



**PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO**  
**Ufficio Territoriale Area Sud**  
**Sede della Campania**  
**Via Chiaia, 199D – Vicoletto a Chiaia, 5**  
**80121 – Napoli**  
**EDIZIONE 2021**

*Referente per la Mobilità Territoriale*  
*Francesco Orabona*

## Sommario

<b>1. INTRODUZIONE</b> .....	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL .....	5
<b>2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI</b> .....	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali .....	7
2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.) .....	10
Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede.....	10
Azione 2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility .....	12
Azione 2.3 – Analisi sulle esigenze di ciclabilità .....	14
Azione 2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette .....	14
Azione 2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale .....	14
Azione 2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling .....	17
Azione 2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green.....	17
Azione 2.8 – Indagine sulla possibilità di incentivare la mobilità sostenibile.....	17
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro .....	18
Analisi spaziale.....	19
Analisi temporale.....	20
Analisi motivazionale.....	21
<b>3. PARTE PROGETTUALE</b> .....	22
3.1 Progettazione delle misure.....	22
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA .....	24
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO .....	25
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ' .....	25
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ' .....	25
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE .....	26
3.2 Programma di implementazione.....	26
<b>GLOSSARIO</b> .....	27
<b>RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI</b> .....	28

## 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 la sede dell'Ufficio territoriale Istat della Campania, situata nel centro storico di Napoli in via Chiaia n. 199/D, vicololetto a Chiaia n. 5 ed è dislocata su due piani (1° e 2°) in un edificio condominiale (figura di prima pagina). Considerato che via Chiaia è una zona a traffico limitato in alcune fasce orarie della giornata, alla sede vi si accede per lo più a piedi.

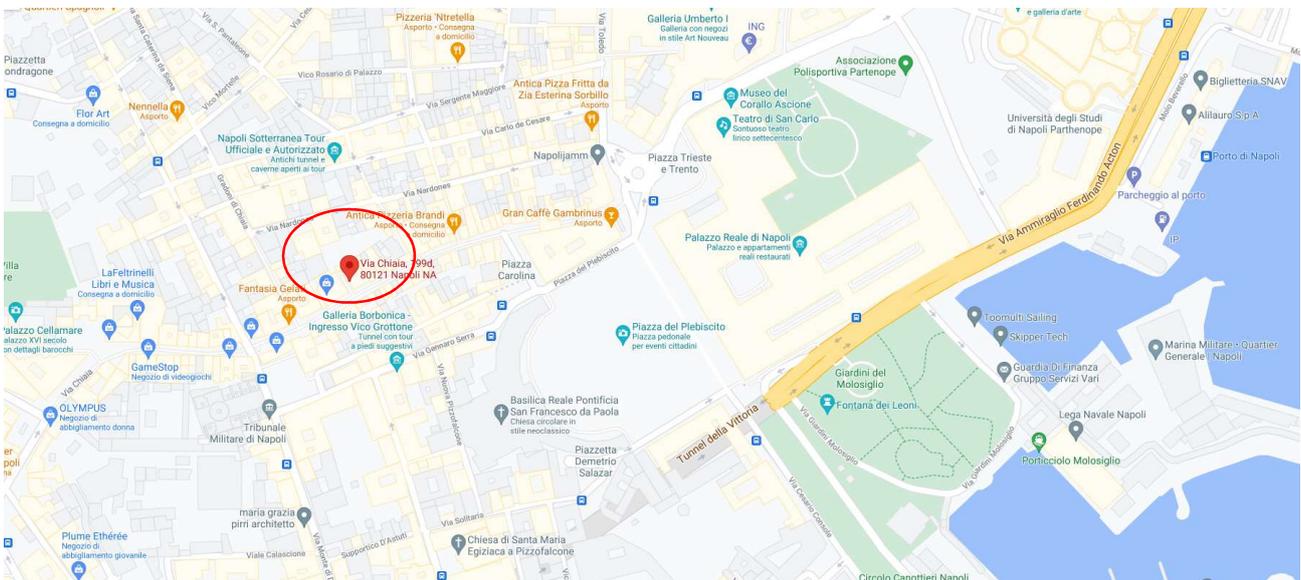


Figura 4: ubicazione sede Istat di Napoli



Via Chiaia- vicoletto a Chiaia n. 5

Alla fine del mese di ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da **26 unità** di cui:

- numero dipendenti a tempo pieno **23**
  - di cui in telelavoro **3**
- numero dipendenti a tempo parziale **0**

La componente femminile è composta da 11 unità (rappresentando il 42% dei dipendenti)

*Tabella 1: Numerosità del personale della sede UT NAPOLI suddiviso per fasce di età*

Fasce d'età	Numero dipendenti
30-40	3
40-50	13
50-60	10

Con deliberazione del Direttore Generale n. 84 del 04.02.2021, è stato costituito il Comitato dei "referenti territoriali della mobilità" con lo scopo di definire l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istat sul territorio e di monitorarne gli esiti in relazione alle possibili strategie di mobilità ed ai benefici derivanti dallo sviluppo delle azioni che verranno analizzate ed eventualmente intraprese.

Si sono svolte una serie di riunioni con i referenti del Comitato e si è deciso di procedere ad un'analisi preliminare per valutare l'attuale situazione della mobilità dei dipendenti delle sedi territoriali Istat e di predisporre un questionario di 30 domande per ciascun Ufficio.

Si è concordato il termine ultimo per la consegna del questionario per il 14.04.2021.

All'esito dell'analisi del questionario, sono state elaborate, da ciascun referente, tabelle e grafici sulla situazione della mobilità di ciascun dipendente degli UU.TT.

Per la sede territoriale di Napoli hanno risposto al questionario 22 dipendenti su 28 (inclusa la dirigente che ha sede a Potenza).

Orario di lavoro

Lun - Ven  
Sab -Dom

7.45-19.00  
CHIUSO

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

#### **RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI**

Budget annuale dedicato	0
Risorse umane dedicate	1

#### **SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI**

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

#### **INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI**

##### **Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL**

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

##### **Requisiti**

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

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

Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili intestati al dipendente;

Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro

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

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

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

#### **AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI**

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

<b>SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE</b>	NO
<b>MENSA AZIENDALE</b>	NO
<b>STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE</b>	intranet

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

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

L'analisi consente di:

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

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

La sede di Napoli non dispone di un proprio parcheggio perché ubicata in un edificio condominiale di via Chiaia che non ha alcun'area interna o cortile.

Pertanto, la maggior parte dei dipendenti sarebbe interessata a convenzioni per parcheggi vicino all'ufficio (65%).

