

IL MOBILITY MANAGEMENT DAL DUEMILA A OGGI

LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE EVOLVE TRA DEFINIZIONI E NORMATIVE. NEGLI ULTIMI 25 ANNI IL RUOLO DEL MOBILITY MANAGER SI RAFFORZA, PASSANDO DA MERA CONFORMITÀ AMBIENTALE A GESTIONE STRATEGICA, CRUCIALE PER LA VIVIBILITÀ E LA COMPETITIVITÀ URBANA

L'attività di mobility management ha visto negli anni il variare di molte definizioni; tuttavia una di esse, molto operativa e semplice, è quella proposta dalla piattaforma europea EPOMM nel 2009:

riguarda la promozione della mobilità sostenibile in modo efficiente, con riferimento agli scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico e alla gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Non è il caso qui di ricordare come, se si intende la sostenibilità come un processo, allora la mobilità sostenibile dovrebbe essere vista come un approccio che le parti pubbliche e private debbono -insieme- mettere in atto per promuovere il corretto mix di modalità, tecnologie e costi al fine di soddisfare l'esigenza di muoversi liberamente, di comunicare, di stabilire relazioni nel rispetto dei valori ecologici essenziali oggi e nel futuro. Tuttavia, pur essendo principi conosciuti e a volte anche strumentalizzati, vale la pena ogni tanto recuperare il senso delle normative che li hanno introdotti e riflettere sulle origini e gli scopi, interrogandosi se essi siano ancora attuali e abbiano avuto una effettiva applicazione nel tempo.

All'interno del Decreto interministeriale del MITE-MIMS n. 179 del 12 maggio 2021 [1] si legge che "il mobility management è l'insieme delle iniziative che ciascun ente, sia pubblico sia privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavo-

ratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa. Figura di riferimento per l'implementazione delle suddette iniziative è il Mobility Manager (MM) la cui attività è volta a promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e il conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti".



1. Il Mobility Management è l'insieme delle iniziative che ciascun ente, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, per gli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa

Il set di leve di cui un MM normalmente dispone è dunque basato su informazione e comunicazione, organizzazione di servizi, coordinamento di attività e interventi dei diversi soggetti, promozione. Tuttavia, nell'accezione in cui è stato trattato il problema nel citato decreto si scorge l'influenza che, ovviamente, ha esercitato la fase di emergenza anti-Covid, per cui la figura di cui sopra è stata resa indispensabile al fine di ordinare gli accessi ai luoghi lavorativi e adottare misure straordinarie per spostamenti interni e missioni. Un ricorso al MM sicuramente necessario ma, forse, limitato rispetto alle sue potenzialità. Tra l'altro colpisce come, sebbene in Italia il mobility management (e le relative competenze responsabili a supporto) sia stato introdotto già dal Decreto Ronchi del 1998 [2], esso non viene nemmeno menzionato nel successivo del 2021, quasi si sia persa la cronistoria che lo ha determinato mentre viene esplicitato il riferimento in più punti al c.d. Decreto rilancio del 2020, promulgato appunto in situazione emergenziale. Approfondendo i contenuti legislativi si coglie come nel 1998 l'attenzione era posta sul rispetto dei termini del protocollo di Kyoto, sul miglioramento delle performance dei motori, sulla difesa dall'inquinamento da ozono e sull'affacciarsi della crisi climatica. Nel 2021 - anche in virtù del coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, mobilitando quindi la competenza specifica in fatto di trasporti oltre che della transizione ecologica, come fu negli anni Novanta per il Ministero dell'ambiente - si fa precisa menzione della riduzione degli spostamenti sistematici e della gestione della domanda di mobilità: l'approccio recente privilegia dunque un

