

# Guida per Mobility Manager. Una soluzione per l'efficiamento della mobilità aziendale

settembre 2020

Goudappel Coffeng  
&  
Città Sotto Scacco srl

Goudappel  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

strategie urbane  
città **SO**TT**O** S**C**AC**C**O





**Report** Guida per il Mobility Manager.  
Una soluzione per l'efficientamento della mobilità aziendale

**Data** Settembre 2020

**Chi siamo** Goudappel Coffeng è una delle più importanti e famose aziende olandesi del settore della pianificazione della mobilità e trasporti dal 1963. La sede principale è a Deventer, con diverse altre sedi in tutti i Paesi Bassi (Amsterdam, L'Aia, Eindhoven, Leeuwarden). Città Sotto Scacco Srl, è la società italiana partner e insieme collaborano per lo sviluppo della mobilità sostenibile nelle città italiane. Entrambe le società sono parte della Goudappel Group, gruppo di aziende operanti a livello internazionale in Belgio, Italia, Paesi Bassi, Stati Uniti e Svezia.

**Contatti** via Don Federico Tosatto 127  
30174 Venezia VE  
Email: [info@cittasottoscacco.it](mailto:info@cittasottoscacco.it)  
PEC: [cittasottoscacco@pec.it](mailto:cittasottoscacco@pec.it)  
Tel. cell: +39 349 5553358

[www.cittasottoscacco.it](http://www.cittasottoscacco.it)

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

**Project team** Urb. Andrea Graziano, Urb. Danny Van Beusekom, Urb. Luca Zampieron

Mettiamo sotto scacco ogni spazio di città trasformandolo in luogo per la vita!

Chi ha già scelto il nostro network?



...e tanti altri clienti del settore pubblico e privato in tutta Europa

- Indice
1. Premessa
  2. I costi dell'inefficienza degli spostamenti casa-lavoro e della mobilità urbana
  3. Benefici di avere un *Mobility Manager* aziendale
  4. Una guida pratica per il *Mobility Manager*
  5. I nostri servizi in sintesi



# 1. Premessa

Nei prossimi mesi, per le aziende ci saranno diverse sfide da affrontare, una tra tante sarà la sfida del cambiamento della mobilità aziendale. Questo documento propone una serie di attività da implementare per rendere efficienti e sostenibili gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti delle medie e grandi aziende, con più di 100 dipendenti.

La pandemia da Covid-19 ha colpito l'intera società contemporanea e ha seriamente cambiato alcune abitudini di lavoro e di mobilità nelle nostre città. I governi e le amministrazioni locali per far fronte all'emergenza hanno dovuto intraprendere misure drastiche. Tali iniziative hanno stravolto diversi comportamenti, hanno introdotto un nuovo modo di vivere e hanno generato anche comportamenti virtuosi. La società sta vivendo "una nuova normalità" a cui ci stiamo abituando. Per molti, alcuni comportamenti possono essere un esempio di resilienza per far fronte a diverse problematiche urbane e non. C'è stato un adattamento repentino all'utilizzo dei social, allo smart-working, alle video conferenze e alla distanza sociale. L'impatto positivo più significativo riguarda l'inquinamento da polveri sottili e biossido di azoto che è causa di 80.000 morti premature solo in Italia (Fonte: Agenzia Europea dell'Ambiente). Inoltre, con la riduzione degli spostamenti nel periodo compreso tra marzo e aprile 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019, si è registrata una riduzione dell'80,7% del numero degli incidenti stradali e una riduzione dell'83,3% del numero dei decessi collegati,

pari a 120 vite salvate (Fonte: Dipartimento della Pubblica Sicurezza).

Di certo, non sono stati pochi i problemi, i costi e la sostenibilità delle misure adottate che hanno improvvisamente stravolto la società. La poca mobilità di questo periodo ha pesato gravemente sul sistema urbano e l'esempio più evidente riguarda il trasporto pubblico che in Italia ha toccato punte di -89% nel periodo di marzo-aprile (fonte: Movit). Anche successivamente al periodo di lockdown, in base all'analisi sviluppata a partire dai dati dell'Osservatorio Lockdown, infatti, a fronte di un rischio contagio che porterà gli italiani a scegliere sempre meno di spostarsi in autobus, l'uso dell'auto privata è destinato a crescere del 30% sulla scia del "fear effect" (si intende la paura di essere contagiati, nonché il cambiamento dei comportamenti umani in seguito all'epidemia di COVID-19), mentre sarà possibile, anche se in misura minore, una crescita dell'uso della bicicletta.

Tutto ciò ha avuto e avrà un impatto significativo sulle aziende pubbliche e private. In riguardo alla mobilità aziendale diversi sono i problemi che questa situazione emergenziale ha prodotto e continuerà a generare soprattutto in previsione dell'apertura del nuovo anno lavorativo - scolastico da settembre 2020.

In sintesi le principali questioni che le aziende dovranno affrontare:

- ci saranno maggiori spostamenti e l'aumento dei rischi legati all'affollamento dei locali pubblici e mezzi di trasporto pubblico;
- continuerà un contingentamento, so-

prattutto nelle ore di punta, del trasporto pubblico locale – TPL;

- ci saranno dei limiti al car pooling per avere meno persone in un'unica auto;
- i servizi in sharing avranno dei costi maggiori dovuti alle sanificazioni;
- ci sarà un aumento della congestione in ore di punta sui principali assi viari urbani e metropolitani;
- ci sarà un aumento dell'uso dell'auto, per cui i sistemi di parcheggi esistenti saranno meno efficienti.

Considerati tali cambiamenti della mobilità urbana, per le aziende, mai come in questo periodo, è necessario avere un professionista che provveda all'efficientamento della mobilità aziendale e degli spostamenti casa-lavoro, per ridurre i rischi sanitari, per ridurre i costi e per avere una maggiore sostenibilità del lavoro.



