



Piano Spostamento Casa Lavoro (PSCL)  
Ufficio Territoriale Area Nord-Est: Marche,  
Emilia-Romagna, Veneto e Friuli-Venezia Giulia  
Sede delle Marche  
Via Castelfidardo, 4 - 60121 Ancona  
Edizione 2021

1. Sommario	
<b>1. INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL	5
<b>2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI</b>	<b>7</b>
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
2.2.2 – Analisi dell’accessibilità ai principali operatori di sharing mobility	12
2.2.3 – Analisi sulle esigenze di ciclabilità	12
2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette	12
2.2.5 – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale	12
2.2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di carpooling	13
2.2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green	13
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	13
2.3.1 – Analisi spaziale	14
2.3.2 – Analisi temporale	14
2.3.3 – Analisi motivazionale	14
<b>3. PARTE PROGETTUALE</b>	<b>17</b>
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 MICROMOBILITÀ	19
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ	19
ASSE 5 – ULTERIORI MISURE	20
3.2 Programma di implementazione	20
<b>GLOSSARIO</b>	<b>21</b>
<b>RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI</b>	<b>22</b>

# 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 Est: Marche, Emilia-Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia, Sede per le Marche, Via Castelfidardo n° 4 – 60121 Ancona.**

L'Ufficio è situato al 4° piano di un edificio composto da appartamenti utilizzati prevalentemente come abitazioni private e in parte come sede di uffici.

Alla fine del mese di ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da **9 unità** di cui:

- numero dipendenti a tempo pieno **9**
- numero dipendenti a tempo parziale **0**
- di cui in telelavoro **2**

di questi, 3 (33%) sono inquadrati nei primi tre livelli professionali e 6 (67%) nei livelli IV-VIII.

Più di  $\frac{3}{4}$  è la componente femminile (7 unità).

La distribuzione per fasce di età, come si nota dal grafico sottostante, vede prevalere la classe 50 - 59 anni (61%), seguita dalla classe 60 e oltre (28%). Mentre la fascia 40 - 49 anni arriva all'11% e non sono presenti colleghi con età inferiore ai 40 anni.

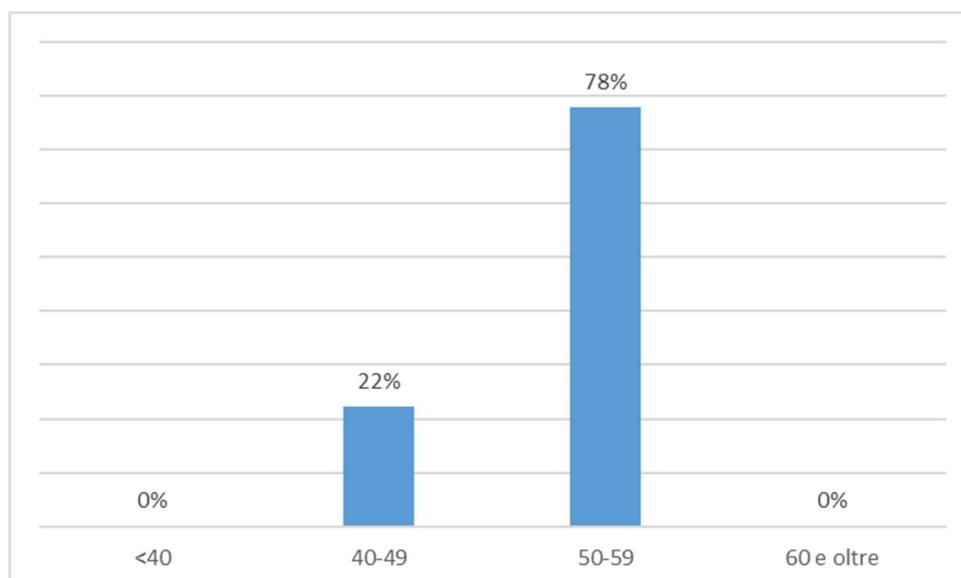


Figura 4 – Distribuzione per fasce d'età del personale UT ANCONA

#### 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	0
Numero posti moto	0
Numero posti bici	0
Zona deposito monopattini	0

<b>SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE</b>	NO
<b>MENSA AZIENDALE</b>	NO
<b>STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE</b>	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;
1. individuare i principali operatori di **mobility sharing** locali con cui attivare 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. verificare la necessità di prevedere colonnine per la **ricarica elettrica** nelle vicinanze della sede;
7. individuare la possibilità di aderire a **incentivi green**.

