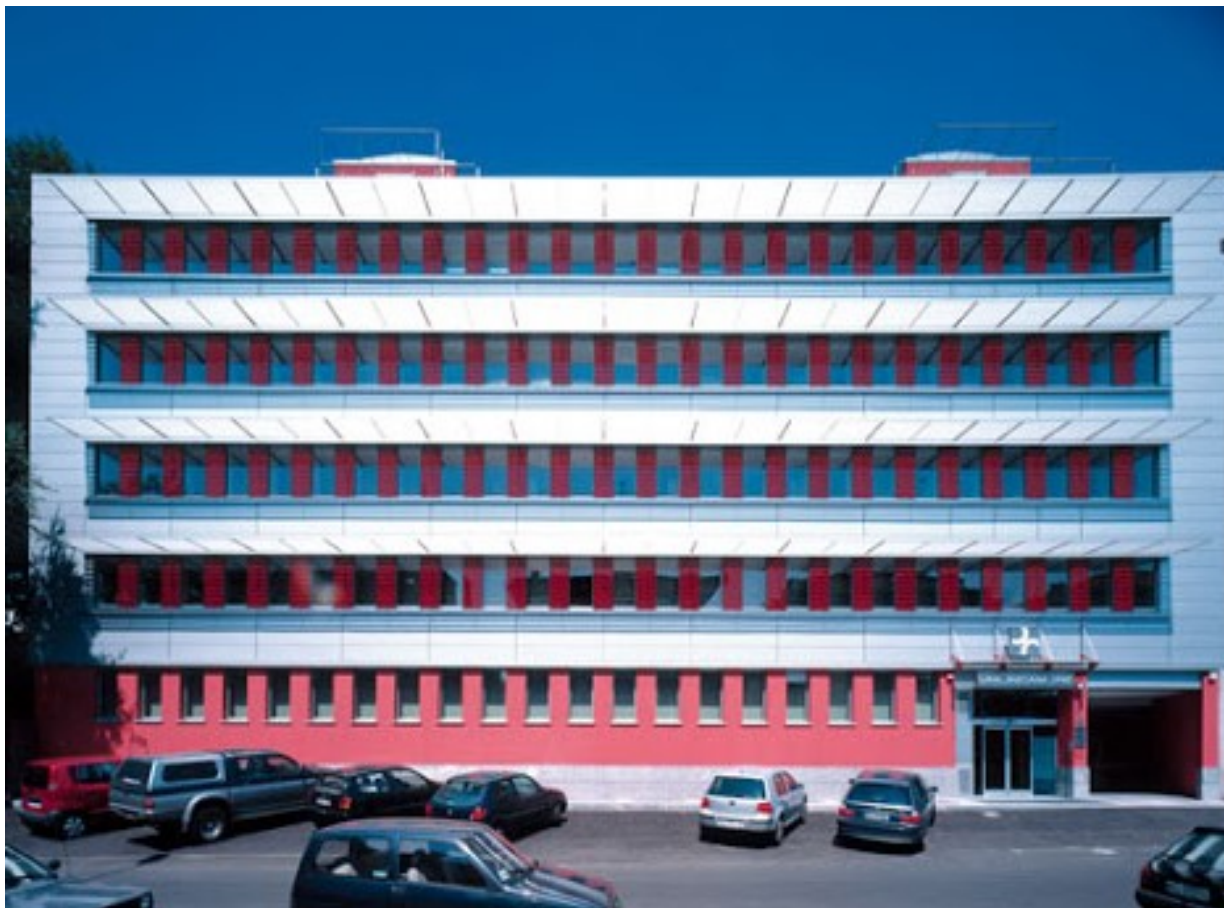




Ufficio Territoriale Area Nord Ovest: Piemonte e Valle
D'Aosta, Liguria, Lombardia

Sede per la Lombardia

Via Ercole Oldofredi n° 23 – 20124 Milano

Edizione 2021

Referente per la Mobilità Territoriale
Valentina Spinella

Sommario

1. INTRODUZIONE	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL	5
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali	7
2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m.)	9
2.2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede	9
2.2.3– Analisi sulle esigenze di ciclabilità	11
2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette	13
2.2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale	13
2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling	14
2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green	14
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	15
2.3.1 – Analisi spaziale	15
2.3.2 – Analisi temporale	16
2.3.3 – Analisi motivazionale	18
3. PARTE PROGETTUALE	21
3.1 Progettazione delle misure	21
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	22
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	22
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ	23
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ	23
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE	24
3.2 Programma di implementazione	24
GLOSSARIO	25
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	26

1. INTRODUZIONE

Il Mobility Management è l'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa. Il Mobility Manager è la figura di riferimento per l'implementazione delle suddette iniziative con l'obiettivo di promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e il conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti.

L'Istituto Nazionale di Statistica è un Ente pubblico di ricerca riconosciuto ai sensi del D.lgs. n. 218/2016 dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le Linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante e dotato di autonomia scientifica, organizzativa, finanziaria e contabile.

Dal 1926, anno della sua fondazione, svolge la propria attività nel rispetto dei principi fondamentali della statistica ufficiale: indipendenza scientifica, imparzialità, obiettività, affidabilità, qualità e riservatezza dell'informazione statistica, dettati a livello europeo e internazionale e la sua missione è di servire la collettività attraverso la produzione e la comunicazione di informazioni statistiche, analisi e previsioni di elevata qualità.

L'ISTAT il principale produttore della statistica ufficiale intesa come ***bene pubblico*** al servizio della collettività e come strumento di conoscenza e di supporto nei processi decisionali. La missione dell'Istituto comporta una sua responsabilità sociale, in quanto produttore dei dati essenziali alla conoscenza dei fenomeni che hanno una forte ricaduta nella vita della comunità umana ed economica e che sono al centro delle scelte politiche ai vari livelli. L'ambito della responsabilità sociale di cui è portatore l'Istituto non si limita alla sua funzione in senso stretto ma comprende anche le azioni relative al benessere organizzativo e di qualificazione sociale ed etica dell'Istituto e al suo ruolo come soggetto pubblico proteso a porre in essere buone pratiche di sostenibilità.