Designed in California



lime.s

tier.app

TIER

## 2. I costi dell'inefficienza degli spostamenti casa-lavoro e della mobilità urbana

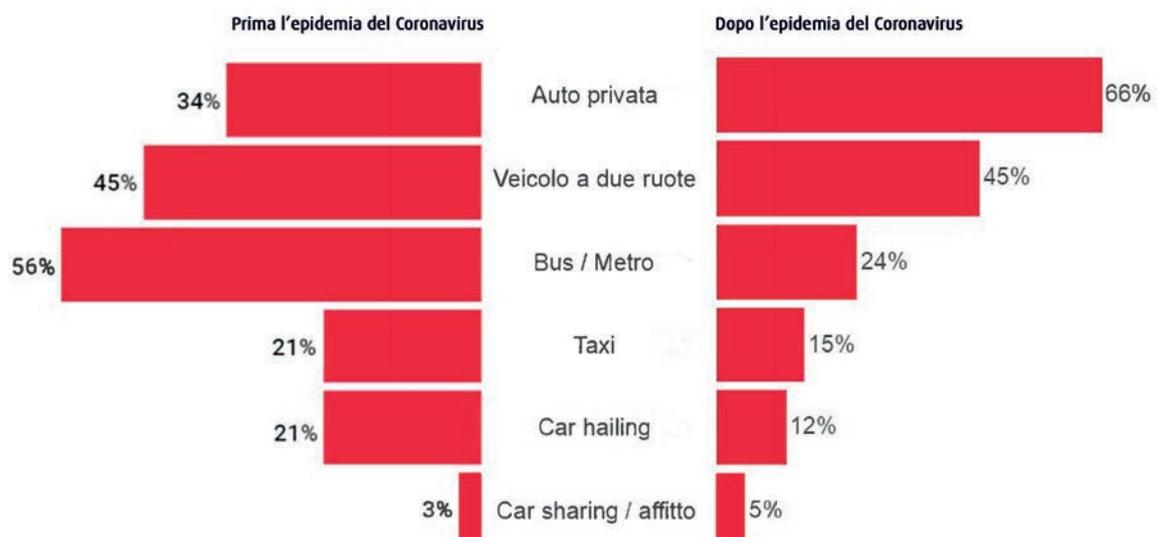
Come premesso l'uso dell'auto privata in Italia, nel post lockdown è destinato a crescere del 30%. I dati riportati dalla ricerca Ipsos del prima e dopo emergenza Coronavirus a Wuhan, in Cina, confermano tale tendenza.

Questo rischia di peggiorare la qualità della vita nelle aree urbane. In Europa, già prima della pandemia da Covid-19, l'inquinamento atmosferico era il rischio ambientale più importante per la salute umana ed esso è percepito come la seconda maggiore preoccupazione ambientale, dopo il cambiamento climatico. A parlare chiaro sono i numeri: nel 2018 in ben 55 capoluoghi di provincia sono stati superati i limiti giornalieri previsti per le polveri sottili o per l'ozono (35 gior-

ni per il Pm10 e 25 per l'ozono). In 24 dei 55 capoluoghi il limite è stato superato per entrambi i parametri, (fonte: Legambiente) con la conseguenza diretta, per i cittadini, di aver dovuto respirare aria inquinata per circa 4 mesi nell'anno.

Considerato che la combustione di un litro di benzina genera 2,4 kg di emissioni di CO2, secondo il Piano Aria Integrato Regionale PAIR 2020 della Regione Emilia Romagna, il 45% delle emissioni dirette di polveri sottili sono prodotte dal settore dei trasporti. Oltre all'inquinamento in seguito sono affrontati diversi fattori legati alla mobilità urbana che impattano più direttamente la produttività aziendale.

Modal share nella regione di Wuhan, prima e dopo l'emergenza Coronavirus



fonte: Ipsos

## a. Il costo del parcheggio auto

Le aree di parcheggio privato o il parcheggio in aree pubbliche/parcheeggi pubblici sono un costo per le aziende. Si parla di posti auto per i soli dipendenti, ma anche, nel caso di aziende aperte al pubblico, di posti auto per i clienti o esterni in generale. L'aumento degli spostamenti da casa a lavoro, o spostamenti complessivi in auto può generare un costo aggiuntivo da considerare nel bilancio aziendale. Per un'azienda di medie dimensioni che non dispone di aree di parcheggio privato, si pensi al costo medio di 1,50 – 2 euro per posto auto/ora in area pubblica o in "strisce blu" nei comuni italiani. Oltre al costo diretto del posto auto, ci sono importanti costi che si aggiungono per la ricerca del posto in strada (o area pubblica). Il numero di residenti in città è in continua crescita, aumenta la concorrenza per un numero limitato di spazi pubblici. Questo significa che in un contesto urbano, possono verificarsi situazioni in cui i parcheggi a disposizione sono esauriti e gli autisti parcheggiano in doppia fila occupando la carreggiata. Da un'analisi condotta da D. Shoup, si evince che nelle ore di punta il 30% del traffico cittadino è generato da auto che cercano parcheggio. Tale condizione genera più inquinamento urbano, ma anche costi sociali e economici dovuti allo stress, alla perdita di tempo e al consumo di carburante dei veicoli privati.

Per un'azienda di grandi dimensioni che vuole disporre di nuove aree parcheggio, il solo costo di costruzione di un parcheggio interrato di medie dimensioni (500 posti auto), pur variabile a seconda della localizzazione dell'area di intervento, si aggira attualmente sui 18.000 euro a posto auto (fonte: roli associati). Il costo di costruzione

dei parcheggi privati aziendali non è l'unica importante variabile da considerare. Solitamente i parcheggi sono distanti dall'edificio centrale dell'azienda o comunque sono molto estesi, per cui potrebbe esserci un mezzo di trasporto tra l'edificio principale e l'area parcheggio, si pensi a una navetta in un parcheggio di un aeroporto o in un parcheggio di un grande centro commerciale. Un esempio è il parcheggio dell'aeroporto Schiphol di Amsterdam in cui l'autobus parte ogni 15 minuti, 24 ore al giorno e in 10 minuti si raggiunge il terminal.

Il parcheggio, inoltre vale molto anche per l'accessibilità generale dell'azienda, piccola o grande. Esso infatti è un fattore che può fortemente condizionare i clienti e quindi i ricavi aziendali. Da una ricerca del ministero delle infrastrutture dei Paesi Bassi è stata confrontata la disponibilità a comprare di clienti che si spostano in auto e clienti che si spostano in bicicletta, emerge che i ciclisti sono disposti ad acquistare più spesso proprio grazie alla velocità di spostamento e parcheggio. Per le aziende anche il luogo di lavoro diventa una risorsa da sfruttare per attirare, trattenere e fidelizzare i dipendenti e i clienti. Avere un'immensa distesa di asfalto utilizzato per la sola funzione del parcheggio è totalmente improduttivo. Rendere accogliente e coinvolgente le aree esterne e interne all'azienda si rivela fondamentale, tanto più se si ha la possibilità di diffondere immagini che lasciano trasparire una qualità del lavoro e una soddisfazione delle risorse umane. La prima impressione conta molto anche nel momento in cui si visita un posto nuovo, pertanto, bisognerebbe sempre allestire un ufficio o una sala riunioni pensando a cosa penserebbe un

potenziale cliente, un candidato che deve sostenere un colloquio di lavoro.

