

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI
CASA LAVORO
Edizione 2023



Referente territoriale per la Mobilità

Ufficio Territoriale Area Nord-Est Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Marche

Sede delle Marche

Via Castelfidardo, 4

60121 Ancona

Barbara Vallesi | vallesi@istat.it

CONTATTI

Mobility Manager Istat

Patrizia Grossi | mobilitymanager@istat.it

<https://www.istat.it/it/amministrazione-trasparente/altri-contenuti/responsabile-della-mobilit%C3%A0-aziendale>

Comitato dei Referenti territoriali della mobilità

Alessandro Arborea | PUGLIA

Anna Maria Cecchini | VENETO

Barbara Cagnacci | TOSCANA

Barbara Vallesi | MARCHE

Cristina Cesaroni | UMBRIA

Domenico Ditaranto | BASILICATA

Francesca Orecchini | LAZIO

Francesco Orabona | CAMPANIA

Giuseppe Musolino | LIGURIA

Luca Mancini | MOLISE

Paolo Misso | SARDEGNA

Rosa Anna Sedda | PIEMONTE

Roberta Ferrante | EMILIA ROMAGNA

Roberto Costa | FRIULI

Simona Lazzaro | CALABRIA

Valentina Fusco | ABRUZZO

Valentina Spinella | LOMBARDIA

Francesco Paolo Rizzo | SICILIA



SOMMARIO



1. **INTRODUZIONE**

1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL

1.2 Il nuovo modello di funzionamento



2. **PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI**

2.1 Analisi delle condizioni strutturali

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

2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

2.2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility

2.2.3 – Analisi sulle esigenze di ciclabilità

2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

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

2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling

2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

2.3.1 – Analisi spaziale

2.3.2 – Analisi temporale

2.3.3 – Analisi motivazionale



3. **PARTE PROGETTUALE**

3.1 Progettazione delle misure

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

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

ASSE 5 – ULTERIORI MISURE



4. **PROGRAMMA DI MONITORAGGIO e valutazione dei benefici ambientali**

4.1 Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi ISTAT



QUESTIONARIO MOBILITÀ 2023



GLOSSARIO



RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI



1. INTRODUZIONE

L'Istituto Nazionale di Statistica (Istat) è un Ente Pubblico di Ricerca riconosciuto ai sensi del D.lgs. n. 218/2016 dedicato 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. In Italia, l'Istat è il principale produttore della statistica ufficiale intesa come **bene pubblico** al servizio della collettività e strumento di conoscenza e di supporto nei processi decisionali. La missione dell'Istituto comporta una sua responsabilità sociale, ovvero l'impegno verso buone pratiche di sostenibilità, benessere organizzativo e qualificazione sociale ed etica.

L'impegno dell'Istat per lo sviluppo di una mobilità sostenibile si concretizza nell'anno 2020 con individuazione e nomina della *Mobility Manager*, dottoressa Patrizia Grossi, affiancata dall'attività del Comitato dei Referenti Territoriali per la mobilità, il cui ruolo è strategico, in quanto punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, nonché strumento per promuovere la cultura e le iniziative istituzionali in materia di mobilità sostenibile.

In coerenza con gli obiettivi strategici dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile, la missione della Rete dei referenti territoriali è quella di individuare misure di riduzione al congestionamento del traffico urbano, alle emissioni di CO2 nell'ecosistema e all'incidentalità stradale, ovvero favorire iniziative che concorrono a creare migliori condizioni di vita per le comunità.

Nell'Agenda 2030, la mobilità sostenibile è comune a diversi *Sustainable Development Goals* (SDGs) e target: SDG3 (salute e benessere), SDG11 (città sostenibili) e SDG12 (consumo e produzioni responsabili). L'importanza del tema dal punto di vista climatico (SDG13) è stata ulteriormente richiamata dall'UNFCCC, in considerazione del fatto che la mobilità genera quasi un quarto delle emissioni mondiali di gas serra.

Figura 1 - La Mobilità, intesa come l'insieme delle soluzioni di spostamento rispettose dell'ambiente è uno strumento essenziale per conseguire alcuni obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU per lo Sviluppo Sostenibile



1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL

Nell'accezione comunemente adottata in ambito europeo, il *Mobility Management* (MM) è un approccio orientato alla gestione della domanda di mobilità basata sulla sostenibilità, nonché alla gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti, al fine di sviluppare e implementare strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone, tenendo conto dei risvolti sociali, ambientali e di risparmio energetico.

Alla base del *Mobility Management* ci sono le misure cosiddette "soft" (leggere) come l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione dei servizi, nonché il coordinamento delle attività e delle funzioni di diversi partner. Le misure "soft" adempiono più spesso al compito di migliorare l'efficacia delle misure cosiddette "hard" (pesanti) impiegate nel trasporto urbano (es. nuove linee di tram, strade o piste ciclabili). Le misure di *Mobility Management* (a differenza delle misure "hard") non richiedono necessariamente la realizzazione di grandi investimenti finanziari, potendo garantire al contempo un elevato rapporto benefici/costi (BCR – Benefit Cost Ratio).

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".

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 *Mobility Manager* è un "facilitatore" che riveste una funzione importante nel Programma di Responsabilità Sociale finalizzata a proporre soluzioni ai temi del benessere delle "persone" e dell'organizzazione (figura introdotta in Italia con il D.M. 27 marzo 1998 e successive modifiche), impegnato per legge a redigere, adottare e aggiornare, entro il 31 dicembre di ciascun anno, il "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro" (PSCL).

L'obiettivo 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 termico negli spostamenti sistematici casa-lavoro.

Il PSCL definisce 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'organizzazione 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'organizzazione, per la collettività



1.2 Il nuovo modello di funzionamento

L'attenzione alla sostenibilità e l'adozione di comportamenti virtuosi a tutela dell'ambiente rappresentano oggi tematiche centrali nel dibattito politico che interessano tutta la società e che trovano tra i principali attori amministrazioni pubbliche, enti locali, imprese e naturalmente cittadini.

Data l'importanza che la materia ricopre in ambito strategico e operativo, l'Istat si è dotata di un nuovo modello di funzionamento per la gestione delle attività relative alla mobilità sostenibile. Il modello integra la struttura organizzativa dell'Ente al fine di garantire, in maniera ottimale, la gestione delle attività necessarie a favorire una mobilità sostenibile in modo stabile e strutturato; il tutto in conformità a quanto previsto dal quadro normativo.

La figura centrale del modello è il **Corporate Mobility Manager** specializzata "nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente", adatta a supportare professionalmente l'Amministrazione nella pianificazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile assicurando la continuità della funzione e degli obiettivi da conseguire.

Il tratto peculiare del modello di funzionamento Istat è la costituzione di un Comitato Permanente dei Referenti Territoriali della Mobilità (Deliberazione 65 DGEN 2022) di supporto sia organizzativo/strategico sia tecnico/operativo.

Figura 3 – Nuovo modello di funzionamento



I componenti del Comitato (certificati SNA) sono esperti tematici con competenze nelle seguenti aree: statistica, raccolta dati, metodologie, giuridico-amministrativo, comunicazione, diffusione, formazione, con propensione al lavoro in gruppo e disponibilità alla condivisione di idee ed esperienze.

Con l'adozione del nuovo modello si completa l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto, si monitorano gli esiti e ci si pone all'ascolto del personale, raccogliendo segnalazioni atte a strutturare strategie di mobilità, le cui azioni apportino benefici sul territorio. Vengono elaborati i dati e redatti 18 Piani Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) dai responsabili della Mobilità per ciascuna sede di competenza, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare di tutte le aree urbane e metropolitane presenti sul territorio nazionale.

Questo nuovo modello di funzionamento ha determinato una evoluzione rispetto a come operato nel 2020 allorquando, in modalità transitoria, era stato redatto un unico piano con differenti sezioni.



2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

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: Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Marche– Sede delle Marche, Via Castelfidardo n° 4 – 60121 Ancona.**

La Sede territoriale delle Marche rappresenta l'anello di congiunzione tra l'Istat e il territorio e ne facilita il legame con la collettività, i rispondenti, le istituzioni. Oltre all'azione di coordinamento e sostegno alle attività connesse con la produzione statistica, svolge una funzione di raccordo con gli enti locali facenti parte del Sistema Statistico Nazionale (Sistan), sviluppa iniziative di ricerca a valenza territoriale e offre servizi ai cittadini con la sua biblioteca e a studenti e ricercatori l'accesso al Laboratorio Adele.

L'Ufficio è situato al 4° piano di un edificio composto da appartamenti utilizzati prevalentemente come abitazioni private e in parte come sede di uffici e studi medici.

