



PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA- LAVORO

Ufficio territoriale CALABRIA

(Via Gioacchino da Fiore)

EDIZIONE 2021

Sommario

1. INTRODUZIONE	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL	5
2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	8
2.1 Analisi delle condizioni strutturali	8
2.2 Analisi dell’offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)	10
2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede.....	10
2.2.2– Analisi dell’accessibilità ai principali operatori di sharing mobility.....	10
2.2.3– Analisi sulle esigenze di ciclabilità	10
2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette	11
2.2.5 – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale	11
2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di <i>car pooling</i>	11
2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi <i>green</i>	11
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	12
2.3.1 – Analisi spaziale.....	12
2.3.3 – Analisi motivazionale della scelta del mezzo di trasporto.....	15
3. PARTE PROGETTUALE	17
3.1 Progettazione delle misure	17
3.1.1 ASSE 1 – DISINCENTIVARE L’USO INDIVIDUALE DELL’AUTO PRIVATA.....	18
3.1.2 ASSE 2 - FAVORIRE L’USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	18
3.1.3 ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA’	18
3.1.4 ASSE 5 – ULTERIORI MISURE.....	19
3.2 Programma di implementazione	19
GLOSSARIO	21
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	22

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) 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) ha il compito di completare l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto e di monitorarne gli esiti, tenendo in considerazione le segnalazioni del personale stesso in relazione alle possibili strategie di mobilità ed i benefici generabili sul territorio dallo sviluppo delle azioni che verranno

analizzate ed eventualmente intraprese. I principali compiti del Comitato sono: 1. individuare parcheggi a pagamento nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni; 2. individuare i principali operatori di *mobility sharing* locali con cui attivare convenzioni; 3. analizzare le esigenze di ciclabilità (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici); 4. verificare la necessità di prevedere bus-navette; 5. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale; 6. analizzare la possibilità di sviluppare il *carpooling*; 7. verificare la presenza o meno di colonnine per la ricarica elettrica nelle vicinanze della sede; 8. individuare la possibilità di aderire a incentivi green locali, nell'ottica dell'universale bisogno collettivo di una riduzione dell'impronta ambientale.

La riduzione del traffico urbano e delle emissioni di CO₂ che si può ottenere grazie al diffondersi di mezzi di trasporto collettivi in sostituzione dell'auto privata o alla diffusione di mezzi green che utilizzino energia pulita e rinnovabile sono passi fondamentali che concorrono a creare migliori condizioni di vita per le comunità e rappresentano alcuni obiettivi dell'Agenda 2030 ONU per lo Sviluppo Sostenibile.

Il ruolo dei trasporti nello sviluppo sostenibile è stato riconosciuto per la prima volta nel vertice delle Nazioni Unite del 1992 e nell'Agenda 21. L'attenzione è cresciuta negli anni recenti (Conferenza del 2012, cd. Rio+20) nella convinzione che trasporti e mobilità siano leve fondamentali per lo sviluppo sostenibile. Nell'Agenda 2030 il trasporto sostenibile coinvolge diversi SDGs e target: SDG3 (salute e benessere) ma anche SDG11 (città sostenibili) e SDG12 (consumo e produzioni responsabili). L'importanza del settore per il clima (SDG13) è stata ulteriormente richiamata dall'UNFCCC, in considerazione del fatto che la mobilità genera quasi un quarto delle emissioni mondiali di gas serra.



Figura 1 - La Mobilità, intesa come l'insieme delle soluzioni di spostamento rispettose dell'ambiente è uno strumento essenziale per conseguire alcuni obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU per lo Sviluppo Sostenibile

1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL

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

Si tratta di una figura introdotta in Italia con il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto Decreto Ronchi), recante norme in materia di “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” (una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all’impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l’Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990).

Nell’accezione comunemente affermata in ambito europeo, il Mobility Management è un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità orientata alla sostenibilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante “Misure per incentivare la mobilità sostenibile”, al comma 4 dell’articolo 229 dispone che “Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all’ articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile”.

L’obiettivo della norma è consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è

stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d'area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL".

Il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.



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

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

Il PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa- lavoro e di 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.

Sono state 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 questo documento vengono raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità per Ufficio territoriale Area Sud: Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Molise, Sicilia – **sede della Calabria** per il quale è in corso una trattativa per un immobile sito in Via Gioacchino da Fiore, in un edificio appena fuori dalla centro della città.

