

Ufficio territoriale Istat per il Friuli Venezia Giulia
Via Cesare Battisti, 18 - 34125 TRIESTE

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Edizione novembre 2021

Referente per la Mobilità Territoriale
Enrico Corubolo (corubolo@istat.it)

Sommario

1. INTRODUZIONE.....	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL.....	5
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI DEL PSCL	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali.....	7
2.1.1 Localizzazione	7
2.1.2 Personale dipendente	7
2.1.3 Orario di lavoro.....	7
2.1.4 Risorse, servizi e dotazioni aziendali	7
2.2 Analisi dell’offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.).....	8
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	9
3. PARTE PROGETTUALE DEL PSCL	14
3.1 Progettazione delle misure	14
ASSE 1 - Disincentivare l’uso individuale dell’auto privata	14
ASSE 2 - Incentivare l’uso del trasporto pubblico	15
ASSE 3 - Favorire la mobilità ciclabile e o la micromobilità	15
ASSE 4 - Riduzione della domanda di mobilità	15
ASSE 5 - Ulteriori misure.....	16
3.2 Programma di implementazione	16
GLOSSARIO.....	17
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	18

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 e 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** e 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.

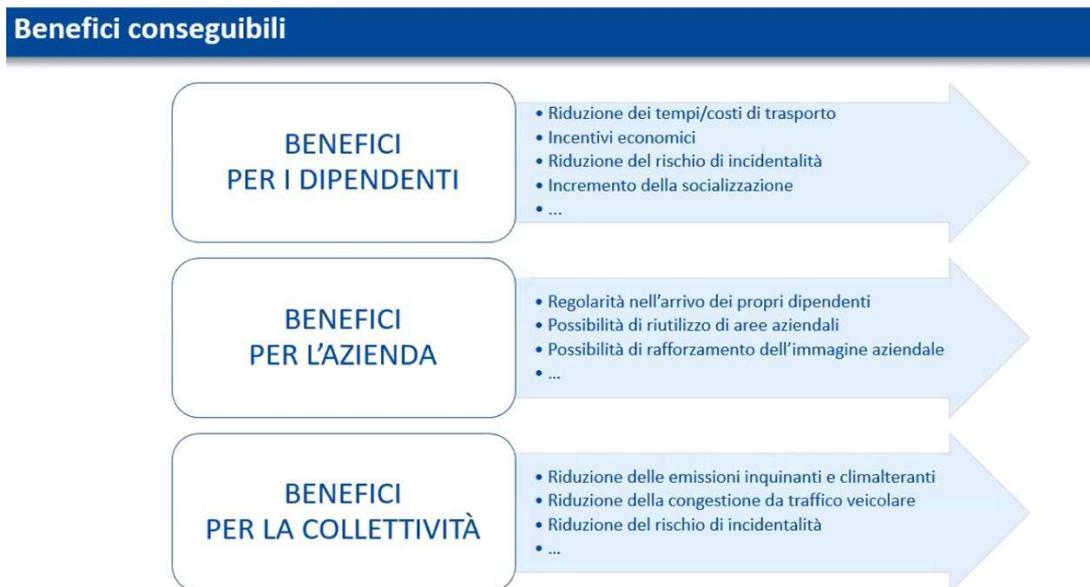


Figura 2 – Benefici conseguibili per i dipendenti, per l'azienda, per la collettività

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 e 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 e il coordinamento di tutti gli attori coinvolti nelle fasi di elaborazione e implementazione.



Figura 3 – Struttura del PSCL

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI DEL PSCL

È necessario raccogliere tutte le informazioni e i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale e conoscere le condizioni strutturali aziendali, l'offerta di trasporto sul territorio, nonché le risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.

La parte informativa e di analisi del PSCL contiene:

- Analisi delle condizioni strutturali;
- Analisi dell'offerta di trasporto;
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro.

2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali

È necessaria un'analisi preliminare delle caratteristiche e dotazioni dell'azienda/ente al fine di reperire le informazioni sulla sede di lavoro, eventuali dotazioni in termini ad es. di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti e altre informazioni sulle risorse strumentali destinate alla mobilità del personale.

