



PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

AGGIORNAMENTO AGOSTO 2021

1. Sommario	
INTRODUZIONE	3
Capitolo 1: Quadro Normativo e Metodologia di analisi	4
Quadro normativo	4
Metodologia di analisi	9
Capitolo 1: Fase informativa e analisi della DOMANDA di Mobilità	10
Analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto	10
Capitolo 2: Fase informativa e analisi dell’OFFERTA di Mobilità	14
Capitolo 3: Fase informativa e collaborazione alla rete dei Mobility Manager	14
Capitolo 4: Fase progettuale e individuazione interventi possibili	15
Capitolo 5: Fase di confronto con l’Amministrazione e verifica fattibilità degli interventi	15
Capitolo 6: Fase attuativa interventi effettuati (2020-21) e programmati (2021-22)	16
Azione 6.1 –Stipula di accordi e convenzioni con operatori di Sharing Mobility (2020-21)	16
Azione 6.2 – Verifica idoneità di parcheggi sicuri per le biciclette (2021-22)	16
Azione 6.3 – Analisi della sperimentazione del Piano Operativo del Lavoro Agile (POLA 2021-22).....	16
Azione 6.3 – Gestione e implementazione pagina sul Mobility Management in Istat (continuativa).....	17
Azione 6.5 - Individuazione del servizio di Car Pooling (2021-22).....	17
Azione 6.6 – Individuazione di un servizio organizzato di bus-navette (2021-22).....	18
Azione 6.7 – Convenzione e rateizzazione in busta paga del Trasporto Pubblico (2021-22)	16
Azione 6.8 – Realizzazione aree sosta per mezzi elettrici con colonnine di ricarica (2021-22)	19
Capitolo 7: Fase di aggiornamento e stima dei costi degli interventi futuri	20
GLOSSARIO.....	21
RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E SITOGRAFICI	23
Allegato1: Delibera di nomina Mobility manager D703/2020 DGEN	23
Allegato2: Delibera di adozione Piano Spostamenti Casa Lavoro 2020 D8/2021 DGEN	23
Allegato3: Delibera di costituzione Comitato Territoriale Mobilità D84/2021 DGEN	23

INTRODUZIONE

Il D.lgs. n. 218/2016 riconosce l'Istat come Ente Pubblico di Ricerca (EPR) dedito alla produzione di dati e analisi, in accordo con le linee d'indirizzo dell'ANVUR e del Ministero vigilante. 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 dettati a livello europeo e internazionale: indipendenza scientifica, imparzialità, obiettività, affidabilità, qualità e riservatezza dell'informazione statistica. La mission dell'Istituto è quella di servire la collettività attraverso la produzione e la comunicazione di informazioni statistiche, analisi e previsioni di elevata qualità.

La Mobility Manager Istat, dott.ssa Patrizia Grossi, (**nominata con deliberazione D16 703 DGEN 2020 del 30 luglio 2020** <https://www.istat.it/it/files//2021/01/Delibera-D16-703-DGEN-2020-del-30.07.2020.pdf>), opera con il supporto di una rete di Referenti Territoriali. Il ruolo dei Referenti 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 intraprese dall'Istituto in materia di mobilità sostenibile.

Il Comitato dei "Referenti Territoriali della Mobilità" (**costituito con deliberazione DOP 84 DGEN del 4 febbraio 2021**) ha come mandato quello di completare l'analisi dell'offerta di mobilità per i dipendenti dell'Istituto in forza presso le sedi territoriali e di monitorarne gli esiti, tenendo in considerazione le segnalazioni del personale stesso in relazione alle possibili strategie di mobilità e ai benefici generabili sul territorio dallo sviluppo delle azioni che verranno analizzate ed eventualmente intraprese. I principali compiti del Comitato sono di seguito riportati: 1. individuare parcheggi a pagamento nelle vicinanze della sede per stipulare eventuali convenzioni; 2. individuare i principali operatori locali di mobility sharing con cui attivare convenzioni; 3. analizzare le esigenze di ciclabilità (piste ciclabili, rastrelliere e possibilità di caricare bici su mezzi pubblici); 4. verificare la necessità di prevedere bus-navette; 5. analizzare l'accessibilità ai principali sistemi di trasporto pubblico locale; 6. analizzare la possibilità di sviluppare il carpooling; 7. verificare la necessità di prevedere colonnine per la ricarica elettrica nelle vicinanze della sede; 8. individuare la possibilità di aderire a incentivi green locali.

L'Amministrazione dell'Istituto Nazionale di Statistica si è mostrata disponibile a supportare possibili interventi 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 la diffusione del COVID-19. Le azioni proposte sono basate su valutazioni connesse agli impatti sociali, ambientali, climatici ed economici.

Il primo **Piano Spostamento Casa Lavoro Istat** è stato **adottato con deliberazione DOP 8 DEN dell'8 gennaio 2021** (<https://www.istat.it/it/files//2021/01/ISTAT-Piano-Spostamenti-Casa-Lavoro.pdf>)



Figura 1 - Obiettivi di sviluppo sostenibile, sono una serie di 17 obiettivi interconnessi, definiti dall'Organizzazione delle Nazioni Unite come strategia "per ottenere un futuro migliore e più sostenibile per tutti"

Capitolo 1: Quadro Normativo e Metodologia di analisi

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).

Nell’accezione comunemente affermata in ambito europeo, il **Mobility Management** è un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità orientata alla sostenibilità, 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.

Il **decreto sulla mobilità** pubblicato il **GU n.124 del 26 maggio 2021** dà attuazione all’art. 229, comma 4 del decreto-legge 19.05.2020 n. 34 convertito con modificazioni dalla L. 17/07/2020, n. 77, di seguito vengono elencati gli articoli di maggior interesse:

- **Art. 1 (Oggetto e finalità), comma 2:** Il presente decreto è finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.
- **Art. 2 (Definizioni)** Ai fini del presente decreto si applicano le seguenti definizioni:
 - a) **«mobility manager aziendale»:** figura specializzata, ai sensi dell’art. 5, nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente;
 - b) **«mobility manager d’area»:** figura specializzata nel supporto al comune territorialmente competente, presso il quale è nominato ai sensi dell’art. 5, comma 3, nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali;
 - c) **piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL):** strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa, di cui al successivo art. 3.
- **Art. 3 (Pano degli spostamenti casa-lavoro – PSCL)**
comma 1. Fermo restando quanto previsto dall’ art. 5, comma 6 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all’art. 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 sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un PSCL del proprio personale dipendente.

comma 2. Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ai sensi del comma 1, si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro.

comma 3. Omissis.

comma 4. Il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, **individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile** alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

Il PSCL definisce, altresì, **i benefici** conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, **costi di trasporto e comfort di trasporto**, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, **nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.**

comma 5. Fermo restando quanto disposto dall'art. 9, comma 1, con successivo decreto direttoriale del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono adottate le **«Linee guida** per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)», tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto.

- **Art. 4 (Adozione, trasmissione e aggiornamento del PSCL)**

comma 1. Il PSCL adottato dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, è trasmesso al comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

comma 2. Al fine di ottimizzare le politiche locali di mobilità sostenibile, il Comune, con il supporto del mobility manager d'area, individua, d'intesa con il mobility manager aziendale che ha prestato la propria attività a supporto dell'adozione dello specifico PSCL trasmesso ai sensi del comma 1, **eventuali modifiche al PSCL medesimo**, e può stipulare con l'impresa o la pubblica amministrazione che lo ha adottato, **intese e accordi per una migliore implementazione del PSCL.**

- **Art. 5 (Mobility manager aziendale e mobility manager d'area)**

comma 1. Ai fini dell'adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, nominano il mobility manager aziendale, **con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.**

comma 2. Le imprese e le pubbliche amministrazioni che non rientrano tra quelle di cui all'art. 3, comma 1, possono comunque procedere facoltativamente alla nomina del mobility manager aziendale.

comma 3. I comuni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, nominano il mobility manager d'area, svolgente funzioni di raccordo tra i mobility manager aziendali con compiti di supporto ai comuni stessi nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile.

