



Città di Pescara  
Medaglia d'oro al Merito Civile



# Piano degli spostamenti casa-lavoro

2025

COMUNE DI PESCARA

SETTORE: AMBIENTE E TERRITORIO

SERVIZIO: PANIFICAZIONE STRATEGICA E DELLA MOBILITA'

Mobility Manager: Emilia Fino

## 1. INTRODUZIONE

- 1.1 Le normative di riferimento e il contesto legislativo
- 1.2 Definizione delle politiche di *Mobility Management* e ruolo del *Mobility Manager*
- 1.3 Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

## 2. QUADRO CONOSCITIVO

- 2.1 Condizioni strutturali
- 2.2 Trasporto Pubblico Locale: opzioni e servizi
- 2.3 Offerta Mobilità sostenibile
- 2.4 Il questionario
- 2.5 Orari di lavoro
- 2.6 Analisi sullo spostamento casa-lavoro
- 2.7 Analisi sulle emissioni annue
- 2.8 Tipologia e alimentazione mezzi utilizzati
- 2.9 Analisi motivazionale

## 3. PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

- 3.1 Propensione al trasporto pubblico
- 3.2 Propensione al *Car-Pooling*
- 3.3 Propensione all'utilizzo di biciclette
- 3.4 Propensione allo spostamento a piedi
- 3.5 Propensione allo spostamento con monopattino
- 3.6 Propensione ai servizi di *Sharing Mobility*

## 4. NUOVE MISURE

- 4.1 Le misure proposte

## 5. MONITORAGGIO

### 5.1 Programma di Monitoraggio

## 6. OBIETTIVI , STRATEGIE E TATTICHE

### 6.1 Obiettivi

### 6.2 Strategie

### 6.3 Tattiche

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), come definito dall'articolo 3 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021, rappresenta uno strumento fondamentale di pianificazione volto a favorire la transizione verso modalità di spostamento più sostenibili ed efficienti per i dipendenti delle aziende, sia pubbliche che private. Esso si propone di analizzare attentamente gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, considerando le loro esigenze specifiche di mobilità e valutando le opportunità offerte dalle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio interessato.

Il PSCL non solo identifica i benefici derivanti dall'adozione di misure alternative, ma valuta anche gli impatti positivi per i dipendenti, le organizzazioni che lo adottano e la comunità nel suo complesso. Ciò include vantaggi in termini di costi, tempo, comfort e sicurezza per i dipendenti, oltre a benefici economici, di produttività e di responsabilità sociale per le aziende o le pubbliche amministrazioni coinvolte; inoltre, mira a ridurre i costi sociali associati all'inquinamento, al traffico e agli incidenti stradali, contribuendo così a migliorare la qualità della vita e a promuovere una mobilità più sostenibile.

Il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) redatto per il contesto specifico è stato elaborato seguendo le linee guida stabilite con il decreto direttoriale del 4 agosto 2021 n. 209, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili congiuntamente con il Ministero per la Transizione Ecologica. Tali linee guida forniscono un quadro dettagliato per la redazione e l'implementazione del PSCL da parte dei *Mobility Manager* aziendali, garantendo così la coerenza e l'efficacia delle azioni volte a promuovere una mobilità sostenibile e a ridurre l'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato.

Le linee guida definiscono dettagliatamente le varie fasi e caratteristiche del piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL). In particolare:

**Fase informativa e di analisi del PSCL:** Questa fase prevede la raccolta di informazioni e dati relativi alle esigenze di mobilità del personale, all'offerta di trasporto sul territorio e alle risorse disponibili.

**Fase progettuale del PSCL:** Questa sezione riguarda le misure da adottare nel PSCL, partendo dalla domanda di trasporto e dall'offerta di servizi. Le strategie proposte mirano a disincentivare l'uso individuale dell'auto privata e a favorire il trasporto collettivo.

## 1.1 Le normative di riferimento e il contesto legislativo

La nascita del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) risale al Decreto Ministeriale sulla Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane, emanato il 27 marzo 1998, noto come Decreto Ronchi che ha anche istituito il ruolo del Responsabile della Mobilità Aziendale.

Successivamente, il Decreto Ministeriale del 20 dicembre 2000 ha introdotto il *Mobility Manager* di Area, figura incaricata di coordinare i responsabili della mobilità aziendale e di assistere le imprese nella redazione dei piani di spostamento casa-lavoro, oltre a promuovere iniziative di mobilità su scala più ampia.

Con l'avvento della pandemia da COVID-19 e l'adozione diffusa del lavoro da remoto per limitare i contagi, il governo italiano ha emanato una serie di provvedimenti che hanno influenzato il ruolo del *Mobility Manager*. Il Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, convertito nella Legge n.77 del 17 luglio 2020 (Decreto Rilancio), ha ridotto la soglia per l'obbligatorietà del PSCL e della nomina del *Mobility Manager* da 300 a 100 dipendenti per ogni singola unità locale.

## 1.2 Definizione delle politiche di *Mobility Management* e ruolo del *Mobility Manager*

Il *mobility management*, ovvero l'organizzazione strutturata e pianificata della mobilità aziendale, riveste un ruolo fondamentale nella riduzione della congestione del traffico urbano e dell'inquinamento atmosferico, con notevoli benefici ambientali, sociali ed economici.

Questa organizzazione si propone di individuare e implementare interventi volti a favorire la mobilità sostenibile, adattandoli alle mutevoli esigenze ambientali e sociali. L'obiettivo è quello di offrire alternative valide all'utilizzo dell'auto privata, privilegiando soluzioni che garantiscano un bilanciamento tra la qualità dell'aria, la sicurezza e l'efficacia dei servizi offerti. Il *mobility management* si focalizza sull'informazione, la comunicazione, il coordinamento e l'organizzazione e si pone come obiettivo di:

- garantire la soddisfazione dei bisogni di mobilità dei lavoratori nel rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e degli impatti ambientali, sociali ed economici;
- migliorare l'accessibilità alle modalità di trasporto alternative o integrate all'auto privata, come il trasporto pubblico, il trasporto ciclo-pedonale e quello collettivo in senso più ampio;

- influenzare i comportamenti individuali incoraggiando l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale;
- ridurre il numero, la lunghezza e la dipendenza dagli spostamenti individuali con l'autoveicolo privato;
- favorire l'utilizzo efficiente e integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto disponibili per soddisfare i bisogni di spostamento.
- migliorare l'integrazione e la connettività tra le diverse modalità di trasporto, anche attraverso lo sviluppo di sistemi informativi e di comunicazione dedicati.

### **1.3 Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)**

Il PSCL, attraverso l'implementazione di nuovi approcci organizzativi e pratici, mira innanzitutto a ottimizzare l'accessibilità al luogo di lavoro per i dipendenti. Questo obiettivo si traduce in una riduzione dell'uso del veicolo privato, incentivando l'adozione di modalità di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale, come il *carpooling*, l'uso della bicicletta e il trasporto pubblico.

Ridurre la dipendenza dall'auto privata comporta una serie di benefici sia per l'ambiente che per la salute dei dipendenti e della comunità nel suo complesso. L'uso meno frequente delle auto riduce l'inquinamento atmosferico, contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane, ed alla mitigazione del cambiamento climatico.

Il Piano promuove modalità di trasporto sostenibili come il *carpooling* e l'uso della bicicletta e incoraggiare uno stile di vita più attivo e salutare tra i dipendenti, riducendo il rischio di malattie legate alla sedentarietà e migliorando il loro benessere complessivo.

Dal punto di vista economico, ridurre l'uso dell'autoveicolo privato può portare a una diminuzione dei costi legati al carburante, al parcheggio e alla manutenzione dell'auto, sia per i dipendenti che per le aziende. Inoltre, un maggiore utilizzo di modalità di trasporto condivise può contribuire a ottimizzare l'utilizzo delle risorse e a ridurre la congestione del traffico, migliorando la fluidità delle strade e riducendo i tempi di percorrenza. In conclusione, il PSCL si pone come strumento strategico per promuovere una mobilità più sostenibile, migliorando contemporaneamente la qualità dell'ambiente, della salute e dell'efficienza economica.

## 2. QUADRO CONOSCITIVO

Nella fase iniziale di analisi e raccolta dati, sono state raccolte informazioni dettagliate sulle esigenze di mobilità del personale dell'Ente svolgendo un'indagine specifica. Tale sondaggio è stato condotto attraverso il *questionario Spostamenti Casa-Lavoro*, che ha coinvolto i dipendenti dell'Amministrazione comunale al fine di acquisire informazioni fondamentali sulle loro abitudini di spostamento e sulle preferenze legate alla mobilità.

Parallelamente, sono state esaminate le condizioni strutturali dell'Ente, l'offerta di trasporto pubblico disponibile sul territorio e le risorse attualmente a disposizione per implementare eventuali misure volte a migliorare i sistemi di mobilità dei dipendenti.

La campagna di indagine sugli spostamenti casa-lavoro si è concentrata sull'acquisizione di informazioni indispensabili per comprendere le abitudini e le esigenze dei dipendenti. Inoltre, la diffusione del questionario è stata l'occasione per valutare le opinioni dei dipendenti riguardo ai servizi di trasporto attualmente offerti e la loro disponibilità a considerare alternative più sostenibili.

Il questionario ha approfondito diversi aspetti, tra cui:

- profilo dei dipendenti comunali;
- dettagli riguardanti la provenienza, la distanza casa-lavoro e la durata del tragitto quotidiano;
- svolgimento del lavoro agile;
- caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro, come mezzi di trasporto utilizzati e modalità di viaggio;
- valutazione delle iniziative di mobilità già adottate dall'Ente;
- propensione al cambiamento verso forme di mobilità alternativa e sostenibile.

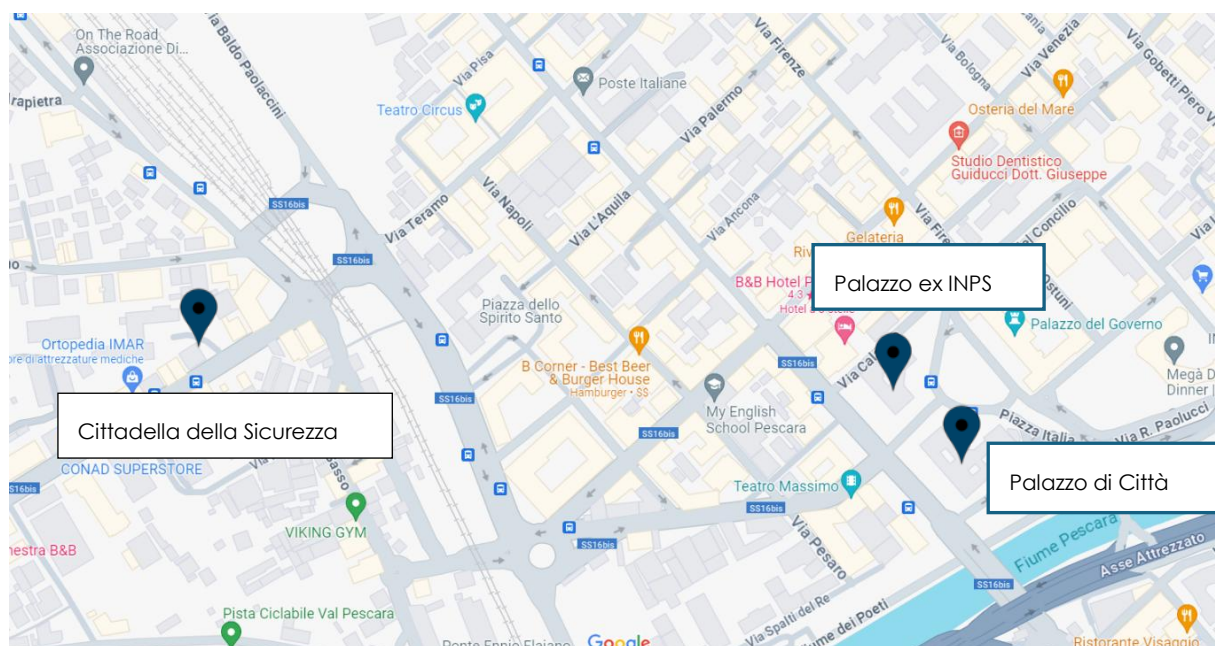
Questa fase di analisi e raccolta dati fornisce una base fondamentale per la definizione delle strategie e delle misure da adottare nel PSCL consentendo di comprendere appieno le esigenze e le aspettative del personale e di adattare le soluzioni proposte alle specifiche esigenze dell'organizzazione comunale.

