



PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

PUNTO ZERO scarl

Edizione agosto 2024

Mobility Manager: [Silvia Maiotti](#)

Sommario

1 INTRODUZIONE.....	3
1.1 Contesto di riferimento e struttura del PSCL.....	4
2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI.....	7
2.1 Analisi delle condizioni strutturali.....	7
2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi delle tre sedi principali (distanza max 1000 m.).....	11
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro.....	19
2.3.1 Analisi spazio-temporale.....	19
2.3.2 Analisi motivazionale.....	23
2.3.3 Prime conclusioni dall'analisi spazio-temporale e motivazionale.....	26
3 PARTE PROGETTUALE.....	27
3.1 Progettazione delle misure con stima dei benefici e stima dei costi.....	27
3.1.1 ASSE 1 - disincentivare l'uso individuale dell'auto privata.....	27
3.1.2 ASSE 2 - favorire l'uso del trasporto pubblico.....	30
3.1.3 ASSE 3 - favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità.....	30
3.1.4 ASSE 4 - ridurre la domanda di mobilità.....	30
3.1.5 ASSE 5 - ulteriori misure.....	31
3.2 Programma di implementazione.....	32
4 PROGRAMMA DI MONITORAGGIO.....	33
GLOSSARIO.....	34
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI.....	36
ALLEGATO 1: Localizzazione e logistica delle sedi di lavoro del personale	
ALLEGATO 2: Risultati analitici del questionario somministrato al personale	

1 INTRODUZIONE

Il *Mobility Management* è l'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, realizza 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.

PuntoZero S.c. a r.l., costituita a partire dal 1° gennaio 2022, in conseguenza della DGR 1209/2020 della Regione Umbria del 16/12/2020 (Linee di indirizzo per la razionalizzazione delle società partecipate Umbria Salute e Servizi S.c.ar.l. e Umbria Digitale S.c.ar.l. - Ipotesi di Fusione.), attraverso la fusione per incorporazione di Umbria Digitale scarl in Umbria Salute S.c.ar.l. e il contestuale cambio di ragione sociale di quest'ultima in PuntoZero S.c. a r.l., è nata con lo scopo di istituire un'organizzazione e strutture comuni al servizio della Regione Umbria, delle Aziende Sanitarie Regionali, dei Comuni, delle Agenzie o organismi pubblici in essa consorziati, finalizzata al conseguimento di efficienze operative e risparmi gestionali.

L'impegno della PuntoZero scarl per lo sviluppo di una mobilità sostenibile inizia con l'individuazione e nomina del *Mobility Manager*, Sig.ra Silvia Maiotti (lettera di nomina del 30/07/2024) affiancata da un Comitato Mobilità, in quanto punto di ascolto interno/esterno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio e strumento per promuovere la cultura e le iniziative aziendali in materia di mobilità sostenibile.

Il Comitato Mobilità ha il compito di completare l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti della società 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 nelle vicinanze delle sedi per stipulare eventuali convenzioni; 2. individuare gli eventuali 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, 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 produzione responsabile). L'importanza del tema dal punto di vista climatico (SDG13) è stata ulteriormente richiamata dall'UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change), 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 e Ambientale 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 e 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

In fase di redazione del PSCL, al fine di rendere efficace tale piano, l'Ente identifica l'entità delle risorse disponibili per lo sviluppo delle iniziative.

Mobilità sostenibile e welfare aziendale – Benefici fiscali

Attraverso la Risposta 74/2024, l’Agenzia delle Entrate, di fatto, ha introdotto un’importante novità in materia di welfare aziendale e, in particolare, riguardo i servizi di mobilità sostenibile. Secondo l’Agenzia, infatti, anche una serie di misure che interessano gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti possono godere di benefici fiscali e rientrare nei piani di welfare promossi dalle imprese.

In sintesi, l’Agenzia delle Entrate prevede la riconducibilità di una serie di servizi di mobilità sostenibile veicolati attraverso un’applicazione digitale per raggiungere il luogo di lavoro tra i servizi di utilità sociale, definiti dall’articolo 51, comma 2, lett. f del TUIR, il Testo Unico delle Imposte sui Redditi. Tra i servizi vi rientrano: car sharing relativamente all’uso di soli veicoli con motore elettrico, la ricarica elettrica di autovetture o motoveicoli, servizi di bike sharing, servizi di scooter sharing relativamente all’uso di soli veicoli con motore elettrico, servizi di monopattino elettrico, l’utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale (biglietto singolo o abbonamento a treno, metro, bus, traghetti, etc.).

Come si legge dalla risposta, l’Agenzia delle Entrate “ritiene che i descritti servizi di mobilità sostenibile per il tragitto casa-lavoro-casa, ivi compreso l’utilizzo dell’APP, offerti nei termini dichiarati e nel rispetto della normativa e della prassi in materia, rispondendo alle finalità di ”utilità sociale” individuate dal comma 1 dell’articolo 100 del Tuir, possano rientrare nella previsione di cui all’articolo 51, comma 2, lettera f), del Tuir”.

Composizione del PSCL

Un PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa- lavoro e 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 e 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, all'offerta di trasporto sul territorio, nonché alle 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.

1. Localizzazione delle sedi

La sede legale e principale della società è a Perugia, in via G. B. Pontani n.37-39, vicina allo svincolo di Madonna Alta del raccordo autostradale R6 Perugia-A1; la sede ospita circa 170 persone.

Presso la ASL 2 di Terni sono presenti circa 150 persone.

A Foligno, specie presso l'Ospedale, sono presenti altre 70 persone.

In sostanza, circa il **56%** del personale opera in sedi ubicate nelle prime tre città umbre, le quali tutte superano i 50.000 abitanti.

Il resto del personale è dislocato in oltre 40 comuni della regione e per costoro è oggettivamente più complessa la pianificazione di iniziative integrate per la mobilità sostenibile, considerato, inoltre, che si tratta di operatori dei CUP o altri servizi di prossimità che devono essere resi in loco, per cui non è pensabile, per esempio, il ricorso allo smart working. Per questo personale potranno essere individuate forme di incentivazione più mirate, come incentivi all'uso di mezzi di trasporto pubblici.

La localizzazione analitica delle sedi è riportata in **ALLEGATO 1**, documento che contiene una serie di dati logistici utili per inquadrare il contesto di mobilità:

- sede
- indirizzo e comune
- posizionamento Google Maps
- parcheggi vicinanze
- stazioni treno
- stazioni bus

La mappatura è stata riportata anche sull'applicazione *MyMAP* di Google Maps e è fruibile al seguente link:

<https://www.google.com/maps/d/viewer?hl=it&mid=12tvDHQdycf9hZiNxXXPfSyyvM4XFG4Bg&ll=43.00787193465159%2C12.522672714949046&z=10>, navigabile da Google Maps.

Di seguito si riporta una rappresentazione statica della mappatura suddetta.

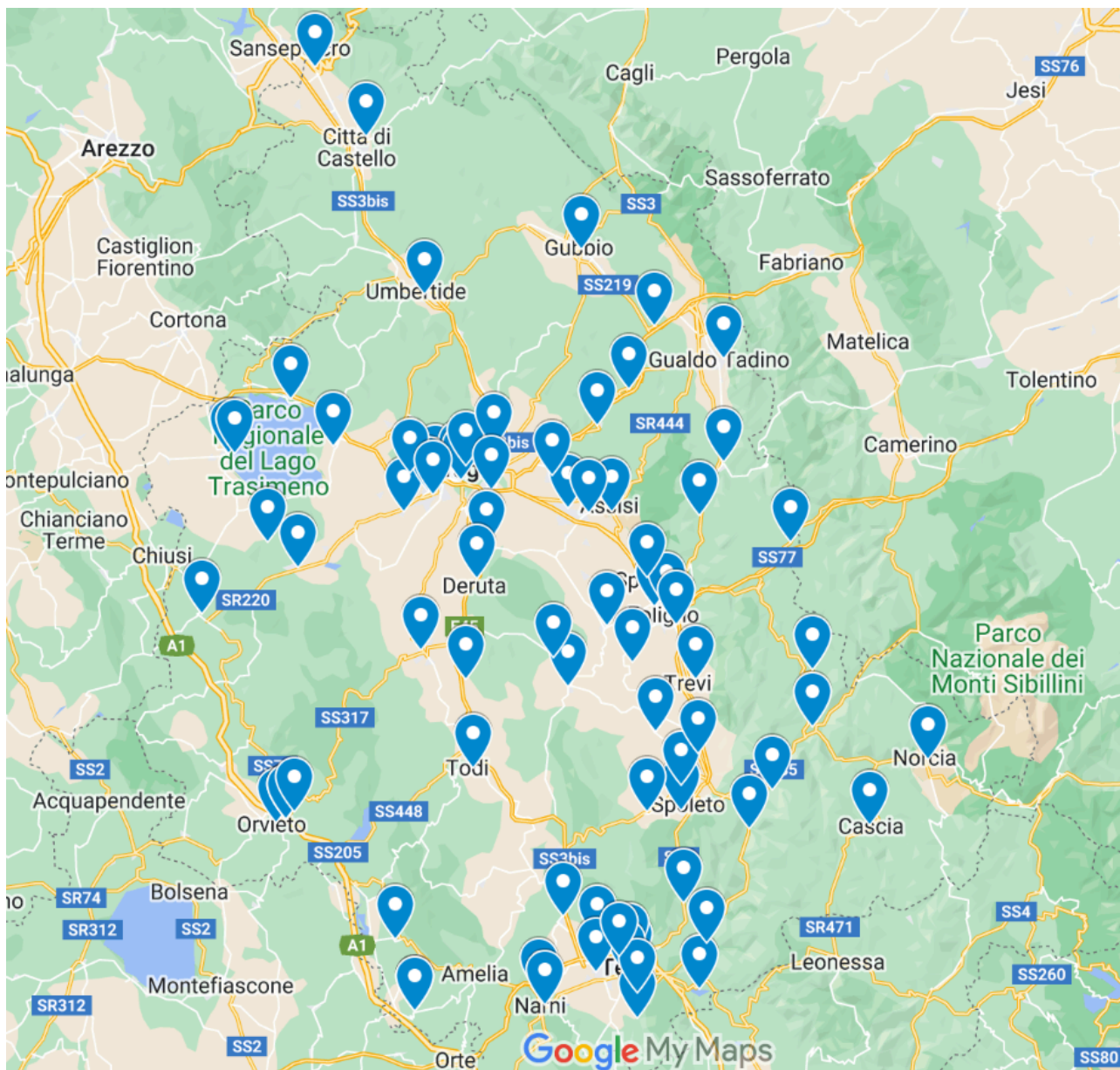


Figura 4 – Mappa sintetica delle sedi PuntoZero Scarl

2. Personale dipendente e interinale, al 31.12.2023

Numero totale dipendenti 533
di cui in smart working 154

Numero personale interinale 170 circa

Smart working

Relativamente allo smart working il 2023 ha rappresentato l'anno in cui tale modalità lavorativa viene assunta quale prassi ordinariamente operativa in PuntoZero, tale da essere utilizzata da complessive 154 unità. Il ricorso allo smart working continua a essere legittimato dalle previsioni dell'accordo quadro siglato in data 28/03/2022 che ne definisce ambiti di applicazione e criteri per l'accesso.

