



Gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti regionali indagine statistica Anno 2021



**Regione Toscana
Direzione Sistemi informativi, infrastrutture tecnologiche e innovazione
Settore “Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori.
Ufficio Regionale di Statistica”**

**Direzione mobilità, infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
Settore “Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il trasporto
Pubblico Locale”**

A cura di:
Claudia Daurù e Lucia Del Grosso

gennaio 2022

INDICE

INTRODUZIONE.....	3
PREMESSA.....	5
1. PRINCIPALI RISULTATI.....	6
1.1 - Dove risiedono e dove lavorano i rispondenti	6
1.2 - Il percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa.....	9
1.3 - Gli utilizzatori e gli abbonati al Trasporto Pubblico Locale.....	19
1.4 - Cosa potrebbe incrementare l'uso del mezzo pubblico	21
1.5 - La conoscenza della figura del Mobility Manager	24
1.6 - Quali le soluzioni valutate più idonee per ridurre l'uso dell'auto	26
1.7 - I suggerimenti dei dipendenti	28
2. NOTA METODOLOGICA	29
2.1 - Impostazione e metodologia dell'indagine.....	29
2.2 - Questionario.....	31
2.3 - Breve glossario	36
2.4 - Appendice statistica: Indice delle tavole di dati	38

A cura di:

Claudia Daurù e Lucia Del Grosso - Regione Toscana - *Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica*

Si ringraziano per i loro contributi:

Francesca Barucci e Paolo Vadi - Regione Toscana - *Settore Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il trasporto Pubblico Locale*

Davide Baccherini - Regione Toscana - *Settore Organizzazione e sviluppo risorse umane*

Vincenzo Naso - Regione Toscana – *Settore Servizi Pubblici Locali, energia, inquinamenti e bonifiche*

INTRODUZIONE

Quaranta chilometri ogni giorno, un'ora e venti minuti.

Sono questi i dati relativi allo spostamento medio dei dipendenti della Regione Toscana nel percorso casa-lavoro e lavoro-casa che scaturiscono dall'indagine sulla mobilità oggetto di questa pubblicazione; è un valore indubbiamente sorprendente, con conseguenze importanti sia per la collettività, sia per il singolo dipendente.

La Regione, ad esempio, con l'elaborazione di questi dati giunge a prendere coscienza che lo spostamento casa-lavoro dei propri dipendenti produce un quantitativo enorme di almeno 900 tonnellate di CO2 ogni anno; un valore verso il quale le iniziative del *mobility manager* possono portare a riduzioni importanti. E pure il singolo dipendente sarà portato a riflessioni: al di là dei costi in termini economici ed ambientali, comprende che ogni anno dedica circa 10 giorni di vita utile a questa attività, necessaria ma assolutamente vuota di interesse.

Ma la sorpresa maggiore nasce dalla comprensione che questi dati nascono da estremi di comportamenti che difficilmente vengono colti da un valore medio.

L'indagine permette di conoscere, ad esempio, che una percentuale non trascurabile di dipendenti (circa 8%) abita nelle immediate vicinanze della sede lavorativa: sono quelli che riescono in pochi minuti e con una breve passeggiata ad uscire di casa e "timbrare il cartellino".

Sono innegabilmente fortunati: quasi tutti, purtroppo, sono costretti ad utilizzare un mezzo e ad inserirsi nel traffico cittadino, a correre pericoli, perdere tempo, produrre inquinamento. Un numero sorprendente di dipendenti è costretto a percorrere distanze superiori a cinquanta, o sessanta, o anche settanta chilometri e a perdere ore della propria giornata per lo spostamento verso la sede di lavoro che, per vari motivi, le circostanze hanno portato ad essere in un comune diverso da quello in cui abita.

Alcuni di noi utilizzano il mezzo pubblico, altri preferiscono il mezzo privato (e sono la maggioranza), alcuni entrambi, privato e pubblico; alcuni non hanno proprio possibilità di scelta e sono costretti all'uso del mezzo privato perché il mezzo pubblico non arriva presso l'abitazione o perché trascinati da altri impegni quali la gestione dei trasferimenti a scuola dei propri piccoli.

Alcuni sono dei veri campioni della mobilità sostenibile; percorsi a piedi olimpionici, uso di bici, monopattino (anche elettrici), soluzioni di sharing mobility.

Alcuni eroi ogni mattina (ed ogni sera!) compiono dei veri e propri percorsi ad ostacoli: sono i campioni dell'intermodalità, quelli che partono dal paesello della campagna toscana, prendono il mezzo privato fino alla stazione ferroviaria più vicina, attendono il treno attaccati al telefonino, per poter arrivare a Santa Maria Novella a Firenze. Anche se piove, anche se non c'è posto, anche se il tipo seduto accanto tossisce, prendono il bus o la tramvia e arrivano nei pressi della sede; e visto che spesso la fermata è lontana dalla sede, sono pure costretti ad un tratto a piedi.

La necessità ha portato all'evoluzione di tecniche di programmazione dei trasporti (è meglio Rifredi, guadagno qualche minuto!), *skills* tecnologiche insospettabili e capacità di gestione dell'emergenza che l'inevitabile imprevisto (non trovo posto nel parcheggio, il treno è in ritardo,

una gita ha occupato tutto il bus, ho lasciato la mascherina a casa, e – dramma – non trovo il telefono) comporta, un giorno sì e un giorno ... pure.

L'indagine che trovate illustrata di seguito e che è stata realizzata per adempiere ad un obbligo normativo è diventata per me e per l'ufficio un formidabile strumento di conoscenza di questo fenomeno che desidero sia messo a conoscenza di ogni dipendente.

Francesca Barucci

*Settore Attività amministrative per la mobilità,
le infrastrutture e il trasporto Pubblico Locale
Mobility manager della Regione Toscana*

*Paolo Vadi - Supporto al Mobility manager
della Regione Toscana*

PREMESSA

L'indagine sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti regionali (Giunta Regionale, Consiglio Regionale e ARTEA¹), promossa dal *Settore Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il trasporto Pubblico Locale* e curata dal *Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori*. Ufficio regionale di statistica nell'autunno 2021, si è posta l'**obiettivo generale** di rilevare informazioni sulle **caratteristiche generali della mobilità** nel percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa dei dipendenti.

L'indagine si inserisce nel contesto più ampio che ha visto anche la Regione Toscana chiamata a redigere entro il 31 dicembre 2021 - in ottemperanza al DM n. 179 del 12.05.2021 - il **Piano degli spostamenti casa-lavoro** (PSCL²) del personale dipendente con la finalità di individuare e organizzare iniziative volte a ridurre l'uso del trasporto privato, l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico. In Regione Toscana il Piano 2021, che si basa anche sui dati che emergono da questa indagine, è stato approvato con la Delibera di Giunta n. 1.399 del 27 dicembre 2021; vi si trovano analisi di natura trasportistica che completano e approfondiscono questo rapporto.

E' stata dunque realizzata un'*indagine totale*, cioè rivolta a **tutti** i dipendenti di Giunta Regionale, Consiglio Regionale ed ARTEA in servizio al 1 novembre 2021 che sono pari a 3.248 persone.

Ed è stato adottato un **questionario strutturato**, frutto della collaborazione tra i due Settori e del Gruppo di Lavoro istituito ad hoc, che è stato somministrato via web, utilizzando il software open source *LimeSurvey*, nel periodo compreso **tra il 2 e il 15 novembre 2021**.

I dipendenti che hanno partecipato alla rilevazione sono stati **2.172**, pari a circa il 67% del totale. Si tratta di una percentuale importante, superiore a quella riscontrata in altre indagini rivolte al personale regionale, che dà robustezza ai risultati ottenuti e che evidenzia l'interesse dei dipendenti per i temi trattati. Questa partecipazione e la ragionevole convinzione che non vi siano particolari motivi di distorsione (si ritiene cioè che i non-rispondenti non siano molto diversi rispetto ai rispondenti in relazione ai temi d'indagine) possono consentire di considerare le risposte ottenute come rappresentative di tutti i dipendenti regionali; ugualmente si è scelto di analizzare qui i dati come riferiti ai soli rispondenti.

Per maggior dettaglio sull'impostazione dall'indagine si rimanda alla Nota metodologica.

Il presente Rapporto è così articolato:

- ▶ nel **capitolo 1** si forniscono i principali risultati con un approccio statistico-descrittivo;
- ▶ nel **capitolo 2** sono descritte le scelte metodologiche adottate e sono riportati il **Questionario** adottato, un breve **Glossario** e l'elenco delle **Tavole degli indicatori statistici** consultabili e scaricabili dal sito regionale all'indirizzo: <https://www.regione.toscana.it/statistiche/publicazioni-statistiche/ambiente-territorio-e-trasporti>

¹ Dal 2012 Artea fa parte della Giunta Regionale ma nella indagine è stata comunque tenuta distinta.

² Le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti dei capoluoghi di Regione, Provincia, Città metropolitane e Comune con oltre 50.000 abitanti sono tenute ad adottare ogni anno un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del personale; uno strumento di pianificazione che individua le misure utili a orientare i dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi dei loro spostamenti, delle loro esigenze di mobilità e dell'offerta di trasporto presente nel territorio. Il Piano definisce, anche, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti in termini di tempi di spostamento, costo e comfort del trasporto, sia per l'impresa o la PA che lo adotta in termini economici, nonché per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici.

1. PRINCIPALI RISULTATI

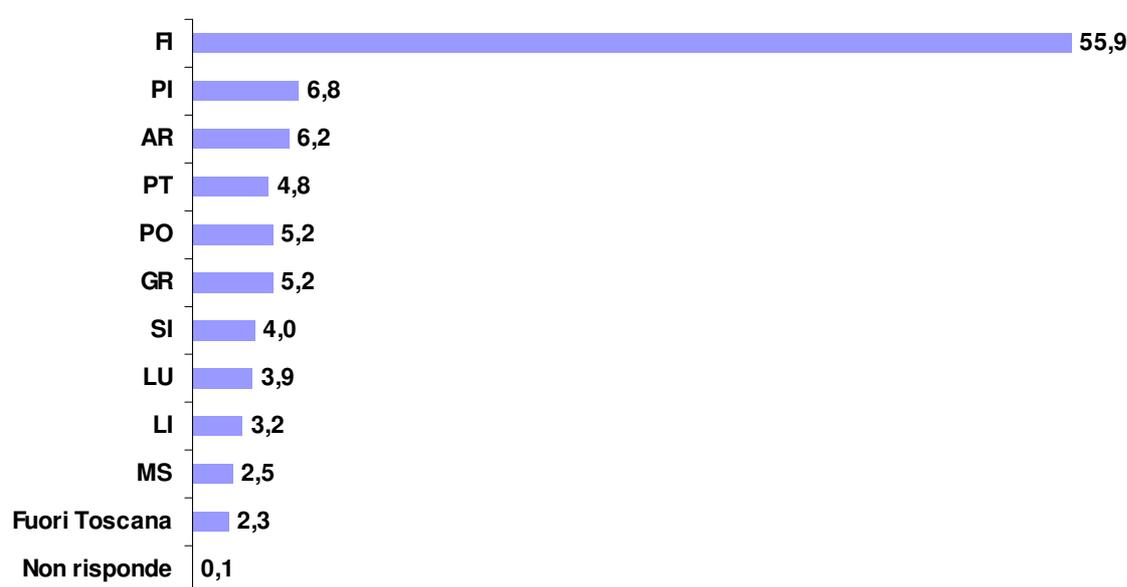
1.1 - Dove risiedono e dove lavorano i rispondenti

La provincia di residenza: la distribuzione dei dipendenti-rispondenti per provincia di residenza consente di osservare che il 56% dei dipendenti regionali³ risiede nella provincia di Firenze, e che tale percentuale sale al 66% se si allarga lo sguardo anche alle altre due province dell'Area Metropolitana Centrale, ossia Prato e Pistoia ciascuna con circa il 5% dei residenti.

Tra le altre province, che nel loro insieme rappresentano il 32% del totale dei dipendenti, spiccano Pisa e Arezzo dove risiedono rispettivamente il 6,8% e il 6,2% dei dipendenti.

Circa il 2% risiede fuori Toscana. (**Grafico 1.1**).

Grafico 1.1 – Dipendenti regionali rispondenti per provincia di residenza. Anno 2021 (valori percentuali)



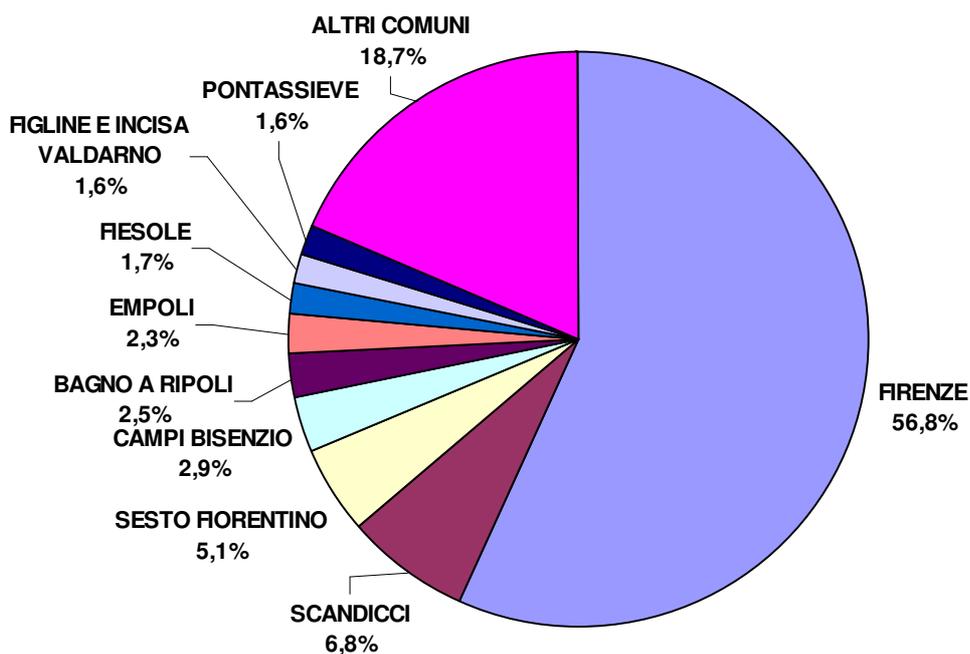
Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

Entrando nel dettaglio di coloro che risiedono nella provincia di Firenze si osserva che circa il 76% risiede nell'area metropolitana fiorentina – il 56,8% nel comune di Firenze e quasi il 20% negli altri comuni dell'area⁴ (**Tabella 1.1**). Altri comuni della provincia di Firenze da segnalare sono Empoli, Figline-Incisa Valdarno e Pontassieve (**Grafico 1.2**).

³ Si ricorda che quando si parla di “dipendenti regionali”, qui e nel prosieguo del testo, ci si riferisce ai “dipendenti regionali rispondenti”.

⁴ L'Area Metropolitana Fiorentina comprende i seguenti comuni: Bagno a Ripoli, Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Scandicci, Sesto Fiorentino.

