



PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

EDIZIONE 2020

MOBILITY MANAGER

Patrizia Grossi

Sommario

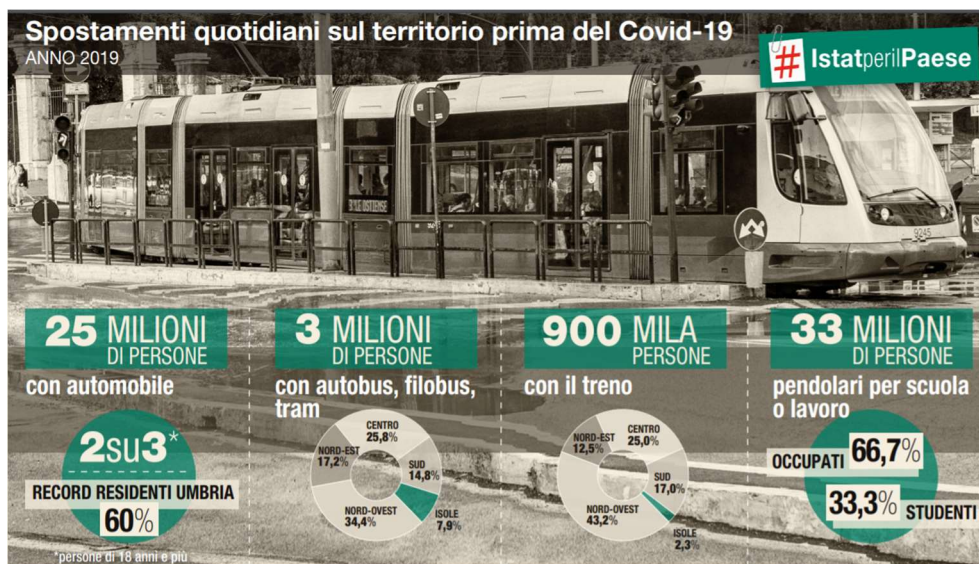
INTRODUZIONE.....	3
Quadro Normativo, Metodologia di analisi e Struttura del Piano	4
Quadro normativo	4
Metodologia di analisi	7
Struttura del PSCL ISTAT 2020	10
Capitolo 1: Fase informativa e analisi della DOMANDA di Mobilità	11
Azione 1.1 – Analisi spaziale delle sedi di Roma.....	12
Azione 1.2 – Analisi spaziale delle sedi territoriali	14
Azione 1.3 – Analisi temporale degli ingressi e delle uscite dalle sedi.....	16
Azione 1.4 – Analisi motivazionale della scelta del mezzo di trasporto.....	17
Capitolo 2: Fase informativa e analisi dell’OFFERTA di Mobilità	20
Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di PARCHEGGI AUTO per le sedi di Roma	21
Azione 2.2 – Analisi dell’accessibilità ai principali operatori di SHARING MOBILITY	23
Azione 2.3– Analisi sulle esigenze di CICLABILITÀ	24
Azione 2.4 – Indagine sull’esigenza di prevedere BUS-NAVETTE	24
Azione 2.5 – Analisi dell’accessibilità ai principali sistemi di TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	25
Azione 2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di CAR POOLING	25
Azione 2.7 – Analisi della possibilità di aderire a INCENTIVI GREEN	26
Azione 2.8 – Indagine sulla possibilità di incentivare la MOBILITA’	26
Capitolo 3: Fase informativa e collaborazione alla rete dei Mobility Manager	27
Capitolo 4: Fase progettuale e individuazione interventi possibili	28
Capitolo 5: Fase di confronto e verifica fattibilità degli interventi.....	29
Azione 5.1 – Verifica della fattibilità tecnica ed economica degli interventi	29
Azione 5.2 – Condivisione delle scelte con le organizzazioni rappresentative dei lavoratori.....	29
Capitolo 6: Fase attuativa e interventi in atto (2020) e programmati a breve termine (2021).....	30
Azione 6.1 –Stipula di accordi e convenzioni con operatori di Sharing Mobility 2020	30
Azione 6.2 – Verifica idoneità di parcheggi sicuri per le biciclette e bonus mobilità 2020.....	30
Azione 6.3 – Creazione e gestione dell’INFOMOBILITÀISTAT 2020.....	30
Azione 6.4 – Potenziamento del lavoro agile 2021	31
Azione 6.5 - Creazione del servizio di Car Pooling 2021: BlaBlaCarI STAT	31
GLOSSARIO	32
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	34

INTRODUZIONE

Il traffico veicolare è ormai ampiamente riconosciuto come la causa principale dei fenomeni di inquinamento urbano e come il settore al quale attribuire l'aliquota più elevata dei consumi energetici complessivi, pertanto, una delle maggiori sfide ambientali da affrontare oggi è la **mobilità**. Creare soluzioni di trasporto sostenibile non è solo una necessità che le organizzazioni si trovano in agenda, ma anche una grande opportunità.

Le organizzazioni sono alla ricerca di soluzioni che garantiscano il flusso vitale di persone, beni e servizi, riducendo gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati (inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, congestione stradale, incidenti, degrado delle aree urbane) per creare città più sicure. La mobilità urbana sostenibile richiede un cambiamento di mentalità: il trasporto privato dovrebbe lentamente essere sostituito da diversi tipi di trasporto pubblico, veicoli elettrici, piste ciclabili e pedonali, condivisione di automobili, biciclette e scooter.

Secondo i dati dell'indagine multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana" dell'Istat, riferiti all'anno 2019, la mobilità quotidiana degli individui per recarsi al luogo di lavoro o studio pone rilevanti problemi, sia di congestione del territorio e l'occupazione del suolo, sia di inquinamento atmosferico e acustico. L'automobile è di gran lunga il mezzo più utilizzato: 33 milioni di persone risultano essere pendolari per motivi di studio o lavoro, 25 milioni di persone si muovono con la propria autovettura e 2 persone su 3 la usano tutti i giorni, mentre il mezzo pubblico o collettivo è stato utilizzato almeno una volta, nel 2019, da circa 13 milioni di persone, mentre 3 milioni circa hanno utilizzato tutti i giorni autobus, filobus e tram e in 900mila il treno.



L'emergenza sanitaria Covid-19 ha comportato provvedimenti di restrizione della circolazione delle persone, bloccando quasi completamente il sistema dei trasporti e la mobilità urbana. Le città si sono svuotate e l'obbligo di rimanere a casa per molti lavoratori, studenti e cittadini ha favorito una riduzione del traffico automobilistico con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché del numero di vittime per incidenti stradali. Nel dramma dei decessi associati al Coronavirus si possono riscontrare fortunatamente anche vite salvate grazie al drastico calo dei sinistri stradali [Fonte: Dipartimento della Pubblica Sicurezza] e del numero di vittime per gli effetti mitigati dell'inquinamento da polveri sottili e biossido di azoto, che ogni anno, si stima, provocano 80.000 morti premature solo in Italia [Fonte: Agenzia Europea dell'Ambiente].

Il *lockdown* ha ridotto traffico, inquinamento ed emissioni di CO₂, ma quando le restrizioni alla mobilità cesseranno si verificherà un primo shock del traffico causato dalla ripresa di tutte le attività economiche. Lo scenario più probabile è una paralisi della mobilità nelle città di grandi dimensioni a causa soprattutto della contemporaneità: tutti i lavoratori (con poche eccezioni) entrano ed escono dalla propria sede lavorativa allo stesso orario, idem per i giovanissimi in età scolare. Ciò implica che, dal punto di vista del traffico, si creino

momenti particolarmente critici durante la giornata. Gestire questi picchi è fondamentale. Nelle metropoli sarà necessario trovare nuove soluzioni sostenibili, poiché, a causa del distanziamento, i mezzi pubblici (vettori per la diffusione del virus) saranno in grado di trasportare solo 1/3 degli utenti abituali.

Molti enti pubblici e privati hanno già avviato riflessioni interessanti, gli ambientalisti insieme alle associazioni ciclistiche ed esperti di settore stanno lavorando a proposte concrete, come potenziare i servizi di trasporto collettivo per servire in modo distanziato ingenti quantità di persone. Le scelte che verranno adottate per muoversi senza inquinare e congestionare le città saranno strategiche per il futuro.

“Il clima non può aspettare”: SNPA, Sistema nazionale per la protezione dell’ambiente aderisce al Global Strike for the Future [15/3/2019]

La consapevolezza che un uso più razionale della propria autovettura può contribuire a ridurre i livelli di congestione del traffico urbano e a migliorare la qualità della vita nelle nostre città dovrebbe diventare patrimonio comune e obiettivo condiviso.

Quadro Normativo, Metodologia di analisi e Struttura del Piano

Quadro normativo

Il **Mobility Manager** è un “facilitatore” e riveste una funzione importante nel **Programma di Responsabilità Sociale** finalizzata a proporre soluzioni ai temi del benessere delle “persone” e dell’organizzazione procedendo attraverso l’ascolto dei dipendenti.

Si tratta di una figura introdotta in Italia con il **D.M. 27 marzo 1998** (cosiddetto Decreto Ronchi), recante norme in materia di “*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*” (una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all’impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l’Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990). Il Decreto prevede che le imprese e gli Enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti ubicate in alcuni Comuni identificati *ex lege* con D.M. 25 novembre 1994 e in altri Comuni identificati dalle Regioni come “a rischio di inquinamento atmosferico” sono tenuti ad adottare il Piano Spostamento Casa-Lavoro e ad identificare il responsabile della mobilità, il *Mobility Manager Aziendale*, figura prevista “*ex lege*”.

Il compito principale del *Mobility Manager* è ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale dipendente della propria organizzazione attraverso la redazione e l’adozione del **Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)**, finalizzato alla “*riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico*”. Il piano, da trasmettere entro il 31 dicembre di ciascun anno, è importante in quanto le misure in esso previste dal *Mobility Manager*, oltre ad influire positivamente sulla qualità dell’aria (riducendo il traffico dovrebbero ridursi anche le emissioni in atmosfera ad esso collegate), dovrebbero consentire all’organizzazione e a chi lavora per essa, di ottimizzare i costi per gli spostamenti.

Per dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda, a partire dalla analisi degli spostamenti sistematici, più facili da governare, il decreto spingeva, quindi, verso l’adozione dello schema tipico del *Mobility Management* per una gestione della mobilità orientata alla sostenibilità.

Nell’accezione comunemente affermata in ambito europeo, il **Mobility Management** è un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico.

Nel modello introdotto in Italia con il **D.M. del 20 dicembre 2000**, recante “*Incentivazione dei programmi proposti dai mobility manager aziendali*”, l’interlocutore di riferimento del *Mobility Manager* aziendale è il *Mobility Manager* di Area, responsabile della struttura di supporto e di coordinamento dei *Mobility Manager* Aziendali presso i Comuni (ogni Azienda o Ente sottoposto all’obbligo di nomina del *Mobility Manager* Aziendale deve comunicarne la nomina all’ufficio del *Mobility Manager* di Area del Comune in cui ha sede).

Questi raccoglie le esigenze dei singoli Mobility Manager ed elabora le strategie orientate alla gestione della mobilità casa-lavoro nel suo complesso: nell'ambito del Mobility Management, sviluppa lo schema generale, promuove le misure implementate ed utilizza schemi di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini, dei lavoratori e dei datori di lavoro utili per individuare e gestire le opzioni alternative.

Con la **Legge 28 dicembre 2015, n. 221** recante "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*", all'art. 5, comma 6, rubricato "*Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile*", è stata introdotta, oltre alla figura del Mobility Manager aziendale e del Mobility Manager di Area, la figura del Mobility Manager Scolastico, "scelto su base volontaria", per tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado.

A seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e in relazione alle misure precauzionali necessarie, la mobilità nelle aree urbane e metropolitane ha subito inevitabili e rilevanti cambiamenti dovuti sia alla riduzione della capacità di trasporto pubblico (determinata dalla necessità di garantire il distanziamento sociale) che alla possibile minore propensione all'uso dei mezzi del trasporto pubblico, con un conseguente incremento modale per gli spostamenti effettuati con autoveicoli privati. Pertanto, nel **Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34** (cosiddetto Decreto Rilancio) viene inserito l'articolo 229 rubricato "*Misure per incentivare la mobilità sostenibile*" che in 4 commi definisce l'incentivazione di forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale.

Il comma 1 del provvedimento apporta modifiche all'articolo 2, commi 1 e 2 del Decreto Legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla Legge 12 dicembre 2019, n. 141, e prevede che per l'anno 2020 il Programma incentivi forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale. In particolare, ai residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti è riconosciuto un "*buona mobilità*", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e comunque non superiore a euro 500, a partire dal 4 maggio 2020 (data di entrata in vigore del DPCM 26 aprile 2020) e fino al 31 dicembre 2020, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard*, monopattini e *monowheel*. Per gli anni 2021 e seguenti il Programma incentiva il trasporto pubblico locale e regionale e forme di mobilità sostenibile ad esso integrative a fronte della rottamazione di autoveicoli e motocicli altamente inquinanti. **Al comma 2** si incrementa di 50 milioni di euro, per l'anno 2020, il fondo denominato "*Programma sperimentale buona mobilità*" mediante l'utilizzo delle risorse disponibili, anche in conto residui, sui capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, finanziati con quota parte dei proventi delle aste delle quote di emissione di CO₂, di cui all'articolo 19 del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30, di competenza del medesimo stato di previsione. **Il comma 3** promuove l'utilizzo delle biciclette nelle aree urbane, quali mezzi a basso impatto ambientale, apportando modifiche al Codice della strada di cui al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e introducendo la definizione di "*Casa avanzata*", ovvero una linea di arresto dedicata alle biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli per garantire maggior sicurezza alla circolazione delle biciclette. Infine, il **comma 4** prevede l'obbligatorietà della predisposizione del piano degli spostamenti casa-lavoro entro il 31 dicembre di ogni anno, nonché della nomina del responsabile della mobilità aziendale (mobility manager) da parte delle 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.

Il *Mobility Manager* risulta essere una figura centrale nella pianificazione del rientro dei dipendenti nelle sedi lavorative dopo l'emergenza Covid-19, in quanto attraverso un'attenta analisi degli spostamenti che si ripetono con regolarità (sistematici), come gli spostamenti casa-lavoro, è possibile programmare interventi organizzativi e gestionali che tengano conto della qualità della vita, dell'aria e del traffico oltre a valutarne il fattore economico.

