



Mobility Manager: ruolo, funzioni, opportunità di incidere sulla mobilità

Ing. Andrea Pasotto – Mobility Manager di Area di Roma Capitale

Maggio 2022

mobilità
ROMA 

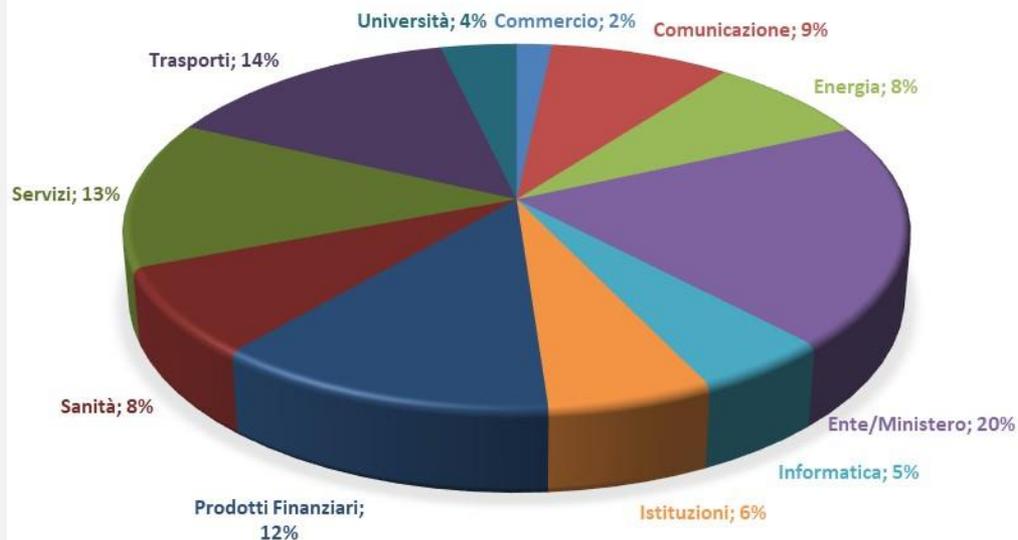


(ANSA) - BRUXELLES, 12 maggio 2022 - La Corte di Giustizia Ue ha accolto il ricorso della Commissione Ue e ha dichiarato l'inadempimento (infrazione) dell'Italia sia per il mancato rispetto, "sistematico e continuativo", del valore limite annuale fissato per il biossido d'azoto in varie zone concernente la qualità dell'aria, sia per la mancata adozione, a partire dall'11 giugno 2011, di misure atte a garantire il rispetto nelle stesse zone dei valori limite di NO₂. L'Italia, recita la sentenza della Corte, ha violato gli obblighi. tra le zone citate, negli agglomerati di Torino, Brescia, Milano, Bergamo, Genova, Roma e Firenze.

La rete dei mobility manager degli enti, aziende, università di Roma Capitale somma ad oggi:

- 358 Mobility Manager
- 400 Aziende ed Enti
- 398.400 dipendenti, pari a circa il 33% del numero di addetti della città di Roma

