



**Ufficio territoriale area Nord-Est: Marche, Emilia-Romagna
Veneto, Friuli Venezia Giulia
Sede per L'Emilia-Romagna
Galleria Cavour 9 40121 Bologna
EDIZIONE 2021**

Referente per la Mobilità Territoriale

Claudio Moscariello Bentivogli

Sommario

1. INTRODUZIONE.....	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL	5
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali	7
2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)	9
Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede.....	9
Azione 2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility	10
Azione 2.3 – Analisi sulle esigenze di ciclabilità	11
Azione 2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette	12
Azione 2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale	12
Azione 2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling	13
Azione 2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green.....	13
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	14
2.3.1 Analisi spaziale.....	14
2.3.2 Analisi Temporale	15
2.3.3 Analisi motivazionale.....	15
3. PARTE PROGETTUALE	17
3.1 Progettazione delle misure.....	17
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	18
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	18
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA'	18
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'	19
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE	20
3.2 Programma di implementazione	20
GLOSSARIO	21
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI.....	23

1. INTRODUZIONE

Il Mobility Management è l'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa. Il Mobility Manager è la figura di riferimento per l'implementazione delle suddette iniziative con l'obiettivo di 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.

L'Istituto Nazionale di Statistica è un Ente pubblico di ricerca riconosciuto ai sensi del D.lgs. n. 218/2016 dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le Linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante e dotato di autonomia scientifica, organizzativa, finanziaria e contabile.

Dal 1926, anno della sua fondazione, svolge la propria attività nel rispetto dei principi fondamentali della statistica ufficiale: indipendenza scientifica, imparzialità, obiettività, affidabilità, qualità e riservatezza dell'informazione statistica, dettati a livello europeo e internazionale e la sua missione è di servire la collettività attraverso la produzione e la comunicazione di informazioni statistiche, analisi e previsioni di elevata qualità.

L'ISTAT il principale produttore della statistica ufficiale intesa come ***bene pubblico*** al servizio della collettività e come strumento di conoscenza e di supporto nei processi decisionali. La missione dell'Istituto comporta una sua responsabilità sociale, in quanto produttore dei dati essenziali alla conoscenza dei fenomeni che hanno una forte ricaduta nella vita della comunità umana ed economica e che sono al centro delle scelte politiche ai vari livelli. L'ambito della responsabilità sociale di cui è portatore l'Istituto non si limita alla sua funzione in senso stretto ma comprende anche le azioni relative al benessere organizzativo e di qualificazione sociale ed etica dell'Istituto e al suo ruolo come soggetto pubblico proteso a porre in essere buone pratiche di sostenibilità.

L'impegno dell'Istat per lo sviluppo di una mobilità sostenibile è iniziato con la nomina della Mobility Manager, la dottoressa Patrizia Grossi (deliberazione D16 703 DGEN 2020 del 30 luglio 2020 <https://www.istat.it/it/files//2021/01/Delibera-D16-703-DGEN-2020-del-30.07.2020.pdf>), che opera con il supporto di una rete di Referenti Territoriali, il cui ruolo è fondamentale in quanto, da un lato, rappresenta il punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, dall'altro diventa uno strumento per promuovere la cultura e le iniziative promosse dall'Istituto in materia di mobilità sostenibile. Il Comitato dei "Referenti Territoriali della Mobilità" (costituito con deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021 <https://www.istat.it/it/files//2021/01/D08-84-DGEN-2021-Comitato-territoriale-Mobilit%C3%A0.pdf>) ha il compito di completare l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto e di monitorarne gli esiti, tenendo in considerazione le segnalazioni del personale stesso in relazione alle possibili strategie di mobilità ed i benefici generabili sul territorio dallo sviluppo delle azioni che verranno analizzate ed eventualmente intraprese. I principali compiti del Comitato sono: 1. individuare parcheggi a pagamento nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni; 2. individuare i principali operatori di mobility sharing locali con cui attivare convenzioni; 3. analizzare le esigenze di ciclabilità (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici); 4. verificare la necessità di prevedere bus-navette; 5. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale; 6. analizzare la possibilità di sviluppare il carpooling; 7. verificare la presenza o meno di colonnine per la ricarica elettrica nelle vicinanze della sede; 8. individuare la possibilità di aderire a incentivi green locali, nell'ottica dell'universale bisogno collettivo di una riduzione dell'impronta ambientale.

La riduzione del traffico urbano e delle emissioni di CO2 che si può ottenere grazie al diffondersi di mezzi di trasporto collettivi in sostituzione dell'auto privata o alla diffusione di mezzi *green* che utilizzino energia pulita e rinnovabile sono passi fondamentali che concorrono a creare migliori condizioni di vita per le comunità e rappresentano alcuni obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile.

Il ruolo dei trasporti nello sviluppo sostenibile è stato riconosciuto per la prima volta nel vertice delle Nazioni Unite del 1992 e nell'Agenda 21. L'attenzione è cresciuta negli anni recenti (Conferenza del 2012, cd. Rio+20) nella convinzione che trasporti e mobilità siano leve fondamentali per lo sviluppo sostenibile. Nell'Agenda 2030 il trasporto sostenibile coinvolge diversi SDGs e target: SDG3 (salute e benessere) ma anche SDG11 (città sostenibili) e SDG12 (consumo e produzioni responsabili). L'importanza del settore per il clima (SDG13) è stata ulteriormente richiamata dall'UNFCCC, in considerazione del fatto che la mobilità genera quasi un quarto delle emissioni mondiali di gas serra.



1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL

Il Mobility Manager è un “facilitatore” e riveste una funzione importante nel Programma di Responsabilità Sociale finalizzata a proporre soluzioni ai temi del benessere delle “persone” e dell’organizzazione procedendo attraverso l’ascolto dei dipendenti.

Si tratta di una figura introdotta in Italia con il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto Decreto Ronchi), recante norme in materia di “*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*” (una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all’impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l’Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990).

