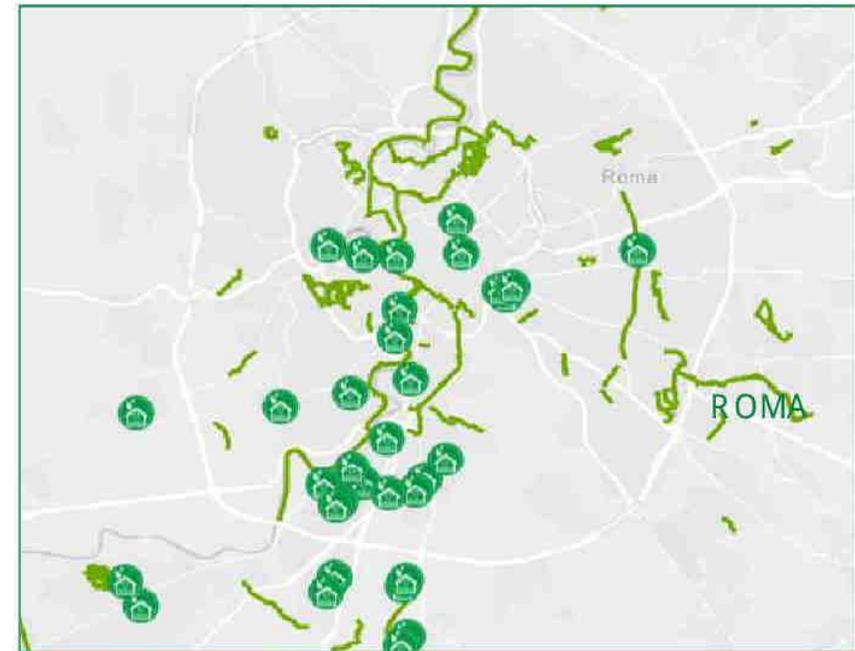
L'OFFERTA FORMATIVA NEL TERRITORIO DI ROMA CAPITALE PARTICOLATA IN OLTRE :



1800 PLESSI SCOLASTICI CON 640.000 STUDENTI (SOLO STRUTTURE PUBBLICHE)



16 PLESSI SCOLASTICI HANNO NOMINATO IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO (MMS) DIVENTANDO SCUOLE GREEN PER UN TOTALE DI 18.583 STUDENTI



MAPPA DELLE SCUOLE GREEN CON MMS (APRILE 2017)

OBBIETTIVO

FAR NOMINARE A TUTTE LE SCUOLE DI ROMA CAPITALE IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO RIEMPENDO UN MODULO SCARICABILE DAL SITO DELL'AGENZIA ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ (www.romamobilita.it/it/servizi/mobility-manager/mobility-manager-scolastico) E CREARE UNA RETE TRA LORO.

IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO SI OCCUPERA' DI ANALIZZARE LE PROBLEMATICHE LEGATE AGLI SPOSTAMENTI CASA - SCUOLA E RAZIONALIZZARLE, SENSIBILIZZANDO I GENITORI, GLI STUDENTI E IL PERSONALE SCOLASTICO AD UNA MOBILITÀ DOLCE CHE VADA A RIDURRE IL CAOS E IL TRAFFICO NELLE ORE DI PUNTA DIFRONTA ALLE SCUOLE.



mobility-manager@agenziamobilita.roma.it



I passi del PMA:

