



# **Piano Spostamento Casa Lavoro (PSCL)**

## **Ufficio Territoriale ISTAT per il Basilicata**

### **Sede della Basilicata**

(Via Pretoria, 342 - 85100 Potenza)

**Edizione 2021**

*Referente per la Mobilità Territoriale*  
Domenico Ditaranto

1. Sommario	
INTRODUZIONE.....	3
Quadro Normativo.....	4
Metodologia di analisi .....	9
<b>Capitolo 1: Fase informativa e analisi della DOMANDA di Mobilità.....</b>	<b>10</b>
Analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto .....	10
<b>Capitolo 2: Fase informativa e analisi dell’OFFERTA di Mobilità .....</b>	<b>14</b>
Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di PARCHEGGI AUTO vicino la sede .....	14
Azione 2.2 – Analisi dell’accessibilità ai principali operatori di SHARING MOBILITY .....	155
Azione 2.3– Analisi sulle esigenze di CICLABILITÀ .....	155
Azione 2.4 – Analisi di fabbisogno di BUS-NAVETTE .....	155
Azione 2.5 – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	155
Azione 2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di CAR POOLING.....	155
Azione 2.7 – Analisi della possibilità di aderire a INCENTIVI GREEN .....	16
<b>Capitolo 3: Fase informativa e collaborazione alla rete dei Mobility Manager .....</b>	<b>16</b>
<b>Capitolo 4: Fase progettuale e individuazione interventi possibili .....</b>	<b>16</b>
<b>Capitolo 5: Fase di confronto e verifica fattibilità degli interventi.....</b>	<b>17</b>
<b>Capitolo 6: Fase attuativa interventi in atto (2021) e programmati a breve termine (2022).....</b>	<b>17</b>
GLOSSARIO .....	18
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI .....	20
Allegato1: Delibera di nomina Mobility manager D703/2020 DGEN.....	21
Allegato2: Delibera di costituzione Comitato Territoriale Mobilità D84/2021 DGEN.....	22

## INTRODUZIONE

Il D.lgs. n. 218/2016 riconosce l'Istat come Ente Pubblico di Ricerca (EPR) dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante. L'Istat è un ente pubblico dotato di autonomia scientifica, organizzativa, finanziaria e contabile che, dal 1926, anno della sua fondazione, svolge la propria attività nel rispetto dei principi fondamentali della statistica ufficiale dettati a livello europeo e internazionale: indipendenza scientifica, imparzialità, obiettività, affidabilità, qualità e riservatezza dell'informazione statistica. La mission dell'Istituto è quella di servire la collettività attraverso la produzione e la comunicazione di informazioni statistiche, analisi e previsioni di elevata qualità.

L'Istat Mobility Manager, dott.ssa Patrizia Grossi, (**nominata con 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>), opera con il supporto di una rete di Referenti Territoriali. Il ruolo dei Referenti è fondamentale in quanto, da un lato, rappresentano il punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, dall'altro diventano uno strumento per promuovere la cultura e le iniziative intraprese dall'Istituto in materia di mobilità sostenibile.

Il Comitato dei "Referenti Territoriali della Mobilità" (**costituito con deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021**) ha come mandato quello di completare l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto in forza presso le sedi territoriali e di monitorarne gli esiti, tenendo in considerazione le segnalazioni del personale stesso in relazione alle possibili strategie di mobilità e ai benefici generabili sul territorio dallo sviluppo delle azioni che verranno analizzate ed eventualmente intraprese. I principali compiti del Comitato sono di seguito riportati: 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 necessità di prevedere colonnine per la ricarica elettrica nelle vicinanze della sede; 8. individuare la possibilità di aderire a incentivi green locali.

L'Amministrazione dell'Istituto Nazionale di Statistica si è mostrata disponibile a supportare possibili interventi al fine di garantire una risposta coordinata e un'efficace attuazione delle misure da adottare per promuovere strategie di mobilità sostenibile garantendo la sicurezza dei lavoratori e delle lavoratrici, nonché per contrastare la diffusione del COVID-19. Le azioni proposte sono basate su valutazioni connesse agli impatti sociali, ambientali, climatici ed economici.

Il primo **Piano Spostamento Casa Lavoro Istat** è stato adottato con deliberazione **DOP 8 DEN dell'8 gennaio 2021** (<https://www.istat.it/it/files//2021/01/ISTAT-Piano-Spostamenti-Casa-Lavoro.pdf>).



## Quadro Normativo

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 sulla mobilità** pubblicato il **GU n.124 del 26 maggio 2021** dà attuazione all’art. 229, comma 4 del decreto-legge 19.05.2020 n. 34 convertito con modificazioni dalla L. 17/07/2020, n. 77, di seguito vengono elencati gli articoli di maggior interesse:

- **Art. 1 (Oggetto e finalità), comma 2:** Il presente decreto è finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato 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 veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.
- **Art. 2 (Definizioni)** Ai fini del presente decreto si applicano le seguenti definizioni:
  - a) «**mobility manager aziendale**»: figura specializzata, ai sensi dell’art. 5, nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente;
  - b) «**mobility manager d’area**»: figura specializzata nel supporto al comune territorialmente competente, presso il quale è nominato ai sensi dell’art. 5, comma 3, nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché’ nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali;
  - c) **piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)**: strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa, di cui al successivo art. 3.
- **Art. 3 (Pano degli spostamenti casa-lavoro – PSCL)**
  - comma 1.** Fermo restando quanto previsto dall’ art. 5, comma 6 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all’art. 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 PSCL del proprio personale dipendente.
  - comma 2.** Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ai sensi del comma 1, si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa,

presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro.

**comma 3.** Omissis.

**comma 4.** Il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, **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.**

**comma 5.** Fermo restando quanto disposto dall'art. 9, comma 1, con successivo decreto direttoriale del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono adottate le **«Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)»**, tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto.

