



Ufficio Territoriale Area Nord Ovest: Piemonte e Valle
D'Aosta, Liguria, Lombardia

Sede per il Piemonte e la Valle d'Aosta

Via Alessandro Volta n° 3 – 10121 Torino

Edizione 2021

Referente per la Mobilità Territoriale

Rosa Anna Sedda

1. Sommario	
1. INTRODUZIONE.....	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL	5
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali	7
2.2 Analisi dell’offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)	9
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	13
2.2.3– Analisi sulle esigenze di ciclabilità	14
2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette	166
2.2.5 – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	166
2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling	166
2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green	177
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	177
2.3.1 – Analisi spaziale.....	177
2.3.2 – Analisi temporale.....	188
2.3.3 – Analisi motivazionale	188
3. PARTE PROGETTUALE	211
3.1 Progettazione delle misure.....	211
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L’USO INDIVIDUALE DELL’AUTO PRIVATA	222
ASSE 2 - FAVORIRE L’USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	222
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA’	233
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA’	233
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE	244
3.2 Programma di implementazione	244
GLOSSARIO	255
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	266

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.

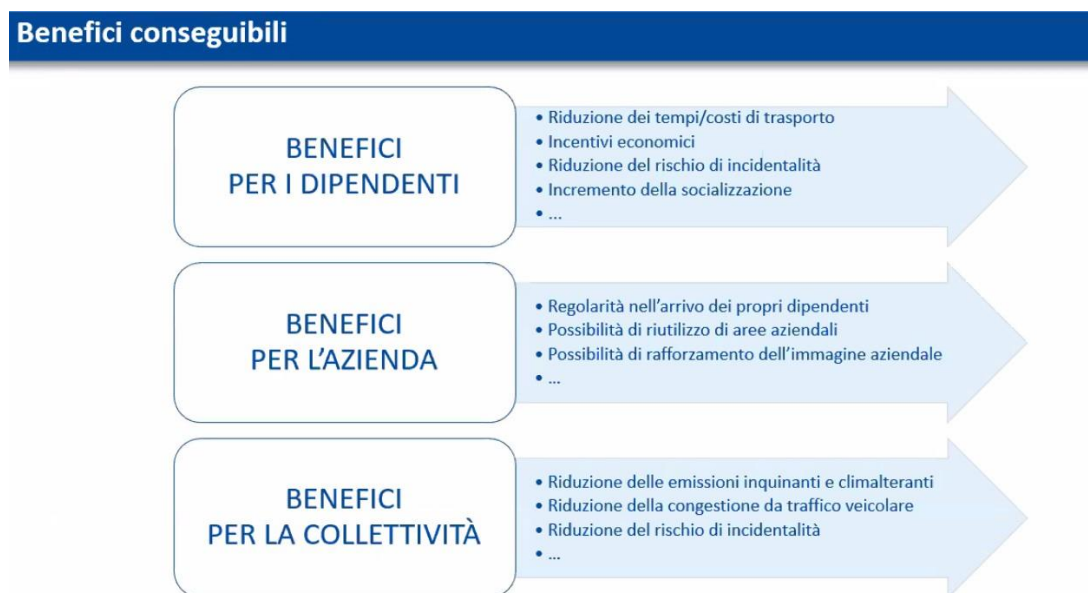


Figura 2 – Benefici conseguibili per i dipendenti, per l'azienda, per la collettività

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 Nord Ovest: Piemonte e Valle D'Aosta, Liguria, Lombardia, Sede per il Piemonte e la Valle d'Aosta, Via Alessandro Volta n° 3 – 10121 Torino.**

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.

Alla fine del mese di ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da **18 unità** di cui:

- numero dipendenti a tempo pieno **18**
- numero dipendenti a tempo parziale **0**
- di cui in telelavoro **1**

di questi, 4 (22%) sono inquadrati nei primi tre livelli professionali e 14 (78%) nei livelli IV-VIII.

Più di $\frac{3}{4}$ è la componente femminile (14 unità).

La distribuzione per fasce di età, come si nota dal grafico sottostante, vede prevalere la classe 50 - 59 anni (61%), seguita dalla classe 60 e oltre (28%). Mentre la fascia 40 - 49 anni arriva all'11% e non sono presenti colleghi con età inferiore ai 40 anni.

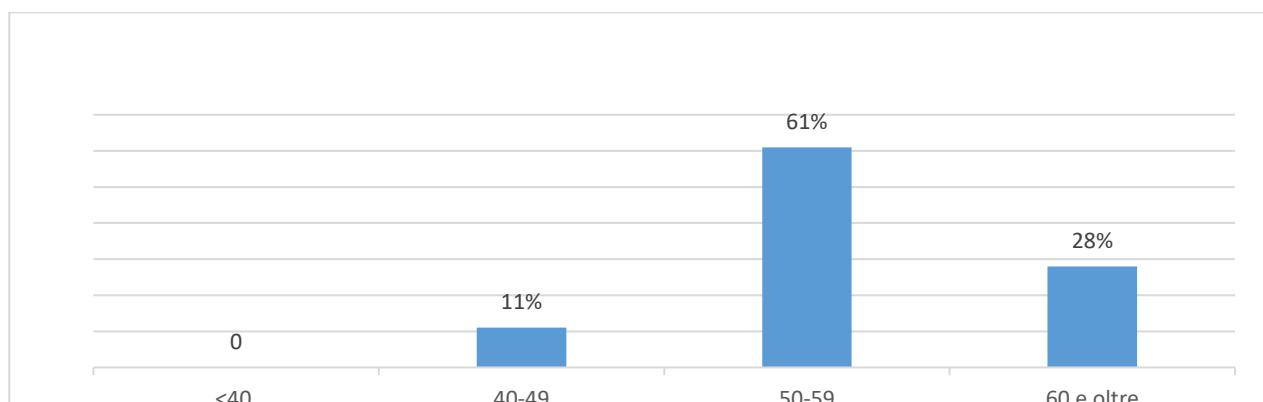


Figura 4 – Distribuzione per fasce d'età del personale UT TORINO

Orario di lavoro

Lun - Ven	7.45-19.00
Sab -Dom	CHIUSO

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale dedicato	0
Risorse umane dedicate	1