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

L'indagine è stata condotta nella zona della Sede di Ancona di Via Castelfidardo

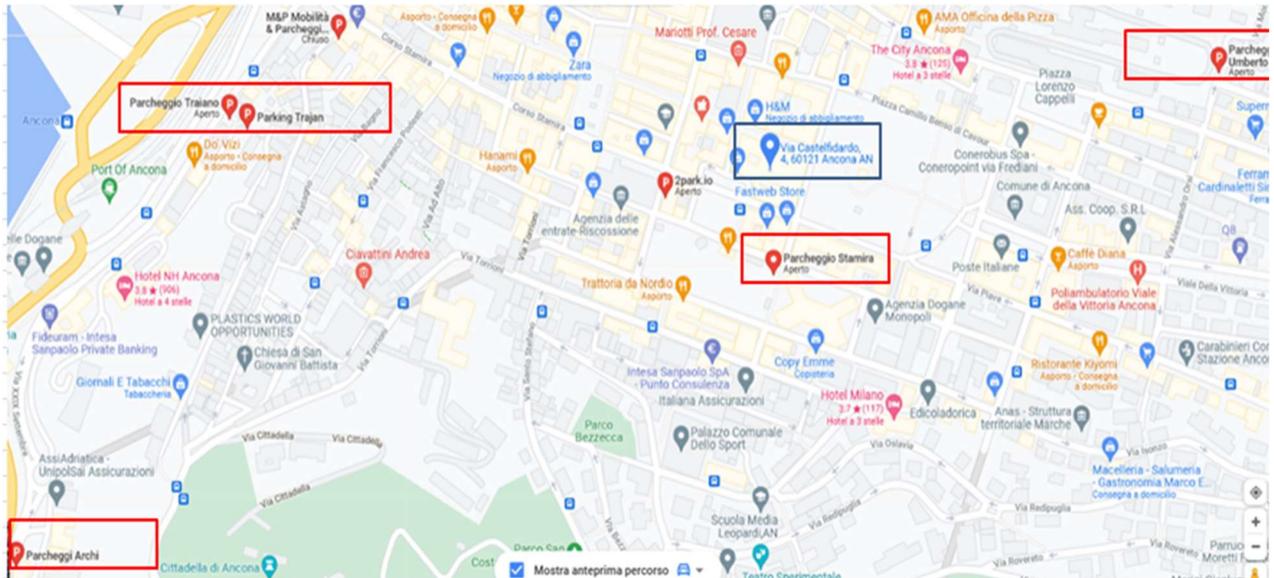


Figura 5 – Parcheggi auto vicino la sede UT ANCONA

Sono stati contattati i posteggi di seguito indicati. Poche le possibilità di convenzioni con l'Istat o perché non è previsto oppure per l'esiguo numero di potenziali utenti.,

- **Parcheggio Stamira di Best in parking**

Ingresso – Uscita: veicolare via Palestro, pedonale via Pertini, 1

Posti: 528

Costo abbonamento:

- Con contratto annuale/per mese 24 ore €159.00
- Con contratto per mese 24 ore €178.00
- Senza contratto mensile 24 ore €203.00
- Sono disponibili anche delle tessere settimanali e tessere orarie a scalare
- C'è la possibilità di chiedere sulla tariffa oraria lo sconto del 25%, solitamente riservato alle attività commerciali, ma è solo su richiesta preventiva e necessita di coordinamento tra dipendenti e mobility manager.

