



Agenzia Regionale per la Prevenzione
e Protezione Ambientale del Veneto



PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

ANNO 2020-2021

dicembre 2020

“Caro ambiente dona al mio respiro aria pulita, la inquinerò meno pedalando e camminando invece che usando i motori. Fammi ammirare il verde dell'erba bagnata dall'acqua. Sussurra alle mie orecchie fruscii melodiosi di un ambiente da rispettare. Saremo più sereni.”

Autore: Sara Chinello

1^B LS - Scuola IIS L.B. Alberti (PD)
Referente: Serena Bernardini

Terzo premio ARPAV del progetto
“Caro ambiente ti scrivo...” anno 2012

INDICE

	Pag.
Premessa	4
L'analisi dei fabbisogni 2020-2021	6
I risultati del questionario	7
1 Lo spostamento casa-lavoro	7
2 Il tuo mezzo di trasporto	12
3 Propensione al cambiamento	15
4 Condividere l'auto	18
5 Le tue convinzioni	19
6 Il parco auto del personale ARPAV	20
Le attività del 2020 e le iniziative del PSCL 2021	22

Allegato 1.

Questionario per il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) del personale ARPAV

Pag. 26

Premessa

... "per ottenere un futuro migliore e più sostenibile per tutti" ...

E' questa la strategia degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDG), approvati il 25 settembre 2015 dall'Assemblea generale dell'ONU (con Risoluzione delle Nazioni Unite A/RES/70/1), conosciuti anche come Agenda 2030, dal titolo del documento "Trasformare il nostro mondo. L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

Nel riconoscere lo stretto legame tra il benessere umano, la salute dei sistemi naturali e la presenza di sfide comuni per tutti i paesi, gli obiettivi di sviluppo sostenibile mirano ad affrontare un'ampia gamma di questioni relative allo sviluppo economico e sociale, che includono la povertà, la fame, il diritto alla salute e all'istruzione, l'accesso all'acqua e all'energia, il lavoro, la crescita economica inclusiva e sostenibile, il cambiamento climatico e la tutela dell'ambiente, l'urbanizzazione, i modelli di produzione e consumo, l'uguaglianza sociale e di genere, la giustizia e la pace.

In questo contesto, la modalità sostenibile e la riduzione dell'uso di combustibili fossili nel settore dei trasporti, per lo spostamento di persone e merci, rientrano a pieno titolo nella lotta ai cambiamenti climatici e nella ricerca di ridurre le emissioni inquinanti nell'ambiente.

La mobilità sostenibile, la cui finalità, in applicazione della strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata già nel 2006 dal Consiglio Europeo, è quella di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente, è da molti anni un obiettivo concreto della politica aziendale di ARPAV.

L'Agenzia, infatti, ha da tempo introdotto la figura del Mobility Manager prevista dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 27/3/1998 avente ad oggetto "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", il cui art. 3 ne stabilisce l'istituzione negli enti pubblici e nelle aziende private con più di 300 dipendenti per unità locale o con oltre 800 dipendenti in più sedi locali in comuni classificati a rischio di inquinamento atmosferico, che devono altresì redigere il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL).

Il compito principale del Mobility Manager è la gestione della domanda con strategie volte ad assicurare il trasporto delle persone e delle merci in modo efficiente; con benefici sociali, ambientali e di risparmio energetico nonché la promozione della mobilità sostenibile e la gestione della domanda di trasporto privato stimolando il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento dei dipendenti.

Il responsabile della mobilità aziendale deve favorire il trasporto collettivo per la mobilità casa-lavoro con l'obiettivo di ridurre l'uso del mezzo di trasporto privato individuale, il livello di inquinamento ambientale e la congestione del traffico in ora di punta.

Per tali finalità, il Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/12/2000, recante "Incentivazione dei programmi proposti dai Mobility manager aziendali", oltre a prevedere incentivi e cofinanziamenti per interventi radicali di mobilità sostenibile nelle aree urbane, per i programmi proposti dai Mobility managers aziendali, precisa quali siano le attività e le mansioni del Mobility manager di Area e dei Mobility manager aziendali.

In particolare, definisce il Mobility Manager di Area quale figura di supporto e di coordinamento dei mobility manager aziendali, che viene istituita presso l'Ufficio Tecnico del Traffico dei Comuni più grandi con il compito di mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto locale, promuovere le iniziative di mobilità di area, monitorare gli effetti delle misure adottate e coordinare i PSCL delle aziende.

Da ultimo, il recente Decreto Legge n. 34 del 19/05/2020, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, cosiddetto "Decreto Rilancio", assegna al Mobility manager "(...) funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile (art. 229). Il Mobility manager ha quindi il compito di promuovere, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in servizio".

Il medesimo decreto, inoltre, a modifica della precedente normativa, precisa che, entro il 31 dicembre di ogni anno, il piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto deve essere adottato dalle imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti.

Nell'ambito delle iniziative intraprese nel corso degli anni da ARPAV, si evidenzia l'adesione, con DDG n. 274/2014, alla convenzione con il Mobility Manager del Comune di Venezia che ha, tra i compiti istituzionali e gli obiettivi strategici, la promozione di iniziative finalizzate alla tutela dell'ambiente tra le quali può rientrare a pieno titolo anche l'incentivazione all'utilizzo del mezzo pubblico nel tragitto casa – lavoro dei propri dipendenti.

Ne sono risultate facilitazioni ai dipendenti per gli abbonamenti annuali Trenitalia, mediante la "Convenzione per la sottoscrizione di abbonamenti annuali per l'uso dei servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario con le imprese esercenti e la diffusione di agevolazioni promozionali da parte degli enti e imprese aderenti alle iniziative di mobility management promosse dall'ufficio del Mobility manager della Provincia di Venezia ai propri dipendenti al fine di incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto collettivo per la mobilità sistematica".

Successivamente ARPAV, con Delibere n. 246/2015 e n. 284/2015, n. 227/2016, n. 292/2017, n. 43/2018, n. 73/2019 e da ultimo con DDG n. 370/2020, ha confermato l'impegno a rinnovare gli abbonamenti annuali in convenzione per i propri dipendenti, come specificato nel successivo paragrafo "Le attività del 2020 e le iniziative del PSCL 2021".

L'attuale Mobility Manager di ARPAV è la Dott.ssa Ketty Lorenzet, nominata con nota prot. 62703/2020, di cui è stata data comunicazione, ai fini del previsto coordinamento, al Mobility Manager di Area Comunale di Venezia (nota prot. 100235/2020).

L'analisi dei fabbisogni 2020-2021

Tra le attività aziendali finalizzate allo sviluppo sostenibile, il Decreto del Ministero dell'Ambiente 27/3/1998 avente ad oggetto "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" e il Decreto del Ministero dell'Ambiente 20/12/2000, avente per oggetto "Incentivazione dei programmi proposti dai Mobility manager aziendali" disciplinano l'istituzione e la predisposizione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL).

Al riguardo, il Decreto Legge n. 34/2020 dà mandato al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di disciplinare, tra l'altro, "... le modalità di redazione del piano degli spostamenti casa-lavoro (...)"

In attuazione della citata normativa e al fine di acquisire ogni utile elemento per attuare il PSCL per il periodo 2020-2021, ARPAV ha somministrato ai propri dipendenti un questionario predisposto dal Mobility manager aziendale (in Allegato a pag. 24), per conoscere gli spostamenti casa-lavoro nel territorio regionale, come primo strumento per avviare la fase di analisi e, successivamente, provare a migliorarne efficacia, comodità e sostenibilità.

Le risposte sono state trattate in forma del tutto anonima, nel pieno rispetto delle norme sulla privacy.

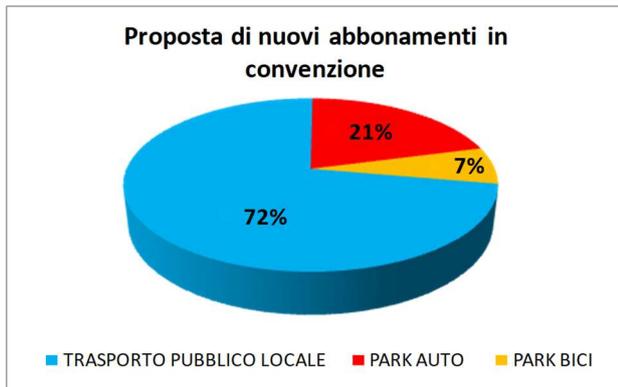
Prima della compilazione del questionario è stato chiarito che i dati raccolti dal PSCL fanno riferimento allo scenario "di base" pre-COVID, indagando gli spostamenti "abituali" tra la propria residenza e la sede di lavoro di assegnazione. Non si doveva pertanto tenere conto di come la pandemia ha modificato gli spostamenti, ridotto l'uso del trasporto pubblico locale, in primis con diverse modalità più flessibili di svolgimento dell'attività lavorativa.

Lo scopo del sondaggio è stato quello di promuovere la mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato del personale, verificando se fosse possibile promuovere un cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento individuale.

Non si sono dunque valutate le misure cosiddette "hard" (pesanti) ad es. nella viabilità urbana nuove linee di tram, nuove strade o piste ciclabili, ma ci si è riferiti alle misure "soft" (leggere), come migliorare l'efficacia dei servizi di mobilità esistenti, l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione delle modalità di trasporto da e verso l'Agenzia. Sulla propensione al cambiamento è stato utile valutare il potenziale di conciliazione delle attività lavorative e personali/familiari, con modalità di spostamento condivise, che non richiedono la realizzazione di grandi investimenti finanziari, ma possono garantire un elevato rapporto benefici/costi (ad es. con incentivi o bonus ai dipendenti). L'obiettivo finale è la riduzione delle emissioni inquinanti per lo spostamento casa-lavoro, promuovendo modalità a basso impatto ambientale, ad esempio passando dall'uso dell'autovettura individuale al trasporto collettivo.

Prima di somministrare il questionario del PSCL il personale ARPAV è stato invitato a manifestare l'interesse per la stipula di un nuovo abbonamento in convenzione con vettori che non fossero già previsti dall'Agenzia (al momento solo Trenitalia). Sono pervenute 29 segnalazioni, suddivise tra vettori del trasporto pubblico locale (21 richieste), parcheggi auto custoditi (6 richieste), parcheggi custoditi per biciclette (2 richieste), come rappresentato nella figura che segue.

Probabilmente sul numero esiguo di richieste ha pesato il periodo di incertezza per la pandemia COVID-19 con molti lavoratori che usufruiscono di telelavoro.



I vettori del trasporto pubblico locale per i quali è stato manifestato interesse sono Busitalia, MOM servizio integrato, AVM/ACTV, Arriva Veneto. I parcheggi auto custoditi sono collocati a Padova, in Prato della Valle e in Via San Massimo (nelle pertinenze dell’Azienda Ospedaliera); i parcheggi custoditi per biciclette sono a Mogliano Veneto e Vicenza (Metropark). Sarà compito del Mobility manager aziendale verificarne la fattibilità nel corso del 2021.

I risultati del questionario

Sono state raccolte 392 risposte su 858 dipendenti (personale del comparto e dirigenti), pari al 46% del totale.