- **Art. 4 (Adozione, trasmissione e aggiornamento del PSCL)**

**comma 1.** Il PSCL adottato dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, è trasmesso al comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

**comma 2.** Al fine di ottimizzare le politiche locali di mobilità sostenibile, il Comune, con il supporto del mobility manager d'area, individua, d'intesa con il mobility manager aziendale che ha prestato la propria attività a supporto dell'adozione dello specifico PSCL trasmesso ai sensi del comma 1, **eventuali modifiche al PSCL medesimo**, e può stipulare con l'impresa o la pubblica amministrazione che lo ha adottato, **intese e accordi per una migliore implementazione del PSCL.**

- **Art. 5 (Mobility manager aziendale e mobility manager d'area)**

**comma 1.** Ai fini dell'adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, nominano il mobility manager aziendale, **con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.**

**comma 2.** Le imprese e le pubbliche amministrazioni che non rientrano tra quelle di cui all'art. 3, comma 1, possono comunque procedere facoltativamente alla nomina del mobility manager aziendale.

**comma 3.** I comuni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, nominano il mobility manager d'area, svolgente funzioni di raccordo tra i mobility manager aziendali con compiti di supporto ai comuni stessi nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile.

- **Art. 6 (Funzioni del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area)**

**comma 1.** Al mobility manager aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:

a) promozione, attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;

b) supporto all'adozione del PSCL;

c) adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del mobility manager d'area;

d) verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione;

**comma 2.** Al mobility manager aziendale sono altresì assegnate le seguenti funzioni:

- a) cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- b) attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
- c) promozione con il mobility manager d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;
- d) supporto al mobility manager d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire la intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

**comma 3.** Al mobility manager d'area sono attribuite le seguenti funzioni:

- a) attività di raccordo tra i mobility manager aziendali del territorio di riferimento, al fine dello sviluppo di best practices e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, una tantum o con cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque denominati, e svolgimento di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;
- b) supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;
- c) acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione ed agli orari di ingresso ed uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai mobility manager aziendali e scolastici e trasferimento dei dati in argomento agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.

- **Art. 7 (Requisiti del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area)**

**comma 1.** Il mobility manager aziendale e il mobility manager d'area sono nominati tra soggetti **in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente.**

**comma 2.** I comuni di cui all'art. 5, comma 3 e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, individuano il mobility manager d'area e il mobility manager aziendale tra il personale in ruolo avente i requisiti di cui al comma 1.

**comma 3.** Le aziende di cui all'art. 3, comma 1 **assicurano che i mobility manager aziendali siano in possesso dei requisiti** di cui al comma 1.

**comma 4.** In ogni caso, le funzioni e le attività del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area nelle pubbliche amministrazioni si conformano a quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, dalla legge 6 novembre 2012, n. 190 e dal decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39.

- **Art. 8 (Premialità)**

Nell'ambito dei **programmi di finanziamento** per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile promossi dal Ministero della transizione ecologica, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero congiuntamente dai medesimi Ministeri, può essere **assegnata una premialità ai comuni che presentano un progetto** derivante dalla **integrazione e dal coordinamento di più PSCL** relativi al proprio territorio, adottati e aggiornati ai sensi del presente decreto.

- **Art. 9 (Disposizioni transitorie e finali)**

**comma 1.** In fase di prima applicazione, i PSCL sono adottati entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

**comma 2.** Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

**comma 3.** Ai mobility manager d'area e ai mobility manager aziendali che svolgono la propria attività presso o in favore di pubbliche amministrazioni non sono corrisposti, per lo svolgimento del relativo incarico, gettoni, compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti, comunque denominati.

Il presente decreto è entrato in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 26 maggio 2021 e ha dato luogo al Decreto Sostegni Bis 73/2021

Il Decreto Sostegni Bis all'art. 51, introduce alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico locale tra cui l'istituzione di un fondo di **50 milioni per l'anno 2021**, destinato a imprese, pubbliche amministrazioni (35 milioni) e istituti scolastici di ogni ordine e grado (15 milioni), che predispongano, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-lavoro e/o casa-scuola-lavoro-casa. Questo piano dovrà contribuire alla riduzione del traffico veicolare privato, **individuando 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. Nella fattispecie, il Decreto Sostegni Bis intende **dare una svolta "verde"**, prevedendo che i contributi del fondo stanziato siano destinati al **finanziamento di iniziative di mobilità sostenibile** tra cui car-pooling e car-sharing, bike-pooling.

L'obiettivo del **Mobility Manager** è, quindi, proporre un **Piano di Spostamento Casa-Lavoro (PSCL)**, indicando il percorso verso una mobilità più sostenibile, con iniziative che tengano conto delle esigenze di mobilità dei lavoratori e delle lavoratrici e permettano di ridurre progressivamente gli impatti sull'ambiente.

Il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro è uno strumento di sviluppo, implementazione e controllo di un insieme ottimale di misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, che include servizi e attività di Mobility Management.

Affinché il piano abbia successo, sono necessari sforzi di coordinamento e consultazione con tutti i soggetti coinvolti (direttori, dipendenti, aziende di trasporto, sindacati), così da garantire alle misure adottate il più ampio consenso possibile.

Il **PSCL** è uno strumento volto a stabilire una serie di azioni concepite per una situazione di normalità, contribuendo a definire il risultato prodotto dall'Amministrazione **nell'ambito del ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio e di gestione della Performance**, previsto dal **D.lgs. 27 ottobre 2009, n. 150**, pertanto dovrà conseguire obiettivi misurabili per ciascuna delle categorie interessate:

- **dipendenti:** in termini di tempo, costo e comfort del trasporto;
- **organizzazione:** in termini economici e/o di produttività;
- **collettività:** in termini di minori costi sociali.

La gestione degli spostamenti nel post *pandemia* necessita dell'individuazione di azioni mirate e strategicamente adatte a fronteggiare la realtà emergenziale, di soluzioni coerenti con le reali esigenze del dipendente attraverso la predisposizione di una strategia di mobilità per ripartire in totale sicurezza.

La sfida per una mobilità efficiente, accessibile, sicura e sostenibile, è decisamente tra le più difficili e prevede interventi radicali sia dal lato della domanda di trasporto, per rendere efficienti e sostenibili i viaggi casa-lavoro, sia dal lato dell'offerta, per offrire soluzioni sicure di mobilità condivisa che ispirino fiducia a tutti i lavoratori e le lavoratrici.

