



**PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)**  
**Ufficio territoriale ISTAT per LIGURIA**  
**Via San Vincenzo,4 – 16121Genova**  
**Tel. +39 10 5849711**

Edizione novembre 2021

Referente per la Mobilità Territoriale  
Giuseppe Musolino

## Sommario

<b>1. INTRODUZIONE</b> .....	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL .....	5
<b>2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI</b> .....	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali .....	7
2.2 Offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale.....	9
<b>Azione 2.1</b> – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede .....	9
<b>Azione 2.2</b> – Analisi sulle esigenze di ciclabilità .....	10
<b>Azione 2.3</b> – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette .....	10
<b>Azione 2.4</b> – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale .....	10
<b>Azione 2.5</b> – Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling .....	11
<b>Azione 2.6</b> – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green .....	11
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro .....	12
<b>2.3.1</b> – Analisi spaziale.....	12
<b>2.3.2</b> – Analisi temporale.....	13
<b>2.3.3</b> – Analisi motivazionale.....	14
<b>3 PARTE PROGETTUALE</b> .....	17
3.1 Progettazione delle misure.....	17
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L’USO INDIVIDUALE DELL’AUTO PRIVATA .....	18
ASSE 2 - FAVORIRE L’USO DEL TRASPORTO PUBBLICO .....	18
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA’ .....	18
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA’ .....	19
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE .....	19
3.2 Programma di implementazione .....	20
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 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*

## 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.

Localizzazione

Denominazione della sede	Ufficio territoriale Istat per Liguria
Via e numero civico	Via San Vincenzo,4 -Genova

Cap	16121
-----	-------

Personale dipendente

Numero totale	12
---------------	----

Numero personale dipendente tempo pieno	12
---	----

Numero personale dipendente part time	0
---------------------------------------	---

Orario di lavoro

Lun - Ven	7.45-19.00
-----------	------------

Sab - Dom	CHIUSO
-----------	--------

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

#### **RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI**

Budget annuale dedicato	0
-------------------------	---

Risorse umane dedicate	1
------------------------	---

#### **SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI**

Navetta aziendale	0
-------------------	---

Automobili aziendali	0
----------------------	---

Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
---------------------------------------	---

Car sharing aziendale	0
-----------------------	---

Piattaforma di car-pooling aziendale	0
--------------------------------------	---

## **INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI**

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL

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

### Requisiti

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

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

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

## **AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI**

Numero posti auto	2
Numero posti moto	0
Numero posti bici	0
Zona deposito monopattini	NO

<b>SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE</b>	NO
<b>MENSA AZIENDALE</b>	NO
<b>STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE</b>	intranet

## 2.2 Offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale

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.

NODI DI INTERSCAMBIO	SI
STAZIONI FERROVIARIE	GENOVA BRIGNOLE
STAZIONI METRO	SI
FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM	SI
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	SI
AREE DI SOSTA	A PAGAMENTO 2E/ora
AREA PEDONALE / ZTL	SI (via San Vincenzo)

L'analisi consente di:

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

### Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede

Nell'area condominiale della sede si hanno a disposizione di due posti auto riservati all'UT, dove a rotazione possono essere utilizzati dai dipendenti.

Vicino alla Sede pochissimi sono i parcheggi comunali gratuiti:

Via Giacomo Moresco 16121 Genova

a pagamento:

Garage Serra ;

autoparking Lambruschini;

autoparking Vittoria;  
autoparking Brignole:

Non essendoci comunque richiesta non si attiveranno convenzioni ad hoc.