Nell’accezione comunemente affermata in ambito europeo, il Mobility Management è un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità orientata alla sostenibilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante “Misure per incentivare la mobilità sostenibile”, al comma 4 dell’articolo 229 dispone che “Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all’ articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, **un piano** degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile”.

L’obiettivo della norma è consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d’area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del “Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL”.

Il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all’uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell’analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell’offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.



Figura 2 – **Benefici conseguibili per i dipendenti, per l'azienda, per la collettività**

Preliminarmente alla redazione del PSCL, al fine di rendere efficace tale piano, l'Ente dovrebbe identificare l'entità delle risorse disponibili per lo sviluppo delle iniziative.

Un PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa- lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili.

Le misure previste nel piano possono effettivamente essere realizzate se esiste un coordinamento costante tra il Mobility Manager e le strutture interne di gestione delle risorse finanziarie e strumentali.

Perché un PSCL abbia successo sono decisivi l'interazione ed il coordinamento di tutti gli attori coinvolti nelle fasi di elaborazione e implementazione.



Figura 3 – **Struttura del PSCL**

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

La parte informativa e di analisi del PSCL contiene:

- Analisi delle condizioni strutturali;
- Analisi dell'offerta di trasporto;
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro.

Vengono raccolte tutte le informazioni ed i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale e alla conoscenza delle condizioni strutturali, l'offerta di trasporto sul territorio, nonché le risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.

2.1 Analisi delle condizioni strutturali

L'analisi delle caratteristiche e dotazioni dell'ente contengono oltre alle informazioni sulla sede di lavoro, le dotazioni in termini di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti ed altre informazioni sulle risorse strumentali destinate alla mobilità del personale.

In questa fase vengono raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità per **Ufficio territoriale area Nord-Est: Marche, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Sede per L'Emilia-Romagna Galleria Cavour 9, 40121 Bologna** L'Ufficio è situato al 2° piano di un edificio composto da appartamenti utilizzati come sede di uffici.

Alla fine del mese di ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da **14 unità** di cui:

- numero dipendenti a tempo pieno **14**
- numero dipendenti a tempo parziale **0**
- di cui in telelavoro **3**

La componente femminile è pari al 60% e quella maschile il 40%.

Dalla distribuzione per genere, fasce di età e livello professionale dei dipendenti si evince che il 64% del personale è di genere femminile, che l'età sia abbastanza elevata (nessuno con età inferiore ai 40 anni) e che la maggior parte dei lavoratori (64%) sia inquadrato nei primi 3 livelli.

Orario di lavoro

Lun - Ven	7.45-19.00
Sab -Dom	CHIUSO

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale dedicato	0
Risorse umane dedicate	1

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

Navetta aziendale	0
Automobili aziendali	0
Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
Car sharing aziendale	0
Piattaforma di car-pooling aziendale	0

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL

L'importo del contributo è determinato in relazione al numero delle domande pervenute, nell'ambito dello stanziamento stabilito, indipendentemente dal costo dell'abbonamento.

Requisiti

Essere dipendente dell'Istituto, sia con contratto a tempo indeterminato e sia con contratto a tempo determinato, in servizio alla data di presentazione della richiesta.

Essere in possesso di un abbonamento annuale al trasporto pubblico locale e a lunga percorrenza (es. autolinee, autobus, metropolitana, tram, treno) intestato al dipendente e valido nell'anno di riferimento; in caso di possesso di due o più abbonamenti viene erogato un solo contributo.

Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili intestati al dipendente;

Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro

I possessori di abbonamenti mensili al trasporto pubblico locale e ferroviari extraurbani mensili possono richiedere il contributo presentando copia degli ultimi 6 abbonamenti.

<https://intranet.istat.it/CosaFarePer/Personale/Pagine/Contributo-per-l'utilizzo-del-mezzo-pubblico.aspx>

Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY	NO
Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work)	NO

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Numero posti auto	0
Numero posti moto	0
Numero posti bici	0
Zona deposito monopattini	0

SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE	NO
MENSA AZIENDALE	NO
STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE	intranet

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)

L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto presente sul territorio al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti per individuare le modalità alternative al mezzo privato con le quali è raggiungibile la sede, tenendo in considerazione la distanza degli spostamenti casa lavoro.

L'analisi consente di:

1. individuare l'accessibilità a **parcheggi auto** pubblici e privati nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni;
2. individuare i principali operatori di **mobility sharing** locali con cui attivare convenzioni;
3. analizzare le esigenze di **ciclabilità** (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici, parcheggi sicuri);
4. verificare la necessità di prevedere **bus-navette**;
5. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di **trasporto pubblico locale** (TPL);
6. analizzare la possibilità di creare un servizio di **carpooling**
7. verificare la necessità di prevedere colonnine per la **ricarica elettrica** nelle vicinanze della sede;
8. individuare la possibilità di aderire a **incentivi green**.

Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede



Figura 4 – Parcheggi auto vicino la sede UT BOLOGNA

Presso la sede ci sono vari garage privati con tariffe che variano. Attualmente non ci sono convenzioni in essere, visto il basso interesse dei dipendenti, ma sono in corso degli accordi non ufficiali per poter usufruire di tale servizi. Visto che i garage vicini alla sede si trovano in zona ZTL il dipendente può comunicare al garage il numero di targa del proprio veicolo un giorno prima così di poter accedere senza violare il regolamento di acceso. A circa 2 km dalla sede ci sono 2 parcheggi interscambio che offrono la possibilità di lasciare gratuitamente il proprio mezzo e usufruire del mezzo pubblico.



