

MOBILITÀ | A OTTO ANNI DAL DECRETO RONCHI, CI SONO 735 DIRIGENTI CHE SI OCCUPANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Eppur si muove

di NADIA ANZANI

Sono nati in sordina e cresciuti lentamente. Forse per questo in Italia i mobility manager sono passati quasi inosservati. Eppure la figura professionale è stata istituzionalizzata nel 1998 con il decreto Ronchi, che l'ha resa obbligatoria negli enti pubblici e nelle aziende con almeno 300 posti. Obiettivo: organizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti. Ma non prevedendo sanzioni in caso di inadempimento, numerose aziende hanno fatto orecchie da mercante, così il manager della mobilità è finito in naftalina.

Basti dire che, a distanza di otto anni, nel nostro Paese si contano 655 mobility manager aziendali, a cui se ne aggiungono altri 80 circa che operano all'interno di enti pubblici. Un freno allo sviluppo di questa figura professionale in azienda lo ha messo anche il progressivo calo dei finanziamenti pubblici. «Gli anni che hanno seguito il decreto Ronchi sono stati molto attivi sul fronte delle risorse pubbliche» spiega Carlo Iacovini, presidente dell'Associazione mobility management. «Nel '98 il ministero dell'Ambiente ha erogato 8 milioni di euro, nel 2000 altri 15 milioni».

Poi il rubinetto si è chiuso, per riaprirsi un poco nel 2005, quando sono stati predisposti altri 10 milioni di stanziamenti destinati alle società che intendono attuare progetti di mobilità sostenibile. Risultato: «Un progressivo disinteressamento delle imprese verso i progetti di mobilità sostenibile» commenta Iacovini. Che si sono così sviluppati a macchia di leopardo. Nelle città o nelle amministrazioni dove la volontà di portare avanti una politica di sensibilizzazione verso problemi di traffico è stata forte, sono andati avanti. Ma dove non c'è stato un impegno costante a livello di amministrazione pubblica, le imprese hanno

Organizzare gli spostamenti è obbligatorio negli enti pubblici e nelle imprese con almeno 300 dipendenti. Anche se per i casi di inadempienza non sono state previste sanzioni e i fondi ministeriali arrivano col contagocce. Tuttavia non mancano i casi di eccellenza, che oltre alla tutela dell'ambiente garantiscono una migliore immagine aziendale e rapporti interni più distesi.

I finanziamenti pubblici destinati a incentivare operazioni di mobilità sostenibile all'interno delle imprese sono ripresi nel 2005, con uno stanziamento di 10 milioni di euro.

mollato il colpo.

PIÙ IMMAGINE MENO COSTI. Eppure i ritorni per le imprese attente all'organizzazione degli spostamenti dei dipendenti sono molteplici e non si limitano solo all'impatto d'immagine per l'attenzione dimostrata verso problematiche ambientali. C'è anche un ritorno in termini di fedeltà del dipendente, «che percepisce questi servizi come un benefit aggiuntivo, si sente al centro delle attenzioni della società per cui lavora e ne è gratificato» spiega Federico Isenburg, business manager della società di consulenza Muoversi.

Senza trascurare i benefici diretti, come la riduzione dei tempi di spostamen-

to dei dipendenti e una loro maggiore regolarità di arrivo sul posto di lavoro. Il che significa meno ritardi dovuti al traffico, ma anche meno giorni di assenza per incidenti automobilistici.

Difficile quantificare i risparmi, ma, secondo una ricerca dell'associazione ambientalista Amici della Terra per Enea su dati Istat e Aci-Istat, tra la popolazione in ambito urbano, in media, su un milione e 956 ore di ritardo dovute al traffico, un milione e 708 sono registrate da veicoli privati. Non basta. Pare, infatti, che in Italia, sempre in ambito urbano, ogni anno, la popolazione occupata registri più di 280 mila giorni di assenza dal lavoro per incidenti non gravi. Dati di tutto rispetto

