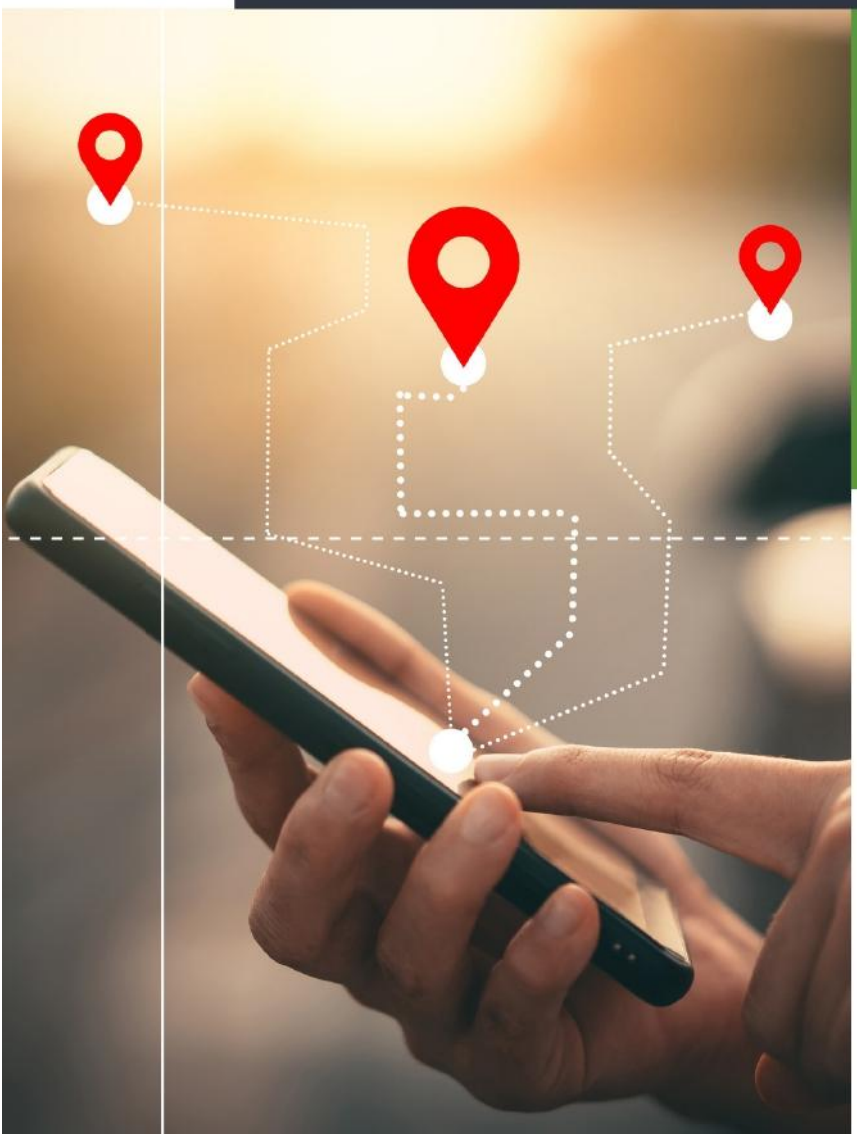
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO 2025

di Area Science Park



report

A cura di
Area Science Park

dicembre 2025

INDICE

1 INTRODUZIONE 3

2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI 4

2.1 ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI E DELL'OFFERTA SI TRASPORTO 4
2.2 ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO 12
2.3 INDICATORI DI SINTESI 17

3 PARTE PROGETTUALE 18

3.1 MISURA 1: LAVORO AGILE 18
3.2 MISURA 2: CAR-POOLING 19
3.3 MISURA 3: FAVORIRE L'USO DI VEICOLI ELETTRICI 20
3.4 MISURA 4: FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 22
3.5 MISURA 5: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE 23

4 ADOZIONE, ESECUZIONE E MONITORAGGIO 24

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro di Area Science Park 2025 è stato realizzato da Fabio Morea (*Mobility Manager*), Massimiliano Spadaro e Marco Slavich.

1 INTRODUZIONE

Area Science Park è un Ente pubblico di ricerca nazionale vigilato dal MUR, il cui fine è promuovere lo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica e trasferirne i suoi risultati al mercato e sul territorio. A partire dal 1978 l'Ente ha sviluppato uno dei più grandi parchi scientifici italiani con oltre 65.000 m^2 di superfici attrezzate per attività di ricerca e sviluppo, maturando stretti legami fra centri di ricerca nazionali, internazionali e imprese attive in diversi settori, tra cui Life Sciences, Materiali, ICT, Energia e Ambiente.

Area Science Park è un polo significativo per la mobilità urbana di Trieste e genera una quota rilevante di spostamenti pendolari extra urbani, generando complessivamente circa 1.600 presenze nei giorni lavorativi. Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), oltre che un adempimento obbligatorio[1], rappresenta per l'Ente l'opportunità di osservare e gestire un fenomeno importante che incide sia sulla congestione del traffico di Trieste, sia sulla qualità della vita di tutti coloro che operano nel parco scientifico.

L'obiettivo del PSCL è quello previsto dalle Linee guida ministeriali[2]: descrivere la situazione e le iniziative avviate e programmate per la **riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dalla mobilità sistematica casa-lavoro**.

Il PSCL 2025 è il quinto aggiornamento annuale; pertanto, sintetizza i dati generali già ampiamente illustrati nei Piani precedenti, aggiorna il modello per il calcolo delle distanze e delle emissioni e approfondisce il focus sulle attività svolte o avviate nel corso dell'anno per supportare la mobilità condivisa, elettrica, ciclabile e il trasporto pubblico locale.

[1] L'Ente è soggetto all'obbligo di produrre annualmente il PSCL in base all'articolo 229, comma 4, del Decreto-legge, n. 34, del 19 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge del 17 luglio 2020, n. 77.

[2] Il documento è stato redatto secondo le Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), art. 3, comma 5, del Decreto Interministeriale del 12 maggio 2021, n. 179, (pubblicato in G.U. – Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021).

2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1 Analisi delle condizioni strutturali e dell'offerta si trasporto

2.1.1 Localizzazione delle sedi di riferimento

IL PSCL si riferisce alle sedi principali di Area Science Park a Trieste che si trovano negli edifici C1 e AM nel Campus di Padriciano (località Padriciano 99) e negli edifici Q e Q1 nel Campus di Basovizza (Strada Statale 14, km 163,5). L'ente ha due ulteriori sedi a Udine e a Salerno, che non rientrano nell'ambito di analisi del PSCL.

2.1.2 Parco Scientifico e Tecnologico

Il Parco scientifico e tecnologico gestito rappresenta una realtà molto più ampia rispetto alle sedi indicate nel capitolo precedente. Nei campus di Padriciano e Basovizza sono infatti insediati circa 60 soggetti tra imprese e centri di ricerca che impiegano complessivamente circa 2000 persone (in qualità di imprenditori, dipendenti, ricercatori, borsisti, studenti) e generano un ulteriore flusso di circa 800 persone con presenza occasionale.

Due insediati, Elettra Sincrotrone Trieste e ESTECO, sono tenuti a predisporre un proprio PSCL. Inoltre, Elettra Sincrotrone Trieste e Area Science Park collaborano attivamente attraverso un accordo specifico volto a promuovere la mobilità sostenibile, rafforzando così l'impatto delle iniziative condivise nel Parco.

2.1.3 Viabilità locale e percorsi ciclopedonali

I campus di Basovizza e Padriciano si trovano a circa 10 km dal centro di Trieste e a circa 2 km in linea d'aria l'uno dall'altro e sono collegati tra loro dalla viabilità comunale.



Figura 1 - Vista aerea del Campus di Padriciano con sullo sfondo la città di Trieste.



Figura 2 - Campus di Padriciano: edifici C1 e AM.

Il Campus di Padriciano è circondato da aree verdi ed è collegato alla viabilità locale tramite un raccordo stradale. Non sono presenti percorsi pedonali sicuri in quanto il raccordo stradale è privo di marciapiedi. I centri abitati di Padriciano, Gropada, Trebiciano, Basovizza, Banne e Opicina (che si trovano a distanza di pochi chilometri e senza dislivelli significativi) sono raggiungibili a piedi solo lungo le strade principali (prive di marciapiede) o tramite sentieri e strade agricole.

L'unico percorso pedonale diretto verso la città è il sentiero n. 011 del CAI che collega il campus di Padriciano con il rione di San Giovanni; si tratta di un percorso a tratti ripido, con fondo irregolare e dislivello di circa 350 metri; pertanto, non adatto a spostamenti quotidiani casa-lavoro.