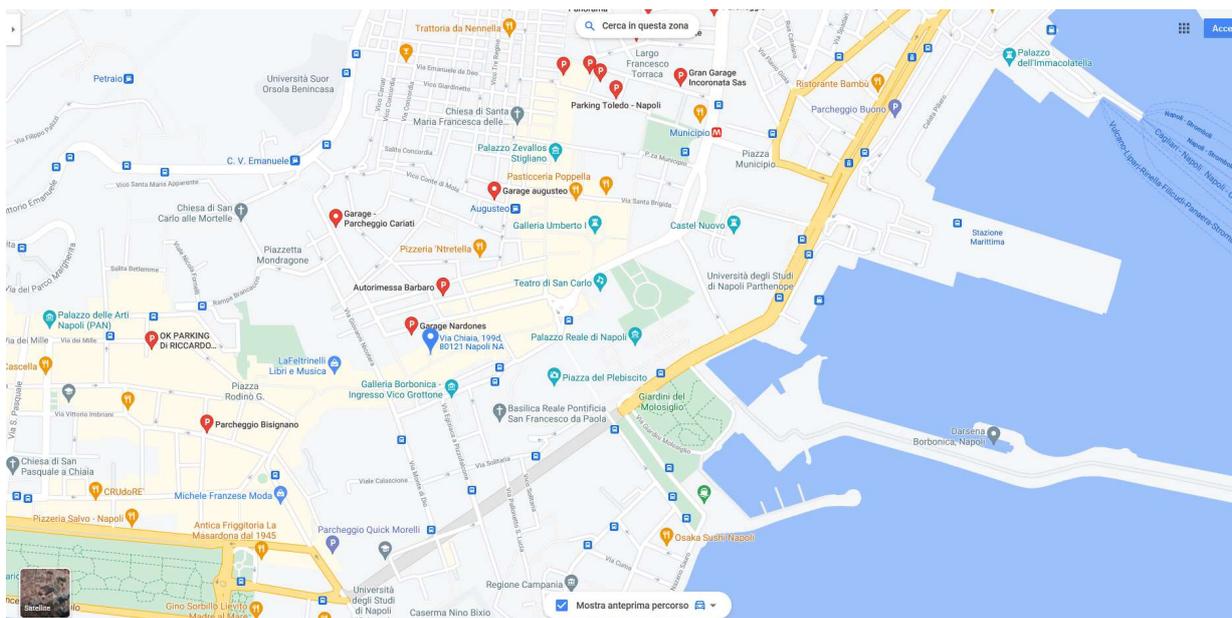


Figura 5: ubicazione dei parcheggi

Il 21% dei rispondenti possiede un autoveicolo a benzina euro 4 mentre il 14% a benzina euro 6 ed il 14% a diesel euro 4. In tal caso, se si utilizza l'auto privata, il personale gradirebbe beneficiare di agevolazioni economiche (abbonamenti o convenzioni) (38%) o di parcheggi adeguati in vicinanza dell'ufficio (30%). Seppure vi fossero condizioni vantaggiose, il 65% dei dipendenti non opterebbe per il taxi; mentre il 35% sarebbe disposto a utilizzare tale mezzo.

Si è proceduto ad interpellare informalmente una serie di parcheggi nelle vicinanze della sede al fine di comprendere l'entità dei costi di eventuali abbonamenti mensili e per valutarne la convenienza.

Si è constatato che la maggior parte dei parcheggi sono costituiti da garage chiusi o sotterranei nonché da aree aperte a pagamento (strisce bleu). Questi presentano alcuni inconvenienti: visto che i garage sono sempre occupati, bisogna quasi sempre lasciare le chiavi agli operatori per consentire loro di far entrare più veicoli; le aree con strisce bleu all'aperto nelle prime ore del mattino cominciano a riempirsi e non è semplice trovare posto per parcheggiare; considerato il periodo di emergenza sanitaria da Covid-19 non sarebbe sempre prudente lasciare le chiavi del proprio veicolo a persone estranee; per motivi di sicurezza vi è timore di lasciare per troppo tempo il proprio veicolo ai parcheggiatori.

Il costo giornaliero (tariffa intera giornata) per il parcheggio di un singolo veicolo all'interno dei garage si aggira mediamente tra 15,00-25,00 Euro al giorno. La tariffa per il parcheggio su strisce bleu è mediamente di € 2,50 all'ora.

L'unico parcheggio aperto (La Rondine srl) più economico si trova all'interno della zona portuale, nei pressi del Maschio Angioino, la cui tariffa giornaliera (contrattata con i dipendenti Istat durante il periodo di emergenza sanitaria) è stata concordata in € 10,00 (intera giornata). Questo parcheggio si trova libero nelle prime ore del mattino e si riempie negli orari di punta. Il tempo di percorrenza per raggiungere la sede lavorativa da tale parcheggio è di circa 15-20 minuti a piedi. Al momento sono sospesi gli abbonamenti per tale parcheggio su disposizione della Società gestrice dello stesso.

Di seguito si riporta nel dettaglio l'elenco di alcuni dei garage/parcheggi che sono stati contattati per eventuali convenzioni.

Nome Azienda	Indirizzo	Tariffe	Contatto telefonico	Richiesta preventivo con e-mail	Esito contatto
Parcheggio La Rondine S.r.l.	Varco Immacolatella Napoli		15.07.2021	15.07.2021	Al momento sono sospesi gli abbonamenti
Supergarage	Via Shelley - 80133 Napoli		15.07.2021	15.07.2021	In attesa
Parking beverello 24 Srl	Via Agostino Depretis, 129/131, 80133 Napoli			15.07.2021	In attesa
Parking del Golfo	Via Generale Giordano Orsini, 44		15.07.2021	15.07.2021	Risposta: riserverebbero 5 stalli ad una cifra giornaliera di € 15,00

Parcheggio Buono	Molo Beverello Napoli			15.07.2021	Risposta del 16.07.2021: al momento non è possibile e si può valutare da ottobre 2021
Autorimessa Turistico	Via Alcide de Gasperi, 14, 80133 Napoli	Lun-Dom 24 ore. 1 Ora € 4,00 Ora Aggiuntiva € 3,50 24 Ore € 21,50		15.07.2021	In attesa
Garage Del Mare	Via Alcide De Gasperi, 39 80133 Napoli			15.07.2021	In attesa
Maschio Angioino	via Vittorio Emanuele III (piazza Municipio) Napoli	€ 3,00 la prima ora. € 2,50/ora successiva alla prima			
Parcheggio Garage Napoli Chiaia	Riviera di Chiaia, 212 Napoli	€ 4 a ora 4 ore € 20,00 8 ore € 25,00 12 ore € 25,00			
Garage Napoli Centro	Via dei Fiorentini 53 Napoli	1 ora € 4,00 4 ore € 16,00 8 ore € 25,00 12 ore € 25,00			
Parking Medina 66	Via Medina, 66 Napoli	Lun-Dom 24 ore: 1 Ora € 3,50 24 Ore € 25,00. Veicolo grande: Lun-Dom 24 ore: 1 Ora € 4,00 24 Ore € 25,00. Veicolo piccolo Lun-Dom 24 ore: 1 Ora € 3,00 24 Ore € 25,00			
Gran Garage Incoronata S.a.s.	Via Incoronata, 22 Napoli	Lun-Dom 24 ore: 1 Ora € 3,50 24 Ore € 25,00			

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

La maggior parte del personale dell'Ufficio sarebbe disposto ad accedere a servizi di SHARING MOBILITY (65%) anche se occorre valutare la fattibilità con gli operatori di zona in termini di convenienza economica con tariffe agevolate per i dipendenti Istat.