Considerato l'impatto positivo dello smart working sull'evoluzione dei modelli organizzativi del lavoro, sulla work life balance, e sullo sviluppo di una cultura orientata ai risultati l'accordo che regola detta modalità lavorativa è stato prorogato in data 20/12/2023 per tutto l'esercizio 2024. Lo smart working trova altresì legittimazione in termini di sostenibilità in considerazione delle circa 11.500 giornate fruite nell'esercizio 2023.

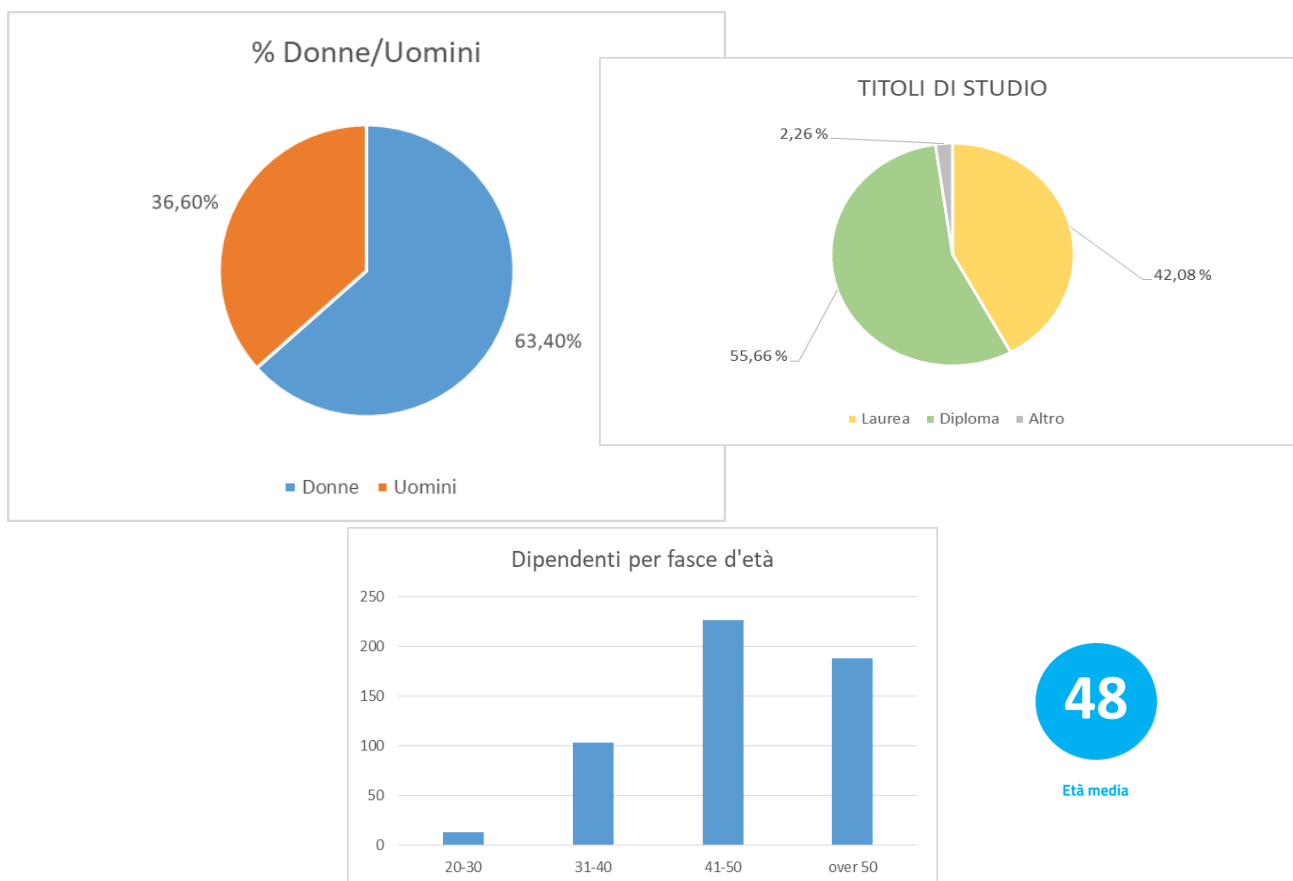


Figura 5 – Elementi di diversità del personale

3. Orario di lavoro standard

Lun - Gio: 08.00 - 18.00
Ven: 08.00 - 14.00

4. Risorse, servizi e dotazioni aziendali prevedibili

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

Le risorse economiche saranno allocate annualmente sulla base degli interventi che l'azienda riterrà opportuno adottare, anche a seguito del confronto con le parti sindacali.

Risorse umane dedicate: 1 Mobility manager + 2 Comitato Mobilità

- **SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI**

Navetta aziendale	SI
Automobili aziendali	5
Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
Car sharing aziendale	0
Piattaforma di car-pooling aziendale	SI

- **INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI** **SI**

Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL (trasporto pubblico locale)

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 della società, 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, treno) nominativo e valido nell'anno di riferimento; in caso di possesso di due o più abbonamenti verrà erogato un solo contributo.
- Essere in possesso di abbonamenti urbani mensili intestati al dipendente.
- Utilizzare l'abbonamento per i propri spostamenti casa-lavoro.
- I possessori di abbonamenti mensili al trasporto pubblico locale e ferroviari extraurbani mensili potranno richiedere il contributo presentando copia degli ultimi 6 abbonamenti.

- **INCENTIVI / SCONTI PER L'ACQUISTO DI SERVIZI DI SHARING MOBILITY** **SI**

- **INCENTIVI ALL'USO DELLA BICICLETTA (BIKE TO WORK)** **SI**

- **AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI**

Posti auto	SI
Posti moto	SI
Posti bici	SI
Posti bici pieghevoli all'interno	SI
Zona deposito monopattini	SI

- **SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE** **SI**

- **MENSA AZIENDALE** NO

- **STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE** intranet

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi delle tre sedi principali (distanza max 1000 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.

Sede Legale – Perugia, Via G.B. Pontani n.37-39

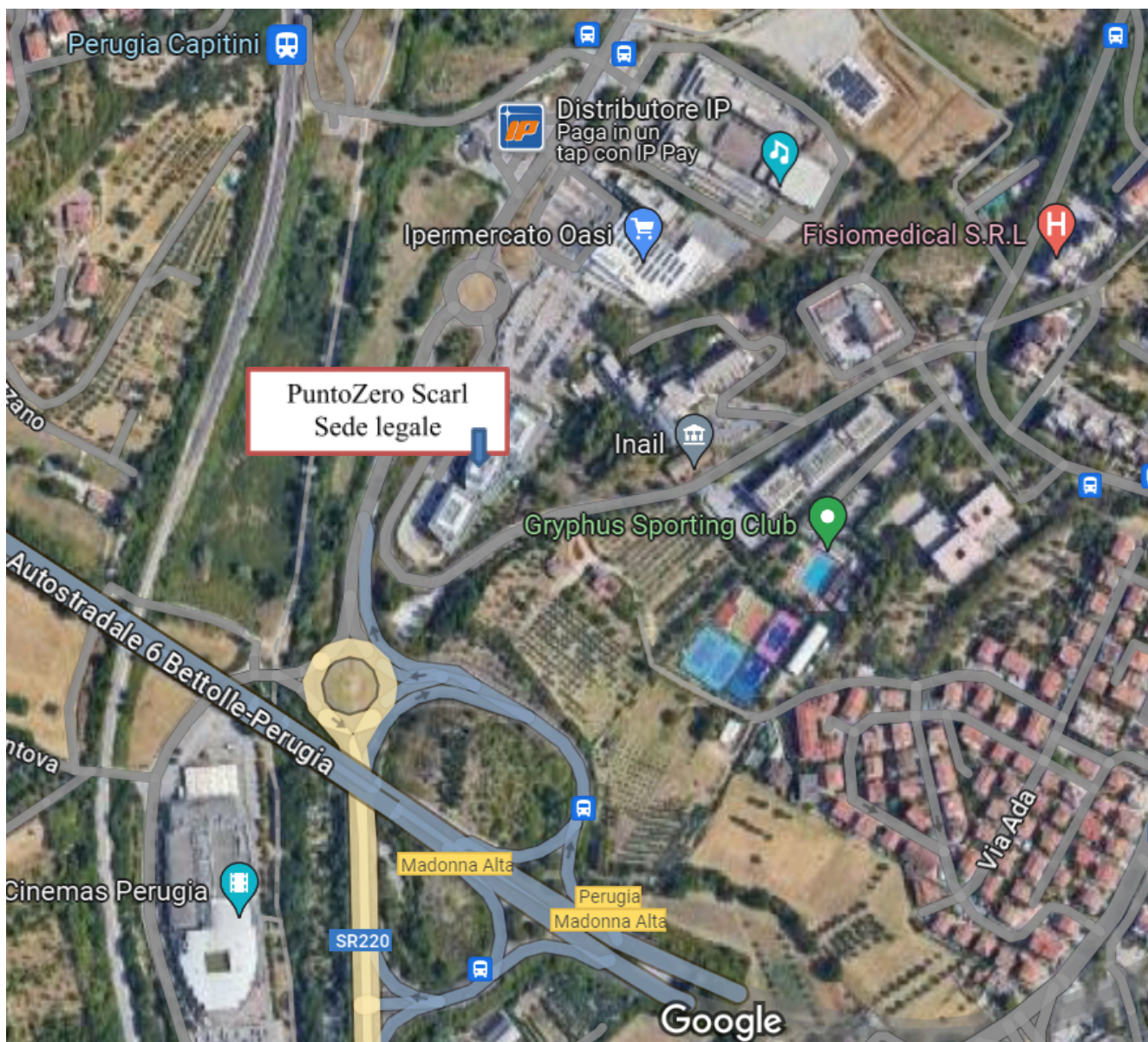


Figura 6 – Mappa sede legale

PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO	NO
PARCHEGGIO PUBBLICO	SI, fronte edificio
STAZIONI FERROVIARIE	SI, Perugia Capitini
FERMATE BUS	SI, Capitini e Via Cotani
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	NO
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	NO
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	NO
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	NO
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	SI – vedi mappa di seguito

