



Ufficio territoriale Area Centro: Toscana, Umbria, Lazio,  
Abruzzo, Sardegna.

Sede per l'Umbria

Via Martiri dei lager, 77 – 06128 Perugia

Edizione 2021

*Referente per la Mobilità Territoriale*  
Cristina Cesaroni

1. Sommario	
<b>1. INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL	5
<b>2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI</b>	<b>7</b>
2.1 Analisi delle condizioni strutturali	7
2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)	9
2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede	9
2.2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility	9
2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette	10
2.2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale	10
2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling	11
2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green	11
2.2.8 – Analisi sulla possibilità di incentivare la mobilità sostenibile	12
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	13
2.3.1 – Analisi spaziale	13
2.3.2 – Analisi temporale	14
2.3.3 – Analisi motivazionale	14
<b>3. PARTE PROGETTUALE</b>	<b>17</b>
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 MICROMOBILITÀ	18
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ	19
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE	20
3.1 Programma di implementazione	20
<b>GLOSSARIO</b>	<b>21</b>
<b>RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI</b>	<b>22</b>

# 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.



*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

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 Centro: Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo, Sardegna, Via Martiri dei lager, 77 – 06128 Perugia,**

L'Ufficio territoriale Istat per l'Umbria ha sede nel Comune di Perugia, in zona Stazione Fontivegge e vicino al raccordo autostradale. L'ufficio si trova al quarto piano di un edificio che è anche sede di altri uffici della pubblica amministrazione.

Al 31 ottobre 2021 il personale in forza presso la sede risulta pari a 11 dipendenti, tutti a tempo pieno.

Il 46% ha un'età compresa tra 55 e 60 anni, il 36% tra 50 e 55 anni e il 18% appartiene alla fascia di età 40-45.

La componente femminile, composta da 8 dipendenti, è pari al 73%.

Rispetto alla qualifica il 45% del personale della sede è inquadrato nei primi tre livelli, il 55% si ripartisce tra IV e VIII livello.

Orario di lavoro

Lunedì - Venerdì	7.45-19.00
Sabato - Domenica	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	180
- di cui coperti	20
Numero posti moto	25
- di cui coperti	5
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;
1. individuare i principali operatori di **mobility sharing** locali con cui attivare convenzioni;
2. analizzare le esigenze di **ciclabilità** (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici, parcheggi sicuri);
3. verificare la necessità di prevedere **bus-navette**;
4. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di **trasporto pubblico locale** (TPL);
5. analizzare la possibilità di creare un servizio di **carpooling**
6. verificare la necessità di prevedere colonnine per la **ricarica elettrica** nelle vicinanze della sede;
7. individuare la possibilità di aderire a **incentivi green**.

### 2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

La sede ha a disposizione un ampio parcheggio riservato ai dipendenti degli uffici e all'utenza e dispone di un posto auto coperto. Il parcheggio è videosorvegliato 24h da una società di vigilanza. Aperto dalle 07.00 alle 21.00, con ingresso riservato esclusivo ai dipendenti degli uffici dalle 07.00 alle 09.00.

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

Nella città di Perugia è presente dal 2019 un operatore di **car-sharing** che si avvale di vetture elettriche. E' accessibile attraverso l'applicazione PopMove, i *release point* si trovano in aree strategiche della città: Piazzale Umbria Jazz (distanza dalla sede 2 km), centro storico (distanza dalla sede 2,5 km) e centro commerciale Collestrada (distanza dalla sede 10 km). Al momento il servizio è stato sospeso causa pandemia da Covid-19.