Operando una verifica on line sulla rete di ciclabilità dei monopattini elettrici nel centro di Napoli, è emerso che è stato attivato un servizio di micro mobilità elettrica con dei monopattini elettrici che

potranno essere noleggiati in un'area di quasi 3 Km, che va da Mergellina a Piazza Garibaldi, nel centro cittadino. Tale servizio risulta affidato alla Società "HelBiz".

Tali monopattini si potranno prenotare tramite un'App e si potranno utilizzare tra Mergellina e Piazza Garibaldi dove ci saranno alcuni punti per il prelievo e precisamente a Piazza del Plebiscito, Quartieri Spagnoli, Chiaia, Mergellina, Pallonetto Santa Lucia, Borgo Orefici. Quindi un punto di prelievo si trova anche nei pressi della sede Istat.

E' previsto un costo di 1 € per lo sblocco iniziale + 0,20€ al minuto per la corsa. E' prevista anche la possibilità di usufruire di una tariffa "flat Helbiz UNLIMITED" al costo di € 29,99 al mese con cui si può effettuare un numero di corse giornaliere illimitato della durata di 30 minuti (a distanza di almeno 20 minuti l'una dall'altra) e l'accesso al servizio anche da Telepass Pay con 30 minuti di corse gratuite.

In data 16.07.2021 è stata inviata un'email alla suddetta Società per richiedere un preventivo con la previsione di tariffe agevolate per i dipendenti Istat rispetto a quelle già presenti sul sito web.

Ad oggi non vi è stato alcun riscontro.

Anche la Società REBY ha attivato lo sharing dei monopattini distribuiti nel centro storico. E' previsto un costo al minuto di 20 centesimi a cui bisogna aggiungere 50 centesimi per lo sblocco del mezzo. Reby propone anche due tipologie di abbonamenti: uno settimanale da € 12,99; l'altro mensile da € 24,99 al mese.

## Napoli

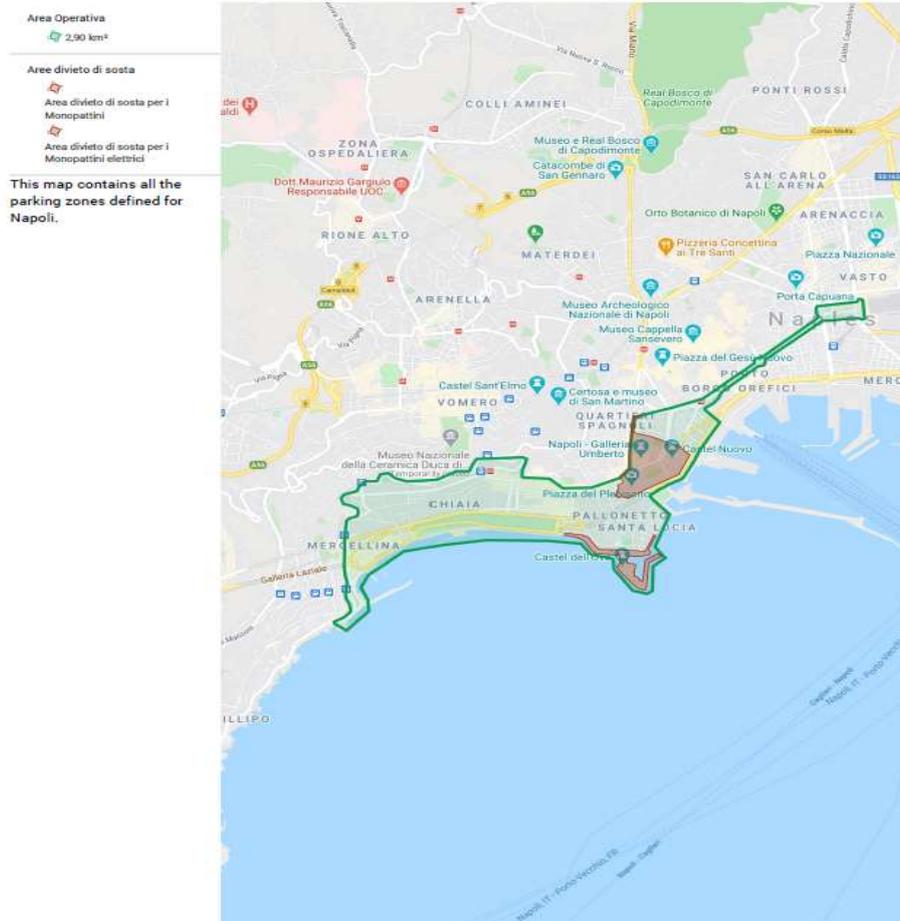


Figura 6 - mappa del servizio di sharing dei monopattini elettrici predisposta dal Comune di Napoli.

### Azione 2.3 – Analisi sulle esigenze di ciclabilità

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

La maggior parte dei dipendenti non ha mezzi di trasporto sostenibili e preferirebbe andare a piedi per gli spostamenti casa-lavoro-ufficio (55%) traendone vantaggi anche fisici e scevri da stress da traffico e parcheggi (36%). Non preferisce l'uso della bicicletta (55%) in quanto la maggior parte dei lavoratori ha il domicilio troppo lontano dalla sede lavorativa. Tale criticità è giustificata dal fatto che non esistono in zone limitrofe all'Ufficio rastrelliere e parcheggi sicuri al riparo da intemperie e dal rischio di furti.

Il Comune di Napoli, con varie delibere, a far data dal 2010 (tra cui ordinanze nn. 580 del 09.11.2012 e 596 del 23.11.2012), ha approvato la realizzazione del percorso di mobilità ciclistica "Bagnoli-Piazza Garibaldi" tra cui emergono anche le strade limitrofe a via Chiaia ove è situata la sede dell'Ufficio.

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

Il 70% 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.

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.

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

I principali mezzi di trasporto pubblico locale che si possono utilizzare per accedere alla sede lavorativa sono i seguenti.

-Linea 1 della metropolitana Piazza Garibaldi (stazione centrale) -Piscinola: le fermate più vicine alla sede lavorativa sono "Municipio" e Toledo". Mediamente il tempo di percorrenza del treno tra il capolinea (Garibaldi) e le fermate di Municipio e Toledo è, rispettivamente, di 5 e 8 minuti. Il tempo di attesa varia a seconda delle fasce orarie: nelle prime ore del mattino è di ogni 5 minuti circa fino alle 9. Il tempo di percorrenza stimato per arrivare in via Chiaia n. 199 è di circa 15 minuti a piedi.

-Linea 2 della metropolitana Pozzuoli-Gianturco: le fermate più vicine alla sede lavorativa sono "Montesanto" ed "Amedeo". Mediamente il tempo di percorrenza del treno tra il capolinea (Garibaldi) e Amedeo è di circa 10 minuti. Anche qui il tempo di attesa varia a seconda delle fasce orarie. La distanza chilometrica per raggiungere la sede lavorativa è più lunga rispetto alle due fermate della linea 1 (oltre 15 minuti).

-Funicolare di Chiaia Parco Margherita-Via Cimarosa: la fermata più vicina è accessibile da via Toledo. La sede lavorativa è raggiungibile in circa 10 minuti a piedi.