Figura 3 - Campus di Basovizza: edifici Q e Q1 che ospitano alcuni uffici di Area Science Park.

Anche il campus di Basovizza è circondato da vaste aree verdi. Il centro abitato di Basovizza, distante circa 1,4 km, si può raggiungere sia percorrendo la viabilità principale (in parte priva di marciapiede) sia lungo un percorso ciclopedonale recentemente pavimentato e dotato di illuminazione. L'abitato di Padriciano, leggermente più distante (circa 2 km), si raggiunge attraverso la viabilità locale che è in gran parte priva di marciapiedi e di illuminazione notturna.

Attualmente non sono presenti piste ciclabili di collegamento diretto tra i due campus; un percorso costituito principalmente da sentieri o strade agricole misura 2,9 km, mentre il collegamento tramite la viabilità locale è lungo 5,5 km.

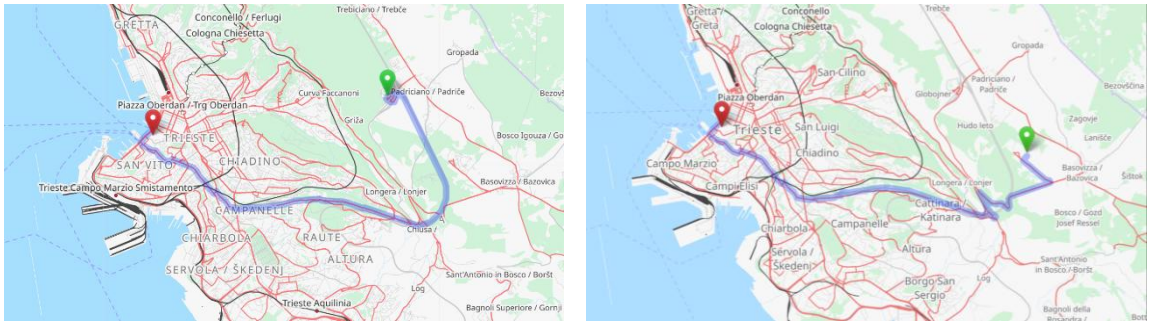


Figura 4 - Percorsi stradali che collegano i Campus con il centro di Trieste (fonte: openstreetmap.org).

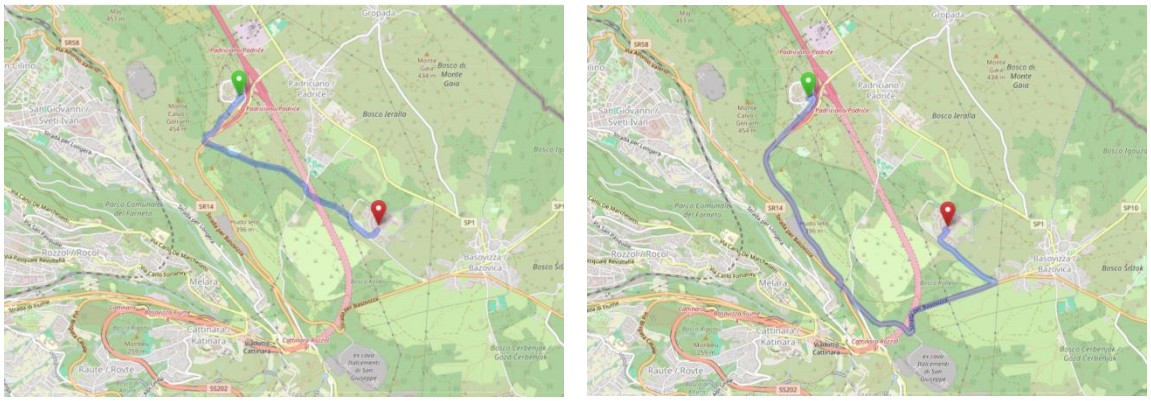


Figura 5 - Collegamento tra i due campus (a sinistra: pedonale, a destra: viabilità locale)

fonte: openstreetmap.org

2.1.4 Risorse, servizi e dotazioni dell'ente

Area Science Park mette a disposizione il servizio mensa in entrambi i campus, pertanto, non sono necessari spostamenti nella pausa pranzo. Inoltre, a Padriciano è disponibile una **foresteria** che offre alloggi per 25 persone, che viene regolarmente utilizzata da persone che lavorano temporaneamente nel Parco, riducendo ulteriormente la necessità di spostamenti locali.

Il parco complessivamente offre oltre 1400 parcheggi per auto e moto che sono ampiamente sufficienti per le esigenze di tutti i suoi utenti. L'Ente dispone inoltre di 20 posti auto interni nel garage dell'edificio C1, di cui 3 dedicati ai veicoli aziendali e i restanti dedicati ad alcuni dipendenti.

Oltre ai parcheggi, Area Science Park mette a disposizione, in ciascuno dei due campus, una stazione di ricarica per veicoli elettrici dedicata ai propri utenti, con quattro stalli da 7 kW e 22 kW. Inoltre, presso il campus di Padriciano è presente una stazione di ricarica rapida con due stalli da 50 kW, gestita da un operatore commerciale in concessione.

Pur non essendo collegato a viabilità ciclabile dedicata, il Parco dispone di stalli per biciclette. A Padriciano, vicino all'edificio B è presente un parcheggio per biciclette con 10 stalli coperti e in prossimità dell'edificio AM una rastrelliera con 5 stalli. Nel garage di cui sopra è presente anche una rastrelliera con 5 e all'interno dell'edificio C1 ci sono servizi con doccia che possono essere

utilizzati anche da chi raggiunge il posto di lavoro in bicicletta. A Basovizza è presente una pista ciclopedonale bidirezionale lungo la strada di accesso al campus e due rastrelliere con 5 stalli, una posizionata accanto alla fermata dell'autobus in prossimità dell'accesso a Elettra Sincrotrone e l'altra davanti all'ingresso dell'edificio Q.

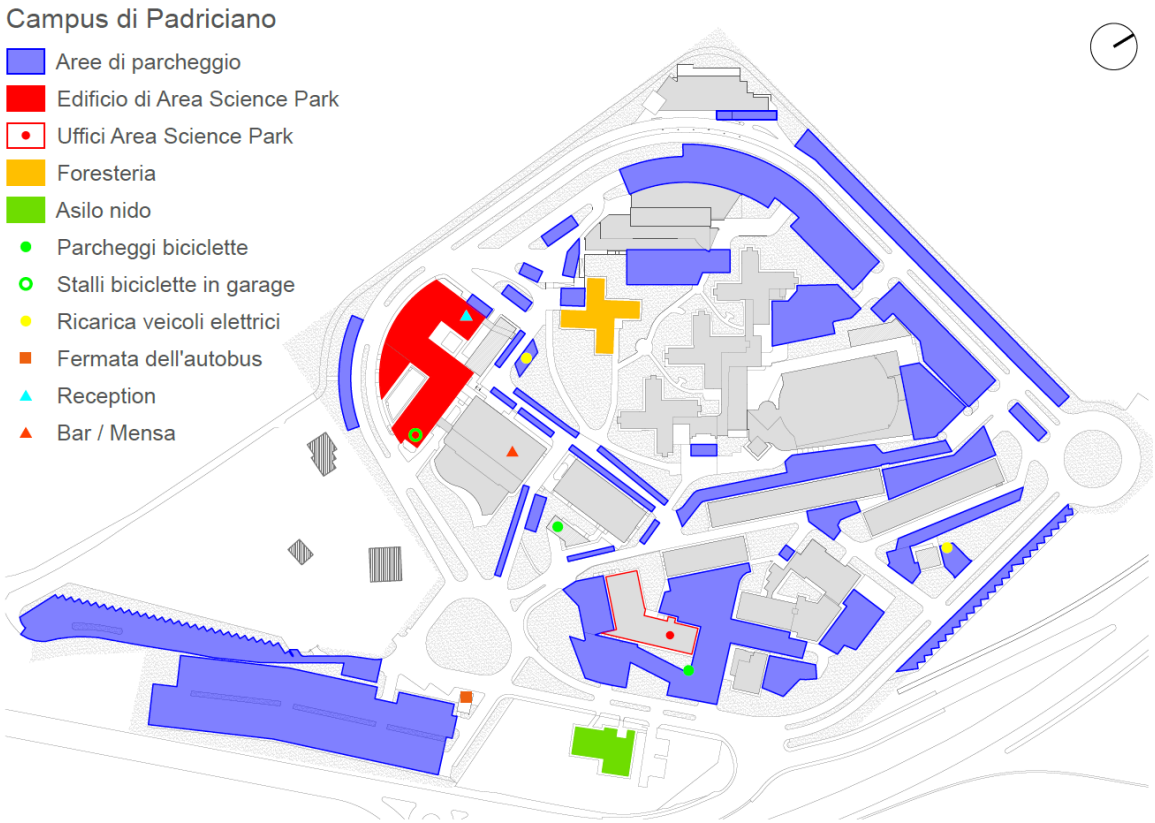


Figura 6 - Campus di Padriciano: edifici, sedi, servizi e infrastrutture di mobilità.