- **Parcheggi M&P - Parcheggio Umberto I°**

Ingresso via A. Orai

Posti auto: 98

Costo abbonamento:

- 08.00 20.00 dal lunedì al venerdì €85.00 comp. iva

- **Parcheggi M&P - Parcheggio Traiano**

Via XXIX settembre

Posti auto: 120

Costo abbonamento:

- 08.00 20.30 dal lunedì al venerdì €120.00 comp. iva

- **Parcheggi M&P - Parcheggio scambiatore Degli Archi**

Via Mamiani

Posti totali: 587

Tariffa sosta giornaliera (giorno solare): € 2,00 comprensivo del biglietto Bus urbano A/R

Costo abbonamento (tutti gli abbonamenti comprendono il Servizio di trasporto urbano A/R

- Abbonamento mensile: Residenti € 40,00 (7.00-21.00) €50 (24 ore), non residenti €70 (24 ore) vincolato alla sottoscrizione di un contratto minimo di tre mesi

Nella zona dove ha sede l'Ufficio di Ancona è possibile posteggiare l'auto nell'area delle strisce blu a pagamento, la tariffa prevista per la sosta nel "settore centro" è di €1,20 l'ora, mentre in altri settori confinanti scende a €0,90 l'ora. Sono anche presenti zone di sosta veloce proprio adiacente alla sede con un costo orario di €2,50. Non sono previsti degli abbonamenti nè altre forme di riduzione del costo orario.

La sosta a pagamento è in vigore dal lunedì al sabato, dalle ore 8.00 alle ore 20.00.