- **Art. 6 (Funzioni del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area)**

comma 1. Al mobility manager aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:

- a) promozione, attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;
- b) supporto all'adozione del PSCL;
- c) adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del mobility manager d'area;
- d) verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione;

comma 2. Al mobility manager aziendale sono altresì assegnate le seguenti funzioni:

- a) cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- b) attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
- c) promozione con il mobility manager d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;
- d) supporto al mobility manager d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire la inter modalit , lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilit  condivisa e di servizi di infomobilit .

comma 3. Al mobility manager d'area sono attribuite le seguenti funzioni:

- a) attivit  di raccordo tra i mobility manager aziendali del territorio di riferimento, al fine dello sviluppo di best practices e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, una tantum o con cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque denominati, e svolgimento di ogni altra attivit  utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;
- b) supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politiche di mobilit  sostenibile;
- c) acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione ed agli orari di ingresso ed uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai mobility manager aziendali e scolastici e trasferimento dei dati in argomento agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.

- **Art. 7 (Requisiti del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area)**

comma 1. Il mobility manager aziendale e il mobility manager d'area sono nominati tra soggetti **in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilit  sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente.**

comma 2. I comuni di cui all'art. 5, comma 3 e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, individuano il mobility manager d'area e il mobility manager aziendale tra il personale in ruolo avente i requisiti di cui al comma 1.

comma 3. Le aziende di cui all'art. 3, comma 1 **assicurano che i mobility manager aziendali siano in possesso dei requisiti** di cui al comma 1.

comma 4. In ogni caso, le funzioni e le attivit  del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area nelle pubbliche amministrazioni si conformano a quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, dalla legge 6 novembre 2012, n. 190 e dal decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39.

- **Art. 8 (Premialit )**

Nell'ambito dei **programmi di finanziamento** per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile promossi dal Ministero della transizione ecologica, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero congiuntamente dai medesimi Ministeri, può essere **assegnata una premialità ai comuni che presentano un progetto** derivante dalla **integrazione e dal coordinamento di più PSCL** relativi al proprio territorio, adottati e aggiornati ai sensi del presente decreto.

- **Art. 9 (Disposizioni transitorie e finali)**

comma 1. In fase di prima applicazione, i PSCL sono adottati entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

comma 2. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

comma 3. Ai mobility manager d'area e ai mobility manager aziendali che svolgono la propria attività presso o in favore di pubbliche amministrazioni non sono corrisposti, per lo svolgimento del relativo incarico, gettoni, compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti, comunque denominati.

Il presente decreto è entrato in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 26 maggio 2021 e ha dato luogo al Decreto Sostegni Bis 73/2021.

Il Decreto Sostegni Bis all'art. 51, introduce alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico locale tra cui l'istituzione di un fondo di **50 milioni per l'anno 2021**, destinato a imprese, pubbliche amministrazioni (35 milioni) e istituti scolastici di ogni ordine e grado (15 milioni), che predispongano, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-lavoro e/o casa-scuola-lavoro-casa. Questo piano dovrà contribuire alla riduzione del traffico veicolare privato, **individuando le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile** alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Nella fattispecie, il Decreto Sostegni Bis intende **dare una svolta "verde"**, prevedendo che i contributi del fondo stanziato siano destinati al **finanziamento di iniziative di mobilità sostenibile** tra cui car-pooling e car-sharing, bike-pooling.

L'obiettivo del **Mobility Manager** è, quindi, proporre un **Piano di Spostamento Casa-Lavoro (PSCL)**, 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 è uno strumento di sviluppo, implementazione e controllo di un insieme ottimale di misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti del personale dipendente, che include servizi e attività di Mobility Management.

Affinché il Piano abbia successo, sono necessari 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 **PSCL** è uno strumento volto 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, pertanto dovrà conseguire obiettivi misurabili per ciascuna delle categorie interessate:

- **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 post *pandemia* 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.

La sfida per una mobilità efficiente, accessibile, sicura e sostenibile, 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.

Con Decreto n.209 del 4 agosto 2021 è adottato il testo delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)" di cui al comma 5 dell'articolo 3 del precedente Decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 179 del 12 maggio 2021 pubblicato sulla GU Serie Generale n.124 del 26 maggio 2021.

Il ruolo dei trasporti nello sviluppo sostenibile è stato riconosciuto per la prima volta nel vertice delle Nazioni Unite del 1992 e nell'Agenda 2021. L'attenzione è cresciuta negli anni recenti (Conferenza del 2012, cd. Rio+20) nella convinzione che trasporti e mobilità siano leve fondamentali per lo sviluppo sostenibile. Nell'Agenda 2030 il trasporto sostenibile coinvolge diversi "Sustainable Development Goals" (SDGs): **SDG11** (città sostenibili) ma anche **SDG3** (salute e benessere) e **SDG12** (consumo e produzioni responsabili). L'importanza del settore per il clima (**SDG13**) è stata ulteriormente richiamata dalla "United Nations Framework Convention on Climate Change" (UNFCCC), in considerazione del fatto che genera quasi un quarto delle emissioni mondiali di gas serra.

Pertanto, risulta fondamentale definire le **Priorità** per ottimizzare il **Piano** degli spostamenti casa-lavoro in un'ottica di mobilità sostenibile (SDG).

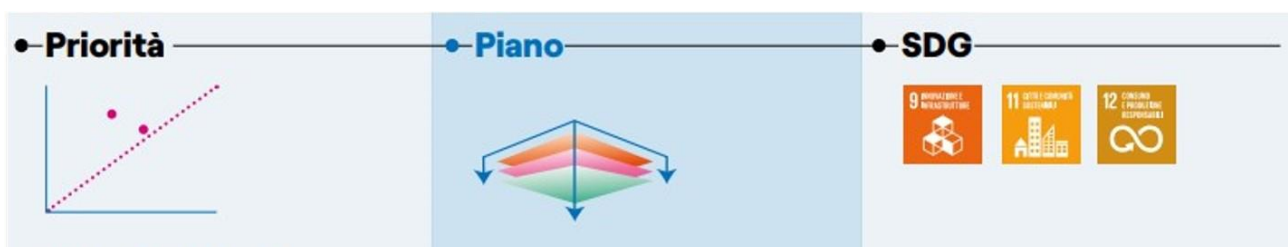


Figura 2 – Definizione delle priorità per ottimizzare il piano degli spostamenti casa-lavoro in un'ottica di mobilità sostenibile (SDG)

Metodologia di analisi

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 dall'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 utilizzo di biciclette, l'aumento/riduzione degli utenti del trasporto pubblico e utenti in *car pooling*, *bike-scooter*, *car sharing*, e infine l'aumento/riduzione di emissioni di CO₂.

3. Fase di confronto

È una fase intermedia tra la fase progettuale e quella attuativa 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.

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, 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 di "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.

Capitolo 1: Fase informativa e analisi della DOMANDA di Mobilità

In questa fase sono state raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare la tematica della mobilità.

A luglio 2021 il personale in forza presso l'ISTAT risulta pari a **1.968** dipendenti distribuiti nelle sue 23 sedi, come riportato nella Tabella 1:

Tabella 1 - Distribuzione per sede del personale ISTAT – luglio 2021.

VIA CESARE BALBO 16	VIA TUSCOLANA 1788	VIA CESARE BALBO 39	VIALE LIEGI 13	PIAZZA MARCONI	VIA DEPRETIS 74/B	SEDE DELLA SICILIA	SEDE DELLA PUGLIA	SEDE DELLA CAMPANIA	SEDE DELLA LOMBARDIA	SEDE DELLA CALABRIA	SEDE DEL PIEMONTE E VAL D'AOSTA	SEDE DEL VENETO	SEDE DELLA TOSCANA	SEDE DELLA SARDEGNA	SEDE DELL'EMILIA ROMAGNA	SEDE DELL'ABRUZZO	SEDE DEL MOLISE	SEDE DELLA LIGURIA	SEDE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA	SEDE DELL'UMBRIA	SEDE DELLA BASILICATA	SEDE DELLE MARCHE
618	336	251	193	180	101	30	29	27	22	19	18	18	17	15	15	14	12	12	11	11	10	9

La componente femminile rappresenta il 60% del totale del personale (Figura 1).