E' presente sul territorio il servizio di **bike-sharing**, BICI PERUGIA, presenta una rete di 7 postazioni di cicloposteggio con colonnine di ricarica, 30 biciclette a pedalata assistita e una pensilina fotovoltaica posizionata a copertura della stazione Minimetrò. Il servizio di *bike sharing* mette in rete, grazie anche ad un nuovo percorso ciclo-pedonale, il sistema Minimetrò e le due stazioni ferroviarie Perugia - Capitini e Perugia- Università degli Studi di Perugia, Facoltà di Ingegneria. Sottoscrivendo un abbonamento (è possibile scegliere fra diverse formule: annuale, 4FORYOU e 8FORYOU) e attivando la tessera del servizio, è sufficiente recarsi alla stazione più vicina, passare la propria card su una colonnina con bici disponibile e prelevarla. Giunti a destinazione basterà depositare la bicicletta in una colonnina cicloposteggio libera. Se utilizzato nel rispetto del principio di condivisione, e quindi per il solo spostamento, questo servizio può diventare totalmente gratuito (al di là dell'iniziale quota di abbonamento) e consentire a tutti coloro che vogliono accedervi di avere sempre una bicicletta a disposizione. Il costo per l'abbonamento annuale è di 30 € comprensivi di 5 € di ricarica e copertura assicurativa RCT.

Prima mezz'ora: gratuita

Seconda mezz'ora e successive: € 1,00 ogni mezz'ora

**Formula 4forYou 8 €**

Validità giornaliera con 4 ore di utilizzo della bici senza tariffazione

**Formula 8forYou 12 €**

Validità 48 ore con 8 ore di utilizzo della bici senza tariffazione

**RIVENDITE AUTORIZZATE**

IAT "Loggia dei Lanari" - Piazza Matteotti, 18 - Perugia

IAT "Porta Nuova" - Piazzale Umbria Jazz, Pian di Massiano - Perugia

Eso MCS Perugia - Tiger Bar e Stazione di Servizio - Via Trasimeno Ovest 17/t

ONLINE: [www.bicincitta.com](http://www.bicincitta.com)

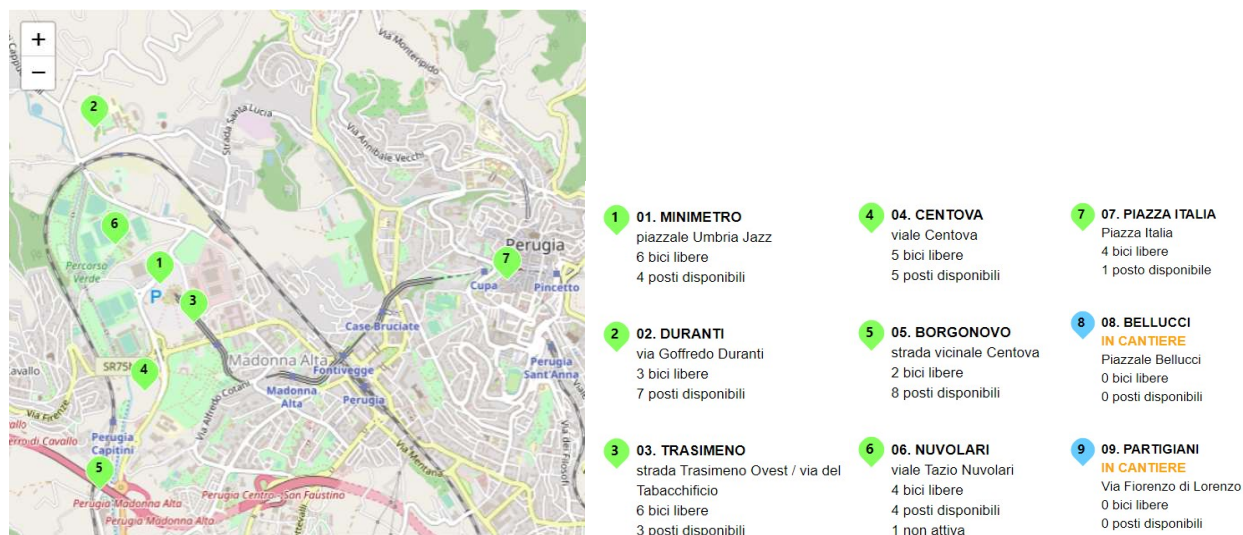


Figura 4– Punti in cui poter prelevare una Bike nel Comune di Perugia

### 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.

Tra i dipendenti della sede di Perugia nessuno risulta essere interessato all'utilizzo della bicicletta per il percorso casa-lavoro-casa, questo è dovuto sia alla distanza che circa la metà del personale deve percorrere per recarsi al lavoro, sia alla conformazione del territorio urbano costituito da frequenti salite e discese che ne disincentivano l'uso.

