



DISPOSIZIONE N. 3762 /DG

IL DIRETTORE GENERALE

- CONSIDERATO** che per effetto dell'art. 28, comma 1, del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, è stato istituito l'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA);
- CONSIDERATO** che per effetto dell'art. 28, comma 2, del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, a decorrere dalla data di insediamento del Commissario e dei Sub Commissari l'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici (APAT), l'Istituto Nazionale per la Fauna selvatica (INFS) e l'Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) sono soppressi;
- PRESO ATTO** del decreto n. 123 del 21/05/2010 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare "Regolamento recante norme concernenti la fusione dell'APAT, dell'INFS e dell'ICRAM in un unico istituto, denominato Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), a norma dell'articolo 28, comma 3, del decreto-legge 25/06/2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 06/08/2008, n. 133" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 179 del 03/08/2010;
- VISTO** il DPCM del 22 maggio 2017 con il quale il Viceprefetto Stefano Laporta è stato nominato Presidente dell'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale;
- CONSIDERATO** che l'insediamento del Presidente è avvenuto in data 17 luglio 2017;
- VISTA** la Delibera n.7/CA dell'8 novembre 2017 con la quale il Consiglio di Amministrazione ha conferito l'incarico di Direttore Generale al Dott. Alessandro Bratti;
- CONSIDERATO** che l'insediamento del Direttore Generale è avvenuto in data 16 dicembre 2017;



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

- VISTO l'art 229, comma 4 della legge 77/2020, il quale prevede, tra l'altro che gli enti pubblici, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ed ubicate in zone urbane con le caratteristiche ivi previste provvedano a predisporre un Piano degli spostamenti casa-lavoro - PSCL - del proprio personale dipendente al fine di limitare il ricorso a mezzi di trasporto privato individuale; allo scopo individuano tra il personale di ruolo un responsabile della mobilità aziendale;
- VISTO Vista la Disposizione n. 3696/DG del 23/07/2021 con la quale è stato conferito, per la durata di tre anni, all'arch. Giovanna Martellato l'incarico di mobility manager dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale;
- VISTO il decreto MITE 179 del 12 maggio 2021 '*Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager*', attuativo dell'art. 229 della legge 77/2020, art. 3 e art. 5 i quali prevedono che gli enti pubblici sono tenuti ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, uno strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa denominato PSCL.
- VISTO c. 6, l. a, art. 51 della legge 106/2021 di conversione del 'Decreto sostegni-bis', DL 73 del 25 maggio 2021. prevede contributi in favore degli enti pubblici che provvedano, previa nomina del mobility manager, a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale; che tali contributi sono destinati al finanziamento, di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing. in coerenza con le previsioni dei piani degli spostamenti casa - lavoro adottati entro il termine del 31 agosto 2021;
- CONSIDERATO che il mobility manager, in accordo con i requisiti locali espressi dal competente ufficio del mobility manager di area di Roma Capitale, ha elaborato il PSCL e il documento tecnico di PSCL; che il Piano che è stato trasmesso al Direttore Generale e dal Direttore del Dipartimento del personale e degli affari generali:
- RITENUTO necessario procedere con l'adozione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro per l'anno 2021 entro i termini previsti dal 'Decreto sostegni-bis';



ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

DISPONE

Per le motivazioni di cui in premessa, come integralmente riportate, di approvare e adottare per l'anno 2021 il Piano spostamenti casa - lavoro dell'Istituto Superiore per la Protezione e la ricerca ambientale allegato al presente atto.

Il PSCL con i suoi allegati è trasmesso a cura del Mobility manager al competente ufficio di mobility manager di area presso l'Agenzia "Roma servizi per la mobilità" del Comune di Roma Capitale e diffuso sull'intranet istituzionale per la presentazione di osservazioni da parte del personale e per il successivo eventuale aggiornamento.

Roma, 31 agosto 2021

Il Direttore Generale
Dr. Alessandro Bratti

ISPRA**MODULO DISPOSIZIONE**

DOC. ISPRA (2021) n. 3762

Da:

DG-TEC-NTA

RESPONSABILE:

Dott.ssa Mariaconcetta Giunta

Data:

ATTO PROPOSTO**C01**

C.R.A.

NOTE INFORMATIVE

pervenuto email 30/08/21

CODICE ATTO

(a cura di AGP-BIL Settore Bilancio)

705/2021/NI**SOGGETTO:**

Roma Capitale - Roma Mobilità

OGGETTO:Adozione del Piano degli spostamenti casa-lavoro e di mobilità sostenibile di Istituto (PSCL) 2021, Sedi Roma E.U.R.
(art. 229, comma 4, legge 17 luglio 2020 n. 77 e decreto MITE del 12 maggio 2021)**IL RESPONSABILE DELL'UNITA' PROPONENTE**Firmato digitalmente da: Mariaconcetta Giunta
Motivo: ad Interim DG_TEC
Luogo: Roma
Data: 30/08/2021 09:42:54**IL RESPONSABILE DEL C R A****IL RESPONSABILE****DELL'AMMINISTRAZIONE**Firmato digitalmente da: Giuseppe Ma
per la codificazione
Data: 30/08/2021 11:57:11

Piano degli spostamenti casa-lavoro e di mobilità sostenibile di Istituto (PSCL) 2021

Sedi Roma E.U.R.

(art. 229, comma 4, legge 17 luglio 2020 n. 77 e decreto MITE del 12 maggio 2021)



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

PREMESSA	pag. 3
1. PARTE I – STATO DI FATTO	pag. 4
1.1 Riferimenti normativi	pag. 4
1.2 Termini, definizioni e acronimi	pag. 6
1.3 Relazione di mobility management Istituto	pag. 7
1.4 Criteri, linee guida e priorità per il PSCL	pag. 7
1.5 Elementi per una diagnosi	pag. 9
1.6 Gruppi target e obiettivi	pag. 12
1.7 Privacy	pag. 12
2 PARTE II – PROGRAMMA TRIENNALE DI SVILUPPO	
2.1 Obiettivi di monitoraggio e indicatori	pag. 13
2.2 Soggetti interessati dalla procedura del Pscl	pag. 14
2.3 Piano di azione delle misure e delle iniziative	pag. 13
2.3.1 Interno: misure e proposte	
2.3.2 Esterno: istanze e accordi in rete con i mobility manager	
2.4 Presentazione di richieste di finanziamento	pag. 20
2.5 Benefici conseguibili	pag. 21
2.6 Implementazione del PSCL	pag. 22
2.7 Monitoraggio e valutazione	pag. 21
3 PARTE III - CONCLUSIONI E PROSPETTIVE	pag. 22
3.1 Ipotesi di programmazione	
3.2 Prospettive di organizzazione del lavoro e dei servizi di mobilità	
4 PARTE IV – QUADRO SINOTTICO	pag. 23

ALLEGATI

- 1 Documento di Piano di mobilità e degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti ISPRA
- 2 Deliberazione di adozione del Piano
- 3 Deliberazione di nomina del mobility manager ai sensi del Decreto 12 maggio 2021

PREMESSA

Il presente documento e i suoi allegati costituisce il **Piano degli spostamenti casa-lavoro e di mobilità sostenibile di ISPRA 2021-23** elaborato ai sensi del comma 4 dell'art. 229 della legge 77/2020 di conversione del Decreto Rilancio e dell'art. 3 del Decreto mobility manager del Ministero della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021.

