

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)



DICEMBRE 2022

Consiglio regionale del Veneto
Ufficio di presidenza



Piano degli spostamenti casa-lavoro

Sommario

Piano degli spostamenti casa-lavoro	3
1. INTRODUZIONE	4
2. PARTE INFORMATIVA E ANALISI	5
2.1 Analisi delle condizioni strutturali del Consiglio regionale del Veneto	5
2.2 Analisi dell'offerta di trasporto per i dipendenti del Consiglio regionale del Veneto	7
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro	7
3. PARTE PROGETTUALE	11
3.1 Progettazione delle misure	11
3.2 Programma di implementazione	11
4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO	12

1. INTRODUZIONE

Il mobility management è l'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa. Figura di riferimento per l'implementazione delle suddette iniziative è il mobility manager la cui attività è volta a promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e il conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio", convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", al comma 4 dell'articolo 229 dispone che "Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all' articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile".

L'obiettivo della norma è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d'area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL".

Il Decreto Interministeriale n. 179/2021 ha rappresentato l'occasione per una prima e organica disciplina della tematica relativa alla mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse e delle figure di riferimento per le iniziative di mobilità sostenibile. In particolare, è stata valorizzata la necessaria collaborazione e sinergia tra le realtà aziendali e quindi i rispettivi mobility manager e il Comune di riferimento, attraverso il previsto raccordo delle singole iniziative e proposte da parte del mobility manager d'area.

Come stabilito dalla linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) approvate con decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5 (pubblicato in G.U. – Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021), il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

2. PARTE INFORMATIVA E ANALISI

2.1 Analisi delle condizioni strutturali del Consiglio regionale del Veneto

Il Consiglio regionale del Veneto ha cinque sedi dislocate tutte nel territorio del Comune di Venezia. La maggior parte dei dipendenti lavora presso le tre sedi vicinissime tra loro locate nel Sestiere di San Marco, mentre la restante parte dei dipendenti svolge la propria prestazione lavorativa nella sede di Mestre e solo tre di loro nella sede di Marcon.

<i>sede</i>	<i>Descrizione attività</i>	<i>Dipendenti</i> <i>(dato Ottobre 2021)</i>
Palazzo Ferro Fini Via XXII Marzo, San Marco 2322 – 30124 Venezia <i>Sede legale</i>	<i>Uffici, mostre aperte al pubblico</i>	<i>125</i> <i>di cui part time</i> <i>15</i>
Palazzo Torres-Rossini San Marco 2233 – 30124 Venezia	<i>Uffici</i>	<i>40</i> <i>di cui part time 5</i>

Palazzo Bacino Orseolo San Marco 1122 – 30124 Venezia	Uffici	24 di cui part time 4
Sede di Mestre <i>(Collocata in un unico piano di uno stabile ma avente due ingressi)</i> Via Brenta Vecchia 8 Via Poerio 34 30171 Mestre-Venezia	Uffici aperti al pubblico	21 di cui part time 3
Sede di Marcon Via delle Industrie 36 – 30020 Marcon VE	Archivio, magazzino, autorimessa	1 fisso + 3 autisti di cui part time 0

Pertanto, come precisato nelle citate linee guida, il presente PSCL è dedicato alle sedi locate nel Sestiere di San Marco.

L'orario di apertura delle sedi in oggetto è dalle 7,00 alle 20,00 dal lunedì al venerdì; a Palazzo Ferro Fini è presente un servizio di guardiana 24 ore su 24, per 7 giorni alla settimana, è sabato di apertura in alcuni periodi dell'anno per l'accesso alle mostre in esso ospitate.

I dipendenti godono di un'ampia flessibilità in entrata e in uscita disciplinata nel contratto collettivo integrativo vigente e della scelta dell'articolazione oraria della settimana lavorativa che può prevedere due, tre o quattro rientri pomeridiani con conseguente orario di uscita diversificato. Pertanto, per effetto delle suddette misure l'orario di lavoro dei dipendente risulta molto differenziato, con impatti positivi sull'eventuale congestione del traffico.

