



Ufficio Territoriale ISTAT Area Sud-
Sede del Molise
Via D'Amato, 13/C - 86100 Campobasso
Edizione 2021

Referente per la Mobilità Territoriale

Luca Mancini

lmancini@istat.it

1. Sommario	
1. INTRODUZIONE.....	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL	4
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali	7
2.2 Analisi dell’offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)	9
2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede.....	9
2.2.2 – Analisi dell’accessibilità ai principali operatori di <i>sharing mobility</i>	9
2.2.3– Analisi sulle esigenze di ciclabilità	10
2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette	10
2.2.5 – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale	10
2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di <i>car pooling</i>	11
2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green	11
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	12
2.3.1 – Analisi spaziale.....	12
2.3.2 – Analisi temporale.....	12
2.3.3 – Analisi motivazionale	14
3. PARTE PROGETTUALE	15
3.1 Progettazione delle misure.....	15
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L’USO INDIVIDUALE DELL’AUTO PRIVATA	15
ASSE 2 - FAVORIRE L’USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	16
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA’	16
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA’	17
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE	17
3.2 Programma di implementazione	17
GLOSSARIO	18
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	19

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.

Benefici conseguibili



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.

Questa sezione del documento contiene le informazioni relative alle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, alle esigenze di mobilità nonché alle risorse disponibili per l'attuazione di possibili misure volte soprattutto a migliorare la sostenibilità ambientale degli spostamenti casa-lavoro-casa del personale in forza all'**Ufficio Territoriale Area Sud – Sede del Molise, Via D'Amato n°13/C – 86100 Campobasso**.

2.1 Analisi delle condizioni strutturali

L'analisi delle caratteristiche e dotazioni dell'ente contengono oltre alle informazioni sulla sede di lavoro, le disponibilità di posteggio per auto e moto, di parcheggio e ricovero sicuro per le bici, la dotazione di spogliatoi per i ciclisti ed altre informazioni sulle risorse strumentali destinate alla mobilità del personale.

L'Ufficio **Territoriale Area Sud – Sede del Molise** si trova al piano terra di uno stabile di quattro piani. La superficie lorda di 377 mq si sviluppa dall'unica porta di ingresso ai vari uffici articolati in stanze. Il fabbricato è situato all'interno di un condominio dotato di tre ingressi pedonali (due dei quali in Via Insorti D'Ungheria) ed uno carrabile accessibile da Via D'Amato. L'ingresso all'edificio (scala A) è unico, situato al piano terra e introduce all'atrio dove è posto il vano ascensore. Dall'atrio parte la rampa di scale che conduce ai piani, tutti serviti dall'ascensore. L'occupazione dei locali da parte dell'ISTAT è regolata mediante contratto di locazione stipulato con la ditta Califel Srl.



Figura 2 – Vista dall'alto di Via D'Amato, Campobasso

Alla fine del mese di ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è di **12 unità** di cui:

- **11** dipendenti a tempo pieno
- **1** dipendente a tempo parziale
- **2** dipendenti in telelavoro.

Un quarto dei lavoratori (3) sono inquadrati nei primi tre livelli professionali mentre il restante 75% (9) nei livelli IV-VIII.

La componente femminile è pari al 75% (8). Due colleghi hanno un'età superiore a 60 anni mentre tutti gli altri appartengono alla fascia d'età 45-55 anni.

Orario di lavoro

Lun - Ven	7.45-19.00
Sab -Dom	CHIUSO

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale dedicato	0
Risorse umane dedicate	1

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

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

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL

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

Requisiti

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

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

Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili intestati al dipendente;

Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro

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

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

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

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

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

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

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)
L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto presente sul territorio al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti per individuare le modalità alternative al mezzo privato con le quali è raggiungibile la sede, tenendo in considerazione la distanza degli spostamenti casa lavoro.

L'analisi consente di:

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

2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

Nel condominio che ospita la sede ISTAT del Molise non sono presenti posti auto interni o esterni ad uso del personale. Tale circostanza non costituisce, tuttavia, un problema per i colleghi che si recano al lavoro in auto o in moto poiché l'ubicazione dell'Ufficio offre ampie possibilità di parcheggio libero nelle immediate vicinanze della sede, anche al coperto (Supermercato Oasi) come si vede nella vista aerea (Figura 2) del presente documento.