### 2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

È in corso di valutazione la fattibilità di acquisire insieme ad altri Enti locali, un servizio di **bus-navette**, ovvero destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

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

Di fronte alla sede si trova una fermata dell'autobus di linea urbana, inoltre l'ufficio è situato a pochi metri dalla Stazione ferroviaria di Perugia Fontivegge. Questo permette di usufruire comodamente sia delle numerose linee di autobus che collegano le varie zone della città che del Minimetrò che

collega un parcheggio gratuito nei pressi dell'uscita raccordo autostradale Bettolle e E45 con il centro storico di Perugia

I dipendenti della sede di Perugia non utilizzavano mezzi pubblici di trasporto negli spostamenti casa-lavoro prima dell'epidemia e non prevedono di cambiare mezzo di trasporto per recarsi al lavoro.

Per contribuire a incentivare l'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo (quando si potrà ricominciare ad utilizzarli in sicurezza) sono al vaglio dell'amministrazione alcune questioni correlate:

1. La possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale
2. La possibilità di rateizzare in busta paga l'importo degli abbonamenti
3. La possibilità che ISTAT anticipi il costo degli abbonamenti
4. La possibilità di anticipare la quota di sussidio relativa ai benefici assistenziali?

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

Sarebbe auspicabile creare un servizio che consentisse con un semplice tocco di smartphone di:

- 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;
- Sicurezza, rispetto reciproco, mascherina e igienizzazione delle mani.

Il Comune di Perugia e l'Università degli studi di Perugia hanno attivato un progetto di *Car pooling* per i loro dipendenti che al momento è stato interrotto causa pandemia.

### 2.2.7 – 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 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.

Al momento nella città di Perugia sono presenti 22 colonnine di ricarica elettrica, di cui 7 collocate in prossimità della sede.

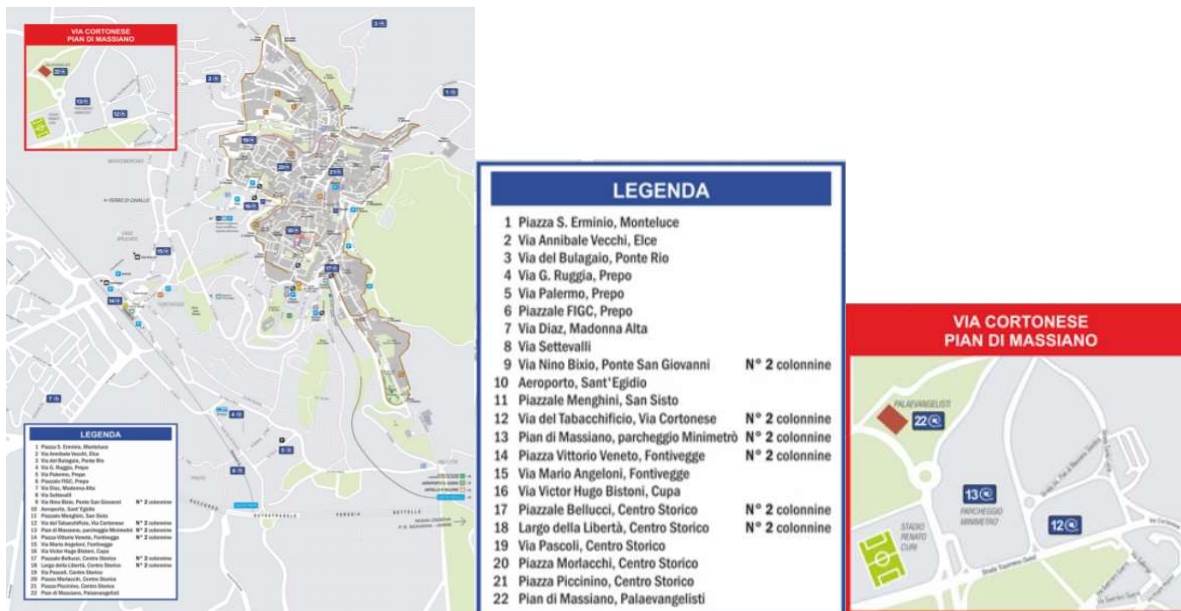


Figura 5 – Punti in cui sono presenti colonnine di ricarica elettrica

### 2.2.8 – Analisi sulla possibilità di incentivare la mobilità sostenibile

Esiste una grande opportunità, legata allo stanziamento di fondi dedicati ad aziende e scuole pubbliche e private per il finanziamento di soluzioni di mobilità sostenibile (art. 51 del Decreto Sostegni Bis, Gazzetta Ufficiale in allegato).