Dal 1 gennaio 2021 l'UT della Calabria è senza sede. I lavoratori prestano l'attività lavorativa in regime di *smartwork*.

Al 31 ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da 19 unità di cui:

- numero dipendenti a tempo pieno 19
- di cui vincitori del bando per il telelavoro 7 (non ancora attivato)

La percentuale dei maschi è del 53% (n. 10 unità di personale) e quella delle femmine è del 47% (n.9 unità di personale); il 26% ha un'età superiore ai 60 anni, il 32% ha un'età compresa nella classe 50-59 alla pari con la classe 40-49, mentre la quota delle lavoratrici e dei lavoratori con un'età compresa tra i 31 e i 40 anni è pari a circa al 10% del totale dei dipendenti; nessuno ha età inferiore ai 30 anni.

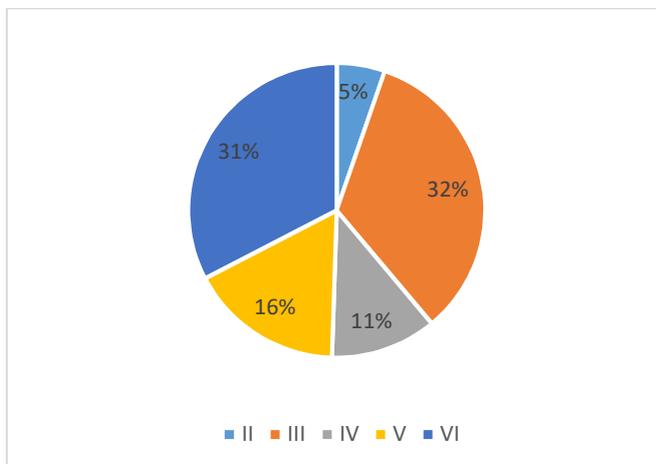


Figura 4 - Distribuzione dei lavoratori per livello

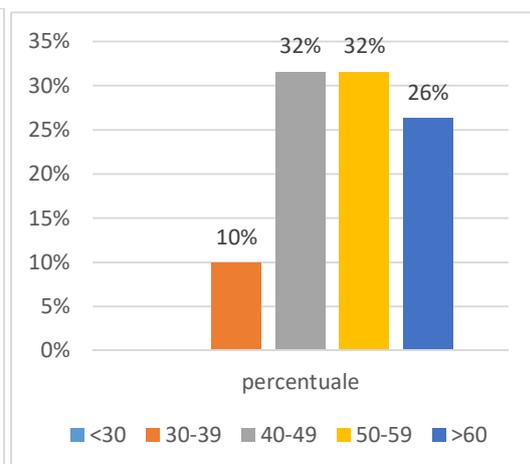


Figura 5 - Distribuzione dei lavoratori per ETA'

Orario di lavoro		
	Lun - Ven	7.45-19.00
	Sab -Dom	CHIUSO

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale dedicato	0
Risorse umane dedicate	1

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

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

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL

SI

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

Requisiti

- Essere dipendente dell'Istituto, sia con contratto a tempo indeterminato e sia con contratto a tempo determinato, in servizio alla data di presentazione della richiesta.
- Essere in possesso di un abbonamento annuale al trasporto pubblico locale e a lunga percorrenza (es. autolinee, autobus, metropolitana, tram, treno) intestato al dipendente e valido nell'anno di riferimento; in caso di possesso di due o più abbonamenti viene erogato un solo contributo.
- Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili intestati al dipendente;
- Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro
- I possessori di abbonamenti mensili al trasporto pubblico locale e ferroviari extraurbani mensili possono richiedere il contributo presentando copia degli ultimi 6 abbonamenti.

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

Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY

NO

Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work)

NO

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Numero posti auto	10
Numero posti moto	0
Numero posti bici	0
Zona deposito monopattini	0

SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE

NO

MENSA AZIENDALE

NO

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE

intranet

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

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

L'analisi consente di:

1. individuare l'accessibilità a **parcheggi auto** pubblici e privati nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni;
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

In prossimità della sede non sono stati individuati parcheggi privati, né gestiti dall'Azienda Municipalizzata dei trasporti della città (AMC spa). Sono presenti delle aree di sosta sotto i palazzi adiacenti all'immobile.

