

# Documento di Piano di mobilità e degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

sedi di Roma

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



Roma agosto 2021

---

Arch. Giovanna Martellato, Mobility Manager ISPRA  
Direzione Generale – DG-TEC - Area per la Normativa Tecnica Ambientale  
Via Vitaliano Brancati, 48, 00144 Roma  
Tel +390650072398 – [mobilitymanager@isprambiente.it](mailto:mobilitymanager@isprambiente.it)

## Indice

|   |           |
|---|-----------|
| Premessa e presentazione .....  | 4         |
| 1. Quadro normativo di riferimento .....  | 6         |
| <b>I PARTE: IL CONTESTO.....</b>  | <b>8</b>  |
| 2 Il contesto della città di Roma Capitale e del IX Municipio .....                     | 8         |
| 2.1 Emergenza sanitaria SARS Covid-19 2020.....   | 12        |
| 3. Le sedi ISPRA di Roma e i dati generali .....  | 16        |
| 4. Il profilo di accessibilità alle sedi .....  | 19        |
| 4.1 Accessibilità con la mobilità attiva .....  | 20        |
| 4.2 Accessibilità della sede con il trasporto pubblico .....                            | 22        |
| 4.3 Accessibilità con il trasporto condiviso e ai servizi di sharing mobility.....      | 25        |
| 4.4 Accessibilità con il trasporto privato e quadro di riferimento della mobilità ..... | 26        |
| <b>II PARTE: LE INFORMAZIONI.....</b>   | <b>31</b> |
| 5. Informazioni generali .....  | 31        |
| 6. Mobilità sostenibile ISPRA.....  | 34        |
| 7. Indagini svolte nel 2020 .....   | 36        |
| 7.1. Informazioni sui dipendenti .....  | 36        |
| 8.0 Informazioni sui dipendenti .....   | 42        |
| 8.1. Criticità e propensioni dei dipendenti pre e post emergenza sanitaria.....         | 45        |
| <b>III PARTE: LE MISURE .....</b>   | <b>49</b> |
| 9. Attività messe in campo durante il 2020 .....  | 49        |
| 10. Relazione mobility management.....  | 51        |
| 11. Misure di mobility management di istituto per il 2021-2022 .....                    | 55        |
| 12. Istanze rivolte al mobility manager di Area .....                                   | 59        |
| Allegato 1 La qualità dell'aria a Roma e nel IX Municipio.....                          | 63        |
| Allegato 2 Smart working .....  | 66        |
| Allegato 3 Indagine Euromobility .....  | 68        |
| Allegato 4 – Rapporto sostenibilità .....   | 80        |
| Allegato 4 Atto di nomina del mobility manager.....                                     | 81        |
| Allegato 5 Questionario CARPOOLING .....  | 81        |
| Allegato 6 Atto di nomina del mobility manager.....                                     | 85        |

## Premessa e presentazione

Il presente documento è parte di una più generale e organica pianificazione del mobility management dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).

L'ISPRA è un ente pubblico con autonomia tecnico scientifica, vigilato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, istituito con la legge 133/2008 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112. Sottoposto alla vigilanza del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che si avvale dell'Istituto nell'esercizio delle proprie attribuzioni, impartendo le direttive generali per il perseguimento dei compiti istituzionali.

Rappresenta con il Sistema Nazionale per la Protezione dell'ambiente (SNPA) l'Istituzione nazionale di riferimento per la protezione dell'ambiente in Italia a supporto di cittadini, istituzioni e imprese.

L'ISPRA ha sede legale e principale a Roma, in cui è presente la maggior parte dei dipendenti, e diverse altre sedi distribuite in sette località dell'Italia.

La dotazione organica a gennaio 2020 è di 1096 dipendenti con profilo del contratto della ricerca di tecnico-amministrativo, tecnologo e ricercatore.

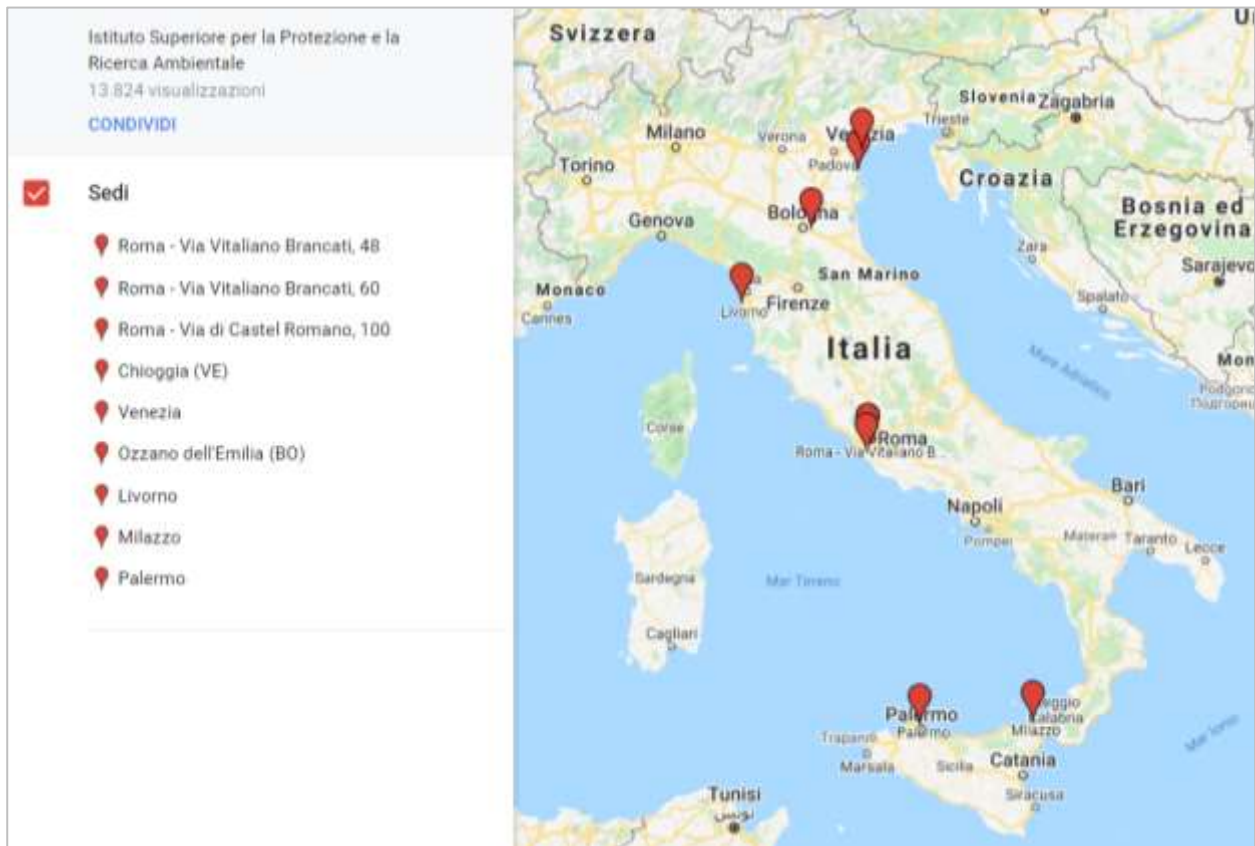
Al fine di perseguire gli obiettivi di coerenza alla 'vision' dell'ente, al New Green Deal, al Green Public Procurement e alla mobilità sostenibile è necessario contestualizzare nel territorio e nelle infrastrutture delle sedi il monitoraggio delle scelte di mobilità e le misure. Analizzare le abitudini di spostamento dei dipendenti e la eventuale propensione al cambiamento considerando l'effettiva disponibilità per i dipendenti di valide alternative di mobilità.

La dotazione organica delle sedi di Roma rappresenta la parte più consistente del personale, allocato nelle sedi dell'E.UR. e presso il Centro Sviluppo Materiali (CSM) in Via di Castel Romano dove si trova il Centro Nazionale per la rete nazionale dei laboratori.

L'emergenza sanitaria della malattia pandemia Sars-COVID19 ha reso necessario definire una strategia volta a conseguire gli obiettivi ambientali di mobilità **avoid - shift - improve** tenendo conto delle misure della sicurezza sanitaria imposte dalle norme nazionali e regionali in integrazione con le politiche di mobilità urbana di Roma Capitale.

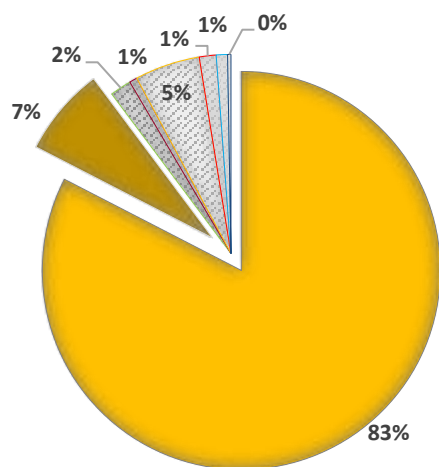
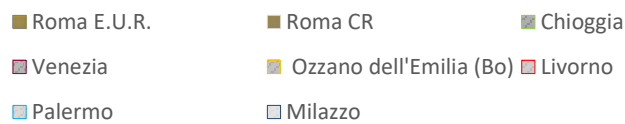
| Sedi                    | indirizzo                                  | Personale al 01/06/21 |
|-------------------------|--|-----------------------|
| Roma E.U.R.             | Brancati 48-60 Roma, 00144                 | 905 (+ 41 visitatori) |
| Roma C.R.               | via di Castel Romano, 100, 00128           | 79                    |
| Chioggia                | località Brondolo                          | 18                    |
| Venezia                 | Campo S. Provolo, 4665                     | 6                     |
| Ozzano dell'Emilia (Bo) | Via Ca' Fornacetta, 9 - 40064,             | 60                    |
| Livorno                 | Via del Cedro (c/o Dogana d'Acqua) - 57122 | 15                    |
| Palermo                 | Via Agostino Barbarigo, 29, 90149          | 10                    |
| Milazzo                 | Via dei Mille, 44 - 98057                  | 3                     |

|        |      |
|--------|------|
| Totale | 1092 |
|--------|------|



Individuazione delle sedi ISPRA su mappa

### DIPENDENTI PER SEDI



Ripartizione dei dipendenti per le sedi (Banca dati mobility manager, 2021)

## 1. Quadro normativo di riferimento

Come ente pubblico e parte del Sistema Nazionale di Protezione Ambientale (SNPA) l'Istituto è impegnato a impiegare **Criteri Ambientali Minimi (CAM)** per la propria gestione della mobilità e può utilizzare le linee guida di SNPA per GPP. Il piano di mobilità aziendale è incluso tra le voci nelle prescrizioni del decreto di approvazione dei CAM per i trasporti dell'8 maggio 2012.<sup>1</sup> Il Dlgs 50/2016 Nuovo Codice degli appalti prevede l'adozione di Criteri Ambientali Minimi (CAM).

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 decreto prevede altresì che con successivo decreto direttoriale del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto, vengano adottate le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)", tenendo conto dei principi previsti nel decreto medesimo.

Dette Linee guida sono state emanate con Decreto Direttoriale interministeriale MITE-MiMS n. 209 del 4 agosto 2021 ma, a norma dell'art. 4 dello stesso decreto, esse valgono per i Piani adottati dopo la scadenza prevista dal Decreto Ministeriale del 12 maggio, ossia dopo il 22 novembre 2021.

Le Linee guida non si applicano, quindi, al presente Piano anche se sono state tenute in considerazione per quanto applicabile al momento.

La legge 12 dicembre 2019, n. 141 di conversione del 'Decreto Clima' all'art. 1 comma 2 prevede che le pubbliche amministrazioni conformino l'attività agli obiettivi di contrasto ai Cambiamenti Climatici e miglioramento della qualità dell'aria.

### **Smart working 'emergenziale' e proroghe**

Il D.L. 19 maggio 2020 all'art. 90 comma 3 e 4, ha introdotto specifiche disposizioni in tema di Lavoro agile fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica. È stato convertito poi nella legge 77/2020.

Lo smart working nella pubblica amministrazione è oggetto di successivi decreti: decreto del 19 ottobre 2020 in materia di lavoro agile nelle Pa prevedeva tra l'altro lavoro agile per almeno il **50%** del personale impegnato in attività. In deroga alla disciplina ordinaria, è possibile ricorrere al lavoro agile senza stipulare l'accordo individuale con il lavoratore.

Il Decreto del 23 dicembre 2020 della PCM, Dip. Funzione Pubblica, recante "Misure per il lavoro agile nella pubblica amministrazione nel periodo emergenziale". (G.U. del 31 dicembre 2020) ha disposto la proroga delle previsioni ..., fino al 31 gennaio 2021.

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

---

<sup>1</sup>Più in generale nell'ambito delle politiche a sostegno della mobilità sostenibile, è opportuno che l'ente definisca un piano di mobility management anche qualora non obbligato ai sensi del DM 27 marzo 1998 e si avvalga dell'uso di teleconferenze e videochiamate. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2012/06/05/12A06333/sg>

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%.

Legge 17 giugno 2021, n. 87 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, recante misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19" (Decreto Riaperture): 31/12/2021.

Con il decreto legge 105/2021 del 23 luglio u.s. è stato ulteriormente prorogato lo **stato di emergenza** fino al 31 dicembre 2021.

**Detto stato di emergenza comporta l'applicazione di norme** di comportamento volte a evitare la diffusione del virus SARS-COVID-19 che possono condizionare l'utilizzo di mezzi, servizi e infrastrutture di mobilità.

ISPRA a fine gennaio 2021 ha adottato il Piano Operativo del lavoro Agile – POLA ai sensi dell'Art. 14, comma 1, legge 7 agosto 2015, n. 124, c. m. dall'art. 263, c. 4 bis, del dl 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

### ***Metodologia e trattamento dei dati ed analisi dei risultati***

I dati sono stati acquisiti tramite banche dati interne, interviste/istanze al mobility manager, questionari online e vengono elaborati dalla mobility manager Martellato G.. I dati sono trattati in modalità anonimizzata.

Banche dati interne utilizzate:

- AGP-GIU: provenienze del personale, le quote di smart working e telelavoro, accessi e passaggi ai tornelli
- AGP-SAG: utilizzo del servizio di navetta e delle videoconferenze

Si ringrazia per il supporto: il Servizio AGP-GIU e Zampetti M. e D'Amore R., AGP-SAG Cosentino G., Renzoni S. Errico D., DG-SINA Baiocco F., DG-COM De Andreis L. e Bolognini C., DG-TEC Finocchiaro G. e Morelli R., Cattani G. VAL-CLO e Gaeta a., Bolognini S. i e Bolignano A. di Arpa Lazio.

La redazione del presente documento è a cura dell'architetto Giovanna Martellato, Mobility manager ISPRA.

### ***Privacy***

Tutti i dati utilizzati nelle analisi per il PSCL sono gestiti in forma anonima e aggregata, senza possibilità di accesso al dato singolo e in piena ottemperanza delle vigenti normative di privacy e in compatibilità con le indicazioni del GDPR (EU General Data Protection Regulation).

Nelle indagini rivolte a focus group per l'erogazione ai dipendenti di servizi di mobilità in concessione o per il rimborso chilometrico dei percorsi in bicicletta viene fornita l'informativa e acquisto il consenso al trattamento dei dati ai sensi del GDPR e del Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati Personali 2016/679.

### ***Mobility manager di ente***

Dal 23 luglio 2021, il responsabile della mobilità di Istituto ai sensi del DM 179 del 21 maggio 2021 è l'arch. Giovanna Martellato assegnata presso l'Area di Normazione Tecnica Ambientale della Direzione Generale ISPRA. In allegato la documentazione relativa alla nomina.

Contatti: [mobilitymanager@isprambiente.it](mailto:mobilitymanager@isprambiente.it)

# I PARTE: IL CONTESTO

---

Nella prima parte del documento il contesto urbano delle sedi dell'ISPRA rappresentato in base agli studi disponibili, l'Istituto, la consistenza delle sedi e l'accessibilità ai dipendenti e utenti delle sedi stesse. Un focus sui cambiamenti della mobilità nella fase di emergenza sanitaria.

Le prime criticità e proposte emergono già da questa analisi preliminare del Documento di Piano.

## 2.0. Il contesto della città di Roma Capitale e del IX Municipio

**3 milioni** quasi di abitanti (4,5 milioni area metropolitana) su una superficie

**1.287,37 kmq** pari alla somma dei sette Comuni più popolosi del Paese  
Polo di attrazione per l'area metropolitana limitrofa e per l'intera Regione (60% della pop.)

8.000 Km rete stradale di cui 1.300 km principali  
**370.000** veicoli privati/giorno nelle ore di punta,

**18 km/h velocità media**

14 km/h la velocità media delle vetture del TPL  
**45** minuti tempo perso nel traffico a/e (TomTom)

L'offerta di mobilità collettiva:

362 linee di superficie su una rete di 8.400 km

4 linee di metropolitana per 60 km di rete

3 linee ferroviarie in concessione all'ambito urbano (55 km di rete),

le linee extra-urbane Cotral, che servono anche alcune porzioni di territorio urbano

8 linee ferroviarie locali Trenitalia che insistono sul territorio per un totale di 70 relazioni servite.

Soluzioni di mobilità sostenibile alternative o integrative al mezzo privato:

- Car Sharing
- una **rete ciclabile** che sviluppa per **242 km** in fase di rammaglio ed espansione per favorire l'interscambio con il trasporto pubblico.

Significativi i temi della Sicurezza stradale e le Emissioni di inquinanti:

**12.000 incidenti con morti e feriti** sulla sua rete viaria

148 decessi avvenuti, ben 59 sono a carico di pedoni e la metà di questi erano degli over 65.

**34 giornate di superamento per il PM10** e 1 sola giornata di superamento per NO2.

**5 milioni di spostamenti al giorno**

(giorno feriale)

**50% con vetture private,**

20% con il TPL e mezzi collettivi

18% a piedi,

**l'1,5% con bicicletta,**

residuale la scelta delle altre soluzioni offerte.

(dati del 2018 dal Rapporto Mobilità 2019 e Report TomTom 2019)



ISPRA

Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale



Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente



Fig. 1 Caratterizzazione del parco veicolare di Roma Capitale (Rapporto Mobilitaria 2020-21)<sup>2</sup>



Fig. 2 e 3 Infrastrutture di ricarica nell'area metropolitana di Roma e in Italia (Mobilitaria, Motus-E 2020)

Due tipologie di ricarica:

**veloce:** superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW;

**ultra-veloce:** superiore a 50 kW.

14,4 kmq per una infrastruttura, la densità di punti di ricarica nel 2019 per l'area metropolitana 5.363 kmq

Il Rapporto 'Mobilitaria 2021' evidenzia nel il raddoppio del parco degli autoveicoli elettrici.

I dati relativi al traffico e alle emissioni del settore dei trasporti presentati per la seconda metà del 2020 evidenziano la tendenza a raggiungere i livelli pre-pandemia pur in presenza di un esteso ricorso allo smart working.

<sup>2</sup> <http://www.muoversincitta.it/mobilitaria-2020/>



## 06 IX - MUNICIPIO

| Item   | Valore Municipio              | Ranking Municipio | Valore Roma | Ranking Roma |
|--|-------------------------------|-------------------|-------------|--------------|
| Superficie (kmq)   | 183,3                         | 2                 |             |              |
| Popolazione 2018   | 183.154                       | 7                 |             |              |
| Densità di popolazione (ab./ha)  | 10                            | 15                | 22,2        | 8            |
| Comune equivalente per popolazione   | Reggio Calabria - 180.369 ab. |                   |             |              |
| Indice Vecchiaia   | 149,2                         | 14                | 170,1       | 11           |
| Spostamenti in generazione (giorno fer. tipo)                                  | 451.964                       | 4                 |             |              |
| Spostamenti in attrazione (giorno fer. tipo)                                   | 458.838                       | 4                 |             |              |
| Numero fermate TPL (2017)  | 880                           | 1                 |             |              |
| Densità fermate per Kmq (2017)   | 4,8                           | 14                | 6,5         | 7            |
| Fermate per 10.000 ab (2017)   | 47,5                          | 1                 | 29,4        | 9            |
| Totale rete stradale (km)  | 915                           | 2                 |             |              |
| Totale rete stradale principale (km)   | 140                           | 2                 |             |              |
| Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )     | 5                             | 14                | 6,2         | 9            |
| Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> ) | 0,8                           | 14                | 1           | 9            |
| Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti                                  | 5                             | 2                 | 2,8         | 8            |
| Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti                              | 0,8                           | 1                 | 0,4         | 9            |
| Postazioni per il Car Sharing  | 5                             | 9                 |             |              |
| Rete ciclabile attuale   | 46,4                          | 1                 |             |              |



| Item  | Valore Municipio | Ranking Municipio | Valore Roma | Ranking Roma |
|---|------------------|-------------------|-------------|--------------|
| Rete ciclabile attuale (piste su strada)                            | 18,9             | 2                 |             |              |
| Rete ciclabile attuale (piste "verdi")                              | 27,5             | 1                 |             |              |
| Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016) | 2.006            | 6                 |             |              |
| Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)  | 1.996            | 6                 |             |              |
| Posti auto tariffati  | 4.979            | 3                 |             |              |
| Posti auto tariffati per 1.000 ab.                                  | 27,2             | 3                 | 26,1        | 4            |
| N° stalli merci   | 129,0            | 3                 |             |              |
| Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )                      | 0,7              | 7                 | 1,2         | 3            |
| Stalli merci per 10.000 addetti totali                              | 10,9             | 5                 | 12,9        | 4            |
| Stalli merci per 1.000 addettial commercio                          | 8,1              | 5                 | 9,3         | 4            |
| Incidenti   | 1.931            | 6                 |             |              |
| N° morti  | 15               | 3                 |             |              |
| N° feriti   | 1.022            | 6                 |             |              |
| Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)                              | 8,2              | 2                 | 4,4         | 9            |
| Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)                             | 558              | 6                 | 535,1       | 7            |



Fig. 4 e 5 Informazioni sulla mobilità del Municipio IX (Rapporto Mobilità di Roma 2019)



Fig. 6 Le strade più trafficate che interessano il Municipio IX: via C. Colombo, via Ardeatina, via Laurentina  
 Fig. 7 Superamento del limite di NO<sub>2</sub> nel 2019 nella Stazione Fermo (Rapporto Mobilitaria 2020)

**QUALITA' DELL'ARIA.** Nonostante il progressivo miglioramento degli ultimi 20 anni, permangono superamenti dei limiti per il biossido di azoto in particolare in prossimità delle arterie stradali più trafficate. L'area del Municipio IX in cui insiste la sede è prossima alle arterie della C. Colombo e Laurentina che hanno alti volumi di traffico e sono spesso congestionate, dove potenzialmente l'esposizione agli inquinanti può essere più rilevante. (Allegato 1)

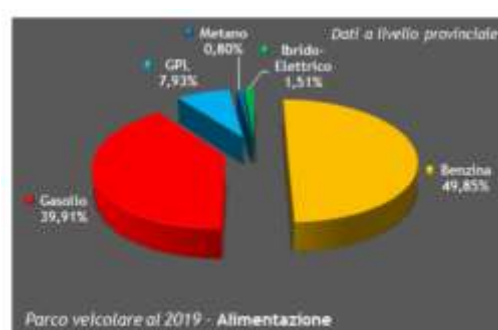
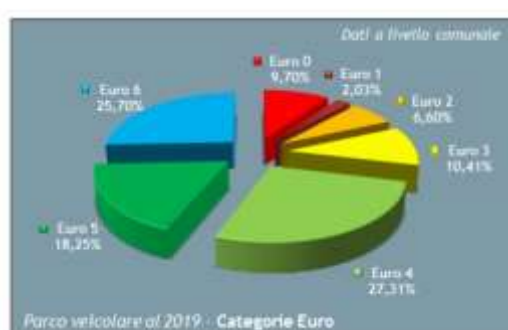


Fig- 8 e 9 Il parco veicolare di Roma dall'Osservatorio PUMS di Euromobility (2019)

**1,5% la quota dei veicoli ibridi-elettrici**

In evidenza nel Municipio IX sono:

- la scarsità degli **stalli per il car-sharing**
- un **alto tasso di mortalità** per gli incidenti stradali
- una criticità per l'esposizione agli inquinanti, in particolare il biossido di azoto.

## 2.1 Emergenza sanitaria SARS Covid-19 2020

In linea con il quadro normativo tracciato dal governo e dalla Regione Lazio Roma Capitale sta ripensando il rapporto tra orario degli uffici e delle attività delle città il nuovo assetto della mobilità cittadina. In quest'ultimo ambito è stato avviato un percorso con una serie di azioni strategiche legate:

- **alla riduzione degli spostamenti** casa-lavoro-casa
- **al miglioramento delle infrastrutture** e di sistemi di mobilità al fine garantire il principio del distanziamento sociale per la riduzione del contagio
- **alla riduzione dei picchi di mobilità.**

A partire da maggio, Roma ha cominciato a ripensare il proprio spazio pubblico creando percorsi sicuri per incoraggiare i viaggi attivi nel contesto della lotta contro il COVID-19. L'obiettivo: consentire alle persone di muoversi attivamente nel rispetto delle istruzioni per la distanza fisica.

Si sono aggiunte le compensazioni degli abbonamenti al trasporto pubblico.

Queste le prime azioni messe in campo, tenendo conto anche dei contributi dei mobility manager:

1. deliberazione per 120 km di **piste ciclabili 'transitorie'**,
2. commissione mobilità e **tavoli tecnici** gestiti da Roma Servizi con i mobility manager per esaminare le proposte e le istanze di enti e aziende e monitorare l'applicazione del Lavoro agile,
3. **accessibilità delle biciclette nelle linee A-B-C della metropolitana**, sulla ferrovia Roma-Lido e sulle linee di superficie,
4. deliberazione ed avviso di interesse per gli operatori dello sharing di monopattini e approvazione delle linee guida,
5. potenziamento del trasporto pubblico con 6 linee per spostamenti dalla periferia al centro e previsto utilizzo dei bus turistici.<sup>3</sup>

L'azione 3 è quella che, assieme alle compensazioni, è stata direttamente percepita dai **dipendenti ISPRA**.