## 2.1 Condizioni strutturali

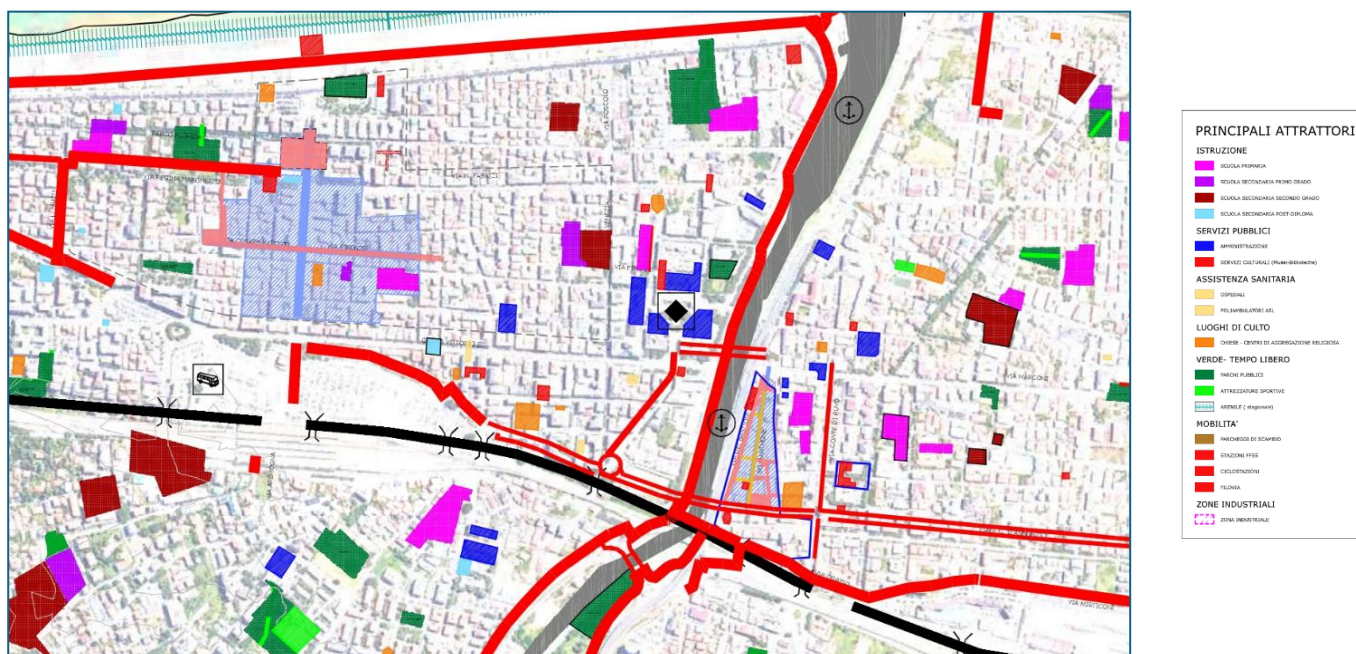
Durante la fase di raccolta dati per il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), sono state considerate le sedi principali di piazza Italia (nei grafici Sede Comune) grafici e della Cittadella della Sicurezza (nei grafici Sede Polizia Locale – Pescara) di Via del Circuito, delle quali si riportano dati e posizioni rispettivamente della tabella e nella mappa seguenti. Queste sedi sono state scelte per rappresentare in modo significativo le principali strutture comunali coinvolte negli spostamenti casa-lavoro del personale ospitando rispettivamente 619 e 101 dipendenti al 30/06/2025.

Sedi	Sede Comune	Polizia Locale - Pescara	Totale numero dipendenti
Numero dipendenti	619	101	720

La sede di piazza Italia - Palazzo di Città e palazzo ex INPS - occupa una posizione centralissima nel cuore della città. Questa collocazione la rende facilmente accessibile dalle fermate degli autobus che percorrono Corso Vittorio Emanuele II, uno dei principali assi viari. La sede è a poche fermate di autobus dalla stazione centrale, garantendo un facile accesso anche ai pendolari.



Posizione delle sedi oggetto di analisi



Mappa principali attrattori nei dintorni delle sedi oggetto di analisi

La sede centrale gode di una posizione strategica che agevola il suo raggiungimento da diverse direttrici della città, trovandosi in una posizione baricentrica tra la piazza Italia, C.so Vittorio Emanuele II e lo svincolo dell'Asse Attrezzato. Questa crocevia riveste un ruolo fondamentale nel tessuto viario cittadino, poiché collega diverse zone di Pescara; da un lato, consente il collegamento tra la zona di Portanuova e il centro cittadino attraverso Ponte Risorgimento; dall'altro, collega le zone interne della città tramite Via Caduta Del Forte. Inoltre, la sua posizione vicino a piazza Italia facilita l'accesso all'asse attrezzato, importante via di comunicazione che collega la città con l'entroterra.

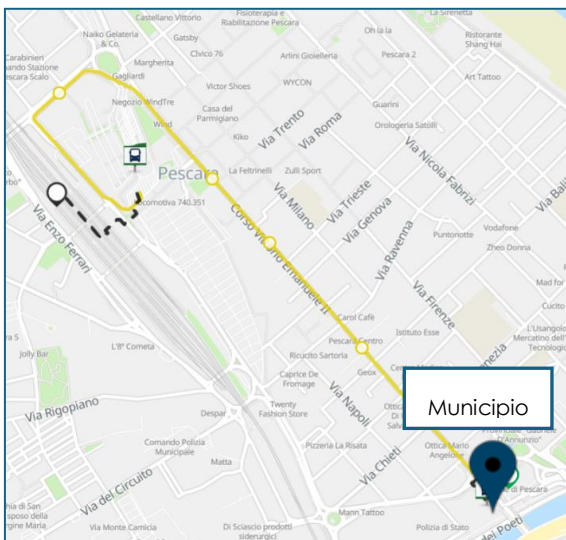
La presenza di importanti strutture amministrative e strutture scolastiche nelle vicinanze della sede di piazza Italia, come la scuola primaria, secondaria ed edifici amministrativi, contribuisce ulteriormente ad intensificare il traffico nella zona, questi luoghi attrattivi aumentano in modo significativo il flusso di persone e veicoli durante gli orari di punta.

Il Comando della Polizia Locale, seppur leggermente decentrato, gode comunque di una buona connettività grazie alla presenza, lungo via del Circuito, di diverse fermate del servizio di Trasporto pubblico locale ed extraurbano. La sua prossimità alla stazione ferroviaria rappresenta un vantaggio significativo per gli spostamenti del personale. La sede della Polizia Locale si trova su un'arteria principale di penetrazione nella città che serve un'area densamente popolata, situata in prossimità di strutture scolastiche e di attività di servizio alla persona.

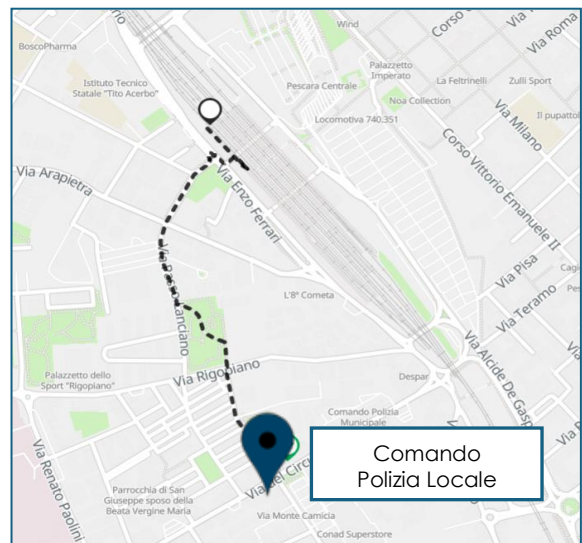
La presenza di queste attività situate in zona contribuisce alla congestione del traffico nella zona circostante la sede del Comando, soprattutto durante le ore di punta, durante le quali è indispensabile adottare strategie di gestione del traffico efficaci per garantire la fluidità della circolazione stradale.

## 2.2 Trasporto Pubblico Locale: opzioni e servizi

La scelta del mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere influenzata non solo da fattori soggettivi e oggettivi, come la posizione e l'accessibilità della sede lavorativa, la qualità della rete stradale, l'efficienza del trasporto pubblico e la disponibilità di percorsi sicuri per ciclisti e pedoni. La presenza di un servizio di trasporto pubblico efficiente può incentivare l'adozione di abitudini virtuose mirate all'utilizzo di mezzi di trasporto condiviso. Le sedi del Comune di Pescara e del Comando della Polizia Locale sono strategicamente posizionate all'interno dell'area urbana della città. Grazie al servizio di TPL erogato dalla società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A., entrambi gli edifici godono di un'eccellente accessibilità tramite le linee degli autobus urbani ed extraurbani.



Percorso Stazione centrale - Municipio



Percorso Stazione centrale - Cittadella della Sicurezza

Particolarmente vantaggiosa è la collocazione del Comando della Polizia Locale, che si trova a soli circa 450 metri dalla stazione centrale. Questa prossimità consente ai dipendenti di optare per un comodo e breve tragitto a piedi di circa 6 minuti o l'utilizzo di uno dei bus che servono Via del Circuito.. Per quanto riguarda la sede del Comune di Pescara sita in P.zza Italia, sebbene distanti poco più di un chilometro a piedi dalla stazione centrale, la sua ubicazione centrale su piazza

Duca d'Aosta la rende altrettanto facilmente accessibile. La rete degli autobus locali (urbani ed extraurbani) offre numerosi collegamenti lungo il corso principale della città, facilitando gli spostamenti per i dipendenti.

### **2.3 Offerta di Mobilità sostenibile**

Le analisi condotte sui dipendenti di entrambe le sedi, hanno rilevato che maggior parte di essi proviene direttamente dalla città stessa, con un significativo 59,62%, seguita da un altro considerevole 13,46% proveniente dal territorio comunale di Montesilvano. Considerando questa stretta connessione, di seguito sono riportate le iniziative di mobilità sostenibile offerte dall'Amministrazione comunale per soddisfare le esigenze di una popolazione sempre più consapevole dell'importanza della sostenibilità ambientale:

- 59 chilometri di piste ciclabili: una vera e propria rete urbana in grado di servire l'intera città;
- 13 ecomobility point per la ricarica delle bici elettriche private: per incentivare l'uso di mezzi a due ruote a zero emissioni;
- Ciclostazione di Portanuova: un centro per il deposito custodito di biciclette, assistenza tecnica e noleggio, per supportare i ciclisti urbani ed extraurbani;
- 250 eBike e 750 monopattini in sharing: per offrire un'alternativa agile e sostenibile per gli spostamenti di brevi e medio raggio;
- servizio di carsharing: con nove autovetture per disincentivare l'uso dell'automobile privata;
- 59 colonnine per la ricarica delle auto elettriche: per sostenere l'adozione di veicoli a zero emissioni e promuovere la transizione verso una mobilità più sostenibile.
- una fitta rete di rastrelliere portabici: soluzione pratica e funzionale per la sosta delle biciclette in diverse aree della città.

L'amministrazione comunale ha avviato significativi interventi per potenziare il sistema dei percorsi ciclabili, mirando a promuovere la mobilità sostenibile all'interno della città.

Uno degli obiettivi principali è stato quello di creare una rete ciclabile integrata e accessibile a tutti i quartieri, facilitando anche l'interscambio modale con il sistema di trasporto pubblico e le stazioni di ricarica per biciclette elettriche. Al riguardo è stata implementata la rete delle piste e corsie ciclabili, concepite come un sistema metropolitano di mobilità alternativa all'auto privata. Tali interventi hanno contribuito a migliorare la connettività della rete ciclabile e a favorire una mobilità urbana più sostenibile e accessibile.

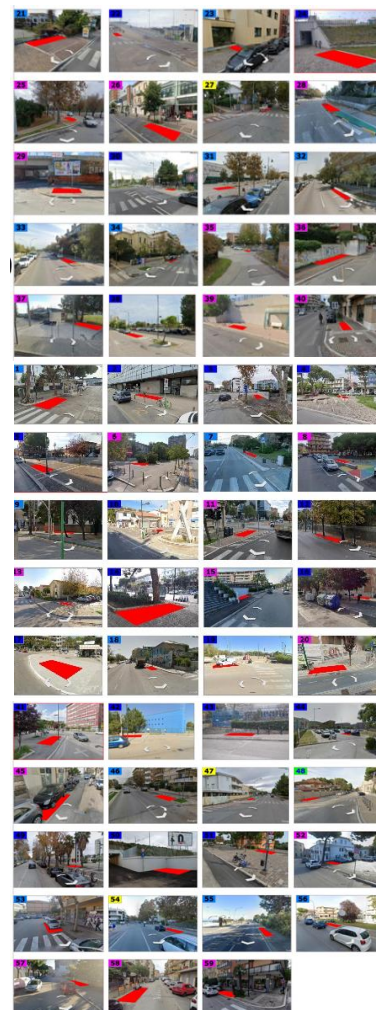
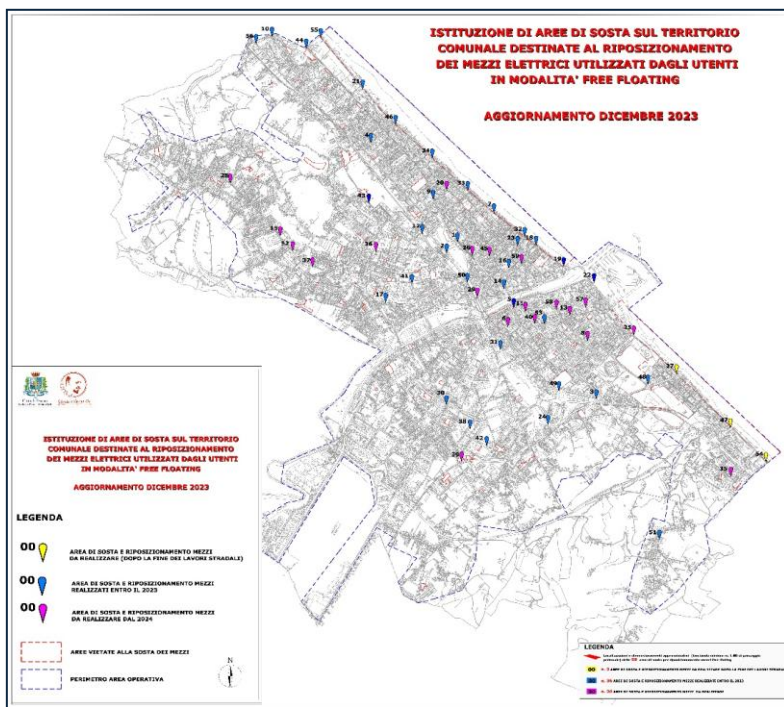
Questo sistema è progettato per servire tutti i quartieri della città, non solo quelli situati in zone pianeggianti, offrendo una soluzione di trasporto *eco-friendly* e efficiente. Il piano strategico *Biciplan* è stato elaborato per riconnettere e integrare i tratti ciclabili esistenti ma non collegati tra loro.

