PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Ufficio Territoriale ISTAT per la Toscana
Via dell'Agnolo, 80 50122 Firenze

Edizione 2021

Referente per la Mobilità Territoriale
Barbara Cagnacci

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

Risorse, servizi e dotazioni aziendali ... 10

2.2 **Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede** ... 11

2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede ... 11

2.2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility ... 13

2.2.3– Analisi sulle esigenze di ciclabilità ... 15

2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette ... 17

2.2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale ... 17

2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling ... 19

2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green ... 20

2.3 **Analisi degli spostamenti casa-lavoro** ... 21

2.3.1 – Analisi spaziale ... 21

2.3.2 – Analisi temporale ... 23

2.3.3 – Analisi motivazionale ... 24

3. **PARTE PROGETTUALE** ... 25

3.1 **- Progettazione delle misure** ... 25

ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA ... 26

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO ... 26

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA' ... 27

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA' ... 27

ASSE 5 – ULTERIORI MISURE ... 28

3.2 **Programma di implementazione** ... 28

GLOSSARIO ... 29

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI ... 30

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

Da questa premessa discende la responsabilità sociale di cambiare il nostro modo di spostarci, sia come singoli, sia come gruppi collettivi, imprese, aziende. Il Piano degli Spostamenti casa lavoro diventa la bussola di questo cambiamento verso la mobilità sostenibile diffusa e decentrata a livello di azienda e uno degli strumenti indispensabili per preservare la Terra per le generazioni future.

1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL

Il Mobility Manager è un "facilitatore" e riveste una funzione importante nel Programma di Responsabilità Sociale finalizzata a proporre soluzioni ai temi del benessere delle "persone" e dell'organizzazione procedendo attraverso l'ascolto dei dipendenti.

Si tratta di una figura introdotta in Italia con il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto Decreto Ronchi), recante norme in materia di *"Mobilità sostenibile nelle aree urbane"* (una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l'Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990).
Nell'accezione comunemente affermata in ambito europeo, il Mobility Management è un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità orientata alla sostenibilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio", convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", al comma 4 dell'articolo 229 dispone che "Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all' articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile".
L'obiettivo della norma è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.
Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d'area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL".
Il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato.
Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

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

Preliminarmente alla redazione del PSCL, al fine di rendere efficace tale piano, l'Ente dovrebbe identificare l'entità delle risorse disponibili per lo sviluppo delle iniziative.

Un PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa- lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili.

Le misure previste nel piano possono effettivamente essere realizzate se esiste un coordinamento costante tra il Mobility Manager e le strutture interne di gestione delle risorse finanziarie e strumentali.

Perché un PSCL abbia successo sono decisivi l'interazione ed il coordinamento di tutti gli attori coinvolti nelle fasi di elaborazione e implementazione.

Figura 3 – Struttura del PSCL

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

La parte informativa e di analisi del PSCL contiene:

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

Vengono raccolte tutte le informazioni ed i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale e alla conoscenza delle condizioni strutturali, l'offerta di trasporto sul territorio, nonché le risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.

2.1 Analisi delle condizioni strutturali

L'analisi delle caratteristiche e dotazioni dell'ente contengono oltre alle informazioni sulla sede di lavoro, le dotazioni in termini di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti ed altre informazioni sulle risorse strumentali destinate alla mobilità del personale.

Per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti è stata realizzata un'indagine conoscitiva, 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.

Sede di Lavoro

In questa fase vengono raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità per la Sede Istat per la Toscana, via dell'Agnolo 80 – 50122 Firenze.

La Sede Istat della Toscana è situata nel Quartiere 1, il centro storico del Comune di Firenze. I locali dell'ufficio si trovano al 4° piano del Palazzo dell'Agenzia delle Entrate che ospita anche il Nucleo Ecologico dei Carabinieri. Alcune stanze, quelle riservate all'area smistamento e al Laboratorio Adele, occupano parte del 3° piano. Per accedere alla sede abbiamo 2 ingressi: l'ingresso principale da via dell'Agnolo e un accesso di servizio da via de' Pepi 19, la strada perpendicolare a via dell'Agnolo. Al rientro in ufficio dopo il lockdown che ha segnato la prima fase dell'emergenza Covid-19, per motivi di sicurezza sanitaria, l'ingresso obbligatorio, per i dipendenti, i visitatori, fornitori e per il personale delle ditte esterne, è diventato quello da via de' Pepi, in quanto dotato del termo scanner. Come condomini del Palazzo dell'Agenzia delle Entrate, la nostra sede ha un posto macchina riservato che si trova nel posteggio riservato antistante l'ingresso di via de' Pepi, al momento non utilizzato. Prima dell'emergenza sanitaria, il posto auto è stato usato in alternanza dalle colleghe con figli piccoli che ne avevano fatto richiesta e che arrivavano con auto privata per poter meglio conciliare vita privata e vita lavorativa.

All'ingresso di via dell'Agnolo sono presenti rastrelliere pubbliche per le bici. Davanti all'ingresso di via de' Pepi ci sono i posti auto riservati al condomio e delimitati da una catena chiusa a chiave, dei quali uno è assegnato alla nostra sede.

Figura 4: ingresso di via de' Pepi

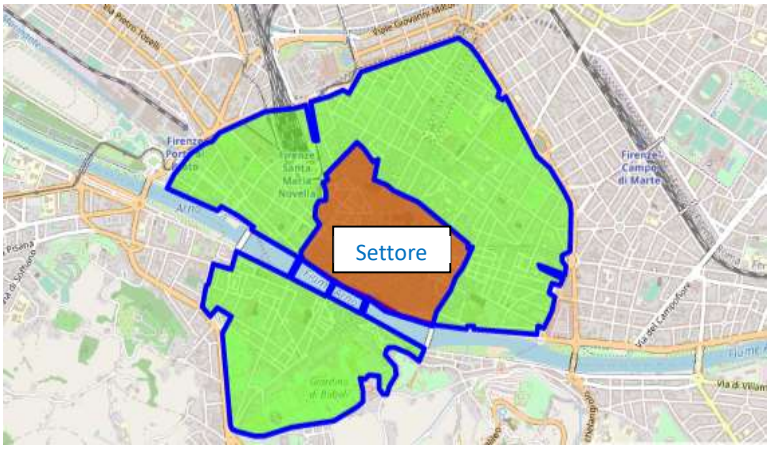
Vale la pena soffermarsi sulle caratteristiche del quartiere in cui si trova la sede, il centro storico di Firenze, chiamato Quartiere 1 nella suddivisione politico-amministrativa del Comune di Firenze.