Rappresenta il quadro delle politiche di mobilità sostenibile di ente e costituisce lo strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del **personale dipendente** delle unità lavorative che hanno più di 100 dipendenti. Tale pianificazione viene attuata mediante una programmazione di interventi interni ed esterni all'Istituto relativi alla gestione dei bisogni di mobilità dei dipendenti e che sono rivolti a promuovere e rafforzare la mobilità urbana sostenibile. Nel caso di ISPRA le sedi principalmente interessate sono quelle di Roma, localizzate nella zona dell'E.U.R. Alcune misure, tuttavia, possono interessare anche le altre sedi in Italia dell'Istituto.

Il Piano fa riferimento contenuti del documento tecnico prodotto dal mobility manager di Istituto nominato con disposizione n. 3696/DG del 26/7/2021; il documento recepisce gli indirizzi internazionali ed europei per le politiche di mobilità sostenibile, del Green Deal e del SDGS secondo la gerarchia di priorità che va dalla mobilità attiva, al trasporto pubblico, alla condivisione dei mezzi di trasporto, alla mobilità elettrica.

L'emergenza sanitaria della malattia pandemica Sars-COVID19 ha reso infine necessario tenere conto delle misure della sicurezza sanitaria imposte dalle norme nazionali e regionali in integrazione con le politiche di mobilità urbana di Roma Capitale, al fine di conseguire gli obiettivi ambientali di mobilità mediante le strategie *avoid/reduce - shift - improve* (evitare/ridurre-passare-migliorare). In particolare tenere conto dell'utilizzo esteso di forme di lavoro da remoto ('smart working straordinario').

Il piano prevede quattro fasi: diagnosi, programmazione, monitoraggio e valutazione.

Il piano è attuabile per mezzo di un programma triennale ed è articolato in 4 parti:

- nella prima parte sono individuati i riferimenti normativi, lo stato corrente di attuazione delle politiche di mobilità sostenibile e i criteri alla base del piano;
- nella seconda parte i criteri di monitoraggio, il piano di azioni previste e proposte per il triennio e le richieste di finanziamento;
- nella terza parte le prospettive e conclusioni;
- nella quarta parte il quadro sinottico del programma.

1. PARTE II – STATO DI FATTO

1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI E PRASSI

L'art. 229 della legge 77/2020 (c.d. **Decreto Rilancio**) ha previsto l'obbligo di nomina del mobility manager per imprese e pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti in comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti e previsto un decreto attuativo.

Il Decreto del MITE attuativo 12 maggio 2021 recante '**Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager**' (GU 124 del 26 maggio 2021) prevede la nomina del mobility manager ai sensi dell'art. 229 della legge 77/2020 e la predisposizione di un **piano degli spostamenti casa-lavoro**. In prima attuazione entro 180 giorni dall'entrata in vigore. (23/11/2021)

Il c. 6, l. a, art. 51 della legge 106/2021 di conversione del '**Decreto sostegni-bis**', DL 73 del 25 maggio 2021, che istituisce un fondo di 50 milioni per l'erogazione di contributi: a) alle imprese e p.a., previa nomina del mobility manager per iniziative di mobilità sostenibile, tra cui il car-pooling e la sharing mobility che siano tra le misure previste nel piano degli spostamenti casa-lavoro adottato dalla amministrazione entro il 31/08/2021; ... Le disposizioni attuative in carico al MIMS di concerto con MEF, MITE e MI entro 60 giorni dalla pubblicazione.

Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL, (LG_A1-5) emanate con Decreto Direttoriale interministeriale MiTE-MiMS n. 209 del 4 agosto 2021. Si applicano ai Piani adottati 22 novembre 2021.

L'art. 34 del Dlgs 50/2016 Nuovo Codice appalti: prevede l'adozione di **Criteri Ambientali Minimi**. I CAM dei Trasporti (maggio 2012): prevedono tra le indicazioni per le stazioni appaltanti: mobility manager e piano di mobilità aziendale.¹

Il c. 3 dell'art. 1 della legge 12 dicembre 2019, n. 141 di conversione del '**Decreto Clima**' prevede: le PA conformano l'attività agli obiettivi di contratto al Cambiamento climatico.

C. 3 e 4 all'art. 90 della **legge 77/2020**, di conversione del D.L. 19 maggio 2020: specifiche disposizioni in tema di **Lavoro agile** in deroga durante lo stato di emergenza epidemiologica e successivi provvedimenti di proroga.

DL 31 dicembre 2020, n. 183 (c.d. Decreto "Mille Proroghe"), 31 marzo 2021 dell'utilizzo della procedura semplificata di smartworking.

DL 30 aprile 2021 n. 56 (Decreto Sostegni bis) proroga al 31 dicembre lo smart working in deroga con programmazione con eliminazione della percentuale minima del 50%.

D.L. 105/2021 del 23 luglio ulteriore proroga dello stato di emergenza al 31 dicembre 2021.

¹ 38,5% per i veicoli leggeri al 2050, https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/GPP/2021/2021-07-02_cam_veicoli.pdf

1.2 TERMINI E DEFINIZIONI

Il **mobility management** rappresenta un approccio di promozione della mobilità sostenibile orientato dalla domanda di mobilità che garantisca la libertà di muoversi, accedere, comunicare, commerciare e stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro.

Mobility manager aziendale: figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti; è nominato tra il personale di ruolo con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Piano degli spostamenti casa-lavoro è lo strumento previsto dalla norma e finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale; è uno strumento di pianificazione che individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative, sulla base di una analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di lavoro nel territorio interessato. Definisce altresì i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi e confort di viaggio, sia l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali sociali ed economici.

Documento tecnico di Piano degli spostamenti casa-lavoro, è coordinato dal mobility manager di Istituto, contiene tutte le informazioni e le analisi sul contesto, le abitudini e le propensioni dei dipendenti, che sono sviluppate al fine di proporre un set di misure e di iniziative.

Dipendenti di una unità locale lavorativa, sono considerati i dipendenti a tempo indeterminato e tutte le persone che, seppur dipendenti di altre imprese o pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero in presenza quotidiana continuativa.

Mobilità condivisa, include modalità di trasporto come il car-pooling, il moto-pooling, il taxi-pooling, il car-sharing, il bike-sharing, la micro mobilità e le piattaforme di condivisione di bus privati.

Mobilità sostenibile, è la capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente, accedere, comunicare, commerciare e stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro. (World Business Council for Sustainable Development, Mobility 2030 Report, 2004)

ACRONIMI

AGP

Dipartimento del personale e degli affari generali

CRPI

Strategie di Concessione-Restrizione-Persuasione-Innovazione

DG

Direzione Generale

LG_A1-5

Linee Guida per la redazione e l'implementazione del PSCL

MM

Mobility manager di azienda e di ente

MMA

Mobility manager di area – Roma Mobilità

PA

Pubblica amministrazione

DPSCL

Documento tecnico di Piano degli spostamenti casa-lavoro

POLA

Piano Organizzativo del Lavoro Agile

PSCL

Piano degli spostamenti casa-lavoro, adottato dall'ISPRA

RM

Roma Mobilità, società partecipata da Roma Capitale

TP

Trasporto pubblico

1.3 RELAZIONE MOBILITY MANAGEMENT ISTITUTO

L'Istituto, tramite iniziative di mobility management, mira ad incoraggiare modalità che rispondono ai bisogni di spostamento più sostenibili, sia per ridurre la congestione del traffico, che per migliorare la qualità dell'aria e il benessere delle persone. Il mobility manager nominato ha curato, ai sensi dell'art. 229 della legge 77 del 2020 per il 2020, il documento di Piano di mobilità e degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) che contiene misure e istanze di mobilità sostenibile. Il documento contiene anche la relazione di mobility management.

