



Piano Spostamento Casa Lavoro (PSCL)
Ufficio Territoriale Area Centro: Toscana, Umbria,
Lazio, Abruzzo, Sardegna
Sede della Sardegna
(v.le Trieste, 159/3 - 09123 Cagliari)

Edizione 2021

Referente per la Mobilità Territoriale

Paolo Misso

misso@istat.it

0703499815

Sommario

1	INTRODUZIONE.....	3
1.1	Contesto di riferimento e struttura del PSCL	5
2	PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	7
2.1	Analisi delle condizioni strutturali.....	7
2.1.1	Sede	7
2.1.2	Personale	8
2.1.3	Risorse, servizi e dotazioni aziendali	9
2.1.4	Analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto	9
2.2	Analisi dell'offerta di Mobilità	12
2.2.1	Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede	13
2.2.2	Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di SHARING MOBILITY	14
2.2.3	Analisi della ciclabilità	16
2.2.4	– Analisi del fabbisogno di bus-navette	17
2.2.5	Analisi dei principali sistemi di trasporto pubblico locale	18
2.2.6	Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling	20
2.2.7	Analisi della possibilità di aderire a INCENTIVI GREEN.....	20
3	PARTE PROGETTUALE.....	21
3.1	Progettazione delle misure	21
3.1.1	Asse 1 - disincentivare l'uso individuale dell'auto privata	21
3.1.2	ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	22
3.1.3	ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA'	22
3.1.4	ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'	23
3.1.5	ASSE 5 – ULTERIORI MISURE	23
3.2	Programma di implementazione.....	24
	GLOSSARIO	25
	RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	26

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 dedicato 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.



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



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.



Struttura del PSCL

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.

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

In questa fase sono state raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità per l'Ufficio Territoriale Area Centro: Toscana, Umbria, Lazio, Abruzzo, Sardegna – Sede della Sardegna – v.le Trieste, 159/3 – 09123 Cagliari.

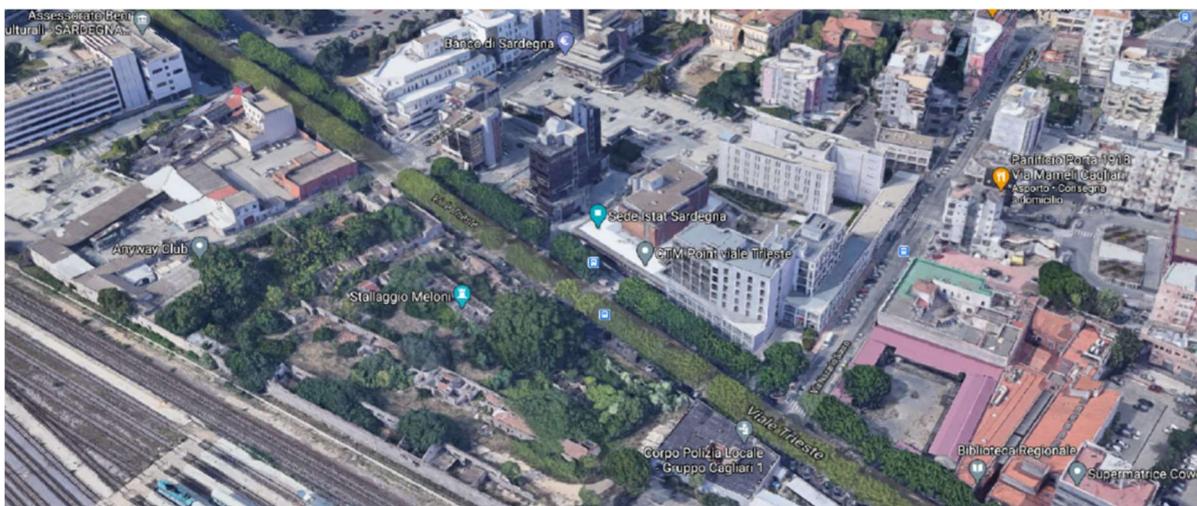
La **Sede della Sardegna** rappresenta l'Istat a livello territoriale in tutte le funzioni e i servizi necessari per soddisfare le richieste di tutti gli stakeholders pubblici e privati. Oltre all'azione di coordinamento e sostegno alle attività connesse con la produzione statistica, l'Ufficio svolge una funzione di raccordo con gli enti locali facenti parte del Sistema Statistico Nazionale (Sistan) e sviluppa iniziative di ricerca a valenza territoriale.

2.1.1 Sede

Il luogo di lavoro della sede ISTAT per la Sardegna occupa interamente il quarto piano di uno stabile di cinque piani dedicato ad uso uffici e sito in v.le Trieste 159 a Cagliari. Il piano terra, il primo e il secondo piano sono occupati da una società privata; il terzo e il quinto piano sono occupati da due amministrazioni pubbliche. La superficie lorda è di 471 mq si sviluppa dall'unica porta di ingresso ai vari uffici articolati in stanze. Occupa il piano interrato un locale con destinazione archivio e superficie lorda di 49 mq. e un parcheggio con superficie lorda complessiva di 87 mq.

Il fabbricato, formato da un unico corpo, è situato all'interno di un condominio il quale è dotato di due ingressi: uno pedonale ed uno carrabile entrambi in Viale Trieste. L'ingresso all'edificio è unico e si trova al piano terra e introduce all'atrio dove è situato 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 l'Agenzia del Demanio.



Vista dall'alto di v.le Trieste



Ingresso principale



Parcheggio esterno (1)



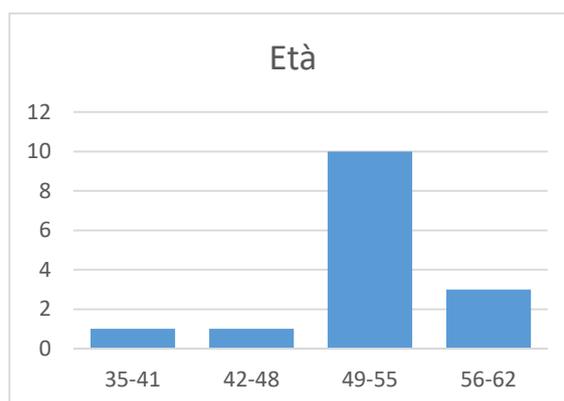
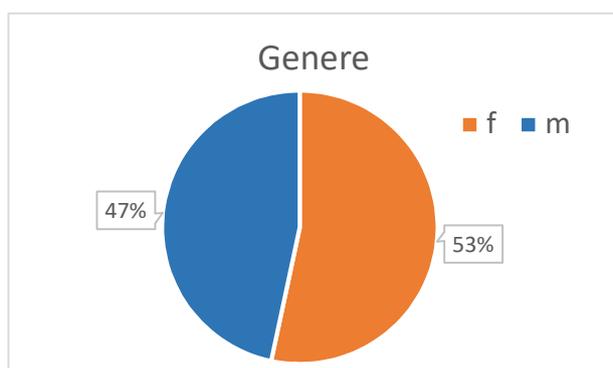
Parcheggi interni (5)

2.1.2 Personale

A luglio 2021, il personale in forza presso la sede della Sardegna risulta pari a 16 individui compreso il dirigente che svolge le funzioni anche presso le sedi dell'Area Centro. Nell'analisi che segue non si considererà il dirigente in quanto raramente presente nella sede della Sardegna e già considerato nell'analoga analisi condotta per la sede della Toscana.