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

Il car sharing è inteso come servizio di mobilità urbana che permette agli utenti di utilizzare un veicolo su prenotazione noleggiandolo per un periodo di tempo breve, nell'ordine di minuti od ore, e pagando in ragione dell'utilizzo effettuato.

In città tale servizio non è diffuso. Sul territorio sono presenti degli operatori di solo noleggio auto di tipo "classico" a breve, medio e lungo termine.

2.2.3– Analisi sulle esigenze di ciclabilità

La bicicletta rappresenta una parte rilevante del traffico lento, sia come forma di mobilità a sé stante che in combinazione con altri mezzi di trasporto. Percorsi attrattivi sicuri e ben collegati tra di loro costituiscono importanti presupposti per incrementare l'utilizzo della bicicletta ma la città di Catanzaro, per la sua conformazione orografica poco si presta alla mobilità su rete ciclabile, tant'è che non sono presenti piste ciclabili in ambito urbano e in particolare nella zona in cui è ubicata la sede di Via Gioacchino da Fiore.

2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette

L’87% dei rispondenti dichiara che se un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facesse una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, portandolo la mattina in ufficio e nel pomeriggio a casa, sarebbe interessato a usufruirne.

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

L’ufficio di via Gioacchino da Fiore è situato all’ingresso principale della città: in prossimità della sede è presente una fermata per i bus con tratta urbana ma soprattutto è uno snodo importante per i bus con tratta extraurbana, sia regionale che nazionale.

Non sono presenti né la stazione ferroviaria che è localizzata in un quartiere posto in un quartiere a SUD della città, né quella della Metropolitana di superficie.

Per contribuire a incentivare l’uso dei mezzi pubblici in modo continuativo (quando si potrà ricominciare ad utilizzarli in sicurezza) sono al vaglio dell’amministrazione alcune questioni correlate:

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

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

Il *car pooling* è una modalità che permette alle persone di spostarsi in gruppo condividendo un’auto privata, per risparmiare sul trasporto e a evitare gli inconvenienti dei mezzi pubblici. Il *car pooling* potrebbe diventare la nuova modalità per muoversi in sicurezza;

Sarebbe auspicabile creare un servizio (es. un’app sullo smartphone) che consenta:

- L’ottimizzazione delle risorse: automobili con poche persone a bordo (meglio se sempre le stesse);
- Un risparmio economico in termini di costo pro-capite di carburante, costi di parcheggio ecc.;
- Una riduzione dell’inquinamento, dovuto al minor numero di mezzi in circolazione;
- Il miglioramento dei rapporti sociali tra le persone.

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

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

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è stato 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. alla quale hanno risposto 15 colleghi su 19, quindi il 79% dei lavoratori;

Per la sede per la quale si sta redigendo il piano non si ha il conforto dei dati risultanti dalla survey, condotta lo scorso aprile, quando l'Istituto era in trattativa con l'Amministrazione Provinciale di Catanzaro, che aveva reso disponibili alcuni locali di sua proprietà posti al centro della città.

2.3.1 – Analisi spaziale

Complessivamente si osserva che nell'Ufficio di Catanzaro solo il 20% dei rispondenti risiede in uno dei quartieri della città, il restante 80% è equamente distribuito tra i colleghi che hanno il domicilio in un comune della provincia di CZ e quelli che vivono invece in un comune fuori provincia ma comunque all'interno della medesima regione.

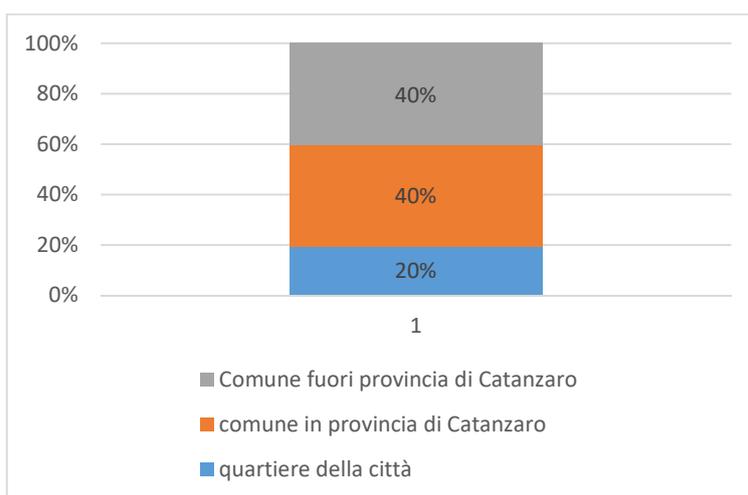


Figura 6 – Provenienza lavoratori sede Catanzaro

Sulla base delle premesse fatte abbiamo stimato per ciascun rispondente alla survey la distanza del proprio domicilio dalla sede di lavoro.