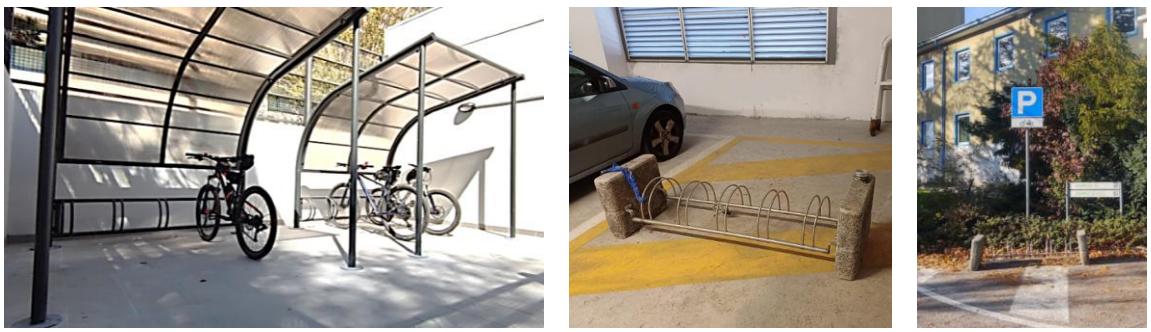


Figura 7 - Stalli per biciclette presso il campus di Padriciano.

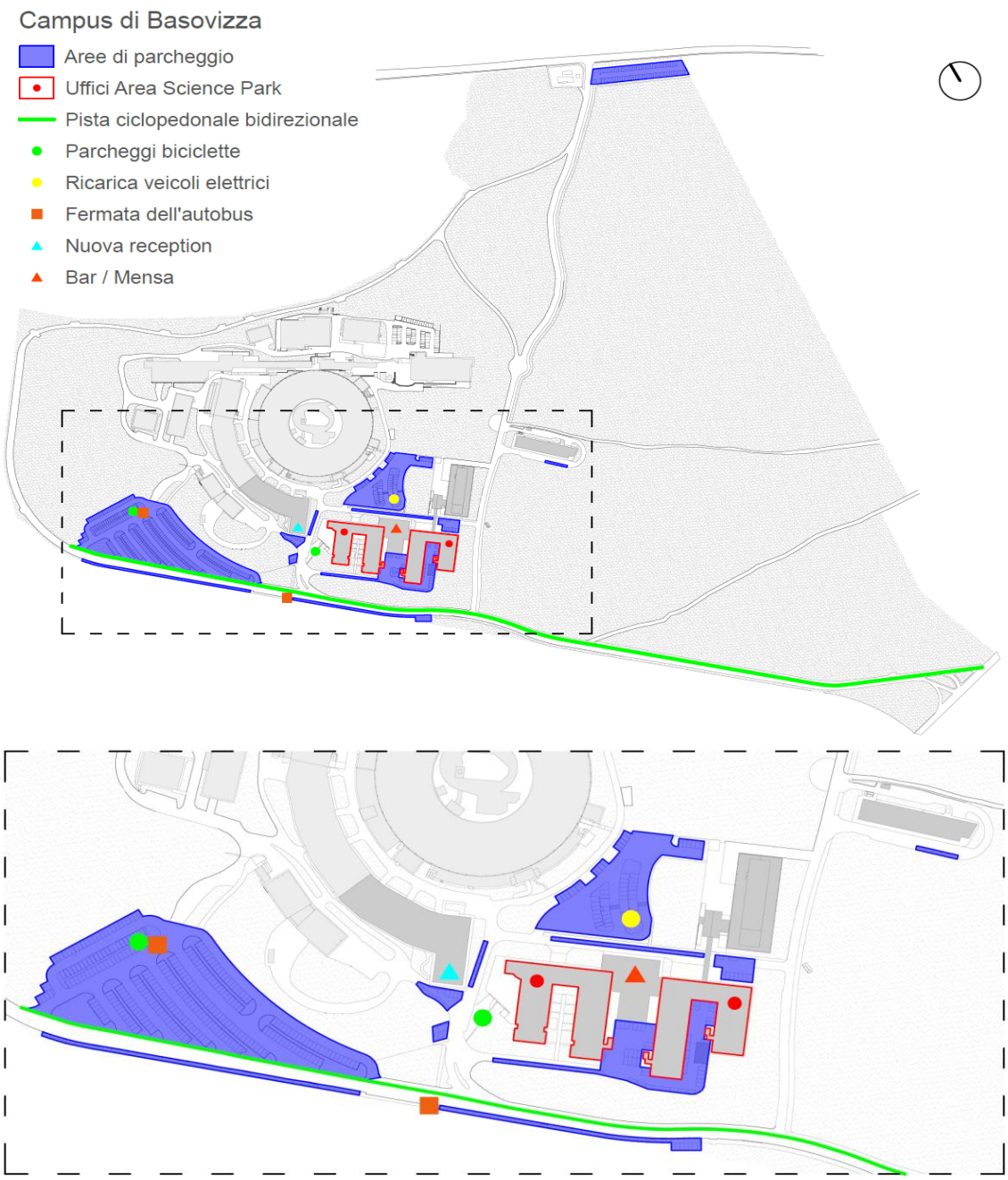


Figura 8 - Campus di Basovizza: edifici, servizi e infrastrutture a servizio della mobilità.

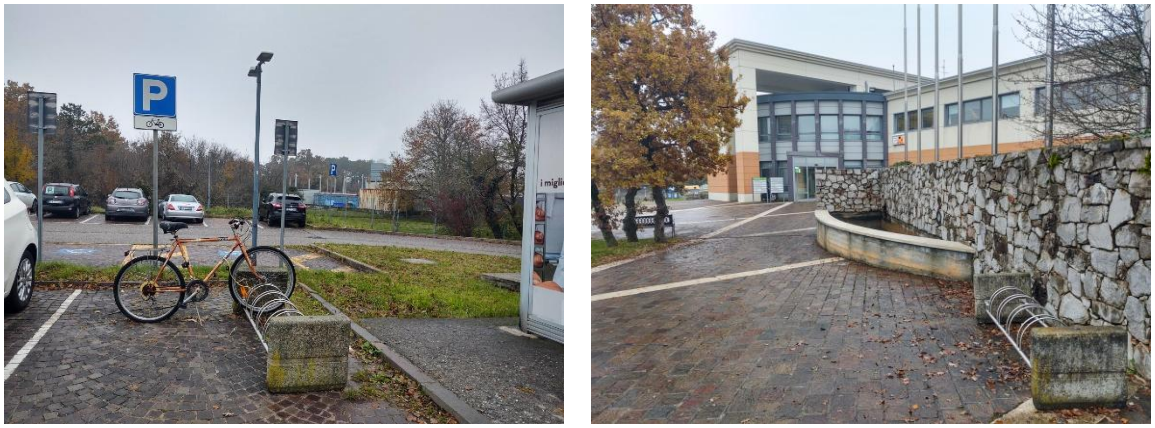


Figura 9 - Stalli per biciclette nel campus di Basovizza.

2.1.5 Personale e orari di lavoro

Nel corso del 2025 il personale di Area Science Park è aumentato a circa 225 unità complessive (tenendo conto di tutte le tipologie contrattuali). L'analisi si concentra sulle persone che lavorano presso le principali sedi di Area Science Park a Padriciano e Basovizza, per un totale di circa 210 persone (di cui 190 a Padriciano e 20 a Basovizza). Le altre sedi non sono incluse nell'analisi del presente piano. I dati dei seguenti capitoli si riferiscono al numero di rispondenti al questionario somministrato a dicembre 2025 al quale hanno risposto 96 persone (poco meno di metà del personale).