Il personale presente a tempo pieno ammonta a 15 unità di cui 1 in telelavoro. Un collega risulta assente per aspettativa.

La componente femminile è pari al 53% (8) mentre quella maschile è del 47% (7). L'età media è di 52.1 anni. Due colleghi su tre hanno un'età compresa tra i 49 e 55 anni. Soltanto due colleghi hanno un'età inferiore a 49 anni.



Orario di lavoro

Lun - Ven 7.45-19.00

Sab - Dom CHIUSO

2.1.3 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>

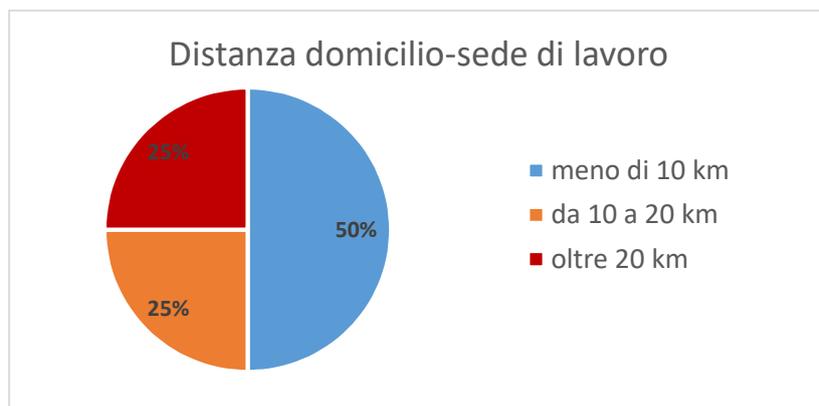
- Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY 0
- Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work) NO
- Aree di sosta riservate ai dipendenti
 - Numero posti auto 6
 - Numero posti moto 4
 - Numero posti bici 0
 - Zona deposito monopattini 0
- Altri servizi
 - SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE NO
 - MENSA AZIENDALE NO
 - STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE intranet

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

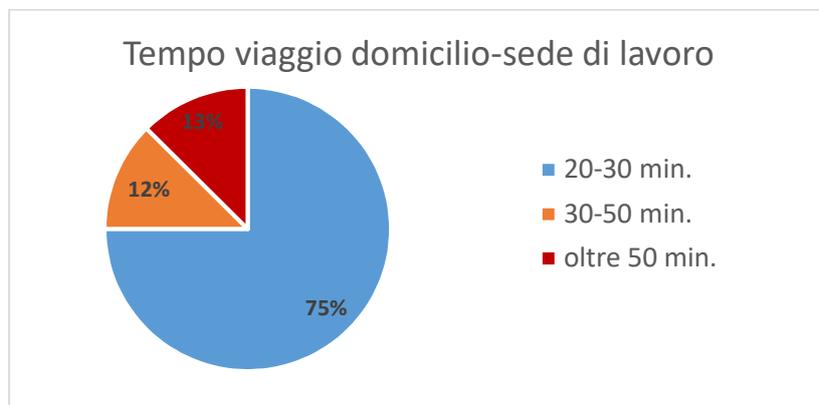
Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è stato necessario effettuare un'analisi approfondita delle modalità di spostamento dei colleghi mediante una survey progettata e implementata dal Mobility Manager in collaborazione con il Comitato dei referenti territoriali della

mobilità (delibera n. DOP/84/21 del 4 febbraio 2021) avente come obiettivo quello di “conoscere, a livello macro, le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti delle sedi territoriali, con particolare riferimento al periodo pre-emergenziale e a partire dalla fine dell'emergenza sanitaria da Covid-19”.

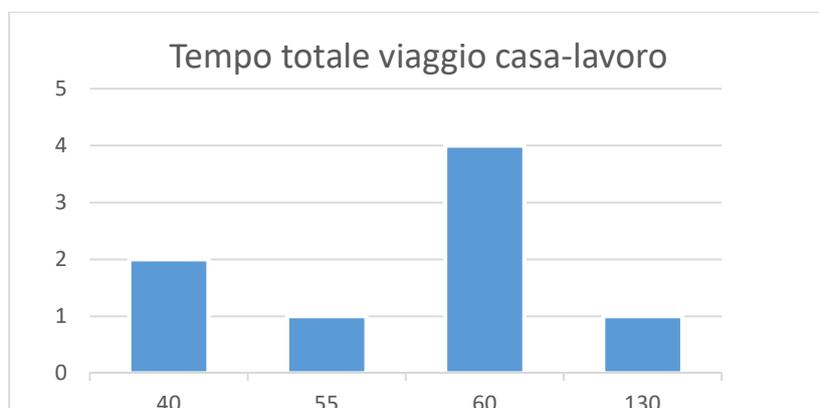
L'indagine *Mobilità sostenibile* è stata somministrata presso tutti gli UUTT nel periodo 25 marzo-14 aprile 2021. La partecipazione presso la sede della Sardegna non è stata eccezionale anche per una serie di problemi tecnici relativi all'accesso al questionario. Le risposte registrate rappresentano, infatti, solo il 53% del totale con la conseguenza di una minore rappresentatività dei risultati in riferimento alla realtà della sede territoriale della Sardegna.



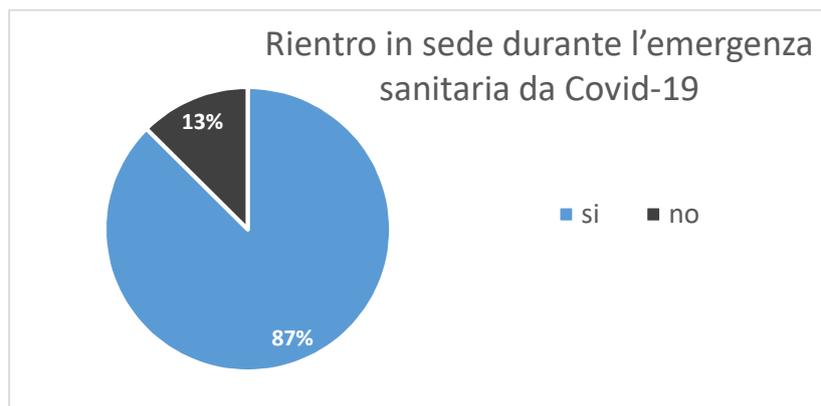
Il 50% dei lavoratori percorre ogni giorno meno di 10 km per raggiungere la sede di lavoro. Uno su quattro percorre una distanza compresa fra 10 e 20 Km così come coloro che percorrono oltre 20 km. In ogni caso la distanza massima casa-lavoro risulta inferiore a 85 km.