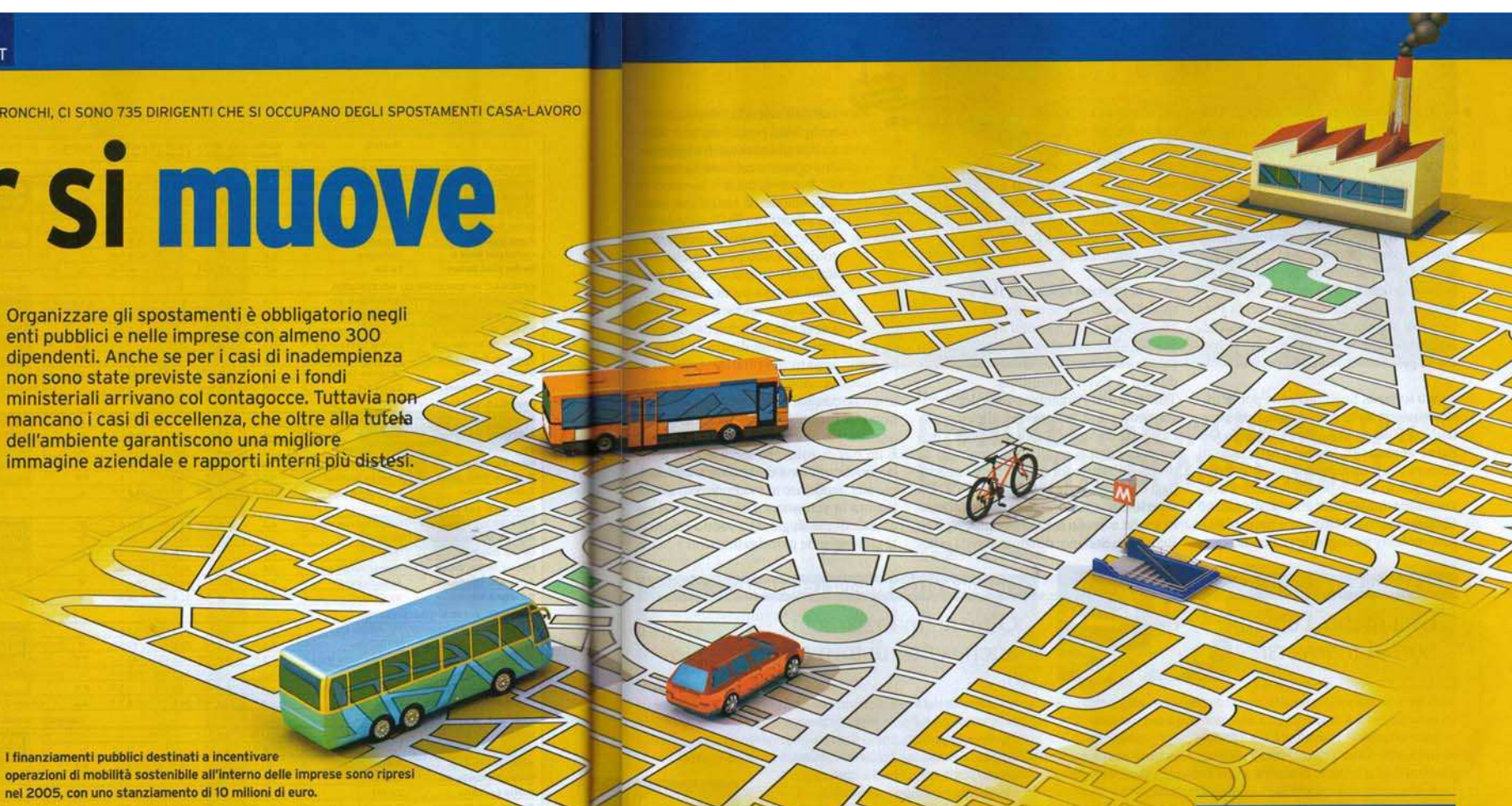
che non vanno trascurati. E alcune aziende lo sanno bene, soprattutto quelle che hanno la sede in zone ad alto traffico come Milano e aree limitrofe, dove la gestione degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti è attiva da tempo.

Imprese che non si sono limitate a fornire ai dipendenti servizi di navetta aziendale per collegare la sede alle fermate di autobus e metropolitane o a dare la possibilità di acquistare abbonamenti a treni e autobus con sconti del 20-40%. Ma che hanno avuto il coraggio di andare oltre, promuovendo progetti che possono essere da esempio per altre realtà industriali.