-Linea Bus urbana ANM: vi è lo stazionamento dei bus a Piazza Garibaldi con punti intermedi nella tratta fino alla zona di Chiaia. Mediamente il tempo di impiego tra la Stazione centrale e la zona di Chiaia può superare i 20 minuti a causa del traffico cittadino e dei semafori. La fermata più vicina alla sede è "San Carlo". Da qui la sede è raggiungibile in circa 10 minuti.

Nella figura 7, 8 e 9 sono riportate le mappe del percorso di mobilità della città di Napoli.

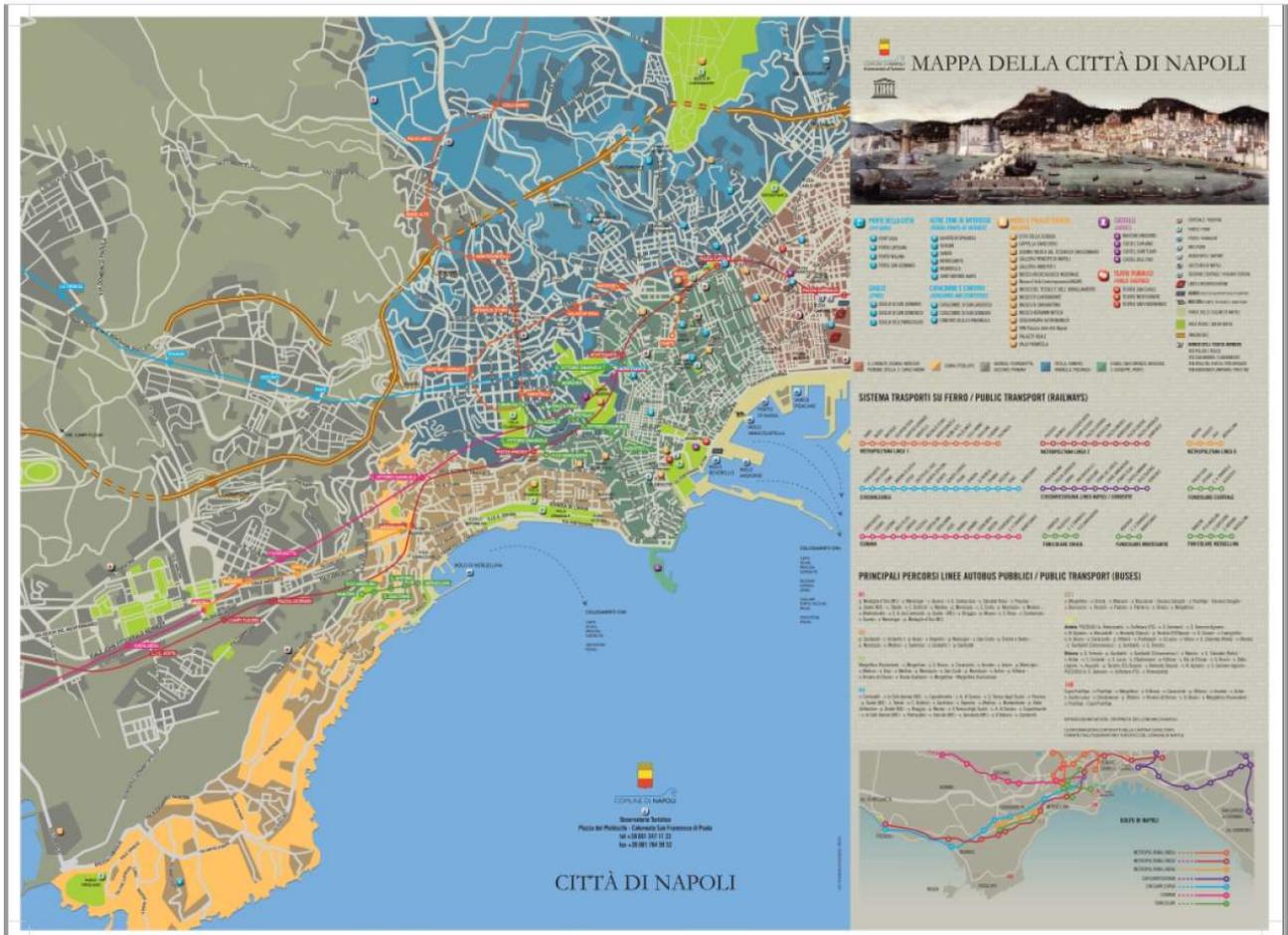
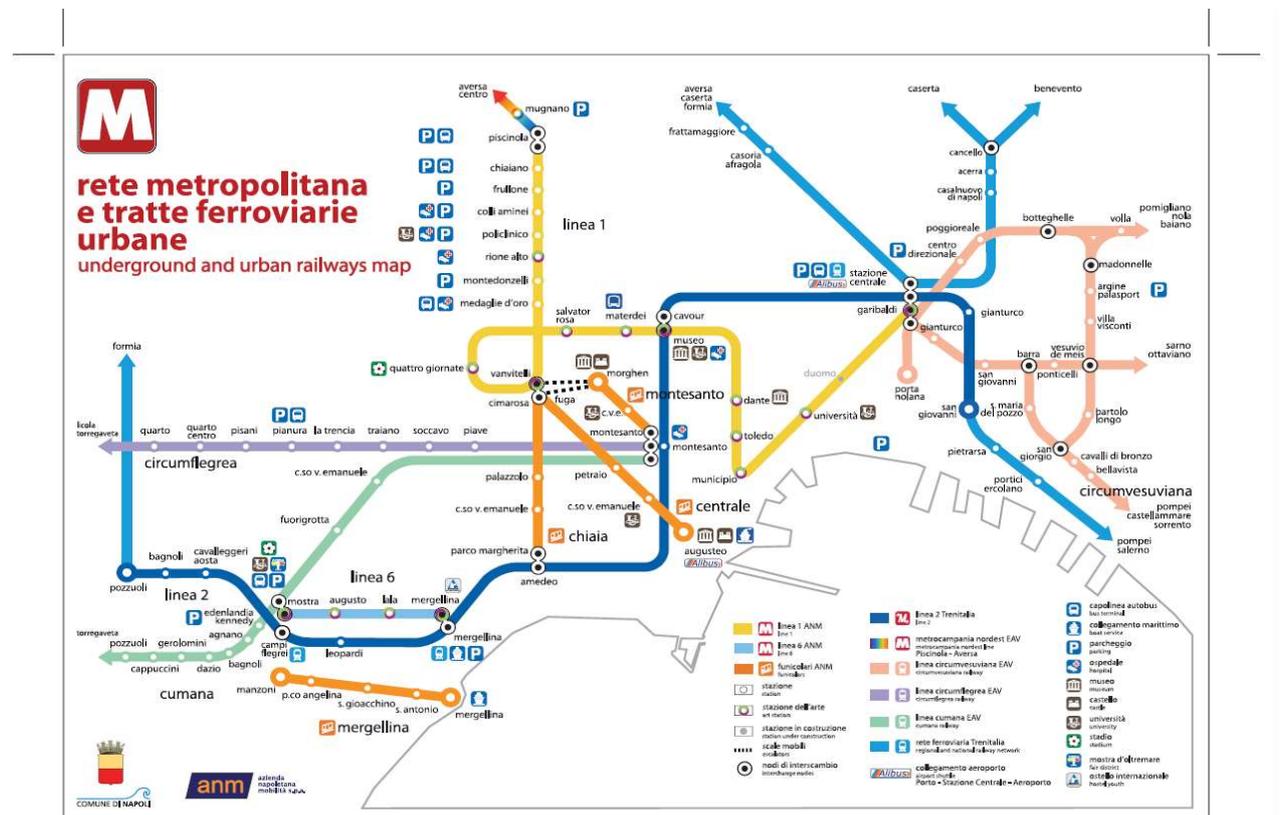