Ogni organizzazione pubblica, come l'Istat, ente pubblico di ricerca, ricade nella casistica del Decreto Ronchi e del Decreto Rilancio 2020 e pertanto dovrebbe dotarsi del responsabile della mobilità, soprattutto in un'ottica di gestione aziendale volta al raggiungimento degli oramai noti ed imprescindibili Obiettivi di Sviluppo Sostenibile - SDGs – dell'Agenda 2030 approvati dalle Nazioni Unite per i prossimi 15 anni, in

particolare, per la mobilità sostenibile del Goal 11: 'Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili'.¹

L'obiettivo del **Mobility Manager** è proporre un **Piano di Spostamento Casa-Lavoro**, indicando il percorso verso una mobilità più sostenibile, con iniziative che tengano conto delle esigenze di mobilità dei lavoratori e delle lavoratrici e permettano di ridurre progressivamente gli impatti sull'ambiente.

Il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) è uno strumento di sviluppo, implementazione e controllo di un insieme ottimale di misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, che include servizi e attività di Mobility Management.

Affinché il PSCL abbia successo richiede sforzi di coordinamento e consultazione con tutti i soggetti coinvolti (direttori, dipendenti, aziende di trasporto, sindacati) così da garantire alle misure adottate il più ampio consenso possibile.

Il piano è un'azione volta a stabilire una serie di azioni concepite per una situazione di normalità, contribuendo a definire il risultato prodotto dall'Amministrazione **nell'ambito del ciclo della programmazione finanziaria e di bilancio e di gestione della Performance**, previsto dal **D.lgs. 27 ottobre 2009, n. 150**, il quale dispone, in particolare, che il sistema di misurazione e valutazione della performance organizzativa tenga conto dell'attuazione di soluzioni adeguate per sostenere processi di produzione statistica, nella piena tutela della salute dei lavoratori. Sarà necessario, pertanto, evidenziare il bilancio positivo tra le risorse impegnate per l'adozione delle misure previste dal Piano e i benefici conseguibili a tutti i livelli: per il dipendente, per l'organizzazione e per la collettività.

Dal punto di vista del **dipendente** i vantaggi possono essere rappresentati da:

- minori costi del trasporto;
- riduzione dei tempi di spostamento;
- possibilità di benefici economici;
- diminuzione del rischio di incidenti;
- maggiore regolarità nei tempi di trasporto;
- minori stress psicofisici per la guida nel traffico;
- benefici per la salute;
- socializzazione tra colleghi.

I vantaggi per l'**organizzazione** si possono identificare in:

- regolarità nell'arrivo dei propri dipendenti;
- possibilità di offrire un servizio utile e creare una condizione di maggiore socializzazione tra i dipendenti, con probabili guadagni in termini di produttività;
- aumento dell'accessibilità;
- razionalizzazione delle sedi con previsione di postazioni di *coworking*;
- rafforzamento dell'immagine aziendale aperta ai problemi ambientali e dei propri dipendenti.

I vantaggi sociali per la **collettività** si possono sintetizzare in:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto;
- risparmi energetici;
- miglioramento dell'area nella quale l'organizzazione risulta localizzata;
- miglioramento della qualità ambientale.

Pertanto, il Piano Spostamenti Casa-lavoro o il Piano Spostamenti Casa-lavoro-scuola in considerazione dei dipendenti che si trovano a dover accompagnare i propri figli a scuola, dovrà conseguire obiettivi misurabili per ciascuna delle categorie interessate:

¹ 2030 Agenda for Sustainable Development, with 17 SDGs, 2015, <https://sdgs.un.org/goals>

- **dipendenti:** in termini di tempo, costo e comfort del trasporto;
- **organizzazione:** in termini economici e/o di produttività;
- **collettività:** in termini di minori costi sociali.

La gestione degli spostamenti nel dopo *lockdown* necessita dell'individuazione di azioni mirate e strategicamente adatte a fronteggiare la realtà emergenziale, di soluzioni coerenti con le reali esigenze del dipendente attraverso la predisposizione di una strategia di mobilità per ripartire in totale sicurezza.

Ai tempi del *coronavirus* la sfida per una mobilità efficiente, accessibile e sicura, è decisamente tra le più difficili e prevede interventi radicali sia dal lato della domanda di trasporto per rendere efficienti e sostenibili i viaggi casa-lavoro, sia dal lato dell'offerta per offrire soluzioni sicure di mobilità condivisa che ispirino fiducia a tutti i lavoratori e le lavoratrici.

Alla luce di quanto previsto dalla normativa e da un'analisi delle migliori pratiche a livello nazionale e internazionale, la gestione sistematica degli spostamenti casa-lavoro necessita di azioni mirate e strategicamente adatte a fronteggiare le realtà emergenziale, di soluzioni coerenti e di una strategia che favorisca il rientro dei dipendenti nelle sedi lavorative nel rispetto dei vincoli di sicurezza e senza alcuna riduzione in termini di produttività.

Metodologia di analisi

La mobilità è il fattore chiave di un sistema complesso che ruota attorno all'organizzazione del lavoro e la **metodologia di analisi** prevede un piano di azione efficace ed efficiente riassumibile in cinque fondamentali fasi operative:

1. Fase informativa e di analisi

In questa fase vengono definiti gli obiettivi e impostata un'indagine conoscitiva per poi elaborare i dati e analizzare le condizioni strutturali dell'organizzazione. Occorre dunque raccogliere tutte le informazioni necessarie per inquadrare la reale domanda di mobilità del personale, che diviene la base informativa su cui fondare il progetto di azioni da proporre e discutere nella successiva fase di confronto.

2. Fase progettuale

Partendo dal risultato delle consultazioni tra diverse Direzioni, *focus group* e analisi dei risultati dell'indagine, sarà possibile individuare proposte progettuali ed enunciare gli interventi da adottare per migliorare l'accessibilità all'Ente, ridurre l'inquinamento, la congestione del traffico e assicurare maggiore sicurezza. Vengono inoltre individuate le strategie di comunicazione nonché i parametri di efficacia più significativi per la valutazione degli effetti delle misure programmate, quali l'aumento/riduzione (in termini di veicoli per km) delle percorrenze delle autovetture private, l'aumento/riduzione del coefficiente di riempimento passeggeri/veicolo, l'aumento/riduzione di biciclette utilizzate, l'aumento/riduzione degli utenti del trasporto pubblico e utenti in *car pooling*, *bike-scooter*, *car sharing*, ecc.

3. Fase di confronto

È una fase intermedia tra la fase progettuale e quella attuativa, nella quale il Mobility Manager deve ricercare un confronto con il Mobility Manager d'Area² per verificare preventivamente la fattibilità tecnica ed economica degli interventi proposti. Conclusa l'attività di confronto il progetto è pronto, in linea teorica, per passare alla fase attuativa. Il personale interessato dalle modifiche (mezzi, percorsi, orari) deve essere preparato ad accettare le novità, anzi il consenso dei dipendenti deve necessariamente essere acquisito attraverso il concreto coinvolgimento nella procedura di scelta.

² Con il D.M. del 20 dicembre 2003, recante "*incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali*" è stata definita la funzione dei Mobility Manager d'Area, figura di supporto e coordinamento che opera per migliorare la mobilità su tutto il territorio di propria competenza, lavora con tutte le strutture preposte al traffico e ai trasporti e collabora con le aziende di trasporto locale, monitora gli effetti delle misure adottate dai singoli responsabili aziendali e coordina l'esecuzione dei *Piani spostamento casa-lavoro* (PSCL) di enti e aziende.

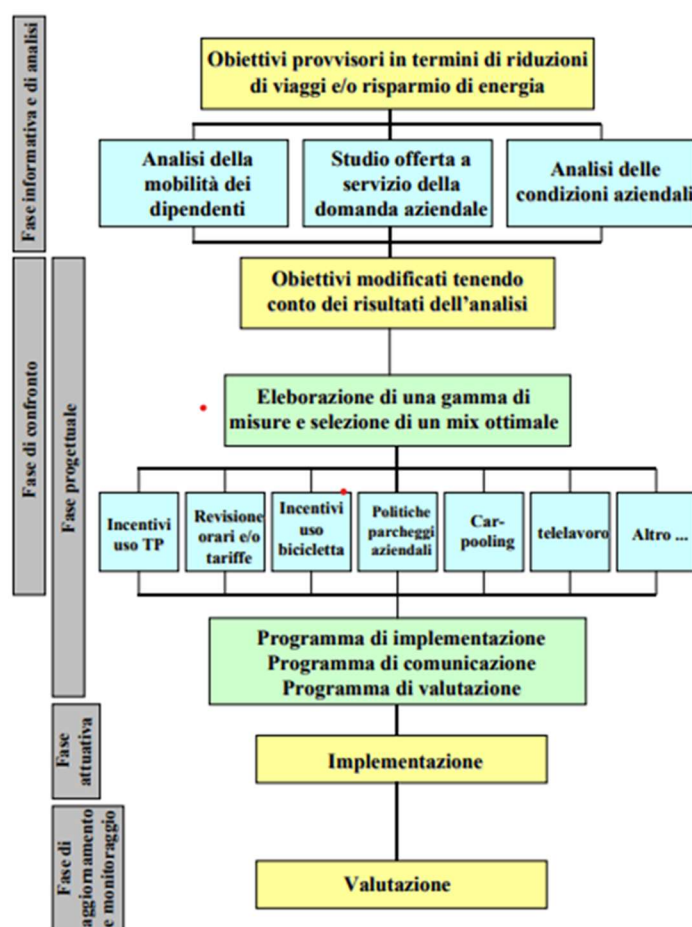
4. Fase attuativa

In questa fase si stipulano accordi e si pianificano i tempi necessari per eseguire gli interventi previsti e le risorse economiche e umane da impiegare. Gli interventi che si potranno proporre sono molteplici, dall'incentivo all'uso del trasporto pubblico, della bicicletta, la costruzione di parcheggi sicuri e coperti, all'uso di veicoli a basso impatto ambientale, ibridi o elettrici, al *bike-scooter*, *car sharing* e al *carpooling*. Importante risulta essere in questa fase l'individuazione di "gruppi obiettivo", sensibili al tema della mobilità sostenibile, sui quali focalizzare un programma "educazione" e di comunicazione per creare maggior consenso e far conoscere le iniziative proposte.

5. Fase di aggiornamento e monitoraggio

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, in base al citato Decreto istitutivo, deve essere "revisionato" ed aggiornato con cadenza annuale. L'evoluzione naturale degli eventi e gli inevitabili aggiustamenti necessari in corso d'opera richiedono attenzione e accuratezza nell'analisi delle azioni attuate, in relazione alla variazione degli indicatori di efficacia stabiliti nella fase progettuale che consentirà di produrre percorsi progettuali più aderenti alle singole realtà lavorative e quindi ancor più efficaci.

Figura 1 – Fasi operative del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)



Fonte: ENEA - Linee guida per la redazione l'implementazione e la valutazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro

Le varie proposte di azione, come di seguito dettagliate ed analizzate, sono state articolate nelle seguenti aree di intervento (CIVAV), corrispondenti a ciascuna fase:

- **Fase informativa e di analisi:** Costruzione base dati
- **Fase progettuale:** Individuazione interventi possibili
- **Fase di confronto:** Verifica fattibilità degli interventi
- **Fase attuativa:** Attuazione e realizzazione
- **Fase di aggiornamento e monitoraggio:** Valutazione e nuova progettazione

Il D.lgs. n. 218/2016 riconosce l'Istat come Ente Pubblici di Ricerca (EPR) dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le Linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante. L'ambito della responsabilità sociale comprende azioni relative al benessere organizzativo e di qualificazione sociale ed etica dell'Istituto.

L'Istat è un ente pubblico dotato di autonomia scientifica, organizzativa, finanziaria e contabile, che dal 1926, anno della sua fondazione, svolge la propria attività nel rispetto dei principi fondamentali della statistica ufficiale: indipendenza scientifica, imparzialità, obiettività, affidabilità, qualità e riservatezza dell'informazione statistica, dettati a livello europeo e internazionale e la sua missione è di servire la collettività attraverso la produzione e la comunicazione di informazioni statistiche, analisi e previsioni di elevata qualità.



La dottoressa Patrizia Grossi, Mobility Manager per l'Istat (nominata con deliberazione D16 703 DGEN 2020 del 30 luglio 2020), opera con il supporto di una rete di Referenti Territoriali: il loro ruolo è fondamentale in quanto, da un lato, rappresentano il punto di ascolto interno per rilevare e interpretare la domanda di mobilità espressa sul territorio, dall'altro diventano uno strumento per promuovere la cultura e le iniziative promosse dall'Istituto in materia di mobilità sostenibile.

L'Amministrazione dell'Istituto Nazionale di Statistica si è mostrata disponibile a supportare possibili interventi per migliorare la mobilità attraverso la quantificazione del bacino di utenza interna, nonché della tipologia dei dipendenti per sede, orario di lavoro, strumenti di comunicazione disponibili, servizi di trasporto, aree di parcheggio, convenzioni, approntando inoltre un piano di emergenza per il loro rientro in sicurezza nelle sedi di appartenenza.

Il Direttore Generale dell'Istat ha ritenuto importante programmare incontri periodici di allineamento con il Mobility Manager, il Direttore Centrale Amministrazione e Patrimonio, il Direttore Centrale delle Risorse Umane e il Responsabile del Servizio Sviluppo delle competenze e responsabilità sociale per avere una conoscenza dettagliata della domanda e dell'offerta della mobilità Istat, con l'obiettivo di:

- individuare e orientare le proposte progettuali;
- enunciare gli interventi da adottare per migliorare l'accessibilità all'Ente;
- organizzare al meglio i servizi e le misure attuabili in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico;
- assicurare maggiore sicurezza;
- definire criteri e modalità di erogazione di contributi e incentivi.

Al fine di garantire una risposta coordinata e un'efficace attuazione delle misure da adottare per promuovere strategie di mobilità sostenibile garantendo la sicurezza dei lavoratori e delle lavoratrici, nonché per contrastare un'ulteriore diffusione del COVID-19, le azioni proposte saranno basate su valutazioni che tengano conto degli impatti sociali, ambientali, climatici ed economici.

Struttura del PSCL ISTAT 2020

Il DPCM del 26.04.2020 incoraggia i Mobility Manager a inserire nel PSCL forme alternative di mobilità sostenibile, ridefinendo l'articolazione del lavoro con orari differenziati che favoriscano il distanziamento sociale riducendo il numero di presenze in contemporanea nel luogo di lavoro e prevenendo assembramenti all'entrata e all'uscita con flessibilità di orari.

La prima parte del PSCL ISTAT 2020 è dedicata alla creazione del data base e all'analisi dei dati sui spostamenti casa lavoro dei dipendenti Istat.