Una di queste è Astrazeneca, quarta

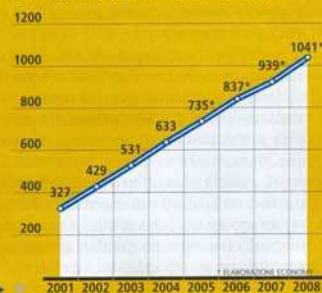
azienda mondiale nel settore farmaceutico, che ha avviato una serie di attività per facilitare gli spostamenti casa-lavoro dei 500 dipendenti che lavorano nello stabilimento di Caponago. Tra le varie iniziative, c'è anche il car pooling, espressione che indica la presenza di almeno tre persone a bordo di un'unica auto, che si mettono d'accordo per fare insieme il tragitto che li porta in ufficio.

INVESTIMENTI COSTOSI. «Organizzare servizi del genere non è facile perché occorre un software che faccia incontrare domanda e offerta, il cui costo si aggira sui 12 mila euro. Noi lo stiamo implementando, anche se ci sono problemi tecnici»



CRESCITA CONTINUA

L'evoluzione del numero di mobility manager in Italia. I dati con asterisco si riferiscono a previsioni di mercato.



legati alla privacy» racconta Antonio Spataro, mobility manager dell'azienda. Al momento si sono organizzati solo due equipaggi, ma le richieste sono in crescita. Sempre con l'obiettivo di ridurre il traffico, l'azienda incentiva molto anche il telelavoro. Attualmente sono circa 20 le persone che lavorano da un minimo di due a un massimo di quattro giorni la settimana da casa. E sta dando una spinta anche alla trasformazione delle auto da benzina a metano grazie a un accordo con la Provincia di Milano, che finanzia il 25% della spesa. «In un anno, hanno fatto richiesta 12 persone» conclude Spataro.

PIÙ METANO. Sugli incentivi per la trasformazione delle auto da benzina a metano o gpl hanno fatto leva anche le **Officine aeronavali Venezia** nella sede di Tessera (Ve), dove lavorano 850 persone. «Questo è stato possibile grazie a convenzioni stipulate con Assogasliquidi ed Ecogas» racconta Giovanni Battista Ballico, mobility manager dell'azienda, «gra-

zie alle quali ogni dipendente che ne fa richiesta ha diritto al rimborso del 5% della spesa sostenuta per l'impianto di trasformazione dell'alimentazione, a cui va aggiunto un buono di 52 euro per l'acquisto di carburante».

CAR POOLING PER TUTTI. Il rispetto per le risorse ambientali fa parte della filosofia di **StMicroelectronics**, tra i principali produttori di semiconduttori a livello mondiale.

Tanto che per l'organizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, l'azienda di Agrate Brianza investe circa un milione di euro all'anno, spalmati su diverse iniziative tra cui il car pooling, che oggi è utilizzato da 170 persone su 4.500 dipendenti. «Ma contiamo di organizzarlo anche a livello interaziendale» spiega Renato Di Stefano, direttore servizi gene-

I NUMERI

1 MILIONE di euro l'anno è l'investimento di **StMicroelectronics** per la mobilità sostenibile.

12 MILA euro è il costo di un software per il car pooling.

rali dell'azienda. «Operazione complessa perché occorre molta comunicazione fra imprese che operano nella stessa zona».

Per avvicinare il servizio ai dipendenti, da alcuni anni esiste all'interno dell'azienda un ufficio informazioni frequentato dalle 1.400 persone che utilizzano i diversi servizi di mobilità messi a punto dall'impresa. Ci sono anche incentivi per l'acquisto di biciclette: ogni dipendente ha diritto al 18% di sconto nei punti vendita convenzionati. «Ma lavoriamo mol-

to anche con la mobilità provinciale» continua Di Stefano «con la quale abbiamo organizzato una navetta su prenotazione. È un bus di zona che serve le aree dove la concentrazione della nostra utenza è più alta, modulato in modo diverso di settimana in settimana a seconda delle richieste di passaggio, che vanno effettuate almeno sette giorni prima».

LA CONSULENZA

Una mano a chi non sa muoversi



È vero, finora sono poche le imprese che hanno affrontato in modo serio e strutturato la gestione degli spostamenti casa-ufficio dei dipendenti. Ma il tema è caldo soprattutto nelle aree ad alto rischio inquinamento. E qualche passo in più si sta facendo. Lo dimostra anche la nascita e lo sviluppo di **Muoversi**, una società di consulenza fondata l'anno scorso da tre giovani laureati: Federico Bianchi, Federico Iseburg e Aldo Pozzoli (età media di 28 anni), all'interno dell'incubatore del Politecnico di Milano. Missione: fornire consulenza per la progettazione, l'implementazione e lo sviluppo di servizi di mobilità sostenibile a imprese, pubbliche amministrazioni, associazioni e singoli individui a un costo contenuto.