Nel post lockdown l'aumento degli spostamenti in auto, l'aumento della congestione, la riduzione dei posti di parcheggio disponibili genererà una ovvia riduzione dei ricavi e delle vendite, ma anche perdita di tempo e le aziende devono provvedere a pianificare una migliore accessibilità aziendale e un efficiente piano di spostamenti casa-lavoro.

cipali centri urbani in Italia e non. Tale fenomeno è tuttavia in crescita dato l'aumento degli spostamenti, ma è anche in crescita la consapevolezza che tale condizione impone un generale rallentamento alla "macchina" urbana, sia in termini economici, sia in termini di sostenibilità ambientale e sociale degli spostamenti stessi. La congestione dipende da una complessa serie di scelte che riguardano l'ambito della mobilità privata, ma anche scelte infrastrutturali e politiche. Una delle evidenze in Italia riguarda lo squilibrio modale in gran favore dell'auto rispetto ad altri paesi Europei. In Italia, la scelta ricorrente è l'auto per il 59% delle persone contro una media europea del 35% (fonte: ACI). Uno squilibrio modale che è causa e conseguenza dell'elevato numero di auto per abitante.

## b. Ritardi negli spostamenti: la congestione incide sulla produttività aziendale

La congestione legata alla mobilità urbana è una caratteristica molto presente nei prin-

La distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati (valori %).

	2017	2016	2008	2001
Piedi	22,3	17,1	17,5	23,1
Bici	5,2	3,3	3,6	3,8
Moto	3	3	4,5	5,7
Auto	58,6	65,4	63,8	57,3
di cui come passeggero	12,3	8,5	7,6	8
Trasporto pubblico	7	6,6	6,1	7,8
Combinazioni di mezzi (e altro)	3,9	4,6	4,5	2,3
Totale	100	100	100	100

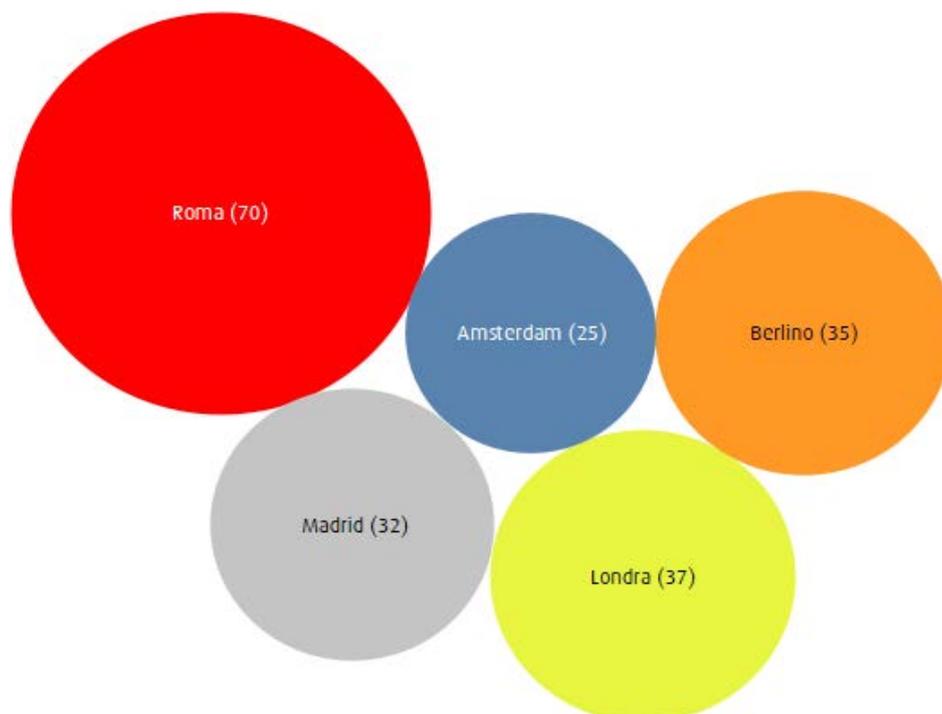
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Dal PUMS della Città di Roma, si evince che la capitale italiana ha il tasso di motorizzazione più elevato d'Europa. Si contano infatti 70 autovetture ogni 100 abitanti, a fronte di una media europea che non arriva a 40: Londra 36, Berlino 35, Madrid 32, Amsterdam 25.

Tale fenomeno urbano rappresenta un fattore importante per la produttività e l'efficienza delle aziende. I dipendenti, lavoratori di vario grado in un'azienda che sono in ritardo più volte a causa del "traffico" incidono sulla produttività aziendale. Oltre ai

costi dei ritardi al lavoro, per la produzione e maggior tempo impiegato per gli spostamenti ci sono diversi costi che il dipendente e l'azienda paga per il percorso casa-lavoro congestionato. Larga parte dei costi sono attribuiti all'incremento del consumo di carburante che riguarda principalmente lo stile di guida "stop & go" in condizioni di traffico. Maggiore tempo impiegato per lo spostamento significa minore opportunità di produzione o sociale. Maggiore consumo di carburante significa anche costi ambientali sociali e sanitari che impattano anche sull'immagine "green" dell'azienda e del contesto urbano. In seguito, viene riportata

Tasso di motorizzazione di alcune fra le principali città europee (numero auto ogni 100 abitanti).



Fonte: Pums di Roma

la percentuale di tempo perso in più rispetto a quello previsto per il percorso casa-lavoro nelle città italiane monitorate da TomTom nel 2018.