Le domande proposte sono state suddivise in 6 sezioni (riportate integralmente in Allegato a pag. 24), delle quali si presentano i risultati delle elaborazioni:

1. Il tuo spostamento
2. Il tuo mezzo di trasporto
3. Propensione al cambiamento
4. Condividere l'auto
5. Le tue convinzioni
6. Il parco auto del personale ARPAV

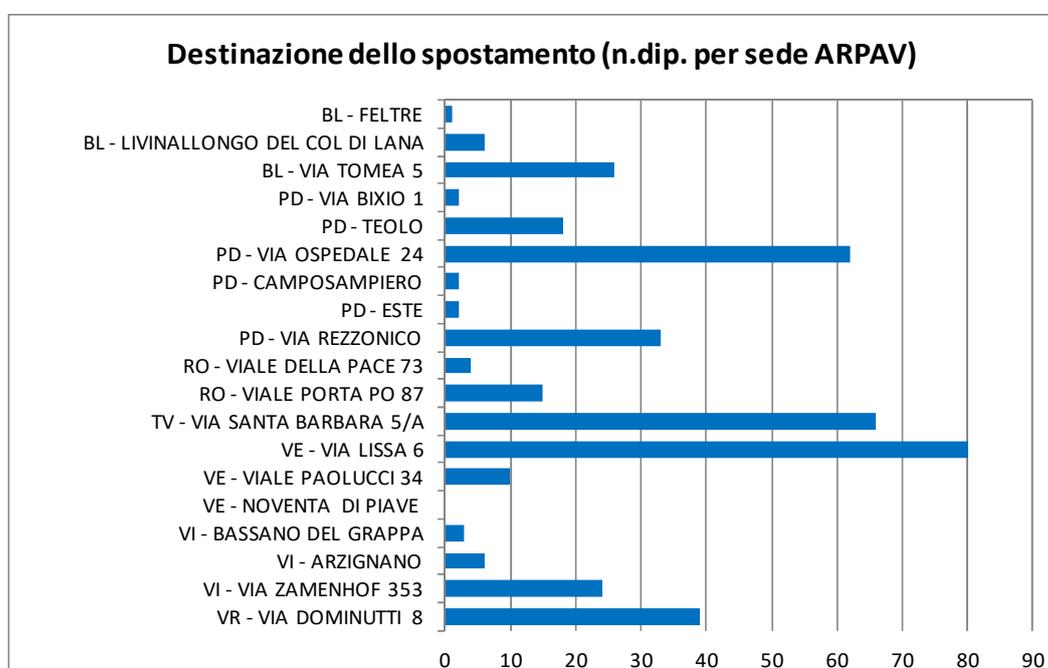
1. Lo spostamento casa-lavoro

Analizzando l’origine e destinazione degli spostamenti casa-lavoro risulta che il personale ARPAV intervistato proviene da 148 comuni diversi e si reca al lavoro nelle seguenti 18 sedi, con le percentuali sotto indicate:

BL - VIA BORGO RUGA 30 - FELTRE	0% del totale
BL - VIA PRADAT 5 - LIVINALLONGO DEL COL DI LANA	2%
BL - VIA TOMEA 5 - BELLUNO	7%
PD - VIA BIXIO 1 - PADOVA	1%
PD - VIA MARCONI 55 - TEOLO	5%
PD - VIA OSPEDALE 24 - PADOVA	16%
PD - VIA P. COSMA 1 - CAMPOSAMPIERO	1%

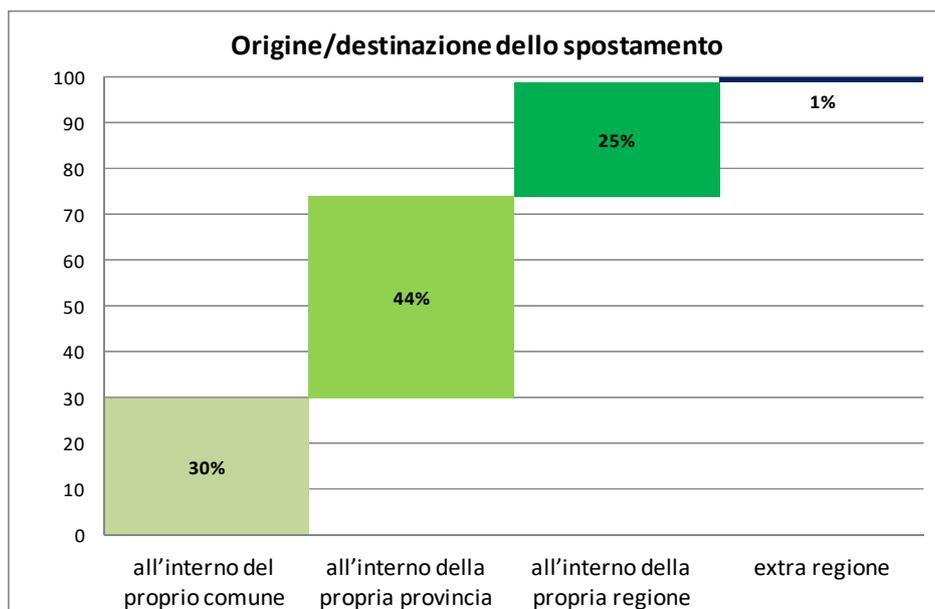
PD - VIA PRINCIPE AMEDEO 15 - ESTE	1%
PD - VIA REZZONICO - PADOVA	8%
RO - VIALE DELLA PACE 73 - ROVIGO	1%
RO - VIALE PORTA PO 87 - ROVIGO	4%
TV - VIA SANTA BARBARA 5/A - TREVISO	17%
VE - VIA LISSA 6 MESTRE-VENEZIA	20%
VE - VIALE PAOLUCCI 34 6 MESTRE-VENEZIA	3%
VI - VIA CERERIA 15 - BASSANO DEL GRAPPA	1%
VI - VIA DIAZ 27 - ARZIGNANO	2%
VI - VIA ZAMENHOF 353 - VICENZA	6%
VR - VIA DOMINUTTI 8 - VERONA	10%

E' attiva una sede ulteriore situata a NOVENTA DI PIAVE (VE) ma nessuno degli intervistati l'ha selezionata tra le destinazioni dello spostamento, come rappresentato nella figura seguente.

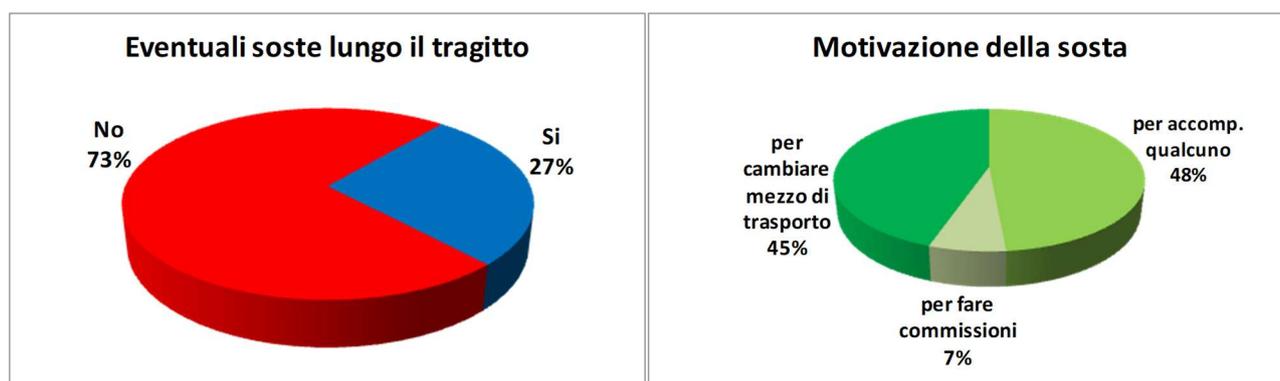


Solo l'1% degli intervistati ha dichiarato come destinazione dello spostamento due/tre diverse sedi dell'Agenzia, anche in province diverse.

Dal campione analizzato i dipendenti che hanno origine e destinazione all'interno della regione Veneto sono il 99% del totale, per il rimanente 1% la provenienza è extraregione (prov. UD-TN-PN) rispetto alla sede di lavoro. Del 99% dei dipendenti residenti nella Regione del Veneto, si evidenzia che il 74% lavora all'interno della propria provincia e solo il 30% lavora all'interno del proprio comune, come rappresentato nella figura seguente.

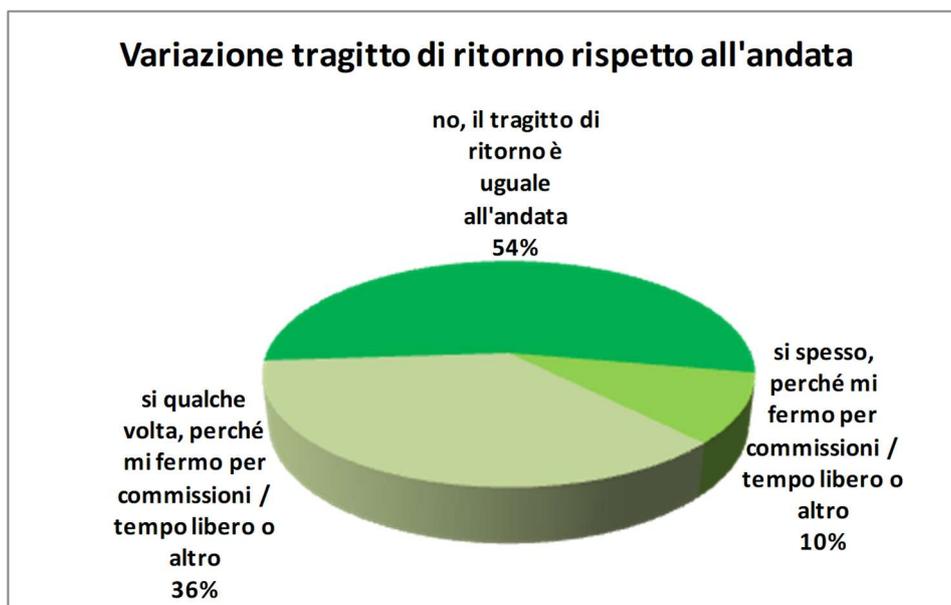


Il 27% dei dipendenti dichiara di fare soste lungo il tragitto casa-lavoro, al contrario il 73% del personale si reca direttamente al lavoro. La motivazione di chi effettua soste è per la maggior parte delle volte dovuta al fatto di dover accompagnare qualcuno (48%) o di dover cambiare mezzo di trasporto (45%), in minima parte relativa alla necessità di fare commissioni (7%).



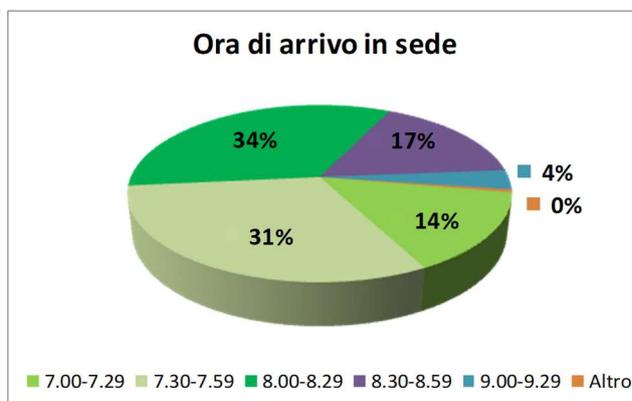
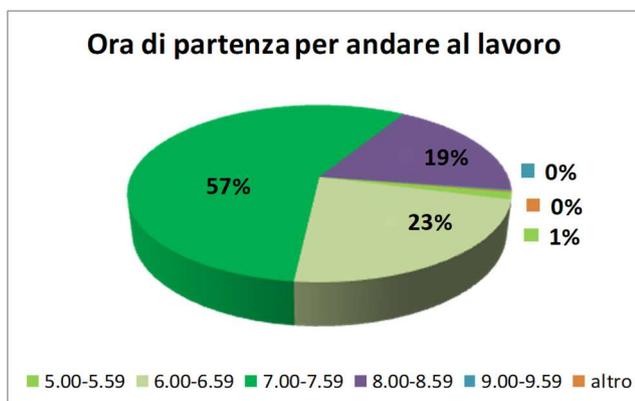
Nell'analisi della direzione percorsa nel tragitto casa-lavoro sono emerse 264 diverse opzioni, su 392 risposte pervenute. Le direzioni saranno elaborate con un flussogramma per rappresentare l'intensità degli spostamenti su una base regionale georeferenziata, al fine di verificare direzioni comuni a più dipendenti. Nelle opzioni espresse si riscontra una grande frammentarietà, con le poche eccezioni degli spostamenti interni ai capoluoghi provinciali, maggiormente concentrati nelle sedi dell'Agenzia collocate a Padova, pari all'8% del totale, seguiti dal 4% del totale per Treviso, dal 3% del totale per Verona, dal 2% del totale per Venezia, Rovigo e Vicenza.

Il 54% dei dipendenti dichiara che il tragitto al ritorno non varia rispetto all'andata, al contrario il 36% dichiara che qualche volta cambia perché si ferma per commissioni/tempo libero o altro, infine il 10% cambia spesso percorso.