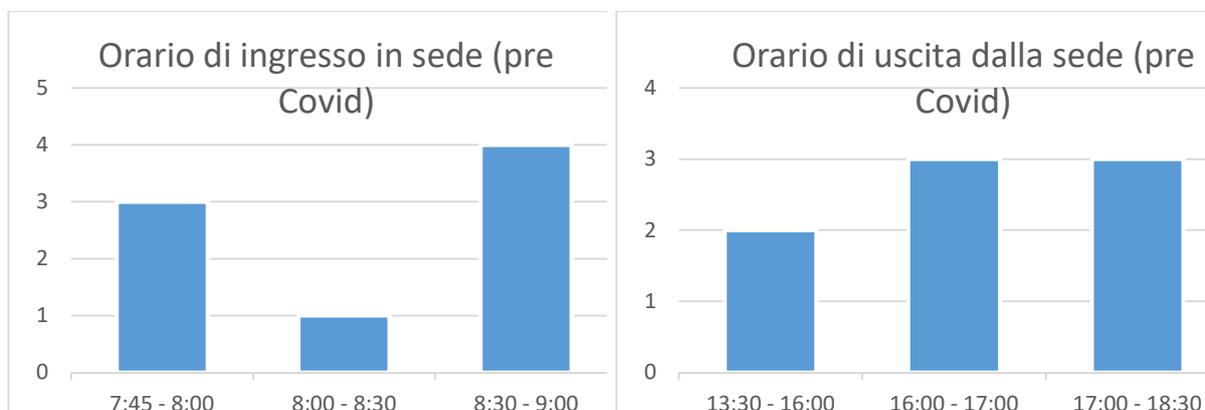
I tempi necessari per raggiungere la sede sono pressoché identici a quelli necessari per il rientro a casa. Tre su quattro impiegano meno di mezz'ora per raggiungere la sede.



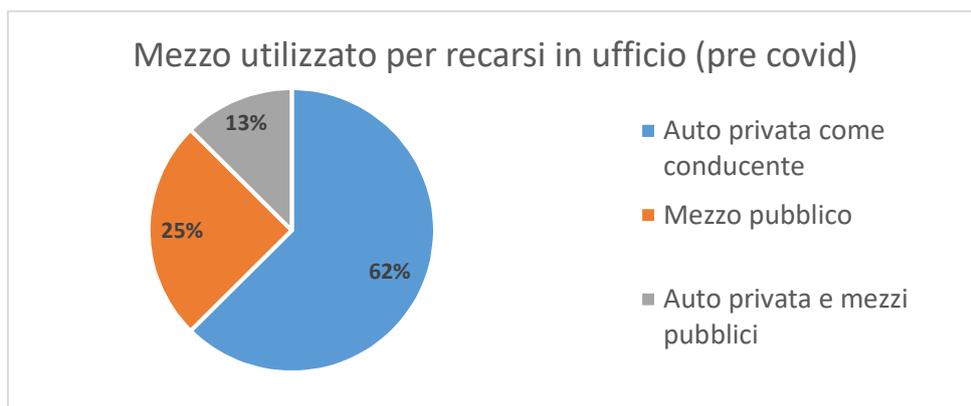
La classe modale relativa al tempo totale di percorrenza casa-lavoro comprende il 50% dei rispondenti e corrisponde a circa un'ora di viaggio.



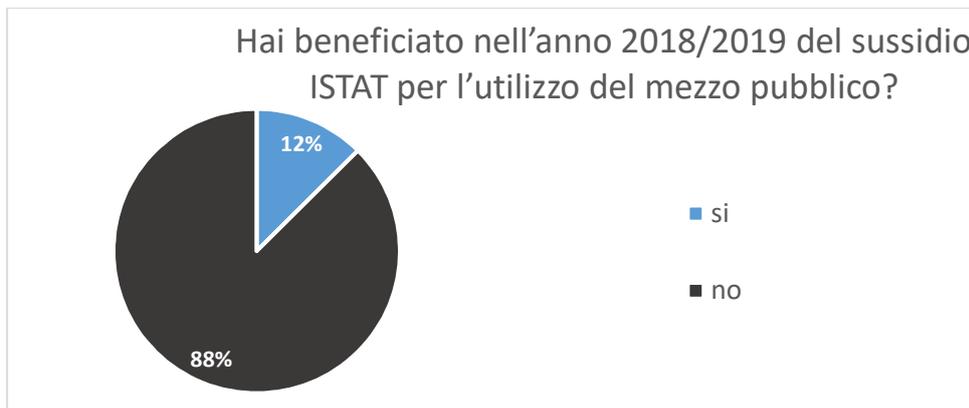
Durante l'emergenza sanitaria da Covid-19 l'87% del personale è rientrato in ufficio sebbene con un percentuale di lavoro agile di almeno il 50%.



L'orario di ingresso dei dipendenti, prima della pandemia, risulta compreso tra le 7:45 e le 9:00 con una maggior preferenza per l'intervallo 8:30-9:00. L'orario di uscita risulta maggiormente uniforme e compreso nelle tre ore a partire dalle 13:30.

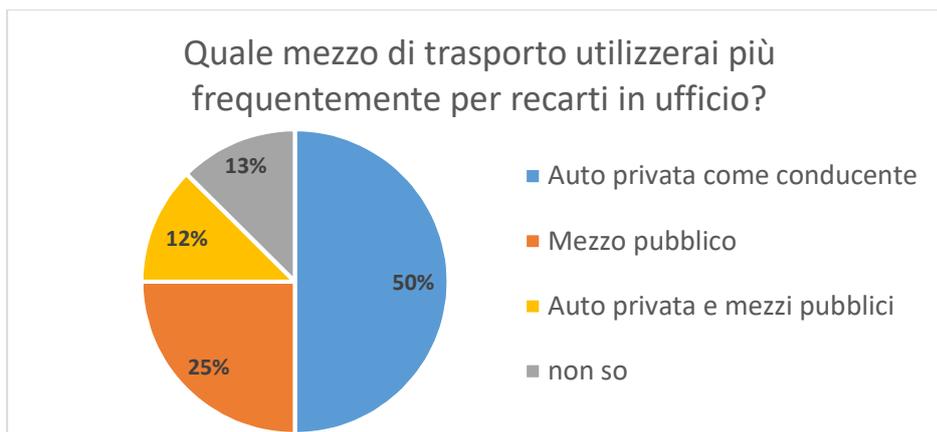


Oltre il 62% dei rispondenti dichiara di utilizzare la propria auto come conducente per raggiungere la sede lavorativa mentre solo il 25% utilizza esclusivamente i mezzi pubblici. Una piccola (13%) percentuale utilizza sia il proprio mezzo che i mezzi pubblici.