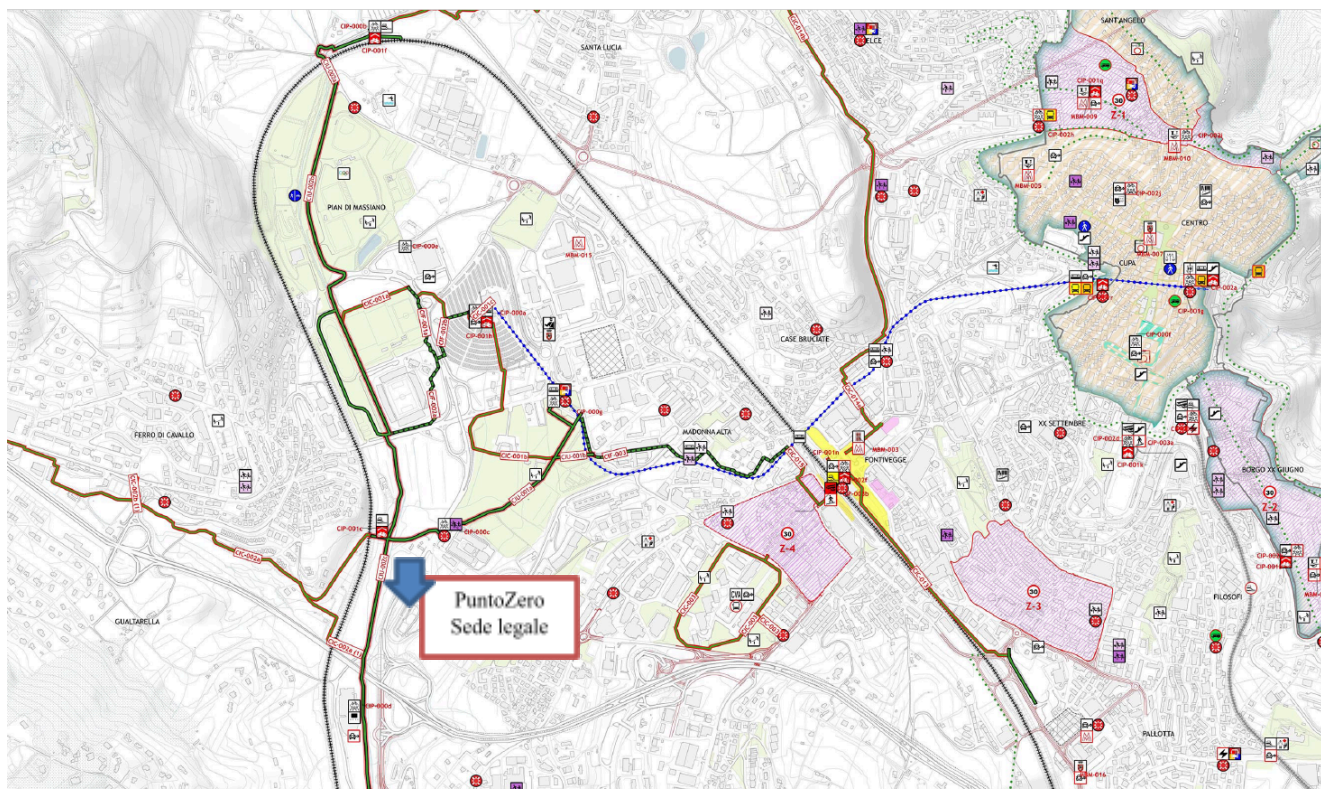


Figura 7 – Mappa del piano della viabilità ciclopedonale della zona Madonna Alta - Perugia

Sintesi

SEDE	INDIRIZZO	COMUNE	PARCHEGGI VICINANZE	STAZIONI TRENO	STAZIONI BUS
PuntoZero Scarl	Via G.B. Pontani n.37-39	PERUGIA	Parcheggio pubblico gratuito Via Pontani 37, 39, di fronte alla palazzina Parcheggio privato supermercato OASI, anche coperto	FS Perugia Capitini	Capitini - Fermata BUSITALIA urbana e extraurbana V. Cotani - Fermata autobus urbano

Azienda Ospedaliera – Perugia, Piazzale Giorgio Menghini n.3

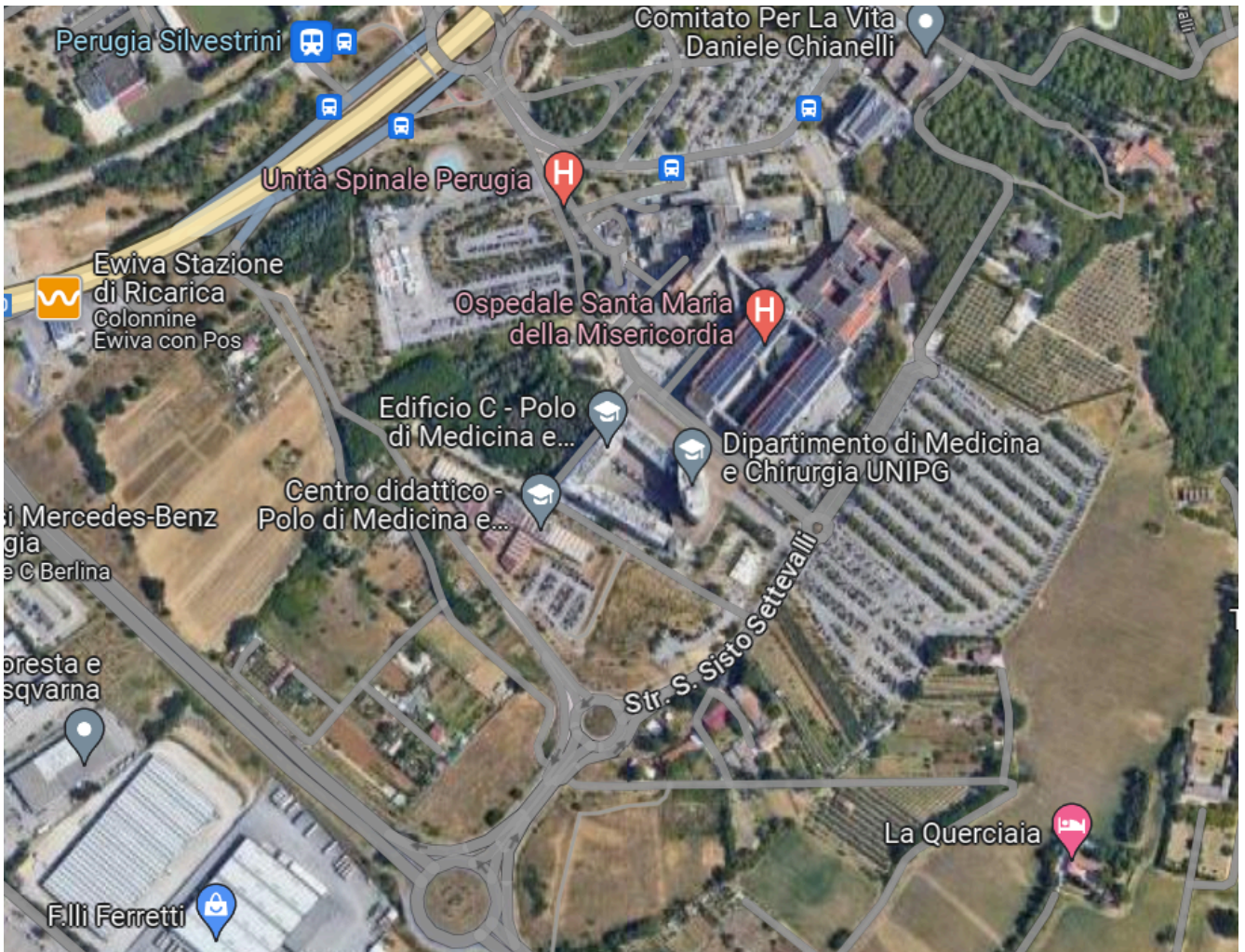


Figura 8 – Mappa AOSP Perugia

PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO	NO
PARCHEGGIO PUBBLICO	SI, vari circostanti
STAZIONI FERROVIARIE	SI, Perugia Silvestrini
FERMATE BUS	SI, BUSITALIA Portineria e circostanti
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	NO
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	NO
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	NO
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	NO
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	SI – vedi mappa di seguito

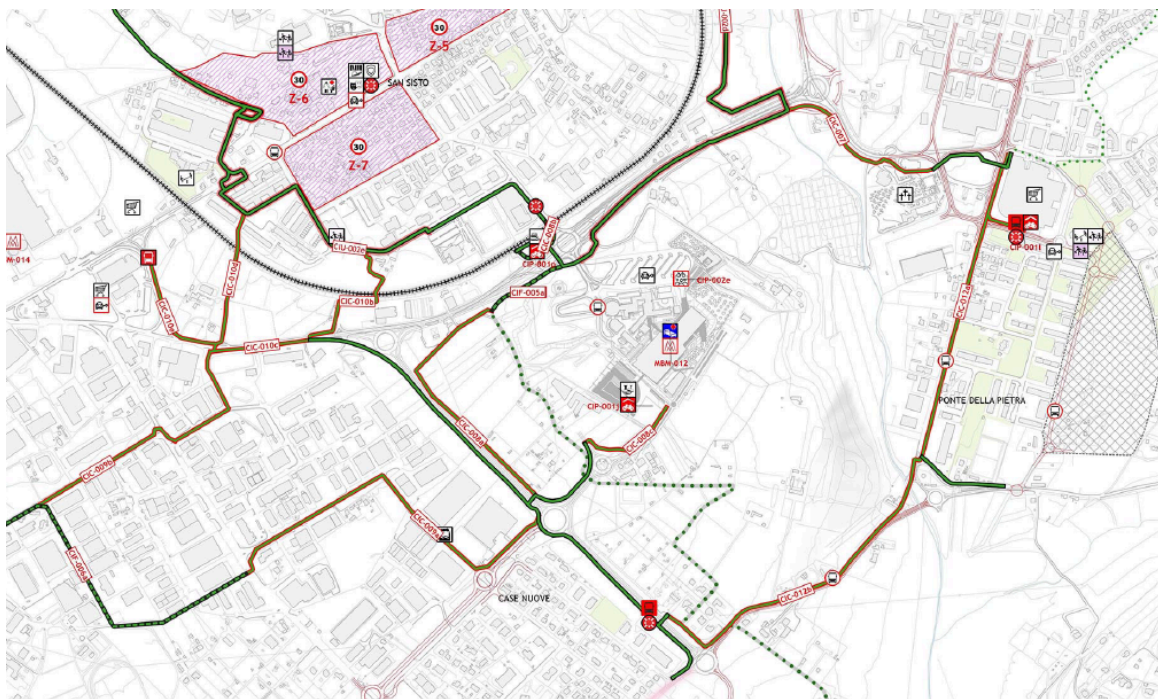


Figura 9 – Mappa del piano della viabilità ciclopedonale della zona AOSP Perugia

Sintesi

SEDE	INDIRIZZO	COMUNE	PARCHEGGI VICINANZE	STAZIONI TRENO	STAZIONI BUS
Az. Ospedaliera Perugia	Piazzale Giorgio Menghini n.3, 06129	Perugia	<p>Parcheggio Gambuli (pubblico gratuito - ingresso CUP)</p> <p>Parcheggio Menghini (pubblico gratuito - ingresso principale)</p>	<p>Stazione ferroviaria FS Silvestrini (a circa 0,5 km)</p>	<p>Fermata BUSITALIA (davanti all'ingresso principale) urbana linee B, C, F, I, R, X, Y</p> <p>Fermata BUSITALIA (a 90 m da ingresso principale) urbana linee B, C, F, I, R, Y</p> <p>Fermata BUSITALIA (a circa 100m da ingresso principale) urbana linee B, C, X, Y ed extraurbana</p>