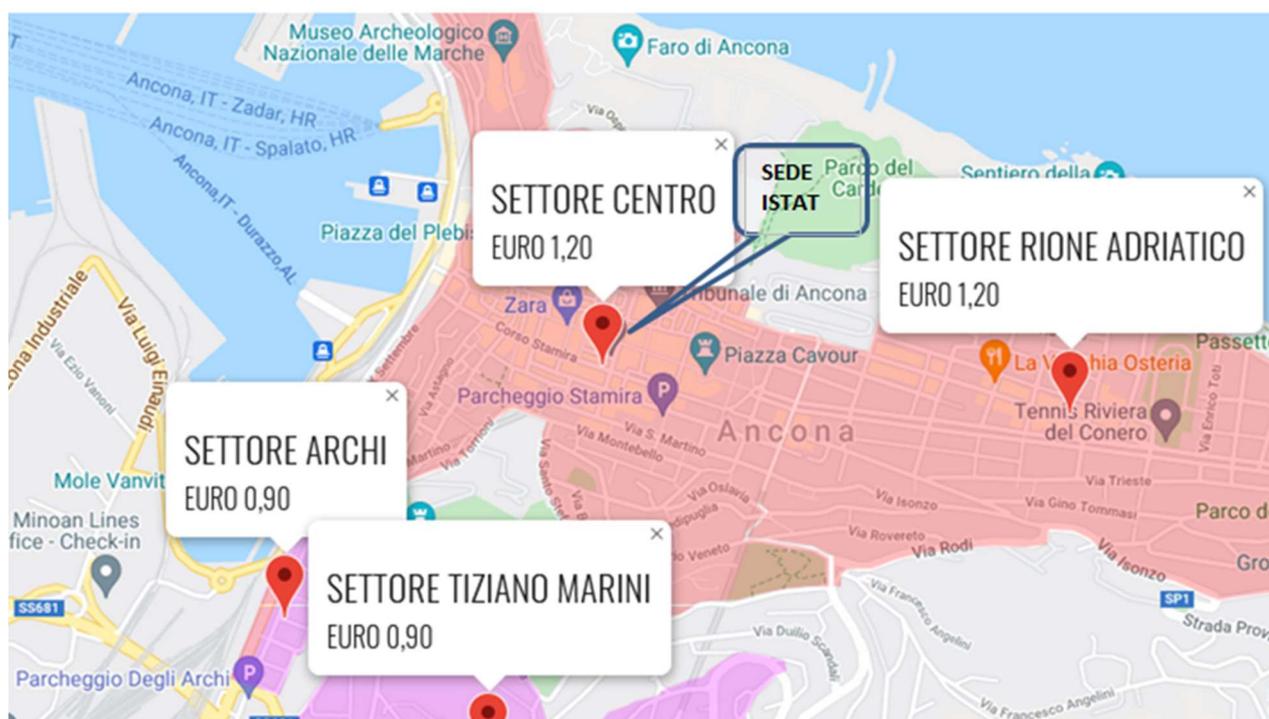


Figura 6 – Soste a pagamento vicino la sede UT ANCONA

Per i colleghi che arrivano con i mezzi propri dalle zone non centrali di Ancona sono disponibili posteggi di interscambio che ricadono nella zona urbana:

- **Parcheggi M&P - Parcheggio scambiatore Degli Archi** (già citato sopra)
- **MaSmo (Marche smart mobility)** che oltre al parcheggio offre la possibilità di noleggiare auto e monopattini elettrici, per raggiungere il centro città (non sono stati attivati contatti circa tariffe e abbonamenti).
- **Parcheggio Tavernelle** area di sosta gratuita servita dalle linee urbane 1/4 e 46

### 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. Nel Comune di Ancona l’unica società che offre servizi di car sharing è:

**MaSmo (Marche smart mobility)** che offre parcheggio e inoltre la possibilità di noleggiare auto e monopattini elettrici.

### 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.

#### **La rete ciclabile di città**

La rete ciclabile della città di Ancona non è ancora molto strutturata ma è presente una pista ciclabile che va dal Parcheggio degli Archi fino al centro (Piazza Kennedy).

La nostra sede non ha rastrelliere e nessuno dei dipendenti attualmente usa la bicicletta per venire al lavoro e solo un dipendente usa saltuariamente il monopattino elettrico.

Di seguito una mappa delle piste ciclabili presenti sul territorio e delle Zone 30.

### 2.2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere bus-navette

Il Comune di Ancona a gennaio 2021 ha introdotto a livello sperimentale una nuova tipologia di trasporto “flessibile” per il percorso casa-scuola per una ripresa delle lezioni in sicurezza, sarebbe utile estendere l’esperienza anche alla realtà lavorativa e la presenza ai tavoli di confronto legati al PUMS utile per supportare la richiesta.

Sarebbe auspicabile una attiva collaborazione tra il mobility manager d’area e quelli di altri enti pubblici per cercare di fare “massa” e orientare il servizio alle esigenze.

### 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?
2. È possibile che ISTAT anticipi il costo degli abbonamenti?
3. È possibile anticipare la quota di sussidio relativa ai benefici assistenziali?

L’ufficio si trova in pieno centro, a pochi metri dalla fermata dell’autobus urbani ed extraurbani che permette di raggiungere sia i parcheggi più distanti sia la stazione ferroviaria.

Il 22% dei dipendenti prendevano i mezzi del trasporto pubblico ma successivamente all’emergenza nessuno vuole ritornare a utilizzarli come mezzo principale perché preferiscono utilizzare l’auto propria o in car pooling.

Per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici si potrebbe cercare di stipulare una convenzione con la società Conerobus S.p.a. per ridurre i costi; sarà poi facoltà dell'Istituto renderla ancora più vantaggiosa rateizzando il pagamento in busta paga e/o contribuire all'acquisto dello stesso.

Il vantaggio per l'Istituto è la deducibilità fiscale dei costi che decide di erogare oltre, ad un ritorno di immagine e soddisfazione nei confronti dell'esterno e dei propri dipendenti.

#### **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](https://www.adnkronos.com/al-lavoro-in-auto-si-ma-condivisa_6iEYX2gjDxyoGgemCFVP4w)).

La Provincia di Ancona ha avviato in passato una sperimentazione rivolta esclusivamente ai dipendenti, sarebbe interessante sempre coordinandosi tra mobility manager d'area e non portare a sistema una best practice.