Nel 2021, per il permanere della situazione emergenziale in ambito urbano e dell'organizzazione del lavoro nella pubblica amministrazione, si confermano sostanzialmente gli interventi, le misure e le istanze attivate e previste nel 2020; le misure sono di seguito articolate in modalità di programmazione triennale del PSCL e si riferiscono ai contenuti di analisi del Documento di PSCL allegato e parte integrante del presente PSCL.

1.4 CRITERI, LINEE GUIDA E PRIORITÀ PER IL PSCL

in attesa di linee guida per la redazione dei PSCL, l'ISPRA, come ente pubblico di ricerca, al fine di individuare le politiche e di classificare le misure di mobilità sostenibile, adotta i presenti criteri individuati per coerenza agli indirizzi internazionali e nazionali ed evidenziati dalla letteratura tecnico scientifica che è stata sviluppata con i progetti di ricerca per la sostenibilità nei trasporti, anche a seguito dell'emergenza Covid-19.

Il PSCL è impostato secondo i criteri definiti nel documento OECD per il mobility management di azienda² con il metodo e il piano di azione per il monitoraggio e la valutazione delle misure adottate che è riassumibile in cinque fasi:

1. Diagnosi
2. Definizione dei target
3. Piano di azione e programmazione triennale
4. Implementazione
5. Monitoraggio e Valutazione

Le politiche di mobilità sostenibile e mobility management aziendale e di area ricadono nell'ambito dei target dell'Agenda UN 2030 per i trasporti dei Sustainability Development Goals - **SGD11** - Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili. Mobilità sostenibile. Potenziare il **trasporto pubblico** con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più **vulnerabili** (donne, bambini, persone con invalidità e anziani). Ma anche **SDG3 (salute e benessere)** - **SDG 3.6** (dimezzare entro il 2020 il numero di morti e feriti da incidenti **stradali**), **SDG9** (imprese, **innovazione** e infrastrutture).

L'approccio adottato si basa sulla strategia **ASI** con il quale vengono articolate e ordinate per linee di intervento - **Avoid/Reduce, Shift, Improve** (evitare/ridurre - passare - migliorare)

² OECD, Effective transport policies for corporate mobility management, 2010

adottate dalla EEA e dall'UNEP,³ da cui si sviluppano le politiche di mobilità sostenibile dell'Istituto.

Le politiche e le misure sono indirizzate inoltre dalla strategia del EC del **Green Deal Europeo- Mobilità sostenibile** – GDE - Azioni per la mobilità a zero emissioni e la mobilità elettrica. La Commissione Europea punta a una riduzione del 90% delle emissioni di gas ad effetto serra nei trasporti del entro il 2050 e al rafforzamento della **mobilità elettrica**.

La recente **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente** e le conclusioni adottate dal Consiglio europeo il 3 giugno 2021, ribadisce l'importanza di promuovere nella mobilità urbana la mobilità attiva, come gli **spostamenti in bicicletta e a piedi**, l'uso dei trasporti pubblici e dei nuovi servizi di mobilità, la gestione efficace della mobilità, la **multimodalità** e i mezzi di trasporto sostenibili in tutti i modi di trasporto. In tale contesto, la risposta politica alla crisi Covid-19 dovrebbe mirare a ripristinare la fiducia e a migliorare la resilienza dei trasporti pubblici, accelerandone la trasformazione e la modernizzazione sostenibili, garantendo nel contempo l'accessibilità economica dei trasporti, dato il ruolo essenziale dei trasporti pubblici nella coesione sociale e territoriale.

A causa dell'emergenza Covid-19 Roma Capitale, per evidenti ragioni pratiche, come il crollo dell'utilizzo del mezzo pubblico, ha ampliato il focus dalle politiche di gestione dell'offerta di mobilità a quelle di **gestione della domanda di mobilità**, attivando una serie di tavoli cui partecipano i mobility manager di azienda.

Al fine di contribuire a distribuire la mobilità in fasce orarie e di **'ammorbire' il traffico di punta** i tavoli hanno affrontato per argomento:

- le diverse modalità di spostamento casa-lavoro in bici, con il trasporto pubblico e aziendale e con la mobilità condivisa;
- uno specifico tavolo è aperto le forme di organizzazione del lavoro come il **lavoro agile** e sulla **gestione degli orari** in ingresso e in uscita.

Ne discende l'ambito di azione verso i quali investire le risorse disponibili deve essere rivolto alle seguenti modalità e mezzi:

- **trasporto pubblico** e forme integrative
- **mobilità attiva**, a piedi e in bicicletta
- **mobilità condivisa**, carpooling, car sharing, moto sharing, micromobilità
- **mobilità elettrica**.

per la riduzione dell'utilizzo individuale dell'automobile e più in generale per conseguire gli obiettivi di sostenibilità e contrasto ai cambiamenti climatici.

³ AVOID /REDUCE - Promuovere l'accessibilità non la mobilità

SHIFT - Passare all'utilizzo di modalità di trasporto meno nocive per l'uomo e l'ambiente

IMPROVE - Migliorare tecnologicamente i mezzi di trasporto in modo che siano energeticamente efficienti ed a basse emissioni inquinanti

Le strategie alle quali possono essere ricondotte le politiche integrate (C-R-P-I) per la mobilità sostenibile di Istituto⁴, sono raggruppabili nel modo seguente:

Politiche integrate di mobilità sostenibile – C-R-P-I		SDSG
Concessione	Trasporto aziendale (navetta), taxi pooling accordi per il trasporto pubblici p e i servizi di mobilità e acquisto/manutenzione mezzi sostenibili, aree di sosta per bici e bike sharing, zone di ricarica per le auto elettriche	SGD 11
Restrizione	Riduzione spazio parcheggio dei veicoli e/o applicazione di tariffe Regolamentazione degli accessi	SGD 11
Persuasione/modifica di valori e comportamenti	Campagne di comunicazione Programmi di marketing personalizzato Servizi di carpooling aziendali adeguati alla PA	SGD 11
Innovazione/cambiamento tecnologico e organizzativo	Rinnovo del parco veicolare (ibrido e elettrico), Forme di immobilità: lavoro agile, coworking, videoconferenze, e-learning, Modifica degli orari di ingresso e uscita finalizzati alla desincronizzazione,	SGD 13 SGD 11

In conclusione per il PSCL si possono quindi considerare i seguenti tre obiettivi principali per garantire la libertà di accedere al posto di lavoro e la sostenibilità nei trasporti:

- 1) ridurre l'utilizzo individuale dei veicoli privati
- 2) articolare orari di ingresso e uscita dal lavoro finalizzati alla desincronizzazione degli spostamenti casa-lavoro,
- 3) sviluppare la mobilità elettrica.

1.5 ELEMENTI PER UNA DIAGNOSI

La città di Roma il 2020 ha visto, a seguito dell'emergenza COVID-19, la riduzione 20% della mobilità privata e del 50% della mobilità pubblica. Il traffico pesante ha visto un incremento del 30%.⁵

Di questo è necessario tenere conto per definire le politiche integrate di mobilità sostenibile di Istituto.

