

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO 2022-2023



A cura di:

Mobility Manager Arpa Umbria – Servizio Progetti Arpa Umbria

INDICE

PREMESSA.....	3
INTRODUZIONE	4
MOBILITY MANAGEMENT: QUADRO DI RIFERIMENTO E CONTESTO NORMATIVO IN ITALIA.....	6
L'ORGANIZZAZIONE DI ARPA UMBRIA.....	8
FASE DI ANALISI: LA DOMANDA DI MOBILITÀ DEL PERSONALE.....	10
I risultati del questionario sulla mobilità sostenibile	11
La disponibilità di mezzi di trasporto e la mobilità dei dipendenti.....	12
La mobilità attuale dei dipendenti	14
La visione dei dipendenti sulla mobilità sostenibile in agenzia	19
Interesse e prospettive di partecipazione	25
Alcuni vincoli alla partecipazione	29
Le opzioni incentivanti la partecipazione	36
DEFINIZIONE DELLE POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT DELL'AGENZIA.....	41
Fase progettuale: investimenti sul patrimonio.....	41
Flotta Aziendale	41
PROPOSTE DI MISURE INCENTIVANTI.....	46

Premessa

Il presente Piano degli Spostamenti casa-lavoro analizza gli spostamenti dei dipendenti dell’Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale nel territorio regionale e avvia le proposte volte al loro miglioramento, in termini di efficacia, ottimizzazione delle risorse e sostenibilità ambientale.

Nel corso dell’anno 2021, la struttura di progettazione della Direzione Generale dell’Agenzia ha proposto al personale dipendente di compilare un questionario utile per:

- un’analisi degli spostamenti casa-lavoro nell’intero territorio regionale
- l’elaborazione di una strategia di interventi da realizzare per la promozione di spostamenti sostenibili.

Il questionario, elaborato sulla base delle “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)” previste dall’Art. 3 del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, ha permesso di effettuare un’analisi del contesto interno per intercettare i fabbisogni di mobilità del personale dipendente e ha permesso di individuare le misure da adottare per una mobilità sostenibile.

Tali misure potranno essere attuate con risorse proprie del bilancio dell’Agenzia e con l’accesso ai fondi complementari al fondo PNRR.

Dopo la nomina del Mobility Manager dell’Agenzia con determinazione del Direttore Generale n. 534 del 27-12-2021, è stato elaborato il presente PSCL che presenta una valutazione complessiva delle misure proposte e armonizza le diverse iniziative intraprese e da intraprendere nel prossimo futuro in relazione alle risorse disponibili.



Introduzione

Nel quadro del Green Deal Europeo, l'Unione Europea si è posta come obiettivo quello di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, impegnandosi a ridurre le emissioni almeno del 55% entro il 2030. L'insieme di proposte contenute nel così detto pacchetto **Fit For 55%** prevede l'attuazione di nuove iniziative per garantire che le politiche dell'Unione siano in linea con gli obiettivi climatici concordati e in grado di portare ad una transizione giusta e socialmente equa.

L'impatto sull'ambiente e sull'inquinamento atmosferico negli ultimi anni è al centro dell'attenzione non solo della comunità scientifica ma anche dei governi, delle amministrazioni locali e dei cittadini. Uno dei settori responsabili delle emissioni inquinanti in percentuali significative soprattutto in ambito urbano è il comparto dei trasporti e i principali inquinanti di interesse sono il particolato atmosferico (PM10 e PM2.5) e il biossido di azoto (NO₂), inequivocabilmente associati ad effetti sanitari quali sindromi cardio-respiratorie e/o patologie croniche cardiorespiratorie.

Il traffico veicolare rappresenta quasi ovunque una delle cause principali dell'inquinamento atmosferico, con contributi variabili dal 40% all'80% a seconda del contesto geografico e/o del parco veicolare circolante, rappresentato per la maggior parte da vetture Euro 4 o di categoria inferiore.

Per questo la decisione dell'EU di fissare il 2035 come obiettivo misurabile per uscire dall'era del motore endotermico è una scelta, non priva di rischi, che rappresenta una visione proattiva per la transizione verde: superare il motore a scoppio in favore della tecnologia più efficiente e pulita disponibile come il motore elettrico.

Questa sfida richiede evidentemente una riconversione dei processi esistenti e lo sviluppo di nuove filiere di recupero e riciclo delle componenti dei veicoli elettrici, insieme ad un cambio di paradigma che inciderà sui comportamenti individuali e collettivi.

Gli elementi propri del processo di cambiamento sono molteplici: dal cambio delle abitudini di mobilità, all'integrazione nel sistema dei trasporti, all'implementazione delle infrastrutture per la ricarica, fino alla necessità di disporre di protocolli informatici in grado di ricevere e veicolare dati verso l'utenza finale, e data la complessità dei sistemi coinvolti, è emersa con forza l'esigenza e l'importanza di una collaborazione a vari livelli tra pubblico e privato, guardando al soggetto pubblico come il detentore del presidio che deve essere mantenuto con i soggetti coinvolti nella fase di transizione e realizzazione di una mobilità elettrica ed innovativa.

Volano della transizione in ottica di sostenibilità sono le amministrazioni pubbliche che dovranno promuovere, attraverso interventi mirati, un aumento della consapevolezza nella popolazione che la mobilità a combustione interna deve cedere il passo a quella elettrica.

Detti interventi dovranno garantire un presidio continuo e costante sull'offerta tecnologica, sempre in mutazione, e sulle tipologie di contratti e convenzioni da stipulare con le società di erogazione dell'energia elettrica (costo delle ricariche, ubicazione delle colonnine di ricarica, regolamentazione per l'accesso alle aree di ricarica, offerte fast charge, complementarietà tra i sistemi di allaccio).

Particolare impegno e uno sforzo comunicativo dovranno inoltre essere concentrati sull'orientare le abitudini di mobilità della popolazione dei centri urbani che per l'80% predilige ancora l'uso dell'automobile di proprietà per gli spostamenti.

I mezzi per i trasferimenti dovranno sempre di più essere concepiti come “servizio”, durante il quale l’utente ha la possibilità di riappropriarsi del suo tempo, impiegandolo in modo diverso. Al tempo stesso, l’utente fruitore del servizio potrà rimanere “connesso” e, grazie alle piattaforme di mobilità digitale, ricevere in tempo reale informazioni sui tempi del trasferimento (es. tempi di attesa alle fermate, ingorghi lungo il tragitto, disponibilità di soluzioni di trasporto alternative e convenienti).

Compito delle amministrazioni pubbliche è guidare il processo di cambiamento culturale della collettività agli spostamenti, scardinando l’abitudine di “usare il mezzo privato” per favorire “l’uso di un servizio”.

Per innescare nuove abitudini di mobilità virtuosa è necessario facilitare percorsi di cambiamento a partire dalla popolazione interna alle pubbliche amministrazioni, avviando un’analisi qualitativa delle motivazioni legate alle scelte di mobilità del personale volta ad individuare quelle misure che favoriscano la nascita di nuovi comportamenti.

Per avviare questo percorso si inserisce la pratica del Mobility management.

Mobility management: quadro di riferimento e contesto normativo in Italia

Nell'accezione comunemente affermata in ambito europeo, il Mobility Management è una pratica orientata alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa ed implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. Ha quindi lo scopo di adeguare le procedure di individuazione delle misure e degli interventi programmati alle mutate esigenze di mobilità e di mercato.

Con il decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (*una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l'Italia a una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990*) è stata introdotta in Italia la figura del responsabile della mobilità aziendale, con l'obiettivo di coinvolgere le aziende e i lavoratori nell'individuazione di soluzioni alternative all'uso del veicolo privato (le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali¹ identificano un Mobility Manager, avente il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale attraverso l'adozione del "Piano degli spostamenti casa-lavoro"). Partendo dagli spostamenti sistematici, più facili da governare, il decreto spingeva ad adottare, per una gestione della mobilità che guardasse a obiettivi di sostenibilità, lo schema tipico del Mobility Management con particolare attenzione alle politiche di governo della domanda.

Un successivo decreto direttoriale in materia del Ministero dell'Ambiente (Servizio IAR - *"Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali"*), datato 20 dicembre 2000, incentiva l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento, a Comuni e/o a forme associative di Comuni, non solo di interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro, ma anche di *"piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico"*. Allo stesso tempo, estende l'applicazione del decreto a tutti i Comuni italiani, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico come nel primo decreto.

Secondo tali definizioni il Piano è lo strumento di base a livello scolastico o aziendale, avente l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'automobile privata, ma può anche essere concepito come un piano per un determinato quartiere o per un certo gruppo target dell'intera città, oppure per una zona industriale o commerciale, assumendo valenza di piano per la gestione della domanda di mobilità.

¹ Il Decreto fa riferimento alle imprese e gli enti pubblici ubicati nei Comuni di cui all'allegato III del decreto del Ministro dell'Ambiente del 25 novembre 1994 e in tutti gli altri comuni compresi nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico individuate dalle regioni ai sensi degli articoli 3 e 9 dei decreti del Ministro dell'Ambiente del 20 maggio 1991. Tali decreti sono stati abrogati dal Dlgs 155/2010.

Con Legge n. 77 del 17 luglio 2020 è stato convertito il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cosiddetto “Decreto Rilancio”) con cui si fa obbligo a tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti di adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale, nonché nominare un Mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. L’obbligo riguarda le imprese e le pubbliche amministrazioni ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia oppure in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

In attuazione dell’articolo 229, comma 4, del DL 34/2020, il Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha sottoscritto il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, pubblicato sulla Serie generale della Gazzetta Ufficiale n. 124 del 26 maggio 2021.

L’articolo 3, comma 5 del suddetto Decreto 179/2021 ha previsto l’adozione, con successivo decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, delle “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”. Dette Linee guida sono state approvate con la sottoscrizione del Decreto Inter direttoriale n. 209 del 4 agosto 2021.

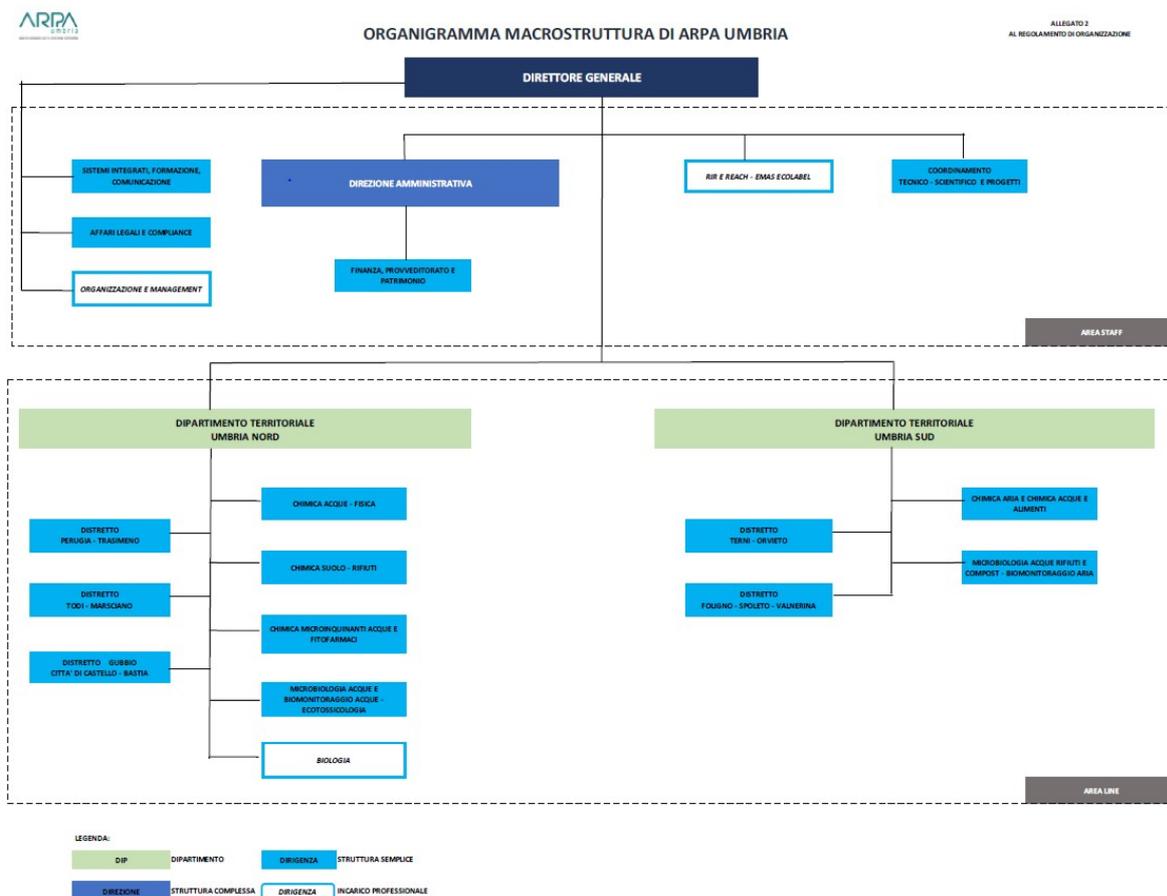
Le Linee guida sono uno strumento utile per Enti e imprese tenuti all’adozione dei PSCL e contengono indicazioni operative e metodologiche sulle procedure da seguire e da implementare affinché l’analisi del contesto, sia all’interno che all’esterno della realtà aziendale di riferimento, permetta di pianificare e realizzare le misure ritenute effettivamente necessarie al fine di consentire una riduzione strutturale e permanente della mobilità sistematica casa-lavoro.

Considerato il contesto normativo di riferimento, con determinazione del Direttore Generale n. 534 del 27-12-2021, Arpa Umbria ha nominato il Mobility Manager Aziendale.

L'organizzazione di ARPA UMBRIA

L'articolazione organizzativa di ARPA Umbria, come da organigramma della macrostruttura agenziale approvato con D.G.R. n. 21 dell'11.01.2023, può essere definita secondo un modello "STAFF e LINE", in cui:

- ✓ alle strutture **dell'AREA di STAFF** (Direzione Amministrativa, STAFF Direttore Generale, Sezione Coordinamento Tecnico-Scientifico e Progetti,) competono tutte le funzioni trasversali di supporto al "funzionamento" proprio dell'agenzia, ovvero attività amministrative e giuridiche, gestionali, organizzative, formative, di comunicazione, progettazione, di supporto informatico e tecnologico; afferiscono inoltre a tale area le attività volte alla conoscenza dello stato dell'ambiente e le attività tecnico specialistiche svolte a livello centrale e a valenza su tutto il territorio regionale;
- ✓ alle strutture **dell'AREA di LINE** (Dipartimenti Territoriali Umbria Nord e Umbria Sud) dislocate sull'intero territoriale regionale, sono assegnate tutte le funzioni di natura tecnico operativa e tecnico-analitica direttamente connesse all'attuazione della Mission istituzionale dell'Agenzia (controlli, ispezioni, vigilanza e valutazione ambientale).



La Direzione Generale, la Direzione Amministrativa e la struttura Coordinamento tecnico-scientifico e Progetti operano nelle due sedi principali di Perugia e Terni.

I due Dipartimenti Territoriali, le cui sedi si trovano presso i due capoluoghi di provincia, sono articolati in sezioni analitiche, ubicate rispettivamente nelle strutture laboratoriali di Perugia e Terni, e distretti territoriali.

Afferiscono al Dipartimento Territoriale Umbria Nord i distretti di Perugia-Trasimeno, con sede principale a Perugia e sede periferica presso il comune di Castiglione del Lago; il distretto Todi-Marsciano, con sede a Todi; il distretto di Gubbio-Città di Castello-Bastia, con sedi a Gubbio, Gualdo Tadino, Città di Castello e Bastia Umbra.

