

DISPOSIZIONE N.1739 /DG

IL DIRETTORE GENERALE

- CONSIDERATO** che per effetto dell'art. 28, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, è stato istituito l'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA);
- CONSIDERATO** che per effetto dell'art. 28, comma 2, del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, a decorrere dalla data di insediamento del Commissario e dei Sub Commissari l'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici (APAT), l'Istituto Nazionale per la Fauna selvatica (INFS) e l'Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) sono soppressi;
- PRESO ATTO** del decreto n. 123 del 21/05/2010 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare "Regolamento recante norme concernenti la fusione dell'APAT, dell'INFS e dell'ICRAM in un unico istituto, denominato Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), a norma dell'articolo 28, comma 3, del decreto-legge 25/06/2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 06/08/2008, n. 133" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 179 del 03/08/2010;
- VISTO** il DPCM del 28 ottobre 2021 con il quale il Prefetto Stefano Laporta è stato confermato Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale;
- VISTA** la Delibera n.11/CA del 19 aprile 2022 con la quale il Consiglio di Amministrazione ha conferito l'incarico di Direttore Generale alla Dott.ssa Maria Siclari;
- CONSIDERATO** che l'insediamento del Direttore Generale è avvenuto in data 10 maggio 2022;
- VISTO** l'art 229, comma 4 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni nella legge 17 luglio 2020, n.77, il quale

prevede che, al fine di favorire il decongestionamento del traffico delle aree urbane le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti ed ubicate in zone urbane con le caratteristiche ivi previste provvedano a predisporre un Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente al fine di limitare il ricorso a mezzi di trasporto privato individuale e individuino a tal proposito un Mobility Manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;

VISTO

il decreto interministeriale del Ministro della Transizione Ecologica e del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 179 del 12 maggio 2021 recante 'Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager', attuativo dell'art. 229 comma 4 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni nella legge 17 luglio 2020, n.77;

VISTO

il decreto direttoriale n. 209 del 04.08.2021 del Ministero della Transizione ecologica e Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, con il quale sono state adottate le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)";

VISTA

la Disposizione DD n. 395/CO5/2024 del 18/10/2024 con la quale è stato conferito, per la durata di tre anni, all'arch. Giovanna Martellato l'incarico di mobility manager dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale;

CONSIDERATO

che il richiamato Decreto interministeriale n. 179/2021, stabilisce, all'art. 3, che il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, individui le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato;

PRESO ATTO

che ai sensi della normativa sopra richiamata la Mobility Manager ha redatto una proposta di "Piano degli spostamenti casa-lavoro e di mobilità sostenibile dell'Istituto (PSCL)" dell'Istituto per l'anno 2024;

ACQUISITO al riguardo il parere positivo del Direttore Dipartimento del personale e degli affari generali sulla proposta di PSCL in oggetto;

RITENUTO pertanto di procedere all'adozione del PSCL dell'ISPRA per l'anno 2024;

DISPONE

Per le motivazioni di cui in premessa, che si intendono integralmente richiamate,





- di adottare il "Piano di mobilità e degli spostamenti casa – lavoro (PSCL) 2024" dell'Istituto Superiore per la Protezione e la ricerca ambientale allegato alla presente disposizione.

Il suddetto PSCL 2024 con i suoi allegati è trasmesso a cura del Mobility Manager al competente Ufficio di Mobility Manager di Area presso l'Agenzia "Roma servizi per la mobilità" del Comune di Roma Capitale e diffuso tramite gli strumenti di comunicazione interna per la presentazione di eventuali osservazioni da parte del personale e per il successivo eventuale aggiornamento.

Roma, 31/12/2024

Il Direttore Generale

Dott.ssa Maria Siclari

 		MODULO DISPOSIZIONE		DOC. ISPRA (2024) n.1739	
Da:	DG-TEC-NTA	RESPONSABILE:	Avv. Alfredo Ricciardi Tenore	Data:	
<div>ATTO PROPOSTO</div> <div><div>C01</div><div>C.R.A.</div></div> <div>NOTE INFORMATIVE</div> <div>PERVENUTO EMAIL 30/12/24</div> <div>CODICE ATTO</div> <div>(a cura di AGP-BIL Settore Bilancio)</div> <div>1140/2024/NI</div>					
SOGGETTO:		Roma Capitale			
OGGETTO:		Adozione del Piano degli spostamenti casa-lavoro e di mobilità sostenibile di Istituto (PSCL) 2024 - Sedi Roma E.U.R. (art. 229, c. 4, D.L. 19 maggio 2020, convertito con modif. dalla L 17 luglio 2020 n. 77 e decreto MITE-MIMS 179 del 12 maggio 2021 - Linee Guida PSCL DD MIMS			
IL RESPONSABILE DELL'UNITA' PROPONENTE		IL RESPONSABILE DEL C.R.A.		IL RESPONSABILE DELL'AMMINISTRAZIONE	
<div></div> <div>Firmato digitalmente da: MARIA SICLARI Data: 30/12/2024 15:57:00</div>				<div></div> <div>PIRRONE FRANCESCO 31.12.2024 10:35:57 GMT+02:00</div>	
<div>Francesco Maria Lazzarini</div> <div><small>Firmato digitalmente da Francesco Maria Lazzarini Vice DG-TEC-NTA Vice Presidente del Piano Ambientale D.L. 15/01/2024 Firma Elettronica: 31.12.2024 10:35:57 Vice DG-TEC-NTA Data: 2024.12.31 10:35:57</small></div>					

Sede Roma E.U.R. – via Vitaliano Brancati 44-68

Il Piano degli spostamenti casa-lavoro e di mobilità sostenibile di Istituto (PSCL) 2024

Art. 229, c. 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, decreto MITE 179/2021 'Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager' e s.m.i., Linee Guida PSCL DD MIMS del 4 agosto 2021



Informazioni legali

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), insieme alle 21 Agenzie Regionali (ARPA) e Provinciali (APPA) per la protezione dell'ambiente, a partire dal 14 gennaio 2017 fa parte del Sistema Nazionale a rete per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), istituito con la Legge 28 giugno 2016, n.132.

Le persone che agiscono per conto dell'Istituto non sono responsabili per l'uso che può essere fatto delle informazioni contenute in questa pubblicazione.

ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale
Via Vitaliano Brancati, 48 – 00144 Roma
www.isprambiente.gov.it

Riproduzione autorizzata citando la fonte

Dicembre 2024

Autori

Arch. Giovanna Martellato

Hanno collaborato: Marco Zampetti, Marco Zenatello, Marco Gerardi, Roberto Visentin

Direzione Generale – DG-TEC - Area per la Normativa Tecnica Ambientale

Via Vitaliano Brancati, 48, 00144 Roma

Tel +390650072398 – mobilitymanager@isprambiente.it

Ringraziamenti

Federica Aldighieri referente per la bicicletta

Sommario

1 Premesse	6
1.1 ISPRA e il Sistema Nazionale di Protezione Ambientale	6
1.2 Un quadro normativo e di indirizzi per una definizione delle priorità	6
1.3 Il PSCL e il documento strategico di mobilità sostenibile ISPRA	9
1.4 Metodologia e trattamento dei dati	9
2 Parte informativa e di analisi del Piano di mobilità e degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti ISPRA	12
2.1. Il contesto della città di Roma Capitale e del IX Municipio	12
2.1.1 Considerazioni conclusive sul contesto in cui si trova l'unità locale	20
2.2 Analisi del contesto strutturale dell'azienda/ente	20
Immagini che documentano le condizioni strutturali dell'Istituto	24
2.3 Profilo di accessibilità: analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale	28
2.3.1 ACCESSIBILITÀ CON LA MOBILITÀ ATTIVA	29
2.3.2 ACCESSIBILITÀ DELLA SEDE CON IL TRASPORTO PUBBLICO	29
2.3.3 ACCESSIBILITÀ CON IL TRASPORTO CONDIVISO E AI SERVIZI DI SHARING MOBILITY	31
2.3.4 ACCESSIBILITÀ DELLA SEDE CON IL TRASPORTO PRIVATO	31
2.3.5 ACCESSIBILITÀ DELLA SEDE ALLE PERSONE CON LIMITATA CAPACITÀ MOTORIA	31
2.3.6 LA TUTELA DEGLI INCIDENTI IN ITINERE	32
2.3.7 ELEMENTI PER UNA DIAGNOSI - ELENCO RIASSUNTIVO	33
Immagini che documentano l'offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale	34
2.4 Analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti	38
2.4.1 Informazioni sui dipendenti: provenienze e attività lavorativa	39
2.4.2 Attività lavorativa	42
2.4.3 Mezzi di trasporto e abbonamenti ai servizi di trasporto nelle disponibilità dei dipendenti	43
2.5 Spostamenti casa-lavoro – modalità – distanza – motivazioni - soddisfazione	44
2.5.1 Modalità abituale di spostamento	44
2.5.2 DISTANZA PERCORSO	45
2.5.3 TEMPO IMPIEGATO	46
2.5.4 INDICATORE DI IMPATTO/BENEFICIO INDIVIDUALE/SOCIALE PROPOSTO	46
2.5.5 MOTIVAZIONI SULLA MODALITÀ ABITUALE DI SPOSTAMENTO	47
2.5.6 GRADO DI SODDISFAZIONE	48
2.5.7 CONCLUSIONI	49
2.6 Propensione al cambiamento	50
2.6.2 CAMBIAMENTO A FAVORE DELL'USO DEL TRASPORTO ATTIVO A PIEDI E IN BICICLETTA	51
2.6.3 CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CARPOOLING	52
2.6.4 CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CAR-SHARING	52

<i>2.6.5 CAMBIAMENTO A FAVORE DELLO SCOOTER SHARING</i>	<i>52</i>
<i>2.6.6 CAMBIAMENTO A FAVORE DEL BIKE SHARING</i>	<i>52</i>
<i>2.6.7 CAMBIAMENTO A FAVORE DELL'USO DI MONOPATTINI IN SHARING</i>	<i>52</i>
<i>Mobilità su scooter e moto</i>	<i>53</i>
3. PROGETTAZIONE E PROGRAMMAZIONE	54
3.1 Obiettivi di monitoraggio indicatori soggetti coinvolti	54
3.2 Individuazione delle misure	57
3.2.1 Individuazione delle misure	57
3.2.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure e delle richieste	62
4. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE	66
5. PROCEDURA DI ADOZIONE DEL PSCL	66
6. MONITORAGGIO	66
7. COMUNICAZIONE	66
8 ALLEGATI	67
8.1 Allegato 1. Il Questionario	67
8.2. Allegato 2 - PARCO VEICOLI DEI DIPENDENTI	75
8.3 Allegato - TRATTI CICLABILI DI CONNESSIONE DELL'ULTIMO MIGLIO	78
8.4 Allegato 4 - MONITORAGGIO DEL PSCL	81
8.4 Allegato 3. DELIBERAZIONE DI NOMINA DEL MOBILITY MANAGER	88

1 Premesse

Il PSCL ISPRA è un documento di pianificazione e di programmazione elaborato in continuità con i piani precedenti sviluppando la metodologia di analisi in conformità alle normative, alle indicazioni del mobility manager di area; La pianificazione e programmazione integra le direttive normative che regolano l'amministrazione di un ente pubblico di ricerca.

1.1 ISPRA e il Sistema Nazionale di Protezione Ambientale

Il sistema è costituito dalle Agenzie regionali e provinciali (19+3) assieme a ISPRA. SNPA non è la somma di ventidue enti autonomi ed indipendenti, ma costituisce una struttura a rete che, attraverso un sistema federativo, coniuga la conoscenza diretta del territorio e dei problemi ambientali locali con le politiche nazionali di prevenzione e protezione dell'ambiente.

Il SNPA è stato istituito dalla legge 28 giugno 2016, n. 132, entrata in vigore il 14 gennaio 2017

La legge è stata approvata all'unanimità dal Parlamento italiano, al fine di assicurare omogeneità ed efficacia all'azione conoscitiva, di monitoraggio e di controllo pubblico dello stato dell'ambiente in tutto il territorio nazionale.

La legge 132/2016:

- definisce le funzioni del SNPA
- assegna ad ISPRA il compito di indirizzo e coordinamento del SNPA
- individua obiettivi di particolare rilievo, tra cui:
 - perseguire il raggiungimento di livelli minimi omogenei in tutto il territorio nazionale per le attività del SNPA attraverso la definizione dei Livelli Essenziali delle Prestazioni Tecniche Ambientali LEPTA,
 - costituire la rete informativa nazionale ambientale SINANET,
 - organizzare i laboratori in una rete nazionale di laboratori accreditati.

ISPRA, con il sistema ambientale, riveste un ruolo fondamentale svolgendo attività conoscitiva, di controllo, monitoraggio, valutazione, prevenzione, ispezione, raccolta e organizzazione dei dati, consulenza tecnica e scientifica, nonché di informazione, educazione e formazione per tutte le tematiche ambientali.

Le informazioni ambientali costituiscono: strumenti di scenario per le politiche dei decisori e riferimenti per le scelte di cittadini.

L'Istituto si occupa anche di mobilità sostenibile nelle aree urbane, popolando con dati indicatori di mobilità e dei trasporti (tasso di motorizzazione delle città, parco veicoli, incidentalità, mobilità elettrica,...). Inoltre, si occupa degli impatti ambientali dei trasporti a livello nazionale, regionale e locale (emissioni e consumi energetici).

1.2 Un quadro normativo e di indirizzi per una definizione delle priorità

L'art. 229 comma 4 del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla 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 ha 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, ..., 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, sono vigenti per i Piani adottati dopo il 22 novembre 2021.

Le *'Linee guida per la redazione e implementazione dei piani di mobilità casa-lavoro'* prevedono la valutazione dei benefici per il dipendente, per l'azienda e per la società, e fornisce un metodo di calcolo dei benefici ambientali derivanti dalle misure volte a limitare l'utilizzo individuale dell'automobile. Per tale calcolo fa riferimento esplicito alla **'Banca dati dei fattori di emissione da trasporto stradale'**. La banca Dati è prodotta dall'ISPRA e si trova all'interno del Sistema informativo SINANET.¹

Il Ministero della transizione ecologica e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili hanno raccolto in un'unica pubblicazione le FAQ pervenute sul Decreto Interministeriale n. 179/2021 sul mobility manager e sulla predisposizione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro.²

Il Decreto del Ministero della transizione ecologica del 16 settembre 2022 Modifiche al decreto 12 maggio 2021, recante «Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager» ha specificato la modalità di calcolo dei dipendenti per le società infragruppo, l'individuazione del mobility manager di area e aziendale delle pubbliche amministrazioni.³

Il Ministero delle Infrastrutture dei trasporti ha pubblicato il 25 settembre 2023 gli *'Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti'* che prevede l'integrazione del mobility management per ridurre l'uso dei mezzi inquinanti e favorire il ricorso alla mobilità attiva (pedonale e ciclistica), soprattutto per gli spostamenti più frequenti e programmabili.⁴

Ulteriori riferimenti per enti pubblici e pubbliche amministrazioni è contenuto nella 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 al Cambiamenti Climatici e miglioramento della qualità dell'aria.

Indirizzi europei. Sono le premesse di questi atti la direttiva 2008/50/CE/2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, del clima», il «Quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima», convenuto dal Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014, nel quale si prevede un taglio del 40% delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990. L'Accordo di Parigi, adottato al termine della COP21 tenutasi a Parigi nel dicembre 2015, la comunicazione della Commissione europea dell'11 dicembre 2019, recante «Il Green Deal europeo».

Nel 2021 il Consiglio ha adottato conclusioni sulla strategia della Commissione per una mobilità intelligente e sostenibile, in cui delinea gli obiettivi dell'UE per rendere la mobilità verde, intelligente e resiliente nell'UE.⁵

Il pacchetto *"Pronti per il 55%"* consiste in una serie di iniziative politiche e normative volte a conseguire l'obiettivo di ridurre le emissioni di almeno il 55% entro il 2030 e comprende iniziative chiave per contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti stradali, aerei e marittimi.⁶ In particolare è stato adottato un Regolamento che introduce obiettivi progressivi di riduzione delle emissioni a livello dell'UE per le autovetture e i furgoni per il 2030 e oltre, compreso un obiettivo di **riduzione del 100%** per le autovetture e i furgoni nuovi **per il 2035**.

Il 3 aprile 2024 è stata adottata la *'Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica'*, con cui la Commissione Europea riconosce nella bicicletta un mezzo di trasporto sostenibile, accessibile e a prezzi abbordabili, dotato di forte valore aggiunto per l'economia dell'UE. La Dichiarazione prevede impegni chiari, come **reti ciclabili sicure e coerenti nelle città, migliori collegamenti con i trasporti pubblici, parcheggi sicuri e l'accesso ai punti di ricarica per le biciclette elettriche**. Tali impegni sono assunti a livello dell'UE, nazionale, regionale e locale.⁷ Invita a incoraggiare le aziende, le organizzazioni e le istituzioni a incoraggiare l'uso della bicicletta attraverso schemi di

¹ Banca dati dei fattori di emissione da trasporto stradale' <https://fetransp.isprambiente.it/#/>

² https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/allegati/mobilita_sostenibile/2021_12_06_FAQ_dim_179_12_05_2021.pdf

³ <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2022/11/19/22A06592/sg>

⁴ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2024-07/PUMS_IndirizziOperativi_Comuni_50_100ab_V.FINALE.pdf

⁵ <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2021/06/03/sustainable-and-smart-mobility-strategy-council-adopts-conclusions/>

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/fit-for-55/>

⁷ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/European_Declaration_on_Cycling_en_0.pdf

gestione della mobilità che prevedano incentivi per andare al lavoro in bicicletta, la fornitura di (e-)biciclette aziendali, parcheggi e strutture adeguate per le biciclette e l'uso di servizi di consegna in bicicletta.

Inoltre la Commissione Europea promuove la Settimana Europea della Mobilità, un'iniziativa annuale della per la mobilità urbana sostenibile dal 2002. Invita le città e i paesi europei a dedicare una settimana alla mobilità sostenibile. La campagna promuove il cambio dei comportamenti a favore della mobilità attiva, del trasporto pubblico e altre soluzioni di mobilità pulite, intelligenti. Ogni anno propone iniziative su un tema specifico che comunica ai cittadini esplicitando così gli indirizzi della Commissione Europea per i trasporti. Questa la declinazione dei temi:

- nel 2024 Shared Public Space,
- nel 2023 Saving Energy,
- nel 2022 Più connessi più sicuri,
- nel 2021 Mobilità sostenibile, in sicurezza e in salute,
- nel 2020 Mobilità a emissioni zero per tutti,
- nel 2019 Walk with us!, nel 2018 "cambia e vai",
- nel 2017 Mobilità condivisa e intelligente,
- nel 2016 Smart mobility, Strong economy, nel 2015 'Choose. Change. Combine',
- nel 2014 fai il giusto mix,
- nel 2013 Clean air - it's your move!,
- nel 2012 "Moving in the right direction",
- nel 2011 "Safe Walking and Cycling",
- nel 2010 Climate change, clean air, streets for people, "Improving city climates and Travel Smarter, Live Better",
- nel 2005 Clever commuting: promoting sustainable travel to and from work and school through cycling, walking, car-pooling and public transport.,
- nel 2004 Safe streets for children,
- nel 2003 Sustainable mobility for all.

Il tema della mobilità urbana sostenibile e le sue declinazioni rappresentano il punto di riferimento per la definizione degli obiettivi del mobility management secondo le priorità definite dalla campagna, ovvero dalla Commissione Europea.

Fig. 1.1 – Le priorità della Commissione Europea per la mobilità sostenibile urbana (EMW)



Smart working nella pubblica amministrazione: normazione e indirizzi della Funzione pubblica.

Il lavoro agile nelle amministrazioni pubbliche è stato introdotto dall'art. 14 legge n. 124 del 2015 e successivamente disciplinato dall'art. 18 della legge n. 81 del 2017. Non si tratta di una diversa tipologia di rapporto di lavoro, bensì una particolare modalità di esecuzione della prestazione di lavoro subordinato introdotta al fine di incrementare la competitività e di agevolare la conciliazione dei tempi di vita e lavoro.

La Direttiva del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione n. 3 del 2017 individua gli strumenti organizzativi e operativi che le pubbliche amministrazioni devono porre in essere per la promozione e lo sviluppo del lavoro agile.

A seguito dell'emergenza sanitaria determinata dalla pandemia da Covid-19, il lavoro agile è stato promosso nelle amministrazioni pubbliche quale "modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa" per preservare la salute dei dipendenti pubblici e, nel contempo, garantire la continuità

dell'azione amministrativa. Conseguentemente, la fase di attuazione sperimentale del lavoro agile, avviata dalla legge n. 124 del 2015, è stata dichiarata chiusa.

La disciplina del lavoro agile nella fase emergenziale è stata affidata ad una serie di provvedimenti normativi che, anche in relazione alla prevedibile evoluzione della pandemia, hanno fissato le percentuali di dipendenti pubblici incaricati di svolgere le proprie prestazioni lavorative da remoto, disciplinato le modalità operative del lavoro agile e, più in generale, quelle relative alla organizzazione degli uffici in modo da assicurare adeguati livelli di performance.

Il Ministro della pubblica amministrazione ha definito, attraverso l'adozione di circolari e direttive, indicazioni per tutte le amministrazioni pubbliche volte alla promozione e alla diffusione del lavoro agile, e strumenti operativi per monitorarne l'applicazione.

Terminata la fase dello smart working straordinario il 31 agosto 2022, rimane in forma semplificata per i lavoratori agili (Decreto sostegni) fino al 31 dicembre 2022 ed è subordinato all'adozione del Piano Organizzativo del Lavoro Agile ora integrato nel Piao, il Piano Integrato di Attività e Organizzazione.⁸ Gli accordi vengono stipulati sulla base di disciplinare per lo svolgimento di prestazioni lavorative in modalità lavoro agile (smart working) di cui alla disposizione n. 4401/DG del 22 marzo 2022, da aprile 2022. Lo smart-working è implementato in modalità ordinaria a far data dal 1° dicembre 2022 sulla base di un disciplinare generale e con l'attivazione di contratti/accordi individuali con i singoli dipendenti, nei quali sono meglio definite le modalità di erogazione della prestazione lavorativa in modalità agile, preceduti da un apposito corso di formazione sulle corrette modalità di svolgimento a cura del Responsabile del SPP.

1.3 Il Piano degli spostamenti casa-lavoro e di mobilità sostenibile di Istituto ISPRA

Il documento di Piano di mobilità e degli Spostamenti casa-lavoro viene redatto dal mobility manager sulla base agli indirizzi dell'amministrazione, tenendo conto del piano adottato nel 2021 e di quelli successivi mediante l'analisi delle informazioni, dei dati e delle risorse individuate per la mobilità sostenibile dei dipendenti. Per l'acquisizione di dati e le mappature su GIS si avvale del supporto degli uffici competenti. Il mobility manager elabora una proposta che viene sottoposta al dg e al direttore del Dipartimento per i Servizi Generali e il personale, che previo parere di agp-bil, è successivamente oggetto di adozione con determinazione del dg. E' prevista una fase di consultazione di rappresentanti e organismi RSU e CUG.

1.4 Metodologia e trattamento dei dati

Il **gruppo target di riferimento** dell'indagine di mobilità casa-lavoro è quello dei dipendenti che hanno sottoscritto l'accordo di smart working pari al 98% del personale (dicembre 2023-fonte AGP-GIU e Relazione CUG 2024).

Le domande del questionario aperto a tutti, indipendentemente dalla modalità di spostamento, sono state sviluppate in approfondimento sul tema dell'utilizzo dell'automobile con la finalità di rilevare le eventuali propensioni al cambiamento di abitudine nello spostamento casa-lavoro. Le domande prevedevano risposte sia di tipo quantitativo che qualitativo e una domanda aperta ha consentito di far emergere ed evidenziare motivazioni, segnalazioni e istanze.

I dati di diversa tipologia sono acquisiti da varie fonti, di seguito le principali:

- dati generali sui dipendenti forniti da AGP-GIU e riportati nel Bilancio di sostenibilità 2023; (vedere allegato)
- dati forniti dalla Dipartimento per gli Affari giuridici e del Personale Servizi AGP-GIU – AGP-SAG in relazione alla rilevazione delle presenze, all'orario di timbratura dell'ingresso e dell'uscita dalla sede di lavoro, i CAP di domicilio di tutto il personale e al numero degli incidenti in itinere;
- dati forniti da AGP SAG relativi all'utilizzo della navetta, alle dotazioni di infrastrutture;
- dati forniti dalla Direzione Centrale Amministrazione Patrimonio relativi alle Planimetrie delle sedi di lavoro;

⁸ <https://www.isprambiente.gov.it/files2024/trasparenza/disposizioni-general-2024/piao-2024-2026.pdf>

- dati raccolti da documenti prodotti dal Comune di Roma, dall'ISPRA e dall'ISTAT sulla mobilità urbana e la sicurezza.
- dati raccolti da documenti prodotti dai tavoli tecnici di Roma Capitale;
- dati ed informazioni provenienti dalla Agenzia Roma Mobilità;
- dati raccolti dal Mobility manager tramite questionario generale, indagini specifiche, attività di relazione diretta con i dipendenti (URD) e dati rilevati dalla Referente per la bicicletta.
- i dati sulle videoconferenze che si svolgono su differenti piattaforme: Zoom, Teams, Meet, sono parzialmente disponibili.

Nota bene. La rilevazione delle presenze è relativa a tutto il personale che si trova nella sede in una determinata unità locale indipendentemente dalla sede di assegnazione.

Trattamento della privacy. Il questionario generale richiede dati non sensibili e che non consentono di identificare il soggetto che lo compila. Questi dati sono trattati in modalità anonimizzata e aggregata per le finalità di cui al DM 179/2021 e delle Linee Guida Linee per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL). Nel caso di indagini specifiche necessario per individuare i fabbisogni di mobilità dei dipendenti è prevista l'acquisizione del consenso cui viene allegata apposita informativa privacy. Nel caso di monitoraggio di percorsi oltre agli strumenti precedenti è prevista la generazione di apposito buffer che impedisce la rilevazione puntuale del domicilio oppure viene richiesto un punto a 500 metri dal domicilio.

Informazioni sull'Istituto e il campione statistico.

Il Questionario è stato diffuso a tutti i dipendenti.

Diffusione: tramite newsletter comunicazione interna #Mobilitynforma, pagina intranet e link sul cartellino e informativa ai neoassunti.

In tutte le otto sedi sono disponibili seguenti **dati generali**:

1207 numero dipendenti effettivi nel 2023, escluso il personale in aspettativa, comando, fuori ruolo

914 gli accordi di smart working firmati al 17 novembre 2022

1013 gli accordi di smart working del 2023

Il personale di ISPRA si può ricondurre a 3 macrocategorie:

- dirigenti (contratto per i dirigenti pubblici, "area istruzione e ricerca");
- tecnologi e ricercatori (contratto per i dipendenti pubblici delle istituzioni ed Enti di Ricerca e sperimentazione);
- funzionari, collaboratori e operatori (contratto per i dipendenti pubblici, delle istituzioni ed Enti di Ricerca e sperimentazione).

L'Istituto si avvale inoltre della collaborazione di personale non contrattualizzato direttamente, prevalentemente per svolgere attività di servizio (mensa, vigilanza, pulizie, manutenzioni); il numero è di circa 25.

Tutti i rapporti di lavoro del personale dell'Istituto sono basati su accordi di contrattazione collettiva, ad eccezione del Direttore Generale che è un dipendente dell'Istituto, ma con un contratto ad hoc.⁹

Dipendenti per durata del contratto e sede – numero				
	2023	2022	2021	2020
(A) Dipendenti a tempo indeterminato di cui	1.130	1.114	1.029	1.014
nella sede di Roma	1.004	994	920	911
in altre sedi	126	120	109	103
(B) Dipendenti a tempo determinato di cui:	77	72	95	81
nella sede di Roma	70	66	87	73
in altre sedi	7	6	8	8
(A+B) Totale di dipendenti	1.207	1.186	1.124	1.095

⁹ https://www.isprambiente.gov.it/it/istituto/ispra/bilancio-di-sostenibilita/1_bds2024-dati-2023- versione-completa.pdf

Nell'Istituto, in particolare, il personale può fruire di telelavoro, lavoro agile e part-time. Nel 2023 risulta in aumento dopo la flessione del 2022; il personale che ha fruito del lavoro agile è stato di oltre l'80% del totale ma con una percentuale delle giornate lavorative inferiore (pari al 27% delle giornate lavorative annuali). A fruire del lavoro agile e del part-time sono di più le donne, mentre gli uomini risultano in numero maggiore del telelavoro.

Personale in lavoro agile, in telelavoro e in part-time				
	2023	2022	2021	2020
Personale in lavoro agile sul totale personale in servizio (%)	83.74%	80.74%	98,64%	97,62%
Giornate lavorative annuali in sw (%)	27%	30-35%	30-35%	n.d.
Personale in telelavoro (n.)	69	59	61	60
Personale in part-time (n.)	33	39	42	52

DIMENSIONE DEL CAMPIONE PER LA SEDE DI VIA BRACATI 48-60 (2022-23)

1004 il numero dipendenti effettivamente assegnati nella sede Brancati 48-60

926 il numero di dipendenti assegnati, escluso il personale assegnati che non sono presenti in sede (pe. in telelavoro)

409 = 373 + 36 (neoassunti) i questionari compilati dai dipendenti della sede di via Brancati 48-60

30 dipendenti sono andati in pensione

L'affidabilità statistica del campione: livello di confidenza 95%, dimensione del campione 409, popolazione 926, percentuale 50%, intervallo di confidenza 3.62.

Tipologia di questionario: domande chiuse e aperte, su scala Likert a 5 risposte.

Target: aperto a tutto il personale, rivolto al gruppo che utilizza il mezzo privato – automobile.

L'analisi di propensione tiene conto della risposta a domanda e di quella ad altre domande volte a individuare condizioni e fattori limitanti il cambio di modalità di spostamento.

Per la stima dei benefici ambientali si tiene conto del valore più cautelativo, ovvero ridotto con opportuni fattori individuati in base al confronto con le risposte a domande che condizionano la propensione.

PSCL 2024: Le emissioni medie individuate dall'Ufficio del mobility manager di Area di Roma in base al parco veicoli, con riferimento ai fattori di emissione del 2020 del parco veicoli di Roma sono le seguenti.

Emissioni medie in gr/km 2020	Nox	PM10	CO2
Roma	0,38187	0,03131	187,03966
Italia	0,331022	0,029399	162,836982

I fattori di emissione considerati sono quelli della Banca dati dei fattori di emissione ISPRA e forniti dall'associazione Euromobility per il 2020. Le procedure di calcolo sono state effettuate per ogni risposta del questionario e il risultato è stato confrontato applicando il fattore medio di emissione.

L'utilizzo del fattore medio di emissione al totale delle distanze percorse dai o veicoli dei dipendenti è risultato maggiormente cautelativo dall'analisi svolta nel 2022. Ad esempio il beneficio ambientale stimato con il fattore medio al totale delle distanze percorse dai veicoli sottratte per il lavoro agile è risultato pari a 287964 kg di CO2 anno, mentre nel calcolo analitico applicato a ognuno dei veicoli del campione dei questionari è pari a 300105 kg di CO2; in altre parole il calcolo analitico per dipendente e tipologia veicolo porta una valutazione di incremento del beneficio ambientale pari 4%. Tale stima non tiene conto delle variazioni del viaggio durante l'anno e dei comportamenti di viaggio (traffico, soste, deviazioni) che non sono rilevabili da questionario, ma solo monitorabili da dispositivo di tracciamento del percorso.

La scheda riassuntiva delle misure richiesta dal Mobility manager di area presso Roma Mobilità richiede di stimare la distanza media spostamenti casa-lavoro in auto (inserire Km andata + ritorno). Nota: il sistema di calcolo considera i fattori di emissione della Banca dati Ispra del 2020 (quelli più aggiornati sono del 2022).