Il Comune di Perugia si è dotato del **PUMS**: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (DGC n. 56 del 08.04.2019) definito dalle linee guida europee Eltis quale piano strategico di medio-lungo periodo (orizzonte temporale decennale) finalizzato a promuovere un sistema di mobilità in grado di garantire i bisogni di spostamento dei cittadini nelle diverse condizioni sociali, fisiche e biologiche (di età), di ridurre l'inquinamento, le emissioni di gas serra e il consumo di energia aumentando contemporaneamente l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci, nonché l'attrattività e la qualità della vita e dell'ambiente urbano. I principali azioni del PUMS sono rivolte a:

1. Strategie e azioni di riorganizzazione della rete del Trasporto Pubblico Urbano automobilistico
2. Progressiva adozione di mezzi elettrici per il servizio di Trasporto Pubblico Urbano automobilistico
3. Integrazione Bus – Minimetrom
4. Intermodalità Bus – Auto Privata (Park&Ride) in campo urbano
5. Intermodalità Bus – Bus/Servizi Ferroviari
6. Agevolazioni tariffarie sulla rete di Trasporto Pubblico Unico Perugia
7. Mobilità Attiva (pedonale e ciclistica) e Calmierazione del traffico (Z.T.L. e Zone 30)
8. Interventi infrastrutturali su nodi critici «storicizzati» della viabilità urbana
9. Logistica della distribuzione delle merci in campo urbano
10. ITS e Infomobilità
11. Mobility Management e car Pooling
12. Car Sharing

Mobility Manager d'area del Comune di Perugia, Ing. Margherit Ambrosi  
(ma.ambrosi@comune.perugia.it)

## 2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è necessario effettuare 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 con il Comitato dei referenti territoriali della mobilità. Il questionario è stato somministrato ai colleghi di tutte le Sedi Territoriali nel periodo marzo-aprile 2021.

Il personale della Sede dell'Umbria che ha partecipato all'indagine è stato pari all' 82% (9 persone).

### 2.3.1 – Analisi spaziale

Con l'obiettivo di valutare l'attuale situazione di mobilità dei dipendenti della sede di Perugia è stato preso in esame il numero dei km percorsi e i minuti impiegati nel tragitto casa-lavoro-casa di ogni giorno lavorativo:



Figura 6 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per distanza casa- lavoro

Il 44% dei dipendenti Istat della sede dell'Umbria risiede nell'area urbana della città e percorre ogni giorno meno di 20 km tra andata e ritorno nel tragitto casa-lavoro ed impiega massimo 15 min. per tratta.

Il 56% dei dipendenti Istat della sede dell'Umbria percorre ogni giorno dai 60 ai 120 km tra andata e ritorno nel tragitto casa-lavoro ed impiega dai 35 ai 60 min. per tratta.