Solo il 12% dei rispondenti dichiara di aver usufruito del sussidio Istat per l'acquisto di un abbonamento di almeno 6 mesi per la fruizione dei mezzi pubblici nell'anno 2018/2019.

Dall'analisi risulta la volontà di non modificare le proprie abitudini nell'utilizzo del mezzo proprio anche nel periodo post-epidemia. La comodità oltre alla maggiore economicità e sicurezza rappresentano i motivi principali che si oppongono al cambiamento. Il 50% dei rispondenti continuerà ad utilizzare l'auto privata come conducente mentre coloro che avevano dichiarato di utilizzare il trasporto pubblico permarranno nella stessa decisione nonostante possa permanere la paura del contagio sui mezzi pubblici.



2.2 Analisi dell'offerta di Mobilità

L'analisi dell'offerta di mobilità consiste nel rilevare tutti i sistemi di trasporto alternativi rispetto a quelli già utilizzati e verificare la presenza di parcheggi o aree di sosta nel caso in cui i parcheggi in dotazione non fossero sufficienti ad ospitare i mezzi di trasporto utilizzati per raggiungere la sede di lavoro. Le informazioni raccolte sono state ricavate unicamente dal web che rappresenta ormai una preziosa fonte di notizie non solo aggiornate ma anche esaustive sotto tutti i punti di vista. L'apporto diretto da parte dell'amministrazione comunale di Cagliari è stato praticamente inesistente nonostante vari tentativi di contatto e richieste di informazioni. Ad oggi il comune di Cagliari così come la città metropolitana di Cagliari non risulta dotato di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) nonostante l'affidamento della sua redazione ad una società privata risalga a gennaio 2019. I documenti prodotti dall'amministrazione comunale cagliaritano non sono esaustivi né aggiornati e difficilmente reperibili nel web.

L'obiettivo di questa parte del documento consiste nel dare una panoramica generale su:

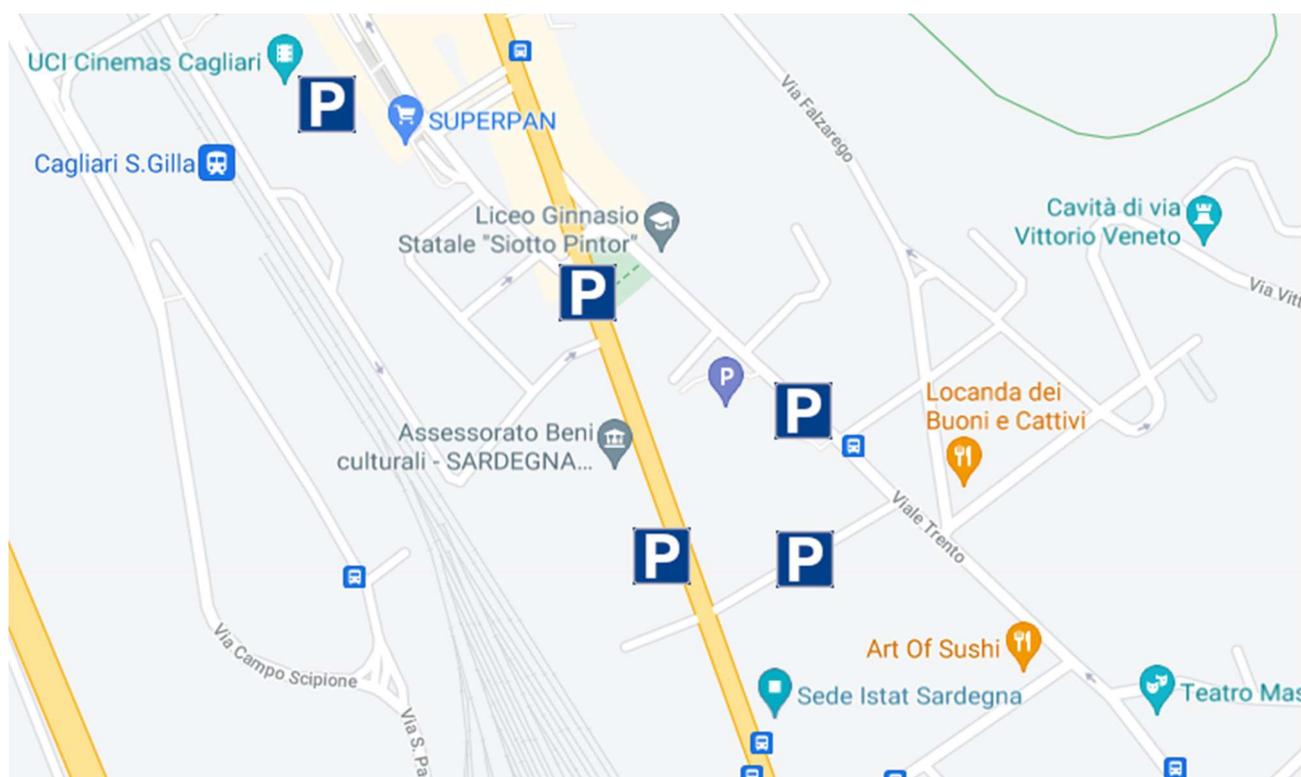
1. parcheggi auto pubblici e privati nelle vicinanze della sede;
2. operatori di mobility sharing locali con cui attivare convenzioni;

3. piste ciclabili e supporti alla ciclabilità;
4. bus-navette;
5. trasporto pubblico locale (TPL);
6. carpooling
7. supporti per mezzi elettrici nelle vicinanze della sede;
8. possibilità di aderire a incentivi green.

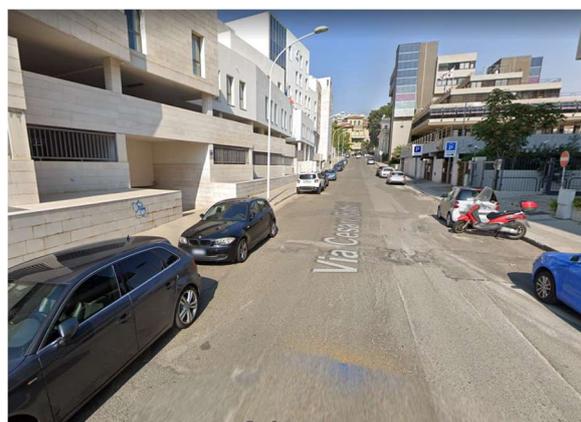
2.2.1 Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

La sede ISTAT per la Sardegna è provvista di sei parcheggi di cui uno esterno e cinque interni che vengono assegnati a rotazione con un calendario sempre aggiornato. I colleghi senza assegnazione che raggiungono la sede con il proprio mezzo hanno a disposizione diversi spazi pubblici destinati al parcheggio delle autovetture.