L'azione 1 programmata della Deliberazione della Giunta capitolina del 30/04/2020 'Primo piano straordinario per l'istituzione e la realizzazione di 150 chilometri di **nuovi percorsi ciclabili transitori**, sulle principali vie della città e su altri itinerari "strategici", per incentivare la mobilità attiva e sostenibile nella Fase 2 dell'emergenza sanitaria.<sup>4</sup> Sono previste 6 piste nel Municipio IX:

1. **Via di Vigna Murata,**
2. **Tor Pagnotta – Laurentina,**
3. **Controviale Colombo,**
4. **Viale Oceano Atlantico**
5. **Viale Oceano Pacifico**
6. il collegamento **Piazza Cina – Spinaceto** (via Casal Brunori).



Il percorso ciclabile transitorio che interessa le sedi ISPRA dell'E.U.R. è quello di Viale Oceano Atlantico, che a oggi non risulta realizzato.

<sup>3</sup> <https://www.comune.roma.it/eventi/it/romariparte-muoversi-in-citta.page>

<sup>4</sup> Istituzione di itinerari ciclabili a supporto della mobilità sostenibile per la fase di ripartenza post lockdown da emergenza nazionale per il COVID 19 - Approvazione del Piano Straordinario di interventi da realizzarsi mediante sola segnaletica orizzontale e verticale su carreggiate di infrastrutture viarie

Di seguito alcune delle indagini svolte nel periodo di Lockdown che hanno interessato l'ISPRA.

- L'Ufficio del Mobility Manager di Roma Mobilità ha attivato una indagine rivolta alle aziende per comprendere le azioni programmate per ridurre quantitativamente la presenza fisica dei dipendenti e favorire la mobilità sostenibile e ai dipendenti per misurare la propensione al cambiamento nella modalità di trasporto e di organizzazione del lavoro e le priorità delle misure attuate e richieste.
- **L'indagine Deloitte<sup>5</sup>** prevede uno scenario che per quanto riguarda i modelli di mobilità potrebbe vedere una accelerazione nello sviluppo e adozione delle forme di **"micro-mobilità"** fino ad oggi considerate marginali (monopattini, bike-sharing, scooter-sharing), in particolare nelle aree urbane medio-piccole. Rallentamento del servizio di sharing che sta rispondendo con sanificazione dei mezzi, disponibilità gratuita alle categorie impegnate nell'emergenza estensione dell'area operativa.
- **L'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility** ha lanciato una survey (iniziata da Playcar di Cagliari) tra i suoi utenti per indagare sul cambiamento della percezione della sicurezza dei servizi di sharing mobility legato al COVID-19. Uno dei primi risultati è la **differente percezione** e propensione delle persone a utilizzare i mezzi a seconda che si siano spostati o non spostati **durante il lockdown**.
- Indagine sul futuro della mobilità lanciata in Italia da **WE PUSH** (1500 questionari):  
La metà dei partecipanti dichiara di poter facilmente svolgere il proprio lavoro in modalità smart working, ma solo **un quarto avrebbe la stessa capacità di limitare gli spostamenti per tutte le altre attività quotidiane**. In questo momento, infatti, siamo propensi a muoverci di più a piedi per brevi distanze, in bici per medie distanze, bike-sharing, car-pooling, navette aziendali e car sharing per distanze superiori a 12 km. (Fig. 6)
- L'analisi pubblicata in un articolo della rivista Left che evidenzia come nell'area di Roma siano presenti **disuguaglianze** nei mq residenziali per abitante tra zone centrali e Parioli che arrivano a 64 mq per abitante a quelle periferiche dove sono inferiori ai **33 mq per abitante**, in cui potrebbe risultare difficile organizzare una postazione di lavoro (fig.35)
- Il sondaggio dell'associazione Euromobility sullo smart working chiusa il 18 maggio 2020 i cui risultati sono presentati in seguito.

Le Survey sul trasporto pubblico e lo smart working che sono state divulgate ai dipendenti ISPRA tramite #Mobilityinforma.

Nelle pagine web di Roma Mobilità è possibile consultare l'analisi GIS Covid 19: impatto sulla mobilità da cui risulta come i livelli di mobilità si mantengono ancora più bassi rispetto all'anno precedente, con l'eccezione di un **incremento delle consegne a domicilio** del + 32%.

**Qualità dell'aria:** durante il lockdown si sono avute marcate riduzioni per il biossido di azoto del 59%.

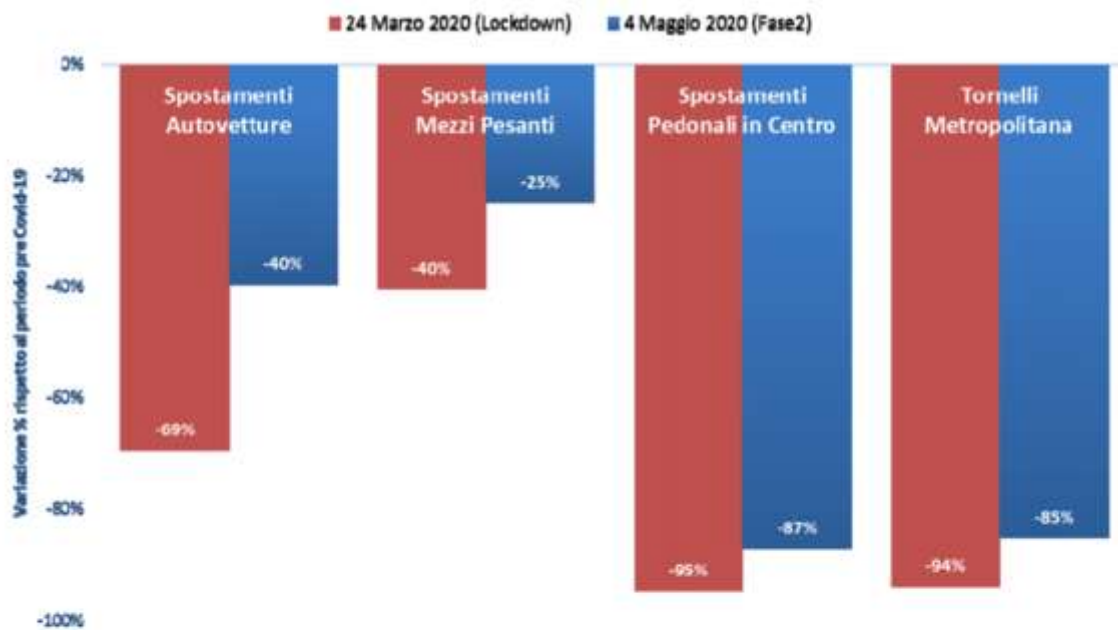
Nel mese di marzo e del 71% nel mese di aprile. (fonte dei dati Mobilitaria ed. 2020)

Tale tendenza nel 2021 è quella di riposizionarsi verso i valori pre-pandemia (Mobilitaria, 2021).

---

<sup>5</sup> *From now on Mobility Boost*, si apre una nuova fase, COVID-19 | Impatti sul futuro della mobilità, 2020

Covid 19: impatto sulla mobilità: rappresentazioni di Roma Mobilità.<sup>6</sup>



Confronto effettuato sul giorno feriale medio pre Covid-19

Figura 10 – Scenari di mobilità elaborati da Roma Servizi per la Mobilità

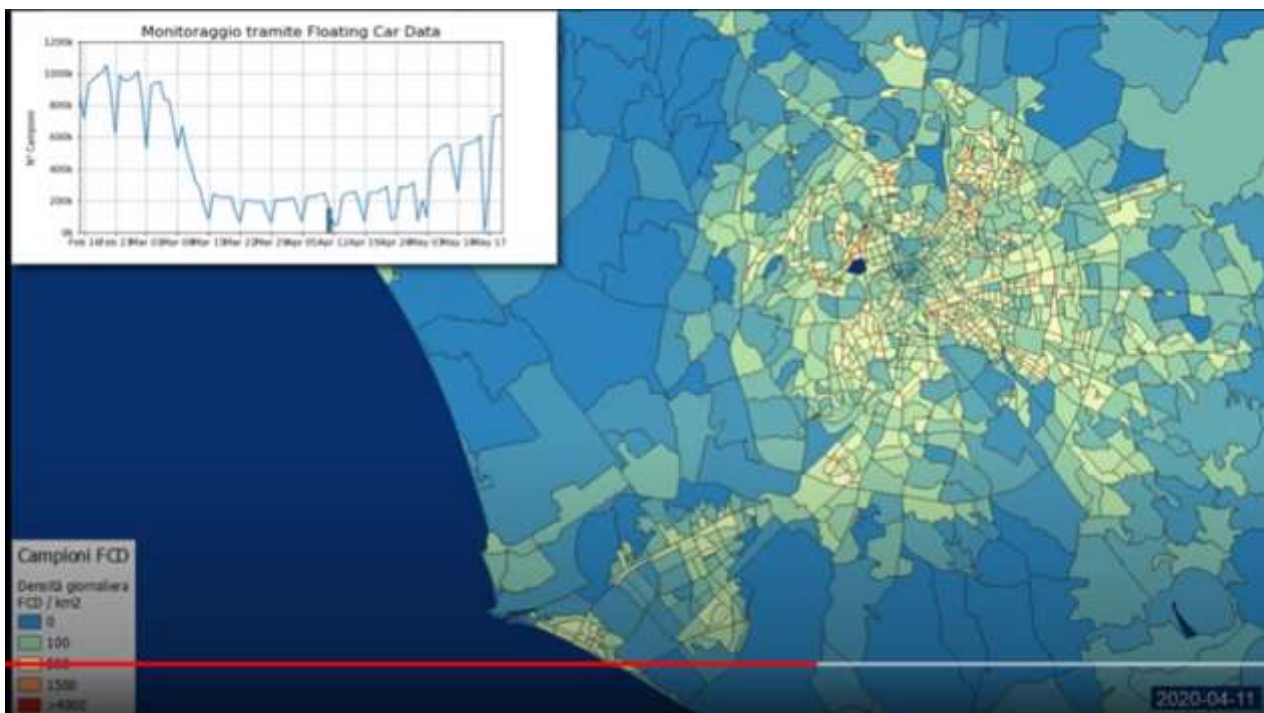


Figure 11.1 – Floating Cart Data: Densità giornaliera dei veicoli (Roma Mobilità) 11 aprile 2020

<sup>6</sup> [https://romamobilita.it/it/covid-19-impatto-sulla-mobilita?dem\\_info](https://romamobilita.it/it/covid-19-impatto-sulla-mobilita?dem_info)

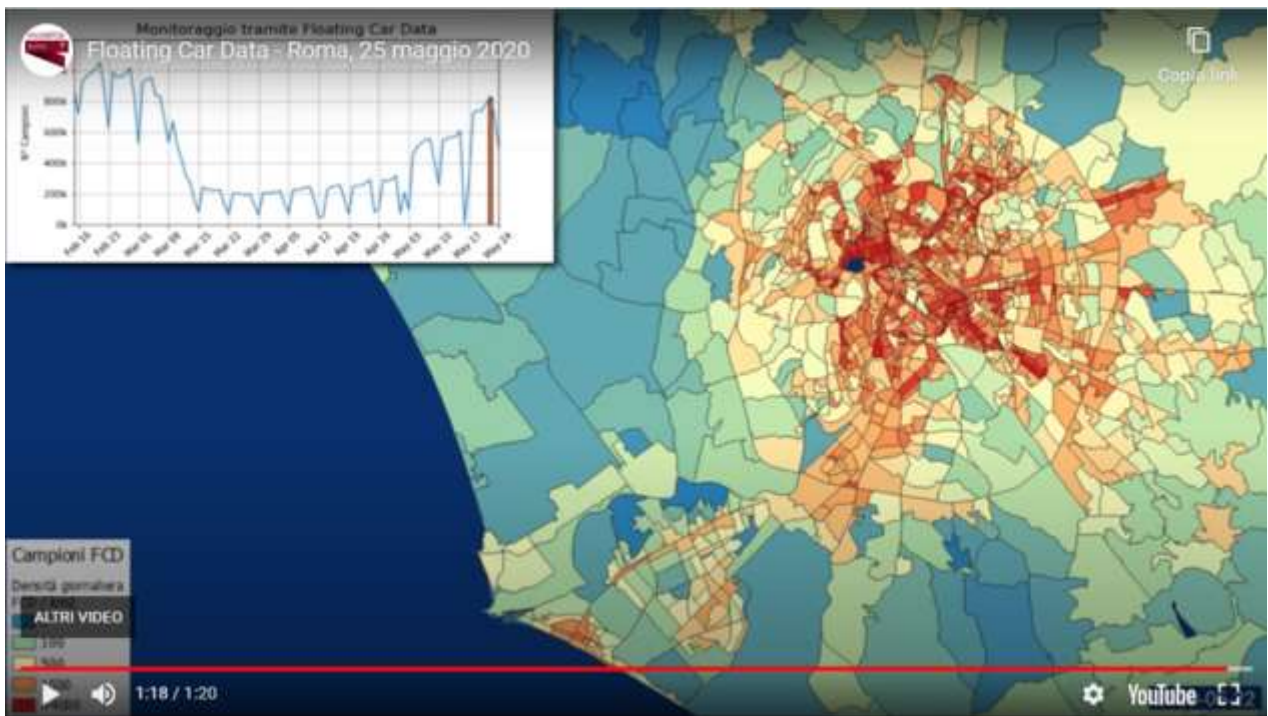


Figura 11.2 – Floating Cart Data: Densità giornaliera dei veicoli (Roma Mobilità) 21 maggio 2020

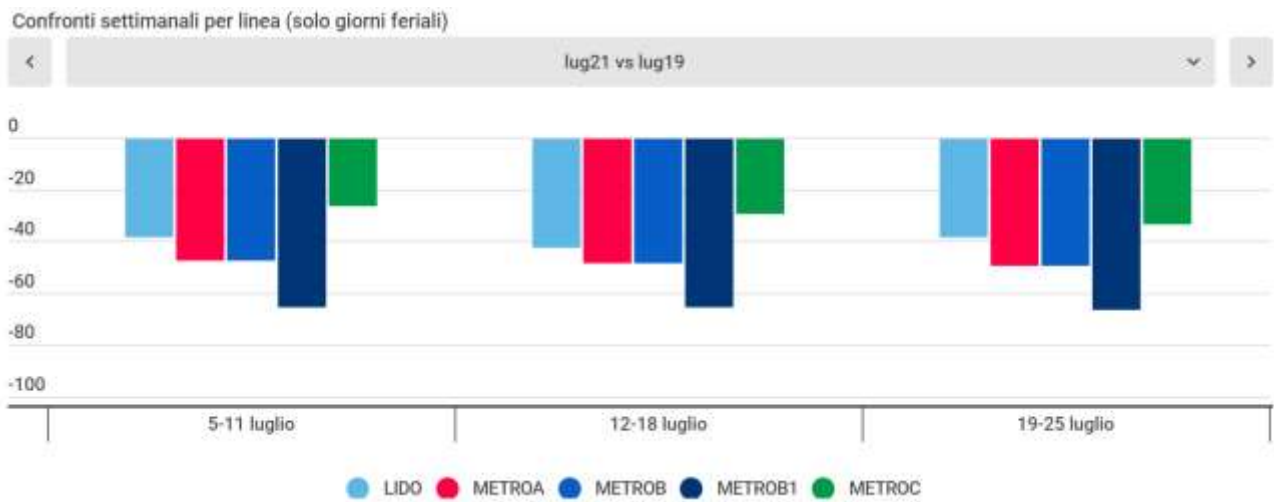


Figura 12 – Afflussi alle stazioni della metro (Roma Mobilità, 2021)

Il grafico evidenzia la percentuale di riduzione dei flussi alle stazioni della metro confrontando i dati di luglio 2021 con quelli di luglio 2019.

Con la riapertura delle attività di cui al DPCM 26 aprile 2020 è tornata a crescere la mobilità sulla rete delle metropolitane, tuttavia i livelli si mantengono ancora **molto bassi**, attorno ad una media di riduzione del 50%.

### 3. Le sedi ISPRA di Roma - dati generali

Le sedi di Roma si trovano all'interno del IX Municipio, nella zona dell'EUR, in via Vitaliano Brancati, 48 e 60 e in via Cesare Pavese 305; i laboratori si trovano presso il Centro Materiali in via di Castel Romano, 100.

| Sedi        | Personale al 30/04/20 | Personale al 30/06/21 | quota | Ospiti /giorno |
|-------------|-----------------------|-----------------------|-------|----------------|
| Roma E.U.R. | 902                   | 905                   | 83%   | 41             |
| Roma C.R.   | 76                    | 75                    | 7%    | -              |
|             |                       |                       |       |                |

**1430 ospiti/utenti al mese** accedevano prima dell'emergenza sanitaria alla sede, che è aperta al pubblico presso per gli uffici, gli eventi e la biblioteca. In tale numero sono considerati anche (dati AGP-GIU, 2018)

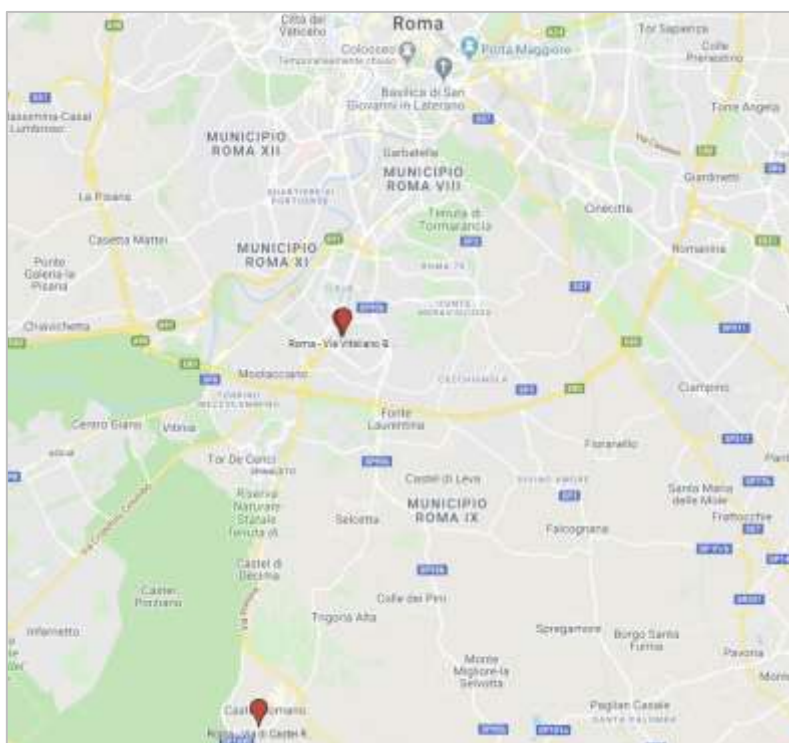


Fig. 13 Sedi ISPRA

Le dimensioni territoriali dell'area metropolitana di Roma generano una provenienza diffusa dei dipendenti che si recano alle sedi di lavoro e ai servizi con percorrenze molto variabili, dalla provenienza interna al GRA ed esterna, dai comuni dell'area metropolitana, da comuni delle regioni del Lazio, dell'Umbria e dalla Campania.

**83%** del personale (1000 circa) è assegnato nelle **sedi ISPRA dell'E.U.R.** oggetto di analisi in via Vitaliano Brancati 40 e 48.



*Fig. 14.1 Sedi ISPRA E.U.R. via Vitaliano Brancati, 48-60*



*Fig. 14.2 Sede ISPRA E.U.R. in via Vitaliano Brancati, 48*

Nelle sedi dell'EUR si svolgono attività amministrative e tecniche dell'Istituto Nazionale per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ente pubblico di ricerca istituito con la legge 133/2008 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112.

Nell'ambito dell'ISPRA sono riorganizzate le competenze precedentemente attribuite all'APAT (Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e dei servizi Tecnici), all'INFS (Istituto Nazionale per la Fauna Selvatica) e all'ICRAM (Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica Applicata al Mare). Il ministro dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare esercita sull'ISPRA poteri di indirizzo e di vigilanza, mentre alla Corte dei Conti è demandato il controllo.

L'Istituto svolge una pluralità di compiti di interesse nazionale per la protezione dell'ambiente. Particolare rilievo rivestono le attività tecnico-scientifiche finalizzate al monitoraggio ambientale e alle funzioni informative in coordinamento ed integrazione con il Sistema nazionale delle Agenzie Ambientali. (rete SINA). Tra le attività, l'ISPRA gestisce il Servizio mareografico nazionale, porta avanti il progetto di Carta geologica nazionale avviato dal Servizio geologico d'Italia, esercita, per gli impianti di competenza statale, i controlli e i



monitoraggi legati all'attuazione della direttiva IPPC, tiene il registro nazionale delle emissioni di CO2 richiesto dall'*Emission Trading System*, monitora annualmente i dati sulle emissioni dei grandi impianti di combustione (d. legisl. 152/2006) e realizza la Carta della natura, sia sotto il profilo cartografico sia dei metodi di valutazione della qualità e vulnerabilità ambientale. L'ISPRA svolge istituzionalmente attività di consulenza e supporto tecnico-scientifico per il ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e, tramite convenzioni, per altre amministrazioni ed enti pubblici.

**MOBILITÀ SOSTENIBILE** ISPRA rende disponibili una **bibliografia** con diverse pubblicazioni:

Mobilità sostenibile. Una proposta metodologica. Manuale 8/2002

<https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/manuali-e-linee-guida/mobilita-sostenibile-una-proposta-metodologica>

Sharing mobility management - Fornire alle persone servizi di mobilità in forma collaborativa, Quaderno 16/2017, <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-e-societa/sharing-mobility-management>

Sharing mobility management. Indicare alle persone la strada verso scelte di spostamento multimodali, Quaderno 19/2018, <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-e-societa/sharing-mobility-management.-indicare-alle-persone-la-strada-verso-scelte-di-spostamento-multimodali>

Mobility management di istituto pubblico di ricerca, Quaderno 23/2020,

<https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-e-societa/mobility-management-di-istituto-pubblico-di-ricerca>

Mobility management di istituto pubblico di ricerca

Qualità dell'ambiente urbano - XIII Rapporto. Focus su Mobilità pedonale in città, Stato dell'Ambiente 75/2017, <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/stato-dellambiente/qualita-dellambiente-urbano-xiii-rapporto.-focus-su-mobilita-pedonale-in-citta>

Infrastrutture verdi e mobilità dolce: esperienze e considerazioni per nuove sinergie, Reticula n.19/2018, <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/periodici-tecnici/reticula/reticula-n.19-2018>

XV Rapporto sulla Qualità dell'Ambiente Urbano – Inquinamento dell'aria e cambiamenti climatici – Trasporti e mobilità - Edizione 2019, Report 2020. <http://www.snpambiente.it/2020/09/10/xv-rapporto-sulla-qualita-dellambiente-urbano-edizione-2019/>

Annuario dei dati ambientali 2019 – Trasporti - <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/stato-dellambiente/annuario-in-cifre>

Ridurre le emissioni climalteranti, indicazioni operative e buone pratiche per gli enti locali, Quaderno 20/2019, [https://www.isprambiente.gov.it/files2019/pubblicazioni/quaderni/Quad\\_AS\\_20\\_19.pdf](https://www.isprambiente.gov.it/files2019/pubblicazioni/quaderni/Quad_AS_20_19.pdf)

Mobilità sostenibile e mobility management è una pagina del portale ISPRA dedicata, <https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile>

Mobility manager in rete è una pagina social attiva dal 2010 con numero di 322 follower <https://www.facebook.com/Mobility-manager-in-rete-1597591543843646>

Una pagina web:

<https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile>

Una pagina social:

<https://www.facebook.com/Mobility-manager-in-rete-1597591543843646/>

## 4. Il profilo di accessibilità alle sedi

La zona in cui si trovano le sedi ISPRA è dentro l'anello ferroviario e risulta (2017) al di fuori della Fascia verde istituita dal Comune di Roma al fine di ridurre i livelli di inquinamento, il cui perimetro, più ridotto rispetto al Grande Raccordo Anulare, consente di accedere ai parcheggi di scambio ed ai capolinea del trasporto pubblico.

Di conseguenza si trova in un'area interdetta in generale agli autoveicoli Euro 0, Euro 1, Euro 2 diesel ed Euro2 non residenti, ai motoveicoli Euro 0 ed Euro 1.

E' accessibile nella direttrice nord-sud alla via Cristoforo Colombo, nella direttrice est-ovest dalla Via Laurentina e da via Dell'Oceano Indiano. Sono presenti parcheggi interni e pubblici esterni non a pagamento condivisi con altre sedi terziarie adiacenti e con i residenti.



**Come raggiungerci** è la pagina del portale istituzionale in cui dipendenti e utenti possono trovare informazioni sulla accessibilità alle sedi.<sup>7</sup>



Figg. 15 e 16 Accessibilità alle sedi ISPRA E.U.R.

<sup>7</sup> Link: <https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile/come-raggiungerci>

## 4.1 Accessibilità con la mobilità attiva

Piste ciclabili sono presenti lungo la via Laurentina e lungo la via Cristoforo Colombo, raggiungibili in sede stradale con percorsi non in sede protetta variabili da 1.2 a 2.5 km.