I dati raccolti sono stati forniti da varie fonti, di seguito le principali:

- dati forniti dalla Direzione Centrale per le Risorse Umane relativi alla distribuzione della popolazione dipendente (forza lavoro) per sede di lavoro e domicilio;
- dati forniti dalla Direzione Centrale per le Risorse Umane relativi alla distribuzione popolazione dipendente (forza lavoro) in relazione all'orario di timbratura dell'ingresso e dell'uscita dalla sede di lavoro;
- dati forniti dalla Direzione Centrale per le Risorse Umane relativi alla distribuzione del personale che ha fatto richiesta del contributo per l'utilizzo del mezzo pubblico negli anni 2018 e 2019, distintamente per sede di lavoro;
- dati forniti dalla Direzione Centrale Amministrazione Patrimonio relativi alle Planimetrie delle sedi di lavoro;
- dati forniti dalla Direzione Centrale delle Statistiche Demografiche e del Censimento Popolazione relativi all'indagine "Avvio del lavoro agile";
- dati forniti dall'Assessorato alla Città in Movimento di Roma relativi all'indagine "Giretto d'Italia";
- dati raccolti da documenti prodotti dai tavoli tecnici di Roma Capitale;
- dati ed informazioni provenienti da operatori di *Sharing Mobility*;
- dati raccolti dal Mobility manager.

Nella seconda parte del PSCL ISTAT 2020 trova spazio una sintesi delle iniziative in atto e dei progetti attuabili nei prossimi anni.

Capitolo 1: Fase informativa e analisi della DOMANDA di Mobilità

In questa fase vengono raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità per le sedi romane e le sedi territoriali dell'Istat.

Al 31 dicembre 2019, il personale in forza presso l'Istituto risulta pari a 2.067 unità (Tavola 1), la percentuale delle dipendenti di genere femminile (1.233 unità) ammonta al 59,7% del totale, il 50,1% delle lavoratrici e dei lavoratori ha un'età superiore a 50 anni, seguono poi i dipendenti di età compresa tra i 41 e i 50 anni (38,5%), mentre la quota delle lavoratrici e dei lavoratori con età compresa tra i 31 e i 40 anni è pari a circa all'11% del totale dei dipendenti; esigua la quota dei dipendenti con età inferiore ai 30 anni (0,5%).

Tavola 1 - Distribuzione del personale Istat per genere, età e livello di inquadramento. Anno 2019

Inquadramento/livello/incarico	UOMINI						DONNE						TOTALE
	≤ 30	da 31 a 40	da 41 a 50	da 51 a 60	>60	Totale	≤ 30	da 31 a 40	da 41 a 50	da 51 a 60	>60	Totale	
Organi di vertice/Personale dirigenziale													
PRESIDENTE					1	1							1
DIRETTORE GENERALE			1			1							1
DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO (art. 19, c. 6)					1	1					1	1	2
DIRETTORE CENTRALE (art. 19., c. 6)			1	5	2	8				4	1	5	13
DIRIGENTE AMMINISTRATIVO I FASCIA				2		2				1		1	3
DIRIGENTE AMMINISTRATIVO II FASCIA				1		1				2		2	3
DIRIGENTE AMMINISTRATIVO II FASCIA (art. 19, c. 6)			1	1		2							2
Totale personale dirigenziale			3	9	4	16				7	2	9	25
Personale non dirigenziale													
I LIVELLO				13	12	25				13	10	23	48
II LIVELLO			20	71	14	105			47	105	15	167	272
III LIVELLO		13	89	57	3	162		27	243	72	7	349	511
IV LIVELLO		5	37	87	76	205			32	131	90	253	458
V LIVELLO		1	29	32	10	72		3	72	44	13	132	204
VI LIVELLO	3	72	89	29	12	205	1	93	119	38	10	261	466
VII LIVELLO		5	6	15	4	30			6	17	5	28	58
VIII LIVELLO	4	4	1	3	2	14	3	2	2	4		11	25
Totale personale non dirigenziale	7	100	271	307	133	818	4	125	521	424	150	1224	2042
TOTALE COMPLESSIVO	7	100	274	316	137	834	4	125	521	431	152	1233	2067

In un'ottica di miglioramento dell'efficienza organizzativa e della qualità del lavoro è stata condotta un'accurata analisi spaziale, temporale e motivazionale della **domanda** di mobilità in Istat.

1. Per l'analisi spaziale è stato possibile accedere alla banca dati della popolazione dipendente (forza lavoro) e associare una zona di provenienza (domicilio) ad una zona di arrivo (sede di lavoro), individuando la distanza degli spostamenti per sede e per direzione (seguirà uno studio sulla georeferenziazione delle informazioni sul territorio mediante strumenti GIS).
2. Per l'analisi temporale è stato possibile accedere alla banca dati informatizzata e studiare la distribuzione temporale degli ingressi e delle uscite dal luogo di lavoro (è stato preso come mese di riferimento ottobre 2019).
3. Per l'analisi motivazionale è stato possibile accedere alla banca dati informatizzata relativa all'erogazione di benefici assistenziali per l'utilizzo del mezzo pubblico e analizzare la numerosità di dipendenti che ne hanno fatto richiesta negli anni 2018 e 2019, inoltre è stato possibile indagare gli aspetti legati allo spostamento casa-lavoro e quindi alla scelta dei mezzi di trasporto maggiormente utilizzati attraverso i risultati dell'indagine "Avvio del lavoro agile" e dei risultati dell'indagine "Giretto d'Italia".

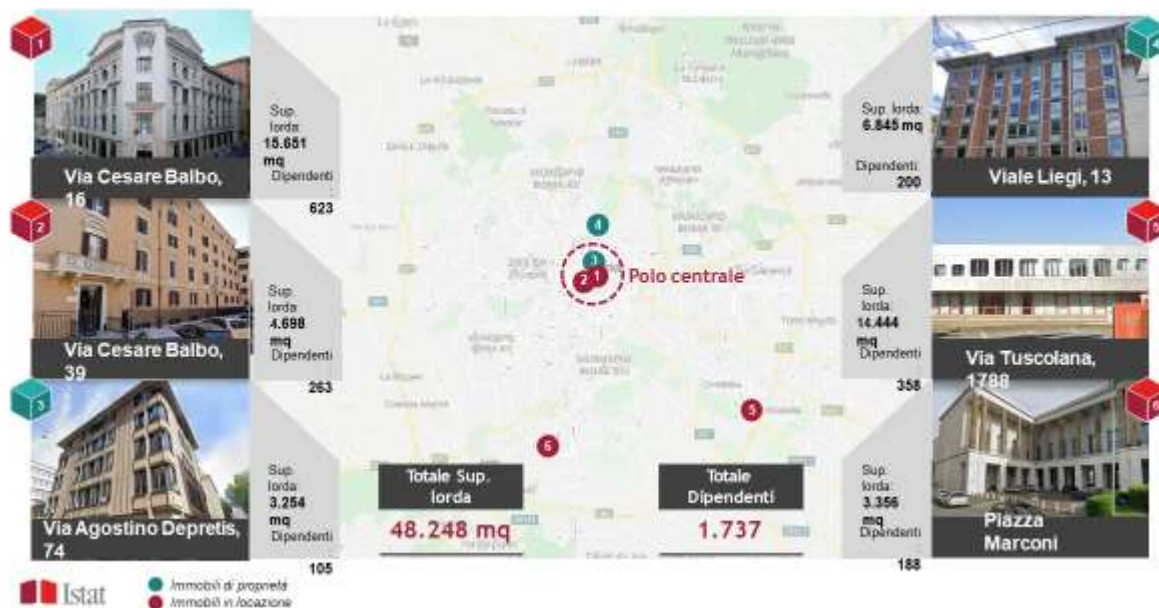
Al 1° settembre 2020 il personale in forza presso l'Istituto risulta pari a 2.038 unità, di queste 1.737 sono impiegate presso le 6 sedi ubicate nella città di Roma e 301 presso le 18 sedi ubicate su tutto il territorio nazionale.

Azione 1.1 – Analisi spaziale delle sedi di Roma

A partire dalla premessa, per valutare l'attuale situazione della mobilità dei dipendenti Istat si rende necessario calcolare per ciascuno lo spazio in chilometri percorsi giornalmente per raggiungere la sede di lavoro al mattino e per ritornare al proprio domicilio nel pomeriggio/sera. Questa analisi è propedeutica all'individuazione degli interventi realizzabili per: a) migliorare l'efficienza degli spostamenti; b) riconfigurare i tragitti; c) rimodulare i bisogni di spostamento in relazione alle nuove modalità di mobilità sostenibile.

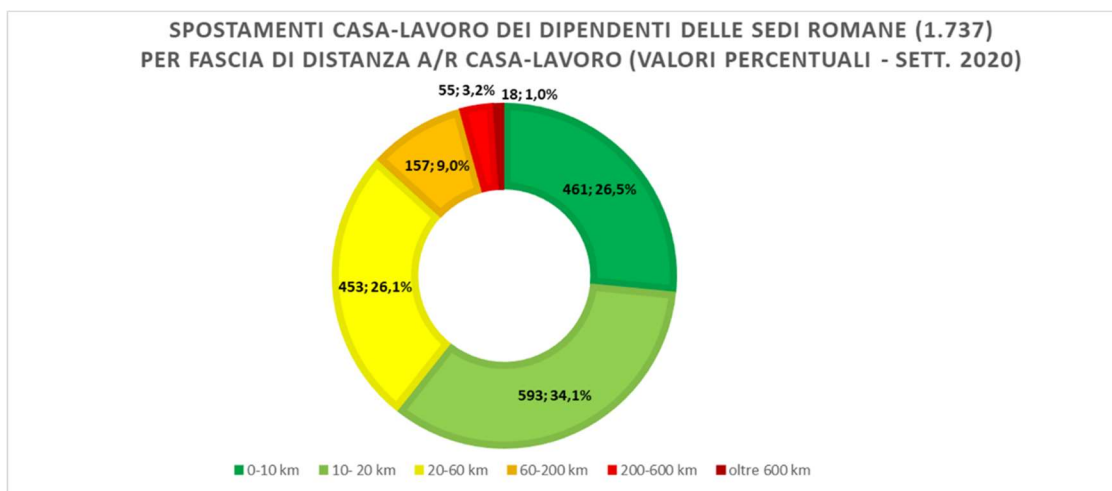
Figura 1 - Distribuzione del personale Istat per le sedi di Roma - 01.09.2020

Le sedi Istat nella città di Roma - ubicazione, superficie lorda e consistenza personale dipendente



Il 60,6% dei dipendenti Istat delle sedi di Roma percorre ogni giorno meno di **20 km** tra andata e ritorno nel tragitto casa-lavoro (verdi), mentre il 26,1% ne percorre tra 20 e 60 km (giallo). La prima criticità si riscontra tra coloro (9%) che si vedono costretti a percorrere giornalmente tra i 60 e i 200 Km, essendo domiciliati fuori città (arancioni), e coloro (il 3,2%) che percorrono tra i 200 e i 600 km o, addirittura (1%) oltre i 600 km (rossi).

Figura 2 - Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale Istat delle sedi di Roma - 01.09.2020

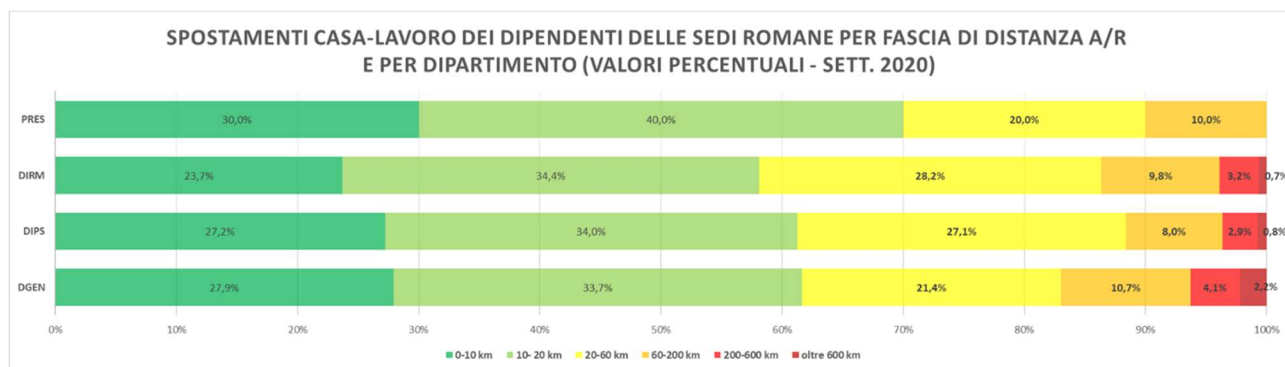


In considerazione del fatto che il processo di modernizzazione dell'Istituto, avvenuto nel 2016, si proponeva di accentrare i servizi giuridico-amministrativi e tecnici di supporto alla produzione statistica in un'area

unitaria e centrale della città, servita dai mezzi pubblici, concentrando il 68% circa del personale nel Polo Centrale (per rafforzare l'unitarietà del personale dei Servizi e delle Direzioni presso una stessa sede), viene qui condotta un'analisi per verificare se esistano criticità nel tragitto casa-lavoro in relazione al Dipartimento di appartenenza:

- **In Presidenza** collaborano 30 dipendenti e di questi soltanto il 10% percorre giornalmente più di 60 km nel tragitto casa-lavoro, essendo domiciliato generalmente fuori Roma;
- **Al Dipartimento Trasversale** collaborano 439 dipendenti; le criticità maggiori si riscontrano tra coloro che sono domiciliati fuori regione e sono costretti a percorrere giornalmente più di 200 km (4%), e coloro che sono domiciliati fuori città e percorrono tra i 60 e i 200 Km giornalieri (quasi 10%);
- **Al Dipartimento di Produzione** collaborano 903 dipendenti; le criticità maggiori si riscontrano tra coloro che sono domiciliati fuori regione e sono costretti a percorrere giornalmente più di 200 km (3,7%), e coloro che sono domiciliati fuori città e percorrono tra i 60 e i 200 Km giornalieri (8%);
- **In Direzione Generale** collaborano 365 dipendenti; le criticità maggiori si riscontrano tra coloro che sono domiciliati fuori regione e sono costretti a percorrere giornalmente più di 200 km (5,3%), e coloro che sono domiciliati fuori città e percorrono tra i 60 e i 200 Km giornalieri (oltre il 10%).