Il parcheggio multipiano di via Cesare Battisti è, al momento, in fase di ristrutturazione da parte del comune e alla fine dei lavori sarà nuovamente fruibile ma probabilmente a pagamento.



Mappa dei principali parcheggi in prossimità della sede Istat per la Sardegna



Parcheggi liberi di v.le Trieste



Parcheggi liberi di via Cesare Battisti



Parcheggi liberi di Piazza Sorcinelli



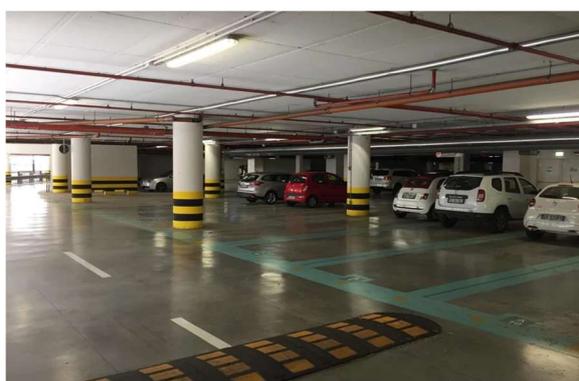
Parcheggi liberi di v.le Trento



Ingresso parcheggio multipiano in via Cesare Battisti

Parcheggio multipiano in via Cesare Battisti

Oltre ai parcheggi liberi esiste un parcheggio a pagamento sotto il centro commerciale della Piazzetta L'Unione Sarda a circa 500 metri dalla sede. Per i "residenti esterni" è prevista una convenzione che prevede una tariffa di € 45,00 mensili per una autovettura e per un utilizzo H24 mentre per la sola fascia 7:30-20:30 la tariffa è di € 35,00 mensili.



Ingresso parcheggio Santa Gilla

Parcheggio Santa Gilla

2.2.2 Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di SHARING MOBILITY

Il Comune di Cagliari ha affidato in concessione il servizio di mobility sharing alla ditta Playcar Srl., con sede in Cagliari. Inizialmente il progetto ha visto il coinvolgimento delle sole autovetture. Oggi il

servizio di noleggio/condivisione riguarda una grande varietà di veicoli, dai veicoli commerciali alle piccole city car, passando per le e-bikes fino ai monopattini elettrici.

Il Car Sharing è un servizio che permette di utilizzare un'automobile su prenotazione, prelevandola e riportandola in un parcheggio, e pagando in ragione dell'utilizzo effettuato. Il servizio consente di accedere ad una flotta di cinquanta veicoli di ultima generazione composta di veicoli a basse emissioni inquinanti: per il 20 per cento normativa EURO5, per il 70 per cento normativa EURO6 e per il 10 per cento elettrici. Con la modalità Free Floating è possibile prenotare il veicolo più vicino e lo parcheggiarlo dove si vuole compresi i parcheggi blu del comune. Con la modalità Round Trip è possibile prendere un veicolo dalla sua stazione dedicata per poi, dopo l'utilizzo, riportarlo al punto di partenza.

Nel 2017 Playcar in partnership con CTM spa ha preso in gestione il servizio di Bike Sharing della città di Cagliari, ripristinando le stazioni che erano state abbandonate. Sono 60 le biciclette disponibili nella modalità one way: 50 a pedalata classica, 6 a pedalata assistita, 3 tandem e una cargo, cioè con un capiente rimorchio anteriore per eventuali trasporti. La modalità one way consente prelievo e riconsegna della bicicletta in ciascuna delle 10 stazioni presenti in città. Saranno a breve disponibili altre 70 biciclette in modalità flusso libero, ovvero con punti di consegna e rilascio più diffusi, anche in prossimità delle principali pensiline dei bus CTM in modo da favorire l'intermodalità tra i diversi mezzi.

Recentemente il servizio di micro mobilità è stato potenziato con l'introduzione dei monopattini elettrici al momento avviati in fase sperimentale. A regime saranno protagonisti indiscussi di un nuovo modo di vivere la mobilità urbana, in relazione alla cosiddetta mobilità "dell'ultimo miglio", ovvero per percorrere le distanze più brevi in integrazione con il trasporto pubblico e ai sistemi di sharing mobility.

Per usufruire del servizio integrato è sufficiente scaricare l'app dedicata e compilare gli appositi form di iscrizione per sottoscrivere l'abbonamento. In fase di registrazione bisogna avere una patente di guida valida rilasciata da almeno due anni e una carta di valida per effettuare il pagamento, esclusivamente online.

Facile!	Ami AMI - Mantova	Economia	UNI 2.0	Gioca al turista	PREDEFINITO
COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento trimestrale	COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento mensile	COSTO ABBONAMENTO 50 € / anno abbonamento annuale	COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento annuale	COSTO ABBONAMENTO 15,01 € / 15 giorni abbonamento 15 giorni	COSTO ABBONAMENTO 0 € / 15 anni abbonamento illimitato
TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 3,5 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO One Way AMI a partire da 0,3 €/min	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 2,5 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 1,5 €/ora 0,35 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 4 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 6 €/ora 0,6 €/km
Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	DETTAGLI	Auto a flusso libero a partire da 0,25 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,23 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,31 €/min
Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Limite Conducente 2	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min
Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Il piano tariffario dedicato a chi utilizza principalmente le Citroen AMI. 1€ allo sblocco più la tariffa riportata di seguito. Questo piano tariffario abilita la tariffa più vantaggiosa per spostarsi con questo piccolo quadriciclo elettrico, tra vari parcheggi dedicati all'interno del Comune di Mantova.	Monopattino Calleggiante Libero a partire da 0,14 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min
One Way AMI a partire da 0,35 €/min		One Way AMI a partire da 0,35 €/min	DETTAGLI	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,4 €/min
DETTAGLI		DETTAGLI	Limite Conducente 1	DETTAGLI	DETTAGLI
Limite Conducente 2		Limite Conducente 5	Universitari - Prezzi scontati, solo per studenti universitari. Allegare insieme alla patente documento comprovante iscrizione. Devi caricare una prova del tuo stato di studente per far approvare questo abbonamento VINCOLO ANNUALE	Limite Conducente 3	Limite Conducente 3
Trimestrale - Il piano per chi ha necessità del Car Sharing solo per pochi mesi - Vincolo: 3 mesi - Rata: 9.99€/mese		Annuale - Il più conveniente per chi utilizza Playcar regolare. Ideale per		Abbonamento turistico (15 giorni - Piano Turistico) valido per 15 giorni. NON RINNOVABILE NEI 30 GIORNI SUCCESSIVI LA SCADENZA Piano turistico: 15€ per 15 giorni.	Il piano di Default ti permette di utilizzare le Playcar senza abbonamento