Fig. 17 Mappa delle piste ciclabili

Tratti di raccordo alle piste ciclabili sono stati segnalati nell'ambito della ricognizione per il Piano straordinario di 150 km di percorsi ciclabili transitori e delle attività del Tavolo Tecnico sulla mobilità ciclabile.<sup>8</sup>

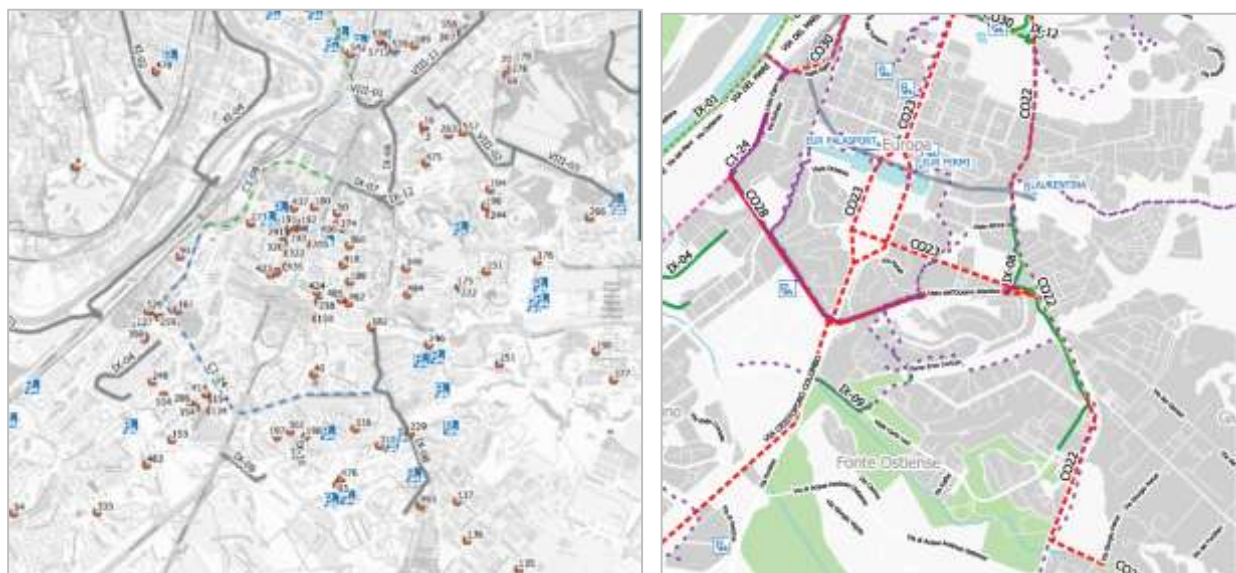


Fig. 18 Mappa delle piste ciclabili con tratti di connessione inserite nel Programma di piste temporanee

Fig. 19 Mappa dei tratti di connessione alle piste ciclabili proposte nella zona delle sedi ISPRA dell'E.U.R.

<sup>8</sup> <https://www.comune.roma.it/web/it/notizia/fase-2-al-via-piano-straordinario-per-realizzare-150-chilometri-di-nuove-ciclabili.page>

Sede ISPRA di Castel Romano: è stata raccolta l'istanza di organizzare degli spostamenti in bicicletta per lo spostamento nella pausa pranzo.

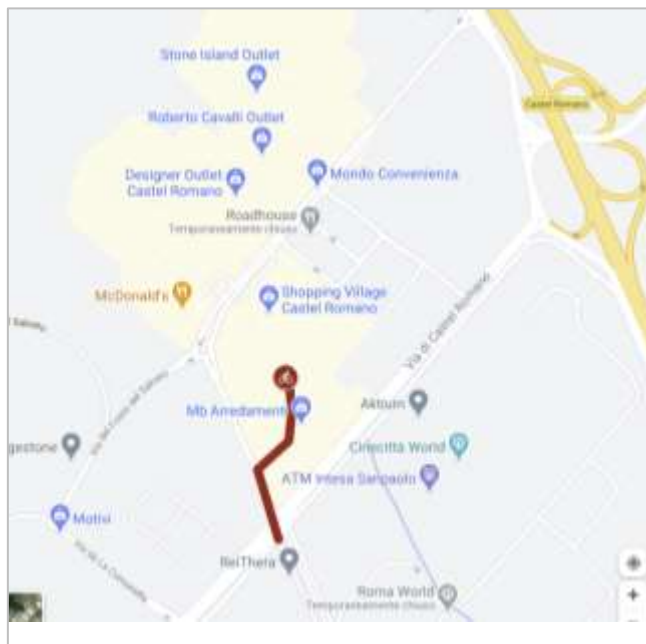


Fig. 20 Proposta ISPRA di tratto ciclabile di connessione del Centro Materiali con il centro commerciale di Castel Romano e di rastrelliera per gli spostamenti durante la pausa pranzo dei dipendenti.

#### **Roma 2020 - Trasporto pubblico bike friendly: le regole**

Tra gli interventi adottati da Roma Capitale per favorire la ciclabilità a partire dalla Fase 2 dell'emergenza Covid-19, vi è l'estensione delle condizioni di accesso della bicicletta (pieghevole e tradizionale) sui mezzi di trasporto pubblico che potranno quindi viaggiare tutti i giorni e senza limiti di orario su bus (oltre 12 metri), tram e metro sulla base delle indicazioni consultabili e scaricabili dal sito di Atac.<sup>9</sup>

In bici sulla Metro con nessuna limitazione di giorno o di orario. Per gli abbonati Metrebus il trasporto della bicicletta è gratuito, altrimenti va acquistato un biglietto anche per la bicicletta.

Metro A METRO A Metro B/B1 METRO B/B1 Passeggero e bicicletta sono ammessi solo sulla prima carrozza nella direzione di marcia del treno.

Metro C METRO C Passeggero e bicicletta sono ammessi sulle carrozze centrali del treno.

Roma Lido ROMA LIDO Nessuna limitazione di giorno o di orario. Passeggero e bicicletta sono ammessi solo sulla prima carrozza nella direzione di marcia del treno.

I vagoni sono identificabili con il pittogramma e vetrofanie con biciclette.

In bici su bus e tram. Le linee bus, ad eccezione dei collegamenti serviti con veicoli di piccole dimensioni, sono accessibili sulle linee bike friendly tutti i giorni senza limiti orari. Le linee tram consentono l'accesso esclusivamente su veicoli Jumbo Tram a pianale ribassato (modelli Roma1 e 2), in servizio sulle linee 2, 3, 8.

Le linee di superficie "Bike friendly" sono riconoscibili dal pittogramma di una bicicletta rossa su sfondo bianco, presente sulla dogia di fermata e sui Jumbo Tram, accessibili. Per gli abbonati Metrebus il trasporto della bicicletta è gratuito, altrimenti anche per ogni bicicletta va acquistato un biglietto.

Le biciclette pieghevoli possono viaggiare gratuitamente su bus, tram e metro ogni giorno della settimana per tutta la durata del servizio.

<sup>9</sup> <https://www.atac.roma.it/customer-experience/condizioni-general-di-trasporto/images/default-source/condizioni-general-di-trasporto/condizioni-general-titolo-bici?itemIndex=6> , consultazione 07/21

## 4.2 Accessibilità della sede con il trasporto pubblico

Le sedi romane di ISPRA di via Vitaliano Brancati sono raggiungibili servendosi del trasporto pubblico con:

### Autobus

Dalla fermata della Metro Eur Fermi – Piazzale della Stazione Enrico Fermi:

- linea 772 circolare EUR FERMI(MB) – Fermate Pavese/Vittorini con percorso a piedi di m 230 circa alla sede
- linea 706 destinazione Via Rotellini – Fermata Oceano Atlantico-Pavese con percorso a piedi di m 430 circa alla sede (8 minuti a piedi dalla fermata alla sede)
- linea 700 destinazione Chianesi – Fermata Oceano Atlantico/Pavese – ubicazione 50 m dopo sbocco v. C. Pavese prima civico 240 - con percorso a piedi di m 430 circa dalla sede (8 minuti)

da via Vitaliano Brancati:

- linea 772 circolare EUR FERMI(MB) – Fermate Pavese/Vittorini con percorso a piedi di m 230 circa dalla sede
  - linea 706 destinazione America/EUR-FE – Fermata Oceano Atlantico-Pavese con percorso a piedi di m 430 circa dalla sede (8 minuti a piedi dalla sede alla fermata)
  - linea 700 destinazione Eur/Fermi – Fermata Oceano Atlantico/Pavese – ubicazione 40 m. dopo V. Pavese fronte civico 212 - con percorso a piedi di m 430 circa dalla sede (8 minuti)
- da via Laurentina – Metro Fermi e viceversa:

- linea 772 circolare EUR FERMI(MB) – Fermate Pavese Ungaretti con percorso a piedi di m 230 circa dalla sede

dalla via Cristoforo Colombo:

- linea 705 destinazione Eur Fermi -- distante dalla sede m 750 circa alla sede
- linea 070 destinazione Eur Fermi – Fermata Colombo/Atlantico - distante dalla sede m 750 circa alla sede
- linea 709 destinazione Eur Fermi - Fermata Colombo/Atlantico - distante dalla sede m 750 circa alla sede

Altre linee nell'area:

- linea 779 destinazione Gadda -da via Ignazio Silone – Fermata Silone/Saponaro – distante dalla sede 350 m (4 min)
- linea 705 destinazione Piermarini (Tor De Cenci) – Fermata Colombo/Pacifico - distante dalla sede m 800 circa alla sede
- linea 070 destinazione Ostia Stazione Cristoforo Colombo – Fermata Colombo/Pacifico - distante dalla sede m 800 circa dalla sede
- linea 709 destinazione Acilia – Casal Palocco - Fermata Colombo/Pacifico - distante dalla sede m 750 circa alla sede
- linea 779 destinazione Piazzale Agricoltura -da via Ignazio Silone – Fermata Silone/Saponaro – distante dalla sede 350 m (4 min)





Figg. 22 e 23 Percorso delle linee Cotral che transitano in via dell'Oceano Atlantico da e verso la stazione della Metro Laurentina.

Orario di servizio del trasporto pubblico su viale Cesare Pavese inferiore alla media frequenza,

**20 - 40 minuti tempo di attesa alla fermata** del trasporto pubblico di zona. (Banca dati ISPRA 2020)

In particolare nelle corse pomeridiane si riscontra uno scostamento dell'orario effettivo da quello programmato, con riduzione dei mezzi che arrivano alla fermata di prossimità e alcune corse programmate che non arrivano o partono da Fermi.

**Cotral:** secondo le segnalazione dei dipendenti non è sicuro l'orario di passaggio dei mezzi Cotral in viale dell'Oceano Atlantico e non è certa la fermata dei mezzi Cotral a Castel Romano.

| Adeguatezza del servizio di trasporto pubblico di Roma                                      |   |
|---|---|
| <p><b>4,4/10</b><br/>Voto medio dell'utenza rispetto al servizio di bus e tram nel 2018</p> | <p>In relazione all'adeguatezza del trasporto pubblico capitolino rispetto alle reali esigenze della città, un riferimento rilevante è costituito dai "livelli adeguati di servizio" (LAS), definiti come la produzione programmata che risulti non solo tecnicamente raggiungibile dal gestore, ma anche "ottimale per l'utenza". A tale riguardo, è da notare che la produzione erogata da Atac non raggiunge mai i "livelli adeguati di servizio" così come definiti nel contratto di servizio.</p> <p>Una parziale evidenza sul livello di soddisfazione dell'utenza è desumibile dalla "Indagine sulla qualità della vita e dei servizi pubblici locali a Roma" dell'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale <a href="http://www.agenzia.roma.it">www.agenzia.roma.it</a> (Rapporto statistico sull'area metropolitana romana 2019 – MOBILITA')</p> |
| <p><b>17,4%</b><br/>Mancate corse di superficie Atac nel 2018 rispetto al 2017</p>          | <p>La prima causa di soppressione delle corse di superficie è rappresentata dai guasti alle vetture, causale che caratterizza quasi una corsa soppressa su due (44,7% del totale corse soppresse), seguita dal generico raggruppamento delle "cause varie" (41,0%). Il numero di corse soppresse per le linee di superficie è in costante aumento dal 2015, parallelamente alle corse soppresse per guasti alle vetture; queste ultime sono passate dalle circa 301mila del 2015 (301.588) alle circa 738mila del 2018 (737.958, +27,4% solo nell'ultimo anno) (Rapporto statistico sull'area metropolitana romana 2019 – MOBILITA')</p>  |

**Agevolazioni tariffarie** sono previste per cittadini con reddito ISEE inferiore a 25mila euro annui (30% Regione Lazio) e per ogni abbonamento successivo al primo (10%). L'abbonamento è detraibile nella dichiarazione dei redditi.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> [www.regione.lazio.it/rl/trasporti/](http://www.regione.lazio.it/rl/trasporti/)

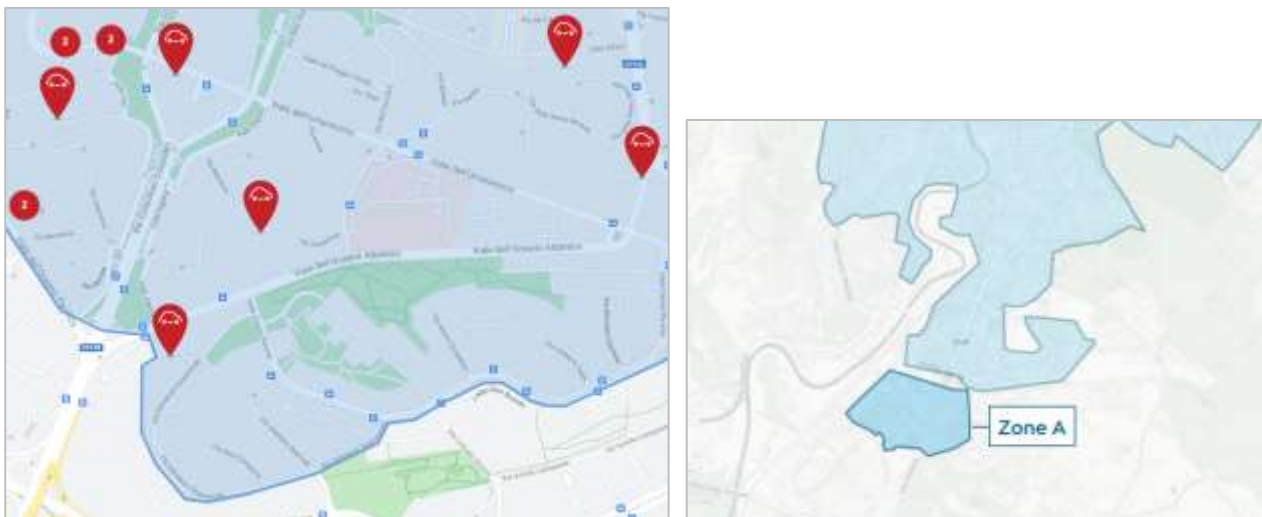
### 4.3 Accessibilità con il trasporto condiviso e ai servizi di sharing mobility

La zona risulta parzialmente coperta da servizi di sharing mobility. (al 30/06/2021)

Non è presente il Bike sharing.

Presente qualche mezzo di micromobilità.

Car-sharing l'area in cui insistono le sedi si trovano nella zona operativa dei gestori di car-sharing a flusso libero ENI e ENYOI. Pochi i veicoli disponibili.



Figg. 24 e 25 Area operativa Enjoy e ShareNow

Non vi sono stalli del servizio di Car-Sharing di Roma, il cui parcheggio più prossimo è alla Stazione della Metro Laurentina.



Fig. 26 Mappa delle postazioni di Car-Sharing Roma, in zona E.U.R.<sup>11</sup>

Sarebbe opportuno per i dipendenti delle aziende ed enti presenti in zona trovare **stalli e isole operative** di car-sharing in viale Cesare Pavese e in prossimità della stazione metro E.U.R.

<sup>11</sup><https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?ie=UTF8&oe=UTF8&t=m&source=embed&vpsrc=0&msa=0&mid=1TrAnpc6OlbWZQNX-KTN-2H24Tlo&ll=41.825092619812985%2C12.493679735399356&z=13>



## 4.4 Accessibilità con il trasporto privato e quadro di riferimento della mobilità

**43 posto** della città di Roma delle 369 città monitorate nel mondo del TOM TOM CITY TRAFIC INDEX (2021)

**27%** il livello di congestione pari a **28 minuti extra (45 minuti extra pre COVID-19)** in andata e ritorno l'indice del traffico che quantifica il tempo extra di viaggio in automobile nel rispetto a quello necessario per lo spostamento medio.

81% il livello di congestione peggiore l'11 novembre 2019

**4 giorni e 12 ore** l'anno **persi nel traffico** da ogni persona nel 2020 (**7 giorni** e 4 ore nel 2019)<sup>12</sup>

**2200 euro persi** l'anno (2029) per le ore perse nel traffico nel 2018 (pari a 254) secondo l'INRIX Global Traffic Scorecard.<sup>13</sup>

Dal monitoraggio della situazione del traffico nella fascia orario tra le 7.00 e le 10.30, basato sui servizi web di Google Maps e di Automap, si evidenzia che l'inizio **dell'ora di punta** del traffico per la zona di via Brancati verso le ore **7.30**, la massima criticità nella giornata del mercoledì ed un miglioramento della situazione nella fascia tra le 10.00 e le 10.30. (Mobility manager ISPRA, 2014)



Figg 27 La situazione del traffico dal GRA alla sede di via V. Brancati (Google MAPS, 2018)

### Variazioni del traffico con l'emergenza sanitaria.

A livello nazionale e urbano EnelX ha presentato una mappa di mobilità durante l'Emergenza COVID-19 che rappresenta le variazioni dei flussi nel tempo.<sup>14</sup>

**Roma Mobilità** analizza l'impatto sulla mobilità delle fasi di emergenza Covid-19 utilizzando:<sup>15</sup>

- Floating Car Data
- Stazioni di Misura

<sup>12</sup> [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/rome-traffic/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/rome-traffic/)

<sup>13</sup> INRIX ha effettuato uno studio triennale della congestione in 43 paesi utilizzando i Big Data analizzano i dati dai sensori stradali e dai veicoli. <https://inrix.com/scorecard/>, <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Rome&index=18> [https://www.infodata.ilsole24ore.com/2019/11/14/roma-seconda-citta-al-mondo-per-le-code-nel-traffico/?refresh\\_ce=1](https://www.infodata.ilsole24ore.com/2019/11/14/roma-seconda-citta-al-mondo-per-le-code-nel-traffico/?refresh_ce=1)

<sup>14</sup> <https://enelx-mobilityflowanalysis.here.com/dashboard/ITA/index.html#41.2928!12.5735!6!2021-01-03>

<sup>15</sup> <https://romamobilita.it/it/covid-19-impatto-sulla-mobilita>

- Tornelli delle linee metropolitane
- Antenne Bluetooth

Per affrontare l'emergenza SARS Covid-19 è stato messo a punto un sistema messo a punto con le tre università di Roma che monitora la situazione della mobilità in tempo reale.

Durante il Lockdown sono stati rilevati:

- o marzo rispetto febbraio 2020: -57% auto e -25% mezzi pesanti
- o aprile rispetto febbraio 2020: -76% auto e -51% mezzi pesanti
- o **maggio** rispetto febbraio 2020: **-47% auto** e -28% mezzi pesanti (Fig. 1)

Con riferimento all'ultimo mese del 2020, confrontando i dati con quelli dello stesso anno del mese precedente, sono visibili le riduzioni dei flussi delle automobili attestati e l'incremento del **traffico pesante**.

**30 %** la riduzione media del **traffico privato**.

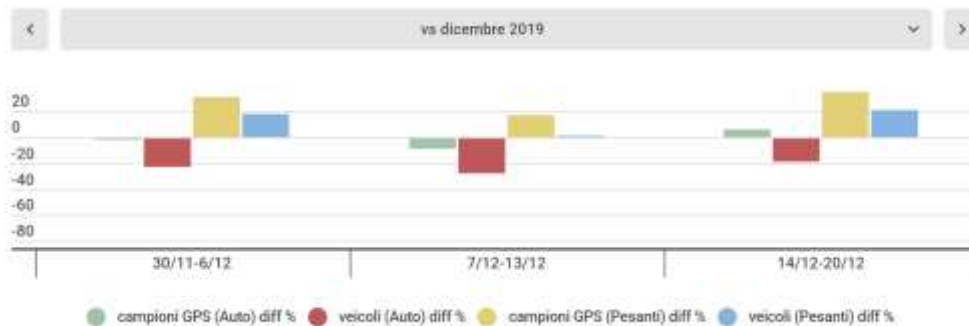


Fig. 28 Infografica prodotta da Roma Servizi per la Mobilità (2020).<sup>16</sup>

## Parcheggi

Dal 2018 la disponibilità dei parcheggi su suolo pubblico si è ridotta a causa di un grande cantiere aperto lungo via Giovanna Tommasi di Lampedusa e via Salvatore Quasimodo.

Le sedi ISPRA dell'E.U.R. hanno la disponibilità di un parcheggio di pertinenza con **150 posti auto**.



Fig. 29 Foto del cantiere lungo via G. Tomasi da Lampedusa e via S. Quasimodo

<sup>16</sup> <https://infogram.com/covid19-fcd2-1h0r6rj1gkpl2ek>

## 4.5 Sicurezza stradale 2019-20

Dal Rapporto ACI-ISTAT 2019<sup>17</sup> sul fenomeno della incidentalità stradale risulta che:

**73,8%** degli incidenti avvengono su **strade urbane**. A seguito del confinamento per l'emergenza Covid-10 incidenti e vittime sono diminuiti a causa della diminuita mobilità e si è visto il coinvolgimento delle nuove forme di mobilità.<sup>18</sup>

In particolare a Roma per l'anno 2019:

- **diminuiscono i morti** sulle strade romane nel 2019 (131 contro i 148 del 2018 -11,5)
- **cregono gli incidenti** (12.271, erano 11.995 nel 2018: **+2,3%**) e i feriti (15.919 rispetto ai 15.551 dell'anno precedente: **+2,4%**).
- Mancato rispetto della segnaletica e della distanza di sicurezza le cause più diffuse dell'incidentalità, ma **velocità e distrazione** sono le prime cause degli eventi mortali.
- **Aumentano gli incidenti nel centro abitato** (+3,8%),
- sensibile diminuzione degli incidenti (-7,9%) sulle autostrade urbane, tra cui la principale è il G.R.A."
- I dati su incidenti e decessi per motocicli e ciclomotori restano stabili.

Utenti vulnerabili - **pedoni**.

- **Aumento** del numero **di incidenti** in cui essi risultano coinvolti (2.035 nel 2019 su 1.883 nel 2018)
- sensibile **diminuzione nel numero di morti** (42 nel 2019 rispetto a 52 nel 2018: -28,9%).

**Ciclisti**: un sensibile **aumento** sia del numero **di incidenti** (342 nel 2019 su 232 nel 2018) che **dei morti** (7 nel 2019 rispetto a su 3 nel 2018) e dei feriti (328 su 217).

**Pedoni** : **46,5 % dei decessi** a seguito di incidente degli utenti vulnerabili secondo i dati ACI-ISTAT.

Criticità evidenziate dai dipendenti che si spostano a piedi e con il trasporto pubblico: **attraversamenti in via dell'Oceano Atlantico**; sono state oggetto di segnalazione al Corpo di Polizia Municipale e a competente Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma, anche a seguito dell'incidente mortale occorso ad un dipendente nel 2016. Si è ancora in attesa della soluzione da parte dei competenti uffici comunali.

I dipendenti che percorrono a piedi il percorso dalla fermata metro Fermi E.U.R. segnalano e richiedono:

- criticità degli attraversamenti pedonali a piedi che sono **poco evidenziati** o assenti come in prossimità dell'ingresso delle sedi di via Brancati 48-60,
- controllo del rispetto della precedenza da parte degli automobilisti,
- messa in sicurezza degli attraversamenti in Viale dell'Oceano Atlantico.

### Incidenti in itinere rilevati nell'ISPRA

L'andamento riflette la riduzione dell'utilizzo dei mezzi nel periodo di emergenza sanitaria e il permanere di rischi per gli utenti vulnerabili. (Banca dati mobilità ISPRA, 2021)

| Anno | N. dip. infortunati | Mezzo di trasporto |            |              |    |              |
|------|---------------------|--------------------|------------|--------------|----|--------------|
|      |                     | a piedi            | bicicletta | scooter-moto | tp | auto propria |
| 2018 | 11                  | 3                  | 1          | 2            | 1  | 3            |
| 2019 | 7                   | 3                  | 0          | 2            | 0  | 2            |
| 2020 | 3                   | 1                  | 1          | 1            | 0  | 0            |

<sup>17</sup> <http://www.lis.aci.it/dati/#/generali/2019/12>

<sup>18</sup> [https://www.aci.it/archivio-notizie/notizia.html?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=2435&cHash=a6c3aa6ca7df16ef772e64bcdedfd71](https://www.aci.it/archivio-notizie/notizia.html?tx_ttnews%5Btt_news%5D=2435&cHash=a6c3aa6ca7df16ef772e64bcdedfd71)



Fig. 30 e 31 Foto di attraversamento critico per i pedoni che provengono dalla fermata di Eur Fermi.