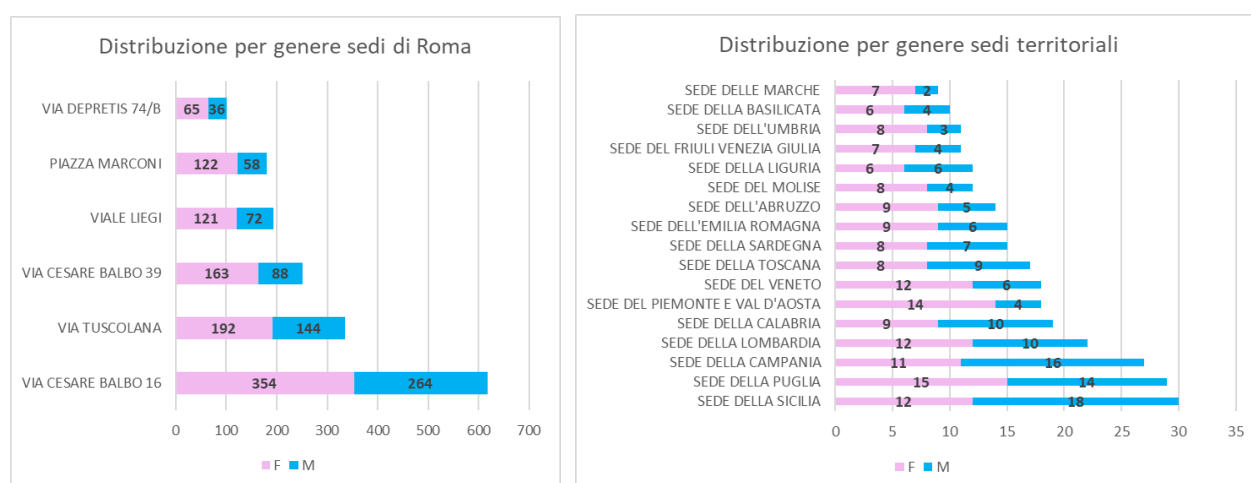


Figura 3 - Distribuzione per genere e per sede del personale ISTAT – luglio 2021.

Analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto

Al fine di migliorare l'efficienza degli spostamenti casa-lavoro è necessario effettuare un'analisi spaziale, temporale e motivazionale della scelta del mezzo di trasporto.

Come si evince dalla Figura 2 di seguito riportata, il 60,6% dei dipendenti Istat delle sedi di Roma percorre ogni giorno meno di **10 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 e addirittura (1%) oltre i 600 km (rossi).

Sono più di 450 i dipendenti che abitano entro i 5 Km dalla propria sede di lavoro a Roma e che potrebbero spostarsi in bicicletta, anziché con il trasporto pubblico e con il mezzo privato. In questo modo sarebbe possibile alleggerire sia il trasporto pubblico locale, non in grado di assicurare la propria efficienza (lasciando molti cittadini a piedi o dilatando il tempo degli spostamenti) con evidenti ricadute in termini di puntualità e di produttività, sia la rete viabilistica contenendo il traffico, sia l'ambiente riducendo l'emissione di CO2 a cui si aggiungono le polveri sottili, ossidi di azoto, benzene e altri inquinanti.

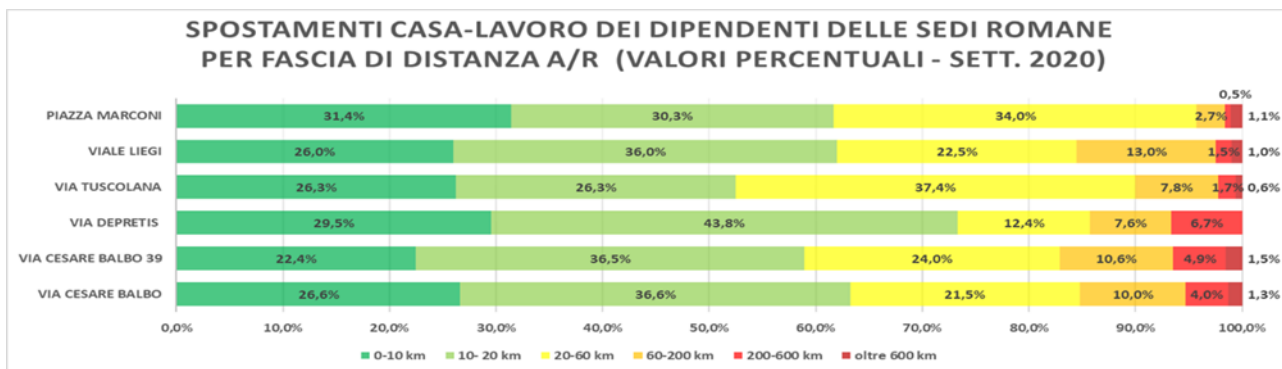


Figura 4 - Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale Istat delle sedi di Roma – settembre 2020.

La situazione degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti Istat delle sedi territoriali è molto variegata (Figura 3):

- nel primo gruppo di uffici territoriali sono circa il 60% i dipendenti che abitano fuori città e addirittura fuori regione e che 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 oltre i 600 km giornalieri (Sardegna, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia).

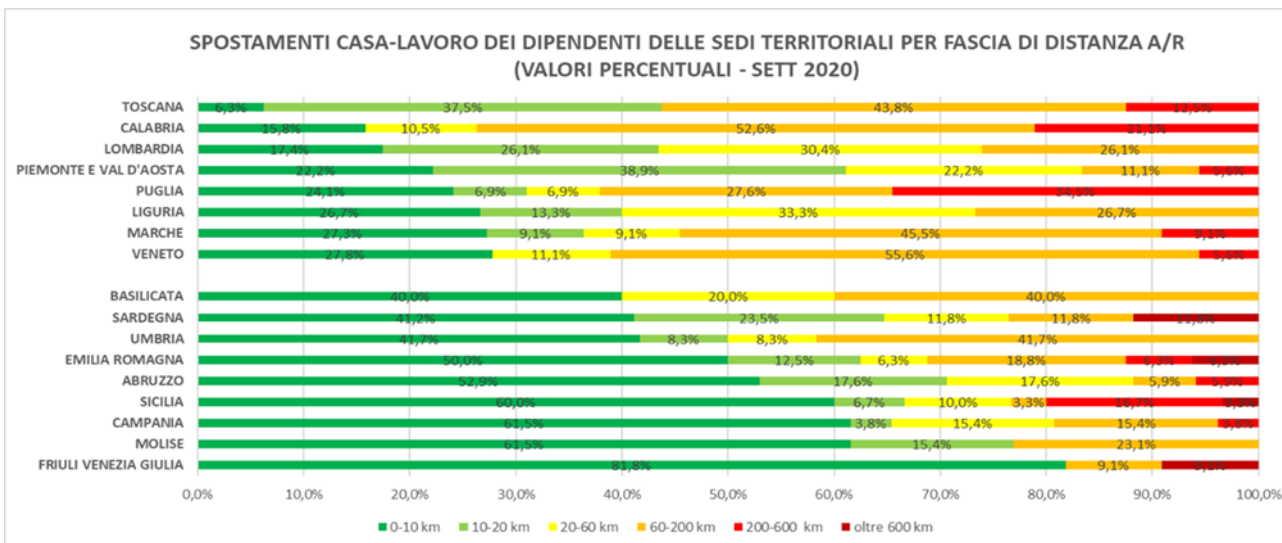


Figura 5 - Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale Istat delle sedi territoriali per sede- settembre 2020.

L'orario di **INGRESSO** dei dipendenti delle sedi di Roma prima della pandemia era distribuito per fasce orarie:

- circa il 25% con ingresso prima delle ore 8:00;
- circa il 40% con ingresso nella fascia 8:00-9:00;
- circa il 35% con ingresso nella fascia 9:00 e le 10:30.