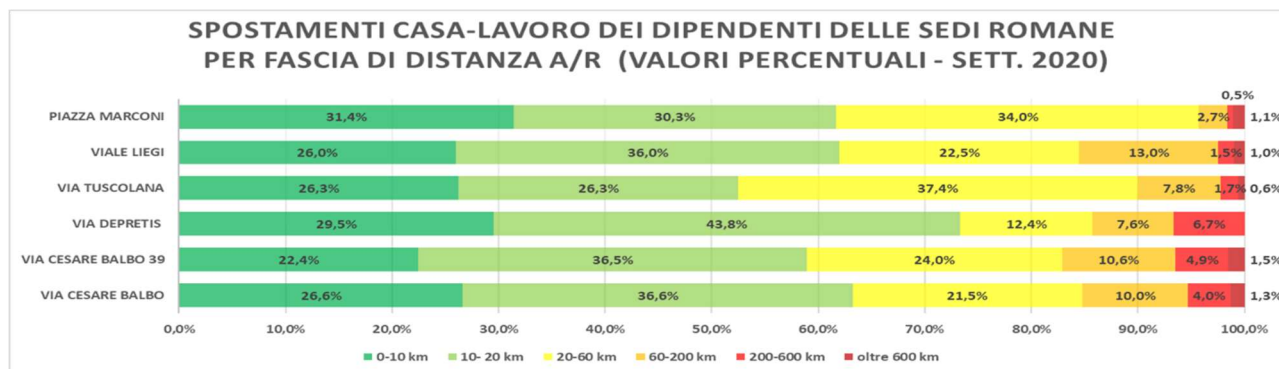
Figura 3 - Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale Istat delle sedi di Roma per Dipartimento - 01.09.2020



Viene anche condotta un'analisi per verificare l'esistenza di criticità negli spostamenti in relazione all'attuale sede di lavoro nel polo capitolino:

- **Piazza Marconi:** 188 dipendenti e soltanto il 4,2% è domiciliato lontano dalla sede dovendo percorrere giornalmente più di 60 km giornalieri;
- **Viale Liegi:** 200 dipendenti e di questi il 2,5% è domiciliato fuori regione dovendo percorrere giornalmente oltre 200km, mentre il 13% è domiciliato fuori città e percorre tra i 60 e i 200 Km giornalieri;
- Alla sede di **Via Tuscolana:** 358 dipendenti e di questi il 2,3% è domiciliato fuori regione dovendo percorrere giornalmente oltre 200km, mentre il 7,8% è domiciliato fuori città e percorre tra i 60 e i 200 Km giornalieri;
- **Via Depretis:** 105 dipendenti e di questi il 6,7% percorre giornalmente tra i 200 e i 600 Km, mentre il 7,6% è domiciliato fuori città e percorre tra i 60 e i 200 Km giornalieri;
- **Via Cesare Balbo 39:** 263 dipendenti e di questi il 6,3% è domiciliato fuori regione dovendo percorrere giornalmente oltre 200km, mentre il 10,6% è domiciliato fuori città e percorre tra i 60 e i 200 Km giornalieri;
- **Via Cesare Balbo 16:** 623 dipendenti e di questi il 5,3% è domiciliato fuori regione dovendo percorrere giornalmente oltre 200km, mentre il 10% è domiciliato fuori città e percorre tra i 60 e i 200 Km giornalieri.

Figura 4 - Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale Istat delle sedi di Roma per sede- 01.09.2020



Azione 1.2 – Analisi spaziale delle sedi territoriali

L'Istat è presente nel territorio con una rete di uffici il cui compito è sostenere la produzione statistica dell'Istituto, promuovere la diffusione delle informazioni e la cultura statistica, curare la formazione e l'assistenza ai soggetti del Sistema statistico nazionale (Sistan). L'ufficio territoriale rappresenta inoltre l'Istituto nel mantenimento e nello sviluppo delle relazioni con le istituzioni, la comunità scientifica e i soggetti Sistan presenti nel territorio. La rete degli uffici territoriali è composta da 8 uffici, articolati in 18 sedi fisiche, una per regione, ad esclusione della Valle d'Aosta e del Trentino-Alto Adige.

Figura 5 - Distribuzione del personale Istat per le sedi territoriali - 01.09.2020

Le sedi Istat territoriali - ubicazione e consistenza personale dipendente

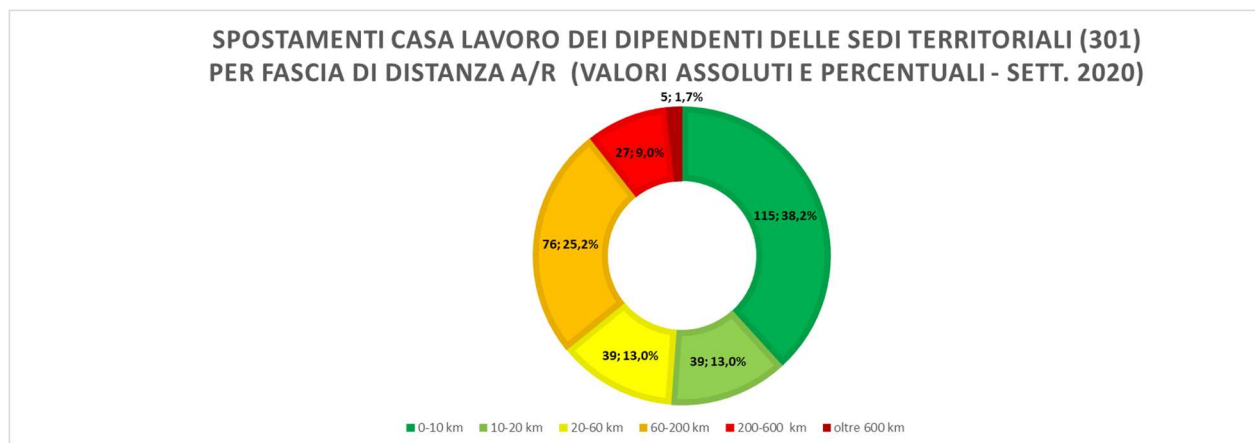


ID	SEDE	DIPENDENTI	COMUNE	INDIRIZZO SEDE	X	Y
1	SEDE DELLE MARCHE		11 Ancona	via Castelfilardo, 4	13,51497	43,61719
2	SEDE DELLA PUGLIA		29 Bari	p.zza Aldo Moro, 61	16,86914	41,11907
3	SEDE DELL'EMILIA ROMAGNA		16 Bologna	via Galleria Cavour, 9	11,34453	44,49201
4	SEDE DELLA SARDEGNA		17 Cagliari	viale Trieste, 159/3	9,10224	39,22271
5	SEDE DEL MOLISE		13 Campobasso	Via Luigi D'Amato, 13/C	14,66297	41,5623121
6	SEDE DELLA CALABRIA		19 Catanzaro	v.le Pio X, 116	16,58381	38,92029
7	SEDE DELLA TOSCANA		16 Firenze	Via Dell'Agnolo, 80	11,26283	43,77064
8	SEDE DELLA LIGURIA		15 Genova	via S. Vincenzo, 4	8,94447	44,40665
9	SEDE DELLA LOMBARDIA		23 Milano	via Ercole Diodofredi, 23	9,19657	45,49057
10	SEDE DELLA CAMPANIA		26 Napoli	via Giuseppe Verdi, 18	14,25015	40,83898
11	SEDE DELLA SICILIA		30 Palermo	via G. B. Vaccarini, 1	13,34877	38,14105
12	SEDE DELL'UMBRIA		12 Perugia	Via Martiri dei Lager, 77	12,37196	43,10145
13	SEDE DELL'ABRUZZO		17 Pescara	piazza Italia, 15	14,21378	42,4644032
14	SEDE DELLA BASILICATA		10 Potenza	via del Popolo, 4	15,80089	40,63709
16	SEDE DEL PIEMONTE E VAL		18 Torino	via Alessandro Volta, 3	7,57769	45,06412
17	SEDE DEL FRIULI VENEZIA		11 Trieste	via C. Battisti, 18	13,78043	45,65292
18	SEDE DEL VENETO		18 Venezia	c.so del Popolo, 23	12,24478	45,49038
TOTALE		301				



Il 51,2,6% dei dipendenti ISTAT delle sedi territoriali percorre ogni giorno meno di 20 km tra andata e ritorno nel tragitto casa-lavoro (verdi) mentre il 13% ne percorre tra 20 e 60 km (giallo). La prima criticità si rappresenta tra coloro (25,2%) che si vedono costretti a percorrere giornalmente tra i 60 e i 200 Km, essendo domiciliati fuori città (arancioni), e coloro (il 9%) che percorrono tra i 200 e i 600 km o, addirittura (1,7%) oltre i 600 km (rossi).

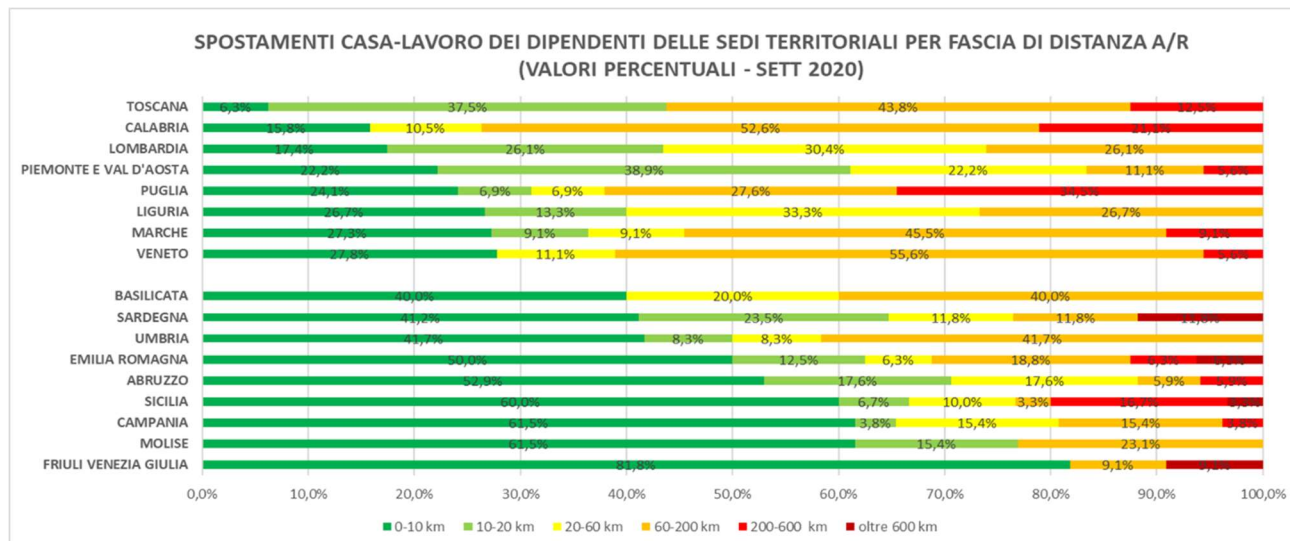
Figura 6 - Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale Istat delle sedi territoriali - 01.09.2020



La situazione degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti Istat delle sedi territoriali è molto variegata:

- nel primo gruppo di uffici territoriali molti i dipendenti che abitano fuori città e addirittura fuori regione percorrono giornalmente tra i 60 e i 200 Km (arancioni) e oltre i 200 km (rossi) La situazione appare essere meno critica nelle sedi di Milano e Genova dove nessun dipendenti percorre oltre i 200 km al giorno;
- nel secondo gruppo di uffici territoriali oltre il 40% dei dipendenti è domiciliato vicino la sede di lavoro e percorre meno di 10 km giornalieri tra andata e ritorno, tuttavia si riscontrano in qualche ufficio percorrenze più lunghe.

Figura 7 - Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale Istat delle sedi territoriali per sede- 01.09.2020



Azione 1.3 – Analisi temporale degli ingressi e delle uscite dalle sedi

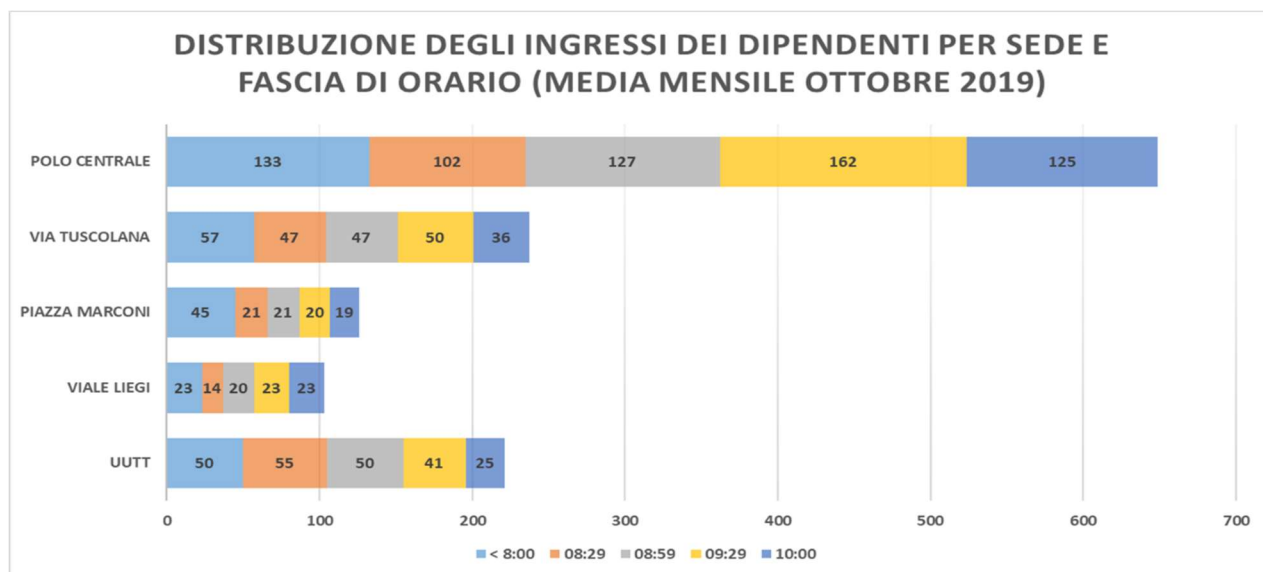
Le articolazioni dell'orario di lavoro presenti all'interno del "Regolamento dell'orario di lavoro ISTAT" prevedono che il personale inquadrato nei livelli professionali I-III sia responsabile dell'autonoma determinazione del proprio tempo di lavoro e in relazione con l'attività svolta, mentre le articolazioni dell'orario di lavoro del personale inquadrato nei livelli professionali IV-IX sono le seguenti:

- 07:45 – 09:30 Flessibilità in entrata;
- 09:30 – 12:45 Fascia obbligatoria di presenza;
- 12,45– 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti;
- 13:15– 19:00 Arco orario in cui va effettuata la prestazione pomeridiana - flessibilità in uscita (dalle 12.45 alle 19.00).