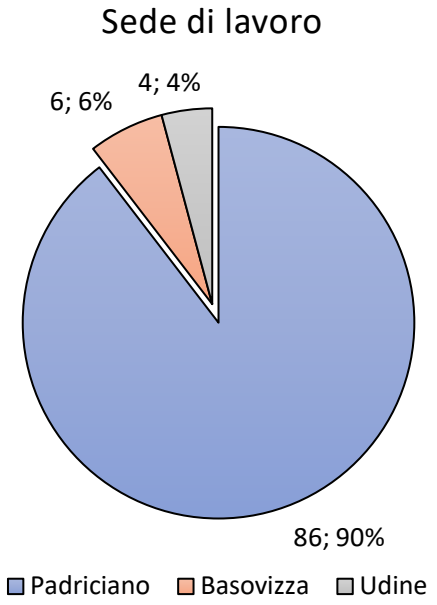


Figura 10 - Personale si Area Science Park.

La distribuzione di genere è sostanzialmente stabile rispetto agli scorsi anni, con il 60% di uomini e 40% di donne.

Per definire delle iniziative capaci di ridurre in maniera strutturale e permanente la mobilità sistematica casa lavoro è fondamentale tenere conto degli **orari** in cui le persone devono spostarsi, di eventuali diverse abitudini settimanali e della variabilità giornaliera.

Il personale di Area Science Park ha, in termini generali, un ciclo settimanale giornaliero, dal lunedì al venerdì, con orari di flessibili di ingresso (attorno alle 8:00) e uscita (attorno alle 17:00 dal lunedì al giovedì e attorno alle 14:30 il venerdì).

Vi sono diversi gradi di **flessibilità d'orario** a seconda della tipologia contrattuale: assegni di ricerca, borse e tirocini non hanno alcun vincolo di orario, i dirigenti hanno ampia flessibilità oraria con un controllo di presenza mentre i dipendenti hanno orari previsti da contratto con ampie fasce di flessibilità e possibilità di recupero delle ore straordinarie.

L'effetto complessivo sugli orari di ingresso e uscita (rilevati per il personale dipendente, non dirigente) vede ingressi concentrati tra le 7:45 e le 9:15, ed uscite distribuite in una fascia molto più ampia tra le 16:00 e le 18:00 (con uscite a partire dalle 13:00, per i contratti a tempo parziale, le uscite anticipate per recupero straordinari e per l'orario specifico del venerdì).

Il **lavoro agile** è una prassi consolidata in Area Science Park. Introdotto dall'Ente nel 2018 in modalità sperimentale, è diventato una modalità strutturale di lavoro. trovando ampia diffusione negli anni successivi. A fine 2025 il 90% dei dipendenti ha aderito al contratto di lavoro agile che prevede un massimo di 9 giorni al mese, con un impatto potenzialmente molto significativo sul numero di spostamenti casa lavoro complessivi, documentato in dettaglio nel paragrafo dedicato alla Misura 1: Lavoro Agile.

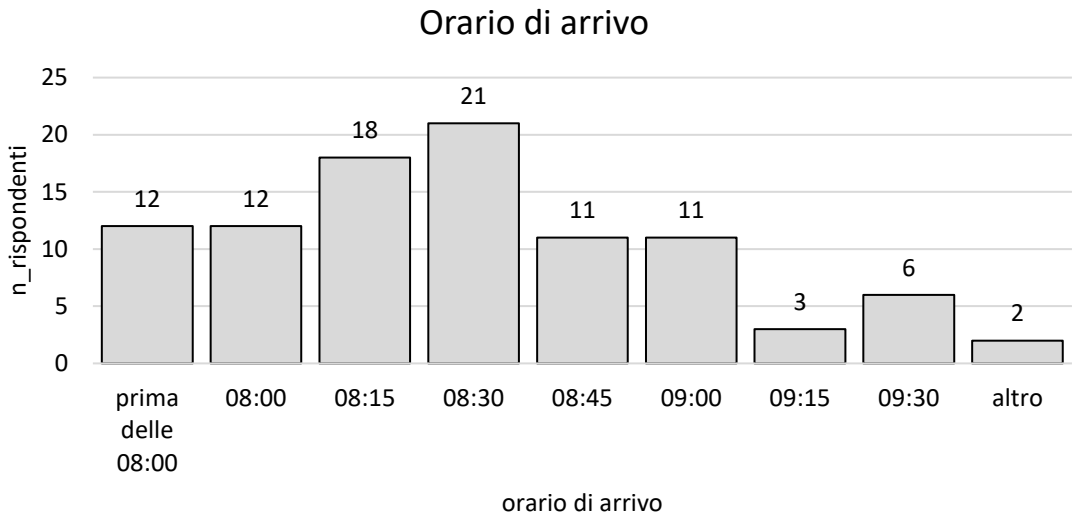


Figura 11 - Orario di arrivo nella sede di lavoro.

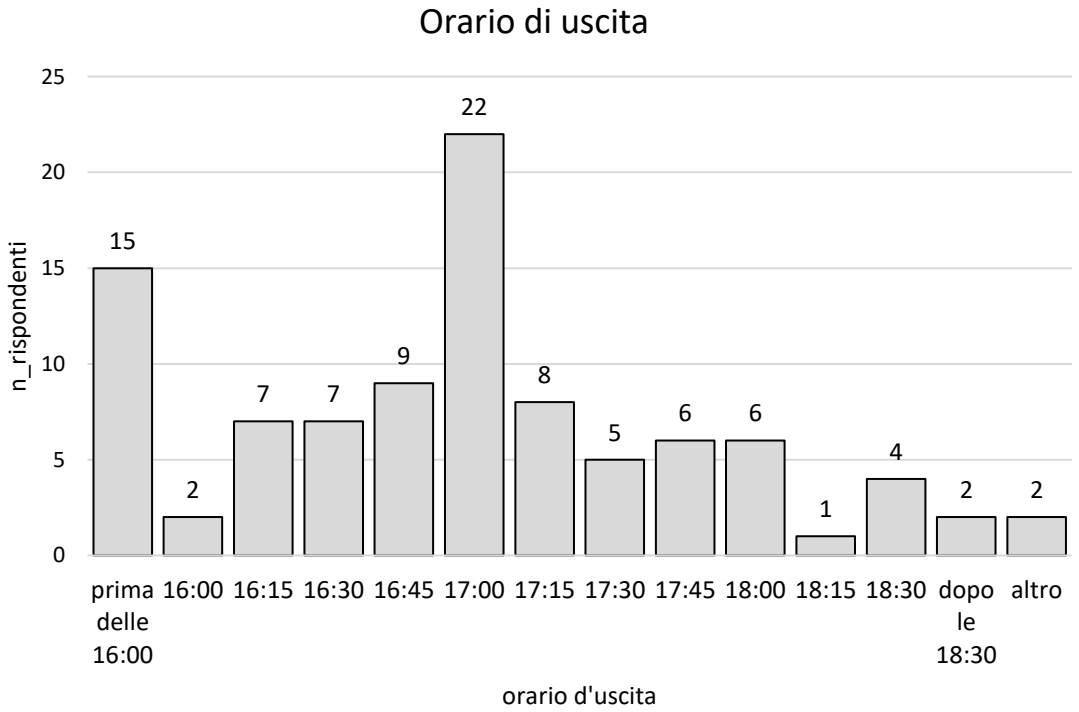


Figura 12 - Orario di uscita dalla sede di lavoro.

2.1.6 Offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale

Il Parco è servito da una linea di trasporto pubblico locale (51 e 51/) che li collega al centro della città di Trieste con corse regolari durante l'intera giornata, con cadenza di circa 15 minuti nelle ore di punta. Le criticità del trasporto pubblico locale sono analizzate nel paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**.

Partenze da **largo Città di Santos (stazione FS)**

	Lun - Ven	Sab	Dom - Festivi
Primo	5:50	5:50	5:55
Ultimo	23:30	23:30	00:16

- **Villa Carsia**
- Opicina
- Banne
- Trebiciano
- Area Science Park (campus di Padriciano)
- Gropada Padriciano
- Grozzana
- Draga Sant'Elia
- San Lorenzo
- Basovizza
- Area Science Park (campus di Basovizza)
- **largo Città di Santos (stazione FS)**

Partenze da **largo Città di Santos (stazione FS)**

	Lun - Ven	Sab	Dom - Festivi
Primo	7:30	7:30	6:58
Ultimo	19:00	19:00	18:53

- **largo Città di Santos (stazione FS)**
- strada per Basovizza
- Area Science Park (campus di Padriciano)
- Padriciano
- Basovizza
- Area Science Park (campus di Basovizza)
- **largo Città di Santos (stazione FS)**

2.2 Analisi degli spostamenti casa lavoro

2.2.1 Zone di origine, distanze e tempi

La matrice complessiva degli spostamenti casa-lavoro, le distanze ed i tempi di percorrenza necessari per il PSCL sono stati stimati a partire dai dati messi a disposizione dall'Ufficio Risorse Umane, integrati con quelli raccolti tramite un sondaggio rivolto a tutti i dipendenti. Tutti i dati sono stati raccolti ed analizzati in forma anonima e aggregata. Le origini sono raggruppate in 16 aree, definite in base ai CAP, di dimensioni diverse a seconda della distanza dal luogo di lavoro e del numero di persone provenienti da ciascuna zona.