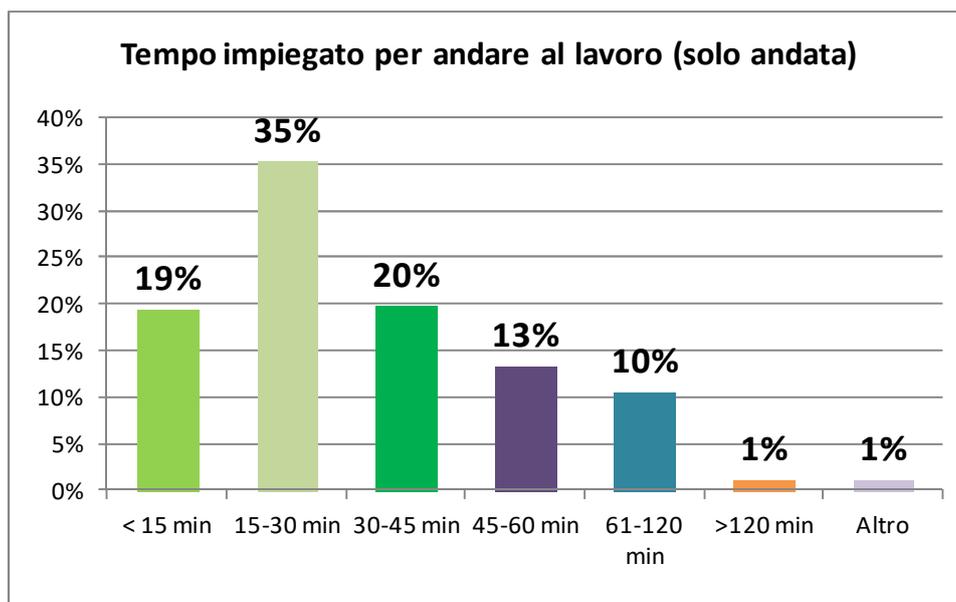


La maggior parte dei dipendenti dichiara che l'orario di partenza per andare al lavoro è alle 7.00-7.59 (57% del totale), a seguire alle 6.00-6.59 (23% del totale), infine alle 8.00-8.59 (19% del totale). Solo l'1% del totale indica di partire alle 5.00-5.59, trascurabili altri orari e l'intervallo 9.00-9.59 (0% del totale).

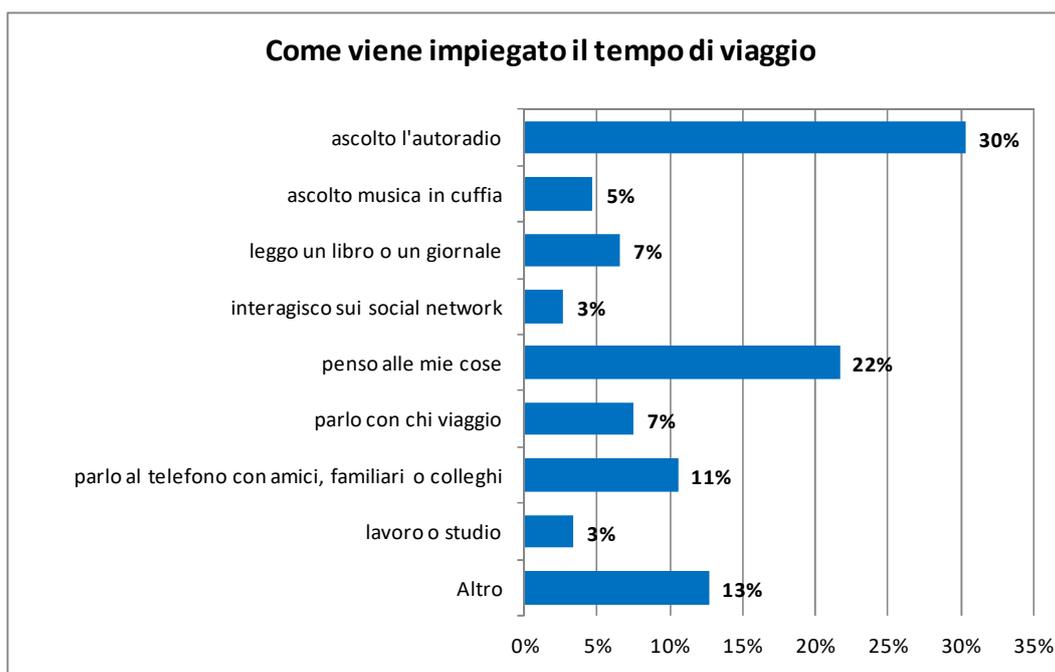
Per quanto riguarda l'orario di arrivo in sede, la maggior parte dei dipendenti dichiara le 8.00-8.29 (34% del totale) e le 7.30-7.59 (31% del totale), a seguire alle 8.30-8.59 (17% del totale), infine alle 7.00-7.29 (14% del totale). Solo il 4% del totale indica di partire alle 9.00-9.29, mentre sono trascurabili altri orari (0% del totale). Si può affermare che l'ora di punta per l'arrivo in sede sia tra le 7.30 e le 8.30, dove si concentrano il 65% degli spostamenti, da approfondire per sede territoriale di appartenenza.



Il tempo impiegato per andare al lavoro da parte dei dipendenti dell'Agenzia che hanno risposto al questionario (calcolato per la sola andata) risulta per la maggior parte dei dipendenti 15-30 minuti (35% del totale), a seguire si equivalgono 30-45 minuti di viaggio (20% del totale) e meno di 15 minuti (19% del totale), infine tra 45-60 minuti (13% del totale). Si segnala che il 10% dei dipendenti intervistati impiega tra un'ora e due ore di viaggio, e alcuni dipendenti superano anche le due ore di viaggio (per la sola andata), pari all'1% del totale. Si può affermare che la maggior parte dei dipendenti impieghi al massimo 45 minuti per arrivare in sede (74% del totale).



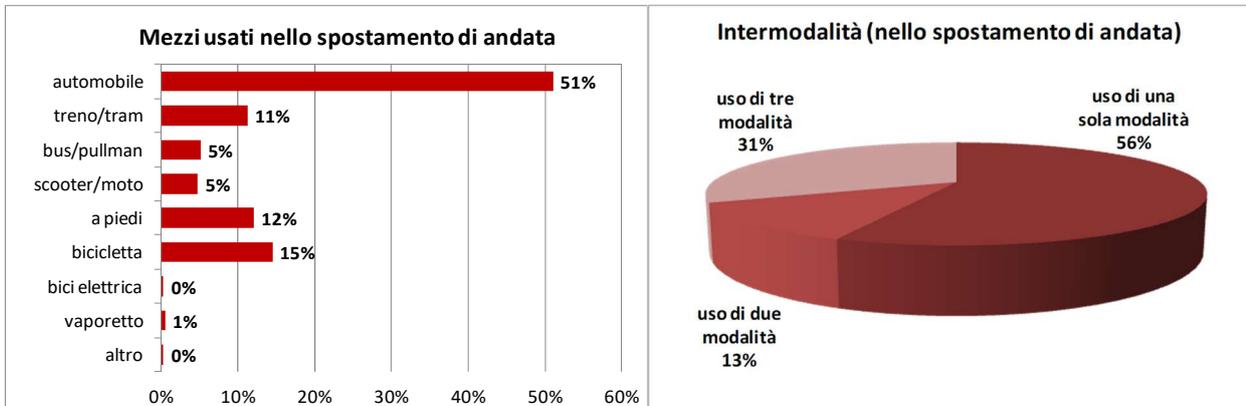
Ai dipendenti è stato chiesto come viene impiegato il tempo durante il viaggio, potendo esprimere al massimo 3 preferenze, sono state raccolte 748 risposte i cui risultati sono rappresentati nel grafico che segue.



Nel 13% delle risposte espresse come “Altro” si segnala la preferenza al riposo/sonno (per il 5% del totale) e l’attenzione prestata strettamente alla guida in auto o al percorso in bici (per il 5% del totale), poco influenti ma comunque presenti anche l’ascolto di audiolibri e il canto, oppure la dichiarazione che il tragitto è talmente corto che non consente di fare alcuna attività.

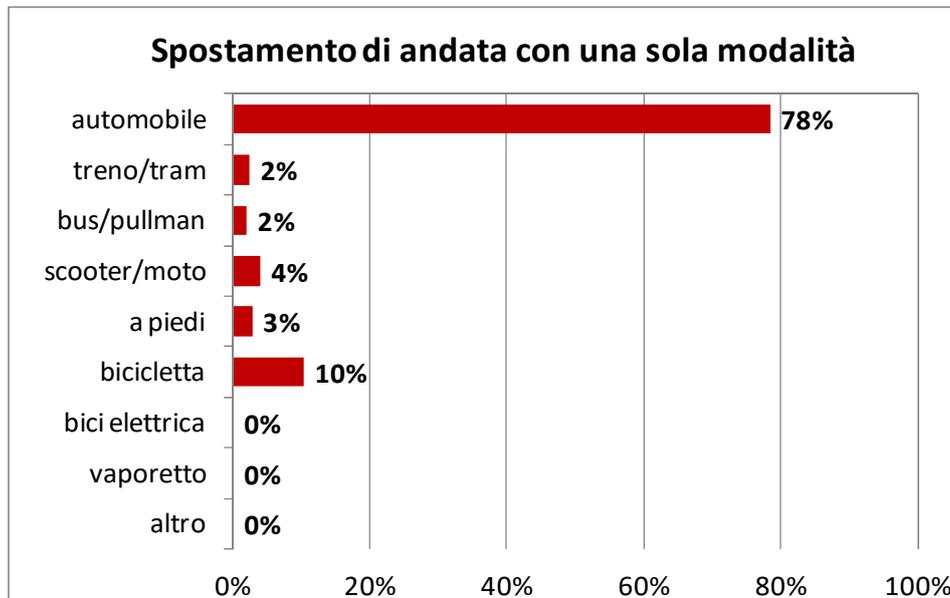
2. Il tuo mezzo di trasporto

L'analisi del mezzo di trasporto usato nello spostamento casa-lavoro (specificando la sola andata), ha previsto più di una modalità, con la richiesta al dipendente di selezionare tutti i mezzi utilizzati. Sono state raccolte 586 risposte i cui risultati sono rappresentati nel grafico che segue.

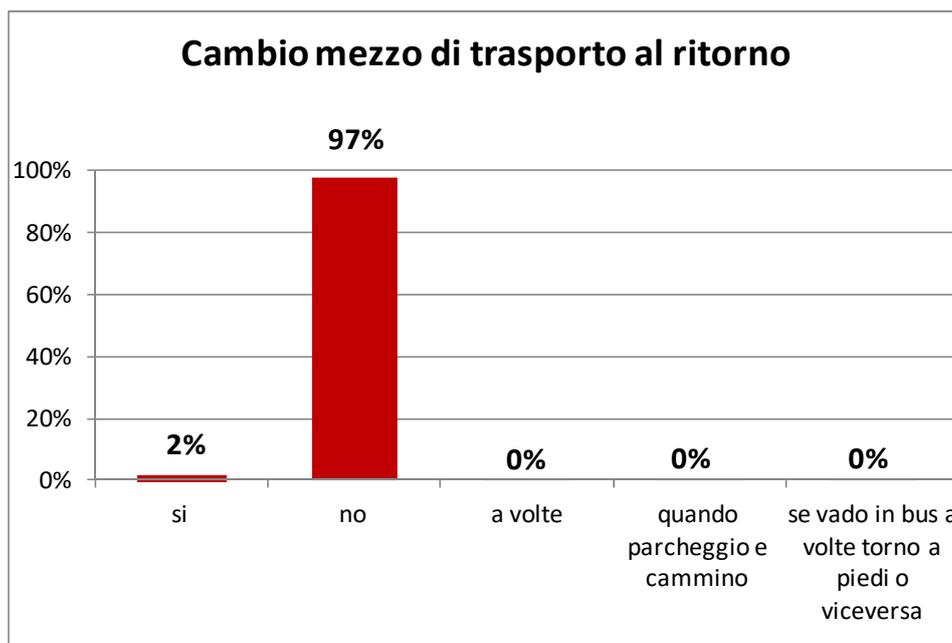


Esprimendo una risposta multipla è stato possibile elaborare anche l'intermodalità degli spostamenti casa-lavoro, intesa come l'utilizzo combinato di più modalità di spostamento. Un terzo dei dipendenti (pari al 31% del totale) utilizza addirittura tre modalità di trasporto differenti per raggiungere la sede di lavoro, il 13% del totale utilizza due diverse modalità ed il 56% utilizza una sola modalità.

