

MOBILITY MANAGEMENT

IN 3.3 SUPPORTO AL MODAL-SHIFT

Secondo la definizione adottata in ambito EPOMM (European Platform On Mobility Management a cui aderisce l'Italia attraverso il Ministero dell'ambiente insieme ad altri 10 Paesi europei), il "Mobility Management è un concetto che riguarda la promozione della mobilità sostenibile, nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti. Alla base del Mobility Management ci sono le misure cosiddette "soft", come l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione dei servizi, nonché il coordinamento delle attività di diversi partner". Sono, quindi, da considerare misure di Mobility Management i cosiddetti interventi "leggeri", di tipo cioè tecnologico, organizzativo e gestionale, come l'introduzione di servizi innovativi e di gestione della domanda di trasporto, nonché il suo orientamento verso modalità alternative all'automobile. Assumono particolare importanza quindi gli impegni per la promozione di campagne di comunicazione ambientale, che accompagnino l'introduzione di servizi innovativi per la mobilità, quali ad esempio le flotte di automobili e biciclette condivise (più comunemente noti come car sharing e bike sharing), i servizi di trasporto pubblico dedicati e a chiamata e la diffusione delle tecnologie dell'informazione, come anche il rafforzamento di campagne nazionali quali: Giornata Nazionale delle Bicicletta; Bimbinbici, Bicincittà; Vivicittà e European Mobility Week.

Occorre quindi riqualificare la figura del Mobility di Manager di Area i cui compiti sono in parte definiti all'Art. 1 del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000.

Nonostante siano oggi presenti in Italia quasi 70 Mobility Manager di Area (dati Euromobility), la loro attività è spesso minimale o comunque relegata a semplice attività di affiancamento alle aziende nella redazione dei PSCL.

A livello aziendale e di ente pubblico sono oggi censiti 846 Mobility Manager Aziendali, molte dei quali tuttavia sono soltanto nominati e poco o affatto operativi.

Occorre a nostro avviso ripensare ad un intervento normativo, che ridefinisca e riordini il settore del Mobility Management, anche alla luce delle difficoltà interpretative dello stesso decreto istitutivo (Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998) e del mutato quadro occupazionale e produttivo, introducendo anche la figura del "Mobility Manager Scolastico", per una duplice ragione: la valenza educativa e strategica di tale messaggio ed il fatto che gli istituti scolastici attivano non indifferenti flussi di traffico motorizzato.

L'ECOGUIDA (ECODRIVE)

IN 3.2 SUPPORTO ALL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Segnalo una “distrazione” nel processo di recepimento in Italia della **Direttiva 2003/59/CE** sulla formazione dei conducenti professionisti di veicoli pesanti che all'art. 7 così recita: *“La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari del CAP di cui all'articolo 6 nonché ai conducenti di cui all'articolo 4 di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare enfasi sulla sicurezza stradale e sulla razionalizzazione del consumo di carburante”*.

In Italia la Direttiva 2003/59/CE è stata recepita dal **D.Lgs 286/2005** che al comma 2 dell'Art. 20 recita: *“La formazione periodica di cui al comma 1 consiste nell'aggiornamento professionale che consente ai titolari della carta di qualificazione del conducente di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare riguardo alla sicurezza stradale e sulla razionalizzazione del consumo di carburante”*.

Da quanto sopra emerge che il passaggio dalla Direttiva 2003/59/CE al D.Lgs 286/2005 è assolutamente corretto e ha portato all'obbligo per i conducenti professionali di mezzi pesanti (Bus e Camion) della carta di Qualificazione del Conducente (CQC).

La “distrazione” riguarda il passaggio successivo che ha portato all'emanazione del **D.M 16.10.2009** in cui si è entrati nel dettaglio della formazione, ivi compresa quella periodica con obbligo quinquennale. Nel **D.M 16.10.2009** ci si è, infatti, dimenticati della *“razionalizzazione del consumo di carburante”* (si veda Art. 13¹).

L'intento della normativa europea era quello di introdurre nei Paesi membri le tecniche di EcoDrive, per sensibilizzare all'utilizzo intelligente dei mezzi di trasporto, che consentono notevoli risparmi di carburante (compresi tra il 10% e il 20%) con conseguenti minori emissioni non solo di CO₂, ma anche di particolato e di altri gas, primi fra tutti i NO_x.

Riteniamo che sia proprio il Ministro dell'Ambiente e del Territorio e del Mare, non coinvolto nel processo di recepimento, a dover dare il proprio contributo affinché anche in Italia, come in altri Paesi comunitari, le tecniche di EcoDrive possano diffondersi per il beneficio non trascurabile che possono dare ad una riduzione complessiva delle emissioni inquinanti e climalteranti.