Non sono attivati servizi di trasporto a favore dei dipendenti, anche se è consentito l'accesso di questi ultimi al servizio navetta dedicato ai consiglieri qualora vi sia disponibilità di posti. Inoltre per alcuni spostamenti nella terra ferma il Segretario generale può autorizzare il servizio di trasporto mediante una delle tre auto consiliari qualora non sia possibile o conveniente il trasporto pubblico.

I dipendenti possono fruire di una convenzione stipulata dalla Regione del Veneto e che permette di richiedere abbonamenti annuali a prezzi scontati e di pagarli in 12 comode rate trattenute direttamente dallo stipendio. Lo scopo è quello di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici negli spostamenti casa-lavoro. Per favorire inoltre la diffusione dell'abbonamento annuale - che permette una riduzione del numero di abbonamenti emessi e quindi una diminuzione degli accessi in biglietteria (11 accessi in meno rispetto all'abbonamento mensile) - alcuni vettori hanno ritenuto opportuno concedere sconti aggiuntivi agli enti/imprese che acquistano abbonamenti in nome e per conto dei loro dipendenti, incrementando ulteriormente la convenienza di questi titoli di viaggio.

Infine, il Consiglio regionale del Veneto mette a disposizione del personale in servizio presso le sedi nel sestriere di San Marco di una mensa aziendale a Palazzo Ferro-Fini.

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto per i dipendenti del Consiglio regionale del Veneto

L'accesso da parte dei dipendenti alle sedi oggetto di analisi è possibile solo con mezzi di trasporto pubblici quali il treno, il bus, il tram, il vaporetto almeno per la tratta di percorso Mestre-Venezia in quanto l'isola non dispone di aree di parcheggio in numero e costi idonei ad una soluzione diversa, almeno per la maggior parte.

Nel nuovo Piano regionale dei trasporti 2020-2030 approvato con deliberazione consiliare n. 75 del 14/06/2020 è contenuta la descrizione dei nodi di interscambio, delle stazioni ferroviarie, delle stazioni metro, delle fermate dei bus e dei tram, delle zone servite da CAR SHARING, SCOOTER SHARING, BIKE SHARING, MONOPATTINI IN SHARING, delle piste ciclabili/ciclopedonali, delle aree di sosta e pedonali.

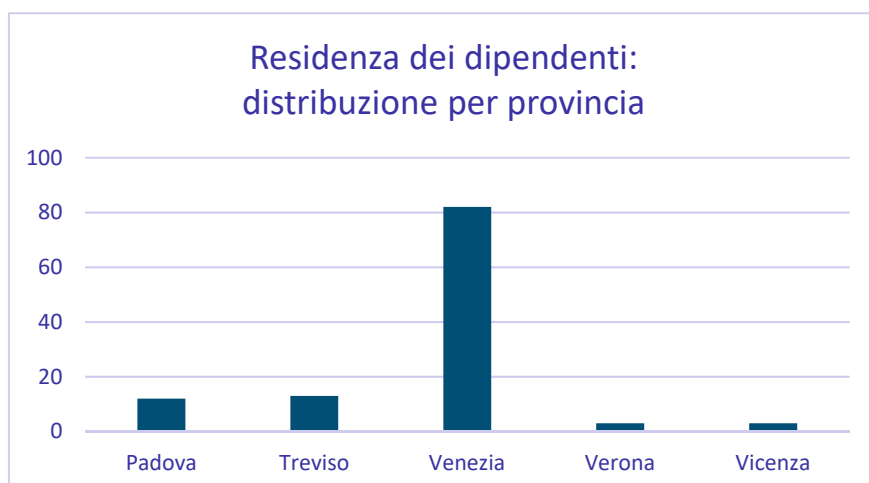
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

