

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT-PSCL



*Agenzia per la
Coesione Territoriale*



Luglio 2021

Sommario

Contesto normativo in Italia	3
---	----------

Le politiche di Mobility Management e il ruolo dei Mobility Manager	5
--	----------

I principi del mobility management	5
--	---

I responsabili del mobility management	7
--	---

Mobility manager di area	7
--------------------------------	---

Mobility manager aziendale	8
----------------------------------	---

Il quadro conoscitivo	10
------------------------------------	-----------

Localizzazione e principali caratteristiche dell'Area	10
---	----

Analisi della rete viaria	11
---------------------------------	----

Accessibilità TPL e servizi complementari	11
---	----

Assi Ciclo-pedonali	15
---------------------------	----

Offerta di parcheggi e sosta	16
------------------------------------	----

Obiettivi e fasi del PSCL	19
--	-----------

La fase di analisi	20
--------------------------	----

La fase di progettazione	20
--------------------------------	----

La fase attuativa	20
-------------------------	----

La fase di aggiornamento e monitoraggio	20
---	----

Fase di ANALISI	21
------------------------------	-----------

Informazioni generali	21
-----------------------------	----

Caratteristiche degli spostamenti	23
---	----

Abitudini di spostamento	24
--------------------------------	----

Propensioni	26
-------------------	----

Fase PROGETTUALE: azioni	29
---------------------------------------	-----------

Fase ATTUATIVA: obiettivi e road map	34
---	-----------

Fase di AGGIORNAMENTO E MONITORAGGIO	35
---	-----------

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

Agenzia per la Coesione Territoriale

L'Agenzia per la Coesione Territoriale ha avviato il processo di redazione del Piano Spostamenti Casa - Lavoro (PSCL) quale strumento di analisi, sviluppo e verifica di un insieme di misure utili per razionalizzare gli spostamenti casa-lavoro del personale che circuita presso la sede dell'Agenzia per la Coesione Territoriale.

A tal fine ha identificato un processo che vede l'approvazione di un Piano Spostamenti, l'attivazione di una serie di misure atte a favorire gli spostamenti in ottica ecosostenibile e seguire un attento monitoraggio delle esigenze di spostamento degli utenti afferenti all'Agenzia per la Coesione Territoriale (ACT).

La redazione di tale strumento si colloca in un periodo storico particolarmente complesso e può pertanto fornire un supporto ulteriore nella gestione/razionalizzazione degli spostamenti nell'ottica di gestire particolari situazioni di emergenza anche fornendo delle informazioni di dettaglio agli organi comunali o sovracomunali competenti nella gestione del traffico e della mobilità dell'area nella quale insiste la sede dell'Agenzia per la Coesione Territoriale.

Il presente documento si pone nell'ambito del processo di redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) che l'Agenzia per la Coesione Territoriale intende attivare, in linea con il framework normativo avviato con le originarie disposizioni del Decreto del 27 Marzo 1998 del Ministero dell'ambiente (*GU n. 179 del 3-8-1998*), proseguite con il c.d. Decreto Rilancio (*D.lgs. 34 del 19 maggio 2020 - GU n. 77 del 17-07-2020*) e da ultimo con il Decreto 12 maggio 2021 del Ministero della Transizione Ecologica che prevede le modalità attuative delle disposizioni contenute nel Decreto Rilancio.

L'Accordo di Parigi, adottato al termine della Conferenza di Parigi sul clima (COP21) tenutasi nel dicembre 2015, il primo accordo universale e giuridicamente vincolante sui cambiamenti climatici che ha previsto di mantenere l'aumento medio della temperatura mondiale ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali come obiettivo di lungo termine. E' un impegno globale dei 190 Stati Membri per evitare che i pericolosi cambiamenti climatici abbiano un impatto irreversibile sul pianeta e sull'umanità che da esso dipende.

Le città, le regioni e gli enti locali, la società civile, il settore privato sono in prima linea nell'affrontare i cambiamenti climatici. Essi sono invitati a: intensificare i loro sforzi e sostenere le iniziative volte a ridurre le emissioni, costruire resilienza e ridurre la vulnerabilità agli effetti negativi dei cambiamenti climatici e mantenere e promuovere la cooperazione regionale e internazionale.

La Commissione europea, con la comunicazione dell'11 Dicembre 2019 recante "*il Green Deal europeo*" ha proposto il target di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 tra il 50% e il 55% rispetto ai livelli del 1990;

Per perseguire concretamente quegli obiettivi ambientali e sociali che garantiscano una maggiore sostenibilità delle aree urbane è necessaria l'adozione e l'attuazione di Piani di spostamento casa-lavoro che limitino gli spostamenti sistematici effettuati col il veicolo motorizzato e di un solo conducente a bordo e che al contempo favoriscano lo shift modale verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale.