Con l'Ordine di Servizio n.159 del 31 luglio 2020 al fine di assicurare il lavoro dei propri dipendenti e l'erogazione dei servizi attraverso la flessibilità dell'orario di lavoro, nell'ambito della continuità dell'azione amministrativa e la celere conclusione dei procedimenti alle esigenze della progressiva riapertura di tutti gli uffici pubblici, ai sensi dell'art. 263 del Decreto Legge n. 34/2020, a decorrere dal 1° agosto e fino al 31 dicembre 2020, per i dipendenti inquadrati nei livelli professionali IV-VIII, la fascia obbligatoria di compresenza, prevista dall'art. 4 del Regolamento dell'orario di lavoro, è stata ridotta a un minuto e collocata fra le ore 12.44 e le ore 12.45.

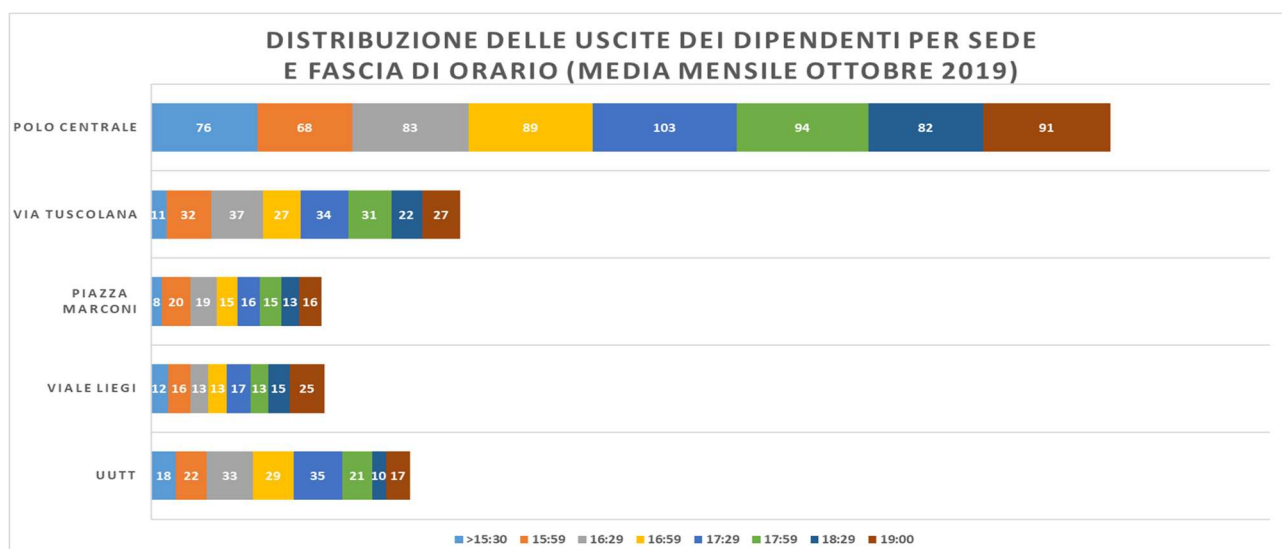
L'orario di **INGRESSO** dei dipendenti Istat alle sedi di lavoro nell'ottobre 2019 era già distribuito per fasce orarie, mediamente circa il 20% dei dipendenti entrava nella propria sede lavorativa nella fascia 8:00-8:30, 8:30-9:00 e 9:00-9:30, mentre circa il 25% prima delle ore 8:00 e il 15% tra le 9:30 e le 10:00. Unica eccezione la sede di Piazza Marconi nella quale gli ingressi si concentrano (il 35%) prima delle ore 8:00 e poi sono equi distribuiti (16%) nelle restanti fasce orarie. Nell'analisi non si riscontrano differenze di genere significative.

Figura 8 - Distribuzione degli ingressi dei dipendenti per sede- ottobre 2019



L'orario di **USCITA** dei dipendenti Istat dalle sedi di lavoro nell'ottobre 2019 era già distribuito per fasce orarie. Mediamente circa il 13% dei dipendenti usciva dalla propria sede lavorativa nella fascia 15:30-16:00, 16:00-16:30, 16:30-17:00, 17:30-18:00 e 18:30-19:00; la maggiore concentrazione di uscite si verificava tra le ore 17:00-17:30 (superiore al 15%), mentre circa il 10% dei dipendenti usciva in un orario precedente alle ore 15:30 e il 10% tra le 18:00 e le 18:30. Unica eccezione la sede di Viale Liegi nella quale si concentrano più del 20% delle uscite nella fascia oraria 18:30-19:00. Nell'analisi non si riscontrano differenze di genere significative.

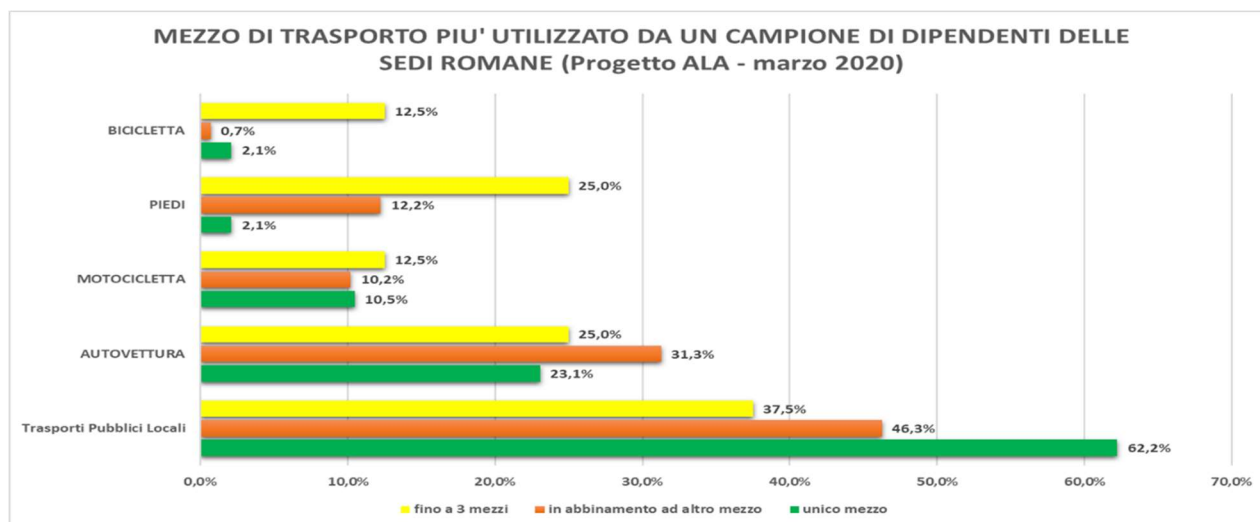
Figura 9 - Distribuzione delle uscite dei dipendenti per sede- ottobre 2019



Azione 1.4 – Analisi motivazionale della scelta del mezzo di trasporto

I mezzi di spostamento più utilizzati dal campione selezionato di 239 dipendenti rispondenti al questionario relativo al Progetto Avvio Lavoro Agile (ALA) sono quelli del Trasporto Pubblico Locale (metropolitana, treno, pullman e autobus); il 62,2% dei rispondenti li utilizza come unico mezzo di trasporto. Tuttavia Roma si contraddistingue per un alto numero di persone che utilizzano la propria autovettura (23,1%) seguite da chi predilige la motocicletta o scooter (10,5%), e infine da coloro che si muovono a piedi (2,1%) o in bicicletta (2,1%).

Figura 10 - Distribuzione di u campione di dipendenti delle sedi di Roma per mezzo di trasporto utilizzato - marzo 2020



Un'altra analisi è stata condotta in base all'erogazione del contributo che l'Istat dispone a favore dei propri dipendenti per l'utilizzo del Mezzo Pubblico.

In particolare, nell'anno 2018 sono stati erogati contributi a 801 dipendenti (ovvero a circa il 40% della forza lavoro), mentre nel 2019 a 546 dipendenti (pari al 27%).

I dipendenti con sede di lavoro a Napoli, Mestre, Bologna, Torino, Milano e Genova oltre a quelli con sede nel Polo centrale di Roma sono i maggiori utilizzatori del Trasporto Pubblico Locale nel tragitto casa-lavoro.

Tavola 2 - Distribuzione dei contributi erogati per l'utilizzo del mezzo pubblico. Anni 2018- 2019

SEDE DI LAVORO	Anni	
	2018	2019
VIA CESARE BALBO 16	293	203
VIA CESARE BALBO 39	118	101
VIA DEPRETIS 74/B	54	39
VIA DEPRETIS 77 (CIR)	55	0
VIA TUSCOLANA	83	72
VIALE LIEGI	59	35
PIAZZA MARCONI	40	30
SEDE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA	3	3
SEDE DEL MOLISE	1	1
SEDE DEL PIEMONTE E V. AOSTA	10	8
SEDE DEL VENETO	13	12
SEDE DELLA BASILICATA	2	2
SEDE DELLA CALABRIA	1	1
SEDE DELLA CAMPANIA	19	16
SEDE DELLA LIGURIA	7	5
SEDE DELLA LOMBARDIA	12	5
SEDE DELLA PUGLIA	4	4
SEDE DELLA SARDEGNA	1	0
SEDE DELLA SICILIA	3	3
SEDE DELLA TOSCANA	5	0
SEDE DELL'ABRUZZO	4	1
SEDE DELLE MARCHE	4	0
SEDE DELL'EMILIA ROMAGNA	10	5
SEDE DELL'UMBRIA	0	0
Totale	801	546

La pandemia non ha fermato il “Giretto d’Italia”³, ma ne ha modificato un po’ l’organizzazione e la logistica, senza nulla togliere, però, alle ragioni dell’iniziativa legate alle esigenze di pianificazione del trasporto urbano per contrastare il mutamento climatico e per limitare lo smog. L’edizione del “Giretto d’Italia 2020” ha previsto una gara fisica il 17 settembre e una virtuale dal 16 al 22 in concomitanza della Settimana Europea della Mobilità, immaginata per non lasciare “fuori gara” chi lavora da casa e valorizzare, anzi, la sostenibilità ambientale.

Interessanti sono i risultati della gara virtuale alla quale hanno partecipato 1.174 lavoratori: quasi il 60% donne (57%), il 41% di età compresa tra i 50 e 60 anni, il 54% dei rispondenti erano impiegati, quasi il 90% (87,8%) al momento del sondaggio era in modalità lavorativa *smart working*. Il 71% non lo era prima dell'emergenza Covid-19; oltre la metà (51%) utilizzava l’auto per recarsi al lavoro pre-emergenza e solo il 6,3% lo faceva con il *bike sharing*, mentre oggi questa percentuale è salita all’11% principalmente a danno del trasporto pubblico locale (che scende dal 33% pre-Covid all’11,9%).

Anche l’Istat ha partecipato al “Giretto d’Italia” con 28 dipendenti che, avendo inserito la propria email istituzionale, hanno consentito l’analisi dei risultati. In particolare, sono risultate interessanti le risposte alle domande inerenti le scelte motivazionali per il trasporto e in particolare le seguenti:

1. Per chi utilizza l'auto privata, cosa ti porterebbe a scegliere un mezzo più sostenibile (trasporto pubblico, bici, ecc.)? Le risposte (in percentuale):

• Trasporto Pubblico più efficiente e sicuro	• 22,2%
• Evitare traffico e ricerca del parcheggio	• 44,4%

³ Il **Giretto** d'Italia– organizzato da Legambiente, con il sostegno di CNH Industrial, insieme a Euromobility e VeloLove per promuovere la mobilità ciclistica e sostenibile – è una gara tra città tesa a promuovere gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola effettuati in bici o con l'utilizzo di altri mezzi di micromobilità.

• Piste ciclabili e parcheggi sicuri	• 33,4%
--------------------------------------	---------

2. Per chi usa mezzi sostenibili, quali vantaggi riscontri? Le risposte (in percentuale):

Minor Stress e Più Salute	29,4%
Decongestionamento del Traffico	41,2%
Riduzione dell'Inquinamento e del Rumore	29,4%

3. Se c'è stato un cambio nel mezzo tra pre e post COVID-19 (da TPL a altro MEZZO), motivare la decisione presa Le risposte (in percentuale):

Paura del contagio su mezzi pubblici (affollati, no distanziamento)	68,7%
Fortunatamente in smart working	31,3%

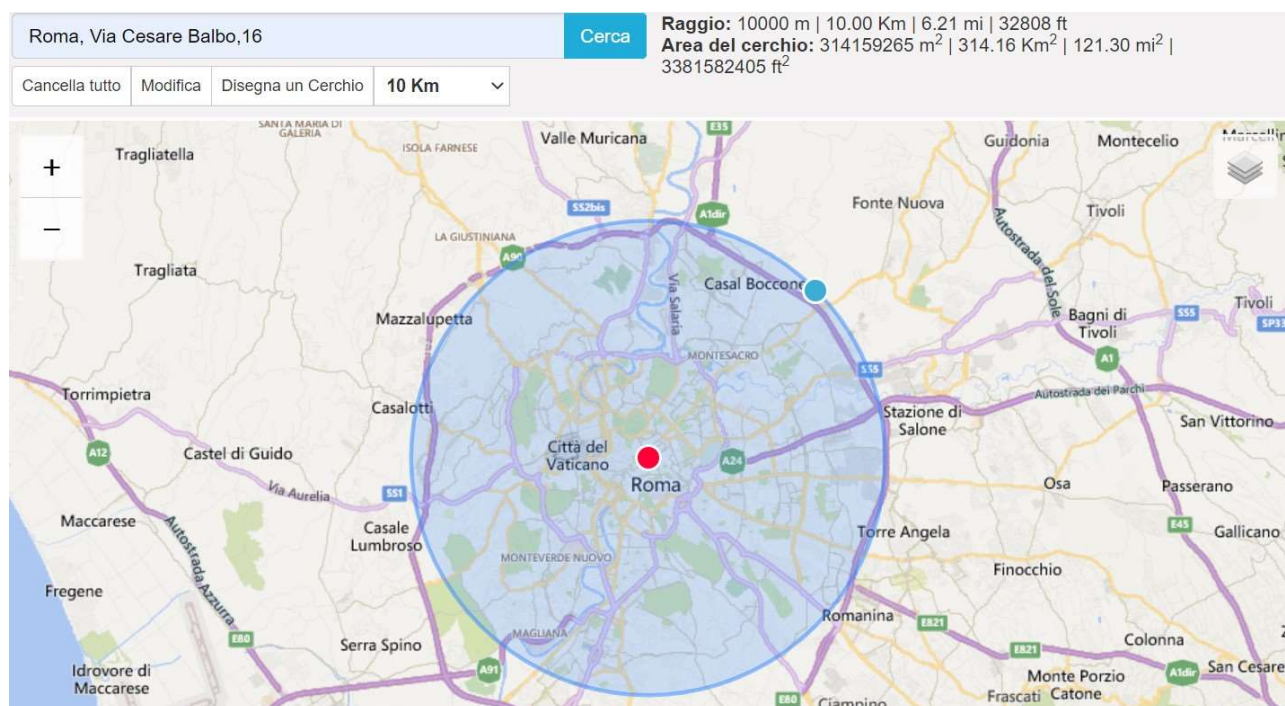
Ulteriori informazioni sugli spostamenti casa lavoro dei dipendenti e, in particolare, sulle motivazioni della scelta dell'utilizzo di un mezzo di trasporto piuttosto che un altro possono essere ricavate dall'elaborazione e analisi delle risposte alle domande inserite in un'apposita sezione presente nel questionario sul "Benessere organizzativo", proposto dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), che verrà somministrato ai dipendenti Istat nel mese di dicembre 2020.