Grafico 1.2 - Dipendenti regionali residenti nella provincia di Firenze per Comune di residenza. Anno 2021 (valori percentuali)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

Tabella 1.1 - Provincia/Comune di residenza dei dipendenti regionali rispondenti. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)

Provincia/Comune	N. dipendenti	%
Arezzo	134	6,2
Firenze	1.215	55,9
Grosseto	112	5,2
Livorno	69	3,2
Lucca	84	3,9
Massa Carrara	55	2,5
Pisa	147	6,8
Prato	112	5,2
Pistoia	105	4,8
Siena	86	4,0
Fuori Toscana	51	2,3
Non risponde	2	0,1
Totale	2.172	100,0

Firenze	690	56,8
Scandicci	83	6,8
Sesto Fiorentino	62	5,1
Campi Bisenzio	35	2,9
Bagno a Ripoli	30	2,5
Fiesole	21	1,7
Calenzano	10	0,8
Totale Firenze e area f.na	931	76,6
Empoli	28	2,3
Figline e Incisa Valdarno	20	1,6
Pontassieve	19	1,6
Altri Comuni della Prov. Firenze	217	17,9
Firenze	1.215	100,0

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

La sede di lavoro: nel complesso le sedi presso le quali lavorano i dipendenti di Giunta regionale, Consiglio regionale ed ARTEA sono 72, di cui una per ARTEA, quattro per il Consiglio e 67 per la Giunta regionale incluse le sedi di Roma e di Bruxelles. Le risposte ottenute riguardano 66 sedi, quindi solo per 6 piccole sedi non ci sono stati rispondenti. In circa il 70% dei casi i dipendenti (e i rispondenti) sono in servizio in una sede della provincia di Firenze (**Tabella 1.2**) e la quasi totalità di essi (98,8%) lavora presso sedi localizzate nel Comune di Firenze o nell'Area Metropolitana (**Tabella 1.3**).

Tabella 1.2 - Distribuzione dei dipendenti e dei rispondenti per provincia della sede di lavoro. Anno 2021 (v.a. e percentuali)

Provincia della sede	Dipendenti	%	Rispondenti	%
Firenze	2.271	69,9	1.535	70,7
Arezzo	118	3,6	80	3,7
Grosseto	172	5,3	114	5,2
Licorno	96	3,0	58	2,7
Lucca	109	3,4	65	3,0
Massa	82	2,5	51	2,3
Pisa	170	5,2	105	4,8
Prato	56	1,7	41	1,9
Pistoia	79	2,4	56	2,6
Siena	84	2,6	61	2,8
Roma	5	0,2	5	0,2
Bruxelles	6	0,2	1	0,0
Totale	3.248	100,0	2.172	100,0

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

Tabella 1.3 - Distribuzione dei dipendenti e dei rispondenti per sede di lavoro localizzata nei Comuni di Firenze e area fiorentina. Anno 2021 (v.a. e percentuali)

Ente	Comune	Indirizzo	Dipendenti	%	Rispondenti	%
	Firenze e AM		2.244	98,8	1.517	98,8
	Altri comuni		27	1,2	18	1,2
	Totale		2271	100,0	1535	100,0
Giunta	FIRENZE	VIA DI NOVOLI 26 - 50127 FIRENZE	849	37,8	553	36,5
Consiglio	FIRENZE	VIA DI NOVOLI 26 - 50127 FIRENZE	2	0,1	2	0,1
Giunta	FIRENZE	VIA VAL DI PESA 3 - 50127 FIRENZE	28	1,2	21	1,4
Artea	FIRENZE	VIA BARDAZZI 19/21 - 50127 FIRENZE	107	4,8	90	5,9
Giunta	FIRENZE	P.ZZA DELL'UNITA' ITALIANA 1 - 50123 FIRENZE	286	12,7	209	13,8
Consiglio	FIRENZE	P.ZZA DELL'UNITA' ITALIANA 1 - 50123 FIRENZE	9	0,4	7	0,5
Consiglio	FIRENZE	VIA CAVOUR, 2 - 4 - FIRENZE	192	8,6	141	9,3
Giunta	FIRENZE	VIA CAVOUR 18 - 50129 FIRENZE	3	0,1	0	0,0
Consiglio	FIRENZE	VIA CAVOUR 18 - 50129 FIRENZE	103	4,6	84	5,5
Giunta	FIRENZE	VIA SAN GALLO 34/A - 50129 FIRENZE	99	4,4	76	5,0
Giunta	FIRENZE	P.ZZA DUOMO 10 - 50122 FIRENZE - SACRATI STROZZI-	88	3,9	43	2,8
Giunta	FIRENZE	VIA T. ALDEROTTI 26/N - 50139 FIRENZE	184	8,2	111	7,3
Giunta	FIRENZE	VIA L. GIORDANO 13/15-50132 FI EXMEYER PAD. COCCHI	76	3,4	50	3,3
Giunta	FIRENZE	VIA PICO DELLA MIRANDOLA 22/24 - 50132 FIRENZE	65	2,9	46	3,0
Giunta	FIRENZE	VIA FARINI 8 - 50121 FIRENZE	60	2,7	32	2,1
Giunta	FIRENZE	VIA A. MANZONI 16 - 50121 VILLA POGGI FIRENZE	38	1,7	22	1,5
Giunta	SCANDICCI	VIA DEI CILIEGI 26 - 50018 SCANDICCI FI	26	1,2	15	1,0
Giunta	FIRENZE	VIA CAPO DI MONDO 66 - 50136 FIRENZE	16	0,7	10	0,7
Giunta	FIRENZE	VIA NICOLODI 2 - 50137 FIRENZE	9	0,4	3	0,2
Giunta	SESTO FIORENTINO	VIA LUCCHESI 72 - OSMANNORO FI	4	0,2	2	0,1
	Totale Firenze e area metropolitana		2.244	100,0	1.517	100,0

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

Esaminando poi gli indirizzi delle sedi presenti nel comune di Firenze e area metropolitana (**Tabella 1.3**) si individuano, come è noto:

- l'area di Novoli- Via Bardazzi- Via Val di Pesa con quasi 1.000 dipendenti;
- l'area del centro storico compresa tra piazza dell'Unità, piazza Duomo, Via Cavour e via San Gallo con 780 dipendenti;
- l'area di Via Alderotti (184);
- e diverse aree minori situate comunemente in zone centrali e trafficate.

1.2 - Il percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa

Distanza in km del percorso abituale di casa-lavoro: rispetto alla distanza chilometrica che separa l'abitazione dalla sede di lavoro risulta che circa due terzi dei dipendenti (65,6%) percorre oltre 5 Km per recarsi al lavoro; coloro che percorrono una distanza più breve si ripartiscono in un 21,2% per i quali la distanza casa-lavoro è compresa tra i 2 e i 5 Km e nel 13,1% che fa un percorso breve, inferiore a 2 km. Non emergono differenze significative tra il tragitto di andata e il tragitto di ritorno (**Tabella 2.1**) mentre si possono notare delle differenze per ente di appartenenza: i dipendenti di Artea e del Consiglio compiono distanze maggiori rispetto ai colleghi della Giunta (25 e 27 km rispetto 19 km). La distanza media per il totale dei rispondenti è pari a 20 km (**Grafico 2.1**).

Tabella 2.1 – Distanza in km nel percorso abituale di ANDATA e RITORNO, per Ente di appartenenza - Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

Distanza in km	Andata	Ritorno	Andata	Ritorno	Andata	Ritorno	Andata	Ritorno
	Totale		Giunta Regionale		Consiglio Regionale		Artea	
Meno di 2 Km.	13,1%	13,4%	13,9%	14,2%	11,5%	11,5%	2,2%	2,2%
Da 2 a 5 Km.	21,2%	21,0%	21,6%	21,4%	23,1%	23,1%	8,9%	8,9%
Da 6 a 10 Km.	20,4%	20,1%	19,8%	19,4%	18,8%	18,8%	36,7%	36,7%
Da 11 a 20 Km.	15,4%	15,6%	16,2%	16,4%	10,3%	9,8%	13,3%	13,3%
Da 21 a 30 Km.	8,8%	8,7%	8,5%	8,4%	9,0%	9,4%	13,3%	13,3%
Da 31 a 40 Km.	6,7%	6,9%	6,9%	7,0%	4,7%	4,7%	8,9%	8,9%
Da 41 a 50 Km.	4,6%	4,6%	4,3%	4,4%	6,0%	6,0%	5,6%	5,6%
Da 51 a 100 Km.	8,0%	8,0%	7,6%	7,6%	11,1%	11,1%	7,8%	7,8%
Oltre 100 km	1,8%	1,7%	1,2%	1,2%	5,6%	5,6%	3,3%	3,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Grafico 2.1 – Distanza media percorsa nel tragitto di andata per Ente di appartenenza. Anno 2021



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

I 2.172 rispondenti nei loro spostamenti casa-lavoro percorrono complessivamente circa 43.000 km sia all'andata che al ritorno. Ipotizzando che non vi sia una forte distorsione e che i rispondenti

siano simili ai non rispondenti rispetto ai temi di indagine, si può stimare che ogni giorno il complesso di tutti i 3.284 dipendenti percorra circa 130.000 km. E assumendo che ciascun dipendente sia presente in ufficio mediamente 210 giorni l'anno si può calcolare la produzione chilometrica del percorso casa-lavoro-casa dei dipendenti regionali pari a circa 27.300.000 km che corrisponde a circa 70 volte la distanza tra la terra e la luna.

Tempo di percorrenza del percorso abituale di casa-lavoro: se si considera il tempo impiegato per raggiungere la propria sede di lavoro e il tempo per rientrare a casa si osserva che:

- un quarto del complessivo numero dei rispondenti impiega *fino a 15 minuti* per raggiungere la sede di lavoro e circa un terzo impiega tra 15 e 30 minuti. Vi è poi un 17% che impiega da 30 a 45 minuti, un 12,5% tra 46 e 60 minuti e un 9% tra 61 e 90 minuti. Tempi superiori a un'ora e mezzo coinvolgono il 4% dei dipendenti rispondenti.
- Il tempo medio di percorrenza calcolato su tutti rispondenti è pari a 37 minuti; si segnala peraltro che i dipendenti di Artea e del Consiglio impiegano tempi maggiori rispetto ai colleghi della Giunta (42 e 49 minuti contro 35) (**Grafico 2.2**).
- analizzando le differenze tra il percorso abituale di andata e quello di ritorno si nota che il tempo impiegato nel tragitto di ritorno è superiore sia pur di poco (**Tabella 2.2** e **Grafico 2.2**).

Tabella 2.2 – Tempo in minuti nel percorso abituale di ANDATA e RITORNO. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

Tempo in minuti	Andata	Ritorno	Andata	Ritorno	Andata	Ritorno	Andata	Ritorno
	Totale		Giunta Regionale		Consiglio Regionale		Artea	
00' – 15'	25,0%	24,3%	27,0%	26,3%	14,1%	13,2%	12,2%	11,1%
16' – 30'	32,7%	31,4%	33,2%	31,9%	27,8%	26,9%	34,4%	33,3%
31' – 45'	16,8%	16,8%	16,0%	16,3%	19,2%	18,8%	25,6%	20,0%
46' – 60'	12,5%	13,6%	12,1%	13,0%	15,4%	16,2%	12,2%	17,8%
61' – 90'	9,0%	9,4%	8,3%	8,6%	14,1%	15,0%	8,9%	11,1%
91' – 120'	2,5%	2,9%	2,1%	2,4%	4,3%	4,7%	6,7%	6,7%
Oltre 120'	1,5%	1,7%	1,2%	1,4%	4,7%	4,7%	0,0%	0,0%
Non risponde	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Grafico 2.2 – Tempo medio di percorrenza in minuti nel percorso abituale di ANDATA e RITORNO. Anno 2021 (minuti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Fascia oraria abituale di ingresso e di uscita dal lavoro: riguardo alla abituale fascia oraria di entrata nella sede di lavoro si rileva che i dipendenti-rispondenti entrano quasi tutti tra le 7 e 9 del mattino: il 42% nella fascia 7:00-8:00 e il 45% nella fascia 8:00-9:00 (44,7%); seguono a distanza con l'11,4% coloro che entrano tra le 9:00 e le 10:00 (**Tabella 2.3 e Grafico 2.3**).

Con riferimento alla fascia oraria abituale di uscita dalla sede di lavoro si rileva che i dipendenti-rispondenti escono soprattutto nelle fasce 16:00-17:00 (35,6%), 15:00-16:00 (25,4%) e tra le 17:00 e le 18:00 (23,1%); cui si aggiunge anche una quota non indifferente di dipendenti che escono oltre le 18:00, in particolare tra le 18:00 e le 19:00 (7%) (**Tabella 2.4 e Grafico 2.4**).

Gli orari di ingresso sono più concentrati e le uscite più distese nel tempo.

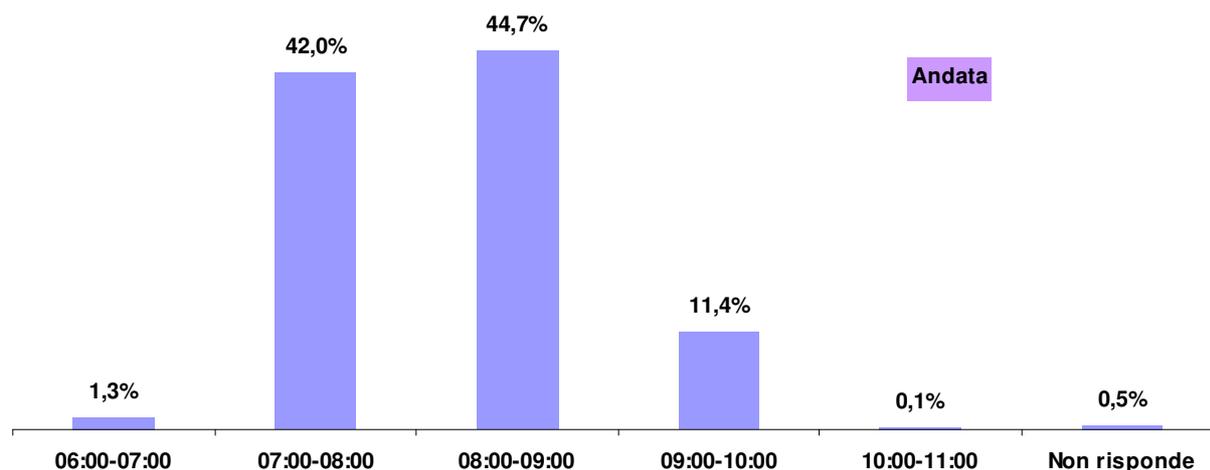
Nel confronto tra enti si nota come tra i dipendenti di Artea si entri tendenzialmente presto mentre i colleghi del Consiglio entrano mediamente più tardi.