L'installazione delle colonne di ricarica per auto elettriche rappresentano un passo importante verso un futuro più sostenibile nella nostra città. Le colonnine di ricarica presenti sul territorio di Pescara sono fornite da diverse aziende e installate strategicamente sul territorio comunale; pertanto gli utenti hanno accesso a una rete diversificata di punti di ricarica, garantendo una maggiore copertura e facilità di accesso per gli utenti di veicoli elettrici.



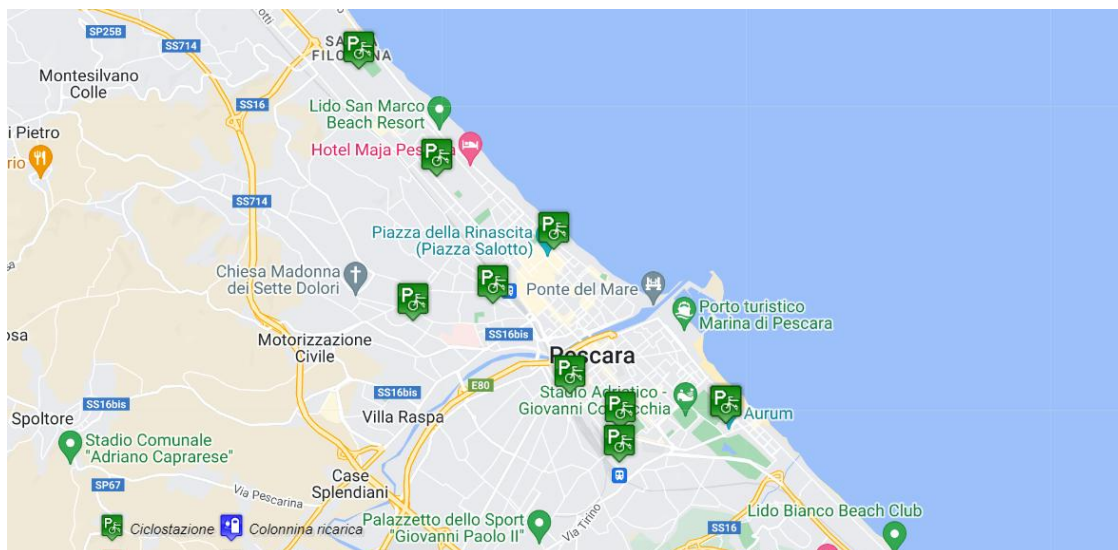
Mapa colonnine di ricarica presenti sul territorio comunale

Nel territorio comunale di Pescara, sono state introdotte diverse modalità di noleggio di dispositivi per la mobilità condivisa. Nel 2020, la città ha implementato un servizio di *sharing* di monopattini elettrici, mettendo a disposizione dei cittadini 500 monopattini elettrici in modalità *free floating*. Successivamente, nel 2022 l'offerta è stata ampliata. Attualmente, sono disponibili 750 monopattini e 250 eBike di ultima generazione, in modalità *free floating* e dotati di 54 aree di deposito consigliate.



La mappa mostra la distribuzione delle aree di sosta presenti sul territorio destinate al ripozizionamento dei mezzi elettrici

Gli *EcoMobility Point* rappresentano un'innovativa iniziativa introdotta dall'Amministrazione comunale per incentivare l'utilizzo delle biciclette elettriche, consistente in 13 punti di ricarica distribuiti in modo strategico su tutto il territorio cittadino. Queste postazioni sono progettate per favorire la mobilità sostenibile attraverso la ricarica delle bici elettriche private, offrendo agli utenti un modo conveniente e accessibile per mantenere efficienti i propri mezzi. Oltre alla semplice ricarica, le postazioni offrono servizi aggiuntivi volti a migliorare l'esperienza degli utenti. Un sistema di videosorveglianza garantisce la sicurezza delle biciclette e degli utenti, mentre la presenza di un servizio di wi-fi gratuito consente di rimanere connessi durante la sosta presso le postazioni.



In alto: le postazioni degli ecomobility point

In basso: le 3 postazioni di car sharing

L'Amministrazione comunale ha lanciato un nuovo servizio di mobilità condivisa con l'obiettivo di ridurre l'uso dei veicoli privati. Questa iniziativa prevede l'introduzione del car sharing in città, mettendo a disposizione degli utenti autovetture ibride. Le auto sono distribuite in tre punti strategici della città, facilitando così l'accesso ai cittadini.

La ciclostazione presso la stazione di Portanuova rappresenta un importante punto di riferimento per i ciclisti della zona, offrendo un luogo sicuro per il parcheggio delle biciclette e una serie di servizi aggiuntivi. Questa infrastruttura è progettata per fornire un ambiente comodo e funzionale agli utenti. Dotata di illuminazione, videosorveglianza e armadietti per i bagagli, la ciclostazione offre un luogo sicuro per riporre le biciclette durante le soste. Inoltre, grazie alla presenza di servizi come l'assistenza tecnica e il noleggio di biciclette, gli utenti possono facilmente usufruire di mezzi alternativi all'automobile per i loro spostamenti quotidiani.



La ciclo stazione presso la stazione ferroviaria di Pescara Portanuova

Le rastrelliere per biciclette rappresentano un elemento fondamentale per promuovere la mobilità sostenibile all'interno di una città. Quando posizionate strategicamente vicino agli edifici, agli uffici ed ai punti di maggior interesse, diventano un incentivo significativo per chi lavora e utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto.

Queste rastrelliere, disposte in punti chiave della città, offrono agli utenti la comodità di parcheggiare le proprie biciclette in modo sicuro e accessibile.

La presenza di rastrelliere lungo le strade della città crea un ambiente urbano più accogliente, rappresentando l'impegno dell'Amministrazione comunale verso la promozione della mobilità dolce e la creazione di spazi urbani vivibili ed eco-friendly.



Mapa disposizione rastrelliere sul territorio

## 2.4 Il questionario

Nell'ambito del progetto "Piattaforma informatizzata a supporto del Mobility Manager comunale per la verifica ed il coordinamento dei PSCL scolastici ed aziendali relativi al territorio" finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, durante il periodo compreso tra il 9 settembre 2025 e il 30 novembre 2025, i dipendenti del Comune di Pescara sono stati invitati a compilare un questionario online riguardante gli spostamenti casa-lavoro.

La partecipazione al sondaggio è stata del 15.14% dei dipendenti ed ha permesso di raccogliere dati preziosi per l'analisi degli spostamenti casa-lavoro nonché delle abitudini quotidiane. I risultati riportati di seguito - elaborati attraverso l'utilizzo del software sviluppato dalla società Movesion srl nell'ambito del citato progetto - hanno fornito un fondamentale contributo al Mobility Manager d'area per identificare interventi mirati al miglioramento della mobilità nel territorio cittadino.

Sedi considerate	Numero dipendenti	Partecipanti	% di partecipanti
Comune di Pescara	619	92	14,86
Polizia Locale	101	17	16,83
Totale dipendenti analizzati	720	109	15.14

La popolazione di dipendenti che lavorano nelle sedi di piazza Italia e della Cittadella della Sicurezza risulta bilanciata, in termini percentuali sul totale degli intervistati al sondaggio, tra personale di sesso maschile pari al 50.46% e quello di sesso femminile; in particolare, rispetto all'intero campione esaminato per ciascuna sede, sono state registrate percentuali più elevate di personale femminile pari al 53.26% in Piazza Italia e di personale maschile 70.59% presso la Cittadella della Sicurezza .

Genere	Comune di Pescara	Polizia Locale	Media totale
uomo	46.74%	70.59%	50.46%
donna	53.26%	29.41%	49.54%

L'età dei partecipanti al questionario prevalente si attesta nella fascia fra i 41-50 anni per i dipendi che lavorano nella sede di piazza Italia, mentre fra i 51-60 anni per i dipendenti del Comando di Polizia Locale.

Fascia di età	Sede Comune	Polizia Locale
meno di 20 anni	0.00%	0.00%
fra 21 e 30 anni	0.00%	5.88%
fra 31 e 40 anni	21.74%	11.76%
fra 41 e 50 anni	39.13%	29.41%
fra 51 e 60 anni	28.26%	47.06%
più di 60 anni	10.87%	5.88%

## 2.5 Orari di lavoro

Dai dati raccolti e quale media dei valori rilevati per le due sedi, emerge che il 60% dei dipendenti proviene direttamente dalla città di Pescara, mentre il 27% risiede

nei paesi limitrofi entro un raggio di circa 30-50 km, il restante 13% arriva dal comune adiacente di Montesilvano.

Dal campione esaminato si evince che i dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato risultano circa il 98% dei quali la maggior parte lavora a tempo pieno per cinque giorni a settimana per quelli della sede di Piazza Italia e per sei giorni alla settimana per i dipendenti della sede della Cittadella della Sicurezza. È interessante notare che non vi è una grande percentuale di pendolari tra i dipendenti, poiché la maggior parte di loro risiede direttamente nella città o nei paesi strettamente limitrofi.

Orari di lavoro	Sede P.za italia	Sede Cittadella della Sicurezza
full time 5 giorni a settimana	96.74%	0.00%
full time 6 giorni a settimana	2.17%	94.12%
part time verticale	1.09%	0.00%
part time orizzontale	0.00%	5.88%

Dai dati raccolti, emerge che, circa il 72% dei partecipanti al questionario inizia il proprio tragitto per il lavoro tra le 07:00 e le 07:59 per essere in ufficio il 52,29% entro le 07:59 ed il 44.04% entro le 08:59; per quanto riguarda gli orari di uscita, emerge che la maggior parte si colloca tra le 13:00 e le 15:00.

Orari di ingresso	P.za italia	Cittadella
dalle: 07:00 alle: 07:59	48.91%	70.59%
dalle: 08:00 alle: 08:59	48.91%	17.65%
altro	2.17%	11.76%

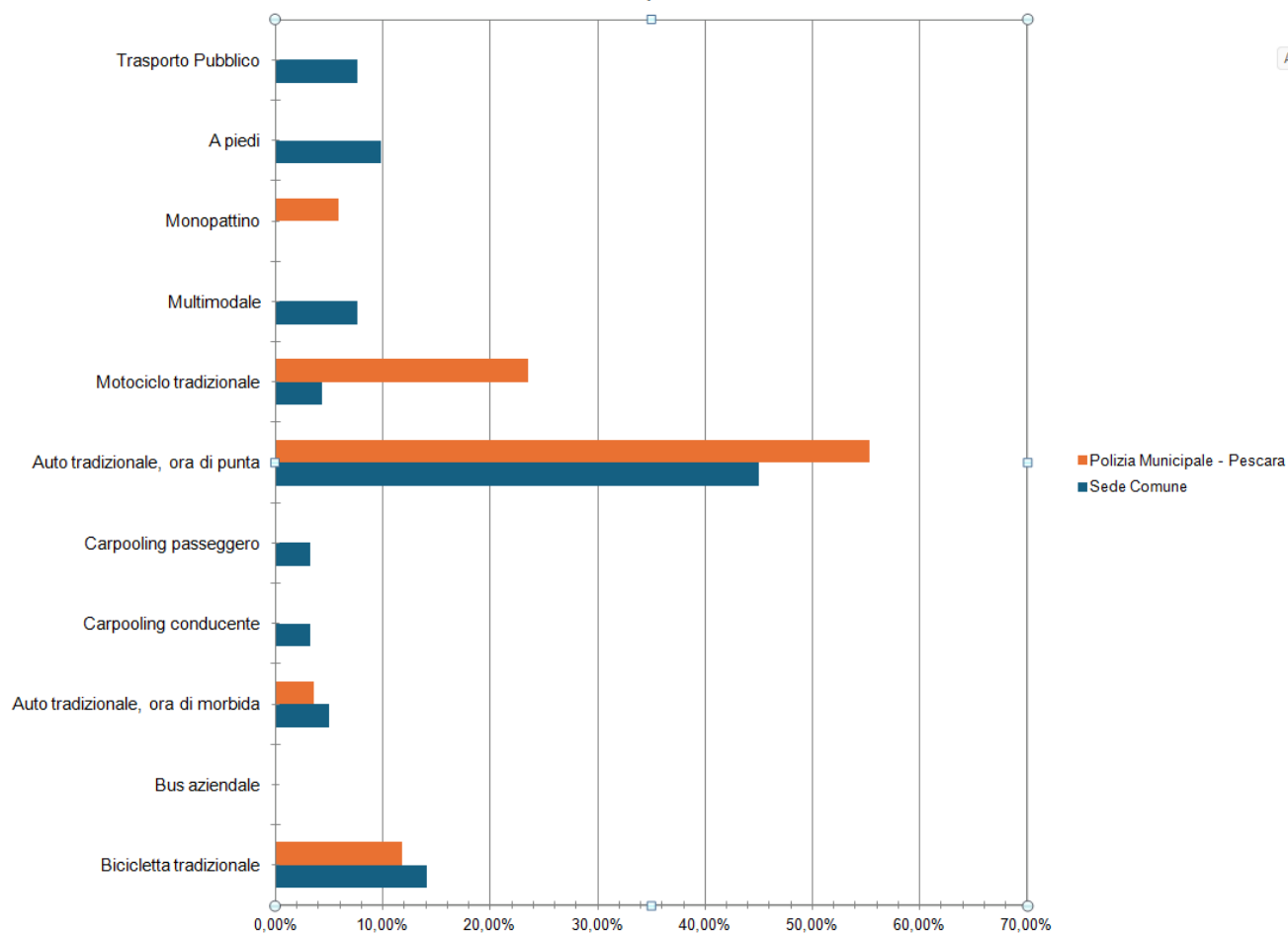
Orari di uscita	P.za italia	Cittadella
dalle: 13:00 alle: 13:59	23.91%	52.94%
dalle: 14:00 alle: 14:59	32.61%	23.53%
dalle: 15:00 alle: 15:59	4.35%	0.00%
altro	39.13%	23.53%