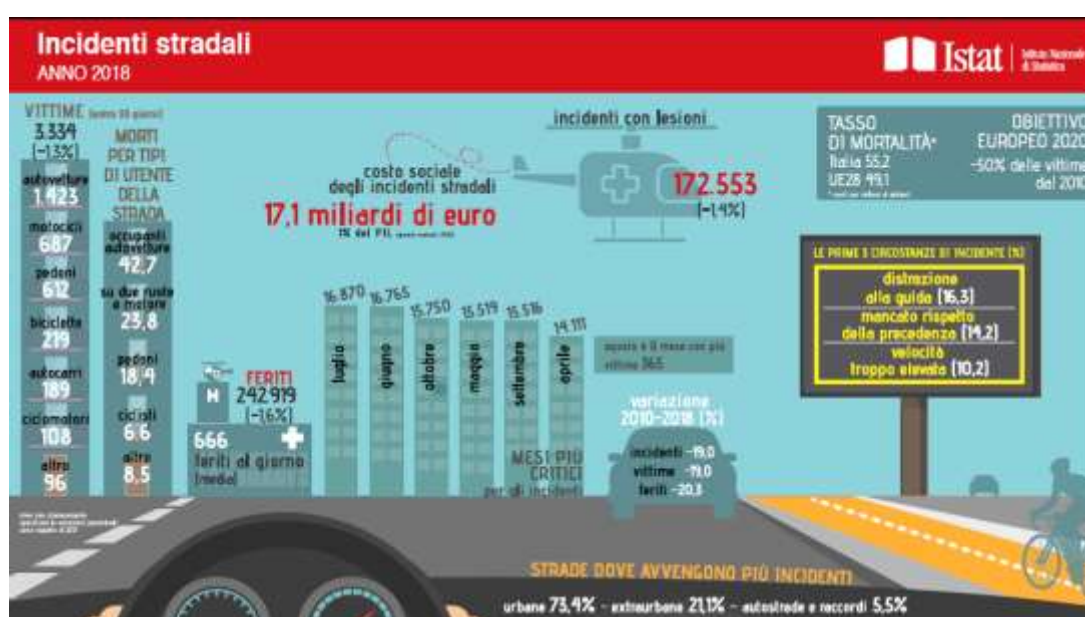


Fig. 32 e 33 Infografiche ISTAT che rappresenta la situazione degli incidenti stradali nel 2018 e 2019.

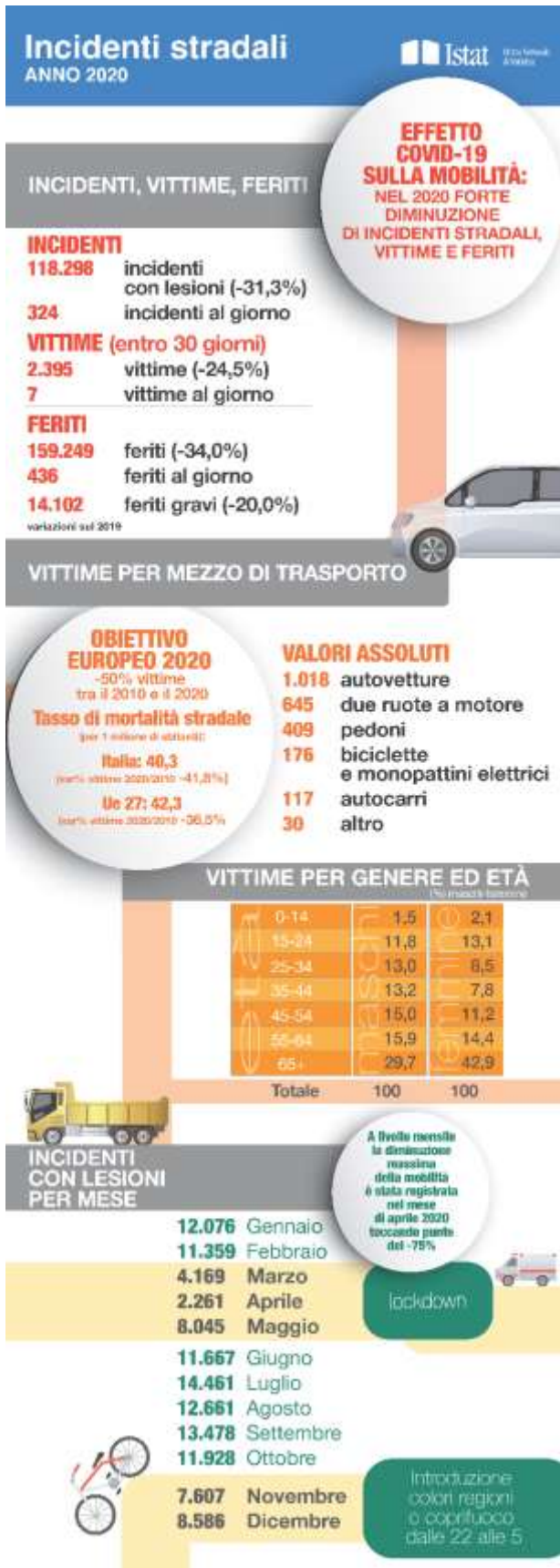


Fig. 33.2 - Infografiche ISTAT che rappresenta la situazione degli incidenti stradali nel 2020.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> <https://www.istat.it/it/files//2021/07/incidenti.pdf>

## II PARTE: LE INFORMAZIONI

Le sedi E.U.R. dell'Istituto, l'analisi delle provenienze, le azioni di ISPRA per la mobilità sostenibile, le indagini, l'analisi dei dati, criticità e propensioni, le proposte e le richieste. Relazione

### 5. Informazioni generali

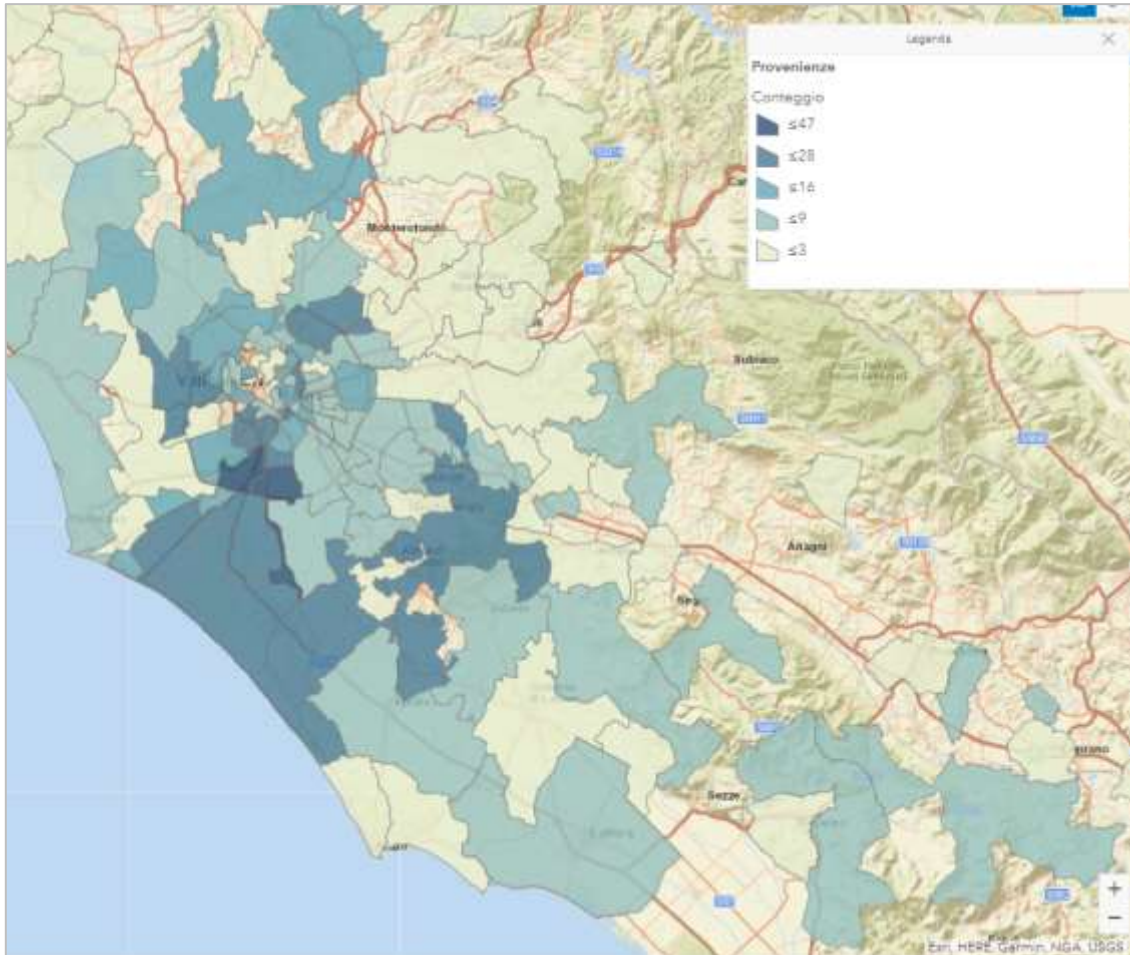
| Informazioni generali                             |  |
|---|--|
| Denominazione ente                                | ISPRA - Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale   |
| Tipo di ente                                      | pubblico   |
| Settore di attività                               | ricerca ambientale   |
| Città   | Roma   |
| Indirizzo sede                                    | Via Vitaliano Brancati, 48-60, 00144, Roma   |
| Recapito sede                                     | Tel. (+39) 041 5220555 / 041 5235895   |
| Direttore Generale                                | Alessandro Bratti<br><a href="mailto:segreteria.direzione@isprambiente.it">segreteria.direzione@isprambiente.it</a>  |
| Mobility Manager                                  | Giovanna Martellato<br><a href="mailto:mobilitymanager@isprambiente.it">mobilitymanager@isprambiente.it</a>  |
| Recapito mobilità                                 | (+39) 0650072398   |
| Numero dei dipendenti                             | <b>905</b>   |
| Numero visitatori/giorno                          | <b>41</b> (1430 ospiti/utenti al mese pre-covid-19)<br>Apertura delle sedi dalle ore 7:00 alle 20:00   |
| Orario di attività                                | dalle 8:00 alle 15:32  |
| Flessibilità oraria in ingresso                   | dalle ore 7:00 alle ore 11:00 con una pausa pranzo di <b>30</b> minuti   |
| Mensa   | Si   |
| Navetta   | si   |
| Sistema di ricarica elettrica                     | SI 1 auto, 3 bici  |
| Sistema di ricarica                               |  |
| Smart working pre Covid-19 (gennaio 2020)         | 30% a 1,5 giorni a settimana (pari a 6 giorni al mese) – 1 dipendente  |
| Smart Working post Covid-19                       | <b>50%</b> del tempo del 98% del personale su base di programmazione mensile delle presenze (11 giorni/mese in media)  |
| Strumenti di comunicazione                        | Newsletter #Mobilitynforma, Laboratori e seminari tematici, relazioni tramite mail e telefonate  |
| Contributi di ente per lo spostamento casa-lavoro | No, attualmente, (in passato presenti nei benefici sociali rimborsi TP successivamente esclusi dall'accordo quadro nazionale)  |
| Organizzazione del lavoro                         | Una rete di accesso esterno per il lavoro su terminale da remoto<br>Un sistema di videoconferenze per riunioni ed eventi<br>22 account (presidente, dg, capo dipartimento, segreterie, agp)<br><b>2300</b> circa videoconferenze (mese di giugno 2021) programmate su Lifesize |

## Analisi delle provenienze

L'analisi effettuata in base ai dati del database delle residenze anagrafiche.

65% dei dipendenti proviene da residenze dentro il G.R.A.

35% dei dipendenti da Roma fuori GRA, provincia ed altri comuni



*Fig. 34 Mappa della diffusione delle provenienze dei dipendenti aggregati per CAP di domicilio. (elaborazione Martellato e Baiocco su dati del personale AGP-GIU 2020)*

La dispersione delle provenienze messa in relazione alla situazione del **traffico** del Grande Raccordo Anulare (critica nella fascia tra le 7.30 e le 8.30) e all'offerta del trasporto pubblico rende rilevanti alcuni fattori:

- La **flessibilità in ingresso** dei dipendenti (7:00-10:00 da Regolamento dell'orario di lavoro, **7:00-11:00** nella Fase 2 dell'Emergenza Sanitaria)
- L'efficienza della **intermodalità** per garantire un tempo e una qualità di viaggio accettabile
- L'utilizzo di modalità e forme di organizzazione del lavoro **a distanza** (telelavoro. Lavoro agile e videoconferenze).

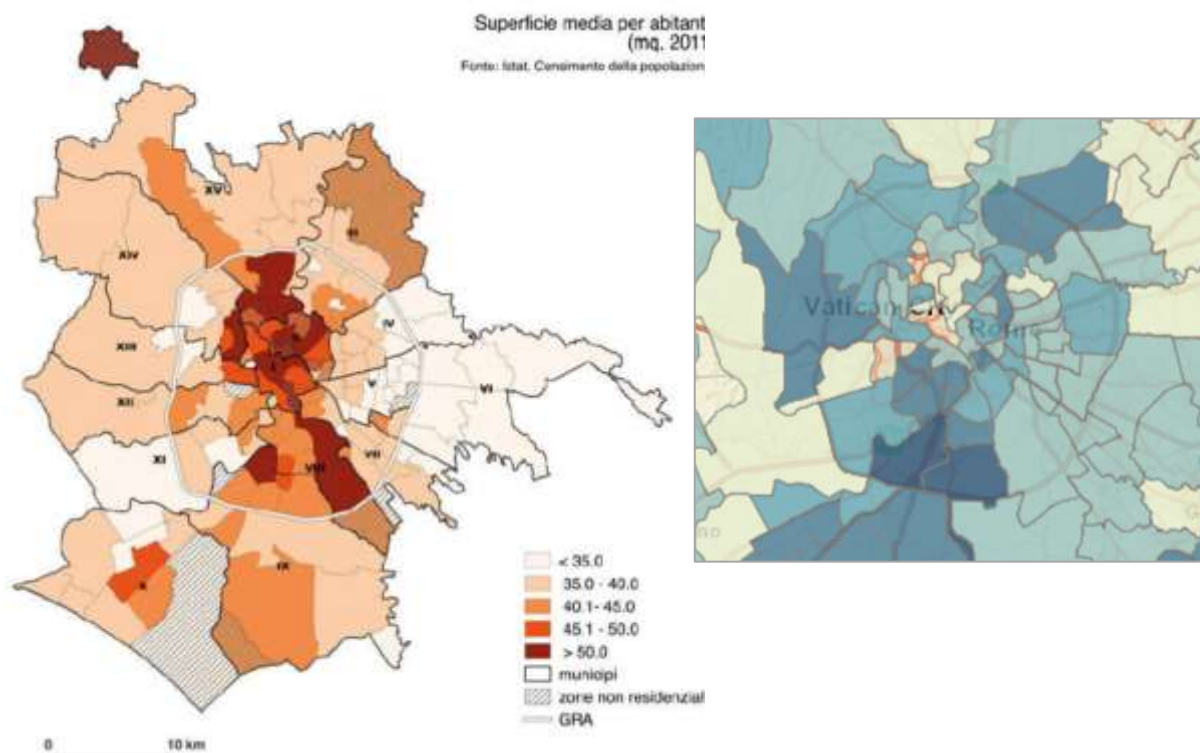


Fig. 35 e 36 Superficie abitativa per abitante (Mappa disuguaglianze 2019) e mappa per Cap di provenienza, (Martellato 2020)

Dal confronto tra le provenienze per Cap dei dipendenti emerge come lo smart working abbia una relazione:

- con la **distanza** ma anche con
- la disponibilità di **spazio per il lavoro** nelle abitazioni private.<sup>20</sup>

Un esempio è dato dai dipendenti che provengono dal Municipio III e dal Municipio XIII che superano le 49 unità, sono distanti dalla sede di lavoro e dispongono di uno spazio abitativo ristretto inferiore ai 35 mq per abitanti.

Una possibile soluzione migliorativa, nell'ipotesi di riduzione delle sedi, potrebbe essere quella di individuare **isole di coworking** con alcune postazioni di uso esclusivo ISPRA:

- nel III Municipio potrebbe aggregare i dipendenti provenienti dai Municipi IV - V - VI e dai Castelli romani
- nel XIII Municipio potrebbe aggregare i dipendenti provenienti da altri municipi XII-XIV e XV.

Tale ipotesi sarebbe di opportuna valutazione con una indagine specifica, il confronto con le relazioni sindacali e il CUG.

<sup>20</sup> Lelo, K, Monni, S., Tomassi, F. (2019) "Le mappe della disuguaglianza", Donzelli Editore, Roma.



## 6. Mobilità sostenibile ISPRA

In coerenza con le caratteristiche di efficienza di una pubblica amministrazione e con i principi di sostenibilità ambientale si elencano a titolo non esaustivo le principali iniziative per gli spostamenti casa-lavoro.

**Strumenti di comunicazione:** pagina intranet di Mobilità aziendale e comunicazioni tramite Ispraticomunica #Mobilitynforma; questionari informativi e infografiche in occasione delle campagne. Workshop e seminari.

**Parcheggi:** nel parcheggio di pertinenza dell'immobile di via Brancati 48-60 è possibile parcheggiare circa 150 veicoli e 40 moto previa registrazione. Sono presenti **posti auto per disabili e per le donne incinte**. Tale parcheggio è utilizzato anche per la sosta dei mezzi del parco veicoli. È presente un sistema di **parcheggio per le biciclette dotato di punto di ricarica per e-bike** in superficie e nel parcheggio interrato.

**Mobilità ciclistica:** oltre al sistema di parcheggio, è disponibile uno spogliatoio con doccia, rastrelliera e **armadietti per il cambio e locale doccia** nel piano interrato dell'edificio.

**Benefici sociali:** ogni anno in relazione alla quota assegnata per i benefici sociali e all'indicatore ISEE presentato, i dipendenti dal VII al I livello potevano usufruire di un rimborso a posteriori di parte della spesa sostenuta per il trasporto pubblico. (terminato perché escluso dall'accordo quadro nazionale sui benefici sociali degli enti pubblici).

**Detrazioni per il trasporto pubblico:** periodicamente i dipendenti vengono informati delle agevolazioni disponibili e della detraibilità dell'importo dell'abbonamento nella dichiarazione dei redditi.

**Telelavoro e lavoro agile:** l'Istituto è dotato di un regolamento che disciplina il telelavoro che fissa attualmente la quota di dipendenti in telelavoro al 4% della pianta organica, (circa 70 progetti di lavoro a distanza). È stata attivato nel 2019 lo **smart working ordinario** per una quota a gennaio 2020 pari al 30% del personale per una media di 1,5 giorno a settimana. Ampliato come smart working straordinario al 50%.

**Navetta aziendale:** servizio di trasporto aziendale effettuato con un veicolo da 40 posti per lo spostamento dell'ultimo miglio' dal nodo di scambio a della Stazione metro EUR Fermi alle sedi di via Brancati e viale Pavese. La capienza del mezzo ha consentito l'adeguamento del servizio alle norme sul Distanziamento imposte a seguito della emergenza sanitaria Covid-19.

**<50% l'utilizzo** a novembre 2020 rispetto al 2019– 20 utenti in media in andata al giorno (



### BRANCATI - PAVESE - EUR FERMI

| MATTINA                 |   |   | POMERIGGIO              |   |   |
|-------------------------|---|---|-------------------------|---|---|
| ISPRA<br>Via V.Brancati | ISPRA<br>Via C. Pavese<br>(Banca Pop.<br>Sondrio- civ. 340) | FERMATA<br>Eur Fermi<br>(viale Boston, fronte<br>metro) | ISPRA<br>Via V.Brancati | ISPRA<br>Via C. Pavese<br>(Banca Pop.<br>Sondrio- civ. 340) | FERMATA<br>Eur Fermi<br>(viale Boston, fronte<br>metro) |
|                         |   | 7:25  | 14:40                   | 14:42   | 14:50   |
| 7:30                    | 7:32  | 7:45  | 14:58                   | 15:00   | 15:08   |
| 7:50                    | 7:52  | 8:05  | 15:16                   | 15:18   | 15:26   |
| 8:10                    | 8:12  | 8:25  | 15:34                   | 15:36   | 15:44   |
| 8:30                    | 8:32  | 8:45  | 15:52                   | 15:54   | 16:02   |
| 8:50                    | 8:52  | 9:15  | 16:10                   | 16:12   | 16:20   |
| 9:20                    | 9:22  |   | 16:28                   | 16:30   | 16:38   |
|                         |   |   | 16:46                   | 16:48   | 16:54   |
|                         |   |   | 17:02                   | 17:04   | 17:12   |

Fig. 37 Orari della navetta

Parco veicoli e mobilità elettrica:

2012-16 Smart ED + infrastruttura di ricarica privata (colonnina) in noleggio a lungo termine <sup>21</sup>  
infrastruttura di ricarica (colonnina) di ricarica disponibile all'uso anche ai dipendenti.

**5 autoveicoli ibridi** su 6 della flotta ISPRA a servizio delle sedi di Roma

Nel 2021 è prevista l'acquisizione di autoveicolo elettrico in sostituzione di autoveicolo diesel.

**18497 Km** percorsi dai **veicoli ibridi elettrici**.

**2 dipendenti** utilizzano la **colonnina di ricarica** privata di ISPRA per i veicoli con cui vengono al lavoro.

---

<sup>21</sup> con progetto E-mobility di Enel

## 7. Indagini svolte nel 2020

I dipendenti sono stati invitati a partecipare ad alcune indagini interne ed esterne all'ISPRA.

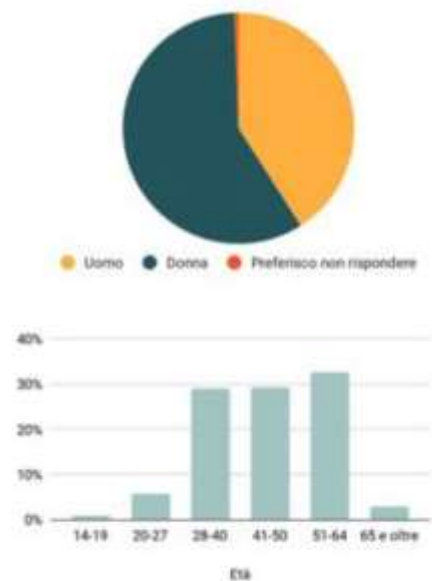
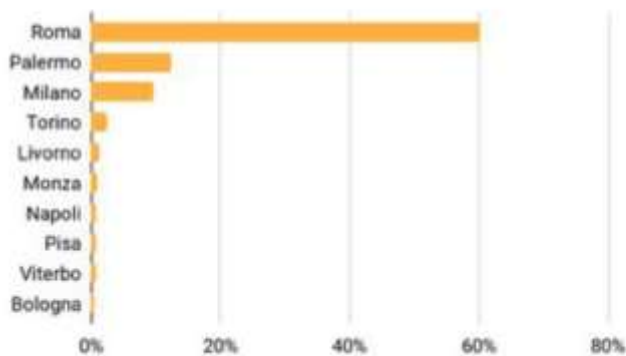
### WE PUSH: MOBILITA' POST LOPCKDOWN Indagine sul futuro delle abitudini di mobilità

L'indagine, condotta su base nazionale nella fase precedente alle misure entrate in vigore il 18 maggio, è stata formulata allo scopo di studiare la domanda di mobilità post Covid e la propensione al cambiamento dei lavoratori rispetto alle abitudini di mobilità precedenti alla pandemia.

#### IL CAMPIONE

**NUMEROSITÀ:** 1588 risposte

(dal 21/04/2020 al 17/05/2020)

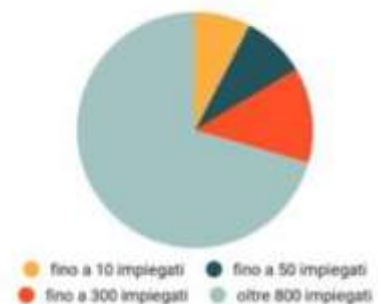
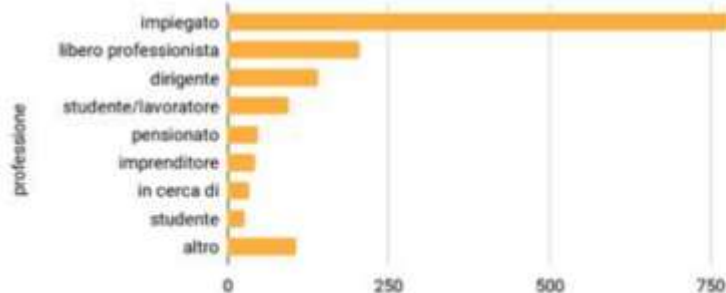


#### IL CAMPIONE



#### Profilo principale

Impiegato in impresa con oltre 800 lavoratori



## DISTANZA CASA-LAVORO

Il **40%** degli intervistati deve percorrere **più di 12 km** per raggiungere la sede lavorativa.



## COME CAMBIA LA SCELTA DEL MEZZO DI TRASPORTO

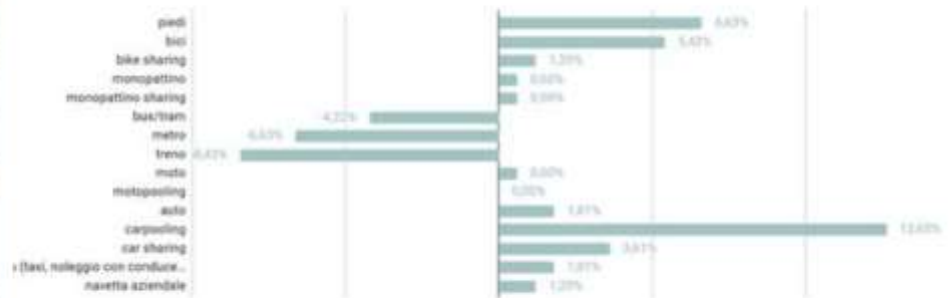


La **distanza casa-lavoro** influenza la scelta. Sulla base del campione intervistato, la **mobilità pedonale** registrerebbe un incremento significativo nelle **brevi distanze**, la **bicicletta** sarebbe utilizzata nelle **medie distanze** (con preferenza ai servizi di **sharing** nella fascia **tra i 3 e i 7 km**). Superando i **12 km** si sceglierebbe l'**auto**, ma in **condivisione** con i colleghi. A un **calo della scelta del trasporto pubblico**, presente dai 3 km in su, si contrappone un **lieve incremento del car sharing**.