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: SDG11 (città sostenibili) ma anche SDG3 (salute e benessere) e SDG9 (imprese, innovazione e infrastrutture). L'importanza del settore per il clima (SDG13) è stata ulteriormente richiamata dall'UNFCCC, in considerazione del fatto che genera quasi un quarto delle emissioni mondiali di gas serra.

Pertanto, risulta fondamentale definire le priorità per ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro in un'ottica di mobilità sostenibile.



## Metodologia di analisi

La **metodologia di analisi** prevede un piano di azione efficace ed efficiente riassumibile in cinque fondamentali fasi operative:

### 1. Fase informativa e di analisi

In questa fase vengono definiti gli obiettivi e impostata un'indagine conoscitiva per poi elaborare i dati e analizzare le condizioni strutturali dell'organizzazione. Occorre dunque raccogliere tutte le informazioni necessarie per inquadrare la reale domanda di mobilità del personale, che diviene la base informativa su cui fondare il progetto di azioni da proporre e discutere nella successiva fase di confronto.

### 2. Fase progettuale

Partendo dall'analisi dei risultati dell'indagine, sarà possibile individuare proposte progettuali ed enunciare gli interventi da adottare per migliorare l'accessibilità all'Ente, ridurre l'inquinamento, la congestione del traffico e assicurare maggiore sicurezza. Vengono inoltre individuate le strategie di comunicazione nonché i parametri di efficacia più significativi per la valutazione degli effetti delle misure programmate, quali l'aumento/riduzione (in termini di veicoli per km) delle percorrenze delle autovetture private, l'aumento/riduzione del coefficiente di riempimento passeggeri/veicolo, l'aumento/riduzione di biciclette utilizzate, l'aumento/riduzione degli utenti del trasporto pubblico e utenti in *car pooling*, *bike-scooter*, *car sharing*, ecc.

### 3. Fase di confronto

È una fase intermedia tra la fase progettuale e quella attuativa per verificare preventivamente la fattibilità tecnica ed economica degli interventi proposti. Conclusa l'attività di confronto, il progetto è pronto, in linea teorica, per passare alla fase attuativa. Il personale interessato dalle modifiche (mezzi, percorsi, orari) deve essere preparato ad accettare le novità, anzi il consenso dei dipendenti deve necessariamente essere acquisito attraverso il concreto coinvolgimento nella procedura di scelta.

### 4. Fase attuativa

In questa fase si stipulano accordi e si pianificano i tempi necessari per eseguire gli interventi previsti e le risorse economiche e umane da impiegare. Gli interventi che si potranno proporre sono molteplici, dall'incentivo all'uso del trasporto pubblico, della bicicletta, la costruzione di parcheggi sicuri e coperti, all'uso di veicoli a basso impatto ambientale, al *bike-scooter*, *car sharing* e al *carpooling*. Importante risulta essere in questa fase l'individuazione di "gruppi obiettivo", sensibili al tema della mobilità sostenibile, sui quali focalizzare un programma di "educazione" e di comunicazione per creare maggior consenso e far conoscere le iniziative proposte.

### 5. Fase di aggiornamento e monitoraggio

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, in base al citato Decreto istitutivo, deve essere "revisionato" ed aggiornato con cadenza annuale. L'evoluzione naturale degli eventi e gli inevitabili aggiustamenti necessari in corso d'opera richiedono attenzione e accuratezza nell'analisi delle azioni attuate, in relazione alla variazione degli indicatori di efficacia stabiliti nella fase progettuale che consentirà di produrre percorsi progettuali più aderenti alle singole realtà lavorative e quindi ancor più efficaci.

## Capitolo 1: Fase informativa e analisi della DOMANDA di Mobilità

In questa fase sono state raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità per l'Ufficio Territoriale Istat per la Basilicata – Sede di Potenza – Via Pretoria 342.

La Città di Potenza è nota come “Città verticale” per la sua particolare struttura urbanistica, il centro storico è situato sulla parte più alta e i vari quartieri si estendono, gradualmente, verso la valle.

La sede dell'ufficio è ubicata nel centro storico in un palazzo che ospita, oltre al nostro ufficio, anche un'abitazione privata. Gran parte della zona circostante è a traffico limitato.

Le fermate degli autobus città ed extraurbani più vicine alla sede dell'ufficio sono due, una a 500 m e l'altra a 700 m di distanza, mentre la stazione ferroviaria è distante 1.8 km.

Al 31 agosto 2021, il personale in forza presso la sede della Basilicata risulta pari a 10 dipendenti, di cui 6 di genere femminile.

### Analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto

Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è stato necessario effettuare un'analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto. Per lo scopo è stata progettata e resa disponibile una Lime Survey “Mobilità sostenibile”, frutto del lavoro congiunto del Mobility Manager con il Comitato dei referenti territoriali della mobilità (istituito con delibera n. DOP/84/21 del 4 febbraio 2021) avente come obiettivo quello di “conoscere” le abitudini sulla mobilità casa-lavoro dei dipendenti delle sedi territoriali, con particolare riferimento al periodo pre-emergenziale e a partire dalla fine dell'emergenza sanitaria da Covid-19”.

L'indagine “*Mobilità sostenibile*” è stata somministrata presso tutte le sedi degli UUTT.

Presso l'Ufficio territoriale per la Basilicata, i dipendenti che hanno partecipato rispondendo al questionario sono stati 9 (il 90 % dei dipendenti dell'ufficio).

Il 40% dei rispondenti vive a Potenza, il 30% in provincia, il 20% in altra provincia e il 10% in altra regione.