Tabella 1 – Tariffe per la modalità Free Floating (prenoti il veicolo più vicino a te, e lo parcheggi dove vuoi)

Facile!	Ami AMI - Mantova	Economia	UNI 2.0	Gioca al turista	PREDEFINITO
COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento trimestrale	COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento mensile	COSTO ABBONAMENTO 50 € / anno abbonamento annuale	COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento annuale	COSTO ABBONAMENTO 15,01 € / 15 giorni abbonamento 15 giorni	COSTO ABBONAMENTO 0 € / 15 anni abbonamento illimitato
TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 3,5 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO One Way AMI a partire da 0,3 €/min	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 2,5 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 1,5 €/ora 0,35 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 4 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 6 €/ora 0,6 €/km
Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,25 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,23 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,31 €/min
Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min
Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Monopattino Calleggiante Libero a partire da 0,14 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min
One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,4 €/min
Limite Conducente 2	Limite Conducente 2	Limite Conducente 5	Limite Conducente 1	Limite Conducente 3	Limite Conducente 3
Trimestrale - Il piano per chi ha necessità del Car Sharing solo per pochi mesi - Vincolo: 3 mesi - Rata: 9,99€/mese	Il piano tariffario dedicato a chi utilizza principalmente le Citroen AMI 16 allo sblocco più la tariffa riportata di seguito. Questo piano tariffario abilita la tariffa più vantaggiosa per spostarti, con questo piccolo quadriciclo elettrico, tra vari parcheggi dedicati all'interno del Comune di Mantova.	Annuale - Il più conveniente per chi utilizza Playcar regolare. Ideale per famiglie o piccole aziende fino a 5 dipendenti	Universitari - Prezzi scontati, solo per studenti universitari. Allegare insieme alla patente documento comprovante iscrizione. Devi caricare una prova del tuo stato di studente per far approvare questo abbonamento VINCOLO ANNUALE	Abbonamento turistico (15 giorni - Piano Turistico) valido per 15 giorni. NON RINNOVABILE NEI 30 GIORNI SUCCESSIVI LA SCADENZA Piano turistico: 15€ per 15 giorni.	Il piano di Default ti permette di utilizzare le Playcar senza abbonamento

Tabella 2 – Tariffe per la modalità Round Trip (prendi un veicolo dalla sua stazione dedicata, l'utilizzo e il riporto al punto di partenza)

Facile!	Ami AMI - Mantova	Economia	UNI 2.0	Gioca al turista	PREDEFINITO
COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento trimestrale	COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento mensile	COSTO ABBONAMENTO 50 € / anno abbonamento annuale	COSTO ABBONAMENTO 9,99 € / mese abbonamento annuale	COSTO ABBONAMENTO 15,01 € / 15 giorni abbonamento 15 giorni	COSTO ABBONAMENTO 0 € / 15 anni abbonamento illimitato
TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 3,5 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO One Way AMI a partire da 0,3 €/min	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 2,5 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 1,5 €/ora 0,35 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 4 €/ora 0,5 €/km	TARIFFA DI UTILIZZO Auto andata e ritorno a partire da 6 €/ora 0,6 €/km
Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,25 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,23 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,28 €/min	Auto a flusso libero a partire da 0,31 €/min
Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min	Bici One Way a partire da 0,16 €/min
Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Monopattino Calleggiante Libero a partire da 0,14 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min	Monopattino One Way a partire da 0,14 €/min
One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,35 €/min	One Way AMI a partire da 0,4 €/min
Limite Conducente 2	Limite Conducente 2	Limite Conducente 5	Limite Conducente 1	Limite Conducente 3	Limite Conducente 3
Trimestrale - Il piano per chi ha necessità del Car Sharing solo per pochi mesi - Vincolo: 3 mesi - Rata: 9,99€/mese	Il piano tariffario dedicato a chi utilizza principalmente le Citroen AMI 16 allo sblocco più la tariffa riportata di seguito. Questo piano tariffario abilita la tariffa più vantaggiosa per spostarti, con questo piccolo quadriciclo elettrico, tra vari parcheggi dedicati all'interno del Comune di Mantova.	Annuale - Il più conveniente per chi utilizza Playcar regolare. Ideale per famiglie o piccole aziende fino a 5 dipendenti	Universitari - Prezzi scontati, solo per studenti universitari. Allegare insieme alla patente documento comprovante iscrizione. Devi caricare una prova del tuo stato di studente per far approvare questo abbonamento VINCOLO ANNUALE	Abbonamento turistico (15 giorni - Piano Turistico) valido per 15 giorni. NON RINNOVABILE NEI 30 GIORNI SUCCESSIVI LA SCADENZA Piano turistico: 15€ per 15 giorni.	Il piano di Default ti permette di utilizzare le Playcar senza abbonamento

Tabella 3 – Tariffe per la modalità One Way (prendi un veicolo dalla sua stazione dedicata, l'utilizzo e il parcheggio in una stazione a tua scelta)

2.2.3 Analisi della 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 Cagliari non sono sufficienti a coprire tutti i percorsi oltre al fatto che risultano eccessivamente strette e pericolose.

Solo il 38% dei rispondenti al questionario sarebbe interessato ad utilizzare la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro se esistessero le opportune strutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati). Inoltre la maggior parte dei colleghi non risiede nel comune di Cagliari determinando, in aggiunta, il problema di raggiungere Cagliari dal proprio comune di residenza.

Segue l'elenco delle piste ciclabili del comune di Cagliari che rappresentano, per la maggior parte, percorsi di carattere turistico piuttosto che funzionale agli spostamenti casa-lavoro.