Capitolo 2: Fase informativa e analisi dell'OFFERTA di Mobilità

L'analisi dell'**offerta** di Mobilità consente di avere un quadro esemplificativo delle problematiche connesse al territorio e al posizionamento delle sedi di lavoro Istat rispetto al contesto urbano di riferimento, definendo tutte le dinamiche di mobilità dei dipendenti dal proprio domicilio verso le sedi e viceversa.

A seguito dell'analisi preliminare della domanda di mobilità relativamente alle fasce orarie di interesse per stabilire il grado di accessibilità alle sedi, è possibile valutare la capacità ed il livello di servizio offerto dalla rete di trasporto pubblico urbano (vicinanza delle fermate, affidabilità, comfort, economicità), l'analisi della rete viaria e ciclo-pedonale (presenza di piste ciclabili nei pressi delle sedi, rastrelliere, problemi di sicurezza ecc.) e l'analisi dell'offerta di parcheggio (libero, a pagamento, a orario, numero di stalli disponibili ecc.).

Come abbiamo visto, oltre il 60% dei dipendenti Istat delle sedi di Roma percorre ogni giorno un numero inferiore a **20 km**, tra andata e ritorno, nel tragitto che intercorre tra il proprio domicilio e il Polo Centrale, ovvero risiede all'interno dell'area evidenziata in celeste nella figura sottostante, compresa in un raggio di 10km dalla sede Istat di Via Cesare Balbo 16.



L'analisi che segue riguarda l'OFFERTA di mobilità per i dipendenti delle sedi di Roma, tuttavia l'esame non è completo in quanto non comprende anche l'analisi territoriale. Soltanto attraverso l'ascolto del territorio e l'azione dei **Referenti Territoriali della Mobilità**, sarà possibile individuare le opportunità e gli elementi di attenzione della mobilità sostenibile a livello locale, le aspettative del personale sulla strategia di mobilità Istat e i benefici generati sul territorio dall'implementazione delle azioni che l'Istat intraprenderà.

Pertanto, in linea con le indicazioni del Direttore Generale, è stato richiesto ai Dirigenti degli Uffici Territoriali l'indicazione del nominativo di un Referente per ciascuna sede territoriale da inserire nella costituenda Task Force della Mobilità. La persona indicata dovrà:

1. individuare l'accessibilità a **parcheggi auto** pubblici e privati nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni;
2. individuare i principali operatori di **mobility sharing** locali con cui attivare convenzioni;
3. analizzare le esigenze di **ciclabilità** (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici, parcheggi sicuri);
4. verificare la necessità di prevedere **bus-navette**;
5. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di **trasporto pubblico locale (TPL)**;
6. analizzare la possibilità di creare un servizio di **carpooling BlaBlaCarIstat**;
7. verificare la necessità di prevedere colonnine per la **ricarica elettrica** nelle vicinanze della sede;
8. individuare la possibilità di aderire a **incentivi green**.

Azione 2.1 – Indagine sulla disponibilità di PARCHEGGI AUTO per le sedi di Roma

L'indagine viene condotta per le sedi del Polo centrale, di Viale Liegi e di Piazza Marconi (la sede di Tuscolana dispone di un proprio parcheggio interno)

Le sedi Istat nella città di Roma - Polo centrale - parcheggi privati delle zone limitrofe alle sedi

Europarking – Garage - Via Napoli 66 tel 06/48913827

N. Auto da 1 a 5: costo giornaliero orario diurno 15,00€ (compreso iva)
 N. Auto da 6 a 10: costo giornaliero orario diurno 10,00€ (compreso iva).
 Le ricordo che il nostro garage si trova all'interno della zona ZTL.
 Si possono valutare anche abbonamenti mensili (sono più convenienti) per chi dispone di permesso ZTL

Tuttauto – Garage - Via Urbana 172 tel 06/483559

Le tariffe in vigore (IVA compresa) sono le seguenti:

Orario	Giornaliero	
auto piccole	4,00	26,00
auto medie	5,00	31,00
auto grandi	6,00	36,00

Vi applicheremo la tariffa unica giornaliera di E 26,00 (all'entrata verrà consegnato un tagliando con tutti i dati dell'auto. In fase di uscita il dipendente dovrà presentare lo stesso tagliando opportunamente da Voi timbrato che lo autorizza a non pagare). L'importo dei posteggi sarà fatturato ogni fine mese ed il pagamento dovrà essere effettuato entro 5 giorni dalla data della fattura



New Parking Mediterraneo – Via M D'azeglio 12 tel 06/4745202

possibilità di poter concedere un massimo di 8/10 posti mensili per i vostri dipendenti.
 Le tariffe mensili sono le seguenti:

- auto piccole €200,00 + IVA
- auto medie € 250,00 + IVA
- auto grandi € 300,00 + IVA
- Suv e monovolumi € 350,00 + IVA



Le sedi Istat nella città di Roma - Viale Liegi - parcheggi privati delle zone limitrofe alla sede

Parioli parcheggi srl - Via Tirso 14 - tel 06/8550003
 Contattati telefonicamente
 Non hanno ancora inviato offerta

Autorimessa YSER srl - Via Yser 6 - tel 06/8840857
 Contattati telefonicamente
 Non hanno ancora inviato offerta

Parking Garigliano srl - Via grigliano 55 - tel 06/8551014

Le tariffe in vigore (IVA esclusa) sono le seguenti:

	Giornaliero	Mensile
auto piccole	€ 15,00	€ 150,00
auto medie	€ 18,00	€ 170,00
auto grandi	€ 23,00	€ 190,00
auto lusso	€ 27,00	€ 210,00

questi prezzi sono calcolati per ogni singolo cliente se invece l'ISTAT vuole per esempio pagare un abbonamento complessivo per un numero di autovetture, in quel caso verrà applicato uno sconto





Parcheggi di scambio esterni alle fasce di salvaguardia ambientale:



Metro linea B

Rebibbia	Via Casal de' Pazzi (328 posti auto)
Ponte Mammolo 1	Via delle Messi d'Oro (1317 posti auto)
Ponte Mammolo 2	Via Tiburtina dir. GRA V.le P.Togliatti (271 posti auto)
Palmino Togliatti	V.le Palmiro Togliatti (419 posti auto)
S. Maria del Soccorso	Via di Pietralata - Via Tiburtina (575 posti auto)
Stazione Tiburtina	Via Pietro l'Eremita (129 posti auto)
Ostiense (vicino Magliana)	Via Ostiense (151 posti auto)
Magliana (multipiano)	Via Val Fiorita (962 posti auto)
Laurentina (multipiano)	Via F. De Suppè (1268 posti auto)

Metro linea A

Anagnina	Via Tuscolana (134 posti auto)
Anagnina A e C	Via Vincenzo Giudice (1495 posti auto)
Anagnina B	Via Otello Stefanini (301 posti auto)
Arco di Travertino	Via del Carroceo (418 posti auto)
Cipro	Via Cipro (284 posti auto)
Angelo Emo	Via G. Di Bartolo Staz. metro V. Aurelia (126 posti auto)
Mattia Battistini	Via Lucio II (177 posti auto)

Ferrovie Roma-Lido provenienza Ostia

Vitinia	Via Ostiense (150 posti auto)
Ostiense (vicino Magliana)	Via Ostiense (151 posti auto)
Magliana (multipiano)	Via Val Fiorita (962 posti auto)

FM1 provenienza Fiumicino

Villa Bonelli	Via della Magliana Nuova (329 posti auto)
---------------	---

FM5 (Roma-Ladispoli)

Stazione S.Pietro	Via della Stazione S.Pietro (148 posti auto)
-------------------	--

FM 3 provenienza Viterbo

La Storta	Via della Storta (489 posti auto)
La Giustiniana	Via Bassano Romano (236 posti auto)
Stazione San Pietro	Via della Stazione S.Pietro (148 posti auto)
Ferrovie Roma Nord provenienza Viterbo	
La Celsa	Via Flaminia (125 posti auto)

Labaro	Via Flaminia (209 posti auto)
Saxa Rubra 1 e 2	Via Maurizio Barendson (499 posti auto)
Montebello	Via Flaminia (354 posti auto)

FM 1 provenienza Fara Sabina

Nuovo Salario	Via Serpentara (222 posti auto)
Nomentana	Via Val d'Aosta (180 posti auto)

Ferrovie Roma-Pantano

Grotte Celoni	Via Casilina (532 posti auto)
Fontana Candida	Via Giarratana (375 posti auto)

Altri parcheggi

Elio Rufino	P.za Elio Rufino (287 posti auto)
-------------	-----------------------------------

Servizio di vigilanza e tariffazione

Il servizio è attivo dal lunedì al sabato, festivi esclusi, dalle 6.00 alle 22.00.

Tariffa parcheggi di scambio ubicati fuori il perimetro dell'Anello Ferroviario

- Euro 1,50 per le prime 12 ore consecutive di sosta.
- Euro 2,50 fino a 16 ore consecutive di sosta.

Tariffa parcheggi di scambio ubicati dentro il perimetro dell'Anello Ferroviario

- Euro 2,00 per le prime 12 ore consecutive di sosta.
- Euro 3,00 fino a 16 ore consecutive di sosta.

Parcheggi in struttura (multipiano) servizio di vigilanza e tariffazione

Orario di apertura: dal lunedì al venerdì e domenica, compresi i festivi infrasettimanali 05.15/00.15; sabato 05.15/01.15

Categorie esentate dal pagamento

- I portatori di handicap muniti di apposito contrassegno esposto in originale sul parabrezza e comunque ben visibile all'interno della vettura.
- I possessori di abbonamento Metrebus annuale o mensile.
- I possessori di tesserini di riconoscimento aziendale per i dipendenti ATAC e COTRAL.
- I possessori di tessera di servizio di libera circolazione rilasciata da ente pubblico per funzioni ispettive ai sensi e per effetto della deliberazione di C.C. n°178/00.
- I dipendenti di enti pubblici e aziende che, nominato il Mobility Manager, effettuano l'interscambio con linee di trasporto aziendale limitatamente al solo parcheggio necessario allo scambio ai sensi e per effetto della deliberazione di C.C. n° 178/00.

In tutti i parcheggi ad eccezione di quelli multipiano il pagamento deve essere effettuato presso i parcometri.

Azione 2.2 – Analisi dell'accessibilità ai principali operatori di SHARING MOBILITY

La mobilità condivisa a noleggio andrà sostenuta e incentivata, in quanto *car sharing*, *bike sharing*, *scooter sharing* e micromobilità elettrica sono servizi essenziali per spostarsi in autonomia e rispettare il regime di distanziamento. Questi servizi sono già stati adeguati alle misure vigenti di contenimento dell'emergenza epidemiologica, adottando precauzioni d'uso e procedure di sanificazione. Serviranno risorse per sostenere e potenziare il servizio di *mobility sharing* anche in luoghi e realtà di periferia oltreché nelle aree metropolitane, dove i servizi di trasporto pubblico collettivo sono e saranno sottoutilizzabili.

A tal fine, sono state contattate diverse società di *mobility sharing* esistenti sul territorio di Roma per valutarne le proposte. Alcune prevedono la possibilità di stipulare convenzioni con Enti Pubblici altre no.

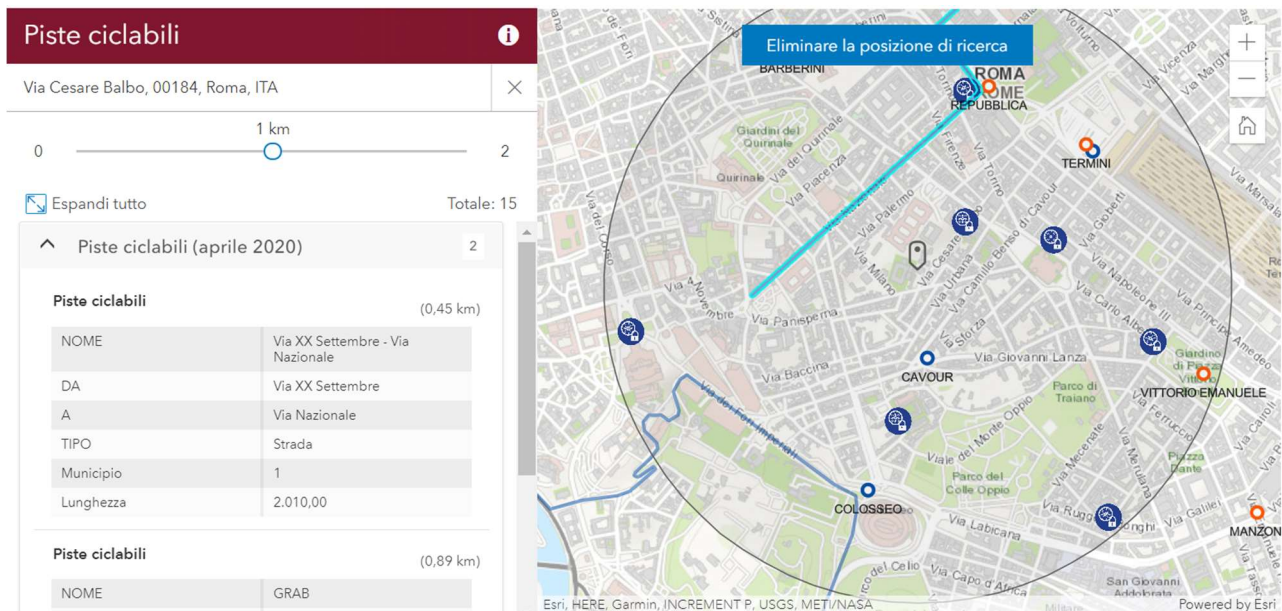
A seguire l'elenco completo degli operatori ai quali è stata inviata un'email per individuare tariffe agevolate per i dipendenti Istat rispetto a quelle già presenti sui siti web. Soltanto alcune hanno risposto positivamente alla richiesta e sono state stipulate convenzioni a tariffe agevolate.