L'impegno dell'Istat per lo sviluppo di una mobilità sostenibile è iniziato con la nomina della Mobility Manager, la dottoressa Patrizia Grossi (deliberazione D16 703 DGEN 2020 del 30 luglio 2020 <https://www.istat.it/it/files//2021/01/Delibera-D16-703-DGEN-2020-del-30.07.2020.pdf>), che opera con il supporto di una rete di Referenti Territoriali, il cui ruolo è fondamentale in quanto, da un lato, rappresenta il punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, dall'altro diventa uno strumento per promuovere la cultura e le iniziative promosse dall'Istituto in materia di mobilità sostenibile. Il Comitato dei "Referenti Territoriali della Mobilità" (costituito con deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021 <https://www.istat.it/it/files//2021/01/D08-84-DGEN-2021-Comitato-territoriale-Mobilit%C3%A0.pdf>) ha il compito di completare l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto e di monitorarne gli esiti, tenendo in considerazione le segnalazioni del personale stesso in relazione alle possibili strategie di mobilità ed i benefici generabili sul territorio dallo sviluppo delle azioni che verranno analizzate ed eventualmente intraprese. I principali compiti del Comitato sono: 1. individuare parcheggi a pagamento nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni; 2. individuare i principali operatori di mobility sharing locali con cui attivare convenzioni; 3. analizzare le esigenze di ciclabilità (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici); 4. verificare la necessità di prevedere bus-navette; 5. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale; 6. analizzare la possibilità di sviluppare il carpooling; 7. verificare la presenza o meno di colonnine per la ricarica elettrica nelle

vicinanze della sede; 8. individuare la possibilità di aderire a incentivi green locali, nell'ottica dell'universale bisogno collettivo di una riduzione dell'impronta ambientale.

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

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



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

1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL

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

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

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

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

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

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d’area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del “Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL”.

Il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all’uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell’analisi degli spostamenti

casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

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

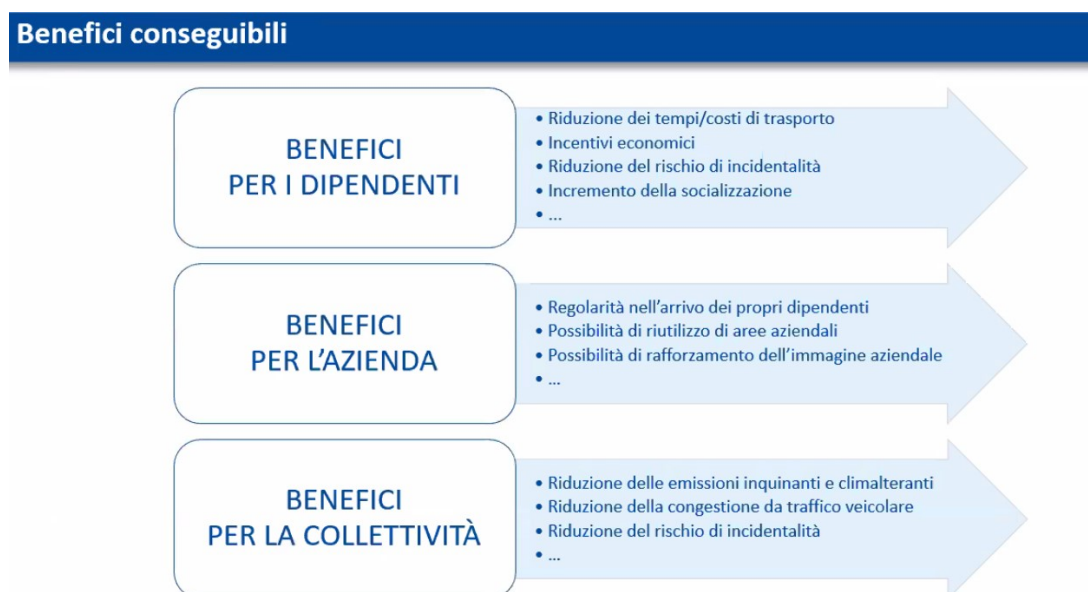


Figura 2 – Benefici conseguibili per i dipendenti, per l'azienda, per la collettività

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.

In questa fase vengono raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità per **Ufficio Territoriale Area Nord Ovest: Piemonte e Valle D'Aosta, Liguria, Lombardia, Sede per la Lombardia, Via Ercole Oldofredi n° 23 – 20124 Milano.**

La sede è all'interno del palazzo di Unioncamere Lombardia, vicini i palazzi di Regione Lombardia dove hanno sede gli uffici amministrativi di Regione Lombardia, PoliS Lombardia, il Municipio 2 del Comune di Milano, l'Azienda regionale per la protezione ambientale.

L'Ufficio è situato al 2° piano dell'edificio dove oltre agli uffici di Unioncamere Lombardia vi sono piani destinati ad altre aziende private.

Alla fine del mese di ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da **21 unità** di cui:

- numero dipendenti a tempo pieno **21**
- numero dipendenti a tempo parziale **0**
- di cui in telelavoro **2**
- di cui in distacco **1**

di questi, 7 (33%) sono inquadrati nei primi tre livelli professionali e 14 (67%) nei livelli IV-VIII.

La componente femminile è composta da 12 unità, pari al 55% del totale.

La distribuzione per fasce di età colloca il 45% delle lavoratrici e dei lavoratori nella fascia 51-60 anni, seguono poi i dipendenti di età compresa tra i 41 e i 50 anni (27%), la quota delle lavoratrici e dei lavoratori over 60 è pari al 23% mentre esigua la quota dei dipendenti con età 31-40 anni (5%). (Figura 4)

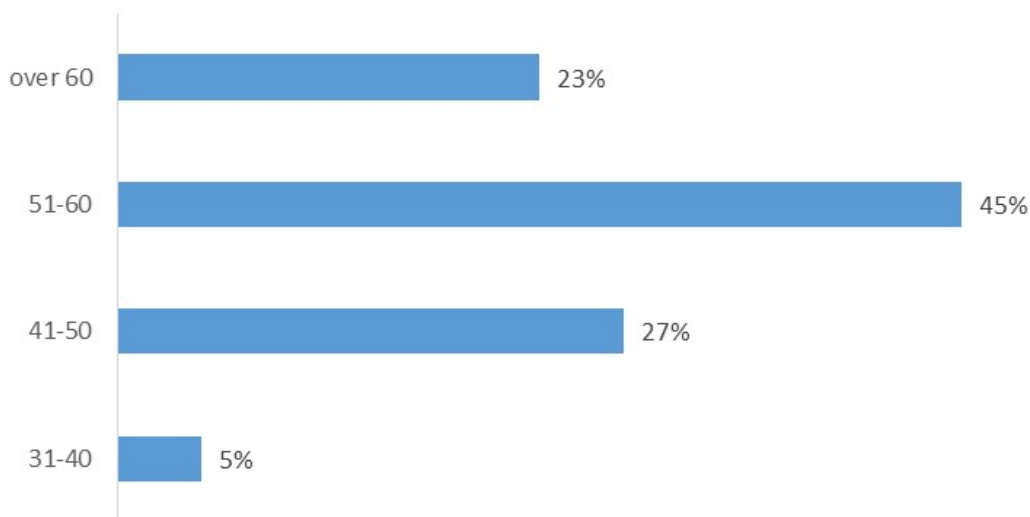


Figura 4 – Distribuzione per fasce d'età del personale UT MILANO

Orario di lavoro

Lun - Ven	7.45-19.00
Sab -Dom	CHIUSO

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale dedicato	0
Risorse umane dedicate	1

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

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

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL

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

Requisiti

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

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

Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili intestati al dipendente;
 Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro
 I possessori di abbonamenti mensili al trasporto pubblico locale e ferroviari extraurbani mensili possono richiedere il contributo presentando copia degli ultimi 6 abbonamenti.