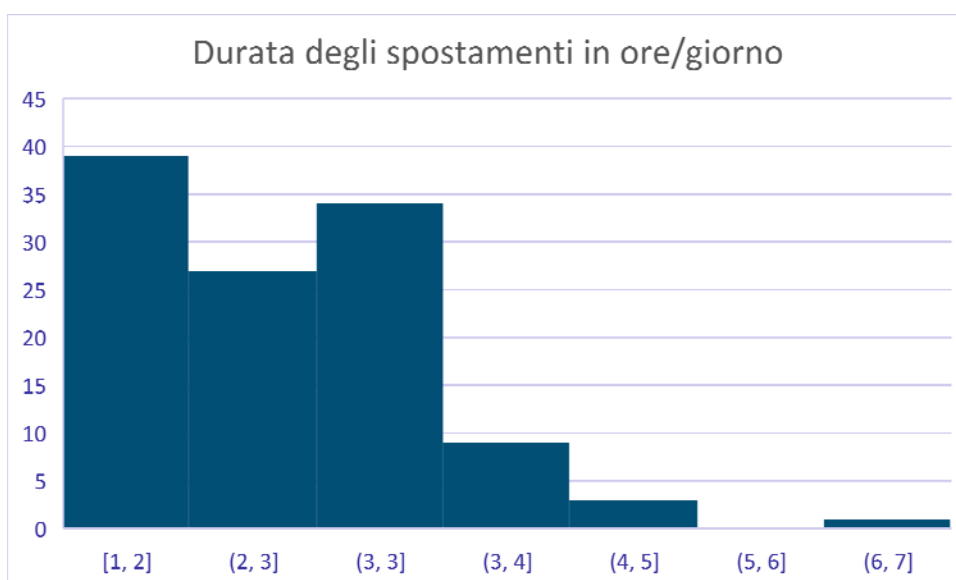
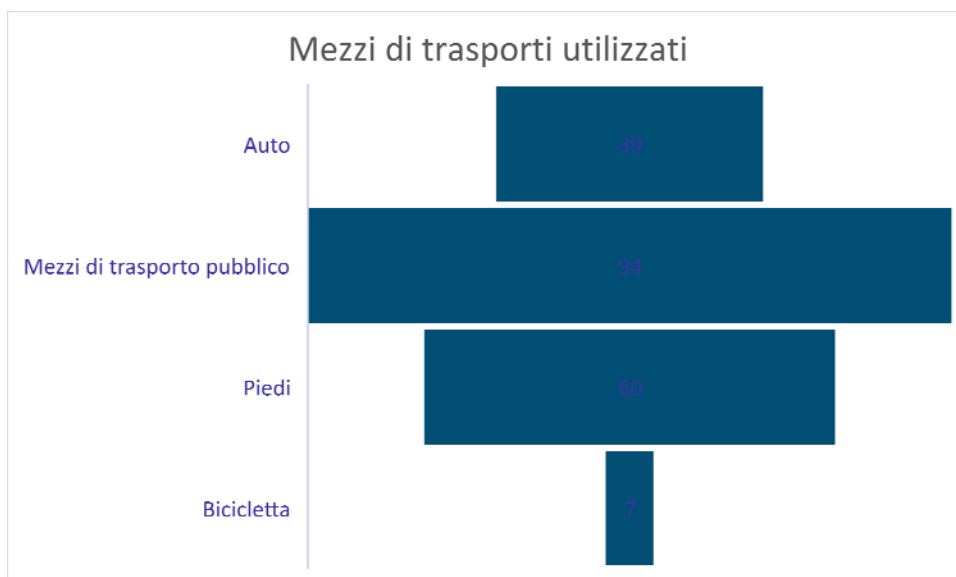
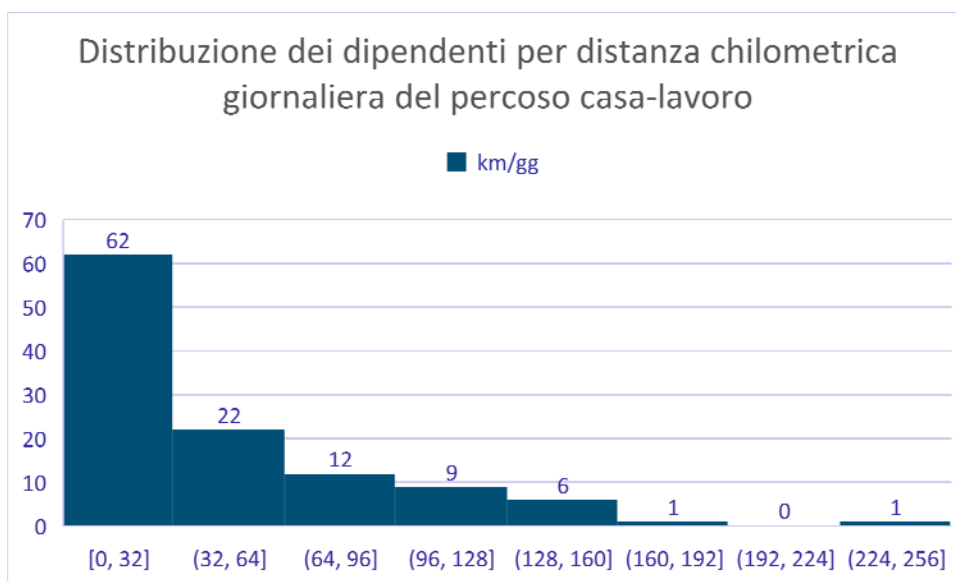
In aderenza a quanto indicato nelle citate linee guida nel mese di ottobre 2021 è stato effettuato un sondaggio tra i dipendenti per conoscere le loro modalità abituali di spostamento casa-lavoro e la loro propensione al cambiamento delle stesse, con un focus sulle relative esigenze, nel rispetto dei contenuti minimi previsti.