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

L'Azione 15 dell'area tematica A) Riduzione del Traffico Veicolare e delle Emissioni del PUMS DEL Comune di Campobasso prevede politiche incentivanti per una Mobilità *Smart* e Sostenibile tra cui la mobilità elettrica e il *car sharing*. Ad oggi nei pressi della zona industriale di Campobasso in prossimità di uno dei principali accessi alla città per chi arriva da fuori comune è stato realizzato il

Polo della Mobilità Ecocompatibile. Si tratta di una pensilina ospitante una colonnina di ricarica motoveicoli e motocicli elettrici con relativa rastrelliera. All'interno, oltre a 4 punti di ricarica per vetture elettriche, è presente un servizio di *car sharing*.

Per incentivare la mobilità ecosostenibile dall'estate 2021 il Comune di Campobasso ha attivato un servizio di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (Mppe) con l'obiettivo di offrire un'alternativa all'uso dell'auto privata per gli spostamenti brevi in ambito urbano. In Comune ha inoltre pubblicato un avviso per la ricerca e la selezione di un operatore privato che intenda istituire servizi di *sharing* di mezzi Mppe con modalità *free-floating*.

2.2.3– Analisi sulle esigenze di ciclabilità

La bicicletta rappresenta un interessante mezzo di trasporto sia come unico mezzo sia in combinazione con altri mezzi di trasporto. Al momento nessuno dei colleghi utilizza la bicicletta per recarsi giornalmente presso la sede di lavoro sia per le distanze elevate da percorrere sia per la mancanza di piste ciclabili che consentono di raggiungere la sede in sicurezza e comfort. L'incentivazione all'utilizzo della bicicletta deve necessariamente passare attraverso l'estensione della rete ciclabile e il miglioramento delle piste esistenti. Le piste ciclabili della città di Campobasso non sono sufficienti a coprire tutti i percorsi soprattutto in considerazione dell'altimetria della città poco si adatta ad un utilizzo massivo della bicicletta.

Il comune di Campobasso si sta dotando di piste ciclabili (lista in tabella) anche se al momento, seppur con qualche eccezione, esse rappresentano perlopiù itinerari di carattere turistico piuttosto che percorsi funzionali agli spostamenti casa-lavoro.

Nome	Distanza	Tipo	Fondo	Pend.max	Dislivello
Campobasso-Santo Stefano- Campobasso	27 km	ciclostrada	asfalto	29,9 %	-1 m
Campobasso-Tappino	9 km	ciclostrada	misto	29,7 %	1 m
Campobasso Città in Bici	3 km	ciclostrada	asfalto	14,9 %	-12 m
Pista Ciclabile di Campobasso	4 km	ciclostrada	asfalto	12,7 %	2 m

Tabella 1 – Piste ciclabili nel comune di Campobasso

Nell'ambito di un programma europeo Dynamob 2.0 Italia-Albania-Montenegro il Comune di Campobasso si doterà di un servizio sperimentale di 20 biciclette elettriche collocate in un *hub* nel centro città per raggiungere il vicino Monte Vairano attraverso un itinerario ciclabile.

2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

In futuro, anche in base ad un eventuale manifestazione di interesse da parte del personale dell'Ufficio al momento assente (si veda parte III Asse 1 Azione 1), si potrebbe valutare la fattibilità di acquisire un servizio di **bus-navette**, ovvero destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

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

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

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

La sede Istat per la Molise dista circa 500 metri dalla stazione ferroviaria, distanza che può essere convenientemente percorsa a piedi in circa 5 minuti, e circa 1 km del Terminal degli Autobus, da cui si impiegano circa 10-15 minuti a piedi o poco meno mediante linea TPL T1 che collega il Terminal alla stazione ferroviaria.

Il trasporto pubblico urbano e suburbano del Comune è storicamente gestito dalla società SEAC (Società Esercizio Autoservizi Circondariali) Srl mentre il trasporto da altri comuni è gestito prevalentemente da SATI (Società Autocooperative Trasporti Italiani) SpA e ATM (Azienda Trasporti Molise) SpA oltre a Trenitalia che gestisce il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulla rete a scartamento ordinario, anche attraverso un servizio sostitutivo su gomma affidato alla società Metauro Bus con sede ad Accadia (FG).