Figura 2 i quartieri di Firenze

Nonostante il palazzo che ci ospita sia moderno per il contesto e stoni con lo stile e l'epoca degli edifici circostanti, la sede della Toscana si trova nel settore A della Zona a Traffico Limitato*,* ovvero *il cuore* del centro storico, a 300 metri da Piazza Santa Croce e a meno di un chilometro dal Duomo la cui cupola allieta la visuale di alcune stanze.

Chiunque non risieda all'interno del settore A, per accedere all'ufficio con auto privata, deve munirsi di un permesso *ad hoc*. Le autorizzazioni e le varie tipologie di permessi sono rilasciate dalla società SAS Servizi alla Strada e le modalità di rilascio sono specificate nel Disciplinare Tecnico ZTL del Comune di Firenze.

Figura 3 Zona a Traffico Limitato di Firenze

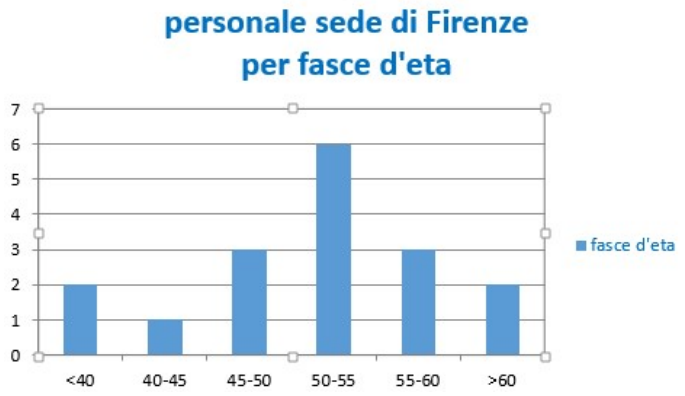


Orario di lavoro
I giorni lavorativi della sede di Firenze vanno dal lunedì al venerdì con un orario flessibile di 7ore e 12, con pausa pranzo di 30 minuti da svolgersi nell'arco orario che va dalle 7.45 alle 19.00. L'ufficio è chiuso il sabato e la domenica.

Dipendenti
Al 31 agosto 2021 il personale in forza presso la sede è composto da 17 dipendenti di cui:
14 dipendenti a tempo pieno
3 a tempo pieno in telelavoro
3 dipendenti a tempo parziale

La componente femminile è composta da 8 persone, quella maschile da 9.

L'età media del personale della sede di Firenze è di poco inferiore ai 52 anni, la componente femminile è leggermente più giovane di qualche anno rispetto a quella maschile. La distribuzione per fasce di età è la seguente:



La maggior parte dei dipendenti si colloca nella classe di età tra i 50 e i 55 anni, seguita a pari merito dalla classe di età 45-50 e da quella 55-60.

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

Sono previsti incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL. L'importo del contributo di cui beneficiano i dipendenti è determinato in relazione al numero delle domande presentate, nell'ambito dello stanziamento stabilito dall'Istituto, indipendentemente dal costo dell'abbonamento.

Sono beneficiari i dipendenti dell'Istituto sia a contratto a tempo indeterminato sia a contratto a tempo determinato che abbiano acquistato un abbonamento per il trasporto pubblico locale per gli spostamenti casa lavoro nell'anno di riferimento. Le modalità di presentazione della domanda sono specificate nella intranet dell'Istat:
https://intranet.istat.it/CosaFarePer/Personale/Pagine/Contributo-per-l'utilizzo-del-mezzo-pubblico.aspx

INCENTIVI/ SCONTI PER L'ACQUISTO DI SERVIZI DI SHARING MOBILITY no

INCENTIVI ALL'USO DELLA BICICLETTA (BIKE TO WORK) no

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI:

numero posti auto	1
numero posti moto	0
numero posti bici	10
zona deposito monopattini	0

SPOGLIATORI CON PRESENZA DI DOCCE no

MENSA AZIENDALE no

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE intranet dell'istituto e intranet specifica del servizio di appartenenza

2.2 **Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede**

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
2. individuare i principali operatori di Mobility sharing locali con cui attivare convenzioni;
3. analizzare le esigenze di ciclabilità (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici, parcheggi sicuri);
4. verificare la necessità di prevedere bus-navette;
5. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale (TPL);
6. analizzare la possibilità di creare un servizio di carpooling
7. individuare la possibilità di aderire a incentivi green.

2.2.1 – **Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede**

Poiché la sede si trova nel cuore del centro storico di Firenze, nel settore A della zona a Traffico limitato, l'auto privata è il mezzo più difficile e più costoso per raggiungere l'ufficio. Chi usa l'auto privata deve sfar fronte anche alle spese per la sosta per l'intero orario di lavoro. Anche chi ha utilizzato prima dell'emergenza Covid 19 il posto auto riservato alla sede ha dovuto fare e pagare il permesso specifico per superare i varchi elettronici che delimitano l'area ove è ubicato l'ufficio.
Sebbene nei dintorni vi siano vari garage privati, le tariffe orarie e/o giornaliere sono molto elevate. Pertanto chi usa l'auto per lo spostamento casa-lavoro, anche saltuariamente, ha convenienza a posteggiare fuori dalla zona a traffico limitato, con la conseguenza di dover fare comunque un tratto di strada a piedi o con mezzi pubblici. Durante i giorni feriali, i posteggi liberi a Firenze sono merce rara, a meno che non si vada nelle strade più periferiche. I posteggi su strada per i non residenti sono delimitati da strisce di colore blu e sono a pagamento, con una tariffa oraria che varia appunto a seconda della vicinanza/ distanza dal centro storico.
Il Piano Urbano del Traffico del Comune di Firenze considera infatti tutto il centro abitato come zona di particolare rilevanza urbanistica e prevede la regolamentazione dei posteggi in tutta la città, anche fuori dalla Zona a Traffico Limitato. La fascia esterna alla ZTL è definita Zona a Sosta Controllata e ha anch'essa una propria disciplina stabilita e periodicamente aggiornata dall'organo di governo della città. L'ultimo disciplinare è stato approvato con Delibera della Giunta Municipale n. 203/2021. La Zona a Sosta Controllata contigua ai varchi elettronici della ZTL, che inizia poche centinaia di metri prima dell'ufficio, è chiamata ZCS 1, perché situata in gran parte nel quartiere del centro storico ed è caratterizzata da tariffe più alte e misure più stringenti.