2.1.1 Localizzazione

Denominazione della sede	Ufficio territoriale Istat per il Friuli Venezia Giulia
Indirizzo	Via Cesare Battisti, 18
Cap - Comune	34123 - TRIESTE

2.1.2 Personale dipendente

Numero totale	11 ¹
Numero personale dipendente tempo pieno	9
Numero personale dipendente part time	2

2.1.3 Orario di lavoro

Lun. - Ven.	7.45-19.30
Sab. e Dom.	CHIUSO

2.1.4 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

¹ I dati della survey sotto riportati si riferiscono alle risposte di 10 dipendenti su 11.

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 verrà 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 (<i>Bike to work</i>)	NO

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI - Non presente

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

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

L'analisi deve comprendere anche 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 dell'azienda nell'ambito dei loro spostamenti casa-lavoro. È particolarmente importante analizzare l'offerta di trasporto pubblico e condiviso del contesto territoriale di riferimento, ovvero le modalità alternative al mezzo privato con le quali è raggiungibile la sede aziendale, tenendo in considerazione anche la distanza degli stessi.

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 **car-pooling**;
7. individuare la possibilità di aderire a **incentivi green**.

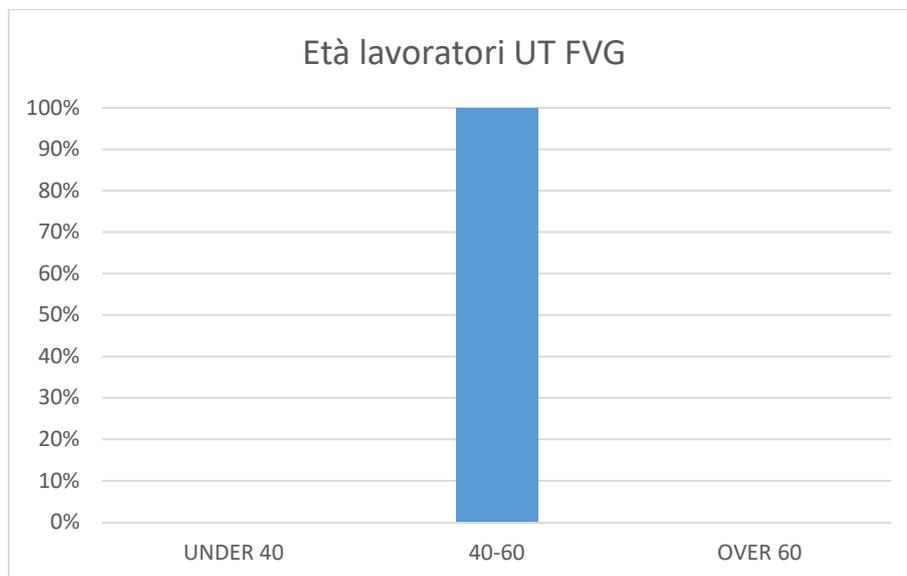
NODI DI INTERSCAMBIO	SI
STAZIONI FERROVIARIE	TRIESTE CENTRALE (1 Km.)
STAZIONE AUTOBUS EXTRAURBANI	SI (1 Km.)
FERMATE AUTOBUS URBANI	SI (100 m.)
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	NO
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	NO
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	SI (BITS - Bike Sharing Trieste - Stazione Teatro Rossetti (300 m.)
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	NO
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	NO
AREE DI SOSTA	A PAGAMENTO 2€/ora
AREA PEDONALE / ZTL	SI (Viale XX Settembre)