Sede presso Azienda Ospedaliera Terni – Terni, viale Tristano di Joannuccio

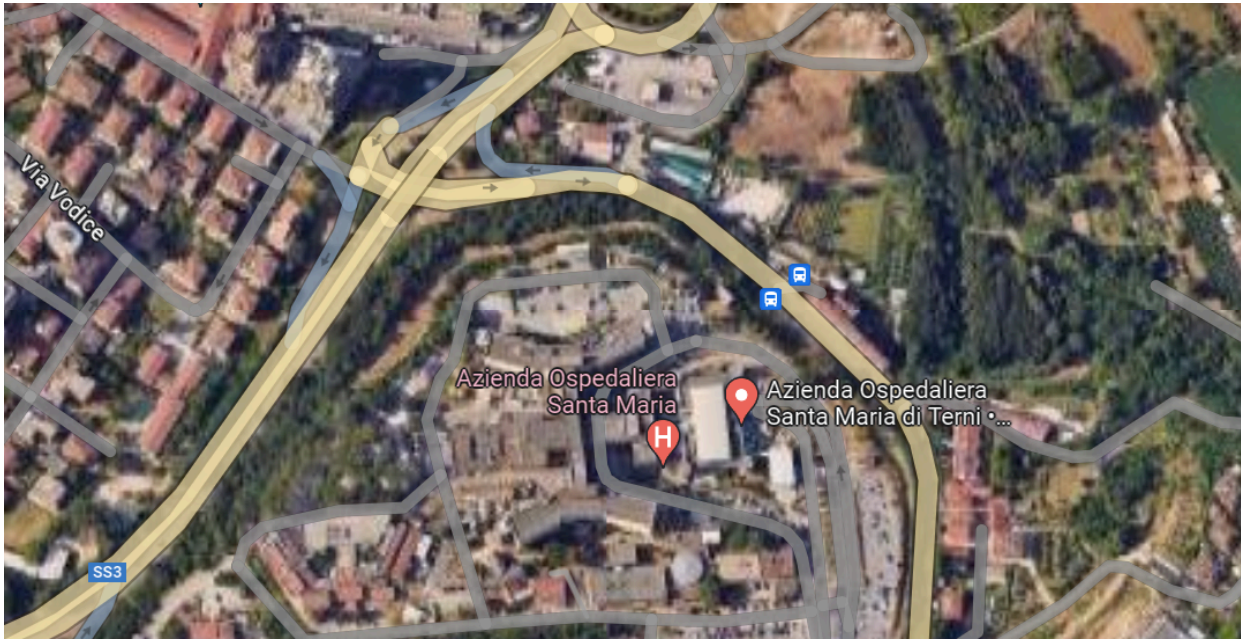


Figura 10 – Mappa AOSP Terni

PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO	NO
PARCHEGGIO PUBBLICO	SI, fronte edificio
STAZIONI FERROVIARIE	SI, Terni, 2,5 km
FERMATE BUS	SI, Portineria
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	NO
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	NO
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	NO
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	NO
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	SI – vedi mappa di seguito

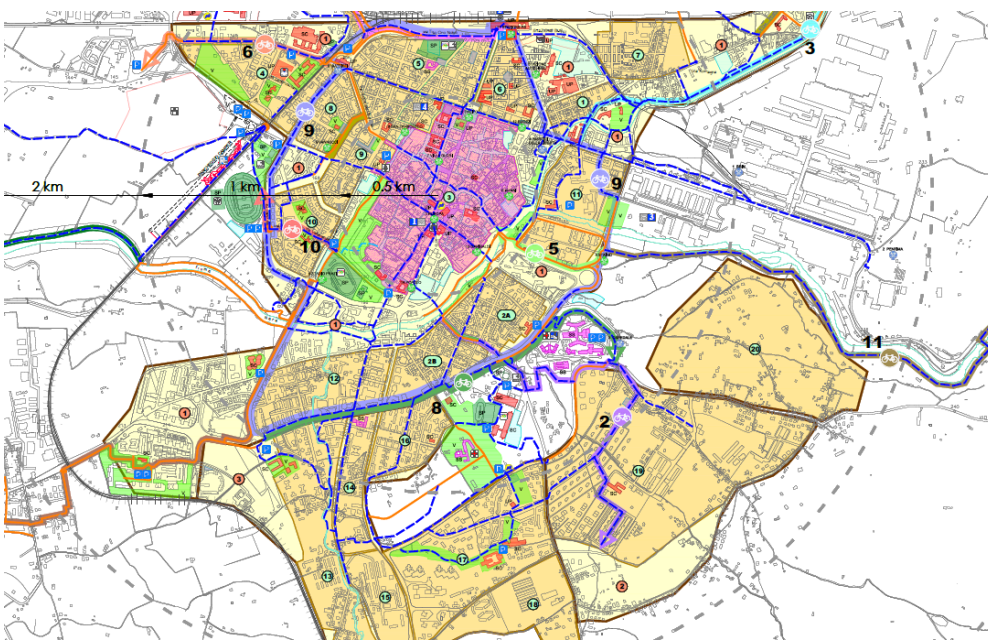


Figura 11 – Mappa del piano della viabilità ciclopedonale della zona AOSP Terni e centro città

Sintesi

SEDE	INDIRIZZO	COMUNE	PARCHEGGI VICINANZE	STAZIONI TRENO	STAZIONI BUS
Az. Ospedaliera di Terni	viale Tristano di Joannuccio	Terni	4 aree perimetrali di parcheggio pubblico gratuito	Terni Stazione FS a 2,5 km	Fermata urbana BUSITALIA linea H di fronte alla Portineria Fermata BUSITALIA urbana linee 3, 5, 6, 7 e 9 ed extraurbana (a circa 200m)

Sede presso Ospedale Foligno – via Massimo Arcamone

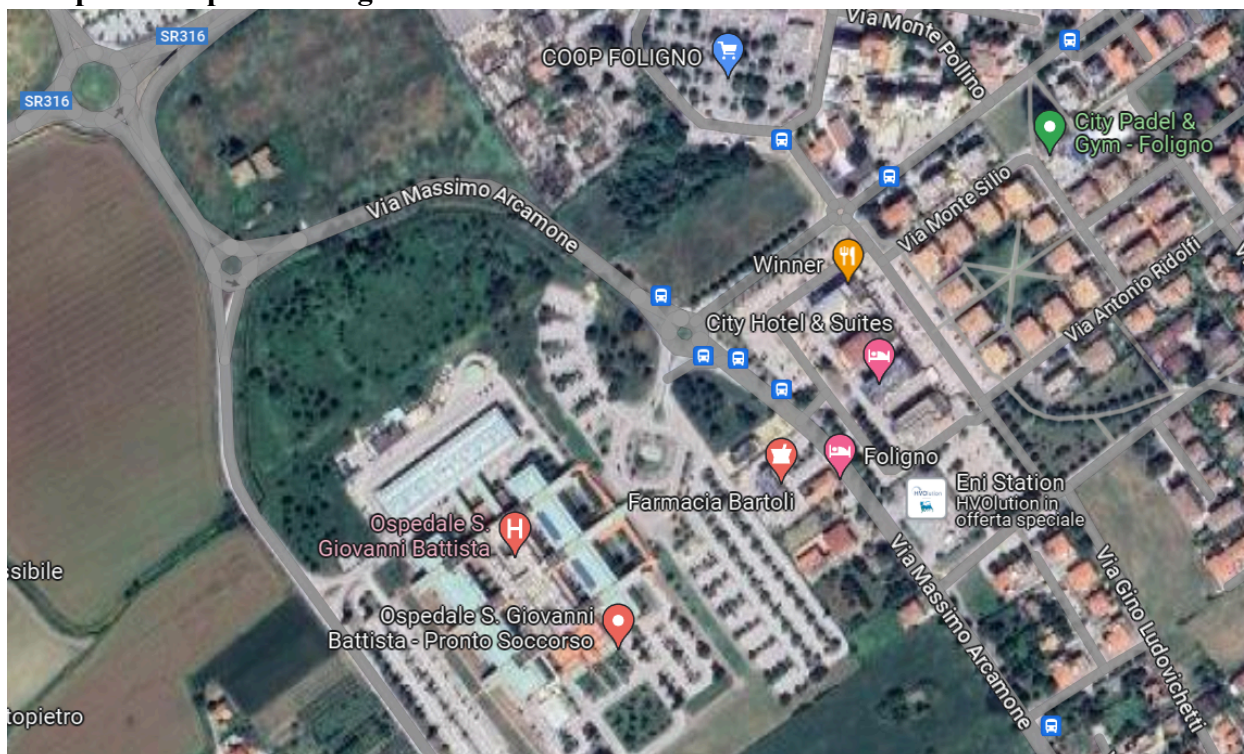


Figura 12 – Mappa Ospedale Foligno

PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO	NO
PARCHEGGIO PUBBLICO	SI, fronte e retro edificio
STAZIONI FERROVIARIE	SI, Foligno, 3,2 km
FERMATE BUS	SI, Portineria
ZONA SERVITA DA CAR SHARING	NO
ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	NO
ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	NO
ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	NO
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	SI – vedi mappa di seguito

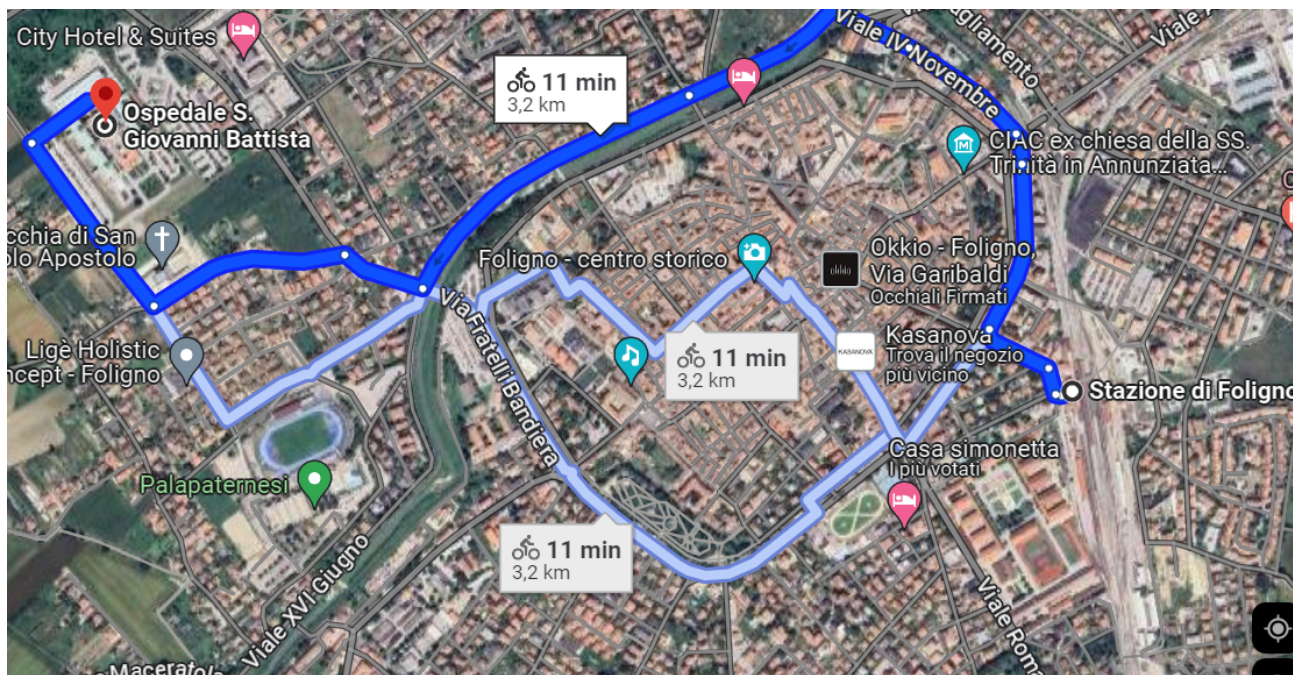


Figura 13 – Percorsi ciclabili Stazione - Ospedale Foligno

Una prima conclusione rivela i **punti critici dell’offerta di mobilità ciclabile** nelle tre principali città umbre:

1. Emerge solo in anni recenti, nelle tre città, una strategia coerente volta a individuare percorsi ciclabili e di mobilità alternativa, con i vari PUMS (piani urbani della mobilità sostenibile). Molte piste ciclabili sono al momento “previste” dal piano, ma occorrerà senz’altro ancora qualche anno perché le città dispongano di una rete integrata, estesa, segnalata, protetta, tale da essere attraente per i lavoratori.
2. I parcheggi di interscambio, nelle tre città principali, non esistono o non sono segnalati nella comunicazione istituzionale in maniera convinta. Le diverse amministrazioni dovrebbero essere sollecitate a individuare dei parcheggi di interscambio, ben segnalati, comunicati e vigilati, dove i lavoratori possano accedere ad altri mezzi di trasporto oppure a pratiche di *car pooling*. Tale aspetto può essere occasione di confronto con i Mobility managers di dette amministrazioni. In ogni caso, l’adozione di un programma di car pooling aziendale potrebbe essere facilitata da vari servizi disponibili anche tramite il ricorso ad *App* specialistiche (es.: Movesion).