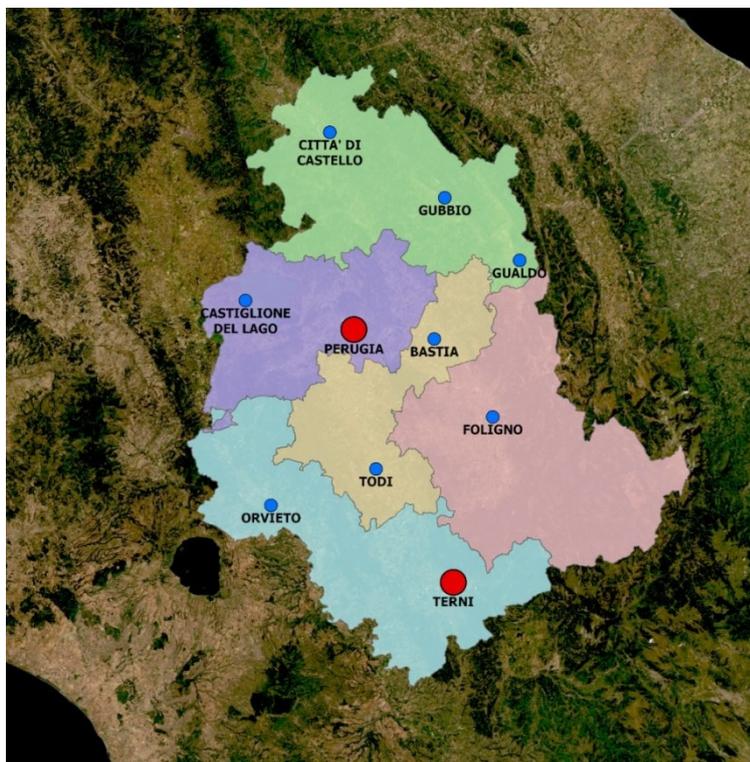
Al Dipartimento territoriale Umbria Sud afferiscono i distretti di Terni-Orvieto, con sede principale a Terni e sede periferica ad Orvieto, e il distretto di Foligno-Spoleto-Valnerina, con sede a Foligno.

L'Agenzia dispone al momento di 164 unità di personale dipendente in servizio sull'intero territorio regionale.

In particolare presso le sedi principali di Perugia e Terni operano rispettivamente 89 e 44 unità.

Il personale che presta servizio nelle sedi periferiche invece è così distribuito: 2 operatori a Castiglione del lago, 2 a Bastia Umbra, 4 a Todi, 2 a Gubbio, 3 a Gualdo Tadino, 5 a Città di Castello, 7 a Foligno, 6 ad Orvieto.

Le distanze che ordinariamente vengono percorse tra le due sedi principali dell'Agenzia e quelle dei distretti sono riportate in figura.



DIPARTIMENTO PERUGIA

- PERUGIA-CASTIGLIONE DEL LAGO: **40 Km**
- PERUGIA-CITTA' DI CASTELLO LAGO: **70 Km**
- PERUGIA-GUBBIO: **60 Km**
- PERUGIA-GUALDO TADINO: **50 Km**
- PERUGIA-BASTIA UMBRA: **22 Km**
- PERUGIA-TODI: **40 Km**

DIPARTIMENTO TERNI

- TERNI-FOLIGNO: **55 Km**
- TERNI-ORVIETO: **75 Km**

IL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Fase di analisi: la domanda di mobilità del personale

Per avviare il confronto con il personale dipendente sulla mobilità casa-lavoro è stato proposto un questionario concepito con l'obiettivo di favorire un'analisi dei dati degli spostamenti aggregati sul territorio, propedeutico alla formulazione di misure incentivanti.

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro 2022-2023 è stato elaborato sulla base delle risposte al questionario somministrato al personale nel corso del 2021, in applicazione delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), di cui al Decreto direttoriale n. 209 del 4 agosto 2021, a firma congiunta MITE - MIMS - Ministero della Transizione Ecologica e Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il questionario ha avuto inoltre lo scopo di apprezzare la propensione al cambiamento del personale dell'Agenzia verso una mobilità sostenibile. A tal fine sono state raccolte informazioni su ipotesi alternative di mobilità e tipologia di misure incentivanti proposte dal personale stesso.

Di seguito si riporta una sintesi delle elaborazioni effettuate, necessarie per definire il quadro dei flussi di traffico casa-lavoro relative ad ogni sede agenziale.



I risultati del questionario sulla mobilità sostenibile

Per facilità di lettura dei dati tutte le risposte sono state elaborate per struttura di appartenenza del personale che ha partecipato alla compilazione.

A questo proposito, è importante ricordare che il questionario è stato somministrato al personale nel corso del 2021, e rappresenta l'articolazione organizzativa aggiornata al 30-06-2021. La dizione "struttura di appartenenza" va pertanto ricondotta all'organizzazione precedente a quella approvata con D.G.R. n. 21 dell'11.01.2023, ma questa non cambia la sostanza delle valutazioni effettuate sugli spostamenti, poiché l'aggiornamento dell'organigramma non ha comportato modifiche nelle sedi di lavoro.

I questionari compilati sono stati 98; 87 (pari al 44,6%) a carico del personale dipendente (dato aggiornato al 30/06/2021), suddiviso tra comparto (80) e dirigenza (7); 11 a carico dei collaboratori esterni.

Nella tabella seguente (Tab.1), è riportato l'elenco dei comuni di provenienza del personale intervistato in funzione delle strutture lavorative di appartenenza. Dall'analisi dei dati emerge chiaramente che nei due capoluoghi di provincia (Perugia 34 casi, Terni 19) si concentra la residenza del 54,1 % dei lavoratori, e che il restante 46,9% presenta una capillare diffusione sul resto del territorio regionale, in linea con lo schema di residenzialità tipico della regione Umbria. Tale distribuzione influisce in modo significativo sulle distanze coperte quotidianamente negli spostamenti casa-lavoro.

Tab 1. Residenza del personale per struttura agenziale di appartenenza

	Dipartimento Umbria Nord	Dipartimento Umbria Sud	Direzione Generale	Laboratorio UOLM	Sezione Territoriale	Totale complessivo
Acquasparta		1				1
Amelia				1	1	2
Arrone				1		1
Assisi	1					1
Avigliano Umbro		1				1
Bastia Umbra		1		1		2
Campello sul Clitunno		1				1
Città di Castello	2				2	4
Corciano			3	1		4
Deruta			1			1
Foligno		1	1	1		3
Fratта Todina			1			1
Fuori regione		1				1
Gualdo Cattaneo			1			1
Gualdo Tadino					1	1
Gubbio					1	1
Magione			1			1
Marsciano			1			1
Montefalco				1		1
Nocera Umbra		1				1
Orvieto		2				2
Panicale				1		1
Passignano sul Trasimeno				2		2
Perugia	4	1	16	11	2	34
San Gemini				1		1
Spello			1			1
Spoletto		1				1
Stroncone				1		1
Terni		11	4	3	1	19
Todi		1	1		2	4
Tuoro sul Trasimeno				1		1
Valfabbrica					1	1
Totale complessivo	7	23	31	26	11	98

La disponibilità di mezzi di trasporto e la mobilità dei dipendenti

La prima parte del questionario è stata dedicata alla definizione del quadro generale dei mezzi di trasporto disponibile in ogni famiglia dei dipendenti intervistati.

La maggioranza dei casi ha risposto che possiede da 1 a 2 auto per famiglia (80,6 %) e il 39,8 % ha almeno una moto. Elevato il numero di bike disponibili, con il 55,2 % delle famiglie che dispongono di 2 o più biciclette per nucleo familiare .

Il sistema di alimentazione prevalente delle autovetture (Scheda 1) è quello diesel (47,9 % delle risposte), seguito da quello a benzina (22,3 %), che eguaglia la somma dei veicoli dichiarati a GPL e Metano. Da sottolineare la presenza di 7 veicoli con alimentazione ibrida elettrica che si concentrano tra la Direzione Generale ed il Laboratorio Multisito, in 6 casi localizzati nella parte centro-nord della regione.

Una stima approssimativa delle distanze coperte giornalmente (Tab.2) effettuata utilizzando il valore centrale di ogni classe di risposta e stimando una media di 50 km giornalieri per la classe più alta (>30 km), porta ad un totale stimato di circa 1.510 km percorsi ogni giorno, con una media individuale di circa 15,5 km. Il dato porterebbe a stimare un totale superiore a 3.000 km al giorno per tutta l'agenzia negli spostamenti casa-lavoro, per un totale di 660.000 km percorsi annualmente (con 220 giorni di lavoro per dipendente l'anno).

Va sottolineato che l'approssimazione del metodo di calcolo utilizzato lascia pensare che il dato sia valutato per difetto.

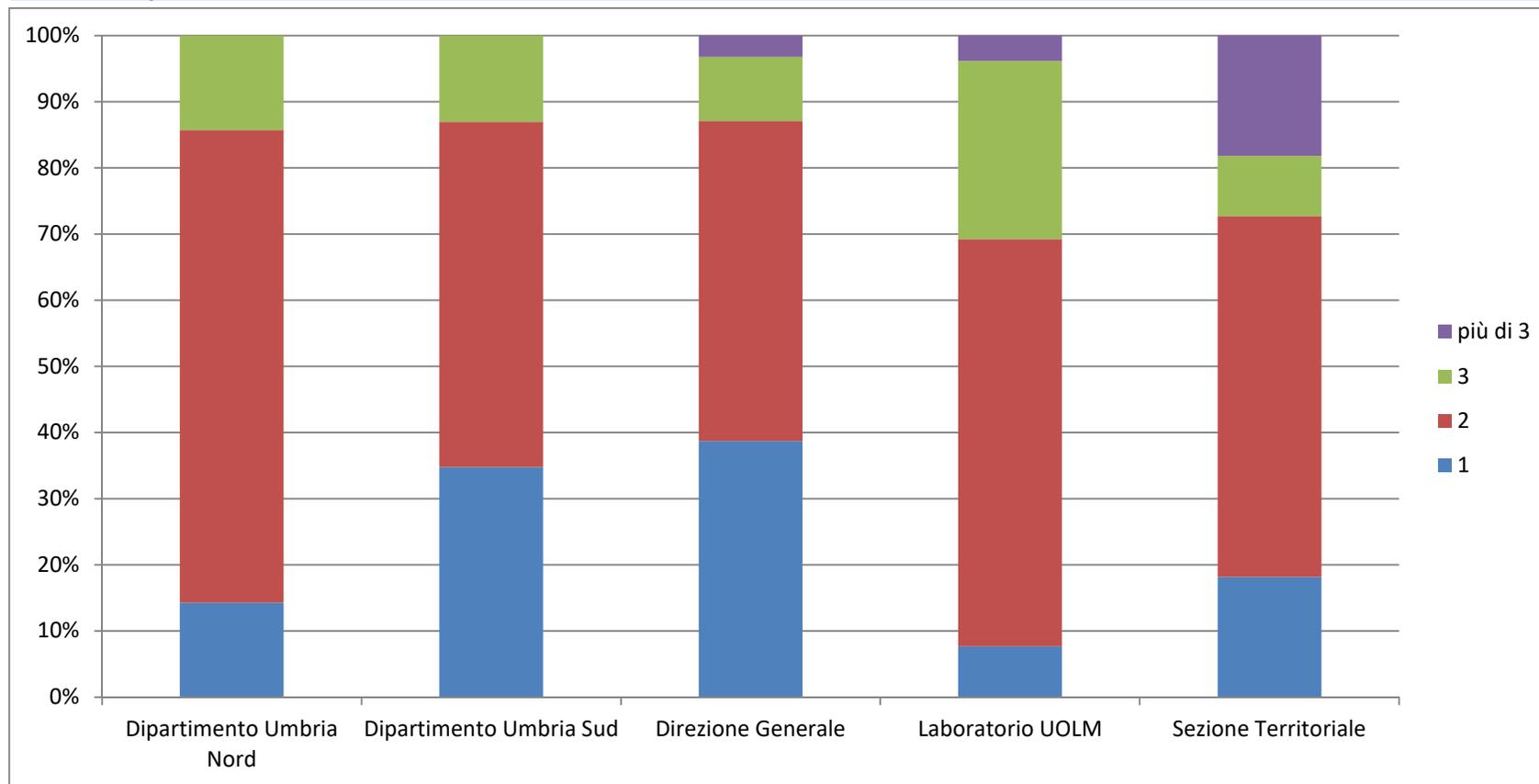
Tab. 2 Stima delle percorrenze in ARPA Umbria (dato del campione)

Distanza dichiarata	Frequenza	Stima Km/gg
< 1 km	2	1
> 30 km	12	600
da 1 km a 3km	11	22
da 10,1 km a 15 km	13	162,5
da 15,1 km a 20 km	8	140
da 20,1 km a 30 km	13	325
da 3,1 km a 5 km	12	48
da 5,1 km a 7,5 km	11	66
da 7,6 km a 10 km	16	144
Totale complessivo	98	1508,5

Scheda 1

Nel caso di impiego dell'auto quale sistema di alimentazione utilizzi?

	Benzina	Diesel	GPL	Ibrida elettrica	Metano	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	1	3			3	7
Dipartimento Umbria Sud	6	6	5		4	21
Direzione Generale	7	14	3	3	3	30
Laboratorio UOLM	4	16	1	4	1	26
Sezione Territoriale	3	6	1			10
Totale complessivo	21	45	10	7	11	94



La mobilità attuale dei dipendenti

Uno dei primi elementi analizzati tramite il questionario è la presenza in famiglia di figli che il lavoratore deve accompagnare a scuola la mattina prima di recarsi alla propria sede di lavoro (~~Scheda~~ Scheda 2), fattore che influisce in modo rilevante sulle scelte di mobilità individuale.

La risposta ha riguardato 53 casi su 98, pari al 54,0% del totale degli intervistati, confermando come la problematica sia rilevante a livello agenziale.

Il 55,6 % di questi spostamenti avviene in auto con l'11,3% delle risposte che indica sistemi alternati (a piedi, con l'autobus o in bici). La risposta "Altro" (32,1%), a cui non è stato possibile dedicare uno spazio aperto di descrizione della risposta, lascia presumere che ci si riferisca ad un sistema organizzativo familiare in cui si delega l'accompagnamento a scuola dei figli.

La grande maggioranza degli intervistati al momento dichiara di non utilizzare sistemi alternativi di mobilità per recarsi al lavoro (86,7% dei casi, Scheda 3).