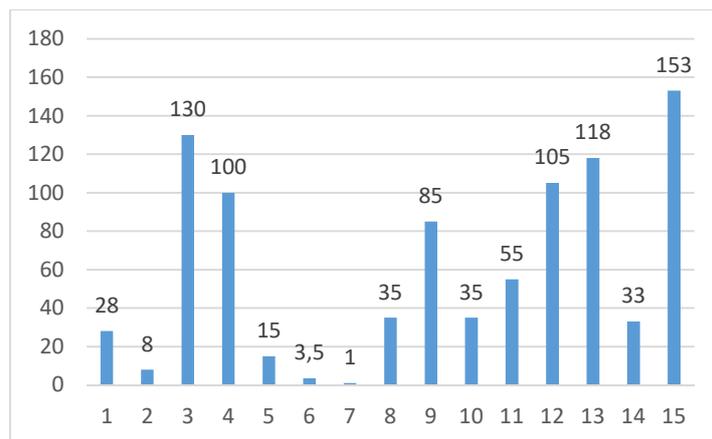


Figura 7 – Distanza in km dal domicilio

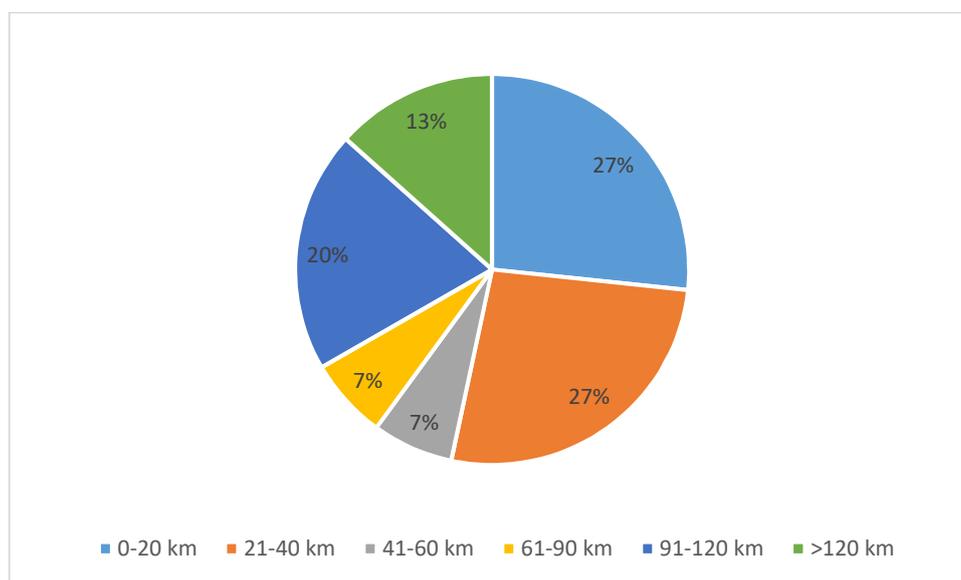


Figura 8 – Distribuzione per fasce chilometriche

Dall'analisi dei dati vediamo subito che il 40% dei rispondenti percorre, almeno, più di 60 km a tratta per recarsi a lavoro con tempi di percorrenza che, per chi abita più lontano, raggiungono punte comprese tra i 120 e 170 minuti per tratta

2.3.2 - Analisi temporale degli ingressi e delle uscite dalla sede

Nel periodo pre pandemico l'orario di entrata dei dipendenti registra il dato maggiore tra le 7:45 e le 8:45: precisamente il 66% dei rispondenti afferma di arrivare in ufficio in quella fascia oraria. Il 13% alle 7:45, il 33% alle ore 8:00, il 20% alle ore 8:30; il rimanente 33% registra l'ingresso in ufficio tra le ore 9:00 e le ore 9:30 (contorno nero)