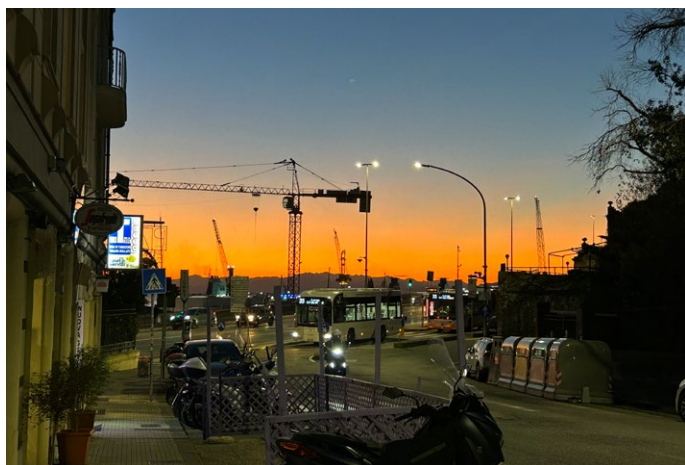


2. Con il rispetto dei termini del Protocollo di Kyoto è aumentata la ricerca per il miglioramento delle performance dei motori e per la difesa dall'inquinamento da ozono

aspetto analitico di raccolta dati e di indagine che ha come scopo la definizione di precise policy di mobilità, seppur declinate all'interno di ciascun contesto lavorativo e dunque a una scala assai circoscritta. La rilevanza che l'attività di mobility management dal basso può assumere è intuibile dalle righe del decreto: il "governo della domanda" (art. 2) può articolarsi anche secondo un approccio bottom-up, in cui la saldatura con le politiche territoriali è affidato alla relazione tra "mobility manager aziendale" e "mobility manager d'area". Quest'ultima svolta normativa fa comprendere come il ruolo dei MM sia inteso come sempre meno legato a una pura compliance ambientale ma maggiormente a una vera attività manageriale cui compete il miglioramento di un fattore centrale della vivibilità e della competitività urbana.

I PIÙ RECENTI AGGIORNAMENTI

Se una prima macro-differenza può essere riscontrata nell'approccio alle competenze del MM, occorre però chiedersi cosa sia cambiato dal 1998 a oggi nella pianificazione dei trasporti. Occorre qui fare menzione di quanto l'avanzamento tecnologico in fatto di telecomunicazioni e computer science abbia completamente stravolto il nostro modo non solo di comunicare e di muoverci ma anche l'avventura stessa del viaggio, delle sue fasi di organizzazione, pagamento e monitoraggio. La diffusione dell'Internet of Things (IoT) e dei protocolli di identificazione e trasmissione univoca dei dati [3] ha aperto una stagione totalmente nuova per il tracciamento degli spostamenti, finalizzati alle più svariate applicazioni, in campo sia pubblico sia privato. L'utilizzo degli smartphone e delle applicazioni ha sviluppato enormemente l'attitudine alla pianificazione del viaggio in real time e il ricorso all'infomobilità. Lo stesso dialogo con l'utenza (residenti, pendolari e visitatori) da parte della governance urbana deve essere curata in termini di sistemi di trasporto ma anche di accessibilità digitale. L'enorme quantità di dati generata dal tracciamento degli spostamenti costituisce una risorsa immensa per il pianificatore che, a questo punto dell'evoluzione normativa, non appare più unico come figura ma composto da mille "sentinelle" che, sul territorio, osservano e monitorano le abitudini all'interno delle loro giurisdizioni. Non stupisce dunque quale salto di ruolo può compiere il MM in questa ottica [4]: la rilevazione degli spostamenti quotidiani per motivo di lavoro (componente ancora maggioritaria anche in un Paese con tasso di anzianità preoccupante come il nostro) potrebbe essere demandata - perché richiesta obbligatoriamente per legge all'interno della redazione dei PSCL-Piani Spostamento Casa Lavoro - direttamente ai MM almeno per quanto riguarda le unità di lavoro significative (>100 addetti).