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

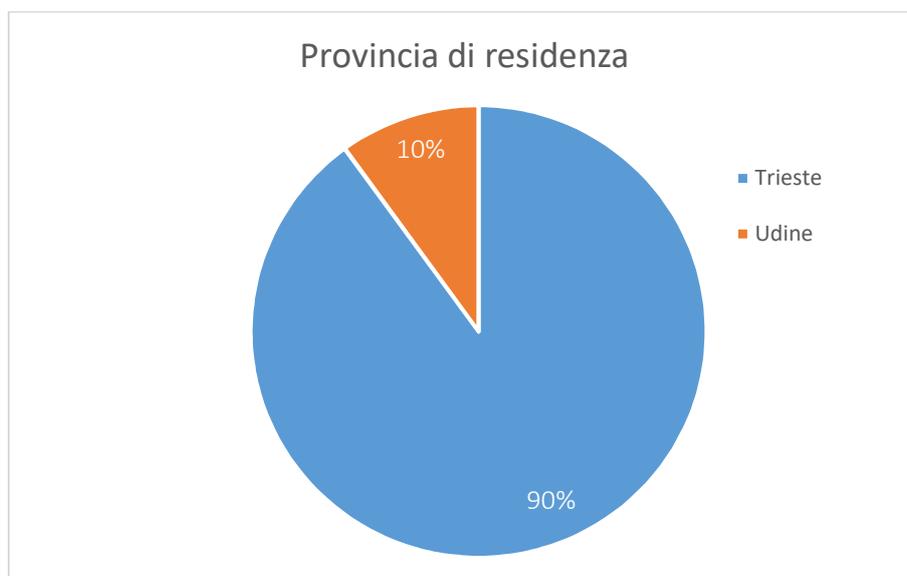
Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è necessario effettuare un'analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto.

Per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti è stata progettata e realizzata una Lime Survey, frutto del lavoro congiunto del Mobility Manager con il Comitato dei referenti territoriali della mobilità. Il questionario è stato somministrato ai colleghi di tutte le Sedi Territoriali nel periodo marzo-aprile 2021.

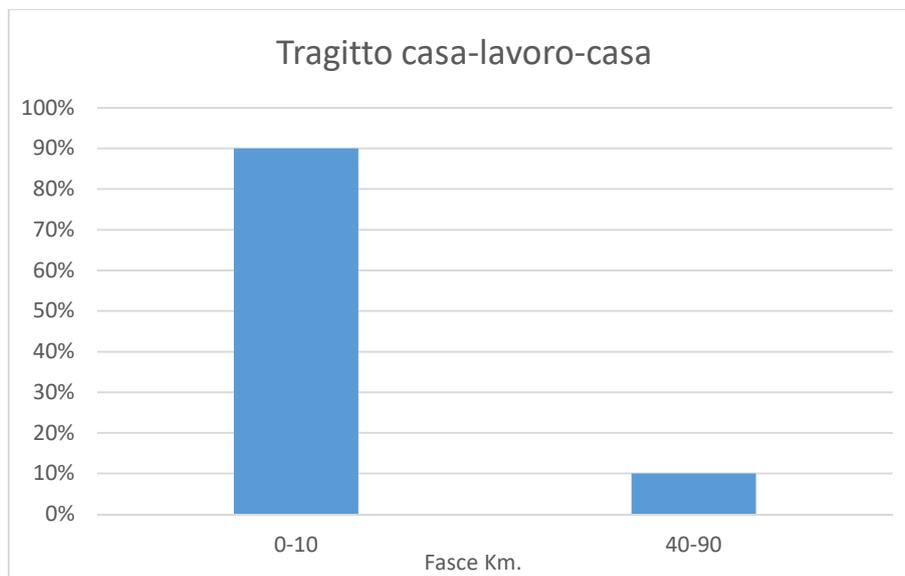
Nel 2021 tutti gli 11 lavoratori della sede territoriale Istat per il Friuli Venezia Giulia rientrano nella fascia di età compresa tra i 40 e 60 anni.



Il 90% dei lavoratori ha il proprio domicilio nell'area urbana, entro i 10 km. dalla sede; il restante 10% risiede nella fascia chilometrica compresa tra i 40 e 90 km.