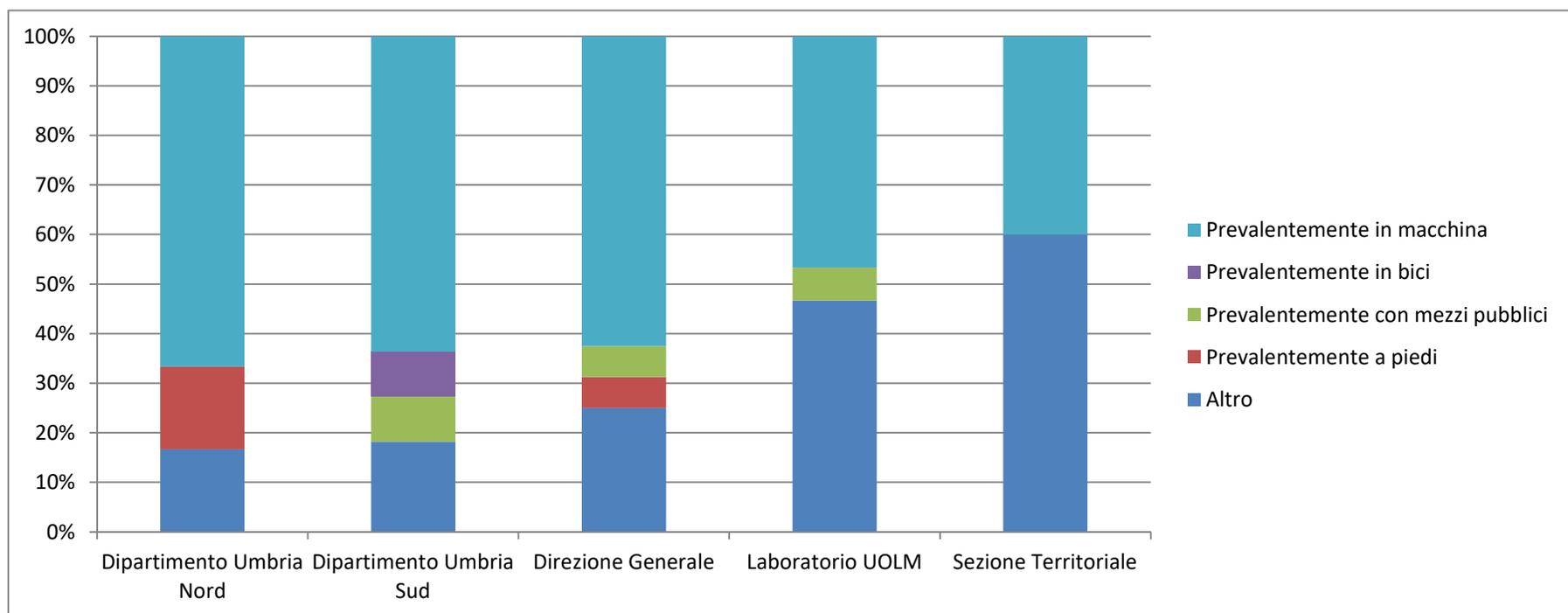
In 3 risposte è stato segnalato l'utilizzo del trasporto pubblico che riguarda nello specifico medie e lunghe distanze (tutte superiori ai 20 km, Scheda 3 bis); infine car pooling e bike sharing (2 risposte) sono soluzioni indicate solo per percorrenze molto limitate (al di sotto dei 7 km).

Il tema della distanza da coprire giornalmente per recarsi al luogo di lavoro è sicuramente un elemento vincolante per le scelte di mobilità adottate. La scheda 4 mostra che il 25,5% degli intervistati copre più di 20 km al giorno, mentre il 21,4% si sposta coprendo distanze tra i 10 ed i 20 km. Solo il 14,3% infine percorre meno di 5 km al giorno.

Scheda 2

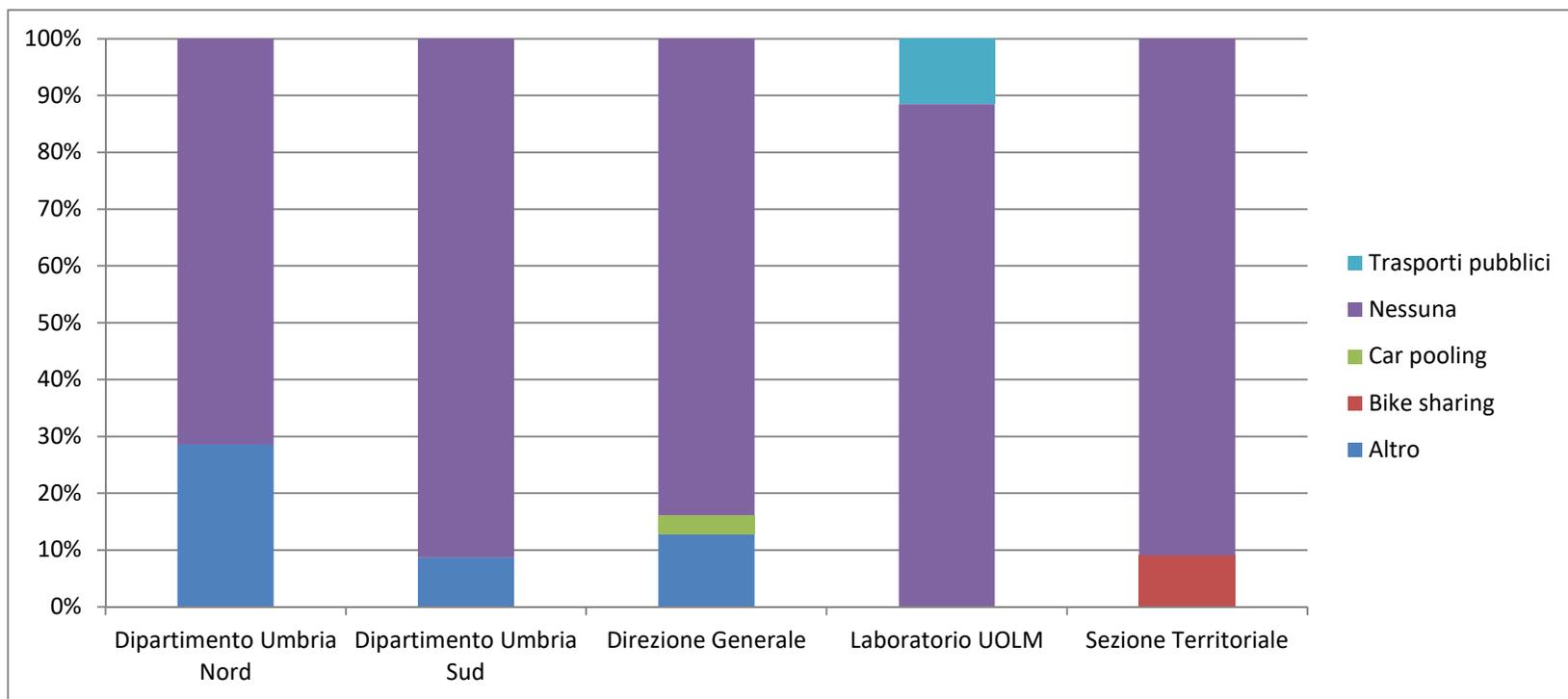
Hai figli che devi accompagnare a scuola ? Se sì con quali mezzi ?

	Altro	Prevalentemente a piedi	Prevalentemente con mezzi pubblici	Prevalentemente in bici	Prevalentemente in macchina	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	1	1			4	6
Dipartimento Umbria Sud	2		1	1	7	11
Direzione Generale	4	1	1		10	16
Laboratorio UOLM	7		1		7	15
Sezione Territoriale	3				2	5
Totale complessivo	17	2	3	1	30	53



Scheda 3

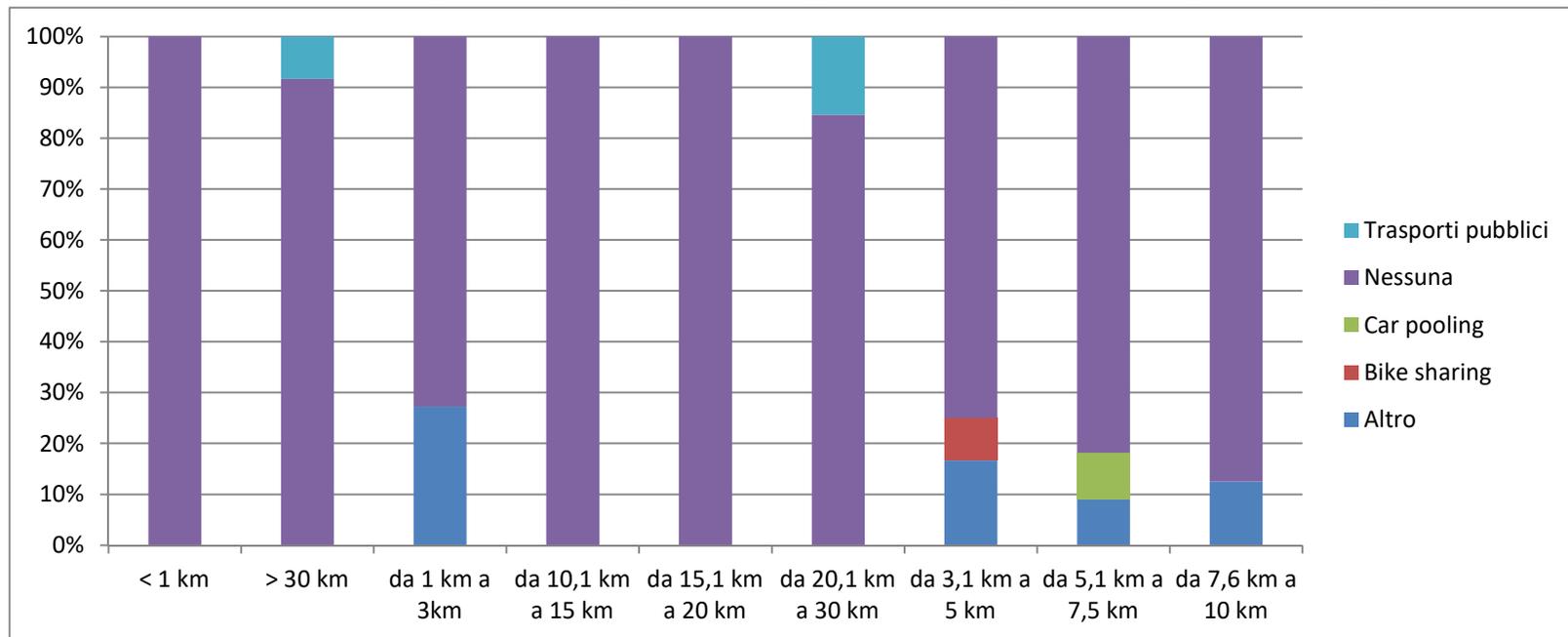
Usi sistemi alternativi di mobilità per recarti in ufficio?						
	Altro	Bike sharing	Car pooling	Nessuna	Trasporti pubblici	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	2			5		7
Dipartimento Umbria Sud	2			21		23
Direzione Generale	4		1	26		31
Laboratorio UOLM				23	3	26
Sezione Territoriale		1		10		11
Totale complessivo	8	1	1	85	3	98



Scheda 3 bis

Usi sistemi alternativi di mobilità per recarti in ufficio?

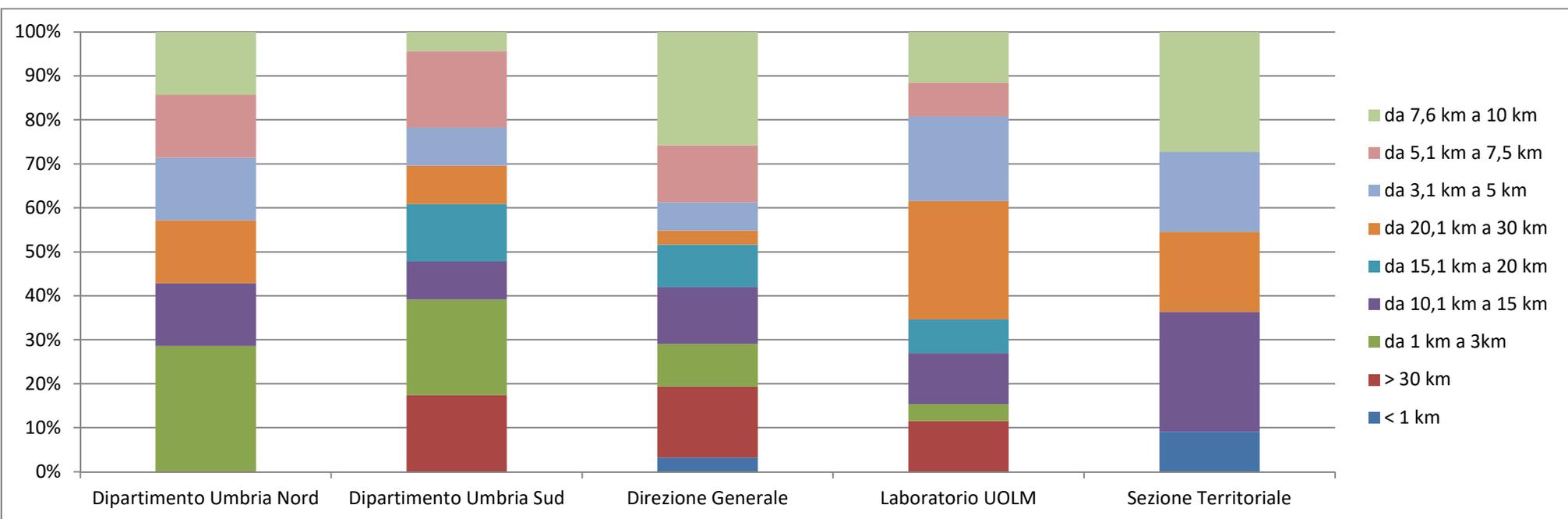
	Altro	Bike sharing	Car pooling	Nessuna	Trasporti pubblici	Totale complessivo
< 1 km				2		2
> 30 km				11	1	12
da 1 km a 3km	3			8		11
da 10,1 km a 15 km				13		13
da 15,1 km a 20 km				8		8
da 20,1 km a 30 km				11	2	13
da 3,1 km a 5 km	2	1		9		12
da 5,1 km a 7,5 km	1		1	9		11
da 7,6 km a 10 km	2			14		16
Totale complessivo	8	1	1	85	3	98



Scheda 4

Quale distanza copri di solito tra la tua residenza e l'ufficio?

	< 1 km	> 30 km	da 1 km a 3km	da 10,1 km a 15 km	da 15,1 km a 20 km	da 20,1 km a 30 km	da 3,1 km a 5 km	da 5,1 km a 7,5 km	da 7,6 km a 10 km	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord			2	1		1	1	1	1	7
Dipartimento Umbria Sud		4	5	2	3	2	2	4	1	23
Direzione Generale	1	5	3	4	3	1	2	4	8	31
Laboratorio UOLM		3	1	3	2	7	5	2	3	26
Sezione Territoriale	1			3		2	2		3	11
Totale complessivo	2	12	11	13	8	13	12	11	16	98



La visione dei dipendenti sulla mobilità sostenibile in agenzia

Una specifica sezione del questionario è stata dedicata a raccogliere la posizione degli intervistati verso alcuni aspetti prioritari sul tema della mobilità sostenibile e la sua promozione nell'ambito agenziale.

La Scheda 5 ha confermato un interesse molto elevato verso l'opportunità di incentivare la mobilità sostenibile, con il 90,7% delle risposte che classifica questa opportunità come utile o molto utile, risposte che sembrano in generale omogeneamente diffuse ed indipendenti rispetto alla sede di lavoro o alla distanza coperta giornalmente (Scheda 5 bis).

In merito a quali forme di incentivazioni siano ritenute più interessanti nel tragitto casa-lavoro (Scheda 6), le risposte si sono molto diversificate, con una prevalenza, sulle altre, della scelta relativa all'uso di veicoli elettrici (44,9%), seguita dall'uso della bici con il (18,4%), la condivisione dell'auto (17,4%) e l'uso dei mezzi pubblici (15,3%); solo il 4,3% ha aperto alla possibilità di spostarsi a piedi nel percorso da compiere.