SOCIETA'	VAN	CAR	SCOOTER	E-BIKE	MONOPATTINO
Car Sharing Roma	1	190			
Enjoy		961			
Share Now		690			
Acciona			500		
Zig Zag			450		
Ecoltra			1000		
Ecoltra				1000	
Helbiz				2500	1000
Lime				1000	2500
Bird					2500
Dott					2500
Wind					1000
Voi					1000
TOTALE	1	1841	1950	4500	10500

Azione 2.3– Analisi sulle esigenze di CICLABILITÀ

La bicicletta rappresenta una parte rilevante del traffico lento, sia come forma di mobilità a sé stante che in combinazione con altri mezzi di trasporto. Percorsi attrattivi sicuri e ben collegati tra di loro costituiscono importanti presupposti per incrementare l'utilizzo della bicicletta.

La rete ciclabile di Roma cresce grazie al Piano straordinario di percorsi ciclabili transitori sulle principali vie della città e su altri itinerari "strategici" per favorire il ricorso alla mobilità attiva e sostenibile che ha rivoluzionato le abitudini dei cittadini a partire dalla Fase 2 dell'emergenza sanitaria. I 150 km di percorsi transitori in corso di realizzazione si vanno ad aggiungere alla rete esistente di piste ciclabili in sede protetta.



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

In merito alle rastrelliere, i ciclisti romani ne hanno a disposizione di nuove per lasciare la bicicletta in sicurezza davanti all'ufficio, alla scuola, all'Università, alla stazione della metropolitana. È stata, infatti, completata la prima parte di lavori per dotare la Capitale di un capillare sistema di "parcheggi" per le due ruote a pedale. Roma Servizi per la Mobilità ha ultimato il montaggio delle strutture in 186 siti individuati dal Dipartimento Mobilità di Roma Capitale. Una di queste è stata posizionata in Via Balbo e altre sono state richieste per le sedi di Via De Pretis, Viale Liegi, Piazza Marconi e Via Tuscolana.

Di analogia importanza alla scelta della bici come mezzo di trasporto è la presenza di un parcheggio sicuro: al riparo da intemperie e dal rischio di furti. I parcheggi per le bici sono un tema trasversale della pianificazione della mobilità. Le biciclette parcheggiate in modo irregolare, per terra o danneggiate bloccano il passaggio, aumentano il rischio di atti vandalici e pregiudicano la sicurezza dello spazio pubblico. La prima necessità diventa, quindi, mappare gli spazi disponibili e individuare aree sicure e idonee a ospitare le biciclette (muscolari ed elettriche) per proteggerle dalle intemperie, dai furti e dai danneggiamenti.

Azione 2.4 – Indagine sull'esigenza di prevedere BUS-NAVETTE

Per fronteggiare la drastica riduzione del numero di utenti in attesa alle fermate e dei posti disponibili sui mezzi di trasporto pubblico (per i quali si prevede un'offerta massima media del 30% per autobus urbani/extraurbani e circa del 50% per treni regionali rispetto ai livelli di offerta precedente all'emergenza Covid-19) dovranno essere immaginati servizi dedicati, organizzati, sicuri e flessibili che mettano in relazione

all'ammontare degli spostamenti e la loro distribuzione temporale con una gestione condivisa del mezzo di trasporto collettivo dedicato ai dipendenti, soprattutto ai dipendenti più esposti.

Una soluzione funzionale al problema è rappresentato dall'utilizzo di bus-navette, strumento di storica memoria, utilizzato da importanti realtà quali Olivetti e Fiat, ma anche dallo stesso Istat, per consentire ai propri dipendenti di raggiungere la sede di lavoro in sicurezza. Data l'emergenza sanitaria tutt'ora in corso, questa opzione solleva alcuni interrogativi sulle misure di prevenzione da adottare, quali numero dei passeggeri e distanza inter-personale, nonché l'opportunità di effettuare il controllo dell'accesso attraverso il riconoscimento facciale e la misurazione della temperatura corporea, in associazione all'igienizzazione delle mani preventiva alla salita sul mezzo stesso.

È in corso di valutazione la fattibilità di condividere **bus-navette** con altri Enti, ovvero di destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

Azione 2.5 – Analisi dell'accessibilità ai principali sistemi di TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Essendo il trasporto di massa, il trasporto pubblico collettivo, quello che risentirà di più della pandemia da Coronavirus, la "ripartenza" si preannuncia lenta e difficile da gestire. Nella fase 1 di blocco totale il servizio è stato ridotto in modo drastico mediamente dell'80% su autobus, metropolitane, tram e treni, e gli utenti sono diminuiti del 90%. Con la ripresa di diverse attività, l'offerta è aumentata con l'obiettivo primario di garantire la sicurezza sanitaria dei clienti e del personale e di evitare il più possibile un insostenibile incremento nell'utilizzo dell'auto privata. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso nelle nuove Linee guida del settore, per l'avvio della fase due la distanza di un metro tra gli utenti, obbligo di mascherina, rafforzamento del servizio negli orari di maggiore afflusso per consentire il distanziamento, ingressi e uscite differenziate, massiccio uso di app, sistemi di prenotazione e pagamenti online dei biglietti. La pandemia ha avuto un profondo impatto sulla mobilità urbana e ha sollevato questioni fondamentali sul suo ruolo futuro al centro dello sviluppo urbano. Mentre le città intensificano gli sforzi per rendere la mobilità post-pandemia più sostenibile ed efficiente, l'UNECE ha pubblicato un nuovo manuale per guidare approcci politici olistici alla mobilità e alla pianificazione spaziale. Fino a poco prima dello scoppio della pandemia, nuove forme di mobilità urbana condivisa e connessa stavano rapidamente prendendo piede, aumentando i sistemi di trasporto pubblico sovraccarichi e offrendo alternative convenienti ed ecologiche per il pendolarismo e gli spostamenti urbani.

Il rischio di infettarsi sui mezzi pubblici non è ancora stato studiato a fondo, ma le prime ricerche sembrano suggerire che molto dipende dalla distanza mantenuta dal passeggero o dai passeggeri che in quel momento sono contagiosi, e dal lasso di tempo passato sul mezzo di trasporto (gli studi della resistenza del coronavirus sulle superfici non sono ancora abbastanza univoci per trarre conclusioni). Uno studio dell'università di Southampton sui passeggeri dei treni ad alta velocità cinesi, realizzato in collaborazione con alcuni istituti cinesi, ha stimato che, in presenza di una persona positiva a bordo senza mascherina, i passeggeri seduti nelle tre file e nei cinque blocchi davanti e dietro hanno la possibilità fino al 10 per cento di essere infettati, anche a debita distanza di sicurezza.

Roma Servizi per la Mobilità elabora progetti di modifica della rete di trasporto pubblico in ragione delle richieste. A parità di percorsi, viene svolta la revisione continua delle frequenze delle linee sia in relazione alla domanda di mobilità rilevata (frequentazione a bordo) sia per aggiornamento dei tempi di percorrenza.

Azione 2.6 – Indagine sulla fattibilità di un servizio di CAR POOLING

Il *Car pooling* è una modalità che permette alle persone di spostarsi in gruppo condividendo un'auto privata per risparmiare sul trasporto e a evitare gli inconvenienti dei mezzi pubblici. Il *Car pooling* potrebbe diventare la nuova modalità per muoversi in sicurezza, il servizio è stato attivato e testato in molte città.

Il *Car pooling* prevede la condivisione dell'auto tra gruppi di estranei, chi vuole può mettere a disposizione la propria vettura registrandosi su una applicazione di riferimento (Moovit nel Lazio e su Roma conta già 1 milione e 200 mila iscritti), indicando il percorso e il numero di passeggeri che è possibile trasportare. Il costo

del viaggio ovviamente varia in base al chilometraggio e alla distanza percorsa. Il prezzo è più o meno lo stesso che si spenderebbe per acquistare i biglietti dei mezzi pubblici per effettuare la stessa distanza, ma la comodità è di gran lunga maggiore. Con lo stesso prezzo infatti si potrà viaggiare in auto e non dover aspettare alla fermata dell'autobus o alla stazione per tanto tempo.

La proposta è creare un servizio **BlaBlaCar/ISTAT** che con un semplice tocco di smartphone consenta di:

- Ottimizzazione delle risorse: automobili con poche persone a bordo (meglio se sempre le stesse);
- Risparmio economico in termini di costo pro-capite di carburante, costi di parcheggio ecc.;
- Riduzione dell'inquinamento, dovuto al minor numero di mezzi in circolazione;
- Miglioramento dei rapporti sociali tra le persone;
- Sicurezza, rispetto reciproco, mascherina e igienizzazione delle mani.

Azione 2.7 – **Analisi della possibilità di aderire a INCENTIVI GREEN**

Il mezzo privato è ritenuto il mezzo più sicuro per gli spostamenti futuri, in quanto offre una percezione di sicurezza da contagio. Sarà, dunque, necessario investire nell'elettrificazione, in modo da sopperire all'allarme clima, problema reale e presente. Serviranno risorse per sostenere e potenziare l'elettrificazione di biciclette, trasporto collettivo, motoveicoli e auto private, agevolando l'installazione di nuovi impianti di ricarica elettrica in prossimità delle sedi di lavoro.

Gli incentivi statali per le auto green derivano dalla conversione in legge del D.L. Rilancio, che prevede un particolare schema di incentivi per l'acquisto di auto nuove. In dettaglio, i commi da 1-bis a 1-novies dell'art. 44 del D.L. Rilancio incentivano l'acquisto di autovetture ibride e ad alimentazione elettrica. Dal 1° agosto sono partiti gli incentivi per le vetture tra 61 e 110 g/km di CO2 previsti fino a fine anno. Si tratta di fondi statali messi a disposizione del comparto auto per cercare di risollevare un mercato che causa emergenza Covid-19 si è trovato in affanno. Per questo motivo, anche in Italia, anche se in ritardo rispetto ad altri Paesi, iniziano ad essere operativi incentivi statali che vanno ad aggiungersi all'Eco-bonus per l'acquisto di auto elettriche ed ibride. Il bonus statale in vigore dal 1° agosto al 31 dicembre prevede incentivi per le auto con o senza rottamazione e varia da € 1.750 € 3.500 per l'acquisto di un'auto Euro 6 di ultima generazione.

Azione 2.8 – **Indagine sulla possibilità di incentivare la MOBILITA'**

La predisposizione del Piano Spostamenti Casa-lavoro costituisce il presupposto per l'applicazione della disposizione contenuta nell'art.1, comma 59, della Legge n. 662/1996 recante "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica". Tale articolo, nella formulazione conseguente alla modifica apportata dall'articolo 73, comma 2, del D.L. n. 112/2008, dispone infatti che: "I risparmi di spesa derivanti dalla trasformazione dei rapporti di lavoro dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni da tempo pieno a tempo parziale costituiscono per il 30 per cento economie di bilancio. Una quota pari al 70 per cento dei predetti risparmi è destinata, secondo le modalità ed i criteri stabiliti dalla contrattazione integrativa, ad incentivare la mobilità del personale esclusivamente per le amministrazioni che dimostrino di aver provveduto ad attivare piani di mobilità e di riallocazione mediante trasferimento di personale da una sede all'altra dell'amministrazione stessa. I risparmi eventualmente non utilizzati per le predette finalità costituiscono ulteriori economie di bilancio". La norma, quindi, prevede che le amministrazioni che dimostrino di aver provveduto ad attivare piani di mobilità secondo le modalità e criteri stabiliti dalla contrattazione integrativa, possano utilizzare i risparmi di spesa derivanti dalla trasformazione dei rapporti di lavoro da tempo pieno a tempo parziale per incentivare la mobilità del personale.

Capitolo 5: Fase di confronto e verifica fattibilità degli interventi

È una fase intermedia tra la progettuale e l'attuativa, nella quale è necessario ricercare un confronto per verificare preventivamente la fattibilità tecnica ed economica degli interventi proposti. Conclusa questa fase il piano è pronto, in linea teorica, per passare alla fase attuativa. Il personale interessato dalle modifiche (mezzi, percorsi, orari) deve essere preparato ad accettare i cambiamenti, il consenso dei dipendenti deve necessariamente essere acquisito attraverso il concreto coinvolgimento nella procedura di scelta.



Azione 5.1 – Verifica della fattibilità tecnica ed economica degli interventi

La verifica della fattibilità tecnica ed economica, nell'ambito della pianificazione della mobilità, consiste nell'analisi e nella valutazione sistematica delle caratteristiche, dei costi e dei possibili risultati sulla base di una preliminare idea di massima. Comprende attività sia di natura tecnica che di natura economica (analisi costi-benefici) circa la sostenibilità economico-finanziaria-ambientale dell'investimento.

Le azioni che mirano esclusivamente a massimizzare la sostenibilità economica potrebbero entrare in conflitto con le finalità della sostenibilità sociale e ambientale, in quanto possono avere effetti multipli tra loro in contrasto. Altrettanto può dirsi delle azioni che mirano esclusivamente alla sostenibilità ambientale o a quella sociale. Queste finalità possono evidenziare conflitti che vanno risolti trovando soluzioni che soddisfano congiuntamente le tre forme della sostenibilità. Lo studio si concretizza nella presentazione di un elaborato con grafici e prospetti finalizzato a dimostrare l'equilibrio economico e finanziario degli interventi da effettuare.

Azione 5.2 – Condivisione delle scelte con le organizzazioni rappresentative dei lavoratori

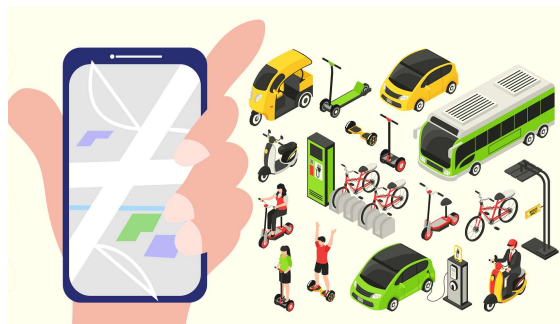
Il processo di pianificazione è generato da un confronto aperto con le organizzazioni rappresentative dei lavoratori che rappresentano le visioni e i diversi interessi. Gli attori e le esigenze di cui tenere conto sono molteplici, ma sono anche disponibili strumenti utili a raccogliere in modo capillare e rappresentativo le sensibilità, i dati, i contributi: gli utenti stessi possono essere fonti di informazioni e contribuire alla mappatura delle situazioni di disagio o dei disservizi o alla costruzione di soluzioni. Nelle diverse fasi di elaborazione del piano vengono realizzate specifiche attività di informazione e partecipazione con i principali portatori di interesse, coinvolgendo le rappresentanze dei lavoratori e delle lavoratrici, per trovare soluzioni organiche e coerenti finalizzate al raggiungimento del sistema dichiarato di obiettivi.