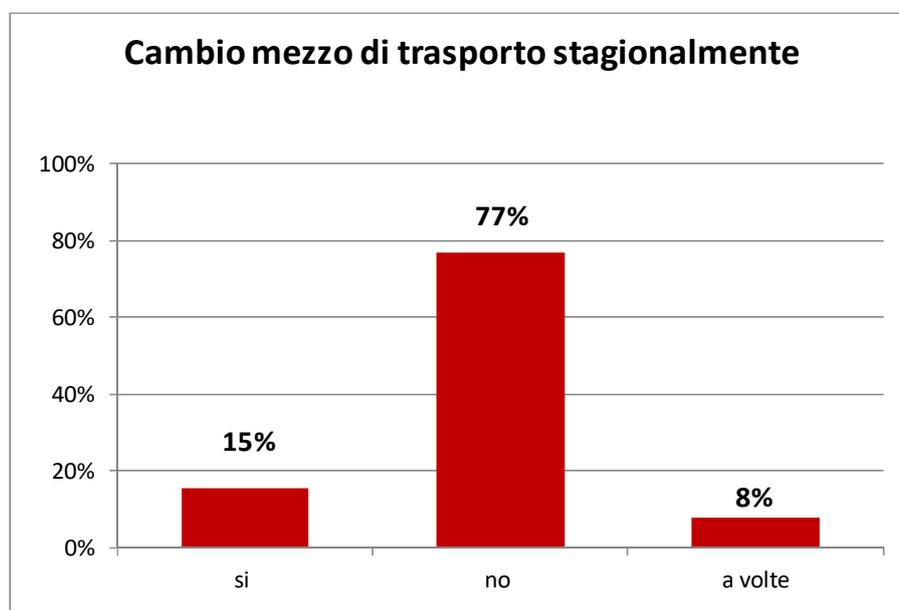
Dall'analisi delle risposte dei dipendenti che dichiarano una sola modalità di spostamento (56% del totale) si evidenzia la netta preferenza dell'uso dell'automobile (78%), di seguito della bicicletta (10%), di scooter/moto (4%), dello spostamento a piedi (3%). Solo da ultimo si dichiara di utilizzare il trasporto pubblico, treno/tram o bus/pullman entrambi pari al 2%.



Il 97% dei dipendenti dichiara di non cambiare mezzo di trasporto al ritorno, al contrario solo il 2% usa un mezzo differente, trascurabile chi alternativamente va a piedi o a volte cambia mezzo.

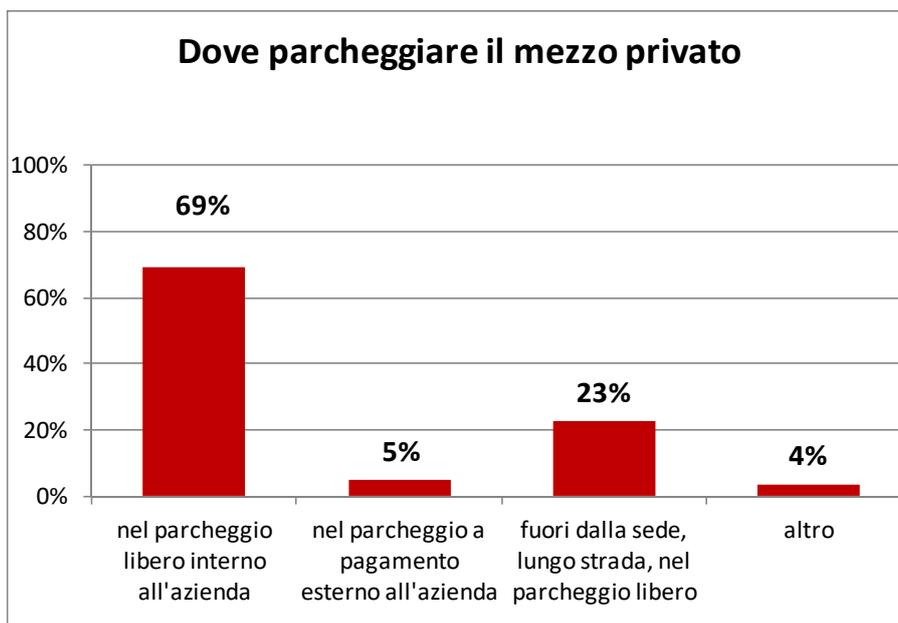


La stessa domanda è stata posta anche in riferimento alla stagionalità, cioè se il cambiamento del mezzo di trasporto è legato alle condizioni meteo (ad es. utilizzo della bicicletta col bel tempo) ed il 77% dei dipendenti ha risposto di non cambiare mezzo stagionalmente. A contrario il 15% dichiara di cambiare mezzo di trasporto e solo l'8% lo cambia raramente. Chi preferisce muoversi a piedi o in bicicletta con il bel tempo è pari al 4% del totale, preme segnalare che 2 dipendenti (tra coloro che hanno risposto al sondaggio) usano sempre la bicicletta a prescindere dalle condizioni meteo.

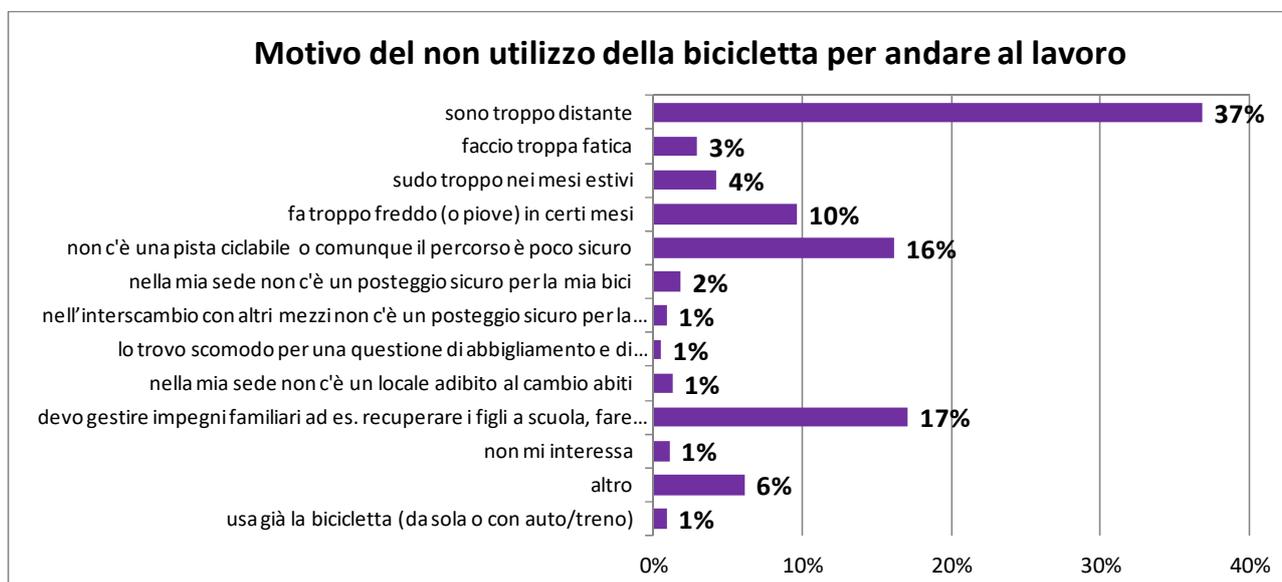


Per chi usa il mezzo privato, alla domanda relativa al luogo di parcheggio abituale, il 69% dei dipendenti ha risposto il parcheggio libero interno all'azienda, il 23% invece ha risposto fuori dalla sede (lungo strada, nel parcheggio libero), solo il 5% nel parcheggio a pagamento esterno all'azienda. Tra le "altre" soluzioni (4% delle risposte) ci sono i parcheggi scambiatori in prossimità della stazione di partenza, la modalità di farsi

accompagnare, la possibilità di portare la bicicletta pieghevole in ufficio, il rischio di sanzione nel parcheggio con disco orario.



Ai dipendenti è stata chiesta la ragione principale per cui non utilizzino la bicicletta per recarsi al lavoro, potendo esprimere al massimo 3 preferenze. Sono state raccolte 537 risposte i cui risultati sono rappresentati nel grafico che segue.



La risposta più frequente è la distanza elevata dalla sede di lavoro (37% del totale), segue la necessità di gestire impegni familiari (ad es. recuperare i figli a scuola, fare le spese, ecc.) per il 17% del totale, quindi la pericolosità del percorso (oltre all'assenza di una pista ciclabile) per il 16% del totale. Le condizioni meteorologiche incidono per il 10% dei dipendenti in periodo invernale (fa troppo freddo o piove in certi mesi) e per il 4% dei dipendenti in periodo estivo (sudo troppo), mentre il 3% dichiara di fare troppa fatica. La mancanza di un posteggio sicuro per la bici è indicata dal 2% dei dipendenti presso la sede di lavoro e dall'1% dei dipendenti nell'interscambio con altri mezzi. Solo l'1% dei dipendenti lamenta la scomodità per

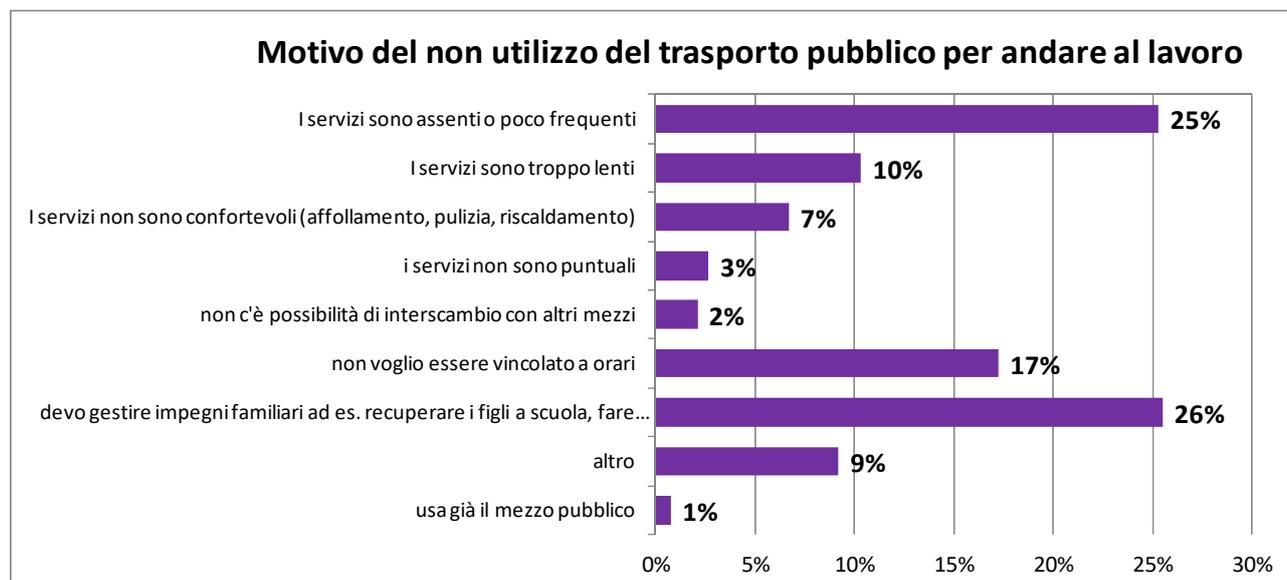
una questione di abbigliamento (caschetto, impermeabile) e sempre l'1% dichiara che nella propria sede non c'è un locale adibito al cambio abiti. Anche il mancato interesse all'uso della bicicletta è stato selezionato solo dall'1% dei dipendenti, così come la percentuale di chi la utilizza già (da sola o combinata con auto/treno).

La risposta "altro", invece, ha raccolto il 6% delle preferenze, a causa di problemi di orario, di trasferte e uso collegato all'auto di servizio, di un percorso troppo breve, di problemi di salute o legati all'età, di preferenza per il camminare o di mancanza di una bicicletta di proprietà.