L'analisi della situazione corrente e delle condizioni di contesto delle sedi ISPRA all'E.U.R. prende in considerazione:

- l'area di Roma Capitale e del IX Municipio e le sedi ISPRA;
- l'accessibilità con la mobilità attiva, con il trasporto pubblico, con la sharing mobility e la micro mobilità e il trasporto privato;

⁴ Rif. alle categorie individuate dalla RUS – Rete delle università sostenibile nelle Indagini sulla mobilità universitaria del 2017 e 2020

⁵ SHARING MOBILITY: DATI E ULTIME TENDENZE 2021 –20 luglio 2021 - <https://www.lesscars.it/> e Roma Mobilità



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

- le informazioni generali che hanno relazione con gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti;
- le criticità e le propensioni dei dipendenti a scelte di mobilità sostenibile;
- la dispersione delle provenienze dei dipendenti sul territorio metropolitano e regionale;
- le attività già messe in campo per il mobility management di Istituto.

Un contesto di area in cui si evidenziano le seguenti criticità:

- un alto tasso di mortalità per incidenti stradali e il rischio per pedoni e ciclisti;
- una criticità per la NOX;
- la scarsa disponibilità di stalli per il car-sharing e di veicoli free floating;
- l'assenza di bike-sharing, moto-scooter -sharing e la presenza rarefatta di servizi di micro mobilità;
- una scarsa efficienza intermodale;
- una carenza di frequenza del servizio del trasporto pubblico dell'ultimo miglio verso la stazione della metro 'Fermi' che comporta lunghi tempi di attesa al di fuori degli orari di servizio e del periodo di apertura delle scuole;
- la mancanza di tratti ciclabili di raccordo alle piste ciclabili di via Laurentina e viale C. Colombo;
- un alto grado di congestione in corrispondenza delle provenienze dalla via C. Colombo e dal G.R.A.

Un contesto di sede che vede nel 2020-2021:

- la dominanza dell'utilizzo del trasporto privato, incrementato con l'emergenza Covid-19 del 15-20% nei giorni in cui i dipendenti si recano in sede;
- il ricorso allo smart working straordinario per il 98% del personale ripartito con una media mensile di 11 giorni;
- un parco veicoli costituito per il 76% da veicoli diesel (40%) e a benzina.
- un incremento della mobilità in bicicletta, + 4%;
- 60-75 minuti il tempo medio di spostamento in andata;
- 36,2 la distanza media percorsa in andata e ritorno nello spostamento casa-lavoro

Tra le criticità e le propensioni manifestate dai dipendenti:

- un trasporto pubblico poco puntuale e frequente, sovraffollato e a rischio sanitario,
- una mobilità in bicicletta insicura a causa dell'assenza di tratti ciclabili,
- la sicurezza che i mezzi di sharing mobility siano sanificati,
- la richiesta di agevolazioni economiche per il trasporto pubblico,
- la richiesta di incentivi per il 'bike to work',
- la disponibilità di colonnine di ricarica agibili nell'area,
- un app di gestione dei servizi di mobilità di Istituto.

Tra le misure di mobility management e le politiche verso la mobilità sostenibile in campo:

- il ricorso al telelavoro e al lavoro agile straordinario nella misura previste dalla norma,

- un servizio di trasporto aziendale dell'ultimo miglio' verso la stazione della metro Fermi,
- attività di informazione, comunicazione e promozione,
- punto di ricarica per le e-bike nel parcheggio interrato,
- concessione di utilizzo della colonnina di ricarica ISPRA a 3 dipendenti,
- flessibilità in ingresso portata alle ore 11.00,
- agevolazioni all'acquisto di veicoli ibridi elettrici.

1.6 GRUPPI TARGET E OBIETTIVI

Il documento tecnico di PSCL individua i principali gruppi per modalità di spostamento casa-lavoro:

1. i dipendenti che si spostano a piedi e in bicicletta (anche elettrica),
2. i dipendenti che utilizzano il trasporto pubblico e la navetta,
3. i dipendenti che utilizzano il mezzo privato - auto e moto - in modalità individuale e condiviso.

Dalla definizione di mobilità sostenibile e dalle priorità espresse nel SDGS obiettivo 11 Città inclusive discende una possibile **segmentazione** del gruppo dei dipendenti cui rivolgere misure e incentivi volti alla spinta al cambio di comportamento o cui destinare il sostegno mediante politiche di C-R-P-I:

- dipendenti che utilizzano **l'auto da soli** e non sono condizionati da oneri e vincoli, per offrire possibilità di scelta alternative o rendere disponibili alla condivisione del mezzo;
- dipendenti che utilizzano il **trasporto pubblico** e non possono/vogliono utilizzare l'automobile, cui destinare il sostegno;
- dipendenti che possono muoversi con il **trasporto attivo**;
- dipendenti che possono svolgere le attività di lavoro da remoto.

Il principale gruppo cui è rivolta l'attività di mobility manager per conseguire la riduzione dell'impatto del traffico nell'area urbana è quello degli **utilizzatori individuali dell'automobile**, che non abbiano vincoli insormontabili all'utilizzo di modalità alternative della multimodalità, della intermodalità e alla condivisione del mezzo.

Gli obiettivi per il 2021 rimangono condizionati dal persistere della emergenza COVID-19 che ha ridotto fortemente la scelta dei mezzi pubblici e dall'impiego esteso del lavoro agile.

Per questo è necessario bilanciare l'obiettivo target di utilizzo del trasporto pubblico che dovrebbe tendere almeno verso i valori prima dell'emergenza sanitaria; parallelamente conseguire gli obiettivi target di smart working stabiliti a livello nazionale e applicati nel Pola.

1.7 PRIVACY

I dati del PSCL relativi alla matrice di origine/destinazione dei dipendenti vengono trattati in modalità aggregata e non sono quindi riconducibili ai singoli dipendenti.



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



**Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente**

Nel caso di singole indagini e questionari che prevedono che il dipendente fornisca dati relativi alla propria provenienza verranno fornite tutte le informazioni e le indicazioni previste dalla Normativa sulla Privacy 2016/679 GDPR (General Data Protection Regulation) e dal Codice in materia di protezione dei dati personali" (DLGS 193/2006).

**ISPRA**Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca AmbientaleSistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

2. PARTE II – PROGRAMMA TRIENNALE DI SVILUPPO del PSCL

Al fine di garantire la libertà di accedere al posto di lavoro e la sostenibilità nei trasporti si possono considerare per lo sviluppo del PSCL i seguenti tre obiettivi principali obiettivi:

- 1) ridurre dell'utilizzo individuale dei veicoli privati
- 2) ammorbidire il traffico di punta
- 3) sviluppare della mobilità elettrica.

2.1 OBIETTIVI DI MONITORAGGIO E INDICATORI

Gli obiettivi di monitoraggio e indicatori sono riferiti a i principali gruppi target, modalità di trasporto e misura organizzativa o gestionale. Includono altre politiche di mobilità sostenibile.