Figura 7- mappe del percorso di mobilità della città di Napoli



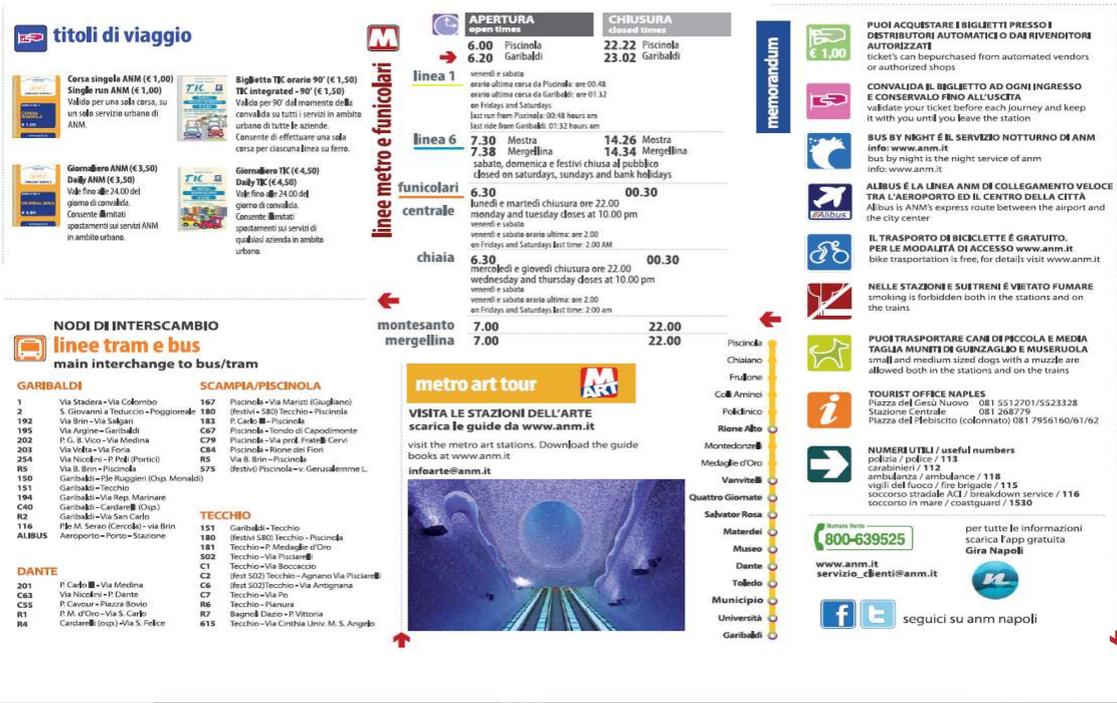


Figura 8 – Rete e tariffe dei titoli di viaggio dei mezzi di trasporto pubblico



Figura 9: linee funicolari

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

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

Il 65% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi (carpooling)

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

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

Il Comune di Napoli, con l'adozione della Delibera di Giunta Comunale n. 292 del 05/05/2015 (provvedimento di limitazione della circolazione ai fini del miglioramento delle condizioni ambientali che consente la circolazione solo ai veicoli euro 4, Gpl e metano), ha previsto forme di incentivazione del carpooling stabilendo una deroga per le auto euro 2 ed euro 3 con almeno tre persone a bordo.

Già da giugno 2015 il Comune di Napoli aveva varato un progetto sperimentale di carpooling aziendale, destinato agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti comunali che, attraverso il modulo disponibile sulla intranet comunale, potevano aderire al progetto.

Ad oggi non risultano ulteriori notizie in merito all'attivazione di altri progetti e/o forme di convenzioni agevolate che potessero interessare anche dipendenti di altre amministrazioni.

## Azione 2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green

Il mezzo privato è ritenuto il mezzo più sicuro per gli spostamenti futuri, in quanto offre una percezione di sicurezza da contagio. Sarà, dunque, necessario investire nell'elettrificazione, in modo da sopperire all'allarme clima, problema reale e presente. Serviranno risorse per sostenere e potenziare l'elettrificazione di biciclette, trasporto collettivo, motoveicoli e auto private, agevolando l'installazione di nuovi impianti di ricarica elettrica in prossimità delle sedi di lavoro.

## Azione 2.8 – Indagine sulla possibilità di incentivare la mobilità sostenibile

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

## 2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Fanno parte dell'Ufficio 28 dipendenti la maggior parte dei quali, per raggiungere la sede lavorativa, proviene da Napoli città e dalla provincia di Napoli (60%) mentre la restante parte proviene dalla Provincia di Caserta e di Avellino (20%). Nei pressi della sede sono presenti varie fermate dei mezzi pubblici (Linea 1 e 2 della Metropolitana, autobus, funicolare di Chiaia) e dei taxi ben collegati sia con la Stazione centrale che con altre zone della città. Nel prossimo futuro dovrebbe entrare in funzione una nuova linea della metropolitana che si collegherà con la fermata Municipio della Linea 1 e sarà prevista una fermata proprio nelle vicinanze della sede.

I mezzi di spostamento più utilizzati sono stati quelli dell'autobus extraurbano (25%) e treno (25%) mentre solo il 15% dei rispondenti ha utilizzato l'autobus urbano, il filobus e il tram; segue il dato relativo all'utilizzo misto dei mezzi (10%). Tale situazione appare giustificata dal fatto che molti dipendenti provengono da fuori Napoli. Un basso numero di persone ha utilizzato la propria autovettura (10%) seguito da chi si è mosso a piedi (10%) o in metropolitana (5%). La maggior parte dei rispondenti ha utilizzato 1-2 mezzi di trasporto per raggiungere la sede lavorativa (35-40%) mentre solo una minoranza (10-15%) si è servita di tre o più mezzi di trasporto.