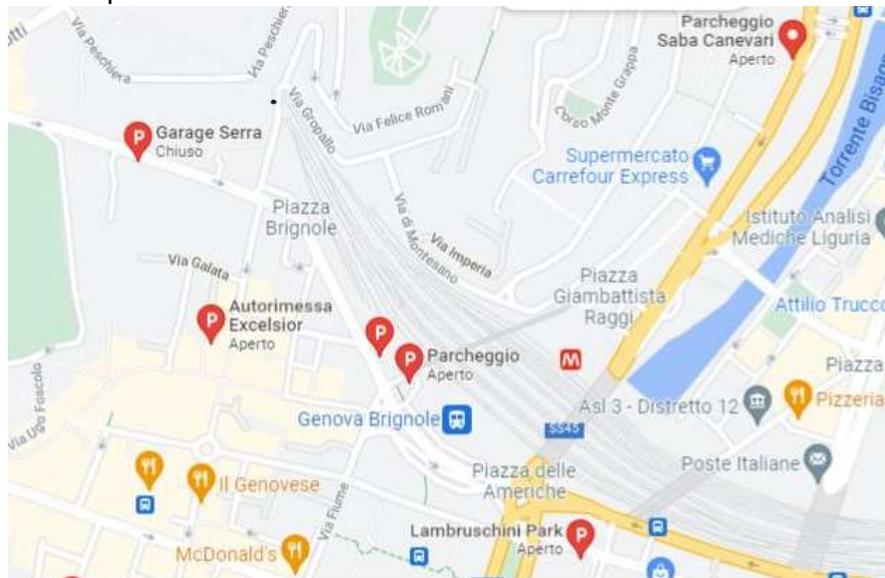


Figura 4 – parcheggi presso la sede UT Liguria

#### **Azione 2.2**– Analisi sulle esigenze di ciclabilità

A Genova risulta difficile percorrere il tratto urbano con biciclette data la conformità del territorio, sono state individuate piste ciclabili ma sono semplicemente disegnate a terra sul manto stradale e rimane una soluzione pericolosa e poco praticabile dai genovesi. Solo il 9 % dei dipendenti ha risposto all'indagine sull'interesse a venire in ufficio in bici. Pertanto non essendovi esigenze di questo genere non si ipotizza nessuna azione.

#### **Azione 2.3** – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

Rimane bassa la richiesta del 10% dei rispondenti disposti ad utilizzare 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, azione non presa in considerazione al momento.

#### **Azione 2.4** – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale

Ottima è la posizione dell'ufficio vicino alla locale stazione ferroviaria di Genova Brignole ( 250 mt).

### Indicazioni per Via San Vincenzo dai principali luoghi di Genova con i mezzi pubblici

Queste linee hanno fermate in corrispondenza di Via San Vincenzo

 Bus: [15](#), [18/](#), [20](#), [76T](#)

 Treno: [R](#)

 Metropolitana: [MM](#)

Figura 5 – Accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale

### Azione 2.5 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling

Il *Car pooling* è una modalità che permette alle persone di spostarsi in gruppo condividendo un'auto privata per risparmiare sul trasporto e a evitare gli inconvenienti dei mezzi pubblici. Il *Car pooling* potrebbe diventare la nuova modalità per muoversi in sicurezza, il servizio è stato attivato e testato in molte città.

Il 35,3% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi (carpooling).

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

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

### Azione 2.6 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green

Il mezzo privato scelto da molti colleghi anche per la presenza di posteggi condominiali potrebbe diventare sempre di più utilizzato, i nuovi incentivi statali favoriscono il cambio con autovetture ibride e solo elettriche, si potrebbe ipotizzare l'installazione di colonnine di ricarica presso lo stesso condominio.

La regione Liguria ha già attuato esenzione del bollo auto per mezzi GPL e Metano per 5 anni, auto ibride ed elettriche favoriscono l'accesso al transito a corsie preferenziali gialle di solito riservate agli autobus e il parcheggio gratuito sulle isole blu e parcheggi blu solitamente a pagamento.

Esiste una grande opportunità, legata allo stanziamento di fondi dedicati ad aziende e scuole pubbliche e private per il finanziamento di soluzioni di mobilità sostenibile (art. 51 del Decreto Sostegni Bis, Gazzetta Ufficiale in allegato).