## 2.6 Analisi spostamento casa-lavoro

Analizzando i dati raccolti, emerge chiaramente che la maggioranza dei dipendenti delle due sedi predilige l'utilizzo dell'auto privata per spostarsi, soprattutto negli orari di punta. È interessante notare che **circa il 13% degli intervistati sceglie di utilizzare la bicicletta (con un lieve incremento rispetto l'anno precedente in cui la percentuale si attestava al 11%)**, mentre un altro 4.89% preferisce recarsi al lavoro a piedi. Al contrario, **solo un esiguo 3.81% dei dipendenti opta per il trasporto pubblico.**

Mezzi di trasporto utilizzati	Sede Comune	Polizia Locale - Pescara
Bicicletta tradizionale	14.13%	11.77%
Bus aziendale	0.00%	0.00%
Auto tradizionale, ora di morbida	5.00%	3.53%
Carpooling conducente	3.26%	0.00%
Carpooling passeggero	3.26%	0.00%
Auto tradizionale, ora di punta	45.00%	55.30%
Motociclo tradizionale	4.35%	23.53%
Multimodale	7.61%	0.00%
A piedi	9.78%	0.00%
Trasporto Pubblico	1.98%	4.76%

Mezzi di trasporto utilizzati



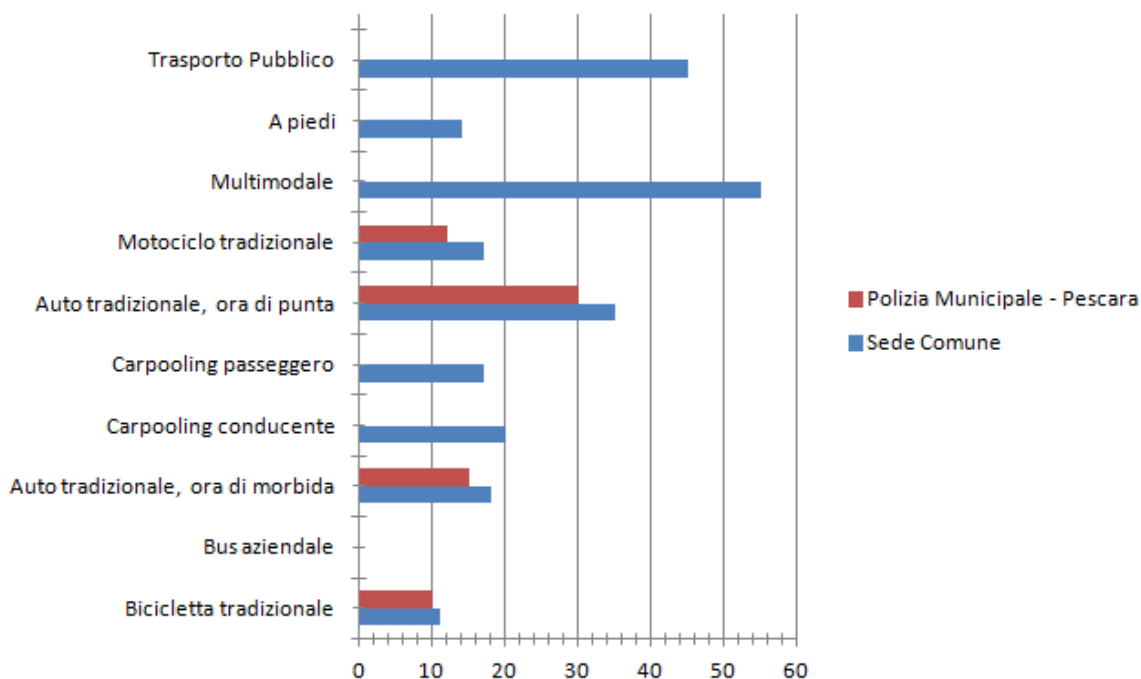
Lunghezza media del singolo spostamento (km)	P.za italia	Cittadella della Sicurezza	Media totale
Bicicletta tradizionale	3	2	2,5
Bus aziendale	0	0	0
Auto tradizionale, ora di morbida	6	5	5,5
Carpooling conducente	16	0	16
Carpooling passeggero	3	0	3
Auto tradizionale, ora di punta	23	20	21,5
Motociclo tradizionale	6	4	5
Multimodale	28	0	28
A piedi	1,5	1	1,25
Trasporto Pubblico	30	0	30

Analizzando i dati sulle abitudini dei dipendenti delle due sedi, emergono differenze significative nella distanza e durata media per singolo spostamento in relazione al mezzo di trasporto utilizzato. In particolare, la distanza percorsa in media per singolo spostamento dal dipendente per raggiungere la propria sede di lavoro varia da un minimo di 1.25km a piedi o 2.5 km con la bicicletta tradizionale che diventa di 21.5km con auto tradizionale in ora di punta o di 28 km in multimodale fino ad un massimo di 30 km con il trasporto pubblico.

Durata media del singolo spostamento (min)	P.za italia	Cittadella della Sicurezza	Media totale
Bicicletta tradizionale	11	10	10,5
Bus aziendale	0	0	0
Auto tradizionale, ora di morbida	18	15	16,5
Carpooling conducente	20	0	20
Carpooling passeggero	17	0	17
Auto tradizionale, ora di punta	35	30	32,5
Motociclo tradizionale	17	12	14,5
Multimodale	55	0	55
A piedi	14	0	14
Trasporto Pubblico	45	0	45

Analogamente per quanto concerne i tempi impiegati dal dipendente per raggiungere la propria sede di lavoro si è registrata in media una durata variabile, in relazione al mezzo di trasporto utilizzato, da un minimo di 10.5 min con la bicicletta tradizionale o di 14.5 minuti a piedi che arriva a 32.5 minuti con auto in ora di punta o a 45 min con trasporto pubblico fino ad un massimo di 55 minuti occorrenti per il multimodale.

## Durata media del singolo spostamento (min.)



## 2.7 Analisi delle emissioni annue

L'analisi dei dati relativi all'utilizzo frequente dell'auto privata da parte dei dipendenti ha evidenziato una serie di impatti significativi sia sulla città che sull'ambiente circostante. In particolare, il grande consumo di carburante, stimato in circa 134.641 litri all'anno, genera una considerevole quantità di emissioni inquinanti.

Le emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) derivanti da questo consumo di carburante sono stimate a circa 420.885 kg all'anno. Inoltre, le emissioni di polveri sottili, pari a 115 kg all'anno, rappresentano una minaccia per la qualità dell'aria.

Allo stesso modo, il rilascio di monossido di carbonio (CO), quantificato in circa 6.333 kg all'anno, aggrava ulteriormente il problema dell'inquinamento atmosferico. Questi impatti negativi non solo minacciano la salute pubblica, ma influenzano anche l'ambiente circostante e la qualità della vita nella città. L'inquinamento atmosferico può danneggiare gli ecosistemi locali, compromettere la biodiversità, ridurre la qualità degli spazi verdi urbani ed incrementare gli effetti del *climate change*.

<b>Carburante consumato (litri/anno)</b>	<b>P.za italia</b>	<b>Cittadella della Sicurezza</b>
Carpooling aziendale	12.962	0
Multimodale	32.507	0
Auto tradizionale	107.306	25.060
Motociclo tradizionale	2.142	1.707
Mezzi pubblici	14.577	0
<b>Totale</b>	<b>169.494</b>	<b>26.767</b>

<b>Polveri sottili emesse (kg/anno)</b>	<b>P.za italia</b>	<b>Cittadella della Sicurezza</b>
Carpooling aziendale	3.278,11	0
Multimodale	4.113,48	0
Auto tradizionale	51.163,46	11.948,66
Motociclo tradizionale	4.143,74	3.303,30
Mezzi pubblici	1.845,45	0
<b>Totale</b>	<b>64.544,24</b>	<b>15.251,96</b>

<b>Metano emesso (kg/anno)</b>	<b>P.za italia</b>	<b>Cittadella della Sicurezza</b>
Carpooling aziendale	13.514,86	0
Multimodale	1.282,69	0
Auto tradizionale	12.939,44	3.021,86
Motociclo tradizionale	3.901,43	3.110,14
Mezzi pubblici	723,75	0
<b>Totale</b>	<b>32.362,17</b>	<b>6.132,00</b>

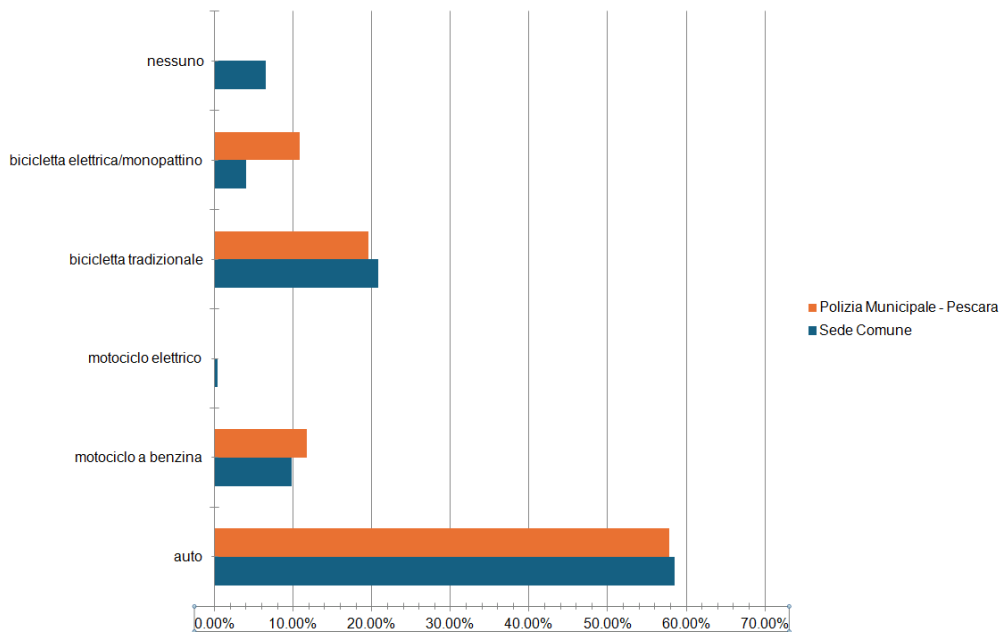
<b>Composti organici volatili emessi (kg/anno)</b>	<b>Sede Comune</b>	<b>Polizia Locale - Pescara</b>
Carpooling aziendale	13.514,86	0
Multimodale	11.800,44	0
Auto tradizionale	210.190,82	3.021,86
Motociclo tradizionale	236.996,30	3.110,14
Mezzi pubblici	2.83,64	0
<b>Totale</b>	<b>474.686,06</b>	<b>6.132,00</b>

<b>Anidride carbonica emessa (kg/anno)</b>	<b>Sede Comune</b>	<b>Polizia Locale - Pescara</b>
Carpooling aziendale	16.749,90	0
Multimodale	22.254,62	0
Auto tradizionale	266.975,79	62.349,22
Motociclo tradizionale	3.385,28	2.698,67
Mezzi pubblici	10.466,27	0
<b>Totale</b>	<b>31.9831,86</b>	<b>65.047,89</b>