Figura 5 – Prezzi dei parcheggi auto vicino la sede UT BOLOGNA



Figura 6 – Parcheggi Tanari vicino la sede UT BOLOGNA

Azione 2.2 – Analisi dell’accessibilità ai principali operatori di sharing mobility

Per il 33,3% dei dipendenti che si sono dichiarati disposti ad utilizzare mezzi di trasporto in sharing per recarsi alla propria sede di lavoro sono disponibili diverse soluzioni in tal senso. A meno di 2 km

dalla sede, presso l'Autostazione, si trova un servizio di car sharing: 'CORRENTE' il car sharing a flusso libero 100% elettrico da fonti rinnovabili gestito da TPER, Enjoy (con postazioni in diversi punti della città facilmente trovabili scaricando l'APP dedicata, oppure un servizio di bike sharing (MO BIKE) con diverse postazione vicino alla sede.

A seguire l'elenco completo degli operatori ai quali è stata inviata un'email per individuare tariffe agevolate per i dipendenti Istat rispetto a quelle già presenti sui siti web.

Postazioni Car sharing – Bike Sharing

Gestito dalla Eni Fuel con il servizio Enjoy

dispone di 110 mezzi Fiat 500 Pop Euro VI

Costo al minuto €.029

Costo Giornaliero €.49.00

Tariffa massima giornaliera €.69.0/0

Gestito dalla CORRENTE T con il servizi OMINBUS dispone di 335 mezzi Renault Zoe 100% elettrico

Costo al minuto €.029

Costo all'ora €. 15.00

Costo Giornaliero €.48.0

Tramite Call Center al 051 602 9993

o all'indirizzo supporto@corrente.bo.it

Oppure tramite APP

BIKE SHARING

Attiva a Bologna MOBIKE dispone di 2500 a 3 marce, 250 a pedalata assistita.

Come funziona? Basta scaricare la app Mobike e seguire le istruzioni.

Il lucchetto è integrato nella bicicletta e di facile utilizzo: si apre con un tap sul cellulare e si chiude

Per Mobike il prezzo è di 50 centesimi di euro ogni mezz'ora

,con un deposito forfettario di 1 euro che verrà scalato dal proprio portfolio.

Gratuita invece la prenotazione della bici e la sua cancellazione, con un semplice gest.



Figura 7 – Postazioni car e bike sharing vicino la sede UT BOLOGNA

Azione 2.3 – Analisi sulle esigenze di ciclabilità

La bicicletta rappresenta una parte rilevante del traffico lento, sia come forma di mobilità a sé stante che in combinazione con altri mezzi di trasporto. Percorsi attrattivi sicuri e ben collegati tra di loro costituiscono importanti presupposti per incrementare l'utilizzo della bicicletta.

Il 16,6% dei rispondenti alla survey utilizzano la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro. Nelle vicinanze della sede esistono le opportune strutture come rastrelliere, piste ciclabili ecc..

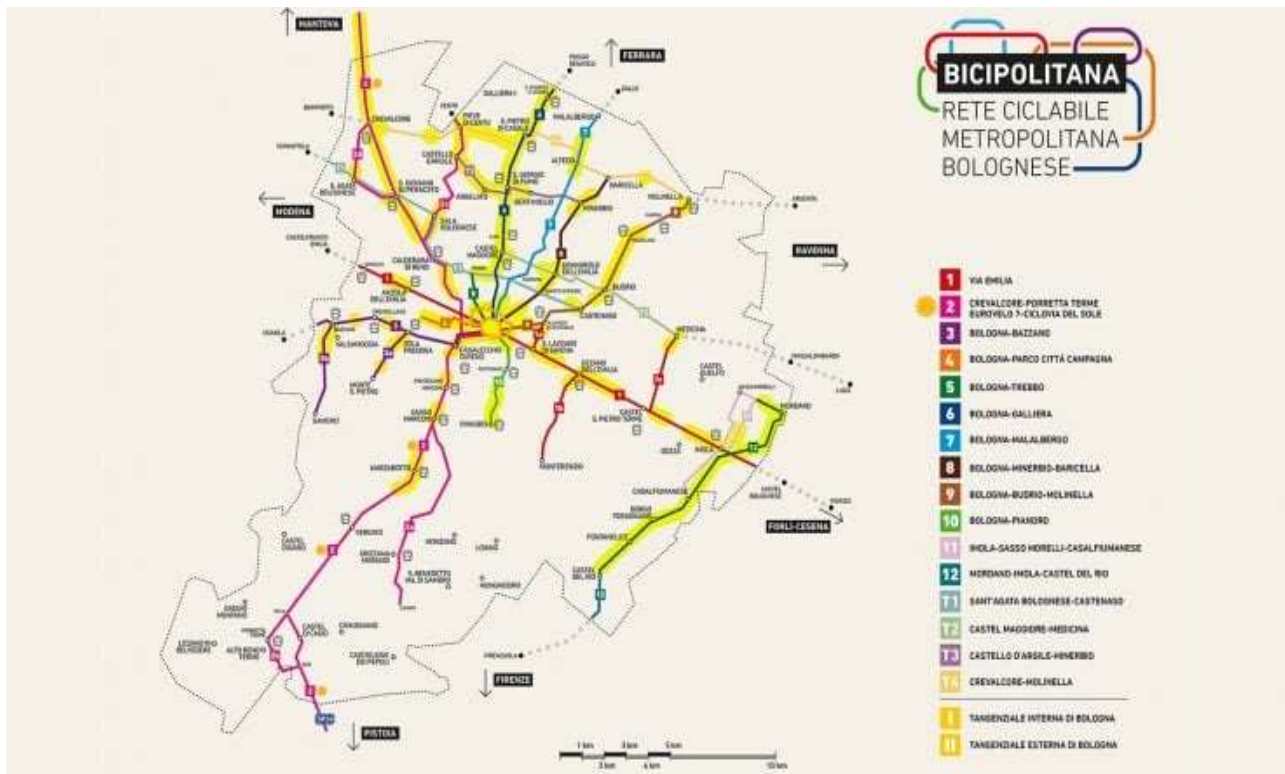


Figura 7 – Bicipolitana – rete ciclabile BOLOGNA

La bicipolitana è la prima infrastruttura ciclabile d'Italia, a livello metropolitano, che in prospettiva può creare il fenomeno di pendolarismo su bici, bici elettriche monopattini ecc. rivoluzionando la mobilità della città metropolitana e in particolare tra hinterland e capoluogo. La rete portante della Bicipolitana è composta da 10 direttrici principali, 2 territoriali nell'imoiese e 4 trasversali, oltre alle 2 tangenziali delle bici di Bologna. Le prime due linee sono concluse: la 2 che corrisponde alla Ciclovia del Sole e la 6, la Grande Ciclabile Reno Galliera.