## 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.

Presso l'ufficio territoriale Istat per la Liguria risultano in forze presso la sede 12 persone (6 F e 6 M)

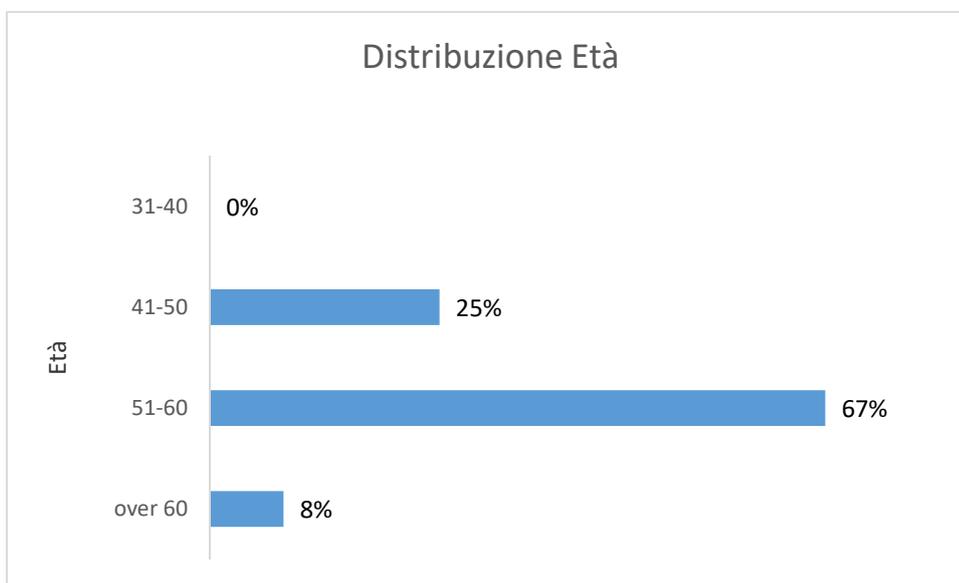


Figura 6 – Distribuzione per età dei dipendenti della sede UT LIGURIA (valori percentuali)

La distribuzione per fasce di età registra il 67% delle lavoratrici e dei lavoratori nella fascia 51-60 anni, seguono poi i dipendenti di età compresa tra i 41 e i 50 anni (25%), la quota delle lavoratrici e dei lavoratori over 60 è pari al 8%, nessun dipendente nella fascia 31-40

### 2.3.1 – Analisi spaziale

Il 27% ha un domicilio che dista dalla sede di lavoro al massimo 10 chilometri, mentre il 37% rientra nella fascia chilometrica 10-20 chilometri, un altro 18% nella fascia chilometrica 20-40 km, il 18% affronta un viaggio lungo dai 40 ai 70 chilometri.



Figura 7 – Distribuzione per distanza casa-lavoro dei dipendenti della sede UT LIGURIA (valori percentuali)

Buona parte dei dipendenti (80%) risiede nella provincia di Genova, mentre un 10% si divide nelle provincie di Savona e della Spezia.

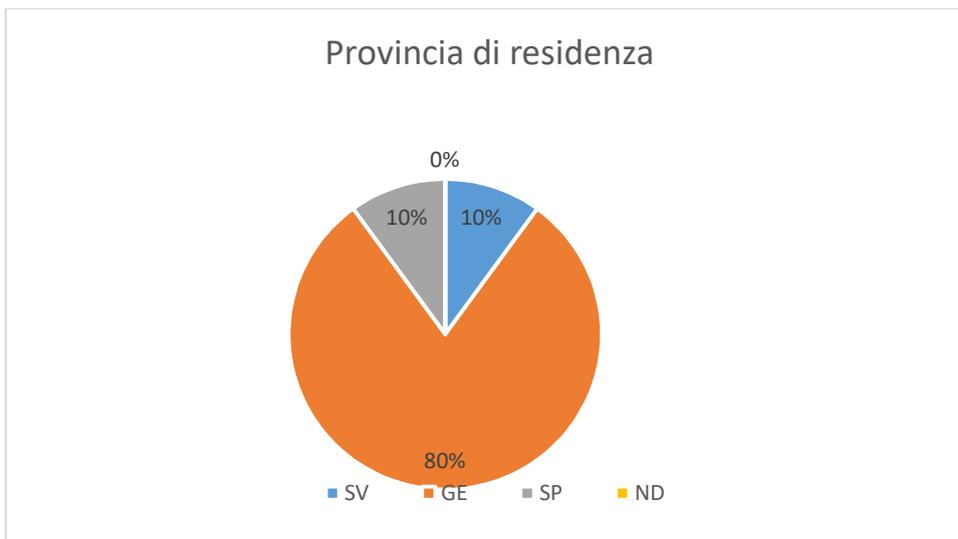


Figura 8 – Distribuzione provincia di residenza dei dipendenti della sede UT LIGURIA (valori percentuali)

### 2.3.2 – Analisi temporale

Il 18% impiega dai 40 ai 50 minuti di percorrenza per gli spostamenti casa-lavoro, il 27% tra i 60 e i 75 minuti, un ulteriore 37% impiega tra i 15 e i 35 minuti, il 0% tra i 100 e 120 minuti e l'18% tra gli 80 e i 90 minuti. Stessi tempi per il viaggio di ritorno.