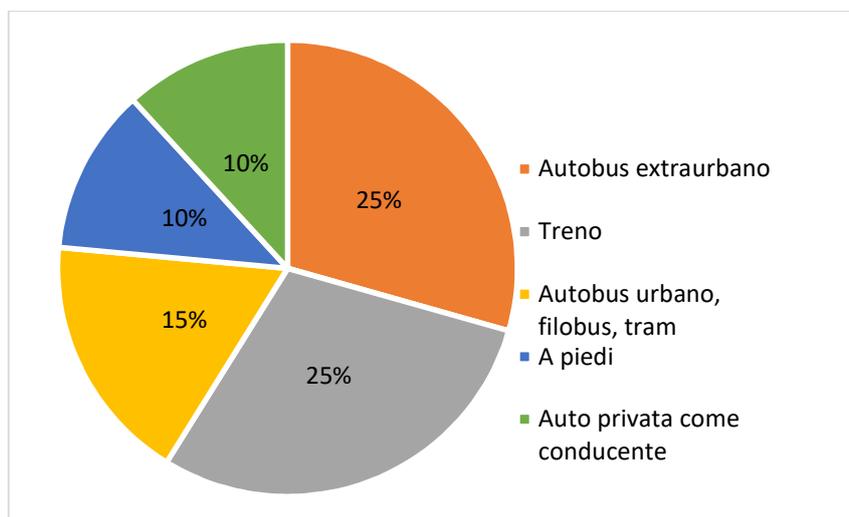
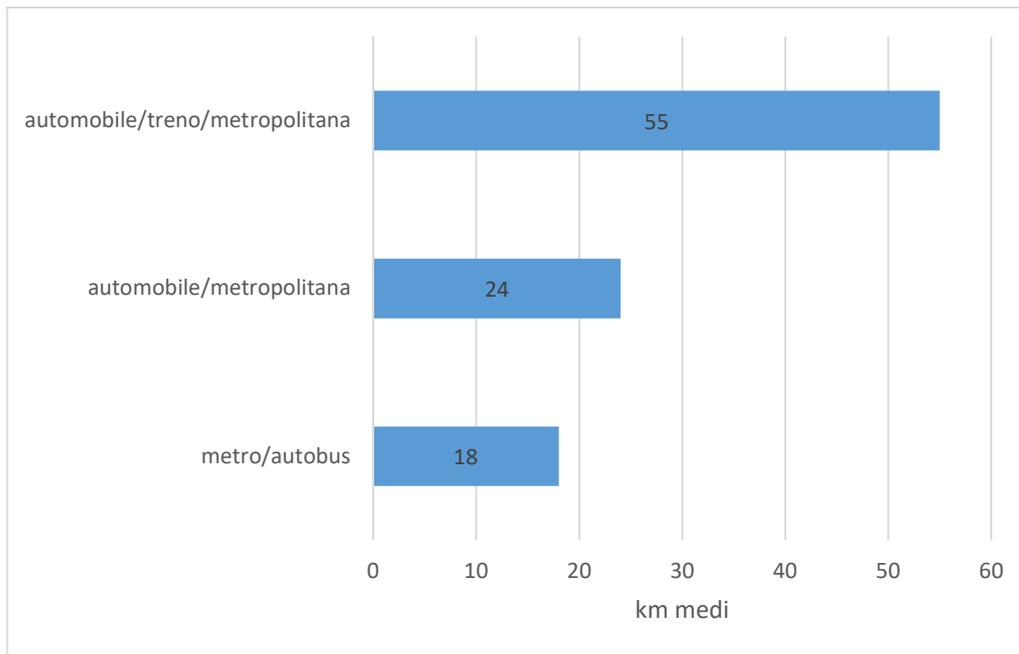


Figura 10: mezzo di trasporto più utilizzato

Nella generalità dei casi, sono stati utilizzati più mezzi di trasporto tra essi combinati per il tragitto casa-lavoro-casa.

Spesso è stata utilizzata l'automobile per raggiungere la stazione ferroviaria o metropolitana per una percorrenza di circa 55 km; viceversa la percorrenza media per il tragitto automobile-metropolitana è stata di circa 24 km. L'utilizzo della metro combinata all'autobus ha comportato una percorrenza di 18 km. Con l'utilizzo singolo del treno la maggior parte del personale ha percorso mediamente 37 km mentre un numero minore dello stesso personale ha percorso in media dai 7 ai 9 km con la metro, l'autobus urbano ed extraurbano e la propria autovettura (figura 5).



*Figura 11: combinazione dei mezzi di trasporto*

### Analisi spaziale

Per una parte dei dipendenti il domicilio dista dalla sede lavorativa di oltre 30 km (30%). Tra questi rientra principalmente il personale che proviene da fuori Napoli e provincia di Napoli. Per altri dipendenti invece lo stesso domicilio si trova ad una distanza inferiore ai 10 km (30%). Nella fascia chilometrica tra i 10 ed i 30 km si trovano i dipendenti che probabilmente provengono dalla città di Napoli e nei Comuni limitrofi a Napoli (20%).

Per meglio valutare la situazione della mobilità dei dipendenti Istat di Napoli prima dell'emergenza sanitaria da Covid 19, si è reso necessario calcolare per ciascuno di essi lo spazio in chilometri percorsi giornalmente per raggiungere la sede di lavoro al mattino e per ritornare al proprio domicilio nel pomeriggio/sera.

Questa analisi appare propedeutica all'individuazione degli interventi realizzabili per: a) migliorare l'efficienza degli spostamenti; b) riconfigurare i tragitti; c) rimodulare i bisogni di spostamento in relazione alle nuove modalità di mobilità sostenibile.

Premesso che la distanza del domicilio dalla sede lavorativa si attesta, per una parte dei dipendenti, entro i 10 km (30%) e, per un'altra parte, oltre i 30 (30%), è emerso che il tempo di impiego medio più frequente per raggiungere la sede lavorativa rientrava nella fascia tra i 30 e 60 minuti (35%) mentre per il rientro a casa il 35% dei dipendenti ha impiegato oltre 90 minuti. Tale criticità può essere data dal fatto che si è in presenza di una fascia oraria in cui spesso i mezzi pubblici possono subire maggiori rallentamenti o ritardi a causa del traffico cittadino o di maggiore affollamento o di orari più distanziati tra loro.

Peraltro il 74% dei rispondenti è rientrato in Ufficio durante l'emergenza sanitaria.

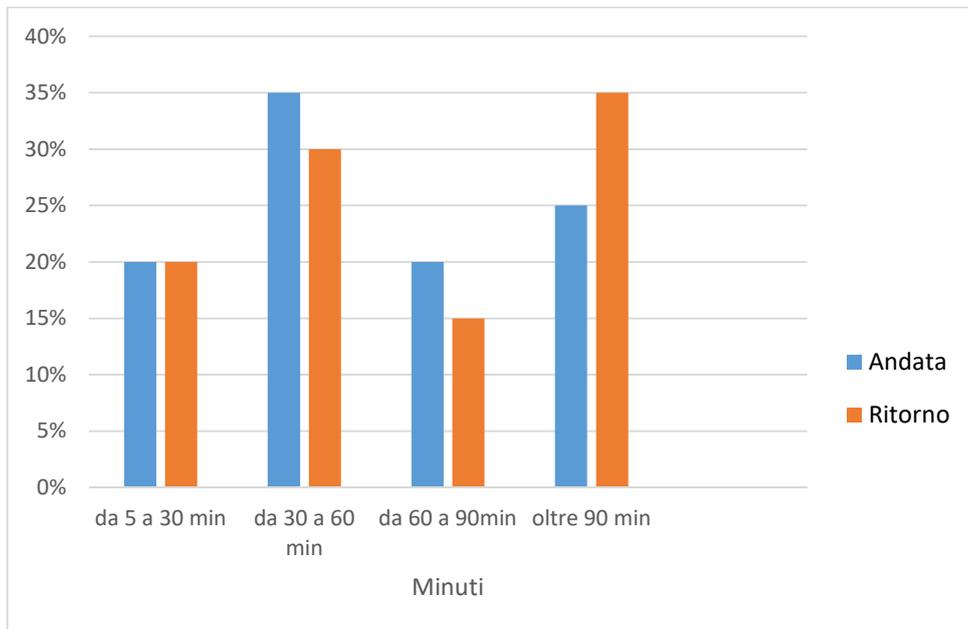


Figura 12: spostamenti casa-lavoro per fascia temporale A/R

### Analisi temporale

Mediamente la maggior parte dei dipendenti entrava in ufficio intorno alle ore 8.00 (30%). Soltanto una minima parte entrava dopo le ore 9.00 (15%).