Indicatori di mobility management		Obiettivi di monitoraggio		
Organizzazione				
1	% Quota di lavoro agile	2021	2022	2023
2	Postazioni di coworking		2022	2023
3	N° Videoconferenze	2021	2022	2023
4	N° eventi di formazione in e-learning		2022	2023
Mobility management di area (*)				
5	Accessibilità e qualità del servizio di trasporto pubblico	2021	2022	2023
6	Tempo di attesa alla fermata		2022	2023
7	Dotazione urbana di infrastrutture per la mobilità sostenibile	2021	2022	2023
8	Dotazione di area di servizi di mobilità alternativi	2021	2022	2023
9	Dotazione di area di piste ciclabili e tratti verso le sedi	2021	2022	2023
10	Parcheggi per la ricarica di veicoli elettrici			
11	Densità giornaliera dei veicoli	2021	2022	2023
12	Livello di congestione	2021	2022	2023
13	Sicurezza stradale	2021	2022	2023
14	Qualità dell'aria nel Municipio	2021	2022	2023
Mobility management di Istituto				
15	Dipendenti e utenti per sede	2021	2022	2023
16	% Ripartizione modale sul totale dei dipendenti per sedi	2021	2022	2023
17	Origine dello spostamento casa-lavoro			
18	km percorsi per gli spostamenti casa-lavoro	2021	2022	2023
19	Durata degli spostamenti	2021	2022	2023
20	Costi degli spostamenti casa-lavoro		2022	2023
21	Distanza media casa-lavoro	2021	2022	2023
22	Flessibilità oraria in ingresso/uscita	2021	2022	2023
23	Disponibilità di spazio per il lavoro a distanza nelle abitazioni private		2022	2023
24	Servizi di trasporto aziendale	2021	2022	2023
25	Parcheggi per la ricarica di veicoli elettrici con colonnina di ricarica	2021	2022	2023
24	N° di utenti di un servizio interno di mobilità - navetta	2021	2022	2023
25	N° di utenti di una facility - sistema di ricarica	2021	2022	2023
26	N° ciclisti	2021	2022	2023
27	Referente per il gruppo dei ciclisti	2021	2022	2023
28	Posti auto nei parcheggi di pertinenza delle sedi	2021	2022	2023
29	Posti auto per carpooling	2021	2022	2023
30	Posti per la bicicletta	2021	2022	2023
30	Accessi alle sedi e al parcheggio di pertinenza		2022	2023



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

31	<i>Parco veicoli dipendenti e di Istituto</i>	2021	2022	2023
32	<i>Parco veicoli di Istituto</i>	2021	2022	2023
33	<i>Tempo risparmiato nello spostamento casa-lavoro con lavoro agile</i>	2021	2022	2023
34	<i>Percorrenze dei veicoli ibridi elettrici di Istituto</i>	2021	2022	2023
35	<i>Emissioni di CO2 prodotte con lo spostamento casa-lavoro</i>	2021	2022	2023
36	<i>Emissioni risparmiate in CO2 con il lavoro da remoto</i>	2021	2022	2023
37	<i>Emissioni risparmiate in CO2 con la bicicletta</i>		2022	2023
38	<i>Incidenti in itinere per modalità</i>	2021	2022	2023
39	<i>Assenze per malattia</i>		2022	2023
40	<i>Costo del servizio di trasporto aziendale - navetta</i>	2021	2021	2021

(*) Dati reperibili da fonti esterne

Ogni anno la verifica dei risultati restituisce il trend della mobilità e costituisce il punto di partenza per la successiva programmazione e gli opportuni aggiornamenti del PSCL.

2.2 SOGGETTI INTERESSATI DALLA PROCEDURA DEL PSCL

Le strutture interne interessate dalla procedura di PSCL sono state individuate nel:

- Dipartimento del Personale e degli Affari Generali per l'aspetto gestionale della domanda di mobilità dei dipendenti;
- Servizio per la pianificazione e la gestione giuridica del personale;
- Servizio informatico;
- Servizio per il sistema informativo nazionale ambientale per le analisi GIS dei dati;
- Area per la comunicazione istituzionale, divulgazione ambientale, eventi pubblici e comunicazione interna per la comunicazione e gli eventi di mobilità sostenibile;
- Dipartimento per la valutazione, i controlli e la sostenibilità ambientale per le analisi sui benefici ambientali delle misure adottate.

2.3 PIANO DI AZIONE

In base agli obiettivi il Piano di azione individua per le linee di azione rivolte all'interno e all'esterno, le strategie di riferimento, le misure materiali e immateriali, i soggetti coinvolti, i costi e i tempi.

Prevede proposte di cui verificare la fattibilità, misure attuabili nel breve termine e con costi nulli o contenuti, e istanze da produrre a soggetti esterni.

Il PSCL è articolato in 4 gruppi di misure:

- 1) misure preliminari,
- 2) interventi/misure possibili oggetto di studio di fattibilità e oggetto di condivisione,
- 3) interventi/misure realizzabili a breve e medio termine,
- 4) interventi/misure per le quale viene richiesto il finanziamento.

Individua le strutture interne che possono collaborare alla valutazione dei benefici.

Per il presente triennio si distinguono tre fasi del programma di sviluppo:

- 1 fase di avvio – 2021
- 2 fase di sviluppo intermedio - 2022
- 3 fase di sviluppo avanzato – 2023.

2.3.1 Piano di azione interno: misure e proposte e istanze

La fase di pianificazione comprende un set di misure preliminari quali:

Programma preliminare del PSCL			
Misura	Oggetto	Stackholder	Anno
Costituzione di una banca dati di mobilità di Istituto	Dati sul domicilio, presenze, accessi ai parcheggi e alle sedi	AGP-GIU	2021
		MM	2022
			2023
Indagini e questionari generali e specifici	Abitudini di mobilità e propensione al cambiamento, mobilità ciclistica, trasporto aziendale, carpooling	MM	2022
		DG-TEC	2023
Identificazione dei benefici conseguibili con le misure	In termini di tempi spostamento, costi di spostamento e confort di trasporto, per i dipendenti, in termini di economici e di produttività per l'Istituto, in termini ambientali e di sostenibilità per la collettività	MM	2021
		AGP-GIU	2022
			2023
Gruppo di lavoro interdisciplinare	Organizzazione del processo di piano e implementazione in un sistema di qualità	DG	2021
			2022
			2023

Nelle tabelle seguenti il quadro degli interventi e delle misure individuate nel DPSCL al fine di conseguire gli obiettivi delle politiche di mobilità sostenibile e mobility management di Istituto. Nella prima colonna è contenuto il riferimento alle strategie definite nell'approccio ASI e a quelle definite nelle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro emanate con DDI MiTE-MiMS n. 209 del 4 agosto 2021.

Gli assi di intervento/strategie individuate dalle Linee Guida sono:

ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

ASSE 5 - ULTERIORI MISURE

Si riporta di seguito il quadro esemplificativo delle misure e delle iniziative che sono state individuate nel PSCL per favorire la mobilità sostenibile dei dipendenti e nell'area delle sedi.

**ISPRA**Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca AmbientaleSistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