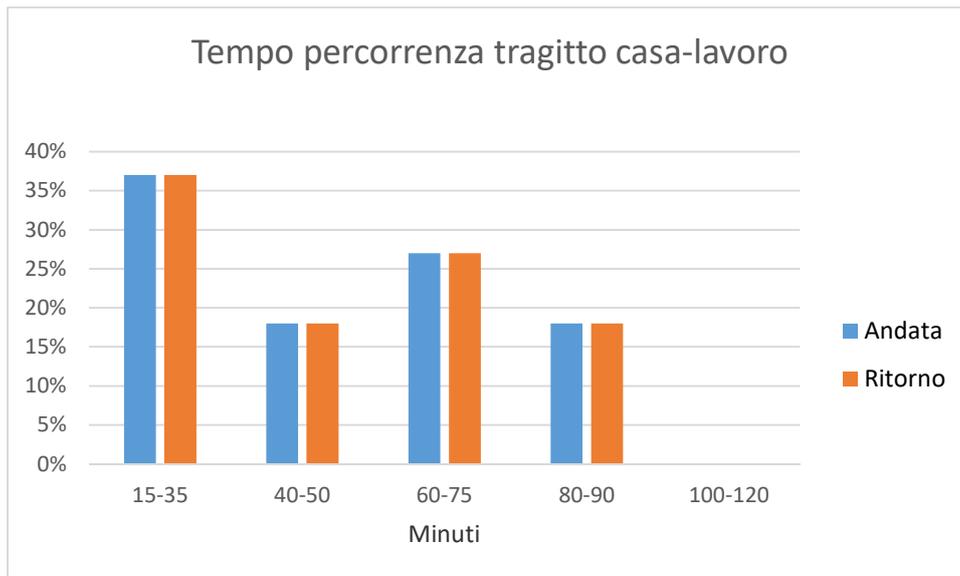


Figura 9 – Distribuzione per tempo di percorrenza tragitto casa-lavoro dei dipendenti della sede UT LIGURIA (valori percentuali)

In merito agli orari di ingresso e uscita (Figura 8), due le soglie di maggior afflusso per l'ingresso il 18% fascia sino le ore 08:00 e 09:00 – 09:30 , mentre fortemente variabile l'orario di uscita data la flessibilità di orario.

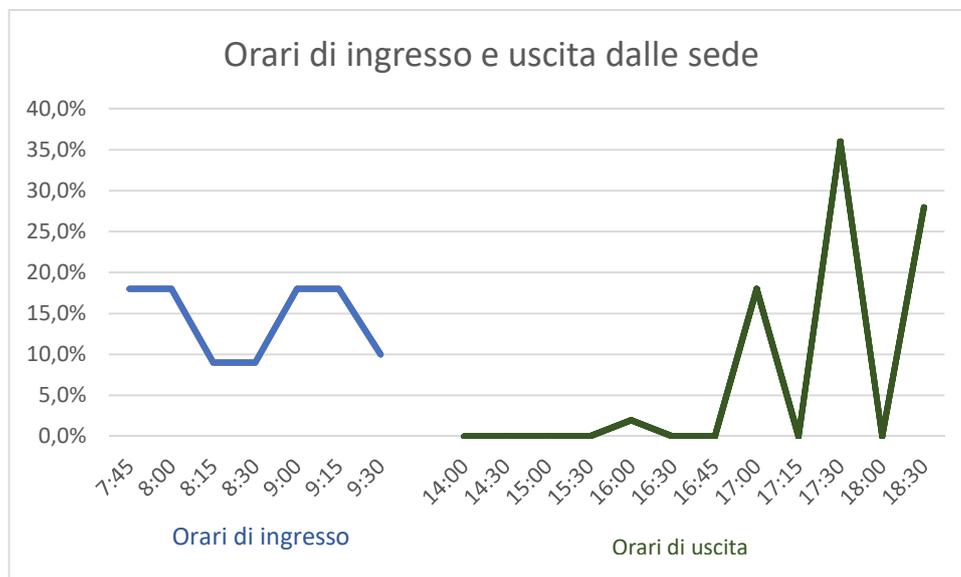


Figura 10 – Distribuzione percentuale dei dipendenti per orario di ingresso ed uscita dall'Ufficio