Tali fattori potrebbero essere aggiornati al parco veicolare di Roma del 2022.

2 Parte informativa e di analisi del Piano di mobilità e degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti ISPRA

In questo capitolo viene esaminato:

- il contesto urbano (Roma) e di area (Municipio),
- l'informazione relativa dell'Istituto, le risorse impegnate, i servizi e le dotazioni aziendali,
- il profilo di accessibilità della sede ISPRA di via V. Brancati 48-60,
- le potenzialità e criticità evidenziate dall'analisi dell'offerta di trasporto disponibile nell'area in cui si trova la sede.

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

Il contesto viene rappresentato attraverso i dati resi disponibili da: il Rapporto Mobilità di Roma Mobilità, i Report TomTom, l'Osservatorio Sharing mobility, Euromobility, Isfort.

3 milioni quasi di abitanti (4,3 milioni area metropolitana) su una superficie (2020)

1.287 kmq circa pari alla somma dei sette città più popolate del Paese (1,85 la popolazione di Roma)

2176 abitanti/kmq densità territoriale

Polo di attrazione per l'area metropolitana limitrofa e per l'intera Regione (65% della pop.)

8.000 Km rete stradale di cui 1.300 km principali

Spostamenti e ripartizione modale

Roma	2022	2021
TPL e mezzi collettivi	35-41%	27%
Mobilità attiva (a piedi, bici, monopattini)	5-7%	5%
Mobilità condivisa (sharing)	1%	780000
Auto privata e scooter	65% (47-55% auto)	50%
Auto privata come passeggero	2-5%	
Rete ciclabile Municipio IX	18,9	15,3
Punti di ricarica	848	821

Ripartizione modale dell'area Metropolitana: 89% in automobile¹⁰

Gli spostamenti

Roma	2022	2021
Spostamenti al giorno (giorno feriali) ¹¹	6 milioni	5 milioni
Spostamenti sistematici per lavoro e studio	60-70%	70%
Spostamenti non sistematici	30-40%	31%
Spostamenti sistematici per lavoro		67%
Origine e destinazione all'interno del comune di Roma	81% ¹²	78%

Traffico (Rapporto Mobilità, Mobilitaria e Tom Tom index).¹³

Roma	2022-23	2020-21
Veicoli circolanti	2.350.069	2.313.700 ¹⁴

¹⁰ https://pums.cittametropolitanaroma.it/sites/default/files/documenti/PUMS%20Volume%201_Allegato%204.pdf

¹¹ Osservatorio Audimob

¹² https://fondazionecaracciolo.aci.it/app/uploads/2024/04/Studio_La-mobilita-automobilistica-a-Roma.pdf

¹³ <https://www.tomtom.com/traffic-index/rome-traffic/>

¹⁴ https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/Mobilita_RC_2021_NRC.pdf

veicoli privati/giorno nelle ore di punta	000	370.00
distanza media coperta per giorno tipo della settimana		12 km
tempo medio per 10 km	27-34	27 min
velocità media delle vetture del TPL	nd	14 km/h
Velocità media nelle ore di punta	20 km/h	19 km/h
min tempo perso nel traffico a/e	50 min	45 min
tempo perso ogni 30 min di viaggio nelle ore di punta	19 min	17 min
Tempo perso nel traffico in un anno	4,5 giorni	5,5 giorni

Parco circolante

Roma	2022	2020
Autovetture/1000 abitanti	645	629
Motocicli/1000 abitanti	140	139
Autovetture	1.772.000	
Classe euro 6	36,1%	28,6%
Classe euro 3	39,7%	44,5%

L'offerta di mobilità collettiva:

Roma	2022	2020
Estensione km rete tpl	2287	2285
linee di superficie su una rete di 8.400 km	380	362
km per abitante	0,83	0,80
posti auto del sistema di interscambio	14.823	14.958
Linee metropolitana per 60 km di rete	4	4
linee ferroviarie in concessione all'ambito urbano	55 km	55 km
corse/abitante per Roma di servizi extraurbani COTRAL	18,9	15,2
linee ferroviarie locali Trenitalia per un totale di 70 relazioni servite	8	8

Soluzioni di mobilità sostenibile alternative o integrative al mezzo privato – mobilità elettrica:

Roma	2022	2020
noleggi mensili di scooter, carsharing, bikesharing, monopattini sharing	1.500.000	1.200.000
Percorrenze media sharing mobility	12,2 km	10 km
Mezzi sharing mobility	30000	
4 operatori carsharing - 1.799 veicoli (2367 2020) - Iscritti	830000	780000
stalli nel Municipio XII di Roma Carsharing	16	8
rete ciclabile	320 km	242 km
rete ciclabile Municipio IX	18,9	15,3
punti di ricarica	848	821

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

Incidentalità stradale	2022	2021
incidenti con morti e feriti sulla sua rete viaria	13.182	11321
decessi avvenuti	150	121
feriti	16619	13.862
decessi pedoni	44	32
monopattini elettrici coinvolti in incidenti ¹⁵	286	200

¹⁵ <https://roma.aci.it/notizie-e-informazioni/notizie-ed-eventi/notizia/roma-rapporto-aci-istat-sugli-incidenti-stradali-nel-2022.html#:~:text=Sono%20stati%20286%20i%20monopattini,e%20alle%2042%20del%202019>

monopattini elettrici coinvolti in incidenti- morti	3	4
monopattini elettrici coinvolti in incidenti- feriti	258	179
giornate di superamento per il PM10	46	34
giornata di superamento per NO2	320 km	242 km

Il **costo sociale** sostenuto dalla collettività per l'incidentalità stradale a Roma è **1.072 milioni di euro**, il 6,7% del valore del costo sopportato su scala nazionale.

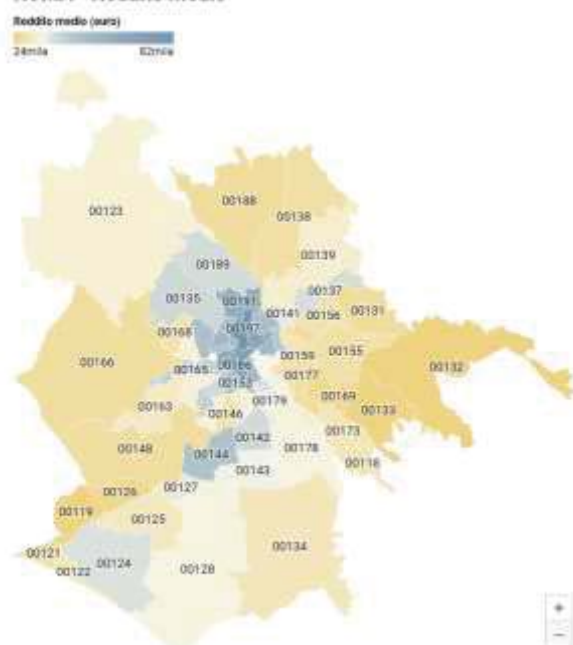
Le condizioni abilitanti il cambio modale

Dall'indagine sui soci ACI dei Roma svolta dalla Fondazione Caracciolo nel 2024¹⁶:

- verso il trasporto pubblico le condizioni che potrebbero influenzare un cambio modale ("abbastanza e molto rilevante"):
 - o "l'affidabilità del servizio in termini di puntualità" (85,6%),
 - o una "maggiore **estensione territoriale** e la "**frequenza del servizio**" (75,7%)
 - o il "comfort di viaggio" (65,7%).
- Verso i servizi di sharing:
 - o "**estensione territoriale**" sembra essere uno dei fattori più rilevanti per aumentare le frequenze d'uso dei servizi di sharing (54%);
- Il 35% dei rispondenti della categoria di utenti che si muove dentro Roma ritiene comunque importante la "disponibilità di infrastrutture per la ciclabilità (corsie ciclabili dedicate e aree di sosta dedicate)".

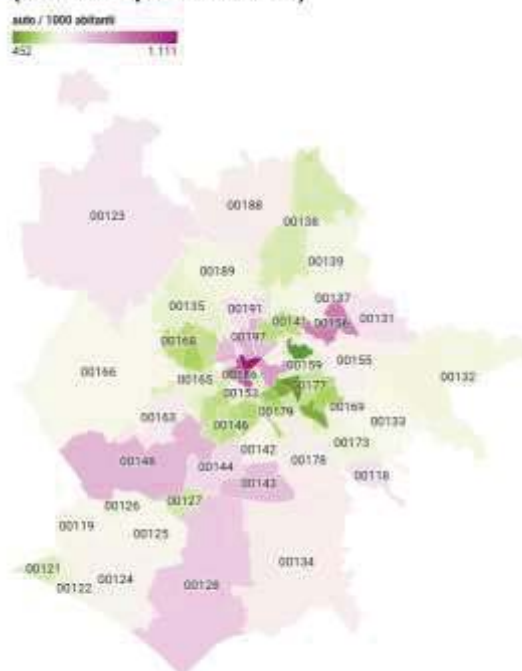
Kyoto Club e Clean Cities¹⁷ stanno lavorando altresì alla mappatura della equità/iniquità della mobilità delle città sulla base delle aree dei cap. Alcuni test di mappatura da fonte Istat sono riportati nel Rapporto Mobilitaria 2024 ed evidenziano il reddito medio e la densità di auto, così come

ROMA - Reddito medio



Mappa Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: ISTAT - Elaborazioni ACI - Centro dati Datamanager

ROMA - Densità di auto
(autovetture per 1000 abitanti)



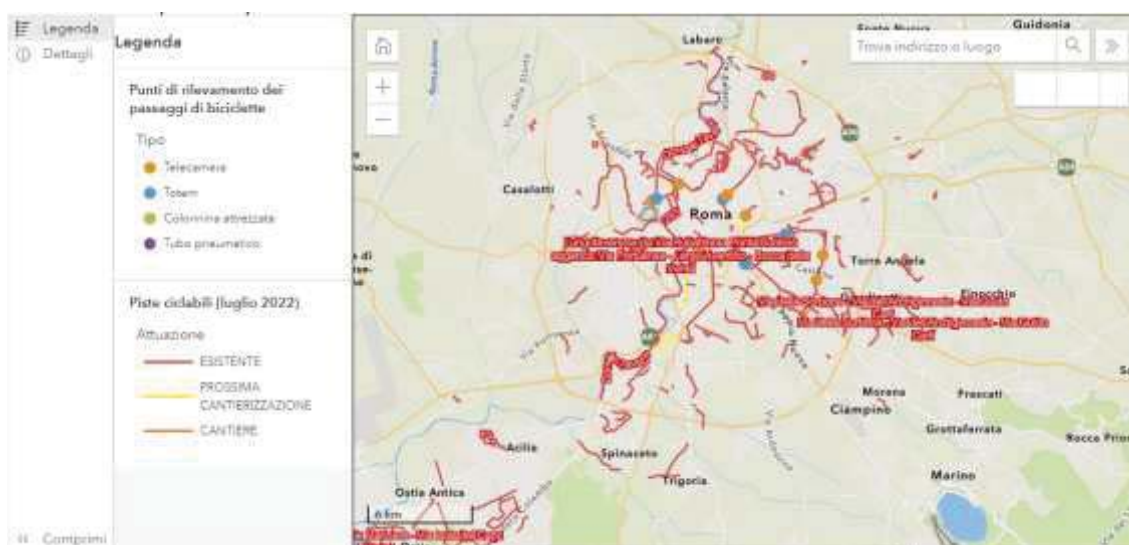
Mappa Kyoto Club e Clean Cities Campaign - Fonte: ISTAT - Elaborazioni ACI - Centro dati Datamanager

¹⁶ https://fondazionecaracciolo.aci.it/app/uploads/2024/04/Studio_La-mobilita-automobilistica-a-Roma.pdf

¹⁷ <https://italy.cleancitiescampaign.org/roma/>

Immagini relative al contesto di Roma capitale

Fig. 2.1 – La situazione delle piste ciclabili –la frammentarietà – (Fonte: Roma Mobilità)



Piste ciclabili (km) per 10.000 abitanti - ROMA

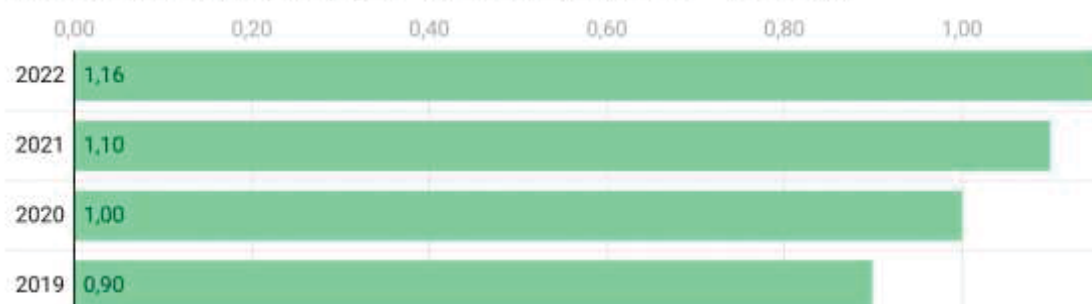


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Fig. 2.2 – Linee della Metro e delle ferrovie urbane – Aree servite - (Fonte: Roma Mobilità)



Fig. 2.3 – Punti di ricarica – Localizzazione - Roma Mobilità¹⁸

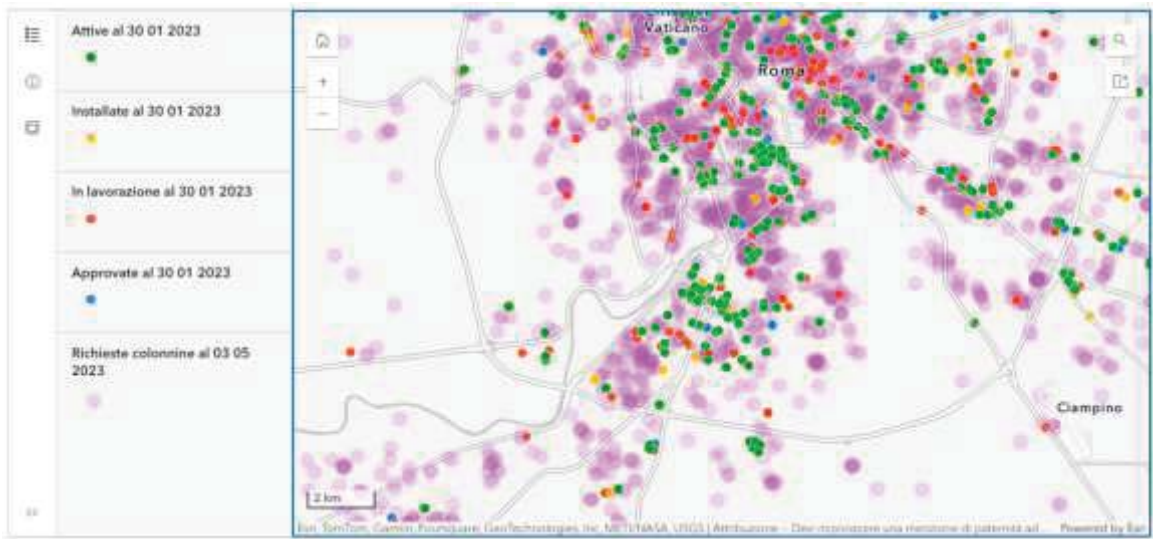


Fig. 2.5 – Il Municipio IX – Le caratteristiche di mobilità e trasporti (Rapporto Mobilità 2021 di Roma Mobilità 2023)

IX MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	183,3	2		
Popolazione 2022	179.155	7		
Densità di popolazione (ab./ha)	9,8	15	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Reggio Calabria - 170.951 ab.			
Indice Vecchiaia	175,9	14	192,9	9
Numero fermate TPL	868	1		
Densità fermate per Kmq	4,7	14	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	48,4	1	29,6	8
Totale rete stradale (km)	297	15		
Totale rete stradale principale (km)	53	15		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	5,0	14	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,8	14	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,7	15	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,3	15	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	6	8		
Stalli per il Car Sharing	16	6		
Posti auto tariffati	1021,0	6		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	6	7	26,7	3
N° stalli merci	10,0	7		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,1	8	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,9	8	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	1	8	10,6	3

(Fonti: dati del 2019-20 dal Rapporto Mobilità 2021 di Roma Mobilità, Report TomTom 2019, Osservatorio Sharing mobility 2023, Euromobility)

Fig. 2.6 – I dati dall'Osservatorio Mobilità Sostenibile in Italia di Euromobility (2024)
Caratteristiche del parco veicolare

Confronto del tasso di motorizzazione fra le città metropolitane italiane:
Roma ha un tasso in crescita nel 2023 pari a **66,18 veicoli ogni 100 abitanti**.¹⁹

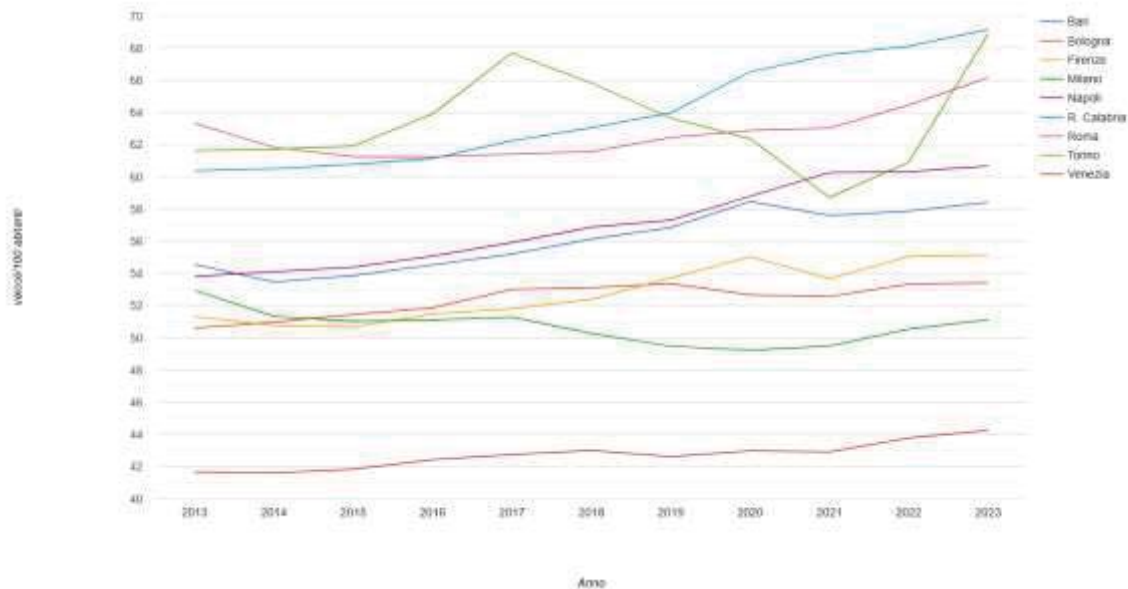


Fig. 2.7 - Ripartizione del parco autovetture di Roma (2022) dallo Studio della Fondazione Filippo Caracciolo²⁰:

A Roma **un'auto su due viaggia a benzina**, una su 3 si muove a diesel, mentre le ibride sfiorano il 7% del totale (le ibride-benzina arrivano da sole al 6,3% del complessivo). una su 3 si muove a diesel, mentre le ibride sfiorano il 7% del totale (le ibride-benzina arrivano da sole al 6,3% del complessivo). Sebbene i motori a combustione interna continuino ad essere i più utilizzati, i dati evidenziano una flessione che, nel giro di pochi anni (quelli considerati qui, dal 2019 al 2022), ha portato ad un decremento di due punti percentuali delle auto a benzina e di 4 punti per le diesel.

Per quel che riguarda la presenza delle auto a batteria, a Roma circola un'auto elettrica ogni 131 tradizionali, mentre in Italia lo stesso rapporto è di una ogni 242.

Alimentazione	Autovetture circolanti nel comune di Roma (v.a.)	Autovetture circolanti nel comune di Roma (val. %)	Autovetture circolanti in Italia (v.a.)	Autovetture circolanti in Italia (val. %)
Benzina	900.704	50,8%	17.691.577	44,0%
Benzina e gas liquido	162.738	9,2%	2.900.799	7,2%
Benzina e metano	11.570	0,7%	789.368	2,0%
Elettricità	12.487	0,7%	158.131	0,4%
Gasolio	561.229	31,7%	16.928.077	42,1%
Ibrido benzina	111.173	6,3%	1.384.340	3,4%
Ibrido gasolio	7.472	0,4%	172.280	0,4%
Metano	4.046	0,2%	182.215	0,5%
Altre	20	0,0%	659	0,0%
ND	337	0,0%	5.615	0,0%
Totale	1.771.776	100,0%	40.213.061	100,0%

Tabella 1: Parco autovetture circolanti per alimentazione, Comune di Roma e Italia, 2022 (v.a. e val. %)
Fonte: ACI, 2023

Fig. 2.7 - Ripartizione del parco autovetture di Roma per classi emissive:

¹⁹ <https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/3-Mobilit%C3%A0.pdf>

²⁰ https://fondazioneacaracciolo.aci.it/app/uploads/2024/04/Studio_La-mobilita-automobilistica-a-Roma.pdf

L'attuale parco capitolino è composto per il 36,1% da autovetture Euro 6 (32,6% in ambito nazionale), per il 16,8% da Euro 5 (16,7% in ambito nazionale), per il 22,6% da Euro 4 (22,3% in ambito nazionale). Le auto più vecchie e inquinanti (le Euro 0-2) complessivamente rappresentano ancora il 16% del totale mentre in ambito nazionale rappresentano circa il 17%. Le auto elettriche rappresentano lo 0,7% (nel 2019 tale quota era ferma allo 0,1%, nel 2021 toccava lo 0,5%).

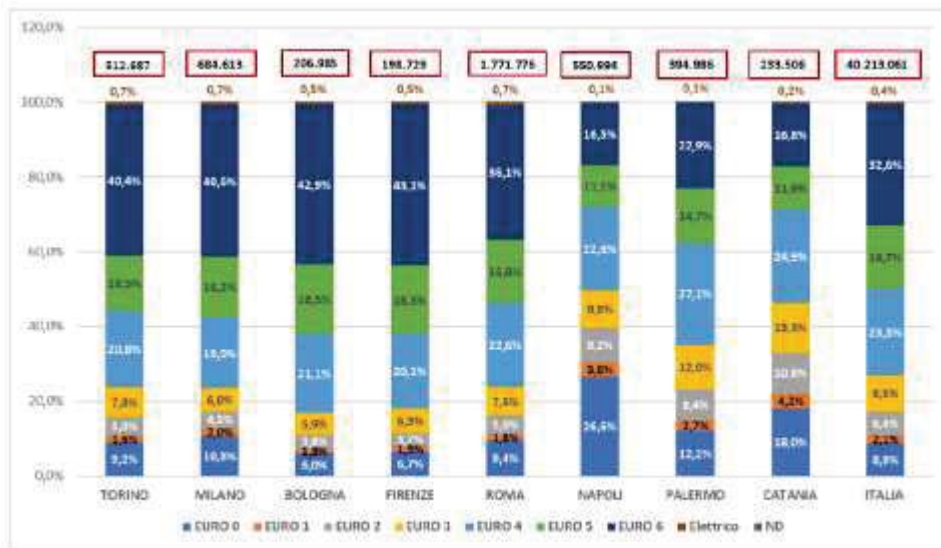
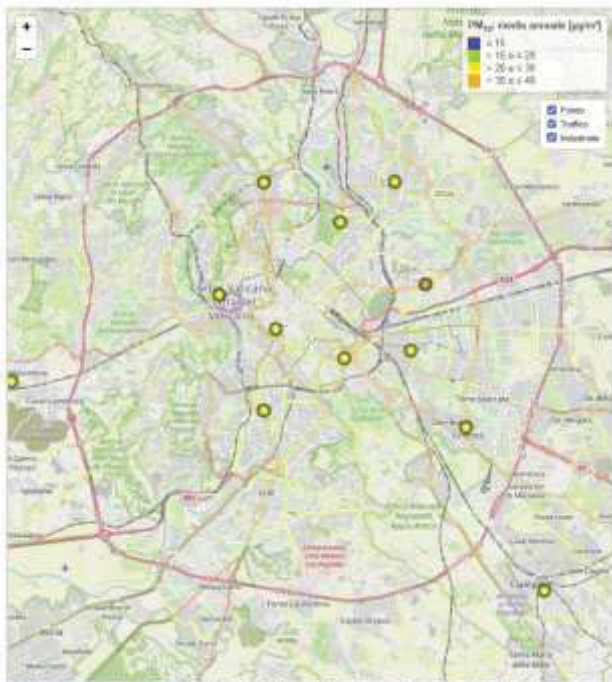


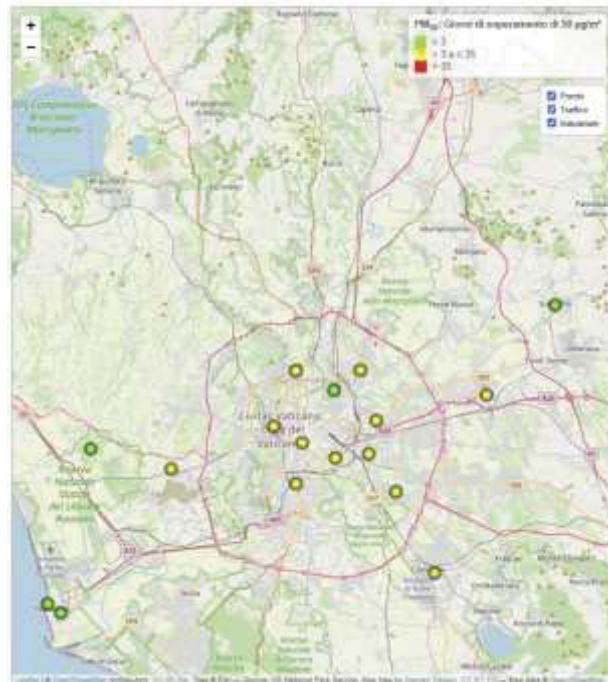
Figura 2: Distribuzione % del parco autovetture circolanti per classi emissive Euro in alcuni grandi comuni italiani – Anno 2022
Fonte: Elaborazioni Fondazione Caracciolo su dati ACI, 2023

Fig. 2.7 – La qualità dell'aria ISPRA-SNPA²¹

PM₁₀, 2023: medie annuali



PM₁₀, 2023: giorni di superamento della soglia di 50 µg/m³



I dati del 2023 sul PM₁₀ delineano un quadro di generalizzato miglioramento rispetto al recente passato e un consolidamento della tendenza alla riduzione registrato negli ultimi 10 anni, nonché un sostanziale avvicinamento all'obiettivo di rispettare i valori limite di legge su tutto il territorio nazionale. Si registrano superamenti diffusi in molte zone del paese, tra i quali l'agglomerati di Roma.

²¹ <https://www.snambiente.it/snpa/qualita-dellaria-migliora-nel-2023-ma-importante-proseguire-nelle-azioni-di-miglioramento/>

Anche il valore limite annuale del biossido di azoto è rispettato nella larga maggioranza delle stazioni di monitoraggio (98%), sebbene sia da registrare il superamento in un numero limitato di stazioni, localizzate in grandi aree urbane in prossimità di importanti arterie stradali, come Roma.

In larga parte del paese si registrano ancora livelli di concentrazione di ozono superiori agli obiettivi previsti dalla legge (solo il 14% delle stazioni rispetta l'obiettivo a lungo termine, pari a 120 µg/m³ come valore più alto della media mobile giornaliera su otto ore); a causa delle condizioni meteorologiche estive, con condizioni di caldo estremo e assenza di precipitazioni che hanno caratterizzato l'estate 2023, sono stati registrati anche diffusi superamenti della soglia di informazione (180 µg/m³ per la media oraria) prevista a tutela della popolazione dall'esposizione acuta. I superamenti della soglia di allarme (240 µg/m³) sono stati quasi del tutto assenti (3 ore in tutto).

La valutazione della qualità dell'aria di Arpa Lazio²² evidenzia come nel 2023 sono emerse delle **criticità relative alla concentrazione di NO₂ e O₃**. In particolare, la centralina **Fermi** ha registrato una concentrazione media annuale di NO₂ pari a 47 µg/m³, quindi al di sopra del valore limite di 40 µg/m³ imposto dal D.lgs. n. 155/2010.

La media annua di PM₁₀ non ha superato il valore limite fissato a 40 µg/m³ in nessuna stazione della rete di misura dell'Agglomerato di Roma e il numero massimo di superamenti del valore limite giornaliero di 50 µg/m³ stabilito dal D.lgs. n. 155/2010, pari a 35 superamenti, non è stato raggiunto e superato dalle centraline dell'Agglomerato di Roma. Inoltre, non si sono registrati superamenti del valore limite annuo relativo al PM_{2.5}, pari a 25 µg/m³.



I valori di benzene, SO₂ e CO sono risultati inferiori ai rispettivi valori limite fissati per la tutela della salute umana.

²² <https://www.arpalazio.it/documents/20124/55931/Valutazione+della+qualit%C3%A0+dell%27Aria+nella+Regione+Lazio+2023.pdf>

2.1.1 Considerazioni conclusive sul contesto in cui si trova l'unità locale

Il confronto tra le condizioni di contesto del 2020 e del 2023 dominato dalla prevalenza dell'utilizzo dell'automobile, non consentono di verificare un miglioramento significativo dell'offerta di mobilità e infrastrutture nell'area, né una riduzione della pressione del traffico e del tasso di incidentalità.

Permangono le considerazioni relative all'analisi dell'offerta e della domanda di mobilità e alle esternalità/criticità prodotte nell'area del Comune di Roma e del Municipio XII dove ha sede l'Istituto.

	<p>Indicazioni sulle caratteristiche di domanda e offerta della città di Roma rilevate con l'analisi:</p> <ul style="list-style-type: none">- dominanza dell'utilizzo individuale dell'automobile (55-75%) in crescita costante nel numero- un costo sociale sostenuto dalla collettività per l'incidentalità stradale stimato pari 1.072 milioni di euro, il 6,7% del valore del costo sopportato su scala nazionale.- alto tasso di domanda di mobilità per commissioni, svago e tempo libero (38%) minore per il lavoro (23%) (2022)- un parco veicolare in Euro 3 e inferiore pari al 35% (44% nel 2021), per il 86% (90% nel 202) alimentato a benzina e gasolio- linee metro e ferroviarie urbane che non soddisfano tutte le aree adiacenti l'anello GRA- una rete ciclabile poco estesa e frammentata, priva di tratti di raccordo- carenza nei collegamenti intermodali, scarsa connettività circolare e poche soluzioni di mobilità sostenibile al di fuori dell'area del centro storico, rendono difficile abbandonare l'utilizzo dell'automobile- 50 min di tempo perso nel traffico a/r in incremento dal 2020
	<p>Indicazioni sulle caratteristiche di domanda e offerta del Municipio XII che provengono dall'analisi:</p> <ul style="list-style-type: none">- scarsità di stalli per il car-sharing e aree operative limitate per la sharing mobility- frammentarietà delle piste ciclabili, dominanza radiale e carenza dei tratti di connessione e percorrenza circolare- alto tasso di mortalità degli incidenti stradali- uno sviluppo delle infrastrutture di ricarica in corso d'opera- criticità per il superamento dei limiti di emissione, in particolare il biossido di Azoto .

2.2 Analisi del contesto strutturale dell'azienda/ente

L'ISPRA svolge la propria attività in 8 sedi localizzate in tutto il territorio italiano, nelle regioni del Lazio, Veneto, Emilia Romagna, Toscana e Sicilia.

A Roma i laboratori che si trovano presso il Centro Materiali in via di Castel Romano n.100 sono oggetto di previsione di trasferimento in altra sede. La sede che si trova nell'area del IX Municipio, nella zona dell'E.U.R., è in via Vitaliano Brancati, 48-60.