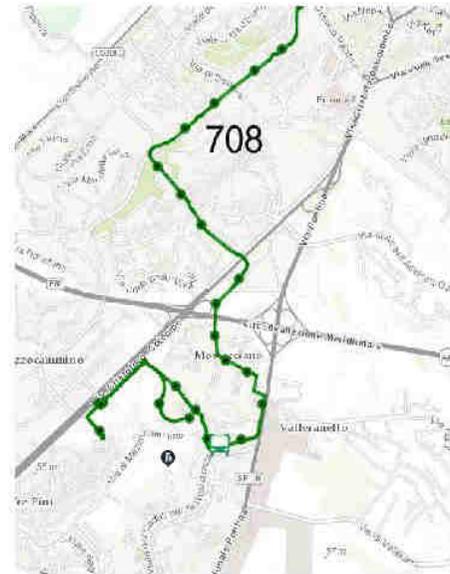
- Inquadramento e prima analisi del plesso scolastico rispetto alla viabilità, parcheggi, trasporto pubblico
- Geolocalizzazione studenti
- Identificazione possibili azioni:
 - Pedibus
 - Bike to school
 - Car pooling
 - Bike sharing
 - Trasporto pubblico
 - Portale WEB e comunicazione
- Ricerca eventuali sponsor/collaborazioni
- POF, Evento avvio e sviluppo per livelli