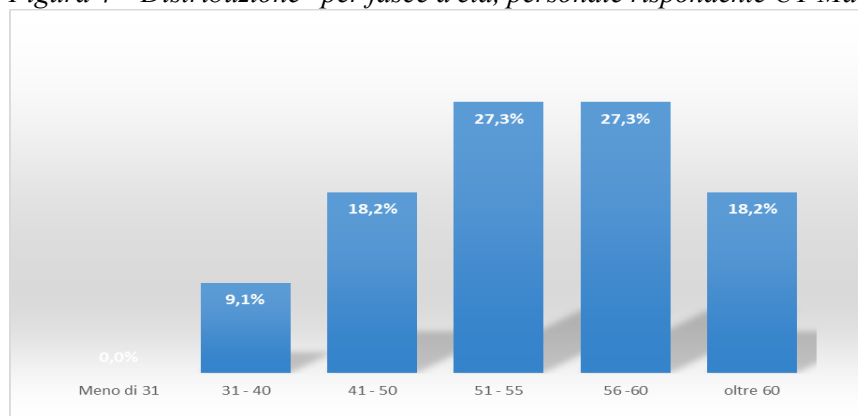
Al 1° settembre 2023 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da **12 unità** di cui 2 in servizio presso la nostra sede dal 2023:

- numero dipendenti a tempo pieno **11**
 - di cui **2** in telelavoro
- numero dipendenti a tempo parziale **1**

Al fine di individuare e promuovere interventi rivolti a un percorso verso una mobilità più sostenibile, da un punto di vista ambientale, economico e sociale che rispetti gli obiettivi dell'Agenda 2030 anche quest'anno è stata effettuata una rilevazione in cui è stato coinvolto tutto il personale.

Rispetto alla scorsa edizione, nel 2023 il tasso di compilazione è sceso dal 100% al 92%.

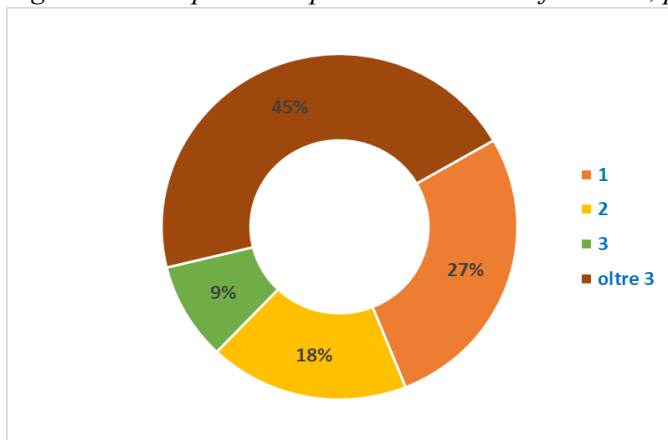
Figura 4 – Distribuzione per fasce d'età, personale rispondente UT Marche



Dall'analisi dei dati raccolti emerge la prevalenza del genere femminile (il 73% dei rispondenti sono femmine e il 27% maschi). La distribuzione del personale rispondente per fasce d'età colloca più della metà dei dipendenti nelle due fasce d'età 51-55 e 56-60 anni (entrambe con il 27,3%), seguono poi i rispondenti appartenenti alla classe di età compresa tra i 41-50 e oltre i 60 anni (18,2%) ed esigua la quota dei dipendenti appartenenti alla fascia dei 31-40 anni (9,1%), da notare infine che tra il personale non vi sono under 30.

Poco meno della metà dei rispondenti (il 45,0%) dichiara di vivere in una famiglia con oltre 3 componenti (incluso il rispondente stesso); il 27,0% dichiara di vivere da solo; circa un dipendente su cinque risiede in una famiglia con 2 componenti, infine il 9,0% vive in una famiglia con due componenti.

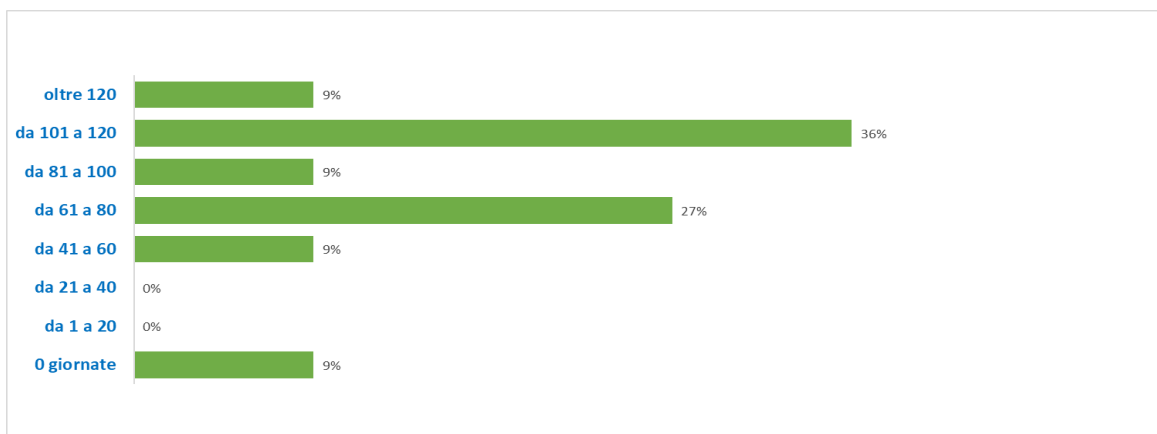
Figura 5 – Composizione percentuale nucleo familiare, personale rispondente UT Marche



Per concludere, da segnalare che l'81,8% dei rispondenti dichiara di risiedere nella provincia di Ancona mentre il 54,5% vive nel capoluogo marchigiano.

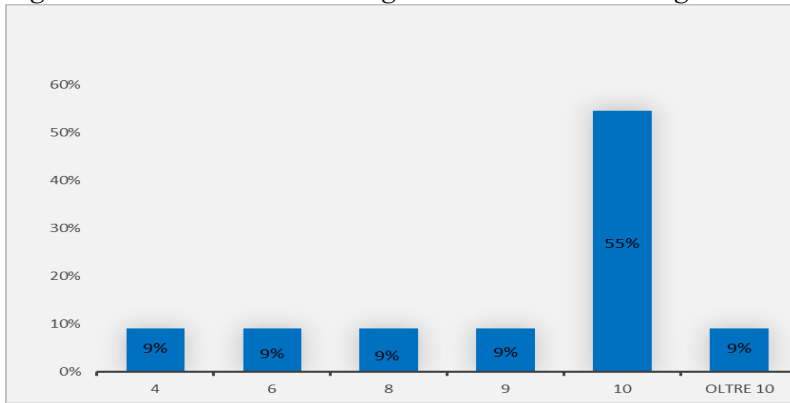
Dall'analisi dei dati relativi all'utilizzo della modalità di lavoro flessibile (*smart working*) nell'anno 2022, è emerso che i rispondenti hanno lavorato prevalentemente da remoto. Più della metà dei rispondenti ha lavorato in smart working per più di 100 giorni (in particolare il 36% da 101 a 120 giorni) mentre il 27% ha lavorato da 61 a 80 giorni. Infine il 9% dichiara di non aver usufruito del lavoro agile, il dato è riferito ai colleghi neo assunti nel corso del 2023.

Figura 6 - Distribuzione percentuale per giornate di lavoro agile nel 2022, personale rispondente UT Marche



Nel 2023 l'adesione al lavoro da remoto, inteso sia come lavoro agile sia come telelavoro, è rimasta invariata rispetto all'anno precedente e l'80% dei rispondenti ha sottoscritto l'accordo di lavoro agile il 20% ha in essere un contratto di telelavoro. Inoltre il 55% stima di lavorare da remoto 10 giorni al mese, il 9% oltre 10 giorni al mese, la stessa percentuale si registra nelle restanti categorie. Nessuno dei rispondenti ha dichiarato che intende lavorare per meno di 4 giorni/mese nel corso dell'anno corrente.

Figura 7 – Stima del numero di giornate di smart working/telelavoro al mese durante il 2023



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 carpooling 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, con contratto a tempo indeterminato o determinato, in servizio alla data di presentazione della richiesta e nell'anno di riferimento;
- 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 verrà erogato un solo contributo;
- Essere in possesso di almeno 6 abbonamenti urbani mensili o ferroviari extraurbani, intestati al dipendente;
- Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro.

Maggiori informazioni possono essere acquisite al seguente link:

<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	

L'Ufficio del *Mobility Manager* di Area Comunale, istituito nell'ambito dell'ufficio Mobilità del Comune di Ancona non è stato ancora nominato. Infatti, a seguito delle recenti elezioni comunali ed al cambio del Sindaco, non è stato né confermato il precedente *Mobility Manager* né è stata fatta una nuova nomina.

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, possibilità di caricare bici su mezzi di trasporto pubblico, 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 presenza di **colonnine per la ricarica elettrica** nei pressi della sede;
8. individuare la possibilità di aderire a **incentivi green**.