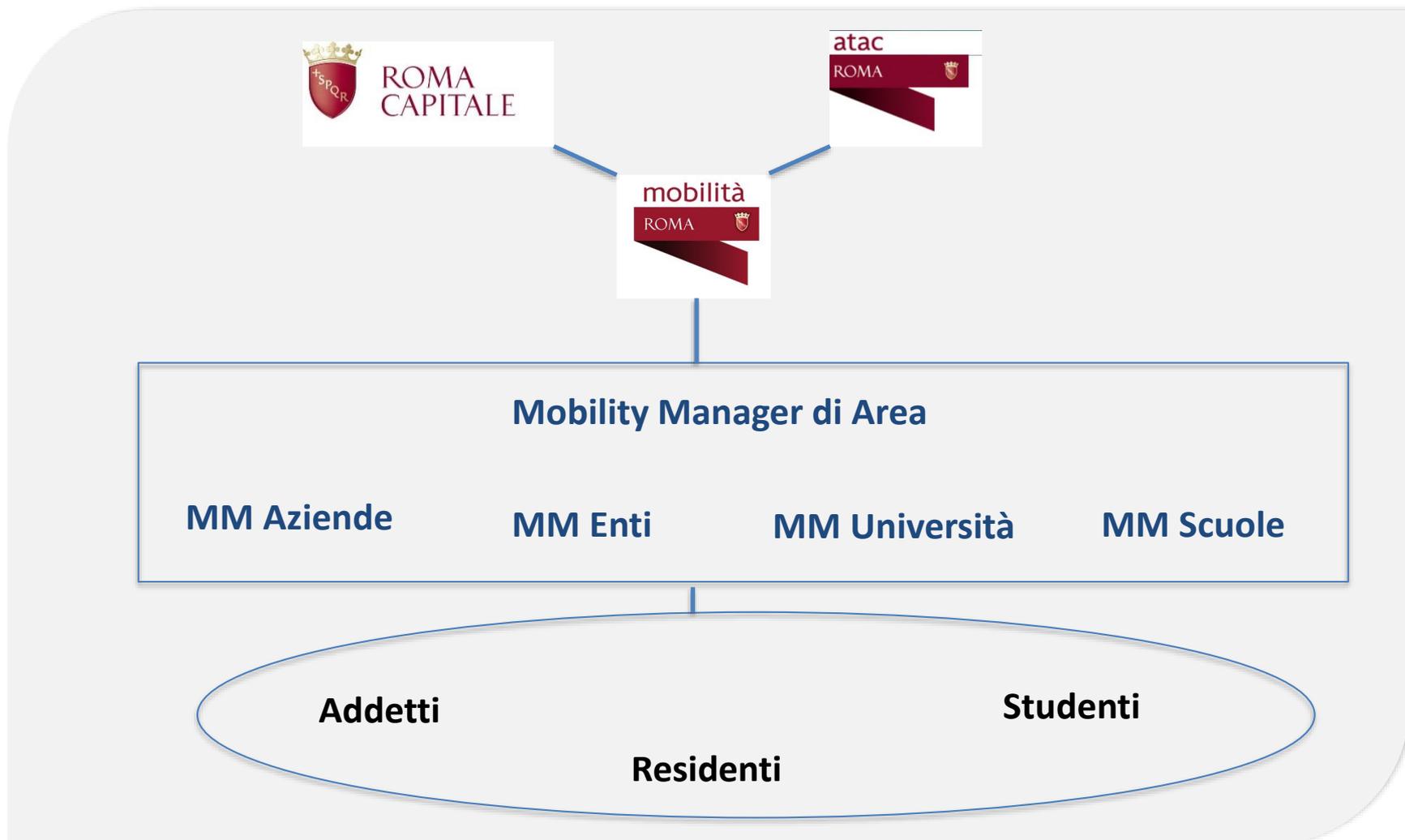
DIPENDENTI PER CATEGORIA DI AZIENDE



Ad oggi sono 46 i plessi e/o istituti scolastici che hanno provveduto alla nomina della figura del Mobility Manager scolastico.

I numero totale dei Mobility Manager Scolastici è 51, che rappresentano un totale di poco più di 40.500 studenti e 5.300 unità di personale tra insegnanti e personale ATA.







- ZTL
- SOSTA
- DISABILITÀ
- CAR SHARING
- BUS TURISTICI
- CICLABILITÀ
- MOBILITÀ ELETTRICA
- TAXI
- NCC
- MOBILITY MANAGER
- PUMS

CERCA LINEA CERCA FERMATA CALCOLA PERCORSO

Radio Roma Mobilità

Segui la diretta





Nomina

**Redazione del Piano
Spostamenti Casa Lavoro e
aggiornamento annuale**

Adozione del PSCL

La figura del Mobility Manager (MM), Aziendali o Scolastici, è strategica per Roma Capitale.