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

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

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Numero posti auto	2
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

All'interno della sede, Unioncamere Lombardia, ha riservato due posti auto ai dipendenti Istat ampiamente sufficienti a coprire le esigenze di richieste di parcheggio interno.

Attorno all'area non mancano comunque parcheggi comunali gratuiti:

- Viale Francesco Restelli, 57, 20124 Milano MI

A pagamento:

- la stessa Via Ercole Oldofredi;
- Via Abbadesse;
- Via Ippolito Rossellini;

E parcheggi privati:

- Milano – Autosilo Pola, Via Pola, 9, 20124 Milano MI, a 300 m.
Parcheggio aperto 24 ore al giorno, 365 giorni all'anno con 200 posti auto e 100 posti moto, tutti al coperto, oltre a 17 box con saracinesca di cui 8 doppi.
- Restelli New Park Srl, Viale Francesco Restelli, 3/3, 20124 Milano MI a 450 m;
- Sassetti Parking, Via Sassetti 32c, 20124 Milano a 650 m
Con 165 posti coperti, presidiato e videosorvegliato

Non essendoci comunque richiesta non si attiveranno convenzioni ad hoc.

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

I servizi di car sharing richiedono il possesso della patente e prevedono l'uso di internet e di app per localizzare e prenotare le auto disponibili. Tutte le auto hanno libero accesso alla ZTL (ma non alle strade riservate al trasporto pubblico e alle aree pedonali) e possono essere parcheggiate gratuitamente sulle strisce blu.

Alcuni dei servizi attivi a Milano sono:

Enjoy

Enjoy è il car sharing di Eni Fuel S.p.A. , l'iscrizione è gratuita per chi ha la patente italiana, si paga solo l'uso effettivo del veicolo. È un sistema free floating (i mezzi si possono lasciare in qualunque parcheggio pubblico consentito). Attualmente per accedere al servizio è obbligatorio indossare i dispositivi di protezione individuale e trasportare non più di un passeggero; inoltre è consigliato mantenere il massimo distanziamento possibile tra conducente e passeggero e usare il servizio solo per gli spostamenti previsti dal DPCM 26 aprile 2020.

e-Vai

È il primo car sharing ecologico a stazione fissa con oltre 100 e-Vai Point attivi in tutta la Lombardia, aeroporti compresi, dove sarà possibile ritirare e consegnare l'auto.

La flotta di e-Vai si compone unicamente di veicoli elettrici, in modo da favorire una mobilità a emissioni 0 e l'accesso incondizionato a tutte le zone della città.

e-Vai presenta due formule di iscrizione:

- Profilo Silver: iscrizione gratuita e costo fisso per noleggio di 6 €
- Profilo Gold: iscrizione gratuita e quota minima prepagata di 60 € senza costi fissi per noleggio

Le tariffe per il noleggio invece dipendono dal tipo di veicolo: per le auto elettriche è di 6 €/ora, mentre per i veicoli con motore a combustione è di 2,40 €/ora più 0,48 €/km.

Car2go

L'iscrizione costa 9 €. L'area operativa è di circa 53 km². È un sistema free floating. I prezzi variano secondo la disponibilità di auto in ogni zona, per favorire la distribuzione uniforme dei veicoli.

A questo servizio la Mobility Manager della Sede Centrale ha attivato una convenzione che può essere usufruita anche dai colleghi della Sede di Milano. L'Istat ha infatti firmato una convenzione con Share Now che permette ai dipendenti di usufruire di diverse agevolazioni, tra le quali l'iscrizione gratuita (con in più 10 euro di guida in omaggio), al servizio di car sharing a flusso libero. Il bonus di 10 euro di guida in omaggio dovrà essere utilizzato entro 30 giorni dall'accredito, ovvero dalla convalida della patente online. Il codice promozionale dedicato sarà attivo fino al 31/12/2021.

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.

Dal 15 luglio 2021 anche Milano è nella rete di FIAB-ComuniCiclabili. Il riconoscimento della Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, che valuta e attesta il grado di ciclabilità dei comuni italiani accompagnandoli in un percorso virtuoso verso politiche bike-friendly, è stato consegnato all'assessore alla Mobilità Marco Granelli che commenta "Il punteggio di 2 bike-smile assegnati per il 2021 è l'istantanea di una realtà grande e complessa avviata verso una transizione virtuosa e necessaria".

Il riconoscimento FIAB-ComuniCiclabili attribuisce ai territori un punteggio da 1 a 5 assegnato sulla base di diversi parametri e indicato sulla bandiera gialla con il simbolo dei "bike-smile".

Quattro le aree di valutazione: mobilità urbana (ciclabili urbane/infrastrutture, moderazione traffico e velocità), governance (politiche di mobilità urbana e servizi) comunicazione e promozione e cicloturismo.

Tra gli aspetti evidenziati nel giudizio finale per Milano si legge: la capillarità del bike-sharing tale da aver contribuito a innescare la transizione verso nuove abitudini quotidiane, gli interventi per la moderazione del traffico e della velocità, il positivo ricorso ai nuovi strumenti di ciclabilità leggera inseriti nel Codice della Strada, il calo del tasso di motorizzazione. Ma anche il positivo impegno della governance attraverso il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), che ora dovrà essere messo in pratica in modo completo, e le iniziative di urbanismo tattico¹.

Il 35% dei rispondenti ha manifestato il desiderio di utilizzare la bicicletta in presenza di opportune strutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati) e ci si attiverà per fornire il supporto necessario e incentivare quindi i dipendenti ad attivare questa modalità di spostamento.