Tabella 2.3 – Fascia oraria di ingresso nella sede di lavoro, per Ente. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

Andata				
Fascia oraria	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	Artea
06:00-07:00	1,3%	1,2%	2,1%	2,2%
07:00-08:00	42,0%	42,9%	30,8%	52,2%
08:00-09:00	44,7%	44,9%	45,7%	37,8%
09:00-10:00	11,4%	10,7%	20,1%	4,4%
10:00-11:00	0,1%	0,1%	0,4%	0,0%
Non risponde	0,5%	0,3%	0,9%	3,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Grafico 2.3 – Fascia oraria di ingresso nella sede di lavoro. Totale rispondenti. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

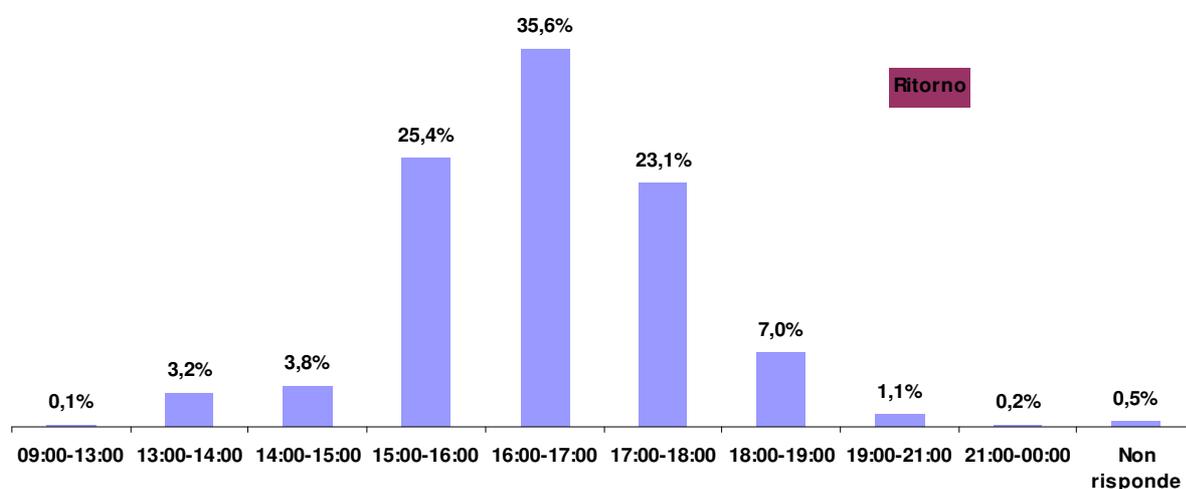


Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Tabella 2.4 – Fascia oraria di uscita dal lavoro per Ente. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

Ritorno	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	Artea
Fascia oraria				
09:00-13:00	0,1%	0,1%	0,4%	0,0%
13:00-14:00	3,2%	3,5%	1,7%	2,2%
14:00-15:00	3,8%	4,0%	2,6%	4,4%
15:00-16:00	25,4%	26,4%	15,8%	30,0%
16:00-17:00	35,6%	35,8%	31,6%	41,1%
17:00-18:00	23,1%	22,3%	32,5%	14,4%
18:00-19:00	7,0%	6,6%	10,7%	4,4%
19:00-21:00	1,1%	0,9%	3,0%	0,0%
21:00-00:00	0,2%	0,2%	0,4%	0,0%
Non risponde	0,5%	0,3%	1,3%	3,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Grafico 2.4 – Fascia oraria di uscita dalla sede di lavoro. Totale rispondenti. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Mezzi di trasporto utilizzati nel percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa: ai dipendenti è stato chiesto quali mezzi usino abitualmente nei percorsi casa-lavoro di andata e ritorno; poiché è possibile utilizzare più mezzi la domanda ha consentito più risposte e le percentuali, calcolate sul totale delle persone che hanno fornito una risposta, non sommano a 100. Si segnala inoltre che i dati sono riferiti al sottoinsieme di rispondenti che hanno indicato i km percorsi con ciascun mezzo usato in modo coerente con il totale dei km percorsi (1.880 persone), da cui sono stati tolti 10 casi anomali⁵ per un totale di 1.870 rispondenti. I risultati emersi, raffigurati nel **Grafico 2.5**, possono essere così sintetizzati:

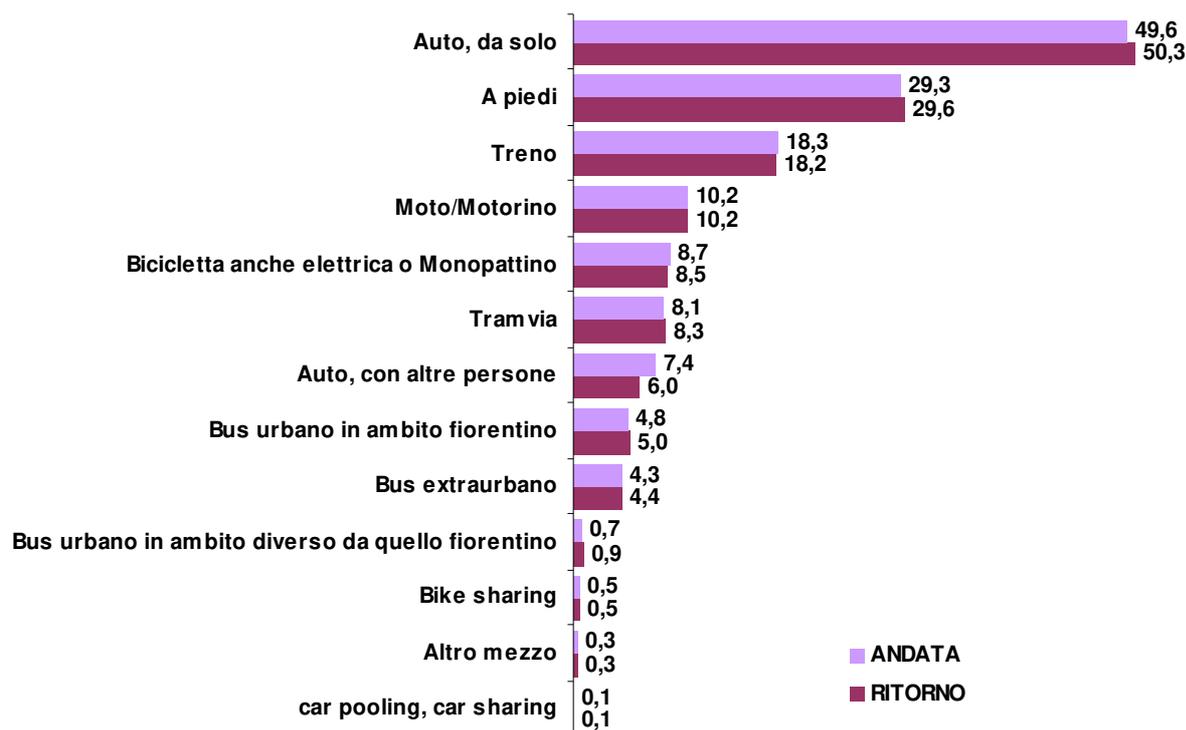
- *l'automobile usata dal conducente senza passeggeri* è il mezzo più usato (50% dei dipendenti);
- il secondo mezzo più citato è *il treno* che coinvolge circa il 18% dei rispondenti;
- al terzo posto troviamo *l'autobus urbano di Firenze e la tramvia*⁶ che insieme raggiungono il 13% dei dipendenti;

⁵ Sono stati considerati anomali i percorsi a piedi o in bici superiori a 10 km indicati in 10 casi.

⁶ Qui con "tramvia" si indica il sistema tranviario a servizio della città metropolitana di Firenze, costituito dalla Linea 1 che collega Scandicci con la stazione Santa Maria Novella di Firenze e prosegue poi fino all'Ospedale di Careggi e dalla Linea T2 che collega l'aeroporto di Peretola con Piazza dell'Unità a Firenze. Il costo del biglietto è analogo a quello dell'autobus urbano di Firenze.

- in quarta posizione si trova poi la **moto/scooter** (10%) seguita dalla **bicicletta** (8-9%) mezzi che ben si adattano a coloro che debbono percorrere tragitti non molto lunghi;
- seguono gli altri mezzi con percentuali minori;
- si segnala infine come lo **spostarsi a piedi** - modalità che include sia coloro che vanno a lavorare *solo a piedi* (circa il 9%), ma anche coloro che fanno un tratto a piedi e un tratto con un mezzo in genere pubblico (circa il 20%) – riguarda quasi il 30% dei rispondenti;
- infine non emergono differenze significative tra il percorso di andata e quello di ritorno.

Grafico 2.5 - Mezzi utilizzati negli spostamenti casa-lavoro e lavoro-casa – Totale dei rispondenti. Anno 2021 (percentuali calcolate sul totale dei rispondenti – risposta multipla*)

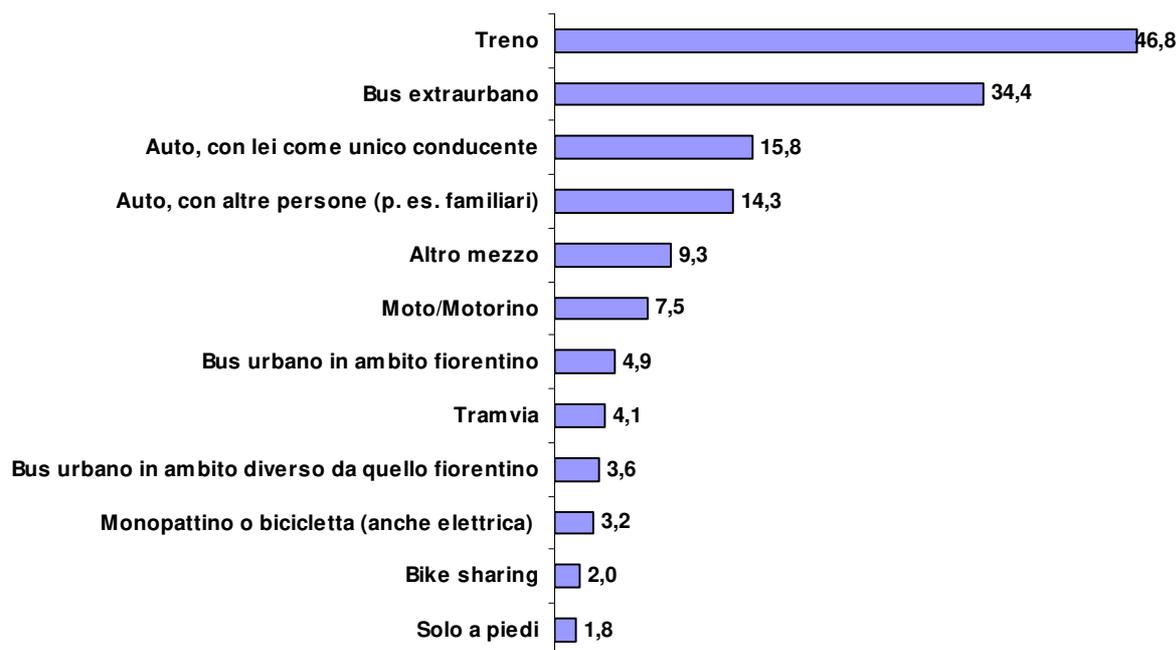


Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021
 *: la domanda consente una risposta multipla, pertanto le percentuali calcolate sul totale dei rispondenti non somma a 100.

Le distanze percorse con i diversi mezzi sono naturalmente diverse, poiché la scelta del mezzo da utilizzare dipende anche dalla distanza. Il **Grafico 2.6** mostra la graduatoria dei mezzi per distanza percorsa e consente di notare che al vertice della graduatoria si trovano il treno con una media di 47 km e il bus extraurbano con 34 km. In bicicletta, autobus urbano e tramvia vengono percorsi mediamente tra i 3 e i 5 km. *Solo a piedi* vengono fatti mediamente 2 km. Non si segnalano differenze tra andata e ritorno, mentre i dati per Ente sono riportati nella Tavola 3a della Appendice.

Nella **Tabella 2.5** sono riportati in dettaglio i dati relativi ai mezzi utilizzati, disaggregati per ente. Si segnala che i dipendenti del Consiglio regionale usano in misura significativamente maggiore i mezzi del trasporto pubblico locale e in particolare il treno, il bus urbano fiorentino e la tramvia. Tra i dipendenti di Artea vi è una maggiore quota di persone che usano l'auto come conducente e la moto/scooter.

Grafico 2.6 – Numero medio di km percorsi nel percorso casa-lavoro, per mezzo. Anno 2021



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Tabella 2.5 - Mezzi di trasporto utilizzati nel percorso abituale casa-lavoro, per Ente. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali sul totale dei dipendenti rispondenti)

MODALITA'								
	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA
	ANDATA				RITORNO			
	Persone e Mezzi utilizzati (*)				Persone e Mezzi utilizzati (*)			
	(% sul totale dei dip. rispondenti)				(% sul totale dei dip. rispondenti)			
Dipendenti rispondenti al quesito (**)	1.870	1.590	203	77	1.870	1.590	203	77
SOLO a PIEDI	8,9	9,2	9,9	0,0	9,0	9,3	10,3	0,0
ANCHE a PIEDI	20,4	17,3	48,3	10,4	20,5	17,4	48,8	10,4
Totale a Piedi	29,3	26,5	58,1	10,4	29,6	26,7	59,1	10,4
Monopattino o bicicletta (anche elettrica)	8,7	8,5	10,3	7,8	8,5	8,3	10,3	7,8
Bike sharing	0,5	0,6	0,0	0,0	0,5	0,6	0,0	0,0
Moto/Motorino	10,2	9,7	12,8	14,3	10,2	9,7	12,8	14,3
Auto, con lei come unico conducente	49,6	51,8	27,1	63,6	50,3	52,5	27,1	64,9
Auto, con altre persone (p. es. familiari)	7,4	7,7	6,9	2,6	6,0	6,2	6,4	1,3
Altre forme di condivisione dell'auto (car pooling ⁽¹⁾ , car sharing)	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0
Treno	18,3	16,2	36,5	14,3	18,2	16,0	36,5	14,3
Bus extraurbano	4,3	3,9	5,4	9,1	4,4	4,0	5,9	9,1
Bus urbano in ambito fiorentino	4,8	4,3	9,4	3,9	5,0	4,5	9,4	3,9
Bus urbano in ambito diverso da quello fiorentino	0,7	0,7	0,5	2,6	0,9	0,8	0,5	2,6
Tramvia	8,1	7,1	15,3	10,4	8,3	7,4	14,8	10,4
Altro mezzo	0,3	0,4	0,0	0,0	0,3	0,4	0,0	0,0

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

(1) car pooling: formazione di un unico equipaggio per effettuare quotidianamente lo spostamento casa-lavoro con l'auto privata di uno dei componenti del gruppo (in genere colleghi) dividendo i costi del viaggio.

(*) Il quesito prevede una risposta multipla, dato che i rispondenti possono utilizzare più mezzi nei loro spostamenti.

(**): questa tabella è calcolata sulla base di coloro che hanno indicato i km percorsi con ciascun mezzo in modo coerente con i km percorsi in totale (1.880 rispondenti). Da questi sono stati poi eliminati 10 casi anomali (relativi a percorsi a piedi o in bici superiori a 10 km)

Accessibilità al servizio di trasporto pubblico: in relazione alla accessibilità del trasporto pubblico locale sono state fatte due valutazioni relative alla distanza tra il domicilio e la fermata del servizio urbano e/o extraurbano e alla distanza tra il domicilio e la stazione ferroviaria più vicina. Dai dati - riportati nella Tavola 9 della Appendice - emerge che:

- ▶ quasi il 50% dei dipendenti ha una fermata del trasporto urbano o extraurbano entro i 200 metri e un altro 30% ce l'ha tra i 200 e i 500 metri e che la distanza media è di circa 550 metri. Si può dire quindi che il servizio è abbastanza accessibile.
- ▶ la rete ferroviaria toscana che conta 175 stazioni distribuite sul territorio risulta facilmente accessibile per circa il 37% dei dipendenti, persone che la possono raggiungere anche a piedi o in bicicletta abitando a meno di 1 km (17%) o tra 1 e 2 km (20%). La distanza media tra il domicilio e la stazione più vicina è di circa 5-6 km.

Carburante dell'auto solitamente usata per gli spostamenti casa-lavoro-casa: il 38,5% dei rispondenti ha un'auto alimentata a benzina e circa il 37% un'auto a gasolio.

Seguono le auto a GPL (12%) e a distanza quelle a metano (6,5%). Le auto di nuova generazione "ibride" raggiungono circa il 5%.

Non emergono differenze significative tra i dipendenti presso le varie sedi ad eccezione di un maggior uso di auto ibride per i dipendenti di Consiglio e Artea (**Tabella 2.6**).