La distanza tra domicilio e sede di lavoro è così distribuita: il 33,4 % dei dipendenti risiede entro i 10 km, il 22,2% nella fascia 20-30 km, un altro 22,2% nella fascia 50-60 km e il restante 22,2% oltre i 60 km. (Fig.1)

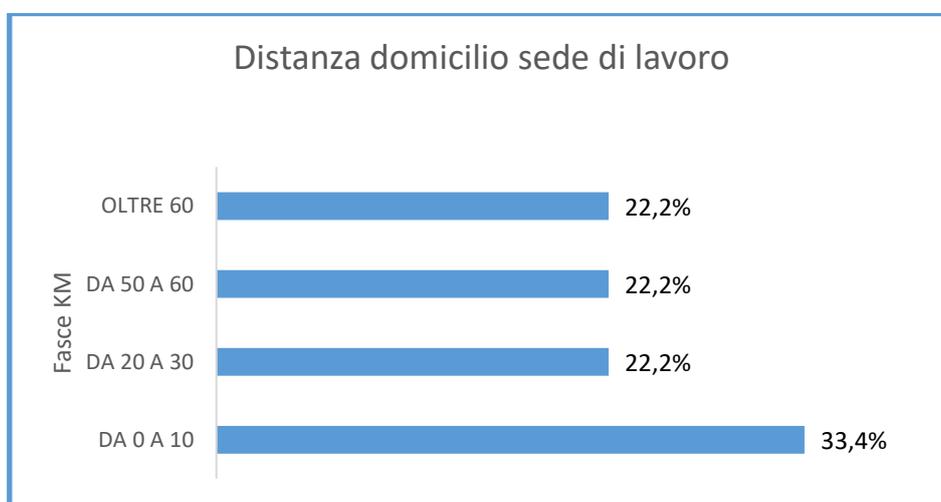


Fig.1

Per circa il 33% dei lavoratori, che risiede in altra provincia e in altra regione, i tempi di percorrenza casa/lavoro sono elevati, tra i 60 e i 120 minuti (Fig.2)

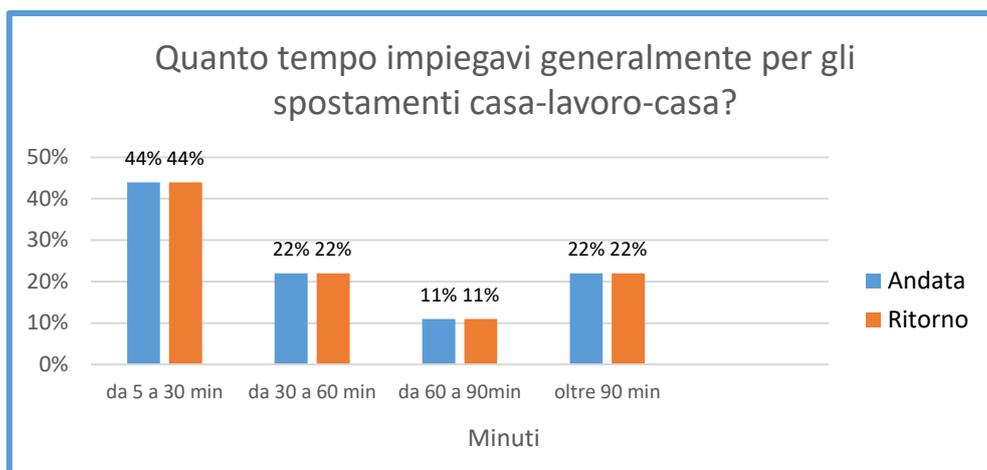


Fig.2

L'utilizzo dei mezzi di trasporto dei rispondenti, relativamente ai periodi ante e post emergenza sanitaria, non ha evidenziato grandi cambiamenti; l'utilizzo dell'auto privata come conducente aumenta dal 11,1% al 22,0% mentre l'utilizzo dell'autobus extraurbano passa dal 33,3% al 22,2%.

Le percentuali degli altri mezzi di trasporto utilizzati è rimasta invariata perché i rispondenti non hanno molte alternative per spostarsi; la sede di lavoro, in zona centro storico, non è servita in modo adeguato dal sistema di trasporto pubblico ed è, praticamente, privo di piste ciclabili; quindi, a prevalere è l'uso dell'auto privata (come passeggero, come conducente o carpooling) 55,5%, con il 22,2% di rispondenti che raggiunge la sede di lavoro a piedi. (Fig.3)

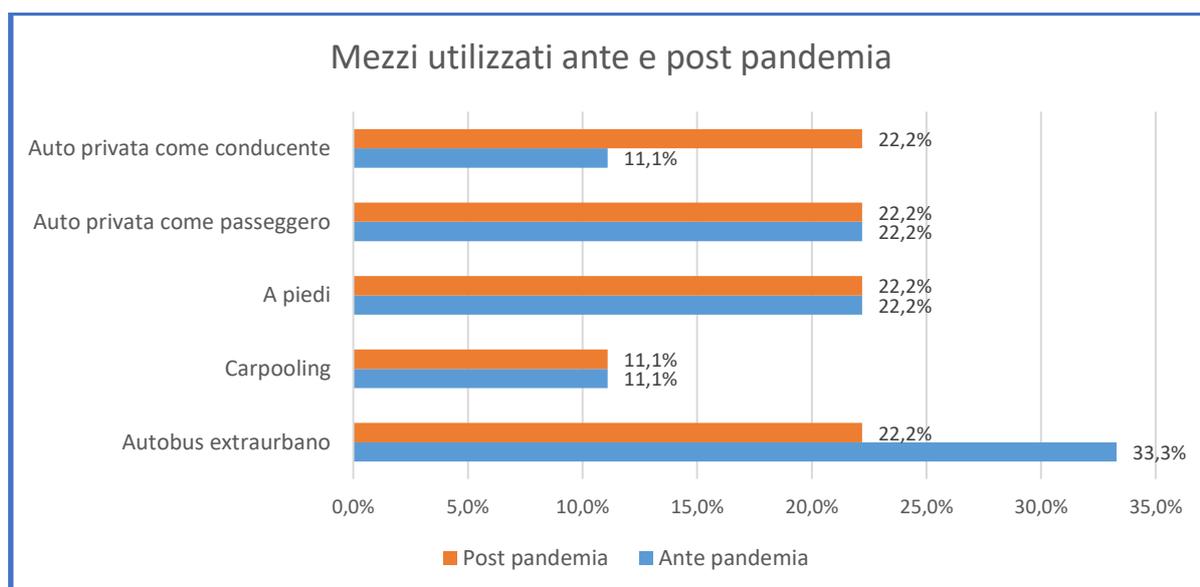


Fig.3

Gli orari d'ingresso e d'uscita dei rispondenti prima della pandemia erano distribuiti così come riportati in Fig.4, mentre in Fig.5 sono riportati gli orari d'ingresso e d'uscita dopo la pandemia. I cambiamenti sono dovuti soprattutto al cambio delle abitudini dei rispondenti, dovuti a fattori e dinamiche familiari, dopo l'emergenza sanitaria. Il cambio dei mezzi di trasporto, solo 11,1% dei rispondenti, ha inciso minimamente.