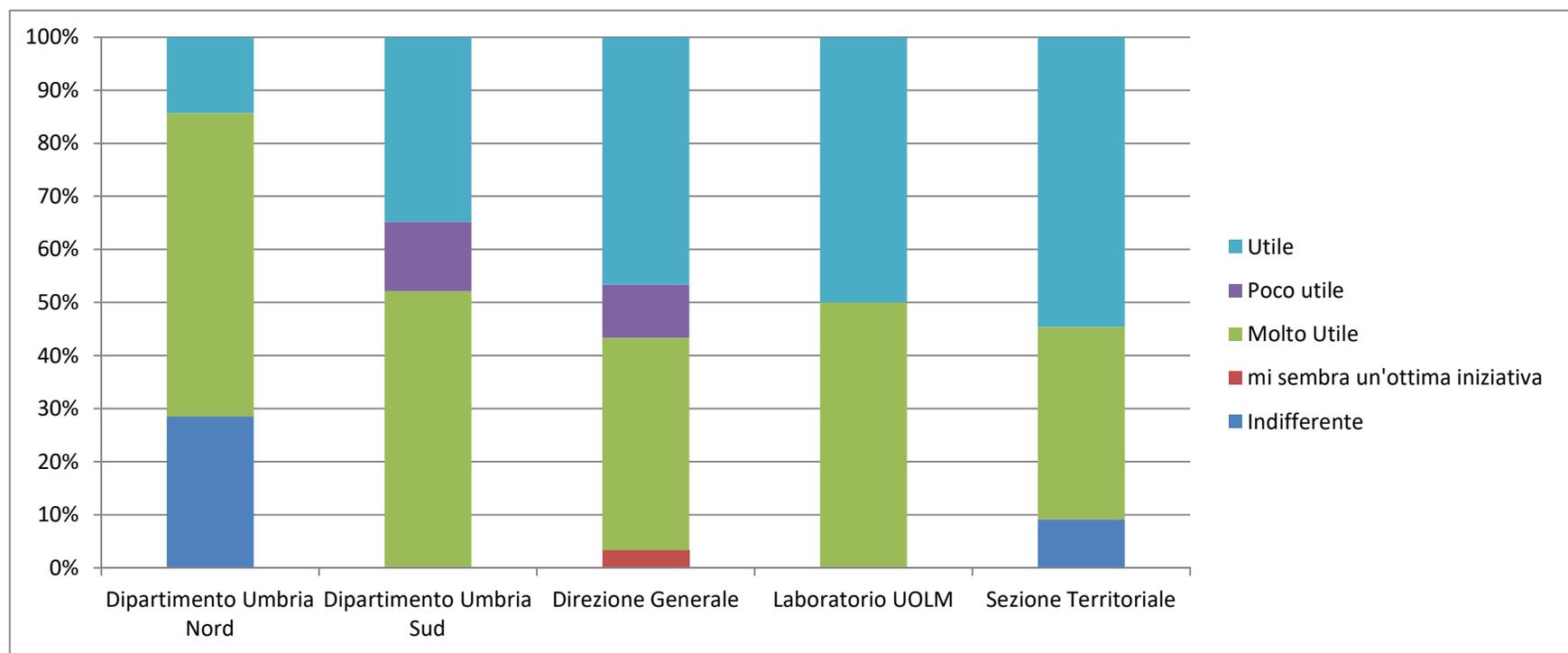
La stessa risposta analizzata in base alle distanze da percorrere giornalmente (Scheda 6 bis) non sembra indicare cluster specifici anche se alcune risposte, di chi percorre ad esempio più di 30 km giornalieri, sembrano indicare più un auspicio verso una modalità più sostenibile (a piedi o in bici) che non una vera e propria preferenza personale di optare per quella modalità.

Allo stesso modo l'opzione di utilizzare la bici nello spostamento (18 casi) si concentra nell' 88,9 % dei casi con percorrenze al di sotto dei 10 km al giorno. Tale opzione sembra poi riunire quegli utenti che avevano in precedenza segnalato come "molto utile" l'incentivazione di sistemi alternativi, e che unitamente alla concentrazione di risposte "utile" e "molto utile" offrono un primo quadro di interpretazione delle sensibilità individuali su cui probabilmente orientare alcune scelte nel medio periodo in agenzia (Scheda 6 ter).

Scheda 5

Come valuti l'opportunità di incentivare la mobilità sostenibile in agenzia?

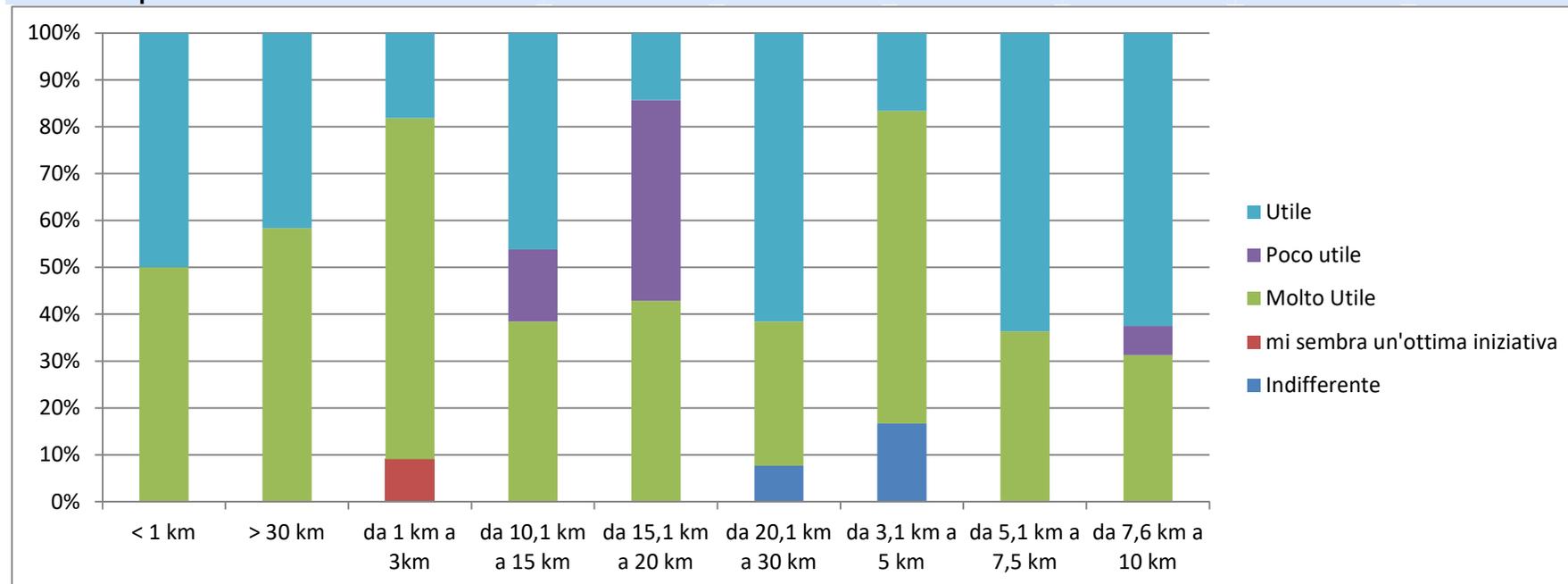
	Indifferente	mi sembra un'ottima iniziativa	Molto Utile	Poco utile	Utile	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	2		4		1	7
Dipartimento Umbria Sud			12	3	8	23
Direzione Generale		1	12	3	14	30
Laboratorio UOLM			13		13	26
Sezione Territoriale	1		4		6	11
Totale complessivo	3	1	45	6	42	97



Scheda 5 bis

Come valuti l'opportunità di incentivare la mobilità sostenibile in agenzia?

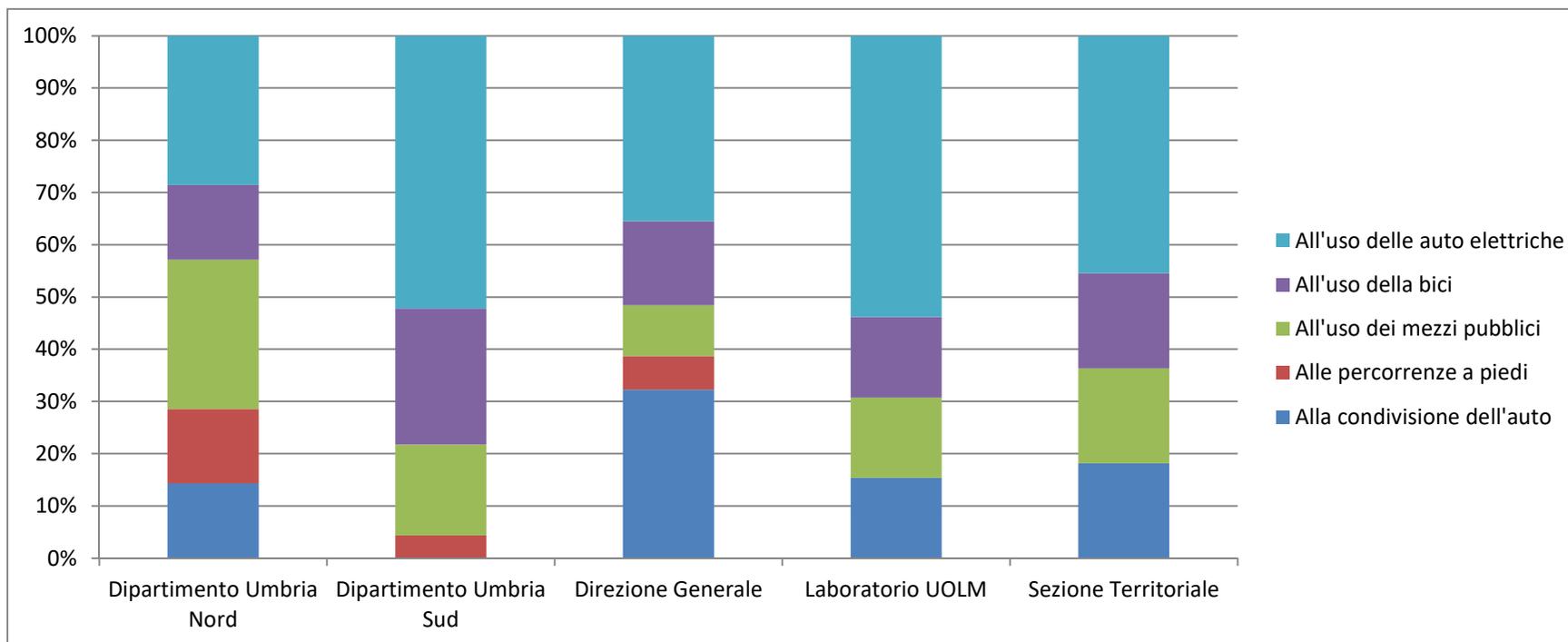
	Indifferente	Mi sembra un'ottima iniziativa	Molto Utile	Poco utile	Utile	Totale complessivo
< 1 km			1		1	2
> 30 km			7		5	12
da 1 km a 3km		1	8		2	11
da 10,1 km a 15 km			5	2	6	13
da 15,1 km a 20 km			3	3	1	7
da 20,1 km a 30 km	1		4		8	13
da 3,1 km a 5 km	2		8		2	12
da 5,1 km a 7,5 km			4		7	11
da 7,6 km a 10 km			5	1	10	16
Totale complessivo	3	1	45	6	42	97



Scheda 6

Se ritieni utile incentivare la mobilità sostenibile nel tragitto casa-ufficio indica quali forme di incentivazione trovi più interessante?

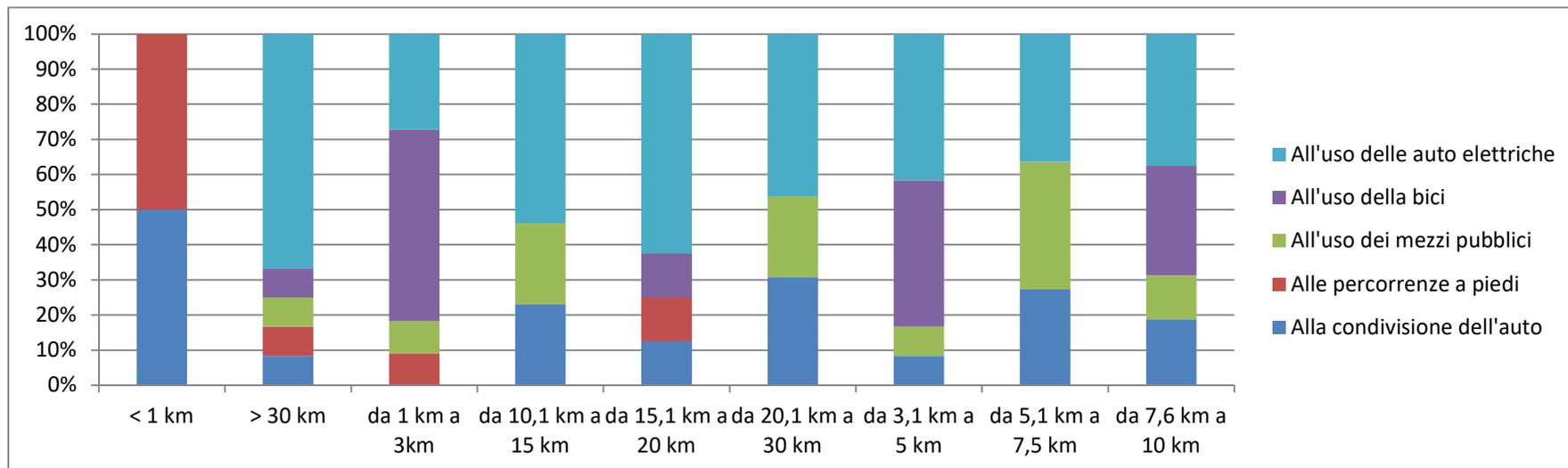
	Alla condivisione dell'auto	Alle percorrenze a piedi	All'uso dei mezzi pubblici	All'uso della bici	All'uso delle auto elettriche	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	1	1	2	1	2	7
Dipartimento Umbria Sud		1	4	6	12	23
Direzione Generale	10	2	3	5	11	31
Laboratorio UOLM	4		4	4	14	26
Sezione Territoriale	2		2	2	5	11
Totale complessivo	17	4	15	18	44	98



Scheda 6 bis

Se ritieni utile incentivare la mobilità sostenibile nel tragitto casa-ufficio indica quali forme di incentivazione trovi più interessante?

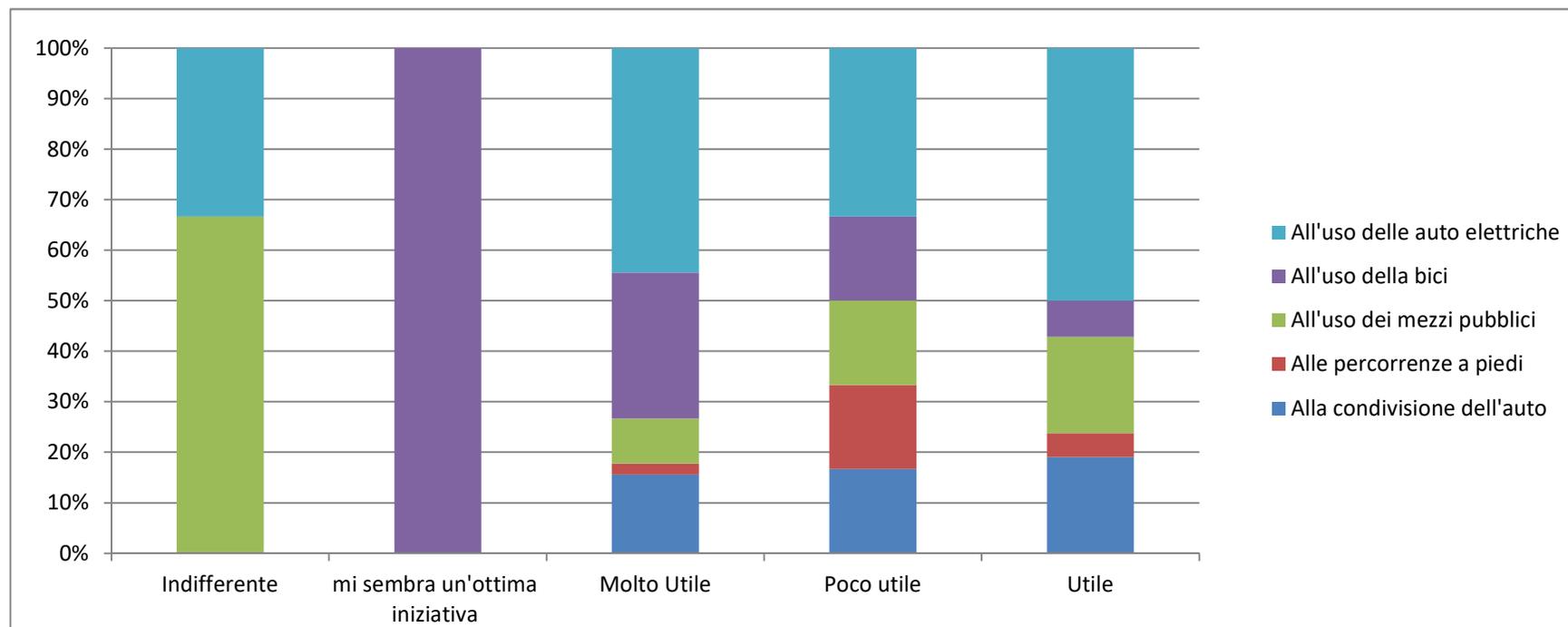
	Alla condivisione dell'auto	Alle percorrenze a piedi	All'uso dei mezzi pubblici	All'uso della bici	All'uso delle auto elettriche	Totale complessivo
< 1 km	1	1				2
> 30 km	1	1	1	1	8	12
da 1 km a 3km		1	1	6	3	11
da 10,1 km a 15 km	3		3		7	13
da 15,1 km a 20 km	1	1		1	5	8
da 20,1 km a 30 km	4		3		6	13
da 3,1 km a 5 km	1		1	5	5	12
da 5,1 km a 7,5 km	3		4		4	11
da 7,6 km a 10 km	3		2	5	6	16
Totale complessivo	17	4	15	18	44	98



Scheda 6 ter

Se ritieni utile incentivare la mobilità sostenibile nel tragitto casa-ufficio indica quali forme di incentivazione trovi più interessante?