MOBILITÀ E ACCESSIBILITÀ

BUS - METRO-TRENI

	07:42-08:16	34 min
		
	08:10 ca. Caduti Resistenza-Eroi DI Roma	32 min
	DFTTARI	
	07:45-08:18	33 min
		
	07:46-08:19	33 min
		
	07:47-08:21	34 min
		



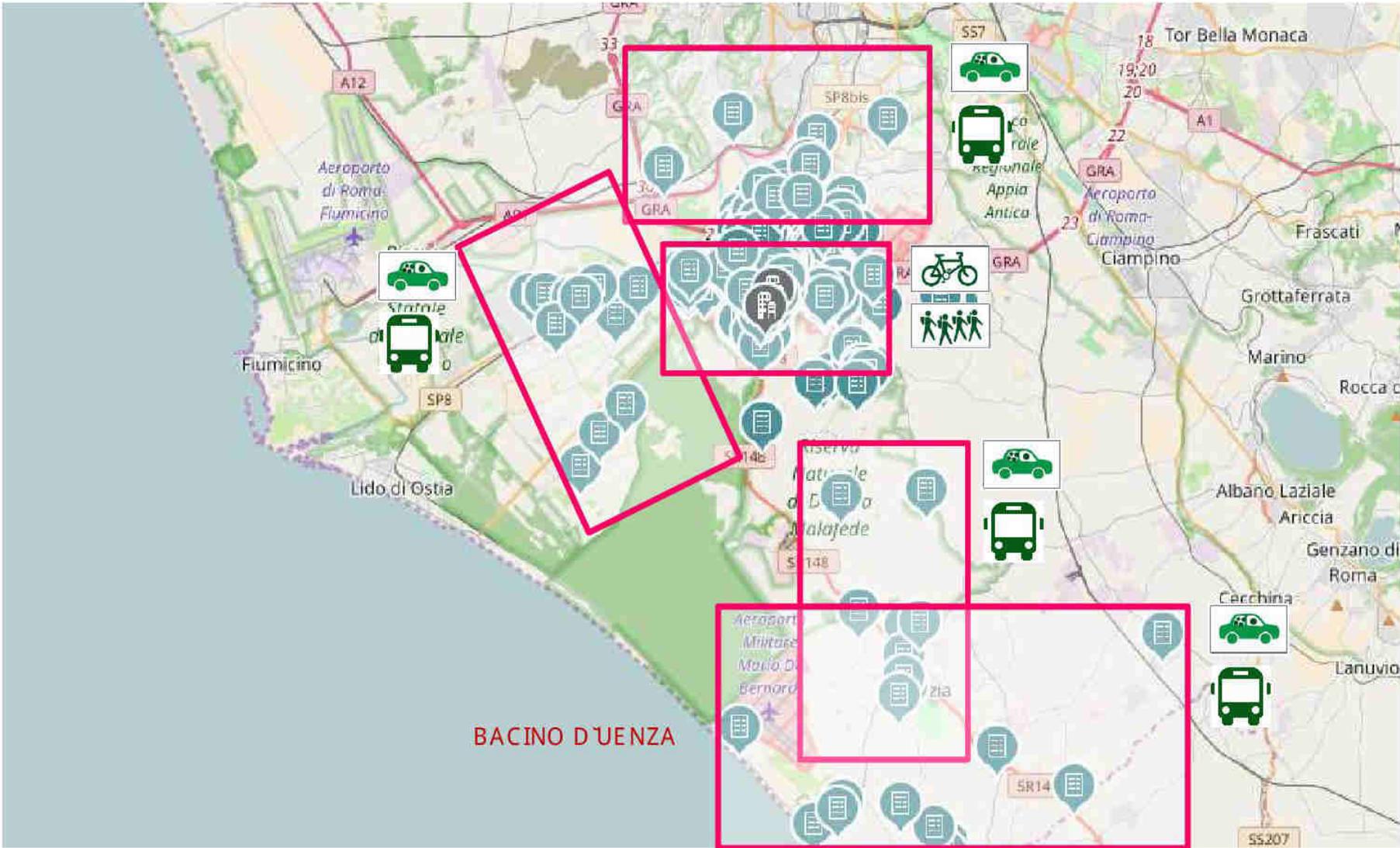
ROMA
CAPITALE



Geolocalizzazione



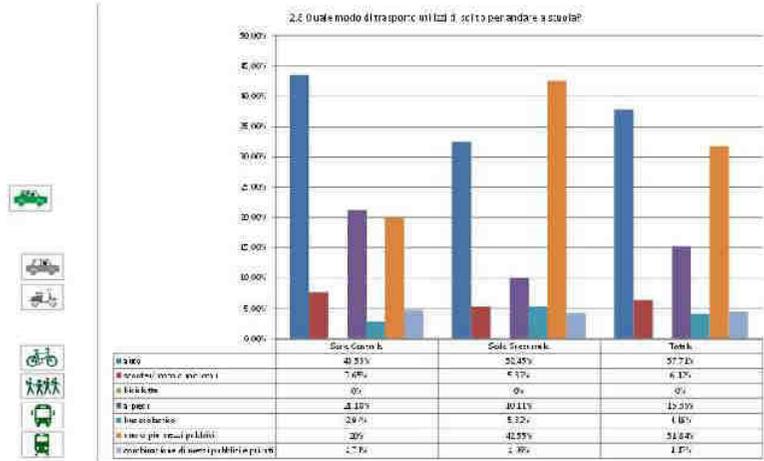
TAV 3.3 INTERVENTI IN BASE ALLE DISTANZE