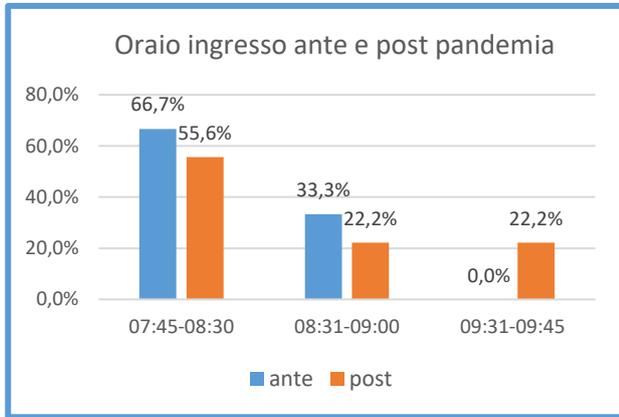


Fig.4

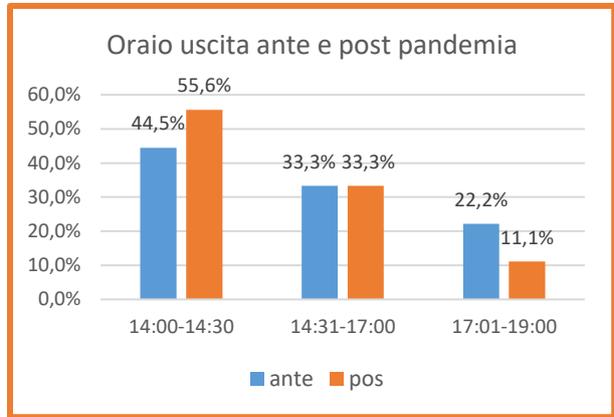


Fig.5

L'80,0% dei rispondenti che usano l'auto privata sarebbero disponibili a scegliere un mezzo di trasporto sostenibile se ci fossero agevolazioni economiche, mentre il 20,0% se ci fossero strutture logistiche adeguate. (Fig.6)

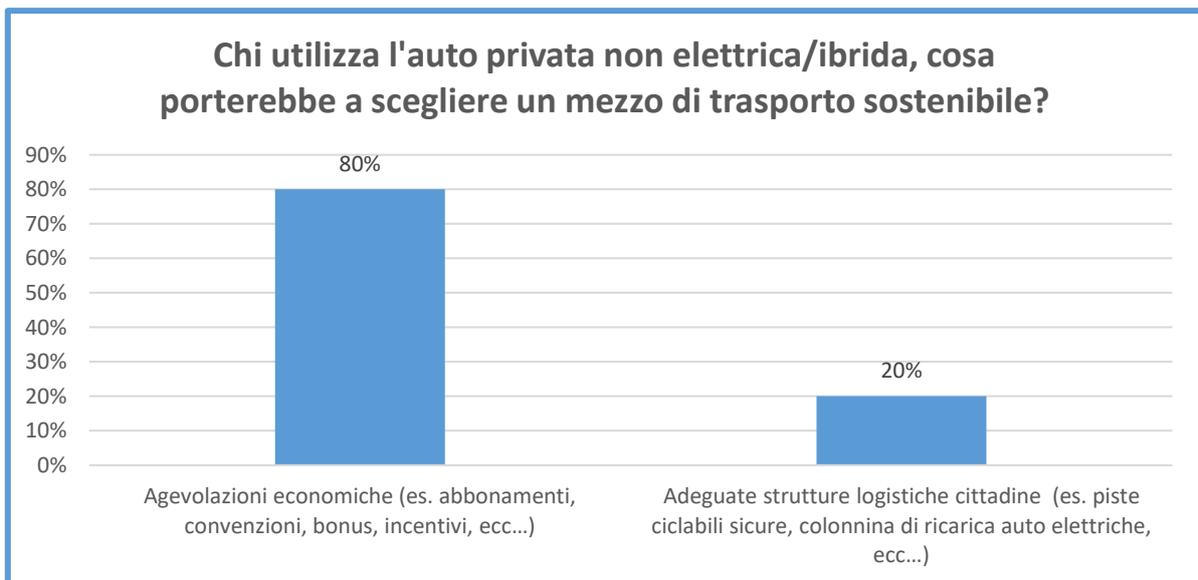


Fig.6

Per quanto riguarda l'interesse ad utilizzare mezzi di trasporto sostenibili o soluzioni che agevolano lo spostamento casa/ufficio la maggioranza dei rispondenti dichiara di essere interessata; la percentuale più alta, 77,8%, è per un parcheggio in convenzione nelle vicinanze della sede di lavoro. Questo perché circa il 55,5% dei rispondenti utilizza l'auto privata (come conducente, come passeggero, carpooling). (Fig.7)