Figura 4 dislocazione posteggi

Gli spazi per posteggiare nelle Zone a Controllo Sosta sono organizzati in:
Parcheggi liberi
Parcheggi riservati ai residenti (delimitati da righe bianche)
Parcheggi promiscui, gratuiti per i residenti e a pagamento per gli altri (delimitati da righe blu)
Parcheggi riservati agli invalidi generici o personalizzati (delimitati da righe arancioni)
Parcheggi riservati al carico e scarico merci, a mezzi pubblici e di soccorso, a ciclomotori, biciclette ecc. (identificati da una segnaletica specifica)
I non residenti possono posteggiare nelle spazi a strisce blu, pagando una tariffa oraria nel parchimetro oppure facendo un abbonamento sul portale dedicato (https://servizionline.serviziallastrada.it) con la Società SAS, Servizi Alla Strada S.p.A., azienda partecipata del Comune di Firenze. L'abbonamento è legato alla targa dell'auto e può essere mensile, trimestrale o annuale.
Il costo dell'abbonamento dipende dalle varie zone e scende progressivamente allontanandoci dal centro. Per la zona ZCS 1 più prossima alla sede, le tariffe sono di € 50 per l'abbonamento mensile, di €135 per quello trimestrale e di € 500 per l'abbonamento annuale;

Figura 8 posteggio a pagamento per i non residenti

Esistono anche parcheggi comunali in strutture, gestiti dalla società partecipata Firenze Parcheggi S.p.A.
Quello più prossimo a via dell'Agnolo, a cui si accede senza entrare nella ZTL direttamente dai Viali, ossia dalla circonvallazione che gira intorno al centro storico di Firenze, è il Posteggio di Sant'Ambrogio, situato dietro al caratteristico mercato di cui porta il nome e che dista circa 800 metri dall'ufficio. Il parcheggio di Sant'Ambrogio ha 379 posti auto disponibili di cui 8 gratuiti riservati ai disabili.

Le tariffe sono differenziate a seconda dei giorni feriali o festivi, del momento della giornata e della durata del tempo di sosta. Nei giorni di lavoro, fino alle 14.00, la prima ora (o frazione) costa 1 euro, la seconda ora (o frazione) 2 euro e ogni ora successiva costa 3 euro. Dalle 14.00 in poi esiste un'unica tariffa pari a 2 euro l'ora. E' possibile fare un abbonamento mensile o annuale che per i non residenti ammontano rispettivamente a 200 euro il mensile e a 1.925 euro l'annuale.
La regolamentazione degli accessi al cuore della città e le tariffe per la sosta dei veicoli rendono l'uso dell'auto privata oneroso. Le scelte dell'amministrazione comunale vanno nella direzione di disincentivare lo spostarsi con auto privata e di puntare sulle infrastrutture della mobilità sostenibile. Il settore mobilità a Firenze è responsabile del 35% delle emissioni di CO_2 totali.
Le infrastrutture necessarie a promuovere la mobilità sostenibile spaziano comprendono i trasporti pubblici, il car sharing, gli spostamenti in bici, la mobilità con veicoli elettrici.

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

In base ai risultati dell'indagine conoscitiva sulla mobilità effettuata sul personale degli uffici territoriali dell'Istat, l'86% dei dipendenti di Firenze dista oltre 6 km dall'ufficio e il 64% ha dichiarato l'interesse per l'utilizzo di mezzi di trasporto in s*haring*, in caso di condizioni vantaggiose.

Per tale motivo è necessario effettuare una ricognizione dei mezzi in sharing.
Nel territorio del Comune di Firenze è attivo il servizio di car sharing, vale a dire il servizio di utilizzo di veicoli in condivisione con altre persone. Il servizio beneficia di alcuni vantaggi rispetto alle auto private, per esempio di entrare con i veicoli elettrici liberamente nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e in alcune aree pedonali. I vantaggi riguardano anche i posteggi. Le auto in sharing possono essere parcheggiate negli spazi riservati ai residenti, possono essere lasciate gratuitamente negli spazi delimitati dalle strisce blu per i quali le altre auto pagano, oltre ad avere a disposizione anche posti dedicati.

Figura 11 posteggio riservato al car sharing

Il servizio a Firenze è al momento offerto da 2 compagnie:
Enjoy (https://enjoy.eni.com/it/firenze/home) presente con 90 veicoli di cui 85 ibridi e TiMove Adduma Car (https://www.timove.com/) che offre in sharing anche monopattini e scooter elettrici.

Per accedere al servizio di entrambe le società è necessario iscriversi sul sito del gestore e scaricare la app sul cellulare per prenotare l'auto più vicina. Il noleggio si attiva quando siamo davanti al veicolo selezionato. Il car sharing permette di viaggiare anche fuori dalla città di Firenze ma si deve tornare all'interno dei confini comunali per terminare il noleggio.