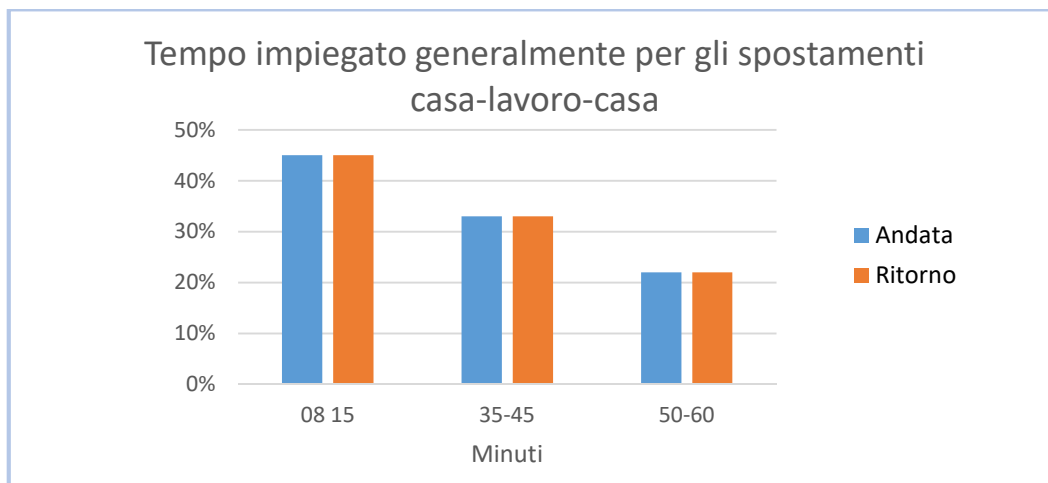


Figura 7 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell’Ufficio per tempo impiegato negli spostamenti casa-lavoro

### 2.3.2 – Analisi temporale

Il regolamento dell’orario di lavoro Istat prevede una alta flessibilità negli orari di ingresso e in uscita anche relativa ai livelli di inquadramento. E’ interessante rilevare, come ciò nonostante, l’orario di ingresso dei dipendenti Istat della sede dell’Umbria si concentra tra le 8.15 e le 9.15 e quello di uscita tra le 16.00 e le 17.00. Si prevede che rimangano gli stessi anche dopo la fine dell’emergenza sanitaria.

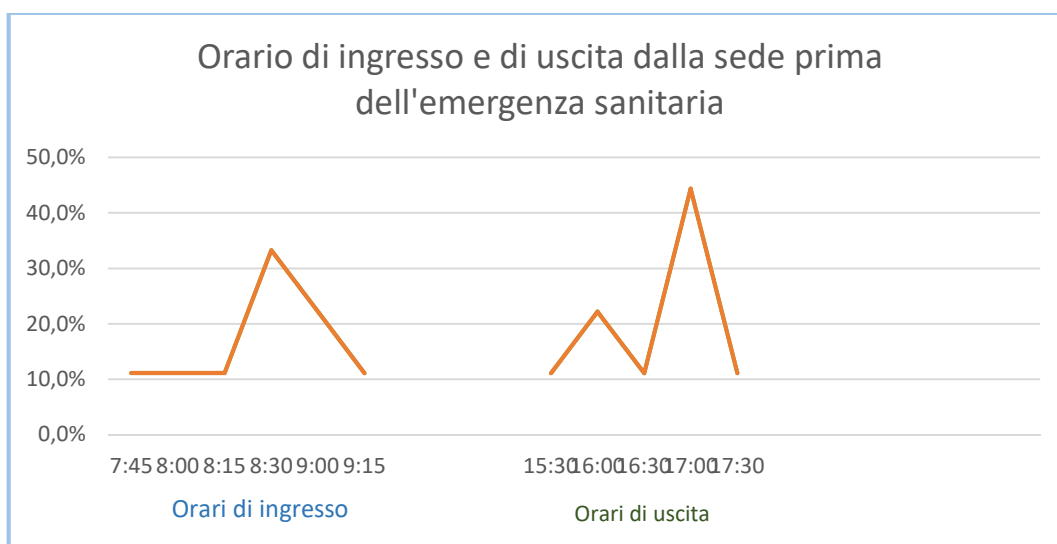


Figura 8 – Distribuzione percentuale dei dipendenti per orario di ingresso ed uscita dall’Ufficio

### 2.3.3 – Analisi motivazionale

Il 100% dei rispondenti della sede Istat dell’Umbria utilizza l’auto privata come unico mezzo di trasporto per recarsi in ufficio e non pensa di cambiare mezzo dopo l’emergenza sanitaria.