Azione 2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

Il 67% dei rispondenti dichiara di essere interessato, per gli spostamenti casa-lavoro, a un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti che faccia una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso. Il rimanente 33% non sarebbe invece interessato a usufruire di tale servizio.

Azione 2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale

Il 58,3% dei dipendenti della sede dell'Emilia-Romagna utilizzava mezzi di trasporto pubblici negli spostamenti casa-lavoro prima dell'epidemia.

TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna) è la società di trasporti pubblici su gomma di Bologna e Ferrara, e FER, società regionale ferroviaria. TPER figura tra i principali operatori di trasporto passeggeri in Italia ed è la più grande azienda dell'Emilia-Romagna per numeri e volumi di servizio

nel settore del trasporto pubblico di persone. Le aree di attività della società coprono diversi segmenti del settore del trasporto, da quello automobilistico, a quello filoviario, a quello ferroviario di passeggeri. TPER gestisce il TPL su gomma nei bacini provinciali di Bologna e Ferrara ed il trasporto passeggeri in ambito ferroviario regionale, in partnership con Trenitalia, sulla base di specifici contratti di servizio, stipulati a seguito di aggiudicazione delle relative procedure ad evidenza pubblica. Per soddisfare nuove e più flessibili esigenze di mobilità, dal 2018, in collaborazione con i partner del consorzio Omnibus, TPER gestisce CORRENTE, il car sharing a flusso libero 100% elettrico da fonti rinnovabili lanciato attivo oggi a Bologna e Ferrara. E' il solo car sharing in Italia che ha una flotta di vetture elettriche e consente la possibilità di aprire la corsa in una città e terminarla nell'altra. TPER ricopre anche il ruolo di soggetto attuatore dei più importanti interventi di sviluppo della mobilità nel territorio metropolitano bolognese, quali il completamento della filoviarizzazione delle linee portanti di bus ed il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, oltre al sistema di trasporto pubblico su gomma a guida assistita, che prevede l'impiego dei veicoli filoviarizzati Crealis. Con i propri servizi di trasporto pubblico l'azienda copre una percorrenza annua di oltre 50 milioni di chilometri; 44,2 milioni sui servizi su gomma e 5,8 milioni di chilometri per il trasporto passeggeri in ambito ferroviario. Sul complesso dei servizi erogati nei bacini di Bologna e Ferrara e nel servizio ferroviario gestito da TPER vengono compiuti annualmente oltre 160 milioni di viaggi. Chi sottoscriverà un nuovo abbonamento, per la tratta ferroviaria prescelta, potrà utilizzare gratuitamente il trasporto urbano nella città di Bologna.

Azione 2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling

Il *Car pooling* è una modalità che permette alle persone di spostarsi in gruppo condividendo un'auto privata per risparmiare sul trasporto e a evitare gli inconvenienti dei mezzi pubblici. Il *Car pooling* potrebbe diventare la nuova modalità per muoversi in sicurezza, il servizio è stato attivato e testato in molte città.

Il 58,3% dei rispondenti *dichiara di essere disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi.*

Azione 2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green

Il mezzo privato è ritenuto il mezzo più sicuro per gli spostamenti futuri, in quanto offre una percezione di sicurezza da contagio. Sarà, dunque, necessario investire nell'elettrificazione, in modo da sopperire all'allarme inquinamento e clima, problema reale e presente. Serviranno risorse per sostenere e potenziare l'elettrificazione di biciclette, trasporto collettivo, motoveicoli e auto private, agevolando l'installazione di nuovi impianti di ricarica elettrica in prossimità delle sedi di lavoro. Il 58,3% dei rispondenti *dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni e se ci fosse la possibilità di ricaricarli.*

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Dalle risposte fornite dai 12 dipendenti della sede territoriale che hanno compilato la lime survey, emerge che il 33% dei rispondenti utilizza il treno come mezzo di trasporto per raggiungere l'ufficio, il 25% dei colleghi si muove a piedi, il 17% in bicicletta o scooter e infine il 25% utilizza i mezzi pubblici.

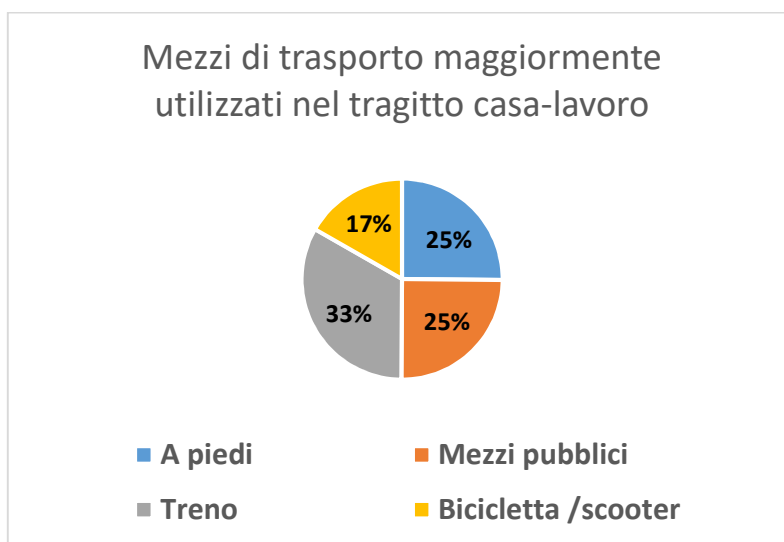


Figura 8 – Mezzi di trasporto più utilizzati dai dipendenti UT BOLOGNA

2.3.1 Analisi spaziale

Come si può osservare dal grafico sotto riportato, solo il 58,3% dei lavoratori rispondenti è residente nell'area urbana (entro i 5 km dalla sede), il 8,33% risiede in zone ubicate tra i 6 e i 15 km di distanza, il 16,6% risiede oltre i 60 km, il 16,6% risiede oltre i 100 km. Pertanto, presumibilmente, solo 8 lavoratori potranno raggiungere la sede a piedi, con bicicletta o utilizzando esclusivamente i mezzi pubblici di mobilità urbana. La stazione ferroviaria dista circa (2 km) dalla sede.