Tabella 2.6 – Tipo di carburante usato per l'auto utilizzata negli spostamenti casa-lavoro. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)

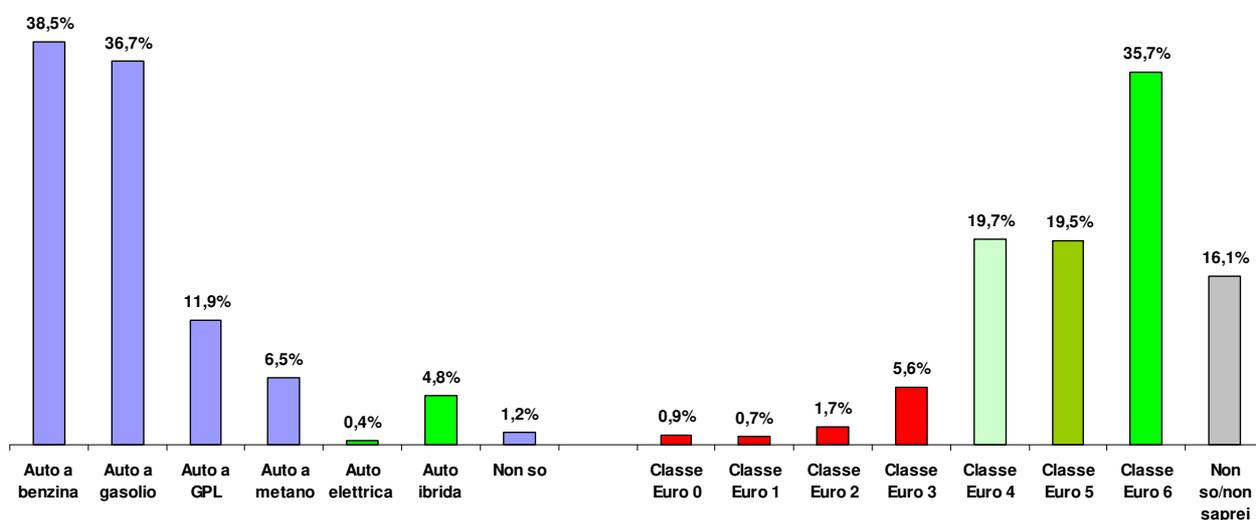
MODALITA'	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA
L'auto solitamente usata per gli spostamenti casa-lavoro-casa è... ?								
	(valori assoluti)				(valori percentuali)			
Auto a benzina	470	413	30	27	38,5%	38,1%	39,5%	45,0%
Auto a gasolio	448	399	29	20	36,7%	36,8%	38,2%	33,3%
Auto a GPL	145	133	7	5	11,9%	12,3%	9,2%	8,3%
Auto a metano	79	73	4	2	6,5%	6,7%	5,3%	3,3%
Auto elettrica	5	5	0	0	0,4%	0,5%	0,0%	0,0%
Auto ibrida	58	47	5	6	4,8%	4,3%	6,6%	10,0%
Non so	15	14	1	0	1,2%	1,3%	1,3%	0,0%
Totale	1.220	1.084	76	60	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Classe Euro* auto:								
	(valori assoluti)				(valori percentuali)			
Classe Euro 0	11	11	0	0	0,9%	1,0%	0,0%	0,0%
Classe Euro 1	9	7	2	0	0,7%	0,6%	2,6%	0,0%
Classe Euro 2	21	20	1	0	1,7%	1,8%	1,3%	0,0%
Classe Euro 3	68	62	5	1	5,6%	5,7%	6,6%	1,7%
Classe Euro 4	240	213	19	8	19,7%	19,6%	25,0%	13,3%
Classe Euro 5	238	210	12	16	19,5%	19,4%	15,8%	26,7%
Classe Euro 6	436	380	27	29	35,7%	35,1%	35,5%	48,3%
Non so	197	181	10	6	16,1%	16,7%	13,2%	10,0%
Totale	1.220	1.084	76	60	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

Classificazione Euro⁷ delle auto private: l'indagine ha richiesto anche la classe di emissioni all'interno della quale rientra la vettura utilizzata per lo spostamento casa-lavoro. Si tratta di un'informazione importante per il cittadino perché è in base ad essa che può sapere quando può circolare o meno nelle situazioni in cui le autorità limitano la circolazione ed è rilevante anche per stimare almeno in parte il carico di inquinamento che producono i veicoli dei dipendenti che usano l'auto. Dai dati emerge che il 35,7% dei dipendenti-rispondenti dispone di un'auto appartenente alla classe più ecologica Euro6 di cui fanno parte tutti i veicoli immatricolati dopo il 1° gennaio 2015, che circa il 20% invece usa un'auto della classe 5 e un altro 20% di classe 4. Le auto più inquinanti (Euro0-3) sono usate dal 9% dei rispondenti mentre il 16% non ha risposto, nonostante il suggerimento di individuare la classe dal sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mediante l'inserimento del numero di targa (**Tabella 2.6 e Grafico 2.7**).

Dall'analisi differenziata per Ente emerge che tra i dipendenti di Artea, più che tra quelli di Giunta e Consiglio, vi è una maggior presenza di auto più ecologiche, Euro 5 e Euro 6 (**Tabella 2.6**).

Grafico 2.7 – Tipo di carburante e classificazione euro del veicolo. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

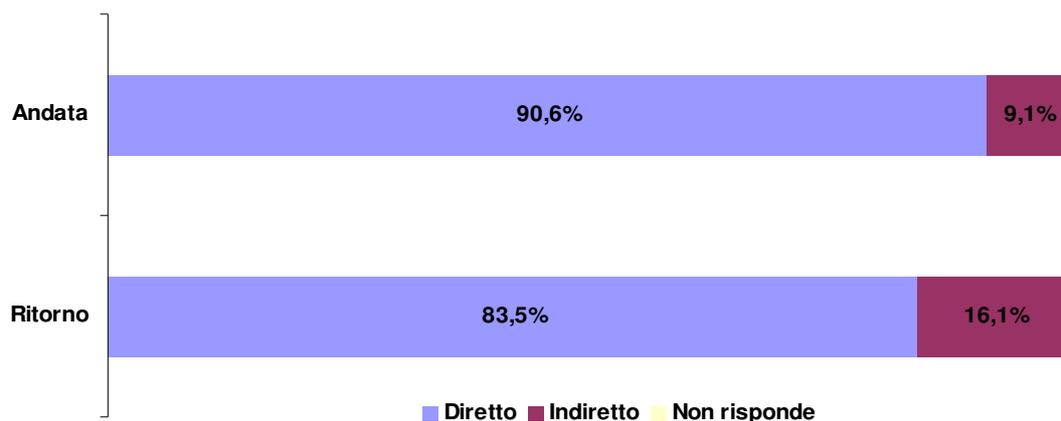
Percorsi diretti o indiretti nell'andata e ritorno dalla sede di lavoro: dai dati emerge che nel complesso il 90,6% dei rispondenti effettua uno spostamento diretto nel tragitto di andata e l'83,5% in quello di ritorno a casa (**Grafico 2.8**).

A coloro che effettuano un percorso indiretto in andata (9,1%) così come a coloro che lo fanno al ritorno (16,1%) sono state chieste le ragioni di tali percorsi indiretti. In andata la ragione principale è data dalla necessità di **accompagnare i figli a scuola** (77,7%), seguita ad ampia distanza dal bisogno di fare delle commissioni (10,3%) e l'accompagnare altre persone (7,6%).

Al ritorno le ragioni sono più diversificate rispetto all'andata: troviamo le commissioni (40,2%), il riprendere i figli a scuola (26,3%), il tempo libero (14,7%), ma anche, non trascurabili, l'accompagnare altre persone, le cure mediche e le cure a familiari anziani che si attestano ciascuna intorno al 5-6% (**Grafico 2.9 e Tabella 2.7**).

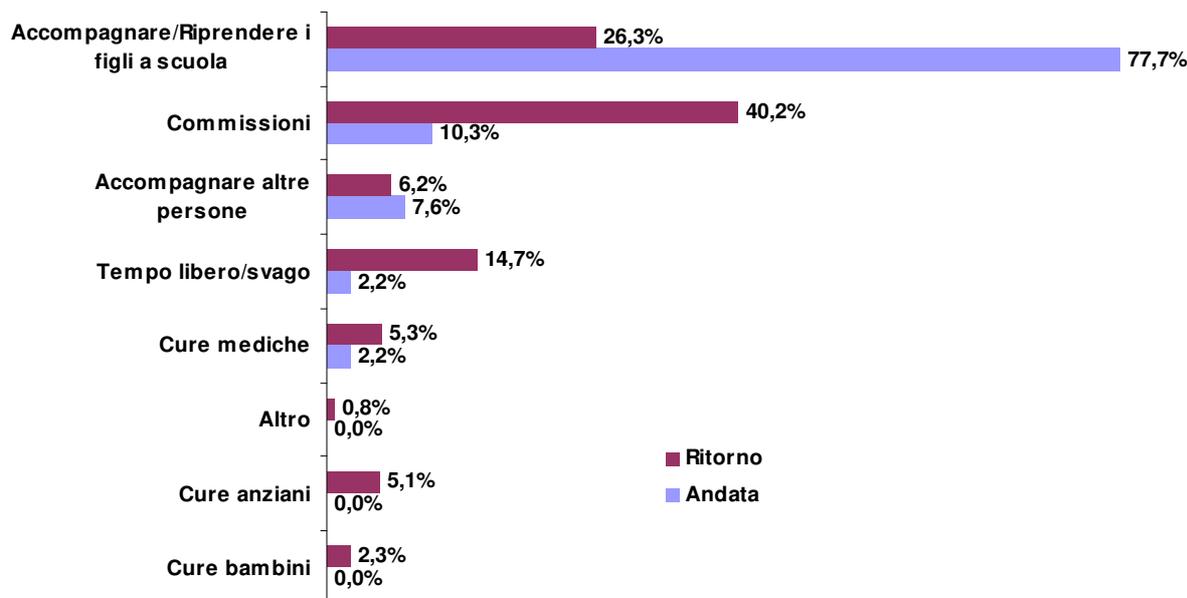
⁷ La classificazione ambientale dell'auto è indicata sul libretto di circolazione dell'auto oppure è reperibile sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti inserendo la targa del veicolo al seguente link: <https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/verifica-classe-ambientale-veicolo>

Grafico 2.8 – Tipologia di spostamento nel percorso abituale di ANDATA e RITORNO. Anno 2021
(valori % sul totale dei rispondenti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

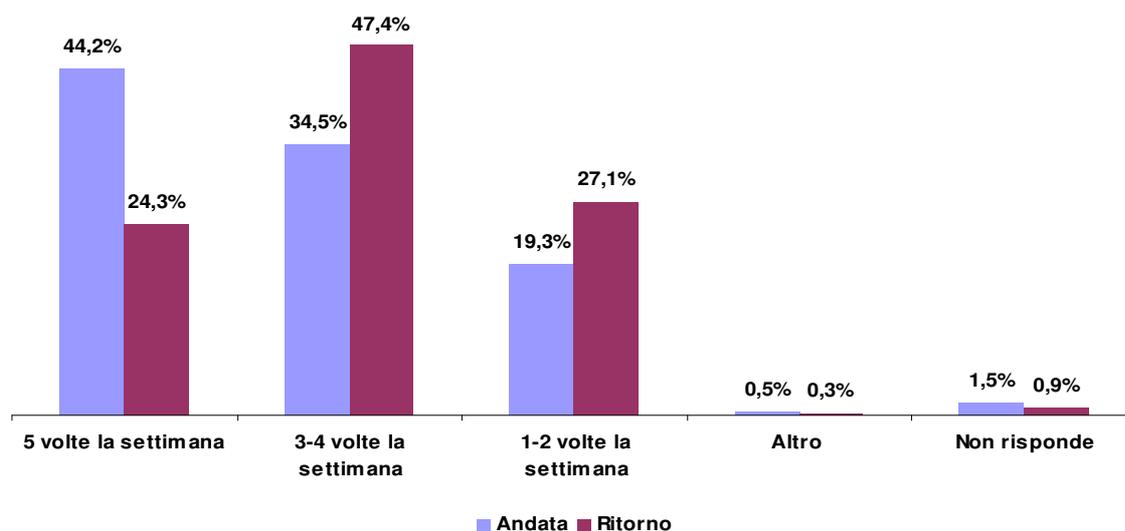
Grafico 2.9 – Motivi dello spostamento indiretto nel percorso abituale di ANDATA e di RITORNO. Toscana. Anno 2021 (valori % sul totale delle risposte fornite)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Considerando infine la frequenza settimanale degli spostamenti indiretti si osserva che in andata sono più frequenti: il 44% dei rispondenti li realizza tutti i giorni lavorativi contro il 24% del ritorno (Grafico 2.10).

Grafico 2.10 – Frequenza settimanale dello spostamento indiretto nel percorso di andata e di ritorno. Toscana. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Tabella 2.7 – Tipo di spostamento e motivi dello spostamento indiretto nel percorso di andata e di ritorno, per ente. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)

MODALITA'	ANDATA				RITORNO			
	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA
ANDATA								
Tipo di spostamento*								
(valori percentuali)								
Diretto	90,6%	89,9%	94,4%	95,6%	83,5%	82,6%	90,2%	84,4%
Indiretto	9,1%	9,8%	5,1%	4,4%	16,1%	17,0%	9,4%	15,6%
Non risponde	0,3%	0,3%	0,4%	0,0%	0,4%	0,4%	0,4%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Motivo dello spostamento indiretto¹								
(valori percentuali - risposte affermative)								
Accompagnare/Riprendere i figli a scuola	77,7%	78,6%	57,1%	100,0%	26,3%	26,6%	17,6%	33,3%
Cure mediche	2,2%	2,4%	0,0%	0,0%	5,3%	4,8%	5,9%	14,3%
Accompagnare altre persone	7,6%	7,8%	7,1%	0,0%	6,2%	6,7%	2,9%	0,0%
Commissioni	10,3%	9,2%	28,6%	0,0%	40,2%	39,6%	50,0%	38,1%
Tempo libero/svago	2,2%	1,9%	7,1%	0,0%	14,7%	14,0%	23,5%	14,3%
Cure bambini	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	2,5%	0,0%	0,0%
Cure anziani	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%	5,7%	0,0%	0,0%
Altro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,6%	0,0%	4,8%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Frequenza dello spostamento indiretto								
(valori percentuali)								
5 volte la settimana	44,2%	45,9%	25,0%	25,0%	24,3%	25,2%	18,2%	14,3%
3-4 volte la settimana	34,5%	33,7%	41,7%	50,0%	47,4%	46,8%	59,1%	42,9%
1-2 volte la settimana	19,3%	18,2%	33,3%	25,0%	27,1%	26,8%	22,7%	42,9%
Altro	0,5%	0,6%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%
Non risponde	1,5%	1,7%	0,0%	0,0%	0,9%	1,0%	0,0%	0,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

(*) diretto: senza soste o deviazioni; indiretto: con soste o deviazioni, ad es. per accompagnare i figli a scuola.

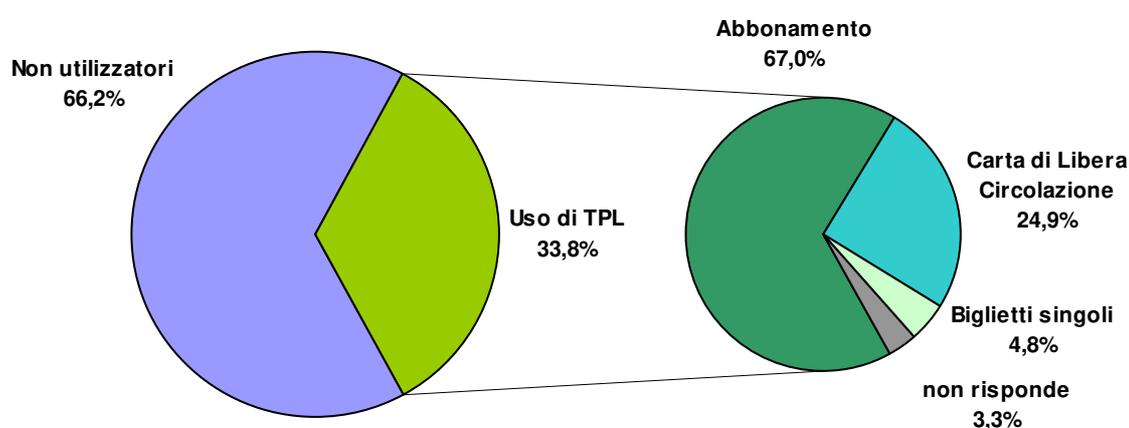
(1): Il quesito prevede una risposta multipla; le percentuali sono calcolate sul totale delle segnalazioni (risposte fornite).