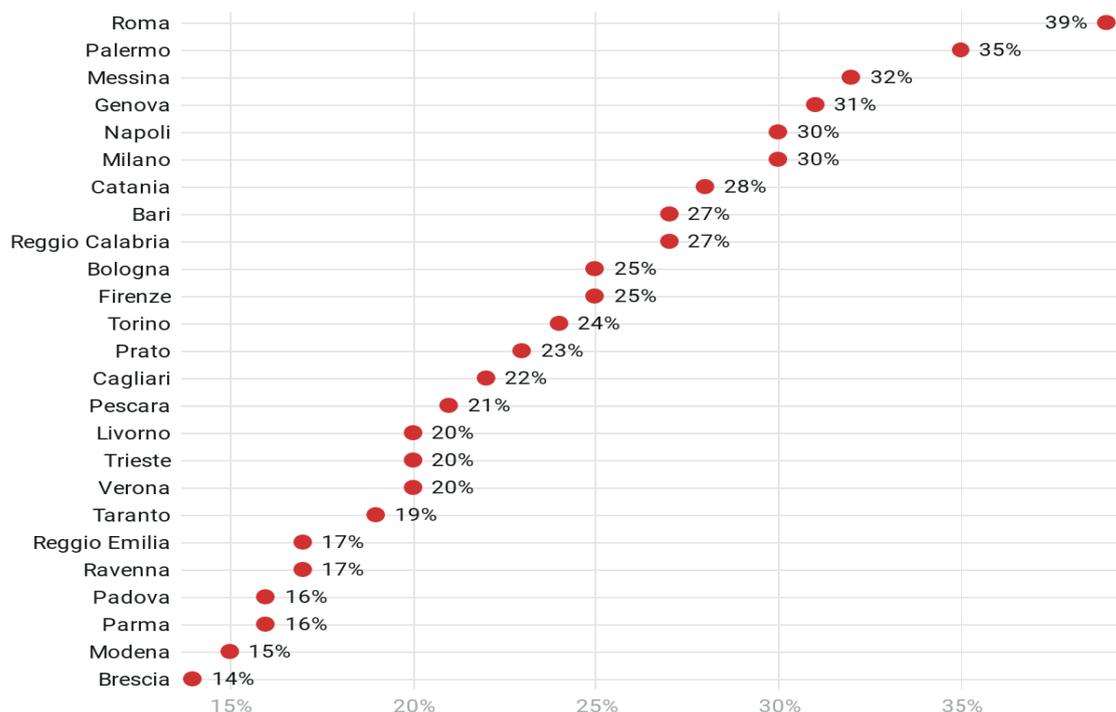
Da una stima dell'Automobile Club Italiano emerge che il tempo medio sprecato in un anno nel traffico nelle 6 città più popolate d'Italia è di 3 giorni, il valore del tempo sprecato è di oltre 7 miliardi di euro. Il privato e le aziende spendono cifre differenti a seconda dei contesti urbani, ad esempio nella Capitale il costo per il privato è di circa 1.005,91 euro (automobilista) e 722,75 euro per ogni utente del trasporto pubblico

(dati:Isfort).

Sebbene vi sia una stima dei costi dei privati e delle aziende, alcuni fattori non possono essere chiaramente quantificati e tra tutti c'è il valore dello stress da traffico che incide gravemente sul rendimento dei lavoratori.

Il trend della crescita della congestione negli ultimi anni è da rivalutare in funzione della mobilità "post lockdown". Con la stima di crescita per il "fear effect" dovuto all'emergenza sanitaria le aziende devono fortemente coinvolgere i propri dipendenti ad

Percentuale di tempo perso nelle strade nel tragitto casa-lavoro.



adottare scelte di spostamento più efficienti e sostenibili, per ridurre le spese aziendali ma anche per generare un processo di cambiamento del contesto urbano.

### c. Uso insostenibile dei mezzi aziendali

Come già evidenziato, le scelte in merito alla mobilità dei dipendenti di un'azienda possono gravare sul bilancio aziendale e soprattutto, nel caso in cui un'azienda possieda una grossa flotta di auto/mezzi aziendali. Tali mezzi sono una soluzione molto diffusa per le grandi e medie aziende. Essi rappresentano un sostegno ai dipendenti ma non sempre sono la scelta più efficiente per l'azienda e per gli spostamenti dei dipendenti. Spesso, a tutti i dipendenti sono assicurate le auto aziendali, ma, se una buona parte di essi vive in un raggio di 10 km dall'azienda, questo tipo di soluzione è insostenibile. L'analisi dei percorsi casa-lavoro dei dipendenti è una prerogativa importante da considerare per l'affido di un'auto o mezzo aziendale.

Da un'analisi di MondoPMI i costi di mantenimento di un veicolo in Italia sono:

- ❑ costo del carburante: dipende dal tipo di automobile, dalla cilindrata e dai chilometri percorsi. Da una stima si tratterebbe di circa 1.000 Euro ogni 10.000 Km percorsi;
- ❑ spese di manutenzione: tra gli 800 e i 2.000 Euro all'anno;

- ❑ cambio gomme estive/invernali costa circa 100 Euro;
- ❑ costi di assicurazione: in media in Italia nel 2015 il premio è stato di 575 Euro all'anno;
- ❑ costo di bollo: il costo del bollo varia a seconda della regione; ad esempio a Milano è stato pari a 206 Euro, a Roma 227 Euro e a Napoli 265.

In conclusione, il costo medio di mantenimento e utilizzo di un automezzo si aggira tra i 3.000 e i 4.000 Euro l'anno, tenendo presente che nel conteggio è considerata una percorrenza annua di 10.000 km. Diverse sono le proposte delle case automobilistiche per dare vantaggi e sconti, ma, per comprenderne la reale necessità aziendale è di ovvia utilità un'analisi interna approfondita.

### d. Incidenti

Gli incidenti sulle strade italiane sono una piaga per la mobilità urbana, si pensi che secondo dati Istat nel 2016 nella Capitale ci sono stati 14.904 incidenti stradali (circa 41 ogni giorno) di cui il 13% ha coinvolto almeno un pedone e il 3% almeno un ciclista, e si contano 19.405 feriti e 167 morti (circa 1 decesso ogni 100 sinistri). In tutto il paese nel 2019 sono stati 172.183 gli incidenti stradali con lesioni a persone, in lieve calo rispetto al 2018 (-0,2%), con 3.173 vittime (morti entro 30 giorni dall'evento) e 241.384 feriti (-0,6%)(fonte: ACI e ISTAT).