Nei successivi paragrafi sono riportati sinteticamente, mediante appositi grafici, le risultanze emerse dal sondaggio, a cui hanno partecipato 123 dipendenti.

Si conferma anche per il 2022 la validità dei dati raccolti attraverso il sondaggio 2021 relativi ai dipendenti del CRV, non essendo intervenute modifiche sostanziali.

2.3.1. Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro





2.3.1 Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

Come emerge dai grafici del paragrafo precedente la maggior parte dei dipendenti che hanno partecipato al sondaggio utilizza i mezzi di trasporto pubblici. Nella tabella che segue sono riportate le principali motivazione che inducono gli altri a non farlo.

Trasporto pubblico	
Grado di disponibilità all'utilizzo	Motivo
Forse potrei usarlo, ma...	<p><i>non è necessario</i></p> <p><i>Preferisco andare a piedi</i></p> <p><i>preferisco camminare</i></p> <p><i>Disponibilità POSTEGGIO SICURO BICICLETTA</i></p> <p><i>preferisco l'indipendenza e post covid è obbligatorio l'uso delle mascherine in mezzi di trasporto già troppo affollati</i></p> <p><i>non c'è un mezzo diretto</i></p>
Lo userei soltanto se...	<p><i>lo userei solo se ci fosse meno gente</i></p> <p><i>fosse più rapido</i></p>
Lo userei volentieri, se solo...	<p><i>se fosse meno pieno</i></p> <p><i>se solo non fosse sovraffollato e in ritardo</i></p> <p><i>ci fosse meno gente e dei servizi igienici accessibili</i></p> <p><i>treno con disponibilità di abbonamenti a prezzo concordato</i></p> <p><i>fossero più frequenti e meno affollati</i></p> <p><i>DISPONIBILITA' DI ABBONAMENTI A PREZZO CONCORDATO</i></p> <p><i>Se fosse rispettato il distanziamento</i></p>