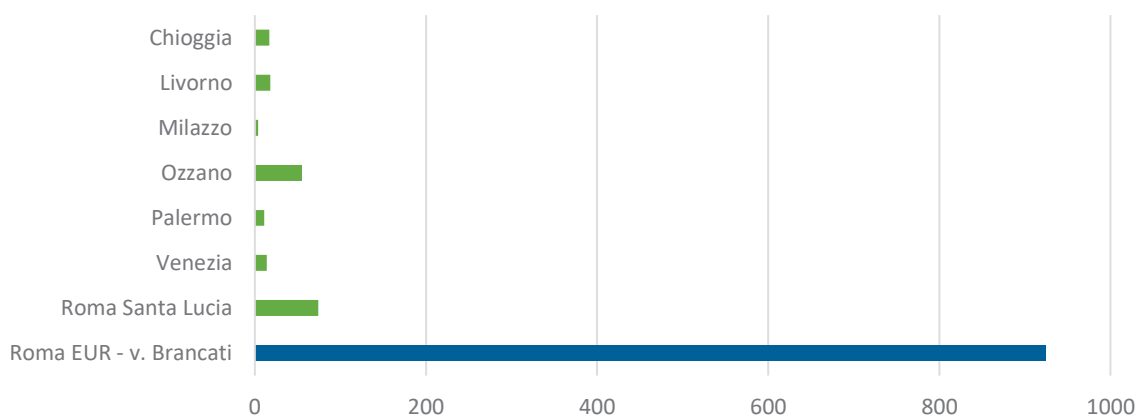
Sedi	Indirizzo	Personale al 30/04/20	Personale al 30/06/21	Personale al 30/09/22	Personale al 30/12/23	quota	Ospiti /giorno
Roma E.U.R.	Via V. Brancati 48-60	902	905	922	926	83%	35
Roma Laboratori c/o la Fondazione Santa Lucia IRCCS	via del Fosso di Fiorano, 64 - 00143 Roma	76	75	74	74	7%	-
Chioggia	località Brondolo		18	17	17	2%	

Distribuzione del personale per profilo – numero							
Venezia	Provolo, 4665			13		1%	
Ozzano nell'Emilia	Via Ca' Fornacetta, 9 - 40064,		60	51	55	5%	
Livorno	Via del Cedro (c/o Dogana d'Acqua) - 57122		15	18	18	2%	
Palermo	Via Agostino Barbarigo, 29, 90149		10	11	11	1%	
Milazzo	Via dei Mille, 44 - 98057		3	4	4	0%	
Totale			1092	1207	1117	100%	

Tab 2.1 – Le sedi dell'ISPRA

Il requisito minimo del numero di dipendenti previsto dalla normativa viene soddisfatto dalla sede ISPRA dell' E.U.R., ma le misure sono rivolte, dove possibile, a tutti i dipendenti di tutte le sedi in Italia.

Grafico 2.1 – La distribuzione del personale ISPRA per sedi (2023)



Fonte AGP-GIU 2023

Considerando le dimensioni territoriali dell'area metropolitana di Roma, pari a sei città italiane di media dimensione, la provenienza dei dipendenti risulta diffusa, con percorrenze molto variabili, sia interna al GRA che ed esterna al GRA, dai comuni dell'area metropolitana, da comuni delle regioni del Lazio, dell'Umbria e dalla Campania.

83% del personale (1000 circa) è assegnato nella sede **ISPRA dell'E.U.R.** in via Vitaliano Brancati 40-48.

In questa sede 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 modific., del D.L. 25 giugno 2008, n. 112.

Di seguito la distribuzione del personale per profilo (Bilancio di Sostenibilità ISPRA 2024), che evidenzia come oltre il 55% del personale usufruisca di una completa flessibilità dell'orario di lavoro.

Tabella 2.2 – Distribuzione del personale

	2023	2022	2021	2020	2019
Dirigenti	22	20	24	25	23
Ricercatori e Tecnologi	660	636	588	579	581
Funzionari, collaboratori e operatori	530	536	521	504	522
TOTALE	1.212	1.192	1.133	1.108	1.126
Nota: escluso il Direttore generale					

54%	44%	2%
Tecnologi e ricercatori	Funzionari, collaboratori e operatori	Dirigenti

1.212 Dipendenti

Tabella 2.3 – Scheda informativa sulle condizioni strutturali aziendali dell'Istituto

Localizzazione e anagrafica di ente	
Denominazione dell'Ente	ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale
Denominazione della sede	ISPRA E.U.R.
Indirizzo	Roma, via Vitaliano Brancati 48-60, 00144 Roma
Numero totale del personale dipendente TI e TD	926
Personale dipendente a tempo pieno	894
Personale dipendente part time (orizz. vert. misto)	30
Numero di addetti di altre società presenti quotidianamente	35
Giorni di apertura	dal lunedì al venerdì
Orario di apertura	07:00
Orario di chiusura	20:00
Orario dell'attività	dalle 8:00 alle 15:32
Flessibilità oraria in ingresso	dalle ore 7:00 alle ore 11:00 con una pausa pranzo di 30 minuti

Risorse, servizi e dotazioni aziendali	
Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti	Obiettivo DG-NTA-02 mobility Mobility manager (1 persona)
Budget annuale 2024	Obiettivo DG-NTA- mobility anno 17000 euro Servizio AGP-SAG- navetta 00.000 euro
Budget annuale 2025	Obiettivo DG-NTA- mobility anno ND Servizio AGP-SAG- navetta ND
Servizi di trasporto dei dipendenti	Navetta aziendale dell'ultimo miglio servizio offerto da Groupama nel 2024 30 utenti in andata e 40 utenti in media al ritorno al giorno Percorrenza via Brancati – Metro EUR. Fermi

	<p>Parco veicoli solo per alcuni spostamenti di lavoro 5 autoveicoli ibridi su 6 della flotta ISPRA a servizio delle sedi di Roma Non sono presenti moto/biciclette/monopattini aziendali</p>
Incentivi/sconti per acquisto abbonamenti al TPL	<p>Non sono previsti incentivi in busta paga perché non è prevista la voce trasporti nella contrattazione decentrata Attiva la campagna che mediante app MUV che eroga ai vincitori voucher anche a chi utilizza il trasporto pubblico Periodicamente i dipendenti vengono informati delle agevolazioni disponibili nel comune per cittadini con reddito ISEE inferiore a 25mila euro annui (30% Regione Lazio) e per ogni abbonamento successivo al primo (10%) e che l'abbonamento è detraibile nella dichiarazione dei redditi.</p>
Incentivi/sconti per l'acquisto di servizi di sharing mobility	<p>Accordo con Roma car-sharing. Altri accordi dovrebbero essere sottoposti ad una procedura di evidenza pubblica o essere indicati dall'Ufficio del Mobility Manager di Area</p>
Incentivi all'uso della bicicletta	<p>Attiva la campagna dell'app MUV che eroga voucher anche a chi utilizza la bicicletta (e il bike to work del Comune di Ozzano)</p>
Aree di sosta riservate ai dipendenti	<p>Area di parcheggio di pertinenza delle sedi e garage interrato Numero posti auto 120 Numero posti moto 30 Numero posti bici 27 Non è presente una zona di deposito monopattini 4 punti di ricarica per i veicoli elettrici in fase di allestimento</p>
Spogliatoio con presenza di docce	<p>1 servizio con rastrelliera, punti di ricarica, armadietti e spogliatoio doccia nel parcheggio interrato (in fase di ristrutturazione)</p>
Servizi di welfare	<p>Mensa aziendale in ognuno dei due edifici adiacenti</p>
Organizzazione del lavoro	<p>Una rete di accesso esterno per il lavoro su terminale da remoto. Un sistema di videoconferenze per riunioni ed eventi con utilizzo di videoconferenze Zoom, Meet e Teams. 22 account (presidente, dg, capo dipartimento, segreterie, agp). Smart Working: accordo rinnovato da novembre 2022 per il triennio nel 2023 risultano sottoscritti 914 accordi sw pari al 91% del personale della sede con il limite di 10 giorni/l mese</p>
Strumenti di comunicazione	<p>Newsletter #Mobilitynforma, Laboratori e seminari tematici, relazioni tramite mail e telefonate, pagina intranet di Mobilità aziendale, pagina web mobilità sostenibile, pagina social @Mobility manager in rete, questionari informativi e infografiche in occasione delle campagne</p>

Immagini che documentano le condizioni strutturali dell'Istituto

Fig. 2.8:- Analisi delle condizioni strutturali – Localizzazione delle sedi in Italia

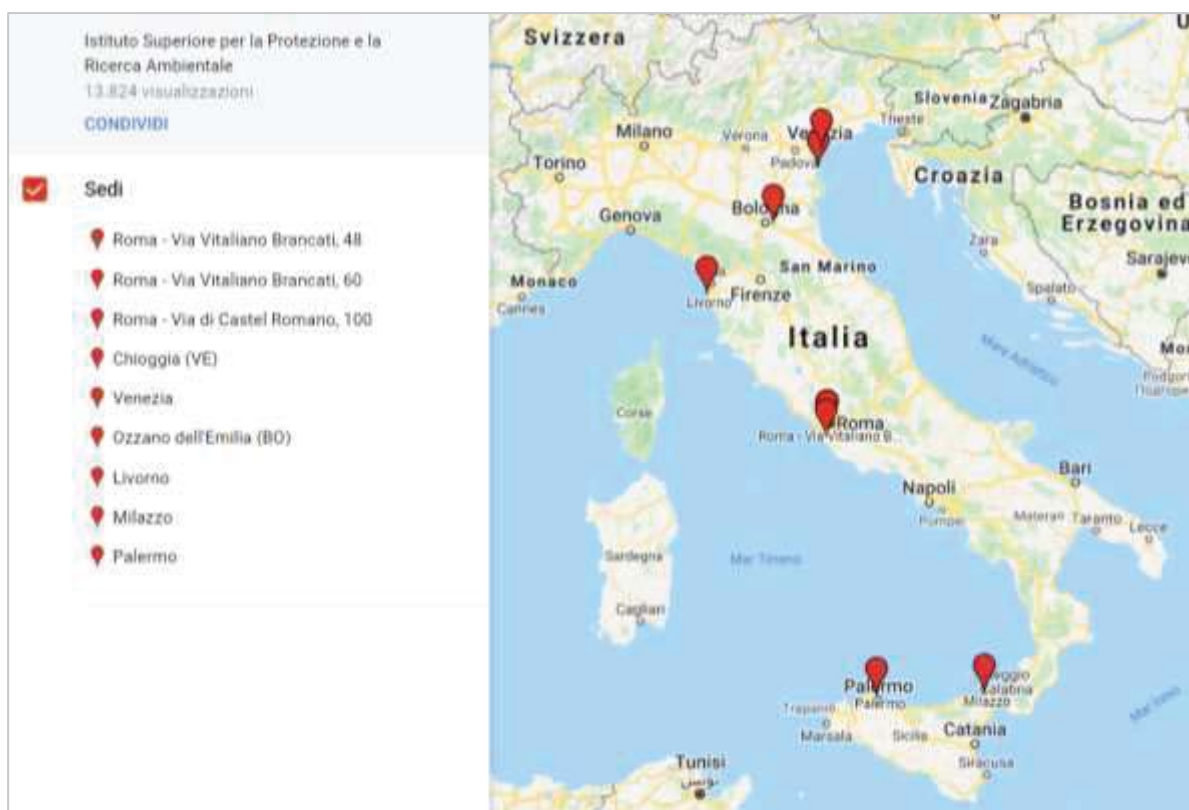


Fig. 2.9-2.10-2.11-2.12 La sede ISPRAPRO E.U.R. via Vitaliano Brancati, 48-60

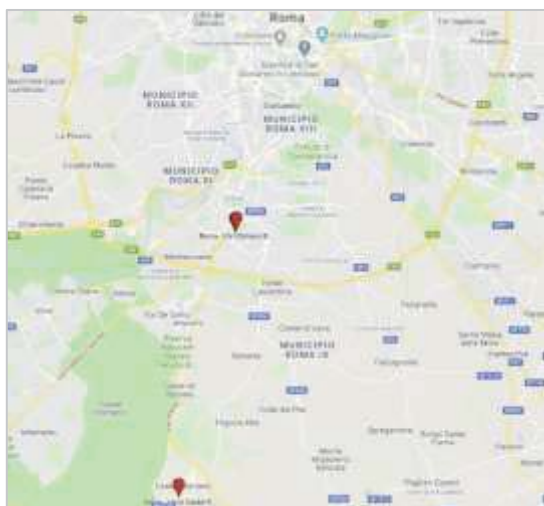


Fig. 2.13 Servizi di mobilità e infrastrutture: programmazione del **servizio di cortesia di Groupama**

Il servizio è offerto la lunedì a giovedì da e verso Fermi con i seguenti orari:

Partenza da Viale America:

07.45 – 08.05 – 08.25 – 08.45 – 09.05

Partenza da Viale C. Pavese 385:

14:15- 16.50 – 17.10 – 17.30 – 17.50 – 18.30

L'accesso alla navetta avviene solo tramite esibizione di 'badge' aziendale e l'accesso entro la capienza residuale del mezzo rispetto ai posti utilizzati dal personale Groupama.

Per poter usufruire del servizio il personale ISPRA interessato effettua formale richiesta compilando l'apposito modulo reperibile alla pagina intranet, da inviare al mobility manager.

Fig. 2.14 Sistema di parcheggio ricarica e facilities per la bicicletta

In fase di ristrutturazione

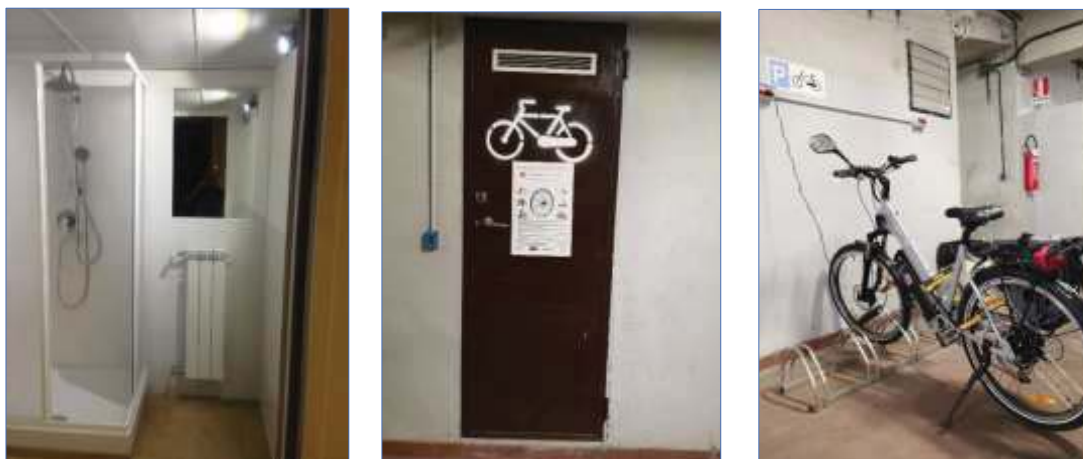


Fig. 2.15 - Pagina Intranet di mobilità aziendale

The screenshot shows the intranet page for MAC - Mobilità e Mobility Management ISPRA. The header is blue with the title and the tagline 'MUOVITI - ACCEDI - CONDIVIDI'. Below the header, there are two main sections. On the left, there is a sidebar with a menu titled 'MUOVERSI IN CITTA'' containing links to 'Muoversi a Roma', 'Muoversi a Venezia', 'Muoversi a Palermo', and 'Muoversi a Livorno'. Below this is another section titled 'GUIDA ALLA MOBILITÀ D'ISTITUTO' with links to 'Mobilità ciclistica', 'Trasporto pubblico', 'Navette aziendali', 'Trasporto ferroviario', 'Sharing mobility', 'Traffico', 'App', 'Scioperi', and 'Qualità dell'aria'. At the bottom of the sidebar is a section titled 'MI MUOVO PER LAVORO'. The main content area on the right features a logo with the text 'MUOVITI ACCEDI CONDIVIDI' and a message 'IL SITO È "WORK IN PROGRESS"'. Below this, there is a paragraph explaining the goal of sustainable mobility for the institution, followed by a paragraph about the Mobility Manager role and its legal basis. The final paragraph discusses the role of the Mobility Manager in facilitating sustainable mobility choices.

Fig. 2.16 – Mappa degli itinerari casa-lavoro in bicicletta



Fig. 2.17 - Comunicazione e informazione esterna

ISPRA
Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

Cerca

[Home](#)
[Istituto](#)
[Attività](#)
[Servizi](#)
[News](#)
[Eventi ISPRA](#)
[Dati e Indicatori](#)
[Sala stampa](#)
[URP](#)

Home / Servizi / Mobilità sostenibile / Come raggiungerci

Mobilità sostenibile

ISPRA e la mobilità sostenibile

Progetti pilota

Settimana Europea della Mobilità Sostenibile

Strumenti e indicatori

Formazione

Come raggiungerci

Galleria fotografica

Questionario

Eventi

Campagne

Pubblicazioni

Giochi

Parole per la mobilità sostenibile

Social

Mobility News

Mobilità sostenibile e P.A.

PSCL

Per saperne di più

Come raggiungerci

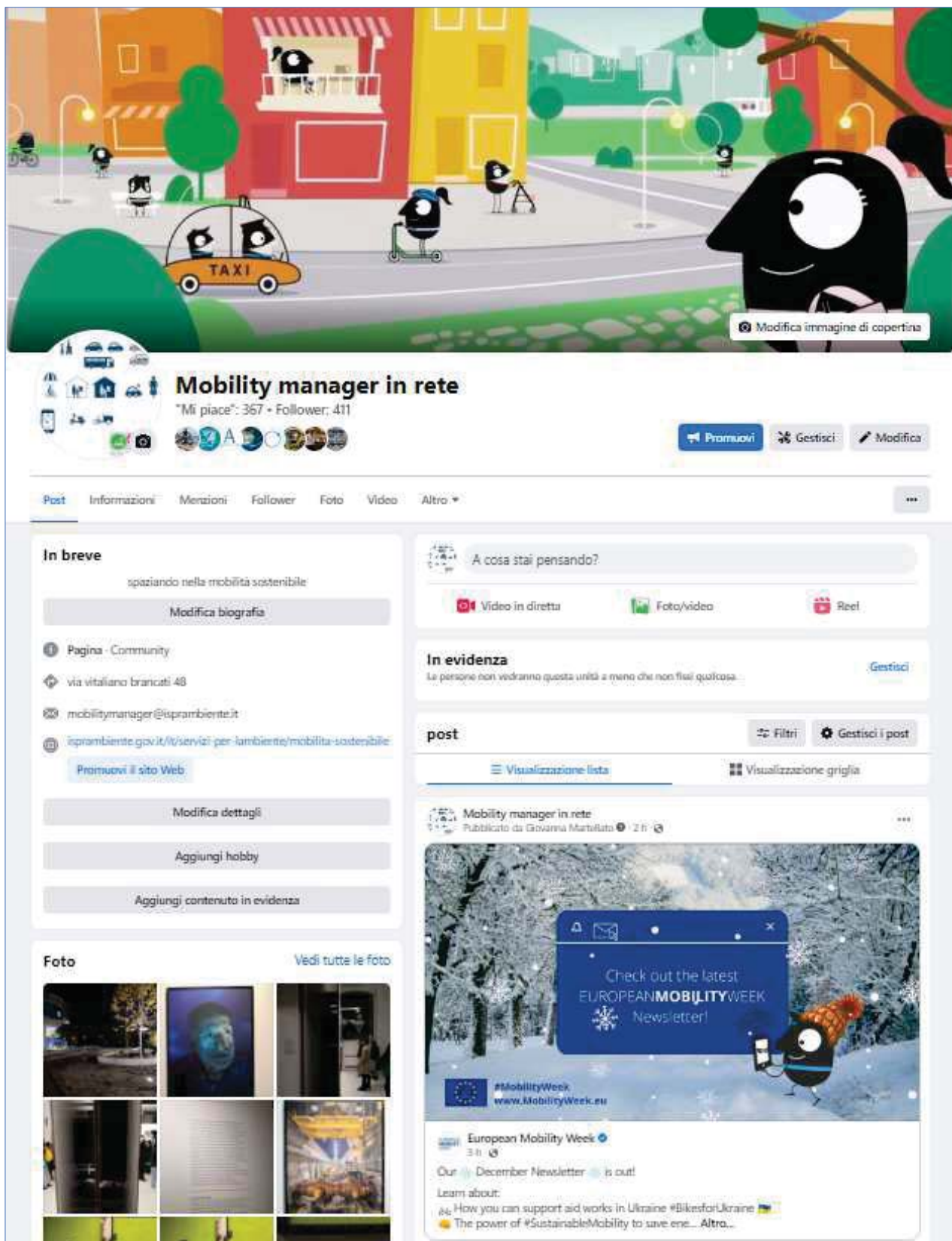
La sede romana di ISPRA di via Vitaliano Brancati 48 e 60 ([vedi mappa](#)) è raggiungibile servendosi del trasporto pubblico:

Autobus

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

linea 772 circolare EUR FERMIMBI – Fermate Pavese/Vittorini con percorso a piedi di m. 230 circa alla sede

Fig. 2.18 – Una pagina social



2.3 Profilo di accessibilità: analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale

La sede in oggetto si trova in zona semiperiferica entro il GRA e mediamente servita dal trasporto pubblico. I servizi di mobilità sono rarefatti e soddisfano solo parzialmente la domanda di mobilità dei dipendenti poiché le fasce di lavoro durante l'anno richiedono continuità del servizio. La tipologia delle strade e degli attraversamenti rendono poco sicuri gli spostamenti attivi.

Tabella 2. 4 – L'offerta di trasporto

	Offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale	
Nodi interscambio	⊗	Non vi sono in prossimità, entro i 500 m dalla sede stazioni ferroviarie e nodi di interscambio, piste o tratti ciclabili, aree pedonali e ztl. I nodi di interscambio sono a 2 km circa: stazione metro Fermi, stazione metro Laurentina e Roma Nord
Stazioni ferroviarie/metro	☺	Stazioni metro Laurentina e Fermi entro i 2 km
Fermate tpl	☺	772/706/724/700-Cotral direzione Ardea-Laurentina
Zona servita da car-sharing	⊗	Parzialmente (Enjoy, ShareNow) – no postazioni Roma Car sharing
Zona servita da moto-sharing	⊗	No, area operativa entro 2 km
Zona servita da bike-sharing	☺	Parzialmente
Zona servita da monopattini in sharing	☺	No, area operativa entro 2 km
Piste ciclabili/tratti ciclabili	⊗	No, le piste esistenti si trovano entro i 2 km dalla sede
Aree di sosta		Presenti aree a sosta libera
Area pedonale / ztl	⊗	No
Accessibilità urbana	⊗	Non è assicurato un percorso pedonale idoneo con continuità e segnalato dalla sede ISPRA alla fermata dell'autobus, né dalla fermata del trasporto

Sono disponibili fermate del trasporto pubblico che portano al primo nodo di scambio a 2 km circa: la stazione della metro Fermi (anche Laurentina). Presenti alcuni veicoli di car Sharing.

La zona in cui si trovano la sede 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.²³

2.3.1 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.

Tratti di raccordo alle piste ciclabili sono stati segnalati nell’ambito della riconnessione per il Piano straordinario di 150 km di percorsi ciclabili transitori e delle attività del Tavolo Tecnico sulla mobilità ciclabile quali misure programmate a seguito dell’emergenza sanitaria.²⁴

Nella 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.²⁵ 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).

La situazione della rete delle piste ciclabili e dei percorsi ciclabili di Roma è consultabile al link: <https://romamobilita.it/it/muoversiaroma/ciclabilita>.

I tratti di raccordo in sicurezza alle piste ciclabili segnalati, non sono stati ancora realizzati nell’area adiacente la sede.

2.3.2 ACCESSIBILITÀ DELLA SEDE CON IL TRASPORTO PUBBLICO

La sede romana di ISPRA di via Vitaliano Brancati è raggiungibile 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)
- linea 724 da piazzale dell'Agricoltura a via Carlo Emilio Gadda Fermate Pavese/Vittorini.
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)
- linea 724 da via Carlo Emilio Gadda a piazzale dell'Agricoltura, Fermate Pavese/Vittorini.
da via Laurentina – Metro Fermi e viceversa:

²³ Link: <https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile/come-raggiungerci>

²⁴ <https://www.comune.roma.it/web/it/notizia/fase-2-al-via-piano-straordinario-per-realizzare-150-chilometri-di-nuove-ciclabili.page>

²⁵ 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

-
- linea 772 circolare EUR FERMI(MB) – Fermate Pavese Ungaretti con percorso a piedi di m 230 circa dalla sede
dalla via Cristoforo Colombo
 - linea 724 – Gadda – Mrinetti – Silone – Levi – Colombo – Ocenao Atlantico -Pavese/Vittorini – Umanesimo _ America – Europa/Boston – Ciro il Grande – Agricoltura, Fermata Pavese Ungaretti con percorso a piedi di m 230 circa dalla sede
 - linea 706 destinazione Eur Fermi — distante dalla sede m 750 circa alla sede
 - Linea 700 – Chinesi-Colombo- Ocenao Atlantico – Rodhesia – Africa/Arte – Eur Fermi
 - 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

Linee Cotral

Roma Laurentina - Spinaceto - Castel Romano Outlet - Campo Ascolano – Zoomarine

Roma Laurentina - Nettuno – Poligono

Roma Laurentina – Torvaianica – Piazza Italia

Roma Laurentina - Latina - via Cervone

Roma Laurentina - Tor S.Lorenzo - bivio

E ritorno.

20-40 minuti la frequenza.

In servizio nei giorni feriali. Tariffa 1,10 Euro. (<http://servizi.cotralspa.it/PercorsiTariffe>)

Fermata: Ospedale Sant' Eugenio

Viale dell'Oceano Atlantico, Roma

Metropolitana: Metro B fermata eur Fermi, che dista 2 km dalla sede, poi linee 772, 706 e 700.

Servizi informativi degli spostamenti a Roma e Open data:

Muoversia Roma: <https://muoversiaroma.it/> (è possibile creare un widget)

RomaMobile <https://romamobile.it/>

Open Data Roma Mobilità <https://romamobilita.it/it/tecnologie/open-data>

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 2022)

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. Ritardi fino a 30 minuti sono causati dalla **congestione del traffico**.

Cotral: secondo le segnalazioni 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.

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. E' stata fruita l'agevolazione per aziende con mobility manager. I dipendenti richiedono il ripristino di tale agevolazione.

Adeguatezza del servizio di trasporto pubblico di Roma dal Rapporto statistico sull'area metropolitana romana 2019 – MOBILITA' (2019).

- 4,4/10 il voto dell'utenza
- 17,4% Mancate corse di superficie Atac nel 2018 rispetto al 2017

Secondo la XV Indagine sulla qualità della vita e dei servizi pubblici locali a Roma (2022) tal voto si è alzato negli anni successivi per portarsi a 6,1 – 6.3 per autobus/tram e metro.

Agevolazioni al Trasporto pubblico: è stata annunciata una nuova campagna di incentivazione durante la Settimana Europea della Mobilità. Al momento non si riscontrano tutte le condizioni richieste, come la rateizzazione in busta paga dell'abbonamento e l'erogazione di rimborso da parte di ISPRA, poiché non programmate nel 2024.

2.3.3 ACCESSIBILITÀ CON IL TRASPORTO CONDIVISO E AI SERVIZI DI SHARING MOBILITY

La zona risulta parzialmente coperta da servizi di sharing mobility.

Presenti alcuni mezzi di micromobilità e di bike sharing che viene utilizzato verso la ciclabile Laurentina e la stazione della metro Eur-Fermi.

Il servizio di scooter sharing si trova alla distanza di circa 1 km.

Car-sharing: l'area in cui insistono le sedi si trovano nella zona operativa dei gestori di car-sharing a flusso libero Sharenow e ENYOI. Pochi i veicoli disponibili; inoltre società di carsharing richiedono un supplemento fuori area operativa.

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

2.3.4 ACCESSIBILITÀ DELLA SEDE CON IL TRASPORTO PRIVATO

Le direttrici principali di provenienza dei dipendenti sono da est, direzione Laurentina, dal GRA per le provenienze dai Castelli Romani e dai quartieri a nord, dalla C. Colombo, da viale dell'Oceano Indiano. La situazione del traffico è congestionata fino ad almeno le 9:30 di mattina.

Parcheggi

Dal 2018 la disponibilità dei parcheggi su suolo pubblico si è ridotta progressivamente a causa di nuove opere lungo via Giovanna Tommasi di Lampedusa e via Salvatore Quasimodo. Il parcheggio lungo strada è libero. Nell'area insistono diverse strutture a uso ufficio. Arrivando in orari con minore traffico risulta difficile trovare parcheggio.

Sicurezza stradale

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** della sede di via Brancati 48-60,
- controllo del rispetto della precedenza da parte degli automobilisti,
- messa in sicurezza degli attraversamenti in Viale dell'Oceano Atlantico.

2.3.5 ACCESSIBILITÀ DELLA SEDE ALLE PERSONE CON LIMITATA CAPACITÀ MOTORIA

La navetta che assicura lo spostamento dell'ultimo miglio verso la metro assicura l'accessibilità a chi ha una limitata capacità di deambulazione.

La situazione di scambio modale tra l'entrata e l'uscita della fermata metro Fermi non agevola le persone con limitata capacità motoria a causa degli attraversamenti della sede stradale necessari.

E' presente e assegnato alla sede ISPRA dell'E.U.R., che è tutelato dalla norma per la tutela della disabilità pari a **5** con disabilità di tipo visivo e motorio, che deve poter raggiungere la sede con il trasporto pubblico.

Per favorire il trasporto pubblico è necessario superare la criticità nello spostamento di una persona con limitata capacità motoria e visiva dalla fermata dell'autobus in viale C. Pavese fino alla sede in via Brancati, con.

2.3.6 LA TUTELA DEGLI INCIDENTI IN ITINERE un percorso continuo e sicuro e con attraversamenti sicuri

Barriere immateriali alla mobilità sostenibile. La tutela dell'incidente in itinere per il carpooling e nell'ipotesi degli spostamenti a piedi superiori a 1 kilometro non è ancora chiarita da precisi indirizzi normativi.

L'INAIL si riserva di valutare caso per caso se il riconoscimento è dovuto. Infatti il riconoscimento di riferisce alla definizione di **normale percorso**.

- Il normale percorso generalmente coincide con il percorso più breve e diretto
- il percorso più lungo e meno diretto può essere invece giustificato solo da particolari condizioni di viabilità (traffico, lavori in corso, ecc.)
- il percorso può, inoltre, avvenire a piedi, con mezzi pubblici, con mezzo di trasporto privato purché necessitato o percorsi misti (in parte a piedi, in parte con altri mezzi).