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

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

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL

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

Requisiti

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

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

Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili intestati al dipendente;

Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro

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

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

Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY	1
Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work)	NO

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

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

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

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

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

L'analisi consente di:

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

2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

L'indagine è stata condotta nella zona della Sede di Torino di Via Alessandro Volta

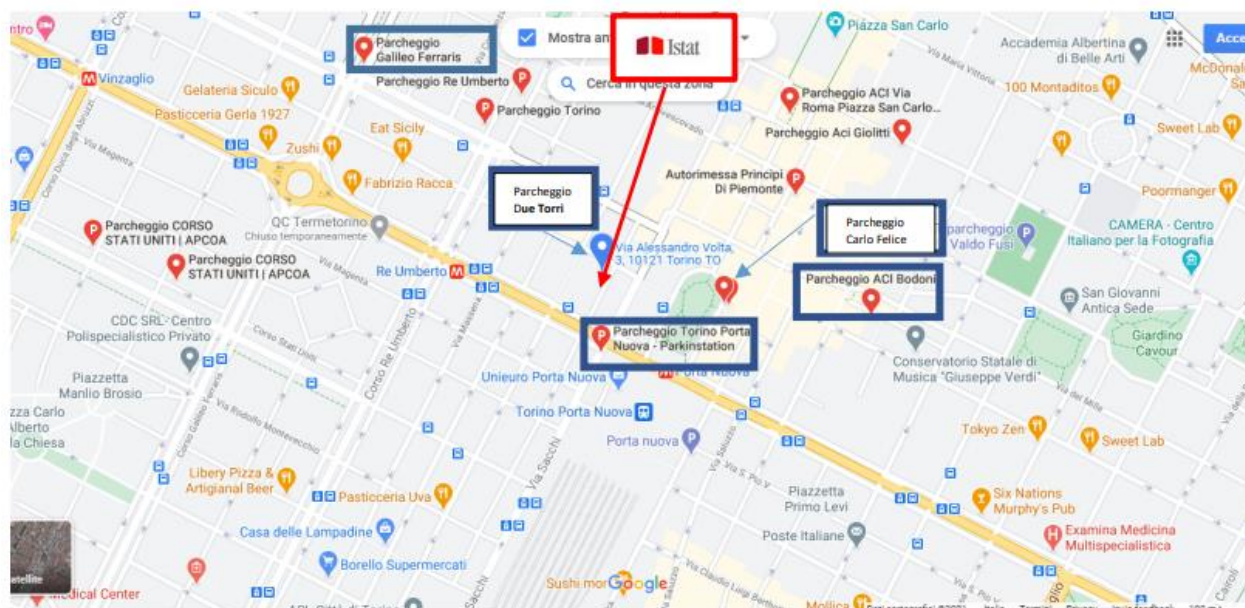


Figura 6 – Parcheggi auto vicino la sede UT TORINO

Sono stati contattati i posteggi di seguito indicati. Nessuno però ha confermato la possibilità di convenzioni con l'Istat o perché non è previsto oppure per l'esiguo numero di potenziali utenti.

- **Posteggio di Piazza Carlo Felice Parcheggio - Roma-San Carlo-Castello - ingresso di Piazza Carlo Felice, 19 (posto al di fuori dalla ZTL)**

Ingressi: piazza Carlo Felice, Via Gobetti, piazza Castello.
(l'ingresso di piazza Carlo Felice è posto al di fuori della ZTL)

Uscite: via XX Settembre, piazza Carlo Felice (fuori ZTL), via Alfieri, via Viotti.

Posti: 802

Costo abbonamento:

- 07.00- 20.30 dal lunedì al venerdì euro 160.00 comp. iva
- 07.00 – 18.30 dal lunedì al venerdì euro 140.00 comp. iva

- **Parcheggi ACI - Parcheggio Piazza Bodoni**

Posti auto: 468

Costo abbonamento:

- 07.00 18.30 dal lunedì al venerdì euro 120.00 comp. iva
- 07.00 20.30 dal lunedì al venerdì euro 130.00 comp. iva

Dalle ore 7,30 alle ore 10,30 è in vigore la Ztl Centrale: è possibile per tutti gli utenti accedere al parcheggio in tali orari compilando il modulo per l'esenzione giornaliera alla ZTL disponibile presso la cassa presidiata.

- **Parcheggio Torino Porta Nuova – Parkin'Station - Via Sacchi - Grandi Stazioni Rail S.p.A.**

Posti totali: 248

Tariffa sosta giornaliera (giorno solare): € 16,00

Costo abbonamento:

- Abbonamento mensile: € 200,00
- Abbonamento mensile ridotto scontato (dal lunedì al venerdì dalle ore 5:00 alle ore 21:00) : € 130,00
- Abbonamento mensile ridotto scontato, in possesso di abbonamento ferroviario FS in corso di validità: € 150,00
- Abbonamento mensile ridotto scontato per residenti (valido dalle ore 20:00 alle ore 9:00): € 130,00

- **Parcheggio Galileo Ferraris**

Posti totali: 305

Entrata e uscita veicolare

Corso G. Matteotti - incrocio Corso G. Ferraris

Uscite pedonali

2 uscite su Corso G. Ferrari - lato Corso G. Matteotti e lato Via Bertolotti

Costo abbonamento:

- Con contratto annuale 07.00 21.00 dal lunedì al venerdì euro 76,00 € al mese
- 07.00 21.00 dal lunedì al venerdì euro 91,00 € al mese
- Sono disponibili anche delle tessere settimanali e tessere orarie a scalare
- È prevista la sosta breve o oraria con un massimo di spesa giornaliera di €10,00

- **Autorimessa Centro Porta Nuova Due Torri 2 Torri**

Via S. Quintino, 4/G

I posti sono limitati perché l'autorimessa non è grandissima. Il costo nella fascia oraria prevista per un ufficio si aggirerebbe tra i 120,00 e i 150,00 €/mensili + IVA.

L'autorimessa è ubicata nella ZTL ma è possibile avere i permessi per accedere al parcheggio.