1. MOBILITY MANAGEMENT DI ISTITUTO: INIZIATIVE ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'						
Strategia ASI	Politica	Modalità Ambito MS	Misura	Stackholder	Anno	Ind.
AVOID LG A4	Innovazione/cambiamento tecnologico e organizzativo	Sedi	Acquisizione di postazioni di 'coworking'	AGP Roma RM	2022 2023	N° (**)
SHIFT LG A2	Concessione	Trasporto pubblico	Inclusione dei trasporti - abbonamento al trasporto pubblico - tra i benefici sociali dell'accordo quadro naz.	DG MM AGP Atac	2022 2023	-
SHIFT LG A1	Concessione	Trasporto aziendale	Mantenimento del servizio di navetta dell'ultimo miglio	AGP- GIU	2022 2023	
SHIFT LG A1	Concessione	Trasporto aziendale	Accordo per la condivisione del servizio di navetta con altre organizzazioni	AGP MM RM	2022 2023	-
SHIFT LG A1	Concessione	Trasporto collettivo	Verifica accordi con piattaforme di servizio di bus o taxi condiviso per lo spostamento dell'ultimo miglio	MM AGP	2022 2023	-
SHIFT LG A1	Concessione	Mobilità ciclistica	Proposta di bonus tempo	MM AGP	2022	-
SHIFT LG A3	Restrizione	Veicolo privato	Verifica di fattibilità di tariffa per il parcheggio interno	MM AGP	2022 2023	-
SHIFT LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Punto di gonfiaggio e manutenzione bici	MM AG	2021	00000 (**)
SHIFT LG A5	Persuasione /modifica valori e comportamenti	Trasporto pubblico e collettivo, mobilità a piedi e in bicicletta, carpooling, sharing mobility, mobilità elettrica	Servizi informatici - piattaforma e app - per la gestione tramite piattaforma e app di iniziative di mobilità sostenibile (carpooling-car-sharing-bike-sharing) e sistema integrato incentivante/premiante le scelte personali di mobilità con incentivi mediante voucher e crediti di mobilità.	MM	2022 2023	16.000 (**)
SHIFT LG A1	Persuasione /modifica valori e comportamenti	carpooling	Ricerca di mercato su piattaforme di carpooling adeguate alle esigenze della PA e possibile implementazione con sistema integrato premiante	MM	2022 2023	-
SHIFT LG A3	Persuasione /modifica valori e comportamenti	Mobilità ciclistica	Adesione al CIAB Club delle Imprese Amiche della Bicicletta con tutela assicurativa dei dipendenti	MM	2022	12.000 (**)
IMPROVE LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Acquisizione al parco mezzi di bici pieghevoli (inclusa manutenzione) per spostamenti casa-lavoro, lavoro-lavoro o verso la mensa	MM AGP	2023	(**)
IMPROVE LG A5	Concessione	Mobilità elettrica	Nuove colonnine di ricarica /WALLBOX per il parco veicoli e possibilità di utilizzo dei dipendenti	MM AGP	2023	5000-10000 (**)



2. MOBILITY MANAGEMENT DI ISTITUTO: INTERVENTI E MISURE ATTUATE E ATTUABILI A BREVE E MEDIO TERMINE

Strategia ASI	Politica	Modalità Ambito MS	Misura	Stackholder	Anno	Ind. Target
AVOID LG A4	Innovazione/cambiamento tecnologico e organizzativo	Organizzazione del lavoro	Tasso di smart-working allineato alle previsioni UE e alle prescrizioni normative per la PA	DG Roma	2021 2022 2023	50 % 50% (**)
AVOID LG A4	Innovazione/cambiamento tecnologico e organizzativo	Organizzazione del lavoro	Utilizzo esteso delle video-conferenze e e-learning	AGP-SAG	2021 2022 2023	n°/mese
SHIFT LG A5		Sedi	Flessibilità in ingresso tra le 7:00 e le 11:00	AGP-GIU	2021 2022 2023	-
SHIFT LG A1	Concessione	Trasporto pubblico e collettivo	Mantenimento del servizio di navetta dell'ultimo miglio'	AGP-SAG MM	2021 2022 2023	n° ut/ (**)
SHIFT LG A1	Concessione	Carpooling	Posti auto riservati e regolamentati nel parcheggio esterno e interrato per veicoli utilizzati per dare un passaggio in carpooling a casa o verso la stazione della metro	DG MM AGP-SAG	2021 2022	n° 1+1
SHIFT LG A3	Persuasione/modifica di valori e comportamenti	Mobilità ciclistica	Pubblicazione di un Guida del ciclista urbano ISPRA	MM DG-COM	2021	-
SHIFT LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Sistemi di parcheggio per biciclette in altre sedi ISPRA ⁶	MM AGP-GIU	2022 2023	-
SHIFT LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Spogliatoio e doccia gestito nel rispetto delle condizioni sanitarie	MM AG-GIU	2021	n° ut.
SHIFT LG A5	Persuasione/modifica valori e comportamenti	Tutte le modalità sostenibili	Informazione, comunicazione, formazione e sensibilizzazione (newsletter, pagina intranet, web, social, eventi)	DG MM	2021 2022 2023	N°

NB (**): Le misure potranno essere attuate in relazione a:

- verifica della disponibilità di risorse finanziarie, materiali e umane disponibili nel triennio e approvazione della programmazione finanziaria;
- supporto dell'amministrazione comunale - infrastrutture e servizi;
- disponibilità di fonti di finanziamento nelle diverse fasi del bilancio;
- normative e disciplina dei contratti di lavoro.

⁶ Castel Roman, Chioggia, Livorno, Ozzano nell'Emilia

**ISPRA**Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca AmbientaleSistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

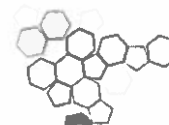
2.3.2 Piano di azione: misure e proposte esterne

Il piano di mobilità di Istituto prevede lo svolgimento di attività rivolte verso l'esterno in rete con i mobility manager di altri enti e la presentazione di specifiche istanze di gestione dei bisogni di mobilità dei dipendenti a scala territoriale urbana, per affrontare le criticità che condizionano l'efficacia delle politiche di mobilità sostenibile dell'Istituto. Tali attività sono rappresentate nella tabella che segue.

Piano di azione esterno			
Misura	Oggetto	Stackholder	Anno
Accordo operativo di collaborazione	Attività di gestione della mobilità sostenibile del personale e dell'amministrazione. La prima misura sarà di sostegno alla sicurezza della mobilità in bicicletta attivata nell'ambito della Settimana Europea della Mobilità (EMW)- Segue la condivisione dello studio del sistema incentivante scelte di mobilità sostenibile	ISPRA	2021
		Ministero	2022
		Transizione Ecologica	2023
Osservatorio Mobility management	Monitoraggio iniziative e buone prassi a scala nazionale, condivisione di soluzioni e strumenti	ISPRA SNPA	2021 2022 2023
Istanze a Roma Capitale	Istanze relative alla dotazione di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile: ciclistica, a piedi, sharing mobility, trasporto pubblico e mobilità elettrica	ISPRA Roma Mobilità	2021 2022 2023

In particolare sono state individuate una serie di istanze da rivolgere ai soggetti competenti a livello territoriale per misure di mobility management di area, che sono di tipo generale e di tipo specifico di seguito riportate.

MOBILITY MANAGEMENT DI AREA: ISTANZE				
Strategia ASI	Politica	Modalità Ambito MS	Misura	Stakeholder
AVOID LG A4	Innovazione/cambiamento tecnologico e organizzativo	Organizzazione del lavoro	Individuazione sedi disponibili e idonee per il coworking	Roma Capitale RM
SHIFT LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Realizzazione dei tratti ciclabili segnalati al Tavolo tecnico di Roma Mobilità	Roma Capitale RM
SHIFT LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Parcheggio bici sorvegliato presso le stazioni della metro	Roma Capitale Roma Mobilità
SHIFT LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Utilizzo dei dipendenti ISPRA dell'app 'Roma corre in bici'	Roma Capitale Roma Mobilità
SHIFT LG A3	Concessione	Mobilità ciclistica	Rimborso chilometrico degli spostamenti casa-lavoro in bicicletta - Bike to work: piattaforma di gestione messa a	Roma Capitale MMA