## FOCUS ROMA

## COME CAMBIA LA SCELTA DEL MEZZO DI TRASPORTO

Variazione percentuale pre-post Covid



Distanza casa lavoro superiore a 12 km

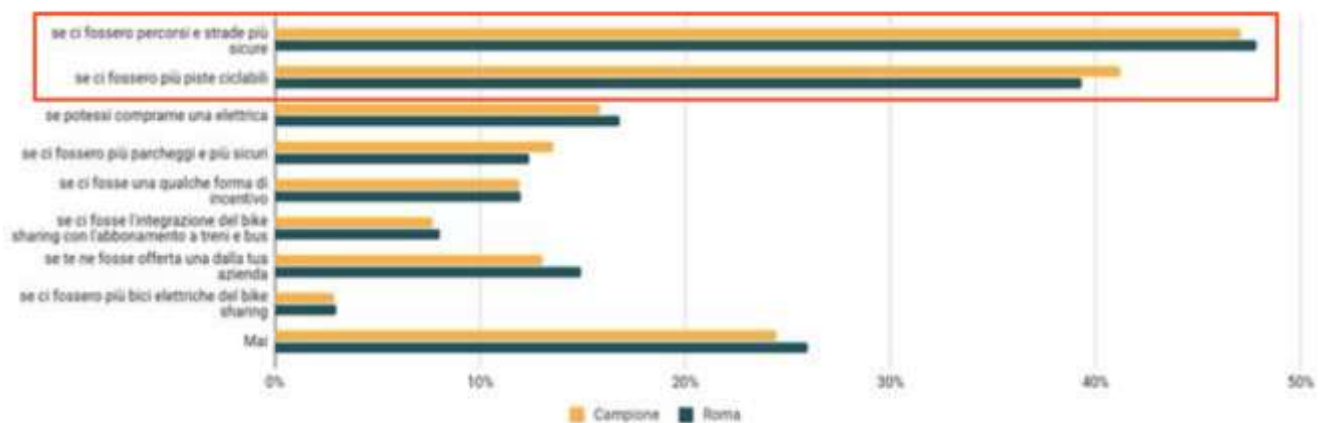
## USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Solo **una persona su cinque** dichiara di non voler utilizzare il trasporto pubblico a nessuna condizione. Oltre la metà dei partecipanti utilizzerebbe il trasporto pubblico a fronte di una più frequente sanificazione dei mezzi. Più di un terzo lo farebbe se fossero disponibili DPI a bordo e un quarto degli intervistati userebbe volentieri di una navetta aziendale.

- +65%**  Mezzi sanificati almeno due volte al giorno
- +36%**  Dispositivi di protezione individuale a bordo
- +26%**  Navetta aziendale



## USO DELLA BICICLETTA



L'indagine conferma le preoccupazioni circa una **minore propensione all'utilizzo di mezzi pubblici**, e quanto sia importante per le persone la **sanificazione dei mezzi**.

20% di persone si spostano dal trasporto pubblico verso l'auto.

Evidenzia altresì che, alle opportune condizioni, l'auto privata non è l'unica alternativa possibile. L'analisi della propensione al cambiamento ha mostrato come nel momento di emergenza sanitaria siamo **propensi** a muoverci di più con la **mobilità attiva** (a piedi, in bici, bike-sharing, ...)

## EUROMOBILITY: Smart working di oggi: un'opportunità per domani - Indagine aprile 2020 (Allegato 2)

Indagine conoscitiva su base nazionale rivolta a dipendenti e datori di lavoro (3500 questionari)

**153** dipendenti ISPRA hanno partecipato rispondendo al questionario

14,3% il campione

I partecipanti all'indagine sono costituiti per il **69% da donne** e per il 31% da uomini, la **quasi totalità** dei rispondenti ha **più di 36 anni**, con circa la metà avente tra 46 e 55 anni.

77% ha rilevato una **riduzione dei propri costi di spostamento** connessa all'aver potuto lavorare in smart working. Il restante 23% non ha riscontrato cambiamenti.

39% ha indicato problemi nel lavorare in smart working legati principalmente alla adeguatezza di strumenti e connessione.

**57% molto soddisfatto** e 37% abbastanza soddisfatto dell'esperienza lavorativa in smart working



**68%** utilizzava esclusivamente l'auto per andare al lavoro (10% con un cambio modale).

56% circa utilizzava l'auto da solo

14% circa utilizzava il trasporto pubblico



**>1 ora** la durata degli spostamenti per il **36,6% dei rispondenti**

**< 30 minuti** la durata degli spostamenti per il **36,6% dei rispondenti**



80% ha dichiarato che non avrebbe modificato la scelta modale, il **9% la volontà di modificarla**. Di questi il 38% utente del trasporto pubblico e 54% automobilista. Questo indica due tendenze: da una parte lo **spostamento dal trasporto pubblico a quello privato** e dall'altra **dall'automobile verso modalità sostenibili**.

**+ di 1 ora** il risparmio di tempo potenziale per il 50% dei dipendenti disponibili a proseguire lo smart working e per il 36% degli utilizzatori dell'auto. Dato che rispecchia la diffusione delle provenienze.

#### ISPRA- SNPA: Questionario su mobilità e smart working<sup>22</sup>

Campione:

2966 risposte pari al **28,3%** della popolazione dei dipendenti SNPA.

345 risposte pari al **32%** circa dei dipendenti ISPRA



Fig. 38 Abitudini di mobilità dei dipendenti di SNPA e ISPRA

<sup>22</sup> L'ambiente ringrazia lo smartworking, [https://www.snpambiente.it/2020/07/04/benvenuto-smartworking/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=rss&utm\\_campaign=benvenuto-smartworking](https://www.snpambiente.it/2020/07/04/benvenuto-smartworking/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=benvenuto-smartworking)

39% percorre **meno di 12 Km** (andata/ritorno) per viaggio e circa un quinto (21%) fa oltre 48 Km.



Fig. 39 e 40 Stima delle emissioni risparmiate in ton CO2 – Equivalenza con altre forme di mitigazione.

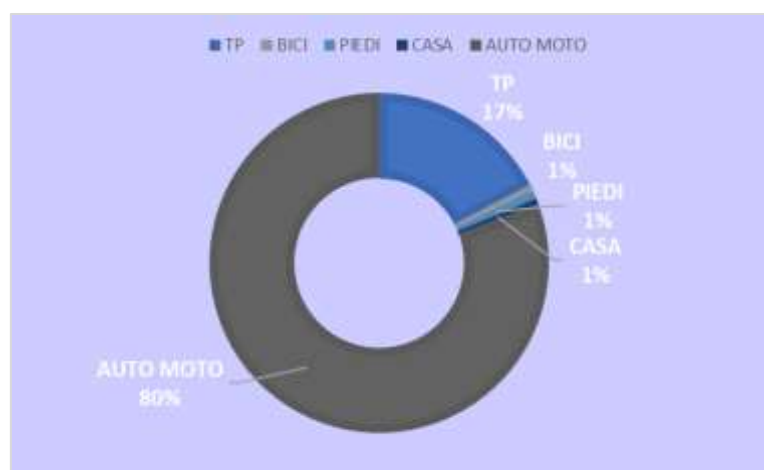


Fig. 41 Ripartizione modale ISPRA sul campione di dipendenti che lavoravano in sede prima del lockdown (elaborazioni Martellato su dati dell'indagine)

La ripartizione modale rappresenta i dipendenti che non erano in smart working prima dell'emergenza sanitaria.

**80% utilizzavano l'auto o la moto**

17% utilizzavano il trasporto locale

2 % si muovevano con il trasporto attivo

80% circa del personale rimasto a casa per un tempo >30 giorni

**290 T CO2 circa** le emissioni evitate complessivamente dall'Istituto per gli spostamenti casa-lavoro con i mezzi privati e quelli pubblici.

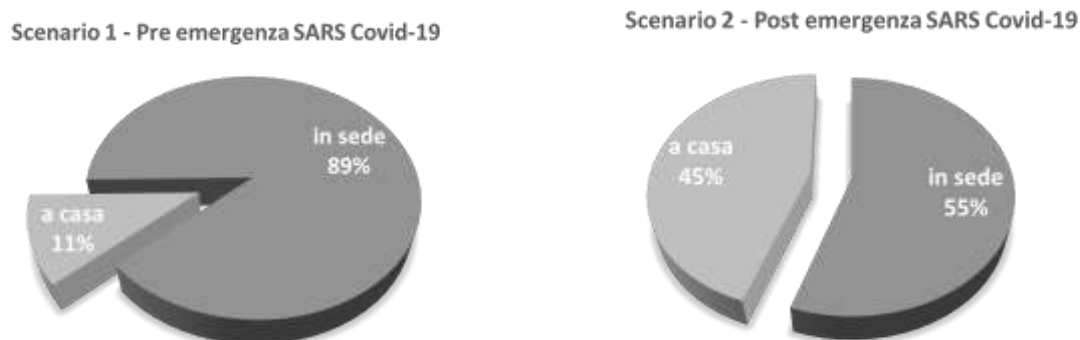
**210 kg CO2 circa di emissioni evitate** per dipendente ISPRA durante il periodo del lockdown.

20 alberi piantati per dipendente l'equivalenza delle emissioni evitate con il lavoro da remoto a casa.



## 8.0 Informazioni sui dipendenti

Se si tiene in considerazione il fatto che nel 2020 in seguito alla malattia pandemica SARS Covid-19 è intervenuto un periodo di emergenza sanitaria è possibile rappresentare due distinti scenari pre e post emergenza relativi alla **presenza dei dipendenti al giorno**.



Figg. 42 e 43 Ripartizione dei dipendenti in presenza e a casa

Il **primo scenario** si riferisce al mese di **gennaio 2020** e rappresenta la presenza in ufficio dei dipendenti.

Il **secondo scenario** si riferisce al mese di **novembre 2020** e rappresenta l'incremento potenziale del numero dei dipendenti che lavorano da remoto in smart working straordinario.

Nelle sedi ISPRA dell'E.U.R. sono stati monitorati stimati dal sistema di presenze i dipendenti e i visitatori in sede:

**480** max dipendenti potenzialmente al lavoro in un giorno della settimana applicando la regolamentazione dello smartworking.

**360** il martedì – **255** il venerdì in media, monitorati dal sistema delle presenze (considerando quindi i casi di assenza e di quarantena).

**498** in media nel mese di giugno 2021.

| Periodo                               | dipendenti | visitatori | media presenze | in SWS |
|---------------------------------------|------------|------------|----------------|--------|
| <b>nov-20</b>                         | 905        | 29         | 499            | 406    |
| <b>giu-21</b>                         | 905        | 41         | 308            | 597    |
| Visitatori (incluso addetti e operai) |            |            |                |        |

### Fasce di ingresso al lavoro

Nel periodo di emergenza Covid-19 in cui è attiva la flessibilità in ingresso tra le ore 7:00 e le 11:00 e il tasso di smart working straordinario individuale è programmato al 50% vi è una prevalenza degli ingressi nella fascia tra le **10:00 e le 11:00** (30% circa) e di uscita tra le **14:30 e le 16:30**.

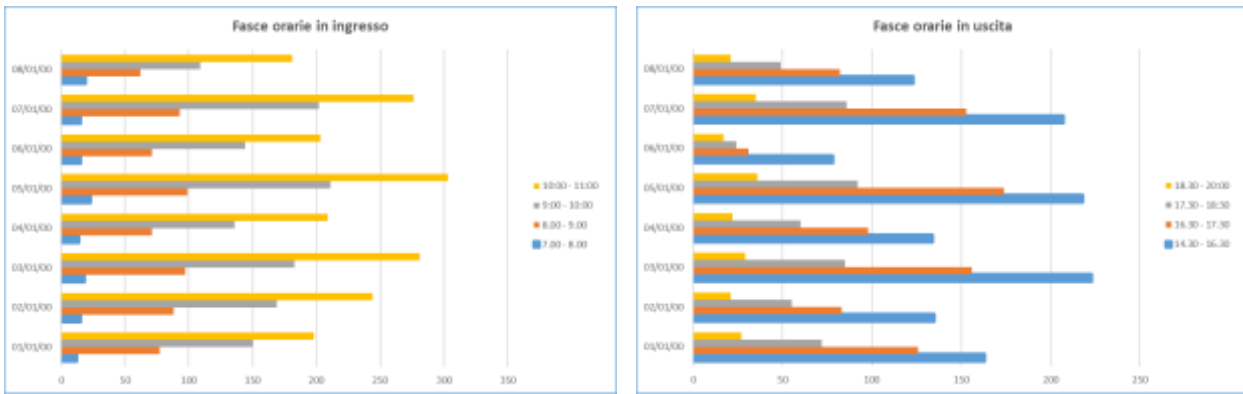


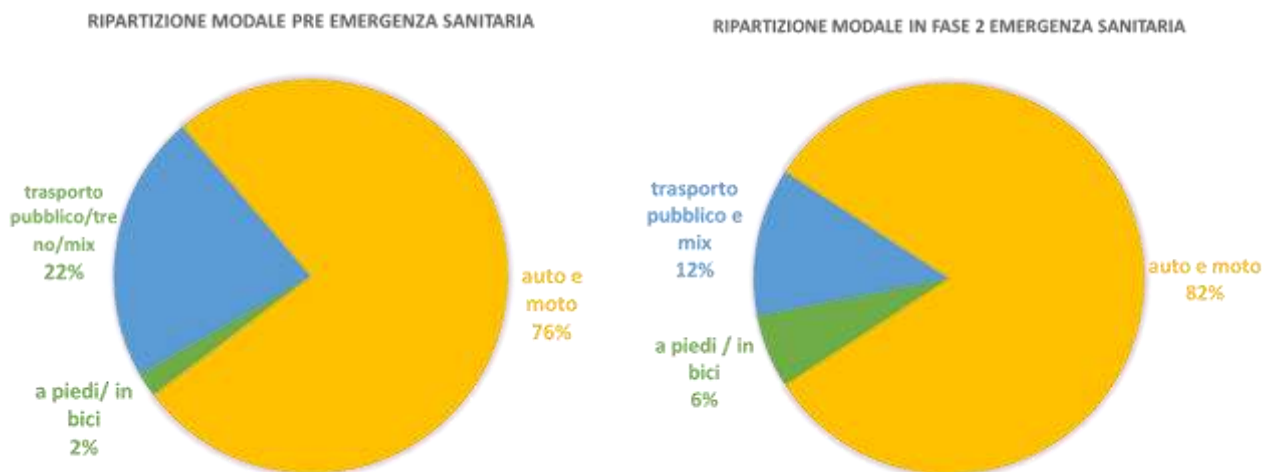
Fig. 44 e 45 Ripartizione delle fasce in ingresso e in uscita dei dipendenti.

### Le caratteristiche delle scelte di mobilità

Ai due scenari corrispondenti a due differenti condizioni organizzative corrispondono due specifiche situazioni di scelte di mobilità.

La prima, pre-emergenza, è quella che tiene conto della banca dati di utilizzo della navetta che collega al trasporto pubblico e della analisi del questionario sulle abitudini di mobilità di SNPA e ISPRA.

La seconda è stata rilevata e ha un valore di tipo 'temporaneo' nel mese di novembre 2020, per la fase 2 si Emergenza sanitaria.



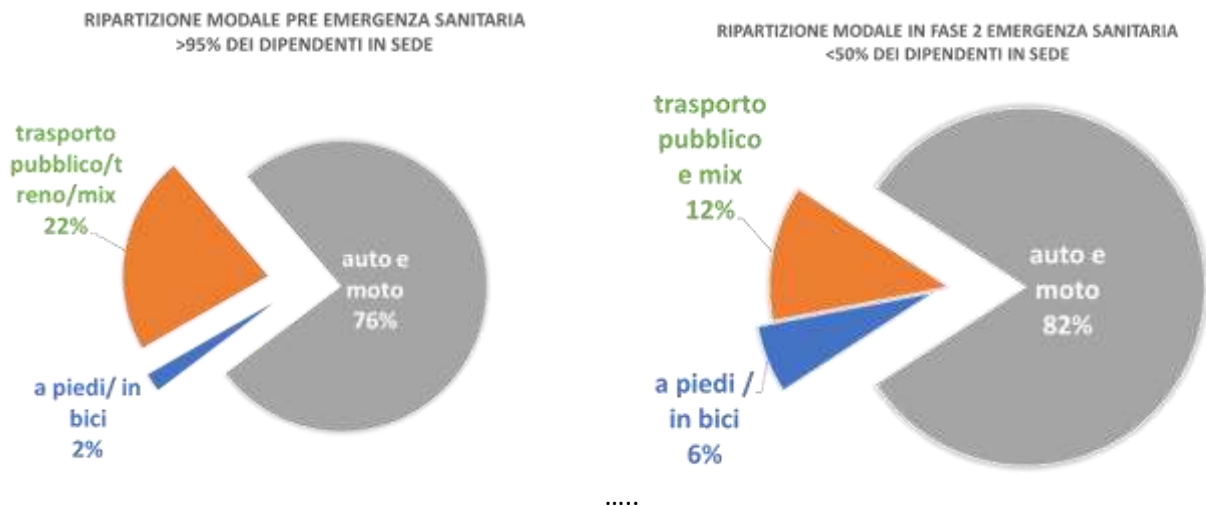


Fig. 46 e 47 Ripartizione dei dipendenti in presenza e a casa (Banca dati mobility manager 2020-21)

**>4% incremento dell'utilizzo dell'automobile**, in una situazione che già vedeva la dominanza dell'uso individuale del mezzo motorizzato automobile e moto/scooter per gli spostamenti casa-lavoro.

In una giornata infrasettimanale di novembre-dicembre:

305 circa utilizzano i mezzi motorizzati

**270 utilizzano l'automobile** e 25 un motociclo

**35** utenti al mattino e 35 utenti il pomeriggio del servizio di navetta; nel periodo prima dell'emergenza Covid-19 la navetta portava una media di 150 passeggeri.

#### Parco veicoli dei dipendenti

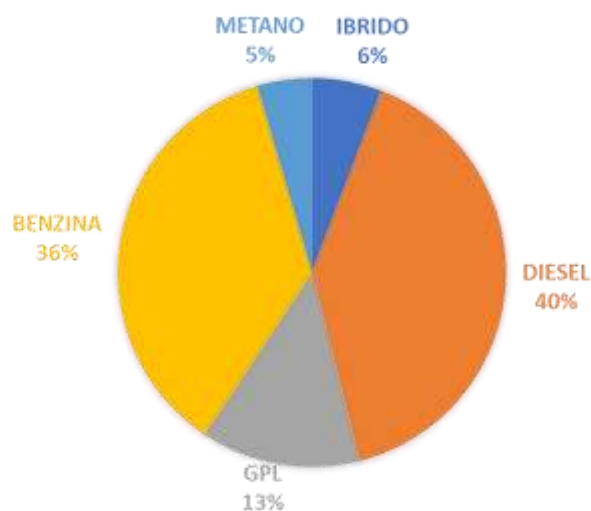


Fig. 46 Parco veicoli dei dipendenti ISPRA (Indagine ISPRA-SNPA 2020-21)

Considerando la quota media dei dipendenti che si recano in sede > del 50% si è rilevato che:

☹️ 15-20% dei dipendenti ha cambiato abitudine di mobilità, spostandosi verso l'auto privata

☹️ 50% riduzione dell'utilizzo della navetta (a parità di costo del servizio pari a circa 6000 euro al mese)

- ☹️ **76%** veicoli utilizzati per lo spostamento casa-lavoro hanno alimentazione Diesel e benzina
- 😊 24% veicoli utilizzati per lo spostamento casa-lavoro sono alimentati a Gpl, metano o sono ibridi
- 😊 sono presenti tre autoveicoli ibridi plug-in e due moto elettriche
- 😊 alcuni dipendenti che utilizzavano l'auto si sono spostati verso la bicicletta.

#### Tempi di spostamento casa-lavoro

☹️ **60 minuti** in media il tempo speso nello spostamento casa-lavoro in andata dei dipendenti ISPRA, durata coerente con la media della città di Roma.

☹️ **75 minuti** per gli spostamenti dei dipendenti che scelgono di spostarsi con il mezzo pubblico.

La lunga durata dei spostamenti rende necessario un efficientamento della **intermodalità** e incremento di opportunità per lo spostamento **dell'ultimo miglio**, con la sharing mobility motorizzata e non motorizzata e con il ride sharing.

#### Distanze percorse con il mezzo motorizzato

☹️ **36,2 km la distanza media in andata e ritorno** percorsa nello spostamento casa-lavoro al giorno percorsa con il mezzo motorizzato. (Indagine ISPRA-SNPA 2020)

😊 **13 equipaggi di carpooling**, 4 casa-lavoro e 9 lavoro- stazione metro (gennaio 2020) monitorati all'inizio del 2020 con sondaggio 'Parlami della tua esperienza di CARPOOLING'.

## 8.1. Criticità e propensioni dei dipendenti pre e post emergenza sanitaria

Le criticità rilevate dai dipendenti sono: la frequenza ridotta degli autobus nello spostamento dell'ultimo miglio verso la stazione della metro, le corse programmate non effettuate, la riduzione del servizio nei mesi estivi, i rallentamenti della metropolitana, il sovraffollamento dei treni regionali e l'**insicurezza sanitaria**.

#### Fattori che limitano la propensione dei dipendenti a forme alternative di mobilità

Le indagini effettuate nel corso dell'anno hanno rilevato:

- Una criticità nell'utilizzo **del trasporto pubblico** a causa del rischio sanitario correlato al grado di affollamento dei mezzi.
- Una criticità nella scelta della bicicletta per l'**assenza di tratti e piste ciclabili** che consentano di arrivare in sicurezza alle sedi ISPRA
- Alcuni dipendenti vorrebbero utilizzare il **car-sharing** ma non sono sicuri delle condizioni di sicurezza sanitaria.

#### Richieste negli spostamenti casa-lavoro

- Più piste ciclabili nella città e collegate in rete
- Un incentivo in busta paga per il '*bike to work*'

- Un dipendente che lavora presso la sede di Castel Romano ha richiesto la costituzione di un servizio di bike-Sharing per lo spostamento nella pausa pranzo verso il centro commerciale (non esiste la mensa aziendale).
- La disponibilità di colonnine di ricarica pubbliche nella vicinanza della sede.
- Lo spostamento della sede in zona meglio servita dal trasporto pubblico
- Una app per organizzare il **carpooling**.

#### Criticità rappresentate dai dipendenti

- Difficoltà a prendere i mezzi del trasporto pubblico perché non sono puntuali, saltano alcune corse e perché le alternative sono raggiungibili attraversando strade pericolose.
- Insicurezza stradale per chi si sposta a piedi e in bicicletta verso la sede.
- Insicurezza dei pedoni a causa della presenza di monopattini e biciclette in sharing lasciati in modo incongruo fino a ostacolare l'utilizzo dei marciapiedi.

#### Comunicazione

Alcune delle osservazioni dei dipendenti riguardano le **attività di rete** dei mobility manager volte a stimolare dal basso la sensibilità di Roma Capitale per la mobilità sostenibile delle persone.

Molte sono le iniziative messe in campo per la città ma poche risultano ancora tangibili nell'area e percepite dai dipendenti.

### *Approfondimento*

**IMPROVE Carpooling dell'ultimo miglio.** Il questionario può diventare uno strumento comportamentale se opportunamente progettato in modalità personalizzata verso un gruppo target al fine di comprendere meglio l'ambiente di scelta delle persone.

Considerato l'ambito di azione del mobility manager di Istituto e l'ambiente di scelta dei dipendenti gli strumenti comportamentali individuati sono **questionari rivolti a specifici target** e in determinate **situazioni aziendali** che tengano conto dell'attuale situazione organizzativa dell'Istituto.

Le misure ipotizzate tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020 sono quelle di sostegno al **carpooling**, in particolare a quello **dell'ultimo miglio** per incrementare i passaggi da e verso la stazione della Metro E.U.R. Fermi. Rivolto ai dipendenti che si spostano in automobile, a quelli che già offrono un passaggio ai colleghi sistematico ed occasionale (carpooling spontaneo) e a quelli che lo potrebbero dare.

La situazione aziendale di disagio/possibile cambiamento di abitudini è quella di un momento in cui il servizio di trasporto aziendale è stato sospeso e il trasporto pubblico ridotto, con la conseguenza che gli spostamenti dei dipendenti che utilizzano il trasporto pubblico sono incrementati fino a 40 minuti (su una media di tempo di spostamento casa-lavoro che supera già l'ora di viaggio, (Martellato G., dati dal PSCL del 2018). La conseguenza può essere che parte di essi riprenderanno l'auto per venire al lavoro, mentre potrebbe esistere un gruppo di dipendenti che sono più disponibili a dare un passaggio in auto alla metro ad un collega.

L'attitudine che si vuole sviluppare è quella di dare almeno **1 passaggio a settimana** da e per la fermata della metro, cercando di costruire una situazione di collaborazione che porti al consolidamento di una nuova abitudine. La misura normativa è un articolo del regolamento del Regolamento del parco veicoli e del parcheggio che disciplina l'utilizzo di un posto dedicato ai veicoli che effettuano carpooling.

La misura infrastrutturale a sostegno della scelta di dare un passaggio è quella di uno o più posti nel parcheggio di pertinenza della sede **sperimentata per un periodo di tre mesi** e l'organizzazione un sistema/servizio di accordo tramite social per la costruzione di equipaggi.

Il questionario dal titolo **Parlami della tua esperienza di CARPOOLING (CARPOOLING HABITS)**, composto da numero limitato di domande organizzate per aspetti e limitazioni personali, ha avuto l'obiettivo di analizzare ed individuare le caratteristiche del guidatore collaborativo da cui possono essere ricavate le intenzioni che possono portare al cambiamento. È stato reso disponibile tramite link con l'ausilio di uno strumento di geolocalizzazione, utilizzato per raccogliere ed analizzare i dati forniti dai dipendenti con una app applicativa di Arcgis che consente di georiferire le origini e i punti di arrivo degli spostamenti.