2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

Poche le possibilità di convenzioni con l'Istat o perché non è previsto oppure per l'esiguo numero di potenziali utenti. Comunque per fornire un quadro conoscitivo e rispondere alla richiesta di un parcheggio auto vicino la sede di lavoro sono stati individuati tre siti privati nei pressi della stessa (distanza massima 600 metri):

➤ **Parcheggio Stamira di Best in parking**

- Ingresso – Uscita: veicolare via Palestro, pedonale via Pertini, 1;
- posti: 528;
- due postazioni di ricarica elettrica;
- il costo è invariato rispetto al 2022, di seguito alcuni dei possibili servizi offerti:
 - con contratto annuale/per mese lun-ven 07:00 – 21:00 ore € 131,00
 - con contratto per mese lun-ven 07:00 – 21:00 € 148.00
 - senza contratto mensile 24 ore € 203.00
 - costo orario o sua frazione € 2,6
 - sono disponibili anche delle tessere settimanali e tessere orarie a scalare

- c'è la possibilità di chiedere sulla tariffa oraria lo sconto del 25%, solitamente riservato alle attività commerciali, ma è solo su richiesta preventiva e necessita di coordinamento tra dipendenti e mobility manager.

➤ **Parcheggi M&P - Parcheggio Cialdini**

- Via Cialdini, 2
- Posti auto: 70
- Costo abbonamento (costo è invariato rispetto al 2022):
 - 07.30 20.30 dal lunedì al venerdì €140,00 per non residenti, 24 ore residenti €120,00

➤ **Parcheggi M&P - Parcheggio Scosciacavalli**

- Via O. di Biagio, 2
- Posti auto: 158
- Costo abbonamento:
 - 24 ore €80/110 comp. Iva per residenti/non residenti 08.00 20.00 dal lunedì al venerdì €100,00
 - Abbonamento sosta max 9 ore anche frazionabili in due fasce orarie per soli giorni feriali posto numerato € 45

➤ **Il Parcheggio M&P - Parcheggio Torrioni**

- Via Torrioni
- Posti auto: 110
- Costo abbonamento:
 - 24 ore €65/80 comp. Iva per residenti/non residenti 08.00 20.00 dal lunedì al venerdì €100,00
 - Abbonamento sosta max 9 ore anche frazionabili in due fasce orarie per soli giorni feriali € 45

Nella zona dove ha sede l'Ufficio di Ancona è possibile posteggiare l'auto nell'area delle strisce blu a pagamento, la tariffa prevista per la sosta nel "settore centro" è di €1,20 l'ora, mentre in altri settori confinanti scende a €0,90 l'ora. La sosta a pagamento è in vigore dal lunedì al sabato, dalle ore 8.00 alle ore 20.00.

Sono anche presenti zone di sosta veloce proprio adiacente alla sede con un costo orario di €0,50 la prima ora e €2,50 le successive. Non sono previsti degli abbonamenti né altre forme di riduzione del costo orario.

Infine è utile ricordare la presenza di due parcheggi scambiatori

2.2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility

I servizi di car sharing richiedono il possesso della patente e prevedono l'uso di internet e/o di app per localizzare e prenotare le auto disponibili. Nel Comune di Ancona l'unica società che offre servizi di car sharing è: **MaSmo (Marche smart mobility)** che offre parcheggio e inoltre la possibilità di noleggiare auto e monopattini elettrici.

2.2.3– 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.

Nel PUMS che la città di Ancona sta predisponendo è inserito anche il Piano urbano della Mobilità ciclistica – Biciplan (ai sensi della L. 2/2018) finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere ed intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane e per le attività turistiche e ricreative e migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. Il comune di Ancona sta cercando di strutturarsi sul fronte della ciclabilità e nel 2022 ha ricevuto la "Bandiera Gialla" per i "comuni Ciclabili" proprio per lo sforzo posto in atto dal comune nell'adozione di politiche ecosostenibili che incentivano le due ruote, e nel 2023 è partito il progetto "Bike station" che è ancora allo stato progettuale.

La rete ciclabile del centro della città di Ancona non è ancora molto strutturata ma si possono individuare 7 itinerari:

- Percorso dal Porto al Passetto, lunghezza 2 km;
- Percorso da Piazza della Repubblica alla Stazione ferroviaria, lunghezza 1,8 km;
- Percorso di Via Giordano Bruno, lunghezza 1,2 km;

- Percorso di Corso Carlo Alberto, lunghezza 0,5 km;
- Percorso dal Porto Turistico alla Mole Vanvitelliana, lunghezza 2,4 km;
- Percorso da Valle Miano a Portonovo – Biciovia del Conero (in fase di realizzazione), lunghezza 10,8 km
- Percorso Parco del Fornetto, lunghezza 2.1 km.

Figura 8 – piste ciclabili presenti sul territorio comunale



2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette

L’obiettivo di incentivare i dipendenti ad utilizzare un servizio di bus-navetta sarebbe possibile solo se in convenzione con altri enti. A livello di TPL sono stati attivati due servizi di trasporto diretto per le Sedi universitarie decentrate Politecnic@link. Sarebbe utile estendere l’esperienza anche alla realtà lavorativa e attivare una collaborazione tra il mobility manager d’area e quelli di altri enti pubblici per cercare di fare “massa” e orientare il servizio alle esigenze. Sono forme di mobilità sostenibile che andrebbero a limitare l’accesso al centro con l’auto andando a diminuire il traffico cittadino.

2.2.5 – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale

L’ufficio si trova in pieno centro, a meno di 200 metri da Piazza Roma, dove tutti gli autobus urbani ed extraurbani hanno la fermata, e da cui si possono raggiungere agevolmente sia i parcheggi più distanti sia la stazione ferroviaria.

Invece da Piazza Cavour partono le linee che portano al parcheggio scambiatore di Tavernelle.

Nonostante questo rispetto all’anno passato la percentuale dei dipendenti che usa i mezzi del trasporto pubblico per recarsi al lavoro è diminuita (33,0% dei rispondenti) e rimane alta la percentuale di chi preferisce l’uso del mezzo proprio o in condivisione con altri passeggeri.

- Il Trasporto Pubblico Urbano su gomma gestito dalla Conerobus Spa offre circa 40 linee e permette di raggiungere anche le frazioni della città. Sono presenti dei parcheggi scambiatori:

Parcheggi M&P - Parcheggio scambiatore Degli Archi (Via Mamiani)

Posti totali: 587

Tariffa sosta giornaliera (giorno solare): € 2,00 comprensivo del biglietto Bus urbano A/R

Costo abbonamento (tutti gli abbonamenti comprendono il Servizio di trasporto urbano A/R)

- Abbonamento mensile: Residenti € 40,00 (7.00-21.00) €50 (24 ore), non residenti €70 (24 ore) vincolato alla sottoscrizione di un contratto minimo di tre mesi

Servizio Park & Bike: per aderire è disponibile presso la cassa del parcheggio, un modulo di adesione al servizio che permette di lasciare/ancorare la propria bici al coperto presso la rastrelliera del parcheggio degli Archi.

- **Parcheggio Tavernelle area** di sosta gratuita servita dalle linee urbane 1/4 e 46.

È necessario pagare il biglietto/abbonamento con un costo di:

- Biglietto orario €1,35 a bordo €2,00;
- Biglietto A/R €2,50 a bordo €4,00;
- Abbonamento ordinario mensile €35,00;

altre tariffe sono disponibili al link:

<https://www.conerobus.it/tariffe/tariffe-urbano-ancona/tariffe-urbano-ancona/>

Principale polo di interscambio modale è la Stazione centrale a cui si aggiungono le stazioni di Ancona Stadio, Ancona Varano, Ancona Palombina e Ancona Torrette, tutte con possibilità di interscambio con il trasporto urbano

Si ricorda, infine che dal 1 ottobre è possibile richiedere il bonus trasporti del valore di 60 € da usufruire per la sottoscrizione di abbonamenti per il trasporto pubblico.

Potranno usufruire del bonus tutti coloro che hanno un reddito ISEE annuo non superiore a € 20.000. Per maggiori informazioni è possibile consultare il sito dedicato al seguente link:

<https://www.bonustrasporti.lavoro.gov.it/>

Gli uffici Conerobus dove è possibile ottenere l’abbonamento ai mezzi pubblici con il bonus sono tre:

- 1) via Bocconi, 35 (tutti i giorni dell’anno) telefono 071/2837411;
- 2) via Frediani, 8 (dal lunedì al sabato dalle 8:00 alle 19:10 orario continuato)
- 3) Piazza Ugo Bassi, (dal lunedì al sabato dalle 7:30 alle 19:30 orario continuato).

2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling

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 italiane (https://www.adnkronos.com/al-lavoro-in-auto-si-ma-condivisa_6iEYX2gjDxyoGgemCFVP4w).

La Mobility Manager dell’Istat ha attivato una convenzione con Jojob per tutti i colleghi interessati al carpooling. Attraverso l’app “Jojob Real Time Carpooling”, registrandosi gratuitamente, si potrà condividere il tragitto casa-lavoro con i colleghi che si trovano sullo stesso percorso o vicini a un punto di partenza comune, come la stazione del treno o il parcheggio e sapere come suddividere le spese del viaggio.