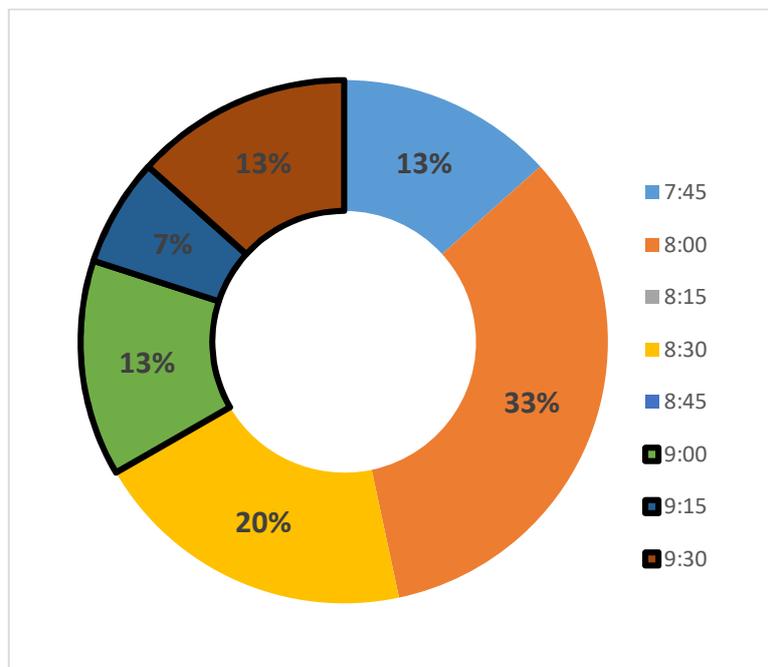


Figura 9 – distribuzione orari di entrata

La medesima tendenza si conferma nella registrazione dell'uscita dove possiamo osservare che i 2/3 dei rispondenti escono tra le ore 15:00 e le ore 16:45; la restante parte tra le ore 17:00 e le ore 17:30 (contorno nero)

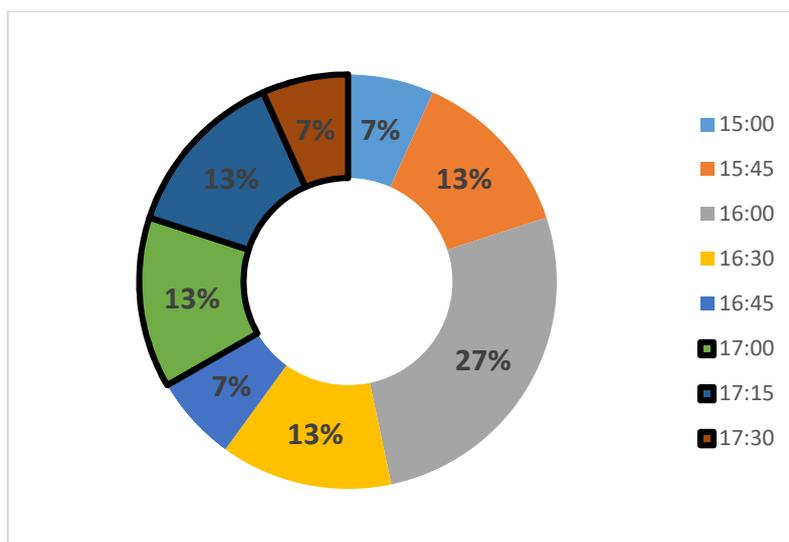


Figura 10 - distribuzione orari uscita

Per le motivazioni riportate in premessa e a causa dell'adozione delle misure per la prevenzione e la gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-2019 non c'è stata possibilità di rientro in ufficio: non si ha, pertanto, un riscontro reale in merito agli orari di entrata/uscita nel periodo post emergenziale.

Abbiamo però chiesto ai colleghi se al rientro ipotizzassero di modificare gli orari di entrata/uscita e la maggior parte di essi conferma le fasce del periodo pre pandemico: solo il 6%

ipotizza di entrare più tardi rispetto a prima mentre il 14% in più rispetto a prima ipotizza di uscire nella fascia oraria dalle ore 17 in poi.

2.3.3 – Analisi motivazionale della scelta del mezzo di trasporto

Il mezzo di trasporto più utilizzato per recarsi a lavoro rimane l'auto privata, come conducente o come passeggero (il 60% dei rispondenti) mentre il 40% dichiara di utilizzare l'autobus extraurbano come mezzo di trasporto per andare a lavorare: di questi solo 1/3 dichiara di utilizzarlo come unico mezzo di trasporto; la restante parte dichiara di dover utilizzare comunque l'auto privata per raggiungere la fermata dell'autobus, quindi 2 mezzi per recarsi in ufficio.