1.3 - Gli utilizzatori e gli abbonati al Trasporto Pubblico Locale

Il questionario dedica una sezione a coloro che hanno dichiarato di usare, nel percorso di andata e/o di ritorno, un mezzo pubblico, treno, bus extraurbano, bus urbano, tramvia. Si tratta di 734 rispondenti che rappresentano il 33,8% del totale. Ad essi sono state fatte alcune domande specifiche sul possesso di un abbonamento e sulle sue caratteristiche.

I dipendenti regionali rispondenti che usano il trasporto pubblico nel 67% dei casi hanno un abbonamento, nel 25% utilizzano una carta di libera circolazione in qualità di ispettori regionali e nel restante 5% usano biglietti singoli, c'è poi un 3% che non ha fornito una risposta (**Grafico 3.1**).

Grafico 3.1 – Uso del trasporto pubblico e titolo di viaggio utilizzato. Totale dei rispondenti. Anno 2021 (valori percentuali)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

A coloro che hanno dichiarato di avere un abbonamento al Trasporto Pubblico Locale - che, come si è visto, rappresentano il 67% degli utilizzatori e il 22,6% del totale dei rispondenti - è stato chiesto quale abbonamento utilizzino.

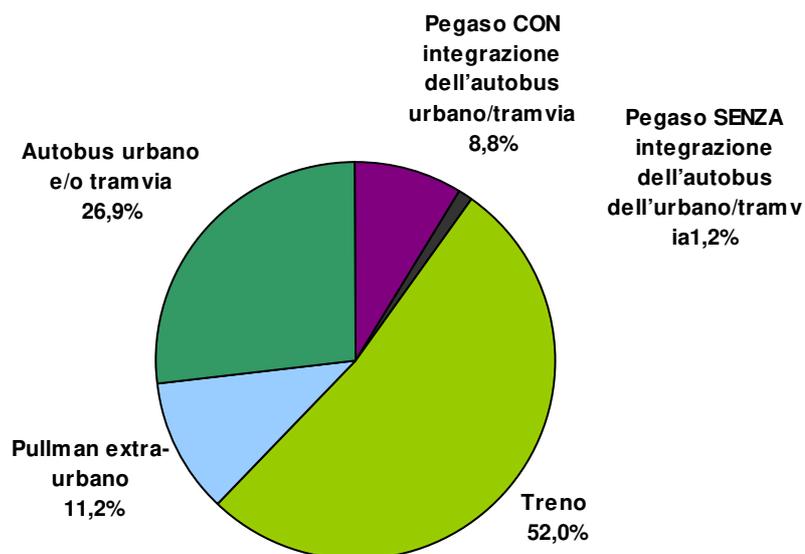
Il **Grafico 3.2** mostra la distribuzione percentuale delle risposte ottenute⁸: l'abbonamento al treno registra oltre la metà delle segnalazioni (52%), seguito con il 27% delle segnalazioni dall'autobus urbano/tramvia⁹ e a distanza dal pullman extra-urbano con l'11%. Si osserva inoltre come l'abbonamento Pegaso¹⁰ registra il 10% delle risposte, di cui l'8,8% riferite all'integrazione con l'autobus urbano in origine e/o destinazione.

⁸ Si segnala che è possibile disporre di più abbonamenti, quindi il quesito prevedeva la possibilità di fornire più risposte e le percentuali sono state calcolate sul totale delle risposte fornite. Peraltro un numero molto esiguo di dipendenti- rispondenti dispone di più abbonamenti.

⁹ La voce comprende sia abbonati all'autobus urbano fiorentino che abbonati all'autobus di altri contesti urbani.

¹⁰ Il Sistema Pegaso - con un unico titolo di viaggio - offre la possibilità di integrare e/o combinare il trasporto pubblico su gomma e/o su ferro, ossia integrare tra autobus extra-urbano e treno e/o combinare i mezzi usati nei percorsi extra-urbani con l'autobus urbano.

Grafico 3.2 – Tipologia di abbonamento al TPL posseduto. Anno 2021 (valori percentuali calcolate sul totale delle segnalazioni)

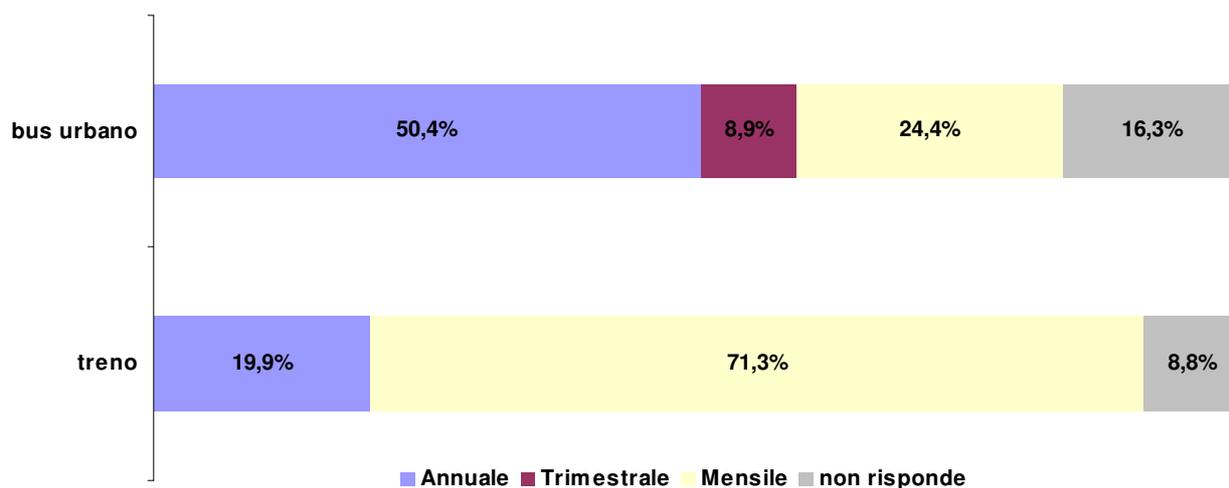


Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

Nel caso degli abbonati al treno e degli abbonati all'autobus urbano/tramvia si è potuto approfondire l'aspetto della validità temporale dell'abbonamento¹¹.

Dal **Grafico 3.3** emerge che gli abbonati al servizio urbano scelgono in circa la metà dei casi un abbonamento annuale, mentre gli abbonati al servizio ferroviario scelgono per lo più un abbonamento mensile.

Grafico 3.3 – Validità temporale dell'abbonamento al treno e al bus urbano. Anno 2021. Totale rispondenti (valori percentuali)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

¹¹ Si è ritenuto di fare questo approfondimento laddove l'abbonamento fosse stato fatto da almeno 100 rispondenti.

Nella **Tabella 3.1** sono riportati i dati relativi all'uso del TPL articolati per ente di appartenenza. I dati consentono di osservare come tra i dipendenti del Consiglio regionale vi sia un maggior utilizzo del trasporto pubblico (65% contro il 33,8%), una maggior presenza di abbonati (71% contro il 67%) e una maggior quota di abbonamenti sia al treno che al servizio di autobus urbano e tramvia.

Tabella 3.1 – Utilizzatori del TPL e tipologia di abbonamento utilizzata per ente di appartenenza. Anno 2021 (valori percentuali e valori percentuali sul totale delle segnalazioni)

MODALITA'	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA
Utilizzo di TPL				
Utilizzatori	33,8%	29,8%	65,0%	34,4%
Non utilizzatori	66,2%	70,2%	35,0%	65,6%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Possesso di almeno un Abbonamento da parte degli utilizzatori del TPL				
Sì, ho un abbonamento	67,0%	66,1%	71,1%	64,5%
Ho una Carta di Libera Circolazione (ispettore regionale)	24,9%	23,8%	28,9%	25,8%
No, uso biglietti singoli	4,8%	6,4%	0,0%	0,0%
<i>non risponde</i>	3,3%	3,8%	0,0%	9,7%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Tipo di abbonamenti ai mezzi (v.a e % sul totale degli abbonamenti segnalati)				
Pegaso CON integrazione dell'autobus urbano/tramvia	8,8%	9,4%	3,7%	25,0%
Pegaso SENZA integrazione dell'autobus dell'urbano/tramvia	1,2%	1,3%	0,9%	0,0%
Treno	52,0%	50,9%	59,6%	30,0%
Pullman extra-urbano	11,2%	11,5%	6,4%	30,0%
Autobus urbano e/o tramvia	26,9%	26,8%	29,4%	15,0%
Totale abbonamenti segnalati	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

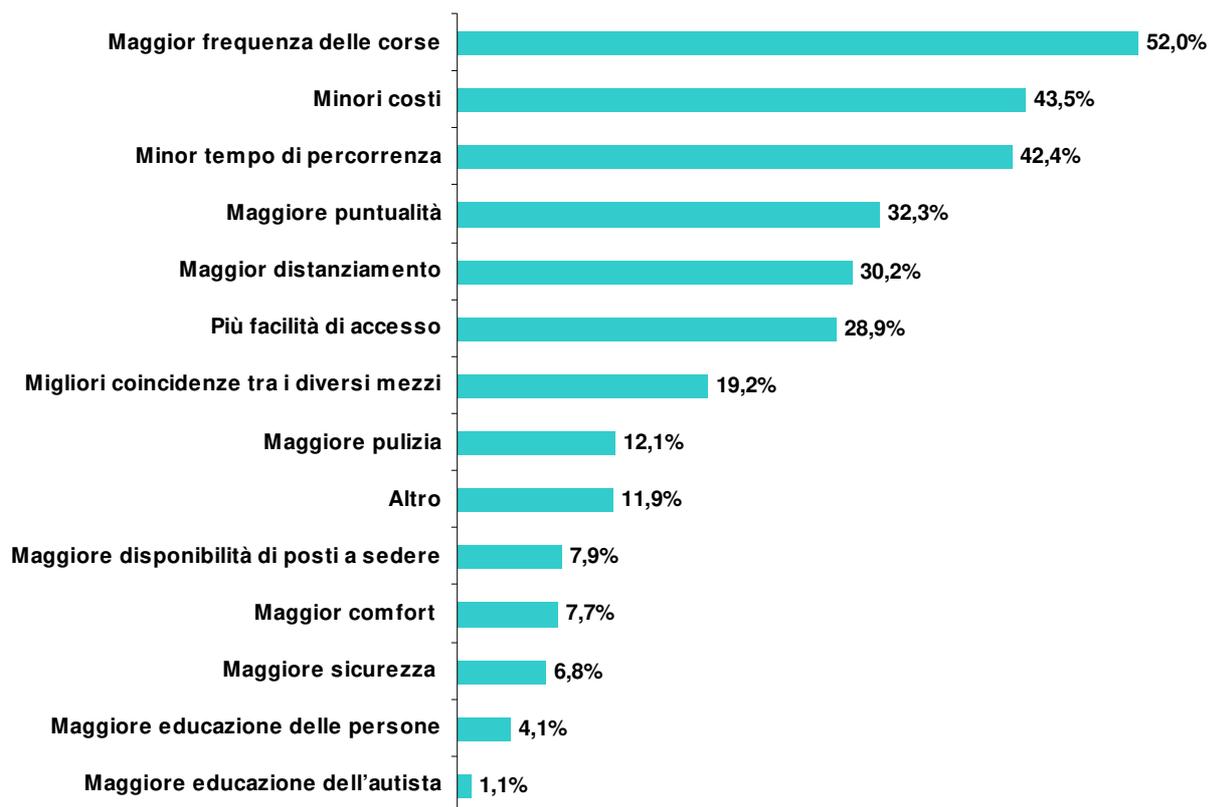
Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

1.4 - Cosa potrebbe incrementare l'uso del mezzo pubblico

L'indagine ha cercato anche di capire quali elementi e quali circostanze potrebbero determinare - secondo le opinioni dei dipendenti - un incremento dell'uso del mezzo pubblico nel tragitto casa-lavoro-casa. La domanda ha offerto 13 possibili risposte e ha richiesto di indicarne esattamente tre. Il **Grafico 4.1** riporta la graduatoria ottenuta calcolando le percentuali sul totale dei rispondenti¹². Al vertice della graduatoria troviamo un **miglior servizio in termini di maggiore frequenza delle corse** indicato da più del 50% dei rispondenti, seguito da **minori costi** e **minor tempo di percorrenza** con percentuali simili intorno al 42-43%. Segue il gruppo che comprende **maggior puntualità**, **maggior distanziamento per timore del contagio da Covid-19** e **maggior facilità di accesso**, voci indicate da circa il 30% dei rispondenti ciascuna. Da segnalare anche le **migliori coincidenze tra i mezzi** (19%). Gli altri aspetti legati alla disponibilità di posti a sedere, al comfort (attrezzature, riscaldamento, condizionamento) e alla sicurezza (rispetto a furti, molestie) registrano percentuali più basse.

¹² Poiché tutti i 2.172 rispondenti hanno risposto fornendo sempre 3 risposte, la graduatoria che riporta le percentuali calcolate sul totale dei rispondenti è analoga a quella che si ottiene calcolando le percentuali sul totale delle risposte.

Grafico 4.1 – Elementi e circostanze che possono determinare un incremento dell’uso del mezzo pubblico. Totale dei rispondenti. Anno 2021 (% sul totale dei rispondenti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

Tabella 4.1 – Elementi e circostanze che possono determinare un incremento dell’uso del mezzo pubblico, per Ente. Anno 2021 (% sul totale delle risposte fornite e dei rispondenti)

MODALITA'	(valori percentuali sul totale delle risposte*)				(valori percentuali sul totale dei rispondenti*)			
	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA
Maggior numero di servizi (maggiore frequenza delle corse)	17,3%	17,6%	16,5%	14,4%	52,0%	52,7%	49,6%	43,3%
Minori costi	14,5%	14,2%	15,0%	18,5%	43,5%	42,7%	44,9%	55,6%
Minor tempo di percorrenza del viaggio	14,1%	14,2%	13,1%	15,2%	42,4%	42,6%	39,3%	45,6%
Maggiore puntualità	10,8%	10,4%	14,4%	8,5%	32,3%	31,3%	43,2%	25,6%
Maggior distanziamento per timore del contagio da Covid-19	10,1%	9,8%	11,7%	11,1%	30,2%	29,4%	35,0%	33,3%
Facilità di accesso (vicinanza alle fermate/stazioni)	9,6%	9,8%	7,8%	11,9%	28,9%	29,3%	23,5%	35,6%
Migliori coincidenze tra i diversi mezzi	6,4%	6,6%	4,1%	8,1%	19,2%	19,8%	12,4%	24,4%
Maggiore pulizia	4,0%	4,0%	5,1%	1,5%	12,1%	12,1%	15,4%	4,4%
Altro	4,0%	4,1%	3,1%	2,2%	11,9%	12,4%	9,4%	6,7%
Maggiore disponibilità di posti a sedere	2,6%	2,6%	2,7%	3,0%	7,9%	7,8%	8,1%	8,9%
Maggior comfort	2,6%	2,6%	2,3%	2,2%	7,7%	7,9%	6,8%	6,7%
Maggiore sicurezza (rispetto a furti, molestie, ecc)	2,3%	2,2%	2,7%	1,5%	6,8%	6,7%	8,1%	4,4%
Maggiore educazione delle persone a bordo	1,4%	1,4%	1,3%	1,1%	4,1%	4,2%	3,8%	3,3%
Maggiore educazione dell'autista	0,4%	0,4%	0,1%	0,7%	1,1%	1,1%	0,4%	2,2%
Totale rispondenti	6.516	5.544	702	270	2.172	1.848	234	90

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

(*): il quesito prevede di indicare 3 risposte; le percentuali sono state calcolate sul totale sia delle risposte che dei rispondenti, dando peraltro una analoga graduatoria.