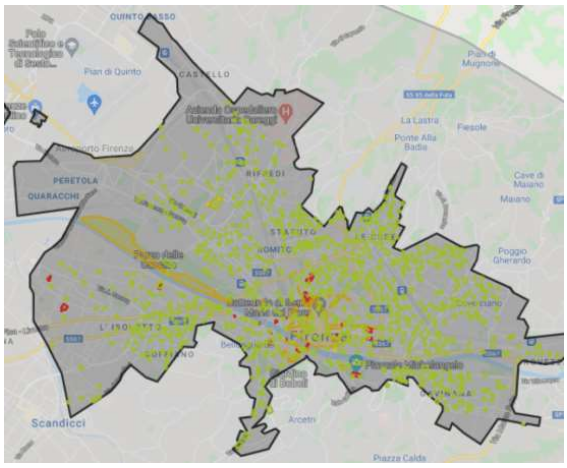
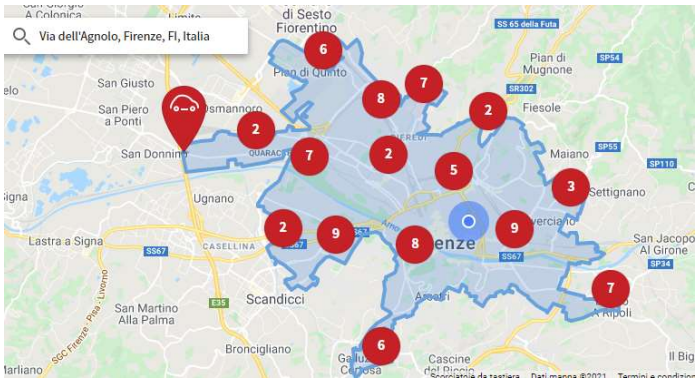


Figure 12 aree di copertura TiMove ed Enjoy



Firenze ha una rete diffusa di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici privati o in sharing. Per trovare la colonnina più vicina, si può consultare il sito Enel Drive che dà la possibilità di vedere anche il tipo di presa e se la postazione che vogliamo è libera o occupata. Le colonnine attive sono al momento 170, ciascuna con due prese di ricarica.

Nel centro storico, le postazioni per la ricarica elettrica sono 38 di cui alcune a meno di 300 metri dall'ufficio.
Come in tante città, anche a Firenze sono attivi i servizi sharing di scooter e monopattino elettrici. Con lo scooter e il monopattino elettrico si può entrare liberamente nella ZTL, in alcune aree pedonali. Gli utilizzatori di questi mezzi elettrici godono dei vantaggi per il posteggio previsti anche per il car sharing. A Firenze il servizio di scooter sharing è al momento offerto da:
Bird Rides, Smartventure (ZigZag), Bit Mobility, Mimoto Smart Mobility, Reby Italia, TiMove.
Il servizio di monopattini in sharing è al momento garantito da Bird Rides Smartventure, Bit Mobility, TiMove. I servizi funzionano tramite app scaricabile dal sito del gestore.

Figura 13 alcuni tipi monopattini e scooter elettrici in sharing

2.2.3– **Analisi sulle esigenze di ciclabilità**

La bicicletta è uno dei mezzi più rappresentativi della mobilità lenta e sostenibile, sia come unico mezzo di spostamento utilizzato, sia se usata in combinazione con altri mezzi di trasporto.

La rete ciclabile della città di Firenze, intesa come infrastruttura apposita, segnalata e dedicata a chi si sposta in bici, è frastagliata, come nota dalla mappa sottostante, in cui sono in rosso sono riportate le piste ciclabili. Il fondo delle piste ciclabili non è lo stesso per tutti i tratti: alcuni percorsi sono su asfalto, altri su terra, altri misti. Alcune piste sono suddivise in due corsie, una dedicata a chi va in bici, l'altra ai pedoni. Sommate insieme, la rete ciclabile della città è lunga oltre 90 km.

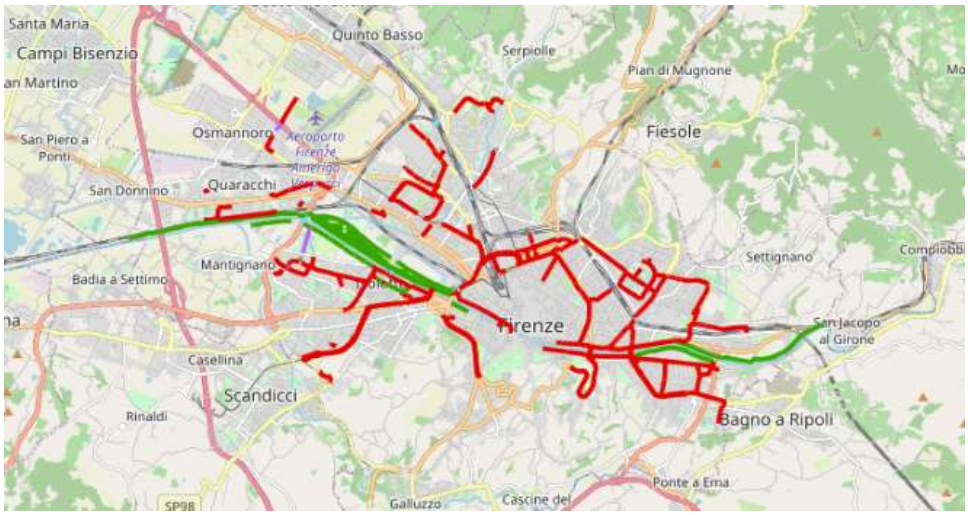


Figura 14 piste ciclabili Firenze

Tra i tratti più importanti di piste ciclabili, una menzione particolare va all'Anello dei Viali, lungo 4 km, che permette di spostarsi in sicurezza lungo la circonvallazione che racchiude il centro storico.

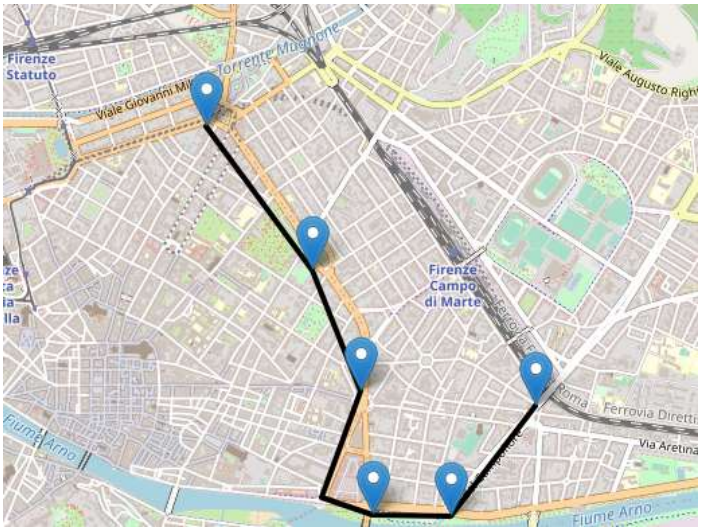


Figura 15 ciclabile Anello dei Viali

Oltre al personale che abita a pochi chilometri dall'ufficio, la bicicletta potrebbe essere particolarmente comoda per i dipendenti che arrivano con il treno o con l'autobus extraurbano, in quanto accorcerebbe i tempi di percorrenza dal capolinea all' ufficio. Accanto al portone di accesso di via dell'Agnolo sono già presenti rastrelliere pubbliche. Il problema riguarda il trasporto della bicicletta sul mezzo pubblico.