Figura 13 - Mappa delle principali zone di origine degli spostamenti casa-lavoro.

Le posizioni riportate sono indicative e derivano dall'elaborazione dei Codici di Avviamento Postale effettuata tramite Open Street Map [www.openstreetmap.org]

La situazione è sostanzialmente invariata rispetto all'anno precedente; la mobilità casa-lavoro si caratterizza per un flusso principale dalla città di Trieste che riguarda l'86% delle persone, mentre il restante 14% proviene da diverse località, principalmente in provincia di Gorizia.

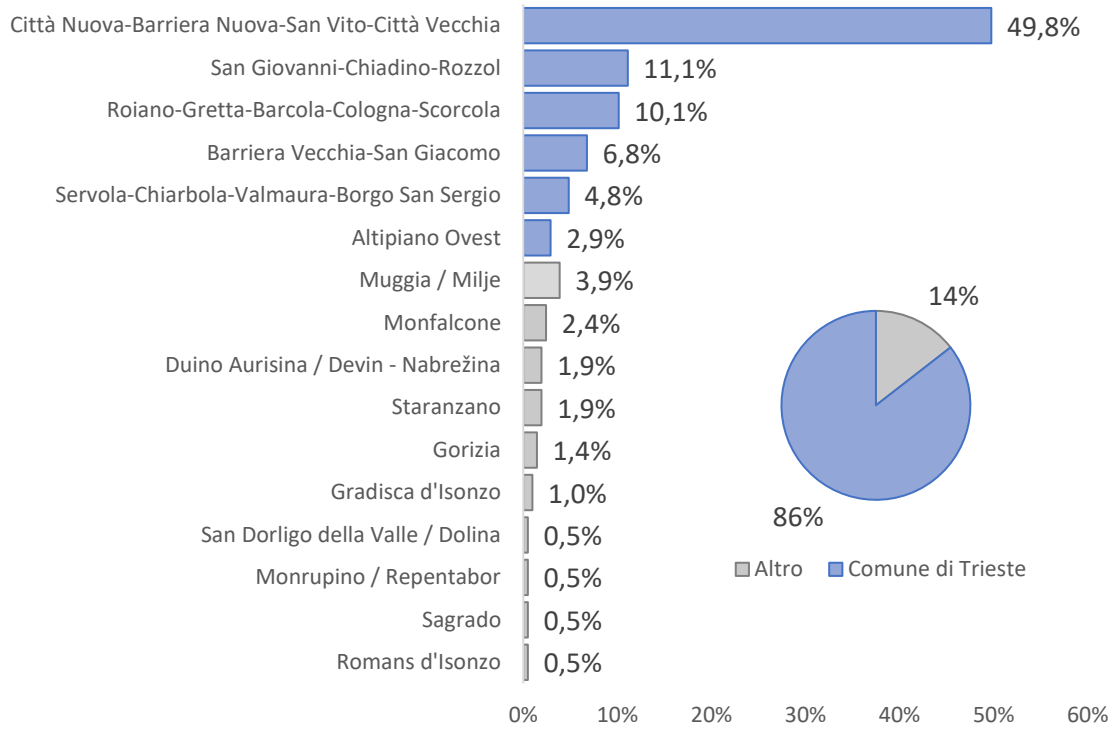


Figura 14 15 - Zone di origine.

La percorrenza media giornaliera (comprendente il viaggio da casa al luogo di lavoro e ritorno) è di 25,1km, con una prevalenza di percorsi tra i 20 e i 30 km, con tempi di percorrenza tra i 20 e i 30 minuti.

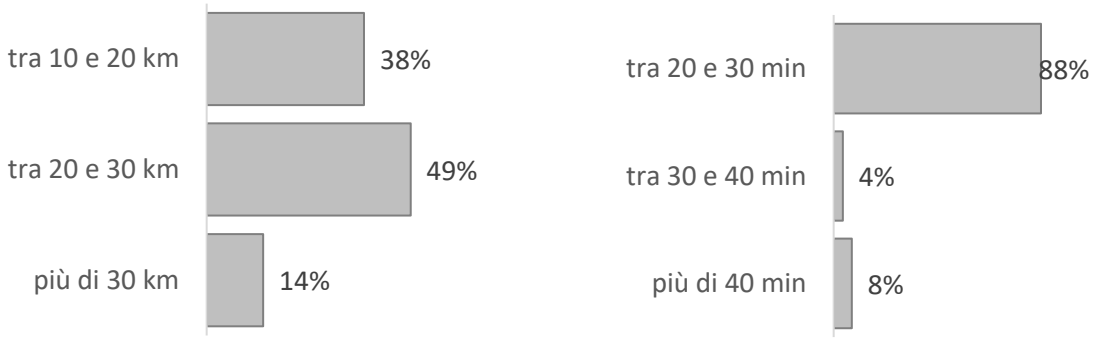


Figura 16 17 - Percorrenza e durata media degli spostamenti casa lavoro

2.2.2 Modalità abituali di spostamento casa-lavoro per la sede di riferimento

Le modalità abituali di spostamento sono state rilevate nel mese di dicembre 2025 con un questionario rivolto a tutti coloro che lavorano per l'Ente. I dati hanno confermato quanto già rilevato negli anni precedenti: la maggior parte delle persone raggiunge la sede di lavoro con un mezzo a motore, in particolare, il 70% del totale si sposta sempre in auto (da solo/a) o in moto o scooter; il 19% si sposta in auto in modalità condivisa (o come autista o come passeggero). Infine, l'11% utilizza il trasporto pubblico locale.

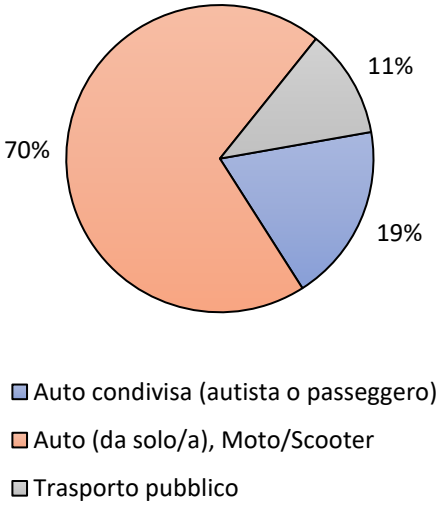


Figura 18 - Mezzo di trasporto utilizzato.

Per le finalità del PSCL è importante comprendere le motivazioni per cui le persone scelgono un determinato mezzo di trasporto. In particolare, nel questionario ci si è soffermati sui motivi che ostacolano l'utilizzo del trasporto pubblico e si è esaminata la modalità di spostamento condivisa (car-pooling).

Il 26% dei rispondenti dichiara di non poter utilizzare il trasporto pubblico a causa degli orari non adatti alle proprie esigenze, il 22% invece che risulta essere troppo lento rispetto alle altre modalità (questo dovuto principalmente al percorso troppo lungo con soste intermedie, mancanza di collegamenti con altri autobus, o di compatibilità di orario tra diverse linee), il 19% invece non ne può usufruire per soste lungo il percorso di arrivo o di andata; il 16% dichiara di risiedere in una zona non servita dal trasporto pubblico.

La restante quota è rappresentata dai rispondenti che in ogni caso preferiscono viaggiare da soli, che contestano il sovraffollamento del mezzo, o che desiderano avere una maggiore autonomia o altro.