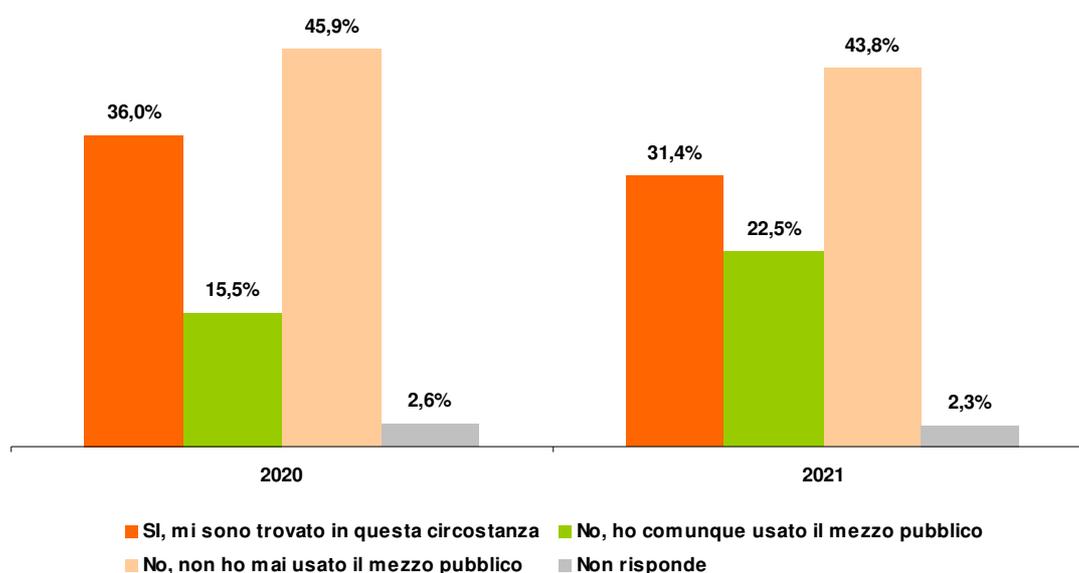
L’analisi per Ente evidenzia alcune specificità di Artea e del Consiglio regionale (Tabella 4.1):

- i dipendenti di Artea a differenza di quelli di Giunta e Consiglio mettono al primo posto della propria graduatoria i minori costi (e non il maggior numero di corse). Inoltre per loro risulta più importante che per altri colleghi la facilità di accesso (vicinanza di fermate/stazioni), l'interconnessione tra i diversi vettori e il tempo di percorrenza;
- i dipendenti del Consiglio – pur in una graduatoria sostanzialmente analoga a quella generale risultano più interessanti di altri alla puntualità, al distanziamento sociale, alla pulizia dei mezzi.

Timore del contagio da Covid-19 e scelta del mezzo privato al posto di quello pubblico: a tutti i rispondenti è stato chiesto se si sono trovati, nel corso del 2020 e poi del 2021, nella circostanza di scegliere un mezzo privato rinunciando ad un mezzo pubblico per timore del contagio da Covid-19. Nel 2020 la quota di rispondenti che si è trovata in questa situazione è stata del 36% (**Grafico 4.2**). Nel 2021 tale quota è scesa al 31,4% mentre coloro che hanno ritenuto di poter comunque usare il mezzo pubblico sono passati dal 15,5% al 22,5%.

Nonostante un certo miglioramento si evidenzia comunque il permanere di un forte timore nell'uso del mezzo pubblico rispetto al tema del contagio.

Grafico 4.2 – Scelta tra mezzo privato e pubblico e timore del contagio da Covid-19 nel 2020 e nel 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

La **Tabella 4.2** riporta i dati distinti per Ente e consente di segnalare in particolare che i dipendenti del Consiglio regionale hanno sentito più di altri nel 2020 la preoccupazione per il contagio (41,5% contro il 36% della media) e più di altri lo hanno comunque usato (30% contro il 15% del totale). La maggiore preoccupazione ma anche il maggiore utilizzo si confermano anche nel 2021.

Tabella 4.2 – Scelta tra mezzo privato e pubblico e timore del contagio da Covid-19 nel 2020 e nel 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

MODALITA'	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA
Si è trovato nella circostanza di scegliere il mezzo privato al posto di quello pubblico per timore del contagio da COVID-19?								
	2020				2021			
SI, mi sono trovato in questa circostanza	36,0%	35,3%	41,5%	36,7%	31,4%	31,0%	33,3%	34,4%
No, ho comunque usato il mezzo pubblico	15,5%	13,6%	30,3%	15,6%	22,5%	20,1%	43,6%	16,7%
No, non ho mai usato il mezzo pubblico	45,9%	48,6%	24,4%	46,7%	43,8%	46,6%	20,5%	46,7%
Non risponde	2,6%	2,5%	3,8%	1,1%	2,3%	2,3%	2,6%	2,2%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

1.5 - La conoscenza della figura del Mobility Manager

L'indagine ha voluto anche esplorare la conoscenza da parte dei dipendenti della Figura del **Mobility Manager aziendale**, Figura che è stata introdotta dal cosiddetto Decreto Rilancio del 2020 (D.L. 34/2020) e che è obbligatoria in tutte le imprese e gli enti pubblici con più di 100 dipendenti.

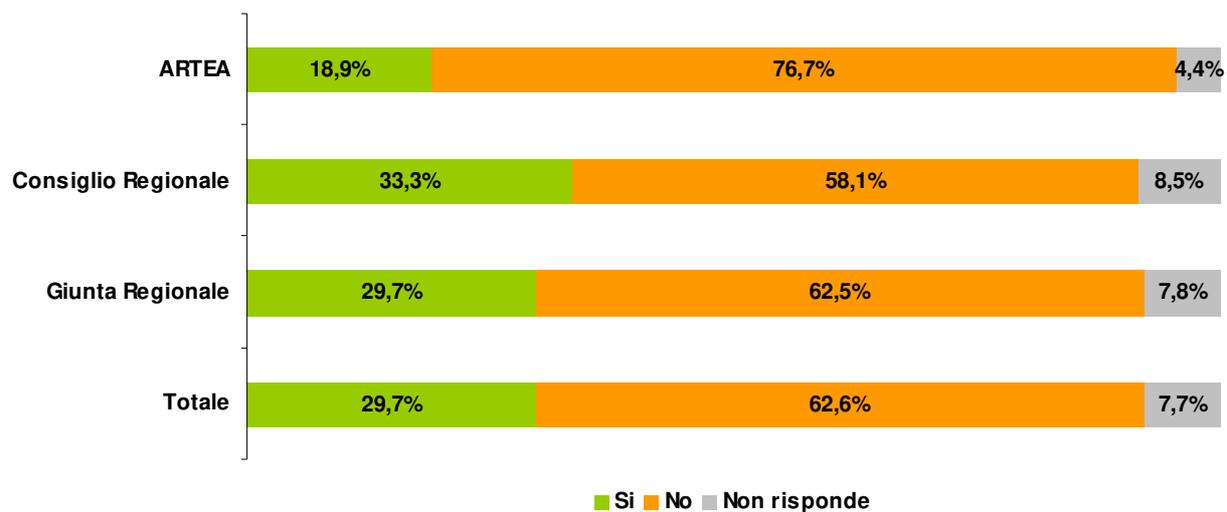
Successivamente il Decreto Ministeriale¹³ n.179 del 12 maggio 2021 ne ha indicato i requisiti minimi, stabilendo che questa Figura deve essere individuata tra il personale in ruolo e che ha il compito di promuovere e realizzare “interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle 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”.

In questo contesto normativo Regione Toscana ha nominato, con decreto del Presidente della Giunta n. 215 del 15 settembre 2021, quale Mobility manager aziendale, la dott.ssa Francesca Barucci assegnandole “funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile” e affidandole il compito di redigere annualmente il Piano Spostamenti Casa Lavoro. Per il 2021 tale Piano, che si basa anche sulle evidenze di questa indagine, è stato approvato con la Delibera di Giunta n. 1.399 del 27 dicembre 2021.

Come mostra il **Grafico 5.1** questa Figura risulta poco conosciuta senza particolari differenze rispetto all’ente: la conoscenza varia dal 33,3% dei dipendenti del Consiglio regionale al 18,9% dei dipendenti di Artea.

Grafico 5.1 – Conoscenza del Mobility Manager. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)

¹³ Decreto Ministeriale del Ministero della Transizione ecologica.



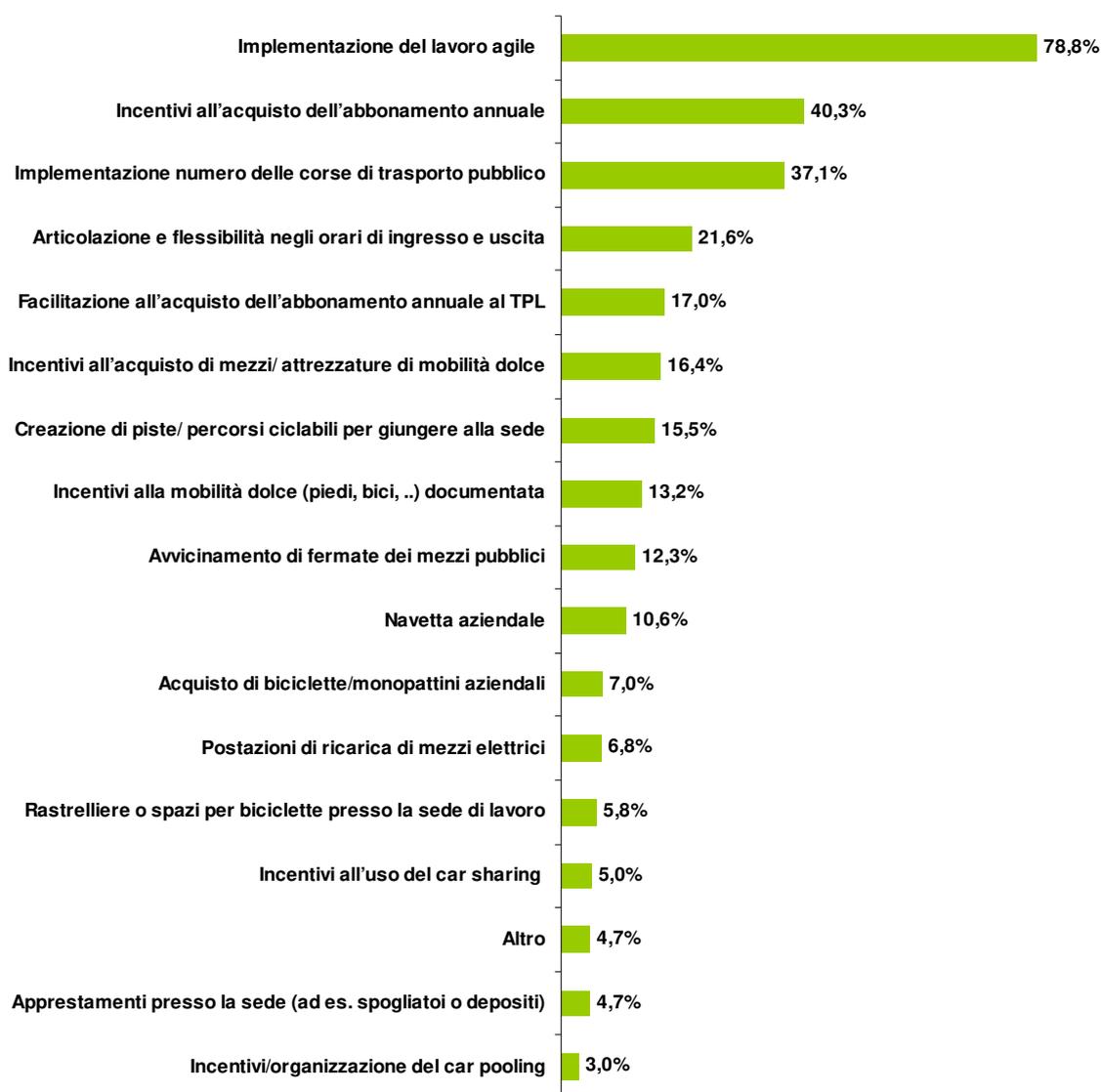
Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021

1.6 - Quali le soluzioni valutate più idonee per ridurre l'uso dell'auto

L'indagine ha cercato infine di cogliere quali misure e interventi volti a ridurre l'uso dell'auto, l'inquinamento e la congestione del traffico negli spostamenti casa-lavoro siano ritenuti più adeguati dai dipendenti. Il quesito ha fornito ben 17 possibili misure e ha "forzato" ogni rispondente ad indicarne tre¹⁴. La graduatoria che emerge è quindi particolarmente interessante.

L'*implementazione del lavoro agile*, come forma sistematica dell'organizzazione del lavoro al di fuori del periodo di emergenza sanitaria da Covid-19, è al primo posto nella graduatoria indicato dal 79% dei dipendenti. Seguono gli *incentivi all'acquisto dell'abbonamento annuale* segnalato dal 40,3%, dei dipendenti, *l'implementazione del numero delle corse di trasporto pubblico* (37,1%) e la *flessibilità negli orari di ingresso e uscita* (17%) (Grafico 6.1).

Grafico 6.1 - Soluzioni considerate più idonee per ridurre l'uso dell'auto privata, l'inquinamento e il traffico. Totale dipendenti. Anno 2021 (% sul totale dei rispondenti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

¹⁴ Tutti i 2.172 rispondenti hanno fornito 3 risposte e quindi le risposte sono state 6.516. La graduatoria che riporta le percentuali calcolate sul totale dei rispondenti è quindi analoga a quella che si ottiene calcolando le percentuali sul totale delle risposte.

Da segnalare anche la *facilitazione all'acquisto dell'abbonamento annuale mediante rateizzazione mensile in busta paga*, gli *incentivi all'acquisto di mezzi di mobilità dolce (bici, bici pieghevoli, monopattini)* e la *creazione di piste e percorsi ciclabili* che interessano il 16-17% dei colleghi.

Altre soluzioni gli incentivi documentati alla mobilità dolce, l'avvicinamento delle fermate dei mezzi pubblici e la navetta aziendale registrano percentuali più basse ma non trascurabile (intorno al 11-13%).

La **Tabella 6.1** riporta questi risultati a livello di Ente e consente di notare le specificità dei diversi contesti.