Si tratta di un’app dedicata ai colleghi che vogliono condividere il tragitto casa-lavoro per avere un’alternativa di trasporto comoda, sicura, sostenibile e conveniente. Per fare parte della Community Istat

ogni utente dovrà inserire il codice ISTAT cliccando sul pulsante Community. Tale strumento è utilizzabile tutti i giorni o in caso di imprevisto o necessità (sciopero dei mezzi pubblici, indisponibilità dell'auto, ecc..).

I benefici del carpooling sono:

- Ottimizzazione delle risorse: automobili con poche persone a bordo (meglio se sempre le stesse);
- Risparmio economico in termini di costo pro-capite di carburante, costi di parcheggio ecc.;
- Riduzione dell'inquinamento, dovuto al minor numero di mezzi in circolazione;
- Miglioramento dei rapporti sociali tra le persone.

Attualmente nessuno dei dipendenti che hanno risposto al questionario sulla mobilità utilizza servizi di car pooling, ma eventualmente usufruiscono della condivisione dell'automezzo con familiari.

2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green

Il mezzo privato è ritenuto comunemente 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 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 e rastrelliere in prossimità della sede.

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è necessario effettuare, anche per l'anno 2023, un'analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto.

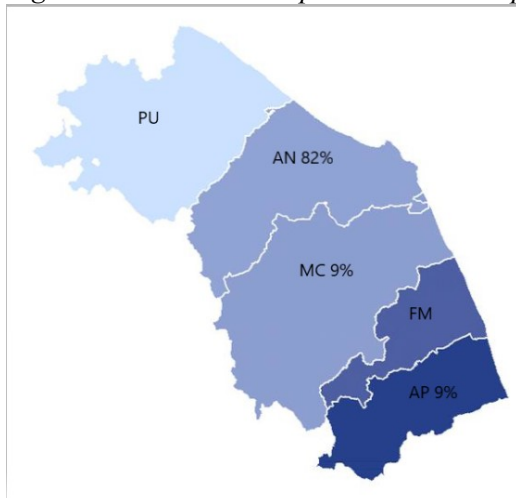
Per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti è stata progettata e realizzata una *Lime Survey*, frutto del lavoro congiunto del Mobility Manager Aziendale con il Comitato dei referenti territoriali della mobilità. Il questionario è stato somministrato ai colleghi di tutte le Sedi nel periodo che va dal 28 settembre al 31 ottobre 2023.

I dipendenti dell'Ufficio di Ancona hanno partecipato attivamente all'indagine facendo registrare un tasso di risposta pari al 92% (circa 8 punti percentuali in meno rispetto a quello del 2022).

2.3.1 – Analisi spaziale

Dall'analisi emerge che l'82% dei rispondenti risiede nella provincia di Ancona, mentre il restante 18% nelle province di Macerata e Ascoli Piceno.

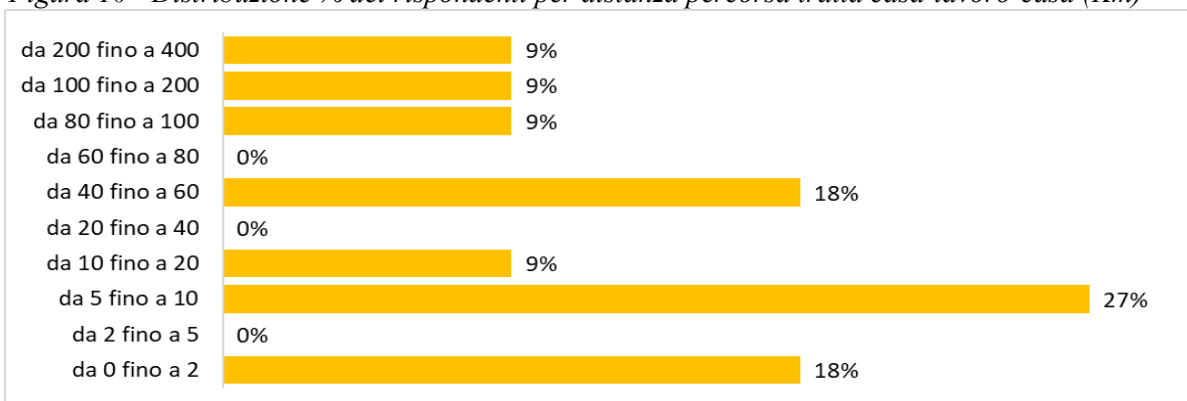
Figura 9 - Distribuzione percentuale dei dipendenti rispondenti dell'Ufficio per provincia di domicilio



Analizzando la distanza percorsa dai dipendenti nel percorso casa-lavoro-casa, per l'anno 2023, emerge che la maggior parte dei rispondenti, (45%) percorre un tragitto massimo di 10 Km, Il 18% dei dipendenti

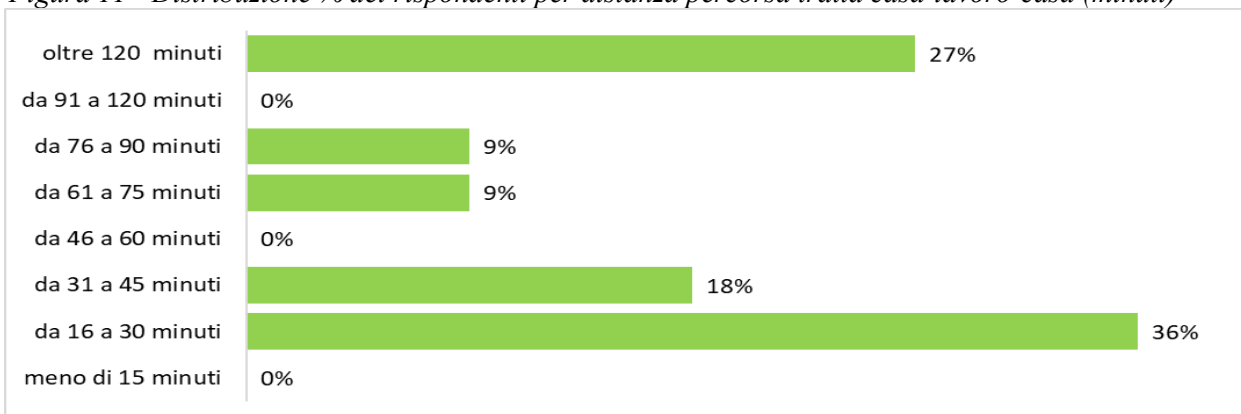
percorre dai 40 ai 60 km, mentre il 27% dei rispondenti affrontano un tragitto superiore agli 80 (il 9% percorre dai 200 ai 200 Km e un ulteriore 9% ne percorre dai 200 ai 400 Km).

Figura 10 - Distribuzione % dei rispondenti per distanza percorsa tratta casa-lavoro-casa (Km)



Analizzando invece i tempi di percorrenza, emerge che il 36% dei rispondenti impiega fino a 30 minuti per gli spostamenti casa-lavoro-casa. Purtroppo da segnalare che il 27% degli intervistati impiega oltre 120 minuti nel tragitto di andata e ritorno dalla sede di lavoro. Il 18% impiega dai 31 ai 45 minuti.

Figura 11 - Distribuzione % dei rispondenti per distanza percorsa tratta casa-lavoro-casa (minuti)

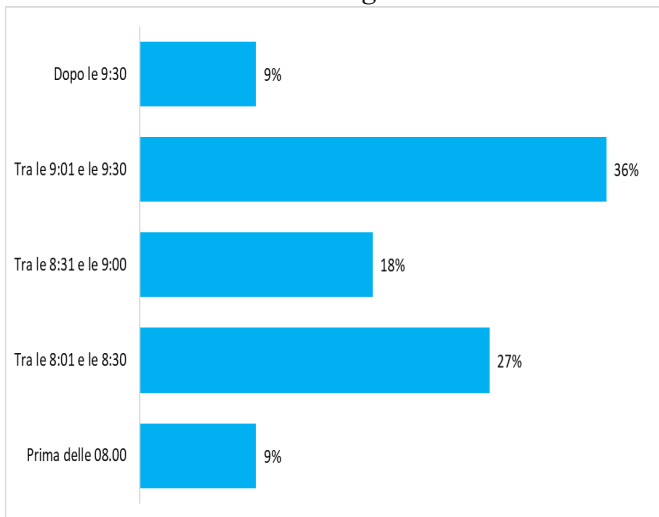


2.3.2 – Analisi temporale

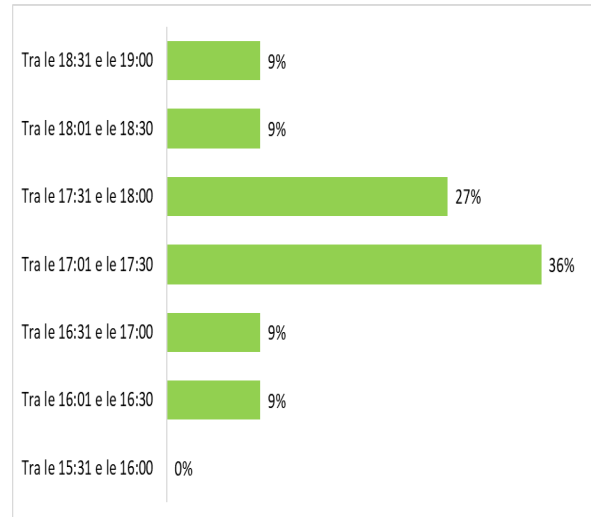
In merito agli orari di ingresso nell'ultimo giorno di presenza in sede, dall'analisi emerge che il 36% dei rispondenti è entrato in ufficio nella fascia oraria 9:01-9:30; un ulteriore 27% ha varcato la soglia della sede tra le 8:01 e le 8:30; il 18% lo ha fatto tra le 8:31 e le 9:00, il 9% si è recato al lavoro prima delle 8:00 e infine solo il 9% è entrato in sede dopo le 9:30.