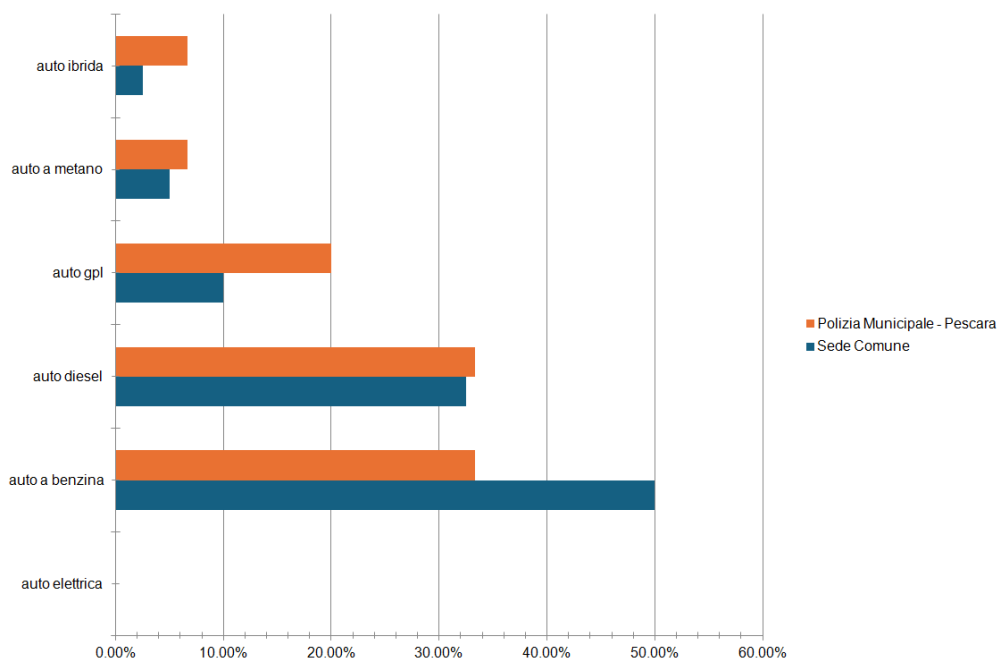
## 2.8 Tipologia e alimentazione automezzi utilizzati

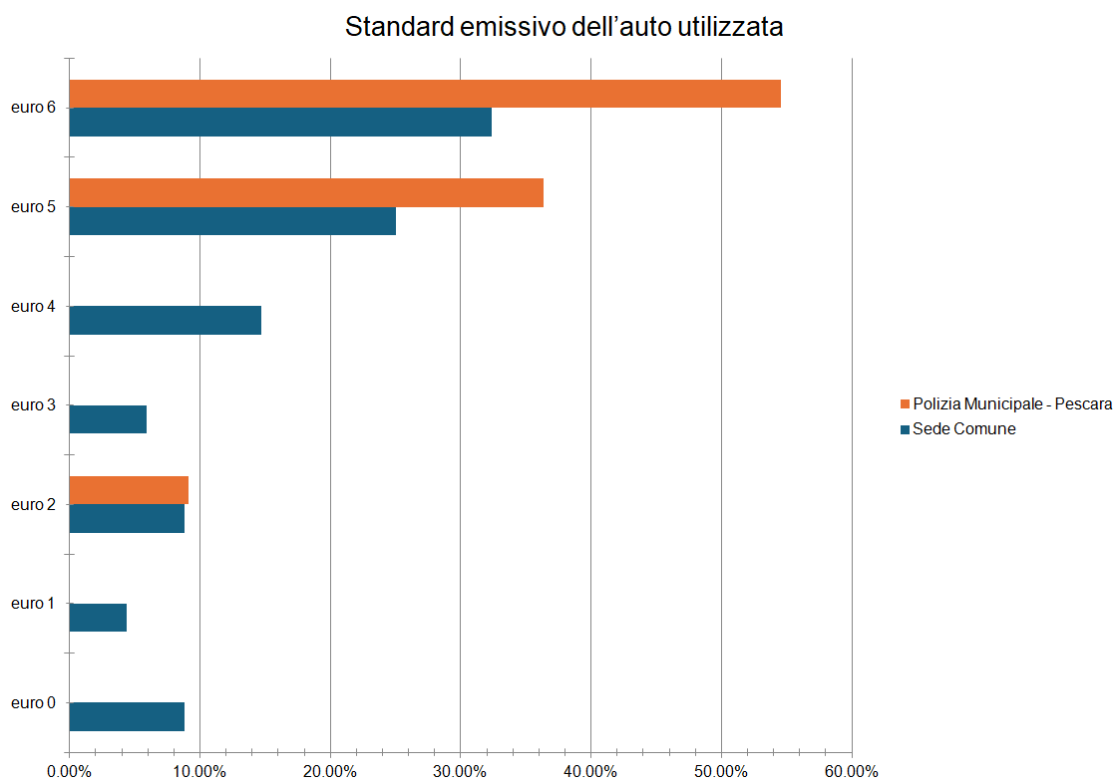
Dai dati emersi, risulta che circa il 60% dei dipendenti di entrambe le sedi utilizza un'automobile o un motociclo a benzina come mezzo di trasporto principale. Al contrario, solo circa il 20% dei dipendenti che si recano al lavoro in entrambe le sedi utilizza una bicicletta tradizionale come mezzo di spostamento. È evidente che l'auto a benzina è l'opzione più diffusa tra i dipendenti che hanno partecipato al sondaggio, mentre l'utilizzo di auto elettriche o ibride è ancora poco diffuso, con percentuali relativamente basse.

Quali dei seguenti mezzi di trasporto hai a disposizione per recarti a lavoro?



Come è alimentata l'auto che utilizzi o utilizzeresti per gli spostamenti ?





## 2.9 Analisi motivazionale

Dai dati analizzati emerge chiaramente che la maggior parte dei dipendenti motiva la propria scelta del mezzo di trasporto per il tragitto casa-lavoro principalmente in base all'*autonomia di movimento*. Questo aspetto risulta essere fondamentale per circa il 16% dei rispondenti suggerendo che la possibilità di spostarsi in modo indipendente e flessibile è un parametro significativo nella scelta del mezzo di trasporto.

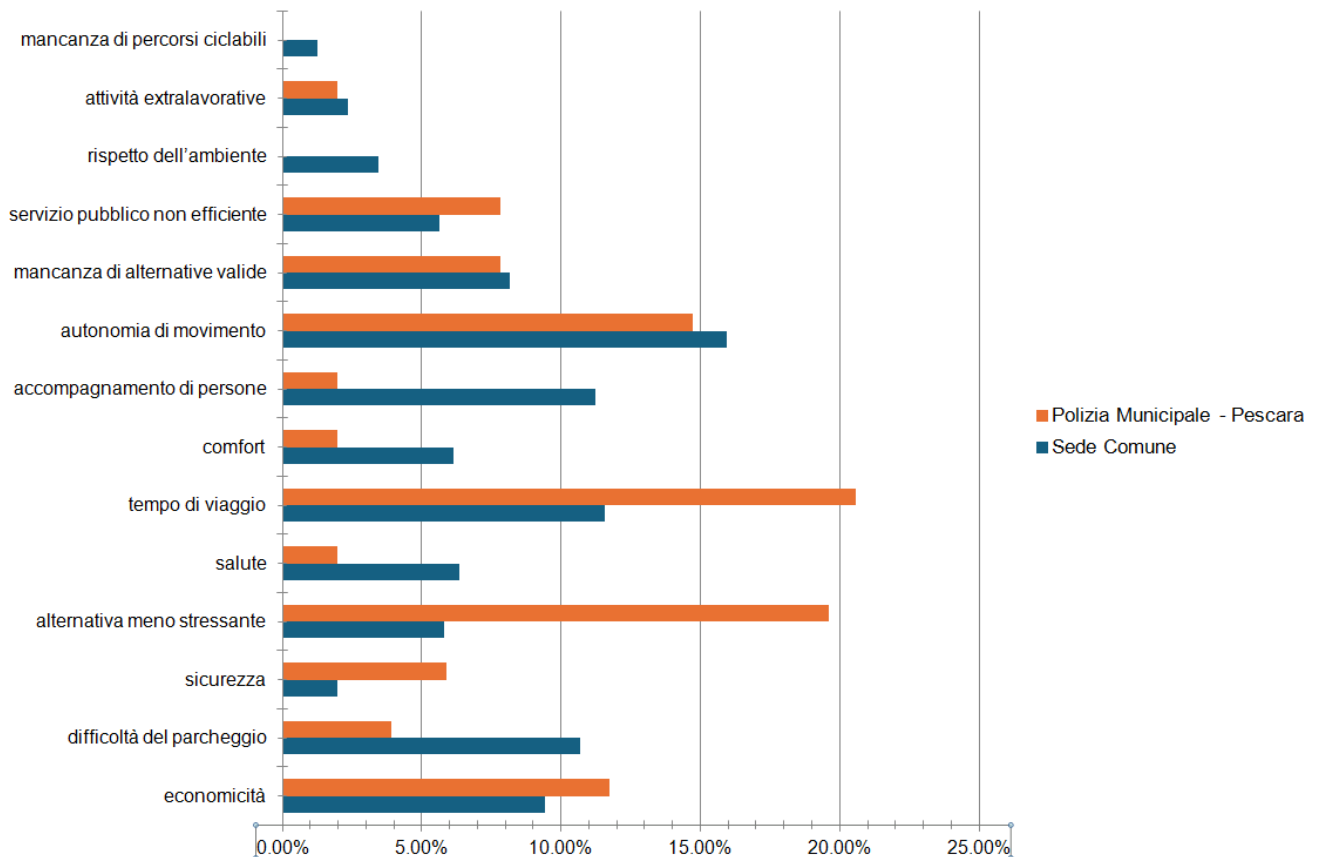
Il secondo motivo predominante è il *tempo di viaggio*, che rappresenta un elemento cruciale per il 13% dei partecipanti, indicando quanto sia significativo trovare un equilibrio tra efficacia e rapidità nel percorrere la distanza tra la propria abitazione e il luogo di lavoro.

*Economicità e accompagnamento di persone* entrambe espresse da circa il 10% dei dipendenti rappresentano ulteriori indici che evidenziano quanto sia importante ridurre le spese per i viaggi di spostamento per il lavoro.

Seguono poi la *difficoltà di parcheggio* con circa il 9.63% e la *manca di alternative valide* espressa dal 8.10% dei partecipanti che evidenziano la necessità di disporre di azioni per la sosta in favore dei dipendenti nonché opzioni di trasporto alternative affidabili e convenienti per soddisfare le esigenze di mobilità dei lavoratori.

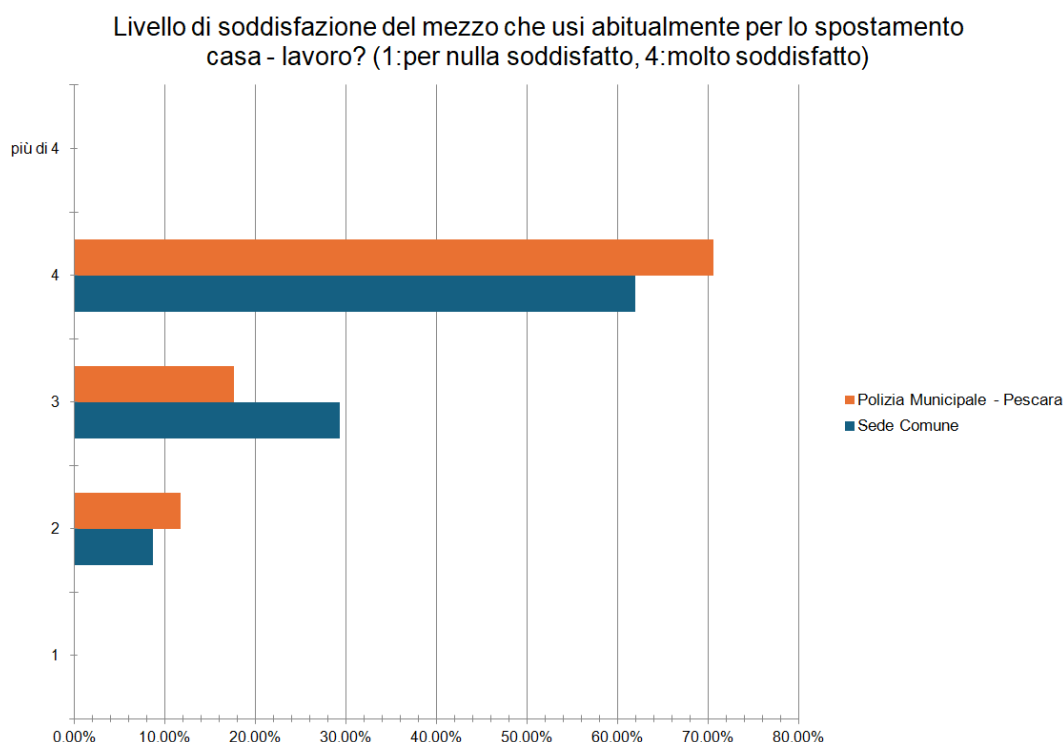
Infine la motivazione dell'*alternativa meno stressante* espressa dal 7.95% dei rispondenti è sintomatica di quanto di quanto sia essenziale per molti lavoratori ridurre al minimo le fonti di stress associate agli spostamenti casa-lavoro, scegliendo il mezzo di trasporto più adatto alle proprie esigenze nonché l'*insoddisfazione verso il servizio pubblico*, indicata come non efficiente da circa il 6% dei partecipanti, (soprattutto dai dipendenti della sede della Cittadella della Sicurezza) che mette in luce la sfida che molte città affrontano nel fornire un trasporto pubblico all'altezza delle aspettative dei cittadini.