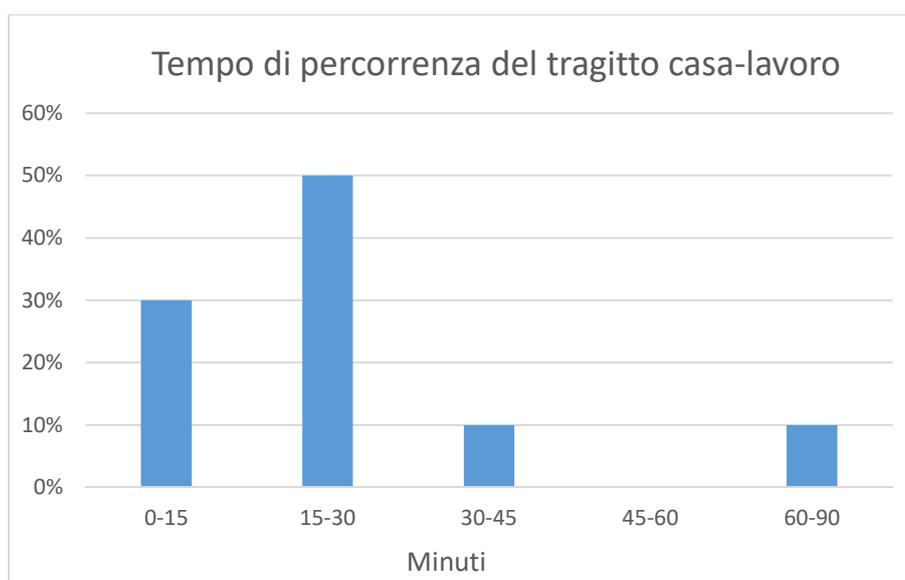
La distanza media tra la propria residenza e la sede di lavoro è di poco inferiore agli 11 km. ma, eliminando il dato della persona residente fuori provincia, scende a 4,3 km.

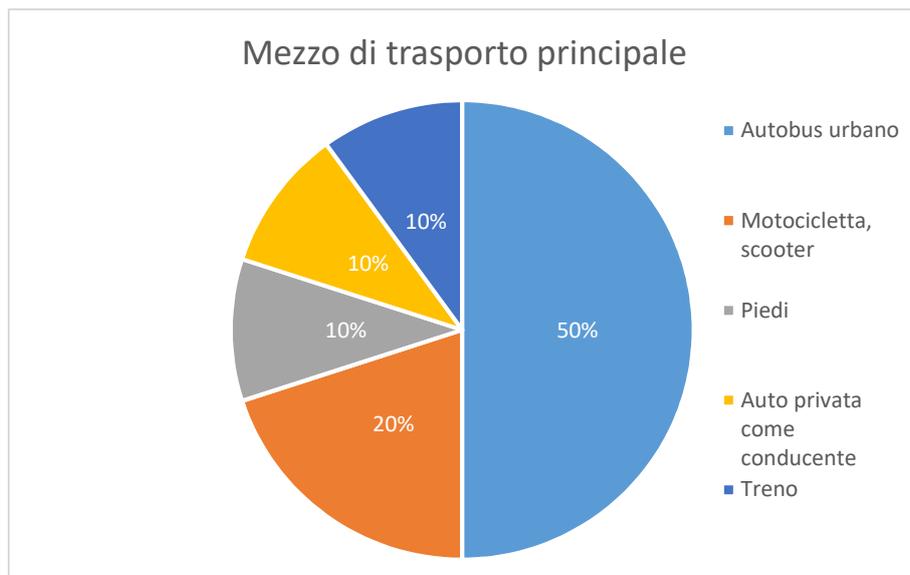


In considerazione della particolare struttura orografica della città di Trieste, è presumibile che solo un numero piuttosto ridotto di lavoratori avrebbe la possibilità di raggiungere la sede con bicicletta o monopattini di proprietà. Maggiore è invece il numero (9) di coloro che potrebbero utilizzare esclusivamente i mezzi pubblici di mobilità urbana.