Figura 12 - Distribuzione % dei rispondenti per orario di ingresso-uscita nell'ultimo giorno lavorativo in presenza

orario d'ingresso



orario di uscita



Per quanto riguarda l'orario di uscita, nell'ultimo giorno di presenza in ufficio nessuno esce dall'ufficio prima delle 16:00 e analizzando le fasce orarie si registra un'uscita graduale ma la maggioranza dei dipendenti si distribuisce nelle fasce che vanno dalle 17:01 – 18:00; nessuno si è trattenuto oltre le 19:00.



Il mezzo di trasporto utilizzato più frequentemente per recarsi alla propria sede di lavoro è l'auto da solo (36%).

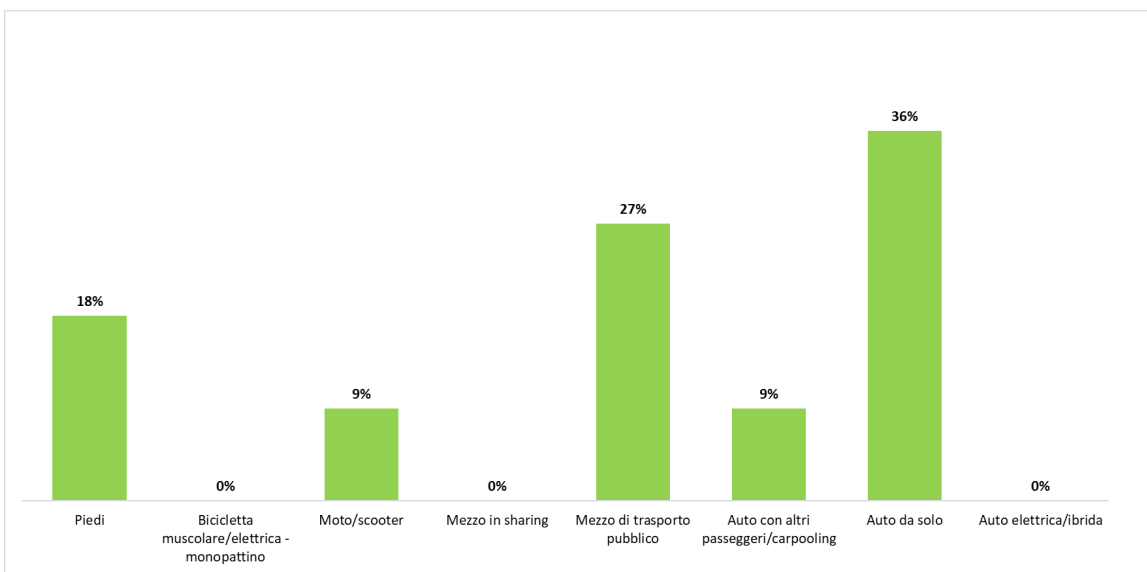


Un incoraggiante 18% dei rispondenti dichiara di recarsi in ufficio a piedi.



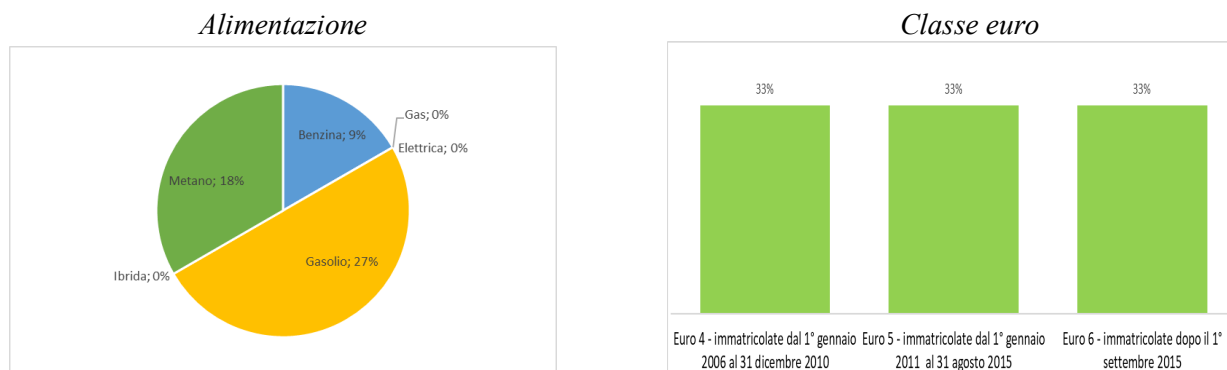
Il mezzo pubblico è utilizzato dal 27% dei dipendenti, un ulteriore 9% utilizza la moto, stessa percentuale si registra per chi usufruisce del carpooling. Nessuno usa la bicicletta (muscolare o elettrica) o mezzi in sharing.

Figura 13 – Distribuzione % rispondenti per mezzo di trasporto abitualmente utilizzato negli spostamenti casa-lavoro



Il 36% dei rispondenti che utilizza l'auto per gli spostamenti casa-lavoro nell'ultimo giorno di lavoro in presenza ha dichiarato anche il tipo di alimentazione e la classe euro del suo veicolo.

Figura 14 - Distribuzione % dei rispondenti che hanno utilizzato l'auto l'ultimo giorno di lavoro in presenza per alimentazione e classe euro



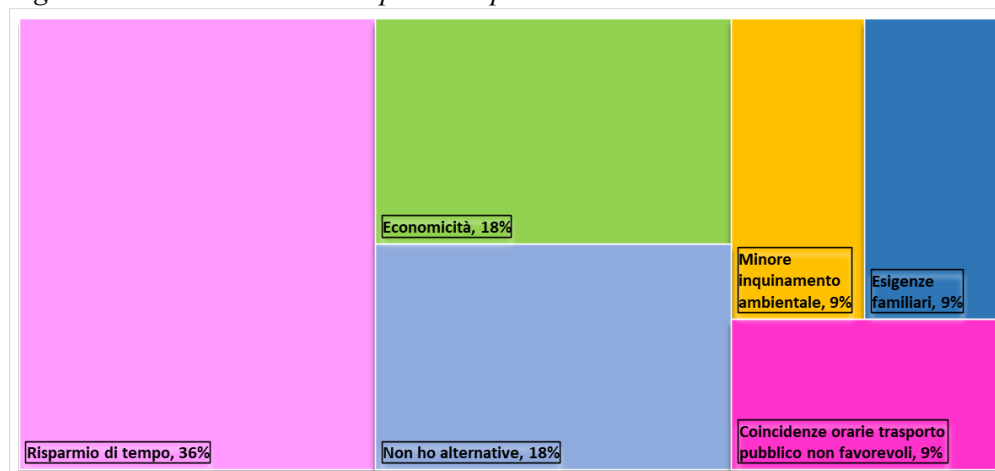
Il 27% di questi dichiara di possedere un'auto alimentata a gasolio e il 18% a metano. Nessuno possiede un'auto elettrica, ibrida o alimentata a gas. Positivo è che il 66% di coloro che hanno usato l'auto appartiene a una classe euro non inferiore alla classe 5.

Circa un dipendente su quattro ha utilizzato nel suo ultimo giorno di lavoro in presenza un mezzo di trasporto pubblico. Tra questi la metà utilizza biglietti giornalieri e il 9% ha sottoscritto abbonamento mensile/annuale. Un dato sicuramente migliorabile, ma comunque incoraggiante, è che il 27% dei lavoratori si è recato al lavoro con mezzi di micromobilità (motocicli, biciclette, piedi, monopattini) l'ultimo giorno di lavoro in presenza.