Contesto normativo in Italia

Una sintetica quanto efficace definizione del Mobility management è data dalla EPOMM, European Platform on Mobility Management, organizzazione internazionale senza scopi di lucro: **"Il Mobility Management è una pratica che riguarda la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.** Alla base del Mobility Management ci sono le misure cosiddette 'soft'."

In Italia il mobility management è stato introdotto con l'articolo 3 del **Decreto del Ministro per l'Ambiente di concerto con quelli dei Lavori pubblici, della Sanità e dei Trasporti, del 27 marzo 1998, "Mobilità sostenibile nelle aree urbane"**, che ha prescritto l'obbligo per enti pubblici e aziende private, con più di 300 dipendenti per sede, o 800 in più sedi, ubicate in città ad elevato rischio di inquinamento atmosferico, di nominare un responsabile della mobilità aziendale e di produrre un Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL). Detto Piano "è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico".

La materia è stata poi innovata dall'articolo 1, comma 3, del **Decreto Direttoriale IAR del Ministero dell'ambiente del 20 dicembre 2000** sul mobility management – che introduce a titolo volontario il PSCL anche per "aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o

permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico" – e dalla legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" – che prevede la figura del "mobility manager scolastico" per tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado. Il Decreto del 20 dicembre 2000, inoltre, ha meglio definito finalità e ruolo del Mobility manager di area – già introdotto dal Decreto ministeriale del 1998 – al quale vengono affidati i compiti di fornire supporto ai responsabili della mobilità aziendale, di coordinamento degli stessi, e di collegamento con le strutture comunali e le aziende di trasporto.

Infine, il **Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio"**, convertito con legge n. 77 del 17 luglio 2020, all'art. 229 nell'ambito di una serie di misure volte a incentivare la mobilità sostenibile – tra cui il "buono mobilità" – contiene specifiche previsioni riguardanti il mobility management. Tra di esse, l'abbassamento a 100 unità della soglia minima del numero di dipendenti per il quale è prevista la figura del mobility manager, l'allargamento della platea dei comuni interessati a tutti quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti, la ridefinizione dei compiti del mobility manager. A quest'ultimo, in particolare, vengono affidate "funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile", nonché la promozione "anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile", della "realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della

domanda¹ di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile."

Lo stesso "Decreto Rilancio", infine, assegna al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'emanazione di uno o più decreti di natura non regolamentare volti a definire le modalità attuative delle disposizioni sul Mobility management.

Il 12 maggio 2021 il Ministro della Transizione Ecologica (ex Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare) di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (ex Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) **ha emanato il Decreto interministeriale n. 179.**

Il decreto stabilisce che il "mobility manager aziendale" è una figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente. Il "mobility manager d'area" si occupa del supporto al Comune territorialmente competente, presso il quale è nominato, nella definizione e implementazione di politiche

di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali.

Il decreto identifica inoltre il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), che costituisce lo strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente. In particolare, le imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti situate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia o 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. Anche quelle che non rientrano in questi parametri, possono comunque procedere facoltativamente all'adozione del PSCL del proprio personale dipendente.

Proprio ai fini dell'adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni 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. 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

¹ 1. 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 nei Comuni di cui al comma 1 dell'art. 2, adottano il piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio dipendente, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale. Il piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

2. Il piano viene trasmesso al Comune entro il 31 dicembre di ogni anno. Entro i successivi 60 giorni il Comune stipula con l'impresa o l'ente pubblico proponenti eventuali accordi di programma per l'applicazione del piano. Il piano viene aggiornato con un rapporto annuale che dovrà contenere la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti.

3. Viene istituita dai Comuni di cui al comma 1 dell'art. 2, presso l'ufficio tecnico del traffico, una struttura di supporto e di coordinamento tra responsabili della mobilità aziendale che mantiene i collegamenti con le amministrazioni comunali e le aziende di trasporto. Le imprese e gli enti con singole unità locali con meno di 300 dipendenti possono individuare i responsabili della mobilità aziendale ed usufruire della struttura di supporto. Tale struttura potrà avvalersi di consulenze esterne.

comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente.

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 o congiuntamente dagli stessi 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. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del 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.

Le politiche di Mobility Management e il ruolo dei Mobility Manager

I principi del mobility management

Il Mobility Management ha lo scopo di individuare le misure e gli interventi programmati alle mutate esigenze di mobilità e di mercato, introducendo sistematicamente nel settore della mobilità, quali elementi di valenza strategica, le tecniche comunemente utilizzate per l'introduzione nel mercato di altri beni o servizi. Qualunque nuovo servizio di trasporto, tradizionale o alternativo, deve passare attraverso le fasi di segmentazione del mercato e individuazione dei differenti gruppi target, in funzione, non solo delle esigenze espresse, ma anche delle altre caratteristiche specifiche. Quindi, attraverso fasi di comunicazione, informazione e marketing, specificatamente concepite in relazione ai differenti gruppi target, occorre promuovere i servizi offerti, prevedendo infine adeguate attività di analisi per la valutazione dell'efficacia dei servizi proposti.