Nel caso della mobilità attiva sarebbero opportuno considerare nell'ambito dello spostamento necessitato anche fattori che attengono al miglioramento della **salute** del dipendente, quale parte dei benefici per il dipendente per il conseguimento debiettivi di sostenibilità che sono il presupposto della normativa sul mobility management.²⁶













²⁶ Rif. L'art. 12 del decreto legislativo n. 38 del 2000

<https://www.inail.it/cs/internet/attivita/prestazioni/infortunio-sul-lavoro.html>

<https://www.nurse24.it/dossier/pubblico-impiego/infortunio-in-itinere-tutele-lavoratore.html#:~:text=e%20lavoro%2Dcasa,-,A%20proposito%20di%20tragitto%20l'INAIL%20specifica%3A%20il%20percorso%20da,dalla%20concreta%20situazione%20di%20viabilit%C3%A0>

%A0

2.3.7 ELEMENTI PER UNA DIAGNOSI - ELENCO RIASSUNTIVO

	Carenza nello spostamento del 'primo e dell'ultimo miglio' dalla fermate della Metro Fermi- Laurentina alla sede, in particolare per le persone a ridotta capacità motoria.
	Necessità di efficientamento del servizio di tpl in zona (frequenza, orari e continuità in tutte le fasce orarie e i periodi dell'anno, le corse programmate non devono saltare.
	Attuazione delle agevolazioni sugli abbonamenti al trasporto pubblico per aziende con mobility manager: l'accordo con Atac risulta complesso e di difficile attuazione per enti e aziende che non hanno strutturato rimborsi e rateizzazione in busta paga degli abbonamenti da anni.
	Assenza di tratti di connessione in sicurezza alle piste ciclabili Colombo e Laurentina.
	Assenza sistema di parcheggio biciclette sorvegliato alle fermate della Metro Fermi.
	il sistema di parcheggio biciclette Laurentina risulta scarsamente sorvegliato e segnalato come soggetto a furti.
	Carenza/assenza veicoli in car sharing e di postazioni fisse,
	Assenza mezzi scooter in sharing.
	Il traffico. Alle 8:05 di mattino la percorrenza di 20 km (30 min) può superare 1 ora.
	Assenza di attraversamenti pedonali in prossimità dell'ingresso di via Brancati.
	Criticità per la sicurezza negli attraversamenti pedonali, in particolare in viale dell'Oceano Atlantico e discontinuità di percorsi accessibili ai disabili.
	Criticità normativa: il riconoscimento dell'incidente in itinere per il carpooling e la mobilità a piedi.

Immagini che documentano l'offerta di trasporto nei pressi della sede aziendale

Fig. 2.19– 2.120- Mappa delle piste ciclabili e dei tratti di connessione alle piste ciclabili proposte nella zona delle sedi ISPRA dell'E.U.R.

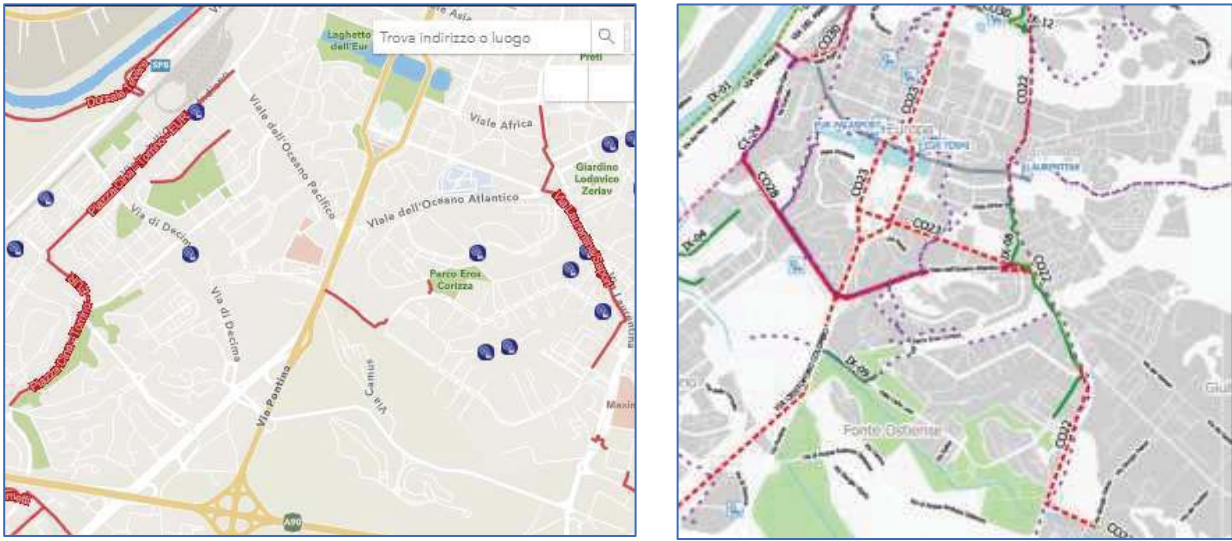


Fig. 2.21 - Percorso del trasporto pubblico e programmazione oraria linea 772

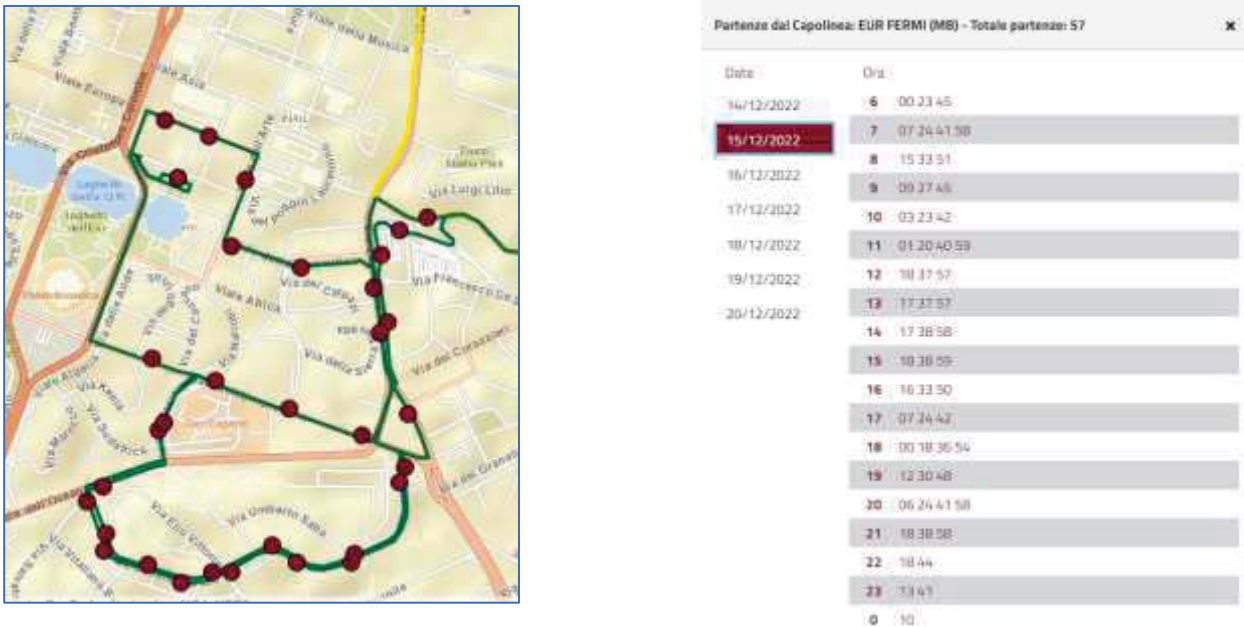
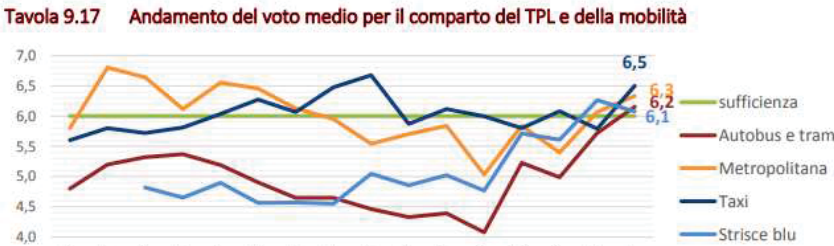


Fig. 2.22 - Percezione della qualità del servizio


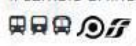

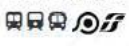

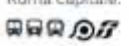
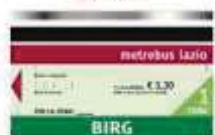







FONTE: ACOS, QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, VARI ANNI.

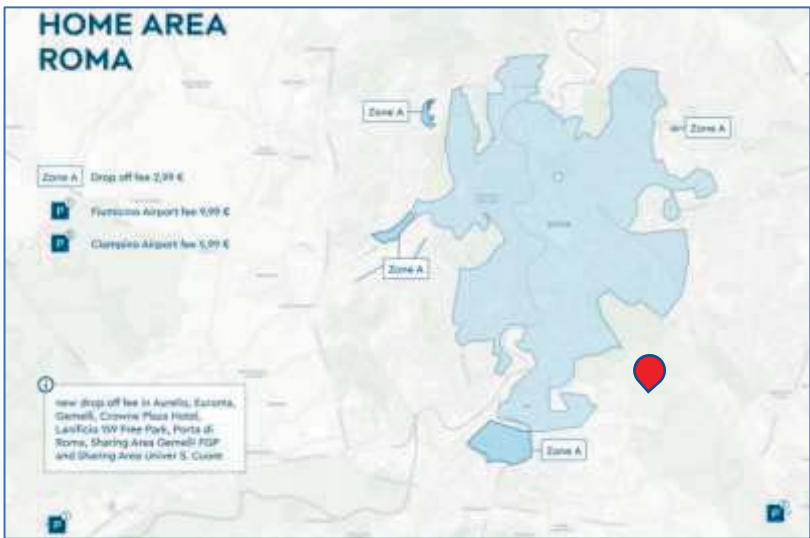
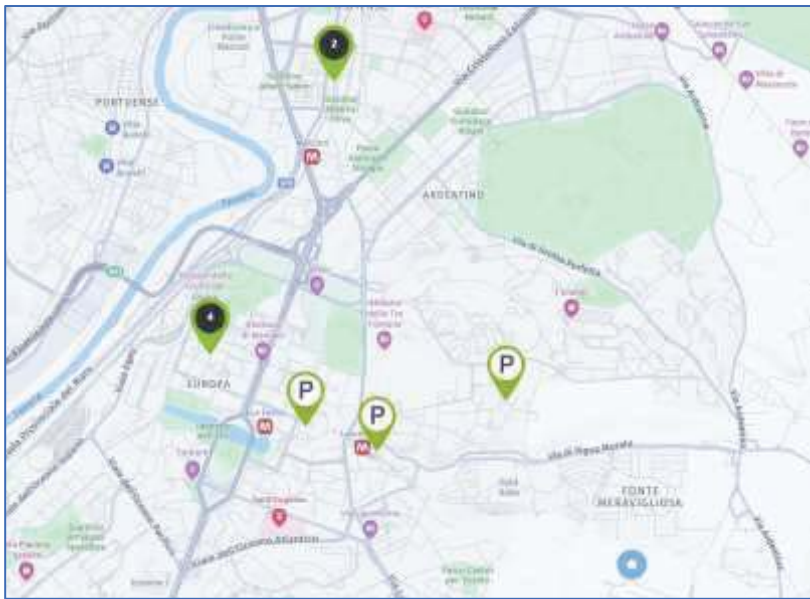
Fig. 2.23 - 2.24 Foto di attraversamento critico per i pedoni che provengono dalla fermata di Eur Fermi.



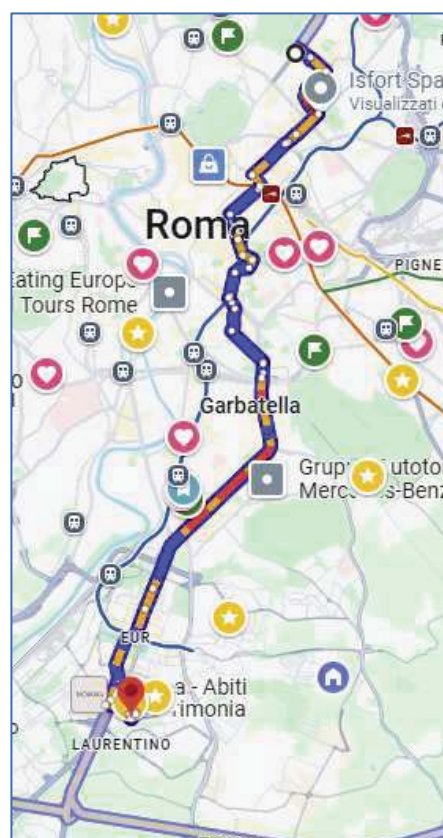
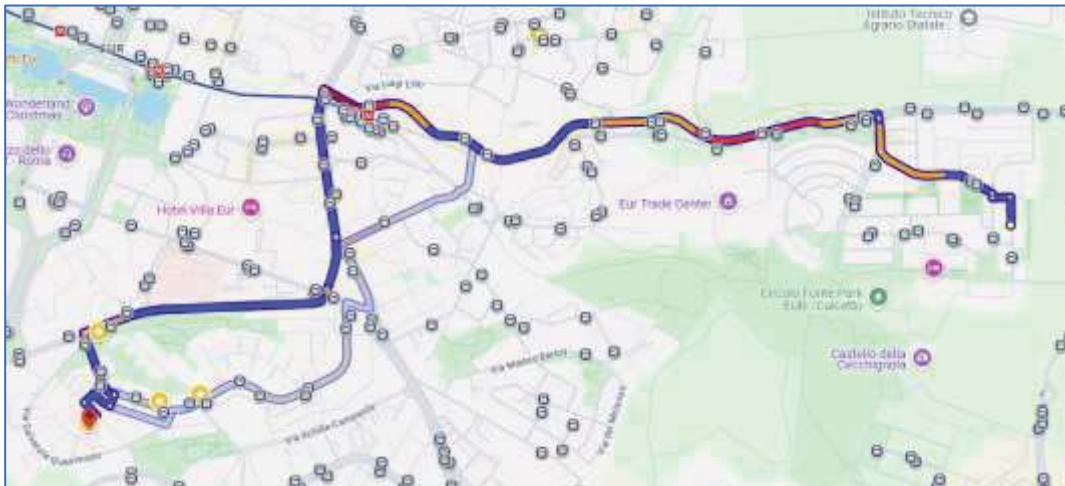
Fig. 2.25 - Principali titoli di viaggio per il servizio di trasporto pubblico

<p>BIT</p>  <p>BIGLIETTO INTEGRATO A TEMPO</p> <p>Valido per 100 minuti dalla prima timbratura. In metropolitana vale per una sola corsa, anche su più linee, senza uscire dai tornelli per effettuare il cambio di linea A-B-B1; oltrepassando i tornelli per effettuare il cambio di linea A-C</p> <p></p> <p>Prezzo: € 1,50</p> <p>Validità: 100 minuti</p> <p>BIGLIETTI ROMA</p> <p>VIAGGIATORI OCCASIONALI VIAGGIO SINGOLO</p>	<p>ABBONAMENTO</p>  <p>MENSILE PERSONALE ROMA</p> <p>Valido un mese di calendario per viaggiare senza limiti nel territorio di Roma Capitale.</p> <p></p> <p>Prezzo: € 35,00</p> <p>Validità: Mensile</p> <p>ABBONAMENTI ROMA</p> <p>VIAGGIATORI REGOLARI</p>	<p>ABBONAMENTO</p>  <p>ANNUALE ROMA</p> <p>Valido 365 giorni dalla data di ricarica riportata sullo scontrino, per viaggiare un anno senza limiti nel territorio di Roma Capitale.</p> <p></p> <p>Prezzo: € 250,00</p> <p>Validità: Annuale (365 giorni dalla attivazione/ricarica)</p> <p>ABBONAMENTI ROMA</p> <p>VIAGGIATORI REGOLARI</p>
<p>BIRG</p>  <p>BIGLIETTO INTEGRATO REGIONALE GIORNALIERO</p> <p>Valido fino alle ore 24.00 del giorno di timbratura e per un numero illimitato di viaggi nel territorio della Regione Lazio relativo alle zone indicate sul biglietto.</p> <p></p> <p>Prezzo: da € 3,30 a € 14,00 a seconda delle zone</p> <p>Validità: Valido fino alle ore 24.00 del giorno di prima timbratura</p> <p>BIGLIETTI LAZIO:</p> <p>GIORNALIERO TURISTI</p> <p>VIAGGIATORI OCCASIONALI</p>	<p>ABBONAMENTO</p>  <p>MENSILE LAZIO A ZONE</p> <p>Valido per il mese di calendario riportato sulla tessera, per un numero illimitato di viaggi nel territorio della Regione Lazio relativo alle zone indicate sull'abbonamento.</p> <p></p> <p>Prezzo: da € 24,50 a € 108,50 a seconda delle zone</p> <p>Validità: Valido per il mese di calendario riportato sulla tessera</p> <p>ABBONAMENTI LAZIO</p> <p>PENDOLARI LAZIO VIAGGIATORI REGOLARI</p>	<p>ABBONAMENTO</p>  <p>ANNUALE LAZIO A ZONE</p> <p>Valido per 365 giorni dalla data riportata sull'abbonamento per un numero illimitato di viaggi nel territorio della Regione Lazio relativo alle zone indicate sull'abbonamento.</p> <p></p> <p>Prezzo: da € 172,00 a € 688,40 a seconda delle zone</p> <p>Validità: Valido per 365 giorni dalla data riportata sull'abbonamento</p> <p>ABBONAMENTI LAZIO</p> <p>PENDOLARI LAZIO VIAGGIATORI REGOLARI</p>

Figg. 2.26 – 2.27 – 2.28- Disponibilità veicoli Roma Car Sharing (12/2022)
la sede Ispra è esterna all'area operativa e lontana dalle postazioni dei CarSharing a postazione fissa



Figg. 2.29 – 2.33 Il traffico negli spostamenti casa-lavoro alle ore 8:05 e alle 10:30 (17/12/2023)



22 min 5,5 km, 40 (30-55) min dai Castelli Romani 24 km, 22-50 min 9 km, 1 ora (30 min – a 1 ora e 20 min)

2.4 Analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti

Le informazioni relative agli spostamenti casa-lavoro vengono acquisite mediante la costruzione di una banca dati oggetto di aggiornamento annuale.

Tale banca dati è costituita per la parte anagrafica e per l'attività lavorativa con il supporto del Servizio del trattamento giuridico del personale. I dati relativi ai domicili di tutti i dipendenti, ai C.A.P., il sesso, all'origine dello spostamento, alle presenze, e l'origine sono trattati in modalità anonimizzata e aggregata al fine di ottemperare alla normativa che tutela i dati personali. Altri dati sul personale sono tratti dal Report del personale del CUG e altre misure di monitoraggio.

I dati e le informazioni relative alle abitudini di spostamento casa-lavoro, alle criticità e alle propensioni al cambiamento sono acquisiti mediante specifici questionari.

Tutto il personale dell'ISPRa (1207 dipendenti) è stato coinvolto dal mobility manager a maggio 2022 fino a settembre 2022 (16-30 settembre) per la compilazione volontaria di un questionario anonimo sulle

modalità di spostamento casa-lavoro, finalizzato ad evidenziare le caratteristiche del gruppo target di riferimento dei dipendenti che utilizza l'automobile da solo. L'indagine è stata svolta in concomitanza con l'avvio della sottoscrizione degli accordi per il Lavoro Agile del 2022.

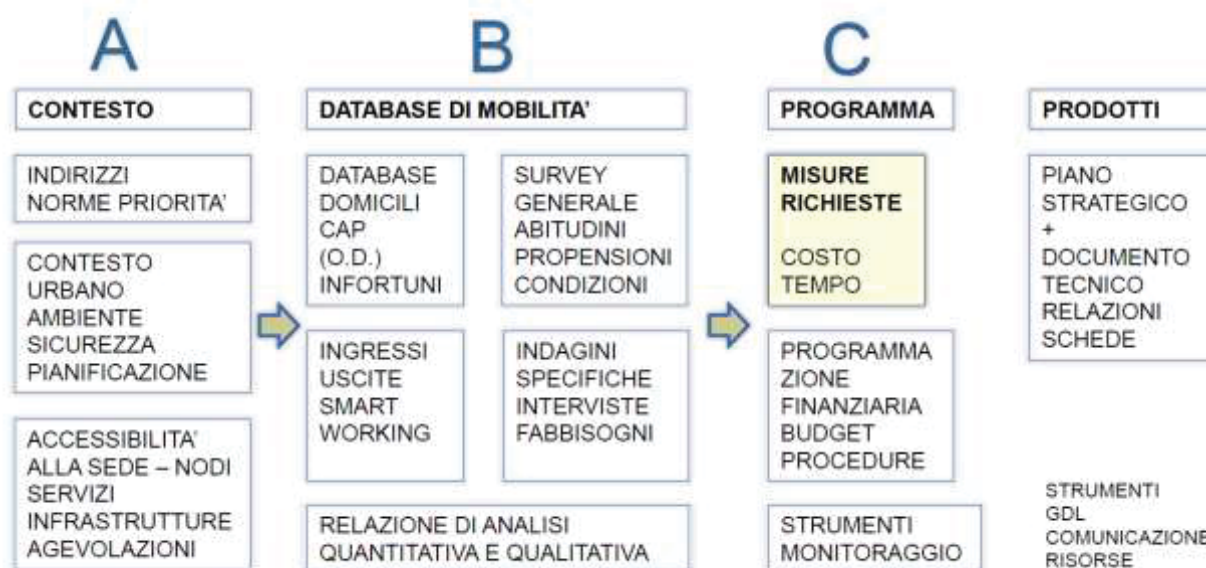
Il questionario, dal titolo **'Smart working e automobile da solo'** è finalizzato a individuare gli elementi di analisi previsti dalle indicazioni delle linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL con l'obiettivo di focalizzare l'attenzione del dipendente sui benefici personali, per l'ambiente, la collettività del lavoro agile. In tal modo sono state individuate anche le condizioni che limitano/condizionano le scelte dei dipendenti nell'utilizzo di modalità di trasporto alternative.

22 domande di tipo quantitativo e qualitativo così articolate:

1. Modalità abituale di spostamento casa-lavoro: frequenza –distanza - tempo di viaggio e parcheggio
2. Caratteristiche del mezzo: spesa per mezzo e modalità – anzianità – combustibile/alimentazione – categoria - Euro
3. Grado di soddisfazione dello spostamento su scala Likert a 5 punti.
- 5 Propensione alla condivisione al cambiamento della scelta di mobilità
6. Modalità o mezzo alternativo da prendere in considerazione (domanda aperta)
7. Modifiche di scelta intervenute
8. Sede.

Di seguito la sintesi della struttura del processo di pianificazione.

IL PROCESSO DI PIANO DI MOBILITA' DI ISTITUTO



2.4.1 Informazioni sui dipendenti: provenienze e attività lavorativa

La banca dati relativi al domicilio di tutti i dipendenti sesso età, incidenti in itinere viene implementata dal Servizio AGP-GIU.

I dati si riferiscono ai dipendenti con contratto di lavoro ISPRA che sono assegnati alla sede di via Brancati 48-60 che sono 911, 37 domicili, pari al 4%, che risultano esterni al Lazio non sono considerati (al 12 dicembre 2022).

Il personale ISPRA a tempo indeterminato e determinato, escluso quello di livello dirigenziale di I e II fascia (25 unità) ed il Direttore Generale, al 31 dicembre 2021, risulta essere pari a 1.103 unità: 635 unità sono donne (58% del personale) mentre 468 unità sono uomini (il restante 42%). (Report CUG 2021).

Il **93%** del personale risulta avere il domicilio entro **l'Area Metropolitana di Roma**, il 6% nelle province del Lazio, mentre l'1% proviene da fuori regione. Il 92% del personale ha una età che supera i 40 anni, il 57% supera i 50 anni.

Tabella 2.5 – Provenienze dipendenti

Comune	2022	2023	%
Roma	703	744	76%
Provincia di Roma	60	122	12%
Province del Lazio	50	38	4%
Fuori regione	5	76	8%
Totale	818	994	100%

Grafico 2.3 – Comuni di provenienza

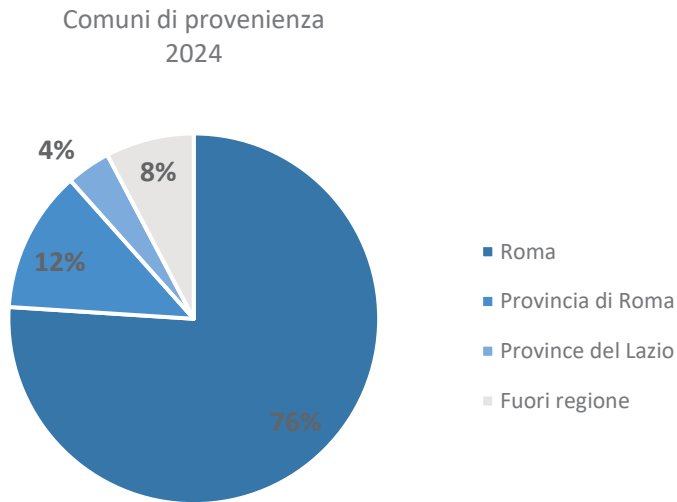


Tabella 2.6 - Distribuzione del personale per CAP (Area Metropolitana Roma)

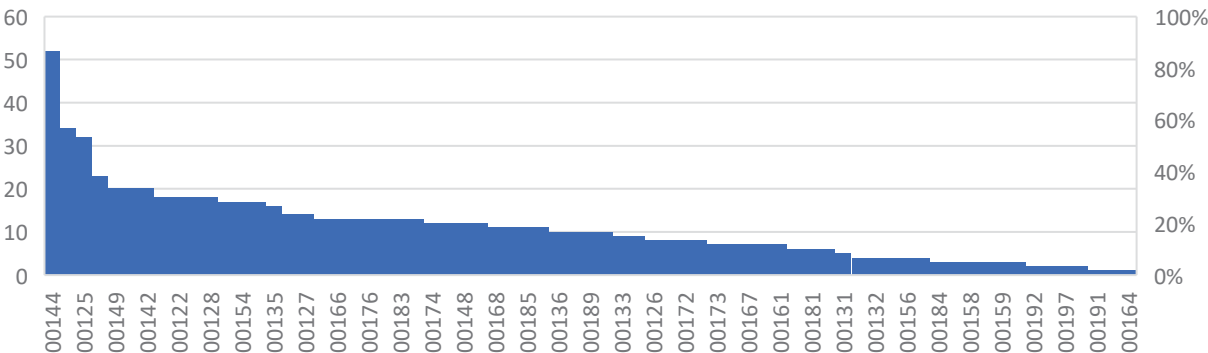
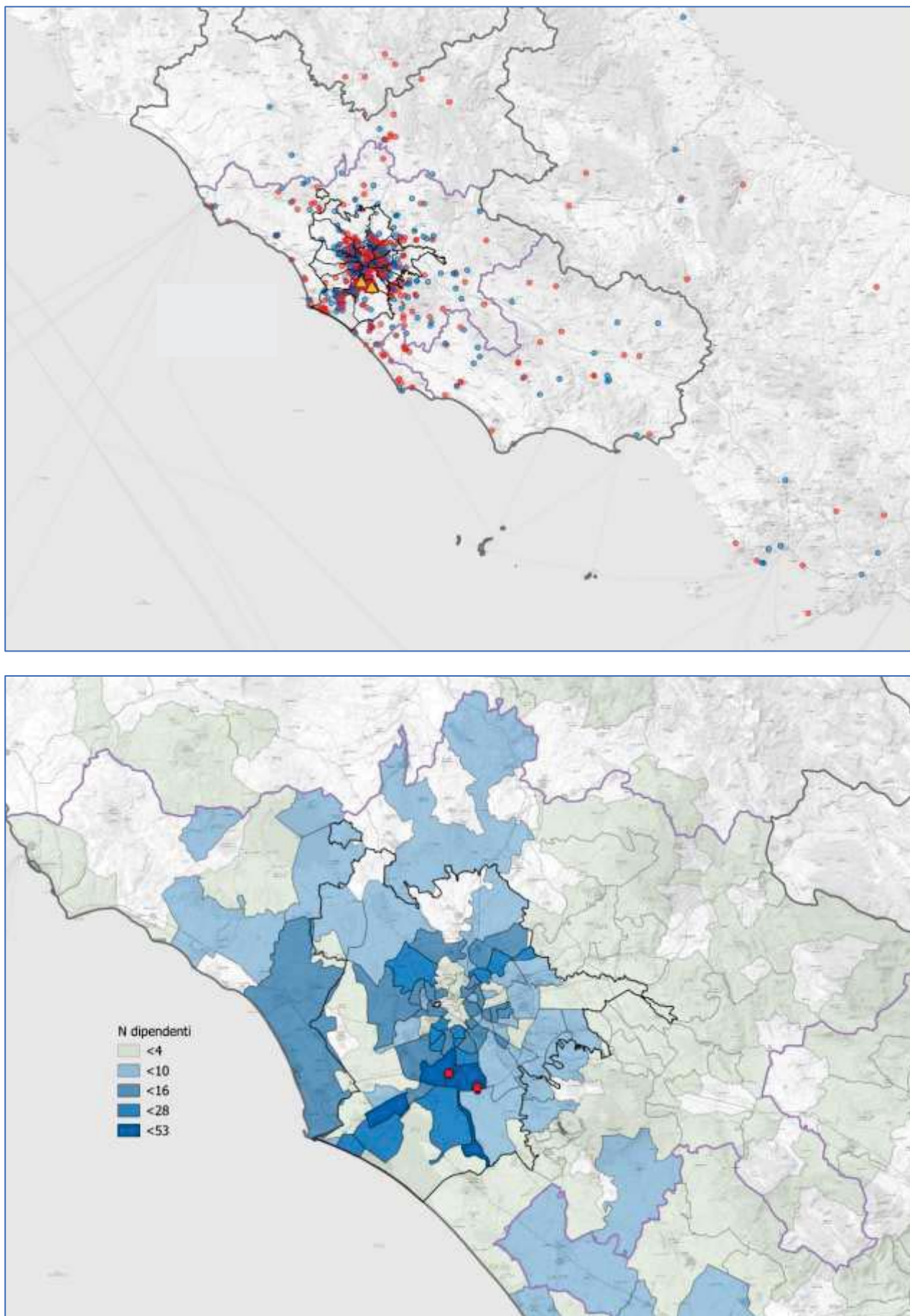


Fig. 2.34 – 2.35 Mappe della diffusione delle provenienze dei dipendenti aggregati per punti e per CAP di domicilio.