Per l'uscita l'orario più frequente è stato quello dopo le ore 16.00 (35%) e solo una minima parte dei dipendenti usciva dopo le ore 18.00 (10%) (figura 3).

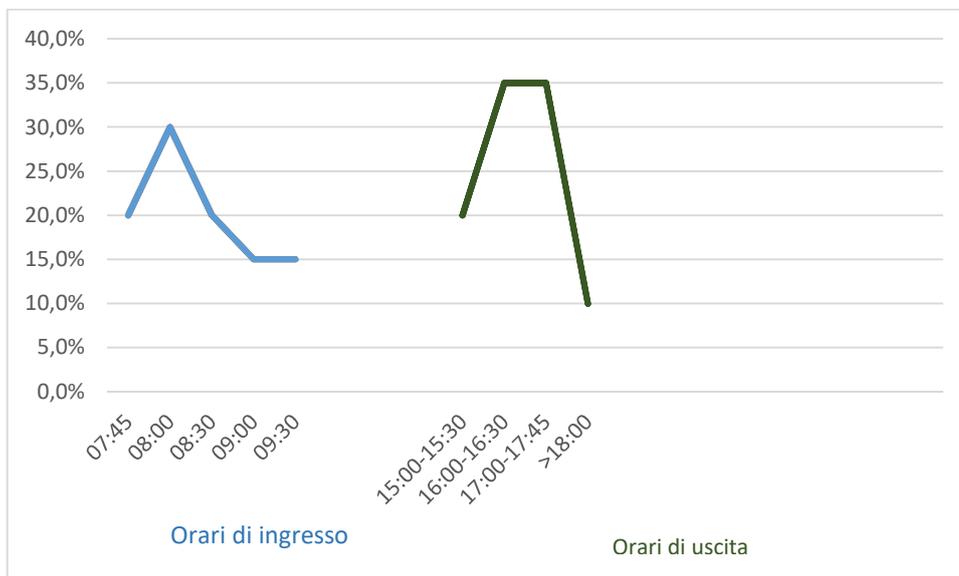


Figura 13: distribuzione degli ingressi e fascia oraria

Il 30% dei dipendenti preferirebbe entrare in ufficio alle ore 08.30 mentre nella fascia oraria 07.45-8.00 il 20% di essi. Una minima parte sarebbe disposta ad entrare dopo le 9.00 (5%-10%).

Per l'orario di uscita non vi sarebbe una preferenza assoluta. Il 20% dei dipendenti ha risposto di prevedere l'uscita nella fascia oraria tra le 15.30-16.30; per qualche altro dipendente sarebbe ipotizzata l'uscita alle ore 16.00 (15%); a seguire, un'altra parte del personale lascerebbe l'Ufficio nella fascia oraria dopo le ore 15.00 (10%).

### Analisi motivazionale

Gran parte del personale continuerebbe ad utilizzare gli stessi mezzi di trasporto così come faceva prima dell'emergenza sanitaria (80%). Tale situazione sarebbe determinata dal fatto che i collegamenti, in termini di orario e distanza, dei mezzi di trasporto con la sede lavorativa non risultano mutati. Solo il 20% dei rispondenti sarebbe disposto a cambiare mezzo di trasporto ed i motivi sarebbero dovuti alle condizioni di fragilità o handicap personale (50%) o per motivi legati alla paura di contagio sui mezzi pubblici (25%).

Una parte del personale, dunque, continuerebbe a prendere l'autobus extraurbano (25%) o la propria autovettura (20%) o il treno (15%); altra parte dello stesso opterebbe per un solo mezzo di trasporto mentre altri rispondenti ritengono di dover prendere due (25%) o tre mezzi (25%).

Non sono risultati valori assoluti per la scelta motivazionale dei mezzi pubblici. Più della metà del personale preferirebbe utilizzare i mezzi pubblici poiché non avrebbe altre possibilità per raggiungere la sede lavorativa (80%). Vi è anche chi intenderebbe non utilizzare tali mezzi per motivi precauzionali (eventuale contagio) (70%).

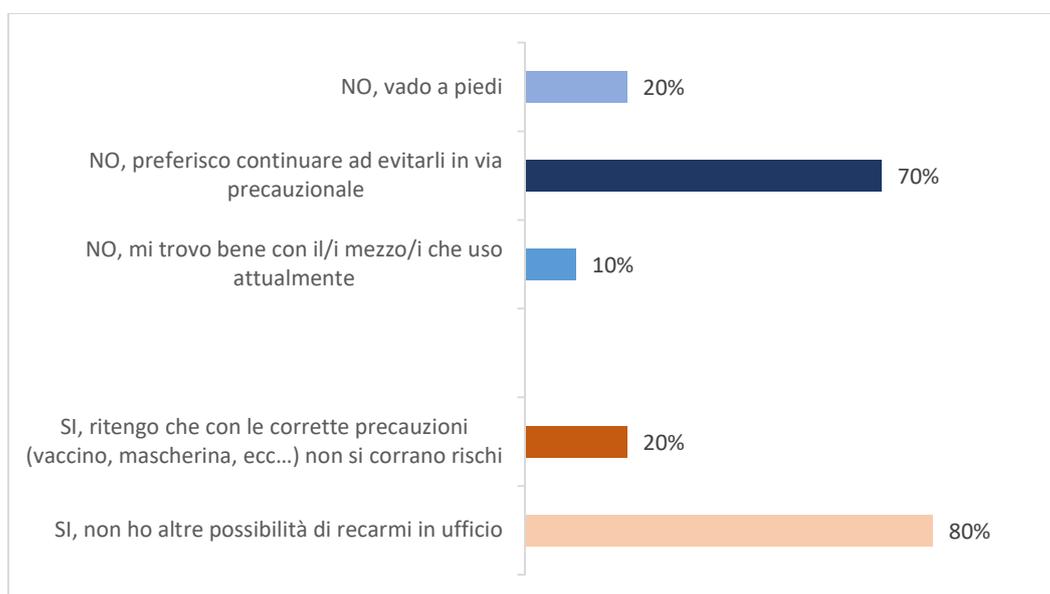


Figura 14: scelta motivazionale mezzi di trasporto

### 3. PARTE PROGETTUALE

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

#### 3.1 Progettazione delle misure

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

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

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

#### Assi di progettazione delle misure



Figura 15 – Assi di progettazione delle misure

Si è tentato di contattare telefonicamente il Mobility manager del Comune di Napoli ma senza esito di risposta.