Considerato che il 32,8% degli italiani si sposta per ragioni di lavoro e studio (fonte: Isfort), il problema degli incidenti è molto significativo per le aziende. Inoltre gli spostamenti da e per i luoghi di lavoro possono esporre il dipendente al rischio di essere coinvolto in un incidente stradale. Una sen-

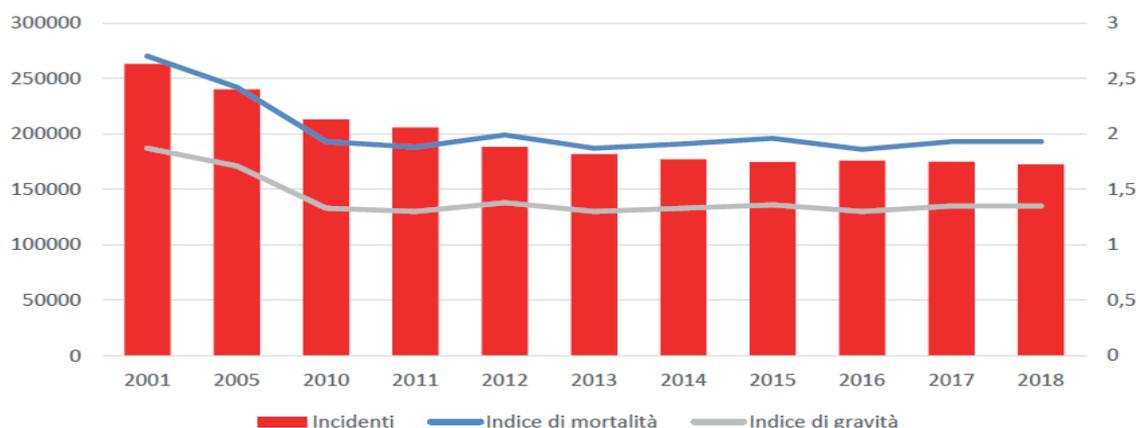
tenza della Cassazione nel 2015 (Cass. sent. n. 17685 del 7/09/2015) ha spiegato tutti i diritti dei dipendenti nel caso di infortunio sul percorso casa-lavoro (a piedi, in bici, mezzi pubblici o in auto), dichiarato infortunio in itinere.

Incidenti stradali occorsi in Italia secondo la conseguenza e indici di incidentalità.

	2001	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Incidenti	n.										
Morti	263100	240011	212997	205638	188228	181660	177031	174539	175791	174933	172344
Feriti	7096	5818	4114	3860	3753	3401	3381	3428	3283	3378	3325
Indice di mortalità	(n. morti / n. incidenti) x 100										
Indice di gravità	(n. morti / n. morti e feriti) x 100										
	373286	334858	304720	292019	266864	258093	251147	246920	249175	246750	242621
	2,7	2,42	1,93	1,88	1,99	1,87	1,91	1,96	1,86	1,93	1,93
	1,87	1,71	1,33	1,3	1,38	1,3	1,33	1,36	1,3	1,35	1,35

Fonte: Elaborazione ISPRA e su dati ACI e ISTAT

Incidenti stradali in Italia, indici di mortalità e indici di gravità.



Fonte: Elaborazione ISPRA su dati ACI e ISTAT

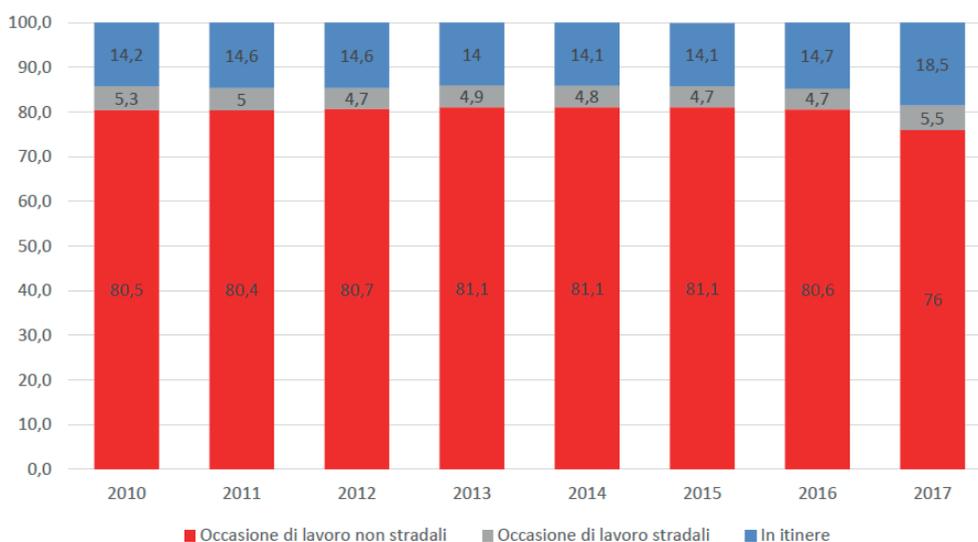
Per infortunio in itinere si intende l'evento che colpisce il dipendente durante il percorso casa-lavoro:

- Di andata e ritorno dall'abitazione al lavoro;
- Che collega due luoghi di lavoro (per chi ha più rapporti);
- Di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti (solo se manca un servizio di mensa aziendale).

I dati mensili rilevati dall'INAIL al 31 dicembre di ciascun anno (provvisori in quanto si

consolideranno nelle successive rilevazioni del 2020) evidenziano a livello nazionale un incremento solo dei casi avvenuti "in itinere", nel tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il luogo di lavoro, che sono passati da 98.446 a 100.905 (+2,5%). Le cause degli incidenti sono legate a varie problematiche, ovvero: in riguardo alla sicurezza infrastrutturale, alle scelte di spostamento, e allo stress psicologico. Il rischio di incidenti sul percorso casa-lavoro è un problema per le aziende, esse possono dare il loro importante contributo in merito alle scelte e allo stress.

Composizione percentuale delle definizioni positive secondo la modalità di accadimento.



Fonte: Flussi informativi INAIL- Regioni e Open Data INAIL. Elaborazione CeRIMP (§) Open Data INAIL 2017 aggiornati al 3171072918



Comune di Milano

Comune di Milano

Comune di Milano

18103

1878

10729

Clear Channel

e

bikeMi

bikeMi

bikeMi

bikeMi

bikeMi

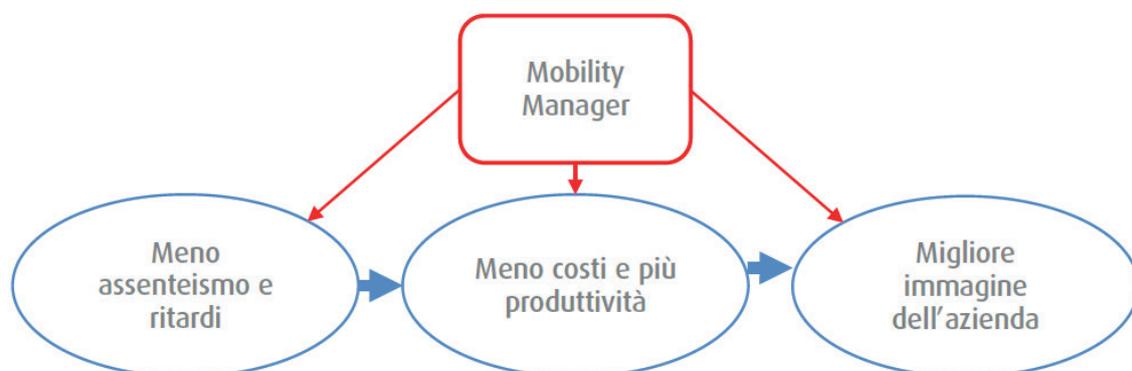
### 3. Benefici di avere un Mobility Manager aziendale