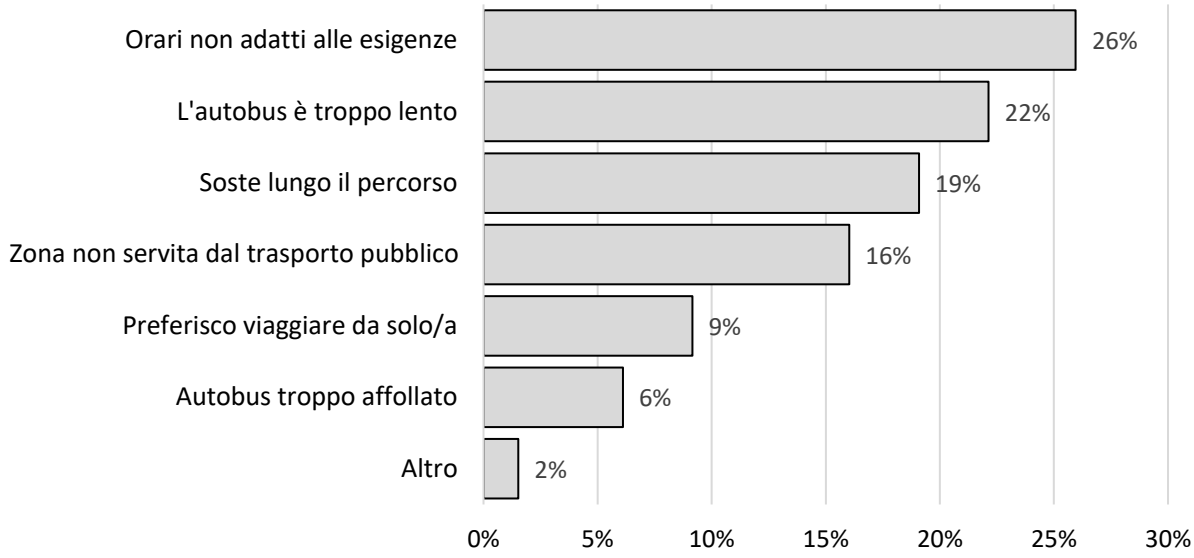


Figura 19- Ostacoli all'utilizzo del trasporto pubblico.

In riferimento al servizio di carpooling, circa il 13% dei rispondenti dichiara di utilizzarlo, sia regolarmente che occasionalmente, certificando i propri viaggi, mentre un altro 13% dichiara di condividere il viaggio casa-lavoro con altre persone, senza usare l'applicazione.

I motivi che portano al mancato utilizzo del servizio e della conseguente applicazione sono legati tra gli altri alla mancata volontà o conoscenza, e/o alla necessità di maggiore autonomia.

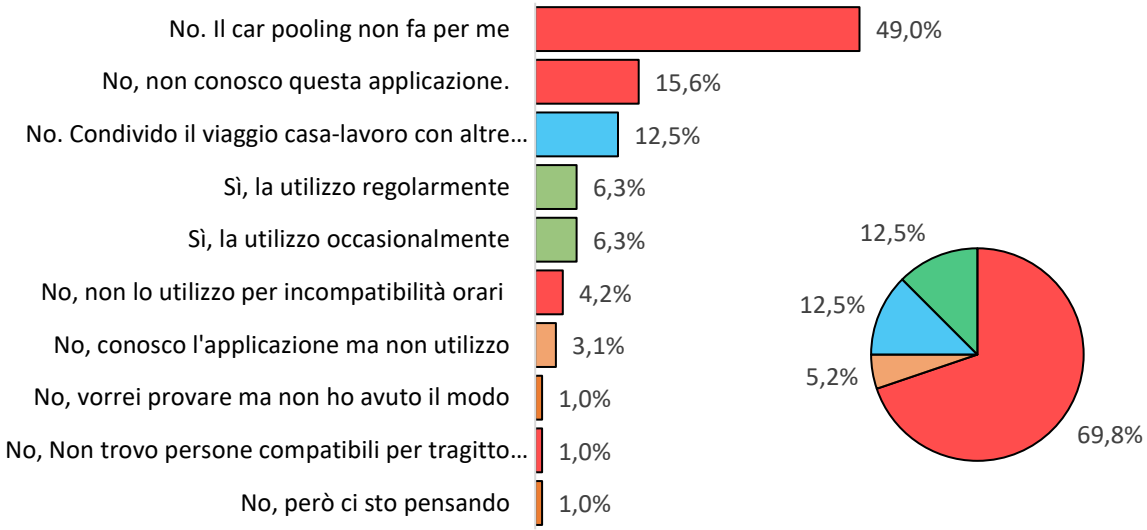


Figura 20 - Utilizzo del servizio di carpooling.

Di contro, coloro che hanno risposto positivamente, dichiarano in maggioranza (il 35%) che se non fosse disponibile questo servizio viaggerebbero in auto da soli. Il 43% dichiara che continuerebbe a viaggiare comunque in modalità condivisa e il 22% dichiara che utilizzerebbe in alternativa il bus. Da quest'ultimo dato si può dedurre che il servizio di carpooling non causa una riduzione significativa del numero di utenti del trasporto pubblico ma al contrario, si affianca e completa l'offerta esistente.

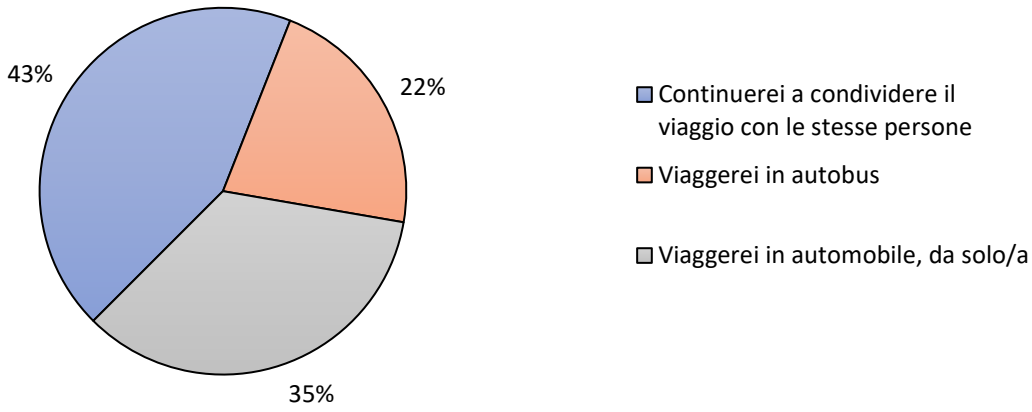


Figura 21 - Alternativa al servizio di carpooling esistente.

2.2.3 Propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

I risultati del sondaggio dimostrano che alcuni utenti sarebbero disposti a rivedere la propria modalità di spostamento. Attualmente la maggior viaggia in automobile da solo, tuttavia, questa preferenza potrebbe cambiare a favore del trasporto pubblico, se fosse disponibile una linea che colleghi la propria zona di residenza al luogo di lavoro con orari adeguati (alternativa alla 51 esistente). Inoltre, una delle richieste più evidenti delle persone che lavorano a Padriciano è un precorso diretto verso il centro città al ritorno (evitando il passaggio per Basovizza almeno per alcune delle corse disponibili). Una ulteriore frequente richiesta di ottimizzazione è evitare le soste nella zona dell'Università lungo il percorso di arrivo, per ridurre l'affollamento.

La scelta del carpooling, invece, verrebbe presa in considerazione solo se ci fosse maggiore possibilità di coordinarsi con colleghi aventi orari compatibili, consentendo al contempo una certa flessibilità negli orari di viaggio.

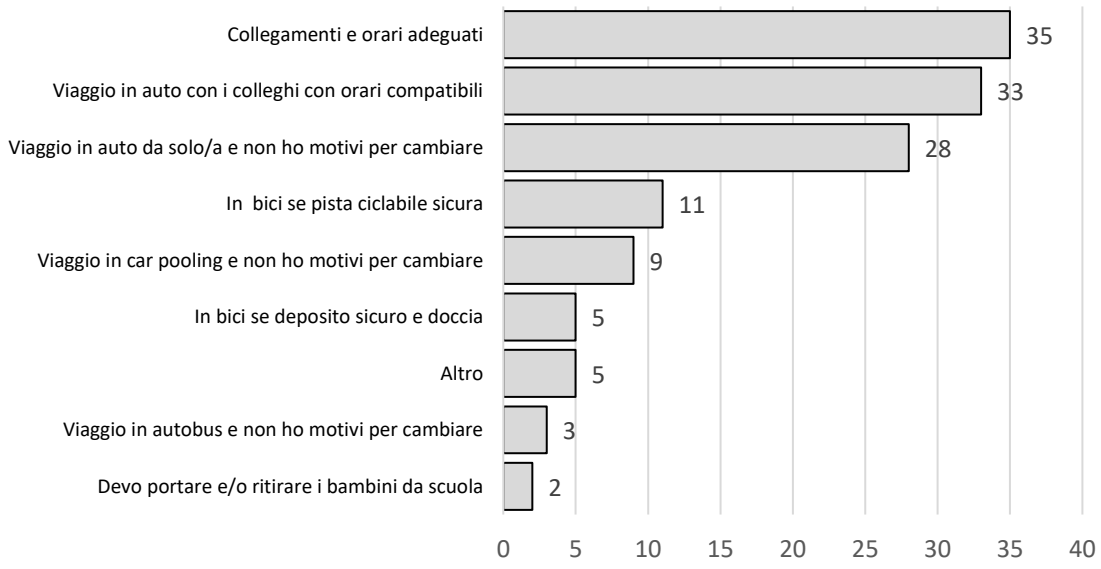


Figura 22 - Propensione al cambiamento.

