



## **Piano Spostamento Casa Lavoro (PSCL)**

**Ufficio Territoriale ISTAT per il Veneto**

**Sede del Veneto**

(Corso del Popolo, 23 - 30172 Venezia-Mestre)



**Edizione 2021**

***Referente per la Mobilità Territoriale***

Anna Maria Cecchini

|  |           |
|--|-----------|
| 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         |
| Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino la sede                 | 9         |
| Azione 2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility        | 9         |
| Azione 2.3 – Analisi sulle esigenze di ciclabilità   | 10        |
| Azione 2.4 – Analisi di fabbisogno di bus-navette  | 10        |
| Azione 2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale | 11        |
| Azione 2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling                      | 11        |
| Azione 2.7 – Analisi della possibilità di aderire a incentivi green                        | 11        |
| 2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro  | 12        |
| 2.3.1 Analisi spaziale   | 12        |
| 2.3.2 Analisi Temporale  | 13        |
| 2.3.3 Analisi motivazionale  | 13        |
| <b>3. PARTE PROGETTUALE</b>  | <b>14</b> |
| 3.1 Progettazione delle misure   | 14        |
| ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA                                | 15        |
| ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO   | 16        |
| ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITA'                              | 16        |
| ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'   | 16        |
| ASSE 5 – ULTERIORI MISURE  | 17        |
| 3.2 Programma di implementazione   | 17        |
| <b>GLOSSARIO</b>   | <b>18</b> |
| <b>RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI</b>   | <b>19</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 relativo cambiamento negli atteggiamenti e nelle abitudini delle persone/utenti.

L'Istituto Nazionale di Statistica (Istat) 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, l'Istat svolge la propria attività nel rispetto dei principi fondamentali della statistica ufficiale, dettati a livello europeo e internazionale: indipendenza scientifica, imparzialità, obiettività, affidabilità, qualità e riservatezza dell'informazione statistica. La sua missione è quella di servire la collettività attraverso la produzione e la diffusione di informazioni statistiche, analisi e previsioni di elevata qualità.

In Italia, l'Istat è il principale produttore della statistica ufficiale intesa come **bene pubblico** al servizio della collettività e 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, 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 inizia con l'individuazione e nomina del *Mobility Manager*, 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>), affiancata da una rete di Referenti Territoriali dal ruolo strategico, in quanto punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio e strumento per promuovere la cultura e le iniziative istituzionali 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 e i benefici generabili sul territorio dallo sviluppo delle azioni 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 2021. 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 *Sustainable Development Goals* (SDGs) e target: SDG3 (salute e benessere) ma anche SDG11 (città sostenibili) e SDG12 (consumo e produzioni responsabili). L'importanza del tema dal punto di vista climatico (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 dei dipendenti 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.

### 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, Friuli Venezia Giulia, Sede per il Veneto Corso del Popolo, 23 - 30172 Venezia-Mestre**

La Sede territoriale per il Veneto rappresenta l'anello di congiunzione tra l'Istat e il territorio e ne facilita il legame con la collettività, i rispondenti, le istituzioni. Oltre all'azione di coordinamento e sostegno alle attività connesse con la produzione statistica, esso svolge una funzione di raccordo con gli enti locali facenti parte del Sistema Statistico Nazionale (Sistan) e sviluppa iniziative di ricerca a valenza territoriale.

L'Ufficio del Mobility Manager di Area Comunale è stato istituito nell'ambito della Direzione Mobilità e Trasporti del Comune di Venezia, Settore Mobilità, Servizio Mobilità Sostenibile, con Delibera di Giunta nr. 207 del 5 aprile 2007. Con Disposizione del Direttore P.G. 2007/166052 del 16 aprile 2007, è stato affidato all'ing. Enrico Tonello l'incarico di Mobility Manager di Area Comunale e Mobility Manager Aziendale per l'ente Comune di Venezia. Tel. 041.274.6913 / 6914 E-mail: mobilitymanager@comune.venezia.it

Alla fine del mese di ottobre 2021 il personale in forza presso l'Ufficio è composto da **17 unità** di cui:

- numero dipendenti a tempo pieno **14**
- numero dipendenti a tempo parziale **0**
- di cui in telelavoro **3**

La componente femminile è pari al 71% del totale (quella maschile il 29%).