### Motivo della scelta del mezzo per il raggiungimento del luogo di lavoro?



### 3. PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

I dati evidenziano **una forte resistenza al cambiamento** tra i dipendenti analizzati riguardo al mezzo di trasporto utilizzato per il tragitto casa-lavoro. L'ampia percentuale di soddisfazione (oltre il 60%) nei confronti del mezzo attualmente impiegato suggerisce che molte persone si sentono confortevoli e soddisfatte con la loro attuale modalità di spostamento. Inoltre, il fatto che la maggioranza dei dipendenti indichi di utilizzare gli stessi mezzi di trasporto in ogni stagione dell'anno conferma questa disabitudine al cambiamento.



#### 3.1 Propensione al trasporto pubblico

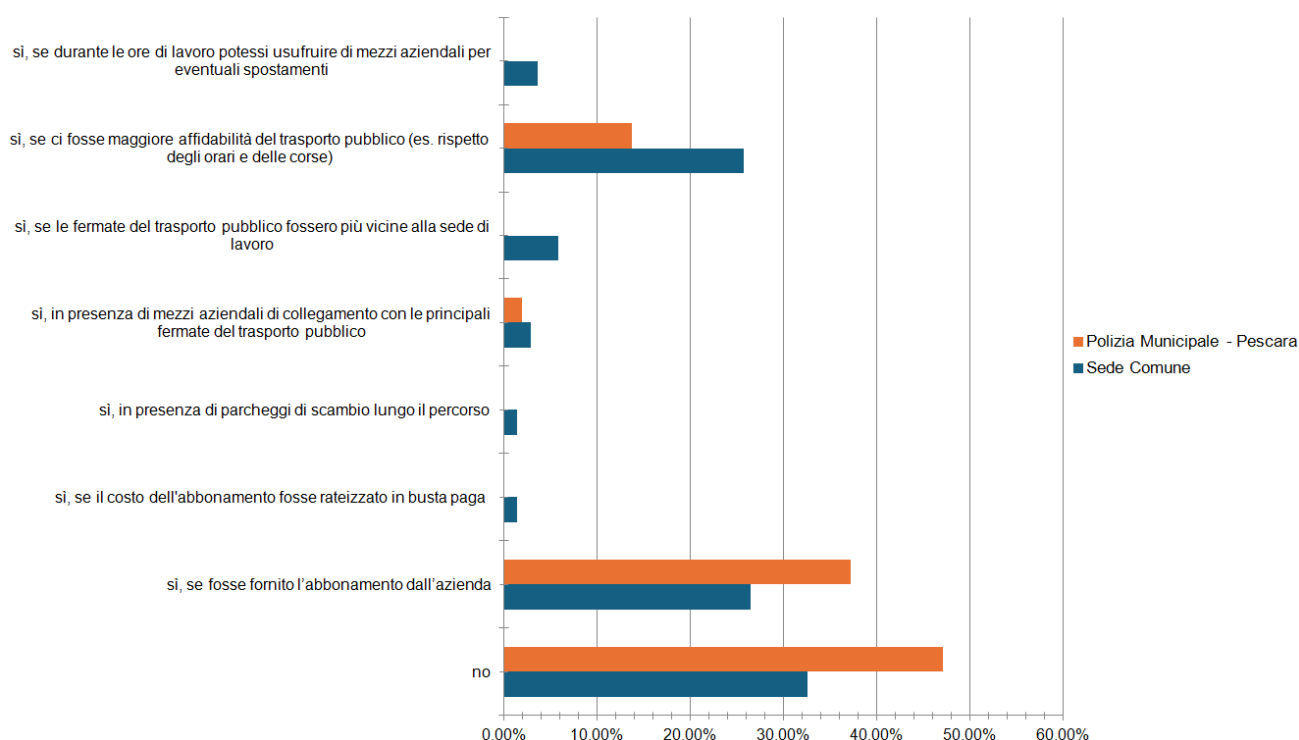
Analizzando la propensione dei dipendenti ad utilizzare mezzi differenti per raggiungere la sede di lavoro, emerge una varietà di atteggiamenti nei confronti del trasporto pubblico. Un notevole 35% dei dipendenti analizzati non si mostra propenso all'utilizzo del TPL. Questo dato suggerisce una significativa resistenza nei confronti delle attuali offerte di trasporto pubblico o delle condizioni generali che lo circondano.

Tuttavia, un considerevole 28% dei dipendenti si dichiara **favorevole all'utilizzo del trasporto pubblico se l'Ente offrisse degli abbonamenti o altri incentivi.**

Un altro 24% si mostra altrettanto **favorevole al cambiamento verso il TP a condizione di una maggiore affidabilità dello stesso.** Questi ultimi rappresentano potenziali utenti che potrebbero essere conquistati migliorando l'affidabilità e la puntualità del servizio pubblico.

Per concludere, sebbene una parte significativa dei dipendenti mostri una netta preferenza per altri mezzi di trasporto rispetto al trasporto pubblico, esiste comunque una fetta della popolazione lavorativa che potrebbe essere incentivata ad utilizzarlo mediante miglioramenti del servizio ed incentivi forniti dalle aziende.

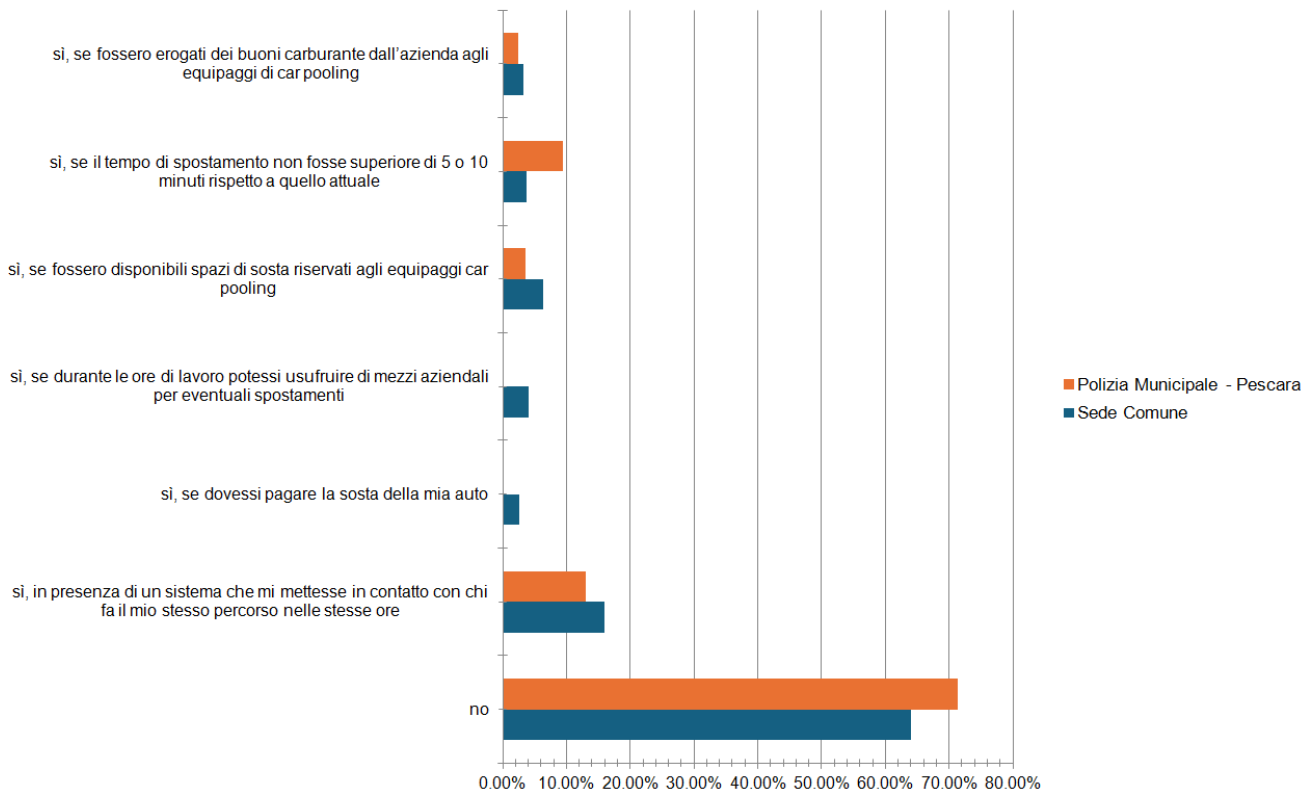
Propensione al cambiamento verso il Trasporto Pubblico



### 3.2 Propensione al Car Pooling

Per quanto riguarda il *car pooling*, emerge una varietà di opinioni tra i dipendenti analizzati. Un significativo 65% dei dipendenti si dichiara non propenso all'utilizzo del *car pooling*. Questo dato suggerisce una notevole resistenza o disinteresse verso la condivisione dei viaggi in auto con persone che percorrono lo stesso tragitto verso il luogo di lavoro. D'altra parte, **circa il 15% dei dipendenti si mostra favorevole all'utilizzo del car pooling attraverso l'utilizzo di un'applicazione che faciliti il contatto con altre persone che effettuano lo stesso percorso**. Questa fetta della popolazione lavorativa mostra quindi un potenziale interesse nell'ottimizzare l'organizzazione e il coordinamento dei viaggi condivisi e potrebbe essere persuasa attraverso l'uso di tecnologie e piattaforme digitali.

Propensione al cambiamento verso il Car Pooling



### 3.3 Propensione all'utilizzo di biciclette

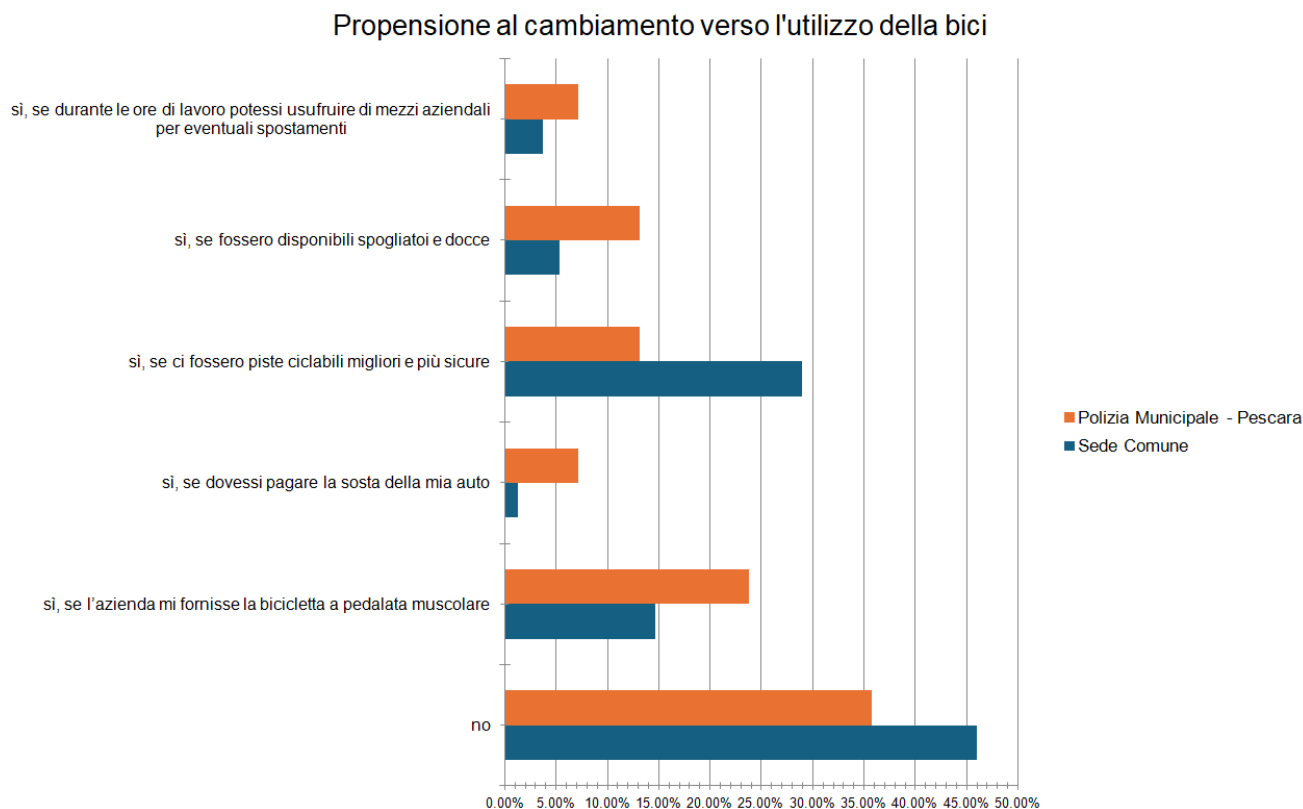
Per quanto riguarda l'utilizzo delle biciclette come mezzo di trasporto per raggiungere il luogo di lavoro, emerge una serie di considerazioni da parte dei dipendenti che hanno partecipato al sondaggio.

Un significativo 44% dei dipendenti esclude la possibilità di utilizzare le biciclette per spostarsi verso il lavoro. Questo dato dimostra che una grande parte dei lavoratori che hanno risposto al sondaggio preferisce altri mezzi di trasporto per varie ragioni, che potrebbero includere la distanza tra casa e luogo di lavoro o la mancanza di infrastrutture ciclabili adeguate.