(elaborazione M. Zenatello su dati del personale AGP-GIU 2023)

Considerata tale distribuzione le condizioni che migliorano la qualità della mobilità casa-lavoro sono:

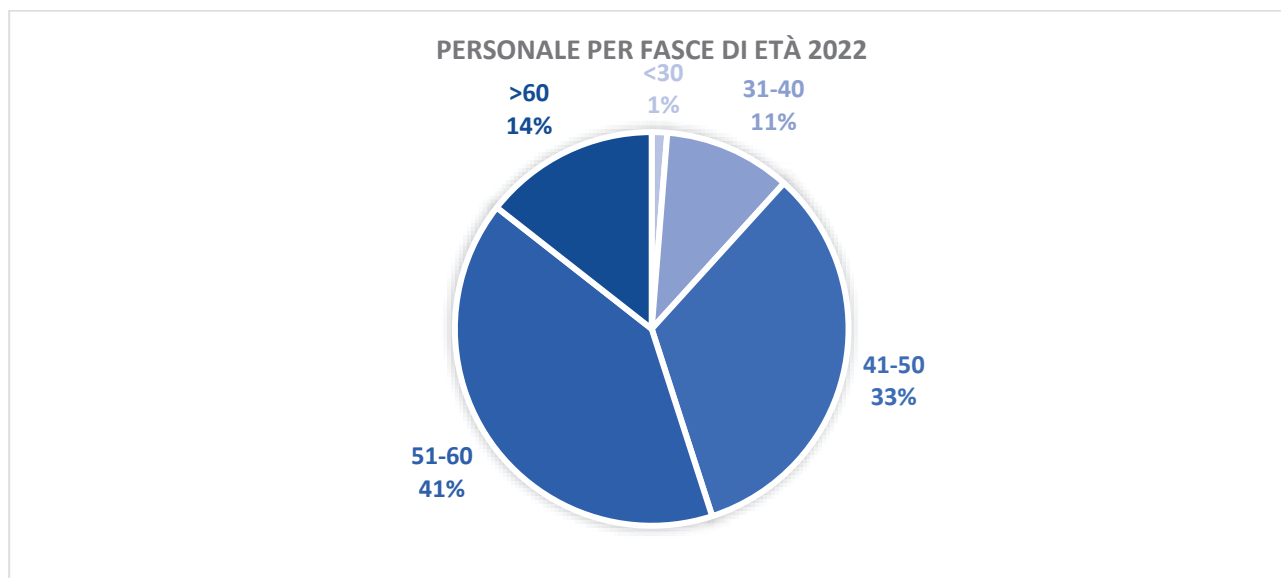
1. L'efficienza della intermodalità per garantire un tempo e una qualità di viaggio accettabile.
2. La **flessibilità in ingresso** dei dipendenti (7:00-10:00 da Regolamento dell'orario di lavoro, 7:00-11:00 nella Fase 2 dell'Emergenza Sanitaria).
3. L'utilizzo di modalità e forme di organizzazione del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

Tabelle 2.7 – 2.8 – La distribuzione del personale per genere e fascia di età anagrafica

Genere	2023	2022	2021
Donne	57%	58%	59%
Uomini	43%	42%	41%

Età	Donna	Uomo	Totale
<30	0,67	0,59	1%
31-40	4,03	6,38	10%
41-50	19,88	13,26	33%
51-60	22,4	17,95	40%
>60	7,97	6,38	14%

Grafico 2.5 – Personale per fasce di età (2023)



Fonte dati: AGP-GIU, 2022 – Report 2022 CUG, 2024

La ripartizione del personale per età attesta che, in linea con i dati generali del pubblico impiego, **l'età media dei dipendenti risulta molto elevata** per ambedue i generi: la percentuale di compresa tra **51 e 60 anni**, infatti, è popolata dal **40% del totale** degli uomini e dal 41% del totale delle donne. Il personale con un'età inferiore ai 40 anni è pari solo a 76 unità di personale maschile (confermando il 6,5% dell'anno 2022) e da 56 unità di personale femminile (4,78% rispetto al 4,73% del 2022). Il personale con più di 60 anni ammonta a n. 36 unità maschili e n. 31 femminili.²⁷

²⁷ Relazione CUG 2024 - <https://struttura.intranet.isprambiente.it/cug/wp-content/uploads/sites/86/2024/05/2024-05-04-Relazione-CUG-Istituto-Superiore-per-la-Protezione-e-la-Ricerca-Ambientale-2024-2.pdf>

2.4.2 Attività lavorativa

Tabella 2.9 – 2.10 - Tipologia di contratti e inquadramento

Tipologia contratto	2023	2022
Tempo Indeterminato	93%	93%
Tempo Determinato	7%	7%
Part time (orizzont., vert., misto)	4%	3%

Personale suddiviso per livello di inquadramento 2023		
Livelli I - III	472	54%
Livelli IV-VIII	426	44%
Dirigenti		2%
Totale	924-1004	100%

Il numero dei dipendenti include anche i casi di aspettativa, comando esterno, esonero, fuori ruolo, telelavoro.

La sede è aperta dalle ore 7:00 alle ore 20:00 dal lunedì al venerdì.

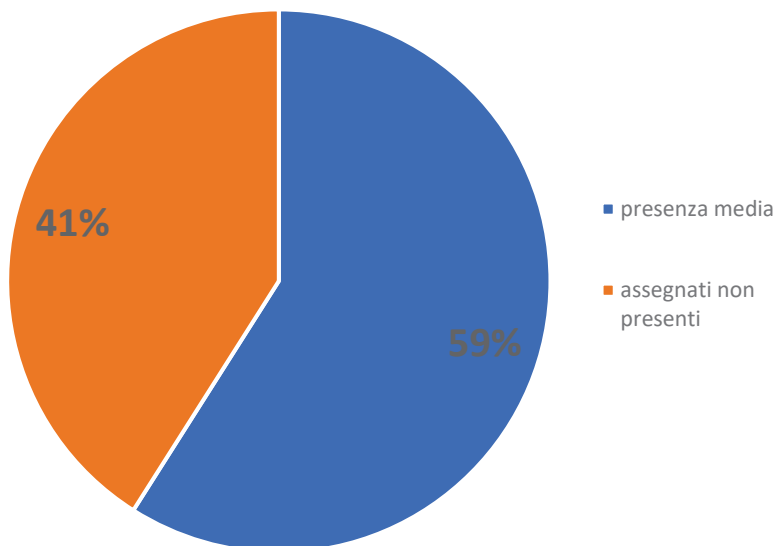
Il regolamento dell'orario di lavoro ISPRA prevede:

- una **flessibilità completa** per i Livelli I – III, tra le ore 7:00 e le ore 20:00.
- una flessibilità in ingresso tra le ore 7:00 e le ore 10:00 per i Livelli IV-VIII. (Fonte AGP-GIU)

Presenza media e fasce di ingresso al lavoro.

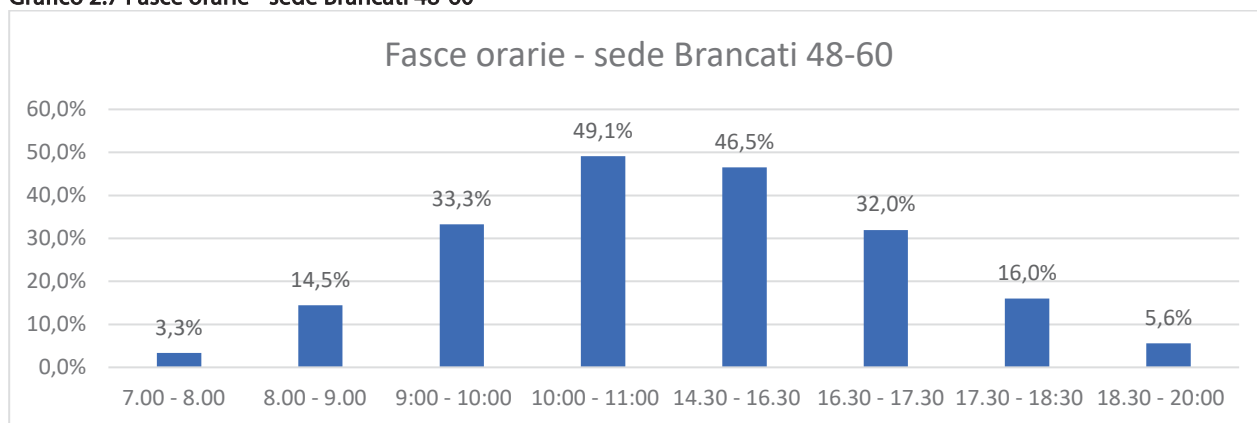
La presenza media è stata calcolata in base ai dati forniti dalla gestione delle presenze in un periodo di due mesi (settembre e ottobre) selezionando due giorni a settimana, facendo riferimento al personale assegnato alla sede.

Grafico 2.6 – Personale presente in sede: media del periodo di rilevamento



Il personale che non è presente può trovarsi: essere in lavoro agile, in missione oppure in ferie o in malattia.

Grafico 2.7 Fasce orarie - sede Brancati 48-60



Fonte dati: AGP-GIU, 2023

La fascia oraria in ingresso in cui entra oltre l'80% del personale è compresa tra le 9:00 e le 11:00.

La fascia oraria in uscita in cui esce oltre il 70% del personale è compresa tra le 14:30 e le 17:30.

2.4.3 Mezzi di trasporto e abbonamenti ai servizi di trasporto nelle disponibilità dei dipendenti

Parco veicoli e servizi di trasporto dell'Istituto

- Navetta aziendale dell'ultimo miglio: 30 utenti in andata e 40 utenti in media al ritorno al giorno in servizio fino a febbraio 2024.
- Servizio di cortesia di Groupama per i dipendenti Ispra da aprile 2024.
- 116 le manifestazioni di interesse per l'utilizzo del servizio di cortesia
- Percorrenza via Brancati – Metro EUR Fermi pari a 2,5 km.
- Il parco veicoli è utilizzabile esclusivamente per gli spostamenti di lavoro.
- 5 autoveicoli ibridi su 6 della flotta ISPRA a servizio delle sedi di Roma
- Non sono presenti moto/biciclette/monopattini aziendali.

Parco veicoli privati

Dall'analisi del questionario la ripartizione modale, risulta la seguente:

Tabella 2.11 modalità di trasporto e servizi dei dipendenti

Mezzo-modalità	Quota campione	Stima 2023	2019 Pre-Covid	2019 Pre-Covid
Auto (anche condiviso)	72%	595	540	
Moto/scooter	6%		60	
Bicicletta e a piedi	4%		62	
Trasporto pubblico anche combinato	18%		136	
Abbonamenti al TP (*)	nd	116 (navetta tp)	136	>220
Car Sharing Roma	<1%		3	

(*) La stima per il 2022 degli abbonamenti include agli abbonamenti annuali anche quelli mensili.

In evidenza: l'utenza del trasporto pubblico pre-emergenza sanitaria è quasi recuperata. Quando erano attive le agevolazioni per enti con mobility manage la quota di utenti raggiunta del trasporto pubblico è stata di circa 220.

Il tasso di utilizzo della bicicletta pari al 4%, la metà di quello medio di Roma evidenzia le criticità di un'area semiperiferica e le limitazioni di infrastrutture e servizi.

La presenza delle biciclette è monitorata a campione nel periodo tra luglio e novembre.

Tabella 2.112 – Monitoraggio del parcheggio biciclette

6 biciclette	il lunedì molto caldo e sole 34° a luglio
3 biciclette	il venerdì molto caldo con sole 37° a luglio
7 biciclette	al giorno il numero massimo e minimo di biciclette presenti ne parcheggio, il lunedì e clima caldo a settembre, 20°
3 biciclette	al giorno il numero di biciclette minimo a settembre
10 biciclette	al giorno il lunedì e giovedì con tempo buono, 26°20°) a ottobre
3 biciclette	al giorno il venerdì con sole 26° a ottobre
10 biciclette	il lunedì e con sole 20° a novembre
3 biciclette	il lunedì in giornata di freddo e pioggia 13° a novembre

Fonte: Referente mobilità ciclistica (2022)

2.5 Spostamenti casa-lavoro – modalità – distanza – motivazioni - soddisfazione

L'analisi comprende la modalità di spostamento casa-lavoro abituale, il trend dell'incidentalità in itinere, la distanza percorsa, il tempo di viaggio impiegato, il grado di soddisfazione, l'ipotesi di beneficio sociale conseguito con l'organizzazione del lavoro con il lavoro agile.

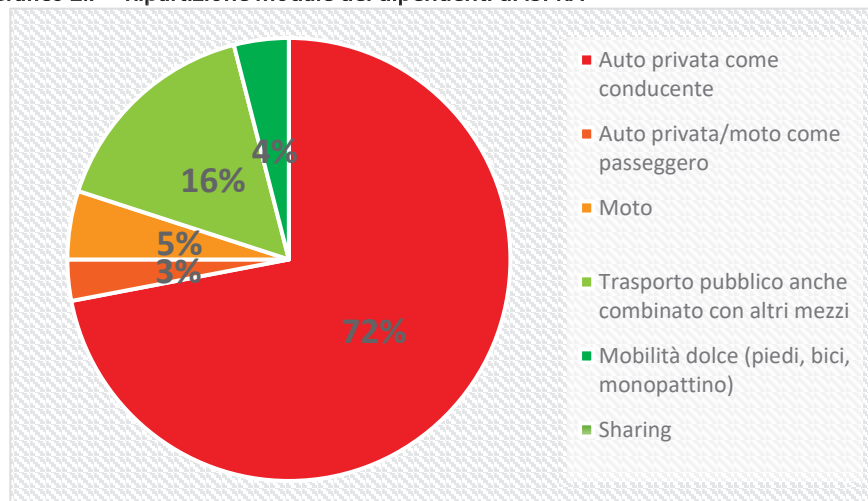
2.5.1 Modalità abituale di spostamento

La modalità prevalente è quella individuale con l'automobile, ridotta dell'1% rispetto all'anno precedente.

Tabella 2.13- Ripartizione modale dei dipendenti di ISPRA

Ripartizione modale	2023	2022
Auto privata come conducente	69,2%	72%
Auto privata/moto come passeggero	3,4	3%
Moto	5,5	5%
Trasporto pubblico anche combinato con altri mezzi	17,7	16%
Mobilità dolce (piedi, bici, monopattino)	4,2	4%
Sharing	0%	0%
TOTALE	100%	100%

Grafico 2.7 – Ripartizione modale dei dipendenti di ISPRA

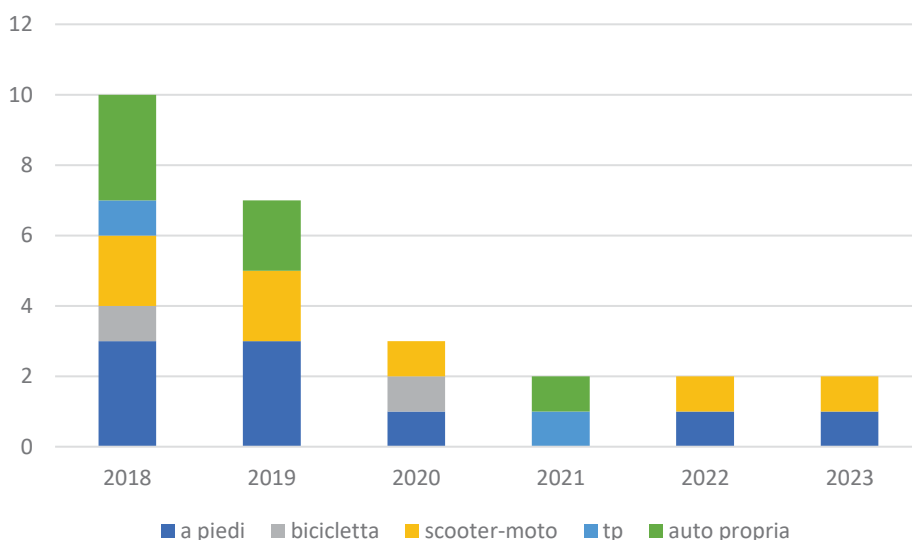


Fonte: dati questionario 2023 Smart working e automobile da solo

Tabella 2.14- Incidenti in itinere

Anno	N. dip.		Incidenti in itinere per mezzo di trasporto			
	infortunati	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
2021	2	0	0	0	1	1
2022	2	1	0	1	0	0
2023	2	1	0	1	0	0

Grafico 2.8- Incidenti in itinere



Fonte dati: AGP-GIU, 2023

L'utilizzo dell'automobile in combinazione avviene con il treno, la metro e il trasporto pubblico e/o la navetta ISPRA che effettua il servizio tra la sede e la stazione della metropolitana EUR Fermi. I dipendenti che si spostano con tale combinazione di modalità sono il 3%.

>2% la riduzione dell'utilizzo dell'automobile rispetto al dato del 2022, anche per una maggiore utilizzo dei nuovi assunti del trasporto pubblico.

La ripartizione modale riscontra l'incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico che ha quasi recuperato la quota pre-Covid e il **preponderante utilizzo dei mezzi motorizzati auto, moto e scooter che si attesta al 75%** per l'incremento dell'utilizzo delle due ruote. Lievemente incrementata la mobilità attiva al 4,2%. Lieve incremento anche del tasso di condivisione dei veicoli 3,4% con una occupazione media di 2 persone per veicolo.

Incidenti in itinere risultano significativamente ridotti perché l'utilizzo del mezzo privato è limitato dal ricorso estensivo al lavoro agile e interessano gli **utenti deboli della strada** e quelli che utilizzano le due ruote.

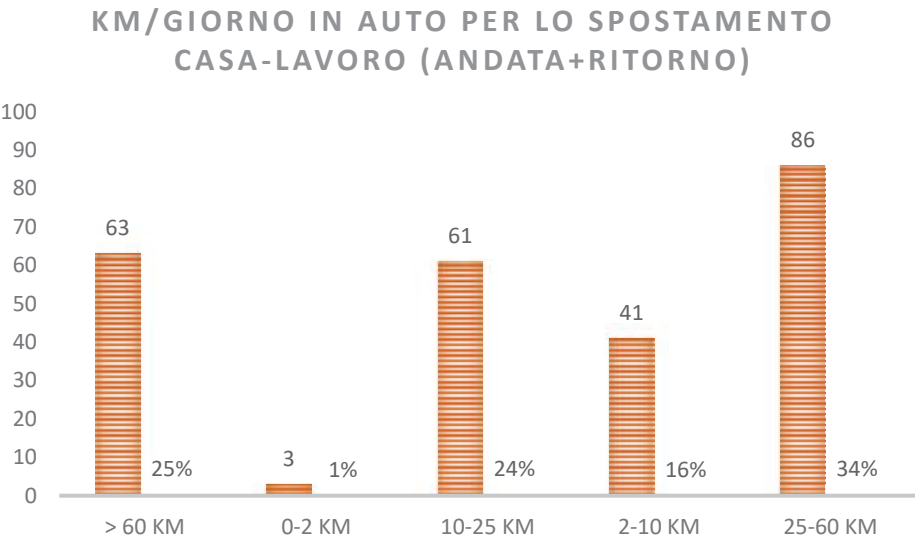
2.5.2 DISTANZA PERCORSO

36 km al giorno in media la distanza percorsa in auto da chi utilizza l'automobile, elaborata sulla base delle percorrenze del campione

19316 km di percorrenze in auto totale stimata all'universo dal campione nell'ipotesi dell'assenza della misura organizzativa di lavoro a distanza.

10461 km di percorrenze in auto per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro per una presenza medi del 59%, tenuto conto di: lavoro agile, ferie, permessi 104,...

Grafico 2.9 - Distanza percorsa per lo spostamento casa-lavoro



Fonte: dati questionario 2022-23 Smart working e automobile da solo

Il 59% dei dipendenti si sposta oltre 25 km. Mentre il 25% dei dipendenti compie uno spostamento superiore ai 60 km, solo il 17% compie uno spostamento entro i 10 km. Il 24% compie uno spostamento tra i 10 i 25 km. Questo comporta conseguenze sulle esternalità prodotte da tali percorsi che vengono limitate dal ricorso allo svolgimento del lavoro in modalità di lavoro agile.

La distanza media percorsa da chi utilizza la bicicletta e la e-bike è di 20 km, quello minimo di 3 km quello massimo di 43 km. (banca dati Ciclispra, 2022)

Alla domanda ‘Quante volte al mese mediamente utilizzo l'automobile da sola/a per andare al lavoro?’ i dipendent hanno risposto:

Tabella 2.13 – Spostamenti casa-lavoro mensili (2023)

72%	180 dipendenti da 13 g al mese
25%	63 dipendenti da 4 a 10 giorni al mese
7%	7 dipendenti da 1 a 3 al mese

Sicuramente tale distribuzione è destinata a modificarsi, a seguito di ulteriori modifiche normative e del Regolamento per lo smart working, relativamente al limite del numero di giorni di lavoro agile al mese e con la nuova normativa che tutela i lavoratori fragili.

2.5.3 TEMPO IMPIEGATO

La domanda posta nel questionario ha messo a fuoco il tempo guadagnato dal dipendente che lavora in modalità agile, che nella media risparmia al giorno 1 ora e 30.

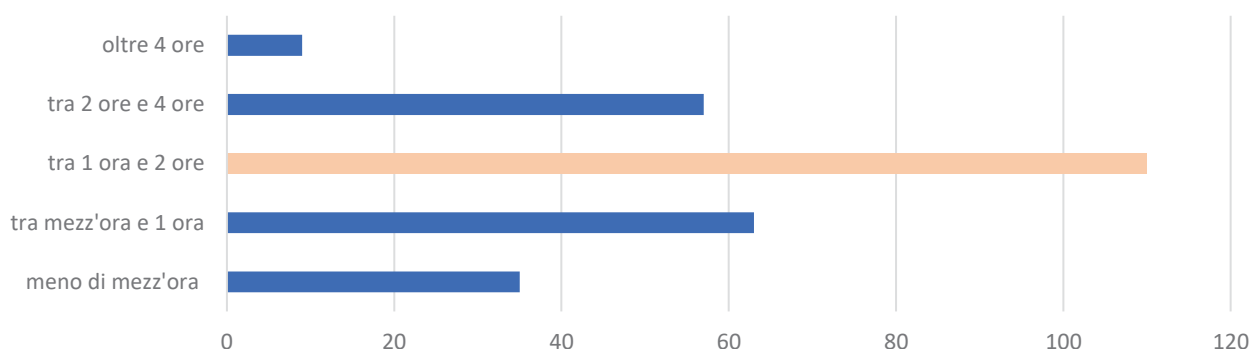
2.5.4 INDICATORE DI IMPATTO/BENEFICIO INDIVIDUALE/SOCIALE PROPOSTO

Al mese chi si reca al lavoro 12 giorni, con una percorrenza media di 180 minuti, mentre rimane a casa in un mese 10 giorni al lavoro, acquisisce al proprio tempo di vita in media 16 ore circa di viaggio. In un anno quasi 7 giorni.

Chi compie una percorrenza quotidiana di 45 minuti, risparmia al mese 3 giorni e mezzo all'anno.

Grafico 2.10 – Tempo dello spostamento casa-lavoro evitato

Quanto tempo di viaggio risparmio in un giorno di lavoro in smart working?



Il tempo impiegato per gli spostamenti casa-lavoro quotidiani è il seguente:

Tabella 2.14 – Tempo dello spostamento casa-lavoro evitato

Tempo dello spostamento casa-lavoro	Campione	Quota 2023	Quota 2022
Meno di mezz'ora	32	17%	12%
tra mezz'ora e 1 ora	63	12%	24%
tra 1 ora e 2 ore	110	59%	39%
tra 2 ore e 4 ore (in combinazione)	57	6%	22%
oltre 4 ore (in combinazione)	9	6%	3%

Fonte: dati questionario 2023 Smart working e automobile da solo

10% l'incremento degli spostamenti della durata tra 1 e 2 ore.

66 minuti in media per lo spostamento solo in auto, (65 minuti nel 2022),

95 minuti se lo spostamento in auto è combinato con altri mezzi.

Il tempo destinato allo spostamento casa lavoro in automobile per un dipendente ISPRA in un mese e in un anno è il seguente, supposto che i giorni lavorativi siano 12 al mese e in media:

9 ore al mese, 4 giorni l'anno circa, se impiega per lo spostamento 45 minuti

18 ore al mese, 8 giorni l'anno circa, se impiega 90 minuti, 12 giorni, 11 mesi

36 ore al mese, 16 giorni l'anno circa, se impiega 180 minuti

48 ore al mese, 22 giorni l'anno circa, se impiega oltre 4 ore.

L'impatto dello spostamento viene considerato per dipendente poiché restituisce una informazione a livello individuale.

2.5.5 MOTIVAZIONI SULLA MODALITA' ABITUALE DI SPOSTAMENTO

Alla domanda a risposta aperta relativa alle motivazioni relative all'utilizzo dell'automobile i dipendenti hanno risposto:

Il 36% del personale non utilizza altre modalità motivandone le ragioni:

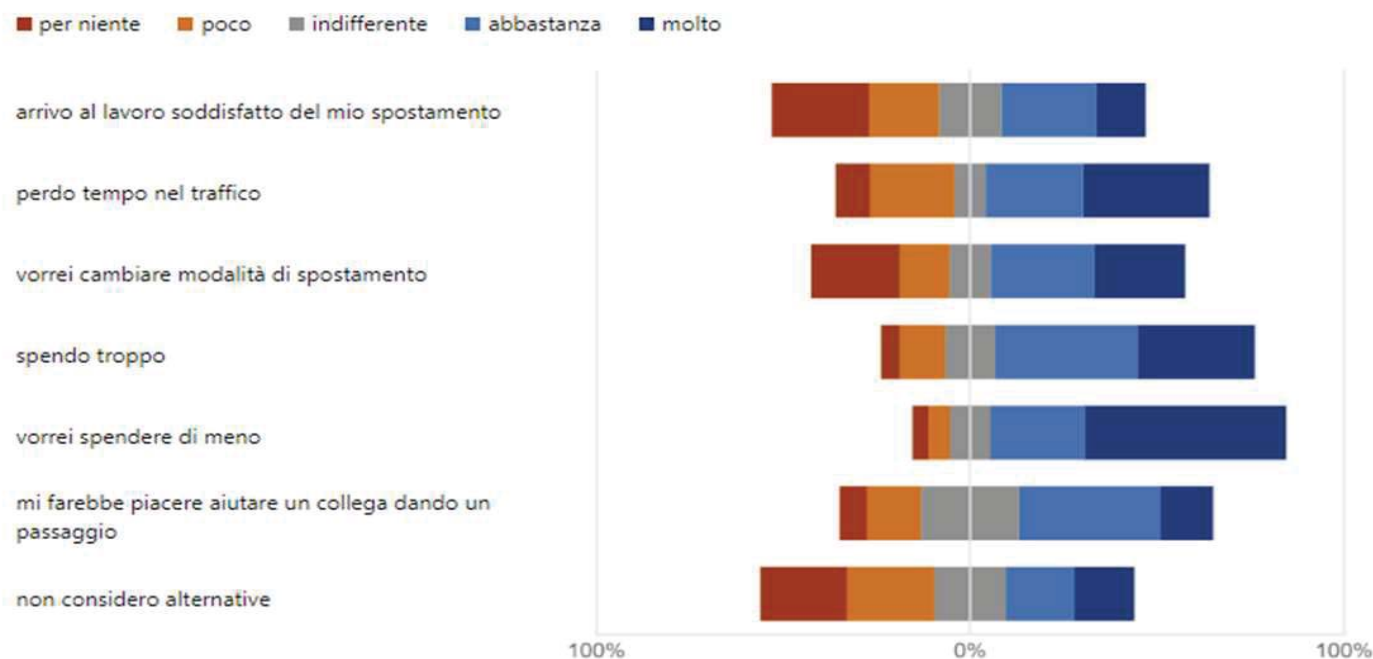
- ⇒ non hanno alternativa
- ⇒ la distanza, il trasporto pubblico e ferroviario insoddisfacenti
- ⇒ il tempo di viaggio e i troppi cambi modali
- ⇒ il costo abbonamento di più mezzi treno, metro e autobus
- ⇒ la distanza, molti cambi modali, il trasporto pubblico insoddisfacente
- ⇒ oneri di cura (**il 57% del personale ha una età > 50 anni**).
- ⇒ Le principali ragioni dell'utilizzo dell'automobile sono legate ai seguenti fattori principali:
 - **la distanza**
 - **il tempo di viaggio.**

2.5.6 GRADO DI SODDISFAZIONE

Il questionario prevede una serie di domande di tipo qualitativo volte a individuare quanto è soddisfatto il dipendente che utilizza l'automobile per andare al lavoro. **Solo il 32% è soddisfatto** molto o abbastanza.

I temi delle domande riguardano il tempo speso nel traffico, la spesa sostenuta. Di seguito la rappresentazione sintetica delle domande su scala Likert a cinque risposte. Nel 2023 permane la priorità di spendere meno per lo spostamento, mentre è diminuita la propensione a dare un passaggio ad un collega e permane la **difficoltà di considerare alternative**.

Grafico 2.11 – Quando arrivo al lavoro:



Il 48% dei dipendenti arriva al lavoro per niente soddisfatto o poco soddisfatto

Il 40% è soddisfatto e perde poco e per niente tempo nel traffico.

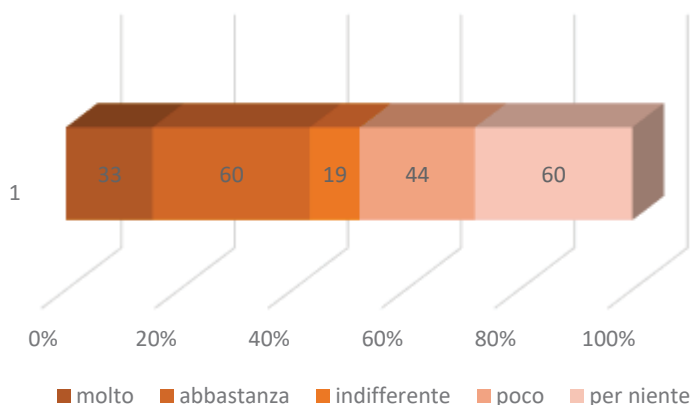
Molto soddisfatti dell'automobile in particolare i dipendenti che si spostano entro la distanza massima di 25 km al giorno (14%).

Rilevante l'esigenza di spendere meno che interessa il 78% dei dipendenti.

La perdita di tempo nel traffico è percepita molto e abbastanza dal 60% del personale.

Grafico 2.12 – Grado di soddisfazione

Arrivo al lavoro soddisfatto del mio spostamento



Fonte: dati Questionario 2023 Smart working e automobile da solo

2.5.7 CONCLUSIONI

In una sede sedi semi-periferica la scelta modale prevalente orientata all'utilizzo dell'automobile sembra essere dovuta principalmente alla necessità di gestire il tempo in modo efficiente rispetto alla distanza dal domicilio e alle necessità della vita. Nonostante la relativa soddisfazione i dipendenti faticano a considerare alternative.

Il trasporto pubblico e ferroviario dell'area metropolitana e regionale non assicura che parzialmente una alternativa sufficiente per soddisfare tale esigenza.

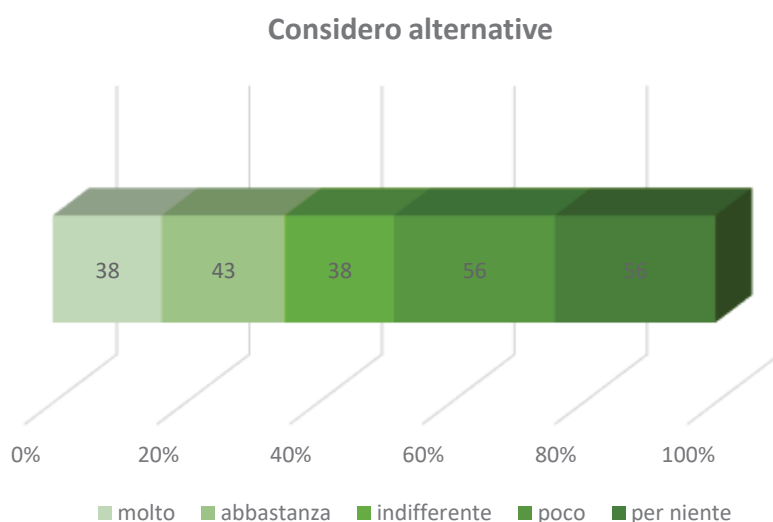
Permane una scarsa disponibilità a condividere l'automobile, anche a causa della estrema flessibilità dell'orario.

Questa scelta tuttavia non soddisfa completamente chi si sposta oltre i 25 km che perde tempo nel traffico e spende troppo.

2.6 Propensione al cambiamento

La propensione al cambiamento di chi utilizza in modo individuale l'automobile sembra essere esclusa in assoluto da una parte del personale che si attesta al 48%, che rappresenta nel campione circa 130 dipendenti. Il 27%, che rappresenta nel campione 66 dipendenti, rappresenta il bacino potenziale di dipendenti che considerano molto il cambiamento. Tale bacino è condizionato dai fattori di contesto urbano che possono limitare o dalle condizioni di scelta interne ed esterne, che vengono analizzate per modalità.

Grafico 2.12 – Propensione al cambiamento



Fonte: dati Questionario 2023-24 Smart working e automobile da solo

2.6.1 CAMBIAMENTO A FAVORE DEL TRASPORTO PUBBLICO

La quota dei dipendenti propensi al trasporto pubblico è salita la 22% nel 2024 (19% nel 2022), pari a 91 dei rispondenti al questionario; tuttavia, solo la metà lo considera molto o abbastanza; la distanza media che percorrono quotidianamente con l'automobile è di **45 km** e quindi nella scelta di una alternativa considera principalmente un fattore: **il tempo** impiegato che sia paragonabile a quello dell'auto, ossia la frequenza e il numero dei mezzi.