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 comunemente il mezzo più sicuro per gli spostamenti futuri, in quanto offre una percezione di sicurezza da contagio. Sarà, dunque, necessario investire nell'elettrificazione, in modo da sopperire all'allarme clima, problema reale e presente. Serviranno risorse per sostenere e potenziare l'elettrificazione di biciclette, trasporto collettivo, motoveicoli e auto private, agevolando l'installazione di nuovi impianti di ricarica elettrica in prossimità della sede.

### **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.

Il personale della Sede di Ancona che ha risposto a questa indagine si è attestato al 100% (9 persone).

### 2.3.1 – Analisi spaziale

Il 45% dei 9 dipendenti della Sede Istat di Ancona vive ad Ancona mentre il 33% in provincia e il 22% ha il proprio domicilio in altre province piemontesi.

Per quanto riguarda la distanza del domicilio dalla sede di lavoro, il 44% dei rispondenti al questionario percorre meno di 10 km per il tragitto casa-lavoro, l'11% dai 20 ai 40 Km, il 33% dai 41 ai 90 Km mentre la restante parte (11%) supera i 90 km.

### 2.3.2 – Analisi temporale

Per quanto riguarda l'analisi temporale ovvero gli orari di ingresso e uscita si nota che, data la flessibilità prevista dal regolamento orario dell'istituto, in entrata non ci sono significative concentrazioni mentre in uscita il 67% dei dipendenti si concentra tra le 17 e le 18.



Figura 7– Orari di entrata e di uscita del personale della sede UT ANCONA

### 2.3.3 – Analisi motivazionale

Nel periodo pre-Covid il mezzo di trasporto più utilizzato è, in qualità di conducente, l'automobile (33%) seguito dal treno e dai mezzi di Trasporto Pubblico Locale (TPL); il 44% utilizza più di un mezzo per recarsi in ufficio. Nessuno ha dichiarato invece l'utilizzo della bicicletta.

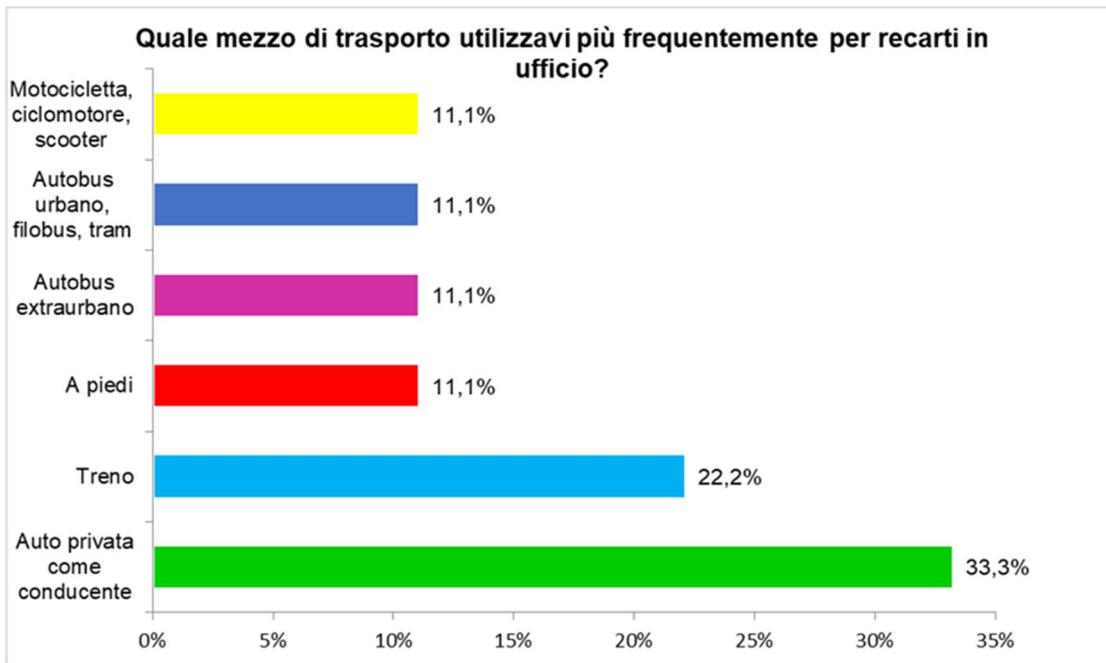


Figura 8– Mezzo utilizzato più frequentemente dal personale della sede UT ANCONA ante emergenza sanitaria

A seguito dell'emergenza sanitaria il 44% dei dipendenti pensa di cambiare mezzo di trasporto.