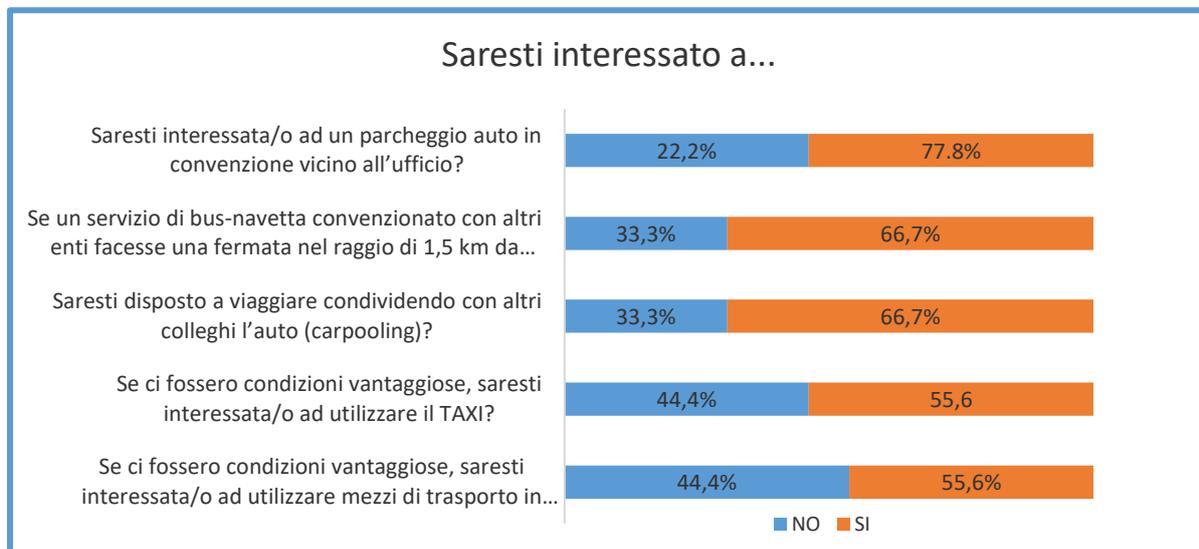


Fig.7

## Capitolo 2: Fase informativa e analisi dell'OFFERTA di Mobilità

L'analisi dell'**offerta** di mobilità consente di avere un quadro esemplificativo delle problematiche connesse al territorio e al posizionamento delle sedi di lavoro Istat rispetto al contesto urbano di riferimento, definendo tutte le dinamiche di mobilità dei dipendenti dal proprio domicilio verso le sedi e viceversa. 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**.

### Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di PARCHEGGI AUTO vicino la sede

Pur avendo due parcheggi privati molto vicini la disponibilità di posti auto è limitatissima. Questo perché quasi la totalità dei posti auto dei parcheggi privati è a favore dei residenti, nel centro storico, attraverso abbonamenti annuali. In prossimità della sede di lavoro ci sono parcheggi pubblici, strisce blu a pagamento, ma in zona ci sono altri uffici pubblici con un conseguente notevole movimento di impiegati e utenti, soprattutto in mattinata, che rendono difficile e dispendiosa in termini di tempo, la ricerca di posti auto liberi. (Fig.8)

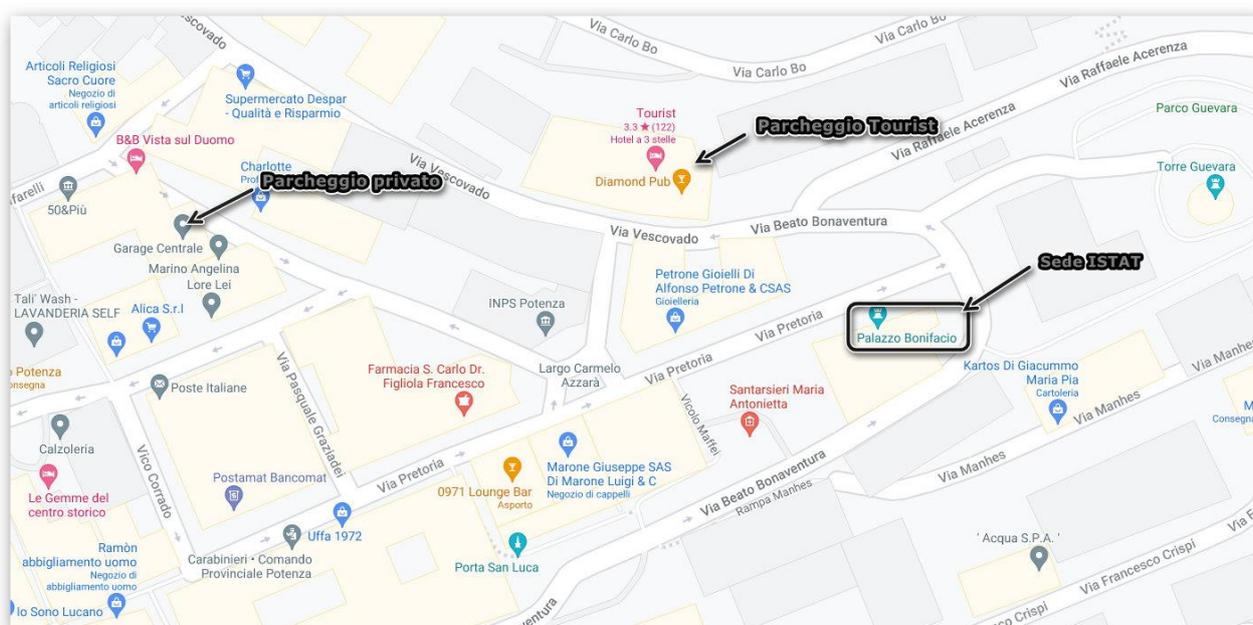


Fig.8

## Azione 2.2 – **Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di SHARING MOBILITY**

A tutt'oggi nel Comune di Potenza non ci sono servizi di mezzi di trasporto in sharing.

## Azione 2.3– **Analisi sulle esigenze di CICLABILITÀ**

Come accennato precedentemente la Città di Potenza ha una particolare struttura urbanistica, il centro storico è situato sulla parte più alta e i vari quartieri si estendono, gradualmente, verso la valle.

La particolare struttura urbanistica, probabilmente, ha reso difficile la realizzazione di piste ciclabile e ad oggi il centro storico e buona parte del centro abitato è privo di piste.

Non è un caso che nessuno dipendente utilizza la bicicletta o monopattino come mezzi di trasporto per raggiungere l'ufficio.

Non esiste, al momento, nel Comune di Potenza un servizio di Bike Sharing

## Azione 2.4 – **Analisi di fabbisogno di BUS-NAVETTE**

Il 66,7% dei rispondenti dichiara che se un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facesse una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, portandolo la mattina in ufficio e nel pomeriggio a casa, sarebbe interessato a usufruirne.

Al momento non c'è un servizio bus-navetta convenzionato con altri enti pubblici.

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

## Azione 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?

Prima della pandemia il 33,3% dei rispondenti della sede di Potenza utilizzava mezzi pubblici di trasporto negli spostamenti casa-lavoro. Dopo la pandemia il 22,2%.