2.2.2 – Indagine sulla disponibilità di parcheggi auto vicino alle sedi

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**;
6. analizzare la possibilità di creare o incrementare modalità di **carpooling**
7. individuare la possibilità di aderire a **incentivi green**.

L’indagine viene condotta per tutte le sedi; i risultati sono riportati nelle pagine precedenti per le principali sedi e in ALLEGATO 1 per tutte le sedi.

2.2.3 – Analisi relativa alla *sharing mobility*

La *sharing mobility* non vede un'offerta sufficiente nelle tre città principali della regione, né tantomeno nelle altre. Talvolta non esistono proprio servizi di *sharing mobility* utili per i dipendenti di PuntoZero, sia che si parli di automobili, di biciclette, di scooter o di monopattini. Ciò fa pensare che non vi sia da parte dei lavoratori e dei cittadini umbri in generale una domanda in tal senso.

La mobilità privata automobilistica, insomma, è la scelta preponderante e talvolta unica, la qual cosa ci rimanda alla considerazione che almeno si dovrebbero organizzare dei servizi utili a supportare il car pooling, cioè la condivisione di un'auto privata, anche a partire da parcheggi di intercambio posti in opportuni nodi viari della immediata periferia delle città.

2.2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere bus-navette

È stata effettuata una valutazione di fattibilità circa l'acquisizione di un servizio di **bus-navette**, ovvero destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate; si veda la sezione del piano relativa alle misure previste.

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, sono al vaglio dell'amministrazione alcune questioni correlate alla possibilità di:

1. stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale
2. rateizzare in busta paga l'importo degli abbonamenti
3. anticipare il costo degli abbonamenti
4. anticipare la quota di sussidio relativa ai benefici assistenziali

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 ed 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.

Sarebbe auspicabile creare un servizio che consentisse, con una semplice App:

- 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 e rispetto reciproco.

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

Il mezzo privato è ritenuto comunemente il mezzo più sicuro per gli spostamenti, in quanto offre una percezione di sicurezza da contagio rispetto al trasporto pubblico. 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.

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.

Nei mesi di luglio e agosto 2024, il Comitato mobilità ha condotto una rilevazione per conoscere le abitudini di mobilità casa-lavoro dei dipendenti.

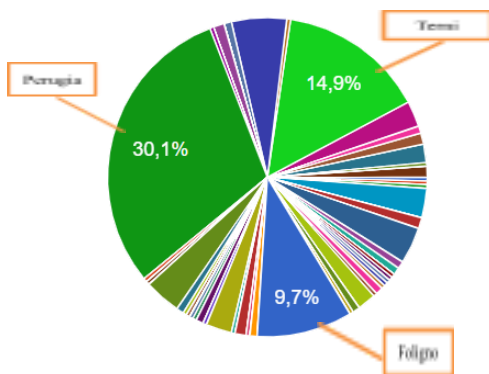
Il questionario è stato somministrato ai dipendenti di tutte le sedi nel periodo luglio-agosto 2024. Alla rilevazione hanno partecipato 269 dipendenti sul territorio con un tasso di risposta di oltre il 50%, campione ampiamente significativo dal punto di vista statistico.

2.3.1 Analisi spazio-temporale

In questo paragrafo sono presentati i risultati sintetici dell'analisi spazio-temporale. I dati analitici della *survey*, condotta nel periodo luglio-agosto 2024 sono presenti in ALLEGATO 2.

Comune di domicilio

269 risposte



La maggior parte dei lavoratori dipendenti (54,7% del campione) è domiciliata in una delle tre principali città umbre: Perugia, Terni e Foligno.

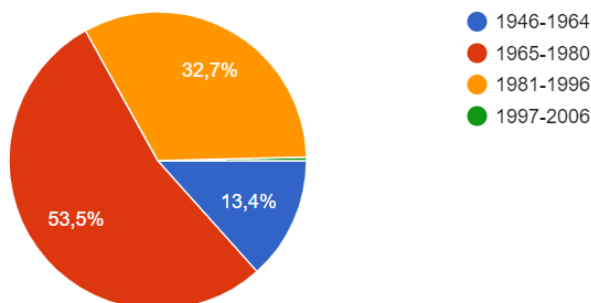
La restante parte proviene da quasi tutti gli altri comuni della regione e taluni anche da fuori regione.

In linea di massima, è come se la distribuzione domiciliare del personale corrispondesse alla distribuzione geografica e alla dimensione numerica delle sedi di lavoro.

Figura 14 – Comune di residenza del personale dipendente.

Fascia di età

269 risposte



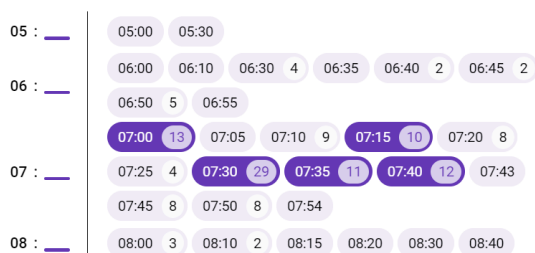
La distribuzione del campione per fascia d'età evidenzia come la ampia maggioranza appartenga alla cosiddetta generazione X (1965-1980), circa un terzo alla generazione Y (1981-1996), mentre i boomers (1946-1964) prossimi alla pensione sono circa il 14%. L'età media della popolazione lavorativa è dunque intorno ai 50 anni.

Figura 15 – Distribuzione del campione per fascia di età

Gli orari di inizio e fine giornata lavorativa sono evidenziati nei due grafici che seguono

Ora di partenza da casa

143 risposte



Ora di arrivo in azienda

143 risposte

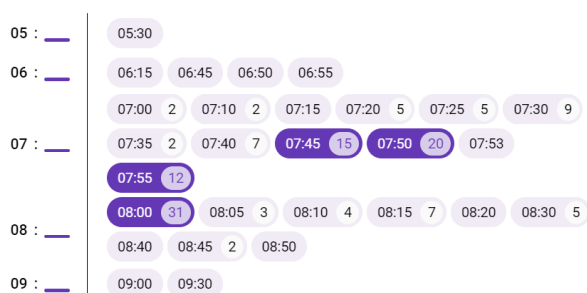
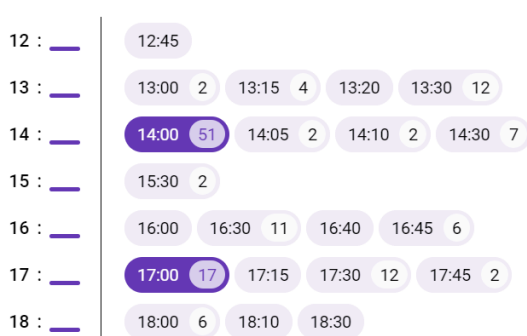


Figura 16– Ora di partenza da casa e di arrivo in azienda

La grande maggioranza del personale parte da casa tra le ore 7.00 e le ore 7.40 e arriva in azienda tra le ore 7.45 e le ore 8.00.

Ora di uscita dall'azienda

143 risposte



Ora di arrivo a casa

143 risposte

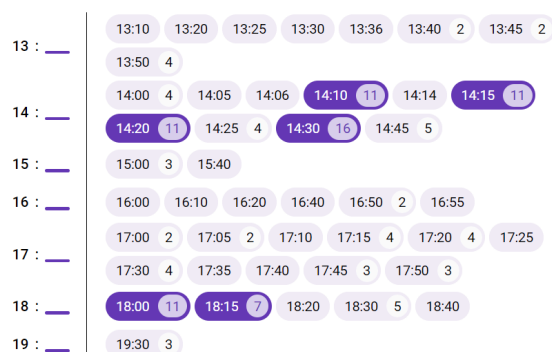


Figura 17 – Ora di partenza dall'azienda e di ritorno a casa

La grande maggioranza esce dall'azienda alle ore 14.00 e arriva a casa entro una mezz'ora, mentre un altro nutrito gruppo esce alle ore 17.00 e rientra a casa entro un'ora circa. Da questo dato si evince che chi esce alle ore 14.00 trova molto meno traffico e impiega circa la metà del tempo per arrivare a casa.

Il tempo impiegato giornalmente per gli spostamenti casa-lavoro è, pertanto, desumibile dai grafici sopra riportati. La maggior parte del personale (circa il 50%) impiega complessivamente un'ora abbondante per gli spostamenti casa-lavoro-casa, e una discreta quantità di lavoratori (circa il 20%) impiega tra un'ora e mezza e due ore.

La riduzione di tale tempo è importante sia per la qualità della vita sia per le emissioni carboniche.

Venendo ai chilometri percorsi dal personale di PuntoZero, la situazione del campione analizzato diventa molto più frastagliata, perché si va, secondo i dati dell'ALLEGATO 2, da 1 km fino a 100 km e oltre, senza soluzione di continuità, con una media di circa 25 km e una prevalenza, circa il 40%, comunque, sotto i 10 km. *Una buona percentuale di personale dipendente potrebbe pertanto utilizzare la bicicletta, specie se elettrica, per recarsi al lavoro.* Rimane però il fatto che circa il 60% percorre giornalmente più di 10 km per recarsi al lavoro e altrettanti per tornare. Per costoro l'attuale situazione consiste nell'uso dell'auto privata per oltre il 90% dei casi.

In effetti, come si vede dal grafico seguente, oltre il 90% del campione utilizza l'automobile privata come conducente, mentre un altro 3% la usa come passeggero.

Le tipologie di motorizzazioni vedono una prevalenza del diesel (circa 50%) mentre la restante parte è a benzina, metano, gpl nonché una combinazione di queste e una piccola percentuale di ibride, inferiore al 5%. La maggior parte delle autovetture sono euro 5 o superiori.

Quale è il mezzo prevalente utilizzato per lo spostamento casa - lavoro?