**ISPRA**Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca AmbientaleSistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

			disposizione dei mobility manager e incentivo economico ai lavoratori	
SHIFT LG A5	Concessione	Mobilità a piedi	Passaggi pedonali: potenziamento, messa in sicurezza e visibilità notturna; individuazione di un itinerario qualificato del tipo 'Metrominuto' dalla Metro Fermi alle sedi degli uffici prossime in viale Cesare Pavese. Richiesta specifica: strisce pedonali in prossimità dell'ingresso di via Brancati 48	Roma Capitale Municipio IX RM
SHIFT LG A1	Concessione	Sharing mobility	Posti di sosta a tempo alle stazioni della metro per i veicoli che effettuano carpooling dall'Istituto (per 3 mesi consecutivi verificati tramite app)	Roma Capitale MMA RM AGP-SAG
SHIFT LG A1	Concessione	Sharing mobility	Taxi pooling: supporto ai mobility manager per accordi con le cooperative di taxi	MM AGP-GIU
SHIFT LG A1	Concessione	Sharing mobility	Accordi quadro con gli operatori per condizioni agevolate per organizzazioni con mobility manager	MMA RM
IMPROVE LG A2	Persuasione/ modifica valori e comportamenti	Trasporto pubblico	Il controllo dell'aderenza alla programmazione delle corse e l'incremento della frequenza degli autobus da e per le fermate metro Laurentina e Fermi che tenga conto della mutata presenza in ufficio a seguito della flessibilità in ingresso portata alle ore 11:00. (fasce 7:00-10:45 15:00- 19:30)	Trasporto pubblico
IMPROVE LG A2		Trasporto pubblico	Agevolazioni per l'abbonamento al trasporto pubblico per le aziende con mobility manager	Trasporto pubblico
IMPROVE LG A2	Concessione	Trasporto pubblico	Organizzazione di servizi a chiamata nelle fasce e nei periodi a ridotta frequenza (dopo la chiusura delle scuole)	MMA RM ATAC
IMPROVE LG A2	Concessione	Trasporto pubblico	Un sistema di prenotazione di fermata e del posto su mezzo in direzione della Stazione Laurentina e alla fermata di Castel Romano.	MMA RM COTRAL
IMPROVE LG A2		Trasporto pubblico	Garanzia di igienizzazione dei mezzi	MMA RM ATAC
IMPROVE LG A1	Concessione	Sharing mobility	Estensione dell'area operativa dei servizi in prossimità delle sedi	MMA RM Gestori SM
IMPROVE LG A1		Sharing Mobility	Supporto per l'attivazione di accordi per servizi promozionali, piattaforme e app, del car-sharing, il car pooling, monopattini (accreditati da Roma Capitale)	MMA RM Gestori SM
IMPROVE LG A5		Mobilità elettrica	Attuazione del Piano Capitolino della mobilità Elettrica 2017-20 nell'area delle sedi (operatività delle colonnine di ricarica)	MMA RM Gestori SM
IMPROVE LG A5		Mobilità elettrica	Implementazione delle Piano di mobilità elettrica con richieste di punti di ricarica pubblici dei dipendenti (2021)	MMA Gestori E-mobility

2.4 PRESENTAZIONE DI UNA RICHIESTA DI FINANZIAMENTO CON RISORSE DEL DECRETO SOSTEGNI-BIS

Il PSCL prevede tra le linee di azione la presentazione di una richiesta per il tramite dell'ente locale competente nel territorio, Roma Capitale, di finanziamento a valere sul fondo istituito presso il MIMS per il 2021 al c.7, art, 51 della legge 106/2021.

Nella tabella seguente le misure per le quali si prevede di richiedere il finanziamento.

Strategia ASI	Politica	Modalità Ambito MS	Misura	Stackhol der	Anno	Ind.
SHIFT LG A2	Persuasione/ modifica di valori e comportamenti	Trasporto pubblico e collettivo, mobilità a piedi e in bicicletta, carpooling, sharing mobility, mobilità elettrica	Sistema integrato di iniziative (carpooling-car-sharing-bike-sharing-motopooling) premiante scelte personali di mobilità sostenibile con incentivi mediante voucher e crediti di mobilità gestito mediante servizi informatici - piattaforma e app - per la gestione di iniziative di mobilità sostenibile	MM	2022 2023	16.000 (**)
SHIFT LG A1	Persuasione/ modifica di valori e comportamenti	carpooling	Piattaforme di carpooling e possibile implementazione con sistema integrato premiante	MM	2022 2023	8000 (**)
SHIFT LG A1	Innovazione/ cambiamento tecnologico e organizzativo	Trasporto aziendale	Servizio di navetta dell'ultimo miglio verso la stazione della metro	AGP	2022	60000 (**)
IMPROVE LG A5	Innovazione/ cambiamento tecnologico e organizzativo	Mobilità elettrica	Nuove colonnine di ricarica /WALLBOX per il parco veicoli e possibilità di utilizzo dei dipendenti	AGP MM RM	2022 2023	5000- 10000 (**)
AVOID LG A4	Concessione	Lavoro Agile	Acquisizione di postazioni di 'coworking'	AGP	2022	60000 (**)

NB (**): Le misure potranno essere attuate in relazione a:

- verifica della disponibilità di risorse finanziarie, materiali e umane disponibili nel triennio e approvazione della programmazione finanziaria;
- supporto dell'amministrazione comunale - infrastrutture e servizi;
- disponibilità di fonti di finanziamento nelle diverse fasi del bilancio;
- normative e disciplina dei contratti di lavoro.

In particolare nella fase di avvio e nella fase intermedia del PSCL si prevede il test di un servizio informatico per la gestione, mediante piattaforma e app, di iniziative di mobilità sostenibile tramite un sistema integrato premiante di incentivi per i dipendenti fidelizzati al trasporto pubblico, che si spostano da casa al lavoro con il trasporto attivo - a piedi e in bicicletta - e con il trasporto condiviso utilizzando il carpooling, il moto-pooling, il bike sharing, la micromobilità e il car sharing. Il sistema dovrebbe quantificare dei crediti di mobilità, mediante un approccio

di *gamification*, al fine di erogare voucher; i premi devono rispondere a requisiti di sostenibilità ambientale.

2.5 BENEFICI CONSEGUIBILI

Ai sensi del DDI MITE - MIMS 209 del 4 agosto 2021, il Piano degli Spostamenti Casa-lavoro sarà implementato successivamente al termine di cui all'art. 9, c. 1 del Decreto n. 179 del 12 maggio 2021, con la stima analitica secondo la Metodologia di valutazione dei benefici ambientali delle Linee guida per la redazione e l'implementazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

2.6 IMPLEMENTAZIONE DEL PSCL

Nella fase di implementazione del PSCL dovrà essere verificata la coerenza delle misure di mobility management alle priorità e ai criteri individuati nel punto 1.4 e le specifiche tecniche attuative dovranno includere requisiti di sostenibilità sociale, economica e ambientale.

Dalla decorrenza di cui all'art. 9, c. 1 del Decreto n. 179 del 12 maggio 2021 il PSCL verrà effettuato il completo adeguamento alle Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) come previsto dal DDI MITE - MIMS 209 del 4 agosto 2021.