Nel PUMS adottato con Del. AC 60/19 (<https://www.pumsroma.it/partecipa/delibere-di-giunta>) il ruolo è ben delineato.

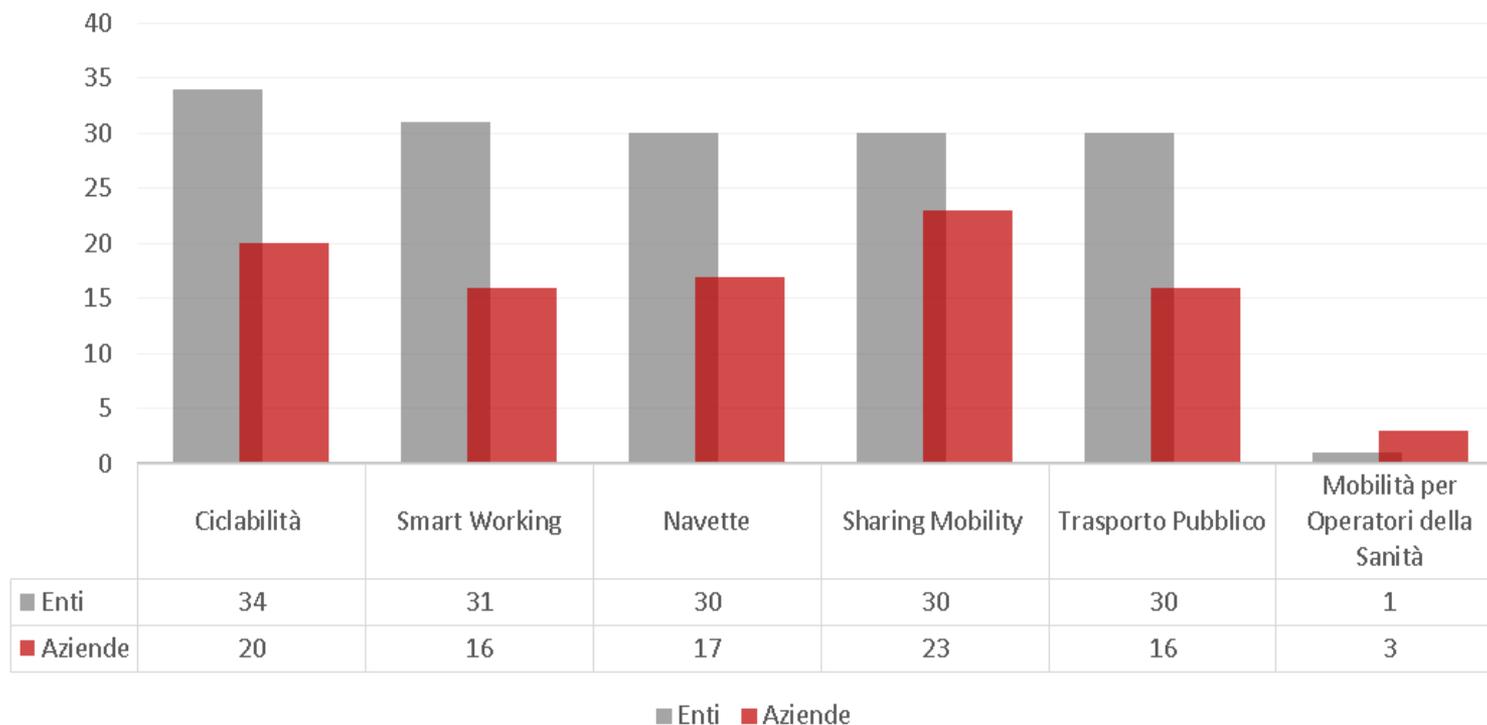
Tra le azioni si individuano meccanismi incentivanti per progetti di mobilità dolce per collegamento casa-scuola e per Piani di Spostamento Casa Lavoro con beneficio monetizzabile.

Viene anche evidenziata l'importanza della adozione dello smart working nelle realtà lavorative nel territorio di Roma Capitale.