Nome	Distanza	Tipo	Fondo	Pend.max	Dislivello
Cagliari Canale di Terramaini	5 km	ciclabile	asfalto	2 %	4 m
Cagliari MT	23 km	ciclostrada	misto	25 %	118 m
Cagliari: Monte urpino - Via marconi	4 km	ciclostrada	asfalto	6 %	6 m
Cagliari: rotonda via Is Mirrionis	1 km	ciclostrada	asfalto	6 %	4 m
Cagliari: via Dante	2 km	ciclabile	asfalto	1 %	15 m
Cagliari: via dei Conversi	1 km	ciclabile	asfalto	7 %	17 m
Cagliari: via dei Giudicati - via Salvemini	1 km	ciclabile	asfalto	5 %	6 m
Cagliari: via Paoli	1 km	ciclabile	asfalto	1 %	5 m
Cagliari: Via Roma - Piazza Matteotti	1 km	strada	asfalto	0 %	0 m
Cagliari: via Sidney Sonnino	1 km	ciclabile	asfalto	10 %	15 m
Cagliari: Viale Calamosca - Fortino di s. ignazio	2 km	sentiero	misto	15 %	75 m
Cagliari: viale calamosca capolinea 5/11 - fine strada	1 km	strada	asfalto	6 %	12 m
Costa Sud della Sardegna	525 km	strada	asfalto	28 %	552 m
Generuxi: Via Berna - Via dell'Abbazia	1 km	pedonale	misto	5 %	2 m
Poetto - Calamosca	2 km	sentiero	terra	11 %	20 m
Saline di Molentargius	2 km	ciclopedonale	terra	1 %	1 m
Su Siccu - Molentargius	4 km	ciclopedonale	misto	3 %	3 m
Terramaini - Molentargius	6 km	ciclabile	misto	4 %	5 m
Traversa di Molentargius	5 km	sentiero	terra	2 %	10 m

2.2.4 – Analisi del fabbisogno di bus-navette

Una gestione collettiva ed organizzata del trasporto verso la propria sede di lavoro può rappresentare una interessante alternativa al mezzo proprio anche in relazione alla recente situazione emergenziale sanitaria che ha determinato una riduzione dei posti disponibili nel trasporto pubblico.

Il 50% dei rispondenti si dichiara interessato ad un servizio di bus-navetta convenzionato anche con altri enti che 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.

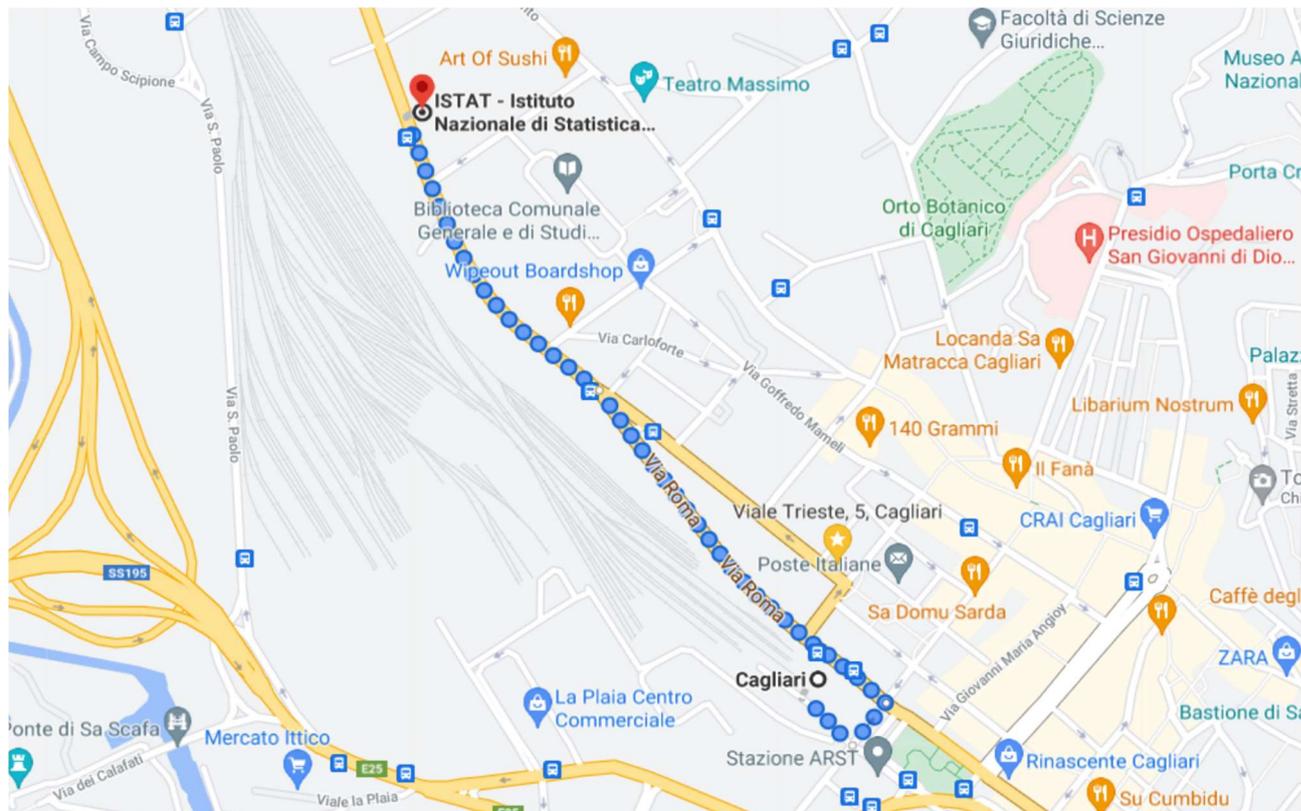
Al momento non è attivo un servizio di bus-navetta tuttavia è in corso di valutazione la fattibilità di acquisire un servizio di questo tipo, ovvero l'opportunità di destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

2.2.5 Analisi dei principali sistemi di trasporto pubblico locale

Il trasporto pubblico locale è gestito prevalentemente da CTM S.p.A. (Consorzio trasporti e mobilità), società per Azioni a totale capitale pubblico, che esercita la sua principale attività nel settore del Trasporto Pubblico Locale su gomma in riferimento ad un bacino di competenza che comprende l'area vasta cagliaritana (Cagliari, Quartu S. Elena e sei comuni limitrofi).

Per il trasporto da altri comuni sono presenti l'ARST S.p.A. società per azioni che gestisce il trasporto pubblico locale a livello regionale e Trenitalia che gestisce il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulla rete a scartamento ordinario.

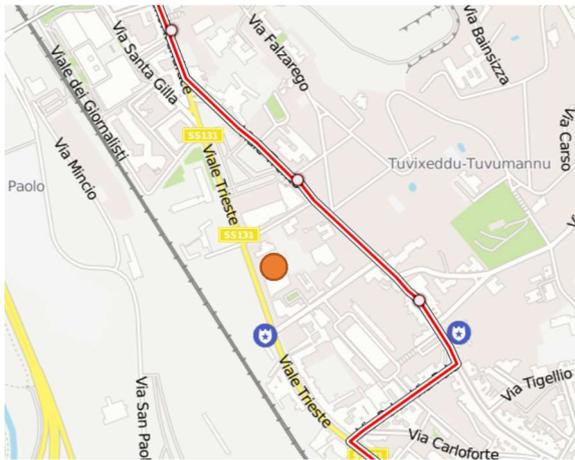
La sede Istat per la Sardegna dista circa 1,2 km dalla stazione ferroviaria e dalla stazione ARST. Tale distanza può essere convenientemente percorsa a piedi in circa 14 minuti o in poco meno mediante l'autobus della linea 9 che effettua una sosta di fronte all'edificio che ospita la sede Istat.