Si è proceduto, pertanto, ad inviare una comunicazione a mezzo posta elettronica (24.05.2021 e 16.07.2021) in cui si è richiesto di far conoscere il Piano di mobilità sostenibile del Comune di Napoli aggiornato proponendo una valutazione congiunta sulla possibilità di attuare le seguenti iniziative anche attraverso appositi accordi o altre forme di coordinamento:

- “1) individuare alcuni stalli comunali da adibire a posti auto riservati ai dipendenti ISTAT ubicati nei pressi dell’Ufficio o di prevedere parcheggi a pagamento riservati a tariffe agevolate;*
- 2) agevolare la ricerca di appositi parcheggi privati nei pressi dell’Ufficio per la stipula di eventuali convenzioni a tariffe ridotte;*
- 3) razionalizzare l’accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale in considerazione dell’attuale emergenza sanitaria ottimizzando possibilmente gli spostamenti casa - lavoro – casa dei dipendenti a garanzia della sicurezza del trasporto;*
- 4) promuovere e favorire criteri flessibili in ingresso/uscita dei dipendenti in maniera tale da garantire durante il giorno l’utilizzo dei sistemi di trasporto in maniera più uniforme e costante per più ore della giornata, gestendo quindi i flussi di punta del mattino e del pomeriggio al fine di evitare assembramenti nelle ore di punta;*
- 5) attivare in alcune fasce orarie navette per il percorso Stazione centrale-zona via Chiaia;*
- 6) verificare esigenze di ciclabilità (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici, parcheggi sicuri);*
- 7) verificare la fattibilità di servizi di carpooling BlaBlaCar;*
- 8) individuare punti di noleggio per car sharing, bike sharing, scooter sharing e micromobilità elettrica.”*

Alla suddetta richiesta sono seguite sia una nota del Comune di Napoli –Area Viabilità e Trasporto pubblico, Servizio Viabilità e traffico, (prot. n. 604864 del 06.08.2021) sia una comunicazione in data 20.08.2021 del Mobility manager dell’ANM (AZIENDA NAPOLETANA MOBILITÀ S.p.A.).

Nella prima nota, il Dirigente dell’Area Viabilità e Trasporto pubblico riscontrava quanto segue:

*“-in riferimento al punto 1), si comunica che l’assegnazione di posti auto richiesta non è contemplata dalla normativa vigente. o per quanto concerne la ricerca di agevolazioni in parcheggi privati, si dovrà provvedere a contattare direttamente le autorimesse dell’area interessata per concordare le forme di abbonamento;*

*-per i punti 3 - 4 - 5) si chiede alla Soc. A.N.M. Spa, che legge la presente per conoscenza, a riscontrare sui predetti punti direttamente al richiedente, trasmettendo una copia della nota inviata allo scrivente Servizio. -per i punti 6 - 7 - 8), tenuto conto che le iniziative proposte rientrano nella competenza dell’Area Programmazione della Mobilità che legge per conoscenza si chiede alla stessa Area di valutare le iniziative proposte e di fornire l’esito direttamente al richiedente, trasmettendo una copia della nota inviata allo scrivente Servizio”.*

Nella seconda comunicazione il MM dell’ANM ha fornito la seguente risposta:

*“ANM, in collaborazione con la Federico II sta predisponendo un Piano Spostamenti Casa-Lavoro, in attuazione dell’art 229 della legge 77/20 che converte il DL 34/2020 (decreto rilancio).*

*E’ intenzione dell’Azienda, per quanto possibile, concludere i lavori di redazione del PSCL in tempo utile per accedere ai finanziamenti previsti dall’art. 51 del DL 73/21.*

*Il Piano individuerà le misure utili ad orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale verso forme di mobilità sostenibile alternative all’uso individuale del veicolo privato con l’obiettivo di:*

- × migliorare l'accessibilità alle sedi aziendali
- × ridurre i costi di spostamento
- × ridurre il traffico veicolare e l'inquinamento

*Relativamente ai punti 3, 4 e 5 per i quali si chiede riscontro, si rappresenta che Anm, secondo la normativa vigente in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, prevede per i propri mezzi un grado di riempimento limite dell'80%. A tale scopo su alcune linee a maggiore domanda la frequenza è stata migliorata proprio per garantire adeguati tassi di occupazione.*

*Infine, sulla tratta Chiaia- Stazione Garibaldi, il collegamento TPL è garantito dalla linea 151 che ha una frequenza feriale invernale di circa 10 minuti, oltre che dal servizio EAV Torregaveta-Garibaldi".*

Si fa presente che durante il periodo di emergenza sanitaria si è provveduto a richiedere formalmente al Comune di Napoli la possibilità di riservare alcuni stalli di parcheggio ai dipendenti della sede Istat di Napoli. Tale richiesta ha avuto esito negativo da parte del Comune.

L'Ufficio del Mobility Manager del Comune di Napoli, a seguito di ricezione della bozza del presente Piano, ha organizzato, fino ad oggi, alcuni incontri da remoto con l'Istat ed altre Amministrazioni nei quali si sono discussi i vari aspetti circa l'assegnazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 51, comma 7 del Decreto legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito con modificazioni dalla Legge del 23 luglio 2021, n. 106.

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

### **ASSE 1 azione 1 - bus navette**

Con l'obiettivo di disincentivare l'utilizzo individuale dell'auto privata verifica possibilità di prevedere bus navette, perché il 70% dei rispondenti dichiara che se un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facesse una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, portandolo la mattina in ufficio e nel pomeriggio a casa, sarebbe interessato a usufruirne.

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

Verifica delle possibilità di accedere a un servizio di Car Pooling, perché il 65% 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 65% dei rispondenti sarebbe interessati ad utilizzarlo.

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

Verifica della possibilità di aderire ad incentivi green, anche se il 70% dei rispondenti dichiara che NON sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni e se ci fosse la possibilità di ricaricarli.

## ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

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

Con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico si sta valutando la possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale, la rateizzazione in busta paga dell'abbonamento annuale e l'aumento dello stanziamento fondo Istat per il rimborso abbonamenti, perché il 65% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

Anche in considerazione dell'analisi relativa all'erogazione del contributo per gli anni 2018-2019 che l'Istat ha disposto in favore dei propri dipendenti per l'utilizzo del mezzo pubblico, dalla quale è emerso che il 65% dei rispondenti ha beneficiato del sussidio, mentre una parte di essi non lo ha richiesto per vari motivi (43%) o perché non interessato (29%) o per dimenticanza o perché l'entità del rimborso è stata ritenuta troppo esigua (14%).

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

### **ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette**

Verifica dell'idoneità di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede, anche il 55% dei rispondenti NON è interessato ad utilizzare la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro ha il domicilio troppo lontano dalla sede lavorativa.

## ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

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**

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.

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

Consistente presso la sede Istat di Napoli la quota dei dipendenti che si dichiara interessato a lavorare in smart working (71%); il 65 % di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il 35 % è per quella media. Non risulta alcun dato in merito alla fascia di flessibilità più bassa.

## **ASSE 4 azione 2 – co-working**

Un rilevante 65% dei dipendenti sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi di co-working con “postazioni share”.

## **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 – bike sharing*

*ASSE 4 azione 1 – POLA*

*ASSE 4 azione 2 – co-working*

*ASSE 5 azione 1 – sensibilizzazione dipendenti*

## GLOSSARIO

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

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

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

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

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

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

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

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

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI

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