269 risposte

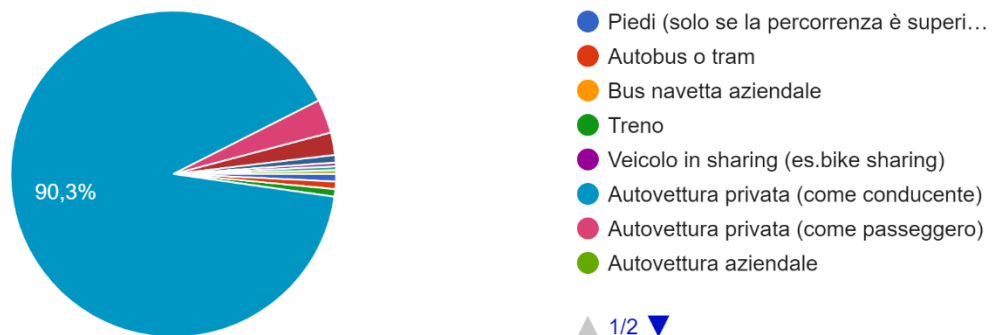


Figura 18 – Mezzo prevalente utilizzato dal personale per lo spostamento casa-lavoro-casa.

Questo fatto si determina anche se ci sarebbe un apprezzabile possibilità di utilizzare autobus (per il 17%) o ciclomotori (10%) o treni (circa 6%) o biciclette (4%). Quindi: alcune alternative sono riconosciute dal personale intervistato, ma comunque non praticate. Sembra evidente, da questo dato, la necessità di sensibilizzare e incentivare l'uso di mezzi alternativi, anche se questo si scontra con una amplissima disponibilità di autovetture private (96%) che come vedremo risultano essere percepite come la scelta più “comoda”.

Specificare la disponibilità di mezzi di trasporto di cui può usufruire per recarsi in azienda:

269 risposte

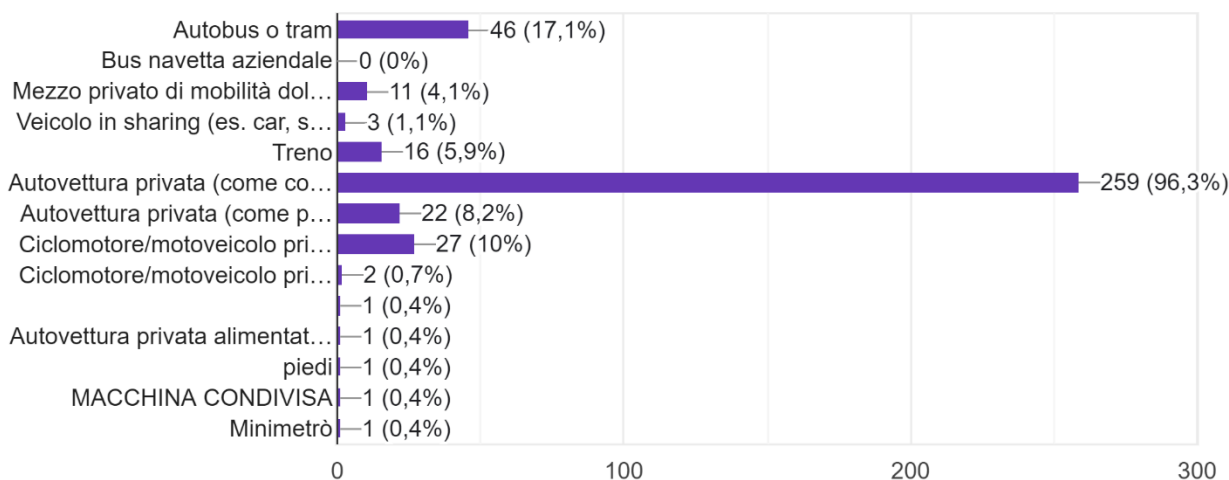


Figura 19 – Mezzi potenzialmente disponibili per lo spostamento casa-lavoro-casa.

Occorre inoltre porre l'attenzione sul seguente dato rilevato, relativo alla adeguatezza dell'offerta di mezzi pubblici: per il 23,4% del campione la risposta è affermativa!

Le tipologie di abbonamento al trasporto pubblico sono adatte alle sue esigenze di mobilità per gli spostamento casa-lavoro?

269 risposte

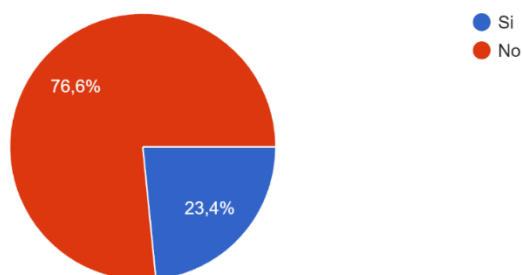


Figura 20 – Adeguatezza tipologie abbonamento trasporto pubblico casa-lavoro-casa.

Però, poi alla prova dei fatti solo circa il 10% utilizza mezzi alternativi all'autovettura propria, quindi da questa apparente incongruenza sembra emergere un 15% di persone che potrebbero facilmente passare a mezzi alternativi e forse è proprio questa *la dimensione possibile* del miglioramento su tempi brevi verso il mezzo pubblico. Si tratterebbe in effetti di un centinaio di persone su una popolazione lavorativa di circa 700 unità, comprendendo tra queste anche il personale "somministrato".

Entrando nel dettaglio delle motivazioni di chi risponde "No" all'adeguatezza dei mezzi alternativi all'auto propria, cioè dell'oltre 75% di persone, vediamo ora le risposte prevalenti

La più ovvia e la più logica è che “gli orari dei mezzi non sono compatibili con gli orari di entrata e uscita dal lavoro”, poi “perché occorre prendere diversi mezzi, con tempi e costi maggiori”, “perché devo accompagnare i bimbi a scuola” e, in definitiva, “per avere maggiore libertà di movimento”. Naturalmente, la *survey* ha restituito anche risposte più articolate e circostanziate che rimangono a disposizione per affinamenti analitici.

Venendo ora al parcheggio dell'autovettura usata per gli spostamenti, vediamo quali sono le modalità di parcheggio, dalla quale emerge che non vi è grande esigenza di stabilire degli abbonamenti per i parcheggi, se non in alcuni pur significativi casi (circa 6%).

Se per recarsi in azienda utilizza, anche per un breve tratto, un mezzo privato come conducente, dove parcheggi di solito?

269 risposte

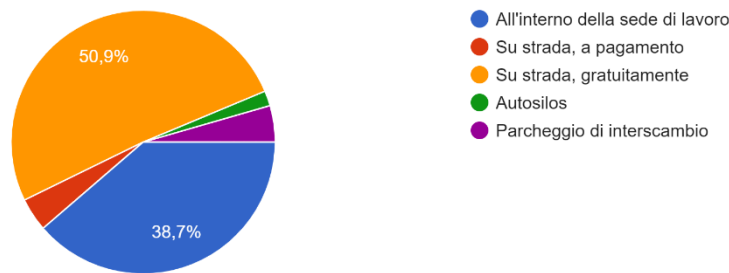


Figura 21 – Luoghi di parcheggio

2.3.2 Analisi motivazionale

L'analisi motivazionale ha lo scopo di evidenziare le leve obiettivamente utilizzabili per indurre un cambiamento nella direzione di un minor uso individuale dell'autovettura privata, in primis e un maggior uso del trasporto pubblico, in secondo luogo, per conseguire un minor impatto ambientale e sociale associato alla mobilità casa-lavoro-casa.

Vincoli

Vediamo allora in primo luogo che oltre la metà delle persone non ha vincoli particolari associati all'accompagnamento di bambini o altre persone o altre incombenze personali.

Il suo spostamento casa-azienda e/o azienda-casa ha vincoli di orario e/o percorso a seguito di impegni abituali? (es. portare i bambini a scuola, acquisti, accompagnamento altre persone,...)

269 risposte

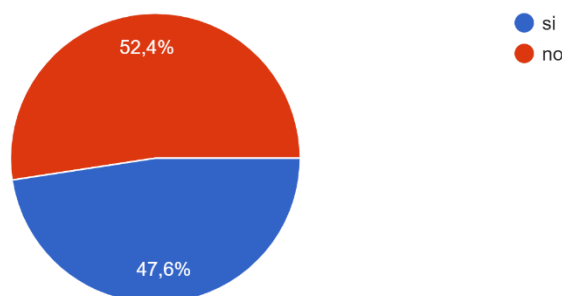


Figura 22 – Vincoli negli spostamenti

Criticità

Le criticità individuate negli spostamenti sono facilmente riscontrabili nel traffico (77%), nella difficoltà di trovare un parcheggio (16%), nella scarsa sicurezza stradale (7,8%) nel costo elevato di mezzi pubblici (16%) e nell'affollamento (4,5%) o ritardo (4,5%) di questi

Se lo spostamento casa-lavoro presenta delle criticità indichi quali

269 risposte

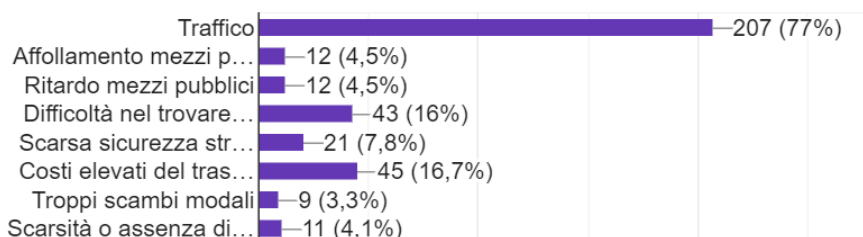


Figura 23 – Criticità negli spostamenti

Attuali motivazioni in particolare per l'uso dell'auto privata

Le motivazioni principali delle scelte attualmente compiute dal personale circa le modalità di spostamento casa-lavoro-casa vedono la “comodità” (del mezzo privato) ampiamente in testa (75%), seguita a distanza dalla “assenza di servizi pubblici di trasporto (32%) e semplicemente dalla “mancanza di alternative” (27,5%), ma anche elevata distanza tra le fermate del trasporto pubblico e il domicilio o la sede aziendale (30,5% in totale) e “troppi scambi modali” (12,6%). Solo in pochi hanno indicato “assenza di servizi di sharing mobility (2,6%) e “assenza di piste ciclabili” (5,2%), segno evidente di una ancora scarsa propensione verso tali tipi di mobilità.

Indicare le motivazioni principali che spingono a servirsi del/dei mezzi abitualmente utilizzato/i per recarsi in azienda

269 risposte

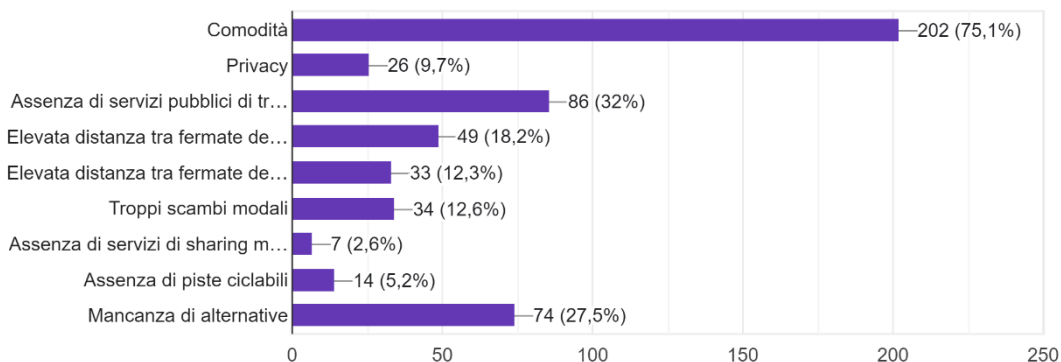


Figura 24 – Motivazioni per le attuali scelte modali negli spostamenti casa-lavoro-casa

Motivi di non utilizzo del trasporto pubblico

Il motivo maggioritario, con il 51,7%, per il quale non viene utilizzato il trasporto pubblico, pur esistente, è che “non esiste un collegamento diretto e le coincidenze non sono buone”; in seconda posizione, con il 35,7% troviamo che comunque “i collegamenti sono poco frequenti”; le altre principali motivazioni sono i “lunghi tempi di percorrenza”, che vi sono “vincoli di percorso e/o di orario”, ma anche che “non è l’alternativa più economica”.