Dall'analisi si evidenzia come unica eccezione la sede di Piazza Marconi, nella quale gli ingressi sono equi distribuiti (33% circa) nelle tre fasce orarie. Non si riscontrano differenze di genere significative.

L'orario di **USCITA** dei dipendenti delle sedi di Roma prima della pandemia era distribuito per fasce orarie:

- circa il 26% con uscita nella fascia 15:00-16:30;
- circa il 26% con uscita nella fascia 16:30-17:30;
- circa il 48% con uscita nella fascia 17:30--19:00.

Dall'analisi si evidenzia una tendenza generale ad uscire tra le ore 17:00-17:30 (superiore al 15%), mentre nella sede di Viale Liegi le uscite si concentrano nella fascia oraria 18:30-19:00 (più del 20%). Non si riscontrano differenze di genere significative.

L'orario di **INGRESSO** dei dipendenti delle sedi territoriali prima della pandemia era distribuito per fasce orarie:

- circa il 28% con ingresso prima delle ore 8:00;
- circa il 46% con ingresso nella fascia 8:00-9:00;
- circa il 26% con ingresso nella fascia 9:00 -10:30.

L'orario di **USCITA** dei dipendenti delle sedi territoriali prima della pandemia era distribuito per fasce orarie:

- circa il 40% con uscita nella fascia 15:00-16:30;
- circa il 40% con uscita nella fascia 16:30-17:30;
- circa il 20% con uscita nella fascia 17:30-19:00.

I mezzi di spostamento più utilizzati dal campione selezionato di 239 dipendenti, rispondenti al questionario somministrato nel mese di marzo 2020 relativo al Progetto Avvio Lavoro Agile (ALA), sono quelli del Trasporto Pubblico Locale (metropolitana, treno, pullman e autobus); il 62,2% dei rispondenti utilizza il trasporto pubblico 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%).

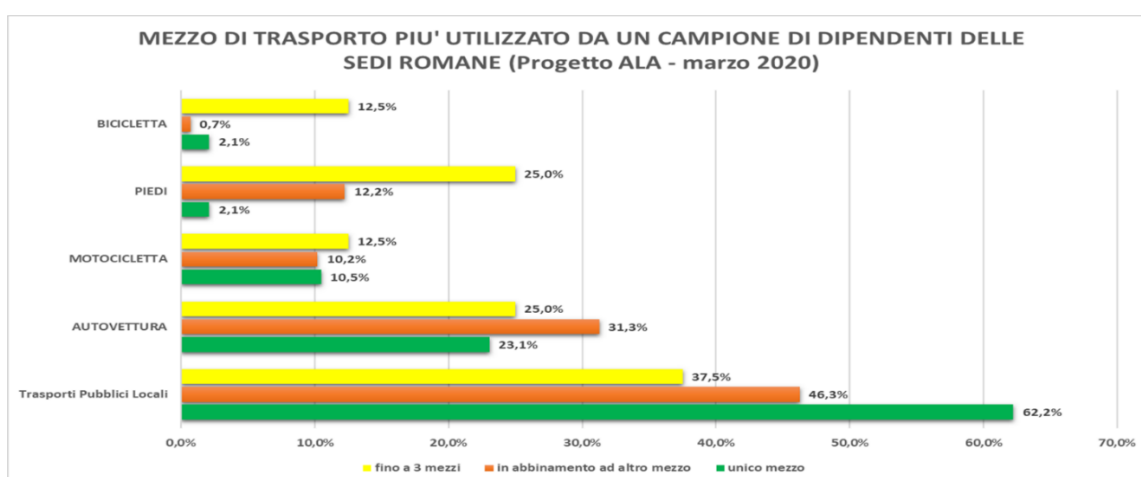


Figura 6 - Distribuzione di un campione di dipendenti delle sedi di Roma per mezzo di trasporto utilizzato - marzo 2020.

Nelle sedi territoriali la situazione si differenzia da regione a regione, come si evince dall'analisi dei risultati del questionario somministrato nel mese di aprile 2021, con una partecipazione del 83,6% degli invitati a rispondere (239 su 286). Di questi rispondenti, oltre il 56% dichiara che i mezzi di spostamento più utilizzati pre-pandemia sono quelli del Trasporto Pubblico Locale (Treno il 26,3%, Autobus, filobus, tram il 12,5%, Autobus extraurbano il 12,9% e la metropolitana il 4,3%) e si tratta degli stessi dipendenti che, nell'anno 2018, hanno beneficiato del sussidio Istat per l'utilizzo del

mezzo pubblico. La restante quota dei rispondenti si muove a piedi (8,6%), in bicicletta (2,2%) e con la motocicletta/scooter (4,7%), mentre un 25% utilizza l'auto privata come conducente e il 3,4% come passeggero per recarsi al lavoro (Tabella 2).

Tabella 2 - Distribuzione dei rispondenti delle sedi territoriali per mezzo di trasporto utilizzato - aprile 2021.

Quale mezzo di trasporto utilizzavi più frequentemente per recarti in ufficio?	A piedi	In bicicletta /monopatino	Motocicletta, ciclomotore, scooter	Auto privata come conducente	Auto privata come passeggero	Autobus extraurbano	Autobus urbano, filobus, tram	Metropoli	Treno	totale
SEDE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA	10%		20%	10%			50%		10%	100%
SEDE DEL MOLISE	40%			60%						100%
SEDE DEL PIEMONTE E VAL D'AOSTA				8%	8%		38%	23%	23%	100%
SEDE DEL VENETO	6%			6%	6%		6%		69%	100%
SEDE DELLA BASILICATA	22%			11%	33%	33%				100%
SEDE DELLA CALABRIA				47%	7%	47%				100%
SEDE DELLA CAMPANIA	10%			10%		30%	20%	5%	25%	100%
SEDE DELLA LIGURIA				8%	8%		17%		67%	100%
SEDE DELLA LOMBARDIA		11%	6%	6%		11%	11%	28%	28%	100%
SEDE DELLA PUGLIA	4%		4%	25%		17%	4%		46%	100%
SEDE DELLA SARDEGNA				63%			25%		13%	100%
SEDE DELLA SICILIA	15%	4%	8%	46%	4%	12%		4%	8%	100%
SEDE DELLA TOSCANA			21%			14%	14%		50%	100%
SEDE DELL'ABRUZZO	25%			42%		8%	17%		8%	100%
SEDE DELLE MARCHE	11%		11%	33%		11%	11%		22%	100%
SEDE DELL'EMILIA ROMAGNA	25%	8%	8%			8%	17%		33%	100%
SEDE DELL'UMBRIA				100%						100%
Totale	8,6%	2,2%	4,7%	25,0%	3,4%	12,9%	12,5%	4,3%	26,3%	100%

- Un'interessante analisi è stata condotta in relazione all'erogazione del contributo che l'Istat dispone a favore dei propri dipendenti per l'utilizzo del Mezzo Pubblico. In particolare, con riferimento all'anno 2018, sono stati erogati contributi a 801 richiedenti (ovvero a circa il 40% della forza lavoro), mentre con riferimento all'anno 2020, sono pervenute alla Direzione Centrale delle Risorse Umane soltanto 240 richieste di erogazione contributo, una riduzione pari al 70% rispetto al 2018.
- Un'altra interessante analisi è stata condotta in relazione agli incidenti in itinere, ovvero incidenti avvenuti al lavoratore durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro negli anni 2015-2020. Nel 2020 gli incidenti (Figura 5) hanno riguardato soltanto 7 dipendenti per un totale di 364 giorni di assenza dal lavoro.