Nella zona dove ha sede l'Ufficio di Torino è possibile posteggiare l'auto nell'area delle strisce blu a pagamento ma questa ricade nella ZTL con ingresso vietato dalle 7,30 alle 10,30, la tariffa prevista per la sosta è quella della ZTL Centrale e costa €2,50 l'ora. La Sede dell'Ufficio è al confine con la Zona a sosta a tariffa ordinaria €1,50 ora. Sono previsti degli abbonamenti settimanali e mensili così come dei carnet di Voucher specificati al sito GTT (<http://www.gtt.to.it/cms/parcheggi/29-sosta/721-tarpark#documenti>).

La sosta a pagamento è in vigore dal lunedì al sabato, dalle ore 8.00 alle ore 19.30.

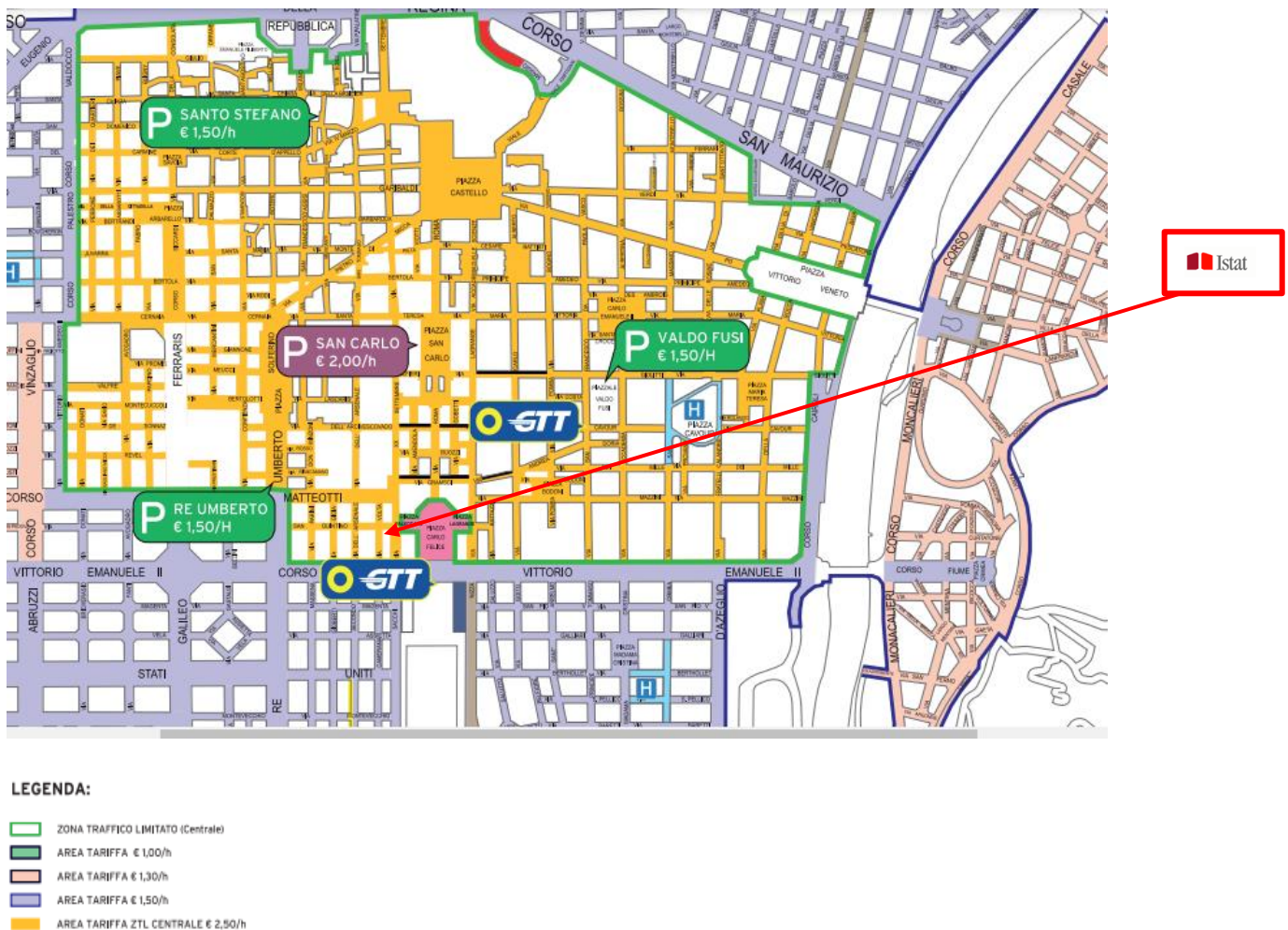


Figura 7 – Soste a pagamento vicino la sede UT TORINO

Per i colleghi che arrivano con i mezzi propri dalle zone non centrali di Torino sono disponibili dei posteggi di interscambio gestiti da GTT.

Park&Ride

Per i parcheggi di interscambio Caio Mario, Stura e Venchi Unica, è possibile acquistare il biglietto giornaliero "Park&Ride" al costo di € 6,00: € 1,00 per l'uso del parcheggio e € 5,00 per l'uso dei mezzi di tutta la rete urbana per l'intera giornata, esclusa la metropolitana.

Chi è in possesso di abbonamenti mensili ordinari per la rete urbana, può acquistare l'abbonamento mensile per il parcheggio al costo di € 5,00. Chi invece possiede l'abbonamento annuale ordinario alla rete urbana ha diritto a parcheggiare gratuitamente.

Per il parcheggio Fermi, la possibilità del "Park&Ride" è valida solo per i possessori di abbonamento ordinario annuale o mensile della rete urbana.

Parcheggio Fermi è ubicato in Collegno tra le vie Fermi e De Amicis nei pressi del capolinea della linea 1 della Metropolitana. L'ingresso veicolare è situato in via De Amicis, l'uscita in via Fermi.

Il parcheggio automatizzato, aperto tutti giorni per 24 ore al giorno, dispone di 427 posti auto più 8 riservati alle persone disabili. L'accesso è riservato ai possessori di abbonamento Formula U annuale o mensile. Solo chi possiede un abbonamento GTT ordinario annuale o mensile della rete urbana può parcheggiare (gratuitamente) il proprio veicolo presso il Parcheggio Fermi (dopo aver fatto abilitare la propria tessera BIP dagli addetti allo sportello del parcheggio) e utilizzare la rete urbana di Torino.