¹ <https://www.comune.milano.it/-/mobilita.-a-milano-la-bandiera-gialla-di-fiab-comuniciciclabili>.

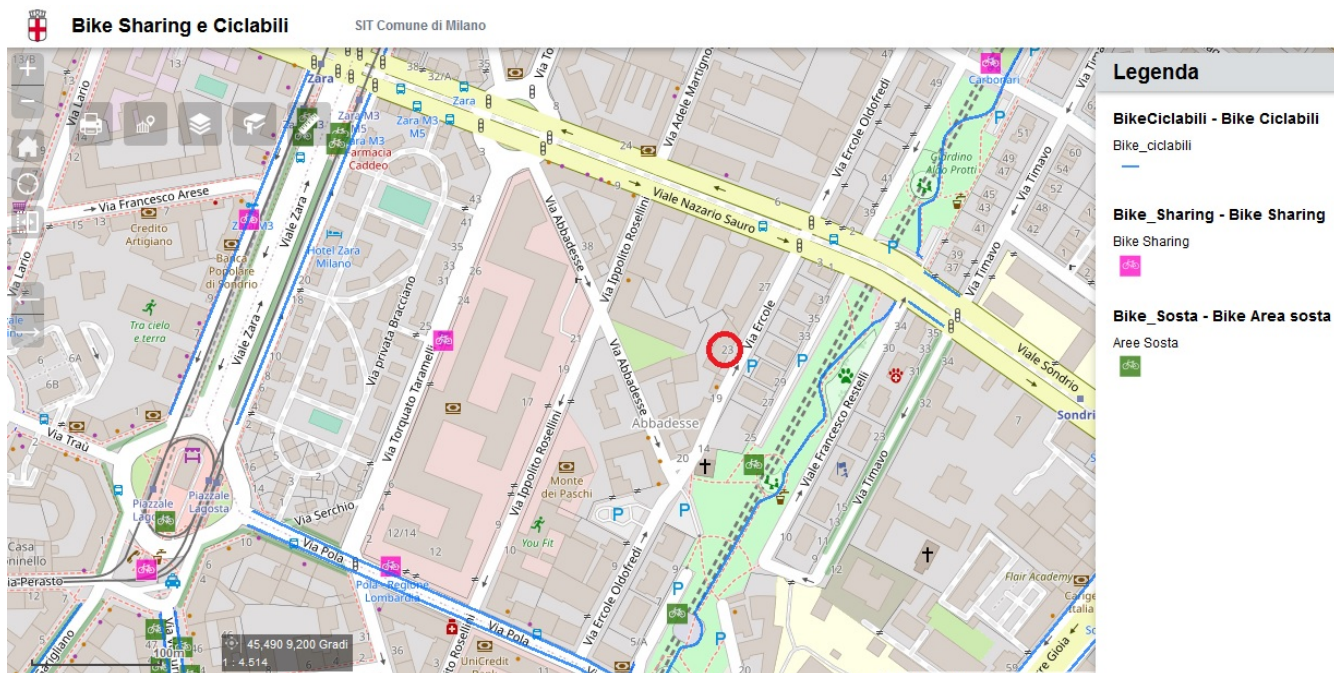


Figura 5 – Bike sharing e piste ciclabili nel Comune di Milano

BikeMi² è il bike sharing del Comune di Milano è un vero e proprio mezzo di trasporto pubblico che si integra perfettamente con la rete dei mezzi ATM, da utilizzare per gli spostamenti in città.

Scaricando l'app <https://bikemi.com/app> consente di trovare la stazione più vicina e sbloccare una bici, pedalare per la città e al termine del viaggio parcheggiare la bici correttamente nella stazione più vicina.

I costi di abbonamento sono:

- Annuale € 36
- Settimanale € 9
- Giornaliero € 4,50

A cui vanno addizionate le tariffe che variano a seconda della bicicletta scelta e del tempo di utilizzo.

Tariffe					
Bicicletta elettrica		Bicicletta elettrica con seggiolino		Bicicletta tradizionale	
Sblocca	Incluso	Sblocca	Incluso	Sblocca	Incluso
0-3 min	Incluso	0-3 min	Incluso	0-30 min	Incluso
3 min-30 min	0,25 € / 27 min	3 min-30 min	0,25 € / 27 min	30 min-60 min	0,50 € / 30 min
30 min-60 min	0,50 € / 30 min	30 min-60 min	0,50 € / 30 min	60 min-1 ora 30 min	0,50 € / 30 min
60 min-1 ora 30 min	1 € / 30 min	60 min-1 ora 30 min	1 € / 30 min	1 ora 30 min-2 ore	0,50 € / 30 min
1 ora 30 min-2 ore	2 € / 30 min	1 ora 30 min-2 ore	2 € / 30 min	2 ore-24 ore	2 € / 60 min
2 ore-24 ore	4 € / 60 min	2 ore-24 ore	4 € / 60 min		

Figura 6– Tariffe del Bike sharing nel Comune di Milano

² <https://bikemi.com>.

Nelle zone adiacenti alla sede sono diversi i punti in cui poter prelevare una BikeMi:

160 - Zara M3

195 - Pola RL

196 -Lagosta RL

199 - Galvani – Restelli RL

203 - Taramelli RL

104 - M. Gioia - "Regione"