Trasporto pubblico: se per recarsi in azienda dispone di un servizio di trasporto pubblico e non lo utilizza, può indicarne i motivi?

269 risposte

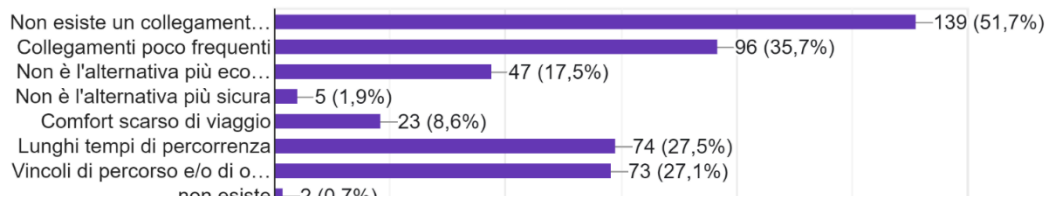


Figura 25 – Principali motivi di non utilizzo del trasporto pubblico negli spostamenti casa-lavoro-casa

Disponibilità al car pooling aziendale

Sembra invece incoraggiante l’elevata disponibilità a viaggiare insieme ad altri colleghi: infatti la specifica domanda se “si è disposti a condividere l’autovettura e costi con altri”, incontra “solo” un 34,2% di “no”, mentre un 5,6% già lo fa. Una specifica azione in tal senso potrebbe ambire a un traguardo di almeno il 50% di personale che utilizzi la modalità car pooling aziendale.

Viaggiare insieme: se per recarsi in azienda utilizza l'autovettura privata, sarebbe disposto ad organizzarsi per viaggiare insieme ad altri dividendo i costi?

269 risposte

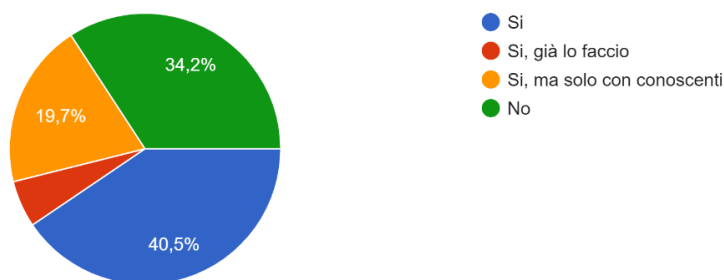


Figura 26 – Propensione al car pooling (condivisione autovettura) negli spostamenti casa-lavoro-casa

In effetti, le risposte alla domanda su quali modalità alternative all’uso del mezzo privato sarebbero preferibili da promuovere, c’è il “bus, navetta aziendale” per il 43,9% e il car pooling aziendale per il 33,1%; cionondimeno, riscontrano preferenze intorno al 10% sia il car sharing sia la bicicletta. Occorre, infine, tenere nel debito conto quel 33,8% di risposte favorevoli all’incentivazione del “trasporto pubblico locale”.

Se venissero promosse forme di trasporto alternative al mezzo privato per recarsi al lavoro quale sceglierebbe

269 risposte

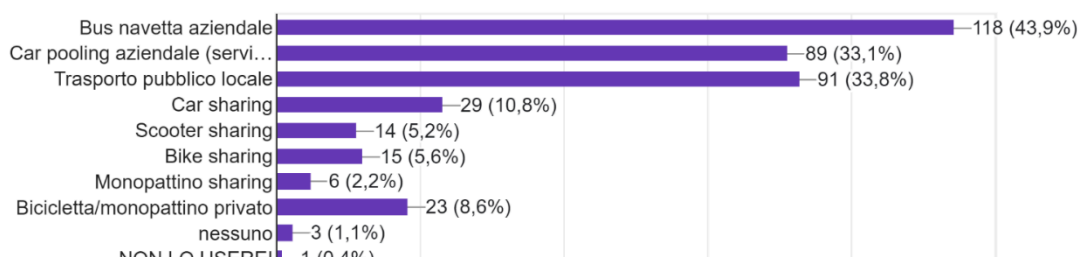


Figura 27 – Preferenze per forme di trasporto alternative al mezzo privato negli spostamenti casa-lavoro-casa

2.3.3 Prime conclusioni dall'analisi spazio-temporale e motivazionale

L'analisi motivazionale fornisce indicazioni interessanti, da esplorare seppure in via sperimentale per il primo anno, che potrà essere il 2025; infatti, consideriamo che i tempi di progettazione esecutiva delle misure richiederanno tutto il periodo da settembre a dicembre 2024.

Una prima azione è quella del mantenimento dell'attuale formula dello *smart working*, che corrisponde all'obiettivo fondamentale di **ridurre la domanda di mobilità**, per circa 150 persone, 2 giorni su 5. L'azione è a costo economico "zero".

Le altre azioni, anche se possono interessare il personale in *smart* nei giorni in presenza, riguardano essenzialmente la restante parte del personale, circa 380 persone:

- Incentivare il *car pooling* con l'obiettivo di coinvolgere il 40% del personale - circa 160 persone
- Incentivare mezzo pubblico per "spostarci" il 15% del personale – circa 60 persone
- Istituire Bus-navetta aziendale sulla dorsale Collestrada – Ellera – fino a 50 persone
- Incentivare uso biciclette / biciclette elettriche, anche con motivazioni salutistiche, con l'obiettivo di coinvolgere circa il 10% del personale – 40 persone.

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 con stima dei benefici e stima dei costi

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 legate 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.



Figura 28 – Assi di progettazione delle misure

3.1.1 ASSE 1 - disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

3.1.1.1 ASSE 1 azione 1 – Carpooling

È stata presa in considerazione l'adesione a una applicazione per smartphone e desktop, per esempio *Carpooling JoJob*, per agevolare lo spostamento casa - lavoro e offrire un'alternativa di trasporto comoda, sicura, sostenibile e conveniente. Usando l'App gratuitamente, è possibile condividere il tragitto casa-lavoro con i colleghi che si trovano sullo stesso percorso o vicini a un punto di partenza comune, (per es. una stazione ferroviaria), il parcheggio e le spese del viaggio.

Stima dei benefici: il servizio che rende possibile la condivisione dell'auto privata da parte di colleghi che hanno percorsi ed orari compatibili negli spostamenti casa-lavoro consente il

decongestionamento della viabilità e la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, oltre alla diminuzione della spesa media pro-capite. Tramite l'App dedicata è di fatto possibile organizzare i propri spostamenti, mettendo a disposizione l'auto (driver) o semplicemente viaggiando come passeggeri (rider) condividendo le spese di viaggio.

Stima dei costi: si può prevedere un incentivo all'utilizzo di 3 euro per ogni giornata con spostamenti in car pooling, sia per il conducente che per il passeggero. Ipotizzando l'adesione al servizio di circa 160 persone su 220 giornate, si avrebbe un costo annuo di 105.600 euro. Occorre poi prevedere un costo di circa 5.000 euro per il primo anno per attivare e gestire la piattaforma/App di carpooling, e circa 2.000 euro per il canone di gestione dal secondo anno.

Coperture assicurative

Il *carpooling* rientra nella fattispecie del trasporto di cortesia, caratterizzato dalla mancanza di vincoli negoziali per chi lo effettua per il quale il Codice delle assicurazioni stabilisce che la normale RCA auto obbligatoria copre anche i danni subiti dai terzi trasportati. In particolare, il Codice delle assicurazioni (decreto legislativo n. 209 del 7.9.2005 e successive modificazioni ex d.lgs. n. 198 del 6 novembre 2007 e d.l. 3 giugno 2008, n. 97) stabilisce all'art. 141, primo comma che “salva l'ipotesi di sinistro cagionato da caso fortuito, il danno subito dal terzo trasportato è risarcito dall'impresa di assicurazione del veicolo sul quale era a bordo al momento del sinistro entro il massimale minimo di legge, fermo restando quanto previsto all'articolo 140, a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti nel sinistro, fermo il diritto al risarcimento dell'eventuale maggior danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, se il veicolo di quest'ultimo è coperto per un massimale superiore a quello minimo”.

La copertura degli infortuni per incidente *in itinere* andrebbe estesa al *carpooling*. L'adesione al servizio nelle ore di lavoro deve automaticamente presumere la “necessità”, senza che debba esserne fornita alcuna dimostrazione o possa essere obiettata la possibilità di usare il trasporto pubblico anziché il *carpooling*. Inoltre, se l'infortunio avviene al di fuori del percorso “normale”, ossia la linea più diretta tra il punto di partenza e il luogo di destinazione, qualora la deviazione sia dovuta alla necessità di prelevare un altro passeggero, l'evento deve essere considerato come accaduto nel percorso “normale”. È fondamentale valutare quanto sia possibile, alla luce delle norme e delle attuali politiche dell'INAIL, dare agli utenti le garanzie indicate come fattore di successo dell'iniziativa.

3.1.1.2 ASSE 1 azione 2 – Servizio di bus navetta

Con l'obiettivo di disincentivare almeno in parte l'utilizzo dell'auto privata si sta verificando la possibilità di introdurre un servizio di navetta aziendale per la sede di Perugia, sul tratto Collestrada – Ellera di Corciano, tra:

- il Centro Commerciale di Collestrada,
- la Stazione FS di Ponte S. Giovanni,
- altri punti da valutare,
- la sede in via Pontani,
- il Centro Commerciale Quasar o Gherlinda e
- la stazione FS di Ellera-Corciano.

Tale tratta non è coperta da mezzi pubblici in orari consoni a quelli di lavoro della società, sia per la mancanza di treni in orario pomeridiano, sia per la mancanza di autobus urbani su tale tratta. Il percorso potrà essere affinato in relazione a ulteriori esigenze.

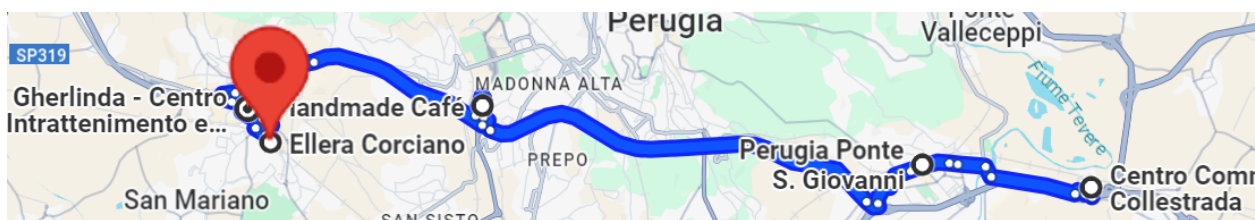


Figura 29 – Itinerario servizio navetta aziendale

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari, se utilizzassero un mezzo collettivo, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e da stress legato alla guida quali traffico, specialmente sul tratto delle gallerie di Perugia; non solo, decidendo di non utilizzare i propri veicoli a motore, ridurrebbero il traffico su strada, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Stima dei costi: ipotizzando un costo giornaliero per un pullman da 50 posti, di 600 euro per tre corse giornaliere (ore 8, 14 e 17) per 220 giorni, si avrebbe un costo di 132.000 euro/anno.