Figura 9 – Distanza percorsa nel tragitto casa lavoro dai dipendenti UT BOLOGNA

2.3.2 Analisi Temporale

L'orario di INGRESSO dei dipendenti nella sede, prima della pandemia, era distribuito secondo le seguenti fasce orarie:

- circa il 8% entrava nella sede lavorativa prima delle ore 8:00,
- circa il 50% nella fascia 8:00-9:00,
- circa il 37% nella fascia 9:00 -9:30,
- circa il 5% entrava nella fascia 10.30-12.00

L'orario di USCITA dei dipendenti della sede, prima della pandemia era distribuito secondo le seguenti fasce orarie:

- circa il 16,6% usciva dalla sede lavorativa nella fascia 15:00-16:30,
- circa il 41,8% nella fascia 16:30-17:00,
- circa il 25% nella fascia 17:00-17:30,
- circa il 16,6% nella fascia 17:30-19:00.

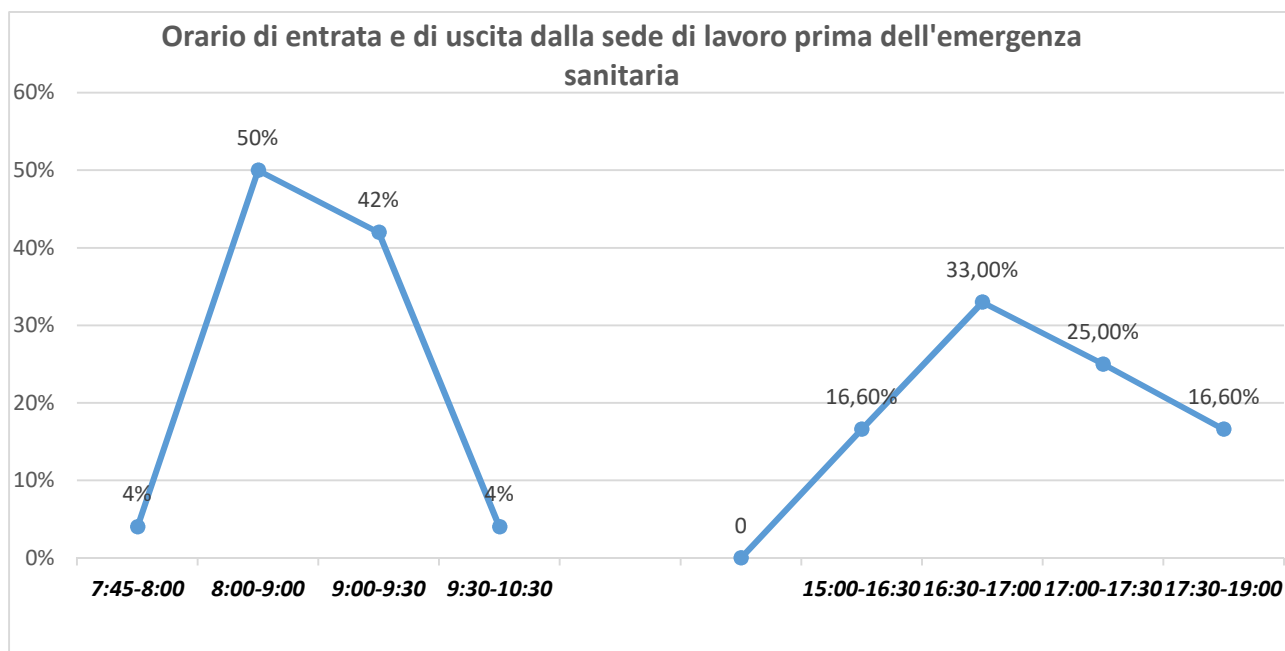


Figura 10 – Orario di entrata e di uscita dalla sede prepandemia dai dipendenti UT BOLOGNA

2.3.3 Analisi motivazionale

Il 41,6% dei dipendenti impiega tra i 15 e i 20 minuti di tempo per raggiungere da casa la sede di lavoro. Il dato evidenzia una efficienza nel trasporto urbano. Il 25% impiega tempi riferibili alla fascia 30-50 minuti e per oltre il 33% dei dipendenti occorrono tempi superiori ai 60 minuti per il tragitto casa - lavoro.