L'automobile rimane il mezzo preferito per recarsi in ufficio ma la percentuale si raddoppia mentre c'è l'intenzione di non usare i mezzi di trasporto pubblico locale non saranno abitualmente soprattutto per motivi di convenienza personale/economica e quindi al rientro aumenterà l'uso dell'auto (67%).L'utilizzo, invece, di mezzi sostenibili quali la bicicletta o il monopattino continuano a non suscitare interesse.

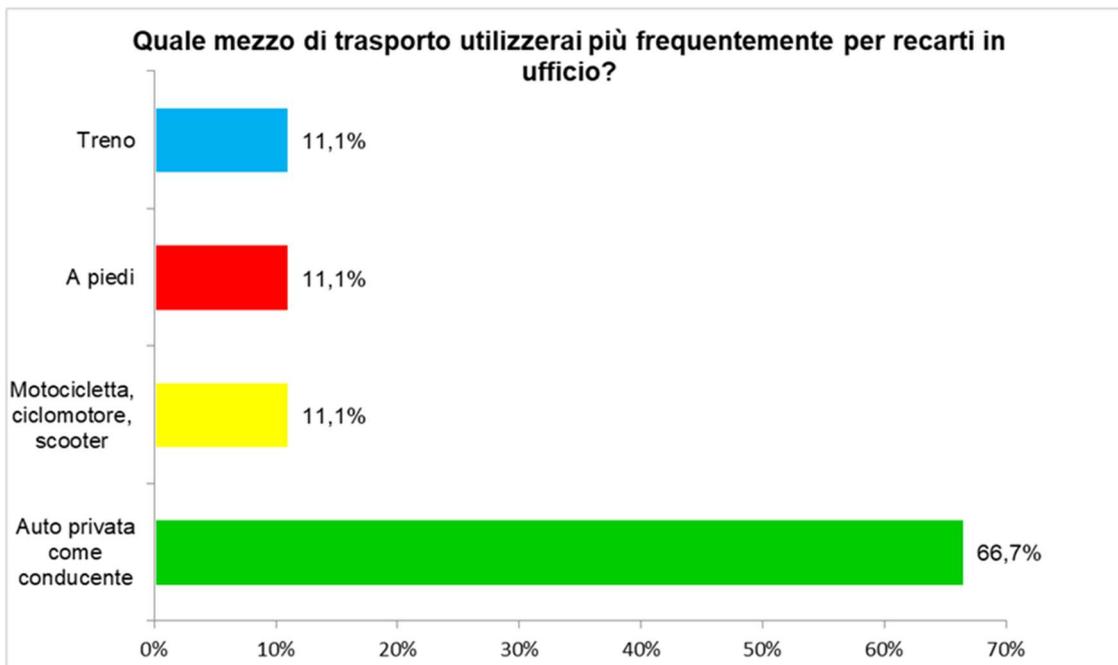


Figura 9 – Mezzo utilizzato più frequentemente dal personale della sede UT ANCONA post emergenza sanitaria

Rispetto ai mezzi di trasporto sostenibili circa la metà (44,4%) dei dipendenti pensa di utilizzarli abitualmente per motivi di risparmio in termini di tempo e di benefici fisici.

Il 22% dei dipendenti utilizzerebbero le biciclette mentre per gli altri il domicilio è troppo distante per utilizzare questo mezzo e un ulteriore 22% sarebbe interessato all'utilizzo del "car pooling". I dipendenti posseggono tutti delle automobili, anche se non tutti la usano per il tragitto casa-lavoro, il 33% sono alimentate a metano e comunque nessuna sotto a euro 4. L'agevolazione economica è il fattore che peserebbe di più nella scelta di un mezzo di trasporto più sostenibile.