NB: si ritiene che le azioni 1 e 2 possano ottenere ancor migliori risultati se messe in sinergia tra di loro.

3.1.1.3 ASSE 1 azione 3 – Bonus elettrico

Si intende dare priorità ai possessori di auto elettriche che si rendano disponibili al car pooling come conducenti. L'incentivo può consistere nel fornire tariffe agevolate per la ricarica elettrica delle autovetture, pari al 50% del costo dell'energia.

Occorre nel caso favorire l'installazione di stazioni di ricarica presso la sede di Perugia e i principali altri luoghi di lavoro, almeno a Perugia, Terni, Foligno.

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.

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari che decidessero di acquistare l'auto elettrica con agevolazioni potrebbero beneficiare dell'efficienza energetica e risparmiare denaro, oltre a contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale.

Stima dei costi: Ipotizzando 50 ricariche/anno a un costo di circa 50 euro cadauna, l'incentivo sarebbe quindi di 1.250 euro a conducente. Ipotizzando l'adesione di 20 persone, il costo è di euro 25.000 / anno.

Il costo di una stazione di ricarica veloce fino a 22 kWh è di circa 1.500 / 2.000 euro.

3.1.2 ASSE 2 - favorire l'uso del trasporto pubblico

3.1.2.1 ASSE 2 azione 1 – Convenzioni TPL e rateizzazione busta paga

Per contribuire a dare un incentivo all'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo si sta valutando la possibilità di:

- stipulare convenzioni con il trasporto ferroviario e pubblico locale;
- rateizzare in busta paga il costo dell'abbonamento annuale;
- anticipare la quota relativa ai benefici assistenziali;
- aumentare la quota relativa ai benefici assistenziali per questa voce.

Stima dei benefici: i lavoratori che decidessero di non utilizzare i propri veicoli a motore, non guidando, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e da stress, derivanti dalla guida quali traffico e ricerca del parcheggio, inoltre ridurrebbero il traffico su strada, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Stima dei costi: si può prevedere un incentivo di 5 euro per ogni giornata di utilizzo del trasporto pubblico. Ipotizzando l'adesione al servizio di circa 60 persone su 220 giornate, si avrebbe un costo annuo di 66.000 euro.

3.1.3 ASSE 3 - favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità

3.1.3.1 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 alle sedi principali. L'offerta è disomogenea e per lo più carente. Si tratta pertanto di installare appositi stalli e porli sotto videosorveglianza.

Stima dei benefici: i lavoratori che decidessero di non utilizzare i propri veicoli a motore per utilizzare la bicicletta potrebbero ridurre i tempi di spostamento, ottenere un risparmio economico, guadagnarci in salute e movimento fisico quotidiano. Inoltre, non guidando, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e i rischi da stress correlati alla guida (traffico e ricerca del parcheggio), con conseguente riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Stima dei costi: si può prevedere un incentivo di 5 euro per ogni giornata di utilizzo della bicicletta. Ipotizzando l'adesione al servizio di circa 40 persone su 220 giornate, si avrebbe un costo annuo di 44.000 euro.

Il costo per la realizzazione di stalli per biciclette videosorvegliati, di spazi dedicati ai monopattini elettrici, di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini nelle diverse sedi, con la possibilità di incentivare bicibox e di predisporre spogliatoi idonei è stimato in 20.000 € una tantum.

3.1.4 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 mantenere il ricorso allo *smart working*.

Stima dei benefici individuabili su più livelli:

- **il primo** riguarda il comportamento del singolo **dipendente** e della unità organizzativa di cui fa parte, con una maggiore attitudine allo svolgimento dei carichi di lavoro assegnati e al

conseguimento degli obiettivi, destinati a procedere di pari passo con il raggiungimento di un maggior benessere organizzativo derivante dalla migliore conciliazione tra vita personale e vita lavorativa;

- **il secondo** concerne i benefici per l'**amministrazione** (in termini di riduzione degli spazi di lavoro e delle spese di funzionamento) e per l'utenza (in termini di raggiungimento di tempi amministrativi più celeri) come conseguenza di un inevitabile maggior ricorso alla digitalizzazione e ad altre procedure innovative capaci di rendere tale nuovo assetto organizzativo maggiormente performante rispetto a quello precedente;
- **il terzo** è relativo alla **collettività** nel suo ambito più esteso, considerati i benefici in termini di riduzione del traffico e dell'inquinamento (CO2 e PM10) e le conseguenze sul cambiamento climatico.

Stima dei costi: l'azione è a costo zero.

3.1.5 ASSE 5 - ulteriori misure

3.1.5.1 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 per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali, ecc.

Si prevede la creazione di una pagina intranet dedicata, regolarmente aggiornata con tutte le novità e le informazioni riguardanti la mobilità, proprio al fine di sensibilizzare i dipendenti sui temi della mobilità sostenibile.

Stima dei benefici: Si tratta di un insieme di soluzioni che danno vita a una mobilità vantaggiosa per l'ambiente e per le persone.

Stima dei costi: Ipotizzando la realizzazione di un prodotto e-Learning di formazione sulla mobilità sostenibile, da diffondere sulla piattaforma aziendale, della durata di circa 1 ora, si stima un costo di circa 3.000 €.

3.2 Programma di implementazione

In base al budget economico messo a disposizione e in considerazione dei tempi di realizzazione delle misure previste, definendo puntualmente per ogni misura da realizzare la priorità, la relativa tempistica e le risorse necessarie, si può individuare un programma di implementazione del PSCL.

L'adozione delle misure, in quanto benefit a favore dei dipendenti, è parte integrante della contrattazione di secondo livello, tramite la quale andranno pertanto valutate le misure attuabili. In via prioritaria (anno 2024) pertanto, saranno adottate le misure di avviamento non particolarmente onerose, per le quali l'azienda procederà in autonomia (identificate con priorità 1).

Nella tabella seguente, si riporta l'elenco delle indicazioni scaturite dalla presente analisi ed i relativi costi, con evidenza degli interventi già in essere o che verranno attuati già nel corso del 2024.

Tabella 1 – Misure adottate, dipendenti coinvolti, priorità, tempi di realizzazione, risorse

Misure individuate	Stima N. dipendenti coinvolti	Stima Costi	Stima Benefici	Priorità	Tempi	Costi annui € oltre oneri
ASSE 1 azione 1 – Carpooling ¹ (personalizzazione app JOJOB per community PuntoZero)	160	PSCL	PSCL	1	3 mesi	105.600 (5.000)
ASSE 1 azione 2 – Servizio di bus navetta	50	PSCL	PSCL	5	1 mese	132.000
ASSE 1 azione 3 – Bonus elettrico (e installazione n. 5 wallbox)	20	PSCL	PSCL	3	4 mesi	25.000 (10.000)
ASSE 2 azione 1 – Trasporto pubblico (convenzioni, rateizzazioni, incremento fondo)	60	PSCL	PSCL	2	6 mesi	66.000
ASSE 3 azione 1 – Parcheggi biciclette (sistemazione stalli, wallbox, spogliatoi)	40	PSCL	PSCL	4	6 mesi	44.000 (20.000)
ASSE 4 azione 1 – ridurre la domanda di mobilità. Mantenimento smart working	160	Contratto	PSCL	1	In corso	---
ASSE 5 azione 1 – Sensibilizzazione dipendenti, creazione e implementazione pagina intranet e web e materiale e-learning	tutti	PSCL	PSCL	1	4 mesi	3.000
TOTALE COSTO ANNUO (UNA TANTUM)						€ 375.000 (€ 35.000)

¹ Nel corso del 2024 sarà acquisita l'app JOJOB (o analoga) per la community di PuntoZero mentre l'incentivazione economica, essendo un benefit a favore dei dipendenti, sarà discussa in sede di contrattazione di secondo livello con i sindacati.

4 PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Il PSCL è oggetto di costante monitoraggio in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche per individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolano o rendano difficile l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione. Il monitoraggio riguarda i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'ente che lo adotta, sia per la collettività.

I risultati della valutazione consentono un'adeguata revisione delle misure adottate al fine di raggiungere gli obiettivi in modo più efficiente restando all'interno del budget disponibile.

L'utilizzo di mezzi di trasporto, sia nel percorso casa-lavoro, sia nei viaggi di lavoro, comporta un impatto sull'ambiente in termini di emissioni di anidride carbonica e sostanze inquinanti.

PuntoZero è impegnata a ridurre gli spostamenti per motivi di lavoro, incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto ecosostenibili e la mobilità elettrica/ibrida. L'adozione del lavoro da remoto ha già determinato una riduzione significativa degli spostamenti casa-lavoro. Si tratta ora di compiere ulteriori passi avanti per contribuire maggiormente alla diminuzione dell'impatto ambientale e al miglioramento del benessere dei lavoratori.

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.

Bonus TPL: consiste nel rimborso da parte del datore di lavoro delle spese di abbonamento al Trasporto Pubblico Locale dei dipendenti. Un'importante novità è contenuta nella Legge di Bilancio 2018 (Legge n. 205/2017), per cui tale rimborso è esente dall'imposta sui redditi, allo stesso modo dei buoni pasto.

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.

PUMS: il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

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.

Trasporto Pubblico Locale (TPL): si intende l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico a livello locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione solitamente entro i confini regionali.

Zona a Traffico Limitato (ZTL): è una porzione del territorio cittadino in cui si può transitare con l'auto privata solo in certe ore o con speciali permessi. È una misura adottata per ridurre il traffico privato e per migliorare la qualità dell'aria.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI

- Avineri E., 2012, Nudging Travelers to Make Better Choices, The International Choice Modelling Conference, Leeds, 2012 Avineri E., 2009, Loss aversion on the road, <https://nudges.wordpress.com/loss-aversion-on-the-road/>
- Greenmobility, progetto della Provincia di Bolzano STA per rendere la regione dell'Alto Adige modello per la mobilità alpina sostenibile., <https://www.greenmobility.bz.it/it/>
- Hallsworth M e Kirkman E., Behavioral Insights, MIT Press, 2020 Kyoto Club e CNR-IIA, Rapporto "MOBILITARIA 2020", <http://www.muoversincitta.it/presentazione-del-rapporto-mobilitaria2020/>
- Interreg Alpine Space SaMBA, 2019, NUDGE: i cambiamenti comportamentali nel trasporto pubblico, https://www.alpinespace.eu/projects/samba/events/1nationalworkshop_torino/20190530_workshop_esiti.pdf
- ISFORT, 2019, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, <https://www.isfort.it/progetti/16-rapporto-sulla-mobilita-degli-italianaudimob/>
- Martellato G. (a cura di), 2018, Sharing mobility management, Istanze e modelli partecipati per scelte di spostamento multimodali, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 19 <http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Martellato G. (a cura di), 2017, Quaderno ISPRA, Sharing mobility management, Fornire alle persone servizi di mobilità in forma collaborativa, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 16 <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Perotto. E., 2019, Mobility manager: chi è, cosa fa e perché è una figura sempre più richiesta, Ambiente Sviluppo 8-9.
- Senn L. (a cura di), 2003, Mobility management. Strategie di gestione della mobilità urbana, Egea.