Il Mobility Manager aziendale è una figura istituita dal DM 27/03/98 e rafforzata dal D.L. 19/05/2020 n. 34. Tale figura realizza il piano di mobilità dei dipendenti di un'azienda (pubblica o privata) e si occupa di migliorare l'accessibilità/integrazione generale dell'azienda nel contesto urbano e territoriale. La rete europea EPOMM definisce il Mobility Management (MM) come pratica utile per promuovere il trasporto sostenibile e gestire la domanda di trasporto cambiando gli atteggiamenti e il comportamento dei viaggiatori.

Al centro di tale pratica ci sono misure "soft" come l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione di servizi e il coordinamento di attività di spostamento. Tali misure non implicano l'investimento di grandi risorse finanziarie per cui con pochissime risorse

un'azienda può cambiare radicalmente gli spostamenti di lavoro e aiutare la comunità ad avere importanti benefici.

Oltre all'obbligo per legge, talvolta, le aziende nominano un Mobility Manager aziendale e procedono alla redazione del PSCL (piano spostamenti casa-lavoro) a causa di osservazioni per il rilascio delle certificazioni conformi alla norma ISO 14001. Gli enti preposti alle certificazioni ambientali ritengono di fondamentale importanza l'analisi delle scelte di spostamento dei dipendenti e, se le aziende riescono a dimostrare di aver operato anche per cambiare le abitudini di spostamento dei dipendenti è un concreto passo per la riduzione degli impatti ambientali dell'azienda.



Fonte: Elaborazione di Città Sotto Scacco stp srl



4.

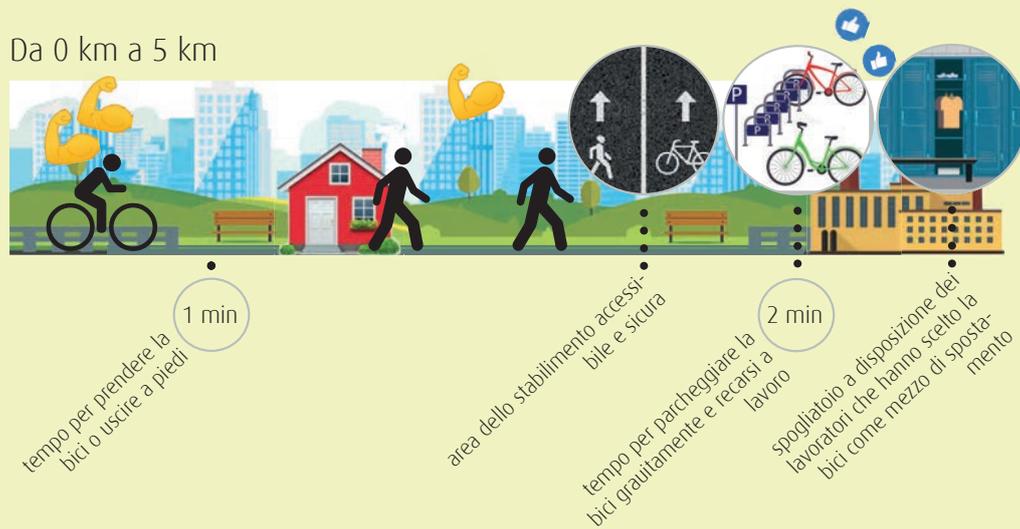
## Una guida pratica per il Mobility Manager

Il contributo del Mobility Manager è volto all'efficientamento dell'intero sistema di lavoro, in quanto una migliore gestione dei trasporti legati all'azienda, può portare maggiore produttività e miglioramento dell'immagine dell'azienda stessa. Per fare solo un esempio, basti pensare ai lavoratori che si recano quotidianamente a lavoro con la propria auto. Il loro livello di stress, provocato dal congestionamento stradale, le difficoltà di trovare parcheggio e la conseguente ansia di arrivare in ritardo nel luogo di lavoro, può influire negativamente sulla produttività individuale, nonché sulle risorse economiche aziendali.

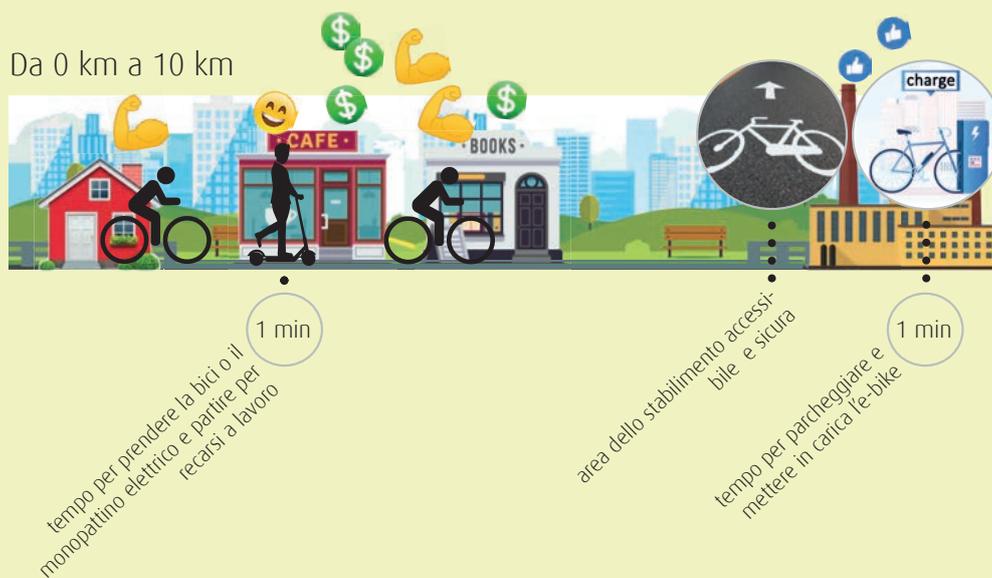


Per far fronte a queste problematiche, diverse soluzioni possono essere considerate e sono rappresentate nelle figure sottostanti che, nel loro insieme costituiscono una guida pratica per il Mobility Manager.