Dalla distribuzione per fasce di età e livello professionale dei dipendenti si evince che l'età sia abbastanza elevata (nessuno con età inferiore ai 47 anni) e che la maggior parte dei lavoratori (65%) sia inquadrato nei livelli quarto-ottavo.

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 | NO |
| Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work)                | NO |

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

|                           |   |
|---------------------------|---|
| Numero posti auto         | 1 |
| Numero posti moto         | 0 |
| Numero posti bici         | 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;
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**.

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

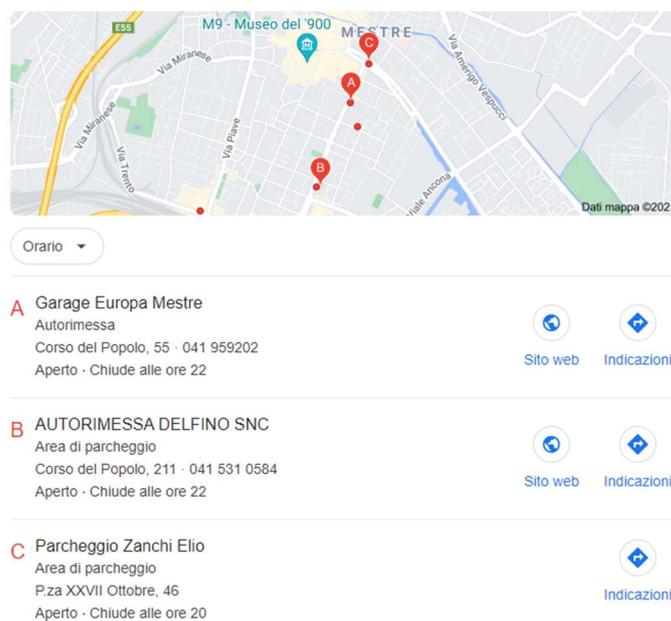


Figura 4 – Parcheggi auto vicino la sede UT VENETO

### Azione 2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di sharing mobility

Il servizio di *car sharing* a Mestre, ovvero un servizio di noleggio a breve termine, principalmente dedicato alle aree urbane, dispone di auto *full hybrid*. Il servizio è erogato dal comune in collaborazione con Toyota; le automobili sono messe a disposizione del cittadino in modo semplice

e veloce attraverso la app Yuko. Il **25%** dei rispondenti al questionario sarebbero interessati ad utilizzare mezzi di trasporto in sharing se esistessero condizioni vantaggiose.

### Azione 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.

Il **50%** dei rispondenti al questionario sarebbero interessati ad utilizzare la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro se esistessero le opportune strutture (rastrelliere, piste ciclabili adeguate, accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati).



Figura 5 – La rete ciclabile di Venezia- Mestre

### Azione 2.4 – Analisi di fabbisogno di bus-navette

Per fronteggiare la drastica riduzione del numero di utenti in attesa alle fermate e dei posti disponibili sui mezzi di trasporto pubblico (per i quali si prevede un'offerta media del 30% per autobus urbani/extraurbani e circa del 50% per treni regionali, rispetto ai livelli di offerta precedente all'emergenza Covid-19) dovranno essere immaginati servizi dedicati, organizzati, sicuri e flessibili che mettano in relazione l'ammontare degli spostamenti e la loro distribuzione temporale con una gestione condivisa del mezzo di trasporto collettivo dedicato ai dipendenti.

Il **56,3%** dei rispondenti dichiara che se un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facesse una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, portandolo la mattina in ufficio e nel pomeriggio a casa, sarebbe interessato a usufruirne.

È in corso di valutazione la fattibilità di acquisire un servizio di **bus-navette**, ovvero l'opportunità di destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

#### Azione 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?

Ben l'**80%** dei dipendenti della sede del Veneto utilizzava mezzi pubblici di trasporto negli spostamenti casa-lavoro prima dell'epidemia.

#### Azione 2.6 – **Indagine sulla fattibilità di un servizio di car pooling**

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

Il **56,3%** dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi.

#### Azione 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.

Il **62,5%** dei rispondenti 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.