2.3.3 – Analisi motivazionale

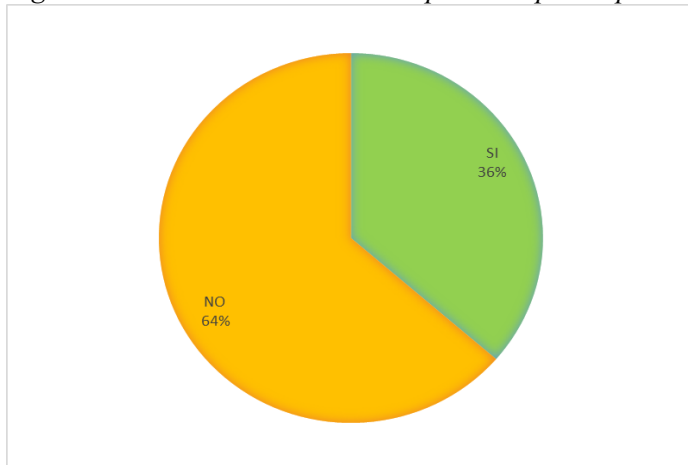
Nella scelta delle modalità di spostamento i fattori ad incidere maggiormente sono il risparmio di tempo (per il 36% dei rispondenti), la mancanza di alternative e l'economicità (entrambe le modalità rappresentano il 18%). Solo il 9% dei dipendenti è spinto da motivazioni ambientali nella scelta dell'abituale mezzo di trasporto per recarsi in ufficio. Infine un ulteriore 27% di lavoratori lo fa perché l'offerta di trasporto pubblico è carente o inadeguata.

Figura 15 - Distribuzione % rispondenti per motivazioni sulla scelta della modalità abituale di spostamento



Al quesito: “Sei disponibile a cambiare modo o mezzo di trasporto nel trasferimento casa-lavoro-casa?”, il 64% dei rispondenti ha risposto di no.

Figura 16 – Distribuzione % dei rispondenti per disponibilità al cambiamento del mezzo di trasporto



L'ultimo quesito della *sezione C* della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2023 indaga sulla disponibilità dei rispondenti, nei giorni di lavoro in presenza, a lavorare in spazi con postazioni di coworking presso un'altra sede della PA più vicina al proprio domicilio rinunciando alla propria postazione riservata. Circa tre dipendenti su quattro, ossia il 73% dei rispondenti ha risposto che non sarebbe disposto a farlo.

3.PARTE PROGETTUALE

Le misure attuate e quelle in corso di valutazione partono proprio dalla propensione al cambiamento evidenziata da questi ultimi quesiti.



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.

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

Figura 17 – Assi di progettazione delle misure



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

Azione 1 - bus navette

Con l'obiettivo di disincentivare l'utilizzo individuale dell'auto privata si vuole verificare la possibilità di prevedere bus navette in convenzione con altri enti.

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari, se utilizzassero un mezzo collettivo, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e da stress legato alla guida quali traffico e ricerca del parcheggio; non solo, decidendo di non utilizzare i propri veicoli a motore, ridurrebbero il traffico su strada, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Azione 2 - Carpooling

Attualmente nessuno dei dipendenti che hanno risposto usufruisce di questo tipo di servizio ma si potrebbe fare attività informativa per agevolare lo spostamento casa lavoro e offrire un'alternativa di trasporto comoda, sicura, sostenibile e conveniente è importante incentivare a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi, anche semplicemente con il passaparola.

Stima dei benefici: il servizio che rende possibile la condivisione dell'auto privata da parte di colleghi che hanno percorsi ed orari compatibili negli spostamenti casa lavoro consente il decongestionamento della viabilità e la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, oltre alla diminuzione della spesa media pro-capite.

Azione 3 – sharing mobility

È allo studio la possibilità di stipulare convenzioni con operatori di sharing sul territorio.

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari, se utilizzassero la *sharing mobility* potrebbero condividere sia veicoli che tragitti, rendendo i trasporti più interattivi ed efficienti e riducendo notevolmente spese e consumi legati al mezzo di proprietà.

Azione 4 – bonus elettrico

Attraverso la intranet istituzione sono stati comunicati gli incentivi statali "buoni mobilità" destinati all'acquisto di auto, scooter e biciclette elettriche.

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari che decidessero di acquistare auto, scooter e biciclette elettrica con agevolazioni potrebbero beneficiare dell'efficienza energetica e risparmiare denaro, oltre a contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale.

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico è allo studio l'eventualità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale. È allo studio la fattibilità della rateizzazione in busta paga dell'abbonamento annuale e l'aumento dello stanziamento del fondo Istat per il rimborso parziale degli abbonamenti.

Stima dei benefici: i lavoratori che decidessero di non utilizzare i propri veicoli a motore, non guidando, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e da stress derivanti dalla guida quali traffico e ricerca del parcheggio, inoltre ridurrebbero il traffico su strada, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

Azione 1 Parcheggi e biciclette

Si sta studiando la possibilità di installare parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede al fine di incentivare il "bike to work".

Stima dei benefici: i lavoratori che decidessero di non utilizzare i propri veicoli a motore per utilizzare la bicicletta potrebbero ridurre i tempi di spostamento, ottenere un risparmio economico, guadagnarci in salute. Inoltre, non guidando, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e i rischi da stress correlati alla guida (traffico e ricerca del parcheggio), con conseguente riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

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 continuare ad incentivare il ricorso al Lavoro Agile e al Telelavoro modificando i calendari e gli orari di lavoro finalizzati alla desincronizzazione.

Azione 1 – Prospettive Lavoro agile

Per Lavoro agile si intende una modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato ([art. 18 e successivi Legge 22 maggio 2017, n. 81](#)) stabilita mediante accordo tra le parti, che prevede la pianificazione delle attività lavorative, e l'individuazione di obiettivi di cui sia possibile monitorarne il raggiungimento, senza precisi vincoli di orario o di luogo di lavoro.

La prestazione lavorativa dunque viene eseguita in parte all'interno delle sedi dell'Istat e in parte all'esterno di queste.

Il lavoro agile è rivolto:

- al personale a tempo indeterminato e determinato inquadrato nei livelli I/VIII anche in part time;
- al personale con incarichi o qualifica dirigenziale;
- al personale di altre amministrazioni in comando presso Istat.

Il personale neo assunto o che rientra in servizio dopo un periodo di assenza di lunga durata o di comando presso altra amministrazione potrà sottoscrivere l'accordo solo dopo l'assegnazione ad una struttura organizzativa dell'Istituto.

L'accordo decorre dal primo giorno del mese successivo a quello della data di avvio della procedura e ha validità fino al 31 dicembre dell'anno di riferimento.

La modalità di fruizione è su base mensile; sono previsti un massimo di 10 giorni, utilizzabili ad intera giornata o in modalità mista (8 giornate intere e massimo 2 giornate frazionabili).

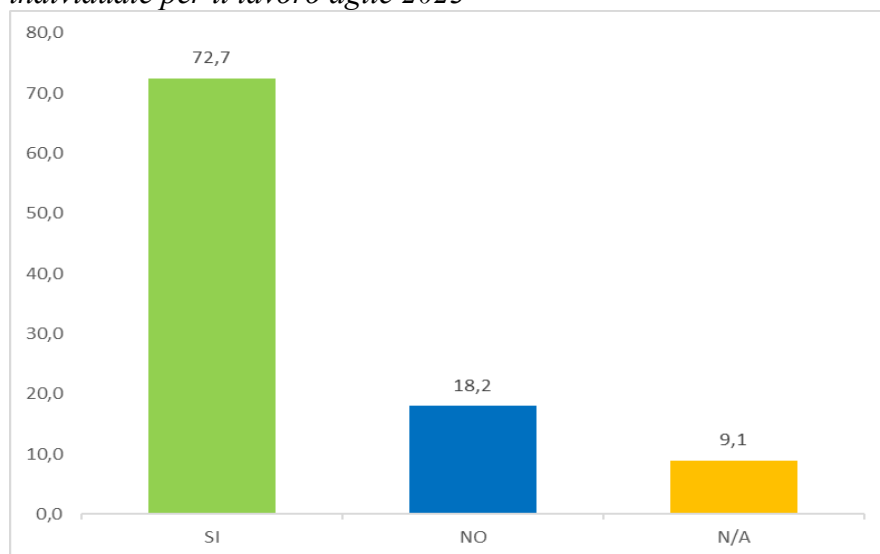
La pianificazione delle specifiche giornate di lavoro agile avviene su base mensile e sarà effettuata dal dipendente d'intesa con il dirigente, tenendo conto delle esigenze organizzative della struttura di appartenenza.

Le giornate di lavoro agile che non dovessero essere fruite nel corso del periodo di riferimento non potranno essere cumulate con le giornate utilizzabili nel periodo di riferimento successivo.

Per maggiori informazioni: <https://intranet.istat.it/CosaFarePer/Personale/Pagine/Lavoro-agile.aspx>

Si precisa che chi non ha sottoscritto il contratto di lavoro agile, cioè il 18,2% dei dipendenti, ha un contratto di Telelavoro.

Figura 18 - Distribuzione % dei rispondenti sulla base della sottoscrizione di un accordo individuale per il lavoro agile 2023



Azione 2 – Co-working

Nel 2023, il 27% dei rispondenti è disponibile, nei giorni di lavoro in presenza, a lavorare in spazi con postazioni di coworking presso altra sede della PA più vicina al proprio domicilio rinunciando alla propria postazione riservata.