Sui treni regionali il trasporto gratuito è previsto solo per la bici smontabile o pieghevole chiusa, una per ciascun passeggero, le cui dimensioni non devono superare i cm 80x110x45. Gli altri tipi di bicicletta, una per viaggiatore e di lunghezza non superiore ai 2 metri, possono salire a bordo solo dei treni Regionali che ne prevedono il trasporto e che sono segnalati con l'immagine della bici.

Figura 165 treno regionale con bici

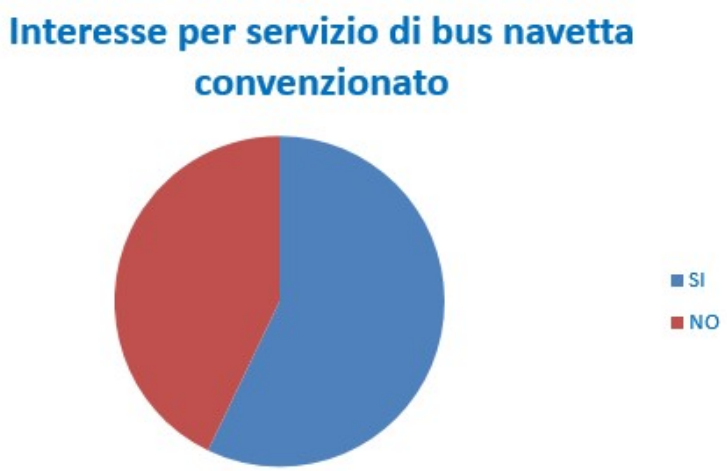
Sui treni regionali della Toscana il trasporto della bicicletta tradizionale non è gratuito. Il biglietto per la bici al seguito è pari alla tariffa di un biglietto di 2° classe della fascia chilometrica di 10 km.
Per quanto riguarda i mezzi pubblici urbani, sulle linee ATAF è possibile trasportare gratis solo le bici pieghevoli chiuse e che non superino la dimensione di 195 cm. Non è possibile salire con le bici tradizionali.
Sulle linee della tramvia il trasporto delle biciclette è consentito solo nei tram in cui è segnalato l'accesso con il simbolo. Ogni passeggero può portare una sola bici (la cui lunghezza non deve superare 180 cm) che va sistemata nel vagone di coda negli appositi spazi. Nei giorni feriali, il trasporto della bici è consentito solo in determinate fasce orarie: dalle 5.00 alle 7.00, dalle 10.00 alle 17.00 e dalle 20.00 in poi.
Date le premesse, il personale pendolare di lunga percorrenza sarebbe molto avvantaggiato dalla possibilità di avere incentivi per l'acquisto e l'uso di una bicicletta pieghevole.

In alternativa alla bici personale, è possibile utilizzare la bicicletta in sharing. Il servizio è offerto da Mobike. Basta scaricare la app sul cellulare e pagare un deposito cauzionale. Con la app si trova la bici più vicina e si sblocca il lucchetto. La bici può essere lasciata in qualunque punto negli spazi consentiti.

Figura 16 6postazione bike sharing

2.2.4 – **Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette**

Il 57% dei dipendenti sarebbe interessato a un servizio di bus navetta convenzionato con altri enti con fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione e che passi a un orario fisso. Il restante 43% del personale rispondente non sarebbe invece interessato a questo servizio.



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

Il trasporto pubblico locale comprende il trasporto urbano, per spostarsi da un punto all'altro della città e il trasporto extraurbano che collega Firenze con le altre località in ambito regionale.
Trasporto urbano
Il trasporto urbano è gestito dalle aziende Ataf e Li-nea. Il costo del biglietto da 90 minuti è di 1,50 euro. Esistono varie tipologie di abbonamento ordinario e per fasce ISEE.
Il biglietto ATAF è valido anche sulle due linee della tramvia, entrambe in partenza da Piazza dell'Unità di Italia, davanti alla Stazione di Santa Maria Novella: la Linea T1 Leonardo collega il

Comune di Scandicci con il Polo Universitario Ospedaliero di Careggi e la Linea T2 collega la Stazione di Santa Maria Novella con l'aeroporto Vespucci.
La tramvia di Firenze unisce dunque le principali aree urbane dell'area metropolitana di Firenze. E' lunga 16 km 901 m e si stima una affluenza di 39 milioni 422 mila passeggeri all'anno, di cui gran parte ex utilizzatori dell'auto privata.

Figura 9 Linee della tramvia di Firenze

Entrambe le linee della tramvia sono collegate al posteggio di Villa Costanza che è un parcheggio autostradale detto anche "Drive and Tramway" che si trova lungo l'autostrada A1, tra le uscite di Firenze Scandicci e Firenze Impruneta. Al parcheggio si arriva senza passare dal pedaggio e da qui si raggiungere in pochi minuti il centro di Firenze con la tramvia. Le tariffe sono contenute per incentivarne l'uso e decongestionare la città dal traffico: i primi 30 minuti sono gratis, da 30 minuti a 1 ora si pagano 0,50 €, da 1 ora a 4 ore si pagano 2 €, da 4 ore a 10 il costo è di 5 €, da 10 ore fino a 24 la tariffa è 7 €. Il posteggio scambiatore di Villa Costanza ha 487 posti auto, 25 posti riservati disabili e 25 posti per bus turistici. Potrebbe essere il punto di arrivo perfetto per il carpooling!