E' servito dalle linee: 1 Metropolitana, 33, 37, 76, CO1.

Le linee Star 1 e Star 2 viaggiano in ZTL e sono gratuite se l'auto viene posteggiata in uno dei 15 parcheggi pubblici che si trovano sul loro percorso.

Dal 31 maggio 2021 è disponibile la nuova area di sosta di piazza Bengasi vicina alla stazione capolinea della metropolitana. Il parcheggio pensato per chi usufruisce del servizio di trasporto pubblico contribuirà alla riduzione dei veicoli privati in ingresso a Torino.

I 400 stalli delimitati dalle linee blu permettono a chi si sposta in modo integrato di sostare con tariffe dedicate. Con i nuovi titoli di abbonamento "trasporto pubblico+sosta" per i clienti del parcheggio Bengasi, il costo della sosta varia da un massimo di 1 € al giorno con l'abbonamento settimanale, a 0,75€ al giorno con l'abbonamento annuale.

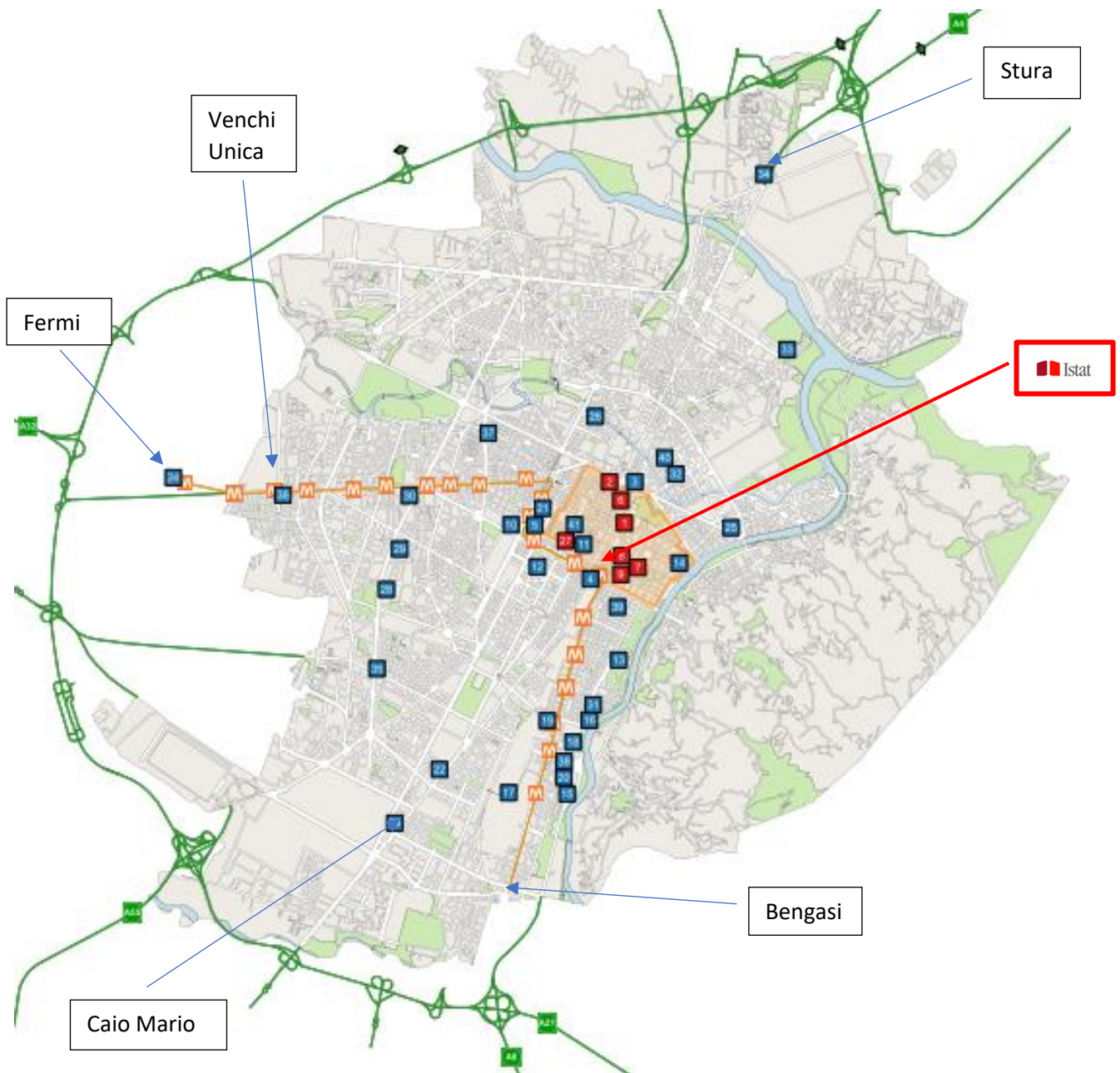


Figura 8 – Mappa dei parcheggi di interscambio vicino la sede UT TORINO

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 di app per localizzare e prenotare le auto disponibili. Tutte le auto hanno libero accesso alla ZTL (ma non alle strade riservate al trasporto pubblico e alle aree pedonali) e possono essere parcheggiate gratuitamente sulle strisce blu.

I servizi attivi a Torino sono:

Enjoy

L'iscrizione è gratuita per chi ha la patente italiana, si paga solo l'uso effettivo del veicolo. L'area operativa è di circa 45 km². È un sistema free floating (i mezzi si possono lasciare in qualunque parcheggio pubblico consentito). Attualmente per accedere al servizio è obbligatorio indossare i dispositivi di protezione individuale e trasportare non più di un passeggero; inoltre è consigliato mantenere il massimo distanziamento possibile tra conducente e passeggero e usare il servizio solo per gli spostamenti previsti dal DPCM 26 aprile 2020.

Car2go

auto smart a 2 o 4 posti. L'iscrizione costa 9 € (è gratis per gli abbonati a [TO]Bike). L'area operativa è di circa 53 km². È un sistema free floating. I prezzi variano secondo la disponibilità di auto in ogni zona, per favorire la distribuzione uniforme dei veicoli.