Ai dipendenti è stata chiesta la ragione principale per cui non utilizzino il trasporto pubblico per recarsi al lavoro, potendo esprimere al massimo 3 preferenze, sono state raccolte 535 risposte i cui risultati sono rappresentati nel grafico che segue.

Le risposte più frequenti sono la necessità di gestire impegni familiari (ad es. recuperare i figli a scuola, fare le spese, ecc.) per il 26% del totale ed i servizi assenti o poco frequenti (per il 25% del totale). Seguono il non voler essere vincolato a orari (17% del totale), la denuncia che i servizi sono troppo lenti (10% del totale) e che non sono confortevoli (affollamento, pulizia, riscaldamento), per il 7% del totale. Il 3% dichiara che i servizi non sono puntuali, il 2% dei dipendenti che non c'è possibilità di interscambio con altri mezzi.

La risposta "altro" ha raccolto il 9% delle preferenze, a causa di problemi di orario, di distanza dalla fermata, di un percorso troppo breve, di preferenza per il camminare o andare in bicicletta, per alcuni di costi troppo elevati.

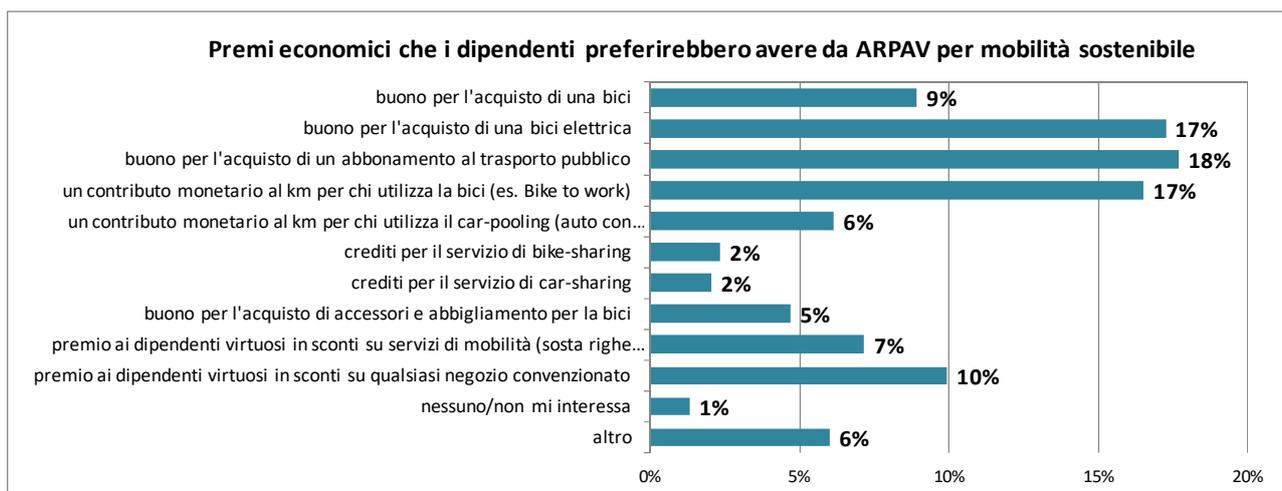


3. Propensione al cambiamento

E' stato chiesto al personale se in cambio dell'impegno per 1 anno ad abbandonare l'auto per recarsi al lavoro avrebbe accettato degli incentivi economici; alla domanda ha risposto l'83% degli aderenti al sondaggio, dei quali il 56% in modo affermativo. La soglia dei 500,00 € citati ha visto il 16% del totale propendere per il contributo maggiore, mentre il 40% del totale accetterebbe senza condizioni. Permane una consistente percentuale di dipendenti che non abbandonerebbero mai l'auto, pari al 44% del totale.



E' stato chiesto ai dipendenti quali premi economici preferirebbero avere da ARPAV per la promozione della mobilità sostenibile, con la possibilità di selezionare al massimo 3 preferenze. Sono state raccolte 684 risposte, i cui risultati sono rappresentati nel grafico che segue.

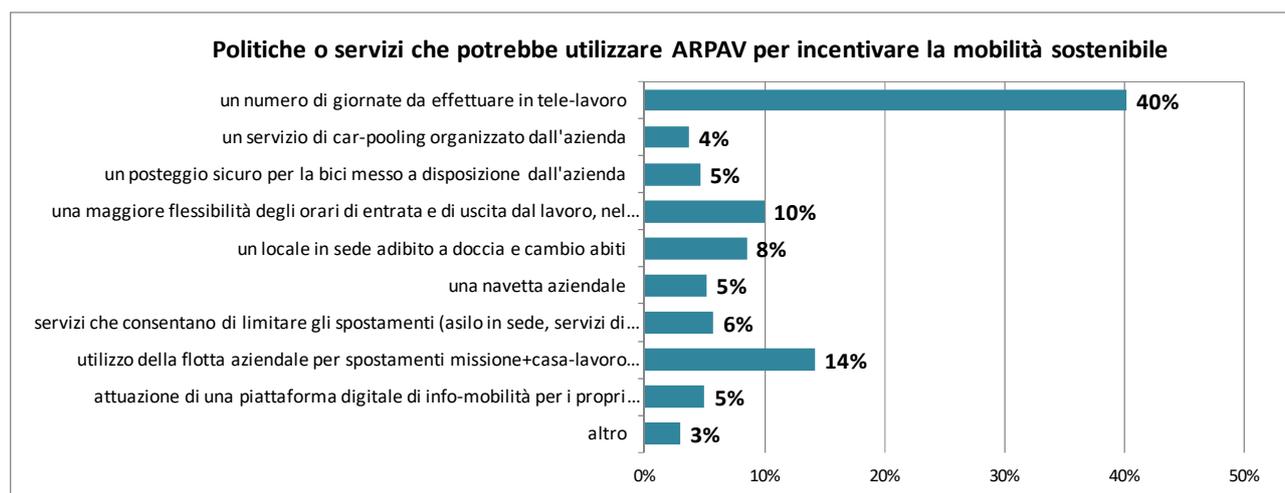


Le preferenze che hanno riscosso più interesse tra i dipendenti ARPAV sono: ricevere un buono per l'acquisto di un abbonamento al trasporto pubblico (per il 18% del totale), ricevere un buono per l'acquisto di una bici elettrica (17% del totale), ricevere un contributo monetario al km per chi utilizza la bici (es. Bike to work) pari al 17% del totale. Preferirebbero ricevere un premio sotto forma di sconti su qualsiasi negozio convenzionato il 10% dei dipendenti, mentre il 9% gradirebbe un buono per l'acquisto di una bicicletta ed il 7% un premio in sconti su servizi di mobilità (sosta righe blu, biglietti bus, etc.). Per il 6% dei dipendenti sarebbe gradito un contributo monetario al km per chi utilizza il car-pooling (auto con almeno 3 persone), per il 5% un buono per l'acquisto di accessori e abbigliamento per la bici, infine il 2% del totale sceglie i crediti per i servizi di bike-sharing e car-sharing. Solo l'1% del personale non sarebbe interessato a nessun premio economico per scegliere mezzi più sostenibili per muoversi.

La risposta “altro” ha raccolto il 6% delle preferenze, evidenziando sia le risposte già date per non poter fruire del trasporto pubblico: i problemi di orario, il percorso troppo breve, la mancanza di fermate in prossimità alla propria abitazione; sia la propensione al cambiamento che dovrebbe derivare da una scelta etica soggettiva e non dalla concessione di un incentivo. Altri dipendenti preferirebbero un incentivo in busta paga oppure un buono per l’acquisto di auto elettriche/ibride, scooter elettrici, auto alimentate a gas; oppure un premio per ogni km percorso con il trasporto pubblico.

- A livello di organizzazione interna si segnalano anche le proposte di avere dei permessi orari supplementari, il trasferimento in sedi ARPAV più vicine alla propria residenza, un ritorno economico sulla trasferta, un punto di ricarica elettrica utilizzabile nelle sedi dell’agenzia.
- A livello di misure di pianificazione esterna si evidenzia la mancanza di collegamenti ciclabili sicuri che incentiverebbero l’utilizzo della bicicletta da parte dei dipendenti. Una osservazione propone di lasciare i contributi ad ARPAV per acquistare biciclette e mezzi a metano/elettrici.

Ai dipendenti è stato chiesto quali altre politiche o servizi potrebbe utilizzare l’azienda per incentivare scelte di mobilità a minor impatto ambientale. Selezionando al massimo 3 preferenze, sono state raccolte 542 risposte, i cui risultati sono rappresentati nel grafico che segue.



La preferenza che ha riscosso più interesse tra i dipendenti ARPAV è il poter effettuare un numero di giornate in tele-lavoro, espressa da quasi un dipendente su due, pari al 40% del totale. La proposta di poter utilizzare la flotta aziendale per spostamenti missione-casa-lavoro (evitando un doppio spostamento per riportare l’auto aziendale in sede e tornare a casa con la propria, ripetendolo il giorno dopo) è stata scelta dal 14% dei dipendenti, a seguire l’aver una maggiore flessibilità degli orari di entrata e di uscita dal lavoro, nel rispetto del monte ore dovuto (10% del totale) e la possibilità di avere un locale in sede adibito a doccia e cambio abiti (8% del totale). Il 6% dei dipendenti riterrebbe utile avere dall’Agenzia dei servizi che consentano di limitare gli spostamenti (asilo in sede, servizi di raccolta pacchi, ecc..), il 5% del totale ha scelto un posteggio sicuro per la bici messo a disposizione dall’azienda, una navetta aziendale, l’attuazione di una piattaforma digitale di info-mobilità per i propri dipendenti. Il 4% del totale ha selezionato un servizio di car-pooling organizzato dall’azienda.

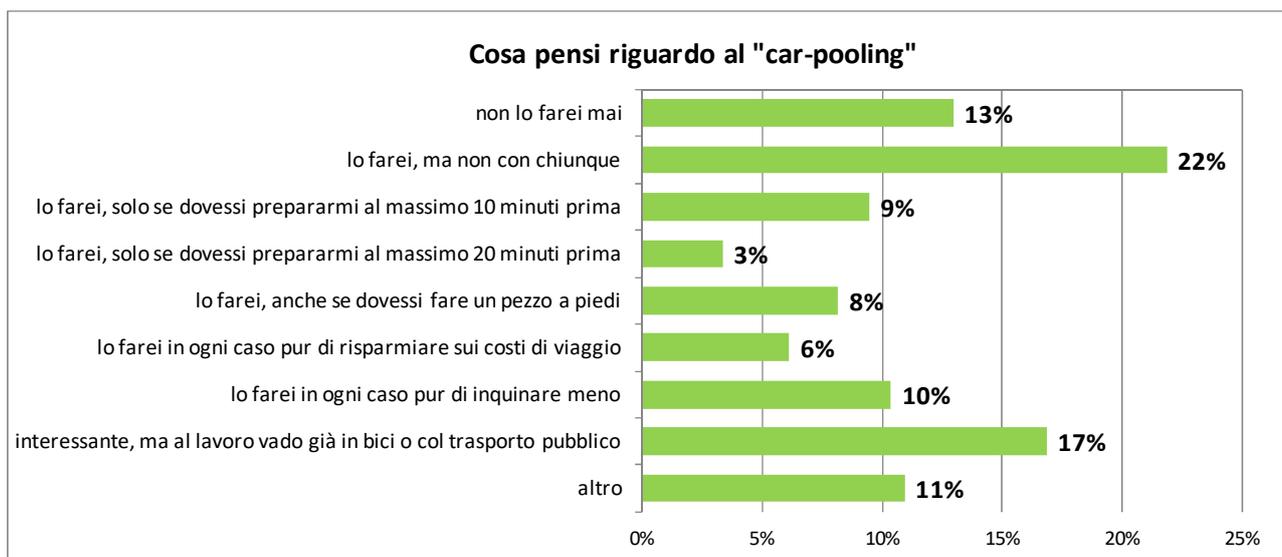
La risposta “altro” ha raccolto il 3% delle preferenze, evidenziando alcune risposte già date per non poter fruire del trasporto pubblico: l’interesse personale o la mancanza di alternative; da segnalare inoltre:

- a livello di organizzazione interna: il telelavoro per chi lavora molto lontano e il trasferimento in sedi ARPAV più vicine alla propria residenza, installare colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nelle sedi dell'agenzia, avere una sala ristoro più confortevole e attrezzata per la pausa pranzo o prevedere un servizio mensa interno (per evitare di dover uscire), l'acquisto di scooter elettrici per gli spostamenti fra sedi della stessa città, che l'azienda sostenga parte della spesa dell'abbonamento al trasporto pubblico locale.
- a livello di misure di pianificazione esterna: si evidenzia la proposta di stimolare la politica regionale per il trasporto pubblico (es. tariffazione integrata).