Target sc. riferimento: 10% dei dipendenti e sw emergenziale.



Aziende ed Enti partecipanti ai Tavoli Tecnici



- Consolidamento dello smart working, da una fase emergenziale ad un assetto strutturale
- Supporto per co-working, favorendo la fruizione di spazi attrezzati o con accordi tra più aziende nell'ottica di ridurre la mobilità casa – lavoro
- Sfalsamento e/o scaglionamento degli orari di avvio delle attività lavorative, in maniera tale da garantire durante il giorno un utilizzo dei sistemi di trasporto in maniera più uniforme e costante per più ore della giornata, gestendo quindi i flussi di punta del mattino e del pomeriggio al fine di evitare assembramenti nelle ore di punta.

- Destinazione di spazi di parcheggio dedicato e vigilato
- Bonus per acquisto di biciclette (anche a pedalata assistita) e di monopattini elettrici
- Contributo per assicurazione ciclisti/utenti di monopattini
- Campagne a favore del Bike2Work e della mobilità attiva

Il tavolo di lavoro ha predisposto una mappa di itinerari ciclabili di ultimo miglio per la connessione con la rete ciclabile cittadina

- Convenzioni con società di:
 - car sharing
 - scooter sharing
 - bike e monopattino sharing
- Attivazione di progetti per favorire il car-pooling (convenzione con piattaforme per favorire passaggi tra dipendenti, a condizione che siano rispettate le norme di sicurezza)
- Sessioni B2B con operatori della sharing mobility per esplorare proposte per favorire la mobilità casa-lavoro.

Il ruolo del MM in azienda



Il Piano Spostamenti Casa Lavoro



Inquadramento
azienda

Indagine
questionaria

Analisi dati di
risposta

Azioni
intraprese

- Sedi
- numero dipendenti
- orari in ingresso e uscita
- Tipologia di impiegati (turnisti, studenti, amministrativi, indotto, altro)
- Accessibilità

- Abitudini modali attuali
- Propensione al cambiamento anche verso forme di mobilità sostenibile (carsharing, carpooling, ciclabilità, mobilità elettrica, ecc.)

- Elaborazione dei dati raccolti
- Individuazione delle azioni da intraprendere
- Strategie di gestione
- Stipula convenzioni e accordi commerciali

- Pianificazione degli interventi di mobilità
- Valutazione degli effetti ante e post degli interventi
- Monitoraggio delle scelte di mobilità sostenibile avviate

1. INTRODUZIONE

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

2.2. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

2.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

2.3.1. Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro

2.3.2. Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

3. PARTE PROGETTUALE

3.1. PROGETTAZIONE DELLE MISURE

3.1.1. Descrizione delle misure da implementare

3.1.2. Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

3.2. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO



- **Procedura n. 1:** stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL); tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo smart working o il co-working;
- **Procedura n. 2:** va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di car pooling o car sharing (aziendali o privati);
- **Procedura n. 3:** va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di trasporto collettivo aziendale (navette).

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura (Δkm_{auto}) determinata da smart working e/o co-working e/o anche dagli spostamenti effettuati in bicicletta, a piedi o con il TPL, è valutabile mediante la seguente formula:

$$\Delta km_{auto} = (U_t / \delta) * L$$

dove:

- U_t è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura per effetto dello smart working e/o co-working e/o perché quotidianamente si spostano a piedi, in bicicletta e con i mezzi del TPL per raggiungere la sede di lavoro;
- δ è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale 1,2);
- L è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti (ΔE_{miinq} espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata (Δk_{mauto}) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL, si propone la seguente formula:

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * F_{elinq} * O_p) / 1000$$

in cui:

- O_p è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente è in smart working e/o co-working e/o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;
- F_{elinq} sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO_2 , NO_x e PM_{10}) espressi in grammi/km.

I fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia, sono reperibili nella banca data ISPRA disponibile al seguente link:

<http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>