## Azione 2.6 – **Indagine sulla fattibilità di un servizio di CAR POOLING**

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

Il 66,7% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'auto con altri colleghi. Attualmente l'11.1% dei rispondenti utilizza il servizio car pooling

## Azione 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.

L' 80,0% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto sostenibili se ci fosse la possibilità di acquistarli con agevolazioni economiche.

### Capitolo 3: Fase informativa e collaborazione alla rete dei Mobility Manager

Il Referente per la Mobilità comune di Potenza - Ing. Stefano Viggiano – [stefano.viggiano@comune.potenza.it](mailto:stefano.viggiano@comune.potenza.it) - tel. 0971/415773

Attualmente il Comune di Potenza ha in fase di progetto un Piano di Mobilità sostenibile "SMILE" (acronimo di "verso una mobilità sostenibile per gli abitanti delle aree urbane") con l'obiettivo di implementare una serie di misure alternative di trasporto per migliorare la mobilità cittadina ed adeguarla alle esigenze di sostenibilità; dalla riduzione delle emissioni inquinanti al miglioramento dell'accessibilità del trasporto pubblico passando attraverso una gestione della mobilità cittadina più razionale ed efficiente.

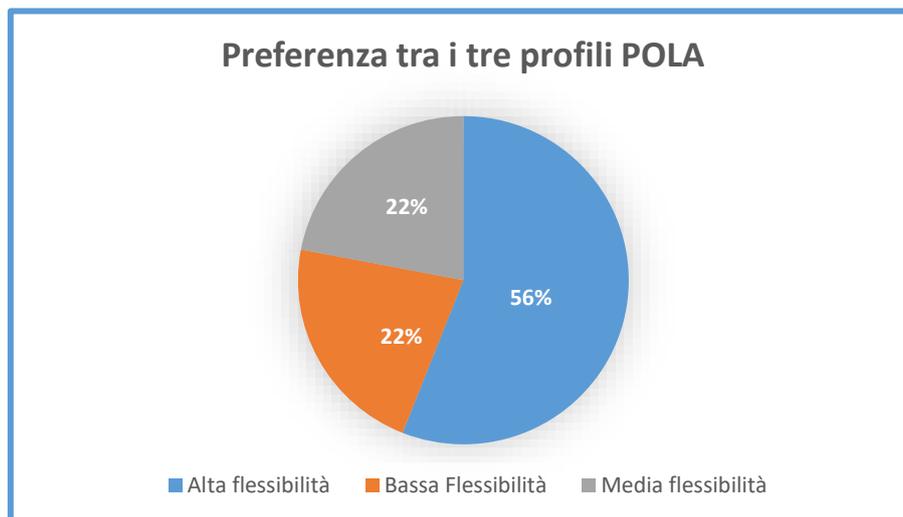
A breve saranno nominati il Mobility Manager della Città di Potenza e il Mobility Manager di area e aziendale.

### Capitolo 4: Fase progettuale e individuazione interventi possibili

Per conciliare la vita professionale e le esigenze personali e creare un giusto equilibrio tra lavoro e vita privata, ma anche per ridurre l'impatto ambientale dovuto allo spostamento casa-lavoro, l'amministrazione attraverso il POLA (piano organizzativo lavoro agile) sta promuovendo la modalità di lavoro agile, una soluzione che permette al dipendente di svolgere la propria attività lavorativa da casa attraverso l'utilizzo di un computer e una rete internet. L'emergenza sanitaria ha dato un grande impulso alla pianificazione e alla realizzazione di questa modalità di lavoro.

Nel Piano organizzativo del lavoro agile (POLA) l'ISTAT ha previsto 3 profili di flessibilità: **bassa** (con 4 giornate agili mensili); **media** (con 11 giornate agili mensili); **alta** (con 17 giornate agili mensili).

Circa l'88,8 dei rispondenti della Sede di Potenza dichiarano di essere interessati a lavorare in modalità lavoro agile (*smart working*). Il 56,0% nella fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il 22,0% nella fascia di flessibilità media e un altro 22,0% nella fascia di flessibilità bassa. (Fig.9)



**Fig.9**

### **Capitolo 5: Fase di confronto e verifica fattibilità degli interventi**

Verrà attivata la verifica della fattibilità tecnica ed economica delle azioni e degli interventi da realizzare a cui seguirà una condivisione delle scelte con le organizzazioni rappresentative dei lavoratori.

### **Capitolo 6: Fase attuativa interventi in atto (2021) e programmati a breve termine (2022)**

**Azione 6.1 – Analisi della sperimentazione del Piano Operativo di Lavoro Agile (POLA)**, perché il 88,8% dei rispondenti sarebbero interessati a lavorare in *smart working* e un 44,4% dei dipendenti sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi con “postazioni share”.

**Azione 6.2 - Verifica della possibilità stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale**, perché l’33,3% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

**Azione 6.3 – Verifica idoneità di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede**, questa azione è difficilmente attuabile perché il 77,7% dei rispondenti non è interessato all’utilizzo della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro in quanto una parte di essi ha il domicilio lontano dalla sede lavorativa e per la mancanza di piste ciclabili.

**Azione 6.4 – Verifica possibilità di prevedere bus navette**, perché il 66,7% dei rispondenti dichiara che se un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facesse una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, portandolo la mattina in ufficio e nel pomeriggio a casa, sarebbe interessato a usufruirne.

**Azione 6.5 – Verifica delle possibilità di accedere a un servizio di Car Pooling**, perché l’66,7% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l’automobile con altri colleghi.

**Azione 6.6 – Verifica della possibilità di stipulare una convenzione operatori Car sharing**, perché il 55,6% dei rispondenti sarebbe interessati ad utilizzarlo.

**Azione 6.7– Verifica della possibilità di aderire ad incentivi green**, perché il 80,0% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni economiche.