4. Condividere l'auto

Il “*car-pooling*” è la condivisione dell'auto con i colleghi nel tragitto verso il lavoro. Ci si accorda sugli orari, sui punti di raccolta, sul veicolo da mettere a turno (può variare o essere sempre lo stesso) e sulla divisione delle spese. Oggi il “*car-pooling*” è facilitato dall'uso di diverse applicazioni *smart* presenti sul mercato che aiutano la comunicazione fra colleghi circa disponibilità ed esigenze, in modo da evitare ogni possibile perdita di tempo nell'organizzare il viaggio.

Ai dipendenti è stato chiesto cosa pensino riguardo al “*car-pooling*”. Selezionando al massimo 3 preferenze, sono state raccolte 540 risposte, i cui risultati sono rappresentati nel grafico che segue.



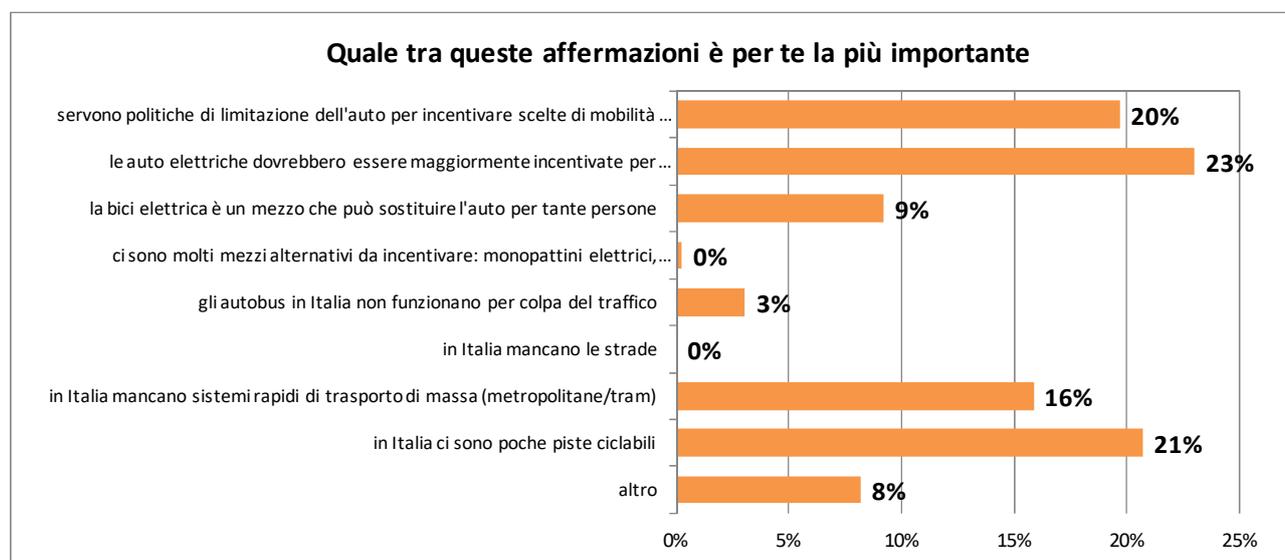
La preferenza che ha riscosso più interesse tra i dipendenti ARPAV è la possibilità di fare il “*car-pooling*” ma non con chiunque, per il 22% del totale. A seguire chi lo reputa interessante, ma al lavoro va già in bicicletta o col trasporto pubblico (17% del totale) e chi non lo farebbe mai (13% del totale). Per motivi ambientali ed economici i dipendenti che lo farebbero in ogni caso per inquinare meno sono il 10% del totale; l'8% lo farebbe anche se dovesse fare un pezzo a piedi, il 6% lo farebbe in ogni caso pur di risparmiare sui costi di viaggio. Per motivi personali/comportamentali il 9% del totale lo farebbe solo se dovesse prepararsi al massimo 10 minuti prima ed il 3% lo farebbe solo se dovesse prepararsi al massimo 20 minuti prima.

La risposta “altro” ha raccolto l’11% delle preferenze, evidenziando le seguenti risposte: il 2% dei dipendenti lo farebbe se avesse colleghi con stessi itinerari e orari, sempre il 2% non lo farebbe a causa di impegni familiari, l’1% lo fa attualmente o lo faceva in passato. I dipendenti che vanno già a piedi/in bici/col mezzo pubblico sono l’1% del totale ed altrettanti sono coloro che non potrebbero fare il “car-pooling” per l’attività che svolgono. Il 3% dei dipendenti ha dato risposte non pertinenti.

5. Le tue convinzioni

E’ stato chiesto ai dipendenti di esprimere il valore più importante da un elenco di affermazioni, riguardanti mancanze infrastrutturali, necessità di politiche sulla mobilità sostenibile o possibili scelte da incentivare, dalle quali la maggior parte delle risposte indica che le auto elettriche dovrebbero essere maggiormente incentivate per contribuire alla riduzione delle emissioni da traffico (23% del totale), che in Italia ci sono poche piste ciclabili (21% del totale), che servono politiche di limitazione dell’auto per incentivare scelte di mobilità a minor impatto ambientale (20% del totale). Anche la mancanza in Italia di sistemi rapidi di trasporto di massa (metropolitane/tram) è evidenziata dal 16% dei dipendenti, mentre nessuno indica la mancanza di strade. Nel 9% delle risposte la bicicletta elettrica è un mezzo che può sostituire l’auto per tante persone e solo per il 3% gli autobus in Italia non funzionano per colpa del traffico. Non sono individuati come mezzi alternativi da incentivare monopattini elettrici, *hoverboard*, che hanno avuto risposte pari allo 0%.

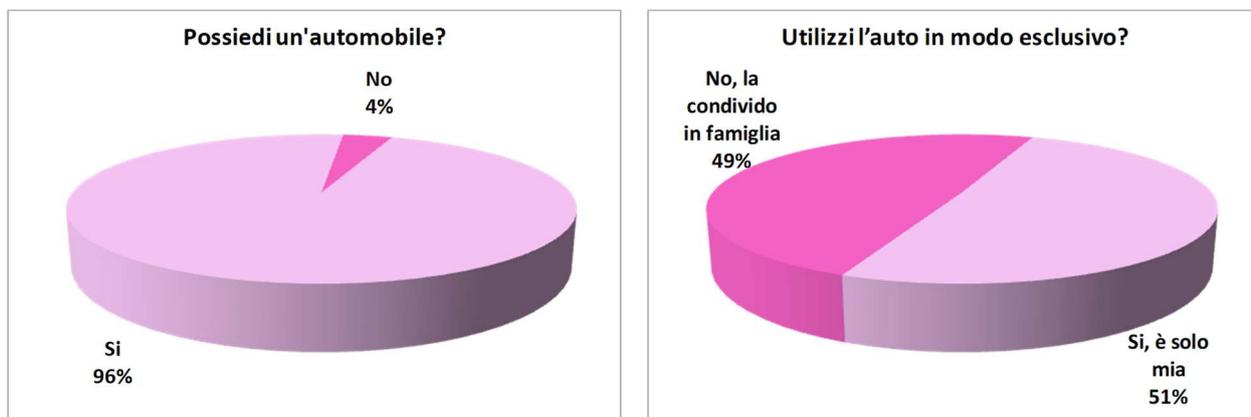
I risultati sono rappresentati nel grafico che segue.



La risposta “altro” ha raccolto l’8% delle preferenze, evidenziando le seguenti risposte: il 3% dei dipendenti dichiara che molti spostamenti non sono necessari ed andrebbero eliminati, così come ridurre i km percorsi per recarsi al lavoro potenziando lo *smart working*, che consentirebbe una maggiore conciliazione con gli impegni familiari. Oltre al lavoro agile anche il trasferimento dei dipendenti nelle sedi più vicine a casa ridurrebbe gli spostamenti. Il 2% del totale dichiara che il trasporto pubblico è molto carente, lacunoso e spesso inefficiente, che non serve i piccoli centri e che dovrebbe avere corsie preferenziali. L’1% degli intervistati potenzierebbe la ciclabilità con percorsi riservati e parcheggi sicuri, uniti alla formazione di una cultura di rispetto del ciclista. Sempre l’1% non crede che la mobilità elettrica sia una soluzione, spostando il

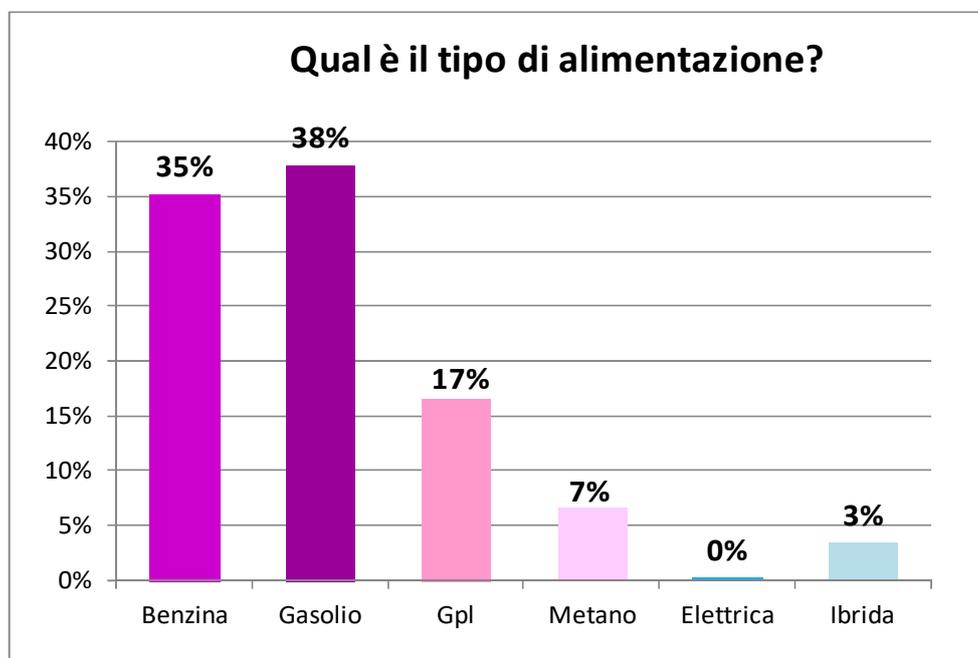
problema altrove (batterie, produzione energia), infine l'1% del totale non saprebbe o considera valide tutte le risposte.

6. Il parco auto del personale ARPAV

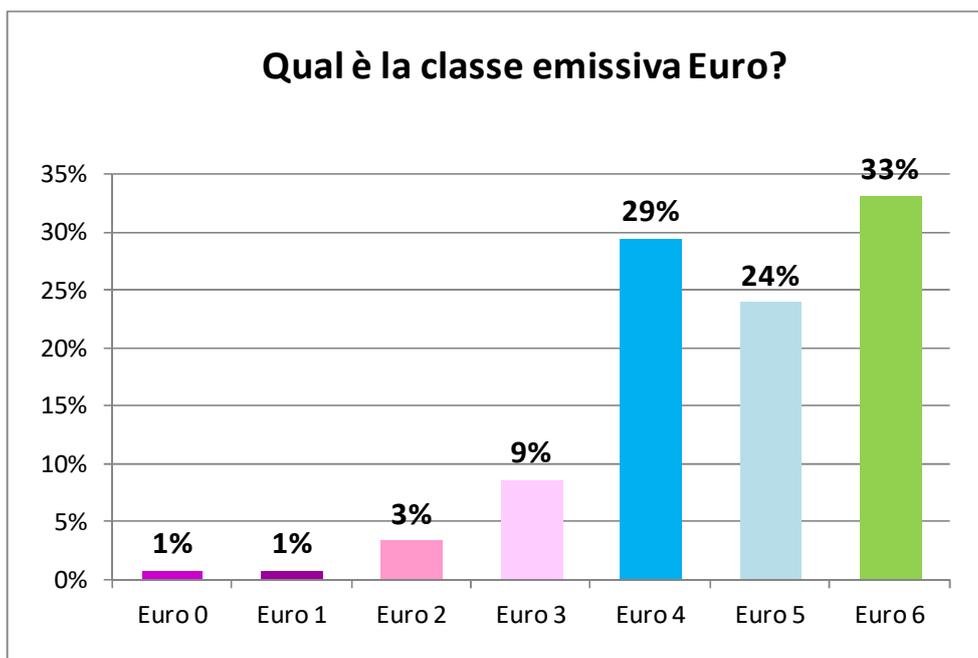


Nel PSCL è stata anche ricostruita la composizione del parco veicolare circolante dei dipendenti ARPAV. Quasi la totalità del personale possiede un'automobile (96% del totale), ma di questi solo il 51% la utilizza in modo esclusivo, il rimanente 49% la condivide in famiglia.