Considerando gli utenti attuali della navetta e chi dichiara tale propensione si potrebbe considerare un universo di 210 dipendenti che utilizzerebbero il trasporto pubblico. D'altra parte, tale ipotesi appare eccessiva poiché supera il numero di utenti pre-covid per cui è necessario ridurre la stima del possibile cambiamento/incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico verso un numero pari a **90** dipendenti circa (80 nel 2022), in funzione di determinate condizioni.

I fattori/condizioni di tipo esterno legate all'utilizzo del servizio sono le seguenti:

- il tempo impiegato per lo spostamento con il trasporto pubblico,
- il rispetto della programmazione delle corse,
- maggiore frequenza del servizio nel primo e ultimo miglio,
- maggiore efficienza del servizio, soprattutto nello spostamento intermodale,
- pochi cambi,
- maggiore sicurezza,
- il ripristino di incentivazioni economiche.

Gli utenti del trasporto pubblico non hanno la possibilità di usufruire di alcuna agevolazione, se non quella legata al reddito, e richiedono la disponibilità di agevolazioni per tutti.

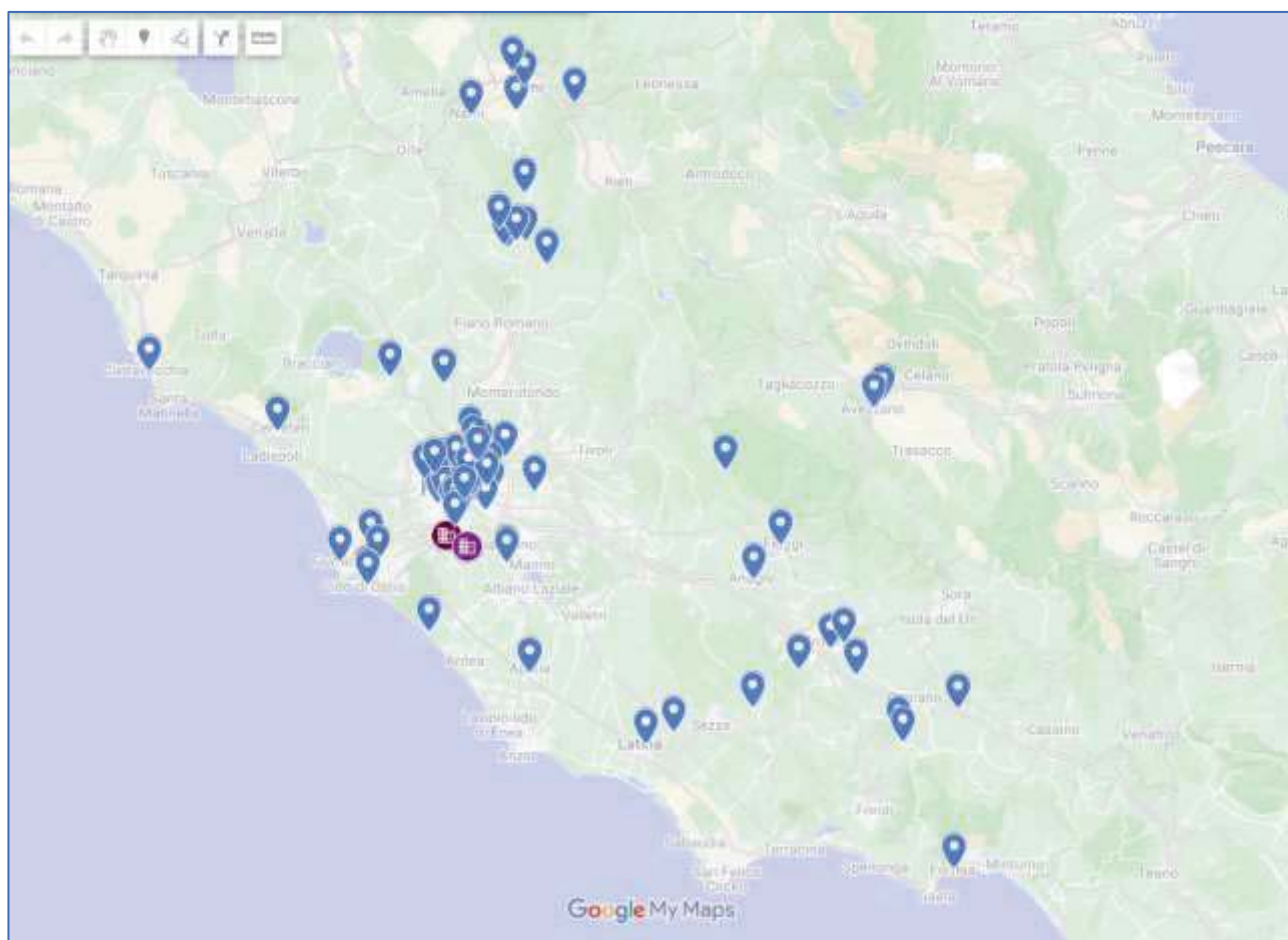
Tenendo in considerazione i fattori e le condizioni sopra elencate che non sembrano cambiare il coefficiente riduttivo applicato è del 2,3%.

Il bacino di utenza complessivo potenziale per il trasporto pubblico in una sede semiperiferica come quella di ISPRA è stimato in circa 200 unità, già raggiunto in periodo pre-Covid quando erano presenti agevolazioni e rimborsi.

A seguito di indagine mirata nel 2024 sono pervenute **116 manifestazioni di interesse** di utenti sistematici e occasionali del trasporto pubblico per l'utilizzo della **navetta** diretta alla stazione della metro Eur Fermi. L'assenza di tale servizio potrebbe quindi portare a una riduzione dell'utilizzo del trasporto pubblico. D'altra parte per un ente pubblico sembra non esserci un presupposto normativo per l'assegnazione di fondi istituzionali per tale servizio, nonostante i presupposti di riduzione dell'impatto sull'ambiente urbano.

Un fattore incentivante chiave risulta essere l'**effettivo ripristino** di agevolazioni pubbliche a tutte le forme di abbonamento anche e una forma di rimborso da parte dell'Istituto che dipende dalla contrattazione sindacale.

Fig. Mappatura delle provenienze per cap dei dipendenti interessati all'utilizzo della navetta



2.6.2 CAMBIAMENTO A FAVORE DELL'USO DEL TRASPORTO ATTIVO A PIEDI E IN BICICLETTA

La propensione all'utilizzo della bicicletta è salita e a 25 dipendenti (15 nel 2022), tra quelli che risultano percorrere una distanza compresa tra 2 e 25 km sono **10**. Tuttavia la principale condizione richiesta è la presenza di piste ciclabili cui si associa l'istanza di un incentivo economico.

La bicicletta a pedalata assistita è preferita da 4 dipendenti anche in combinazione al treno, che considerano di spendere troppo per l'automobile, vorrebbero risparmiare e considerano molto una alternativa.

La propensione alla mobilità a piedi e con la micromobilità invece è limitata a 2 dipendenti, probabilmente anche in ragione della distanza media del domicilio dal posto di lavoro.

Considerando la distanza media percorsa da chi utilizza la bicicletta e la carenza di piste ciclabili e la mancanza di tratti ciclabili di raccordo alla sede è necessario considerare un coefficiente correttivo

al 20% delle propensioni dei rispondenti che si spostano entro i 25 km, con un limitato incremento percentuale della mobilità attiva entro 1%, dai 28 ciclisti abituali a **30**.

Le condizioni di utilizzo sono:

- piste e tratti ciclabili in sicurezza fino alla sede,
- parcheggio custodito alla fermata della metro,
- **un incentivo economico** all'utilizzo della bicicletta,
- percorsi e attraversamenti pedonali illuminati e sicuri.

Nota La bicicletta è riconosciuta ai fini del riconoscimento dell'incidente in itinere mezzi necessitato (art. 5, legge 221/2015). Le modalità ordinarie sono a piedi o a bordo dei mezzi pubblici nel rispetto delle condizioni del 'normale percorso' secondo INAIL.

2.6.3 CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CARPOOLING

I carpooler abituali offrono un passaggio ai propri familiari oppure ai colleghi. 12 sono i conducenti che hanno risposto al questionario. Vi sono inoltre alcuni dipendenti che effettuano moto-pooling.

I dipendenti che esprimono la propensione a dare un passaggio ad un collega sono 5; tuttavia la dispensione delle provenienze considerando la possibilità di combinazione del passaggio con altri colleghi riduce tale valore a 2.

Per una valutazione più mirata sarebbe opportuno procedere ad una indagine specifica in cui viene richiesta ai potenziali carpooler di indicare un punto a distanza di 500 metri dal punto di partenza al fine di individuare se vi sono le condizioni di aggregazione degli equipaggi.²⁸

Maggiore interesse potrebbe rappresentare l'organizzazione di un carpooling dell'ultimo miglio verso la stazione della metro Fermi che potrebbe incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico.

2.6.4 CAMBIAMENTO A FAVORE DEL CAR-SHARING

I dipendenti che esprimono la propensione verso il car sharing sono 5; considerando la scarsa disponibilità del servizio presso la sede e i costi il valore si riduce a 2.

L'incremento previsto complessivo del ride sharing (carpooling e carsharing), a fronte del miglioramento del servizio e di agevolazioni, è del 3,4%.

2.6.5 CAMBIAMENTO A FAVORE DELLO SCOOTER SHARING

Sono pervenute alcune richieste di utilizzo di scooter elettrici. Tuttavia, non risultano attualmente operatori presenti nell'area.

2.6.6 CAMBIAMENTO A FAVORE DEL BIKE SHARING

Non sono pervenute richieste esplicite del servizio, tuttavia vi è una certa preferenza per la bicicletta a pedalata assistita (26 dipendenti), che può essere favorita dalla presenza di un servizio nell'area.

Un servizio di bike sharing potrebbe soddisfare le esigenze di spostamento dell'ultimo miglio verso la stazione della metro Fermi e Laurentina e gli spostamenti di lavoro verso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

2.6.7 CAMBIAMENTO A FAVORE DELL'USO DI MONOPATTINI IN SHARING

Non sono pervenute per il momento richieste relative all'utilizzo dei monopattini.

²⁸ Al fine di tutelare la privacy del dato sensibile del domicilio.

MOBILITÀ SU SCOOTER E MOTO

Vi sono alcuni dipendenti che hanno espresso la preferenza verso le due ruote in alternativa ad altre modalità. Il numero di utilizzatori dell'automobile considerato è stato ridotto in relazione. Dal monitoraggio effettuato con l'utilizzo dell'app è stato rilevato un equipaggio di motopooling. Questo gruppo potrà ricevere informazioni: su veicoli a due ruote elettrici e in generale in tema di *light electric vehicles*; potrebbe inoltre essere incentivato a effettuare moto-pooling.

Tab 2.15– Tabella di ripartizione modale e delle propensioni

Modalità/mezzo	Campione	Propensioni	% Interessati	A condizioni	Coefficiente riduttivo	Interessati (*)	Incremento
auto	260	118					-12,0%
auto condivisa-sharing	13	6	2,6%	5	20%	1	0,5%
trasporto pubblico	84	91	23%	90	2,3%	2	9,4%
moto/scooter	30	6					0,7%
piedi bici	28	25	2,4%	10	20%	1	1,4%
Totali	374	847					

Fonte: dati Questionario 2023-24 Smart working e automobile da solo e tabella PSCL 2024 dell'Ufficio del mobility manager

Il risultato delle analisi delle differenti propensioni e condizioni tramite fattori correttivi, riduce il bacino potenziale di cambiamento da 52 a 4 dipendenti.

I fattori correttivi delle previsioni tengono conto delle condizioni che è necessario considerare a livello personale, organizzativo e di contesto urbano:

- la conferma delle propensioni, ovvero di una attitudine,
- l'età media elevata >40 anni per l'88% dei dipendenti,
- l'esistenza e l'efficienza di **infrastrutture urbane per la mobilità sostenibile** che nell'area sono carenti,
- la disponibilità tecnica ed economica a offrire delle incentivazioni,
- servizi e agevolazioni per la mobilità sostenibile.

3. PROGETTAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Le misure individuate e programmate su base triennale in fase studio di fattibilità e immediatamente eseguibili riprendono la programmazione del PSCL 2021, rivista e implementata in base dell'analisi di contesto e della domanda di mobilità, la revisione dell'offerta di infrastrutture e servizi pubblici e aziendali, tenendo conto opportunamente della propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, in relazione fattori limitanti, nonché delle risorse di Istituto disponibili nel 2022 e nel 2023.

3.1 Obiettivi di monitoraggio indicatori soggetti coinvolti

Nel PSCL 2021 sono stati individuati un serie di indicatori quantitativi e qualitativi di analisi del contesto e di monitoraggio delle misure che si ripropongono rivisti con l'applicazione delle Linee guida del PSCL. Questi indicatori sono popolati all'interno della banca dati del PSCL.

Questi indicatori sono utilizzabili per la programmazione delle misure e possono essere utilizzati per indagini specifiche e generali e possono essere opportunamente selezionati per definire indicatori chiave di prestazione KPI; in prima ipotesi sono evidenziati KPI che individuati in applicazione della normativa per il calcolo dei benefici ambientali e per la sostenibilità.

Nella tabella sono evidenziati gli indicatori previsti dalla normativa, quelli che sono da sviluppare o presentano criticità.

Tab 3.1 – Indicatori del PSCL

Indicatori di organizzazione e struttura		Anno	Anno	Anno
1	% Quota di lavoro agile	2022	2023	2024
2	Postazioni di coworking			
3	N° Videoconferenze	2022	2023	-
4	N° eventi di formazione in e-learning		2023	2024
5	N dipendenti a tempo indeterminato e determinato	2022	2023	2024
6	N dipendenti in part time	2022	2023	2024
7	N dipendenti con riconosciuta disabilità	2022	2023	2024

Mobility management di area (dati reperibili da fonti esterne)		Anno	Anno	Anno
1	Accessibilità e qualità del servizio di trasporto pubblico	2022	2023	2024
2	Tempo di attesa alla fermata			
3	Dotazione urbana di infrastrutture per la mobilità sostenibile	2022	2023	2024
4	Dotazione di area di servizi di mobilità alternativi	2022	2023	2024
5	Dotazione di area di piste ciclabili e tratti verso le sedi	2022	2023	2024
6	Parcheggi per la ricarica di veicoli elettrici		2023	2024
7	Densità giornaliera dei veicoli	2022	2023	2024
8	Livello di congestione	2022	2023	2024
9	Sicurezza stradale	2022	2023	2024
10	Qualità dell'aria nel Municipio	2022	2023	2024
11	Accessibilità urbana	2022	2023	2024
13	Spazio occupato dal veicolo	2022	2023	2024

Mobility management di Istituto		Anno	Anno	Anno
1	Dipendenti e utenti per sede	2022	2023	2024
2	% Ripartizione modale sul totale dei dipendenti per sedi	2022	2023	2024
3	Mezzo utilizzato per lo spostamento casa-lavoro	2022	2023	2024
4	Tempo impiegato per il parcheggio dell'automobile	2022	2023	2024
5	Origine dello spostamento casa-lavoro			
6	km percorsi per gli spostamenti casa-lavoro	2022	2023	2024
7	Durata degli spostamenti	2022	2023	2024
8	Tempo impiegato per lo spostamento in un mese/anno	2022	2023	2024
9	Fasce orarie di ingresso	2022	2023	2024
10	Fasce orarie di uscita	2022	2023	2024
11	Costi degli spostamenti casa-lavoro	2022	2023	2024
12	Distanza media casa-lavoro	2022	2023	2024
13	Flessibilità oraria in ingresso/uscita	2022	2023	2024
14	Disponibilità di spazio per il lavoro a distanza nelle abitazioni priv.			
15	Servizi di trasporto aziendale	2022	2023	2024
16	Parcheggi per la ricarica di veicoli elettrici con colonnina di ricarica	2022	2023	2024
17	N° di utenti di un servizio interno di mobilità - navetta	2022	2023	2024
18	N° di utenti di una facility - sistema di ricarica	2022	2023	2024
19	N° ciclisti	2022	2023	2024
20	Referente per il gruppo dei ciclisti	2022	2023	2024
21	Presenze biciclette	2022	2023	2024
22	Posti auto nei parcheggi di pertinenza delle sedi	2022	2023	2024
23	Posti auto per carpooling	2022	2023	2024
24	Posti per la bicicletta	2022	2023	2024
25	Accessi alle sedi e al parcheggio di pertinenza		2023	2024
26	Parco veicoli dipendenti per tipologia di alimentazione	2022	2023	2024
27	Parco veicoli di Istituto per classe Euro	2022	2023	2024

Benefici mobility management di Istituto		Anno	Anno	Anno
1	Tempo risparmiato di spostamento casa-lavoro con lavoro agile	2022	2023	2024
2	Percorrenze dei veicoli ibridi elettrici di Istituto	2022	2023	2024
4	Quota dipendenti potenzialmente sottratti all'utilizzo individuale dell'automobile	2022	2023	2024
3	Emissioni di CO2 prodotte con lo spostamento casa-lavoro in automobile	2022	2023	2024
4	Emissioni di NOX prodotte con lo spostamento casa-lavoro in automobile	2022	2023	2024
5	Emissioni di PM10 prodotte con lo spostamento casa-lavoro in automobile	2022	2023	2024
6	Riduzione emissioni inquinanti di CO2 per la riduzione di km in caso di smart working, spostamenti in bici, a piedi o con il tp e carpooling al 50%	2022	2023	2024
7	Riduzione emissioni inquinanti di NOX per la riduzione di km in caso di smart working, spostamenti in bici, a piedi o con il tp e carpooling al 50%	2022	2023	2024
8	Riduzione emissioni inquinanti di PM10 per la riduzione di km in caso di smart working, spostamenti in bici, a piedi o con il tp e carpooling al 50%	2022	2023	2024

9	Riduzione emissioni inquinanti per la riduzione di km con la mobilità in condivisione (sharing mobility)	2022	2023	2024
10	Incidenti in itinere per modalità	2022	2023	2024
11	Assenze per malattia		2023	2024
12	Riduzione del tempo impiegato per gli spostamenti casa lavoro	2022	2023	2024
13	Riduzione della spesa per lo spostamento casa-lavoro			2024
14	Numero istanze dei dipendenti	2022	2023	2024
15	Riduzione del costo esterno della mobilità privata (euro vpkkm)		2023	2024

Costi mobility management di Istituto		Anno	Anno	Anno
1	Servizio di trasporto aziendale - navetta	2022	2023	2024
2	Obiettivo DG-TEC-NTA Mobility	2022	2023	2024
3	Infrastrutture e servizi mobilità sostenibile			2024

3.2 Individuazione delle misure

In continuità con la programmazione del Piano di mobilità e degli spostamenti casa-lavoro adottato nel 2021 è stata attuata una misura finalizzata a conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile per tutti che sperimenta l'applicazione delle scienze comportamentali.

Questa azione, che utilizza lo stimolo della 'gamification', presenta ai dipendenti un sistema premiante tutte le modalità e i mezzi sostenibili. La sperimentazione della misura è prevista con una possibilità di sviluppo biennale, e la prima annualità avrà termine ad agosto 2023.

3.2.1 Individuazione delle misure

Dall'analisi della mobilità casa-lavoro dei dipendenti, delle propensioni, dei limiti e delle condizioni si delinea un set di misure e una serie di istanze da porre al mobility manager di area.

L'attuazione delle misure, previo studio di fattibilità, è programmabile, previa verifica delle risorse, a breve e medio termine.

- Le misure sono raggruppate secondo gli assi indicati dalle Linee guida:
- ASSE 1 di riduzione dell'uso individuale dell'auto privata,
- ASSE 2 di incremento dell'uso trasporto pubblico,
- ASSE 3 di incremento della mobilità ciclabile e/o micromobilità,
- ASSE 4 di riduzione della domanda di mobilità.
- ASSE 5 ULTERIORI MISURE INTEGRATE, un set di richieste misure complementari di rafforzamento di tutte le scelte di mobilità casa-lavoro sostenibili, di informazione, educazione e formazione, che include la mobilità attiva a piedi e la mobilità elettrica, considerata volano per il cambio di abitudini di mobilità.²⁹³⁰

All'interno di ogni asse le misure sono state categorizzate individuando due distinte tipologie, a seconda dell'ambito di attuazione e del soggetto referente per la richiesta/istanza/proposta.

Si distinguono quindi le misure di sede e interne all'organizzazione MIS dalle istanze e proposte di mobilità urbana rivolte al mobility manager di area e alla città – MU..

Tab 3.2 – Tipologia delle misure

MISURE		DESCRIZIONE
MIS	Misure di sede e interne all'amministrazione	Relazione a dotazioni infrastrutturali e servizi alla sede, misure organizzative e sistemi premianti scelte di mobilità sostenibile.
MU	Istanze e proposte di mobilità urbana	Rivolte al comune e altri soggetti competenti per il tramite del Mobility manager di area, sono riferite a interventi su dotazioni infrastrutturali e servizi di mobilità, la sicurezza a scala territoriale, urbana, metropolitana e regionale e misure incentivanti la mobilità sostenibile

Complessivamente i dipendenti che potrebbero essere coinvolti in modalità condizionata da tutte le misure di mobilità sostenibile interne e dalle istanze al mobility manager di area sono stimati circa 102 (96 escludendo i propensi all'utilizzo dei mezzi a due ruote), con un beneficio complessivo potenziale di 60.063 kg anno di CO2.

La misura di smart working viene considerata a sé stante perché non dipende da fattori esterni e né dalla propensione dei dipendenti, ma si basa su una programmazione. L'accordo è stato rinnovato per un triennio e interessa nel 2022 578 dipendenti circa che utilizzano l'automobile come conducenti e in combinazione con altre modalità; con un beneficio complessivo di 287964 kg anno di CO2.

²⁹ La decarbonizzazione dei trasporti: è un obiettivo possibile?, R DANIELIS, atti della giornata di Studio omonima organizzata dall'Università di Trieste, EUT 2019

Tab 3.3 – Misure – costi - benefici

ASSE	Descrizione	%	dip	Kmx160 giorni	costo	Beneficio CO2 kg/a	Beneficio NOX kg/a	Beneficio PM10 kg/a
1	Riduzione dell'uso individuale dell'auto privata	0,5	1	19	nd	569	1,16	0,1
2	Incremento dell'uso trasporto pubblico	9,4	2	67	nd	2009	4	0,34
3	Incremento della mobilità ciclabile e/o micromobilità	1,4	1	2080	10000 (+)	374,08	0,76	0,06
4	Riduzione della domanda di mobilità (*) (**)	1	10	10284	0000	287964	585	52
5	Ulteriori misure integrate	(***)		(***)	16000	0000	0000	0000
TOTALE		20,3	96					

(*) considerando la media di 112 giorni all'anno

(**) NB la riduzione domanda di mobilità casa-lavoro non esclude la mobilità di prossimità

(***) il contributo delle ulteriori misure integrate si ripartisce negli assi 1-2-3

(+) costo stimato, risorsa non assegnata

Nel dettaglio le misure e le istanze sono descritte nelle successive tabelle.

Tab 3.4 – Misure raggruppate per asse

ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA					
Introduzione di un servizio di navetta aziendale	Mantenimento servizio	0		sono interessati al servizio oltre 100 dipendenti	
Predisposizione di parcheggi aziendali gratuiti per i dipendenti che condividono l'auto	Richiesta al Servizio AGP-SAG di 2 posti auto dedicati al carpooling monitorato tramite app (2023)	0		La richiesta non ha avuto alcun riscontro interno, né vi è richiesta da parte dei dipendenti.	
Creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale	Utilizzo app prevista in ulteriori misure per la gestione del carpooling - Preferibile tratto 'ultimo miglio' per avvicinare alla metro gli utenti del tp	0,634	100%	vedere sotto alla voce altre misure	NUOVA MISURA - la sperimentazione per l'anno 2023 ha prodotto l'adesione al sistema di incentivi di un equipaggio di moto-pooling e nel 2024 di un equipaggio di carpooling dell'ultimo miglio che favorisce il trasporto pubblico
Istituzione di "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata	buoni i n natura assegnati ai conducenti tramite app di gamification	0		al momento non è tecnicamente perseguibile l'assegnazione diretta di 'buoni mobilità' poiché non esiste la voce trasporto e mobilità nella contrattazione decentrata. Tuttavia tramite app è possibile assegnare buoni in natura (vedi altre misure)	
Altro, descrivere	Accordi di Sharing mobility con Roma Carsharing	0		Non vi sono postazioni nei pressi della sede, quindi la misura non può funzionare. Queste misure sono efficaci se migliora l'efficienza e la frequenza del trasporto pubblico	ha aderito qualche dipendente che utilizza e il trasporto pubblico e utilizza la sharing mobility dell'ultimo miglio

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO					
Agevolare acquisto abbonamenti TPL con rateizzazione, gratuità o bonus	20 euro in buono in natura (es. buono pasto) mediante tracciamento con app di gamification al fine di assegnare gli incentivi alla mobilità sostenibile	50,2	4,0%	La misura di rimborso ai dipendenti non è ancora oggetto discussione nella contrattazione decentrata . La rateizzazione non è praticabile. Sono assegnati voucher tramite app di gamification - per i costi vedere ulteriori misure. Il coefficiente di riduzione tiene conto della necessità di miglioramento del servizio del trasporto pubblico nell'area interessata dalla sede (vedere le richieste) vedere sotto alla voce ulteriori misure	nuova misura nel 2024 una sperimentazione simile su tutte le sedi in Italia ha coinvolto 74 dipendenti, di cui 8 con la mobilità attiva e il carpooling e il rimanente con il trasporto pubblico, la metro e il treno.
Altro, descrivere	Condivisone con Groupama del servizio di navetta Fermi - Brancati	0,0	20%	Queste misure sono efficaci a condizione del miglioramento dell'efficienza e la frequenza del trasporto pubblico	

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ					
Realizzazione di stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati		0		misura già esistente	
Realizzazione di spazi dedicati ai monopattini elettrici		0		non richiesta dai dipendenti	
Realizzazione di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini		0		misura già esistente	
Realizzazione di spogliatoi con docce per i dipendenti		0		misura già esistente in fase di ristrutturazione	
Convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti	Diffusione promo diffusa da Roma Mobilità per sconti sui servizi di bike sharing e di micromobilità e delle convenzioni offerte tramite l'associazione Euromobility	0		Nella zona sono presenti ancora pochi mezzi	due dipendenti che utilizzano il trasporto pubblico o solo la bici percorrono il tratto da Fermi e Laurentina fino a Brancati con bicicletta in sharing nel 2024
Altro, descrivere	buono in natura (es buono pasto) erogato tramite monitoraggio con app di gamification per la mobilità sostenibile	1	100%	vedere sotto alla voce ulteriori misure	

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

Redazione di un piano per favorire lo smart working o per favorire il co-working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti.

SI, un accordo per il lavoro agile che riguarda il 98% del personale

ASSE 5 – ULTERIORI MISURE INTEGRATE

Iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile	#Mobilitynforma, evento Mobilityinrete SNPA, caffè della mobilità, infografiche PSCL, indagini su temi specifici,	0			misura permanente
Corsi di formazione per i dipendenti	Toolkit mobilità sostenibile per i neoassunti Implementazione pagina intranet Campagna video e interviste sulla mobilità sostenibile Risposte ai quesiti dei dipendenti	0			misura permanente
Incentivi all'utilizzo di app per il monitoraggio degli spostamenti	sistema premiante con buoni in natura (es. buoni pasto) e donazioni collettive per l'ambiente erogati tramite app di gamification per la mobilità sostenibile che monitora gli spostamenti. DONAZIONI COLLETTIVE IN OPERE DI RINATURALIZZAZIONE	0		il sistema incentiva tutte le modalità e i mesi sostenibili, i dipendenti interessati sono ripartiti nelle linee di azioni precedenti	
Altro, descrivere	Razionalizzazione degli spazi di parcheggio con introduzione di criteri preferenziali per auto elettriche e dotazione di infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica	0			

PROPOSTE A SCALA TERRITORIALE METROPOLITANA

La Città metropolitana di Roma Capitale ha adottato nel 2022 il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**,

Un piano strategico che mira a pianificare la mobilità sostenibile dell'intera area della Città Metropolitana di Roma con progetti di medio lungo termine.

Ha come obiettivi principali la riduzione dei mezzi privati a favore di quelli pubblici, la personalità e la ciclabilità; tutte misure a favore dell'ambiente e della sostenibilità.

Il processo si è concluso con il termine della fase di **partecipazione**, di valutazione delle osservazioni nell'ambito di tavoli e incontri inter-istituzionali atti a **dare valore alle proposte di modifica da parte del territorio** e, in parallelo, è stata definita la procedura di espressione del Parere Motivato da parte della Regione.

ISPRA ha contribuito. Nella fase di partecipazione seguita all'adozione del 2022 sono state rappresentate in sintesi le esigenze di mobilità dei dipendenti e due proposte a scala metropolitana che sono state approvate:

- un programma sperimentale di coworking metropolitano
- un servizio di car-sharing a scala metropolitana.

Il PUMS è stato approvato nella seduta del Consiglio metropolitano del 13 dicembre 2024.

Di seguito le sezioni del P.U.M.S.:

- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
- Partecipazione
- Valutazione Ambientale Strategica
- Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano (PdB)
- Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan)
- Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS)
- Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità (PMPD)

Per approfondimenti Link:

urly.it/313k1p

<https://pums.cittametropolitanaroma.it/approvati>

3.2.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure e delle richieste

Dall'analisi della mobilità casa-lavoro dei dipendenti, delle propensioni e delle condizioni si delinea un set di misure da verificare e programmare e una serie di istanze da porre al mobility manager di area.

Benefici ambientali: la stima dei benefici conseguibile con l'attuazione di misure proposte all'amministrazione e richieste al comune è effettuata in due modalità: la prima calcolando per ogni questionario i benefici conseguibili utilizzando la Banca dei fattori di emissione ISPRA, come indicato dalle Linee guida.

La seconda modalità di stima è stata effettuata applicando il valore medio del fattore di emissione al valore medio delle percorrenze che possono essere evitate applicando le misure, che si è dimostrato il valore più cautelativo.

Le formule applicate per la stima dei benefici ambientali sono le seguenti:

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura (Δk_{mauto}) determinata da smart working e/o co-working e/o anche dagli spostamenti effettuati in bicicletta, a piedi o con il TPL, è valutabile mediante la seguente formula:

$$\Delta k_{\text{mauto}} = (U_t / \delta) * L$$

dove:

- U_t è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura per effetto dello smart working e/o co-working e/o perché quotidianamente si spostano a piedi, in bicicletta e con i mezzi del TPL per raggiungere la sede di lavoro;
- δ è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- L è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti (ΔE_{miinq} espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata (Δk_{mauto}) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL, si propone la seguente formula:

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{elnq}} * Op) / 1000$$

in cui:

- Op è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente è in smart working e/o co-working e/o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;
- F_{elnq} sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO_2 , NO_x e PM_{10}) espressi in grammi/km.

La scelta dei F_{elnq} dei diversi inquinanti (CO_2 , NO_x e PM_{10}) da trasporto in autovettura è un aspetto determinante, in quanto direttamente collegato alle diverse classi ambientali di appartenenza (classe Euro), alle diverse tipologie di alimentazione, alla cilindrata e al ciclo di guida (urbano, extra urbano o autostradale).

L'ipotesi considerate sono le seguenti:

Emissioni medie anno di riferimento gr/km 2020 indicate dall'Ufficio del mobility manager si area sono le seguenti

CO2	187,03966
NOX	0,38187
PM10	0,03131

Il 98% dei dipendenti in smart working per 10 giorni al mese, 112 giorni all'anno
220 giorni lavorativi all'anno

36 km percorrenza media giornaliera (andata e ritorno) in automobile

40 km la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno) con il trasporto pubblico

Nel caso della navetta aziendale il delta di km e di emissioni è la sottrazione di percorso di trasporto pubblico dell'ultimo miglio e di trasporto in auto di chi non utilizzerebbe più il trasporto pubblico.