	Alla condivisione dell'auto	Alle percorrenze a piedi	All'uso dei mezzi pubblici	All'uso della bici	All'uso delle auto elettriche	Totale complessivo
Indifferente			2		1	3
mi sembra un'ottima iniziativa				1		1
Molto Utile	7	1	4	13	20	45
Poco utile	1	1	1	1	2	6
Utile	8	2	8	3	21	42
Totale complessivo	16	4	15	18	44	97



Interesse e prospettive di partecipazione

Il quadro delineato con le risposte precedenti è stato approfondito con domande specifiche sull'interesse personale alla partecipazione ad un sistema incentivante coordinato a scala agenziale.

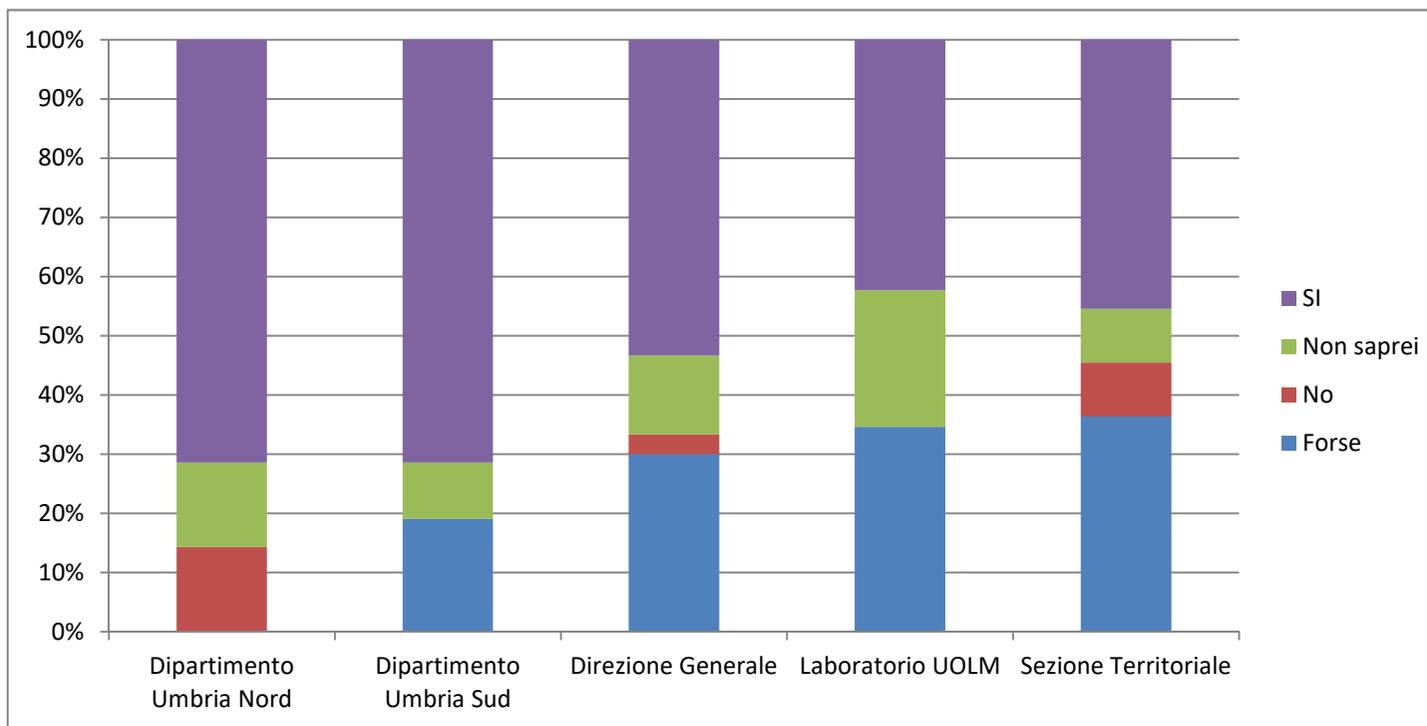
Il 54,7% degli intervistati ha espresso un interesse positivo ad aderire a misure incentivanti (Scheda 7) mentre il 42,2% mostra incertezza nella risposta (26 "Forse" e 14 "Non saprei").

Da segnalare che larga parte delle risposte incerte o negative si concentrano nei soggetti che percorrono giornalmente le distanze più elevate per raggiungere il luogo di lavoro (22,1%, Scheda 7 bis) e che probabilmente percepiscono, al momento, come molto ristretto il campo di applicazione di un sistema incentivante a loro favore.

Inoltre il 41,2% di coloro che hanno indicato come "utile" e "molto utile" l'incentivazione ha mostrato comunque incertezza sulla adesione alle eventuali misure, confermando l'esistenza di alcuni ostacoli da affrontare preliminarmente (Scheda 7 ter) .

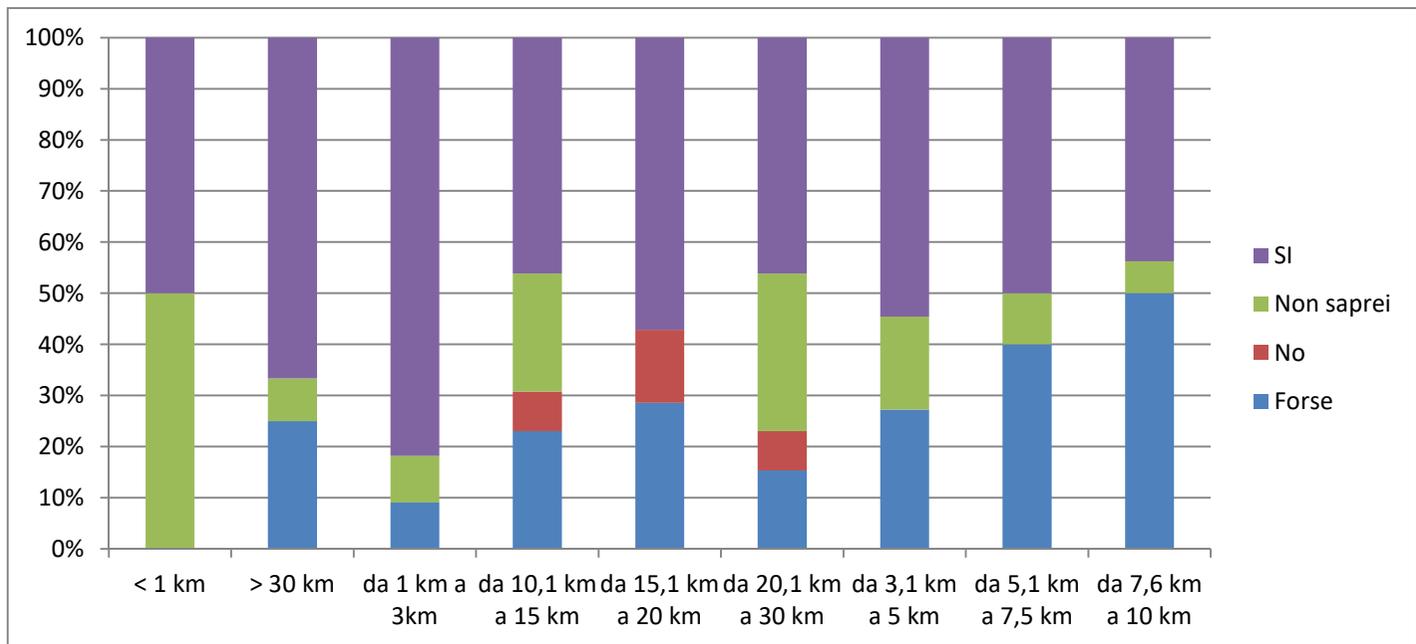
Scheda 7

Saresti interessato ad aderire ad eventuali misure incentivanti?					
	Forse	No	Non saprei	SI	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord		1	1	5	7
Dipartimento Umbria Sud	4		2	15	21
Direzione Generale	9	1	4	16	30
Laboratorio UOLM	9		6	11	26
Sezione Territoriale	4	1	1	5	11
Totale complessivo	26	3	14	52	95



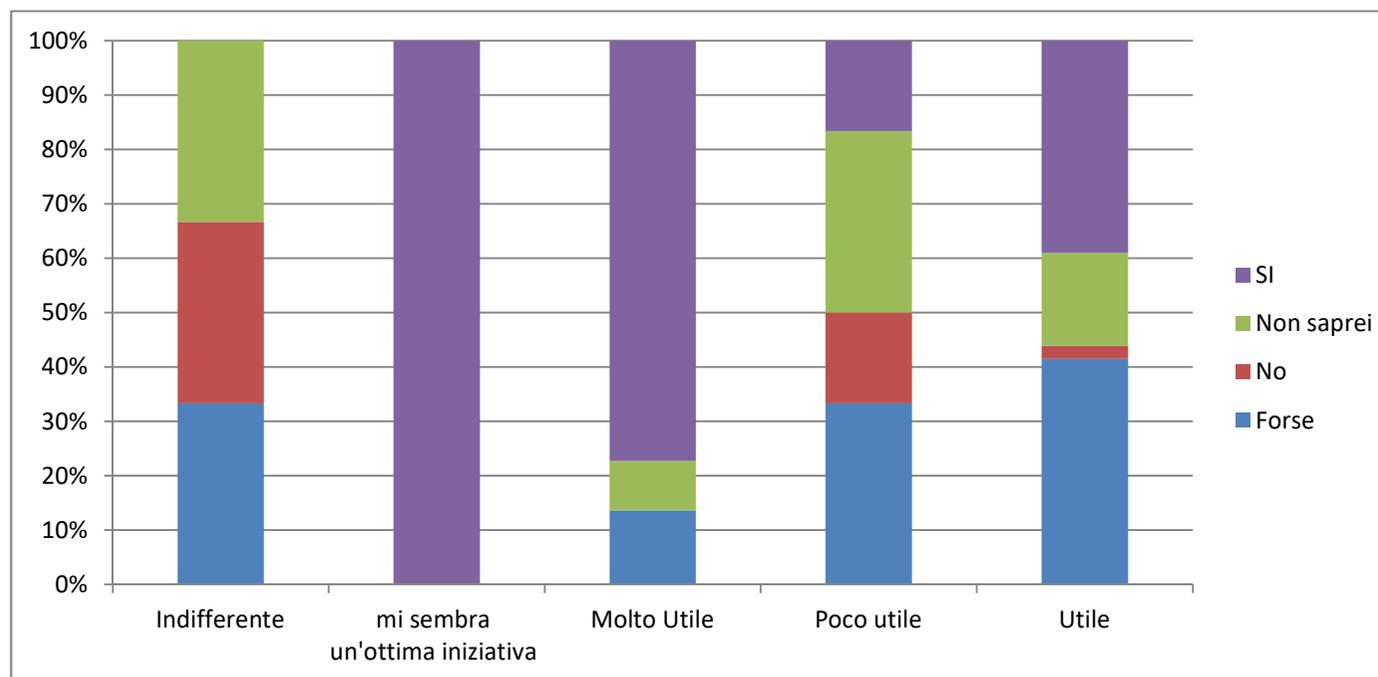
Scheda 7 bis

Saresti interessato ad aderire ad eventuali misure incentivanti?	Forse	No	Non saprei	SI	Totale complessivo
< 1 km			1	1	2
> 30 km	3		1	8	12
da 1 km a 3km	1		1	9	11
da 10,1 km a 15 km	3	1	3	6	13
da 15,1 km a 20 km	2	1		4	7
da 20,1 km a 30 km	2	1	4	6	13
da 3,1 km a 5 km	3		2	6	11
da 5,1 km a 7,5 km	4		1	5	10
da 7,6 km a 10 km	8		1	7	16
Totale complessivo	26	3	14	52	95



Scheda 7 ter

Saresti interessato ad aderire ad eventuali misure incentivanti?					Totale complessivo
	Forse	No	Non saprei	SI	
Indifferente	1	1	1		3
mi sembra un'ottima iniziativa				1	1
Molto Utile	6		4	34	44
Poco utile	2	1	2	1	6
Utile	17	1	7	16	41
Totale complessivo	26	3	14	52	95



Alcuni vincoli alla partecipazione

Come evidenziato nelle Schede 7, 7 bis e 7 ter, nonostante il forte interesse e apprezzamento alla incentivazione di misure di mobilità sostenibile, permangono alcune aree di incertezza.