Il questionario, aperto a tutti dipendenti anche di altre sedi, è stato compilato soprattutto dai conducenti di car-pool, in massima parte nei primi giorni di lancio, senza che la prospettiva di un piccolo premio abbia determinato una spinta significativa. Probabilmente l'attenzione è stata limitata dal fatto che durante l'anno sono stati somministrati numerosi questionari, tra i quali quelli sul benessere organizzativo e quello sulla mappatura dei processi in funzione della nuova struttura organizzativa dell'Istituto.

**15** le risposte, di cui **13** fornite dai conducenti di automobili che forniscono un passaggio ai colleghi ogni giorno o occasionalmente. Tra questi tre durano da diversi anni.

1 risposta è stata fornita da un dipendente che lavora presso la sede di Ozzano Emilia e si sposta abitualmente in carpooling dalla stazione ferroviaria di Bologna, che ha evidenziato la necessità della presenza di un servizio di carpooling organizzato verso la stazione ferroviaria di Bologna.

4 equipaggi per gli spostamenti casa-lavoro verso la sede E.U.R. sono presenti da 8 anni.

**10** Gli **spostamenti in carpooling occasionali dal lavoro alla metro** (incrementati da 4 a 10 in questo periodo > 200%) perché incontrarsi al lavoro è la forma più facile di organizzarsi e perché il servizio di trasporto pubblico è più carente al rientro nel pomeriggio.

**10** conducenti sono **disponibili a offrire un posto ad un altro collega,**

**8** sono **propensi all'utilizzo dei social** per organizzare gli spostamenti (tendenza modificata rispetto alle indagini svolte prima del 2015)

a) Il dipendente che offre quotidianamente il passaggio casa-lavoro rileva la possibilità di risparmio della spesa di viaggio, lo fa per amicizia e collaborazione ed è soddisfatto e ha trovato nel cambiamento compagnia.

b) Quello che offre occasionalmente il passaggio casa-lavoro lo fa per amicizia e per spirito di collaborazione ed è contento di poter agevolare colleghi e amici.

**c) Il dipendente che offre il passaggio occasionale dalla metro al lavoro** lo fa per **spirito di collaborazione** e da quando ha cominciato è **felice di aiutare un altro collega** e considera che **'siamo tutti nella stessa barca'**.

Secondo i risultati della ricerca delle scienze comportamentali applicata ai trasporti il profilo c) è quello cui rivolgersi per organizzare e promuovere un servizio di carpooling dell'ultimo miglio' – ultimi due chilometri dello spostamento casa-lavoro- facendo leva quando possibile sugli aspetti informativi:

- concreti rappresentati visivamente anche tramite **infografica** (equivalenti visivi),
- che afferiscono all'avversione alla perdita (di tempo, di **posto nel parcheggio...**),
- che forniscono punti di riferimento con informazioni **contestuali**,
- che evidenziano **feedback positivo** a chi si colloca al di sopra di una media.

# III PARTE: LE MISURE

---

## 9. Attività messe in campo durante il 2020

A seguito della Commissione Capitolina Permanente sulla Mobilità di lunedì 27 aprile 2020 e dell'invito del Direttore Generale di Roma Capitale:

Coinvolgimento del mobility di Istituto e dei dipendenti ISPRA nel Questionario per i mobility manager delle aziende/enti del territorio di Roma Capitale un'indagine per conto di Roma Capitale per fornire elementi utili a gestire la mobilità durante la Fase 2.

Partecipazione ai seguenti tavoli tecnici aperti da Roma Capitale e gestiti da Roma Servizi per la Mobilità.

- Smart Working
- Navette aziendali
- Sharing Mobility
- Trasporto pubblico

Tra i contributi presentati ai tavoli tecnici coordinati da Roma Mobilità:

- la richiesta di accesso delle biciclette al trasporto pubblico
- la richiesta di campagne per sostenere il parcheggio delle bici nei condomini
- l'individuazione di tratti ciclabili necessari a raggiungere in sicurezza i luoghi di lavoro
- individuare i percorsi per il carpooling dell'ultimo miglio verso la stazione della metro
- l'istanza di un sostegno alla mobilità condivisa.

La mappa seguente individua i tratti ciclabili di connessione per gli spostamenti casa-lavoro, che sono stati inviati a Roma Mobilità per l'integrazione della pianificazione della mobilità ciclabile di Roma.





Fig. 47 Mappa dei tratti ciclabili

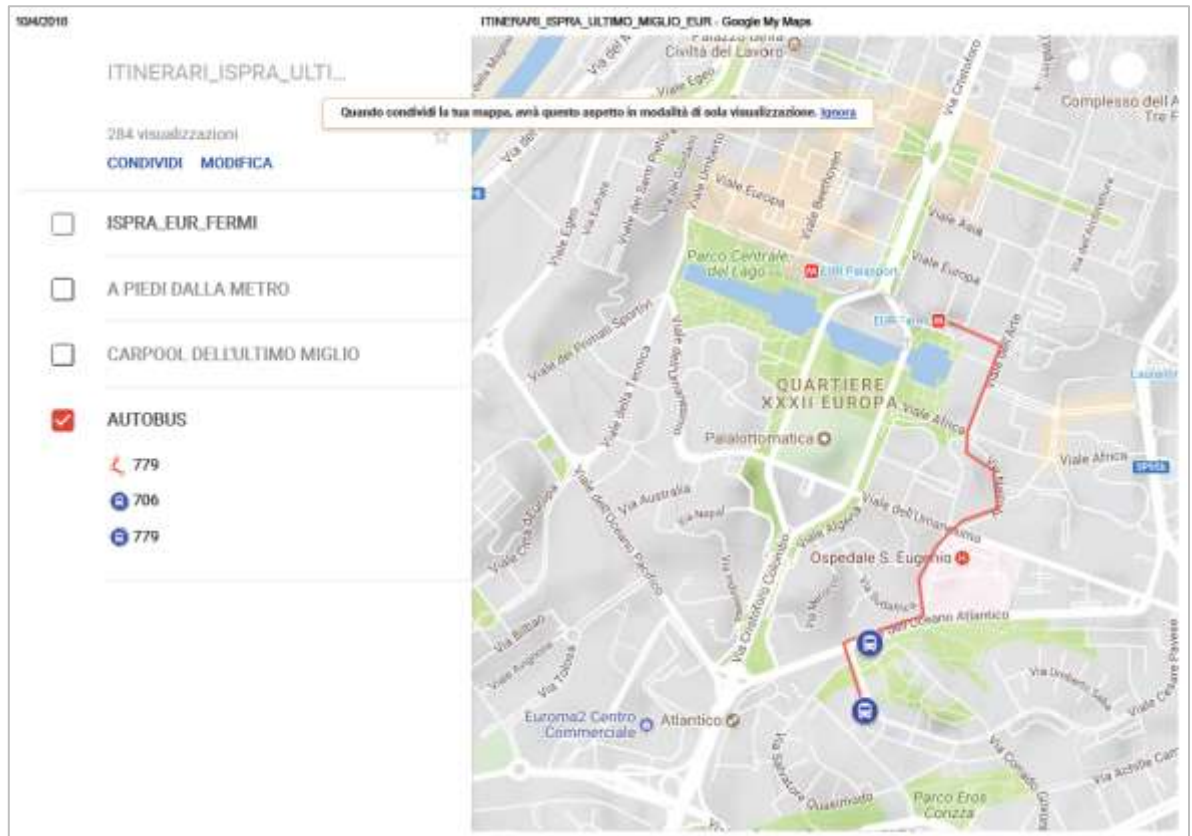


Fig. 48 Mappa che individua il percorso possibile per il carpooling dell'ultimo miglio

## 10. Relazione mobility management di Istituto

Assieme alle indagini sono state attivate e/o confermate le seguenti misure di sostegno alla mobilità sostenibile:

### AVOID

- **servizio di navetta** dell'ultimo miglio' mantenuto nonostante il forte calo degli utenti (da 180 a 35 unità per le corse della mattina e 35 unità per le corse pomeridiane nel periodo da gennaio 2021 a giugno 2021 al giorno)
- potenziamento del sistema di video-conferenze su piattaforma Lifesize:
  - o **22 account** per Capo Dipartimento e Responsabile di Centro Nazionale, Servizio servizi Generali, Presidenza e Direzione generale,
  - o **1300** videoconferenze nel mese di novembre,
  - o **100 ore/mese** in media di videoconferenze
- **4%** quota di **telelavoro** sul del totale dei dipendenti in Italia, (gennaio 2020).
- Smart working pre-emergenza sanitaria:
  - o **30%** del totale dei dipendenti in Italia in a gennaio 2020,
  - o 1,5 giorno in media a settimana,
  - o **260** dipendenti nelle sedi di Roma.
- Smart working nella fase post chiusura dovuta all'emergenza sanitaria:
  - o **50%** del totale (>98%) dei dipendenti nelle sedi nazionali (novembre 2020-giugno 2021);
  - o **11 giorni** in media, con deroghe, di smart working al mese per tutti di dipendenti;
  - o programmazione dello smart working organizzato per assicurare le presenze necessarie al funzionamento delle strutture e da evitare, per quanto possibile, la compresenza nella medesima stanza.



*Andamento dell'utilizzo delle videoconferenze su Lifesize in ISPRA 2020-21 (Fonte AGP-SAG)*

### SHIFT

- terminati i rimborsi parziali per gli abbonamenti al trasporto pubblico si dà regolarmente informazione sulla detraibilità in busta paga degli stessi e delle possibilità di recupero dei mesi persi durante il lockdown,

- ‘**Ambasciatori della bicicletta**’ campagna per la European Mobility Week di promozione della mobilità ciclistica,<sup>23</sup>
- **punto di ricarica** nel parcheggio interrato a dotazione di un sistema di parcheggio per la bicicletta
- disponibilità all’uso della colonnina di ricarica privato del parco veicoli ISPRA; concesso temporaneamente ai dipendenti che utilizzano un veicolo elettrico,
- richiesta a Roma Servizi di punto di ricarica nei pressi via Vitaliano Brancati 48,<sup>24</sup>
- riapertura dello spogliatoio e doccia per ciclisti condizionata dalle regole di gestione dell’emergenza sanitaria,
- individuazione di **tratti ciclabili** di raccordo alla mobilità ciclistica,
- contatti con fornitori di servizi di sharing mobility e micromobilità per richiedere estensione area operativa e possibili agevolazioni.

## IMPROVE

- **flessibilità in ingresso** portata alle ore 11:00,
- informative ai dipendenti sui servizi di Sharing mobility presenti nel Comune di Roma,
- **#MOBILITYNEWS** 1/2020 Trasporti - Sostenibilità – Innovazione,
- newsletter **#Mobilitynforma** su diversi temi:
  - o raccomandazioni a cura del Cert-PA di AgID per lavorare in sicurezza in Smart Working,
  - o Roma: informazioni sulla mobilità e indagini di Roma Servizi per la Mobilità sulla Fase 2 del piano per l'emergenza Covid-19
  - o Fase 2 Covid 19 - A Roma in bici su bus, tram e metro senza limiti di giorno od orario
  - o Roma ATAC - aggiornamento - art. 215 legge 77/2020
  - o Bonus bici
  - o Ecobonus – prenotazioni
  - o Roma ZTL
  - o Partecipazione alla manifestazione di interesse per Incentivi economici per il ‘bike to work’ del comune di Ozzano nell’Emilia
  - o Muoversi a Roma
  - o Trasporto pubblico a Roma durante le festività natalizie.
- agevolazioni di una casa automobilistica a favore dei dipendenti che acquistano di **veicoli ibridi**.

**Rapporto di sostenibilità ISPRA:** è stato introdotto nel primo Report di sostenibilità ISPRA in cui è stato inserito nella parte che descrive Chi siamo il tema:

- mobility management di Istituto,
- gestione del parco veicoli,
- gestione delle missioni.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> <https://www.isprambiente.gov.it/it/news/lavoro-bici-citta2019-2013-ispra-snpa-ambasciatori-della-bicicletta>, <https://www.youtube.com/playlist?list=PL2aW8FrGna-Ly5r0f-CHQSBdzp9lizMEW>

<sup>24</sup> Richiesta presentata tramite piattaforma a RSM 6236, 1/1/2021

<sup>25</sup> <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/documenti-tecnici/ispra-rapporto-di-sostenibilita-2020>

## QUESTIONARIO Cosa puoi fare tu per la mobilità sostenibile 12/2020

### Criticità

**Trasporto pubblico:** le criticità manifestate riguardano la frequenza dei mezzi, le corse che non vengono effettuate anche se previste, la copertura oraria, la copertura del servizio durante tutto l'anno. Alcuni dipendenti hanno segnalato **scarsa efficienza intermodale** nel trasferimento dalla metro (stazione Fermi) ai mezzi del trasporto pubblico.

**Servizi di mobilità alternativi:** mancata **disponibilità** di servizi di bike sharing, scooter sharing e car-sharing di Roma nell'area di viale Cesare Pavese; pochi gli autoveicoli disponibili nell'area. Tali servizi di sharing mobility risulterebbero funzionali agli spostamenti dell'ultimo miglio verso la stazione della metro Fermi/Laurentina e verso la sede del ministero dell'ambiente in viale C. Colombo e per gli spostamenti di lavoro.

### Questionario Cosa puoi fare tu per la mobilità sostenibile 2020.

#### Commenti

- *Nell'area: servizio di trasporto pubblico inadeguato e poche piste ciclabili*
- *Intermodalità e tempi di spostamento troppo lunghi per chi proviene da fuori Roma*
- *Servizio di car-sharing costoso e poco servito*
- *Percezione di rischio sanitario nel trasporto pubblico e nel car sharing*
- *Preferenza di mezzi individuali come lo scooter o la bicicletta*
- *Percezione di rischio per la sicurezza stradale*

#### Richieste.

- *Incentivi economici alle aziende per sostenere il 'bike to work'*
- *Colonnine di ricariche pubbliche nei pressi della sede*
- *Richiesta estensione di limitazione velocità a 30km/h.*
- *Una sede meno disagiata*
- *Punti di coworking a distanze intermedie*
- *App per il carpooling.*

## PUNTI DI RIFERIMENTO PER IL PSCL

☹️ RAREFAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO

☹️ SCARSA INTERMODALITA' E OFFERTA DI SERVIZI ALTERNATIVI

☹️ CRITICITA' NELLA SICUREZZA

😊 INCREMENTO DELLE RIUNIONI A DISTANZA

😊 SVILUPPO DELLO SMART WORKING STRAORDINARIO AL 50% PER IL 98% DEL PERSONALE

- **17.770 km/giorno** circa di spostamenti casa-lavoro risparmiati con il lavoro da remoto nel mese di novembre 2020<sup>26</sup>
- **2967,6 kg di CO2 evitate al giorno** (calcolo sviluppato in base al metodo ISPRA per la comunicazione di misure di mobility management)<sup>27</sup>
- **Fino a 27 h 30 min. ore di viaggio/dip.** possono essere risparmiate in un mese da un dipendente che utilizza il trasporto pubblico. Rappresentano il principale beneficio per la **qualità della vita dei dipendenti**. (in un anno fino a 11 giorni risparmiati)<sup>28</sup>

<sup>26</sup> 32,6 km in media con mezzo motorizzato x 545 numero dipendenti in smart working straordinario = 17.767 km

<sup>27</sup> Calcolo applicato alle percorrenze in auto e moto con i valori medi della Banca dati dei fattori di emissione medi per il parco circolante in Italia <https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile/strumenti/metodo-di-calcolo-delle-emissioni-evitate-utilizzando-modalita-di-trasporto-alternative-all2019auto-privata>

<sup>28</sup> 1h15 x 2 a/r x 11 giorni al mese

## 11. Misure di mobility management di istituto per il 2021-2022

Verranno comunicati alla Direzione generale e ai dipendenti degli esiti dei Tavoli Tecnici di Roma Mobilità per Roma Capitale, quando pervenuti ed effettivi.

Queste ulteriori misure di mobility management sono state individuate e si propongono all'Amministrazione per il 2021.

### AVOID

- Mantenere un **tasso di smart-working** superiore al 40% di media dei giorni lavorati in smart working ordinario (tenuto conto che in Europa è individuata la tendenza al 2022 verso il 65% con incremento annuale del 3,6 % e che è prevista una **rimodulazione degli spazi fisici** e delle regole di utilizzo degli stessi).<sup>29</sup>
- Nell'ipotesi di riduzione di capienza delle sedi E.U.R. attivare la sperimentazione di isole con postazioni di **'coworking' a uso esclusivo di ISPRA** nelle sedi ISPRA, nel Municipio III e nel Municipio XIII per migliorare la qualità dello spazio lavorativo dei dipendenti. Le isole di coworking devono rispettare il regime di tutela assicurativa vigente e i fabbisogni di connettività digitale e sicurezza per le pubbliche amministrazioni.

### SHIFT

- **Alternative al trasporto pubblico:** verifica della disponibilità-fattibilità-economicità di accordi a prezzi agevolati:
  - di servizi di Sharing mobility - carsharing, motosharing, bikesharing, micromobilità - disponibili nell'area delle sedi,
  - di condivisione di servizi di navetta di altre aziende e enti di prossimità,
  - di utilizzo di servizi bus privati (tipo Busrapido o Flixbus) per le provenienze esterne al G.R.A., a prezzi competitivi,
  - di servizi di **taxi pooling** per gli spostamenti dell'ultimo miglio.
- **Mobilità ciclistica e micromobilità**
  - Ristrutturazione del sistema di parcheggio per le biciclette e lo spogliatoio-doccia all'interno del parcheggio interrato nel rispetto dei protocolli sanitari,
  - Sistema di parcheggio e stazione di ricarica di monopattini elettrici;
  - Acquisizione al parco veicoli di **4 bici pieghevoli** (inclusa **assicurazione e manutenzione**) per utilizzo negli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro utilizzabili su prenotazione previa cauzione e condizioni d'uso,
  - App per la bicicletta e le scelte di mobilità sostenibile dei dipendenti
  - Ricognizione di negozi/fornitori e officine disponibili a fornire prezzi agevolati ai dipendenti ISPRA.
  - Mappa dei percorsi ciclabili e degli itinerari dei dipendenti che fanno il *bike to work*
  - Studio di un **cruscotto di mobilità** di scelte sostenibili.

---

<sup>29</sup> [https://www.durante.it/wp-content/uploads/2020/02/WP\\_Smart-Working\\_guida-agli-strumenti-tecnologici.pdf](https://www.durante.it/wp-content/uploads/2020/02/WP_Smart-Working_guida-agli-strumenti-tecnologici.pdf) , <https://www.ilsole24ore.com/art/gli-smart-worker-sono-e-saranno-piu-5-milioni-si-fanno-avanti-anche-pa-e-pmi-ADPxPvz>

- Ricognizione e comunicazione ai dipendenti delle modalità di fruizione di eventuali buoni di mobilità finanziati dallo Stato, regioni o dalle AALL.
- Adesione alla campagna della European Mobility Week con evento sul tema del 2021 e produzione di **Guida del ciclista urbano**.

## IMPROVE

- Mantenimento della flessibilità in ingresso tra le 7:00 e le 11:00 per desincronizzare gli spostamenti casa-lavoro
- **Sharing Mobility** e intermodalità:
  - **Posti auto** riservati nel parcheggio per i mezzi che effettuano sistematicamente il **carpooling** dell'ultimo miglio – casa-lavoro per un periodo di tre mesi, con registrazione dei veicoli.
  - un **articolo del Regolamento del parco veicoli** e del parcheggio che disciplina l'utilizzo di un posto dedicato ai veicoli che effettuano carpooling e condizioni d'uso per i dipendenti.
  - Verifica della possibilità di un accordo con l'operatore MASS Kinto Share a favore anche dei dipendenti delle sedi ISPRA in Italia per servizi di car-pooling e car-sharing o altro fornitore di servizi.<sup>30</sup>
- **Mobilità elettrica**.
  - Prevedere nel medio termine **nuove colonnine di ricarica elettrica** con la gestione dei costi di ricarica a carico dei dipendenti; in alternativa considerare l'installazione di alcune **wall-box** adeguate (7,4 kW) nel parcheggio interrato, previa verifica di compatibilità con il sistema elettrico dell'edificio.
  - Informazione anche tramite il CRAL di possibili sconti/incentivi per i dipendenti su prodotti e servizi di mobilità elettrica.
  - Spazio dedicato ai monopattini elettrici e sistema di ricarica presso i parcheggi interni di ISPRA.
- Verifica di fattibilità e della congruenza della spesa (risorse economiche, informatiche e umane) per la **rateizzazione in busta paga degli abbonamenti**.

## STRUMENTI DI COMUNICAZIONE

- Una nuova pagina intranet di mobilità sostenibile per i dipendenti
- L'aggiornamento della pagina web istituzionale Mobilità sostenibile e mobility management
- Informative #Mobilitynforma e Mobility News semestrale
- Creazione di un widget per il trasporto pubblico<sup>31</sup>
- Laboratori per i dipendenti.

## STRATEGIE CON INCENTIVI NON ECONOMICI O QUASI

Si propone alla Direzione generale di considerare seguenti proposte che dovrebbero essere condivise anche con le rappresentanze sindacali:

<sup>30</sup> <https://www.kinto-mobility.it/>

<sup>31</sup> [https://widgets.moovit.com/?utm\\_source=widget&utm\\_campaign=get\\_yours](https://widgets.moovit.com/?utm_source=widget&utm_campaign=get_yours) , <https://muoversiaroma.it/>

la sperimentazione di un approccio comportamentale alla gestione del parcheggio di pertinenza:

- **Monitoraggio dinamico di tutti i veicoli in entrata** al parcheggio di pertinenza (mediante lettore badge) con il supporto di AGP-SAG e AGP-GIU.
- **Disponibilità dei parcheggi in carpooling** prenotabili in fase di arrivo.
- **Monitoraggio** su piattaforma degli **equipaggi del carpooling** previa verifica incrociata conducente passeggero tramite utilizzo app, gps e nfc .

Incentivi per i quali è necessaria una verifica di fattibilità e una condivisione tramite le Relazioni Sindacali:

- **Bonus tempo** per chi accompagna un collega alla metro o per chi utilizza lo spogliatoio-doccia dopo aver effettuato lo spostamento casa-lavoro in bicicletta.<sup>32</sup>
- **Detrazione del costo del pranzo** per chi mette in campo una buona pratica di mobilità sostenibile (usa il trasporto pubblico, viene al lavoro in bici, da un passaggio a un collega 1 volta a settimana, ..).

Risorse economiche per tali iniziative potrebbero derivare dai risparmi economici che l'Istituto ha fatto nel periodo dell'emergenza sulla base di proposte avanzate ed indirizzi.

### **Piattaforma di crediti di mobilità sostenibile ISPRA**

Tali proposte sopra rappresentate possono trovare riferimento in un quadro generale di erogazione di **crediti di mobilità** aperto a tutti i dipendenti che riconosce l'impegno individuale per la mobilità sostenibile (trasporto pubblico, mobilità attiva, mobilità condivisa, micro-mobilità, mobilità elettrica) mediante l'assegnazione di punteggio cui corrisponde l'erogazione di un credito economico e non economico. Allo scopo si potrebbe utilizzare piattaforme e app con approccio di stimolo alle scelte che monitorano le azioni dei dipendenti. (p.e. la piattaforma MUV)

Link di riferimento:

De Leonardis D, Mobilità sostenibile e welfare aziendale: una proposta, oltre i bonus, Altraeconomia <https://altreconomia.it/mobilita-sostenibile-e-welfare-aziendale-una-proposta-oltre-i-bonus/>  
Smart working, nella Pa 50 milioni risparmiati. Dadone: riallocarli a beneficio dei dipendenti - <http://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/50-milioni-risparmiati-dalla-pa-con-smart-working-danone-vanno-riallocati-per-pubblici-dipendenti-36590bcf-d2bd-42da-a7ab-733a50231b05.html>

### **QUALIFICAZIONE E VISION DI ENTE**

Accreditamento del sistema di accoglienza dei ciclisti presso la FIAB ovvero adesione al CIAB Club delle Imprese Amiche della Bicicletta dei dipendenti che sono interessati alla copertura della RC.<sup>33</sup>

Proposte migliorative della norma.

- Copertura assicurativa dell'incidente in itinere in carpooling e con la Sharing mobility.
- Copertura assicurativa delle postazioni di co-working per le pubbliche amministrazioni.
- Semplificazione dell'iter approvativo e realizzativo delle infrastrutture per la mobilità ciclabile,

---

<sup>32</sup> Un incentivo in termini di tempo viene proposto dal MATTM per favorire la mobilità ciclistica <https://www.minambiente.it/notizie/mobility-management-dal-ministero-dell-ambiente-un-programma-dettagliato-il-2021>

<sup>33</sup> [https://www.ciab.it/chi\\_e\\_ciab.aspx](https://www.ciab.it/chi_e_ciab.aspx)



- Inserimento dei rimborsi per gli abbonamenti al trasporto pubblico nell'accordo quadro per i benefici sociali.

## 12. Istanze e proposte rivolte al mobility manager di Area

In attesa di conoscere il consuntivo delle attività dei Tavoli Tecnici attivati per conto di Roma Capitale nel 2020 per la fase 2 dell'emergenza sanitaria e le **misure** messe in campo dall'amministrazione capitolina e **attuate** per la **mobilità sostenibile dei dipendenti** nell'area in cui insistono le sedi ISPRA, di viale Cesare Pavese.

Si presentano al competente Ufficio di area di Roma Mobilità e a Roma Capitale le presenti richieste/proposte:

Si ripresentano le istanze condivise nei tavoli tecnici integrate dalle necessità dei dipendenti.