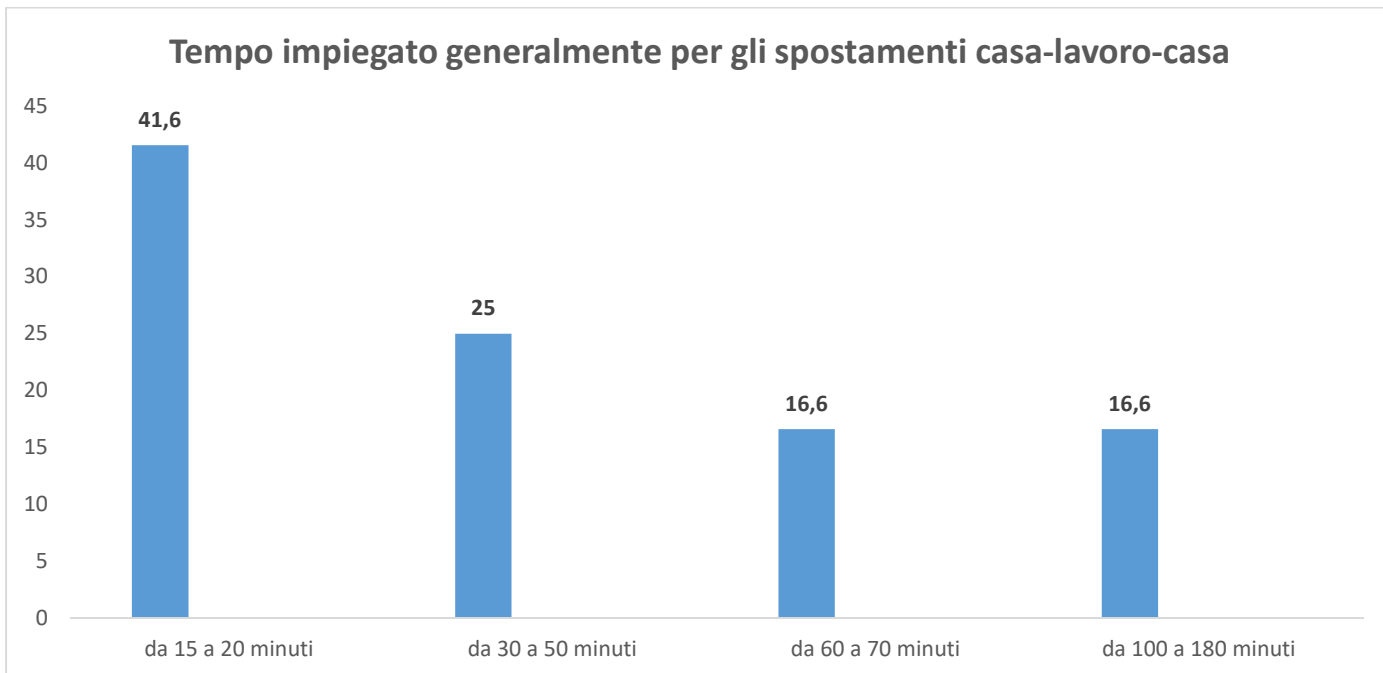


Figura 10 – Tempo impiegato per gli spostamenti casa-lavoro-casa dai dipendenti UT BOLOGNA

Alla domanda *‘Pensi di cambiare mezzo di trasporto per recarti in ufficio’* nel periodo post-pandemia, l’83,3% risponde negativamente mentre solo il 16,6% prende in considerazione l’idea di cambiare in futuro la propria abitudine.

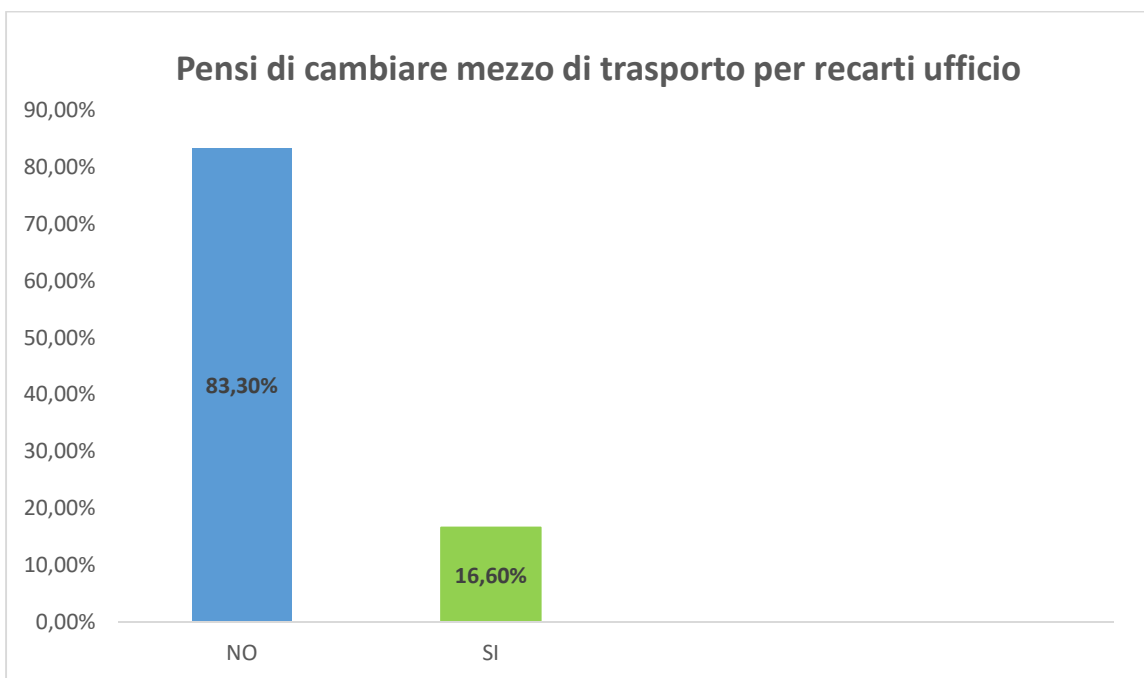


Figura 11 – Propensione al cambiamento nell’uso mezzo di trasporto dei dipendenti UT BOLOGNA

3. PARTE PROGETTUALE

Le misure proposte scaturiscono dall'incrocio tra la domanda di trasporto e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse disponibili.

3.1 Progettazione delle misure

Diverse sono le misure che possono essere previste nell'ambito di un PSCL per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane.

Le misure da implementare sono strettamente legata ai risultati emersi dal benchmark tra domanda e offerta e dalla propensione al cambiamento, ovvero come e a quali condizioni i dipendenti siano disposti a modificare le proprie abitudini di viaggio verso modi di trasporto più sostenibili.

La progettazione delle misure può essere aggregate per assi di azioni/intervento.