121 - Melchiorre Gioia - Galvani

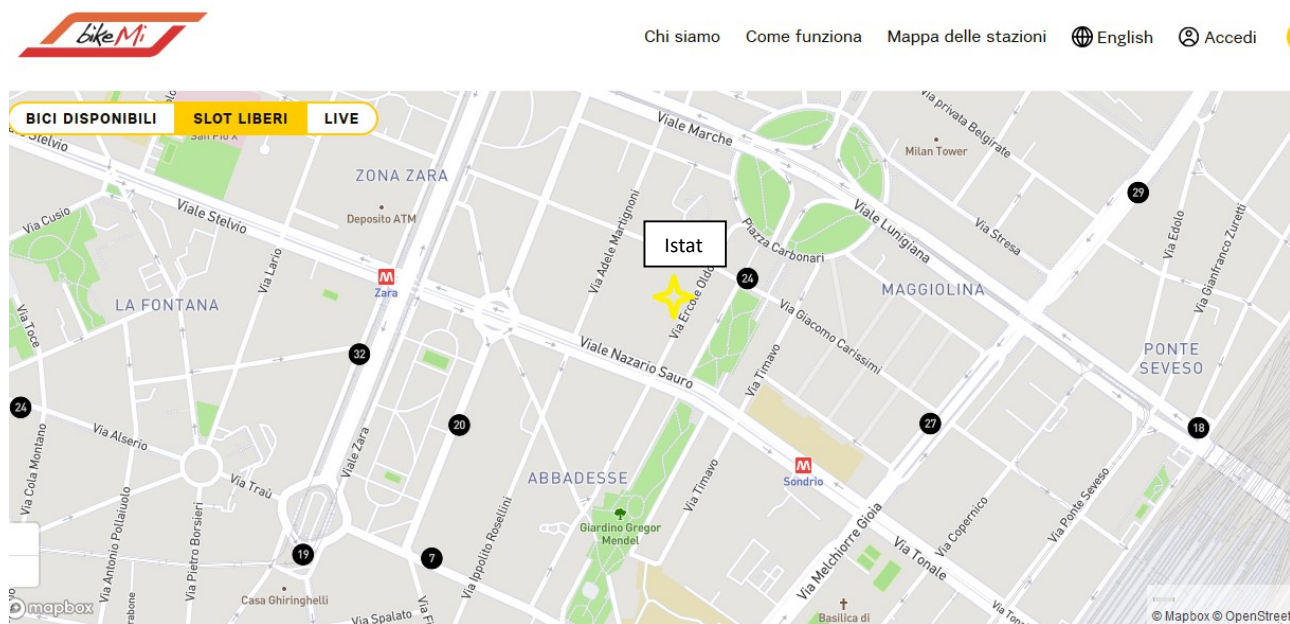


Figura 7 – Punti in cui poter prelevare una BikeMi nel Comune di Milano

2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

Per cercare di soddisfare la richiesta del 41,2% 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, è in corso di valutazione la fattibilità di acquisire un servizio di **bus-navette**, ovvero destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

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

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

La posizione dell'ufficio gode di un'ampia rete di trasporto pubblico locale che ruota attorno. Collocata in un triangolo di accesso a tre delle cinque metropolitane presenti sul territorio milanese, e a 1 km dalla sede si trova la Stazione Centrale di Milano, Piazza Duca d'Aosta, 1. Queste linee hanno fermate in corrispondenza di Via Ercole Oldofredi

 **Bus:** [51](#), [56](#), [58](#), [90](#), [91](#), [92](#)

 **Treno:** [S1](#), [S2](#), [S6](#)

 **Metro:** [M2](#), [M3](#), [M5](#)

Figura 8 – Accessibilità ai principali sistemi di TRASPORTO PUBBLICO

2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling

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

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.

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, agevolando l'installazione di nuovi impianti di ricarica elettrica in prossimità delle sedi di lavoro.

Il Comune di Milano, già nel luglio 2020 destinava ai cittadini residenti a Milano, maggiorenni e, per la prima volta, senza limitazioni ISEE in modo da permettere a tutti di accedervi, il bando per accedere al contributo fino a 1.800 euro per l'acquisto di scooter elettrico e 1.500 euro per bici o cargo bike a pedalata assistita o a trazione elettrica, senza obbligo di rottamazione. Il contributo per lo scooter passa a 3mila euro in caso di rottamazione o per chi non possiede un veicolo da almeno quattro mesi. Per quanto riguarda le quattro ruote, i contributi arrivavano a 9.600 euro per l'acquisto di un'auto elettrica, 6.000 euro per un'ibrida elettrica, 5.000 euro per un'auto alimentata a metano o GPL e ibrida metano o ibrida GPL, 4mila euro di contributo per l'acquisto di un'auto benzina Euro 6.

I contributi erano disponibili a partire dal 6 luglio, e fino all'esaurimento dei fondi disponibili ma non oltre il 30 novembre 2020.

L'obiettivo è aiutare i cittadini a rinnovare il parco auto e moto circolante in città e quindi contenere le emissioni inquinanti e la congestione. Il contributo messo complessivamente a disposizione è pari a un milione di euro. Gli incentivi sono cumulabili con le agevolazioni concesse dallo Stato.

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.

All'interno dell'ufficio milanese la partecipazione è alta, raggiunge un tasso di risposta pari all'81,1%.

2.3.1 – Analisi spaziale

Dall'analisi emerge che il 39% dei rispondenti risiede nella provincia di Milano. (Figura 9)

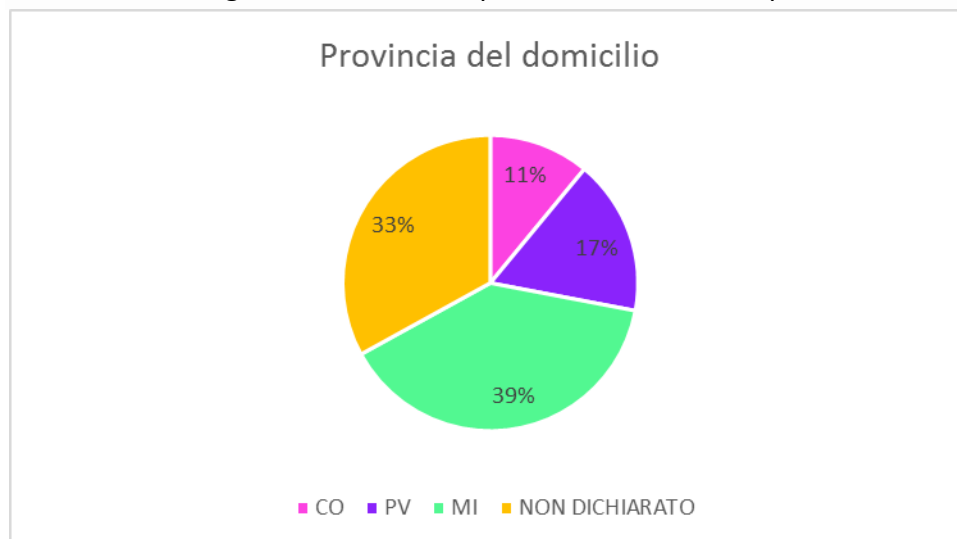


Figura 9 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per provincia di domicilio

Il 39% ha un domicilio che dista dalla sede di lavoro al massimo 10 chilometri, mentre il 22% rientra nella fascia chilometrica 10-20 chilometri, un altro 22% nella fascia chilometrica 20-40 km, il 17% affronta un viaggio lungo dai 40 ai 70 chilometri (Figura 10).