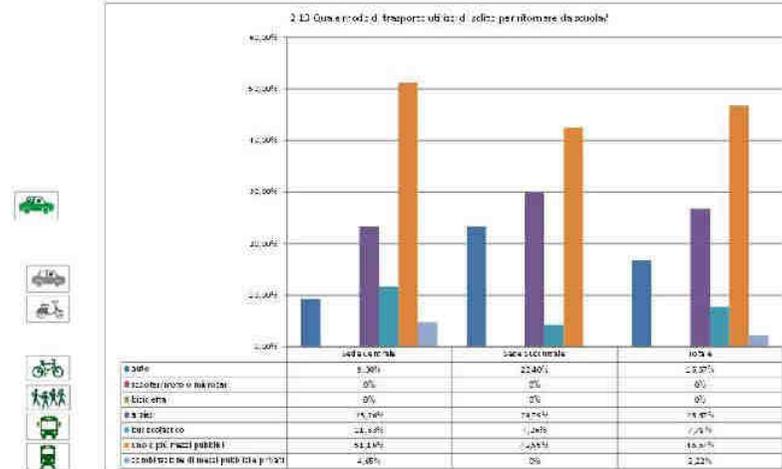
INDAGINE QUESTIONARIA

TAV 4.1 RISULTATI DELL'INDAGINE QUESTIONARIA - GRAFICI E TAVOLE

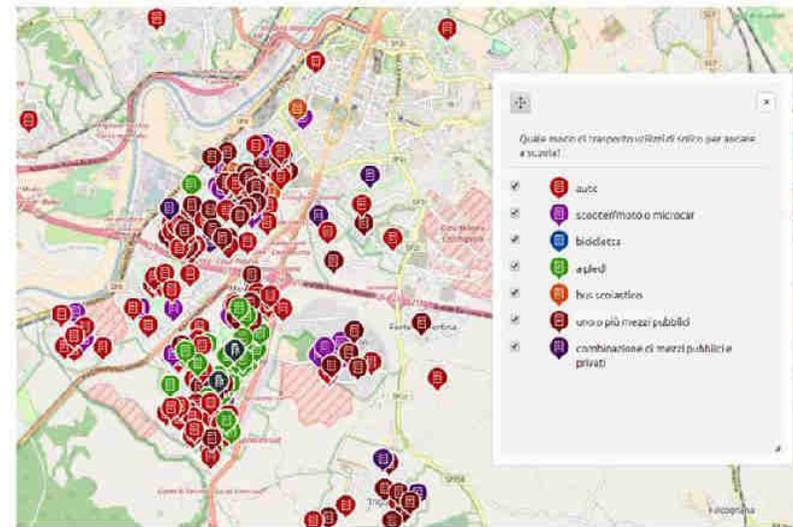
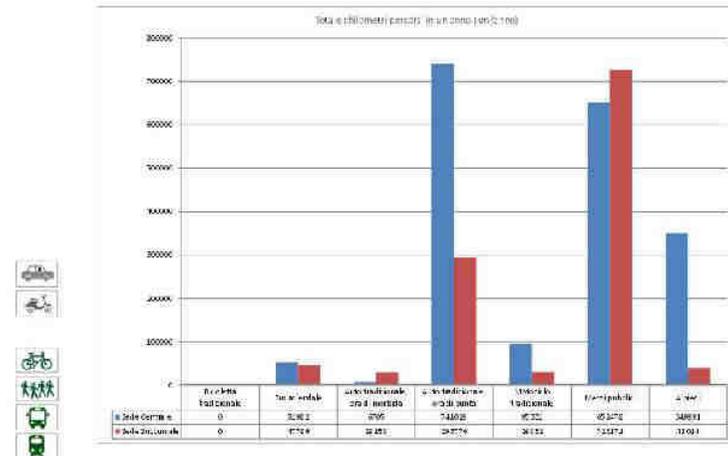
TAV 4.1 STATO ATTUALE - RIPARTIZIONE MODALE IN ANDATA