### SHIFT

- **Mobilità attiva:**
  - **Sistema di parcheggio bici custodito e sorvegliato:** alcuni posti riservati ai dipendenti presso le stazioni della metro Laurentina e Fermi per i dipendenti ISPRA.
  - **Passaggi pedonali:** potenziamento, **messa in sicurezza** e visibilità notturna di quelli che sono parte dello spostamento dell'ultimo miglio verso le stazioni della Metro Fermi/Laurentina e attivazione di un percorso Metrominuto). In particolare gli **attraversamenti di viale dell'Oceano Atlantico**. Passaggio pedonale in corrispondenza dell'ingresso di via Brancati 48.
  - **Nuovo passaggio pedonale** in corrispondenza dell'ingresso al civico 48 di via V. Brancati.
  - **Parcheggi bici di condominio:** campagna di comunicazione e sportello gratuito per i cittadini
  - **Realizzazione dei tratti ciclabili** segnalati al Tavolo tecnico della mobilità ciclabile di connessione alle ciclabili Laurentina e Colombo.
  - **Rimborso dei km percorsi in bicicletta** per lo spostamento casa-lavoro – bike to work.
- **Sharing mobility:**
  - **Car pooling dell'ultimo miglio:** posti di **sosta a tempo** per i veicoli che effettuano carpooling presso l'istituto e le stazioni della metro.
  - **Taxi pooling:** attivazione di un supporto ai mobility manager per accordi tra le cooperative di taxi e l'Istituto per il taxi pooling con vetture a basso impatto ambientale.<sup>34</sup>

### IMPROVE

- **Trasporto pubblico:**
  - L'aderenza alla programmazione delle corse e l'incremento della frequenza degli autobus ATAC 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) considerando eventualmente l'organizzazione di **servizi a chiamata**.
  - Un sistema di **prenotazione di fermata e del posto** su mezzo Cotral in direzione della Stazione Laurentina e alla fermata di Castel Romano.
  - Rendere disponibili in tempo reale gli orari degli autobus Cotral che si fermano in viale Oceano Atlantico (fermata S. Eugenio).

---

<sup>34</sup> come la buona prassi dell'accordo del Comune di Torino con WETAXI che prevede uno sconto del 50% nelle fasce orarie 6:00-10:00 16:00-20:00 <https://www.taxitorino.it/wetaxi>

- Il **ripristino di agevolazioni Atac** per gli abbonamenti al trasporto pubblico per gli enti con mobility manager e PSCL.
  - La possibilità di sottoscrivere apposito accordo con il mobility di area al fine di poter usufruire della piattaforma Metrebus per facilitare la gestione rateizzazione in busta paga dell'abbonamento al trasporto pubblico;
  - Widget personalizzati per piattaforma di comunicazione interna con fermate ed orari.
- **Sharing mobility:**
    - **Estensione dell'area operativa** dei gestori della alla zona di Viale Cesare Pavese e previsione di **isole operative** anche nei pressi delle stazioni della metro Laurentina, Fermi e Magliana e nel piazzale degli autobus presso la stazione degli autobus presso il Piazzale Pierluigi Nervi.
    - Riapertura del **Tavolo tecnico sulla tema della sharing mobility** e verifica della possibilità di accordo del Comune di Roma con Kinto share (come già effettuato dal Comune di Venezia)
    - Supporto per l'attivazione di accordi per servizi promozionali, piattaforme e app, del car-sharing, il carpooling attivi a Roma metropoli per lo spostamento casa-lavoro e per lo spostamento lavoro-lavoro.
- **Mobilità elettrica:**
    - attuazione del Piano Capitolino della mobilità Elettrica 2017-20<sup>35</sup> e la messa in opera di **punti di ricarica rapidi** in prossimità della sede, come richiesto dalle segnalazioni a Roma Mobilità.
    - Attivazione del punto ricarica ACEA in via della Ferratella, che su segnalazione dei dipendenti non è ancora funzionante.

---

<sup>35</sup> <https://www.comune.roma.it/web/it/scheda-servizi.page?contentId=INF51556>



*I Punti di ricarica disponibili e quelli in costruzione (Roma Mobilità, consultazione 31/12/2020)<sup>36</sup>*



*Mappa dei desiderata delle colonnine di ricarica dei veicoli elettrici (Roma Mobilità 2020)*

<sup>36</sup> <https://romamobilita.it/it/muoversiaroma/elettrico>

## Misure oggetto di richiesta di finanziamento con risorse del Decreto sostegni-bis

Si prevede infine di inserire nell'ambito del previsto finanziamento a valere sul fondo istituito presso il MIMS per il 2021 al c.7, art, 51 della legge 106/2021, per il tramite dell'ente locale competente nel territorio, Roma Capitale le seguenti iniziative di mobilità sostenibile dell'ISPRA.

| Misure per le quali si prevede di richiedere il finanziamento |   |   |   |               |
|---|---|---|---|---------------|
| Strategia   | Politica  | Modalità  | Misura  | Stakeholder   |
| ASI   |   | Ambito MS   |   |               |
| <b>SHIFT</b>  | 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 – <b>piattaforma</b> e app - per la gestione di iniziative di mobilità sostenibile | MM            |
| <b>SHIFT</b>  | Persuasione/modifica di valori e comportamenti      | carpooling  | <b>Piattaforme di carpooling</b> e possibile implementazione con sistema integrato premiante adeguato alle pubbliche amministrazioni  | MM            |
| <b>SHIFT</b>  | Concessione   | Servizio di trasporto aziendale   | Servizio di navetta dell'ultimo miglio verso la stazione della metro  | AGP-SAG<br>MM |
| <b>AVOID</b>  | Innovazione/cambiamento tecnologico e organizzativo | Lavoro agile  | Acquisizione di postazioni di 'coworking'   | AGP           |

In particolare nella fase di avvio e 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 motopooling, 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.

# ALLEGATI

## Allegato 1: La qualità dell'aria a Roma e nel IX Municipio

### La qualità dell'aria a Roma e nel IX Municipio

Giorgio Cattani<sup>1</sup>, Alessandra Gaeta<sup>1</sup>, Silvia Barberini<sup>2</sup>, Andrea Bolignano<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ISPRA

<sup>2</sup>ARPA LAZIO

Il comune di Roma insieme ad altri 24 comuni di prima cintura fa parte dell'AGGLOMERATO DI ROMA<sup>1</sup>, porzione di territorio regionale individuata ai fini della valutazione della qualità dell'aria ai sensi del D.Lgs. 155/2010 e s.m.i.

Nella tabella seguente sono riassunti i principali indicatori di qualità dell'aria rilevati nell'agglomerato di Roma nel 2020.

| Inquinante        | Parametro   | N stazioni | Range (min – max) | Superamenti Obiettivi normativi |
|-------------------|---|------------|-------------------|---------------------------------|
| PM <sub>10</sub>  | Media annuale <sup>1</sup> (µg/m <sup>3</sup> )             | 15         | 20 – 32           | nessuno                         |
|                   | Giorni di superamento <sup>2</sup> di 50 µg/m <sup>3</sup>  | 15         | 2 - 46            | 1 stazione                      |
| PM <sub>2.5</sub> | Media annuale <sup>3</sup> (µg/m <sup>3</sup> )             | 9          | 11-16             | nessuno                         |
| NO <sub>2</sub>   | Media annuale <sup>4</sup> (µg/m <sup>3</sup> )             | 15         | 10-47             | 3 stazioni                      |
|                   | Numero di superamenti <sup>5</sup> di 200 µg/m <sup>3</sup> | 15         | 0 – 3             | nessuno                         |
| O <sub>3</sub>    | Obiettivo a lungo termine <sup>6</sup>                      | 9          | 0 - 26            | n.a. <sup>10</sup>              |
|                   | Valore obiettivo <sup>7</sup>                               | 9          | 1 - 27            | 1 stazione                      |
|                   | Soglia di informazione <sup>8</sup>                         | 9          | 0 -2              | n.a. <sup>10</sup>              |
|                   | Soglia di allarme <sup>9</sup>                              | 9          | 2                 | n.a. <sup>10</sup>              |

Fonte: ARPA LAZIO

#### Legenda:

<sup>1</sup>Valore limite per la media annuale del PM<sub>10</sub>: 40 µg/m<sup>3</sup>

<sup>2</sup>Valore limite giornaliero: 50 µg/m<sup>3</sup> da non superare più di 35 volte per anno civile

<sup>3</sup>Valore limite per la media annuale del PM<sub>2.5</sub>: 40 µg/m<sup>3</sup>

<sup>4</sup>Valore limite per la media annuale del NO<sub>2</sub>: 40 µg/m<sup>3</sup>

<sup>5</sup>Valore limite orario per il NO<sub>2</sub>: 200 µg/m<sup>3</sup> da non superare più di 18 volte per anno civile

<sup>6</sup>Obiettivo a lungo termine per l'ozono: Media massima giornaliera calcolata su 8 ore: 120 µg/m<sup>3</sup> da non superare mai in un anno civile

<sup>7</sup>Valore obiettivo per l'ozono: Media massima giornaliera calcolata su 8 ore (media su tre anni): 120 µg/m<sup>3</sup> da non superare più di 25 volte per anno civile come media su tre anni.

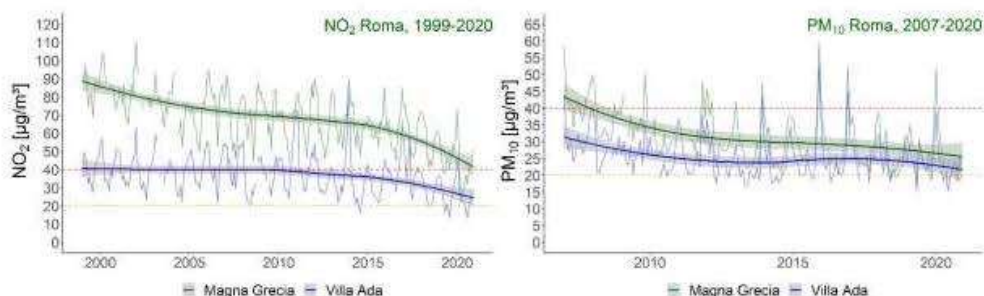
<sup>8</sup>Soglia di informazione per l'ozono: 180 µg/m<sup>3</sup> come media oraria. Se in una zona o in un agglomerato, i livelli degli inquinanti superano, la soglia di informazione o una soglia di allarme le regioni o le province autonome adottano tutti i provvedimenti necessari per informare il pubblico in modo adeguato e tempestivo attraverso radio, televisione, stampa, internet o qualsiasi altro opportuno mezzo di comunicazione.

<sup>9</sup>Soglia di allarme per l'ozono: 240 µg/m<sup>3</sup> come media oraria.

<sup>10</sup>L'obiettivo normativo non ha un termine entro il quale deve essere rispettato

L'inquinamento atmosferico nell'agglomerato di Roma è significativamente diminuito negli ultimi 20 anni. Nella figura a titolo di esempio si riportano gli andamenti delle concentrazioni di PM<sub>10</sub> e NO<sub>2</sub> negli ultimi vent'anni.

<sup>1</sup> La Regione Lazio con Deliberazione della Giunta Regionale n. 217 del 2012, ha approvato il progetto di "Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale (aggiornato con D.G.R. n. 536 del 2017) ai sensi degli artt. 3, 4 e 8 del d.lgs. 155/2010", ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente in attuazione dell'art. 3 commi 1 e 2, art. 4 e dei commi 2 e 5 dell'art. 8, del d.lgs. 155/2010 e s.m.i. Il territorio regionale risulta suddiviso in quattro Zone per tutti gli inquinanti e in 3 Zone per l'ozono.



Progressivamente in tale periodo i livelli sono diminuiti tanto da permettere il pieno rispetto dei valori limite per il benzene, il monossido di carbonio, il biossido di zolfo, per il benzo(a)pirene, per la media annuale del PM<sub>10</sub> e del PM<sub>2.5</sub>, per il valore limite orario del biossido di azoto su tutto il territorio dell'agglomerato.

I motivi di tale riduzione risiedono in particolare nel progressivo miglioramento del parco veicolare privato, pubblico e per il trasporto delle merci determinato dall'entrata in vigore di successivi aggiornamenti delle norme europee sulle emissioni allo scarico.

Nonostante questi progressi si registrano ancora superamenti dei limiti per il biossido di azoto in particolare in prossimità delle arterie stradali più trafficate (rappresentate nella rete di monitoraggio dalle stazioni di Via Magna Grecia, Via Tiburtina e Piazza Enrico Fermi). Inoltre, analogamente a quanto accade in larga parte del nostro paese, gli obiettivi indicati dall'OMS per il PM<sub>10</sub> e per il PM<sub>2.5</sub> nelle linee guida per la qualità dell'aria, oggetto peraltro di revisione, sono ancora relativamente lontani e difficili da raggiungere (SNPA, 2020).

Sul territorio esiste una significativa variabilità spaziale dell'inquinamento atmosferico; nelle figure sono riportate le mappe di concentrazione alla risoluzione di 1 km x 1km che rappresentano tale variabilità spaziale. Le differenze di concentrazione che si possono apprezzare sono legate alla conformazione della rete stradale e dell'abitato (con livelli generalmente più elevati nelle zone più densamente popolate e in prossimità di strade ad elevati flussi di traffico o aventi una particolare configurazione a "canyon", ovvero strade strette con edificazione continua su entrambi i lati). A livello comunale si osserva una significativa differenza tra l'area interna al raccordo anulare e quella esterna; si può osservare anche come i livelli siano significativamente più alti lungo le principali consolari, il raccordo anulare e i tratti urbani delle autostrade.

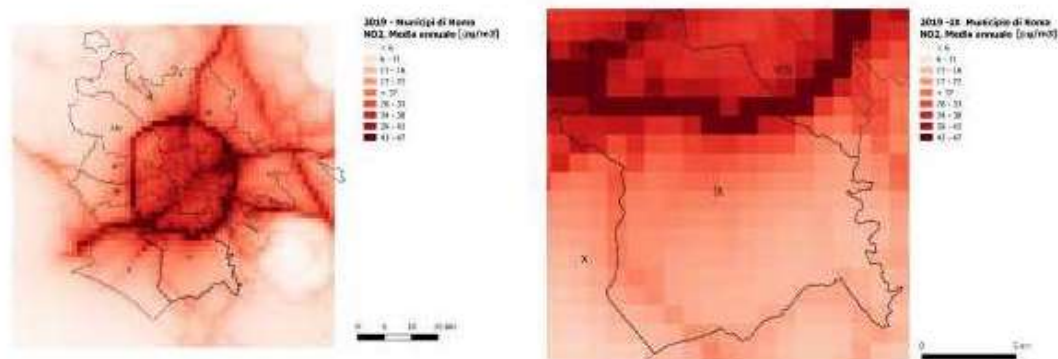
Inoltre c'è una variabilità geografica legata alla prossimità alla costa, che, tenuto conto dell'estensione territoriale del comune di Roma e dell'agglomerato non può essere trascurata.

Le zone a nord ovest (porzioni nord/nord ovest dei municipi XIV e XV) insieme a parte del municipio X lungo la costa, sono quelle dove i livelli di inquinamento atmosferico appaiono più bassi rispetto al resto della città. Allontanandosi dai confini del comune verso sud est, nella zona dei Castelli (comuni che fanno comunque parte dell'agglomerato di Roma, oltre che della città metropolitana) si osservano i livelli in assoluto più bassi. Queste zone sono caratterizzate oltre che da un carico emissivo inferiore, anche di una conformazione orografica e climatica che tende a favorire la dispersione degli inquinanti.

Il Municipio Roma IX è la nona suddivisione amministrativa di Roma Capitale. Si trova nell'area sud del comune e comprende le riserve naturali di Decima-Malafede e Laurentino-Acqua Acetosa. La sua superficie è pari a 183,31 km<sup>2</sup> con una popolazione di 183.476 abitanti al 31 dicembre 2019 (<https://www.comune.roma.it/web/it/municipio-ix-il-territorio.page>).

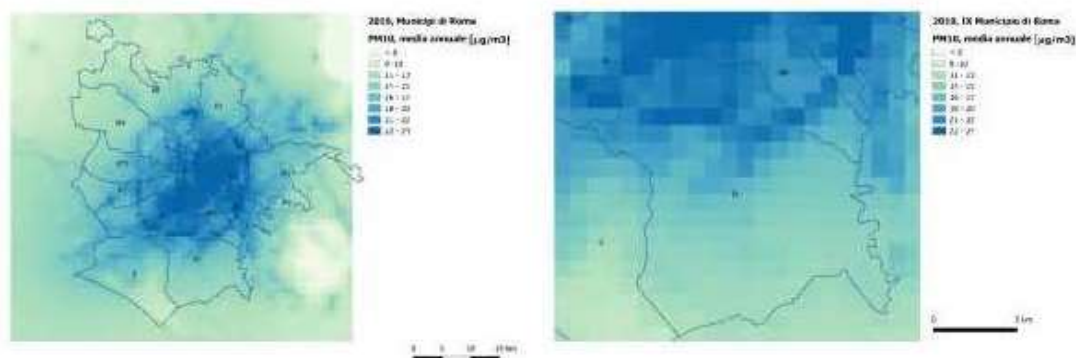
Il IX municipio presenta a sud una densità di popolazione ed edificato ridotta e con larghe zone verdi rispetto alla porzione nord; inoltre la porzione sud è significativamente più vicina al mare e alla tenuta di Castel

Porziano. Come si evince dalle mappe la porzione a Nord delimitata dal raccordo anulare e dalle arterie che portano verso il centro città (Laurentina, Pontina, Cristoforo Colombo, Via del Mare, Ostiense) e verso l'aeroporto (A91), caratterizzate da alti volumi di traffico e spesso congestionate, rappresenta l'area dove potenzialmente l'esposizione agli inquinanti può essere più rilevante.



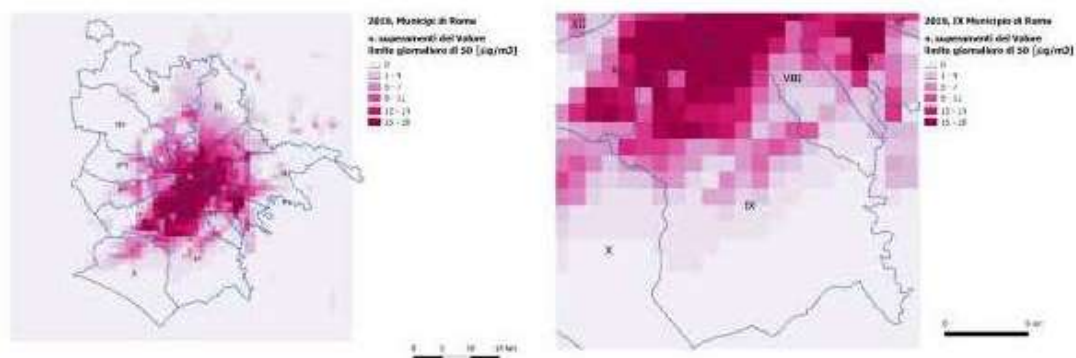
Fonte: ARPA LAZIO; elaborazioni GIS: ISPRA.

Figura 2. Biossido di azoto, media annuale 2019. Variabilità spaziale delle concentrazioni a Roma (sinistra) e nel IX Municipio (destra).



Fonte: ARPA LAZIO; elaborazioni GIS: ISPRA.

Figura 3. PM10, media annuale 2019. Variabilità spaziale delle concentrazioni a Roma (sinistra) e nel IX Municipio (destra).



Fonte: ARPA LAZIO; elaborazioni GIS: ISPRA.



## Allegato 2: Smart working

### Matrice delle Prassi - Tavolo tecnico SMART WORKING Roma Mobilità

| Prog   | Organizzazione                                       | Tipologia        | Dimensione           | Esperienze di smartworking  |   |
|--------|--|------------------|----------------------|---|---|
|        | Nome società/azienda                                 | Pubblica/Privata | Numero di dipendenti | semplificato (periodo covid in deroga alla legge 81/2017 senza accordo individuale e regolamento/accordo sindacale) | significativa esperienza di smart working anche pre-covid |
| numero | possibile compilare più righe in caso di più aziende | PU/PR            | numero               | (S/N)   | (S/N)   |
| 1      | ISPRA<br>sedi di Roma                                | PUBBLICO         | 978 (*)              | 902   | S   |

| Descrizione della prassi attuale (settembre 2020) |  |  |   |  |  |   |  |  |
|---|--|--|---|--|--|---|--|--|
| Numero di dipendenti coinvolti                    | Descrivere se disponibili dati di partecipazione per sesso, età, ruoli   | Descrivere se sono stati applicati criteri per individuare i dipendenti in smart working   | Descrivere le azioni effettuate per implementare la dotazione tecnologica e la connettività per i dipendenti  | Descrivere se redatto report di valutazione sulla esperienza di smart working (soddisfazione, problematiche, benefici monetizzabili per azienda o dipendente)  | Descrivere se esiste mappatura delle criticità e piani per il quarto trimestre 2020 e 2021 | Descrivere aspetti di dialogo sociale   | Descrivere esperienze in materia di formazione/comunicazione e manageriale e del personale | Descrivere iniziative a supporto del lavoro per obiettivi                    |
| numero  | testo e/o allegati   | testo e/o allegati   | testo e/o allegati  | testo e/o allegati   | testo e/o allegati   | testo e/o allegati  | testo e/o allegati   | testo e/o allegati   |
| 250   | 80% dei partecipanti ha un'età superiore ai 40 anni<br>Dirigenti I/II fascia 2%<br>Ricercatori e tecnici 56%<br>Personale Tecnico ed amministrativo 42% (**)<br>altri dati sono stati forniti a Roma Seviz con il questionario compilato | 1)attività eseguibili da subito in SW (da remoto)<br>2)attività eseguibili in SW non appena le condizioni organizzative/tecniche lo consentiranno<br>3)attività non eseguibili in SW (attività laboratoristiche e di campo, le situazioni in cui il dipendente non dispone di un collegamento internet, laddove non siano presenti condizioni organizzative/tecniche che lo consentano, ed in particolare:<br>-attività connesse alla gestione economica del personale<br>-attività connesse alla gestione giuridica del personale (con particolare riferimento alla gestione dei cartellini e degli istituti consentono attivati per l'occasione)<br>-attività connesse alla gestione contabile | sono state fornite Utilità per lo smart worker<br>Servizi ad accesso diretto: WEBMAIL per la gestione della posta accessibile con credenziali di posta<br>OWNCLOUD spazio 1 GB per l'archiviazione e la condivisione di file accessibile con credenziali di dominio<br>AREA SELF JPERS per la consultazione di cedolini e CU accessibile con credenziali di dominio<br>acceso al registro del trattamento dati.<br>Seviz ad accesso indiretto: intranet e gestione del cartellino con le proprie credenziali di dominio | Report di analisi dei dati in forma aggregata della Indagine sul lavoro da remoto in tempo di Covid-19<br>CRITICITÀ, OPPORTUNITÀ e PROSPETTIVE FUTURE per lo SMART WORKING "ordinario" approvato dal CUG il 17 luglio 2020 | smart work al 50% dal 24 agosto al 31 dicembre 2020  | sul tema dello smart-working è stato intrapreso un percorso di condivisione e confronto con le organizzazioni sindacali che non ha portato alla sottoscrizione di alcun accordo sindacale perché la materia non è oggetto di contrattazione integrativa secondo quanto previsto dall'articolo 68 del CCNL del comparto Istruzione e ricerca 2016-2018. Sulla base di quanto emerso dai tavoli di confronto l'Amministrazione ha quindi elaborato un documento che è stato poi trasmesso a tutto il personale. | corso sulla sicurezza in SW a cura del RSPP  | Quelli del Piano delle Performances redatto ai sensi della normativa vigente |

| Previsioni  | Referente  | Link utili   | Normativa di riferimento  |
|---|--|--|---|
| Dal mese di novembre 2020, in assenza di altri indirizzi normativi, è previsto il mantenimento del lavoro in smart working? | Persona di contatto per maggiori informazioni              | Allegare documenti, studi, analisi (es. calcolo ROI smartworking, organizzazioni del lavoro ecc) | Allegare regolamento aziendale o accordo sindacale  |
| SI/NO   |  |  |   |
| SI  | Giovanna Martellato<br>mobilitymanager@ispra<br>mbiente.it | Attualmente gli studi sono per uso interno   | <p>Allo stato attuale ISPRA dispone di un DISCIPLINARE DI SMART WORKING adottato con Disposizione 25/09/2018 che ha recepito il capo II della legge 81/2017 attivando lo SW</p> <p>Con Disposizione 2650 del 5 agosto 2020 sono state recepite le novità introdotte dal legislatore:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-superamento del criterio di presenza solo per chi svolge attività indifferibile</li> <li>- fino al 31/12 attivazione dello SW prescindere dagli accordi individuali e obblighi informativi in materia di sicurezza sul lavoro.</li> </ul> <p>Dal 24 agosto 2020 le presenze in ufficio sono stabilite in modo che nella stessa giornata non possa trovarsi in situazione di smart working più del 50% del personale.</p> |

(\*) al 30/4/2020

(\*\*) Fonte Report dell'Indagine sulla SW ISPRA approvato dal CUG il 17 luglio 2020

## Allegato 3 Indagine Euromobility



### Indagine nazionale sullo smart working durante la fase 1 dell'emergenza COVID-19

**Euromobility**

Report personalizzato per ISPRA

**SMART WORKING** Report personalizzato per ISPRA

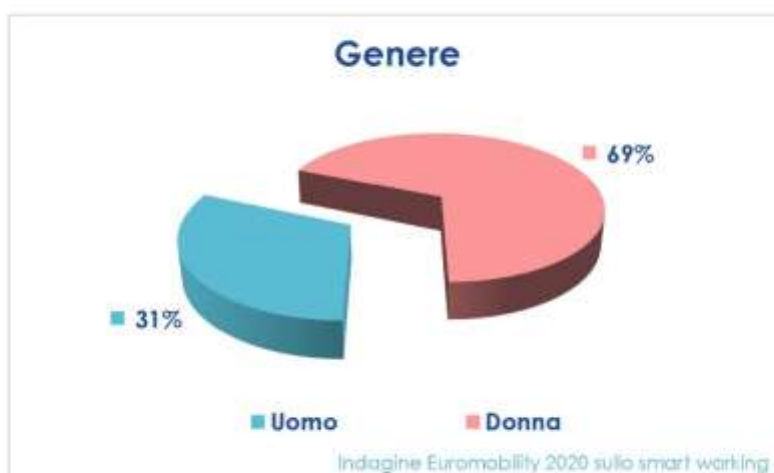
**Euromobility**

Tante aziende ed enti italiani si sono ritrovati a dover far fronte all'emergenza sanitaria adottando una pratica fino a qualche mese fa snobbata dai più ma, in epoca di COVID-19, necessaria e vitale: lo smart working, ovvero il lavoro agile. Anche grazie al D.P.C.M. 1° marzo 2020, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, con cui il Governo ha facilitato la procedura burocratica necessaria per avviare il lavoro agile (Art.1 comma 1 lettera a).