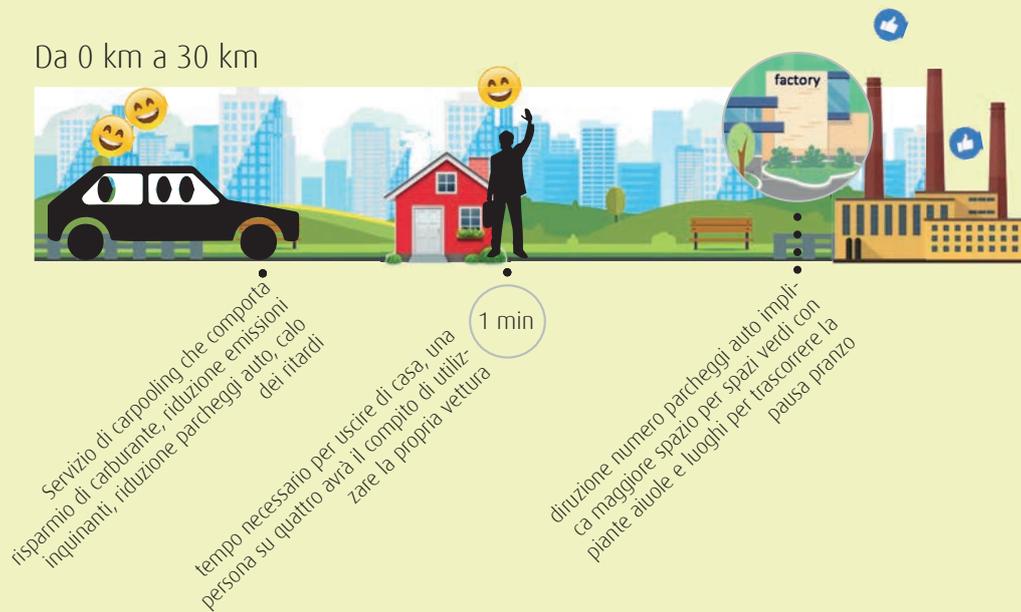
Tragitto di brevissima percorrenza con incentivo all'utilizzo della bicicletta privata, del bike-sharing aziendale e dell'andare a piedi per recarsi nel luogo di lavoro.



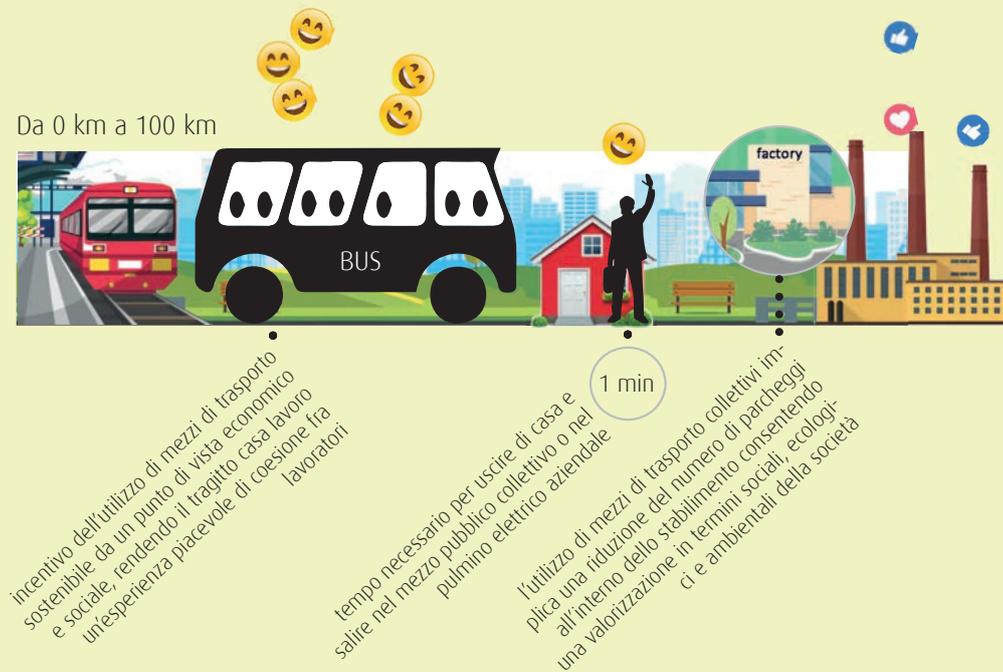
Tragitto di breve percorrenza con incentivo all'utilizzo di e-bike sia privata che aziendale e del monopattino elettrico per recarsi nel luogo di lavoro con un occhio di riguardo all'ambiente e con una certa responsabilità sociale.



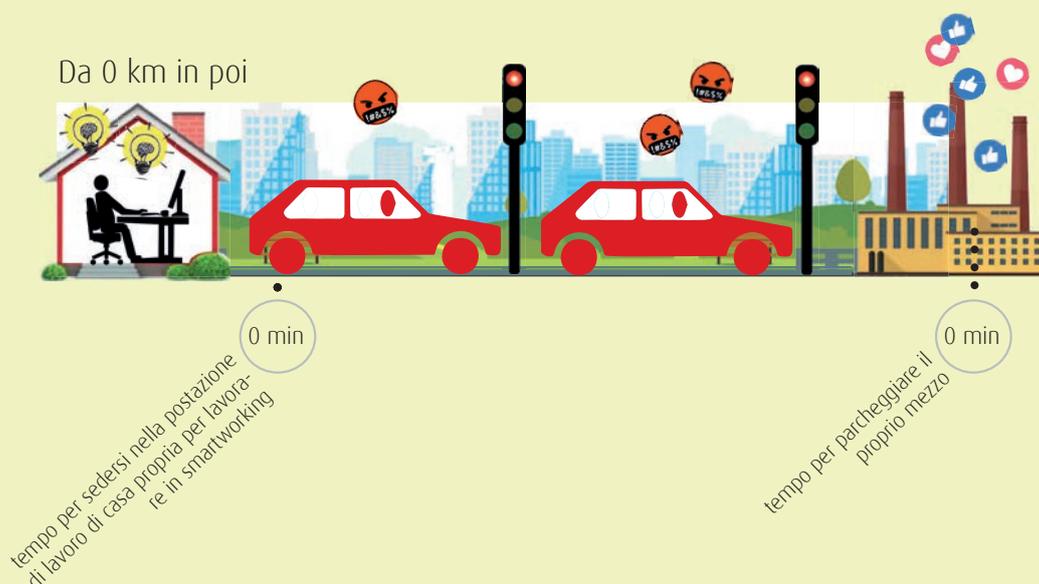
Tragitto di media percorrenza con incentivo alla pratica del car-pooling con l'utilizzo di un veicolo privato per recarsi nel luogo di lavoro, ottimizzando gli spostamenti casa-lavoro riducendo l'utilizzo di auto fino a quattro volte.