### 2.3.3 – Analisi motivazionale

Il mezzo di trasporto utilizzato più frequentemente pre-pandemia per recarsi in ufficio era il treno (54%), seguito da autobus (18%) e auto privata come passeggero (18%).

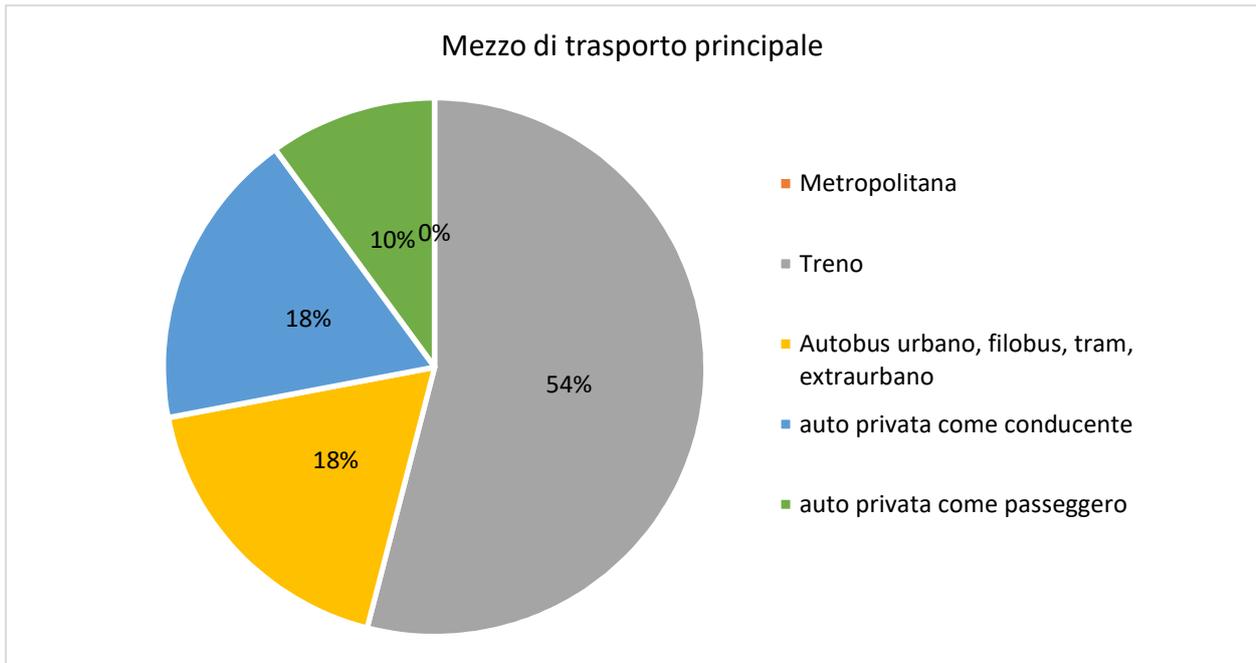


Figura 11 – Distribuzione per mezzo di trasporto utilizzato prepandemia dei dipendenti della sede UT LIGURIA (valori percentuali)