Assi di progettazione delle misure



Figura 12 – Assi di progettazione delle misure

ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

ASSE 1 azione 1 - bus navette

Con l'obiettivo di disincentivare l'utilizzo individuale dell'auto privata verifica possibilità di prevedere bus navette, perché il 66,6% dei rispondenti dichiara che se un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facesse una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, portandolo la mattina in ufficio e nel pomeriggio a casa, sarebbe interessato a usufruirne.

ASSE 1 azione 2 - carpooling

Verifica delle possibilità di accedere a un servizio di Car Pooling, perché il 58,3% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi.

ASSE 1 azione 3 – sharing mobility

E' allo studio la possibilità di stipulare convenzioni con operatori di sharing, perché il 33,3% dei rispondenti sarebbe interessati ad utilizzarlo.

ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico

Verifica della possibilità di aderire ad incentivi green, perché il 58,3% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni e se ci fosse la possibilità di ricaricarli.

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

ASSE 2 azione 1 – convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

Con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico si sta valutando la possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale, la rateizzazione in busta paga dell'abbonamento annuale e l'aumento dello stanziamento fondo Istat per il rimborso abbonamenti, perché il 58,3% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA'

ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette

idoneità di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede, perché il 58,3% dei rispondenti è interessato ad utilizzare la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, presso la sede ci sono le

opportune infrastrutture rastrelliere, piste ciclabili adeguate (assenza di un accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati).

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

Con l'obiettivo di favorire un migliore equilibrio tra vita privata e attività lavorativa, nonché ridurre l'impatto ambientale connesso al trasferimento casa-lavoro dei dipendenti, occorre incentivare il ricorso al Lavoro Agile, modificando i calendari e gli orari di lavoro finalizzati alla desincronizzazione.

ASSE 4 azione 1 – POLA

Nel Piano organizzativo del lavoro agile (POLA) l'amministrazione ha previsto 3 profili di flessibilità: bassa (con 4 giornate agili mensili e modalità di richiesta/utilizzo orario/ giornaliero); media (con 11 giornate agili mensili e modalità di richiesta/utilizzo giornaliero / settimanale); alta (con 17 giornate agili mensili e modalità di richiesta/utilizzo giornaliero / settimanale).

Consistente presso la sede Istat di Bologna la quota dei dipendenti che si dichiara interessato a lavorare in smart working (100%); il 41,6% di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il 50% è per quella media e solo il 8,33% è propenso alla fascia di flessibilità più bassa. working e un rilevante 50% dei dipendenti sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi con "postazioni share".

ASSE 4 azione 2 – co-working

Il 50% di questi colleghi sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi di co-working con "postazioni share".

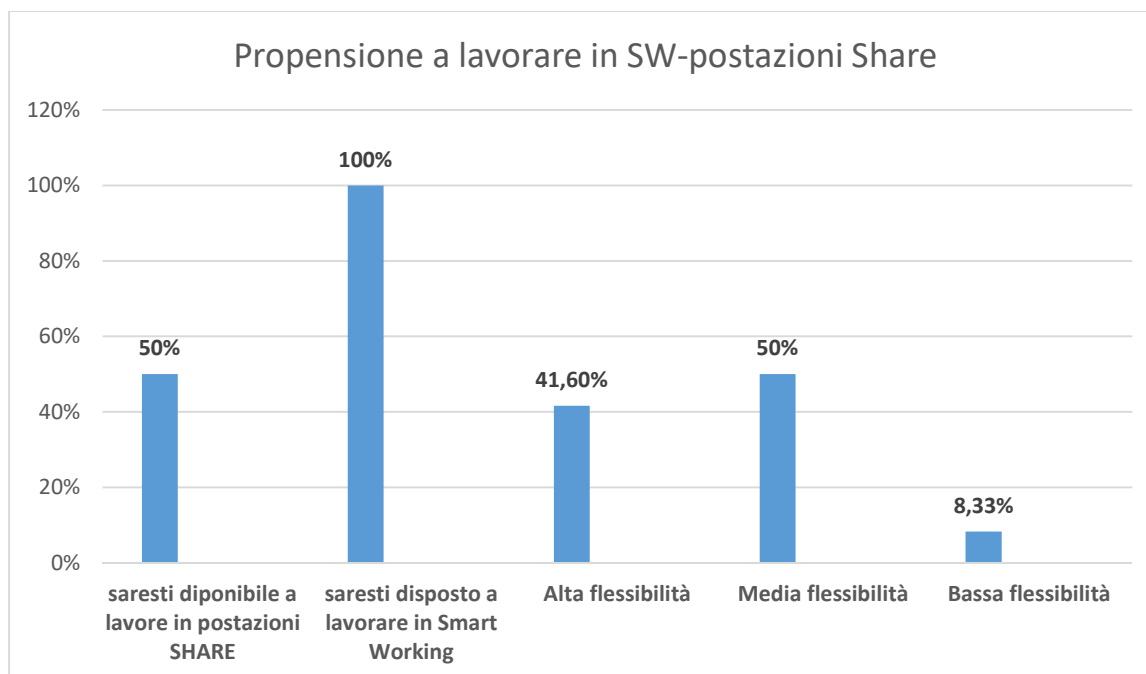


Figura 13 – Propensione a lavora in sw in postazioni share dei dipendenti UT BOLOGNA

ASSE 5 – ULTERIORI MISURE

ASSE 5 azione 1 – sensibilizzazione dipendenti

È allo studio l'individuazione di iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile, corsi di formazione, incentivi all'utilizzo di app per il monitoraggio degli spostamenti, richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali, ecc.

3.2 Programma di implementazione

Il PSCL contiene, per ciascuna misura implementabile, una descrizione dettagliata delle azioni previste, con esplicitazione del valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura, sulla base dei risultati derivanti dall'analisi dei questionari sugli spostamenti casa-lavoro;

Seguirà una:

- stima dei costi necessari per l'attuazione;
- stima dei benefici conseguibili per i dipendenti coinvolti;
- stima dei benefici conseguibili per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta;
- stima dei benefici conseguibili per la collettività.