Tabella 6.1 - Soluzioni considerate più idonee per ridurre l'uso dell'auto privata, per Ente. Anno 2021 (% sul totale delle risposte e sul totale dei rispondenti)

SOLUZIONI INDICATE	(valori percentuali sul totale delle risposte*)				(valori percentuali sul totale dei rispondenti*)			
	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA	Totale	Giunta Regionale	Consiglio Regionale	ARTEA
Incentivi/organizzazione del car pooling	1,0%	1,1%	0,4%	0,7%	3,0%	3,3%	1,3%	2,2%
Rastrelliere o spazi per biciclette presso la sede di lavoro	1,9%	2,0%	2,3%	0,7%	5,8%	5,9%	6,8%	2,2%
Apprestamenti presso la sede (ad es. spogliatoi o depositi)	1,6%	1,7%	0,4%	1,1%	4,7%	5,2%	1,3%	3,3%
Postazioni di ricarica di mezzi elettrici	2,3%	2,2%	2,0%	3,7%	6,8%	6,7%	6,0%	11,1%
Navetta aziendale	3,5%	3,7%	2,8%	3,0%	10,6%	11,0%	8,5%	8,9%
Implementazione del lavoro agile	26,3%	26,4%	23,4%	30,0%	78,8%	79,3%	70,1%	90,0%
Articolazione e flessibilità negli orari di ingresso e uscita	7,2%	7,1%	8,7%	6,3%	21,6%	21,2%	26,1%	18,9%
Facilitazione all'acquisto dell'abbonamento annuale al TPL	5,7%	5,3%	8,5%	5,9%	17,0%	15,9%	25,6%	17,8%
Implementazione numero delle corse di trasporto pubblico	12,4%	12,3%	12,7%	13,3%	37,1%	36,8%	38,0%	40,0%
Creazione di piste/ percorsi ciclabili per giungere alla sede	5,2%	5,2%	5,0%	3,7%	15,5%	15,7%	15,0%	11,1%
Incentivi alla mobilità dolce (piedi, bici, ..) documentata	4,4%	4,4%	4,4%	5,2%	13,2%	13,1%	13,2%	15,6%
Avvicinamento di fermate dei mezzi pubblici	4,1%	4,3%	3,0%	3,7%	12,3%	12,8%	9,0%	11,1%
Altro	1,6%	1,6%	1,7%	0,7%	4,7%	4,8%	5,1%	2,2%
Acquisto di biciclette/monopattini aziendali	2,3%	2,2%	3,1%	2,6%	7,0%	6,7%	9,4%	7,8%
Incentivi all'uso del car sharing	1,7%	1,7%	1,3%	1,9%	5,0%	5,1%	3,8%	5,6%
Incentivi all'acquisto di mezzi/ attrezzature di mobilità dolce	5,5%	5,7%	4,1%	4,8%	16,4%	17,0%	12,4%	14,4%
Incentivi all'acquisto dell'abbonamento annuale	13,4%	13,1%	16,1%	12,6%	40,3%	39,4%	48,3%	37,8%
Totale	6.516	5.544	702	270	2.172	1.848	234	90

Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

1.7 - I suggerimenti dei dipendenti

Oltre 500 rispondenti hanno fornito i propri suggerimenti per favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata, dell'inquinamento e del traffico negli spostamenti casa-lavoro-casa. In molti casi si tratta di suggerimenti di persone che conoscono il trasporto pubblico e che quindi hanno suggerimenti concreti e puntuali interessanti.

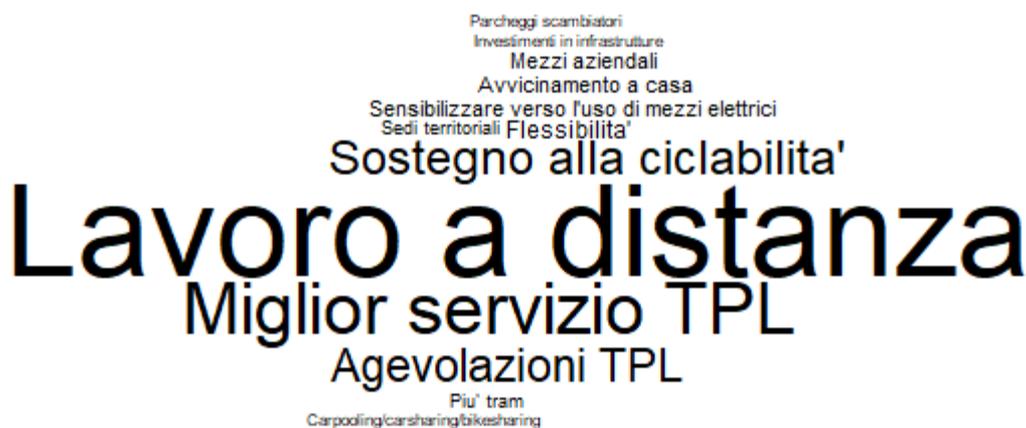
I suggerimenti nella loro forma dettagliata sono stati forniti al Mobility manager; in questa sede sono stati analizzati riconducendoli ad alcuni macro-temi e rappresentandoli con la modalità *Tag Cloud* (nuvola di parole), una forma di rappresentazione grafica che pone al centro, con carattere maggiore e colore più intenso, le parole maggiormente segnalate e ai margini, con carattere più piccolo e colore meno intenso, le parole meno citate (*Grafico 7.1*).

Il suggerimento più frequente è quello che riguarda il mantenimento di **forme di lavoro a distanza** anche dopo il superamento dell'emergenza sanitaria, visti i molti riscontri positivi sotto molti profili dell'esperienza vissuta in questi mesi.

In seconda istanza troviamo due voci strettamente connesse, l'esigenza di **un miglior servizio di trasporto pubblico locale** e la richiesta di **agevolazioni all'uso del TPL**.

In terza posizione troviamo i suggerimenti di **sostegno alla mobilità ciclabile**, voce che comprende sia aspetti infrastrutturali connessi alle *piste ciclabili* in termini di estensione e interconnessione, ma anche *parcheggi, depositi, rastrelliere e mezzi aziendali* e poi, nient'affatto secondario, la richiesta di *agevolazioni all'acquisto di mezzi*.

Grafico 7.1 – Suggerimenti dei dipendenti – Tag cloud. Anno 2021 (valori % sul totale dei rispondenti)



Fonte: Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori. Ufficio regionale di Statistica, 2021.

2. NOTA METODOLOGICA

2.1 - Impostazione e metodologia dell'indagine

Obiettivi dell'indagine: l'indagine, promossa dal *Settore Attività amministrative per la mobilità, le infrastrutture e il Trasporto Pubblico Locale* e curata dal *Settore Servizi digitali e integrazione dati, innovazione nei territori - Ufficio regionale di Statistica*, si è posta **l'obiettivo generale di conoscere le caratteristiche della mobilità casa-lavoro-casa dei dipendenti** di Giunta Regionale, Consiglio Regionale e ARTEA¹⁵. L'obiettivo generale è stato scomposto in vari obiettivi specifici tra i quali ricordiamo:

- rilevare la distanza casa-lavoro e il tempo impiegato nel percorso abituale casa-lavoro-casa;
- conoscere i mezzi utilizzati e i km percorsi negli spostamenti casa-lavoro, nonché il tipo di carburante usato per l'auto privata e la classificazione euro;
- la tipologia di spostamento – diretto o indiretto – in andata e in ritorno, le motivazioni dello spostamento indiretto e la frequenza settimanale;
- rilevare il possesso di abbonamento al TPL e le sue caratteristiche;
- stimare la distanza tra il domicilio e la fermata più vicina dell'autobus urbano/extraurbano, nonché la distanza tra il domicilio e la stazione ferroviaria più vicina;
- conoscere i principali motivi che potrebbero portare ad un maggior uso del mezzo pubblico;
- verificare in che misura si sia verificata nel 2020 e nel 2021 la scelta di un mezzo privato al posto di un mezzo pubblico per timore del contagio da covid-19;
- valutare il grado di conoscenza della Figura del Mobility Manager;
- individuare gli interventi che, secondo il parere dei rispondenti, potrebbero favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata e infine raccogliere i suggerimenti dei dipendenti.

Piano di indagine e popolazione obiettivo: il *piano di indagine* ha previsto di realizzare un'**indagine totale** rivolta a tutti i dipendenti dell'Ente Regione Toscana (Giunta Regionale, Consiglio Regionale ed ARTEA) in servizio al 1 novembre 2021. La **popolazione obiettivo** così definita conta 3.248 persone, distinte tra gli enti di appartenenza come indicato nel **Prospetto 1**.

Prospetto 1 – Numerosità della popolazione obiettivo (valori assoluti)

Ente di appartenenza	Numerosità
Regione Toscana - Giunta regionale	2.835
Regione Toscana - Consiglio regionale	306
ARTEA	107
Totale	3.248

Fonte: Regione Toscana, dicembre 2021

Questionario: è stato messo a punto dagli esperti del Gruppo di Lavoro appositamente istituito per questa iniziativa, tenendo conto di analoghe esperienze e delle osservazioni emerse con uno specifico pre-test.

Il questionario adottato è strutturato e articolato nelle seguenti 5 sezioni:

- Sezione 1 - Percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa
- Sezione 2 - Uso di abbonamento al Trasporto Pubblico Locale

¹⁵ Dal 2012 i dipendenti di Artea fanno parte della Giunta Regionale ma ai fini dell'indagine e della analisi dei dati sono stati tenuti distinti rispetto agli altri dipendenti.

- Sezione 3 - Effetto dell'emergenza sanitaria
- Sezione 4 - Propensione all'uso del Trasporto Pubblico
- Sezione 5 - Possibili interventi.

Somministrazione del questionario: il questionario è stato somministrato **via web** utilizzando il software LimeSurvey nel periodo compreso **tra il 2 e il 15 novembre 2021**.

Tutti i dipendenti sono stati invitati a partecipare all'iniziativa attraverso l'invio di una mail nella quale sono state fornite informazioni sugli obiettivi dell'indagine, indicazioni sulle modalità di compilazione, l'informativa ex art.13 del Reg.UE 679/2016. Sono stati inoltre effettuati due 'remind' rivolti ai non rispondenti.

La rilevazione è stata accompagnata da una attività di comunicazione sulla Intranet dove sono state pubblicate le principali informazioni sull'indagine e sulla compilazione del questionario.

E' stata inoltre realizzata una accurata attività di monitoraggio e di supporto ai rispondenti ai quali sono state forniti - per telefono ed email - chiarimenti, informazioni, indicazioni tecniche; tutto questo ha certamente inciso sul buon livello di partecipazione.

Numero dei rispondenti e avvertenza nella lettura dei dati: i dipendenti che hanno partecipato alla rilevazione sono stati 2.172, pari al 66,9% del totale. Il **Prospetto 2** riporta il numero di rispondenti per ente di appartenenza e il rispettivo tasso di risposta.

Prospetto 2 – Numero di rispondenti e tasso di risposta per Ente di appartenenza

Ente di appartenenza	Dipendenti	Rispondenti	
		v.a.	%
Regione Toscana - Giunta regionale	2.835	1.848	65,2
Regione Toscana - Consiglio regionale	306	234	76,5
ARTEA	107	90	84,1
Totale	3.248	2.172	66,9

Fonte: Regione Toscana, dicembre 2021

Come già ricordato nella premessa, il tasso di risposta abbastanza elevato - superiore a quello riscontrato in altre indagini rivolte al personale regionale¹⁶ - ha mostrato l'attenzione e l'interesse dei dipendenti per i temi della mobilità.

Inoltre si segnala che la buona partecipazione e la ragionevole ipotesi che non vi sia un marcato effetto distorsivo - è cioè ragionevole ritenere che i non-rispondenti non siano diversi dai rispondenti rispetto ai temi d'indagine - potrebbero consentire di considerare le risposte ottenute come rappresentative di tutti i dipendenti regionali; ugualmente per prudenza si è scelto di elaborare e analizzare i dati come riferiti ai soli rispondenti.

¹⁶ Per l'indagine sul gradimento dei servizi di ristorazione (2019) la partecipazione è stata pari al 19%; mentre nell'indagine sulla Intranet regionale (2017) è stata pari a circa il 21%.

2.2 - Questionario



Regione Toscana

**DIREZIONE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
E
DIREZIONE SISTEMI INFORMATIVI,
INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE E INNOVAZIONE**

**SETTORE ATTIVITA' AMMINISTRATIVE PER LA MOBILITA', LE INFRASTRUTTURE
E IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
E
SETTORE SERVIZI DIGITALI E INTEGRAZIONE DATI, INNOVAZIONE NEI TERRITORI.
UFFICIO REGIONALE DI STATISTICA**

Gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti regionali – anno 2021

Questionario

Gentile collega,

Regione Toscana chiede a tutti i colleghi di partecipare a questa rilevazione che si propone di conoscere le caratteristiche della mobilità casa-lavoro-casa dei dipendenti regionali al fine di individuare interventi utili a ridurre l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico.

Per poter predisporre progetti e azioni riguardanti la mobilità e i trasporti sostenibili che migliorino anche lo stile di vita del personale regionale è importante un'ampia partecipazione.

Ringraziamo fin d'ora per la collaborazione.

Informativa ex art.13 del Reg. (UE) 2016/679 (prevista la conferma di lettura, obbligatoria per procedere)

SEZIONE – INFORMAZIONI GENERALI (in grigio informazioni disponibili da archivio)

- 0.1a Nome 0.1b Cognome 0.2 Matricola
- 0.3 Ente regionale di appartenenza
Regione Toscana – Giunta regionale
Regione Toscana – Artea
Regione Toscana – Consiglio regionale
- 0.4 Direzione di appartenenza 0.5 Settore di appartenenza
- 0.6 Sede dell'ente presso la quale è svolta l'attività lavorativa
- 0.7 Comune di residenza

SEZIONE 1 – PERCORSO ABITUALE CASA-LAVORO e LAVORO-CASA

1.1 - Distanza del percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa in Km:

Indicare i km del percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa secondo la propria valutazione (con una ragionevole approssimazione) oppure secondo la soluzione predisposta da algoritmi disponibili in rete (p. es: Googlemap o simili)

	1.1a - ANDATA- percorso abituale casa-lavoro	1.1r - RITORNO- percorso abituale lavoro-casa
Distanza in Km		

1.2 - Tempo necessario per effettuare il percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa in minuti

Indicare i minuti necessari per il percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa secondo la propria valutazione (con una ragionevole approssimazione) oppure secondo quanto indicato dagli algoritmi disponibili in rete (p. es: Googlemap o simili)

	1.2a - ANDATA - percorso abituale casa-lavoro	1.2r - RITORNO- percorso abituale lavoro-casa
Tempo in minuti		

1.3 - Fascia oraria in cui è solito entrare e uscire dalla sede di lavoro (ufficio):

1.3a - ANDATA: Fascia oraria dell'entrata nella sede di lavoro (ufficio)	1.3r - RITORNO: Fascia oraria dell'uscita dalla sede di lavoro (ufficio)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 00:00-06:00 <input type="checkbox"/>01 ▪ 06:00-07:00 <input type="checkbox"/>02 ▪ 07:00-08:00 <input type="checkbox"/>03 ▪ 08:00-09:00 <input type="checkbox"/>04 ▪ 09:00-10:00 <input type="checkbox"/>05 ▪ 10:00-11:00 <input type="checkbox"/>06 ▪ 11:00-12:00 <input type="checkbox"/>07 ▪ 12:00-15:00 <input type="checkbox"/>08 ▪ 15:00-18:00 <input type="checkbox"/>09 ▪ 18:00-21:00 <input type="checkbox"/>10 ▪ 21:00-00:00 <input type="checkbox"/>11 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 00:00-06:00 <input type="checkbox"/>01 ▪ 06:00-09:00 <input type="checkbox"/>02 ▪ 09:00-13:00 <input type="checkbox"/>03 ▪ 13:00-14:00 <input type="checkbox"/>04 ▪ 14:00-15:00 <input type="checkbox"/>05 ▪ 15:00-16:00 <input type="checkbox"/>06 ▪ 16:00-17:00 <input type="checkbox"/>07 ▪ 17:00-18:00 <input type="checkbox"/>08 ▪ 18:00-19:00 <input type="checkbox"/>09 ▪ 19:00-21:00 <input type="checkbox"/>10 ▪ 21:00-00:00 <input type="checkbox"/>11

1.4 - Mezzi di trasporto utilizzati e km percorsi con ciascun mezzo, nel percorso abituale casa-lavoro e lavoro casa:

Indicare per ogni mezzo utilizzato i Km percorsi avendo cura che la somma corrisponda alla distanza complessiva in Km dell'intero percorso casa-lavoro (dom.2.1a) e del percorso lavoro-casa (dom.2.1b)

Mezzi di trasporto	1.4a - ANDATA - percorso abituale casa-lavoro Km	1.4r - RITORNO- percorso abituale lavoro-casa Km
A piedi		
Monopattino o bicicletta (anche elettrica)		
Bike sharing		
Moto/Motorino		
Auto, con lei come unico conducente		
Auto, con altre persone (p. es. familiari)		
Altre forme di condivisione dell'auto (car pooling(1), car sharing)		
Treno		
Bus extraurbano		
Bus urbano in ambito fiorentino		
Bus urbano in ambito diverso da quello fiorentino		
Tramvia		
Nave		
Altro mezzo		

(1) car pooling: formazione di un unico equipaggio per effettuare quotidianamente lo spostamento casa-lavoro con l'auto privata di uno dei componenti del gruppo (in genere colleghi) dividendo i costi del viaggio.