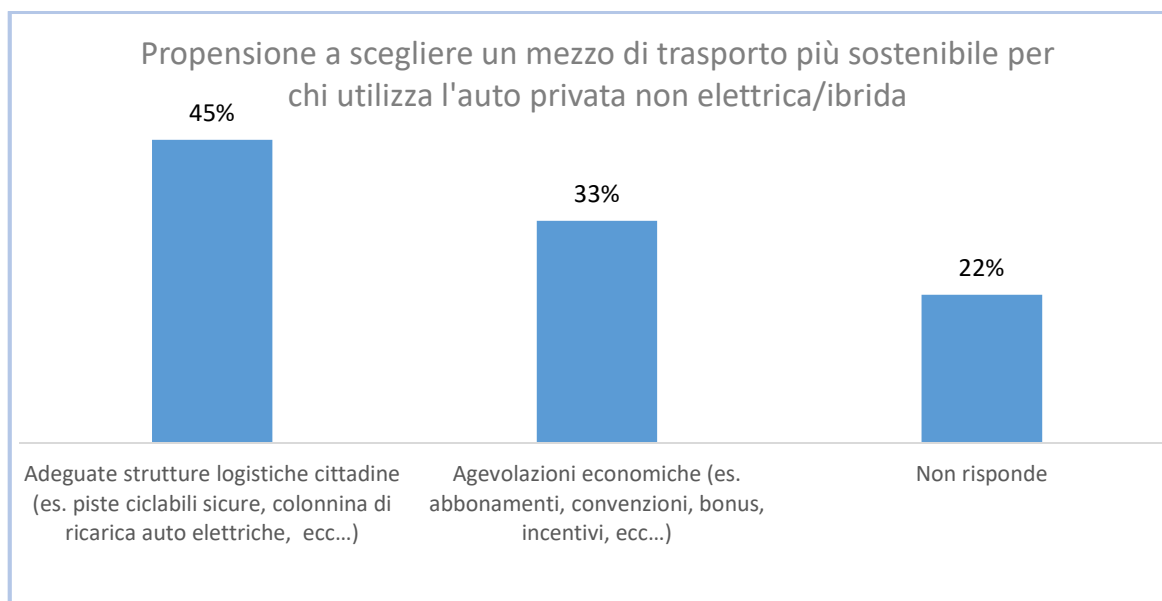


Figura 9 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione all'utilizzo di un mezzo più sostenibile

Il 78% dei rispondenti della sede Istat dell'Umbria sarebbe disponibile a scegliere un mezzo di trasporto più sostenibile per recarsi al lavoro se ci fossero adeguate strutture logistiche, colonnine di ricarica per auto elettriche ad esempio, o agevolazioni economiche quali bonus ed incentivi. Nessuno risulta interessato ad usare la bicicletta sia per la distanza del proprio domicilio dalla sede di lavoro sia per la conformazione del territorio urbano.

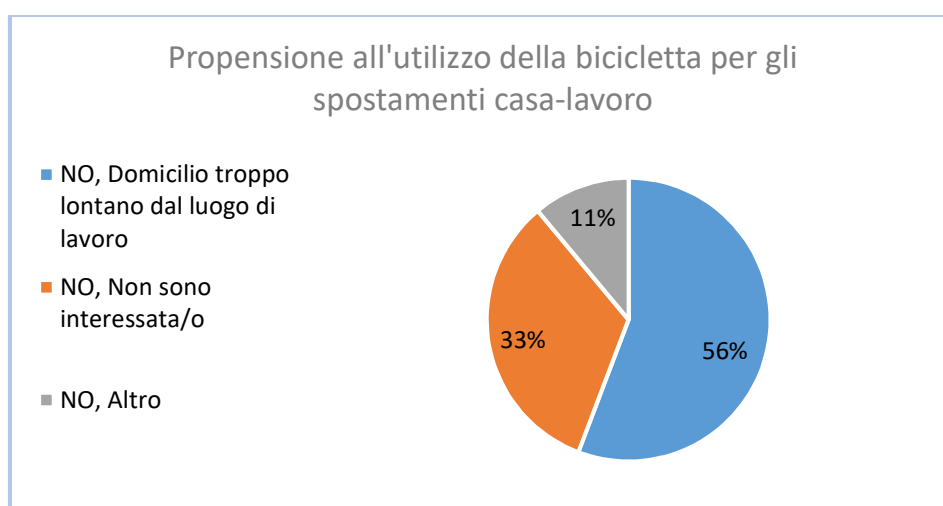


Figura 10 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione all'utilizzo della bicicletta