Trasporto pubblico	
Grado di disponibilità all'utilizzo	Motivo
Non lo userei mai, perché...	<p><i>preferisco andare a piedi visto che la distanza da percorrere è limitata (2 Km)</i></p> <p><i>La distanza tra casa e lavoro è troppo breve.</i></p> <p><i>COVID-19</i></p> <p><i>perché non mi serve</i></p> <p><i>nelle attuali condizioni è più lungo il tragitto rispetto a quando mi muovo a piedi</i></p> <p><i>non assicura tempi e sicurezza covid</i></p> <p><i>preferisco sempre venire a piedi</i></p> <p><i>La sede di lavoro è molto vicina alla mia abitazione</i></p> <p><i>perché a Mestre c'è molto traffico</i></p>

Per le altre forme di mobilità sostenibile alternative all'uso del veicolo privato a motore le principali motivazioni del loro mancato utilizzo sono indicate nella tabella che segue:

Monopattino in sharing				
Costi elevati	Scarsa sicurezza stradale	Spostamenti troppo lunghi	Non utilizzabile a Venezia	Scomodo e difficile da guidare
Bike sharing				
Costi elevati	Scarsa/assente disponibilità	Spostamenti troppo lunghi	Non utilizzabile a Venezia	Scomodo e pericoloso (scarsità piste ciclabili)
Scooter sharing				
Costi elevati	Scarsa/assente disponibilità	Non utilizzabile con il mal tempo	Non utilizzabile a Venezia	Pericoloso
Car sharing				
Costi elevati	Indisponibilità parcheggi economici a Venezia	Non adatto per distanze brevi	Non utilizzabile a Venezia	Non guido/non ho la patente
Car pooling				
Incompatibilità orari	Scarsa indipendenza/flessibilità	Non adatto per distanze brevi	Non utilizzabile a Venezia	
Bicicletta/e-bike/monopattino				
Costi elevati	Mancanza posteggi sicuri ed economici	Spostamenti troppo lunghi	Non utilizzabile a Venezia	Scarsa sicurezza stradale (mancanza piste ciclabili)

Per l'uso dei veicoli elettrici, non posseduti dalla quasi totalità dei dipendenti che hanno partecipato al sondaggio le principali tipologie di incentivi per il loro utilizzo sono risultate le seguenti:

Incentivo preferito	per n.ro di dipendenti
disponibilità di un parcheggio a tariffa concordata	38
disponibilità di un servizio di noleggio a tariffa concordata	14
disponibilità di una stazione di ricarica elettrica	22
Altro:	39
<i>costo</i> <i>Scarsa utilità perché residente a Venezia</i> <i>Troppo traffico lungo il tragitto</i> <i>non guido</i>	

Soluzioni disponibile non valide

Non ho la partente

3. PARTE PROGETTUALE

3.1 Progettazione delle misure

Le misure previste nell'ambito del presente PSCL per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane sono descritte nel paragrafo seguente.

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

In considerazione del fatto che la maggior parte dei dipendenti utilizza il veicolo privato a motore solo per raggiungere la prima stazione/fermata utile del mezzo di trasporto pubblico le misure da attuare sono ricomprese nell'ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'.

In particolare l'Ufficio di presidenza del Consiglio regionale del Veneto ha approvato il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2022-2024, che comprende il Programma di sviluppo del lavoro agile, con la previsione dell'accesso a questa modalità di esecuzione della prestazione lavorativa da parte di almeno il 63% del personale dipendente per il 2022 – percentuale già raggiunta e superata a Ottobre 2022.

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

I benefici conseguibili dal Consiglio regionale del Veneto e dai dipendenti con l'attuazione della misura di incentivazione del ricorso al lavoro agile sono evidenziati e misurati nel PIAO a cui si fa rinvio.

I benefici per la collettività sono individuabili principalmente nella riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti di seguito stimate sulla base dei chilometri risparmiati di utilizzo del veicolo a motore privato, comunicati dai dipendenti che hanno partecipato al sondaggio.