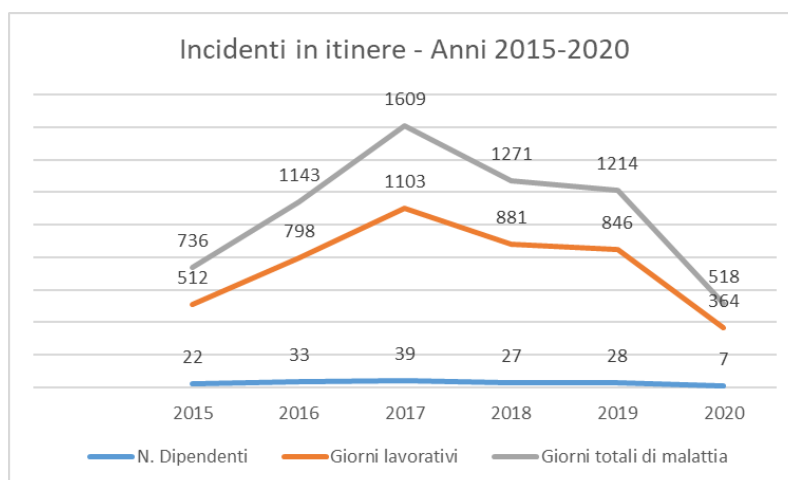


Figura 7 - Distribuzione degli incidenti in itinere – anni 2015-2020.

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 rispetto al contesto urbano di riferimento, definendo tutte le dinamiche di mobilità dei dipendenti dal proprio domicilio verso le sedi e viceversa, e consente di:

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

Capitolo 3: Fase informativa e **collaborazione alla rete dei Mobility Manager**

L'Ufficio del Mobility Manager Roma Capitale, con l'intento di valorizzare il ruolo dei Mobility Manager di Enti ed Aziende, si è fatta promotrice della convocazione di una serie di tavoli tecnici per l'attuazione di misure, già previste nell'ambito delle strategie sulla mobilità di ciascuna organizzazione, in un'ottica di condivisione e stabilizzazione delle stesse.

In attesa del Decreto che stabilirà i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi a imprese, pubbliche amministrazioni e scuole, attraverso gli enti locali nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari, l'Ufficio del Mobility Manager di Roma Capitale ha ritenuto opportuno acquisire per tempo ed in modo coordinato le informazioni necessarie.

Per quanto sopra esposto ha richiesto di trasmettere alla casella di posta elettronica mobility-manager@romamobilita.it la seguente documentazione entro il 31 agosto 2021:

1. atto di **riconferma della nomina di Mobility Manager** attraverso la compilazione dell'apposito modulo di autodichiarazione, disponibile nella sezione dedicata nel sito www.romamobilita.it, da inviare insieme ad un documento in corso di validità;
2. a) per Aziende ed Enti che hanno già redatto il PSCL: invio di una nota di trasmissione delle schede in cui sia sintetizzato in poche pagine il PSCL già trasmesso, riconfermandone la validità, ovvero l'adozione dello stesso; b) per Aziende ed Enti che non hanno già redatto il PSCL: trasmissione del nuovo PSCL.
3. per ciascuna unità locale (UL) con numero di dipendenti non inferiore a 100 unità occorre compilare la Scheda di sintesi in excel nella quale vanno riportate alcune informazioni sugli orari di ingresso/uscita ed una sintetica fotografia della ripartizione modale e l'elenco delle iniziative che si vogliono intraprendere meritevoli di finanziamento con una **stima sommaria dei costi**.

Capitolo 4: Fase progettuale e individuazione interventi possibili

Un primo elenco di azioni e interventi possibili possono essere sintetizzate in:

Azione 4.1 – Potenziamento del lavoro agile

Azione 4.2 – Differenziazione degli orari di ingresso al lavoro

Azione 4.3 – Individuazione di aree idonee al parcheggio di biciclette

Azione 4.4 – Individuazione di un servizio di trasporto organizzato (bus-navette)

Azione 4.5 – Incentivazione alla mobilità condivisa a noleggio

Azione 4.6 – Incentivazione per l'*elettrificazione* dei veicoli e dei servizi

Azione 4.7 – Incentivazione all'utilizzo del *carpooling*

Azione 4.8 – Gestione dell'Infomobilità

Capitolo 5: Fase di confronto con l'Amministrazione e verifica fattibilità degli interventi

Viene riportata in Tabella 3 la verifica organizzativa, tecnica ed economica degli interventi proposti:

Tabella 3 – Impatto organizzativo, tecnico ed economico distintamente per azione programmata

	Impatto organizzativo	Impatto tecnico	Impatto economico
<i>Azione 4.1 – Potenziamento del lavoro agile</i>	X		
<i>Azione 4.2 – Differenziazione degli orari di ingresso al lavoro</i>	X		
<i>Azione 4.3 – Individuazione di aree per parcheggio di biciclette</i>	X	X	X
<i>Azione 4.4 – Individuazione di un servizio di trasporto organizzato (bus-navette)</i>	X	X	X
<i>Azione 4.5 – Incentivazione alla mobilità condivisa a noleggio (Sharing)</i>	X		
<i>Azione 4.6 – Incentivazione all'elettrificazione</i>	X	X	X
<i>Azione 4.7 – Incentivazione all'utilizzo del Car Pooling</i>	X	X	
<i>Azione 4.8 – Gestione dell'Info mobilità</i>	X		

Capitolo 6: Fase attuativa interventi effettuati (2020-21) e programmati (2021-22)

Soluzioni per ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro in un'ottica di mobilità sostenibile:

Azione 6.1 –Stipula di accordi e convenzioni con operatori di Sharing Mobility (2020-21)

Nell'ambito della pianificazione in materia di mobilità sostenibile è stato 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.

Sono stati stipulati negli 2020-2021 quattro atti negoziali con operatori di Sharing Mobility:

1. Convenzione Car Sharing Roma
2. Convenzione Share Now=Car2go
3. Convenzione Scooter Ecooltra
4. Convenzione monopattini LINK

Azione 6.2 – Contributi e rateizzazione in busta paga del Trasporto Pubblico (2021-22)

Per contribuire a dare un incentivo all'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo (iniziativa presente nella **Scheda di sintesi** con stima sommaria dei costi) sono al vaglio dell'amministrazione alcune questioni correlate a:

1. contributi per il trasporto ferroviario e pubblico locale;
2. possibilità di rateizzare in busta paga l'importo degli abbonamenti;
2. possibilità di anticipare il costo degli abbonamenti;
3. possibilità di anticipare la quota relativa ai benefici assistenziali.

Azione 6.3 – Mobilità dolce: parcheggi sicuri per le biciclette e spogliatoi (2021-22)

È stato adottato con delibera 189 DGEN del 26 febbraio 2021 il "regolamento e misure di prevenzione per l'accesso e il parcheggio delle biciclette pieghevoli presso la sede di via Balbo" (edizione 1 versione 1). Sono state riposizionate le rastrelliere nelle apposite zone individuate a Via Depretis e a Via Tuscolana.

È allo studio il Progetto Bike to work, l'analisi di parcheggi per le biciclette nelle diverse sedi dell'Istituto con la possibilità di acquistare bicibox e di predisporre spogliatoi idonei (iniziativa presente nella **Scheda di sintesi** con stima sommaria dei costi).

Azione 6.4 –Piano Operativo del Lavoro Agile (POLA 2021-22)

Con l'obiettivo di favorire un migliore equilibrio tra vita privata e attività lavorativa e ridurre l'impatto ambientale connesso al trasferimento casa-lavoro dei dipendenti, si incentiva il ricorso al Lavoro Agile, modificando i calendari e gli orari di lavoro finalizzati alla desincronizzazione. Uno studio è stato condotto da me e altri colleghi all'inizio del 2021 con l'obiettivo di individuare come l'Istituto Nazionale di Statistica possa contribuire alla riduzione delle emissioni di CO2 nel breve-medio periodo. L'analisi ha individuato uno scenario che prevede l'attuazione del Piano Operativo Lavoro Agile al 50%, con il quale si potrebbe ottenere una diminuzione di emissioni di CO2 pari a 815 tonnellate di anidride carbonica annue, in base ai chilometri non effettuati con

un'automobile privata da coloro che lavorano da casa (prossima pubblicazione sulla Rivista della Società Italiana di Economia, Demografia e Statistica – SIEDS).

In Istat è stata istituita una “task force” con delibera DOP465/2021 del 4 giugno 2021 per dare attuazione a quanto già esplicitato nel Piano triennale di attività e Performance 2021-2023 in merito alla realizzazione di una sperimentazione “matura” del “Piano organizzativo del lavoro agile- POLA”.