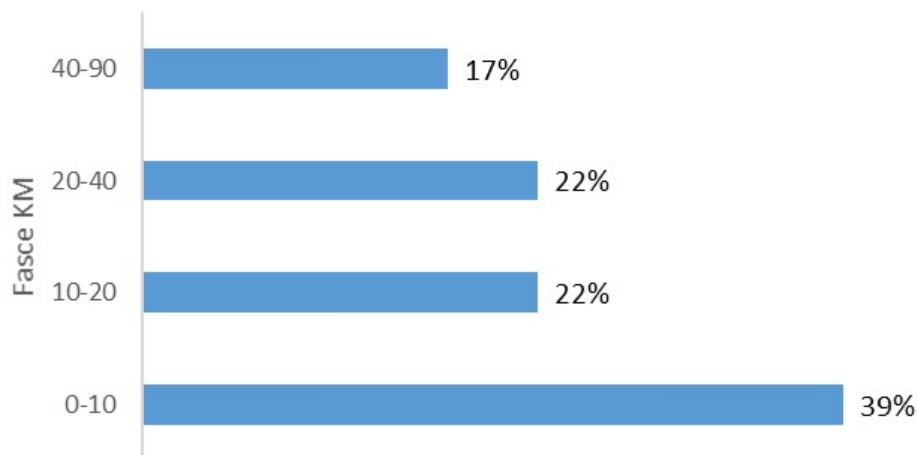


Figura 10 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell’Ufficio per distanza casa- lavoro

Il 28% impiega dai 40 ai 50 minuti di percorrenza per gli spostamenti casa-lavoro, il 22% tra i 60 e i 75 minuti, un ulteriore 22% impiega tra i 15 e i 35 minuti, il 17% tra i 100 e 120 minuti e l’11% tra gli 80 e i 90 minuti. Tempi simili per il viaggio di ritorno (Figura 11).

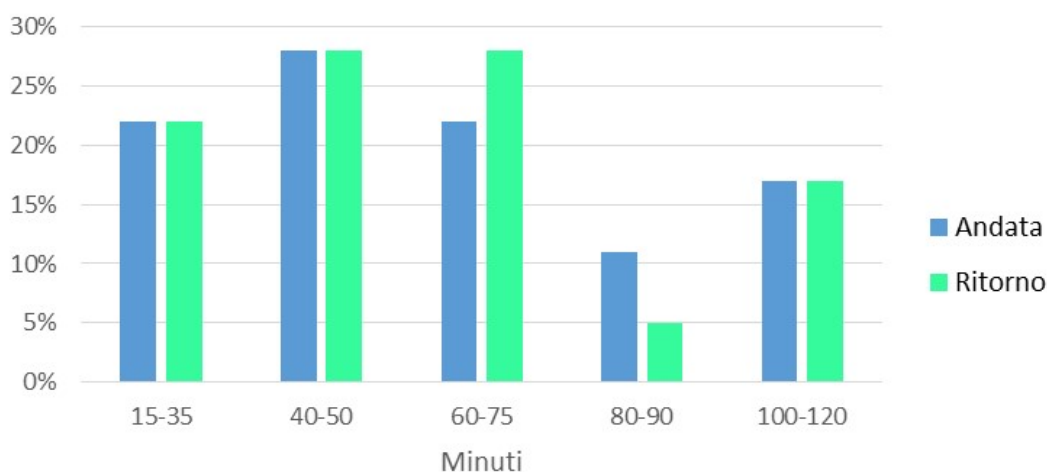


Figura 11 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell’Ufficio per tempo impiegato negli spostamenti casa-lavoro

Il 50% dei rispondenti dichiara di esser rientrato in sede durante l’emergenza sanitaria da Covid-19.

2.3.2 – Analisi temporale

In merito agli orari di ingresso e uscita (Figura 12), la dinamica è molto frammentata ma la quota maggiore si concentra alle 9:15 (il 22,2%), mentre le 16:00 è l’orario d’uscita (il 16,6%).

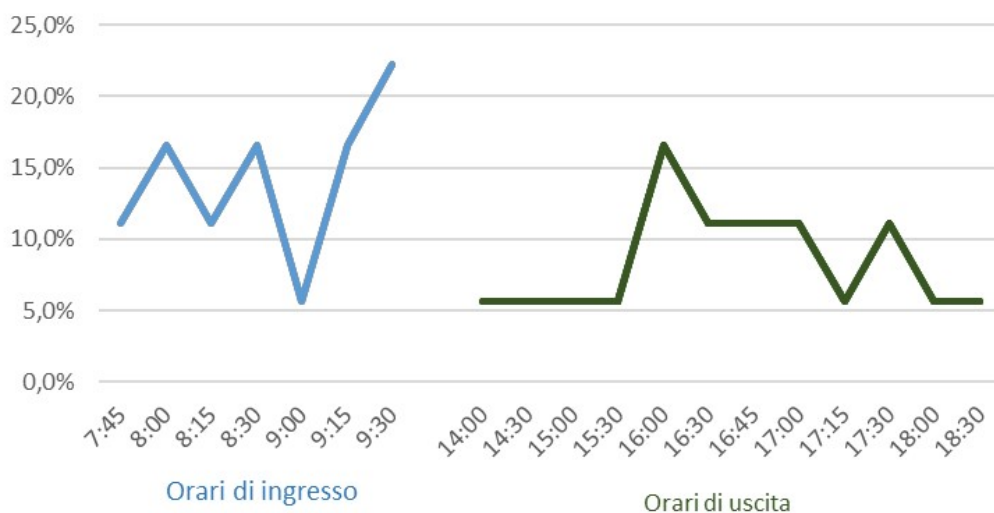


Figura 12 – Distribuzione percentuale dei dipendenti per orario di ingresso ed uscita dall'Ufficio

Il mezzo di trasporto utilizzato più frequentemente per recarsi in ufficio (Figura 13) è la metropolitana (28%), seguito da treno (22%) e autobus (22%).