GLOSSARIO

Bicicletta elettrica (o bicicletta a pedalata assistita): si intende un tipo di bicicletta che monta un motore elettrico ausiliario utile a ridurre lo sforzo fisico della pedalata soprattutto su percorsi con pendenze.

Bike sharing: servizio di condivisione di biciclette. È una forma di mobilità sostenibile e prevede un costo legato al tempo di utilizzo.

Bonus TPL: consiste nel rimborso da parte del datore di lavoro delle spese di abbonamento al Trasporto Pubblico Locale dei dipendenti. Un'importante novità è contenuta nella Legge di Bilancio 2018 (Legge n. 205/2017), per cui tale rimborso è esente dall'imposta sui redditi, allo stesso modo dei buoni pasto.

Car Pooling: consiste nell'ospitare (gratis o dietro rimborso) nella propria auto privata altri cittadini/colleghi che percorrono lo stesso tragitto nello stesso orario, al fine di raggiungere insieme la sede di lavoro. Il car pooling comporta la riduzione delle spese di trasporto per i viaggiatori, e una riduzione sia dell'impatto ambientale, sia del traffico a causa del minor numero di automobili in circolazione. Oggi, il contatto tra persone che vogliono condividere l'auto, è reso più semplice da alcune applicazioni scaricabili sullo smartphone.

Car Sharing: sistema organizzato di mobilità urbana presente in molte città e basato sull'uso condiviso dell'automobile, sia di quella tradizionale sia di quella elettrica. Il car sharing si avvale di un servizio di autonoleggio a ore, disponibile su prenotazione per gli iscritti al servizio stesso. Questo sistema dà quindi il vantaggio di eliminare il problema dei costi di acquisto, della manutenzione e delle tasse di legge per il possesso e di ridurre il numero di auto in circolazione.

Detrazione fiscale su abbonamenti TPL: è la detrazione fiscale per chi acquista abbonamenti di Trasporto Pubblico Locale per sé e per i propri familiari. La detrazione, introdotta con la Legge di Bilancio 2018 (Legge n. 205/2017), consente di scaricare, nella Dichiarazione dei redditi, il 19% delle spese sostenute nel corso dell'anno per l'abbonamento ai trasporti, per un importo massimo di spesa pari a 250 euro all'anno a persona, allo stesso modo delle spese sanitarie.

Infomobilità: con questa espressione si intende l'uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità. L'infomobilità aiuta sia i cittadini che si muovono nel traffico (in auto, moto, o anche in bici ed a piedi), sia coloro che devono utilizzare mezzi di trasporto pubblico (con informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate). Le informazioni possono essere inviate all'utenza in modo diffuso (es. con pannelli a messaggio variabile in autostrada), o può essere l'utente stesso ad accedervi in base alle proprie necessità (es. da casa attraverso il web, o in mobilità attraverso uno smartphone).

Mobilità sostenibile: 'capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente – accedere – comunicare - commerciare - stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro (WBCSD, 2004), ci si riferisce, dunque, all'insieme delle modalità di trasporto che rispettano i principi dello sviluppo sostenibile, cioè l'uso moderato di risorse naturali non rinnovabili, che hanno un basso impatto ambientale in termini di congestione della rete stradale e inquinamento atmosferico e acustico.

Trasporto intermodale: modalità di trasporto caratterizzata dall'utilizzo di più mezzi di locomozione, ciascuno in un diverso tratto, per raggiungere una mèta. Ad esempio: da casa alla stazione di partenza con l'automobile privata, poi il treno fino alla stazione di arrivo e infine l'autobus dalla stazione di arrivo alla sede di lavoro.

Trasporto Pubblico Locale (TPER): si intende l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico a livello locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione solitamente entro i confini regionali. Nel caso Bolognese, ad esempio, si fa riferimento ai mezzi di TPER e TRENITALIA per quanto riguarda le Ferrovie Locali dell'Emilia-Romagna

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI

- AmbienteInforma, Un questionario per il personale SNPA per stimare gli effetti sull'ambiente del lockdown, L'ambiente ringrazia lo smartworking, Mobility management SNPA. Una spinta gentile dei dipendenti verso pensieri e comportamenti di mobilità, Valore e potenzialità della rete SNPA <https://www.snambiente.it/2020/07/04/benvenuto-smartworking/>
- Avineri E., 2012, Nudging Travelers to Make Better Choices, The International Choice Modelling Conference, Leeds, 2012 Avineri E., 2009, Loss aversion on the road, <https://nudges.wordpress.com/loss-aversion-on-the-road/>
- Greenmobility, progetto della Provincia di Bolzano STA per rendere la regione dell'Alto Adige modello per la mobilità alpina sostenibile., <https://www.greenmobility.bz.it/it/>
- Hallsworth M e Kirkman E., Behavioral Insights, MIT Press, 2020 Kyoto Club e CNR-IIA, Rapporto "MOBILITARIA 2020", <http://www.muoversincitta.it/presentazione-del-rapporto-mobilitaria2020/>
- Interreg Alpine Space SaMBA, 2019, NUDGE: i cambiamenti comportamentali nel trasporto pubblico, https://www.alpinespace.eu/projects/samba/events/1nationalworkshop_torino/20190530_workshop_esiti.pdf
- ISFORT, 2019, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, <https://www.isfort.it/progetti/16-rapporto-sulla-mobilita-degli-italianaudimob/>
- Martellato G. (a cura di), 2018, Sharing mobility management, Istanze e modelli partecipati per scelte di spostamento multimodali, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 19 <http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Martellato G. (a cura di), 2017, Quaderno ISPRA, Sharing mobility management, Fornire alle persone servizi di mobilità in forma collaborativa, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 16 <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Perotto. E., 2019, Mobility manager: chi è, cosa fa e perché è una figura sempre più richiesta, Ambiente Sviluppo 8-9.
- Senn L. (a cura di), 2003, Mobility management. Strategie di gestione della mobilità urbana, Egea.