E' stato richiesto di includere nei compiti della “task force” il coinvolgimento e l'ascolto delle figure istituzionali quali la Presidente del CUG, la Mobility Manager e la Responsabile dei processi di inserimento delle persone con disabilità in qualità di esperti per le materie di propria competenza, in quanto il coinvolgimento diretto di questi tre soggetti per l'attuazione del POLA può contribuire a rendere operativo il mandato della task force, favorendo il confronto e l'acquisizione di elementi in merito rispettivamente: all'impatto del lavoro agile sui temi delle pari opportunità, del benessere, della tutela contro le discriminazioni e il mobbing; alla definizione del monitoraggio e la **misurazione dell'impatto della riduzione degli spostamenti** e i risparmi connessi all'introduzione del lavoro agile; all'impatto del lavoro agile sulle categorie vulnerabili di personale e per l'individuazione e l'adozione di accorgimenti ragionevoli.

Per agevolare il passaggio alla sperimentazione “matura” del “Piano organizzativo del lavoro agile- POLA” l'Istat aderisce, tramite trattativa diretta su MePa, al “Tavolo di Lavoro Smart Working nella PA” con il Politecnico di Milano - Dipartimento di Ingegneria Gestionale, per un importo di € 15.000,00 - IVA esclusa, come da nota DCRU n. 2326643 del 25/07/2021 (iniziativa presente nella **Scheda di sintesi** con stima sommaria dei costi).

Azione 6.5 - Individuazione del servizio di Car Pooling (2021-22)

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 è possibile organizzare i propri spostamenti, mettendo a disposizione l'auto (driver) o semplicemente viaggiando come passeggeri (rider) condividendo le spese di viaggio. Per pianificare il lancio del servizio sarà fondamentale pubblicizzare adeguatamente l'iniziativa attraverso i canali istituzionali.

Il progetto, denominato “**Collega**”, ha rilasciato il dimostrativo di un'App che potrebbe essere proposta come una componente abilitante di un servizio di car pooling all'interno del MEF e di organizzazioni/agenzie ad esso collegate. È prevista la valutazione dei risultati del progetto “Collega” con il supporto dei mobility manager delle amministrazioni pubbliche e se la valutazione dovesse avere esito positivo, è ipotizzabile discutere i possibili sviluppi del prodotto. È stato definito uno scenario di utilizzo in cui vengano chiariti gli aspetti operativi, organizzativi e funzionali nonché il contesto normativo.

Azione 6.6 – Gestione e implementazione pagina sul Mobility Management in Istat (continuativa)

La pagina intranet è stata creata e viene regolarmente implementata con tutte le novità e le informazioni riguardanti la mobilità sostenibile.

Mobility management in Istat

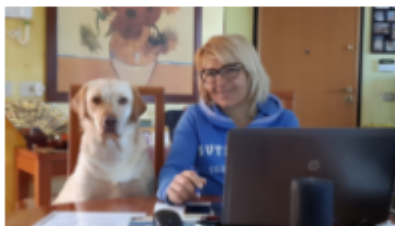
La figura del Mobility Manager è stata introdotta con il Decreto Interministeriale "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27/03/1998, e si applica ad ogni organizzazione (sia essa una azienda o un ente pubblico) con più di 300 dipendenti per "unità locale" o, complessivamente, con oltre 800 dipendenti.

Il Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 (Decreto Rilancio) prevede, all'art. 229 rubricato "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" (comma 4), che le imprese o pubbliche amministrazioni con più di cento dipendenti in una singola unità locale ed 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 sono tenute ad adottare, entro il 31 Dicembre di ogni anno, un Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'utilizzo del mezzo di trasporto privato individuale, prevedendo la nomina del Mobility Manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Gli obiettivi del Decreto riguardano la riduzione del traffico veicolare privato in itinere e delle sue nocive conseguenze, viste soprattutto con una preoccupazione di tipo ambientale: inquinamento atmosferico, consumo di energia ed emissioni di gas serra. Le analisi condotte sulle abitudini di mobilità dei dipendenti e le azioni individuate per ottenere gli scopi prefissati costituiscono il Piano spostamenti casa-lavoro.

Mobility Manager

Patrizia Grossi | Delibera D16 703 DGEN 2020 del 30.07.2020
tel. 06 4673.4442 cell. 3930602404
email: mobilitymanager@istat.it



Convenzioni operatori SHARING

4. Convenzione monopattini sharing con LINK
3. Convenzione Scooter Ecootra
2. Convenzione Share Now=Car2go
1. Convenzione Car Sharing Roma

Cosa stai cercando?

NEWS DALLA INTRANET	ARGOMENTI DI DISCUSSIONE
PUBBLICAZIONI E LINK UTILI	PRESENTAZIONI

✓	URL	Data	Autore
	Delibera di nomina MOBILITY MANAGER	30/07/2020	Patrizia Grossi
	Spostamenti casa-lavoro: da oggi è possibile collaborare con il Mobility manager Istat per individuare soluzioni sulla mobilità	06/08/2020	Patrizia Grossi
	Mobilità per persone con disabilità motoria, coetà e ipovedenti: dal 1° settembre garantiti servizi individuali su taxi dedicati	02/09/2020	Patrizia Grossi
	Gara Formula E a Roma: l'impatto della manifestazione sulla viabilità intorno alla sede Istat dell'EUR	07/04/2021	Patrizia Grossi
	Eventi: Convegno ISPRA - Mobility Manager nel Pubblico	23/02/2021	Patrizia Grossi
	Sharing: Convenzione monopattini LINK con omaggio 20€	25/03/2021	Patrizia Grossi
	Eventi: Mobilità sostenibile e inclusiva - 5 novembre 2021	15/03/2021	Patrizia Grossi
	Formazione: Corso Mobility Manager	15/03/2021	Patrizia Grossi
	Eventi: Video del Convegno "Reti di Mobility Manager nel Pubblico"	09/03/2021	Patrizia Grossi
	Sharing: Convenzione scooter Cooltra	08/03/2021	Patrizia Grossi
	BikeToWork: REGOLAMENTO Biciclette pieghevoli	01/03/2021	Patrizia Grossi
	Potenziamento del trasporto pubblico a Roma	04/02/2021	Patrizia Grossi
	Adozione Piano Spostamenti Casa-lavoro (PSCL)	08/01/2021	Patrizia Grossi
	Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) 2020	31/12/2020	Patrizia Grossi
	Sharing: Convenzione macchine ShareNow (Car2Go)	08/02/2021	Patrizia Grossi
	Costituito il Comitato dei "Referenti territoriali della Mobilità"	05/02/2021	Patrizia Grossi
	Sharing: Convenzione CarSharingRoma	05/11/2020	Patrizia Grossi
	Buono Mobilità 2020	04/11/2020	Patrizia Grossi
	Studio: Convenzioni Car Sharing Roma	31/10/2020	Patrizia Grossi

Figura 8 – Pagina Intranet dell'Istat relativa al Mobility Management
<https://www.intranet.istat.it/trasversale/mobility/Pagine/HomePage.aspx>

Azione 6.7 – Individuazione di un servizio organizzato di bus-navette (2021-22)

Per fronteggiare la drastica riduzione del numero di utenti in attesa alle fermate e dei posti disponibili sui mezzi di trasporto pubblico, dovranno essere immaginati servizi dedicati, organizzati, sicuri e flessibili che mettano in relazione all'ammontare degli spostamenti e alla loro distribuzione temporale, una gestione condivisa del mezzo di trasporto collettivo dedicato ai dipendenti, soprattutto ai dipendenti più fragili e vulnerabili.

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 da 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 (iniziativa presente nella **Scheda di sintesi** con stima sommaria dei costi).

Azione 6.8 – Realizzazione aree sosta per mezzi elettrici con colonnine di ricarica (2021-22)

Secondo il disposto del comma 2 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, le aree di ricarica possono realizzarsi:

1. all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
2. su strade private non aperte all'uso pubblico;
3. lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
4. all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.