2.3 Indicatori di sintesi

L'impatto degli spostamenti casa-lavoro può essere sintetizzato da una stima delle emissioni di CO_2 annuali, calcolate in base ai percorsi simulati e al mezzo utilizzato e sintetizzato in Tabella 1. Come indicato dalle Linee Guida ministeriali, gli spostamenti effettuali con il trasporto pubblico, la bicicletta o a piedi vengono computati convenzionalmente con emissioni pari a zero. L'impatto medio stimato è pari a circa 101 tCO_2. I valori sono sostanzialmente stabili rispetto a quelli dello scorso anno, tenendo conto del leggero aumento di personale coinvolto e degli arrotondamenti tenendo contro del campione di rispondenti considerato.

Indicatore	Valore	Note
Numero di viaggi casa-lavoro complessivi nel corso di un anno in assenza di smart working	43.000	Percorsi di andata e ritorno, riferiti alla sede di Padriciano e Basovizza, in un anno tipo con 200 giornate lavorative, senza l'effetto dello smart working
Numero di viaggi casa-lavoro complessivi nel corso di un anno considerando lo smart working	32.300	Riduzione del numero totale, dovuto all'impatto dello smart working
Numero di viaggi casa-lavoro complessivi nel corso di un anno considerando lo smart working in auto	25.800	Dato rappresentativo dei viaggi in auto
Distanza media degli spostamenti casa-lavoro in auto	24,1 Km	Stima del valore giornaliero, per persona, percorso di andata e ritorno
Percorrenza complessiva annuale (tutti i mezzi, senza lavoro agile)	1.036.000 Km	Dato dal numero di viaggi casa-lavoro complessivi nel corso di un anno in assenza di smart working moltiplicato per la distanza media
Percorrenza complessiva annuale (tutti i mezzi, con lavoro agile)	779.000 Km	Si tiene conto dell'impatto dello smart working pari al 25%
Percorrenza complessiva annuale (in automobile, con lavoro agile)	623.000 Km	Si considera gli autisti che vengono in sede da soli + l'apporto del carpooling
Fattore di emissioni di CO_2 degli spostamenti casa-lavoro in auto	0,162 $KgCO_2$/Km	Fattore di emissione medio per autovetture[3]
Emissioni di CO_2 complessive degli spostamenti casa-lavoro	101,0 tCO2	Stima emissioni annuali

Tabella 1 – principali indicatori del PSCL aggiornati a novembre 2025

[3] https://fetransp.isprambiente.it/#/

3 PARTE PROGETTUALE

Per raggiungere l'obiettivo del PSCL – riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dalla mobilità sistematica casa-lavoro – Area Science Park ha avviato cinque misure:

- lavoro agile
- car-pooling
- favorire l'uso dei veicoli elettrici
- favorire l'uso del trasporto pubblico locale
- favorire la mobilità ciclabile

3.1 Misura 1: Lavoro Agile

Il lavoro agile consiste nella possibilità di svolgere la prestazione lavorativa da casa, evitando lo spostamento verso il luogo di lavoro. L'impatto sugli indicatori del PSCL è potenzialmente molto significativo: un giorno alla settimana di lavoro agile riduce del 20% il numero di viaggi e di conseguenza tutti gli altri impatti sul traffico e le emissioni.

Il lavoro agile è stato introdotto in Area Science Park come misura di conciliazione dei tempi di vita lavorativa e privata, dapprima con una sperimentazione (nel 2018) e successivamente in maniera diffusa come adattamento all'emergenza COVID-19. Attualmente il lavoro agile è diventato parte integrante delle strategie di gestione delle risorse umane dell'Ente.



Monitoraggio

Il lavoro agile è la misura che incide maggiormente sull'obiettivo del PSCL di riduzione permanente del numero di viaggi e di emissioni dovute agli spostamenti casa-lavoro.

A fine 2025 la maggior parte dei dipendenti ha aderito al contratto di lavoro agile che prevede un massimo di 9 giorni al mese di lavoro da remoto. L'impatto reale dello smart working dipende sia dal tasso di adesione al contratto di lavoro agile (che è pari al 97,2%) sia dal numero di giornate effettivamente lavorate in remoto. Solo una piccola parte del personale ha utilizzato sistematicamente le giornate di lavoro da casa previste dal contratto, mentre la maggior parte ha comunque raggiunto l'ufficio per scelta o per esigenze di servizio. Si stima che complessivamente lo smart working abbia portato ad una riduzione del 25% degli spostamenti casa-lavoro, corrispondenti a 42 tCO_2.

indicatore	valore stimato (anno 2025)
Adesione al contratto di lavoro agile	97,2%
Percentuale di spostamenti casa-lavoro evitati	25%
Numero di spostamenti casa-lavoro evitati	10.600
Tempo risparmiato	5.300 ore
Riduzione delle emissioni	- 42,0 tCO_2

3.2 Misura 2: Car-pooling



Il termine "car-pooling" indica semplicemente la condivisione di un viaggio in automobile: il guidatore e i passeggeri si accordano in anticipo su orari e punti di incontro, e sull'eventuale rimborso spese. L'organizzazione spontanea di passaggi tra colleghi o amici porta ad un impatto limitato che può essere stimato solamente tramite osservazioni o sondaggi periodici. Secondo una stima riportata nei PSCL degli anni precedenti la maggior parte delle automobili raggiunge Area Science Park con un solo passeggero a bordo, ed il numero medio di passeggeri è 1,08.

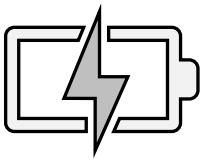
Per incentivare il carpooling Area Science Park ha attivato un'applicazione per dispositivi mobili, utilizzabile gratuitamente da tutti gli utenti del Parco e da coloro che lavorano in tutte le sedi dell'Ente. L'applicazione facilita l'incontro tra domanda e offerta di passaggi, consente di gestire eventuali rimborsi spese concordati direttamente tra passeggero e autista e offre alcune funzionalità di comunicazione e fidelizzazione (ad esempio con l'indicazione di viaggi effettuati, la stima dei risparmi di carburante, di costi e di emissioni).

Il car-pooling è stato attivato nel mese di aprile 2023; al fine di fornire un valore per gli indicatori di impatto si sono considerati i dati da gennaio a novembre 2025. L'applicazione consente di rilevare con precisione i dati di utilizzo effettivo e presenta indicatori di impatto (numero di persone coinvolte, numero di viaggi, distanze, riduzione di emissioni). Gli indicatori sono aggregati e si riferiscono a tutto il Parco, ma l'impatto è stato stimato anche per gli utenti dell'ente. Dai dati risulta evidente la percorrenza media di oltre 40km, pertanto il car pooling viene utilizzato prevalentemente per percorsi extra urbani (per i quali non sono disponibili linee di trasporto pubblico). Rispetto allo scorso anno il numero di utenti e le distanze complessive sono cresciute, pertanto si attendono sviluppi positivi anche nel 2026.

indicatore	**valore stimato (gennaio 2025 - novembre 2025)**
Utenti iscritti all'applicazione di car-pooling	111
Utenti attivi (media mensile)	28
Tragitti totali	4.232
Km risparmiati	54.470 km
Km percorsi dalle auto in carpooling	42.648 km
riduzione delle emissioni (tutti gli utenti)	- 8,87 tCO_2
riduzione delle emissioni (solo utenti Area Science Park)	- 0,85 tCO_2

3.3 Misura 3: Favorire l'uso di veicoli elettrici

Area Science Park gestisce direttamente 2 stazioni di ricarica per veicoli elettrici (una a Padriciano e una a Basovizza); inoltre ospita nel campus di Padriciano una stazione di ricarica ad alta potenza (50kW) gestita da un operatore commerciale. La disponibilità dei punti di ricarica favorisce l'utilizzo di automobili elettriche o ibride *plug-in* e di conseguenza comporta una riduzione delle emissioni di CO_2.