La diffusione delle tecniche di EcoGuida potrebbe essere estesa anche al settore delle automobili, prevedendo, ad esempio, che il test Eco-Drive faccia parte della formazione obbligatoria dei neoconducenti d'auto.

¹ Art 13 D.M 16.10.2009:

“Il programma del corso di formazione periodica consta di 35 ore di lezioni teoriche, suddivise in moduli di 7 ore ciascuno. Si articola in una parte comune di cui alla lettera a) ed una parte speciale dedicata alla formazione periodica per il trasporto di merci ovvero di persone, di cui rispettivamente alle lettere b) e c);

a) la parte comune del programma, per titolari di carta di qualificazione per il trasporto di persone o di merci, è la seguente:

a.1) conoscenza dei dispositivi del veicolo e condotta di guida (docente: insegnante di teoria);

a.2) conoscenza delle norme di comportamento e responsabilità del conducente (docente: insegnante di teoria);

a.3) conoscenza dei rischi professionali. Condizioni psicofisiche dei conducenti (docente: medico specialista in medicina sociale, medicina legale o medicina del lavoro);

b) la parte speciale del programma, per i titolari della carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose, è la seguente:

b.1) carico e scarico delle merci e compiti del conducente (docente: esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto);

b.2) disposizioni normative sul trasporto di merci (docente: esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto);

c) la parte speciale di programma, per i titolari della carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone, è la seguente:

c.1) compiti del conducente nei confronti dell'azienda e dei passeggeri (docente: esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto);

c.2) disposizioni normative sul trasporto di persone (docente: esperto in materia di organizzazione aziendale con particolare riguardo alle imprese di autotrasporto).

IL TICKET TRASPORTO

IN 3.3 SUPPORTO AL MODAL-SHIFT

Segnalo che purtroppo allo stato attuale l'erogazione del Ticket Trasporto (analogo voucher rispetto al Ticket Restaurant) presenta non pochi problemi a causa dei forti vincoli che l'agenzia delle entrate impone. L'unica possibilità è che venga erogato sulla base **dell'Art. 51 co. 3 D.P.R. 917/86 "Cessioni di beni e servizi"**, che prevede:

- *non imponibilità in capo al dipendente se nel periodo d'imposta la cessione di beni e servizi complessivamente non è superiore a € 258,23*
- *imponibilità per intero se il valore è superiore a detto limite*
- *la quantificazione del valore va fatta con riferimento al valore normale dei beni*
- *il valore normale va considerato al netto di eventuali somme trattenute o pagate dal dipendente per il bene o servizio reso*

Molto spesso però l'importo di € 258,23 è già completamente utilizzato e il datore di lavoro non può quindi erogare il Ticket Trasporto.

Si può a nostro avviso lavorare su 2 possibili proposte:

- la prima prevede una variazione dell'**Art. 51 co. 2 lett. d D.P.R. 917/86 "Prestazioni di servizi di trasporto"**, secondo il quale *"Non concorrono a formare il reddito di lavoro dipendente le prestazioni di servizi di trasporto collettivo rese alla generalità o a categorie di dipendenti (...)"* (per completezza segnalo i seguenti principi affinché sia applicabile l'irrilevanza reddituale in capo al dipendente: la prestazione del trasporto deve essere resa in modo collettivo; l'estraneità del dipendente dal rapporto con il vettore). La variazione si può così configurare ***"Non concorrono a formare il reddito di lavoro dipendente le prestazioni di servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti, anche se rese attraverso titoli di legittimazione allo scopo destinati (...)"***
- la seconda prevede una norma apposita come per i Ticket Restaurant, cioè buoni pasto utilizzati dal personale di aziende private ed enti pubblici, che ricevono i tagliandi come servizio alternativo alla mensa aziendale (uno per ogni giorno lavorato). Il buono pasto è disciplinato dal D.P.C.M. 18 novembre 2005 "Affidamento e gestione dei servizi sostitutivi di mensa" pubblicato sulla G.U. del 17 gennaio 2006. Si tratterebbe di proporre un D.P.C.M apposito per "Affidamento e gestione dei servizi sostitutivi di prestazioni di servizi di trasporto collettivo".

La possibilità di agire al di fuori delle € 258,23 come **"Cessioni di beni e servizi"** consentirebbe maggiori margini per i datori di lavoro nell'ambito delle misure di mobility management e, in generale, anche alle piccole aziende di poter dare un contributo al trasporto collettivo contestuale ad un segnale di attenzione per le risorse umane.