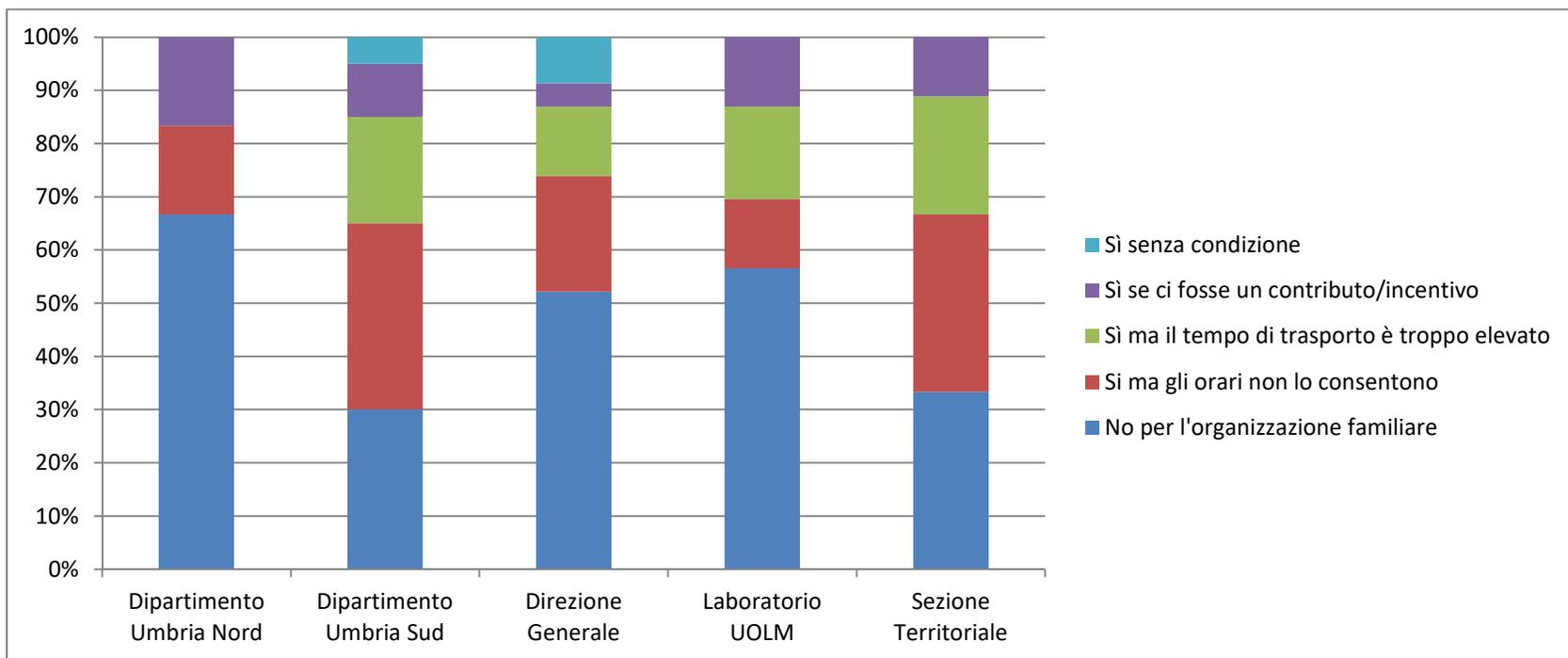
La parte relativa all'apprezzamento di varie modalità alternative ha mostrato che:

- ✓ Il trasporto pubblico (Scheda 8) pone problemi relativi all'organizzazione familiare (46,9% delle risposte), per gli orari ed i tempi di trasporto (39,5%);
- ✓ La distanza casa-lavoro influisce in modo evidente sulle risposte in merito al trasporto pubblico (Scheda 8 bis);
- ✓ La condivisione dell'auto con dei colleghi (Scheda 9) è maggiormente accettata (31,6% dei casi), mentre il 58,2% lo esclude per problemi organizzativi familiari e per la mancata coincidenza dei tempi di spostamento;
- ✓ Nel caso della condivisione dell'auto, le risposte si distribuiscono in modo piuttosto uniforme in base alla distanza, che non sembra influire in modo specifico e diretto (Scheda 9 bis);
- ✓ Il 22,3% degli intervistati si dichiara interessato all'uso della bicicletta (Scheda 10) purché supportato da incentivi specifici e da infrastrutture e servizi che ne favoriscano l'impiego (spogliatoi e docce opportunamente attrezzati);
- ✓ Distanza, percorso impervio, organizzazione familiare sono i principali fattori limitanti riscontrati nel 47,9% delle risposte, mentre il 27,4% risulta totalmente non interessato;
- ✓ Solo il 9,2% del totale è interessato a recarsi al lavoro a piedi (Scheda 11) in quanto distanza, tipo di percorso, tempo del viaggio e organizzazione della famiglia appaiono al momento come ostacoli difficilmente superabili.

Scheda 8

Saresti interessato a coprire il tragitto casa-lavoro con il trasporto pubblico?

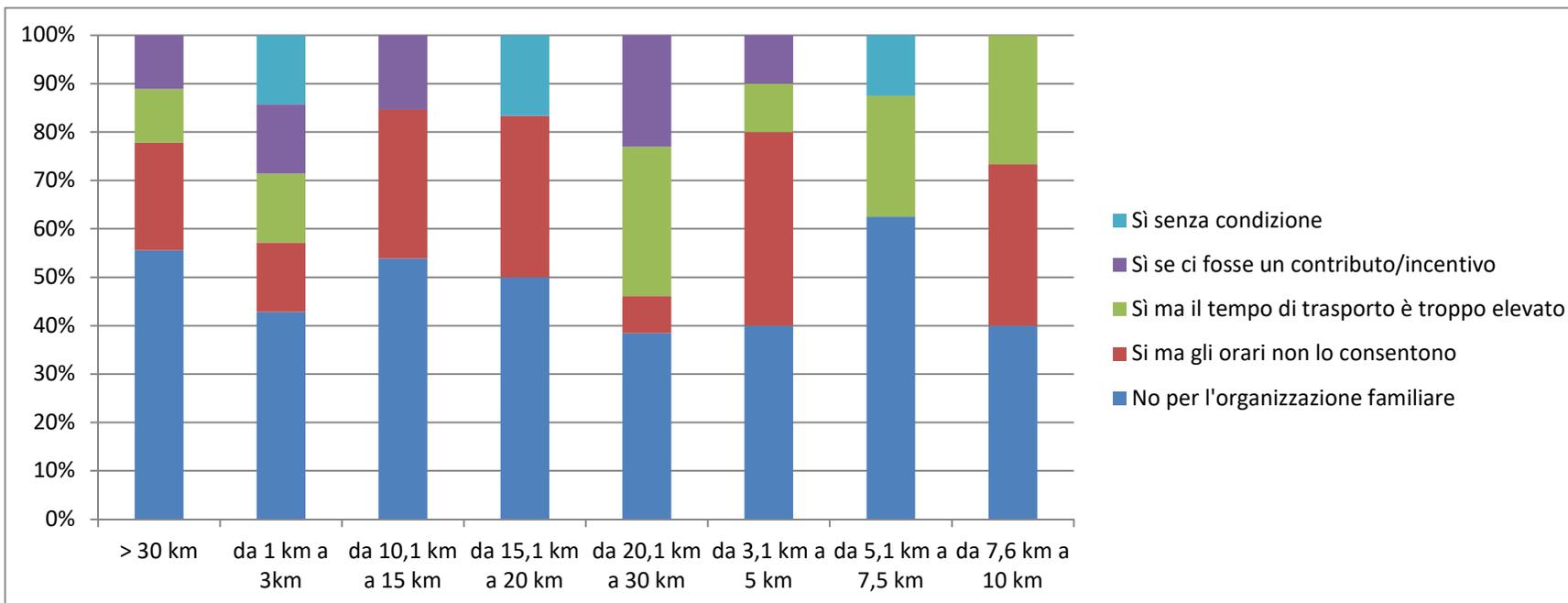
	No per l'organizzazione familiare	Sì ma gli orari non lo consentono	Sì ma il tempo di trasporto è troppo elevato	Sì se ci fosse un contributo/incentivo	Sì senza condizione	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	4	1		1		6
Dipartimento Umbria Sud	6	7	4	2	1	20
Direzione Generale	12	5	3	1	2	23
Laboratorio UOLM	13	3	4	3		23
Sezione Territoriale	3	3	2	1		9
Totale complessivo	38	19	13	8	3	81



Scheda 8 bis

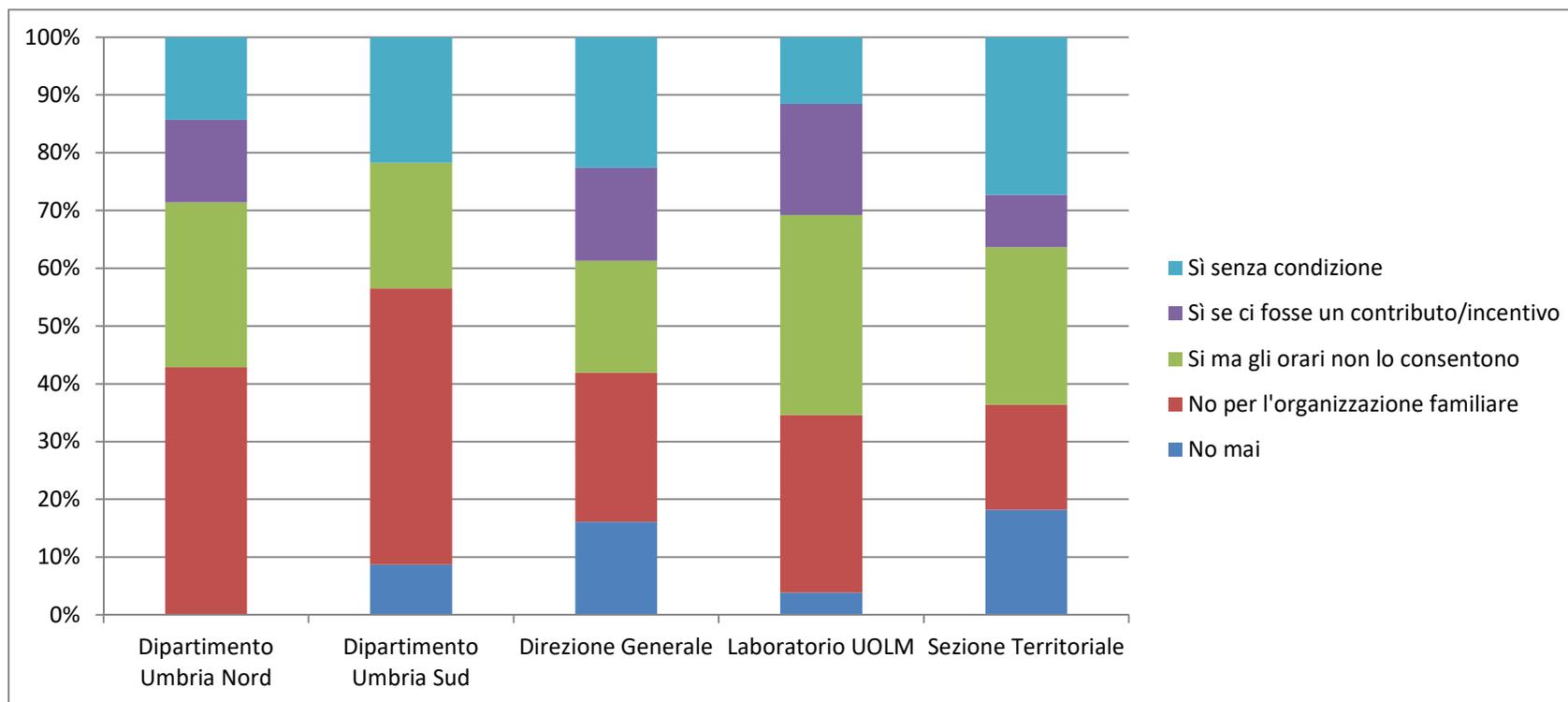
Saresti interessato a coprire il tragitto casa-lavoro con il trasporto pubblico?

	No per l'organizzazione familiare	Si ma gli orari non lo consentono	Si ma il tempo di trasporto è troppo elevato	Si se ci fosse un contributo/incentivo	Si senza condizione	Totale complessivo
> 30 km	5	2	1	1		9
da 1 km a 3km	3	1	1	1	1	7
da 10,1 km a 15 km	7	4		2		13
da 15,1 km a 20 km	3	2			1	6
da 20,1 km a 30 km	5	1	4	3		13
da 3,1 km a 5 km	4	4	1	1		10
da 5,1 km a 7,5 km	5		2		1	8
da 7,6 km a 10 km	6	5	4			15
Totale complessivo	38	19	13	8	3	81



Scheda 9

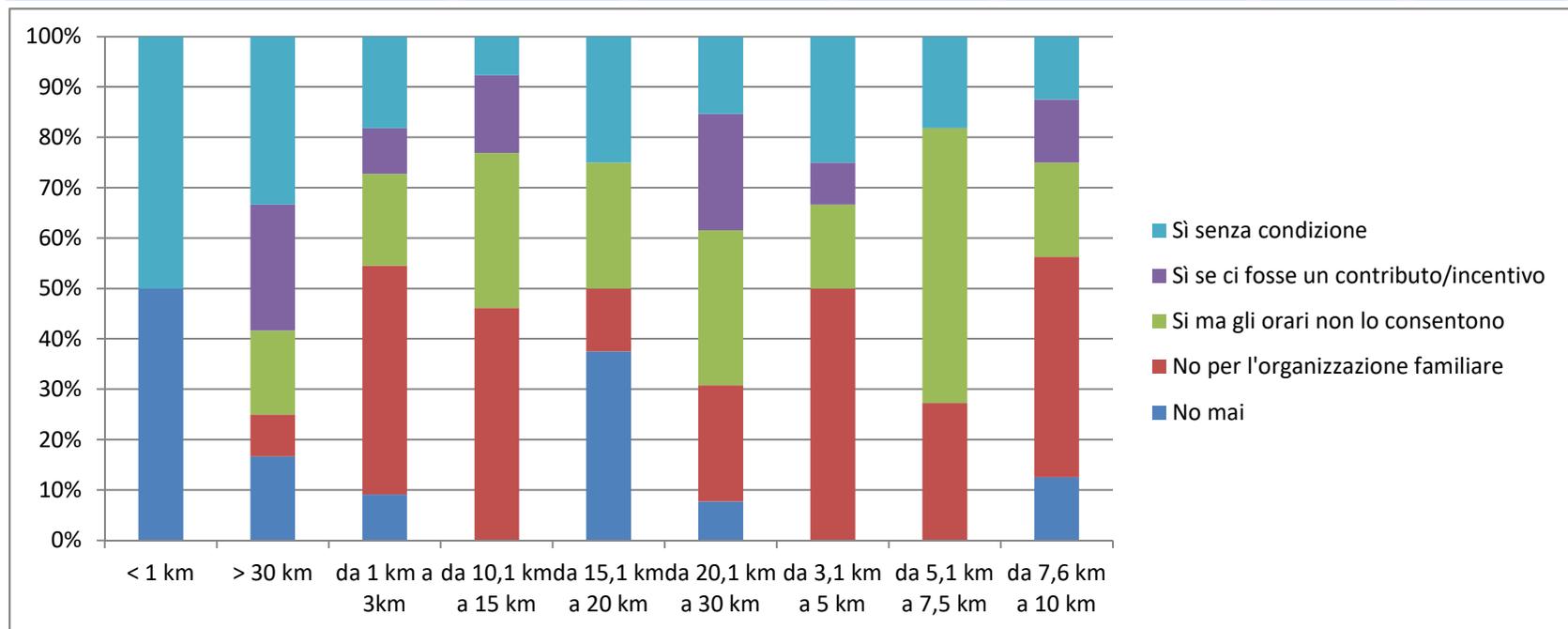
Saresti interessato a coprire il tragitto casa-lavoro condividendo l'auto con dei colleghi?						Totale complessivo
	No mai	No per l'organizzazione familiare	Si ma gli orari non lo consentono	Si se ci fosse un contributo/incentivo	Si senza condizione	
Dipartimento Umbria Nord		3	2	1	1	7
Dipartimento Umbria Sud	2	11	5		5	23
Direzione Generale	5	8	6	5	7	31
Laboratorio UOLM	1	8	9	5	3	26
Sezione Territoriale	2	2	3	1	3	11
Totale complessivo	10	32	25	12	19	98



Scheda 9 bis

Saresti interessato a coprire il tragitto casa-lavoro condividendo l'auto con dei colleghi?