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

2.7 Monitoraggio e valutazione

Al fine di fornire elementi per la fase di diagnosi del PSCL, il monitoraggio delle politiche e delle misure e la promozione della mobilità sostenibile è previsto lo sviluppo dei seguenti strumenti:

Strumento	Obiettivo	Descrizione	Struttura
Banca dati di mobilità	Diagnosi PSCL	Dati relativi provenienze dei dipendenti rappresentate in modalità aggregata per Municipio o per CAP	AGP-GIU DG-SINA
	Monitoraggio Politiche MS	Dati sulle presenze e sul lavoro a distanza (smart working e telelavoro)	AGP-GIU
	Monitoraggio politiche MS	Dati sul parco veicoli	AGP-SAG
Sistema di controllo degli accessi	Monitoraggio misure PSCL	Monitoraggio delle utenze del parcheggio per modalità e tipologia di mezzo di trasporto	AGP-SAG AGP-GIU
Comunicazione	Promozione MS di Istituto	Aggiornamento pagina intranet MAC, pagina web mobilità sostenibile, pagina social @mobilityinRete, Guida del Ciclista urbano	MM DG-COM

Al fine di monitorare valutare le singole misure di mobility management vendono proposti i primi indicatori di efficienza per la fase di avvio nel 2021:

- Gruppi target di mobilità: ripartizione modale dei dipendenti,
- N° utenti del trasporto pubblico,
- Mezzi: km percorsi per gli spostamenti casa-lavoro con veicoli sostenibili,
- Misure organizzative: km di spostamenti evitati.

3 PARTE III - CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

In conclusione, nelle more di linee guida nazionali per la redazione del PSCL, si è proceduto ad individuare uno schema di programma di sviluppo del PSCL che si riferisce alle strategie di sostenibilità ASI e delle Linee guida dei PSCL.

All'interno dello schema sono state individuati un insieme di misure e di interventi per incoraggiare spostamenti casa-lavoro sostenibili e favorire scelte di mobilità sostenibile dei dipendenti.

Obiettivo	Indicatore	Target 2021	Target 2022	Target 2023
Gestione della domanda di mobilità	PSCL	Attivazione supporto unità interne e interventi a breve termine	Acquisizione pareri e attuazione interventi a medio termine	Attuazione degli interventi fattibili e nuova programmazione
Monitoraggio	PSCL	Aggiornamento dati	Indagini e questionari	Studio comportamentale
Valutazione dei benefici	PSCL	Sviluppo degli indicatori	Banca dati di mobilità	Popolazione della banca dati di mobilità
Istanze	PSCL	Attivazione procedura	Presentazione	Adempimenti connessi alla procedura

Di tali interventi dovrà essere verificata la fattibilità secondo la normativa e le risorse che sono disponibili. Dal 2022 dovrà essere effettuata la valutazione dei benefici ambientali conseguibili con la Metodologia delle Linee guida dei PSCL.

Le prospettive dell'attività di mobility management finalizzate a conseguire la coerenza con gli obiettivi europei e internazionali sono in questo momento caratterizzate prevalentemente dall'incertezza generata dall'emergenza Covid-19, per la quale è fondamentale svolgere una maggiore attività di informazione dei dipendenti e dei cittadini in generale.

Inoltre il contesto dell'attuale sistema dei trasporti potrà migliorare gradatamente e potrebbe subire un forte impatto nell'ipotesi di una riduzione dello smart working a causa dello spostamento verso l'automobile delle persone.

Se il trasporto pubblico e quello aziendale rimangono con un utilizzo ridotto al 50% sarà importante non solo spingere con incentivi economici e non economici verso l'utilizzo dei mezzi pubblici ma anche considerare la condivisione dei mezzi tra dipendenti che si spostano lungo lo stesso percorso.

Per questo le richieste di finanziamento di misure di mobility management rispecchiano le principali necessità e tendenze della mobilità sostenibile urbana contestualizzate alle sedi in oggetto.



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione
e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

In particolare si ritiene prioritario proporre un giusto mix di misure organizzative e di soluzioni per orientare alla mobilità sostenibile i dipendenti con un continuo adattamento alle condizioni sanitarie. Tale mix di misure consiste nel:

- attivare un sistema premiante integrato di tutte le forme di mobilità sostenibile;
- sostenere il trasporto aziendale e/o condiviso dell'ultimo miglio';
- agevolare il trasporto pubblico;
- sviluppare il lavoro da remoto, tenendo conto delle prescrizioni;
- migliorare i servizi per la mobilità ciclistica.

PARTE IV – QUADRO SINOTTICO

A seguire il quadro sinottico delle misure e degli interventi di mobility management di Istituto e le istanze rivolte a Roma Capitale.

OBIETTIVO	DIAGNOSI	MISURA/INCENTIVO	Fattibile
Eseguibile	Criticità	Eseguibile	Fattibile
Mobilità sostenibile urbana	Sicurezza sanitaria nell'utilizzo del trasporto pubblico Accessibilità con la mobilità ciclistica Congestione Sicurezza stradale Qualità dell'aria	Sistema integrato di iniziative (<u>carpooling</u> - <u>car-sharing</u> - <u>bike-sharing</u> - <u>motopooling</u>) premiante scelte personali di mobilità sostenibile con incentivi mediante voucher e crediti di mobilità gestito mediante piattaforma e app (**)	Inserimento dell'abbonamento al trasporto pubblico e ai servizi di sharing mobility tra i Benefici socio-assistenziali per il personale dell'art. 96 del CCNL 2016-2018 (livello nazionale) Studio di un cruscotto di mobilità
Organizzazione del lavoro	Dispersione delle provenienze Disponibilità di spazio privato per il lavoro	<u>Smart working</u> Videoconferenze e formazione a distanza Flessibilità in ingresso estesa	Dotazione di postazioni di coworking (**)
Sedi e risorse	Carenze del trasporto pubblico (puntualità e frequenza) Scarsa disponibilità di servizi di mobilità alternativa Dominanza della mobilità individuale motorizzata	Mantenimento del servizio di navetta (*) Rastrelliere in tutte le sedi ISPRA Agibilità spogliatoio e doccia per i ciclisti (**) Sistema di controllo accessi ai parcheggio e posti auto riservati per veicoli utilizzati per il carpooling	Accordo per la condivisione del servizio di navetta con altre organizzazioni limitrofe Assicurazione ciclisti tramite adesione alla CIAB Bikesharing aziendale con bici riutilizzabili Nuove colonnine di ricarica (*)

(*) fin. L. 106/2021 (**) fatto salvo il rispetto delle condizioni sanitarie

OBIETTIVO

Mobilità sostenibile urbana

DIAGNOSI

Criticità

Insicurezza nell'utilizzo del trasporto pubblico
Accessibilità con la mobilità ciclistica
Congestione
Sicurezza stradale
Qualità dell'aria

ISTANZA

Realizzazione dei **tratti ciclabili** segnalati al Tavolo tecnico di Roma Mobilità
Parcheggio bici sorvegliato posti presso le stazioni della **metro**
Disponibilità dell'app **'Roma corre in bici'**
Finanziamento e gestione del **Bike to work** con incentivi economici per gli spostamenti casa lavoro in bici
Messa in **sicurezza degli attraversamenti pedonali** e dei percorsi verso la stazione della metro Fermi
Posti di sosta a tempo per veicoli **carpooling** - stazioni metro Laurentina e Fermi
Rafforzamento del sistema intermodale e della continuità dello spostamento
Individuazione **sedi** disponibili e idonee per il **coworking**
Agevolazioni per il trasporto pubblico
Controllo aderenza alla programmazione delle corse e l'incremento frequenza
Servizio a chiamata nei periodi di scarsa frequenza
Taxi pooling
Estensione dell'area operativa dei servizi di sharing mobility vicini alle **sedi**
Supporto alla finalizzazione di accordi con i gestori di servizi di sharing mobility
Colonnine di ricarica attive in prossimità delle sedi

Organizzazione del lavoro

Sedi e risorse

Dispersione delle provenienze
Disponibilità spazio privato per lavoro
Carenze del trasporto pubblico (puntualità e frequenza)
Scarsa disponibilità di servizi di mobilità alternativa