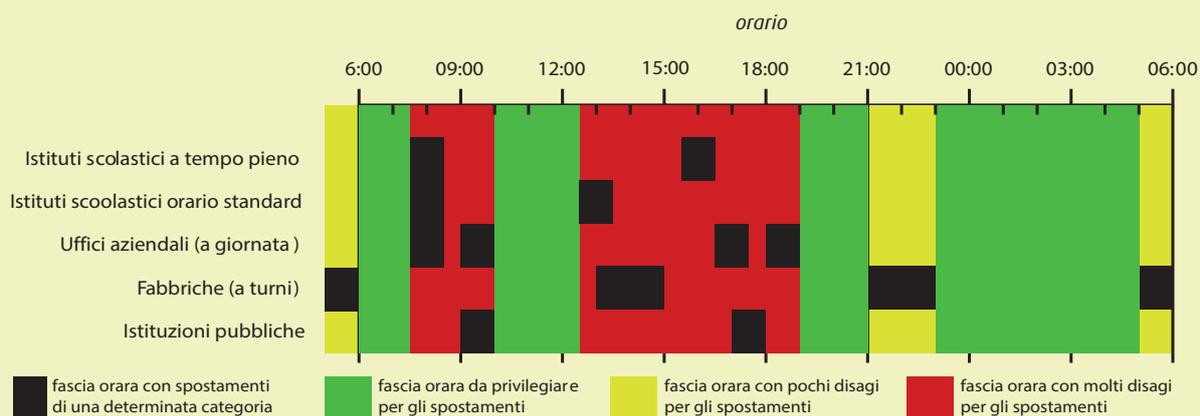
Tragitto di lunga percorrenza con incentivo all'utilizzo di mezzo di trasporto collettivo, come treno, mezzo pubblico o navetta aziendale riducendo il livello di congestione stradale, l'inquinamento e riduzione delle spese legate ai trasporti.



Incentivo a lavorare in remoto attraverso il cosiddetto smartworking; lavorando da casa si azzerano tutti costi legati ai trasporti e si riduce il livello di stress accumulato dai lavoratori nel tragitto casa-lavoro.



Se da un lato è importante tenere in considerazione questo tipo di soluzioni o, per meglio dire, buone pratiche per una corretta gestione dei trasporti da parte del Mobility Manager aziendale, d'altro canto è necessario mettere a sistema tutte le categorie di lavoratori (e non lavoratori) che interessano la città o il quartiere dell'azienda, con i relativi orari di spostamento e di occupazione del suolo stradale.



Nell'esempio riportato nell'immagine soprastante sono ben evidenti le fasce orario più congestionate (in rosso) e quelle più favorevoli (in verde) per gli spostamenti di una determinata azienda. L'elaborazione di questo diagramma è estremamente funzionale e permette alle aziende di ottimizzare gli spostamenti, sia per il tragitto casa-lavoro sia per lo spostamento di merci da un punto A ad un punto B.



## 5. I nostri servizi in sintesi

Il gruppo Goudappel opera da più di 50 anni in tutta Europa nel settore della pianificazione per la mobilità sostenibile urbana. Ci occupiamo di consulenza, progettazione e pianificazione per clienti del settore pubblico (enti ed amministrazioni) e del settore privato (aziende medio-grandi, project developers, gestori di infrastrutture).

Per servizi di Mobility Management, ci occupiamo di consulenza professionale per le aziende. Puntiamo su tre obiettivi:

- ❑ Obiettivo sociale. Efficienza dei dipendenti e collaboratori dovuta a una maggiore puntualità, una maggiore socializzazione (durante gli spostamenti), una riduzione dei tempi di spostamento, un minore stress da traffico-parcheggio;
- ❑ Obiettivo economico. Diminuzione dei costi relativi ai trasporti dovuta a riduzione degli incidenti, uso proficuo dei mezzi aziendali, migliore accessibilità dell'azienda;
- ❑ Obiettivo ambientale. Ritorno di un'immagine green-sostenibile dell'azienda attenta alle questioni ambientali e sociali del proprio contesto urbano e territoriale.

Ci occupiamo di supportare il Mobility Manager aziendale per rendere la mobilità aziendale efficiente. Quindi ci occupiamo di realizzare:

- ❑ Piani di Spostamento Casa-Lavoro; Analisi della domanda di trasporto dei dipendenti;
- ❑ Webmap dei dipendenti sul territorio; analisi di accessibilità dell'azienda;
- ❑ Processo di partecipazione e comunicazione per coinvolgere i dipendenti e le istituzioni nelle scelte di mobilità sosteni-

- ❑ nibile aziendale;
- ❑ analisi e valutazione dei dipendenti vulnerabili e più a rischio sanitario;
- ❑ adattare gli spazi e infrastrutture esistenti (parcheggi, spogliatoi) alle esigenze specifiche di mobilità sostenibile; analisi Costi-Benefici e Swot degli interventi.



**Fonti** A.Roli, et al., Parcheggi - Soluzioni per la sosta nelle città italiane, Dario Flaccovio Editore, 2007;

Commissione Europea, Handbook on the external costs of transport (2019);

Comune di Roma, Piano Urbano Mobilità Sostenibile, (2019);

INAIL, Andamento degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali, (2020);

ISFORT, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, (2019);

Legambiente, Mal'aria 2019, (2019);

Regione Emilia Romagna, Piano PAIR 2020, (2020);

W.Tortorella et al., Rapporto Cittalia 2009 Città mobili, (2009);

<http://www.aci.it> ;

<https://www.istat.it/> ;

<https://www.inail.it/> ;

<https://www.nomisma.it> .

Goudappel Coffeng bv

Snipperlingsdijk 4 - 7417 BJ  
Deventer  
Postbus 161 7400 AD Deventer  
Paesi Bassi  
[info@goudappel.nl](mailto:info@goudappel.nl)

Città Sotto Scacco S.r.l.

Via Don Federico Tosatto 127 - 30174 Ve-  
nezia VE  
Italia  
[info@cittasottoscacco.it](mailto:info@cittasottoscacco.it)  
[cittasottoscacco@pec.it](mailto:cittasottoscacco@pec.it)  
C.F / P.IVA 04613610270