I servizi di trasporto pubblico in Calabria sono piuttosto lontani dal rappresentare una valida alternativa al traffico motorizzato privato: alla cronica insufficienza dei servizi ferroviari si aggiunge la modestia dei servizi pubblici su gomma, sia in ambito extraurbano (rispetto a un territorio ampio e con insediamenti sparsi, i mezzi e le corse sono scarsi o inesistenti) sia in ambito urbano. Recarsi a lavoro con l'auto privata rimane la risposta prevalente: le motivazioni vanno ricercate in primis nella scarsa frequenza dei collegamenti (che si scontra con la domanda di flessibilità oraria necessaria al fine di conciliare tempi di lavoro con i carichi di famiglia, ad esempio figli piccoli ed in età scolare) e poi nei tempi di percorrenza troppo lunghi.

Per il futuro abbiamo domandato ai colleghi se intendessero modificare le proprie abitudini:

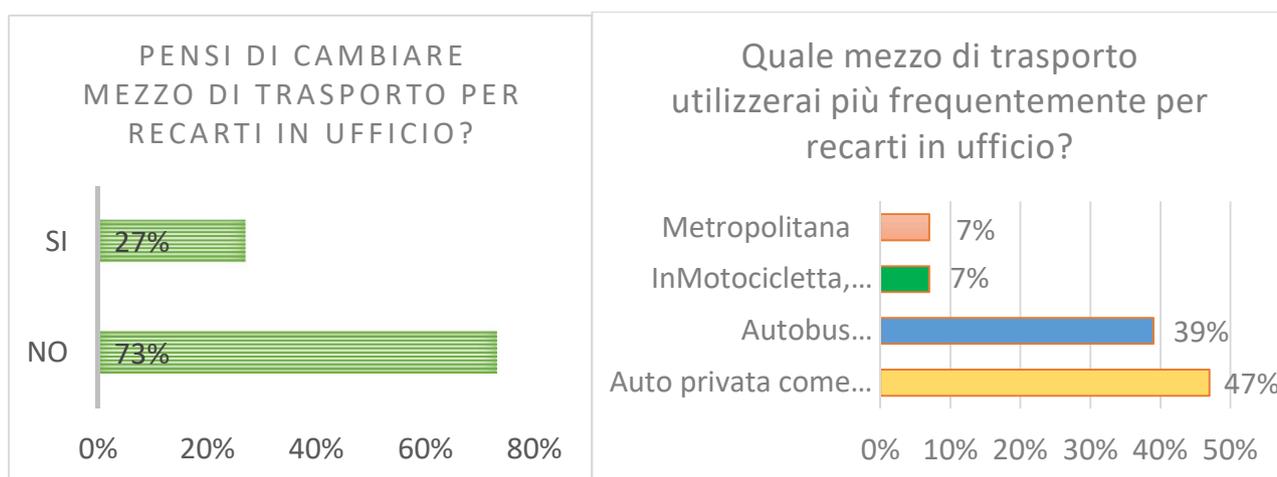


Figura 11 – Propensione a modificare abitudini per gli spostamenti casa lavoro

Il 73% dei rispondenti non ha intenzione di modificare le proprie abitudini in futuro per recarsi in ufficio mentre il 27% le cambierebbe per motivi legati alla paura del contagio e all'assenza di parcheggio. In particolare, chi continuerà ad utilizzare i mezzi pubblici lo farà perché non ha altre

possibilità oppure perché ritiene che con le corrette precauzioni (vaccino, mascherina, ecc...) non si corrano rischi oppure perchè si trova bene con il/i mezzo/i che usava prima.

Per quanto riguarda i mezzi di trasporto sostenibili (auto elettrica/ibrida, bicicletta, piedi, monopattino, ecc.), i rispondenti li utilizzerebbero per avere un risparmio di denaro (50%) e perché ritengono sia importante per la sostenibilità ambientale (50%)

Tra chi utilizza l'auto privata non elettrica/ibrida per recarsi al lavoro, il 28% dichiara che potrebbe scegliere un mezzo di trasporto sostenibile se ci fossero delle agevolazioni economiche (es. abbonamenti, convenzioni, bonus, incentivi, ecc...), il 21% risponde affermativamente qualora vi fossero adeguate strutture logistiche cittadine es. piste ciclabili sicure, colonnina di ricarica auto elettriche, il resto non risponde.