Figura 10 Piazza Unità d'Italia – capolinea delle due linee della tramvia

Trasporto extra urbano

La città di Firenze può essere raggiunta con mezzi pubblici su gomma o per ferrovia. Gli autobus di linea extra urbani[1] sono:
C.A.P. - COPIT (Prato - Impruneta - Poggio a Caiano - Carmignano - Pistoia)
F.lli LAZZI (Empoli - Forte dei Marmi - Lucca - Montecatini - Pisa - Pistoia - Prato - Viareggio)
SITA (Siena - S. Gimignano - Volterra – Mugello- Valdisieve - Casentino - Chianti)

Oltre alla stazione di Santa Maria Novella che è nel centro storico, le altre stazioni ferroviarie interessate dal trasporto regionale sono la stazione di Campo di Marte a sud e la stazione di Rifredi a nord.
Chi è pendolare a lunga percorrenza e deve utilizzare più di un mezzo pubblico per raggiungere l'ufficio ha la possibilità di usufruire del *Pegaso*[2], il sistema tariffario istituito dalla Regione Toscana, che permette di acquistare un unico abbonamento (mensile o annuale) o un biglietto giornaliero per viaggiare sulla stessa tratta indifferentemente sul treno oppure sull'autobus di linea. Il Pegaso dà la possibilità di combinare il percorso extraurbano con il servizio di trasporto urbano delle località di partenza e/o di arrivo. La tariffa integrata regionale, in caso di utilizzo di più mezzi, è inferiore alla somma dei singoli abbonamenti o dei singoli biglietti e può essere ulteriormente abbassata con l'ISEE.
Per fare un abbonamento con il sistema integrato Pegaso è necessaria una tessera identificativa che costa 6 euro per la prima attivazione e vale 3 anni, chiamata *Pegasocard o* Pegaso. Per il biglietto Pegaso giornaliero, nominativo, non è necessaria la tessera.

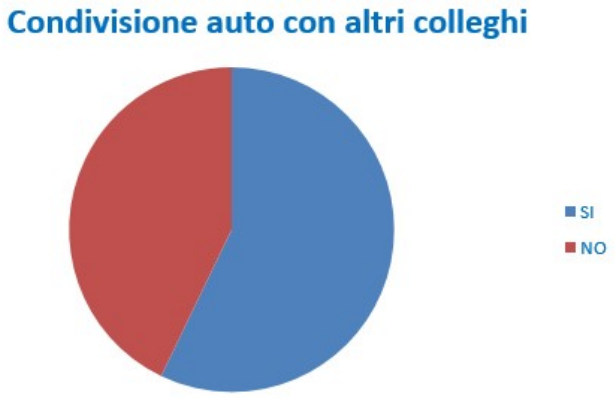
2.2.6 – **Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling**

Un altro mezzo green in grado di ridurre il traffico urbano ed extra urbano e in grado andare incontro all'esigenza di conciliare i tempi casa lavoro è il *Car pooling*, ossia la condivisione di un'auto privata tra più persone che consente loro di spostarsi in gruppo, condividendo le spese di trasporto. Il *Car pooling* potrebbe diventare la nuova modalità per muoversi in sicurezza.

Sotto questo aspetto, il 57% dei dipendenti della sede di Firenze dichiara che sarebbe disposto a condividere il mezzo di trasporto con altri colleghi. Si presumere che chi è interessato al bus navetta in convenzione sia anche disponibile a condividere l'auto con i colleghi.

1 Dal 1° Novembre 2021 gli autobus urbani ed extra urbani sono gestiti da Autolinee Toscane, gestore unico a livello regionale

2 Con l'avvento del gestore unico Autolinee Toscane, sono cambiate le modalità di sottoscrizione della tessera Pegaso



2.2.7 – **Analisi della possibilità di aderire a incentivi green**

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

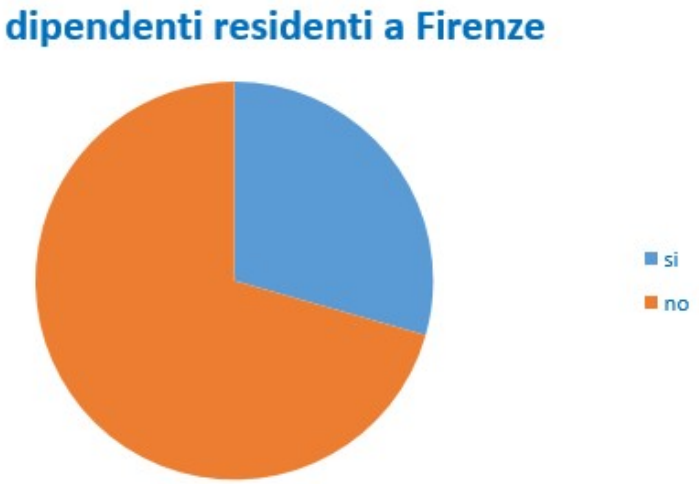
Per quanto riguarda la sede Istat di Firenze, data la forte presenza di colleghi pendolari a lunga distanza che non usano l'auto privata per il tragitto casa lavoro o la usano solo saltuariamente, poco più del 35% dei dipendenti rispondenti dichiara di essere disposto a spostarsi con mezzi di trasporto elettrici se ci fosse la possibilità di acquistarli con agevolazioni.

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.

2.3.1 – Analisi spaziale

Dei 17 dipendenti della sede, solo 5 risiedono nel Comune del luogo di lavoro: oltre il 70% del personale è pendolare e deve spostarsi da un altro comune, spesso di una provincia diversa, per raggiungere Firenze. Anche per questo motivo, il Piano della Mobilità assume un ruolo centrale per ottimizzare gli spostamenti sia in termini di sostenibilità ambientale, sia per quanto riguarda il benessere psicofisico e organizzativo delle persone coinvolte.



L'indagine conoscitiva sulla mobilità dei dipendi delle sedi territoriali Istat, per quanto riguarda la sede di Firenze, ci dice anche che il 36% del personale percorre ogni giorno oltre 60 km per raggiungere il luogo di lavoro, mentre il 29% percorre una distanza compresa tra i 15 e i 60 km. Solo il 14% abita a una distanza inferiore ai 5 km, che potrebbe permettere di raggiungere la sede a piedi o in bici.

Oltre il 64% del personale di Firenze è un pendolare a lunga percorrenza e impiega un tempo superiore ai 50 minuti per raggiungere l'ufficio, il 28, 57 % impiega più di un'ora e mezzo per spostarsi ogni giorno per lavoro.