## Saresti interessato a...

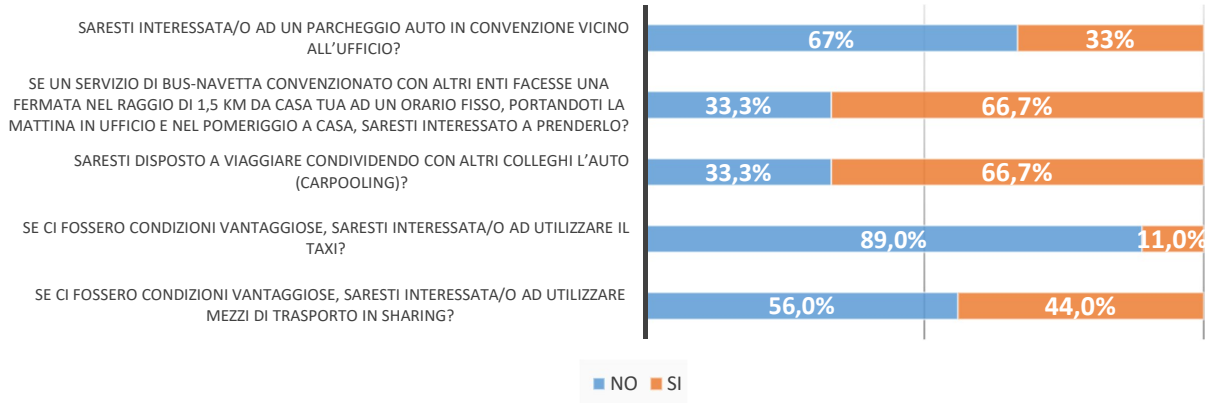


Figura 11 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione all'utilizzo di soluzioni di mobilità sostenibile



### 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.



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 si sta verificando la possibilità di introduzione di un servizio di navetta aziendale, perché il 66,7% dei rispondenti dichiara che se esistesse un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facente una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, la mattina verso l'ufficio e il pomeriggio verso casa, sarebbe interessato a usufruirne.

È in corso di valutazione la fattibilità di acquisire un servizio di bus-navette con altri Enti del territorio ovvero destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

### **ASSE 1 azione 2 - *carpooling***

Verifica delle possibilità di accedere al servizio di CarPooling del Comune di Perugia e Università degli studi (*al momento sospeso per emergenza sanitaria*)), perché il 66,7% 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 44% dei rispondenti sarebbe interessati ad utilizzarlo.

### **ASSE 1 azione 4 – *bonus elettrico***

Verifica della possibilità di aderire ad incentivi green, perché il 33% dei rispondenti che utilizza l'auto privata per andare in ufficio, dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistarli con agevolazioni e il 45% se ci fossero strutture logistiche adeguate per la ricarica.

E' allo studio la verifica sulla necessità di prevedere colonnine per la ricarica elettrica nel parcheggio della sede;

## **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, anche se la propensione dei dipendenti della sede di Perugia all'utilizzo del mezzo pubblico è molto bassa.

## **ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ**

### **ASSE 3 azione 1 – *bike sharing***

E' allo studio la verifica sulla necessità di prevedere una postazione di ciclo-posteggio con colonnina di ricarica per biciclette a pedalata assistita già presenti sul territorio ( BICI PERUGIA).

Nessuno risulta interessato ad usare la bicicletta sia per la distanza del proprio domicilio dalla sede di lavoro sia per la conformazione del territorio urbano.

## 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).

Il 100% dei rispondenti della Sede di Perugia dichiara di essere interessato a lavorare in **smart working**.

il 67% di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità definita nel POLA come media, il 22% è per quella alta e solo il 11% è propenso alla fascia di flessibilità più bassa.