Chi utilizza l'auto privata non elettrica/ibrida per recarsi al lavoro, dichiara che potrebbe scegliere un mezzo di trasporto sostenibile se ci fossero delle agevolazioni economiche (es. abbonamenti, convenzioni, bonus, incentivi, ecc...) oppure delle agevolazioni per l'acquisto di un'auto ibrida e/o adeguate strutture logistiche cittadine (es. piste ciclabili sicure, colonnina di ricarica auto elettriche, ecc.)

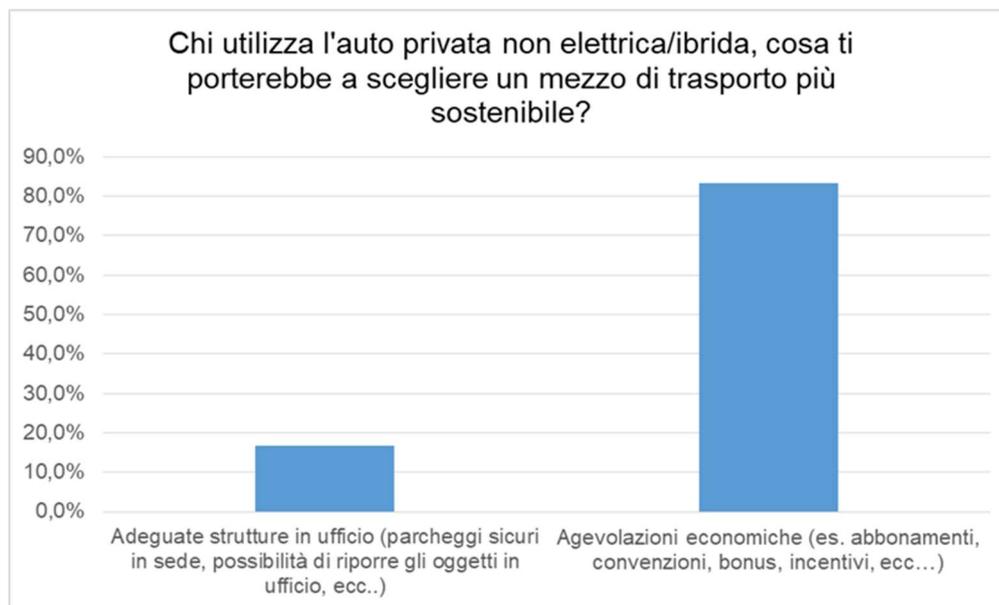


Figura 10 – Propensione all'utilizzo di un mezzo di trasporto green del personale della sede UT ANCONA

La richiesta di parcheggi in convenzione è elevata (78%) e i colleghi hanno mostrato interesse anche al car pooling con altri colleghi (56%) ed a un servizio bus-navetta convenzionato (44%).