A questo servizio la Mobility Manager della Sede Centrale ha attivato una convenzione che può essere usufruita anche dai colleghi della Sede di Torino. L'Istat ha infatti firmato una convenzione con Share Now che permette ai dipendenti di usufruire di diverse agevolazioni, tra le quali l'iscrizione gratuita (con in più 10 euro di guida in omaggio), al servizio di car sharing a flusso libero. Il bonus di 10 euro di guida in omaggio dovrà essere utilizzato entro 30 giorni dall'accredito, ovvero dalla convalida della patente online. Il codice promozionale dedicato sarà attivo fino al 31/12/2021.

BlueTorino

auto elettriche. È necessario registrarsi online al costo di 9 €. Le auto si possono lasciare in qualunque area di parcheggio BlueTorino. Le colonnine di ricarica sono disponibili anche per ricaricare auto private, previo abbonamento

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.

Esiste sul territorio un servizio di **BIKE SHARING**

[TO]Bike è il servizio di bike sharing della Città di Torino con oltre 140 stazioni presenti in città, dalle quali è possibile prelevare e depositare la bicicletta tutti i giorni 24 ore su 24. Il servizio [TO]Bike è anche attivo nei comuni limitrofi di Alpignano, Collegno, Druento, Grugliasco, Venaria Reale. Per utilizzare il servizio è necessario munirsi di abbonamento annuale o settimanale, che consente di utilizzare le biciclette del servizio gratuitamente per corse inferiori ai 30 minuti, anche più volte al giorno. Oltre tale limite, vengono applicate le tariffe dell'abbonamento scelto. Esiste anche la possibilità di acquistare abbonamenti giornalieri.

A Torino è anche attivo un servizio di bike sharing free floating che non prevede postazioni fisse per il prelievo e che consente il rilascio finale delle biciclette su strada nel rispetto delle regole. Gli operatori attivi sono **Mobike e Helbiz**.

La rete ciclabile di città

Ad oggi la rete ciclabile di Torino offre 190 km di piste/percorsi ciclabili lungo la viabilità e nei parchi urbani.

Per agevolare gli spostamenti sicuri è possibile consultare [la mappa dei percorsi ciclabili](#) o il calcola percorso online [BUNET](#)

Nel mese di giugno 2021 è stata inaugurata presso la Stazione Porta Nuova (a pochi metri dalla Sede Istat di Torino) la prima **velostazione** per accogliere in sicurezza le biciclette di viaggiatori e cittadini, realizzata da Grandi Stazioni Rail. Il costo è di 80 centesimi al giorno, è previsto anche un abbonamento mensile a 12 euro, che per i possessori di abbonamento al trasporto pubblico e ferroviario scende a 11. Tutta la procedura per parcheggiare la propria bici si può fare tramite la App Parkin'Station, che legge in entrata un QR Code per il riconoscimento del proprietario. Sono stati installati degli stalli capaci di accogliere fino a 100 biciclette con sette postazioni per la ricarica dei modelli elettrici. Uno dei locali è predisposto per ospitare in futuro anche una ciclo-officina, che garantirà un servizio di riparazione, esposizione e noleggio.

Altri mezzi utilizzabili sul territorio torinese sono i **monopattini**. Questi possono circolare all'interno delle Zone 30, sulle piste ciclabili e le strade con velocità limitata a 30km/h indicate con apposito cartello.

Di seguito una mappa delle piste ciclabili presenti sul territorio e delle Zone 30:

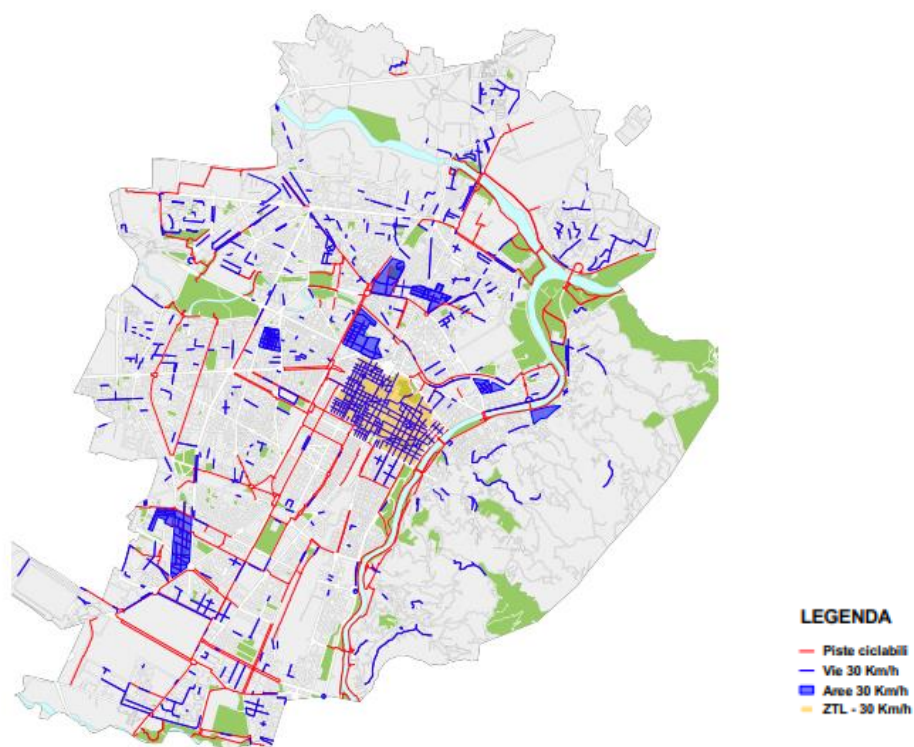


Figura 9 – Mappa delle piste ciclabili di TORINO

2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette

È in corso di valutazione la fattibilità di acquisire 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

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

L’Ufficio è situato a pochi metri dalla Stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova. Questo permette di usufruire comodamente sia delle numerose linee di autobus e di tram che collegano le varie zone della Città che della Metropolitana, con la quale è anche possibile raggiungere la stazione ferroviaria di Torino Porta Susa in pochi minuti.