## 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.

DELIBERAZIONE	
Cod	
Area	

ISTAT - REGISTRI  
DOP/703/2020 30/07/2020



## Istituto Nazionale di Statistica

### IL DIRETTORE GENERALE

Visto il decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322 e successive modifiche e integrazioni, recante "Norme sul Sistema statistico nazionale e sulla riorganizzazione dell'Istituto nazionale di statistica", ai sensi dell'art. 24 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 166, con il quale è stato adottato il "Regolamento recante il riordino dell'Istituto nazionale di statistica";

Visto lo Statuto dell'Istat adottato dal Consiglio dell'Istituto con deliberazione n. CDXLIV del 7 dicembre 2017 e modificato con deliberazione n. CDXCV del 13 dicembre 2019;

Visto il Regolamento di organizzazione dell'Istituto, approvato dal Consiglio con deliberazione n. CDLXXV del 29 aprile 2019 e modificato con deliberazione n. CDXCVI del 13 dicembre 2019;

Vista la deliberazione n. CDLXXXIX del Consiglio approvata nella seduta del 2 ottobre 2019, e, in particolare, l'Allegato 2 concernente le "Strutture dirigenziali dell'Istituto nazionale di statistica", come modificato con deliberazione DOP /1135/2019 del 28 ottobre 2019, ratificata dal Consiglio con deliberazione n. CDXCI del 6 novembre 2019, che prevede l'articolazione delle Direzioni e dei relativi Servizi nonché le funzioni ad essi attribuite, in vigore dal 1° dicembre 2019;

Visto il Regolamento del personale dell'Istituto nazionale di statistica approvato dal Consiglio con deliberazione n. CDLXXXVII del 9 settembre 2019;

Vista la procedura di valutazione comparativa codice R-M-A-2020, di cui al comunicato n. COM/78/2019 del 19 dicembre 2019, come parzialmente modificato con comunicato n. COM/31/2020 del 9 marzo 2020, finalizzata all'individuazione del Responsabile della mobilità aziendale dell'Istituto nazionale di statistica ai sensi del D.M. 27 marzo 1998, recante norme in materia di "Mobilità sostenibile nelle aree urbane";

Visti i criteri e le modalità di valutazione, di cui all'art. 4 del suddetto comunicato;

Visti i verbali trasmessi con prot. 1648065 del 24 luglio 2020;

Riconosciuta la regolarità del procedimento seguito;

### DELIBERA

#### Art. 1

All'esito della procedura di cui al comunicato n. COM/78/2019 del 19 dicembre 2019 (Procedura codice R-M-A-2020), come parzialmente modificato con comunicato n. COM/31/2020 del 9 marzo 2020, in considerazione della professionalità ritenuta maggiormente adeguata in sede di valutazione della documentazione prodotta e in sede di colloquio, alla dipendente Patrizia GROSSI (matr. 4938), Primo Tecnologo di II l.p., è conferito, per la durata di tre anni, rinnovabili, a decorrere dalla data della presente deliberazione, l'incarico di Responsabile della

Area	
------	--



# Istituto Nazionale di Statistica

## IL DIRETTORE GENERALE

mobilità aziendale dell'Istituto nazionale di statistica ai sensi del D.M. 27 marzo 1998, recante norme in materia di "Mobilità sostenibile nelle aree urbane".

### Art. 2

Ai sensi dell'art. 5 del citato comunicato n. COM/78/2019, contestualmente al conferimento dell'incarico di cui all'art. 1, Patrizia GROSSI è trasferita dal Dipartimento per la Produzione statistica (DIPS) - Direzione centrale delle statistiche demografiche e del censimento della popolazione (DCDC), alla Direzione Generale (DGEN) - Direzione centrale amministrazione e patrimonio (DCAP).

### Art. 3

L'incarico di cui all'art. 1 può essere revocato per il mancato assolvimento dei compiti connessi al medesimo incarico o qualora, a seguito di verifica, la scelta organizzativa effettuata dall'Istat dovesse risultare non adeguata alla complessità delle funzioni da esercitare.

IL DIRETTORE GENERALE

Firmato da MICHELE  
CAMISASCA

COD	
AREA	



Istituto Nazionale di Statistica

**DELIBERA**

per le motivazioni di cui in premessa, di costituire il Comitato dei "referenti territoriali della mobilità" con 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 di seguito riportati:

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 creare BlaBlaCar/ISTAT;
7. verificare la necessità di prevedere colonnine per la ricarica elettrica nelle vicinanze della sede;
8. individuare la possibilità di aderire a incentivi green locali;

Il Comitato è così composto:

**Coordinatore**

Patrizia Grossi Primo Tecnologo II l.p. DCAP

**Vice Coordinatore**

Francesca Orecchini Tecnologo III l.p. DCRD

**Gruppo di coordinamento**

Edoardo Patruo	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT ABRUZZO
Domenico Ditaranto	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT BASILICATA
Simona Lazzaro	Tecnologo	III l.p.	UT CALABRIA
Francesco Orabona	Tecnologo	III l.p.	UT CAMPANIA
Claudio Moscardello Bentivogli	Operatore di Amministrazione	VII l.p.	UT EMILIA ROMAGNA
Enrico Corubolo	Tecnologo	III l.p.	UT FRIULI
Giuseppe Musolino	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT LIGURIA
Valentina Spinella	Collaboratore T.E.R	VI l.p.	UT LOMBARDIA
Barbara Vallesi	Collaboratore T.E.R	V l.p.	UT MARCHE
Luca Mancini	Ricercatore	III l.p.	UT MOLISE
Rosa Anna Sedda	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT PIEMONTE
Alessandro Arborea	Collaboratore T.E.R	V l.p.	UT PUGLIA
Paolo Misso	Ricercatore	III l.p.	UT SARDEGNA
Francesco Paolo Rizzo	Tecnologo	III l.p.	UT SICILIA

COD	
AREA	



Istituto Nazionale di Statistica

Barbara Cagnacci	Collaboratore T.E.R	V l.p.	UT TOSCANA
Cristina Cesaroni	Collaboratore T.E.R	VI l.p.	UT UMBRIA
Anna Maria Cecchini *	Collaboratore T.E.R	VI l.p.	UT VENETO

\*(anche con funzioni di segreteria)

Il Comitato ha durata fino al 31 dicembre 2022.

IL DIRETTORE GENERALE

Firmato da MICHELE CAMIBASCA