2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di *car pooling*

Il *car pooling* è una modalità che permette alle persone di spostarsi in gruppo condividendo un'auto privata, per risparmiare sul trasporto e a evitare gli inconvenienti dei mezzi pubblici. Il *car pooling* potrebbe diventare la nuova modalità per muoversi in sicurezza; il servizio è stato attivato e testato in molte città italiane (https://www.adnkronos.com/al-lavoro-in-auto-si-ma-condivisa_6iEYX2gjDxyoGgemCFVP4w).

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

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

2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green

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

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

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

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

La partecipazione presso la sede del Molise non è stata eccezionale anche per una serie di problemi tecnici relativi all'accesso al questionario. Il personale che ha risposto a questa indagine rappresenta circa il 40% (5 persone) della forza lavoro con la conseguenza di una ridotta rappresentatività delle risposte riportate ed analizzate nei paragrafi che seguono.

2.3.1 – Analisi spaziale

Tutti i rispondenti vivono a Campobasso o nei comuni limitrofi e percorrono meno di 10 km per il tragitto casa-lavoro. Si segnala che due unità di personale (non rispondenti) vivono ad oltre 50 km dal capoluogo molisano.

2.3.2 – Analisi temporale

Tutti i rispondenti impiegano tra i 15 e i 35 minuti sia per recarsi al lavoro che per rientrare presso la propria abitazione.

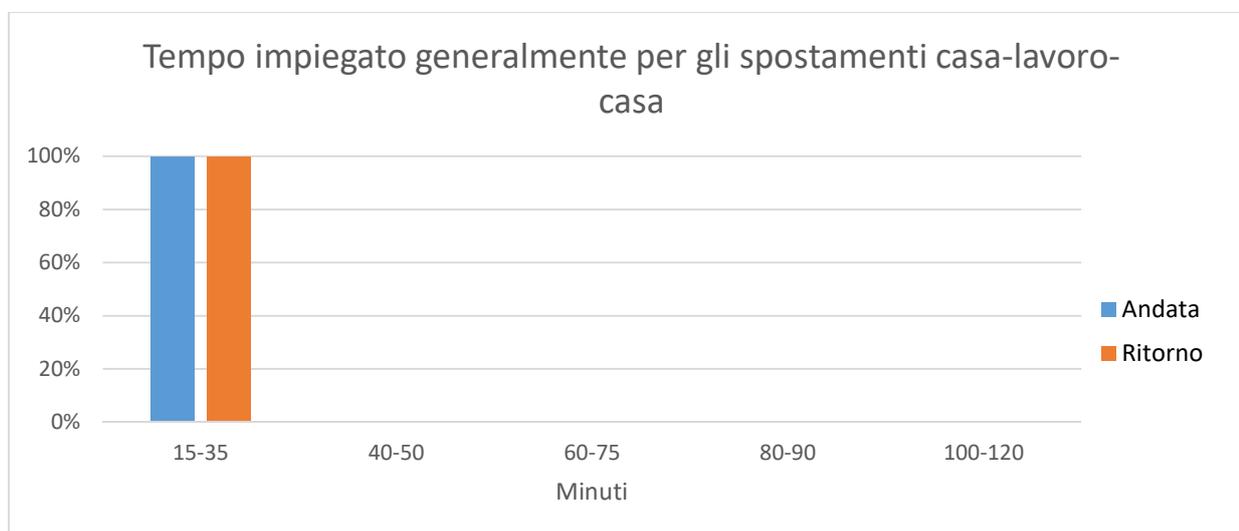


Figura 3 – Tempo impiegato per gli spostamenti casa-lavoro

Durante l'emergenza sanitaria da Covid-19 l'80% del personale è rientrato in ufficio sebbene con una percentuale di lavoro agile non inferiore al 50%.