Sentito l’ufficio preposto dell’azienda dei trasporti, circa la possibilità di effettuare convenzioni tra **la GTT e l’Istat** per incentivare l’utilizzo del mezzo pubblico, questo ha fatto presente la possibilità di sottoscrizione di una convenzione che definisce gli impegni e le modalità di acquisto di abbonamenti annuali per il trasporto pubblico (Urbani e Formula), per i dipendenti e loro familiari.

Inoltre, nella convenzione Mobility, dove è richiesto un quantitativo minimo di 10 abbonamenti, lo sconto da parte di GTT è applicato solo agli abbonamenti urbani (310 €). Su ogni abbonamento URBANO annuale da 310,00€ lo sconto è del 4% pari a 12,40€ in caso di rinnovi; e dell’8% pari a 24,80€ in caso di nuova emissione.

Altro possibile vantaggio della convenzione per i dipendenti e i loro familiari, sono l’acquisto/rinnovo massivo degli abbonamenti dall’ufficio e il pagamento anticipato da parte dell’Istituto.

Sarà poi facoltà dell’Istituto renderla ancora più vantaggiosa rateizzando il pagamento in busta paga e/o contribuire all’acquisto dello stesso.

Il vantaggio per l’Istituto è la deducibilità fiscale dei costi che decide di erogare oltre, ad un ritorno di immagine e soddisfazione nei confronti dell’esterno e dei propri dipendenti.

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).

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.

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 in prossimità della sede.

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 di Torino che ha risposto a questa indagine si è attestato al 72,2% (13 persone).

2.3.1 – Analisi spaziale

Il 50% dei 18 dipendenti della Sede Istat di Torino vive a Torino mentre il 39% in provincia e l'11% ha il proprio domicilio in altre province piemontesi.

Per quanto riguarda la distanza del domicilio dalla sede di lavoro, il 69% dei rispondenti al questionario percorre meno di 20 km per il tragitto casa-lavoro, il 23% dai 21 ai 30 Km mentre la restante parte (8%) supera i 90 km.

2.3.2 – Analisi temporale

In pre-pandemia il 39% dei rispondenti prendeva servizio prima delle ore 8:00, il 46% tra le 8:00 e le 8:30 e il 15% tra le 9:00 e le 9:15.

Per quanto riguarda l'orario di uscita, i colleghi che uscivano prima delle 16:00 e tra le 16:00 e le 17:00 si equivalgono (46%). La restante quota (8%) sceglieva di uscire dopo le 17:00.

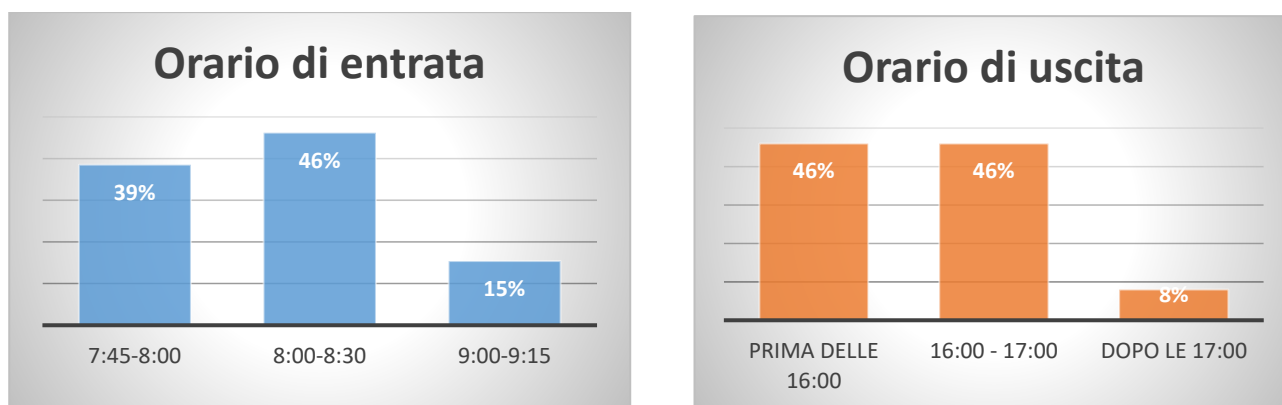


Figura 10 – Orari di entrata e di uscita del personale della sede UT TORINO

2.3.3 – Analisi motivazionale

Il 76,9% dei colleghi dichiara di aver usufruito, prima della pandemia, dei trasporti pubblici per recarsi in ufficio, di questi il 38,4% l'autobus urbano o extraurbano, il 15,4% la metropolitana, il 15,4% il treno e il 7,7% treno+autobus. Quasi un dipendente su 4 utilizzava l'auto privata. Nessuno ha dichiarato invece l'utilizzo della bicicletta.

Il successivo grafico confronta e analizza il mezzo utilizzato pre e post emergenza sanitaria. I risultati evidenziano un aumento della propensione all'uso dei mezzi propri, considerati più sicuri, a discapito dei mezzi pubblici per paura del contagio. L'utilizzo, invece, di mezzi sostenibili quali la bicicletta o il monopattino continuano a non suscitare interesse.