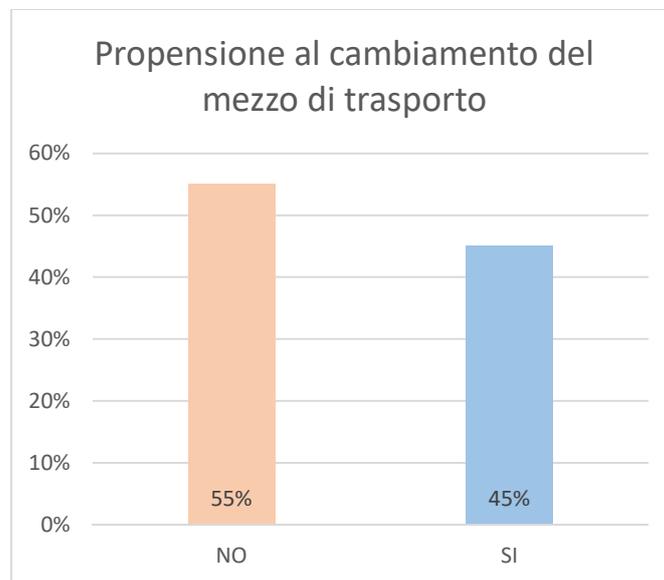


Figura 12 – Propensione al cambiamento dei dipendenti della sede UT LIGURIA (valori percentuali)

Il 55% dei rispondenti pensa di non cambiare i mezzi di trasporto che utilizzava, mentre il 45% cambierà modo di viaggiare per recarsi in ufficio generato dalla paura della pandemia da COVID-19

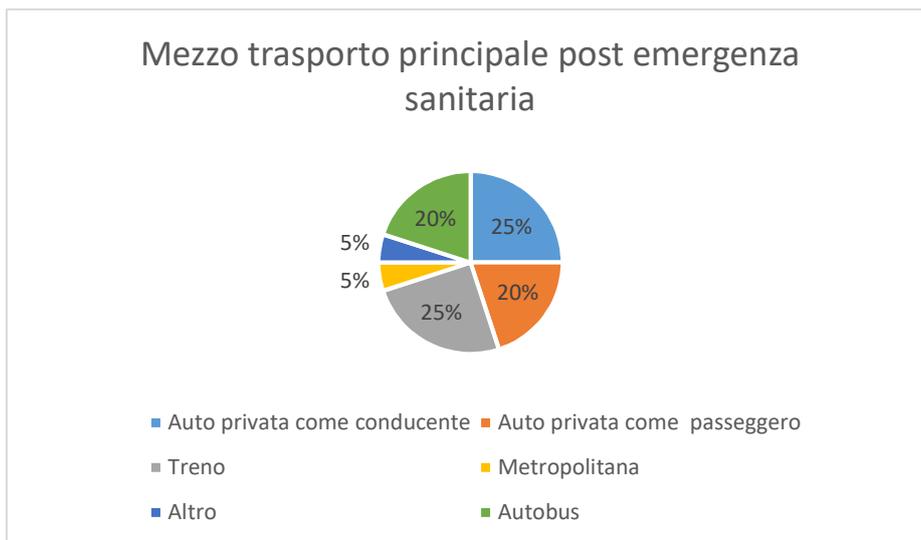


Figura 13 – Distribuzione per mezzo di trasporto utilizzato postpandemia dei dipendenti della sede UT LIGURIA (valori percentuali)

L'utilizzo del mezzo privato passa dal 18% al 25% dei rispondenti a scapito del treno e degli autobus extraurbani. La paura da contagio COVID-19 fa scegliere l'uso del mezzo proprio.

Il 10% dei rispondenti dichiara che se ci fosse 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. Il 19% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi (car pooling); il 17,6% dei rispondenti dichiara che se ci fossero condizioni vantaggiose, sarebbe interessato ad utilizzare mezzi di trasporto in sharing (Figura 14).