Considerata la vicinanza della sede alla stazione ferroviaria e allo scalo per gli autobus extraurbani (1 km.), il tragitto di chi proviene da fuori città viene solitamente percorso a piedi, ma potrebbe esserlo con i mezzi pubblici. La carenza di piste ciclabili lungo il percorso stazione ferroviaria-sede, rende invece poco desiderabile l'utilizzo della bicicletta, nonostante la totale assenza di dislivelli.

I tempi di percorrenza di 8 dei 9 lavoratori residenti nell'intorno dei 10 km. dalla sede sono contenuti entro i 30 minuti. La provenienza da fuori provincia implica invece tempistiche più lunghe, che superano l'ora.



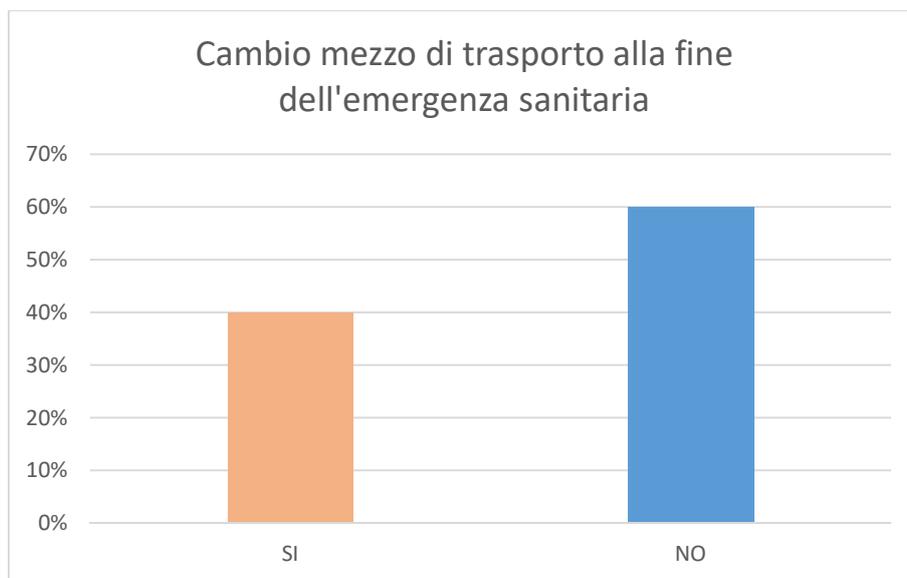


5 lavoratori su 10 utilizzano prevalentemente i mezzi di trasporto pubblico urbano per raggiungere la sede di lavoro; 2 utilizzano motocicli/scooter e, dei 3 restanti, uno utilizza l'auto privata, uno il treno e l'altro si reca al posto di lavoro a piedi. I dati, raffrontati con quelli relativi alla distanza dal posto di lavoro, evidenziano una discreta facilità di accesso al sistema del trasporto pubblico che, stanti anche le dimensioni contenute del centro urbano e seppure con qualche criticità (affollamento in certe fasce orarie), sembra soddisfare le esigenze dell'utenza.

Dei 10 lavoratori, solamente 2 utilizzano più di un mezzo di trasporto (3) per recarsi al lavoro.