Il carpooling considera la presenza minima di un passeggero.

I costi stimati per le misure non corrispondono esclusivamente al budget del mobility manager (previsione di bilancio a obiettivo DG-TEC-NTA) e possono essere in carico di altri Servizi.

Benefici individuali: sono la riduzione del parco veicoli familiare, la riduzione della spesa per lo spostamento casa-lavoro, la riduzione del tempo impiegato per andare alla metro grazie al passaggio.

Benefici per l'Istituto: razionalizzazione dell'uso dei parcheggi, riduzione dell'impatto della mobilità dei dipendenti, rafforzamento dell'immagine di ente pubblico e evidenza del valore pubblico.

Benefici per la collettività: la riduzione dei costi ambientali e dei **costi esterni della mobilità individuale** in automobile.

7,2 euro vkm sono stimati in media i costi esterni per l'automobile nello studio effettuato per la Commissione Europea. Tuttavia, secondo alcuni studi, tali costi sono parzialmente internalizzati nel sistema di tassazione dei combustibili.³¹

Secondo uno studio del 2008 ogni cittadino italiano causa **un costo superiore a 600 euro per anno**, rispetto alla media di 750 euro per cittadino dell'Europa.³² Tale costo include l'incidentalità, inquinamento dell'aria, il cambiamento climatico, i costi dei processi operativi e altri fattori.

L'«*Handbook on the external costs of transport*», EC del 2019 stima un costo medio in Europa per km percorso di costi causati dall'incidentalità: in auto di 7,2 Euro-cent per veicolo per kilometro e di 4,5 Euro-cent per passeggero.³³

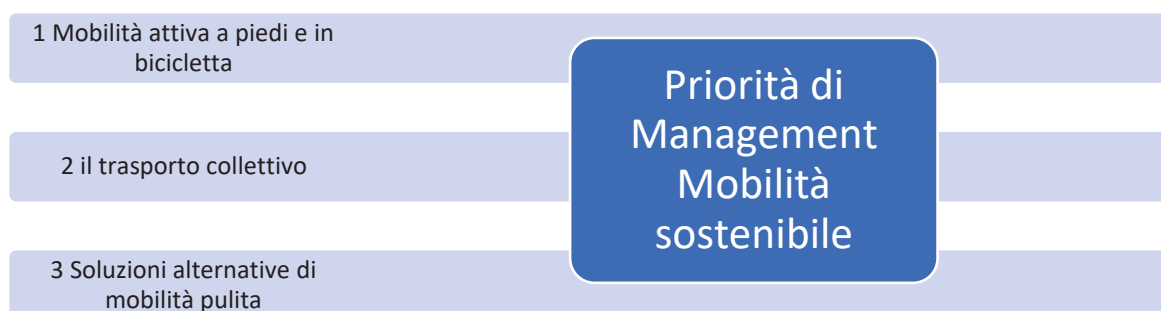
Tabella 3.5 – Esternalità dovute agli incidenti stradali

modalità di trasporto	costo medio euro-cent per km	km/giorno	esternalità euro giorno
automobile	4,5-7,2	10284	74044,8
moto	12,7-13,3	1656	21031,2
bus	1,0-18,9	3560	3560

Ogni dipendente che utilizza l'automobile concorre a tali costi per **259 euro al giorno**, 29030 euro l'anno (112 giorni in presenza considerando il lavoro agile).

La riduzione di tale costo al giorno nell'ipotesi delle misure applicate con fattori di correzione è di una riduzione di **1037 euro al giorno**; potrebbe essere incrementata fino a oltre 13470 euro se si verificassero le condizioni di mobilità urbana richiesta con riduzione dei tempi di spostamento con il trasporto pubblico e sicurezza della mobilità ciclistica.

Se si tiene in considerazione le priorità nei trasporti definite dalla Commissione Europea (vedi European Mobility Week), che corrispondono alla gerarchia dei trasporti, si ipotizza la seguente scala di priorità:



Nelle tabelle riportano misure proposte all'organizzazione. Tuttavia il risultato di tali misure è fortemente condizionato dalla risposta alle richieste rivolte al mobility manager di area e al comune.

³¹ Marco Ponti in La voce Trasporti e ambiente: quando la tassa è "giusta". Secondo uno studio del 2008 ogni cittadino italiano causa un costo superiore a 600 euro per anno.

³² Prof. Dr. Ing. Udo J. Becker, The True Costs of Automobility: External Costs of Cars, Overview on existing estimates in EU-27, TU Dresden, 2008

³³ Handbook on the external costs of transport, 2019, https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_4K83_Handbook_on_the_external_costs_of_transport_Final.pdf

ASSE1 DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

Tab 3.6 – Misure per disincentivare l'uso individuale dell'automobile

ASSE	Misura	% dip. interes sati	Costo 22025	Costo 2023-24	Δ Dip.	Δkm	Δemiinq CO2 Kg/anno	Δemiinq NOX Kg/anno	Δemiinq PM10 Kg/anno
1/5	Creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale	2,6%	-	-	1	19	569,31	1,16	0,10
2/5	20 euro in buono in natura (es. buono pasto) mediante tracciamento con app di gamification al fine di assegnare gli per incentivi alla mobilità sostenibile	23%	-	-	2	67	2.003,15	4,09	0,34
3/5	buono in natura (es buono pasto) erogato tramite monitoraggio, con app di gamification per la mobilità sostenibile	2,4%	-	-	1	13	374,08	0,76	0,06
5	Sistema premiante tramite appa di gamification		17.000	17000	-	98,46	2.946,54	6,02	0,49

(*) Gli incentivi a utilizzo di app contribuiscono allo sviluppo delle misure degli assi da 1 a 3.

ASSE 4 RIDUZIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

Tab 3.7 – Misure organizzative

ASSE	Misura	%	Dip.	Minori km	Rid. % percorrenze
4	Smart working	98 %	445	44.327,79	1,7%

Le misure previste nell'ambito degli assi 1, 2, 3 rientrano nella categoria delle misure di Concessione dello SHIFT verso altre modalità di spostamento. La misura integrata dell'asse 5 SHIFT rientra tra quelle de persuasione/modifica valori e comportamenti. Il lavoro agile è una misura di tipo organizzativo.

INTERVENTI RICHIESTI ALLA AMMINISTRAZIONE COMUNALE E METROPOLITANA

ASSE	MISURA	Descrizione della criticità o esigenza, indicando elementi di dettaglio in termini di linea, fascia oraria, numero di potenziali dipendenti fruitori
2	FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda (Nella cella E17 Indicare puntualmente l'intervento richiesto dall'azienda all'Amministrazione Comunale dando evidenza del n° di dipendenti interessati dall'intervento per fascia oraria) Maggiore frequenza spostamento primo e ultimo miglio tra viale Cesare Pavese e le fermate metro Fermi e Laurentina -Intensificazione e incremento della frequenza linea 772 sopratutto nel pomeriggio tra le 15:00 e le 20:00 durante tutto l'anno, anche nei periodi dopo la chiusura delle scuole, anche con servizi a chiamata. Maggiore frequenza bus primo miglio.

		<p>Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda</p> <p>(Nella cella E18 Indicare puntualmente l'intervento richiesto dall'azienda all'Amministrazione Comunale dando evidenza del n° di dipendenti interessati dall'intervento per fascia oraria)</p>	<p>Richiesta nuova linea da viale Cesare Pavese a metro Laurentina - richiesta di servizi di tp complementari in occasione dei lavori alla metro B-C - Richiesta di minore attesa dei treni della metropolitana e di spazio adeguato alle persone nelle carrozze.</p> <p>Richiesta di un percorso sicuro dal via Brancati alle fermate di viale Cesare Pavese accessibile a chi è portatore di disabilità e visiva e motoria.</p>
5	ULTERIORI MISURE	<p>Richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali</p>	<p>Attraversamento pedonale in via Brancati e percorso continuo e sicuro accessibile alle persone con disabilità che provengono dalla fermata dell'autobus in viale Cesare Pavese.</p> <p>Attraversamento sicuro e visibile la notte in viale Oceano Atlantico alla discesa dall'autobus e in prossimità dell'incrocio con viale Rodesia.</p> <p>Individuazione di un percorso pedonale del tipo 'Metrominuto' naturalistico-architettico da via Pavese a Eur Fermi, con attraversamenti sicuri e visibili la notte.</p> <p>Realizzazione tratti ciclabili in sicurezza dal via Brancati alla pista ciclabile Colombo, alla pista ciclabile Laurentina e verso viale dell'Oceano Indiano (già indicati nei PSCL precedenti).</p> <p>Accordo con Fiab per diffondere la certificazione degli enti bike friendly.</p>
		<p>Altro, descrivere</p>	<p>Incentivi a km erogati dal comune a una quota di dipendenti che utilizzano la bicicletta di ente che abbia nominato il mobility manager - BIKE TO WORK ROMA - questa misura del comune di Ozzano ha prodotto un incremento del 50% dei ciclisti di Ispra</p> <p>Accordi di Sharing mobility, richiesta 2021-22-23 stalli Roma Car Sharing in prossimità della sede cui non è stata data ancora risposta. In associazione alla richiesta anche la società Groupama.</p> <p>Richieste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maggiore copertura nell'area del bike sharing e della micromobilità. - una velostazione nella stazione della metro Eur Fermi sorvegliata. - maggiore sicurezza per gli utenti e i mezzi del bike box della stazione Laurentina con maggiore illuminazione e sorveglianza. <p>Individuazione sedi e allestimento di postazioni per il coworking.</p> <p>Attivazione di accordo comunale per rendere possibile e favorire il taxi pooling.</p>

Da lettura analitica risulta evidente come la spinta all'utilizzo del trasporto pubblico si condiziona in larga dall'attuazione di misure esterne che riguardano l'affidabilità/efficienza del servizio e le agevolazioni. Analogamente per spostare i dipendenti verso le biciclette sono fondamentali incentivi e infrastrutture per la mobilità ciclistica a livello comunale.

La misura che prevede l'assegnazione di **incentivi** per i dipendenti che scelgono modalità e dei mezzi sostenibili mediante il tracciamento dei percorsi con app di gamification prevede tra le attività anche la destinazione di **premi collettivi** a favore della rinaturalizzazione dell'ambiente in aree danneggiate da eventi climatici che si trovano in Italia. Tali investimenti producono effetti permanenti e certificati di riduzione delle emissioni in relazione alla tipologia delle specie selezionate tramite la piattaforma WOWnature³⁴.

³⁴ <https://www.wownature.eu/>

4. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

Le tabelle sopra riportate individuano i costi che rientrano nelle previsioni di bilancio.

La misura per la quale è previsto un budget assegnato nel 2023 e 2024 alle attività di mobility manager è quella relativa alla sperimentazione dell'utilizzo di app per incentivare tutte le scelte di mobilità sostenibile mediante app di gamification. È inserita nell'Asse 5 quale misura integrata di tutte le forme di mobilità sostenibile. L'affidamento del servizio per un anno.

La misura principale di supporto al trasporto pubblico è la navetta dell'ultimo miglio per il momento è sostenuta da servizio di cortesia offerto dalla società Groupama.

Dei principali risultati del PSCL è data evidenza nel Report di sostenibilità e nel PIAO, con l'obiettivo di dare evidenza del valore pubblico ottenuto.

5. PROCEDURA DI ADOZIONE DEL PSCL

L'adozione con disposizione del direttore generale, previa acquisizione dei pareri del servizio bilancio e programmazione.

6. MONITORAGGIO

Il monitoraggio delle misure previste nel PSCL verifica se sono implementate e il target raggiunto. Individua impedimenti e criticità.

Il monitoraggio delle richieste rivolte al mobility manager di area considera: l'invio delle stesse, le risposte ricevute e le misure messe in atto dai gestori dei servizi e dai responsabili delle infrastrutture per la mobilità.

La relazione di monitoraggio del PSCL è prevista entro il 31 dicembre e costituisce parte del PSCL successivo.

% dipendenti interessati all'attuazione della misura in base ai risultati del questionario viene monitorato con apposita domanda con la somministrazione del questionario successivo.

Domande che sono previste nel questionario successivo: se è cambiata la modalità di spostamento, le spese sostenute e il tempo impiegato.

Può essere sviluppato un approfondimento delle propensioni dei nuovi assunti.

7. COMUNICAZIONE

Il piano viene portato a conoscenza dei dipendenti utilizzando i canali della comunicazione interna: informativa #Mobilitynforma, pagina intranet MAC dedicata al mobility management aziendale, pagina social e pagina web, un evento di comunicazione interna e canali video.

Ogni intervento effettuato dall'Amministrazione, in relazione alle misure previste ed al programma di implementazione di cui al Capitolo 4, verrà comunicato ai dipendenti ISPRA con le modalità sopra indicate.

CONCLUSIONI

Il risultato del PSCL dipende dalla combinazione di misure interne alla sede e alla organizzazione che possono influire sull'effettivo shift modale dei dipendenti dall'utilizzo dell'automobile da solo a mezzi e modalità sostenibili a condizione di trovare un ambiente urbano effettivamente accessibile e sicuro.

8 ALLEGATI

8.1 Allegato 1. Risorse umane - Estratto dal Bilancio di Sostenibilità ISPRA 2024 (dati 2023)³⁵

Il personale di ISPRA si può ricondurre a 3 macrocategorie:

- dirigenti (contratto per i dirigenti pubblici, “area istruzione e ricerca”);
- tecnologi e ricercatori (contratto per i dipendenti pubblici delle istituzioni ed Enti di Ricerca e sperimentazione);
- funzionari, collaboratori e operatori (contratto per i dipendenti pubblici, delle istituzioni ed Enti di Ricerca e sperimentazione).

L'Istituto si avvale inoltre della collaborazione di personale non contrattualizzato direttamente, prevalentemente per svolgere attività di servizio (mensa, vigilanza, pulizie, manutenzioni).

Tutti i rapporti di lavoro del personale dell'Istituto sono basati su accordi di contrattazione collettiva. L'unica eccezione è rappresentata dal Direttore Generale che è un dipendente dell'Istituto, ma con un contratto ad hoc.

Nel 2023, complessivamente hanno lavorato in ISPRA 1.207 dipendenti distribuiti in 8 sedi, quasi il 90% nella sede Roma. La maggior parte del personale si concentra negli uffici situati a Roma e l'età media è di quasi 51 anni.

Tabella 2 – Dipendenti per durata del contratto e sede – numero

	2023	2022	2021	2020
(A) Dipendenti a tempo indeterminato di cui	1.130	1.114	1.029	1.014
nella sede di Roma	1.004	994	920	911
in altre sedi	126	120	109	103
(B) Dipendenti a tempo determinato di cui:	77	72	95	81
nella sede di Roma	70	66	87	73
in altre sedi	7	6	8	8
(A+B) Totale di dipendenti	1.207	1.186	1.124	1.095

Note: dai dati è escluso il personale in aspettativa, comando, fuori ruolo, per questo il totale di dipendenti non coincide con quello delle Tabella 2 e della Tabella 3.

Quasi i 2/3 dei dipendenti è laureato. Sul totale dei dipendenti vi è una prevalenza femminile rispetto a quella maschile con contratto a tempo indeterminato, tendenza opposta nel caso dei contratti a tempo determinato.

Conciliazione vita-lavoro

Nell'Istituto, in particolare, il personale può fruire di telelavoro, lavoro agile e part-time. Fruisce di tali istituti tutto il personale in servizio nei livelli I-VIII. Sul lavoro agile hanno influito le previsioni normative derivanti dal verificarsi dell'emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del Covid-19: repentina è stata infatti negli ultimi anni la crescita del numero di unità di personale che hanno fruito di tale istituto, stabile la fruizione del telelavoro o in diminuzione quella del part-time. Tuttavia, nel 2023 risulta in aumento dopo la flessione del 2022, ma comunque inferiore ai livelli della pandemia, il personale che ha fruito del *lavoro agile* è stato di oltre l'80% del totale ma con una percentuale delle giornate lavorative inferiore (pari al 27% delle giornate lavorative annuali). A fruire del lavoro agile e del part-time sono di più le donne, mentre gli uomini risultano in numero maggiore del telelavoro.

Tabella 10 – Personale in lavoro agile, in telelavoro e in part-time

	2023	2022	2021	2020
Personale in lavoro agile sul totale personale in servizio (%)	83,74%	80,74%	98,64%	97,62%
Giornate lavorative annuali in sw (%)	27%	30-35%	30-35%	n.d.
Personale in telelavoro (n.)	69	59	61	60
Personale in part-time (n.)	33	39	42	52

³⁵ https://www.isprambiente.gov.it/it/istituto/ispra/bilancio-di-sostenibilita/1_bds2024-dati-2023_-versione-completa.pdf

8.2 Allegato2. Il Questionario



1. Quando non sei in smart working utilizzi l'auto per lo spostamento casa-lavoro? *

- ☐ no, mi muovo solo a piedi e in bici
- ☐ no, utilizzo solo i mezzi pubblici
- ☐ no, utilizzo lo scooter/la moto
- ☐ si
- ☐ si in combinazione con i mezzi pubblici

2. Quanto spendi all'anno per utilizzando i mezzi pubblici, la ferrovia e la sharing mobility?

Il valore deve essere un numero

3. In condivisione o da solo? *

- ☐ in condivisione
- ☐ da solo
- ☐ da solo in combinazione con altri mezzi

4. Quante volte al mese mediamente utilizzo l'automobile in condivisione?

- ☐ da 1 a 3
- ☐ da 4 a 10
- ☐ oltre 11
- ☐ nessuna

5. Quante volte al mese mediamente utilizzo l'automobile da sola/a per andare al lavoro? *

- ☐ da 1 a 3
- ☐ da 4 a 10
- ☐ oltre 11
- ☐ nessuna

6. Quanto tempo di viaggio risparmio in un giorno di lavoro in smart working? *
per il tragitto casa-lavoro e lavoro-casa

- ☐ meno di mezz'ora
- ☐ tra mezz'ora e 1 ora
- ☐ tra 1 ora e 2 ore
- ☐ tra 2 ore e 4 ore
- ☐ oltre 4 ore

7. Quanti anni ha il mio mezzo? *
(numero)

Il valore deve essere un numero

8. Quanti km percorro in un giorno con la mia auto per lo spostamento casa-lavoro? (andata+ritorno) *

numero di chilometri

- ☐ 0-2 KM
- ☐ 2-10 KM
- ☐ 10-25 KM
- ☐ 25-60 KM
- ☐ > 60 KM

9. Quale combustibile e alimentazione ha la mia auto? *

- ☐ benzina
- ☐ gasolio
- ☐ ibrido a benzina e plug in
- ☐ ibrido a metano
- ☐ bifuel a GPL
- ☐ elettrico

10. La mia auto è di categoria: *

- ☐ mini
- ☐ small
- ☐ medium
- ☐ large - suv - executive

11. Euro *

- ☐ Euro 6
- ☐ Euro 5
- ☐ Euro 4
- ☐ Euro 3
- ☐ Euro 2
- ☐ Euro 1
- ☐ pre Euro 1

12. So quanto spendo all'anno per la mia automobile? *

numero di euro spesi per rifornimento, assicurazione, manutenzione

Il valore deve essere un numero

13. Quanto tempo impiego per parcheggiare? *

- ☐ meno di 5 minuti
- ☐ tra 5 a 10 minuti
- ☐ oltre 10 minuti

14. Quanto sono soddisfatto del mio spostamento casa-lavoro in auto? *

In relazione a come vivo la mia esperienza di viaggio, quanto è vera la seguente affermazione?

	per niente	poco	indifferente	abbastanza	molto
arrivo al lavoro soddisfatto del mio spostamento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
perdo tempo nel traffico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vorrei cambiare modalità di spostamento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
spendo troppo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vorrei spendere di meno	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
mi farebbe piacere aiutare un collega dando un passaggio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
non considero alternative	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. Quale modalità o mezzo alternativo prenderei in considerazione? *

Inserisci la risposta

16. A quale principale ragionevole condizione?

Inserisci la risposta

COSA HO CAMBIATO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

17. Ho cambiato modalità di spostamento nell'ultimo anno *

- ☐ no
- ☐ sì

18. Ho cambiato modalità di spostamento da

- ☐ auto da solo
- ☐ auto condivisa
- ☐ trasporto pubblico
- ☐ trasporto pubblico e navetta
- ☐ treno e trasporto pubblico
- ☐ auto in combinazione con mezzi pubblici
- ☐ auto in combinazione con treno e trasporti pubblici
- ☐ bici
- ☐ piedi

19. Ho cambiato modalità di spostamento a

- ☐ piedi
- ☐ bici
- ☐ bici in combinazione con trasporto pubblico e/o treno
- ☐ auto in combinazione con i mezzi pubblici
- ☐ auto in combinazione con treno e trasporti pubblici
- ☐ trasporto pubblico
- ☐ trasporto pubblico e navetta
- ☐ auto condivisa
- ☐ auto da solo

SEDE DI ASSEGNAZIONE UNITA' LOCALE

20. Quanto consideri accessibile la tua sede di lavoro? *

- ☐ per niente
- ☐ poco
- ☐ sufficientemente
- ☐ abbastanza
- ☐ molto accessibile

21. Perché?

*

Inserisci la risposta

22. Sede *

- ☐ Chioggia
- ☐ Livorno
- ☐ Ozzano nell'Emilia
- ☐ Palermo

8.3. Allegato 3 - PARCO VEICOLI DEI DIPENDENTI

Dall'analisi del questionario la ripartizione modale, risulta la seguente:

Mezzo-modalità	Quota campione	Stima 2022	2019 Pre-Covid
Auto (anche multimodale)	70%	540	67%
Moto/scooter	8%	60	
Bicicletta e a piedi	7%	62	
Trasporto pubblico	16%	136	
Abbonamenti al TP (*)		136	>220
Car Sharing Roma		3	

In evidenza: l'utenza del trasporto pubblico pre-

emergenza sanitaria non è stata ancora completamente recuperata e che nel caso di incentivi al trasporto pubblico la quota di utenti raggiunta in corrispondenza delle agevolazioni sugli abbonamenti annuale al trasporto pubblico è stata di circa 220.

(*) La stima per il 2022 degli abbonamenti include agli abbonamenti annuali anche quelli mensili.

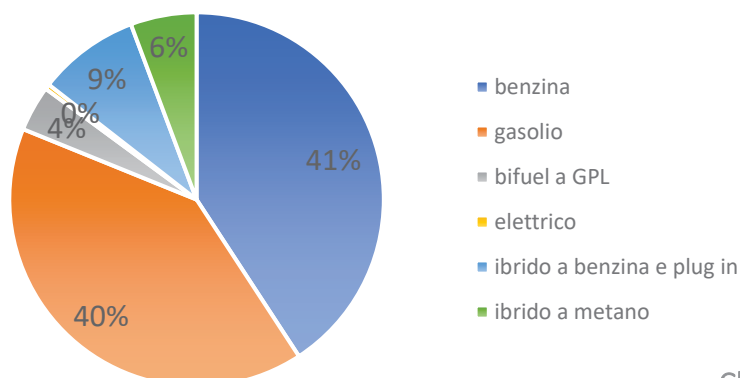
Il parco veicoli è caratterizzato principalmente da motorizzazioni a benzina e diesel, pari all'81%, la presenza di veicoli ibridi a benzina e plug in è pari al 9% circa, seguita dai veicoli ibridi a metano bifuel a GPL; la presenza di veicoli elettrici è ancora al di sotto dell'1%.

La mia auto è di

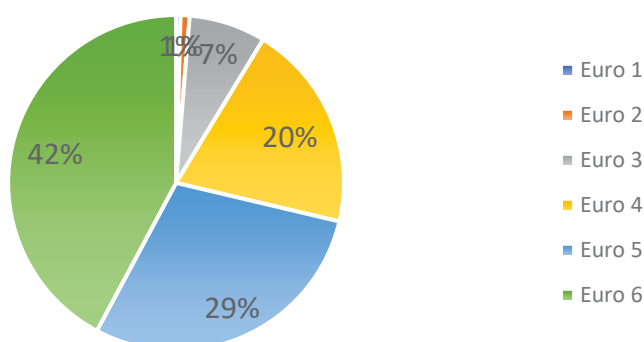
categoria:	campione	%
mini	12	6,3
small	67	35,1
medium	112	58,6
large - suv - executive	39	20,4
	191	

Presenze

Quale combustibile e alimentazione ha la mia auto?



Classe ambientale



Spazio occupato

Il 79% delle automobili guidate da una persona sono di categoria medium, large, executive, suv. Rilevante l'impatto dell'occupazione dello spazio pubblico stradale e si sposta.

Posto 25 mq per lo spazio di manovra un veicolo occupa 25 mq di spazio, 10 mq di strada.

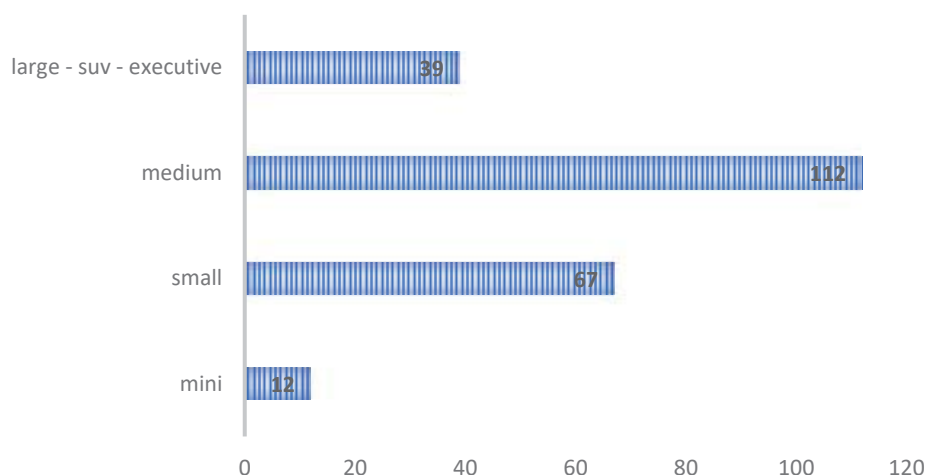
In una giornata di spostamento casa-lavoro si spostano

Ipotesi:

- 108 giorni in smart working, 112 giorni al lavoro
- 50% delle presenze
- 100 veicoli in un giorno occupano 1000 mq di spazio pubblico.
- Le presenze rilevate per due giorni a settimana tra settembre e novembre, attestano nel giorno di massima presenza vi sono in sede 731 dipendenti, i quali considerando la quota modale dell'automobile, è pari al 72%, vengono al lavoro con 526 automobili. Il campione 200-224 (191) veicoli presenti al 50% in sede; è riferibile ad un universo di 560 veicoli.

Considerando un giorno di massima presenza lo spazio pubblico occupato da 526 veicoli dei dipendenti è stato di almeno 5250 mq, equivalente a un campo da calcio.

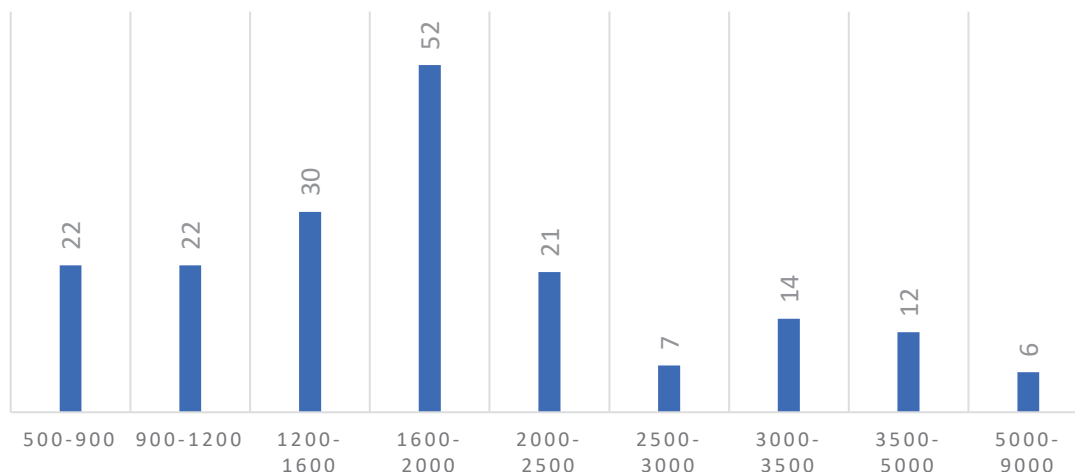
LA MIA AUTO È DI CATEGORIA



COSTI SOSTENUTI PER L'AUTOMOBILE

2170 euro in media i costi sostenuti per l'autoveicolo.

So circa quanto spendo all'anno per la mia automobile?



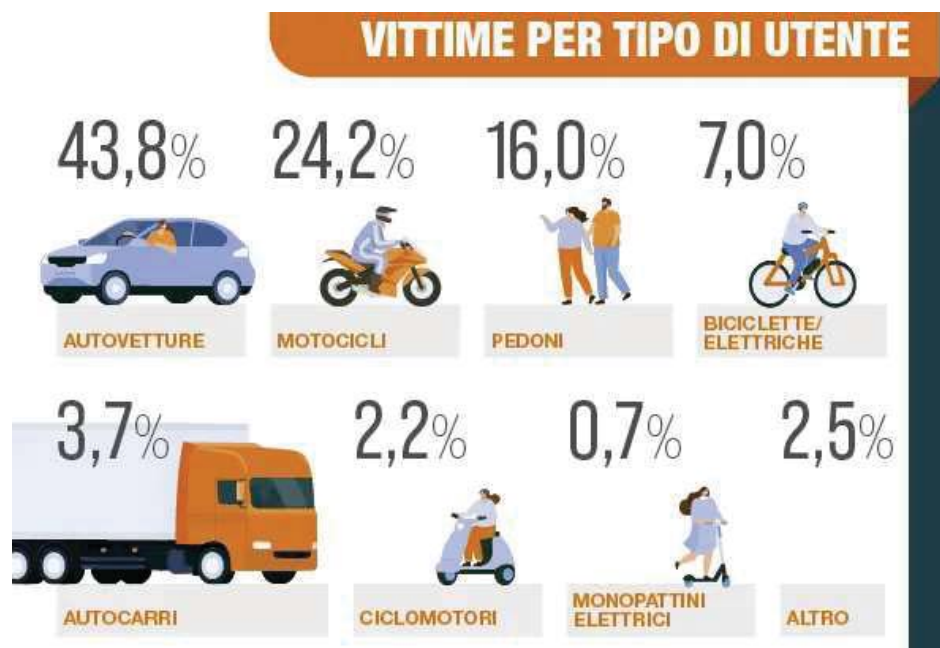
Costi per l'assicurazione: incrementati nel 2023 a causa della maggiore incidentalità post covid e per l'andamento dell'inflazione.