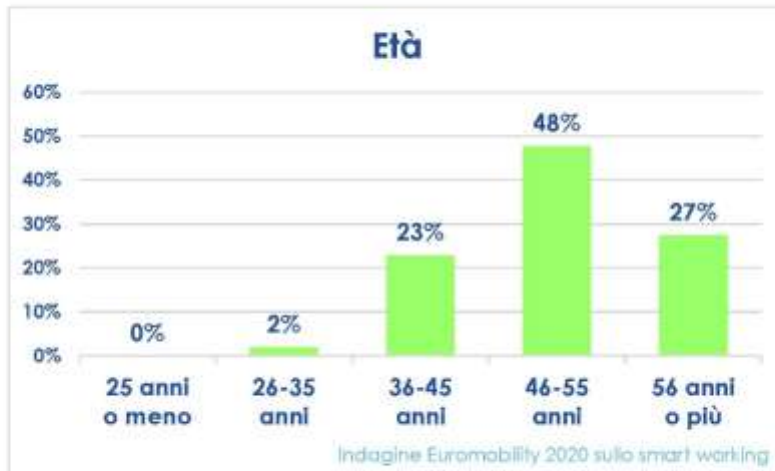
Con i dovuti distinguo e le dovute cautele, non c'è che da augurarsi che questa "sperimentazione forzata" lasci in eredità nuovi modelli di lavoro quando l'emergenza sanitaria sarà completamente rientrata. L'augurio è d'obbligo per i benefici sul traffico, ma anche energetici e ambientali che possono discendere, così come doverose sono le cautele, affinché si tenga conto non solo delle indubbie ricadute economiche e di tempo per il lavoratore, ma pure dei suoi diritti e del suo benessere complessivo, individuando e arginando da subito i potenziali rischi.

Con tale spirito Euromobility, a partire da un'indagine conoscitiva sullo smart working, molto spesso configuratosi però durante l'emergenza COVID-19 più come un tradizionale telelavoro, ha deciso di avviare un'intensa campagna a supporto del lavoro a distanza, che ne favorisca la sua più ampia diffusione possibile anche dopo l'emergenza sanitaria. L'indagine nazionale (sono stati 3.500 i questionari compilati on-line) è stata dedicata ai lavoratori e ai datori di lavoro che hanno praticato lo smart working durante la prima fase della crisi COVID-19.

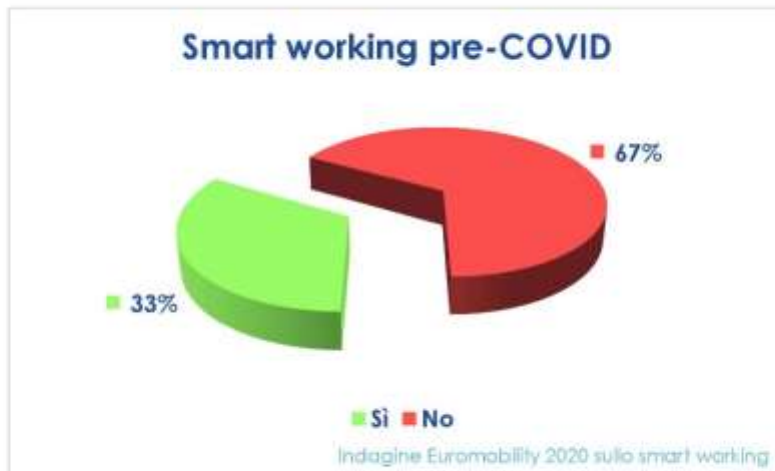
Questo documento costituisce un report personalizzato per ISPRA, che ha diffuso l'indagine presso i propri dipendenti. I rispondenti al questionario facenti parte di ISPRA sono complessivamente 153; le elaborazioni contenute in questo report fanno riferimento esclusivamente a essi.



I partecipanti all'indagine sono costituiti per il 69% da donne e per il 31% da uomini.



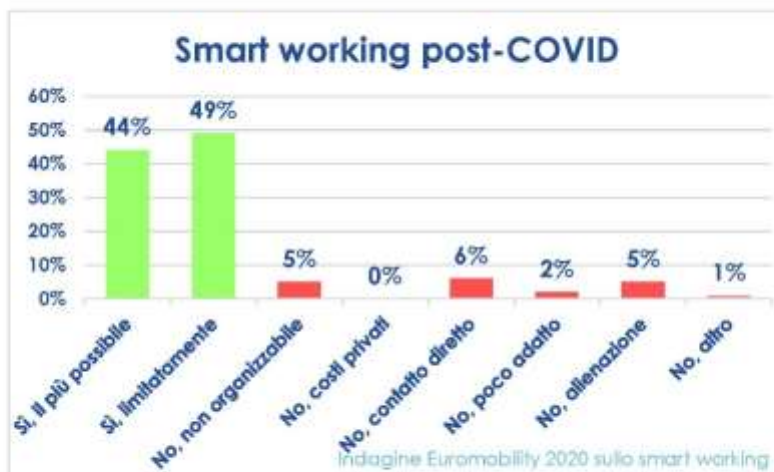
La quasi totalità dei rispondenti ha più di 36 anni, con circa la metà avente tra 46 e 55 anni.



1/3 dei rispondenti al questionario aveva lavorato già in smart working prima dell'emergenza sanitaria, anche occasionalmente o nell'ambito di rapporti lavorativi diversi da quello attuale.



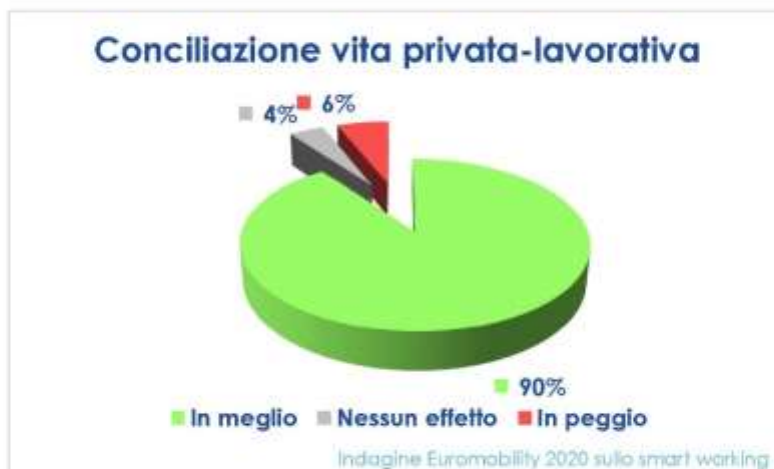
Il 72% di coloro i quali hanno praticato lo smart working indica che la propria attività lavorativa non ha subito modifiche, mentre il restante 28% indica principalmente una variazione negli orari e in altri aspetti di varia natura (impossibilità di svolgere lavoro sul campo, difficoltà nell'utilizzare software installato in sede).



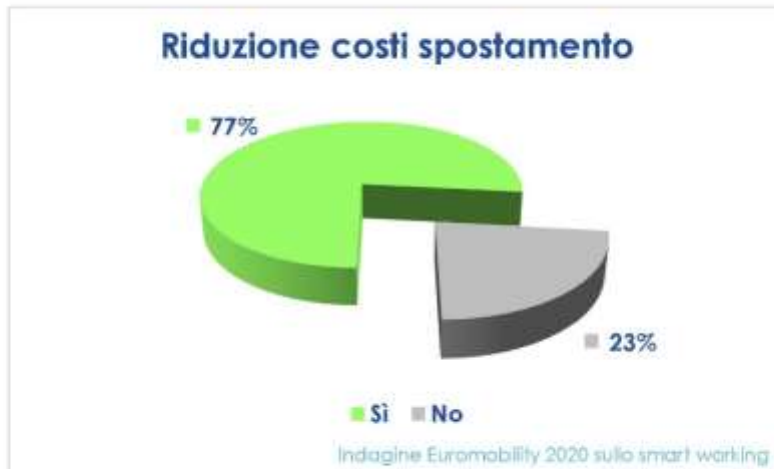
Il 93% dei rispondenti dichiara che vorrebbe proseguire l'esperienza lavorativa in smart working anche al termine dell'emergenza sanitaria, con circa metà di essi (44% del totale) che indica una disponibilità a lavorare in tale modalità il più possibile. Il restante 7% indica motivi di varia natura, tra cui la necessità di un contatto diretto con clienti e/o colleghi e il connesso rischio di alienazione.



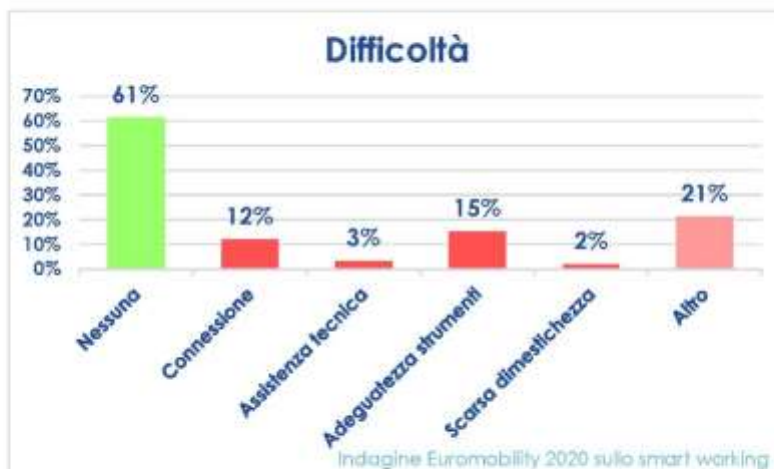
Il 99% dei rispondenti dichiara che la propria azienda prevedeva già la possibilità di lavorare da remoto prima dell'emergenza sanitaria, mentre l'1% dichiara il contrario. Nessuno indica di un sapere se la propria azienda di appartenenza lo prevedesse, chiaro sintomo di un'efficace comunicazione avvenuta in passato sul tema.



Il 90% dei rispondenti indica che lo smart working ha permesso una migliore conciliazione tra vita privata e lavorativa, mentre il 6% dichiara di aver registrato un peggioramento. I rimanenti non hanno riscontrato alcun cambiamento, né in positivo né in negativo.



Il 77% dei partecipanti all'indagine indica una riduzione nei propri costi di spostamento connessa all'aver potuto lavorare in smart working. Il restante 23% non ha riscontrato cambiamenti.

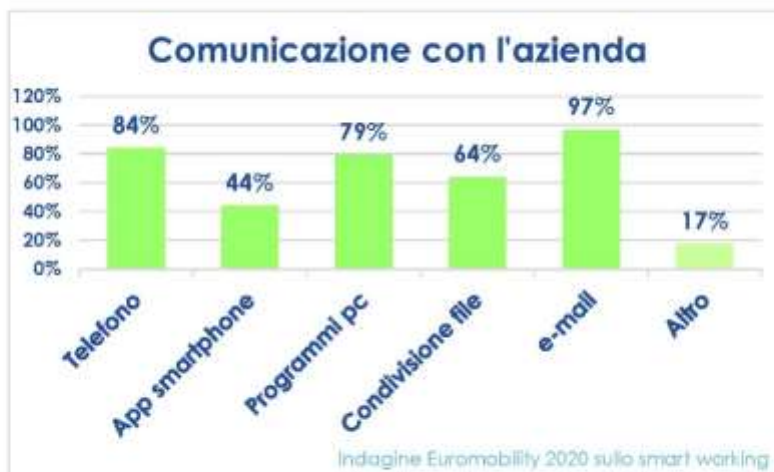


Il 61% dei rispondenti non ha riscontrato alcuna difficoltà nel lavorare in smart working; il restante 39% indica problemi legati principalmente alla scarsa adeguatezza degli strumenti e della connessione a disposizione, che era lecito aspettarsi potessero non essere adatti allo svolgimento di un'attività lavorativa, stanti i tempi rapidi in cui si è attivato lo smart working.





Più di 2/3 dei rispondenti hanno ricevuto una preparazione informatica dalla propria azienda, mentre la quota rimanente indica il contrario.



La comunicazione con l'azienda è avvenuta principalmente tramite e-mail, telefonate (tramite cellulare e telefono fisso) e programmi per pc (anche da browser); molto diffusi anche i sistemi di condivisione file, mentre risultano utilizzate in quasi metà dei casi le app per smartphone (ivi incluse quelle di messaggistica).



Il 94% dei rispondenti all'indagine si dichiara positivamente soddisfatto dell'esperienza lavorativa in smart working, mentre, nel 6% che indica un parere negativo, la metà sceglie l'opzione più estrema («Per niente»).



Una prima analisi sulla mobilità dei dipendenti vedeva % dei rispondenti utilizzare l'auto per i propri spostamenti casa-lavoro prima dell'emergenza sanitaria, anche in congiunzione con modalità sostenibili. Il restante 25% si spostava utilizzando altre modalità, tra cui le due ruote (motorizzate o meno), il trasporto pubblico, i piedi o una combinazione di questi.



Concentrando l'analisi sul 75% di utilizzatori dell'auto, emerge come la maggioranza (90%) utilizzasse solamente l'auto, compiendo dunque uno spostamento monomodale. Il restante 10% effettuava invece un cambio modale, spostandosi su modalità sostenibili dopo una prima tratta in auto.



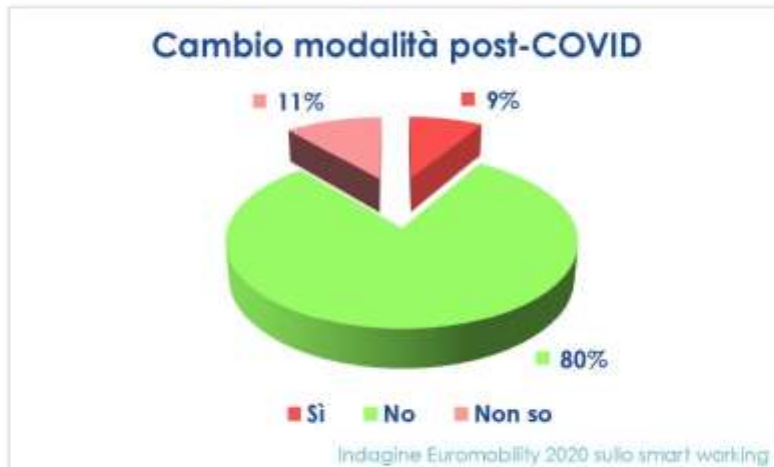
Concentrando ulteriormente l'analisi su chi utilizzava unicamente l'auto per i propri spostamenti casa-lavoro, emerge come nel 83% dei casi fosse presente un unico occupante nell'auto, mentre il restante 17% di utilizzatori dell'auto condivideva il viaggio con familiari (nella maggioranza dei casi) o con altre persone (in quota molto ridotta).



Per ciò che concerne gli spostamenti con altre modalità, anche in congiunzione con l'auto come parte di spostamenti multimodali, la modalità più diffusa era il trasporto pubblico (72%), seguito dagli spostamenti in moto o scooter (10%) e a piedi (6%).



La durata degli spostamenti casa-lavoro prima dell'emergenza sanitaria faceva registrare valori molto elevati, con il 36,6% dei rispondenti che impiegava più di un'ora. Il 30,7% impiega invece meno di mezz'ora.



L'80% dei partecipanti all'indagine dichiara che quando l'emergenza sanitaria sarà completamente rientrata non modificherà la propria scelta modale rispetto a quella pre-pandemia. Del restante 20%, una parte (9%) indica la volontà di modificarla mentre la restante quota (11%) non ha ancora preso una decisione in merito.



Chi ha dichiarato che modificherà la modalità utilizzata per i propri spostamenti casa-lavoro era nel 38% dei casi un utente del trasporto pubblico e nel 54% dei casi un automobilista. Oltre alla quota di persone non più disposte a rischiare un contagio sul trasporto pubblico, quindi, si riscontra l'esistenza di una parte di utilizzatori dell'auto che potrebbe convertirsi all'uso di modalità sostenibili.



Partendo dalle informazioni indicate dagli stessi rispondenti al questionario sulla disponibilità a proseguire l'esperienza lavorativa in smart working, si rappresenta il risparmio di tempo di viaggio potenzialmente ottenibile. In circa la metà dei casi si risparmia più di un'ora, mentre solamente nel 7,5% dei casi il risparmio di tempo è trascurabile (inferiore a 10 minuti).



Restringendo l'analisi ai soli utilizzatori del mezzo privato motorizzato, cresce la quota di risparmi irrisori (indice di un abuso dell'utilizzo del mezzo privato su distanze che potrebbero essere coperte a piedi o in bicicletta) ma rimane comunque consistente la porzione di dipendenti che potrebbe beneficiare in maniera sensibile (circa 36% oltre l'ora) di una prosecuzione dell'esperienza lavorativa in smart working.

## Allegato 4 – Rapporto sostenibilità



### 1.9.3 - Il mobility management

Oltre il 90% dei dipendenti di ISPRA, ossia circa 1.000 persone, lavora presso le sedi di Roma, situate nella zona EUR. L'Istituto, tramite iniziative di mobility management, mira ad incoraggiare modalità di spostamento più sostenibili, sia per ridurre la congestione del traffico, che per migliorare la qualità dell'aria e il benessere delle persone.

Circa il 24% delle persone che lavorano nelle sedi dell'EUR per il tragitto casa-lavoro utilizza servizi di trasporto pubblico, bici e piedi.

Le scelte di mobilità sostenibile dei dipendenti sono supportate da:

- un servizio di navetta aziendale, utilizzato dal 22% del personale;
- rimborsi di quota degli abbonamenti ai mezzi pubblici;
- un parcheggio interno per le biciclette, utilizzabile dai dipendenti e dal pubblico e uno spogliatoio con doccia;
- campagne di sensibilizzazione, come il Bike2Work Day, la European Mobility Week, M'illumino di meno, nonché workshop, convegni e iniziative di formazione;
- misure organizzative come il telelavoro (4% dei dipendenti) e lo smart work (30% dei dipendenti, per in media 1,5 giorni a settimana).

Inoltre, ISPRA incoraggia la mobilità elettrica delle sue persone con azioni concrete:

- 1 punto di ricarica per e-bike nel parcheggio per le biciclette delle sedi di via Brancati 48, 60;
- e-bike leggere in comodato d'uso i dipendenti;
- 1 colonnina di ricarica elettrica accessibile ai dipendenti che utilizzano veicoli elettrici per lo spostamento casa-lavoro;
- un accordo CRAL con operatori di sharing mobility.

Per quanto riguarda il parco veicoli, l'Istituto punta ad una razionalizzazione e al rinnovamento dei mezzi. Nel 2019 sono stati sostituiti 2 veicoli convenzionali con 2 autoveicoli ibridi elettrici e nel 2020 è prevista l'acquisizione di un altro autoveicolo elettrico in sostituzione di uno diesel.

Infine, va segnalato che il regolamento delle missioni di lavoro prescrive l'utilizzo prioritario del trasporto ferroviario rispetto a quello aereo.

## Allegato 5: Questionario CARPOOLING (01/2020)



MUOVITI  
ACCEDI  
CONDIVIDI



### Sondaggio sul CARPOOLING

**La tua esperienza di dare un passaggio ad un collega**

Dato l'attuale momento critico per gli spostamenti casa-lavoro, e non solo, nella città di Roma, mi rivolgo a chi già da tempo si è organizzato per lo **SPOSTAMENTO CASA-LAVORO CONDIVISO**, ovvero dà un passaggio a uno o più colleghi che vanno al lavoro, riducendo mediamente **PER 1 KM** percorso **-173 GR/CO2EQ** e contribuendo a ridurre numero di veicoli che circola nella città.

Fai click sul QR CODE e rispondi al [QUESTIONARIO](#) sul **CARPOOLING** per diventare uno dei leader della mobilità sostenibile di ISPRA e la foto dell'equipaggio della tua auto parteciperà alla selezione di un piccolo premio.

**LA MOBILITY MANAGER**  
[mobilitymanager@isprambiente.it](mailto:mobilitymanager@isprambiente.it)



## CARPOOLING HABITS

### Parlami della tua esperienza di CARPOOLING

#### Dare un passaggio in auto a un tuo collega.

Dato l'attuale momento critico per gli spostamenti casa-lavoro e non solo nella città di Roma, mi rivolgo a chi già da tempo si è organizzato per lo spostamento casa lavoro condiviso, ovvero dà un passaggio a uno o più colleghi che vanno al lavoro, riducendo mediamente per ogni km percorso 173 g/CO2 equivalente e contribuendo a ridurre numero di veicoli che circola nella città. Se risponderai al questionario diventerai uno dei leader della mobilità sostenibile di ISPRA e potrai partecipare alla selezione di un piccolo premio inviando una foto del gruppo. Mobility Manager ISPRA [mobilitymanager@isprambiente.it](mailto:mobilitymanager@isprambiente.it)

---

#### Cosa fai?



Offri un passaggio



Ricevi un passaggio

#### Quanto aumenta il tuo tempo di viaggio?

In minuti

---

#### Da quanto tempo dai un passaggio?



Mesi



Anni

### Utilizza una parola per spiegare perché dai un passaggio

(p.e. solidarietà)

|   |                                |                                      |
|---|--------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="radio"/> Solidarietà       | <input type="radio"/> Amicizia | <input type="radio"/> Collaborazione |
| <input type="radio"/> Spirito di gruppo |                                |                                      |
| <input type="radio"/> Altro             |                                |                                      |

### Quante volte?

|                                       |   |                                   |
|---------------------------------------|---|-----------------------------------|
| <input type="radio"/> Occasionalmente | <input type="radio"/> Circa 3 volte a settimana | <input type="radio"/> Ogni giorno |
|---------------------------------------|---|-----------------------------------|

### Quale tipo di spostamento effettui in carpooling ?

|   |  |  |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Casa-lavoro                                  | <input type="checkbox"/> Dalla metro al lavoro | <input type="checkbox"/> Dal lavoro alla metro |
| <input type="checkbox"/> Dalla sede di lavoro ad altra sede di lavoro |  |  |
| <input type="checkbox"/> Altro  |  |  |

### Il tuo grado di soddisfazione

In una scala da 1 a 5 Max soddisfazione

|   | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Quanto sei soddisfatto rispetto a quando viaggiavi da solo? | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**Hai riscontrato dei risparmi economici?**

Si     Pochi     No     Non lo so

**Quale parola esprime cosa è cambiato da quando ti muovi in carpool?**

Se Altro

Compagnia     Pianificazione     Sicurezza stradale

Altro

**Sei disponibile a portare anche un altro collega?**

Si     Forse     No

**Utilizzeresti un social per organizzare il passaggio che traccia il percorso?**

Si     Forse     No

**Sei iscritto a servizi di carsharing della città?**

Si     No

Figure 17a, 17b, 17c: Questionario ISPRA Carpooling habits (Martellato G., 2019)

## Allegato 6: Atto di nomina del mobility manager ISPRA



Roma, 19 GIU. 2021

### COMUNICATO AL PERSONALE N. 71.

**OGGETTO:** Conferimento dell'incarico di Mobility Manager dell'Istituto presso la Direzione Generale – **Manifestazione di interesse.**

Premesso che ai fini di conseguire obiettivi ambientali e sociali che garantiscano una maggiore sostenibilità delle aree urbane attraverso l'adozione e attuazione di piani degli spostamenti casa-lavoro che limitino gli spostamenti sistematici effettuati con il veicolo motorizzato privato ed il solo conducente a bordo e favoriscano lo *shift* modale verso modalità di trasporto collettivo, condiviso o nullo impatto ambientale, il decreto 12 maggio 2021 *'Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager'*, attuativo dell'art. 229 della legge 77/2020, dispone la nomina del mobility manager quale figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

La Direzione Generale ha la necessità di reperire una unità di personale di ruolo con contratto a tempo indeterminato appartenente ai livelli I-III per il conferimento dell'incarico di Mobility manager ai sensi del Decreto 12 maggio 2021 sopra riportato.

La manifestazione di interesse dovrà essere corredata da:

- curriculum professionale in formato europeo, contenente la dichiarazione resa ai sensi e per gli effetti del DPR n. 445/2000 e con fotocopia in carta semplice del documento di identità in corso;
- massimo tre pubblicazioni attinenti all'attività relativa all'incarico ritenute significative.

Il Direttore Generale provvederà alla selezione delle candidature e al successivo conferimento dell'incarico con disposizione, tenendo conto di:

- elevata competenza professionale e comprovata esperienza di lavoro come mobility manager presso ente pubblico;
- formazione e docenze sul mobility management;
- pubblicazioni attinenti all'incarico al fine di evidenziare le conoscenze possedute.

L'incarico avrà durata di 3 anni, con verifica annuale dei risultati.

La manifestazione di interesse dovrà essere inviata a mezzo posta elettronica alla Segreteria di Direzione Generale entro 10 giorni dalla data del presente comunicato all'indirizzo mail: ([segreteria.direzione@isprambiente.it](mailto:segreteria.direzione@isprambiente.it)).

Dipartimento del Personale  
e degli Affari Generali  
Il Direttore  
Dott. Marco La Commare