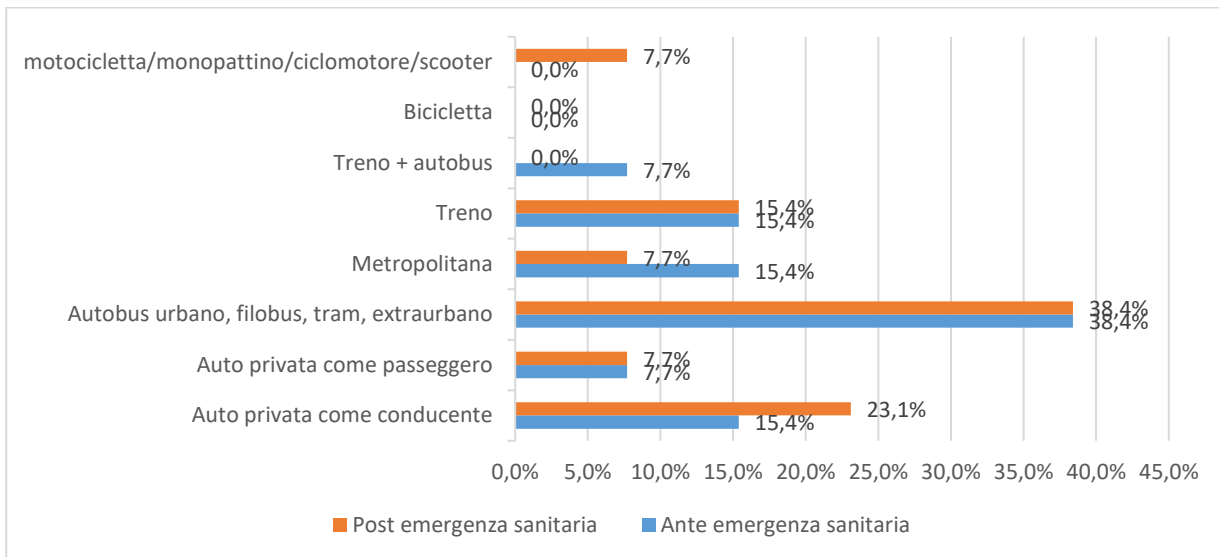


Figura 11 – Mezzo utilizzato più frequentemente dal personale della sede UT TORINO

Quasi il 70% dei rispondenti non ha intenzione di modificare le proprie abitudini in futuro per recarsi in ufficio mentre il 31% le cambierebbe. In particolare, chi continuerà ad utilizzare i mezzi pubblici lo farà perché non ha altre possibilità oppure perché ritiene che con le corrette precauzioni (vaccino, mascherina, ecc...) non si corrano rischi o perché altrimenti impiegherebbero più tempo per recarsi in ufficio.

Per quanto riguarda i mezzi di trasporto sostenibili (auto elettrica/ibrida, bicicletta, piedi, monopattino, ecc.), i rispondenti li utilizzerebbero principalmente per trarne dei benefici fisici (80%) o per un risparmio di tempo (20%).

Il 31% dei colleghi potrebbe utilizzare in futuro le biciclette per gli spostamenti casa-lavoro nel caso fossero messe a disposizione opportune strutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati). La restante parte (69%) dichiara o che il proprio domicilio è troppo lontano dal luogo di lavoro (78%) oppure che non è interessata (11%), non motiva l'11%.

Chi utilizza l'auto privata non elettrica/ibrida per recarsi al lavoro, dichiara che potrebbe scegliere un mezzo di trasporto sostenibile se ci fossero delle agevolazioni economiche (es. abbonamenti, convenzioni, bonus, incentivi, ecc...) oppure delle agevolazioni per l'acquisto di un'auto ibrida e/o adeguate strutture logistiche cittadine (es. piste ciclabili sicure, colonnina di ricarica auto elettriche, ecc.)

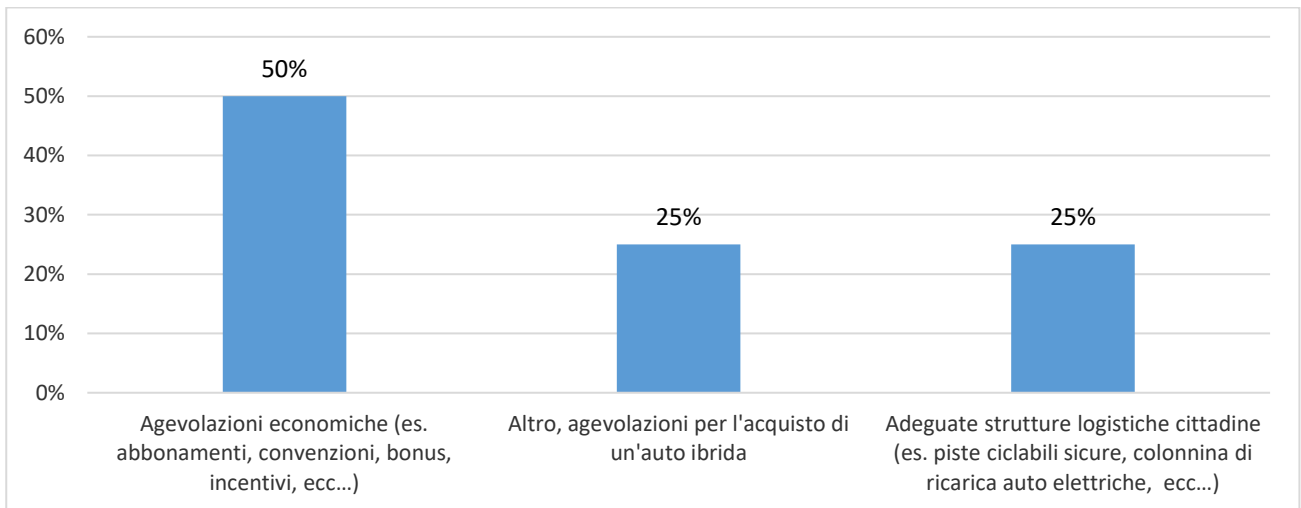


Figura 12 – Propensione all'utilizzo di un mezzo di trasporto green del personale della sede UT TORINO

Il 69,2% dei colleghi rispondenti sarebbe interessato ad utilizzare sia un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti che a viaggiare condividendo l'auto con altri colleghi. Mentre il 53,8% è interessato ad un parcheggio auto in convenzione vicino all'Ufficio oppure, a condizioni vantaggiose, ad utilizzare un taxi. Infine, il 46,2%, se economicamente conveniente, utilizzerebbero mezzi di trasporto in sharing.