3. Il ruolo del mobility manager è una attività che porta al miglioramento di un fattore centrale della vivibilità e della competitività urbana

Questo cambierebbe molto anche l'approccio alle indagini urbane e metropolitane che, almeno ogni dieci anni se non prima, devono essere aggiornate per la variazione delle matrici origini/destinazioni e per il monitoraggio dello share modale; ciò in occorrenza di periodici update ma anche in conseguenza di specifiche policy messe in atto e che si intende verificare in termini di risultato. Tra l'altro, l'aggiornamento dei PSCL vanta una tempistica invidiabile da parte di qualsivoglia tipologia di piano: il suo monitoraggio annuale lo rende "invincibile" come osservatorio dal basso del cambiamento delle abitudini di mobilità. Sembrerebbe un quadro esaltante, eppure molte cose ancora non vanno.

GLI ASPETTI CRITICI E LE PROSPETTIVE FUTURE

Innanzitutto, solo in alcuni casi riferibili alle governance metropolitane più avanzate la raccolta dati proveniente dai PSCL opera un reale travaso di informazioni che giungono al MM territoriale in maniera uniforme. A oggi nessun ufficio mobilità comunale o regionale si avvantaggia di una piattaforma univoca cui tutti i MM aventi titolo aderiscono, anche se senza dubbio molti passi avanti sono stati condotti in tal senso. I PSCL sono ancora in forma cartacea e presentano disomogeneità, dovute anche alla diversità di enti/aziende a cui si fa riferimento. La grande potenzialità in termini pianificatori dei MM, dunque, rischia di essere vanificata se non viene approntata una procedura condivisa nella gestione dei dati raccolti. Si pensi come questo processo, una volta a regime, stravolgerebbe del tutto il ricorso alle campagne di indagini organizzate ad hoc (campionamenti statistici, rilevamenti a cordone, interviste telefoniche ecc), che, anche se solo periodicamente realizzate, potrebbero comunque partire da un



4. La pianificazione del viaggio in real time con l'uso degli smartphone e il ricorso all'infomobilità è aumentata enormemente ma da parte della governance urbana deve essere curata in termini di sistemi di trasporto e di accessibilità digitale



5. Innovare radicalmente le nostre modalità e scelte di viaggio attraverso l'utilizzo diffuso del MaaS- Mobility As A Service

patrimonio di base molto ricco, per poi affinare l'interrogazione degli utenti su specifiche questioni, oppure concentrarsi solo sugli asistemati, superando gli attuali limiti di intercettazione dell'utenza reale mediante indagini CATI (Computer-Assisted Telephone Interview).

Occorre mettere in evidenza un altro fattore emergente, che oggi rende possibili operazioni che non erano prevedibili ai tempi del primo decreto e che ora risultano fattibili e auspicabili: la figura del MM allora non poteva presupporre una competenza specificatamente formata e dunque nemmeno la presenza, in aziende anche medie, di profili atti a recitare un ruolo di interlocuzione con l'amministrazione pubblica in fatto di trasporti: solo oggi infatti, anche mediante uno sforzo formativo compiuto dalle università e dai centri preposti, si riscontrano personalità preparate e impegnate nelle politiche di mobility management nelle file aziendali dei maggiori centri urbani.

Concludo con ulteriori due punti degni

di attenzione per il futuro: uno fa riferimento all'utilizzo diffuso del Mobility as a Service (MaaS) su cui giustamente si dice ogni bene e che può - nella teoria ma anche nella pratica - innovare sostanzialmente le nostre modalità e scelte di viaggio [5]. L'alert che si ritiene significativo sollevare riguarda però l'arcipelago disomogeneo che l'attuazione del MaaS sta ancora subendo in Italia e che pone due rischi. Il primo, quello più immediatamente rilevabile e che impatta direttamente sul cittadino, si riferisce all'accesso alle piattaforme che appare garantita solo in alcuni (pochi) contesti italiani, in cui l'infrastruttura consente anche la formulazione di politiche di incentivo, riduzione tariffaria etc. che a oggi sono possibili solo in quegli ambiti: ciò risulta assai discriminante laddove appare principio ormai condiviso che è anche attraverso la competitività del sistema di mobilità che si gioca l'attrattività di un centro urbano. Il secondo rischio attiene maggiormente alla raccolta analitica dei dati che, in assenza di un'architettura MaaS sostenuta da un consenso al trattamento del dato, diviene più difficoltosa e anche qui discriminante in termini di presupposti per le future scelte pianificatorie.