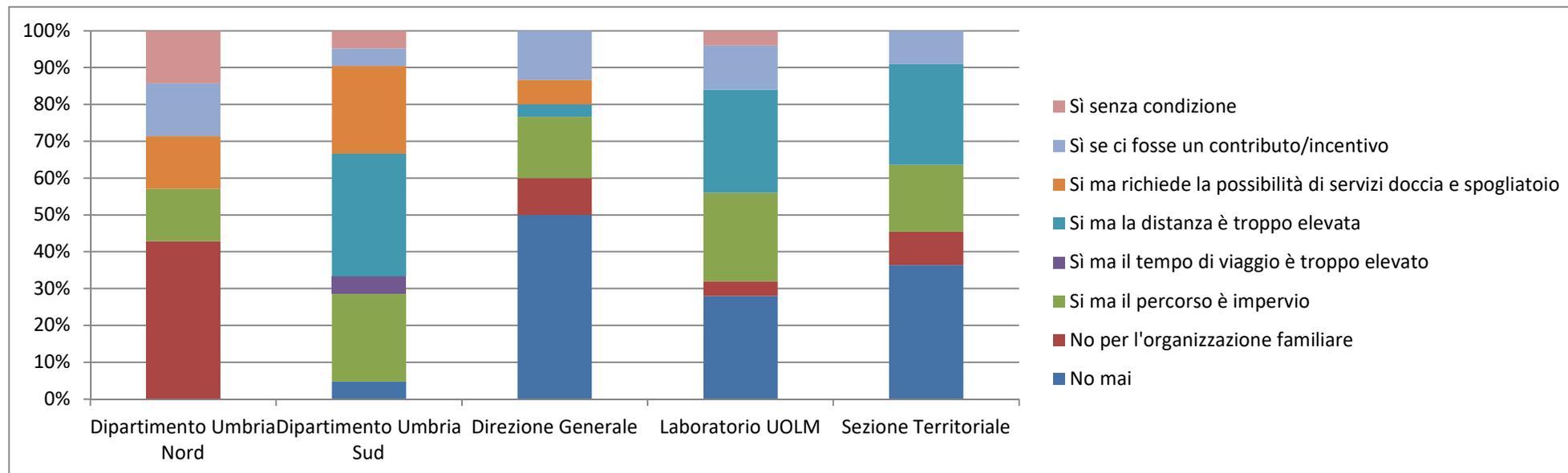
	No mai	No per l'organizzazione familiare	Si ma gli orari non lo consentono	Sì se ci fosse un contributo/incentivo	Sì senza condizione	Totale complessivo
< 1 km	1				1	2
> 30 km	2	1	2	3	4	12
da 1 km a 3km	1	5	2	1	2	11
da 10,1 km a 15 km		6	4	2	1	13
da 15,1 km a 20 km	3	1	2		2	8
da 20,1 km a 30 km	1	3	4	3	2	13
da 3,1 km a 5 km		6	2	1	3	12
da 5,1 km a 7,5 km		3	6		2	11
da 7,6 km a 10 km	2	7	3	2	2	16
Totale complessivo	10	32	25	12	19	98



Scheda 10

Saresti interessato a coprire il tragitto casa lavoro in bicicletta?

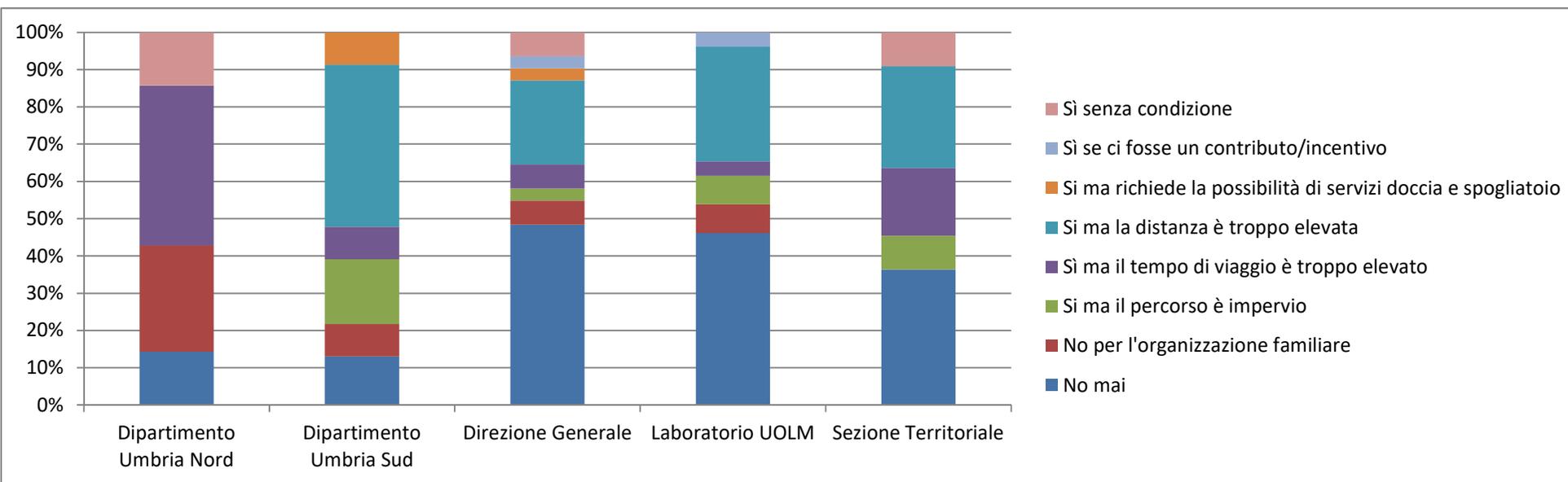
	No mai	No per l'organizzazione familiare	Si ma il percorso è impervio	Si ma il tempo di viaggio è troppo elevato	Si ma la distanza è troppo elevata	Si ma richiede la possibilità di servizi doccia e spogliatoi	Si se ci fosse un contributo/incentivo	Si senza condizioni	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord		3	1			1	1	1	7
Dipartimento Umbria Sud	1		5	1	7	5	1	1	21
Direzione Generale	15	3	5		1	2	4		30
Laboratorio UOLM	7	1	6		7		3	1	25
Sezione Territoriale	4	1	2		3		1		11
Totale complessivo	27	8	19	1	18	8	10	3	94



Scheda 11

Saresti interessato a coprire il tragitto casa-lavoro a piedi?

	No mai	No per l'organizzazione familiare	Si ma il percorso è impervio	Si ma il tempo di viaggio è troppo elevato	Si ma la distanza è troppo elevata	Si ma richiede la possibilità di servizi doccia e spogliatoio	Si se ci fosse un contributo/incentivo	Si senza condizione	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	1	2		3				1	7
Dipartimento Umbria Sud	3	2	4	2	10	2			23
Direzione Generale	15	2	1	2	7	1	1	2	31
Laboratorio UOLM	12	2	2	1	8		1		26
Sezione Territoriale	4		1	2	3			1	11
Totale complessivo	35	8	8	10	28	3	2	4	98



Le opzioni incentivanti la partecipazione

Le risposte in merito a quali siano le più importanti condizioni per implementare la mobilità sostenibile in agenzia offrono una serie di considerazioni rilevanti.

- ✓ La gamma di risposte chiuse offerte ha visto la distribuzione delle stesse in modo relativamente equivalente tra le varie opzioni (Scheda 12);
- ✓ Il 25,5% delle risposte evidenzia una nota carenza di piste ciclabile che favorirebbe l'uso della bici come mezzo alternativo di mobilità;
- ✓ La mobilità sostenibile sarebbe poi in pari modo (oltre il 18% delle risposte) incentivata attraverso la flessibilità dell'orario di lavoro, l'installazione di colonnine per la ricarica elettrica di veicoli e l'organizzazione interna del car pooling;
- ✓ Il car pooling sembra una opzione preferita per i dipendenti che coprono un maggior numero di km al giorno (Scheda 12 bis), fattore questo che lascia supporre anche una valutazione economica dell'opzione di condivisione;
- ✓ Tutte le risposte a favore dell'incremento delle piste ciclabili si concentrano tra coloro che risiedono al di sotto dei 10 km di distanza dal luogo di lavoro, denotando probabilmente una potenzialità di cambiamento al momento non espressa per evidenti carenze infrastrutturali;
- ✓ Le restanti risposte si distribuiscono in modo relativamente omogene tra le classi di distanza dall'ufficio;
- ✓ Coloro che hanno giudicato "utile" o "molto utile" l'ipotesi di incentivare la mobilità sostenibile manifestano un particolare interesse per l'installazione di colonnine per la ricarica elettrica di veicoli, la flessibilità dell'orario di lavoro e l'organizzazione interna del car pooling (Scheda 13).

A conclusione del questionario si è optato per lasciare a disposizione dei partecipanti una risposta "aperta" con cui esprimere alcune considerazioni personali.

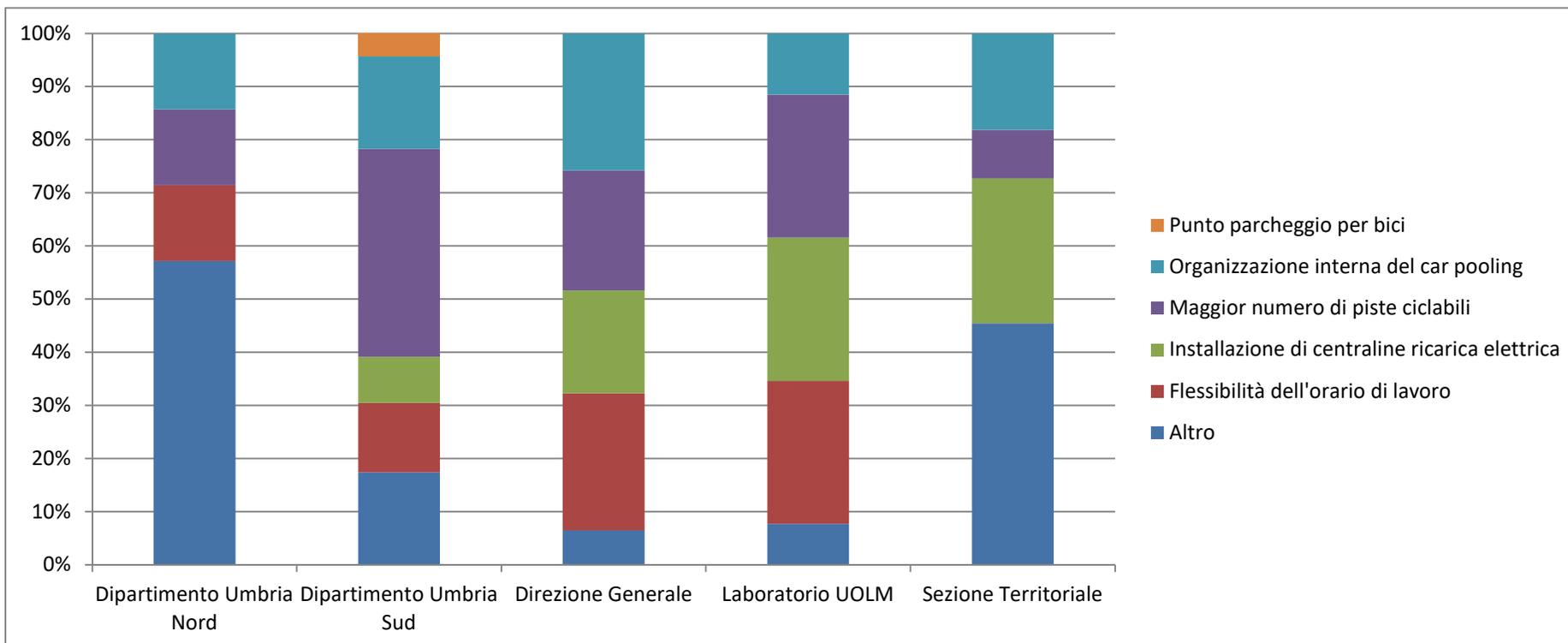
Diverse considerazioni hanno di fatto confermato quanto già espresso con le risposte "chiuse" (assenza di piste ciclabili, problematiche varie), altre hanno invece apportato ulteriori elementi di riflessione, tra cui sembra interessante evidenziare in sintesi;

- Abbinare l'impiego della bicicletta, classica o assistita, con iniziative di flessibilità dell'orario di lavoro;
- Considerare lo smart working come strumento di riduzione degli spostamenti;
- Introdurre un'app sugli stili di guida
- Adottare una strategia agenziale sulla mobilità sostenibile;
- Favorire la condivisione della problematica con tutti i dipendenti.

Scheda 12

Quale condizione ritieni più importante per incrementare la mobilità sostenibile in agenzia?

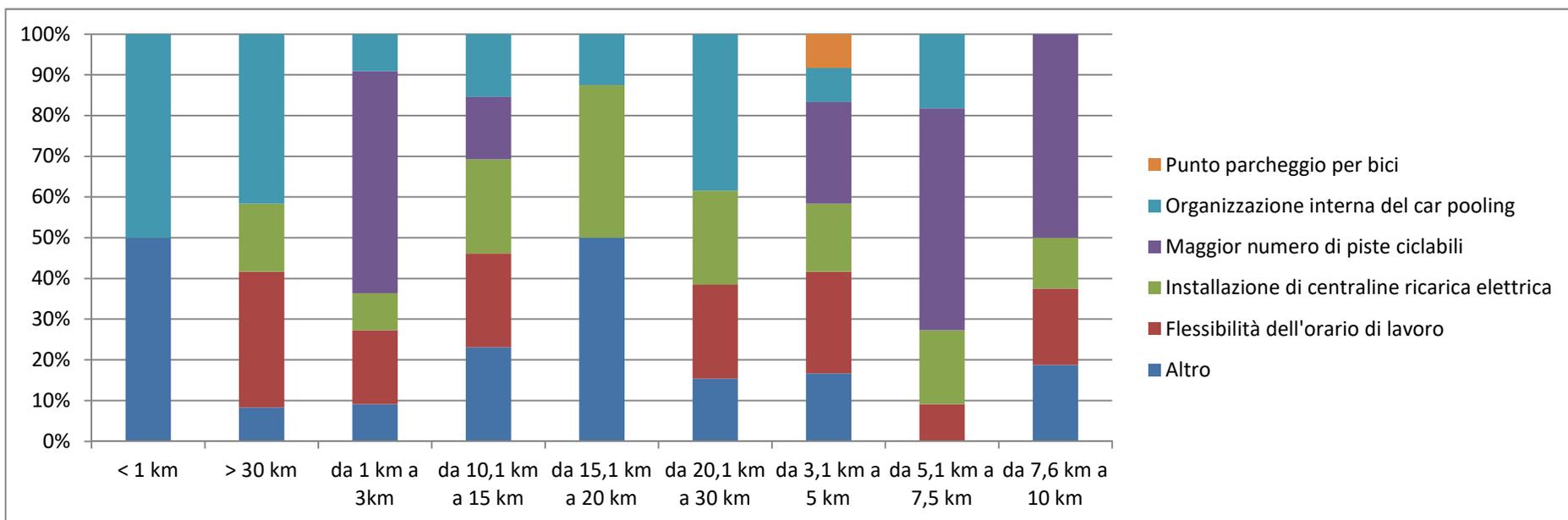
	Altro	Flessibilità dell'orario di lavoro	Installazione di centraline ricarica elettrica	Maggior numero di piste ciclabili	Organizzazione interna del car pooling	Punto parcheggio per bici	Totale complessivo
Dipartimento Umbria Nord	4	1		1	1		7
Dipartimento Umbria Sud	4	3	2	9	4	1	23
Direzione Generale	2	8	6	7	8		31
Laboratorio UOLM	2	7	7	7	3		26
Sezione Territoriale	5		3	1	2		11
Totale complessivo	17	19	18	25	18	1	98