Percorso a piedi per raggiungere la Sede Istat per la Sardegna dalla stazione ferroviaria e dalla stazione ARST

Non esistono altre linee del CTM che transitano di fronte al n.159 di v.le Trieste.

Altre linee che si avvicinano alla sede sono la linea 1 e 5 che seguono la via Pola



Linea 1 CTM



Linea 5 CTM



Mappa delle linee CTM in prossimità della sede Istat per la Sardegna

L'utilizzo del mezzo pubblico coinvolge solo il 25% dei colleghi rispondenti ovvero coloro che ritengono conveniente tale scelta sia per i costi che per i tempi di percorrenza. Per tutti gli altri l'utilizzo del mezzo proprio è quasi una necessità dovendo conciliare l'uscita verso la propria sede di lavoro con altri impegni familiari quali l'accompagnamento dei figli a scuola e l'acquisto di beni di consumo alla fine della prestazione lavorativa. Inoltre i tempi di percorrenza relativi all'uso del mezzo pubblico risultano praticamente doppi rispetto a quelli legati al mezzo proprio rendendo il mezzo pubblico meno appetibile.

Per contribuire a incentivare l'uso dei mezzi pubblici è importante rendere questa modalità di trasporto sempre più conveniente dal punto di vista monetario attraverso il sostegno economico dell'Istituto. Ancora più importante è il potenziamento del servizio stesso da parte di CTM attraverso l'incremento delle linee e delle frequenze di passaggio nelle varie fermate onde ridurre i tempi di percorrenza

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 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 solo due su otto rispondenti si dichiarano possibilisti su questa modalità di spostamento.

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.

Il 50% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni e se ci fosse la possibilità di ricaricarli.

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



Assi di progettazione delle misure

3.1.1 Asse 1 - disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

ASSE 1 azione 1 - bus navette

Con l'obiettivo di disincentivare l'utilizzo individuale dell'auto privata si sta verificando la possibilità di introduzione di un servizio di navetta aziendale, auto aziendali su prenotazione, perché il 50% dei rispondenti dichiara che se esistesse un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facente una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, la mattina verso l'ufficio e il pomeriggio verso casa, sarebbe interessato a usufruirne.

ASSE 1 azione 2 - carpooling

Nonostante solo una piccola percentuale dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi è importante non tralasciare questa alternativa alla mobilità abituale attraverso materiali e iniziative utili ad approfondire la conoscenza anche mediante l'utilizzo di spazi dedicati sulla intranet.

ASSE 1 azione 3 – sharing mobility

Anche per lo sharing mobility non emerge una propensione favorevole sia per la mancanza di informazioni sia per la tendenza a mantenere le abitudini consolidate. È allo studio la possibilità di informare il personale mediante materiale divulgativo e incontri con tecnici ed operatori del settore.

ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico

Si sta individuando il modo di istituire "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata e operatori che forniscano agevolazione per l'acquisto di auto elettriche, considerando che il **38%** dei rispondenti che posseggono un'auto dichiara che sarebbe disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistabili con agevolazioni e se ci fosse la possibilità di ricaricarli.

A tal proposito è importante aggiornare il personale sulla normativa che evolve continuamente. Al momento, il disposto del comma 2 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, recita che le aree di ricarica possono realizzarsi:

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

3.1.2 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 38% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

3.1.3 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 la micromobilità è stata fatta una ricognizione di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede, perché il 38% dei rispondenti sarebbe interessato ad utilizzare in futuro la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, qualora vi fossero le opportune infrastrutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati).

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

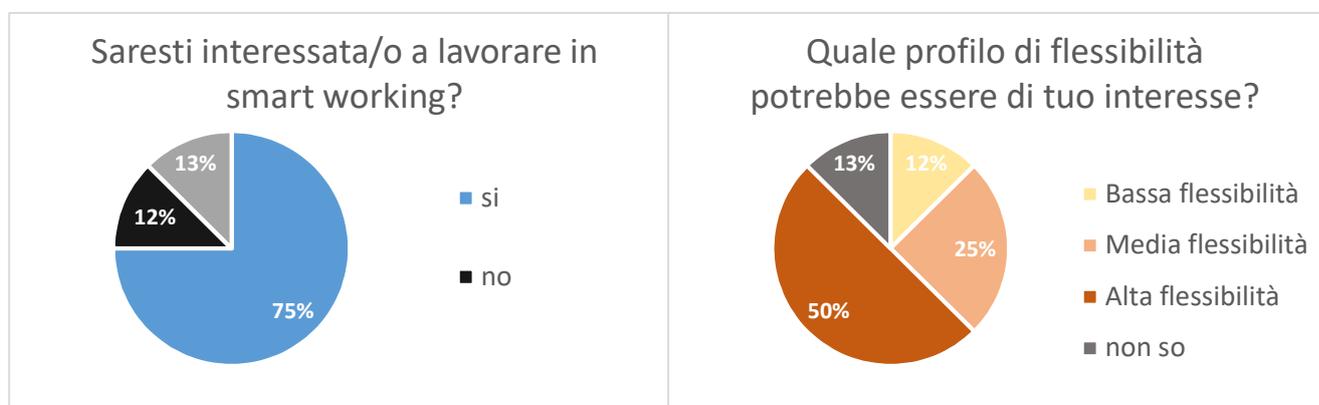
3.1.4 ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

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 75% dei rispondenti della Sede di Cagliari si dichiara interessato a lavorare in *smart working*; il 50% di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il 25% è per quella media e solo il 12% è propenso alla fascia di flessibilità più bassa.



ASSE 4 azione 2 – co-working

Il 25% di questi colleghi sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi di co-working con "postazioni share".

3.1.5 ASSE 5 – ULTERIORI MISURE

ASSE 5 azione 1 – sensibilizzazione dipendenti

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

3.2 Programma di implementazione

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

Seguirà una:

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

Un primo elenco di azioni previste possono essere sintetizzate in:

ASSE 1 azione 1 - bus navette

ASSE 1 azione 2 - carpooling

ASSE 1 azione 3 – sharing mobility

ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico

ASSE 2 azione 1 – convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette

ASSE 4 azione 1 – POLA

ASSE 4 azione 2 – co-working

ASSE 5 azione 1 – sensibilizzazione dipendenti

GLOSSARIO

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

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

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

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

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

Infomobilità: con questa espressione si intende l'uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità. L'infomobilità aiuta sia i cittadini che si muovono nel traffico (in auto, moto, o anche in bici ed a piedi), sia coloro che devono utilizzare mezzi di trasporto pubblico (con informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate). Le informazioni possono essere inviate all'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-italianiaudimob/>
- 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.