ASSE 5 ULTERIORI MISURE

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, ecc.

È stata creata una pagina intranet dedicata, regolarmente aggiornata con tutte le novità e le informazioni riguardanti la mobilità, proprio al fine di sensibilizzare i dipendenti sui temi della mobilità sostenibile.

La stima dei benefici riguarda un insieme di soluzioni che danno vita ad una mobilità vantaggiosa per l'ambiente e per le persone.

Stima dei costi: è in corso di verifica la fattibilità di corsi di formazione sulla mobilità sostenibile.

Figura 19 – Pagina intranet dedicata alla mobilità

in Istat

Home Documenti Sharing Rete UUTT BikeToWork Incontri OOSS RSU Accedi a...

Mobility management in Istat

La figura del Mobility Manager è stata introdotta con il Decreto interministeriale "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27/03/1998, e si applica ad ogni organizzazione (sia essa una azienda o un ente pubblico) con più di 300 dipendenti per "unità locale" o, complessivamente, con oltre 800 dipendenti.

Il Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 (Decreto Rilancio) prevede, all'art. 229 rubricato "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" (comma 4), che le imprese o pubbliche amministrazioni con più di cento dipendenti in una singola unità locale ed 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 (PSCL) del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato individuale, prevedendo la nomina del Mobility Manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Il Decreto sulla mobilità pubblicato il GU n.124 del 26 maggio 2021 dà attuazione all'art. 229, comma 4 del decreto-legge 19.05.2020 n. 34 convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, e conferma in nove articoli l'importanza di promuovere una mobilità sostenibile, l'importanza della figura del Mobility Manager e del Piano spostamento casa-lavoro.

Il Decreto, entrato in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 26 maggio 2021, ha dato luogo al Decreto Sostegni Bis, DL 73/2021, che all'art. 51, introduce alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico locale tra cui l'istituzione di un fondo di 50 milioni per l'anno 2021, destinato a imprese, pubbliche amministrazioni e istituti scolastici di ogni ordine e grado, che predispongano, entro il 31 agosto 2021, un aggiornamento al PSCL.

- PSCL aggiornamento agosto 2021 e allegati

Per l'anno 2021, la scadenza del Piano Spostamento casa-lavoro del personale dipendente, finalizzato alla riduzione dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato individuale a favore di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile, è anticipata al 22 novembre, ai sensi dell'articolo 9 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n.179 del 12 maggio 2021.

- PSCL edizione 2021 | Delibera di adozione del PSCL 2021
- PSCL edizione 2020 | Delibera di adozione del PSCL 2020

Mobility Manager
Patrizia Grossi | Delibera D16/203 DGEN 2020 del 30/07/2020

DA CASA AL LAVORO IN CARPOOLING

Scarica Jobob Real Time Carpooling sul tuo telefono
Iscriviti e Associati alla tua azienda inserendo il Codice Azienda

ISTAT

Scarica l'app Jobob Real Time Carpooling

Convenzioni operatori SHARING

1. Convenzione Car Sharing Roma
2. Convenzione Share Now=Car2go
3. Convenzione Scooter Ecoiltra
4. Convenzione monopattini sharing con LINK

Cosa stai cercando?

NEWS DALLA INTRANET	NEWS dal MITE
PUBBLICAZIONI E LINK UTILI	PRESENTAZIONI

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DEI BENEFICI AMBIENTALI

Il PSCL è oggetto di costante monitoraggio da parte del Mobility Manager e da parte dei Referenti territoriali per la mobilità in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolano o complicano l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

Il monitoraggio deve riguardare i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, sia per la collettività¹.

Per ciascuna misura adottata è necessario stimare i benefici ambientali che conseguibili nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di:

1. emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂)
2. gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x),
3. materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM₁₀)

In una situazione di assenza di misure volte a favorire lo smart working (ASSE 4), con il blocco dei trasporti pubblici (ASSE 3) e in condizioni meteorologiche non favorevoli (pioggia/grandine/neve) all'utilizzo della micromobilità (ASSE 2), se tutti i dipendenti si trovassero "vincolati" ad utilizzare l'autovettura privata per raggiungere la propria sede di lavoro, l'Istat produrrebbe complessivamente:

- circa 3.315 tonnellate di anidride carbonica (CO₂),
- 6.718 chilogrammi di ossido di azoto (NO_x),
- 637 chilogrammi di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM₁₀).

Figura 20 – Calcoli delle emissioni inquinanti in assenza di misure

SEZIONE DI CALCOLO DELLE EMISSIONI senza MISURE							
Dati Unità Locale	Denominazione UL	Polo centrale	Sede Nord	Sede Est	Sede Sud	Sedi territoriali	ISTAT
	Indirizzo	Via Balbo	Viale Liegi 13	Via Tuscolana 1788	Piazza G. Marconi	n.17	n.21
	Numero dipendenti UL	941	169	294	153	315	1872
	c=Riduzione media presenze considerando ferie, 104, malattie, etc..	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
	L= Distanza media spostamenti casa-lavoro in auto (Km A/R)	61	33	33	27	60	58
Spostamenti verso la sede	Ut=Numero dipendenti che raggiungono la sede	941	169	294	153	315	1872
Spostamenti in auto verso la sede	Ut*c=Num. dipendenti che, in assenza di MISURE, sono costretti a raggiungere la sede in AUTO/MOTO	847	152	265	138	284	1685
	Ut/δ=Num di auto impiegate ogni giorno per gli spostamenti casa-lavoro	706	127	221	115	236	1404
	Ut/δ*L=Vetture km/giorno per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro	43.050,75	4.182,75	7.276,50	3.098,25	14.175,00	81.432,00
	Vetture km/anno per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro (250 giorni lavorativi)	10.762.687,50	1.045.687,50	1.819.125,00	774.562,50	3.543.750,00	20.358.000,00
Fattori di emissione medi ISPRA parco auto	FE CO ₂ (g/km)	162,83	162,83	162,83	162,83	162,83	162,83
	FE NO _x (g/km)	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
	FE CO ₂ (g/Km)	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Emissioni inquinanti	Emissioni CO₂ (Kg/anno)	1.752.488,41	170.269,30	296.208,12	126.122,01	577.028,81	3.314.893,14
	Emissioni NO _x (kg/anno)	3.551,69	345,08	600,31	255,61	1.169,44	6.718,14
	Emissioni PM ₁₀ (kg/anno)	337,00	32,74	56,96	24,25	110,96	637,45

La stima dei benefici ambientali può essere ottenuta adottando le tre seguenti procedure di calcolo che sono distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL:

- **Procedura n. 1:** va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente **rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi, o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL)**; tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo **smart working o il co-working**;
- **Procedura n. 2:** va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di **car pooling o car sharing** (aziendali o privati);
- **Procedura n. 3:** va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di trasporto collettivo aziendale (**navette**).

¹ https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/notizia/2021-08/2021.08.03_Linee_guida_PSCL_-_finale.pdf

Poiché l'obiettivo principe del PSCL è la riduzione del traffico veicolare privato, tutte le procedure di calcolo proposte si basano sulla riduzione delle percorrenze effettuate con l'autovettura privata nelle giornate di lavoro in presenza.

Nelle formule vengono applicate:

- ✓ **Ut** è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura per effetto dello smart working e/o co-working e/o perché quotidianamente si spostano a piedi, in bicicletta e con i mezzi del TPL per raggiungere la sede di lavoro;
- ✓ **δ** è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- ✓ **L** è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.
- ✓ **FeInq** sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (FeCO₂, FeNO_x e FePM₁₀) espressi in grammi/km
- ✓ **Op** è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente è in smart working e/o co-working e/o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;
- ✓ **Nol** è il numero di noleggi (utilizzo) **giornalieri** di veicoli condivisi;
- ✓ **kmnol** è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling.
- **Gs=Op** è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo di sharing mobility o in carpooling.

4.1 Stima dei benefici ambientali per tutte le sedi Istat

Le emissioni inquinanti dovute alla riduzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata, a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL 2022, volte a favorire lo smart working (ASSE 4), l'utilizzo del trasporto pubblico (ASSE 3), della micromobilità (ASSE 2) e del carpooling (ASSE 1), risultano essere pari a:

- circa 1.013 tonnellate di anidride carbonica (**CO₂**),
- circa 2.053 chilogrammi di ossido di azoto (**NO_x**),
- circa 195 chilogrammi di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (**PM₁₀**).