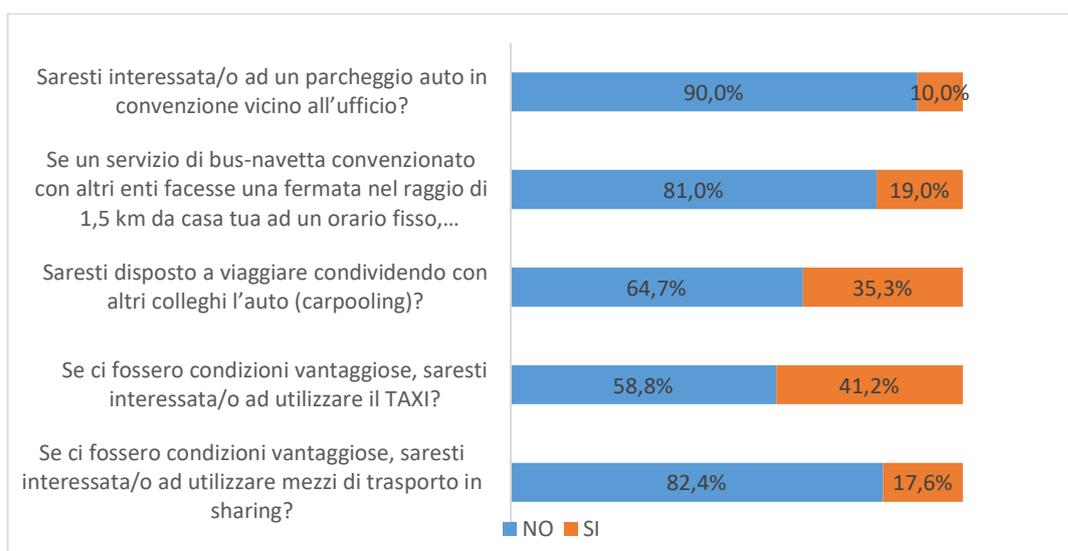


Figura 14 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione all'utilizzo di soluzioni di mobilità sostenibile

### 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 15 – 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, anche se soltanto il 19% 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 35,3% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi.

### *ASSE 1 azione 3 – sharing mobility*

E' allo studio la possibilità di stipulare convenzioni con operatori di sharing, anche se soltanto il 17,6% dei rispondenti sarebbe interessato ad utilizzarlo.

## ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

### *ASSE 2 azione 1 – convenzioni TPL e rateizzazione busta paga*

Con l'obiettivo di favorire l'utilizzo del mezzo pubblico si sta valutando la possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale o a prezzo agevolato del servizio park&ride, la rateizzazione in busta paga dell'abbonamento annuale e l'aumento dello stanziamento fondo Istat per il rimborso abbonamenti, perché l'82% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

## ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

### *ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette*

Con l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità è stata fatta una ricognizione di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede, perché il 9% dei rispondenti sarebbe interessato ad utilizzare in futuro la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, qualora vi fossero le opportune infrastrutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati).

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

Incentivo acquisto mezzi ecosostenibili per la mobilità urbana (biciclette, monopattini, bici pedalata assistita, ecc)ù

## 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).

Presso la sede Istat di Genova la quota dei dipendenti che si dichiara interessato a lavorare in *smart working* raggiunge il 100%, di questi il 45% dichiara di essere interessato alla fascia di flessibilità più alta del POLA (Figura 20).

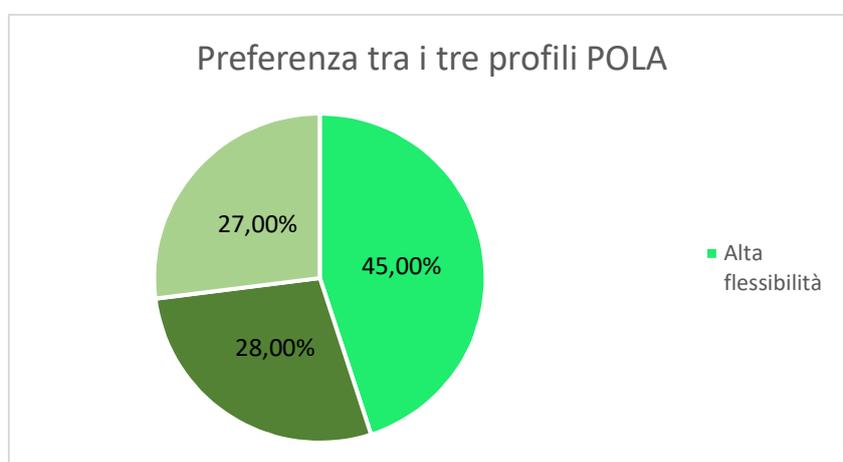


Figura 16 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione ai profili del POLA

### ASSE 4 azione 2 – co-working

Il 53% 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

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

### 3.2 Programma di implementazione

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

Seguirà una:

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

Un primo elenco di azioni previste possono essere sintetizzate in:

ASSE 1 azione 1 - bus navette

ASSE 1 azione 2 - carpooling

ASSE 1 azione 3 – sharing mobility

ASSE 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](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.