1.5 - L'auto solitamente usata per gli spostamenti casa-lavoro-casa è...?

- Auto a benzina 1
- Auto a gasolio 2
- Auto a GPL 3
- Auto a metano 4
- Auto elettrica 5
- Auto ibrida 6
- Altro (specificare-----) 9

1.5EURO – Indicare la classificazione Euro*:

- EURO0 (non classificato) 1
- EURO1 2
- EURO2 3
- EURO3 4
- EURO4 5
- EURO5 6
- EURO6 7

(*): E' possibile identificare la classificazione ambientale della propria auto sul libretto di circolazione dell'auto o sul portale del Ministero inserendo la targa del veicolo:

<https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/verifica-classe-ambientale-veicolo>

1.6 Lo spostamento abituale per recarsi al lavoro è diretto o indiretto? e quello per tornare a casa?

Tipo di spostamento	1.6a - ANDATA- percorso abituale casa-lavoro	1.6r - RITORNO- percorso abituale lavoro-casa
Diretto (senza soste o deviazioni)		
Indiretto (ad es. per accompagnare i figli a scuola)		

PER COLORO CHE EFFETTUANO IL PERCORSO INDIRETTO IN ANDATA E/O RITORNO

1.7 - Se lo spostamento è indiretto, indicarne il motivo: (possibili più risposte – max 3)

Motivo	1.7a – ANDATA		1.7r – RITORNO
Accompagnare i figli a scuola		Riprendere i figli a scuola	
Cure mediche		Cure mediche	
Accompagnare altre persone		Accompagnare altre persone	
Commissioni		Commissioni	
Tempo libero/svago		Tempo libero/svago	
Altro (specificare)		Altro (specificare)	

1.8 - Se lo spostamento è indiretto, indicarne la frequenza:

Motivo	1.8a – ANDATA		1.8r – RITORNO
5 volte la settimana		5 volte la settimana	
3-4 volte la settimana		3-4 volte la settimana	
1-2 volte la settimana		1-2 volte la settimana	
Altro		Altro	

SEZIONE 2 – USO DI ABBONAMENTO AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
(sezione dedicata a coloro che hanno dichiarato di usare un mezzo pubblico in Andata e/o Ritorno)

2.1 - Ha un abbonamento al servizio di Trasporto Pubblico Locale o una CLC-Carta di Libera Circolazione?

- Sì, ho un abbonamento 1
- Sì, ho una Carta di Libera Circolazione (ispettore regionale) 2 (andare alla Sezione 3)
- No, uso biglietti singoli 3 (andare alla Sezione 3)

2.2 - A quale mezzo è abbonato e che tipo di abbonamento ha?

	2.2.1 Abbonamento (Sì/No)	2.2.2. Tipologia (Annuale, Trimestrale, Mensile, Altro)
Pegaso con integrazione dell'autobus urbano/tramvia		
Pegaso senza integrazione dell'autobus dell'urbano/tramvia		
Treno		
Pullman extra-urbano		
Autobus urbano e/o tramvia		

SEZIONE 3 – EFFETTO DELLA EMERGENZA SANITARIA

Le chiediamo ora delle informazioni sul suo domicilio (dove abita abitualmente e da cui ha inizio lo spostamento casa-lavoro) e delle sedi di lavoro (ufficio) in questo momento e nel febbraio 2020

3.1 - Il suo domicilio attuale è lo stesso di quello che aveva nel Febbraio 2020?

1. SÌ 1
2. NO 2

3.2 - La sua sede di lavoro di ufficio è la stessa di quella che aveva nel Febbraio 2020?

3. SÌ 1
4. NO 2

3.3 - (a tutti) Può indicare il numero di giorni in una settimana in cui l'attività lavorativa si è svolta (o si svolge) in sede (ufficio) e in telelavoro domiciliare nei mesi elencati:

MESE	GIORNI IN UNA SETTIMANA	
	IN SEDE	IN TELELAVORO
Febbraio 2020 (prepandemia)		
Aprile 2020 (lockdown)		
Ottobre 2020		
Settembre 2021		
Novembre 2021		

SEZIONE 4 - PROPENSIONE ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

4.1 – Distanza* in metri tra il domicilio e la fermata più vicina dell'autobus (urbano/tramvia o extraurbano): _____

() Per la valutazione della distanza suggeriamo:*

- conteggio dei passi del percorso;
- percorso più breve da parte dei servizi internet geografici (specificando indirizzo di partenza, di arrivo e modalità a piedi);
- approssimazione di circa 100 m.

4.2 – Distanza* in km tra il domicilio e la stazione ferroviaria più vicina: _____

() Per la valutazione della distanza suggeriamo:*

- conteggio dei passi del percorso;
- percorso più breve da parte dei servizi internet geografici (specificando indirizzo di partenza, di arrivo e modalità a piedi);
- approssimazione di circa 100 m.

4.3 - Indicare le circostanze per le quali Lei potrebbe incrementare l'uso del mezzo pubblico nel tragitto casa-lavoro-casa (inserire le 3 risposte principali)

- | | |
|--|------|
| ▪ Minori costi | _ 01 |
| ▪ Facilità di accesso (maggiore vicinanza alle fermate/stazioni) | _ 02 |
| ▪ Maggiore numero di servizi (maggiore frequenza delle corse) | _ 03 |
| ▪ Maggiore puntualità | _ 04 |
| ▪ Minor tempo di percorrenza del viaggio | _ 05 |
| ▪ Migliori coincidenze tra i diversi mezzi | _ 06 |
| ▪ Maggiore comfort (attrezzature, riscaldamento, aria condizionata) | _ 07 |
| ▪ Maggiore pulizia | _ 08 |
| ▪ Maggiore sicurezza (rispetto a furti, molestie, ecc) | _ 09 |
| ▪ Maggiore disponibilità di posti a sedere | _ 10 |
| ▪ Maggiore educazione dell'autista | _ 11 |
| ▪ Maggiore educazione delle persone a bordo | _ 12 |
| ▪ Maggiore distanziamento tra le persone anche per timore del contagio da COVID-19 | _ 13 |
| ▪ Altro, specificare: _____ | _ 14 |

4.4 - Durante l'anno 2020 si è trovato nella circostanza di scegliere il mezzo privato al posto di quello pubblico per timore del contagio da COVID-19? e durante il 2021?

2020:

SI, mi sono trovato in questa circostanza |_|1

No, ho comunque usato il mezzo pubblico |_|2

No, non ho mai usato il mezzo pubblico |_|3

2021:

SI, mi sono trovato in questa circostanza |_|1

No, ho comunque usato il mezzo pubblico |_|2

No, non ho mai usato il mezzo pubblico |_|3

SEZIONE 5 – POSSIBILI INTERVENTI

5.1 - Conosce la Figura del Mobility Manager?

5. SI 1

6. NO 2

5.2 - Per favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata, dell'inquinamento e della congestione negli spostamenti casa-lavoro-casa dei propri dipendenti, quali soluzioni, ritiene opportuno che la Regione Toscana adotti (inserire le 3 risposte principali)

- implementazione del lavoro agile 01
- facilitazione all'acquisto dell'abbonamento annuale al TPL (rateizzazione mensile in busta paga) 02
- incentivi all'acquisto dell'abbonamento annuale 03
- incentivi all'acquisto di mezzi o di attrezzature di mobilità dolce (bici, bici pieghevoli, monopattini, etc..) 04
- incentivi alla mobilità dolce (piedi, bici, mezzi non a motore) documentata, per es. con app 05
- incentivi/organizzazione del car pooling 06
- incentivi all'uso del car sharing 07
- disponibilità di rastrelliere o spazi per biciclette presso la sede di lavoro 08
- apprestamenti particolari presso la sede (ad es. spogliatoi o depositi per monopattini o altro) 09
- acquisto di biciclette/monopattini aziendali a disposizione dei dipendenti 10
- navetta aziendale 11
- avvicinamento di fermate dei mezzi pubblici 12
- implementazione del numero delle corse di trasporto pubblico 13
- creazione di piste ciclabili / percorsi ciclabili per giungere presso la sede 14
- articolazione e flessibilità negli orari di ingresso e uscita 15
- disponibilità di postazioni di ricarica di mezzi elettrici (bici o auto elettriche) 16
- altro, specificare 17

5.3 - Ha suggerimenti su come la Regione Toscana potrebbe favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata, dell'inquinamento e della congestione negli spostamenti casa-lavoro dei propri dipendenti?

Grazie per la collaborazione

2.3 - Breve glossario

Bicicletta elettrica (o bicicletta a pedalata assistita): si intende un tipo di bicicletta che monta un motore elettrico ausiliario utile a ridurre lo sforzo fisico della pedalata soprattutto su percorsi con pendenze.

Bike sharing: servizio di condivisione di biciclette. È una forma di mobilità sostenibile e prevede un costo legato al tempo di utilizzo.

Car pooling: formazione di un unico equipaggio per effettuare quotidianamente lo spostamento casa-lavoro con l'auto privata di uno dei componenti del gruppo (in genere colleghi) dividendo i costi del viaggio. In altre parole, consiste nell'ospitare (gratis o dietro rimborso) nella propria auto privata altri cittadini/colleghi che percorrono lo stesso tragitto nello stesso orario, al fine di raggiungere insieme la sede di lavoro. Il car pooling comporta la riduzione delle spese di trasporto per i viaggiatori, e una riduzione sia dell'impatto ambientale, sia del traffico a causa del minor numero di automobili in circolazione. Oggi, il contatto tra persone che vogliono condividere l'auto, è reso più semplice da alcune applicazioni scaricabili sullo smartphone.

Car Sharing: sistema organizzato di mobilità urbana presente in molte città e basato sull'uso condiviso dell'automobile, sia di quella tradizionale sia di quella elettrica. Il car sharing si avvale di un servizio di autonoleggio a ore, disponibile su prenotazione per gli iscritti al servizio stesso. Questo sistema dà quindi il vantaggio di eliminare il problema dei costi di acquisto, della manutenzione e delle tasse di legge per il possesso e di ridurre il numero di auto in circolazione.

Classe ambientale auto: si intende la classe di emissioni all'interno della quale rientra ciascuna vettura. Le classi Euro vanno dalla Euro 0 alla Euro 6 e più il numero è basso e più l'auto è inquinante, mentre più il numero è alto minore sarà l'emissione di CO2 nell'aria. Euro 6 è la classe più ecologica, di cui fanno parte tutti i veicoli immatricolati dopo il primo gennaio 2015. Conoscere la classe Euro della propria auto è fondamentale per sapere quando si può o non si può circolare, e negli ultimi anni il divieto di circolazione è stato esteso a tutte le vetture rientranti nella categoria da Euro 0 sino ad Euro 4. Le auto Euro 6 sono esenti dalle restrizioni al traffico e rispettano le normative europee più stringenti; di questa classe fanno parte anche le vetture ibride e le elettriche.

Detrazione fiscale su abbonamenti TPL: è la detrazione fiscale per chi acquista abbonamenti di Trasporto Pubblico Locale per sé e per i propri familiari. La detrazione, introdotta con la Legge di Bilancio 2018 (Legge n. 205/2017), consente di scaricare, nella Dichiarazione dei redditi, il 19% delle spese sostenute nel corso dell'anno per l'abbonamento ai trasporti, per un importo massimo di spesa pari a 250 euro all'anno a persona, allo stesso modo delle spese sanitarie.

Domicilio: fa riferimento al luogo dove la persona abita abitualmente e da cui ha inizio lo spostamento casa-lavoro.

Mobilità dolce: significa utilizzare per spostarsi soluzioni ecocompatibili, nel pieno rispetto dell'ambiente, ossia l'insieme degli spostamenti effettuati a piedi o con mezzi non motorizzati, riconosciuti dal codice stradale. La mobilità pedonale, assieme a quella ciclabile, viene definita anche "mobilità lenta" o "mobilità dolce" perché implica l'impiego esclusivo della capacità fisica dell'uomo.

Mobilità sostenibile: 'capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente - accedere - comunicare - commerciare - stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro. Ci si riferisce, dunque, all'insieme delle modalità di trasporto che rispettano i principi dello sviluppo sostenibile, cioè l'uso moderato di risorse naturali non rinnovabili, che hanno un basso impatto ambientale in termini di congestione della rete stradale e inquinamento atmosferico e acustico.

Trasporto intermodale: modalità di trasporto caratterizzata dall'utilizzo di più mezzi di locomozione, ciascuno in un diverso tratto, per raggiungere una mèta. Ad esempio: da casa alla stazione di partenza con l'automobile privata, poi il treno fino alla stazione di arrivo e infine l'autobus dalla stazione di arrivo alla sede di lavoro.

Trasporto Pubblico Locale (TPL): si intende l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico a livello locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione solitamente entro i confini regionali. Nel caso toscano, ad esempio, si fa riferimento ai mezzi di Autolinee Toscane, Gest e Trenitalia per quanto riguarda le Ferrovie Locali della Toscana.

Mobility Manager (MM) aziendale: ai sensi

dell'articolo 5 del DM 179 del 12.05.2021, il MM aziendale è una Figura specializzata, nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente; Al MM aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:

- a) promozione, attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;
- b) supporto all'adozione del PSCL;
- c) adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal Comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del MM manager d'area;
- d) verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione;

2. Al MM aziendale sono altresì assegnate le seguenti funzioni:

- a) cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- b) attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
- c) promozione con il MM d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;
- d) supporto al MM d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

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

2.4 - Appendice statistica: Indice delle tavole di dati¹⁷

INDICE DELLE TAVOLE

A. Tavole di dettaglio sui risultati

Tabelle "Percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa"

Tavola 1	Percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa: distanza e tempo impiegato. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 2	Fascia oraria di ingresso e di uscita dalla sede di lavoro. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 3a	Mezzi di trasporto utilizzati e km percorsi con ciascun mezzo, nel percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 3b	Numero medio di Km percorso in andata e in ritorno per mezzo. Anno 2021 (valori assoluti e valore medio)
Tavola 4	Tipo di carburante usato per l'auto utilizzata negli spostamenti casa-lavoro. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 5	Tipo di spostamento, motivo e frequenza dello spostamento indiretto nel percorso abituale casa-lavoro e lavoro-casa. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)

Tabelle "Uso di abbonamento al Trasporto Pubblico Locale"

Tavola 6	Utilizzo del TPL e possesso di abbonamento. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 7	Possesso e tipologia di abbonamento. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)

Tabelle "Domicilio e Sede di lavoro attuale e nel febbraio 2020"

Tavola 8	Domicilio e sede di lavoro attuali e nel febbraio 2020. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
----------	---

Tabelle "Propensione all'uso del trasporto pubblico"

Tavola 9	Distanza tra il domicilio e la fermata più vicina dell'autobus e tra il domicilio e la stazione ferroviaria più vicina. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 10	Motivi per incrementare l'uso del mezzo pubblico nel tragitto casa-lavoro-casa. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 11	Scelta del mezzo privato al posto di quello pubblico per timore del contagio da COVID-19 nel 2020 2 e nel 2021. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)

Tabelle "Possibili interventi"

Tavola 12	Conoscenza della figura del Mobility Manager 2020. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)
Tavola 13	Soluzioni per ridurre l'uso dell'auto privata, al fine di favorire la riduzione dell'inquinamento e della congestione del traffico negli spostamenti casa-lavoro-casa. Anno 2021 (valori assoluti e percentuali)

Tabella "Rispondenti e Tasso di risposta"

Tavola 14	Numero di rispondenti e tasso di risposta per Ente e Direzione
-----------	--

¹⁷ Le tavole di dati sono consultabili e scaricabili dal sito regionale all'indirizzo: <https://www.regione.toscana.it/statistiche/pubblicazioni-statistiche/ambiente-territorio-e-trasporti>