3.2 Programma di implementazione

La misura descritta nel paragrafo 3.1.1 sarà implementata secondo quanto indicato nel Programma di sviluppo del lavoro agile, descritto nel PIAO 2022-2024.

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Il presente piano sarà monitorato annualmente e i relativi risultati saranno riportati nella relazione sulla performance nell'ambito del monitoraggio della realizzazione del Programma di sviluppo del lavoro agile, contenuto nel PIAO.

Allegato – Tabella riduzione emissioni inquinanti

Fonte:

<https://www.isprambiente.gov.it/it/banche-dati/banche-dati-folder/indicatori-ambientali>

Categoria inquinante	Emissione per km	Km risparmiati	n. giorni/anno	Quantità di emissioni ridotte
CO 2019 g/km TOTALE	0,595038	1104	66	43.356,864114
VOC 2019 g/km TOTALE	0,151425	1104	66	11.033,449322
VOC_Evap 2019 g/km TOTALE	0,086438	1104	66	6.298,246802
NOx 2019 g/km TOTALE	0,308589	1104	66	22.485,037931
NMVOG 2019 g/km TOTALE	0,141494	1104	66	10.309,830096
NMVOG_Evap 2019 g/km TOTALE	0,086438	1104	66	6.298,246802
Benzene 2019 g/km TOTALE	0,002201	1104	66	160,395634
CH4 2019 g/km TOTALE	0,009949	1104	66	724,929411
NO 2019 g/km TOTALE	0,200594	1104	66	14.616,106611
NO2 2019 g/km TOTALE	0,107995	1104	66	7.868,931319
N2O 2019 g/km TOTALE	0,004695	1104	66	342,129906
NH3 2019 g/km TOTALE	0,012751	1104	66	929,104614
PM2.5 2019 g/km TOTALE	0,021467	1104	66	1.564,162371
PM10 2019 g/km TOTALE	0,031175	1104	66	2.271,554169
PM_exhaust 2019 g/km TOTALE	0,009631	1104	66	701,747534
BC 2019 g/km TOTALE	0,008352	1104	66	608,543498
OM 2019 g/km TOTALE	0,001648	1104	66	120,075522
FC 2019 MJ/km TOTALE	2,304900	1104	66	167.944,241824
CO2 2019 g/km TOTALE	167,038791	1104	66	12.171.114,491357
SO2 2019 g/km TOTALE	0,000567	1104	66	41,327441
Pb 2019 mg/km TOTALE	0,017252	1104	66	1.257,046459
Pb_NE 2019 mg/km TOTALE	0,017247	1104	66	1.256,702620
Cadmium 2019 mg/km TOTALE	0,000737	1104	66	53,693512
Cadmium_NE 2019 mg/km TOTALE	0,000084	1104	66	6,138067
Copper 2019 mg/km TOTALE	0,249343	1104	66	18.168,100443