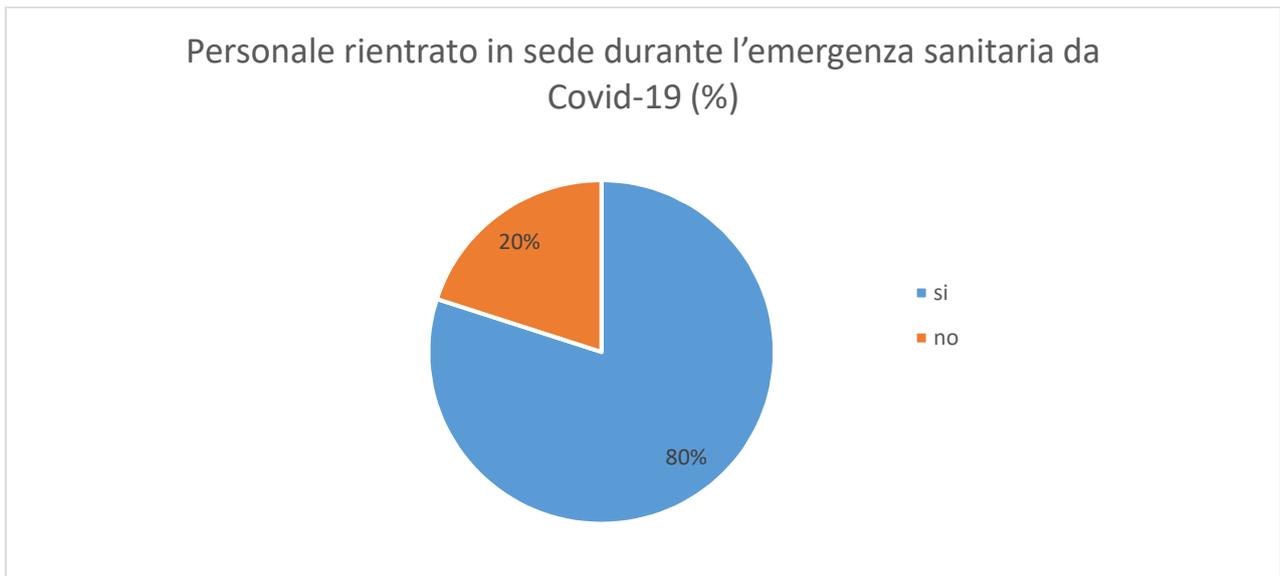


Figura 4 – Rientri in sede durante l'emergenza sanitaria da Covid-19

L'ingresso dei dipendenti si concentra tra le ore 8:00 e le 9:00 mentre la maggior parte dei colleghi escono dopo le 17:30. Non si registrano variazioni sostanziali durante la pandemia per chi ha continuato a lavorare in presenza.

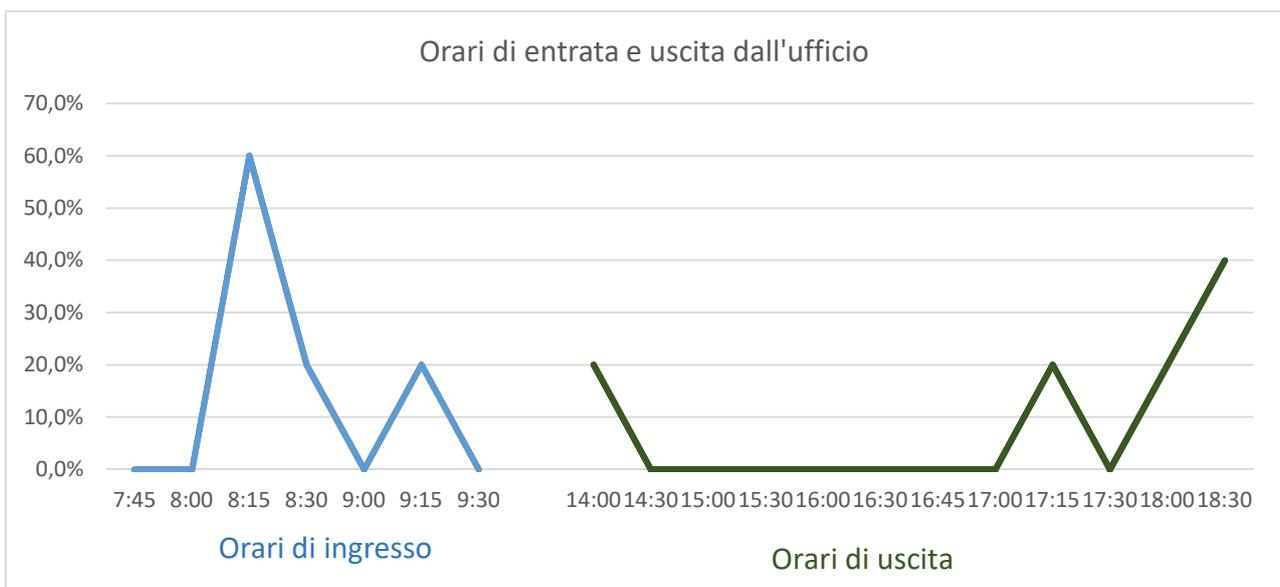


Figura 5 – Orari di entrata e di uscita del personale nella sede di Campobasso

2.3.3 – Analisi motivazionale

Il 60% dei rispondenti dichiara di utilizzare la propria auto come conducente per raggiungere la sede lavorativa mentre il restante 40% si reca al lavoro a piedi.