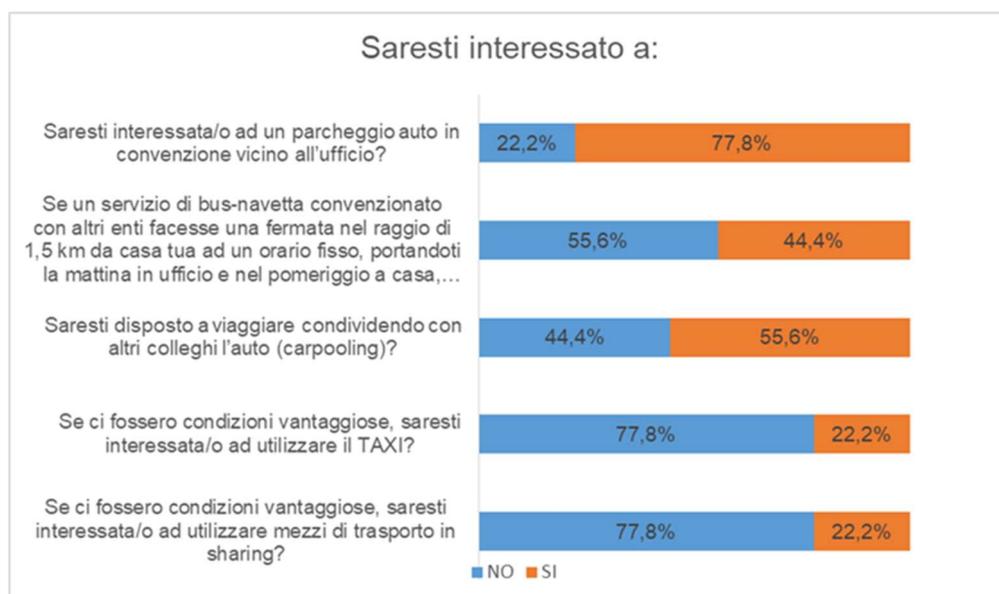


Figura 11 – Propensione al cambiamento del personale della sede UT ANCONA

### 3. PARTE PROGETTUALE

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

#### 3.1 Progettazione delle misure

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

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

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

#### Progettazione delle misure



Figura 12 – 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 44,4% 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 55,6% 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, perché il 22,2% dei rispondenti sarebbe interessati ad utilizzarlo.

### *ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico*

Inoltre, si sta individuando il modo di istituire "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata e operatori che forniscano agevolazione per l'acquisto di auto elettriche, considerando che il 83% 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.

E' allo studio la verifica della opportunità di installare di n.1 wallbox sei dipendenti manifestassero l'esigenza.

## **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 44,4% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

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

#### ASSE 3 azione 1 – parcheggi biciclette

Con l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile e la micro mobilità è stata fatta una ricognizione di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede, perché il 22% dei rispondenti sarebbe interessato ad utilizzare in futuro la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro e un dipendente usa saltuariamente il monopattino elettrico quindi se esistessero le opportune strutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati) sarebbero più incentivati all'uso.

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, 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 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 100% dei rispondenti della Sede di Ancona si dichiara interessato a lavorare in *smart working*; il 44% di questi si dichiara disponibile per la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il 44% preferisce la fascia di flessibilità più alta definita nel POLA, il restante 56% la fascia di flessibilità media.

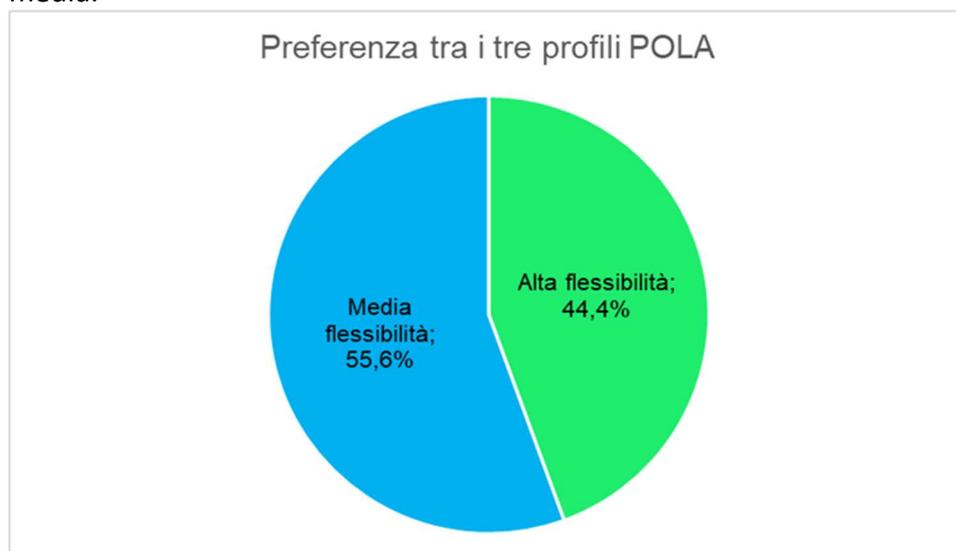


Figura 13 – Propensione a lavorare in smart working

#### *ASSE 4 azione 2 – co-working*

Il 56% 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 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.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](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.