Per quanto riguarda la propensione allo “sharing”, complessivamente presso la sede della Calabria c’è un atteggiamento positivo.

Il 73% dichiara di essere interessato alla condivisione sia della postazione di lavoro (*desk sharing*) sia dell’auto privata (*carpooling*). In molti, l’87% dichiarano di essere interessati al servizio di bus navetta così come alla possibilità di accedere a convenzioni con parcheggi auto posti nelle vicinanze dell’ufficio. Solo il 27% dichiara che sarebbe interessato ad utilizzare un taxi se vi fossero delle condizioni vantaggiose e, infine, il 47%, se economicamente conveniente, utilizzerebbe mezzi di trasporto in *sharing*.

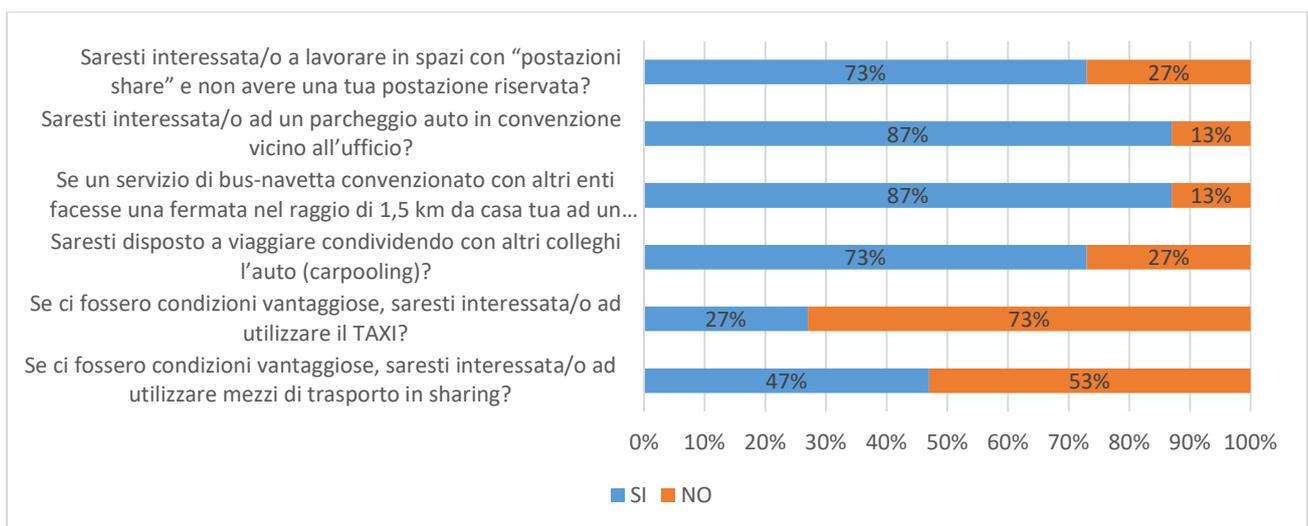


Figura 12 – Propensione allo “sharing” del personale della sede UT CALABRIA

Infine, il 93% dei rispondenti della Sede di Catanzaro è interessato a lavorare in smart working e di questi il 67% indica la fascia più alta del POLA.

3. PARTE PROGETTUALE

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

3.1 Progettazione delle misure

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

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

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

Progettazione delle misure



Figura 13 – 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 l’87% 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

E’ stata presa in considerazione la creazione di app e spazi dedicati sulla intranet per la gestione del *carpooling* aziendale, perché il 73% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l’automobile con altri colleghi.

ASSE 1 azione 3 – 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 49% 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.

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 le aziende di trasporto pubblico locale,
- la rateizzazione in busta paga dell’abbonamento annuale
- l’aumento dello stanziamento fondo Istat per il rimborso abbonamenti, perché solo il 40% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

3.1.3 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 93% dei rispondenti della Sede di Catanzaro si dichiara interessato a lavorare in *smart working*; il 67% di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il 27% è per quella media e solo il 7% è propenso alla fascia di flessibilità più bassa.

ASSE 4 azione 2 – co-working

Il 73% dei colleghi rispondenti sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi di co-working con "postazioni in share" da realizzare nella futura sede dell'UT Calabria.

3.1.4 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 –bonus elettrico

ASSE 2 azione 1 – convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

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

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