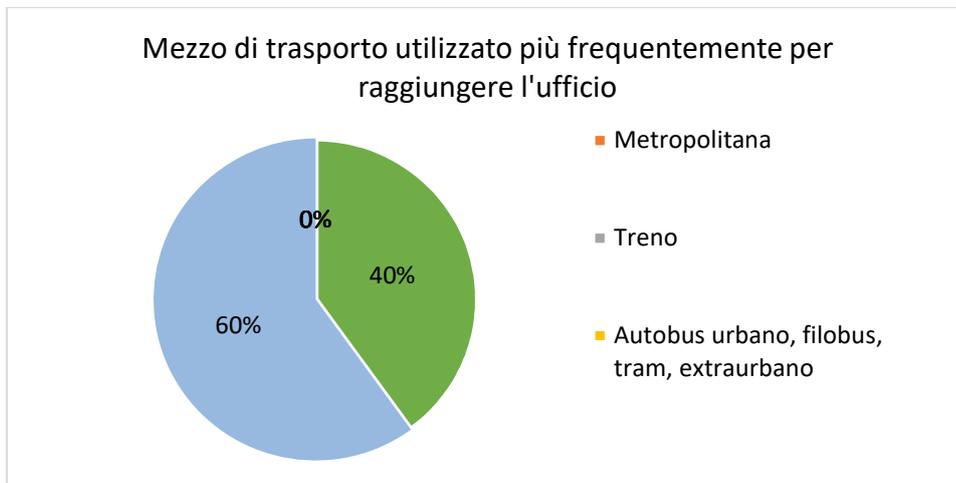


Figura 6 – Mezzi di trasporto utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro

Dalle risposte al questionario emerge, in generale, la volontà del personale di non modificare le proprie abitudini nell'utilizzo del mezzo proprio anche nel periodo post-emergenziale dovuto alla pandemia da Covid-19. La comodità, oltre alla maggiore economicità e sicurezza, rappresentano i motivi principali che si oppongono al cambiamento. La maggior parte dei rispondenti continuerà ad utilizzare l'auto privata o a recarsi in ufficio a piedi. Tuttavia, alcuni colleghi si sono dichiarati interessati all'adozione della bicicletta come mezzo di trasporto per raggiungere la sede, alle condizioni dettagliate nei paragrafi seguenti.

L'introduzione del lavoro agile (Azione 4.1) anche successivamente alla fase di emergenza sanitaria consentirà di ridurre l'impatto ambientale connesso al trasferimento casa-lavoro dei dipendenti oltre a favorire un migliore equilibrio tra vita privata e attività lavorativa.

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).

Per la Sede di Campobasso i rispondenti si dichiarano favorevoli al lavoro agile a regime, con le seguenti preferenze: un 60% favorevole alla fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il restante 40% equamente diviso tra le fasce di flessibilità media e bassa.

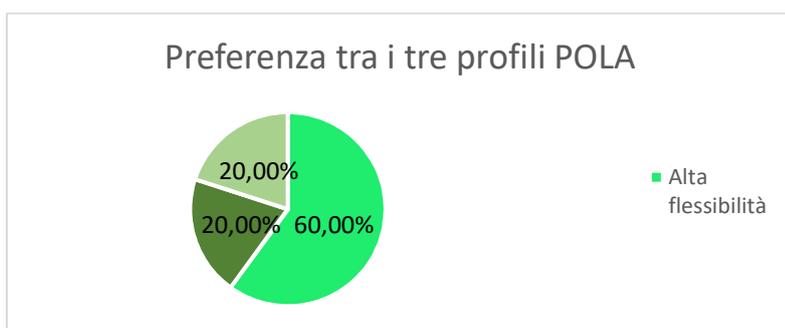


Figura 7 – Preferenze relative ai profili di lavoro agile

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.

Progettazione delle misure



Figura 14 – Assi di progettazione delle misure

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

ASSE 1 azione 1 - bus navette

Dalle risposte al questionario non è emerso interesse per questa modalità di mobilità. Non prioritaria.