Si è tenuto, in data 1 dicembre 2020, un incontro con tutte le sigle sindacali e la RSU di Roma per ascoltare le esigenze che pervengono dai lavoratori e dalle lavoratrici ed è emerso che sia necessario prevedere misure urgenti per affrontare in sicurezza il periodo di emergenza sanitaria. Nell'incontro viene richiesto di poter utilizzare i posti disponibili nei garage di Via Balbo e Viale Liegi, di trovare una soluzione per le biciclette pieghevoli, di prevedere convenzioni con un gran numero di operatori di sharing, di trovare fondi per convenzioni con parcheggi privati, di prevedere una bacheca online, di individuare il modo di dare incentivi ai dipendenti utilizzando i risparmi di spesa derivanti dalla trasformazione dei rapporti di lavoro da tempo pieno a tempo parziale, ovvero fondi sicurezza e fondi derivanti dai risparmi del periodo di lockdown.

Si sta valutando di mettere in campo alcune ulteriori azioni per promuovere la mobilità sostenibile e sicura attraverso un confronto diretto (quali azioni vorresti veder realizzate?) per raccogliere suggerimenti per orientare le future scelte volte a promuovere una mobilità sempre più sostenibile e responsabile.

Capitolo 6: Fase attuativa e interventi in atto (2020) e programmati a breve termine (2021)

In questa fase si individuano gli interventi in atto e i progetti a breve termine, pertanto risulta importante individuare le priorità per la loro realizzazione e programmare la comunicazione con le “rappresentanze dei lavoratori”, sensibili al tema, favorendo la partecipazione attiva e stimolando l’innovazione e il cambiamento. In questa fase si invidiano le priorità, si stipulano accordi e convenzioni e si pianificano i tempi necessari per eseguire gli interventi previsti e le risorse economiche e umane da impiegare.



Concentrare l’attenzione sui miglioramenti cruciali (i cosiddetti *vital few*) consentirà di mettere adeguatamente a fuoco i fattori impattanti sulla performance dell’organizzazione o sulla sua capacità di conseguire gli obiettivi desiderati. Da questo deriva l’esigenza di attribuire una scala di priorità ai potenziali miglioramenti individuati. Emerge, quindi, la necessità di individuare e adottare metodi strutturati per la scelta delle priorità delle azioni di miglioramento e di gestire la pianificazione dei conseguenti progetti e il costante monitoraggio dei progressi mediante cicli sistematici di verifica e di riesame finale (area di intervento 5 che verrà svolta nel 2021).

Azione 6.1 –Stipula di accordi e convenzioni con operatori di Sharing Mobility 2020

Nell'ambito della pianificazione in materia di mobilità è possibile stipulare accordi e convenzioni per il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa relativamente alle funzioni di competenza in materia di pianificazione della mobilità, attraverso la diffusione e il reciproco scambio delle conoscenze e delle informazioni acquisite (riduzione e/o gratuità della tariffa applicata) e la condivisione delle risorse disponibili.

Azione 6.2 – Verifica idoneità di parcheggi sicuri per le biciclette e bonus mobilità 2020

In relazione alla possibilità di individuare parcheggi sicuri per le biciclette presso le sedi Istat è in corso di valutazione la verifica della fattibilità di individuare spazi idonei (sicurezza, antiincendio, agibilità) per posizionare le rastrelliere, ristrutturare e allestire spogliatoi con bagni e docce con relativa stima di budget per i parcheggi di Via Balbo (dietro banchi del mercato) e di Viale Liegi.

E’ all’analisi dei responsabili della sicurezza la possibilità di introdurre nelle sedi le biciclette pieghevoli, prevedendo spazi idonei e sicuri.

Sul sito intranet il 3 novembre è stata pubblicizzata la notizia della possibilità di richiedere il Bonus Mobilità. Attraverso la piattaforma Web era possibile ottenere il rimborso delle **spese sostenute dal 4 maggio al 2 novembre 2020** (60% di esse fino a un massimo di 500 euro) oppure richiedere **un vero e proprio buono di spesa digitale** da utilizzare nell'arco di 30 giorni per spese effettuate entro il 31 dicembre 2020 negli oltre duemila punti vendita sul territorio nazionale che si sono già registrati sulla piattaforma digitale messa a disposizione dal Ministero.

Azione 6.3 – Creazione e gestione dell’INFOMOBILITÀISTAT 2020

Un importante fattore di successo è l’individuazione e la partecipazione attiva delle ‘rappresentanze dei lavoratori’, sensibili al tema, pertanto il programma di comunicazione prevede il coinvolgimento del personale favorendo la partecipazione attiva e stimolando l’innovazione e il cambiamento. È iniziata la pianificazione della creazione di una pagina Intranet dedicata alla Mobilità per creare maggior consenso e far

conoscere le iniziative proposte, promuovere azioni di divulgazione, formazione e indirizzo ai sensi del Decreto Interministeriale “Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane” del 27 marzo 1998.

Azione 6.4 – Potenziamento del lavoro agile 2021

In base allo studio realizzato dall'ENEA (pubblicato nel mese di aprile 2020) sullo *smart working* a livello nazionale, a cui hanno aderito 29 amministrazioni pubbliche⁴, emerge che il lavoro agile ha ridotto la mobilità quotidiana del campione esaminato di circa 90 minuti in media a persona, con 46 milioni di km evitati e un risparmio di 4 milioni di euro di mancato acquisto di carburante. *Si tratta di un dato di rilievo considerando che secondo l'INRIX 2018 Global Traffic Scorecard una città ad alta presenza di lavoratori nella PA come Roma, dove lavorano 400mila persone tra ministeri e amministrazioni centrali e locali, è la seconda al mondo per ore trascorse in auto (dopo Bogotá). Da qui il duplice beneficio di tempo personale 'liberato' e di traffico urbano evitato, con un taglio di emissioni e inquinanti che l'ENEA stima in 8mila tonnellate di Co2, 1,75 t di PM10 e 17,9 t di ossidi di azoto*⁵.

Il lavoro agile offre una soluzione concreta per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, dando la possibilità alle persone di lavorare da casa propria, anziché dalla scrivania dell'ufficio. Attivato a febbraio 2020, a seguito di un accordo tra Azienda e Organizzazioni Sindacali e dopo una prima fase sperimentale, dal mese di marzo 2020, a seguito dell'emanazione del DPCM del 2 marzo 2020 è diventato la modalità ordinaria coinvolgendo l'intera forza lavoro Istat, ovvero 2.038 dipendenti. Uno dei presupposti alla base del lavoro agile è il rapporto di fiducia tra responsabile e collaboratore. I responsabili hanno dimostrato di credere nelle proprie persone e in un nuovo modo di affrontare il lavoro quotidiano. I collaboratori hanno a loro volta dimostrato che il diverso modo di lavorare migliora sia la qualità del lavoro sia la vita personale e familiare, aumentando motivazione e produttività.

Il lavoro agile va mantenuto, potenziato e reso più efficiente (come previsto, tra l'altro, dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27 e dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77), rendendolo una modalità di lavoro analoga a quella in presenza, per consentire di moderare e modulare la domanda di spostamenti casa-lavoro in modo coordinato con la programmazione del trasporto pubblico locale.

Azione 6.5 - Creazione del servizio di Car Pooling 2021: BlaBlaCarISTAT

Questo innovativo servizio rende possibile la condivisione dell'auto privata da parte di colleghi che hanno percorsi ed orari compatibili negli spostamenti casa-lavoro. Tramite un'App dedicata, si possono organizzare i propri spostamenti, mettendo a disposizione l'auto (driver) o semplicemente viaggiando come passeggeri (rider) e condividere le spese di viaggio. Il progetto pilota, potrebbe partire a febbraio 2021. Per pianificare il lancio del servizio sarà fondamentale pubblicizzare adeguatamente l'iniziativa attraverso i canali istituzionali.

Viaggiare in *pool* consente di:

- Ottimizzazione delle risorse: automobili con più persone a bordo;
- Risparmio economico in termini di costo pro-capite di carburante, costi di parcheggio ecc.;
- Riduzione dell'inquinamento, dovuto al minor numero di mezzi in circolazione;
- Riduzione degli incidenti stradali;
- Miglioramento dei rapporti sociali tra le persone;
- Sicurezza se si rispettano le norme sul distanziamento sociale;

contribuendo a promuovere una mobilità sempre più sostenibile, in linea coi principi dell'Economia Circolare. L'iniziativa rappresenterebbe un importante cambiamento culturale, in grado di raccogliere significativi risultati nel medio - lungo periodo.

⁴ <https://www.enea.it/it/seguici/pubblicazioni/edizioni-enea/2020/il-tempo-dello-smart-working>

⁵ <https://www.enea.it/it/Stampa/news/pa-smart-working-enea-pubblica-la-prima-indagine-nazionale-realizzata-con-29-amministrazioni>

GLOSSARIO

Anello ferroviario (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano esterna alla ZTL ma all'interno sia della Fascia verde che del Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA). La circolazione all'interno dell'anello ferroviario è disciplinata da confini, provvedimenti e divieti (permanenti, emergenziali e programmati).

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

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

Bonus TPL: consiste nel rimborso da parte del datore di lavoro delle spese di abbonamento al Trasporto Pubblico Locale dei dipendenti. Un'importante novità è contenuta nella Legge di Bilancio 2018 (Legge n. 205/2017), per cui tale rimborso è esente dall'imposta sui redditi, allo stesso modo dei buoni pasto.

Car Pooling: consiste nell'ospitare (gratis o dietro rimborso) nella propria auto privata altri cittadini/colleghi che percorrono lo stesso tragitto nello stesso orario, al fine di raggiungere insieme la sede di lavoro. Il car pooling comporta la riduzione delle spese di trasporto per i viaggiatori, e una riduzione sia dell'impatto ambientale, sia del traffico a causa del minor numero di automobili in circolazione. Oggi, il contatto tra persone che vogliono condividere l'auto, è reso più semplice da alcune applicazioni scaricabili sullo smartphone.

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

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

Fascia verde (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano esterna alla ZTL e all'Anello ferroviario ma interna al Grande Raccordo Anulare (GRA). La circolazione nell'area è interdetta in caso di superamento dei livelli di inquinamento definiti da un'apposita normativa. In particolare nelle cosiddette domeniche senza auto il traffico è vietato all'interno della Fascia verde a determinate categorie di veicoli privati più inquinanti.

FL: sono linee ferroviarie, gestite da Trenitalia per conto della Regione Lazio, che mettono in collegamento le principali stazioni ferroviarie di Roma con alcune importanti cittadine del territorio laziale (FL1, FL2, FL3...). Rappresentano uno dei principali vettori su cui si sviluppa il pendolarismo all'interno del territorio regionale.

Infomobilità: con questa espressione si intende l'uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità. L'infomobilità aiuta sia i cittadini che si muovono nel traffico (in auto, moto, o anche in bici ed a piedi), sia coloro che devono utilizzare mezzi di trasporto pubblico (con informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate). Le informazioni possono essere inviate all'utenza in modo diffuso (es. con pannelli a messaggio variabile in autostrada), o può essere l'utente stesso ad accedervi in base alle proprie necessità (es. da casa attraverso il web, o in mobilità attraverso uno smartphone).

Mobilità sostenibile: 'capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente – accedere – comunicare - commerciare - stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi

e in futuro (WBCSD, 2004), Ci si riferisce, dunque, all'insieme delle modalità di trasporto che rispettano i principi dello sviluppo sostenibile, cioè l'uso moderato di risorse naturali non rinnovabili, che hanno un basso impatto ambientale in termini di congestione della rete stradale e inquinamento atmosferico e acustico.

PGTU: il Piano Generale del Traffico Urbano è un documento di pianificazione e programmazione, redatto dall'Amministrazione comunale che definisce l'idea di città in movimento che si vuole perseguire. L'ultimo PGTU del Comune di Roma è stato approvato dall'Assemblea Capitolina con Delibera n. 21 del 16 aprile 2015.

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

Trasporto Pubblico Locale (TPL): si intende l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico a livello locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad 4 accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione solitamente entro i confini regionali. Nel caso romano, ad esempio, si fa riferimento ai mezzi di ATAC, COTRAL e TRENITALIA per quanto riguarda le Ferrovie Locali del Lazio.

Zona a Traffico Limitato (ZTL) (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano interna all'Anello ferroviario, alla Fascia verde e al Grande Raccordo Anulare (GRA) in cui si può transitare con l'auto privata solo in certe ore o con speciali permessi. È una misura adottata per ridurre il traffico privato e per migliorare la qualità dell'aria.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI

- AmbienteInforma, Un questionario per il personale SNPA per stimare gli effetti sull'ambiente del lockdown, L'ambiente ringrazia lo smartworking, Mobility management SNPA. Una spinta gentile dei dipendenti verso pensieri e comportamenti di mobilità, Valore e potenzialità della rete SNPA <https://www.snambiente.it/2020/07/04/benvenuto-smartworking/>
- Avineri E., 2012, Nudging Travelers to Make Better Choices, The International Choice Modelling Conference, Leeds, 2012 Avineri E., 2009, Loss aversion on the road, <https://nudges.wordpress.com/loss-aversion-on-the-road/>
- Greenmobility, progetto della Provincia di Bolzano STA per rendere la regione dell'Alto Adige modello per la mobilità alpina sostenibile., <https://www.greenmobility.bz.it/it/>
- Hallsworth M e Kirkman E., Behavioral Insights, MIT Press, 2020 Kyoto Club e CNR-IIA, Rapporto "MOBILITARIA 2020", <http://www.muoversincitta.it/presentazione-del-rapporto-mobilitaria2020/>
- Interreg Alpine Space SaMBA, 2019, NUDGE: i cambiamenti comportamentali nel trasporto pubblico, https://www.alpinespace.eu/projects/samba/events/1nationalworkshop_torino/20190530_workshop_esiti.pdf
- ISFORT, 2019, 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani, <https://www.isfort.it/progetti/16-rapporto-sulla-mobilita-degli-italianaudimob/>
- Martellato G. (a cura di), 2018, Sharing mobility management, Istanze e modelli partecipati per scelte di spostamento multimodali, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 19 <http://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Martellato G. (a cura di), 2017, Quaderno ISPRA, Sharing mobility management, Fornire alle persone servizi di mobilità in forma collaborativa, Quaderno ISPRA Ambiente e società, n. 16 <https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ambiente-esocieta/sharing-mobility-management>.
- Perotto. E., 2019, Mobility manager: chi è, cosa fa e perché è una figura sempre più richiesta, Ambiente Sviluppo 8-9.
- Senn L. (a cura di), 2003, Mobility management. Strategie di gestione della mobilità urbana, Egea.