## 2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Dalle risposte fornite dai 16 dipendenti della sede territoriale che hanno compilato la lime survey, emerge che i mezzi di spostamento più utilizzati pre-pandemia sono quelli del Trasporto Pubblico Locale (Treno il 69% e Autobus, filobus, tram il 6%) e si tratta degli stessi dipendenti della sede che, nell'anno 2018, hanno beneficiato del sussidio Istat per l'utilizzo del mezzo pubblico. La restante quota dei rispondenti della sede si muove a piedi o in bicicletta (12%), mentre il 13% utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro.

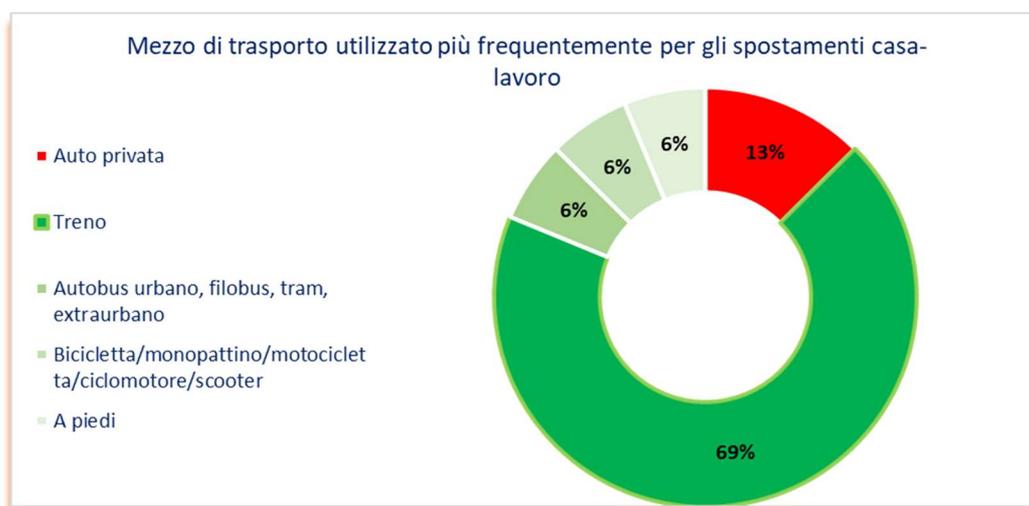


Figura 6 – Mezzo di trasporto maggiormente utilizzato dai dipendenti UT VENETO

### 2.3.1 Analisi spaziale

Il 25% dei lavoratori e delle lavoratrici della sede Istat per il Veneto percorre ogni giorno meno di 10 km tra andata e ritorno nel tragitto casa-lavoro, il 6% ne percorre tra 5 e 20; il 25% percorre tra 20 e 40 Km. Il 38% dei dipendenti percorre complessivamente tra i 40 e 90 Km al giorno. La prima criticità si riscontra tra coloro (6%) che si vedono costretti a percorrere giornalmente oltre 90 km.