Non solo. Per dare una spinta all'utilizzo del car pooling sul sito www.muoversi.net fanno incontrare la domanda e l'offerta di passaggi in auto tra dipendenti che seguono le stesse direttive stradali. Un'idea di business, guarda caso, nata sull'autostrada Como-Milano, frequentata quotidianamente da due dei soci fondatori, una mattina, mentre erano bloccati in mezzo al traffico. Troppo presto per fare un bilancio sull'andamento del business, ma le cose sembrano essere sulla strada giusta, visto che in poco meno di un anno sono già stati attivati una decina di contatti con grandi aziende.

L'IMPEGNO DELLA REGIONE LOMBARDA

Oltre ai finanziamenti anche corsi di formazione

I problemi di traffico e di smog sono sentiti in modo particolare in Lombardia, una delle regioni italiane a maggior tasso di inquinamento. Tanto che la Regione in questi anni ha avviato diverse iniziative per cercare di diminuire l'emissione delle polveri sottili, tra cui anche quelle per incentivare lo sviluppo del mobility management. Recentemente per esempio è stato approvato il nuovo bando per la mobilità sostenibile con una disponibilità finanziaria iniziale di 500 mila euro (ulteriormente incrementabile). «Finanziamenti destinati ad aziende lombarde che presenteranno un progetto dettagliato e sicuro di spostamento casa-lavoro dei propri dipendenti» spiega Roberto Formigoni, presidente della Regione Lombardia. «Quindi servizi di car pooling, dotazioni informatiche dedicate e in genere servizi di mobilità aziendale». Ogni azienda che farà richiesta potrà accedere a un finanziamento pari al 50% delle spese totali sostenute fino a un massimo di 100 mila euro. «Ma intendiamo incentivare il mobility management anche con corsi di formazione» continua Formigoni «e a questo scopo stiamo facendo accordi con le principali università milanesi».



Roberto Formigoni

AUGUSTO CASAROLI/CONTRASTO

L'attenzione verso gli spostamenti dei dipendenti in **Alcatel** c'è stata fin dagli anni Sessanta, ed è stata mantenuta negli anni, nonostante le difficoltà economiche dell'impresa, che oggi ha la sua sede a Vimercate (Milano). «Non offriamo il car pooling» racconta Giorgio Chiovini, direttore del personale dell'azienda a cui fanno capo anche le attività di mobility management. «Quando mancano le risorse, è difficile dare servizi di questo livello, ma crediamo molto nella mobilità sostenibile». E la dimostrazione sta nel fatto che la società investe ogni anno circa 300 mila euro per dare ai dipendenti abbonamenti scontati per autobus di linea e treni e biglietti gratuiti per la navetta aziendale.

PICCOLI IN COOPERATIVA. Il caso di **Conser**, cooperativa consortile di Prato che si occupa di promuovere ed erogare servizi centralizzati di aree industriali, è invece di esempio per le piccole imprese. La cooperativa ha infatti gestito la mobilità del personale di un'intera area produttiva che comprende 350 piccole imprese, fornendo loro 14 automezzi a bassa emissione tra cui 12 alimentati a energia elettrica e due a metano. Auto che non vengono usate solo dai dipendenti per lo spostamento casa-ufficio, ma anche dagli imprenditori nelle ore di lavoro per effettuare commissioni da svolgere in centro, in zone a traffico limitato. Attualmente sono attivi 9 equipaggi di car pooling.

L'informazione è ciò su cui punta **Mondadori** (editore di *Economy*) che conta di aprire entro l'anno un info point accessibile anche sul posto di lavoro via intranet e da casa attraverso il proprio computer. Dove i dipendenti potranno organizzare equipaggi in car pooling. «Ci sono arrivate molte richieste, ma è difficile prevenire quante persone lo utilizzeranno» spiega Miretta Porcellana, mobility manager del gruppo, «anche perché questi servizi per funzionare bene devono essere preceduti da una campagna di sensibilizzazione dei dipendenti» molti dei quali difficilmente sono disposti a rinunciare alla propria automobile. E questo è un altro freno non da poco allo sviluppo del mobility management nel nostro Paese.

ECONOMY

1 marzo 2006 – N° 9