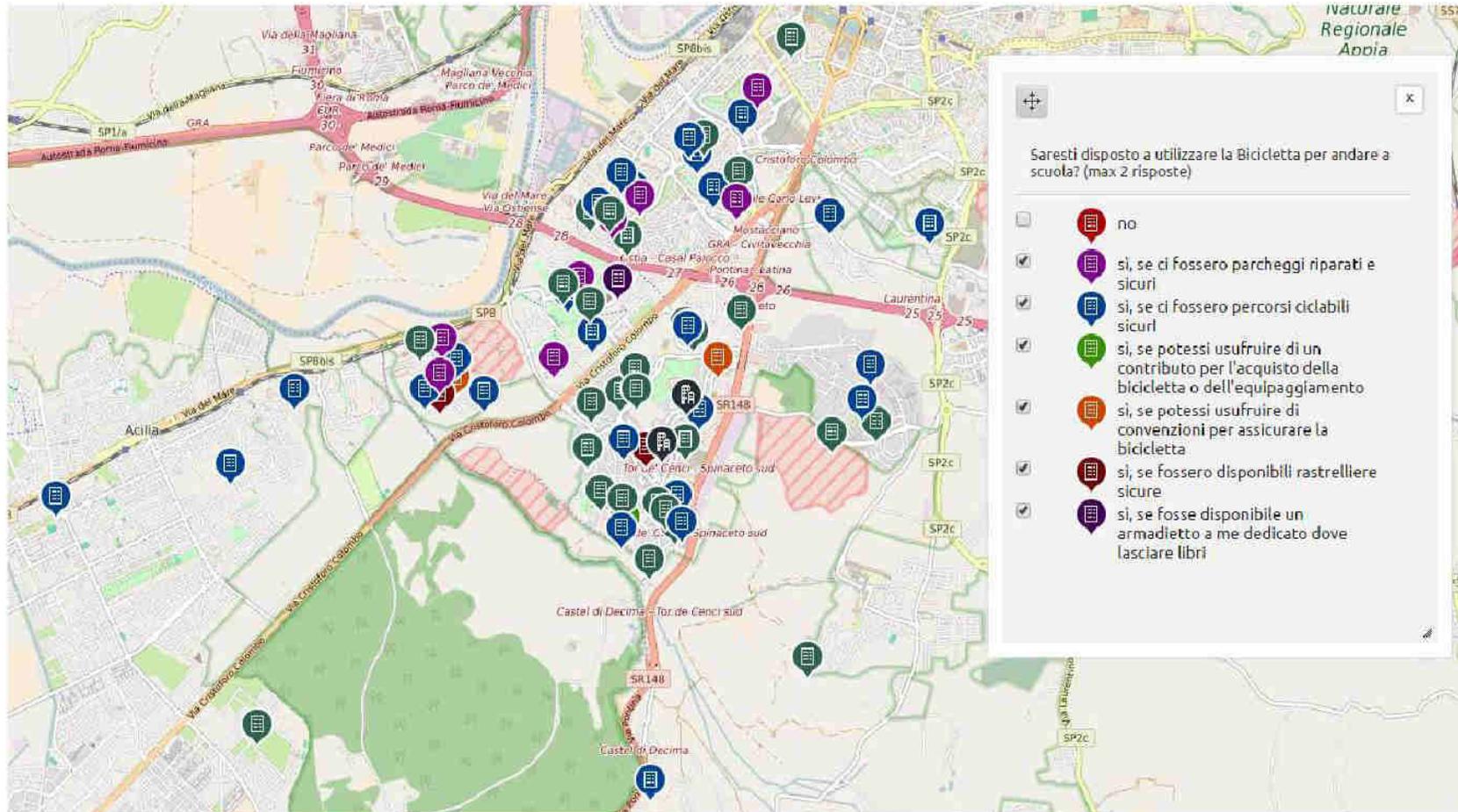
TAV 4.2 STATO ATTUALE - RIPARTIZIONE MODALE IN RIENTRO