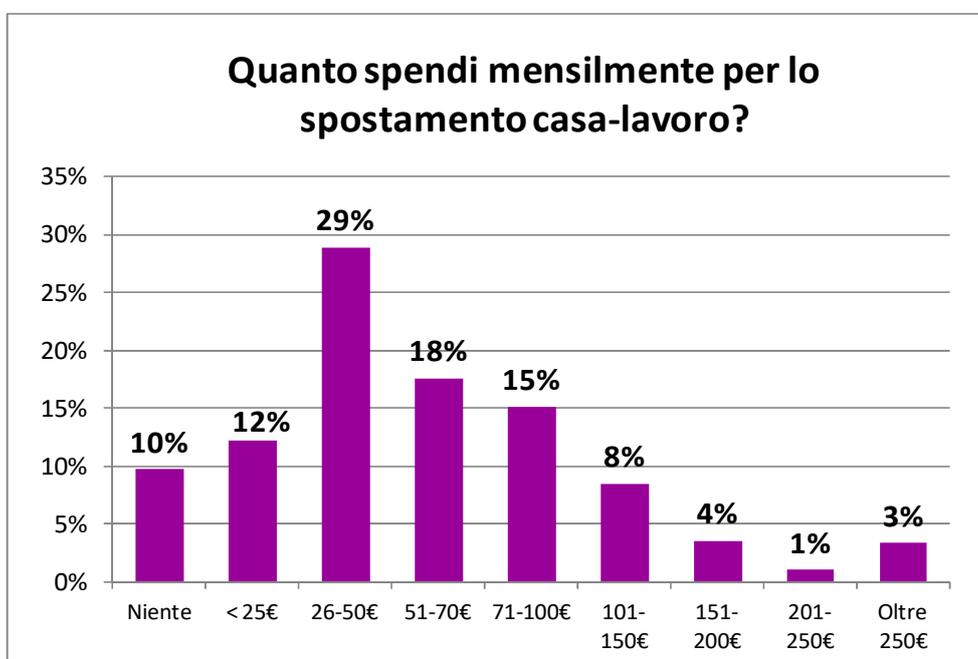
Per quanto riguarda l'alimentazione del parco auto del personale il 38% ha un mezzo a gasolio, il 35% a benzina, il 17% a GPL, il 7% a Metano, il 3% ha una vettura ibrida ed è ininfluente la percentuale dell'elettrico (0%), come è rappresentato nel grafico che segue.



In merito alla classe emissiva Euro, la maggior parte del parco auto del personale è di recente immatricolazione: il 33% degli intervistati possiede un'auto Euro 6, il 29% di classe Euro 4, il 24% di classe Euro 5, il 9% di classe Euro 3, il 3% di classe Euro 2 e solo l'1% di classe Euro 0 ed Euro 1.



Infine è stato chiesto ai dipendenti quanto spendono mensilmente per lo spostamento casa-lavoro, considerando il costo del carburante della propria auto o dell'abbonamento al trasporto pubblico. La maggior parte del personale (uno su tre) ha risposto di spendere 26-50€ al mese (29% degli intervistati), il 18% spende invece 51-70€ mensili, il 15% del personale spende 71-100€ mensili ed il 12% dichiara di spendere meno di 25€ mensili. Non sostengono alcuna spesa il 10% dei dipendenti, mentre l'8% dichiara di spendere 101-150€ al mese, il 4% del totale spende 151-200€ al mese ed il 3% spende oltre 250€ mensili. Infine l'1% dei dipendenti spende mensilmente 201-250€, come rappresentato nel grafico seguente.



Le attività del 2020 e le iniziative del PSCL 2021

Ogni iniziativa di miglioramento della cultura aziendale e delle abitudini dei singoli verso una mobilità davvero sostenibile può essere attuata solo attraverso il coinvolgimento dei dipendenti nel relativo percorso di realizzazione, attraverso l'analisi degli stili di vita e la raccolta dei relativi bisogni e l'offerta di alternative di trasporto praticabili e ambientalmente più rispettose.

Per questo i dati già raccolti ed elaborati costituiscono una base conoscitiva indispensabile per individuare alcune iniziative di ARPAV che verranno attuate nel 2021, di cui alcune già attivate nel 2020, che potranno orientare i dipendenti dell'Agenzia verso scelte di mobilità sempre più a tutela dell'ambiente.

Si tratta di azioni finalizzate ad una ulteriore sensibilizzazione alla mobilità sostenibile, che consolidano alcune attività già in essere e ne sviluppano altre, derivate dalle risultanze del questionario somministrato nel 2020.

Di seguito, quindi, sono descritte le progettualità che verranno realizzate nel breve-medio periodo, in particolare al fine di migliorare le modalità di trasporto casa-lavoro e di spostamento per motivi di servizio ai fini del raggiungimento delle diverse sedi aziendali.

L'approvazione del PSCL 2020-2021 consentirà, inoltre, la partecipazione a progetti dedicati alla mobilità sostenibile, attivati a livello regionale, nazionale e comunitario, attraverso i quali potrà esserci la possibilità per ARPAV di reperire risorse da utilizzare per tali finalità.

1. Trasporto pubblico locale

Ai fini della tutela della riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico, il Trasporto pubblico locale è un'indispensabile alternativa all'uso dell'autovettura privata.

Oltre a concorrere alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni di gas serra, offre anche il vantaggio di disporre del tempo di viaggio per attività diverse, in particolare in caso di tragitti di media-lunga percorrenza, che consentono, ad esempio, di socializzare con gli altri, leggere, ascoltare musica, ridurre la stanchezza che deriva dall'impegno alla guida.

L'incentivazione all'utilizzo dei mezzi pubblici è un obiettivo primario di ARPAV, rispetto al quale l'Agenzia si impegna all'estensione della convenzione stipulata con Trenitalia agli altri vettori del Trasporto pubblico locale, valutando le necessità espresse dai dipendenti per utilizzare il mezzo di trasporto collettivo nell'anno 2021.

Il Mobility manager aziendale ha, infatti, già contattato i vettori in servizio nel territorio regionale al fine di abbonare, nel corso del 2021, il personale interessato a BusItalia, MOM, ACTV, Arriva Veneto, Sistemi Territoriali S.p.A. e AVM, anticipando la spesa annuale, che viene successivamente restituita mensilmente dal dipendente mediante trattenuta stipendiale.

Inoltre, troverà attuazione la convenzione stipulata nel 2020 con OCRAD, un organismo della Regione del Veneto, che si occupa di offrire attività culturali, ricreative e di assistenza per i dipendenti regionali, estendendole ai dipendenti ARPAV.

Con una durata quinquennale ed un contributo annuo di 60.000,00€ l'Agenzia si impegna a promuovere e sostenere numerose attività, tra le quali troviamo la gestione di convenzioni stipulate dal Mobility manager al fine di favorire l'accesso al lavoro mediante i mezzi di trasporto pubblico. Da qualsiasi mese dell'anno sarà possibile attivare un abbonamento annuale, richiedendolo entro i primi giorni del mese precedente la decorrenza, facilitando chi decidesse di aderire al trasporto pubblico locale al termine del periodo di incertezza per la pandemia COVID-19.

La promozione dell'uso del trasporto pubblico è al momento limitata dalle particolari disposizioni sanitarie di questo particolare periodo, dove l'incertezza ed il rischio ne hanno scoraggiato l'uso.

2. Utilizzo delle biciclette

Molte sono le motivazioni per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento casa-lavoro e, durante l'orario lavorativo, per motivi di servizio: la bicicletta è ecologica, salutare, veloce e di facile utilizzo, nonché economica nella manutenzione e consente la riduzione dell'utilizzo del mezzo motorizzato per brevi tragitti urbani, contribuendo alla riduzione dei chilometri percorsi e delle emissioni inquinanti in atmosfera.

L'utilizzo della bicicletta da parte dei dipendenti di ARPAV è particolarmente diffuso a Padova, ma è una buona pratica incrementabile anche rispetto ai dipendenti presenti nelle altre sedi agenziali.

A tal fine, si proseguirà nella verifica analitica e conoscitiva delle caratteristiche fisiche delle sedi dell'Agenzia con l'obiettivo di valutare con i referenti tecnici la possibilità di installare delle pensiline per parcheggiare le biciclette in sicurezza e al riparo dagli agenti atmosferici.

Inoltre, è già stata prevista l'integrazione, dalla primavera del 2021, della polizza assicurativa vigente con la copertura di eventuali infortuni nei quali incorressero i dipendenti utilizzando le biciclette per gli spostamenti in orario di servizio/nel tragitto casa-lavoro.

3. Parcheggi agevolati

Una delle maggiori difficoltà per i dipendenti che non sono nella possibilità di raggiungere il luogo di lavoro con mezzo diverso dall'autovettura privata è la reperibilità di parcheggio, a fronte dell'assenza di disponibilità presso la sede aziendale.

Per questi motivi, il Mobility Manager provvederà all'attivazione di specifiche convenzioni con i gestori dei parcheggi privati, al fine di ottenere tariffe più favorevoli qualora vi sia un numero di adesioni adeguato e di soddisfare anche le richieste di chi utilizza il proprio mezzo di trasporto.

Allo stato attuale sono state rappresentate esigenze per Padova centro, ma verranno nel corso dell'anno verificate anche altre necessità.

4. Raccolta dati per una mobilità sostenibile

L'acquisizione e l'aggiornamento, tramite sondaggi e questionari, delle informazioni necessarie per conoscere le abitudini e le esigenze dei dipendenti di ARPAV consente di raccogliere in modo organico ogni utile elemento per il raffronto con le iniziative di mobilità sostenibile già intraprese e per pianificare la futura programmazione di ARPAV.

Nel corso del 2021 si procederà, quindi, all'elaborazione delle informazioni derivate dal sondaggio relativo agli spostamenti casa-lavoro contenute nel presente PSCL, con particolare riferimento alle modalità di spostamento, disaggregando i dati per singola sede di appartenenza, al fine di formulare proposte specifiche per ottimizzare gli spostamenti medesimi.

Saranno valutate in particolare la distribuzione degli arrivi nell'ora di punta del mattino e le direttrici di provenienza dei dipendenti, allo scopo di ricercare possibili alternative come "car pooling" e ridurre l'utilizzo individuale del mezzo privato.

Inoltre, data la valenza fondamentale che riveste la raccolta dei dati in funzione delle migliori soluzioni proponibili a fronte delle necessità dei dipendenti, la somministrazione del questionario sarà ripetuta nel corso del 2021 al fine di acquisire i dati aggiornati in merito agli spostamenti casa-lavoro nel territorio regionale (i dipendenti sono collocati in 19 sedi diverse) per la stesura del nuovo PSCL 2021-2022, da rapportare a quelli già oggetto di rilevazione nel 2020.

5. Iniziative di partecipazione e attività di supporto

Le azioni di miglioramento della cultura aziendale e delle abitudini possono essere attuate solo attraverso il coinvolgimento dei dipendenti nel relativo percorso di realizzazione.

Per questo il Mobility Manager attiverà modalità di acquisizione di proposte e suggerimenti sulle iniziative aziendali di sviluppo sostenibile.