Tuttavia, c'è un 16% dei dipendenti che sarebbe disposto a utilizzare la bicicletta se l'azienda mettesse a disposizione i mezzi. Questo indica che l'accessibilità e la disponibilità delle biciclette potrebbero rappresentare un incentivo significativo per alcuni lavoratori a optare per questo mezzo di trasporto più sostenibile.

Un ulteriore 25% dei dipendenti si dichiara favorevole all'utilizzo delle biciclette se ci fossero piste o corsie ciclabili più adeguate. Ciò suggerisce che la presenza di infrastrutture ciclabili idonee agli spostamenti ed attraversamento della città, potrebbe essere determinante nell'incentivare l'utilizzo delle biciclette come mezzo di trasporto per il tragitto casa-lavoro.

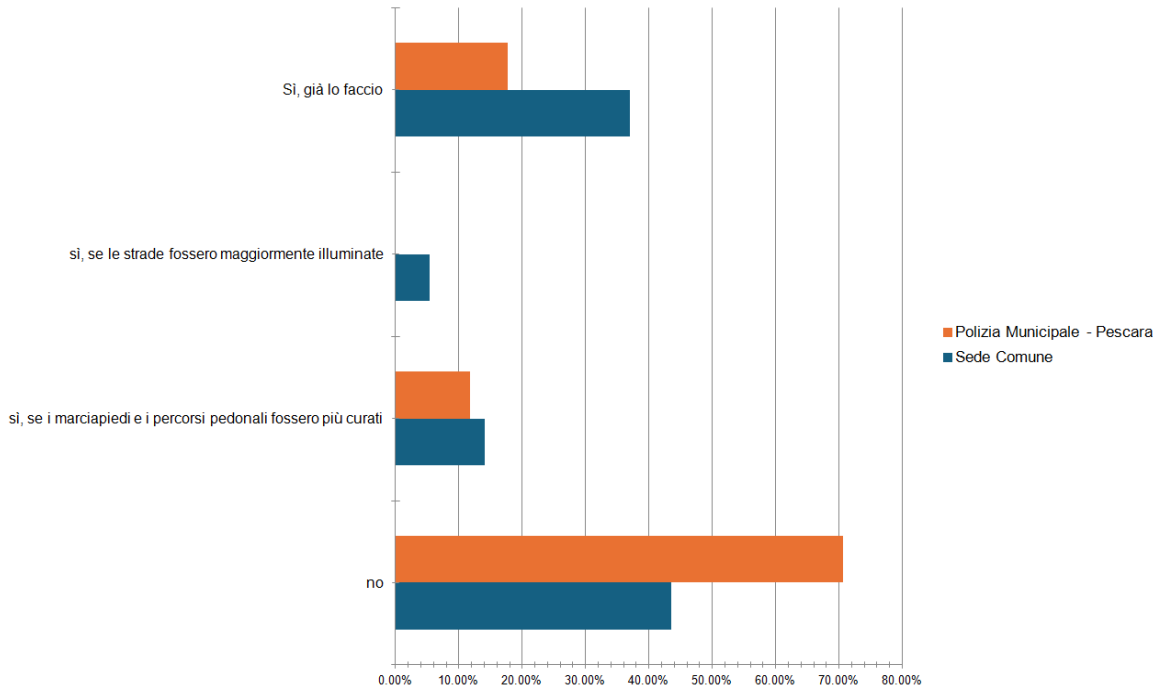
In conclusione, sebbene una parte significativa dei dipendenti mostri una **scarsa propensione all'utilizzo delle biciclette come mezzo di trasporto per il lavoro, esistono comunque opportunità per incentivare questa pratica attraverso l'implementazione di politiche aziendali volte a rendere le biciclette più accessibili e attraverso miglioramenti delle infrastrutture ciclabili nelle aree urbane.**



### 3.4 Propensione allo spostamento a piedi

Riguardo gli spostamenti a piedi, un significativo 48% dei dipendenti si dichiara contrario mentre il 34% già si reca a lavoro piedi. Tuttavia, è interessante notare che **una media del 14% dei dipendenti sarebbe propensa ad arrivare a piedi se i marciapiedi e i percorsi pedonali fossero più curati.** Questo dato mette in evidenza l'importanza dell'ambiente urbano e delle infrastrutture pedonali nel determinare le abitudini e propensione al cambiamento. In conclusione, sebbene la maggioranza dei dipendenti mostri una scarsa propensione allo spostamento a piedi, **esiste comunque un bacino di potenziali "pedoni" che potrebbero cambiare abitudine a seguito di interventi mirati volti a migliorare l'accessibilità e la qualità dei percorsi pedonali nelle aree urbane.**

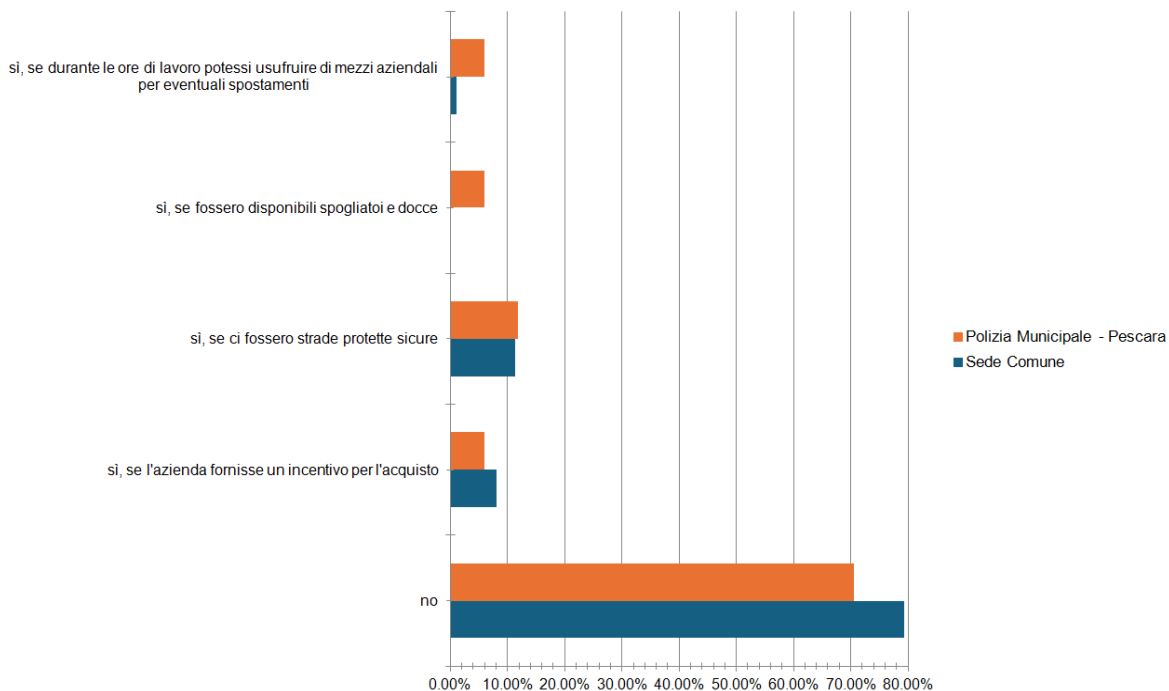
### Propensione allo spostamento interamente o in parte a piedi?



### 3.5 Propensione allo spostamento con monopattino

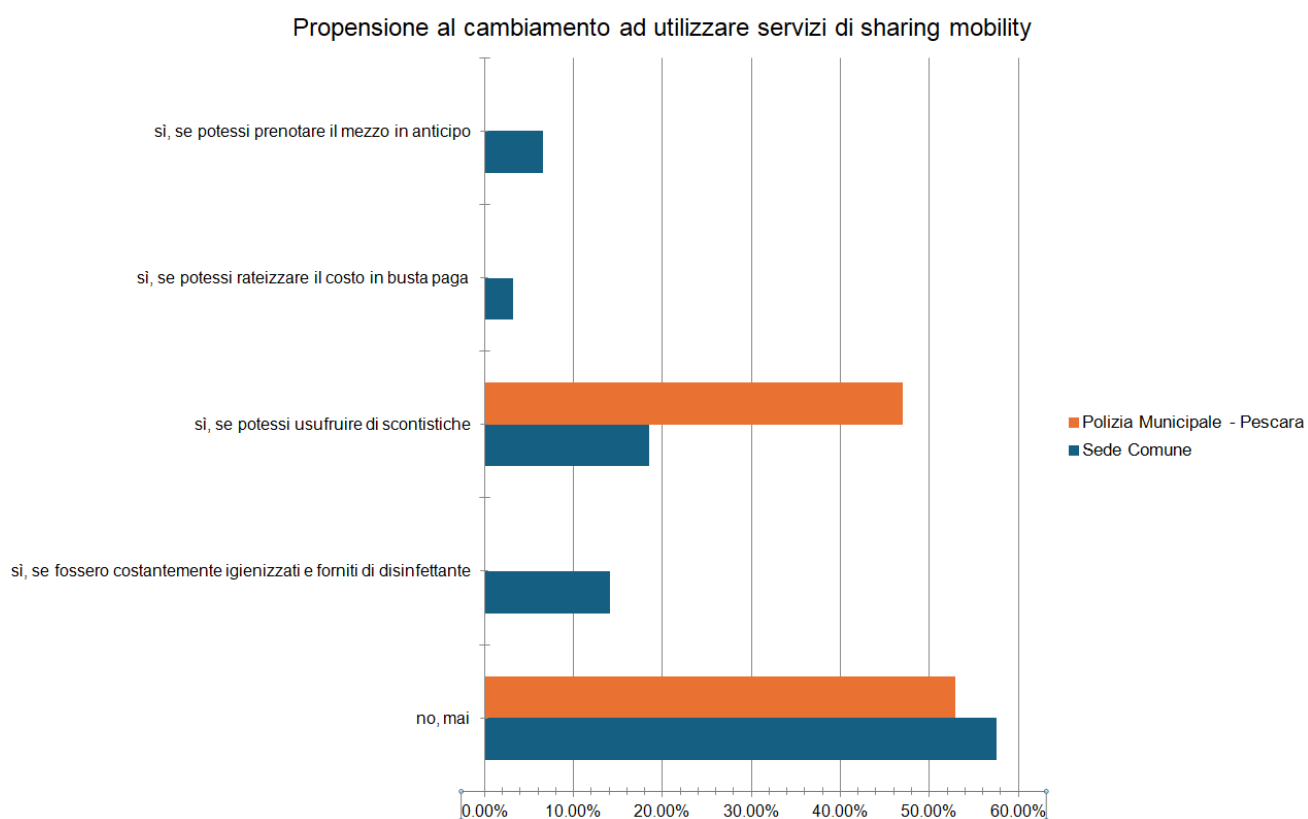
Quando si tratta dell'utilizzo dei monopattini come mezzo di trasporto per recarsi al lavoro, emergono diverse opinioni tra i dipendenti. Una significativa maggioranza, pari a circa l'80%, dichiara di non essere propensa all'utilizzo dei monopattini. Questo dato suggerisce una generale riluttanza o mancanza di interesse nell'adozione di questo mezzo di trasporto.

#### Propensione allo spostamento interamente o in parte con il monopattino



### 3.6 Propensione ai servizi di *sharing mobility*

La maggioranza dei dipendenti mostra una scarsa propensione all'utilizzo dei servizi di *sharing Mobility*. Un netto 57% si mostra contrario all'utilizzo di questi servizi. Tuttavia, **c'è una parte significativa, pari al 23%, che sarebbe disposta ad utilizzare tali servizi se potesse beneficiare di sconti o promozioni.** Inoltre, vi è un'altra fetta di dipendenti che esprime interesse all'utilizzo dei servizi di *sharing mobility*, purché sia possibile prenotare il mezzo in anticipo e se gli stessi fossero costantemente igienizzati. Questo suggerisce che la flessibilità e la convenienza nel pianificare i viaggi potrebbero essere fondamentali per aumentare l'adesione a questi servizi. In conclusione, sebbene una parte significativa dei dipendenti mostri una scarsa propensione all'utilizzo dei servizi di *sharing mobility*, esistono comunque opportunità per incentivare l'adozione di tali servizi attraverso l'offerta di sconti e promozioni, nonché migliorando la flessibilità e la facilità di prenotazione dei mezzi.



### 4.1 Le misure proposte

Le misure proposte nell'ambito del PSCL derivano dall'analisi della domanda di trasporto tramite i risultati del questionario e tengono conto della propensione al cambiamento dei dipendenti, nonché delle risorse disponibili dell'Ente. Queste misure sono progettate per incentivare comportamenti virtuosi e indirizzare gli spostamenti casa-lavoro verso forme di mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, al fine di ridurre il traffico veicolare e migliorare la qualità della vita nelle aree urbane.

Sulla base dello scenario di riferimento, al fine di ridurre l'immissione di emissioni inquinanti e migliorare la qualità della vita dei cittadini, risulta di fondamentale importanza l'adozione di misure a supporto della mobilità sostenibile quali, ad esempio, l'introduzione di tecnologie innovative per gestire in modo efficiente i flussi veicolari, misure per incentivare l'uso del trasporto collettivo, l'efficientamento del servizio di tpl e delle infrastrutture dedicate alla mobilità ciclo-pedonale, l'introduzione di incentivi per l'utilizzo di veicoli a basse emissioni.