Scheda 12 bis

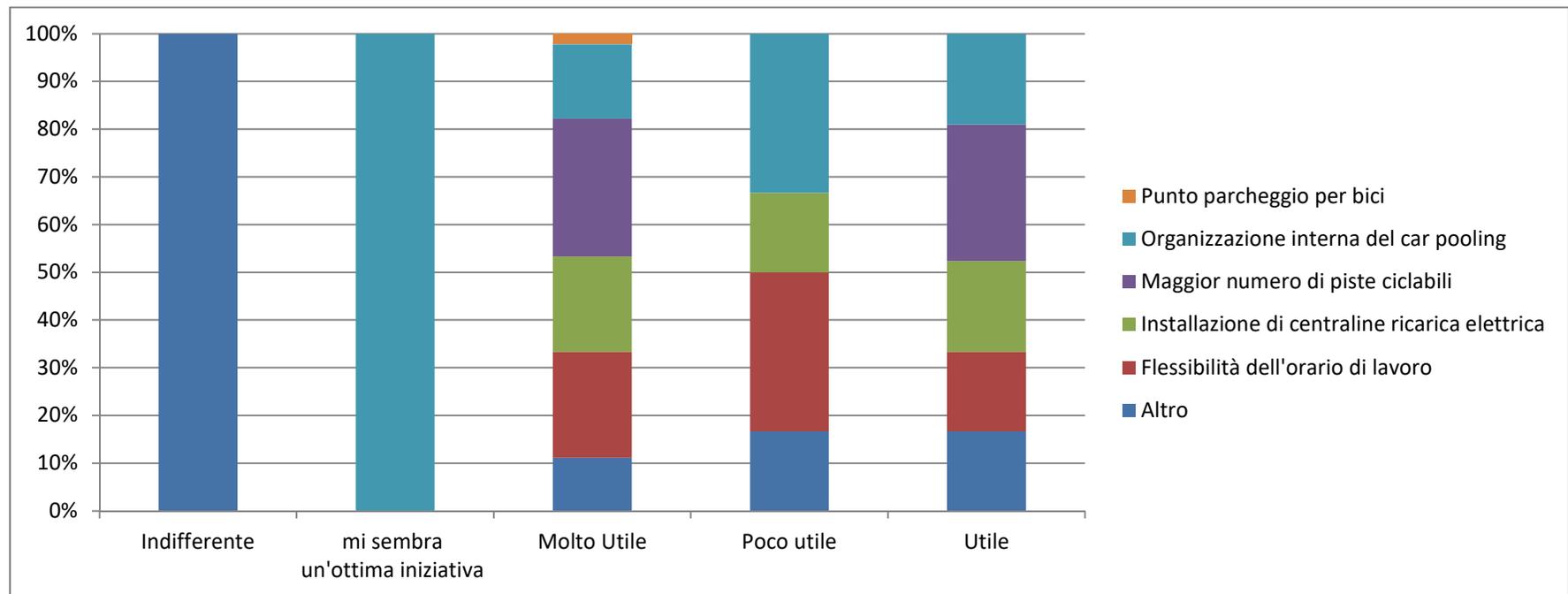
Quale condizione ritieni più importante per incrementare la mobilità sostenibile in agenzia?

	Altro	Flessibilità dell'orario di lavoro	Installazione di centraline ricarica elettrica	Maggior numero di piste ciclabili	Organizzazione interna del car pooling	Punto parcheggio per bici	Totale complessivo
< 1 km	1				1		2
> 30 km	1	4	2		5		12
da 1 km a 3km	1	2	1	6	1		11
da 10,1 km a 15 km	3	3	3	2	2		13
da 15,1 km a 20 km	4		3		1		8
da 20,1 km a 30 km	2	3	3		5		13
da 3,1 km a 5 km	2	3	2	3	1	1	12
da 5,1 km a 7,5 km		1	2	6	2		11
da 7,6 km a 10 km	3	3	2	8			16
Totale complessivo	17	19	18	25	18	1	98



Scheda 13

Quale condizione ritiene più importante per incrementare la mobilità sostenibile in agenzia?	Altro	Flessibilità dell'orario di lavoro	Installazione di centraline ricarica elettrica	Maggior numero di piste ciclabili	Organizzazione interna del car pooling	Punto parcheggio per bici	Totale complessivo
Indifferente	3						3
mi sembra un'ottima iniziativa					1		1
Molto Utile	5	10	9	13	7	1	45
Poco utile	1	2	1		2		6
Utile	7	7	8	12	8		42
Totale complessivo	16	19	18	25	18	1	97



Il questionario ha avuto lo scopo di raccogliere una serie di informazioni indispensabili per la formulazione delle misure del Piano degli Spostamenti Casa – Lavoro.

La risposta del personale è stata soddisfacente, manifestando una partecipazione medio alta, migliorabile con ulteriori attività di comunicazione mirate alla sensibilizzazione di coloro che non hanno partecipato al questionario del 2021.

L'analisi dei risultati ha orientato la policy dell'Agenzia sulla mobilità sostenibile, sia per quanto concerne gli investimenti sui beni patrimoniali, sia nella scelta di una politica incentivante, diretta e indiretta, per il personale dipendente.

Dalle valutazioni effettuate sono emersi gli ambiti all'interno dei quali proporre misure di intervento, quali, a titolo di esempio:

- la mobilità elettrica;
- le pratiche di car pooling;
- il trasporto pubblico;
- iniziative di sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile.

Definizione delle politiche di Mobility Management dell’Agenzia

Fase progettuale: investimenti sul patrimonio

Arpa Umbria, quale ente di servizio pubblico, assicura una gestione scrupolosa e limpida delle risorse, rivestendo un ruolo cardine nel perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle comunità locali, offrendo livelli di servizio alti per il miglioramento della qualità della vita e la promozione di strategie innovative e attente, sia da un punto di vista economico che sociale ed ambientale.

Sul tema della mobilità sostenibile l’Agenzia ha avviato un programma di interventi e progettualità con l’obiettivo di promuovere buone pratiche interne e confermare l’impegno dell’Agenzia nelle scelte finalizzate alla tutela dell’ambiente del territorio regionale.

Il programma presenta due obiettivi principali:

- la realizzazione di una nuova mobilità agenziale, sostenibile ed innovativa;
- la promozione della cultura dell’innovazione, attraverso la sperimentazione di forme di incentivazione del personale.

Flotta Aziendale

Per perseguire il primo dei due obiettivi, l’Agenzia ha concentrato gli investimenti sull’ammodernamento e l’ottimizzazione del patrimonio agenziale, per favorire il percorso di mobilità interna.

A partire dal 2020 la Direzione Generale ha avviato un processo di ammodernamento della flotta aziendale che in poco più di due anni ha portato alla sostituzione di 17 automezzi alimentati a combustibile (alienati e/o rottamati) con 3 autovetture ibride, 2 autovetture Full Electric e 2 autovetture Hybrid Plug In.

Nel **secondo semestre del 2022** sono state avviate le procedure di acquisto di 4 autovetture ibride, e di 2 stazioni mobili di monitoraggio della qualità dell’aria Full Electric.

Entro il 2023 saranno inoltre acquistate 4 ulteriori autovetture Full Hybrid con possibilità di ricarica elettrica.

Veicoli dismessi nel periodo **2019-2021**

Autovettura/Automezzo Alienato o rottamato	Alimentazione	Emissioni CO ₂ Dichiarate per autovettura (g/km)
n. 5 FIAT Punto	benzina	136
n. 6 FIAT Panda	benzina	135
n. 2 FIAT Punto	Benzina/metano	136
n. 1 FIAT Doblò	Benzina	144
n. 1 IVECO Daily	Diesel	378
n. 1 FIAT Punto	Diesel	119
n. 1 FIAT Bravo	Diesel	149
Stima Emissioni CO₂		2552

Nel 2023 è in previsione la sostituzione di ulteriori 5 automezzi alimentati a benzina/diesel, così articolati:

Autovettura/Automezzo Alienato o rottamato	Alimentazione	Emissioni CO ₂ Dichiarate per autovettura (g/Km)
n. 2 PEUGEOT Ranch	Diesel	149
n. 1 RENAULT Kangoo	Diesel	181
n. 1 FORD Transit	Diesel	221
n. 1 FIAT Panda	Diesel	135
Somma Emissioni CO₂		835

Il totale delle Emissioni medie espresse in termini di CO₂ per km percorso dalla flotta aziendale in fase di ammodernamento è pari a: $(2552+835)/22= 154$ g/km

Nuovi veicoli periodo 2020-2023

Autovettura/Automezzo acquistato	Alimentazione	Struttura di Assegnazione	Emissioni CO ₂ dichiarate (g/Km)
Toyota Yaris Hybrid 1200 cc	Benzina/Elettrica	Perugia	98
Toyota Yaris Hybrid 1200 cc	Benzina/Elettrica	Terni	98
Toyota Corolla Hybrid 1500 cc	Benzina/Elettrica	Direttore Generale	128
JEEP Renegade Hybrid 4XE Plug In 1300 cc	Benzina/Elettrica	Perugia	45
JEEP Renegade Hybrid 4XE Plug In 1300 cc	Benzina/Elettrica	Terni	45
Renault ZOE	Full Electric	Perugia	-
Renault ZOE	Full Electric	Terni	-
Mezzo mobile qualità dell'aria	Full Electric	Regionale	-
Mezzo mobile qualità dell'aria	Full Electric	Regionale	-
FCA Panda Hybrid 1000 cc	Benzina/Elettrica	Bastia Umbra	89
FCA Panda Hybrid 1000 cc	Benzina/Elettrica	Orvieto	89
FCA Panda Hybrid 1000 cc	Benzina/Elettrica	Città di Castello	89
Suzuky S Cross Hybrid 1400cc	Benzina/Elettrica	Perugia – Distretto Gualdo Tadino	120
Suzuky S Cross Hybrid 1400cc	Benzina/Elettrica	Perugia – Servizio ARIA	120
Suzuky S Cross Hybrid 1400cc	Benzina/Elettrica	Perugia	120
Suzuky S Cross Hybrid 1400cc	Benzina/Elettrica	Terni – Distretto	120
Somma Emissioni CO₂			1.161

Il totale delle Emissioni medie espresse in termini di CO2 per km percorso dalla rinnovata flotta aziendale è invece stimata pari a: $1161/16= 73 \text{ g/km}$

Grazie alle azioni messe in campo dall'Agazia nella gestione della flotta aziendale, verrà generato un **risparmio** in termini puntuali di emissioni di gas climalteranti espressi in g di CO2 **pari a circa 81 g/km**, che corrisponde a **circa il 50% in meno** delle emissioni medie espresse in termini di CO2 per km percorso.

Nel processo di revisione verso una gestione sempre più sostenibile anche del parco auto, è prevista inoltre l'adozione di una **procedura di buone pratiche** riferita allo stile di guida dell'utente che concorra non solo al contenimento costante delle emissioni di gas climalteranti durante la guida, (solo a titolo di esempio: velocità costante sulle lunghe percorrenze, climatizzazione impostata al minimo per una velocità superiore ai 50Km/h), ma anche all'ottimizzazione dei consumi.

Nella programmazione agenziale futura è prevista un'ulteriore progressiva sostituzione di auto aziendali con auto maggiormente sostenibili in termini di emissioni.

Progettazione rete infrastrutture a scala regionale

Accanto alle prime misure di Fleet Management, l'Agazia ha contestualmente progettato la realizzazione di una rete infrastrutturale interna dotandosi di stazioni di ricarica per auto elettriche da installare presso le sedi di proprietà, alimentate con energia autoprodotta.

Nel 2021 e 2022 sono state installate presso le due sedi principali dell'Agazia, Perugia e Terni, quattro colonnine di ricarica elettrica di potenza pari a 22 KW/h, rispettivamente due presso la sede di Perugia e due presso la sede di Terni.

Le colonnine garantiscono la ricarica delle auto aziendali grazie all'energia prodotta dagli impianti fotovoltaici situati presso le due sedi principali.

In particolare, l'impianto della sede di **Terni** ha una potenzialità di **85 kw** e una produzione media giornaliera per l'anno 2021 pari a **184 kwh**.



TERNI



L'impianto della sede di **Perugia** ha una potenzialità di **65 kw** e una produzione media giornaliera per l'anno 2021 pari a **204 kwh**.



PERUGIA



Interventi futuri

Nell'ottica di offrire un servizio non solo all'utenza interna ma di realizzare un servizio per la collettività, l'Agenzia ha in programma di implementare la propria rete con ulteriori stazioni di ricarica mediante la stipula di convenzioni con soggetti gestori.

In particolare nel corso del 2022 è stato avviato l'analisi di fattibilità per l'installazione di una colonnina di ricarica di 75 KW/h presso la sede di San Sisto a Perugia ed una colonnina High Power Charging (HPC) di ricarica con potenza pari a 350 KW/h presso il complesso Tulipano, ove insiste la sede di Terni.

Nel corso del 2023 è prevista l'installazione di ulteriori colonnine da 22 kw presso altre sedi di Arpa al fine di incentivare ulteriormente la mobilità elettrica sia delle auto di servizio negli spostamenti di lavoro fra sedi, sia quella delle auto dei dipendenti.

Contestualmente l'Agenzia sta predisponendo una progettazione di fattibilità per efficientamento ed implementazione del parco fotovoltaico sia della sede di Perugia che della sede di Terni, al fine di avvicinarsi alla autosufficienza energetica e, pertanto, offrire ai dipendenti ed anche all'utenza esterna una energia sempre più "verde" e comunque da fonti energetiche sostenibili.

PROPOSTE DI MISURE INCENTIVANTI

Alla luce dei risultati ottenuti dall'elaborazione dei dati del questionario e sulla base del programma di mobilità sostenibile che l'Agenzia ha adottato, nel Piano sono individuate una serie di proposte di misure per incentivare il personale dell'Agenzia.

RicaricArpa



L'Agenzia promuove l'uso della mobilità elettrica di auto e ciclo veicoli permettendo la ricarica presso le colonnine di proprietà agenziale con un incentivo sui costi di ricarica riservato a tutti i dipendenti che vorranno usufruirne nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro.

CarPooling



L'Agenzia promuove il Car Pooling tra i dipendenti incentivando l'uso di autoveicoli condivisi per lo spostamento casa lavoro con almeno 3 dipendenti mediante l'assegnazione di premialità.

Sharing Mobility



L'Agenzia promuove l'utilizzo della mobilità condivisa intesa come utilizzo di mezzi elettrici (bici, monopattini, auto) che vengono noleggiati per singola tratta dello spostamento casa lavoro, prevedendo idonee premialità.

Bike to Work



L'Agenzia promuove l'utilizzo della mobilità leggera, bici (muscolare, elettrica) e monopattini, in sostituzione di veicoli tradizionali.

La premialità sarà attestata da verifica dell'avvenuta copertura del tragitto attraverso apposita applicazione fornita dall'Amministrazione.

Ticket TPL



L'Agenzia promuove l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale garantendo premialità ai dipendenti che usufruiscano dei mezzi pubblici da attestarsi tramite apposita applicazione fornita dall'Amministrazione.

Smart Working



A seguito delle esperienze maturate durante la pandemia e nel corso delle disposizioni orarie straordinarie per il contenimento della spesa energetica, l'Agenzia favorirà il ricorso alle varie forme di "lavoro a distanza" nell'ambito della gestione della sua nuova regolamentazione.

Infrastrutture Light



Nell'ambito della pianificazione regionale, provinciale e locale, Arpa Umbria, unitamente agli Enti territoriali e Locali, promuove l'incentivazione di una rete di infrastrutture per la mobilità leggera, soprattutto piste ciclo pedonali, per il raggiungimento delle proprie sedi principali e decentrate, sia per la mobilità dei propri dipendenti sia per quella degli utenti esterni.

Campagne informative



Tra le attività di promozione e sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile, l'Agenzia prevede la presentazione del PSCL e delle misure attuative al personale dipendente, la partecipazione alle iniziative nazionali promosse da IPSRA nell'ambito della rete dei MM del SNPA, l'adesione alle varie iniziative di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile promosse in ambito locale e regionale.

Tutte le misure previste in attuazione della presente pianificazione per lo spostamento Casa Lavoro saranno stabilite con successivi atti della Direzione Generale, previa attestazione e verifica del Mobility Manager.

Tali misure durante la fase di attuazione saranno oggetto di monitoraggio da parte del MM al fine di valutare la reale efficacia delle stesse eventualmente mediante l'individuazione di idonei indicatori.