L'ultimo punto risulterà essere piuttosto un'implicazione in termini culturali [6]: la diffusione dei dispositivi digitali e l'enfasi sull'attuazione del MaaS, come elementi necessari per essere parte della rete e poter accedere ai servizi, non coprono l'orizzonte totale dell'azione del mobility management e della sua decisività in fatto di cambiamento dei comportamenti: infatti, lato utente, non basta avere i mezzi per decidere di modificare le abitudini e, lato pianificatore, la proposta di modalità sostenibili di trasporto non si esaurisce con la promozione di pacchetti flessibili e di meccanismi incentivanti. Il MM propone uno sguardo esperto sui modi e tempi di spostamento, trasmettendo una cultura positiva della sostenibilità non come limite alla libertà



6. L'avanzamento tecnologico ha stravolto non solo il nostro modo di comunicare e di muoverci ma anche l'avventura stessa del viaggio

di muoversi ma come consapevolezza dei termini più adeguati a percorrere le reti territoriali, nel rispetto degli altri viaggiatori (specialmente dei più deboli) e dell'ambiente che contribuisce a proteggere e a infrastrutturare. La riduzione agli aspetti meramente tecnologici di supporto alla mobilità sostenibile minaccia una cultura del planning che magari raggiunge faticosamente i suoi obiettivi solo nel lungo periodo ma, nel frattempo, instaura relazioni e sostiene comunità resilienti che sapranno meglio adattarsi alle sfide del domani. ■

⁽¹⁾ Docente di Tecnica e Pianificazione Urbanistica presso DICCA - Dipartimento di Ingegneria Civile Chimica e Ambientale, Mobility Manager presso l'Università di Genova, Coordinatore della Laurea in Ingegneria Civile Edile Ambientale e Vice Direttore del CIELI - Centro italiano di eccellenza sulla logistica, i trasporti e le infrastrutture

Bibliografia

- [1] Ministero della Transizione Ecologica, Decreto 12 maggio 2021 "Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager", GU Serie Generale n.124 del 26-05-2021.
- [2] Ministero dell'ambiente, Decreto 27 marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", GU Serie Generale n.179 del 03-08-1998.
- [3] Ghaleb, S.M., Subramaniam, S., Zukarnain, Z.A., Muhammed, A., 2016. Mobility management for IoT: a survey. Eurasip J. Wirel. Commun. Netw. 2016. <https://doi.org/10.1186/s13638-016-0659-4>
- [4] Hiselius, L.W., Rosqvist, L.S., 2016. Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior. J. Clean. Prod. 123, 34–41. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.08.055>
- [5] Matyas, M., Kamargianni, M., 2019. The potential of mobility as a service bundles as a mobility management tool. Transportation (Amst). 46, 1951–1968. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9913-4>
- [6] Silva, C., 2013. Structural accessibility for mobility management. Prog. Plann. 81, 1–49. [https://doi.org/10.1016/j-progress.2012.07.001](https://doi.org/10.1016/j.progress.2012.07.001)

POLYVANTIS



PLEXIGLAS®

PLEXIGLAS® Soundstop lastre in PMMA
per barriere acustiche, antivento
ed antiacqua

Utilizzate per la protezione delle persone, delle infrastrutture, dell'ambiente – lungo strade, autostrade, ferrovie, ponti ed in zone di costa ad alto rischio

- In una vasta gamma di colori trasparenti ed opachi e con protezione volatili
- Facile da tagliare, forare, curvare
- 30 anni di garanzia PLEXIGLAS® contro l'ingiallimento
- 100 % riciclabile



Per maggiori informazioni tecniche:
www.plexiglas-soundstop.com