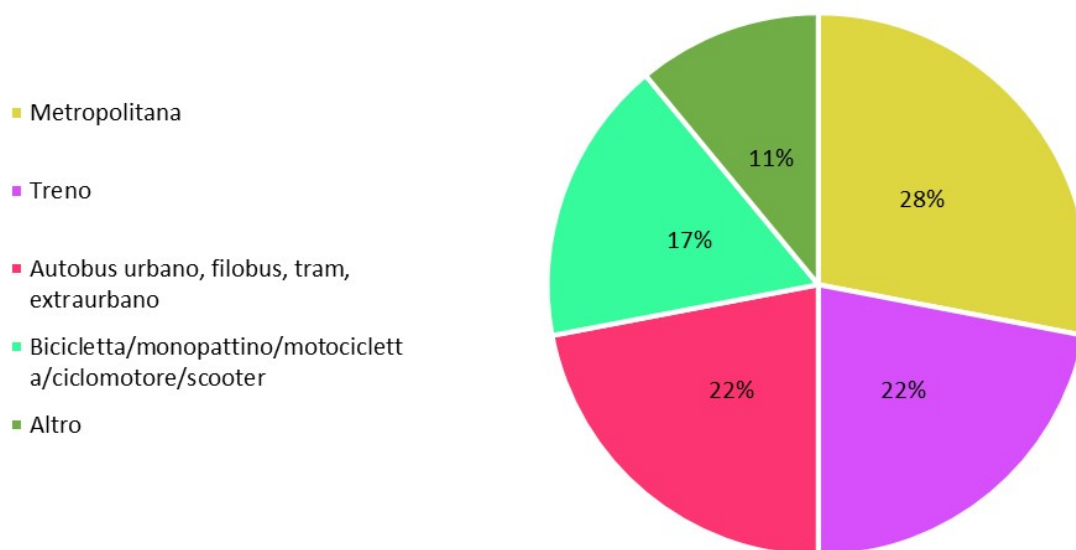


Figura 13 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per utilizzo del mezzo di trasporto

Il 33% utilizza tre mezzi per recarsi in ufficio, un altro 33% con un unico mezzo raggiunge la sede di lavoro, il 28% utilizza due mezzi e il 6% più di tre mezzi.

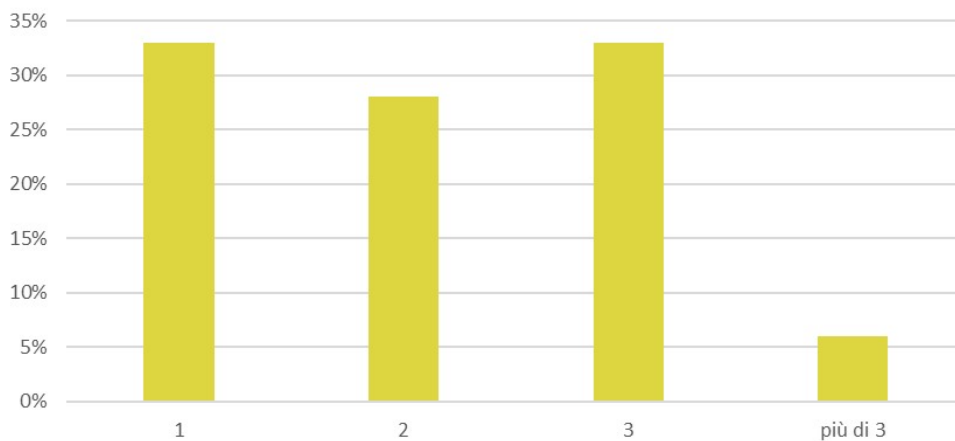


Figura 14 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell’Ufficio per numero di mezzi di trasporto utilizzati

Chi utilizza automobile, treno e metropolitana percorre in media 55 chilometri. Chi utilizza la combo auto e metro ne percorre in media 24, chi usa metro e autobus in media effettua 18 chilometri (Figura 15).

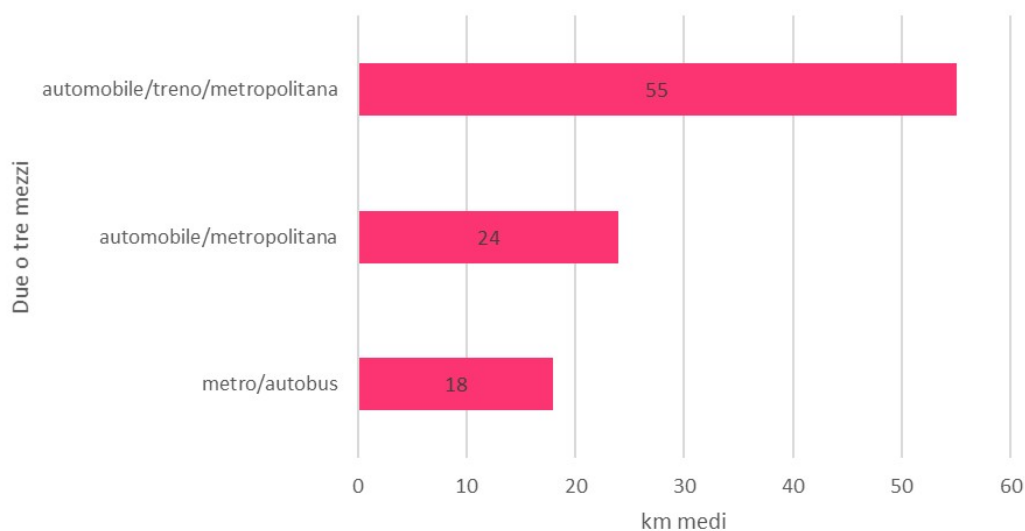


Figura 15 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell’Ufficio per combinazioni di mezzi di trasporto utilizzati

2.3.3 – Analisi motivazionale

Il 71% dei rispondenti pensa di non cambiare i mezzi di trasporto che utilizzava, mentre il 29% cambierà abitudini di viaggio, per paura del contagio con mezzi di trasporto pubblico (il 60%). (Figura 16).

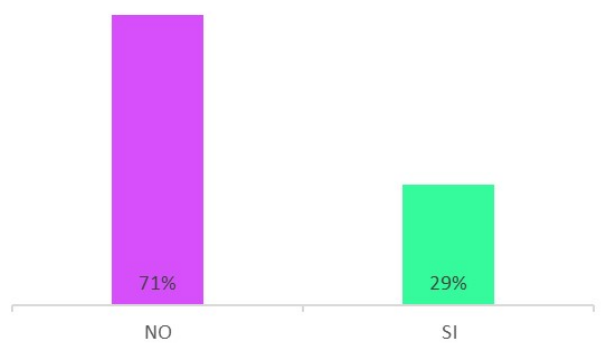


Figura 16 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell’Ufficio per propensione al cambiamento

Il 35% dei rispondenti dichiara che se esistessero le opportune strutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati) userebbe la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro (Figura 17).