ASSE 1 azione 2 - carpooling

Il *car pooling* è una modalità che permette alle persone di spostarsi in gruppo condividendo un'auto privata, per risparmiare sul trasporto ed evitare gli inconvenienti dei mezzi pubblici. I vantaggi del *car pooling* consentono, inoltre di ridurre l'inquinamento, grazie al minor numero di auto private in circolazione e migliorare la socializzazione tra i colleghi. Dall'altra parte c'è il problema della gestione delle autovetture nonché della tempistica per la gestione degli appuntamenti. L'idea è sicuramente interessante e sfruttabile dai colleghi che risiedono in punti vicini o di passaggio. Purtroppo questo non è il caso del nostro ufficio tant'è vero che nessuno dei rispondenti si dichiara possibilista su questa modalità di spostamento, complice evidentemente la pandemia e le relative restrizioni sui contatti al di fuori della bolla familiare.

ASSE 1 azione 3 – sharing mobility

Essendo la città di Campobasso ancora indietro su queste infrastrutture i colleghi rispondenti si sono dichiarati poco interessati a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici neanche se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni e se ci fosse la possibilità di ricaricarli, probabilmente perché percepita come un'ipotesi ancora piuttosto remota. Non è escluso, tuttavia, che percezioni e preferenze possano cambiare nel prossimo futuro anche sotto la spinta del PUMS attualmente in fase di istruttoria presso Comune di Campobasso e limitrofi.

ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico

Il mezzo privato è ritenuto comunemente il mezzo più sicuro per gli spostamenti futuri, in quanto offre una percezione di sicurezza da contagio. Sarà, dunque, necessario investire nell'elettrificazione, in modo da sopperire all'allarme clima, problema reale e presente. Serviranno risorse per sostenere e potenziare l'elettrificazione di biciclette, trasporto collettivo, motoveicoli e auto private, agevolando l'installazione di nuovi impianti di ricarica elettrica in prossimità della sede. Essendo la città di Campobasso ancora indietro su queste infrastrutture i colleghi rispondenti si sono dichiarati poco interessati a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici neanche se ci fosse la possibilità di acquistarli con agevolazioni e/o di ricaricarli, probabilmente perché percepita come un'ipotesi ancora piuttosto remota. Non è escluso, tuttavia, che percezioni e preferenze possano cambiare nel prossimo futuro anche sotto la spinta del PUMS attualmente in fase di istruttoria presso Comune di Campobasso e limitrofi.

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

La percentuale di colleghi che utilizzano il mezzo pubblico è al momento (1 unità di personale non rispondente che percorre circa 120 km in treno A/R) troppo esigua per poter negoziare tariffe scontate a livello locale. Diverso sarebbe se tali accordi fossero stipulati a livello centrale con le Ferrovie dello Stato per tutto il personale degli UUTT.

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette

Con l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile e, più in generale, la micro-mobilità, il 40% dei rispondenti è interessato ad utilizzare la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, qualora vi fossero le opportune infrastrutture. Per incentivare l'utilizzo di questo mezzo di trasporto sostenibile oltre all'installazione di box bici nei pressi dell'ufficio è altresì necessario predisporre all'interno della sede

di lavoro spogliatoi con armadietti ed un box doccia per l'igiene personale dei dipendenti che raggiungono l'ufficio pedalando.

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

Con l'obiettivo di favorire un migliore equilibrio tra vita privata e attività lavorativa, nonché ridurre l'impatto ambientale connesso al trasferimento casa-lavoro dei dipendenti, occorre incentivare il ricorso al Lavoro Agile, modificando i calendari e gli orari di lavoro finalizzati alla desincronizzazione.

ASSE 4 azione 1 – POLA

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

Il 100% dei rispondenti della Sede di Campobasso si dichiara interessato a lavorare in *smart working*; il 60% di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, mentre le preferenze del restante 40% sono equi-ripartite tra le fasce di media e bassa flessibilità.

ASSE 4 azione 2 – co-working

Nessuno dei rispondenti 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.

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/>
- 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.
- PUMS (Comune di Campobasso) <https://www.comune.campobasso.it/campobasso2/images/Mobilita/PUMS%20-%20Rapporto%20Preliminare%20VAS.pdf>
- Senn L. (a cura di), 2003, Mobility management. Strategie di gestione della mobilità urbana, Egea.