Le misure proposte riguardano 3 assi di intervento:

**Asse 1 - Disincentivare l'uso individuale dell'automobile**

**Asse 2 - Favorire l'uso del trasporto pubblico**

**Asse 3 - Favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità**

**Asse 4 – Garantire l'accessibilità universale nella mobilità**

**Asse 1 - Disincentivare l'uso individuale dell'automobile**

- implementazione di un sistema di carpooling aziendale con incentivi per i dipendenti che condividono il tragitto casa-lavoro;
- promozione di politiche di organizzazione del lavoro flessibile per ridurre la necessità di spostamenti quotidiani.

#### Benefici conseguibili per i dipendenti:

- socializzazione;
- riduzione dei costi di trasporto;
- minore stress psicofisico causato dal traffico veicolare;

#### Benefici conseguibili per l'Ente:

- migliore accessibilità alla sede;
- aumento del benessere lavorativo dei dipendenti;
- riduzione dello stress dei dipendenti, con conseguente aumento della produttività;
- miglioramento del consenso da parte dei cittadini;
- promozione di una filosofia aziendale basata sulla cooperazione;

#### Benefici conseguibili per la collettività:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto.

### **Asse 2 - Favorire l'uso del trasporto pubblico**

- introduzione di forme premiali per i dipendenti che utilizzano il servizio di trasporto pubblico locale;
- miglioramento dell'accessibilità e della qualità dei servizi di trasporto pubblico.

#### Benefici conseguibili per i dipendenti:

- riduzione dei costi di trasporto;
- riduzione del rischio di incidenti;
- minore stress psicofisico causato dal traffico veicolare.

#### Benefici conseguibili per l'Ente:

- riduzione dello stress dei dipendenti, con conseguente aumento della produttività;
- miglioramento del consenso da parte dei cittadini.

#### Benefici conseguibili per la collettività:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- riduzione della congestione stradale.

### **Asse 3 - Favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità**

- Ampliamento e adeguamento della rete di infrastrutture ciclabili;
- Implementazione dell'offerta del servizio di *sharing mobility*.

#### Benefici conseguibili per i dipendenti:

- Riduzione dei costi di trasporto;
- Maggiore regolarità nei tempi di spostamento;
- Minore stress psicofisico dovuto al traffico;
- Opportunità di svolgere attività fisica.

#### Benefici conseguibili per l'Ente:

- Migliore accessibilità alla sede;
- Riduzione dello stress dei dipendenti, con conseguente aumento della produttività.

#### Benefici conseguibili per la collettività:

- Riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- Riduzione della congestione stradale;
- Riduzione dei tempi di trasporto.

### **Asse 4 – Garantire l'accessibilità universale nella mobilità**

- Mappatura e segnalazione delle barriere architettoniche presenti nei percorsi pedonali e ciclabili tra le principali direttrici di provenienza dei dipendenti e le sedi di lavoro;
- Supporto e ascolto personalizzato per dipendenti con disabilità motorie, sensoriali o temporanee nell'individuazione delle soluzioni di mobilità più adeguate.

#### Benefici conseguibili per i dipendenti:

- Maggiore autonomia negli spostamenti per persone con disabilità o limitazioni temporanee;
- Promozione di una cultura inclusiva e solidale.

#### Benefici conseguibili per l'Ente:

- Miglioramento del benessere organizzativo e del clima aziendale;
- Valorizzazione della responsabilità sociale dell'Amministrazione.

## Benefici conseguibili per la collettività:

- Città più accessibile e vivibile per tutti i cittadini;
- Promozione di una cultura dell'inclusione e della solidarietà;
- Maggiore coesione sociale e attenzione alle fasce vulnerabili;
- Conformità agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 ONU (SDG 10 – Ridurre le disuguaglianze, SDG 11 – Città inclusive)

## 5 MONITORAGGIO

### 5.1 Il programma

Il presente PSCL è soggetto a un costante monitoraggio da parte del *mobility manager*, finalizzato sia a valutare l'attuabilità - anche sulla base delle risorse disponibili - ed efficacia delle misure previste che a individuare eventuali criticità che possono ostacolarne l'attuazione. Tale monitoraggio si estende anche alla valutazione dei benefici conseguiti, sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'Ente che per la collettività, con particolare attenzione ai benefici ambientali e sociali.

Il monitoraggio prevede un'analisi dei risultati ottenuti dall'attuazione del PSCL, consentendo una revisione delle misure al fine di garantire un utilizzo efficiente delle risorse disponibili e il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il programma di monitoraggio è finalizzato a valutare l'efficacia delle misure e il raggiungimento degli obiettivi.

#### STRUMENTI DI MONITORAGGIO:

1. App di mobility management: un'applicazione mobile dedicata che consentirà ai dipendenti di: - registrare le modalità di spostamento utilizzate - accedere a informazioni su TPL, carpooling e servizi di sharing - ricevere notifiche su iniziative e incentivi - visualizzare il proprio contributo alla riduzione delle emissioni
2. Questionari periodici o incontri per definire e rilevare: - variazioni nelle abitudini di mobilità - livello di soddisfazione per le misure adottate - suggerimenti e criticità
3. Report semestrale e revisione - Report con analisi dei dati raccolti - Revisione annuale del piano con aggiornamento delle misure - Condivisione dei risultati con i dipendenti tramite newsletter e intranet.

Il monitoraggio permette di identificare tempestivamente eventuali criticità e di modulare le azioni in base alle risorse disponibili e ai risultati conseguiti.

## 6. OBIETTIVI, STRATEGIE E TATTICHE

Il Piano si basa su dati raccolti e sull'analisi delle abitudini di trasporto della comunità dei dipendenti, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita urbana e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Attraverso la collaborazione tra istituzioni pubbliche, aziende locali e cittadini, si intende creare un ambiente urbano più vivibile, accessibile e sostenibile. A seguito dell'analisi condotta sulle abitudini negli spostamenti casa-lavoro e sulla propensione al cambiamento dei dipendenti dell'Ente, sono stati definiti due obiettivi mirati ad affrontare la grande sfida per un futuro più responsabile. In tale scenario, la mobilità sostenibile, conciliando benessere economico, sociale e ambientale, gioca un ruolo fondamentale per rendere la città più vivibile e accessibile. A partire dalle quattro strategie identificate - identificabili come declinazione degli obiettivi - sono state definite le tattiche, quale mezzo per organizzare i processi e meccanismi utili a raggiungere gli obiettivi preposti.

### 6.1 Obiettivi

Gli obiettivi principali che si pone il piano spostamenti casa lavoro (PSCL) sono quelli di trasformare la mobilità urbana in un motore per lo sviluppo sostenibile della città, contribuendo a creare un ambiente più salubre ed inclusivo per tutti i cittadini.

I due obiettivi principali del PSCL sono:

1. aumento della qualità della vita

sostenendo uno stile di vita più dinamico attraverso la promozione di modalità di spostamento attive e l'incremento di percorsi ciclabili e pedonali.

2. riduzione dell'inquinamento atmosferico

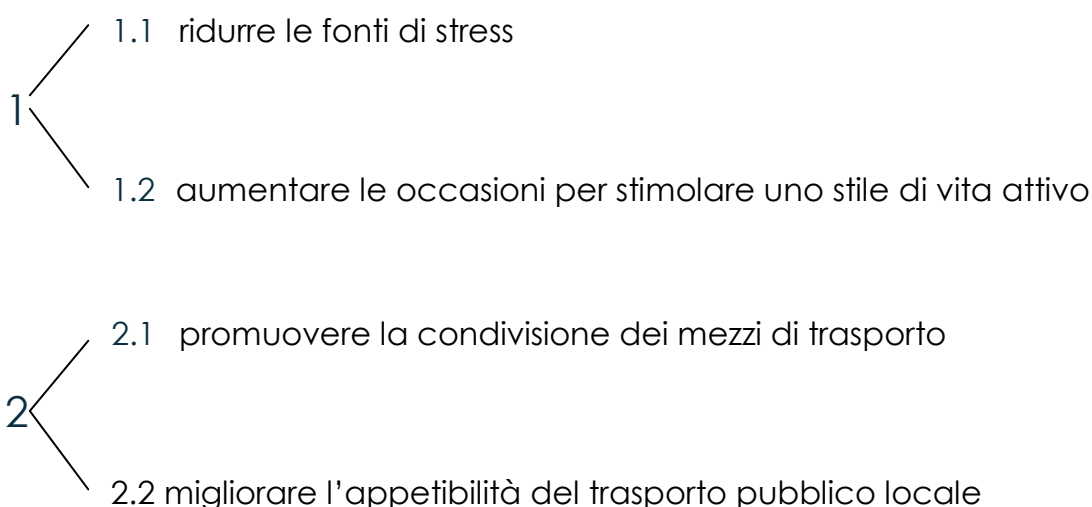
diminuendo la congestione del traffico urbano grazie all'introduzione di alternative valide all'utilizzo dell'auto privata.

Questi obiettivi sono calibrati considerando:

- La forte resistenza al cambiamento emersa dal questionario (60% soddisfatto del mezzo attuale)
- Il primo anno come fase prevalentemente informativa e di preparazione per cambiamenti più sostanziali negli anni successivi
- Le indicazioni ministeriali sulla gradualità e misurabilità degli interventi.

## 6.2 Strategie

Le strategie proposte si pongono come congiunzione tra gli obiettivi sopra indicati e le tattiche riportate in seguito e sono accomunate dall'impegno a favorire azioni per anticipare i bisogni dei cittadini e comprenderne le esigenze, favorendo l'uso di una mobilità sostenibile nel pieno rispetto dell'ambiente, puntando a migliorare l'offerta e aumentare la domanda di trasporto pubblico; migliorare la sicurezza e la circolazione stradale, tenere sotto controllo il livello di inquinamento ambientale.



Le strategie 1.1, 1.2, 2.1 e 2.2 sono supportate da una strategia trasversale fondamentale per il successo del piano:

### STRATEGIA 3 - COMUNICARE E COINVOLGERE

#### 3.1 Informare costantemente i dipendenti

Garantire che tutti i dipendenti siano a conoscenza delle alternative di mobilità disponibili, degli incentivi offerti e dei benefici individuali e collettivi.

#### 3.2 Promuovere il cambiamento culturale

Favorire un cambiamento graduale nelle abitudini di mobilità attraverso azioni di sensibilizzazione, coinvolgimento attivo e valorizzazione delle buone pratiche. Questa strategia risponde a una criticità emersa dal questionario: molti dipendenti non conoscono appieno le opzioni di mobilità sostenibile già disponibili o non ne percepiscono i vantaggi. La comunicazione efficace è quindi prerequisito indispensabile per l'attuazione delle altre strategie.

## 6.3 Tattiche

Per raggiungere i due obiettivi individuati attraverso l'attuazione delle strategie sopra indicate, è essenziale adottare un approccio integrato che favorisca cambiamenti duraturi attraverso tattiche mirate, capaci di incentivare pratiche innovative e collaborative. Di seguito, a titolo puramente esemplificativo, sono riportate alcune tattiche utili al raggiungimento degli obiettivi individuati che, annualmente, potranno essere approfondite, testate, implementate o modificate.

1.1.1 implementare le infrastrutture intelligenti per la mobilità, come sensori e sistemi di gestione del traffico basati sull'*Internet of Things* (IoT), per ottimizzare la circolazione dei veicoli e migliorare la sicurezza stradale, nonché per raccogliere dati sull'utilizzo della rete viaria utili per migliorare la pianificazione urbana e dei trasporti e per indirizzare le decisioni informate.

1.2.1. ampliare e adeguare la rete di piste ciclabili e infrastrutture pedonali all'interno della città, collegando le principali zone residenziali e i luoghi di lavoro.

2.1.1. adottare una piattaforma digitale che integri diverse modalità di trasporto come TPL, *car pooling*, biciclette e monopattini elettrici, per offrire soluzioni di viaggio personalizzate e interconnesse ai dipendenti, ottimizzando i percorsi e migliorando l'esperienza complessiva degli utenti.

2.2.1. studiare una serie di premialità – di natura anche diversa dalla economica – per i dipendenti che utilizzano il trasporto pubblico per recarsi a lavoro.

TATTICHE PER LA STRATEGIA 3 - COMUNICAZIONE E COINVOLGIMENTO (a basso costo e alta efficacia)

3.1.1. Campagna informativa "Settimana della mobilità sostenibile" (implementando quanto fatto nel 2025 con azioni dedicate al personale) Organizzazione di una settimana annuale durante la settimana europea per la mobilità sostenibile con informazioni e incentivi per i dipendenti

3.2.1. Programma "Mobility Ambassador" Identificazione di 1-2 dipendenti volontari per ciascuna sede che: - condividono la loro esperienza di mobilità sostenibile - supportano i colleghi nel passaggio a nuove modalità di spostamento - raccolgono feedback e suggerimenti

Queste tattiche richiedono investimenti minimi ma possono generare un impatto significativo sulla consapevolezza e sul coinvolgimento dei dipendenti, elementi essenziali per il successo del PSCL secondo le linee guida ministeriali.