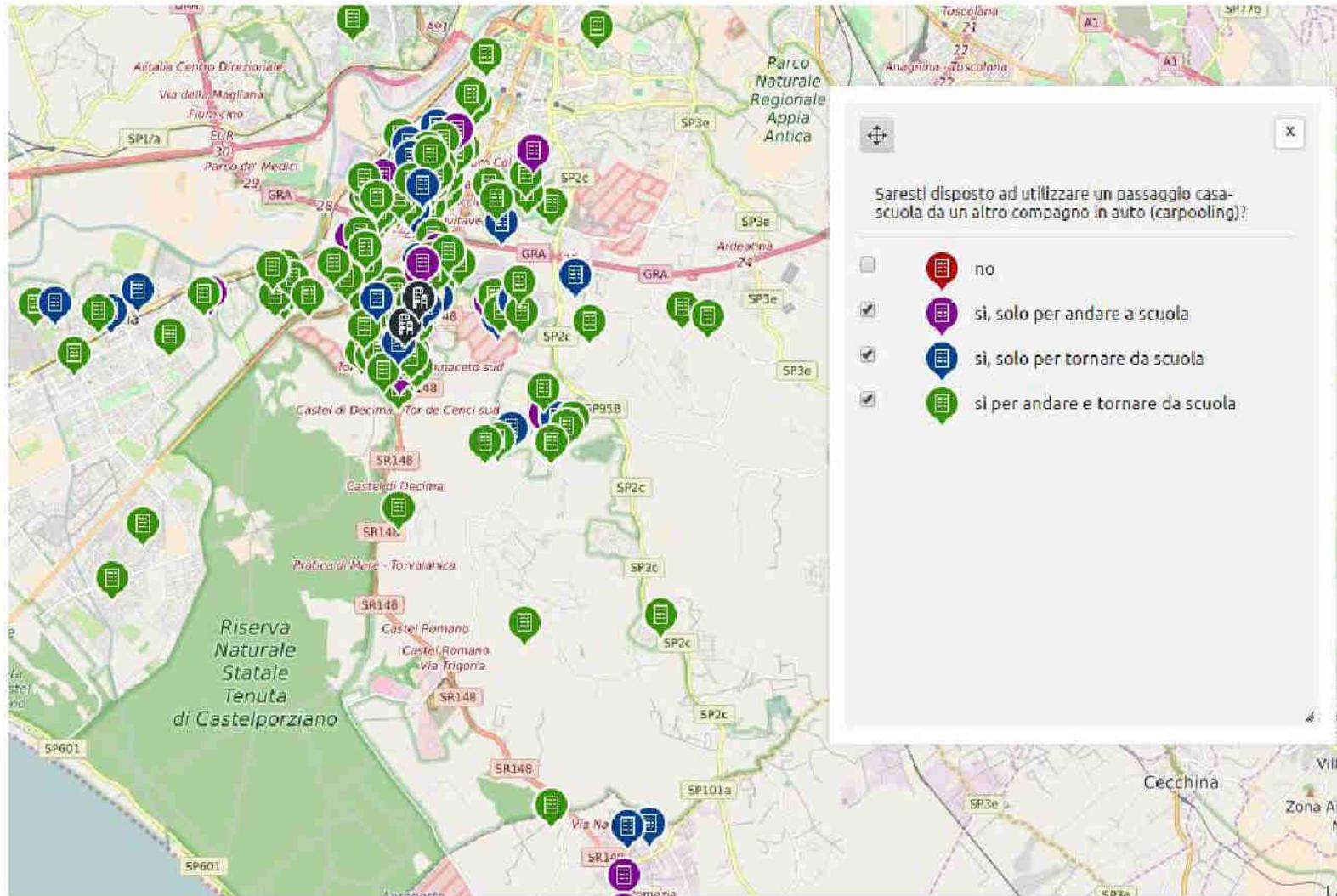
TAV 4.4 LA PERCORRENZA



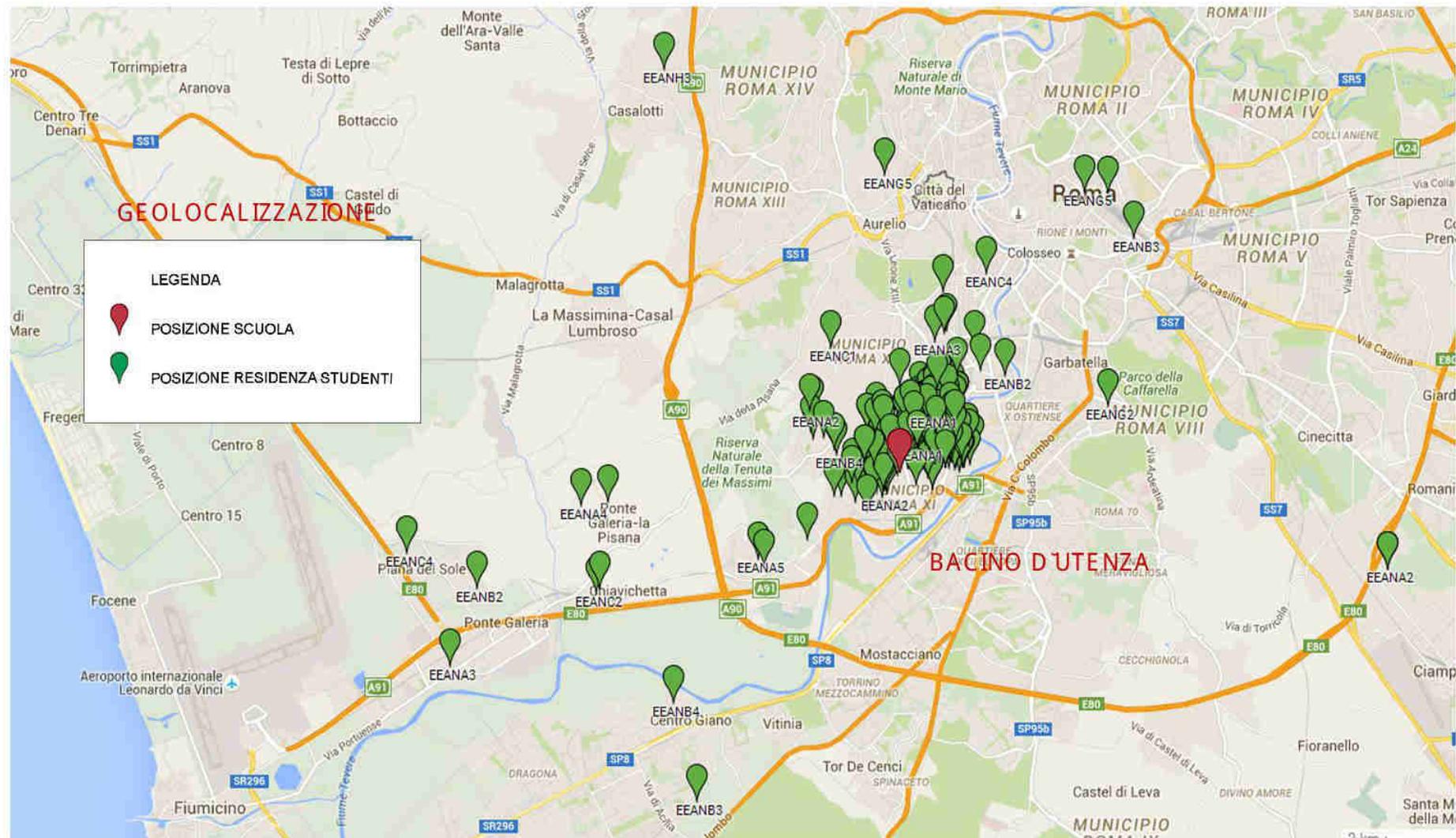
TAV 4.5 PREDISPOSIZIONE USO BICI



TAV 4.6 PREDISPOSIZIONE USO CARPOOLING



TAV 1. CENSIMENTO STUDENTI SU MAPPA - GEOLOCALIZZAZIONE



Nuovi progetti

	Azione
Fondi MATTM - Roma Capitale	Package Sw gestione con inizializzazione ed interfaccia per tutti MM - interventi di progettazione per MM
	Comunicazione, Formazione e Monitoraggio degli interventi
	Incentivi per smart-working e tele-working
Fondi Collegato Ambientale	Realizzazione di progetti per favorire la mobilità pedonale e ciclabile (facilities per aziende e scuole, percorsi ciclabili, sistemazioni pedonali, etc..)
	Sostegno alla realizzazione di navette per gruppi di aziende, con progetti specifici per ambiti territoriali critici
	Sviluppo di iniziative finalizzate a sostenere le aziende a realizzare spazi condivisi multaziendali di coworking, strumenti per smart working e Telelavoro. Individuazione di meccanismi premianti in funzione della efficacia ambientale
	Sostegno, attraverso la rete dei Mobility Manager, dell'utilizzo dell'incentivo fiscale previsto dal TUIR per acquisto titoli per il trasporto pubblico per ottenere un incremento dell'uso del trasporto pubblico
	Sostegno alla diffusione della nomina dei mobility manager aziendali e scolastici, realizzando specifiche azioni di comunicazione e di autoformazione in tema di mobilità sostenibile e sicurezza stradale

mobility.manager@agenziamobilita.roma.it

andrea.pasotto@agenziamobilita.roma.it

3357042439

////////////////////[FINE]