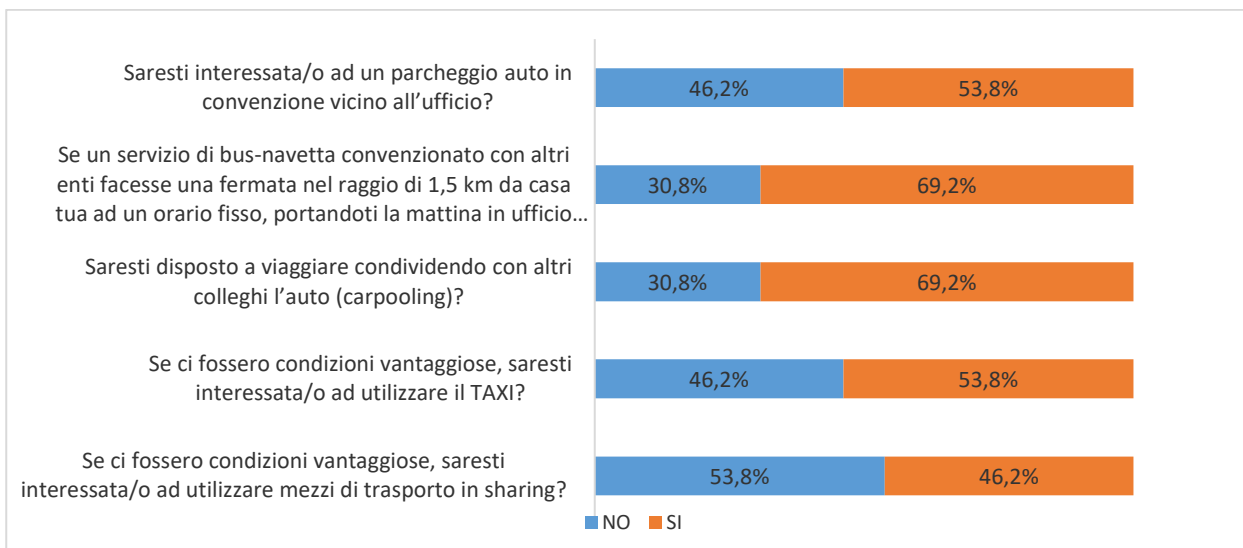


Figura 13 – Propensione al cambiamento del personale della sede UT TORINO

Facendo un confronto tra i risultati delle risposte di tutti i colleghi degli UUTT con quelli della Sede di Torino si evidenzia che questi ultimi sarebbero maggiormente interessati all'utilizzo di un bus-navetta convenzionato con altri enti, così come sarebbero disposti a viaggiare in auto con altri colleghi (carpooling) e se ci fossero condizioni vantaggiose utilizzerebbero mezzi di trasporto in sharing. Infine, il 92% dei rispondenti della Sede di Torino è interessato a lavorare in smart working e di questi il 50% indica la fascia più alta del POLA e solo il 38% sarebbe interessato a lavorare in spazi con postazioni share.

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 aggregata per assi di azioni/intervento.



Figura 14 – 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, auto aziendali su prenotazione, perché il 69% 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.

ASSE 1 azione 2 - carpooling

E' stata presa in considerazione la creazione di app e spazi dedicati sulla intranet per la gestione del carpooling aziendale, perché il 69% 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 42% dei rispondenti sarebbe interessati ad utilizzarlo.

ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico

Inoltre, si sta individuando il modo di istituire "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata e operatori che forniscano agevolazione per l'acquisto di auto elettriche, considerando che il **44%** dei rispondenti che posseggono un'auto dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni e se ci fosse la possibilità di ricaricarli.

Secondo il disposto del comma 2 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, le aree di ricarica possono realizzarsi:

1. all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
2. su strade private non aperte all'uso pubblico;
3. lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
4. all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.

E' allo studio la verifica dell'installazione di n.2 wallbox

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

ASSE 2 azione 1 – convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

Con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico si sta valutando la possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale, la rateizzazione in busta paga dell'abbonamento annuale e l'aumento dello stanziamento fondo Istat per il rimborso abbonamenti, perché il 76,9% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

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

ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette

Con l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità è stata fatta una ricognizione di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede, perché il 31% dei rispondenti sarebbe interessato ad utilizzare in futuro la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, qualora vi fossero le opportune infrastrutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati).

E' allo studio la realizzazione di stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati, di spazi dedicati ai monopattini elettrici, di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini, realizzazione di spogliatoi con docce per i dipendenti, acquisto di bici aziendali per utilizzo su prenotazione, convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati.

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 92% dei rispondenti della Sede di Torino si dichiara interessato a lavorare in *smart working*; il 50% di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il 41,7% è per quella media e solo il 16,7% è propenso alla fascia di flessibilità più bassa.

ASSE 4 azione 2 – co-working

Il 38% di questi colleghi sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi di co-working con "postazioni share".

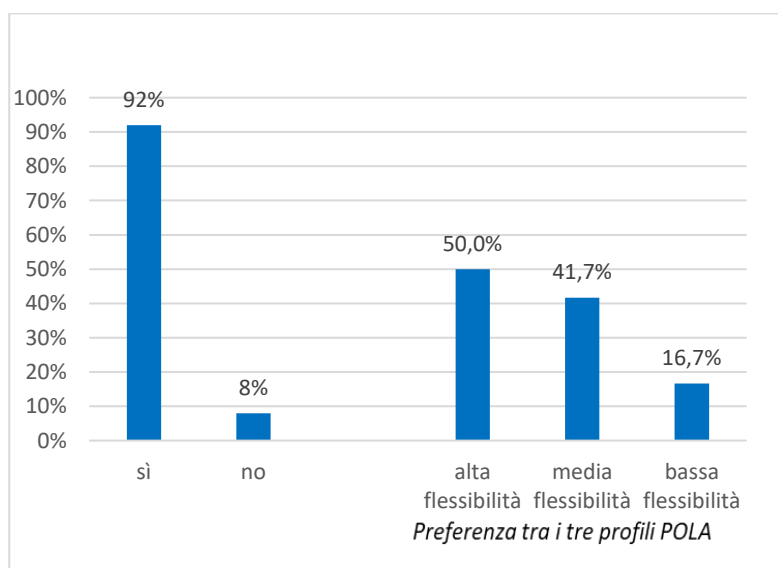


Figura 15 – Propensione a lavorare in smart working

ASSE 5 – ULTERIORI MISURE

ASSE 5 azione 1 – sensibilizzazione dipendenti

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

3.2 Programma di implementazione

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

Seguirà una:

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

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 – parcheggi biciclette

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'utente 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 meta. 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
- 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.