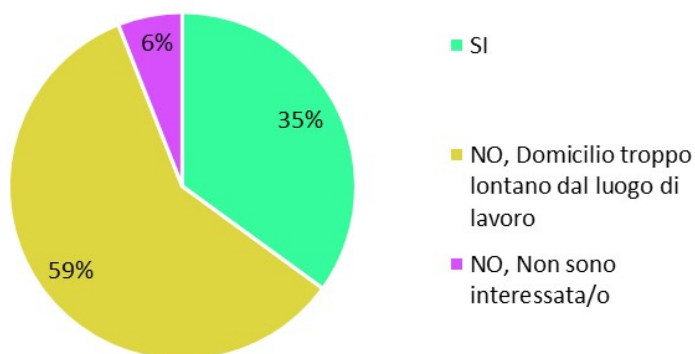


Figura 17 - Distribuzione percentuale dei dipendenti dell’Ufficio per propensione all’utilizzo della bicicletta

Il 41,2% 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 35,3% 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 18).

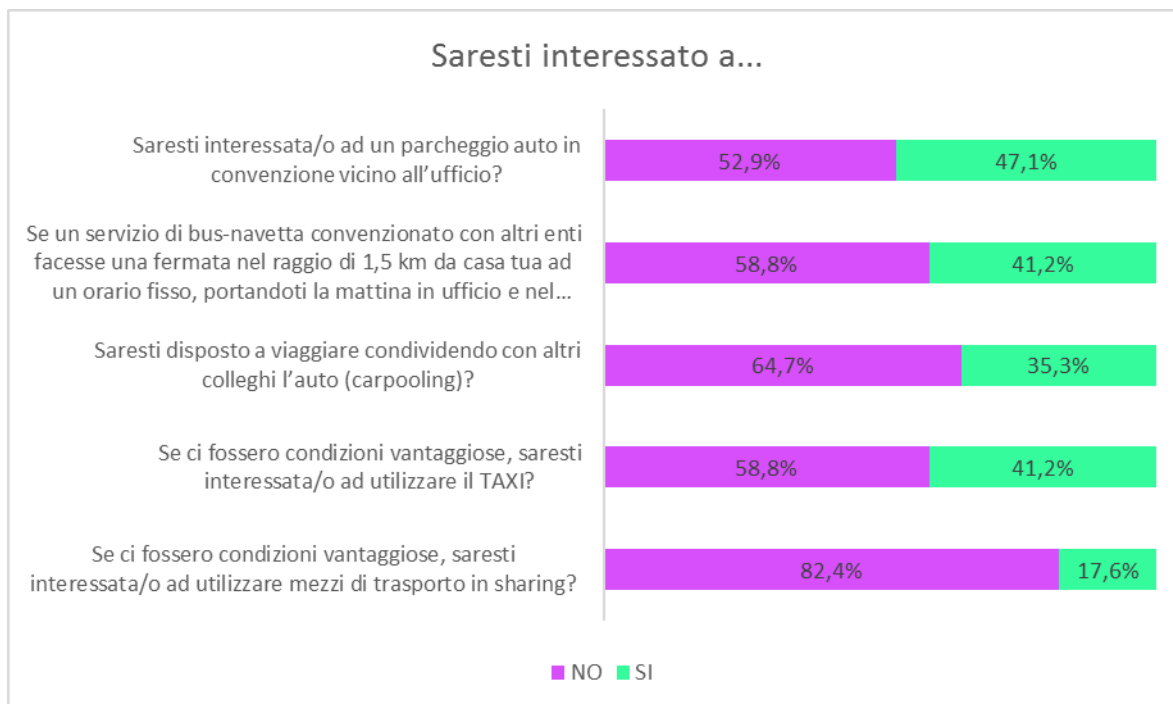


Figura 18 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione all'utilizzo di soluzioni di mobilità sostenibile

Il 47,1% dei rispondenti dichiara che sarebbe interessato a lavorare in spazi con "postazioni share" e non avere una postazione riservata (Figura 19).

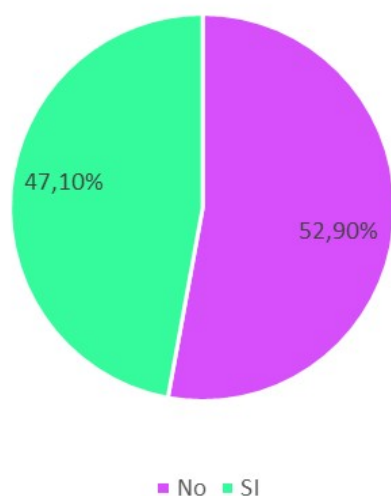


Figura 19 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione all'utilizzo di una postazione share

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 20 – 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 41,2% 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

È 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 – 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 20% 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 favorire l'utilizzo del mezzo pubblico si sta valutando la possibilità di stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale, la rateizzazione in busta paga dell'abbonamento annuale e l'aumento dello stanziamento fondo Istat per il rimborso abbonamenti, perché il 72% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

In particolare si stanno valutando convenzioni con ATM e Trenord.

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 35% dei rispondenti è interessato ad utilizzare 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.

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

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 Milano la quota dei dipendenti che si dichiara interessato a lavorare in *smart working* raggiunge il 100%, di questi il 64,70% dichiara di essere interessato alla fascia di flessibilità più alta del POLA (Figura 21).

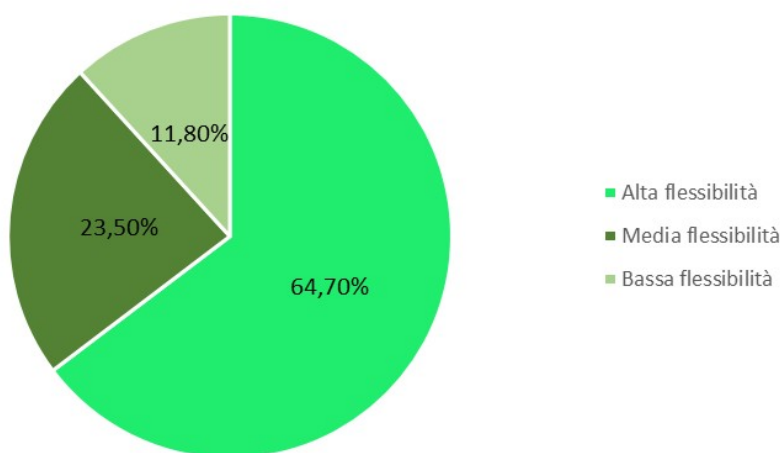


Figura 21 – Distribuzione percentuale dei dipendenti dell'Ufficio per propensione ai profili del POLA

ASSE 4 azione 2 – co-working

Il 100% dei rispondenti sarebbero interessati a lavorare in *smart working* e un rilevante 47,10% dei dipendenti sarebbe disposto ad abbandonare la propria postazione riservata per utilizzare spazi 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 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.