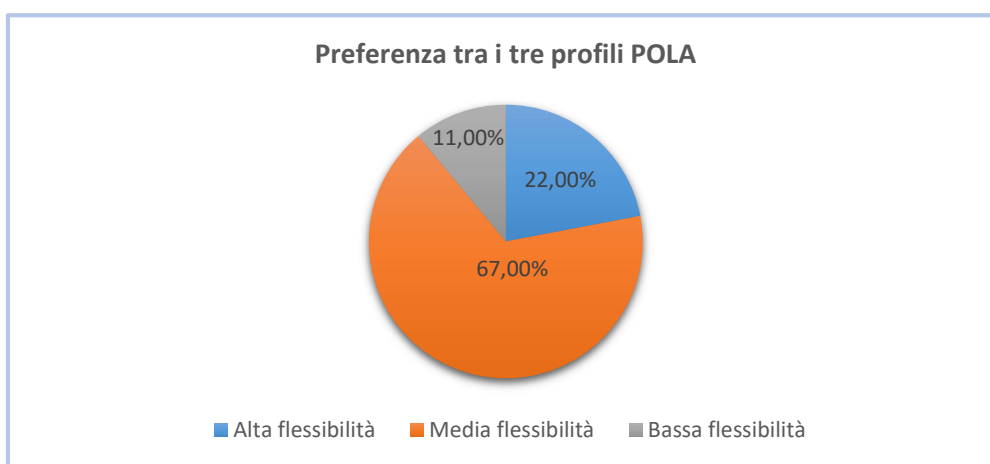


Figura 13 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione ai profili del POLA

### ASSE 4 azione 2 – co-working

Il 56% dei dipendenti della sede di Perugia sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi di co-working con "postazioni share".

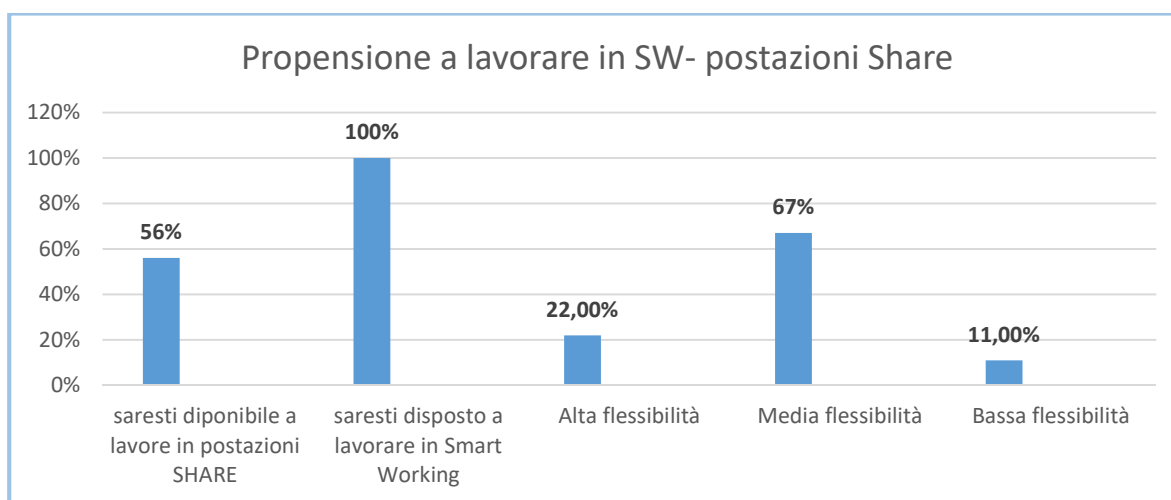


Figura 14 – Propensione a lavorare in smart working dei dipendenti della sede di Perugia

## 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.

#### 3.1 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.

Un primo elenco di azioni previste possono essere sintetizzate in:

*ASSE 1 azione 1 - bus navette*

*ASSE 1 azione 2 - carpooling*

*ASSE 1 azione 3 – sharing mobility*

*ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico*

*ASSE 2 azione 1 – convenzioni TPL e rateizzazione busta paga*

*ASSE 3 azione 1 – bike sharing*

*ASSE 4 azione 1 – POLA*

*ASSE 4 azione 2 – co-working*

*ASSE 5 azione 1 – sensibilizzazione dipendenti*

## 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.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](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.