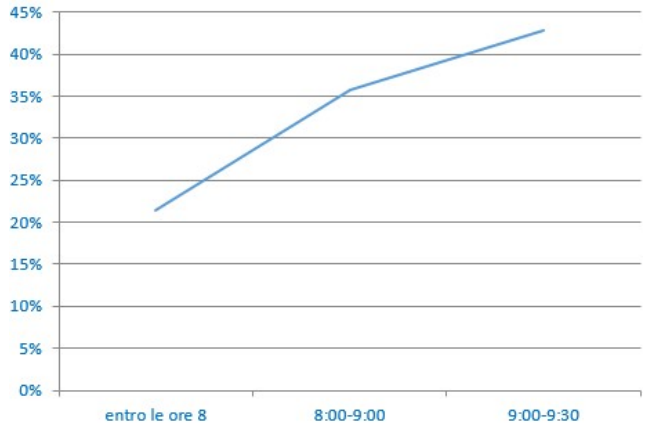
Per il tragitto casa-lavoro, solo una minima parte, pari al 21,4% dei dipendenti, si muove in modo autonomo, con motorino o ciclomotore. La maggioranza del personale usa mezzi di trasporto pubblico urbano e/o extra urbano. Di questi, il 50% si muove con il treno.

Più del 57% del personale utilizza 2 o più mezzi di trasporto per raggiungere l'ufficio. Questo è vero soprattutto per chi è un pendolare a lunga percorrenza, considerando anche il tragitto per raggiungere la sede dalla stazione ferroviaria o dal capolinea dei bus extraurbani. L'ufficio si trova in posizione quasi centrale rispetto alle stazioni ferroviarie di Santa Maria Novella, da cui dista 2 km circa, e dalla stazione di Campo di Marte, che intercetta i treni regionali che provengono da sud, da cui dista 1,7 km. Con una passeggiata in centro, si può arrivare a piedi da entrambe le stazioni. Per i più pigri o per chi ha necessità di spostarsi con un mezzo, da Santa Maria Novella, a inizio di via Panzani, c'è la fermata del bus elettrico C2 dell'ATAF che arriva a pochi metri dall'ufficio. Dal 21 Marzo 2020, nell'ambito delle misure di contenimento dell'emergenza COVID-19, le linee del trasporto urbano con bus elettrico sono state temporaneamente sospese.

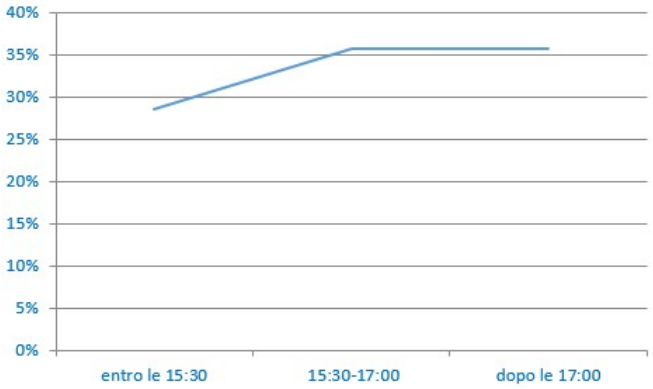
Figura 17 itinerari percorribili a piedi stazione SMN- ufficio

2.3.2 – Analisi temporale

Per quanto riguarda l'orario di lavoro, prima della pandemia, il 21% dei dipendenti timbrava l'entrata in ufficio tra le 7.45 e le 8.00. Il 36% entrava tra le 8.00 e le 9.00, mentre il 43% concentrava l'ingresso al lavoro tra le 9.00 e le 9.30.

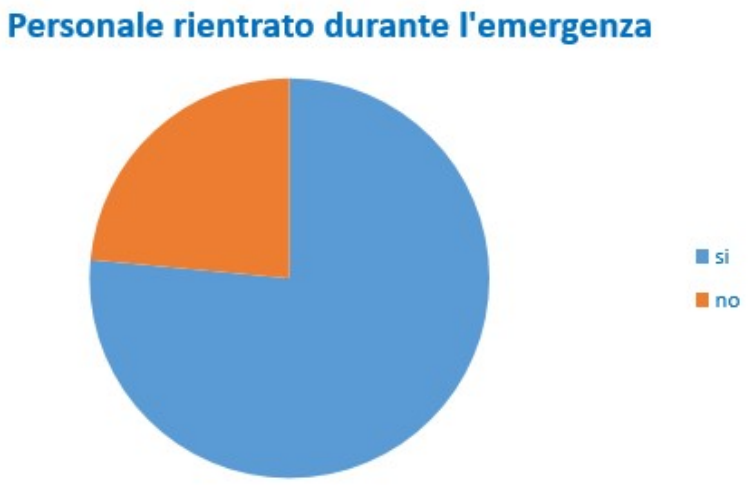


Considerato sempre il periodo di normalità, non legato all'emergenza Covid-19, il 29% del personale lasciava l'ufficio entro le 15.30, il 36 % del personale era solito uscire nella fascia oraria 15.30 -17.00 e il restante 36% si tratteneva al lavoro oltre le 17.00.

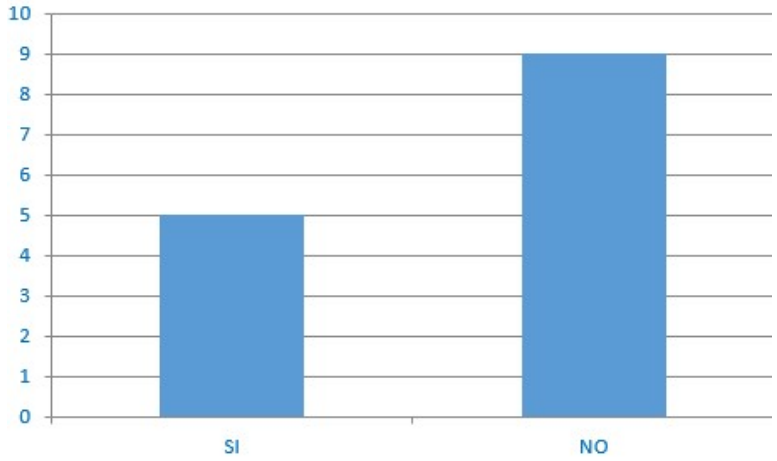


2.3.3 – Analisi motivazionale

Alla fine del primo periodo di emergenza Covid-19, quando l'ufficio è stato riaperto, il 76% dei dipendenti è tornato a lavorare in presenza, indipendentemente dal fatto di essere pendolare o meno, secondo un piano di rientro settimanale su base mensile.



