

Roma, 13/03/2008

A cura di: Carlo Iacovini e Emanuela Cafarelli

## Mobility Management: il punto a 10 anni dal Decreto e prospettive future

<p><b>1</b>      <b>Cosa è</b></p>	<p>Il 27 marzo 1998 con il Decreto sulla Mobilità Sostenibile del Ministero dell'Ambiente veniva introdotta in Italia la figura professionale del Mobility Manager.</p> <p>Già presente nello scenario europeo e americano dagli inizi degli anni '90, la figura del responsabile della mobilità aziendale ha rappresentato una vera novità per la realtà italiana, ponendo l'attenzione sull'incidenza degli spostamenti sistematici quotidiani dei dipendenti, degli studenti e degli utenti di poli di particolare attrazione sulla qualità ambientale e sociale dei centri urbani.</p>
<p><b>2</b>      <b>La novità</b></p>	<p>La novità rappresentata dal mobility management nell'approcciare la gestione della mobilità, consiste principalmente nella sua interdisciplinarietà: evidenziando sia gli aspetti tecnici, logistici e infrastrutturali, sia quelli rivolti prevalentemente all'individuo e alla sua sfera emotiva, comportamentale e di atteggiamento è possibile realizzare iniziative ed individuare soluzioni ottimali che permettono l'adozione da parte dell'utenza di modalità di spostamento eco compatibili.</p>
<p><b>3</b>      <b>Il mobility management a 10 anni dalla sua nascita</b></p>	<p>A 10 anni dalla sua introduzione sul territorio italiano sono stati censiti 61 uffici d'area, mentre i mobility manager aziendali nominati sono 764.</p> <p>Osservando le modalità di organizzazione del mobility management si è potuto notare un progressivo adattamento della disciplina alla realtà territoriale italiana. Oltre al classico livello comunale dell'ufficio del mobility manager d'Area, alcune zone hanno adottato una visione sovracomunale istituendo degli uffici provinciali avviati a seguito della delega dei comuni appartenenti al territorio provinciale.</p> <p>Inoltre la realtà di Prato rappresenta un'area di particolare, in quanto applicazione del mobility management ad un'Area industriale.</p>



Roma, 13/03/2008

A cura di: Carlo Iacovini e Emanuela Cafarelli

#### **4 Prospettive future**

La necessità rilevata a 10 anni dall'introduzione del decreto è quella di implementare misure strutturali per sostenere il mobility management in modo che esso si alimenti senza rimanere vincolato alla logica e alla momentanea presenza di finanziamenti ministeriali; che si consolidi il lavoro realizzato in questi anni; che le aziende diano fiducia al settore e ne comprendano i benefici in modo da includerlo a pieno titolo nelle politiche aziendali per l'ambiente.

Possibili interventi per lo sviluppo futuro del mobility management sono:

- una maggiore diffusione e rispondenza del mobility management al panorama produttivo italiano, attraverso la promozione dell'abbassamento a 100 dipendenti della soglia prevista dal Decreto Ronchi per la nomina del mobility manager e la redazione del Piano Spostamenti Casa - Lavoro e la reiterazione dell'obbligo anche per poli commerciali, zone artigianali e industriali;
- la defiscalizzazione delle spese sostenute dalle imprese sostenute dall'impresa per le attività di mobility management e la proposta di modifica dell'articolo 51 del TUIR, finalizzata a riconoscere tra le componenti che non concorrono al reddito del dipendente, le somme erogate, i valori dei beni messi a disposizione e dei servizi forniti nell'ambito dell'attuazione del piano spostamenti casa-lavoro;
- il rispetto dell'obbligatorietà di nomina di un responsabile della mobilità all'interno dell'azienda, che attualmente non risulta vincolata da alcuna prescrizione, attraverso sia l'inserimento del mobility management di area nelle politiche pubbliche di finanziamento della mobilità, sia l'inserimento della nomina del mobility manager e la redazione del Piano Spostamenti Casa - Lavoro come requisiti per le certificazioni di sostenibilità ambientale (ISO 14000 ed Emas) e come capitolo nei bilanci di responsabilità sociale di impresa;
- l'istituzione di un "Fondo Incentivazione Buone Pratiche" attraverso il recupero di fondi dalla tassa sul carburante o la modifica dell'art. 208 del Nuovo Codice della Strada in modo da permettere che una parte delle sanzioni amministrative pecuniarie siano destinate al mobility management;
- l'inserimento del mobility management nelle politiche ambientali, facendo seguito alla direttiva europea sull'"emission trading" che ha introdotto il sistema dei meccanismi flessibili all'interno delle strategie e dei processi d'impresa.
- il rafforzamento del mobility management nel suo ruolo educativo, continuando a promuovere e stimolare negli individui la cultura della sostenibilità ambientale.