Inoltre, fornirà il supporto ai fini dell'adozione di misure organizzative per favorire il benessere dei dipendenti, come la flessibilità dell'orario e il lavoro agile, che saranno valutate in relazione alla riorganizzazione interna e agli altri Piani che ARPAV sta redigendo, in particolare al Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA).

6. Attività del SNPA

ARPAV, a seguito dell'entrata in vigore della legge 132/2016, è parte del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), nell'ambito vengono curate la cooperazione, la collaborazione e lo sviluppo omogeneo dei temi di interesse comune.

In merito alla mobilità sostenibile, è stato istituito un gruppo di lavoro SNPA, nato durante il lockdown per l'emergenza sanitaria da COVID-19 e coordinato da ISPRA, in collaborazione con la rete dei comunicatori

SNPA, che ha formulato un sondaggio sulla mobilità casa-lavoro dei dipendenti della rete agenziale per stimare i benefici ambientali dello smart-working, alla cui redazione ha partecipato il Mobility manager ARPAV (<https://www.snpambiente.it/2020/07/04/benvenuto-smartworking/>).

Nel corso del 2021, proseguirà quindi l'impegno a fare rete tra i Mobility manager delle ARPA con l'obiettivo di condividere le buone pratiche e organizzare eventi di educazione e promozione della mobilità sostenibile.

7. Informazione e formazione

La diffusione dell'informazione e la formazione sono interventi strategici per modificare le nostre abitudini verso una maggiore cultura della mobilità sostenibile.

A tal fine, in collaborazione con la Funzione comunicazione e la Funzione formazione, ARPAV provvederà ad una maggiore conoscenza delle buone pratiche che rafforzano le iniziative di sviluppo sostenibile, come quelle bene rappresentate dagli Studenti delle scuole Liceo delle Scienze applicate Duca degli Abruzzi 3°A e 3°B e I.S.I.S. Palladio 3°A di Treviso, nel Progetto di Educazione Ambientale REMEDIO, anno 2018, nell'ambito del progetto Interreg Mediterranean REMEDIO, Progetto cofinanziato dal Fondo di Sviluppo Regionale attraverso il Programma MED 2014-2020, di seguito riportate:

"Vai a piedi o preferisci l'uso della bicicletta all'auto privata e se piove prendi i mezzi pubblici."

"Se devi fare un viaggio da solo usa i sistemi di car pooling."

"Quando sei fermo in attesa con l'auto spegni il motore."

"Se devi acquistare un'auto orientati verso i mezzi a basso impatto (elettrici, a gas o ibridi)."

"Tieni uno stile di guida regolare senza brusche accelerate, ne guadagnerà il tuo portafoglio e l'ambiente."

"Sensibilizza gli altri sul problema del traffico."

"Partecipa alle occasioni in cui si può dare il proprio contributo alle decisioni per la comunità."

"Non essere indifferente quando qualcuno ha dei comportamenti scorretti."

"Favorisci sistemi alternativi di trasporto verso le scuole (pedibus)."

"Sensibilizza le persone sulle tematiche ambientali."

"Proponi all'azienda in cui lavori una flessibilità di orario in ingresso e uscita per evitare il traffico."

Saranno quindi programmati nel Piano della Formazione 2021 e organizzati nel corso del medesimo anno momenti di formazione dedicata sostenibilità ambientale ed alla mobilità aziendale.

Questionario per il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) del personale ARPAV

Il tuo spostamento

1. Da quale Comune parti per recarti al lavoro?

Inserire risposta libera

2. Dove si trova la tua sede di lavoro?

BL - VIA BORGO RUGA 30 - FELTRE

BL - VIA PRADAT 5 - LIVINALLONGO DEL COL DI LANA

BL - VIA TOMEA 5

PD - VIA BIXIO 1

PD - VIA MARCONI 55 - TEOLO

PD - VIA OSPEDALE 24

PD - VIA P. COSMA 1 - CAMPOSAMPIERO

PD - VIA PRINCIPE AMEDEO 15 - ESTE

PD - VIA REZZONICO

RO - VIALE DELLA PACE 73

RO - VIALE PORTA PO 87

TV - VIA SANTA BARBARA 5/A

VE - VIA LISSA 6

VE - VIA RODARI 5 - NOVENTA DI PIAVE

VE - VIALE PAOLUCCI 34

VR - VIA DOMINUTTI 8

VI - VIA CERERIA 15 - BASSANO DEL GRAPPA

VI - VIA DIAZ 27 - ARZIGNANO

VI - VIA ZAMENHOF 353

3. Fai soste lungo il tragitto?

Si

no

4. Se si indicare la motivazione:

per accompagnare qualcuno

per fare commissioni

per cambiare mezzo di trasporto

5. Indica la direzione che percorri nel tragitto casa-lavoro (es. Castelfranco-PD, VR-VI, Conegliano-TV)

Risposta libera

6. Di solito, il tuo tragitto al ritorno varia rispetto all'andata?

si spesso, perché mi fermo per commissioni / tempo libero o altro

si qualche volta, perché mi fermo per commissioni / tempo libero o altro
no, il tragitto di ritorno è uguale all'andata

7. A che ora parti per andare al lavoro?

5.00-5.59

6.00-6.59

7.00-7.59

8.00-8.59

9.00-9.59

altro

8. A che ora arrivi in sede?

7.00-7.29

7.30-7.59

8.00-8.29

8.30-8.59

9.00-9.29

Altro

9. Quanto tempo impieghi per andare al lavoro? NB: solo andata

< 15 min

15-30 min

30-45 min

45-60 min

61-120 min

>120 min

10. Come impieghi il tuo tempo durante il viaggio? (Seleziona al massimo 3 voci)

ascolto l'autoradio

ascolto musica in cuffia

leggo un libro o un giornale

interagisco sui social network

penso alle mie cose

parlo con chi viaggio

parlo al telefono con amici, familiari o colleghi

lavoro o studio

Altro

Il tuo mezzo di trasporto

11. All'andata, con quale/i mezzo/i ti rechi al lavoro? (seleziona tutti i mezzi che usi)

automobile

treno/tram

bus/pullman

scooter/moto

a piedi

bicicletta

bici elettrica

vaporetto

altro

12. Stagionalmente cambi mezzo di trasporto? (ad es. usi la bicicletta quando le condizioni meteo lo permettono?)

Si

No

altro

13. Per chi usa il mezzo privato: dove lasci il tuo mezzo?

nel parcheggio libero interno all'azienda

nel parcheggio a pagamento esterno all'azienda

fuori dalla sede, lungo strada, nel parcheggio libero

altro

14. Indica la ragione principale per cui non usi la bici per recarti al lavoro (Seleziona al massimo 3 voci)

sono troppo distante

faccio troppa fatica

sudo troppo nei mesi estivi

fa troppo freddo (o piove) in certi mesi

non c'è una pista ciclabile o comunque il percorso è poco sicuro
nella mia sede non c'è un posteggio sicuro per la mia bici
nell'interscambio con altri mezzi non c'è un posteggio sicuro per la mia bici
lo trovo scomodo per una questione di abbigliamento e di immagine (caschetto, impermeabile)
nella mia sede non c'è un locale adibito al cambio abiti
devo gestire impegni familiari ad es. recuperare i figli a scuola, fare le spese, ecc...
non mi interessa

Altro

15. Indica la ragione principale per cui non usi il trasporto pubblico per recarti al lavoro (Seleziona al massimo 3 voci)

I servizi sono assenti o poco frequenti

I servizi sono troppo lenti

I servizi non sono confortevoli (affollamento, pulizia, riscaldamento)

i servizi non sono puntuali

non c'è possibilità di interscambio con altri mezzi

non voglio essere vincolato a orari

devo gestire impegni familiari ad es. recuperare i figli a scuola, fare le spese, ecc...

altro

Propensione al cambiamento

16. In cambio del tuo impegno per 1 anno ad abbandonare l'auto per recarti al lavoro, accetteresti degli incentivi economici?

si

si, ma solo con un valore superiore a 500 euro

no, non abbandonerei mai l'auto

17. Un'azienda è responsabile delle iniziative che intraprende per tutelare l'ambiente e per incoraggiare l'utilizzo di mezzi più sostenibili per muoversi. Quali tra questi premi economici preferiresti avere dalla tua azienda? (Seleziona al massimo 3 voci)

buono per l'acquisto di una bici

buono per l'acquisto di una bici elettrica

buono per l'acquisto di un abbonamento al trasporto pubblico

un contributo monetario al km per chi utilizza la bici (es. Bike to work)

un contributo monetario al km per chi utilizza il car-pooling (auto con almeno 3 persone)

crediti per il servizio di bike-sharing

crediti per il servizio di car-sharing

buono per l'acquisto di accessori e abbigliamento per la bici

premio ai dipendenti virtuosi in sconti su servizi di mobilità (sosta righe blu, biglietti bus, etc.)

premio ai dipendenti virtuosi in sconti su qualsiasi negozio convenzionato

Altro

18. Quali altre politiche o servizi potrebbe utilizzare l'azienda per incentivare scelte di mobilità a minor impatto ambientale? (Seleziona al massimo 3 voci)

un numero di giornate da effettuare in tele-lavoro

un servizio di car-pooling organizzato dall'azienda

un posteggio sicuro per la bici messo a disposizione dall'azienda

una maggiore flessibilità degli orari di entrata e di uscita dal lavoro, nel rispetto del monte ore dovuto

un locale in sede adibito a doccia e cambio abiti

una navetta aziendale

servizi che consentano di limitare gli spostamenti (asilo in sede, servizi di raccolta pacchi, ecc..)

utilizzo della flotta aziendale per spostamenti missione+casa-lavoro (evitando un doppio spostamento per riportare l'auto aziendale in sede e tornare a casa con la propria, ripetendolo il giorno dopo)

attuazione di una piattaforma digitale di info-mobilità per i propri dipendenti

Altro

Condividere l'auto

Il car-pooling è la condivisione dell'auto con i colleghi nel tragitto verso il lavoro. Ci si accorda sugli orari, sui punti di raccolta, sul veicolo da mettere a turno (può variare o essere sempre lo stesso) e sulla divisione delle spese. Oggi il car-pooling è facilitato dall'uso di diverse applicazioni smart presenti sul mercato che aiutano la comunicazione fra colleghi circa disponibilità ed esigenze, in modo da evitare ogni possibile perdita di tempo nell'organizzare il viaggio.

19. Cosa pensi riguardo al car-pooling? (Seleziona al massimo 3 voci)

non lo farei mai

lo farei, ma non con chiunque

lo farei, solo se dovessi prepararmi al massimo 10 minuti prima

lo farei, solo se dovessi prepararmi al massimo 20 minuti prima

lo farei, anche se dovessi fare un pezzo a piedi
lo farei in ogni caso pur di risparmiare sui costi di viaggio
lo farei in ogni caso pur di inquinare meno
interessante, ma al lavoro vado già in bici o col trasporto pubblico
Altro

Le tue convinzioni

20. Quale tra queste affermazioni è per te la più importante?

servono politiche di limitazione dell'auto per incentivare scelte di mobilità a minor impatto ambientale

le auto elettriche dovrebbero essere maggiormente incentivate per contribuire alla riduzione delle emissioni da traffico

la bici elettrica è un mezzo che può sostituire l'auto per tante persone

ci sono molti mezzi alternativi da incentivare: monopattini elettrici, hoverboard, ...

gli autobus in Italia non funzionano per colpa del traffico

in Italia mancano le strade

in Italia mancano sistemi rapidi di trasporto di massa (metropolitane/tram)

in Italia ci sono poche piste ciclabili

Il parco auto del personale ARPAV

21. Possiedi un'automobile?

Si

No

22. Utilizzi l'auto in modo esclusivo?

Si, è solo mia

No, la condivido in famiglia

23. Qual è il tipo di alimentazione?

Benzina

Gasolio

Gpl

Metano

Elettrica

Ibrida

24. Qual è la classe emissiva Euro?

Euro 0

Euro 1

Euro 2

Euro 3

Euro 4

Euro 5

Euro 6

25. Quanto spendi mensilmente per lo spostamento casa-lavoro?

Niente

< 25€

26-50€

51-70€

71-100€

101-150€

151-200€

201-250€

Oltre 250€

Il sondaggio è concluso, per eventuali osservazioni o suggerimenti puoi scrivere a mobility.manager@arpa.veneto.it - Ti ringrazio !!