Il 64,29% del personale non pensa di cambiare mezzo di trasporto per recarsi in ufficio nel periodo post pandemia e solo il 35,71% ha preso in considerazione di cambiare le sue abitudini per arrivare al lavoro. La netta maggioranza dei dipendenti non cambierà i mezzi che ha sempre usato per il tragitto casa al lavoro.



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 aggregata per assi di azioni/intervento.

Figura 11 – Assi di progettazione delle misure

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 57% 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. Si tratta adesso di concertarsi anche con altre realtà lavorative per capire se ci sono margini per trovare risposte in tal senso insieme, iniziando da quelle più prossime alla nostra sede, vale a dire l'Agenzia delle Entrate. A questo proposito sono stati presi contatti con il loro Mobility Manager.

ASSE 1 azione 2 - carpooling

E' stata presa in considerazione la creazione di app e spazi dedicati sulla intranet per la gestione del carpooling aziendale, perché il 57% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi.

ASSE 1 azione 3 – sharing mobility

Sarà verificata la possibilità di un accordo favorevole con gli operatori di sharing Mobility. Il 64% del personale di Firenze è infatti interessato all'uso di mezzi in sharing a condizioni vantaggiose per lo spostamento casa lavoro.

ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico

Inoltre, 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 **71%** 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.

Secondo 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, 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.

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

ASSE 2 azione 1 – convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

Con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico si sta valutando la possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto pubblico locale, la rateizzazione in busta paga dell'abbonamento annuale e l'aumento dello stanziamento fondo Istat per il rimborso abbonamenti.

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA'

ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette
Sarà valutata la possibilità di fare convenzioni con le aziende di bike sharing per avere condizioni di vantaggio per i dipendenti. Il tema dell'incentivazione della mobilità ciclabile potrà essere sviluppato anche avvalendosi della Fiab Firenze con la quale siamo in contatto.
Sarà anche valutata la possibilità di concerto con la Mobility Manager di porre in essere progetti per vedere se l'Istituto possa pianificare forme di incentivo per l'acquisto da parte dei dipendenti di mezzi ecosostenibili per la mobilità urbana (biciclette, monopattini, bici pedalata assistita).
Ridurre la domanda di mobilità.

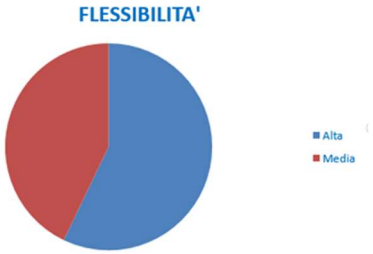
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

Per conciliare la vita professionale e le esigenze personali e creare un giusto equilibrio tra lavoro e vita privata, ma anche per ridurre l'impatto ambientale dovuto allo spostamento casa-lavoro occorrerebbe incentivare il ricorso al Lavoro Agile. Una soluzione che permette al dipendente di svolgere la propria attività lavorativa da casa attraverso l'utilizzo di un computer e una rete internet.

ASSE 4 azione 1 – POLA
Con l'obiettivo di favorire un migliore equilibrio tra vita privata e attività lavorativa, nonché ridurre l'impatto ambientale connesso al trasferimento casa-lavoro dei dipendenti, occorre incentivare il ricorso al Lavoro Agile, modificando i calendari e gli orari di lavoro finalizzati alla desincronizzazione.
La diffusione su larga scala del lavoro agile ha messo ancora di più in luce l'impatto ambientale degli spostamenti quotidiani per lavoro. La possibilità di continuare a lavorare anche da casa a fine pandemia è una delle strategie fondamentali per la riduzione dell'inquinamento, dell'utilizzo delle risorse e per il conseguimento degli obiettivi dell'Agenda 2030.
Lo studio *Homeworking* - condotto da Carbon Trust, associazione non a scopo di lucro istituita nel 2001 per aiutare le Organizzazioni a ridurre il loro impatto ambientale, ha calcolato la quantità di emissioni di carbonio risparmiate grazie al lavoro da remoto prima, durante e dopo la pandemia, con particolare attenzione al pendolarismo e alle emissioni degli uffici. Per ogni persona che lavora in modalità agile in Italia, il risparmio è equivalente a oltre una tonnellata (1.055 kg) di Co2, che corrisponde a più di sette voli passeggeri da Berlino a Londra. (Fonte Ansa, 10 Giugno 2021)
Ogni azienda e amministrazione privata e pubblica, laddove le mansioni siano compatibili, ha la responsabilità di incentivare la continuazione del lavoro, almeno in parte, in modalità agile.
In questo senso, l'Istat ha previsto nel Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA) 3 profili di flessibilità:

- bassa con 4 giornate al mese in lavoro da casa
- media con 11 giornate al mese in lavoro da casa
- alta con 17 giornate al mese in lavoro da casa

A questo riguardo, tutto il personale rispondente della Sede di Firenze ha dichiarato di essere interessato a continuare a lavorare in *smart working.* Il 57% è interessato a una flessibilità alta, il 43% a una flessibilità media.



ASSE 4 azione 2 – co-working
Il 71% di questi colleghi 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
Per il conseguimento dei risultati che si propone il PSCL, sono indispensabili altre misure che riguardano la sensibilizzazione individuale di ciascun collega sul tema della mobilità sostenibile e su quanto ogni singolo comportamento individuale incida sull'impatto ambientale. Altra misura fondamentale è la formazione sia dei referenti della mobilità, sia del personale tutto. Sarà inoltre valutato con la Mobility Manager e con il Dirigente del Servizio l'opportunità di creare una voce dedicata alla Mobilità della sede per la Toscana sia sulla intranet dell'Istituto, sia nell'area *share-point* del Servizio a scopo conoscitivo e informativo di tutti i colleghi.

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.