E' allo studio la verifica dell'installazione di n.10 wallbox (iniziativa presente nella **Scheda di sintesi** con stima sommaria dei costi).

Capitolo 7: Fase di aggiornamento e stima dei costi degli interventi futuri

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, in base al citato Decreto istitutivo, deve essere “revisionato” ed aggiornato con cadenza annuale (31 dicembre di ciascun anno). 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.

Di seguito, nella Tabella 4, viene riportata una stima dei costi degli interventi programmati:

Tabella 4 – Stima dei costi degli interventi programmati

Contributi per abbonamento TPL, sharing mobility	Descrivere	Contributo per stimolare utilizzo mezzi di trasporto pubblico
	Numero incentivi (unità personale)	800
	Importo totale avvio	120.000,00 €
	Importo totale stimato su base annua	200.000,00 €
Mobilità dolce	Descrivere iniziativa	parcheggi biciclette e realizzazione spogliatoi
	Numero elementi	30
	Importo totale avvio	30.000,00 €
	Importo totale stimato su base annua	60.000,00 €
Lavoro agile	Descrivere iniziativa	Agevolazione lavoro agile
	Numero elementi	
	Importo totale avvio	15.000,00 €
	Importo totale stimato su base annua	15.000,00 €
Mobilità elettrica	Descrivere iniziativa	n. 10 wall box nel parcheggio
	Numero elementi	10
	Importo totale avvio	10.000,00 €
	Importo totale stimato su base annua	10.000,00 €
Innovazione tecnologica per mobility management, info mobilità, servizi per la mobilità, etc..	Descrivere iniziativa	App per mobilità sostenibile
	Numero elementi	
	Importo totale avvio	- €
	Importo totale stimato su base annua	- €
Altro	Descrivere iniziativa	Servizio di Bus Navette
	Numero elementi	8
	Importo totale avvio	368.000,00 €
	Importo totale stimato su base annua	736.000,00 €
Stima costi totali	Importo totale avvio	543.000,00 €
	Importo totale stimato su base annua	1.021.000,00 €

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 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.snpambiente.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.

Allegato1: Delibera di nomina Mobility manager D703/2020 DGEN

Allegato2: Delibera di adozione Piano Spostamenti Casa Lavoro 2020 D8/2021 DGEN

Allegato3: Delibera di costituzione Comitato Territoriale Mobilità D84/2021 DGEN

COD	
AREA	



Istituto Nazionale di Statistica

IL DIRETTORE GENERALE

Visto il decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322 recante “Norme sul Sistema statistico nazionale e sulla riorganizzazione dell’Istituto nazionale di statistica”, ai sensi dell’art. 24 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 166, con il quale è stato adottato il “Regolamento recante il riordino dell’Istituto nazionale di statistica”;

Visto lo Statuto dell’Istat adottato dal Consiglio dell’Istituto con deliberazione n. CDXLIV del 7 dicembre 2017, modificato con deliberazione del Consiglio n. CDXCV del 13 dicembre 2019;

Visto il Regolamento di organizzazione dell’Istituto approvato dal Consiglio nella seduta del 29 aprile 2019 con deliberazione n. CDLXXV, modificato con deliberazione del Consiglio n. CDXCVI del 13 dicembre 2019;

Visti gli allegati 1 e 2 alla deliberazione del Consiglio n. CDLXXXIX del 2 ottobre 2019, rispettivamente “Linee fondamentali di organizzazione dell’Istituto nazionale di statistica” e “Strutture dirigenziali dell’Istituto Nazionale di Statistica” con relativa “Articolazione delle strutture dirigenziali non generali dell’Istituto e relative competenze”, concernenti l’adozione del nuovo assetto organizzativo dell’Istituto a far data dal 1 dicembre 2019;

Vista la Deliberazione DOP 488/2019 del 19/4/2019 con la quale è stato conferito al Dott. Michele Camisasca, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. n. 165/2001, l’incarico di Direttore Generale dell’Istituto a decorrere dal 1 maggio 2019 e fino al 30 aprile 2022;

Vista la Deliberazione DOP 1006/2020 del 26.11.2020 con la quale è stato conferito al Dott. Ilario Sorrentino, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. n. 165/2001, l’incarico di Direttore della Direzione centrale amministrazione e patrimonio (DCAP) dell’Istituto a decorrere dal 30 novembre 2020 e fino al 29 novembre 2023;

Visto il DM 27 marzo 1998 del Ministero dell’ambiente recante “*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*” ed in particolare l’articolo 3, comma 1, il quale prevede, tra l’altro, che gli enti pubblici individuano a un responsabile della mobilità aziendale;

Vista la Deliberazione DOP/703/2020 del 30/7/2020 con la quale è stato conferito, per la durata di tre anni rinnovabili, alla dottoressa Patrizia Grossi l’incarico di responsabile della mobilità aziendale dell’Istituto nazionale di statistica ai sensi del D.M. 27 marzo 1998;

Visto il Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 il quale prevede all’art. 229, comma 4, rubricato “*Misure per incentivare la mobilità sostenibile*”, che le imprese o pubbliche amministrazioni con più di cento dipendenti in una singola unità locali ed ubicate in zone urbane con le caratteristiche ivi previste, provvedano a predisporre un Piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente al fine di limitare il ricorso a mezzi di trasporto privato individuale, prevedendo la nomina del *mobility manager*;

Considerato che la Direzione centrale amministrazione e patrimonio in data 17 dicembre 2020 ha trasmesso il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) elaborato dal responsabile della mobilità aziendale;

Ritenuto necessario procedere con l’adozione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro per l’anno 2021;

Sentito il Direttore centrale amministrazione e patrimonio;

DELIBERA

È approvato e adottato per l’anno 2021 il Piano spostamenti casa - lavoro “edizione 2020” dell’Istituto Nazionale di statistica, allegato al presente atto.

COD	
AREA	



Istituto Nazionale di Statistica

Il PSCL è trasmesso a cura della Direzione amministrazione e patrimonio all'azienda "Roma servizi per la mobilità" del Comune di Roma capitale e diffuso sull'intranet istituzionale per la presentazione di osservazioni da parte del personale e per il successivo eventuale aggiornamento.

IL DIRETTORE GENERALE

Firmato da MICHELE CAMISASCA

DELIBERAZIONE	
Cod	
Area	



Istituto Nazionale di Statistica

IL DIRETTORE GENERALE

Visto il decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322 e successive modifiche e integrazioni, recante “Norme sul Sistema statistico nazionale e sulla riorganizzazione dell'Istituto nazionale di statistica”, ai sensi dell'art. 24 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 166, con il quale è stato adottato il “Regolamento recante il riordino dell'Istituto nazionale di statistica”;

Visto lo Statuto dell'Istat adottato dal Consiglio dell'Istituto con deliberazione n. CDXLIV del 7 dicembre 2017 e modificato con deliberazione n. CDXCV del 13 dicembre 2019;

Visto il Regolamento di organizzazione dell'Istituto, approvato dal Consiglio con deliberazione n. CDLXXV del 29 aprile 2019 e modificato con deliberazione n. CDXCVI del 13 dicembre 2019;

Vista la deliberazione n. CDLXXXIX del Consiglio approvata nella seduta del 2 ottobre 2019, e, in particolare, l'Allegato 2 concernente le “Strutture dirigenziali dell'Istituto nazionale di statistica”, come modificato con deliberazione DOP /1135/2019 del 28 ottobre 2019, ratificata dal Consiglio con deliberazione n. CDXCI del 6 novembre 2019, che prevede l'articolazione delle Direzioni e dei relativi Servizi nonché le funzioni ad essi attribuite, in vigore dal 1° dicembre 2019;

Visto il Regolamento del personale dell'Istituto nazionale di statistica approvato dal Consiglio con deliberazione n. CDLXXXVII del 9 settembre 2019;

Vista la procedura di valutazione comparativa codice R-M-A-2020, di cui al comunicato n. COM/78/2019 del 19 dicembre 2019, come parzialmente modificato con comunicato n. COM/31/2020 del 9 marzo 2020, finalizzata all'individuazione del Responsabile della mobilità aziendale dell'Istituto nazionale di statistica ai sensi del D.M. 27 marzo 1998, recante norme in materia di “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”;