INCIDENTALITA' ISTAT

Il 73,3% delle quasi 166522 collisioni stradali del 2023 sono avvenute **nei centri urbani** (456 al giorno) con un costo sociale di 18 miliardi di euro pari all'1% del PIL. 8 in medi a i morti al giorno.³⁶

Nel 2023 la polizza rc auto è incrementata per le dinamiche inflazionistiche e l'aumento della sinistralità.

https://www.ilsole24ore.com/art/polizze-rc-auto-l-aumento-tariffe-AEWGJeTC?refresh_ce=1



Fonte: ISTAT, Pillole incidenti stradali 2023

³⁶ <https://www.istat.it/infografiche/infografica-sugli-incidenti-stradali-anno-2023/>

8.4 Allegato 4 - TRATTI CICLABILI DI CONNESSIONE DELL'ULTIMO MIGLIO

Tabella 1 – Percorsi dell'ultimo miglio proposti

Percorsi dell'Ultimo Miglio	
Denominazione dell'Ente	ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale
Denominazione della sede	ISPRA E.U.R.
Indirizzo	Roma, via Vitaliano Brancati 48-60, 00144 Roma
Numero totale del personale dipendente TI e TD	922
Quota dipendenti che utilizzano la bicicletta in modo sistematico da Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)	4%
Quota dipendenti propensi a condizione infrastrutture (PSCL)	1,4% (*)
Numero percorsi proposti	6
Percorso proposto 1	Brancati 48-60, via Giuseppe Tomasi di Lampedusa, parco Eros Corizza/via Brancati, via Corrado Govoni, via Achille Campanile, Laurentina (Comprensivo Gramsci)
Percorso proposto 2	Brancati 48-60, viale Oceano Atlantico, viale Rodesia, viale Nairobi, viale dell'Arte, Stazione Metro Fermi
Percorso proposto 3	Brancati 48-60, via Ignazio Silone, via Paride Stefanini
Percorso proposto 4	Brancati 48-60, via Massimo Bontempelli, viale Cesare Pavese, viale Oceano Atlantico, via Cristoforo Colombo fino alla Ciclabile - MASE
Percorso proposto 5	Brancati 48-60, via Massimo Bontempelli, viale Cesare Pavese, viale Oceano Atlantico, viale Oceano Pacifico, Cappellacci
Percorso proposto 6	(percorso 1) Laurentina ciclabile – Via di Vigna Murata (INGV)
Velostazione/bike box proposta	Stazione Laurentina

(*) la previsione di propensione tiene conto delle condizioni richieste di primo e ultimo miglio

Tutti i percorsi sono necessari a **breve periodo**, almeno come tratti ciclabili.

Le osservazioni riguardano la principale criticità che rende poco accessibile alla bicicletta l'unità locale di ISPRA in via Vitaliano Brancato 48-60, criticità che interessa anche tutto il Municipio IX che appare scarsamente dotato di infrastrutture accessibili e sicure per la mobilità ciclabile. Tale carenza è caratteristica nei tratti di connessione circolare e nelle aree a sud est del Municipio

Si propone di tenere conto della mobilità casa-lavoro considerando le provenienze dei dipendenti con l'obiettivo di consentire una accessibilità in sicurezza alla modalità in bicicletta per i tratti del **'primo' e dell'ultimo miglio'** e verso i centri di scambio intermodale.

Tali dati per Cap sono nella disponibilità dell'Ufficio del Mobility Manager di Area perché richiesti ai sensi della normativa vigente con il PSCL.

Inoltre, se si tenesse conto dei flussi di mobilità che sono generati dagli spostamenti casa-lavoro si potrebbe valutare come le provenienze non siano solo dal centro storico; sarebbe inoltre possibile monitorare la quota dei dipendenti per sede nelle aree, centrale, semi periferiche e periferiche.

Si propone, infine di considerare:

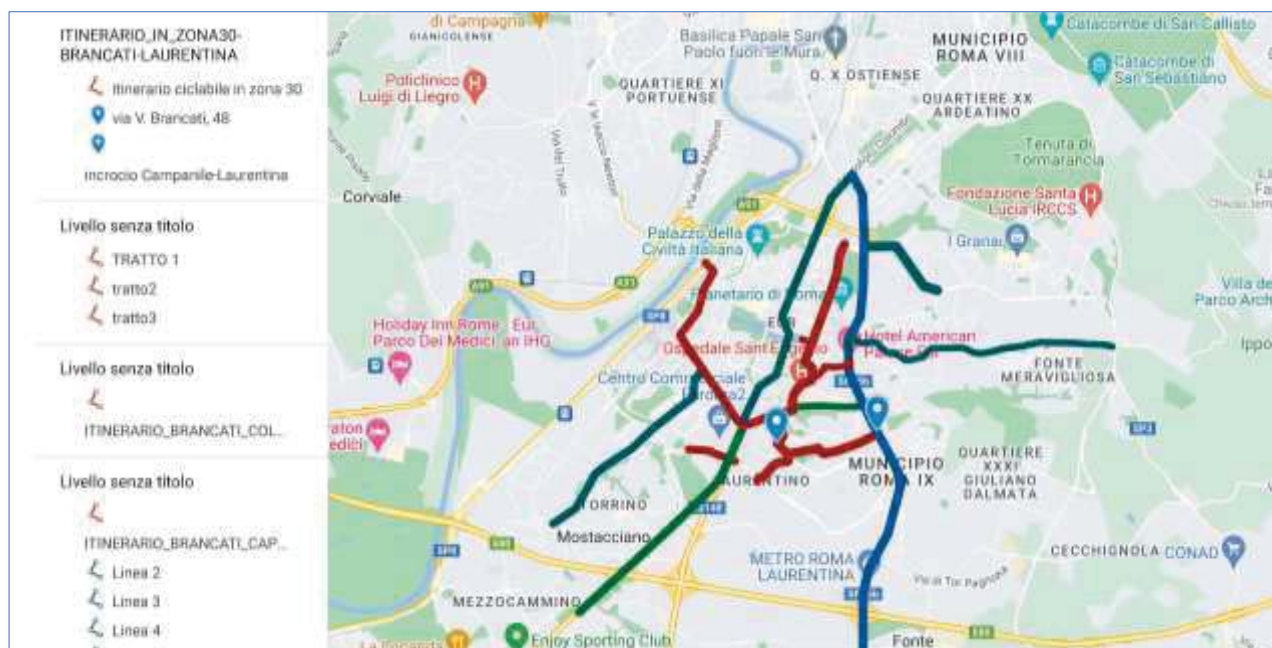
- una velostazione nella stazione della Metro Fermi,
- di rendere la bike box della stazione Laurentina più sicura per le persone e i mezzi con maggiore illuminazione e sorveglianza.

È pervenuta segnalazione che spesso i box sono utilizzati per depositare i contenitori della logistica su bicicletta.

Fig. 8.4.1 – Collegamenti dell'ultimo miglio'



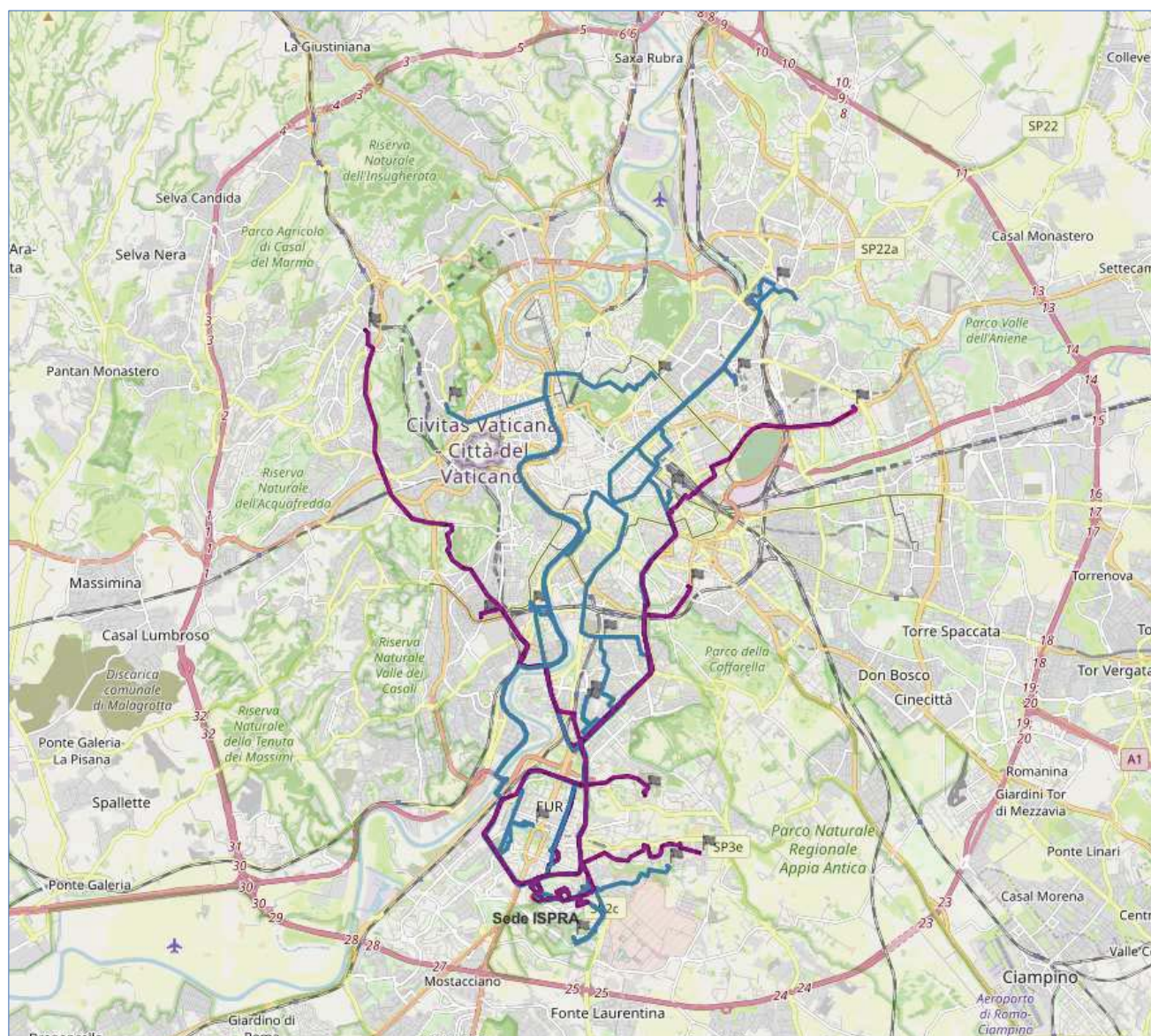
Fig. 8.4.2 – Tratti ciclabili e collegamenti dell'ultimo miglio'



I tratti di collegamento alle piste ciclabili e agli itinerari urbani sono stati individuati con un sondaggio rivolto ai dipendenti aperto dal 2020. Sono stati inviati all'Ufficio del Mobility manager al fine di essere considerati nel

Piano della mobilità ciclistica. In rosso i tratti dell'Ultimo miglio individuati per il PSCL, in verde quelli del primo miglio e quelli relativi agli spostamenti di lavoro verso il MASE.

Fig. 8.4.3 – Mappa degli itinerari casa-lavoro dei CICLISPRa 2022



8.5 Allegato 5 - MONITORAGGIO DEL PSCL



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

Art. 229, c. 4, legge 77/2020 e decreto MITE 179/2021 *Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager*, Deliberazione DG 3762/2021. Linee Guida PSCL DD 4/8/2021

Monitoraggio

Il Piano adottato dalla Direzione Generale ISPRA e approvato al Mobility manager di Area presso Roma Mobilità prevede che il monitoraggio sia effettuato per ogni obiettivo utilizzando strumenti quali la banca dati di mobilità, il sistema di controllo degli accessi e la comunicazione interna.

L'efficacia delle misure riguarda i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure valutando i vantaggi per i dipendenti, l'Istituto e per la collettività in una ottica di progressivo miglioramento delle performances.

Le misure di piano identificate sono di due tipi:

- esistenti perché attuazione dei piani precedenti
- previste allo studio di fattibilità e attuabili a breve e medio termine.

Le misure e le istanze rivolte al mobility manager di area sono classificate in base all'asse di intervento indicato dalle Linee Guida per la reazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti casa-lavoro, al tipo di strategia, di politica di mobilità, per ambito e competenza.

Di seguito gli elementi di monitoraggio del piano e della mobilità casa-lavoro sostenibile dei dipendenti Ispra

Tabella 2.11- Ripartizione modale dei dipendenti di ISPRA

Ripartizione modale	2023	2022
Auto privata come conducente	69,2%	72%
Auto privata/moto come passeggero	3,4	3%
Moto	5,5	5%
Trasporto pubblico anche combinato con altri mezzi	17,7	16%
Mobilità dolce (piedi, bici, monopattino)	4,2	4%
Sharing	0%	0%
TOTALE	100%	100%

La quota modale dell'automobile è scesa a favore principalmente del trasporto pubblico.

La scelta del trasporto pubblico, sostenuta dal servizio di navetta dell'ultimo miglio, è incrementata poiché scelta dai nuovi assunti, mentre i dipendenti che sono andati in pensione preferivano l'automobile.

A seguire le misure esistenti e previste per l'anno 2024.

Asse	Misura	Descrizione	% dip	Nota mobility manager
1	MIS 1 Rinnovo del contratto di servizio di trasporto aziendale dell'ultimo miglio dalla metro Fermi alla sede	Il servizio interessa lo spostamento dell'ultimo miglio verso la stazione della metro Fermi. Si fino 2023, nd successivamente. La navetta assicura l'accessibilità ai dipendenti con limitata capacità motoria (disabili)	16%	NO/SI
				La misura interessa pressoché tutto il personale che utilizza il trasporto pubblico. Non sono stati stanziati fondi di bilancio poiché tale tipo di imputazione è stato oggetto di rilievo da parte della Corte dei Conti ad un altro ente pubblico. E' stato assicurato il servizio di cortesia da parte della società Groupama
	MIS 2 Predisposizione di parcheggi aziendali gratuiti per i dipendenti che condividono l'auto	Richiesta al Servizio AGP-SAG di 2 posti auto dedicati al carpooling monitorato tramite app		NO
				La sede è in ristrutturazione e i parcheggi interni parzialmente fruibili
	MIS 3 Creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale	Utilizzo app prevista in ulteriori misure per la gestione del carpooling - Preferibile tratto 'ultimo miglio' per avvicinare alla metro gli utenti del tp		SI
	MU 4 Accordi di Sharing mobility	Rinnovo richiesta postazione car sharing Roma Mobilità		SI
	Sommatoria 2-3-4	Mobilità condivisa	0,5 %	vedere sotto alla voce a misure - la valutazione di fattibilità può tenere conto delle propensioni ma anche della quota di dipendenti che compie un tragitto di 5-10 km verso casa. Il carpooling è limitato dalla flessibilità dell'orario di lavoro non vi sono postazioni nei pressi della sede

Ass e	Misura	Descrizione	% dip	Attuata	Nota mobility manager
2	MU1 Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda	Intensificazione e incremento della frequenza linea 772 soprattutto nel pomeriggio tra le 15:00 e le 20:00 durante tutto l'anno, anche nei periodi dopo la chiusura delle scuole. Maggiore frequenza bus primo miglio. Corsie preferenziali.	9,4 %	NO	I feedback dei dipendenti relativi all'utilizzo del trasporto pubblico rilevano criticità nei tempi di spostamento, scarsa frequenza in tutte le fasce di entrata e uscita dal lavoro, sicurezza, interscambio.
	MU 2 Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda	Richiesta nuova linea da viale Cesare Pavese a metro Laurentina - richiesta di servizi di tp complementari in occasione dei lavori alla metro B-C		NO	La quota di propensioni al tpl si considera derivare dalla combinazione di tutte le misure Asse 2
	MU 3 Convenzioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti gratuiti o a	Richiesta di ripristino convenzione con Atac e enti pubblici per agevolazione sull'abbonamento al trasporto pubblico annuale e mensile		NO	al momento l'amministrazione non può fornire abbonamenti o agevolazioni poiché non esiste la voce trasporto e mobilità nella contrattazione decentrata, né sono disponibili convenzioni con Atac

prezzi agevolati per i dipendenti				
MU 4 Richiesta di maggiore efficienza del servizio di tp e di intermodalità	maggior frequenza spostamento primo e ultimo miglio tra viale Cesare Pavese e le fermate metro Fermi e Laurentina	NO	la quota di propensioni al tpl si considera derivare dalla combinazione di tutte le misure Asse 2	
MIS 6 Navetta dell'ultimo miglio (asse 1) preesistente	Servizio da via V. Brancati alla stazione metro Fermi		il servizio di navetta dell'ultimo miglio è funzionale al sostegno della fruizione del trasporto pubblico esistente. Vedere misura 1 asse 1	
Sommatorie misure 1-6		9,4 %		

Asse	Misura	Descrizione	Attualità	Nota mobility manager
3 FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ	MIS 1 Realizzazione di stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati	Misura esistente con sistema di parcheggio nell'area di pertinenza del fabbricato	SI	Utilizzo minimo in inverno con brutto tempo 6 posti
	MIS 3 Realizzazione di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini	Punto di ricarica esistente fruibile fino a settembre 2022	ND	In corso ristrutturazione da parte del proprietario dell'immobile
	MIS 4 Spogliatoio con docce per i dipendenti	Spogliatoio e doccia esistente fruibile fino a settembre 2022	NO	In corso ristrutturazione da parte del proprietario dell'immobile
	MIS 5 Acquisto di bici aziendali per utilizzo su prenotazione	no	NO	risulta 1 sola richiesta da parte dei dipendenti. In caso di sperimentazione è necessario una ulteriore copertura assicurativa
	MU 6 Convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti	Richiesta tramite Roma mobilità di estensione dell'area operativa degli operatori	PARZIALE	Presente qualche messo di bike sharing
	MU 7 Infrastrutture per la mobilità ciclabile	Richiesta all'Amministrazione Comunale di realizzazione tratti ciclabili segnalati nell'ambito dei tavoli tecnici per mobility manager	NO	I tratti ciclabili servono a garantire la sicurezza del percorso casa lavoro dalle piste esistenti fino alla sede
	MU 8 Infrastrutture per la mobilità ciclabile	Richiesta a Roma Mobilità di sistemi di parcheggio custodito bici alla metro Laurentina e Fermi,	PARZIALE	Solo a Laurentina e non a Fermi
	MIS 9 Altro, partecipazione a ciclo-uscite organizzate in collaborazione con associazioni ciclistiche	Ciclouscita alla scoperta del GraB rete mobility INFN, biciPA...	SI	
	MIS 10 Guida ISPRA il Ciclista urbano, una responsabilità condivisa	Stampa	SI	
	MU 11 Progetto Bike to work Roma	Incentive a km erogati dal comune a una quota di dipendenti di ente che abbia nominato il mobility manager	NO	ISPRA aderisce al progetto Bike to work del Comune di Ozzano che eroga 0,20 cent/km

Asse	Misura	Descrizione	Attuata	Nota mobility manager		
	MIS 12 Altro, proposta adesione FIAB	Certificazione ente bike friendly	NO	Necessario approfondire i requisiti di certificazione e i costi		
	Sommatoria 1-11	Mobilità in bicicletta	1,4%			
4	RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ	MIS Redazione di un piano per favorire lo smart working	Rinnovo accordo smart working per un triennio in conformità alle previsioni normative e del Regolamento interno	1,4%	SI	NB la valutazione si riferisce all'universo considerando la quota di accordi di smart working pari al 93% del personale-la distanza media a-r è di 33,8 km/g
5 ULTERIORI MISURE INTEGRATE	MIS 1 Iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile	#Mobilitynforma, evento Mobilityinrete SNPA, caffè della mobilità, infografiche PSCL, indagini su temi specifici		SI	Tali iniziative contribuiscono al raggiungimento dei target delle linee 1, 2 e 3. Saranno coerenti con i tempi della European Mobility Week	
	MIS 2 Informazione - formazione - relazione con i dipendenti	Toolkit mobilità sostenibile per i neoassunti Implementazione pagina intranet Campagna video-interviste sulla mobilità sostenibile Risposte ai quesiti dei dipendenti		SI		
	MIS 3 Incentivi all'utilizzo di app per il monitoraggio degli spostamenti	App di gamification per la mobilità sostenibile per incentivare con premi individuali e collettivi comportamenti sostenibili e monitorare km percorsi e benefici acquisiti. 08/2022-08-2023		SI	Tale iniziativa applicata assieme alle altre misure e richieste contribuisce al raggiungimento dei target delle linee 1, 2 e 3 oltre a promuovere l'utilizzo di veicoli elettrici	
	MU 4 sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili	Richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali		NO		
	MIS 5 Altro: costituzione di un gruppo di lavoro per le attività di mobility management	Supporto gestione personal e trattamento economico, relazioni sindacali, gestione immobili e infrastrutture, tutela dati personali, statistica, mobilità e trasporti elaborazione GIS, valutazioni ambientali economiche e sociali,		SI	Gruppo di lavoro istituito con supporto app-giu peri dati sul personale e il supporto per le elaborazioni GIS	
	MIS 6 Sperimentazione di sistema premiante le modalità di spostamento casa-lavoro sostenibili	Sistema di monitoraggio dei mezzi di spostamento casa-lavoro per il tramite dei lettori del badge e app per eventuale erogazione incentivi ai comportamenti di mobilità sostenibili		PARZIALE	Il sistema è predisposto e deve essere testato su cartellino	
	MIS 7 Razionalizzazione degli spazi di parcheggio con introduzione di criteri preferenziali per auto elettriche e dotazione di infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica	4 colonnine per il parco veicoli dell'Istituto e dei dipendenti con regolamentazione dell'accesso (2022 istallazione, attivazione prevista 2023)		SI	Tale iniziativa applicata assieme alle altre misure e richieste contribuisce al raggiungimento dei target delle linee 1, 2 e 3 oltre a promuovere l'utilizzo di veicoli elettrici	

Monitoraggio: confronto dei risultati con le previsioni del PSCL 2023

ASSE	Testo	2023 previsioni %	2023 stato %	2023 previsione dip	2023 stato dip	Km Previsioni rid auto	2023 monitoraggio	costo	Beneficio CO2 kg/a Previsione 2023	Beneficio NOX kg/a	Beneficio PM10 kg/a
1	Riduzione dell'uso individuale dell'auto privata	-0,5	>2	-4	-16	-112	-544	nd	2067	4	0,4
2	Incremento dell'uso trasporto pubblico	9,4	1,7	+80(+)	+15(++)	-3000	-563	nd	54713	111	10
3	Incremento della mobilità ciclabile e/o micromobilità	1,4	0,2	+12	+1	-180	-15	10000 (+)	3283	6,7	0,6
4	Riduzione della domanda di mobilità (*) (**)	93	98	563	+56	-15789	-19420	nd	287964	585	52
5	Ulteriori misure integrate	(***)		(96)		(***)		16000	-	-	-
TOTALE		20,3		96		19081	20542		347.054	706	63

(+) stima su tutto l'insieme dei dipendenti, non sul campione

(++) il dato è relativo al campione

(*) smart working telelavoro

(***) i benefici delle misure integrative sono distribuiti sugli assi 1-2-3

Dall'analisi svolta con la metodologia del mobility manager 2023³⁷, risulta un incremento della riduzione km percorsi in modalità sostenibile pari a 1500 km al giorno. L'incremento dei benefici è dovuto principalmente all'ampliamento del numero di dipendenti che possono fruire delle smart working.

NB Le previsioni del 2023 sono integrate alle richieste presentate al Comune di Roma, che hanno avuto un riscontro piuttosto limitato, poiché numero, frequenza e continuità del trasporto pubblico non sono stati assicurati. Né sono stati realizzati i tratti ciclabili di raccordo alle piste ciclabili esistenti.

Di conseguenza il risultato positivo, che nel caso del trasporto pubblico e della mobilità attiva è inferiore alle previsioni, è dovuto unicamente alla attuazione delle misure interne di PSCL.

I benefici conseguiti sono stati compensati dall'incremento della quota dei dipendenti in lavoro agile che rappresenta una misura organizzativa con impatto di riduzione degli spostamenti verso le sedi.

Ai benefici conseguiti vi sono gli effetti prodotti dall'investimento in donazioni collettive a favore dell'ambiente previsti dalla misura integrata sperimentale di incentivazione di modalità e mezzi sostenibili per lo spostamento casa-lavoro con l'utilizzo di un app di gamification che misura gli spostamenti a piedi, in bici e la e-bike, con il trasporto pubblico e multimodale, con il carpooling e con i mezzi elettrici.

Il sistema sperimentale premiante è stato attivato a novembre 2023 e si è concluso dopo un anno.

³⁷ Scheda PSCL 20023_vers2

Questi i principali risultati di quattro sfide e una challenge:

108 partecipanti

74 utenti attivi pari al 40% dei dipendenti che si spostano in modalità sostenibile

Il 10% si muove con la mobilità attiva

Il 56% si muove con il trasporto pubblico e multimodale

>166 km percorsi nell'anno di sperimentazione

652 kg CO2 risparmiata, calcolata con metodologia certificata RINA

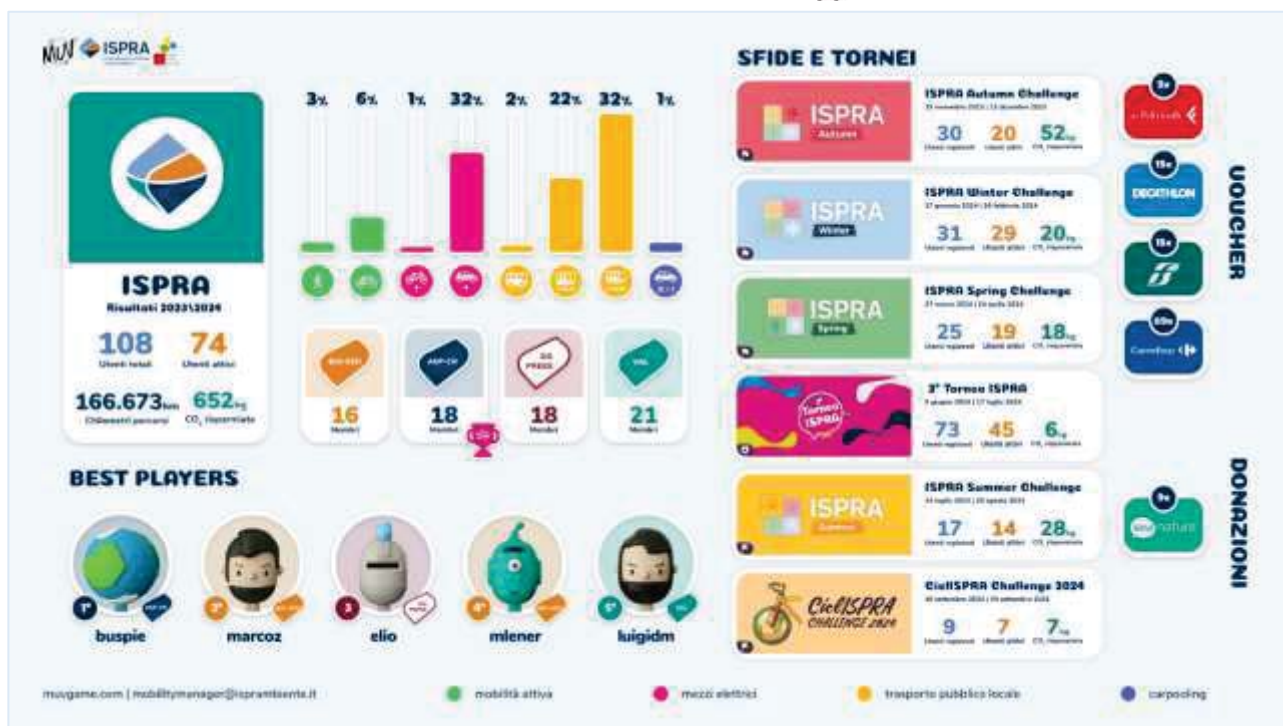
35 voucher in premio per i classificati

9 donazioni collettive a WOWnature che rimangono tra gli investimenti di Ispra per l'ambiente.

14 Alberi adottati ai fini di riforestazione

898 Kg di CO2 totale calcolato su un periodo di 10 anni (stima)

Infografiche 1 e 2 – Risultati delle sfide che si sono svolte con l'app MUV



Asse5 - ULTERIORI MISURE:

L'evento di incontro annuale con il gruppo dei CicliSPRA e la Cycling Challenge organizzati per la Settimana Europea della mobilità 2024 sono una azione registrata e approvata alla sezione MOBILITY ACTION promossa dalla European Mobility Week e selezionata per partecipare alla selezione per le migliori iniziative dell'anno.³⁸

La pagina ISPRA relativa alla Settimana Europea della mobilità 2024 presenta la campagna dell'anno e le iniziative promosse: <https://www.isprambiente.gov.it/it/servizi/mobilita-sostenibile/settimana-europea-della-mobilita-sostenibile/settimana-europea-della-mobilita-2024>

³⁸ https://mobilityweek.eu/mobilityactions/?action_uid=mFjgvmQE

8.5 Allegato 5. DISPOSIZIONE DI NOMINA DEL MOBILITY MANAGER



DISPOSIZIONE DD N. ^{395/}C05/2024

IL TITOLARE DEL CRA C05

CONSIDERATO	che per effetto dell'art. 28, comma 1, del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, è stato istituito l'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA);
CONSIDERATO	che per effetto dell'art. 28, comma 2, del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, a decorrere dalla data di insediamento del Commissario e dei Sub Commissari l'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici (APAT), l'Istituto Nazionale per la Fauna selvatica (INFS) e l'Istituto Centrale per la Ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) sono soppressi;
PRESO ATTO	del decreto n. 123 del 21/05/2010 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare "Regolamento recante norme concernenti la fusione dell'APAT, dell'INFS e dell'ICRAM in un unico istituto, denominato Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), a norma dell'articolo 28, comma 3, del decreto-legge 25/06/2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 06/08/2008, n. 133" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 179 del 03/08/2010;
VISTO	il DPCM del 28 ottobre 2021 con il quale il Prefetto Stefano Laporta è stato confermato Presidente dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale;
VISTA	la Delibera n.11/CA del 19 aprile 2022 con la quale il Consiglio di Amministrazione ha conferito l'incarico di Direttore Generale alla Dott.ssa Maria Siclari;
CONSIDERATO	che l'insediamento del Direttore Generale è avvenuto in data 10 maggio 2022;
VISTO	l'art 229, comma 4 della legge 77/2020, il quale prevede che le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti procedano

alla nomina di un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è individuata tra il personale in ruolo.

VISTO gli artt. 2 e 5 del decreto interministeriale MITE-MIMS 179 del 12 maggio 2021 e s.m.i. *'Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager'*, attuativo dell'art. 229 della legge 77/2020, i quali prevedono il 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; il decreto direttoriale MITE-MIMS n. 209 del 4 agosto 2021 di approvazione delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)".

VISTO l'art 5 del decreto interministeriale MITE-MIMS 179 del 12 maggio 2021 il quale prevede un mobility manager di area nominato dai comuni di cui all'art. 229, comma 4, del di 19 maggio 2020, n. 34 con funzioni di raccordo tra i mobility manager aziendali con compiti di supporto ai comuni stessi nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile.

CONSIDERATO che le sedi Ispra con più di 100 dipendenti sono localizzate a Roma.

VISTO che il mobility manager di Roma nominato opera presso l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità richiede alle aziende e agli enti pubblici di comunicare formalmente la nomina del Mobility Manager quale prerequisite all'esame del piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

VISTO la manifestazione di interesse per l'individuazione del mobility manager, diffusa con Comunicato n. 57 del 1° luglio 2024.

PRESO ATTO che è pervenuta la sola candidatura dell'arch. Giovanna Martellato;

PRESO ATTO della positiva valutazione espressa dal Direttore Generale in merito alla candidatura dell'Arch. Martellato, in ragione della comprovata esperienza nel settore delle politiche in materia di mobilità sostenibile,

DISPONE

Per le motivazioni di cui in premessa come integralmente riportate:

- di conferire all'arch. Giovanna Martellato in organico a DG-TEC-NTA, l'incarico di Mobility Manager dell'Istituto;

- che le strutture dell'ISPRA prestino al Mobility Manager il supporto specifico con riguardo alle proprie competenze che possono contribuire agli adempimenti previsti dalla normativa vigente;
- di dare adeguata pubblicità di detto incarico presso le strutture dell'ISPRA;

Il presente incarico ha durata di anni due decorrenti dalla data della presente disposizione; lo stesso non prevede compensi e/o indennità aggiuntivi e non si configura come incarico di struttura.

Roma,

Dipartimento del personale
e degli affari generali
Il Direttore

Dott. Francesco Maria Lazzarini

Francesco Lazzarini

Firmato digitalmente
da: FRANCESCO
LAZZARINI
Data: 18/10/2024
14:51:47