Al fine di favorire l'utilizzo delle stazioni di ricarica è stato attivato un sistema di tariffazione agevolata dedicato agli utenti abituali tramite pagina web dedicata: https://areasciencepark.emobitaly.it/.



Figura 23- Stazioni di ricarica per automobili elettriche nel Campus di Padriciano.



Figura 24- Stazioni di ricarica per automobili elettriche nel Campus di Basovizza.

I dati degli ultimi 12 mesi (dicembre 2024-novembre 2025) indicano che le stazioni di ricarica gestite direttamente dall'Ente state utilizzate per 1.678 sessioni di ricarica ed hanno erogato complessivamente 15.000 kWh. L'utilizzo è in forte aumento rispetto l'anno precedente (+77%), nonostante un guasto che ha reso inutilizzabile una delle due colonnine di ricarica del campus di Padriciano per alcuni mesi.

indicatore	**valore stimato (dicembre 2024 – novembre 2025)**
Utenti abituali	38
Altri utenti	237
Sessioni di ricarica (complessivo)	1.678
Sessioni di ricarica (solo utenti abituali)	1339
Energia erogata	26.235 kWh

3.4 Misura 4: Favorire l'uso del trasporto pubblico locale

I campus di Padriciano e Basovizza sono serviti dalla linea 51 del trasporto pubblico locale, gestito da Trieste Trasporti, che collega il centro città con Padriciano, Basovizza e altre località dell'altipiano Est. Il servizio è disponibile in tutte le fasce orarie di interesse nei giorni lavorativi ma presenta alcune criticità.



Le principali criticità emerse dal sondaggio riguardano gli orari e tempi di spostamento, spesso non pienamente rispondenti alle esigenze dell'utenza, nonostante il miglioramento introdotto negli ultimi anni con l'orario cadenzato ogni 15 minuti, che ha contribuito a ridurre l'affollamento.

Il motivo principale è che l'autobus è più lento in confronto all'utilizzo del mezzo privato, sia perché effettua parecchie soste lungo il percorso (all'andata all'Università degli Studi di Trieste, ad esempio, e al ritorno passando sempre per il Campus di Basovizza prima di scendere in città) sia perché alcune zone non sono servite direttamente dalla linea 51 oppure non hanno un collegamento efficiente e/o sincronizzato con altre linee che potrebbero intercettarla.

In aggiunta, va rilevato che per diverse zone della città e per tutte le destinazioni extraurbane non esiste alcuna offerta di trasporto pubblico, rendendo di fatto inevitabile l'uso del mezzo privato per chi risiede fuori dal bacino urbano.

3.5 Misura 5: Favorire la mobilità ciclabile



La mobilità ciclabile contribuisce alla riduzione dell'uso dei veicoli a motore e delle relative emissioni, oltre a favorire il benessere fisico. Nel caso specifico del Parco, tuttavia, il dislivello e la mancanza di percorsi protetti verso il centro di Trieste rendono lo spostamento quotidiano in bicicletta poco praticabile.

Attualmente alcune persone scelgono comunque questa modalità di spostamento: Area Science Park mette a loro disposizione alcuni stalli per biciclette e i dipendenti dell'ente che lavorano a Padriciano possono anche utilizzare gli spogliatoi e le docce presenti nell'edificio C1.

In prospettiva di sviluppo futuro saranno considerate le opportunità offerte dalla Legge regionale 8/2018 e il relativo Piano regionale della mobilità ciclabile (PREMOCI), che mirano a favorire gli spostamenti pendolari casa–lavoro attraverso la realizzazione della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR). Il tracciato FVG2b – "Ciclabile del Carso", previsto lungo tale rete, collegherà Opicina, Padriciano e Basovizza, proseguendo verso il centro città lungo la pista ciclabile Cottur.



Figura 25 - Mobilità ciclabile

Dettaglio del tracciato di progetto dell'itinerario ciclabile di interesse regionale FVG2b - Ciclabile del Carso previsto dal Piano Regionale della Mobilità Ciclabile (PREMOCI) in corrispondenza del passaggio attraverso i campus di Area Science Park.

Il tracciato indicato in Figura non è ancora stato realizzato, perché le previsioni del piano devono ancora venire attuate sviluppando la RECIR. Area Science Park si impegna nella fattiva collaborazione istituzionale per supportare la Regione nella realizzazione dell'itinerario ciclabile per le parti che interesseranno i propri campus di Padriciano e Basovizza, in modo da favorire spostamenti ciclabili tra le due sedi e lungo i percorsi casa-lavoro.

4 ADOZIONE, ESECUZIONE E MONITORAGGIO

Il PSCL di Area Science Park viene aggiornato annualmente e viene adottato dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente.

Il documento e i relativi dati vengono trasmessi al *Mobility Manager* d'area del Comune di Trieste (territorialmente competente) per una valutazione complessiva da parte di quest'ultimo delle misure previste nel territorio di riferimento.

Nel corso del 2025 si intende proseguire il confronto e la collaborazione con il Mobility Manager del Comune, Trieste Trasporti, la Regione Friuli Venezia Giulia, nonché con le imprese e gli enti di ricerca presenti nei campus, al fine di armonizzare le diverse iniziative e formulare proposte condivise. Queste azioni saranno sviluppate anche sulla base di progetti integrati, che coinvolgano più soggetti interessati lungo le medesime direttrici di mobilità.

Il PSCL verrà monitorato annualmente al fine di verificare l'attuazione delle misure previste, la loro efficacia nel raggiungere gli obiettivi e la presenza di eventuali impedimenti o criticità.

Indice delle figure

FIGURA 1 - VISTA AEREA DEL CAMPUS DI PADRICIANO CON SULLO SFONDO LA CITTÀ DI TRIESTE. 4
FIGURA 2 - CAMPUS DI PADRICIANO: EDIFICI C1 E AM. 5
FIGURA 3 - CAMPUS DI BASOVIZZA: EDIFICI Q E Q1 CHE OSPITANO ALCUNI UFFICI DI AREA SCIENCE PARK. 5
FIGURA 4 - PERCORSI STRADALI CHE COLLEGANO I CAMPUS CON IL CENTRO DI TRIESTE (FONTE: OPENSTREETMAP.ORG). 6
FIGURA 5 - COLLEGAMENTO TRA I DUE CAMPUS (A SINISTRA: PEDONALE, A DESTRA: VIABILITÀ LOCALE) 6
FIGURA 6 - CAMPUS DI PADRICIANO: EDIFICI, SEDI, SERVIZI E INFRASTRUTTURE DI MOBILITÀ. 7
FIGURA 7 - STALLI PER BICICLETTE PRESSO IL CAMPUS DI PADRICIANO. 7
FIGURA 8 - CAMPUS DI BASOVIZZA: EDIFICI, SERVIZI E INFRASTRUTTURE A SERVIZIO DELLA MOBILITÀ. 8
FIGURA 9 - STALLI PER BICICLETTE NEL CAMPUS DI BASOVIZZA. 8
FIGURA 10 - PERSONALE SI AREA SCIENCE PARK. 9
FIGURA 11 - ORARIO DI ARRIVO NELLA SEDE DI LAVORO. 10
FIGURA 12 - ORARIO DI USCITA DALLA SEDE DI LAVORO. 10
FIGURA - MAPPA DELLE PRINCIPALI ZONE DI ORIGINE DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO. 12
FIGURA 14 - ZONE DI ORIGINE. 13
FIGURA 15 - PERCORRENZA E DURATA MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO 13
FIGURA 16 - MEZZO DI TRASPORTO UTILIZZATO. 14
FIGURA - OSTACOLI ALL'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO. 15
FIGURA 18 - UTILIZZO DEL SERVIZIO DI CARPOOLING. 15
FIGURA 19 - ALTERNATIVA AL SERVIZIO DI CARPOOLING ESISTENTE. 16
FIGURA 20 - PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO. 16
FIGURA - STAZIONI DI RICARICA PER AUTOMOBILI ELETTRICHE NEL CAMPUS DI PADRICIANO. 20
FIGURA - STAZIONI DI RICARICA PER AUTOMOBILI ELETTRICHE NEL CAMPUS DI BASOVIZZA. 21
FIGURA - MOBILITÀ CICLABILE 23

TABELLA 1 – PRINCIPALI INDICATORI DEL PSCL AGGIORNATI A NOVEMBRE 2025 17