Visti i criteri e le modalità di valutazione, di cui all'art. 4 del suddetto comunicato;

Visti i verbali trasmessi con prot. 1648065 del 24 luglio 2020;

Riconosciuta la regolarità del procedimento seguito;

DELIBERA

Art. 1

All'esito della procedura di cui al comunicato n. COM/78/2019 del 19 dicembre 2019 (Procedura codice R-M-A-2020), come parzialmente modificato con comunicato n. COM/31/2020 del 9 marzo 2020, in considerazione della professionalità ritenuta maggiormente adeguata in sede di valutazione della documentazione prodotta e in sede di colloquio, alla dipendente Patrizia GROSSI (matr. 4938), Primo Tecnologo di II l.p., è conferito, per la durata di tre anni, rinnovabili, a decorrere dalla data della presente deliberazione, l'incarico di Responsabile della

DELIBERAZIONE	
Cod	
Area	



Istituto Nazionale di Statistica

IL DIRETTORE GENERALE

mobilità aziendale dell'Istituto nazionale di statistica ai sensi del D.M. 27 marzo 1998, recante norme in materia di "Mobilità sostenibile nelle aree urbane".

Art. 2

Ai sensi dell'art. 5 del citato comunicato n. COM/78/2019, contestualmente al conferimento dell'incarico di cui all'art. 1, Patrizia GROSSI è trasferita dal Dipartimento per la Produzione statistica (DIPS) - Direzione centrale delle statistiche demografiche e del censimento della popolazione (DCDC), alla Direzione Generale (DGEN) - Direzione centrale amministrazione e patrimonio (DCAP).

Art. 3

L'incarico di cui all'art. 1 può essere revocato per il mancato assolvimento dei compiti connessi al medesimo incarico o qualora, a seguito di verifica, la scelta organizzativa effettuata dall'Istat dovesse risultare non adeguata alla complessità delle funzioni da esercitare.

IL DIRETTORE GENERALE

--

COD	
AREA	



Istituto Nazionale di Statistica

IL DIRETTORE GENERALE

Visto il decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322 e successive modifiche e integrazioni, recante “*Norme sul Sistema statistico nazionale e sulla riorganizzazione dell’Istituto nazionale di statistica*”, ai sensi dell’art. 24 della legge 23 agosto 1988, n. 400”;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 166, con il quale è stato adottato il “*Regolamento recante il riordino dell’Istituto nazionale di statistica*”;

Visto lo Statuto dell’Istituto nazionale di statistica approvato con deliberazione n. CDXLIV del Consiglio del 7 dicembre 2017, così come modificato nella seduta del 13 dicembre 2019;

Visto il Regolamento di organizzazione dell’Istituto approvato con deliberazione n. DLXXV del Consiglio del 29 aprile 2019, così come modificato nella seduta del 13 dicembre 2019;

Vista la deliberazione n. CDLXXXIX del Consiglio approvata nella seduta del 2 ottobre 2019, e, in particolare, l’Allegato 2 concernente le “*Strutture dirigenziali dell’Istituto nazionale di statistica*”, come modificato con deliberazione DOP /1135/2019 del 28 ottobre 2019, ratificata dal Consiglio con deliberazione n. CDXCI del 6 novembre 2019, che prevede l’articolazione delle Direzioni e dei relativi Servizi nonché le funzioni ad essi attribuite, in vigore dal 1 dicembre 2019;

Visto il DM 27 marzo 1998 del Ministero dell’ambiente recante “*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*” ed in particolare l’articolo 3, comma 1, il quale prevede, tra l’altro, che gli enti pubblici individuano a un responsabile della mobilità aziendale;

Vista la Deliberazione DOP/703/2020 del 30/7/2020 con la quale è stato conferito, per la durata di tre anni rinnovabili, alla dottoressa Patrizia Grossi, Primo Tecnologo di II l.p., l’incarico di responsabile della mobilità aziendale dell’Istituto nazionale di statistica ai sensi del D.M. 27 marzo 1998;

Visto il Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 il quale prevede all’art. 229, comma 4, rubricato “*Misure per incentivare la mobilità sostenibile*”, che le imprese o pubbliche amministrazioni con più di cento dipendenti in una singola unità locali ed ubicate in zone urbane con le caratteristiche ivi previste, provvedano, entro il 31 dicembre di ogni anno, a predisporre un Piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente al fine di limitare il ricorso a mezzi di trasporto privato individuale, prevedendo la nomina del *mobility manager*;

Vista la Deliberazione DOP 488/2019 del 19/4/2019 con la quale è stato conferito al Dott. Michele Camisasca, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. n. 165/2001, l’incarico di Direttore Generale dell’Istituto a decorrere dal 1 maggio 2019 e fino al 30 aprile 2022;

Considerata la necessità, al fine di completare l’analisi dell’offerta di mobilità per i dipendenti e monitorarne gli esiti, che comprenda una valutazione delle opportunità e degli elementi di attenzione della mobilità sostenibile anche a livello locale, di costituire un Comitato dei referenti territoriali della mobilità;

Acquisito il parere favorevole dei Direttori centrali interessati;

Sentito altresì il Direttore centrale amministrazione e patrimonio;

COD	
AREA	



Istituto Nazionale di Statistica

DELIBERA

per le motivazioni di cui in premessa, di costituire il Comitato dei “referenti territoriali della mobilità” con il compito di completare l’analisi dell’offerta di mobilità per i dipendenti dell’Istituto e di monitorarne gli esiti, tenendo in considerazione le segnalazioni del personale stesso in relazione alle possibili strategie di mobilità ed i benefici generabili sul territorio dallo sviluppo delle azioni che verranno analizzate ed eventualmente intraprese.

I principali compiti del Comitato sono di seguito riportati:

1. individuare parcheggi a pagamento 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);
4. verificare la necessità di prevedere bus-navette;
5. analizzare l’accessibilità ai principali sistemi di TRASPORTO PUBBLICO locale;
6. analizzare la possibilità di creare 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 locali;

Il Comitato è così composto:

Coordinatore

Patrizia Grossi	Primo Tecnologo	II l.p.	DCAP
-----------------	-----------------	---------	------

Vice Coordinatore

Francesca Orecchini	Tecnologo	III l.p.	DCRD
---------------------	-----------	----------	------

Gruppo di coordinamento

Edoardo Patruno	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT ABRUZZO
Domenico Ditaranto	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT BASILICATA
Simona Lazzaro	Tecnologo	III l.p.	UT CALABRIA
Francesco Orabona	Tecnologo	III l.p.	UT CAMPANIA
Claudio Moscariello Bentivogli	Operatore di Amministrazione	VII l.p.	UT EMILIA ROMAGNA
Enrico Corubolo	Tecnologo	III l.p.	UT FRIULI
Giuseppe Musolino	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT LIGURIA
Valentina Spinella	Collaboratore T.E.R	VI l.p.	UT LOMBARDIA
Barbara Vallesi	Collaboratore T.E.R	V l.p.	UT MARCHE
Luca Mancini	Ricercatore	III l.p.	UT MOLISE
Rosa Anna Sedda	Collaboratore T.E.R	IV l.p.	UT PIEMONTE
Alessandro Arborea	Collaboratore T.E.R	V l.p.	UT PUGLIA
Paolo Misso	Ricercatore	III l.p.	UT SARDEGNA
Francesco Paolo Rizzo	Tecnologo	III l.p.	UT SICILIA

COD	
AREA	



Istituto Nazionale di Statistica

Barbara Cagnacci

Collaboratore T.E.R

V l.p.

UT TOSCANA

Cristina Cesaroni

Collaboratore T.E.R

VI l.p.

UT UMBRIA

Anna Maria Cecchini *

Collaboratore T.E.R

VI l.p.

UT VENETO

*(anche con funzioni di segreteria)

Il Comitato ha durata fino al 31 dicembre 2022.

IL DIRETTORE GENERALE

--