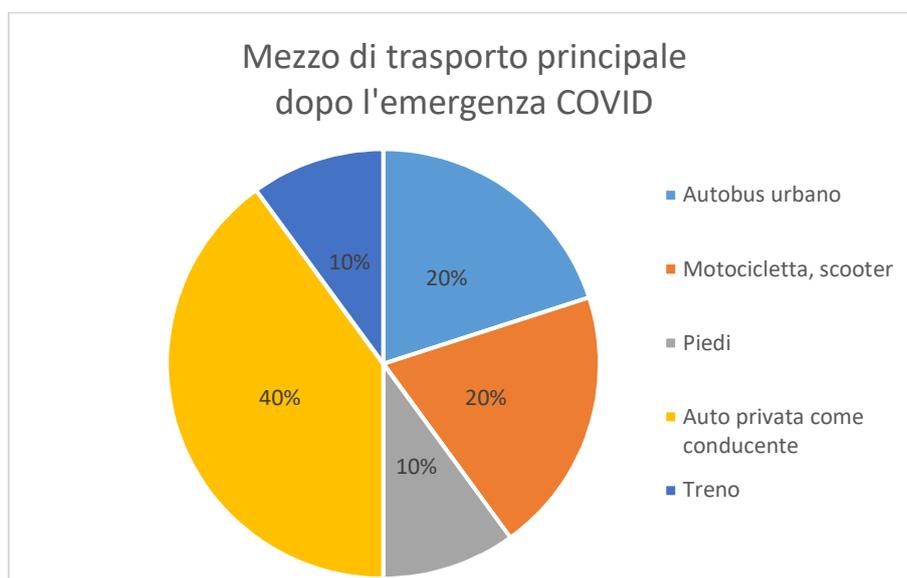
Per razionalizzare l'utilizzo del mezzo privato è necessario analizzare l'utilizzo di tutti i mezzi di trasporto, includendo anche quelli utilizzati per il primo e l'ultimo miglio (es. auto per raggiungere la stazione ferroviaria o monopattino dal parcheggio alla sede). La realtà della sede per il FVG, con un numero ridotto di lavoratori e con una distanza media tra domicilio e luogo di lavoro decisamente contenuta, non fornisce, tuttavia, informazioni particolarmente utili se l'integrazione tra lo spostamento a piedi e l'utilizzo di altri mezzi di trasporto.

Il 40% dei rispondenti ipotizza di cambiare mezzo di trasporto al termine dell'emergenza sanitaria, soprattutto in relazione ai timori legati alla possibilità di contagio sui mezzi pubblici. L'alternativa indicata è in 3 casi l'auto privata e in 1 il recarsi a piedi al lavoro. In generale pare che la scelta del mezzo di trasporto da utilizzare dopo l'emergenza COVID 19 dipenda da specifiche considerazioni organizzative e logistiche di tipo personale (distanza da percorrere, difficoltà di parcheggio, esigenze familiari, mancanza di alternative).



Per la mancanza di alternative e per la possibilità di adottare idonee precauzioni, 4 lavoratori su 10 si dichiarano comunque disposti ad utilizzare mezzi di trasporto pubblico.

L'utilizzo di un mezzo privato (auto o moto) passa dal 30 al 60% dei rispondenti a scapito degli autobus urbani, il cui utilizzo scende dal 50 al 20%.



L'unica alternativa sostenibile indicata dai rispondenti è, in 5 casi, lo spostarsi a piedi.

La possibilità di utilizzare la bicicletta è ritenuta non praticabile da 8 lavoratori su 10, soprattutto in relazione alla presenza in città di salite e ai tempi di percorrenza.

3. PARTE PROGETTUALE DEL PSCL

Le misure da proporre nell'ambito del PSCL devono scaturire dall'incrocio tra la domanda di trasporto analizzata attraverso il questionario ai dipendenti e l'offerta di servizi pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse disponibili.

3.1 Progettazione delle misure

L'obiettivo da perseguire è duplice:

- da un lato, come il periodo dell'emergenza sanitaria ha ampiamente dimostrato, è possibile ridurre la "domanda di mobilità" attraverso il lavoro agile
- dall'altro è opportuno 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

La specifica definizione delle misure da implementare in un PSCL è strettamente legata ai risultati emersi dalle indagini condotte, che dovrebbero mettere in evidenza come e a quali condizioni i dipendenti siano disposti a modificare le proprie abitudini di viaggio verso modi di trasporto più sostenibili, ma anche al contesto istituzionale urbano, ossia alle relazioni che sia possibile sviluppare con l'amministrazione locale, con le aziende del trasporto pubblico locale e con altri portatori di interesse.

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



Figura 15 – Assi di progettazione delle misure

ASSE 1 - Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

I dati raccolti evidenziano come una misura quale il *car-pooling*, ossia la condivisione con i colleghi dell'auto di proprietà, risulti di potenziale interesse per 4 lavoratori su 10 della sede. L'Istituto mette a disposizione sulla intranet un servizio (Jojob Real Time Carpooling) che, attraverso la relativa app, rende possibile la condivisione del tragitto casa-lavoro-casa con i colleghi.