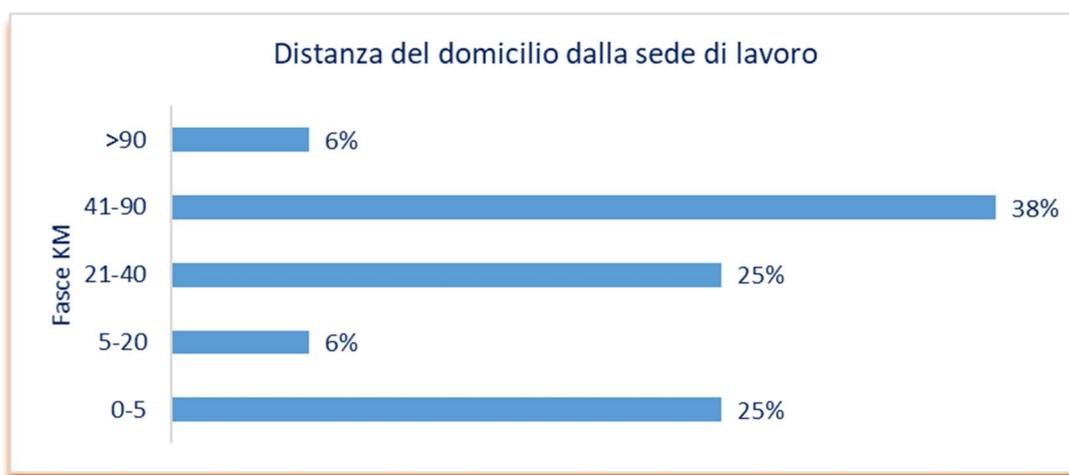


Figura 7 – Distanza percorsa nel tragitto casa lavoro dai dipendenti UT VENETO

### 2.3.2 Analisi Temporale

L'orario di **INGRESSO** dei dipendenti nella sede era distribuito (prima della pandemia) per fasce orarie:

- circa il 25% entrava nella sede lavorativa prima delle ore 8:00,
- circa il 37,5% nella fascia 8:00-9:00,
- circa il 37,5% nella fascia 9:00 -9:30.

L'orario di **USCITA** dei dipendenti della sede era distribuito per fasce orarie:

- circa il 37,5% usciva dalla sede lavorativa nella fascia 15:00-16:30,
- circa il 25% nella fascia 16:30-17:00,
- circa il 31,2% nella fascia 17:00-17:30,
- circa il 6,3% nella fascia 17:30-19:00.



Figura 8 – Orari di ingresso e di uscita dalla sede dei dipendenti UT VENETO

### 2.3.3 Analisi motivazionale

Dall'analisi risulta, una bassa propensione al cambiamento del mezzo di trasporto e una minore propensione all'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico nel post-epidemia, ovvero il 50% di coloro che avevano dichiarato di utilizzare il trasporto pubblico pre-pandemia, dichiarano che in futuro sono propensi ad avvalersi dell'auto privata per paura del contagio sui mezzi pubblici. Per quanto riguarda i mezzi di trasporto sostenibili, i rispondenti dichiarano una propensione all'utilizzo (87,5%) principalmente per trarne dei benefici fisici (70%), per un risparmio di tempo (20%) e il 10% per benefici psicologici (minor stress da traffico, minor stress da parcheggio, ecc.).



Figura 9 – Propensione a cambiare mezzo di trasporto dei dipendenti UT VENETO

### 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.

#### Assi di progettazione delle misure



Figura 10 – Assi di progettazione delle misure

Di seguito vengono riportati i valori percentuali delle risposte pervenute alle domande del questionario relativamente ad alcune specifiche domande e alla propensione al cambiamento, utili ad individuare azioni di intervento.



Figura 11 – Propensione al cambiamento dei dipendenti UT VENETO

## 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 verifica possibilità di prevedere bus navette, perché il 56,3% dei rispondenti dichiara che se un servizio di bus-navetta convenzionato con altri enti facesse una fermata nel raggio di 1,5 km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, portandolo la mattina in ufficio e nel pomeriggio a casa, sarebbe interessato a usufruirne.

### ASSE 1 azione 2 - carpooling

Verifica delle possibilità di accedere a un servizio di Car Pooling, perché il 56,3% dei rispondenti dichiara che sarebbe disposto a viaggiare condividendo l'automobile con altri colleghi.

### ASSE 1 azione 3 – sharing mobility

E' allo studio la possibilità di stipulare convenzioni con operatori di sharing, perché il 25% dei rispondenti sarebbe interessati ad utilizzarlo.

### ASSE 1 azione 4 – bonus elettrico

Verifica della possibilità di aderire ad incentivi green, perché il 62,5% dei rispondenti 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.

## 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 80,0% dei rispondenti utilizzava pre-pandemia il trasporto pubblico.

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

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

Verifica dell'idoneità di parcheggi sicuri per le biciclette vicino la sede, perché il 50,0% dei rispondenti è interessato ad utilizzare la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, presso la sede ci sono le opportune infrastrutture rastrelliere, piste ciclabili adeguate (assenza di un accesso a spogliatoi e servizi igienici attrezzati).

## 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**

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.

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).

Tutti i rispondenti presso la sede Istat di Venezia - Mestre (100%) sarebbero interessati a lavorare in smart working. Il 56% dei rispondenti sarebbe interessato al profilo di flessibilità alta e il 44% al profilo di flessibilità media.

### **ASSE 4 azione 2 – co-working**

Il 62,5% 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.