Categoria inquinante	Emissione per km	Km risparmiati	n. giorni/anno	Quantità di emissioni ridotte
Chromium 2019 mg/km TOTALE	0,009415	1104	66	686,037242
Chromium_NE 2019 mg/km TOTALE	0,006345	1104	66	462,287158
Nickel 2019 mg/km TOTALE	0,001033	1104	66	75,250541
Nickel_NE 2019 mg/km TOTALE	0,001033	1104	66	75,250541
Selenium 2019 mg/km TOTALE	0,000807	1104	66	58,793590
Selenium_NE 2019 mg/km TOTALE	0,000156	1104	66	11,340385
Zinc 2019 mg/km TOTALE	0,126211	1104	66	9.196,266178
Zinc_NE 2019 mg/km TOTALE	0,061195	1104	66	4.458,925146
indeno_1_2_3_cd_pyrene 2019 mg/km TOTALE	0,001032	1104	66	75,207110
benzo_k_fluoranthene 2019 mg/km TOTALE	0,000850	1104	66	61,907951
benzo_b_fluoranthene 2019 mg/km TOTALE	0,001158	1104	66	84,384687
benzo_a_pyrene 2019 mg/km TOTALE	0,000993	1104	66	72,326333
dioxins 2019 mg/km TOTALE	0,000000	1104	66	0,000510
furans 2019 mg/km TOTALE	0,000000	1104	66	0,000765
CO 2019 t/TJ TOTALE	0,258162	1104	66	18.810,734518
VOC 2019 t/TJ TOTALE	0,065697	1104	66	4.786,953352
VOC_Evap 2019 t/TJ TOTALE	0,037502	1104	66	2.732,546529
NOx 2019 t/TJ TOTALE	0,133884	1104	66	9.755,319897
NMVOC 2019 t/TJ TOTALE	0,061388	1104	66	4.473,005159
NMVOC_Evap 2019 t/TJ TOTALE	0,037502	1104	66	2.732,546529
Benzene 2019 t/TJ TOTALE	0,000955	1104	66	69,588974
CH4 2019 t/TJ TOTALE	0,004316	1104	66	314,516628
NO 2019 t/TJ TOTALE	0,087030	1104	66	6.341,318884
NO2 2019 t/TJ TOTALE	0,046854	1104	66	3.414,001013
N2O 2019 t/TJ TOTALE	0,002038	1104	66	148,500036

Categoria inquinante	Emissione per km	Km risparmiati	n. giorni/anno	Quantità di emissioni ridotte
PM2.5 2019 t/TJ TOTALE	0,009314	1104	66	678,624797
PM10 2019 t/TJ TOTALE	0,013526	1104	66	985,532586
PM_exhaust 2019 t/TJ TOTALE	0,004178	1104	66	304,458978
BC 2019 t/TJ TOTALE	0,003623	1104	66	264,021636
OM 2019 t/TJ TOTALE	0,000715	1104	66	52,095759
CO2 2019 t/TJ TOTALE	72,471163	1104	66	5.280.538,806614
SO2 2019 t/TJ TOTALE	0,000246	1104	66	17,930253
Pb 2019 kg/TJ TOTALE	0,007485	1104	66	545,380015
Pb_NE 2019 kg/TJ TOTALE	0,007483	1104	66	545,230838
Cadmium 2019 kg/TJ TOTALE	0,000320	1104	66	23,295375
Cadmium_NE 2019 kg/TJ TOTALE	0,000037	1104	66	2,663051
Copper 2019 kg/TJ TOTALE	0,108179	1104	66	7.882,380820
Copper_NE 2019 kg/TJ TOTALE	0,060101	1104	66	4.379,220071
Chromium 2019 kg/TJ TOTALE	0,004085	1104	66	297,642938
Chromium_NE 2019 kg/TJ TOTALE	0,002753	1104	66	200,567112
Nickel 2019 kg/TJ TOTALE	0,002432	1104	66	177,241326
Nickel_NE 2019 kg/TJ TOTALE	0,000448	1104	66	32,648070
Selenium 2019 kg/TJ TOTALE	0,000350	1104	66	25,508086
Selenium_NE 2019 kg/TJ TOTALE	0,000068	1104	66	4,920120
Zinc 2019 kg/TJ TOTALE	0,054758	1104	66	3.989,876232
Zinc_NE 2019 kg/TJ TOTALE	0,026550	1104	66	1.934,541597
indeno_1_2_3_cd_pyrene 2019 kg/TJ TOTALE	0,000448	1104	66	32,629227
benzo_k_fluoranthene 2019 kg/TJ TOTALE	0,000369	1104	66	26,859277
benzo_b_fluoranthene 2019 kg/TJ TOTALE	0,000502	1104	66	36,610995
benzo_a_pyrene 2019 kg/TJ TOTALE	0,000431	1104	66	31,379378

Categoria inquinante	Emissione per km	Km risparmiati	n. giorni/anno	Quantità di emissioni ridotte
furans 2019 kg/TJ TOTALE	0,000000	1104	66	0,000332