L'utilizzo di bus-navetta fermata nel raggio di 1,5 km. non appare invece essere una misura adeguata e praticabile nello specifico contesto della sede.

Un sistema per ridurre la permanenza in strada dei mezzi privati dei lavoratori è rappresentato dall'attivazione di convenzioni con il gestore di un grande parcheggio coperto sito nelle vicinanze della sede e con quello degli stalli a pagamento all'aperto (Piazza Giotti); tale misura da un lato ridurrebbe drasticamente il tempo impiegato per la ricerca di parcheggio e permetterebbe ai lavoratori una migliore gestione del proprio tempo (orari di entrata e uscita).

ASSE 2 - Incentivare l'uso del trasporto pubblico

Si ritiene possa essere utile contribuire alla circolazione tra i colleghi di informazioni relative ai sussidi Istat per l'utilizzo del mezzo pubblico (abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati per i dipendenti), nonché richiedere un aumento dei relativi stanziamenti.

Si stanno inoltre 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 Istat per il rimborso abbonamenti; in fase pre-pandemica la metà dei rispondenti utilizzava il trasporto pubblico.

ASSE 3 - Favorire la mobilità ciclabile e o la micromobilità

L'indagine svolta ha evidenziato come l'uso della bicicletta non sia in questa fase percepito come un'alternativa di interesse nel caso di cambiamento di mezzo di trasporto scelto. Il questionario somministrato ai lavoratori non prendeva tuttavia in considerazione in maniera esplicita le biciclette elettriche (*e-bike*); considerando anche l'età media - bassa - dei dipendenti, è dunque ipotizzabile che un ampliamento nella disponibilità di infrastrutture (piste ciclabili adeguate, parcheggi/stalli sicuri) possa rendere più appetibile questa modalità di trasporto. La sede attuale ha peraltro già disponibili servizi igienici attrezzati che potrebbero essere utilizzati come spogliatoi.

Ulteriori azioni possono essere inoltre individuate

- nella stipula di convenzioni con l'azienda gestrice del servizio di bikesharing al fine di fornire servizi dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti;
- verifica della possibilità di aderire ad incentivi green, per l'acquisto di mezzi ecosostenibili per la mobilità urbana (biciclette, monopattini elettrici, bici a pedalata assistita, ecc.), ricaricabili presso l'ufficio.

Per numero di addetti la sede Istat per il FVG probabilmente non rappresenta una "massa critica" tale da incentivare le istituzioni locali ad adottare soluzioni ad hoc. Ciò nonostante, è opportuno che vengano stabiliti rapporti con i mobility manager del Comune di Trieste, Ing. Paola Capon, e dell'azienda per il TPL, Trieste Trasporti. È altresì opportuno che venga avviato e mantenuto un attento monitoraggio su tutte le iniziative innovative messe in atto per la gestione della mobilità cittadina.

ASSE 4 - Riduzione della 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.

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).

Tutti i rispondenti presso la sede Istat di Trieste sono interessati alla prosecuzione del lavoro agile; 3 sono interessato al profilo di flessibilità media e 7 al profilo di flessibilità alta. Inoltre, 6 lavoratori su 10 sarebbero interessati a lavorare in spazi con "postazioni share", rinunciando anche a una postazione riservata.

ASSE 5 - Ulteriori misure

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

3.2 Programma di implementazione

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

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

Un primo elenco di azioni previste possono essere sintetizzate in:

ASSE 1 azione 1 - bus navette

ASSE 1 azione 2 - carpooling

ASSE 1 azione 3 - sharing mobility

ASSE 1 azione 4 - bonus elettrico

ASSE 2 azione 1 - convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

ASSE 3 azione 1 - parcheggi biciclette

ASSE 4 azione 1 - POLA

ASSE 4 azione 2 - co-working

ASSE 5 azione 1 - sensibilizzazione dipendenti

GLOSSARIO

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

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

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

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

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

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

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

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

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI

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