Figura 21 – Calcoli delle emissioni inquinanti con l'adozione delle misure

Dati Unità Locale	Denominazione UL	Polo centrale	Sede Nord	Sede Est	Sede Sud	Sedi territoriali	ISTAT
	Indirizzo	Via Balbo	Viale Liegi 13	Via Tuscolana 1788	Piazza G. Marconi	n.17	n.22
	Numero dipendenti UL	941	169	294	153	315	1872
	c=Riduzione media presenze considerando ferie, 104, malattie, etc..	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
	L= Distanza media spostamenti casa-lavoro in auto (Km A/R)	61	33	33	27	60	58
Dati Unità Locale	Numero dipendenti UL	941	169	294	153	315	1872
Ripartizione modale (*)	Auto privata come conducente	15%	29%	71%	66%	31%	45%
	Auto privata come passeggero	3%	4%	1%	3%	6%	3%
	Moto	17%	16%	6%	9%	5%	10%
	Trasporto pubblico anche combinato con altri mezzi	60%	42%	21%	21%	46%	37%
	Mobilità dolce (piedi, bici, monopattino)	5%	9%	1%	1%	12%	5%
	Sharing	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Spostamenti verso la sede con MISURE attivate	Numero dipendenti che nei giorni in presenza raggiungono la sede (SW 50%)	471	85	147	77	158	936
	Numero dipendenti che nei giorni in presenza raggiungono la sede con Mobilità dolce	24	8	1	1	19	47
	Numero dipendenti che nei giorni in presenza raggiungono la sede in Carpooling	14	3	1	2	9	28
	Numero dipendenti che nei giorni in presenza raggiungono la sede con Trasporto Pubblico	282	35	31	16	72	346
Spostamenti in auto verso la sede	Ut=Num. dipendenti costretti a raggiungere la sede in AUTO/MOTO	151	38	113	57	57	515
	Ut/δ=Num auto impiegate ogni giorno per gli spostamenti casa-lavoro	125	32	94	48	47	429
	Ut/δ*L=Vetture km/giorno per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro	7653	1046	3113	1291	2835	24882
	Vetture km/anno per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro (250 giorni lavorativi)	1.913.366,67	261.421,88	778.181,25	322.734,38	708.750,00	6.220.500,00
Fattori di emissione medi ISPRA parco auto	FE CO ₂ (g/km)	162,83	162,83	162,83	162,83	162,83	162,83
	FE NO _x (g/km)	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33
	FE CO ₂ (g/Km)	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Emissioni inquinanti	Emissioni CO₂ (Kg/anno)	311.553,49	42.567,32	126.711,25	52.550,84	115.405,76	1.012.884,02
	Emissioni NO _x (Kg/anno)	631,41	86,27	256,80	106,50	233,89	2.052,77
	Emissioni PM ₁₀ (kg/anno)	59,91	8,19	24,37	10,11	22,19	194,78

Figura 22 – Riduzione delle emissioni inquinanti distintamente per sede - 2023 (valori assoluti)

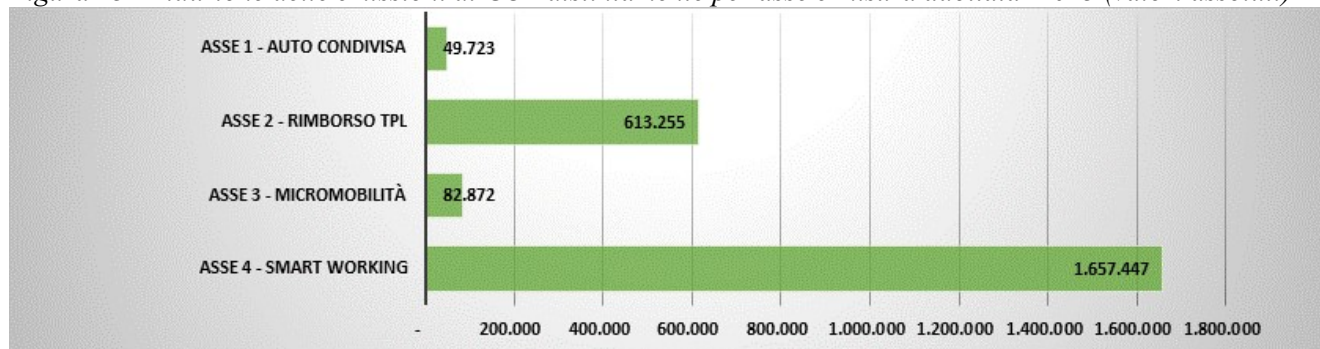
Dati Unità Locale	Denominazione UL	Polo centrale	Sede Nord	Sede Est	Sede Sud	Sedi territoriali	ISTAT
	Indirizzo	Via Balbo	Viale Liegi 13	Via Tuscolana 1788	Piazza G. Marconi	n.17	n.21
Dati Unità Locale	Numero dipendenti UL	941	169	294	153	315	1872
Emissioni inquinanti senza MISURE	Emissioni CO2 (Kg/anno)	1.752.488	170.269	296.208	126.122	577.029	3.314.893
	Emissioni NOX (kg/anno)	3.552	345	600	256	1.169	6.718
	Emissioni PM10 (kg/anno)	337	33	57	24	111	637
Emissioni inquinanti con MISURE	Emissioni CO2 (Kg/anno)	311.553	42.567	126.711	52.551	115.406	1.012.884
	Emissioni NOX (kg/anno)	631	86	257	107	234	2.053
	Emissioni PM10 (kg/anno)	60	8	24	10	22	195
Riduzione emissioni inquinanti	Emissioni CO2 (Kg/anno)	1.440.935	127.702	169.497	73.571	461.623	2.302.009
	Emissioni NOX (kg/anno)	2.920	259	344	149	936	4.665
	Emissioni PM10 (kg/anno)	277	25	33	14	89	443

Il consistente decremento delle emissioni inquinanti ottenuto con l’attivazione delle misure suddette risulta pari a:

- circa 2.302 tonnellate di anidride carbonica (**CO2**),
- circa 4.665 chilogrammi di ossido di azoto (**NOX**),
- circa 443 chilogrammi di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (**PM10**).

In conclusione, considerando la riduzione delle emissioni di Co2 distintamente per asse e per misura adottata, emerge che l’Istat nell’anno 2023 ha contribuito a ridurre le emissioni per un valore superiore a 1.600 tonnellate di anidride carbonica a seguito della sottoscrizione di n.1.140 accordi individuali di lavoro agile.

Figura 23– Riduzione delle emissioni di CO2 distintamente per asse e misura adottata- 2023 (valori assoluti)



Fonte: Elaborazione del Mobility Manager Istat su dati della rilevazione sulla Mobilità sostenibile 2023

QUESTIONARIO MOBILITA' 2023



▪ Sezione A: **anagrafica** (7 domande)

A1 Sesso

A2 Et 

A3 Componenti del tuo nucleo familiare (compreso te)

A4 Indirizzo di Domicilio

A5 Comune di Domicilio

A6 CAP di Domicilio

A7 Sede Lavoro

▪ Sezione B: **durata dell'attivit  lavorativa** (5 domande)

B1 Tipologia di lavoro?

B2 Quante giornate hai lavorato in lavoro in presenza nel 2022?

B3 Hai sottoscritto l'accordo individuale per il lavoro agile 2023?

B4 Quale   la stima dei giorni al mese che potresti lavorare a distanza nel 2023?

B5 Quante giornate hai lavorato in lavoro agile nel 2022?

▪ Sezione C: **caratteristiche degli spostamenti** (6 domande)

C1 T Quanto TEMPO impieghi mediamente negli spostamenti casa-lavoro-casa (A/R)?

C2 KM Quanti KM percorri mediamente negli spostamenti casa-lavoro-casa (A/R)?

C3 Quale mezzo di trasporto utilizzi prevalentemente?

C4 Quale motivazione ha inciso maggiormente nella scelta del mezzo di trasporto?

C5 Quale motivazione ha inciso maggiormente nella scelta del mezzo di trasporto?

C6 Sei disponibile a cambiare modo o mezzo di trasporto nel trasferimento casa-lavoro-casa?

▪ Sezione D: **ultimo giorno lavorativo in presenza** (8 domande)

D1 Sei disponibile - nei giorni di lavoro in presenza - a lavorare in spazi con postazioni di coworking presso altra sede della PA pi  vicina al tuo domicilio e rinunciare alla tua postazione riservata?

D2 Se hai utilizzato l'automobile negli spostamenti casa-lavoro nell' ultimo giorno lavorativo in presenza, quale   l'alimentazione del veicolo? Quale la CLASSE EURO?

D3 Se hai utilizzato i trasporti pubblici negli spostamenti casa-lavoro nell' ultimo giorno lavorativo in presenza, con quale titolo di viaggio?

D4 Hai utilizzato motocicli, biciclette, piedi, monopattini nell' ultimo giorno lavorativo in presenza?

D5 Hai condiviso il viaggio con altre persone (carpooling) nell' ultimo giorno lavorativo in presenza?

D6 Hai utilizzato mezzi di trasporto in sharing nell' ultimo giorno lavorativo in presenza?

D7 Orario di entrata nella sede nell' ultimo giorno lavorativo in presenza?

D8 Orario di uscita dalla sede nell' ultimo giorno lavorativo in presenza?

▪ Sezione E: **comunicazione** (2 domande)

E1 Sei a conoscenza della presenza nella intranet di un'area dedicata al Mobility Management?

E2 Hai letto il Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)?



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.

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.



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.snpambiente.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.