Il Mobility Management è, dunque, un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa concetti e strategie volti ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a obiettivi sociali e ambientali. E' fondamentalmente basato sull'informazione, la comunicazione, il coordinamento e l'organizzazione.

I suoi obiettivi possono essere così schematicamente sintetizzati:

- Assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali, sociali ed economici;
- Migliorare l'accessibilità della città/regione con particolare riguardo ai modi "sostenibili", quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello combinato (intermodale);
- Influenzare i comportamenti individuali incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità usando modi di trasporto sostenibili a livello ambientale e sociale;
- Ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;
- Incoraggiare gli individui, le imprese e le istituzioni a soddisfare i loro bisogni di spostamento attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto disponibili;
- Migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione;
- Aumentare l'efficienza economica di ogni singolo modo di trasporto.

Con l'aggettivo "sostenibile" si tende a correlare le diverse forme di mobilità alla qualità dell'aria, alla sicurezza ed ad una qualità del servizio offerto nelle diverse forme modali: un bilancio di nuova concezione, che, non basandosi esclusivamente su indicatori economici, deve permettere una risposta soddisfacente all'incomprimibile necessità di spostarsi, determinando la

propensione a scegliere ed utilizzare costantemente diverse modalità di trasporto rispetto a quelle attualmente diffuse, in altre parole diminuire il numero d'auto private circolanti nelle aree urbane.

Affinché questo risultato possa essere conseguito occorre che l'intervento di management non si limiti a ristretti confini amministrativi, coordinando tutte le iniziative utili e promuovendo le attività d'inquadramento e normalizzazione. Infine, occorre ripetere che per convincere il potenziale utente a passare da una scelta modale ad un'altra occorre un incentivo, la certezza di un risparmio concreto o l'offerta di un servizio più sicuro e migliore. Dal punto di vista del singolo dipendente/utente i vantaggi, tra diretti ed indiretti, possono identificarsi in:

- Minori costi del trasporto;
- Riduzione dei tempi di spostamento;
- Possibilità di premi economici;
- Diminuzione del rischio di incidenti;
- Maggiore regolarità nei tempi di trasporto;
- Minore stress psicofisico da traffico;
- Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi;
- Socializzazione tra colleghi.

Il mancato utilizzo del TPL è molte volte determinato non dall'assenza del servizio, ma dalla sua inadeguatezza a soddisfare una domanda guidata dal raffronto con l'utilizzo dell'auto personale. Per questo motivo, assieme a valutazioni di carattere "ecologico", che possono giustificare solo l'azione di proposizione del Mobility Manager, l'offerta modale dovrà essere competitiva dal punto di vista della qualità del servizio e della sicurezza personale. Fare ricerca su questo

tema vuole dire impegnarsi in indagini dirette, interviste, raccolta di questionari e nell'individuare i centri di generazione del traffico, analizzando nuovi indicatori e modalità di ricerca. Occorre perciò studiare diversi pacchetti d'offerta, "tagliati" a misura sulle caratteristiche del target d'utenza omogenea che si vuole soddisfare.

Questo può avvenire anche con una diversa gestione del piano degli orari oltre che attraverso il supporto alla gestione sperimentale di servizi di trasporto aggiuntivi a quelli eventualmente già esistenti, innovativi e integrativi o complementari ai servizi del TPL, che sostituiscano gli spostamenti individuali motorizzati.

In conclusione, è necessario attivare ogni possibile sinergia per migliorare l'offerta di trasporto pubblico, rendendo accessibile il servizio esistente in termini d'orari, fermate, prevendita di biglietti, intermodalità, parcheggi, ecc. Bisogna inoltre considerare che non è più possibile operare sulla mobilità del personale dipendente, considerando il tragitto casa lavoro come uno spostamento "sistematico" non condizionato da altri fattori, in quanto l'incidenza di diverse variabili è determinata da abitudini diverse, ma ugualmente importanti, che hanno modificato profondamente le abitudini degli italiani (portare i figli a scuola, fare acquisti di generi di prima necessità, assistere a spettacoli ecc.). La composizione stessa della famiglia, caratterizzata dalla compresenza di più lavoratori, che assicurano un reddito al nucleo familiare, ha un riscontro nella scelta modale. L'utilizzo di due automobili, la propensione per lo spostamento in fasce orarie differenziate e l'utilizzo dell'automobile in fasce orarie determinate dai frequenti spostamenti concordati con gli altri componenti della famiglia condiziona la scelta del mezzo da utilizzare per lo spostamento.

Dal punto di vista dell'Azienda/Ente i benefici si possono invece identificare in:

- Regolarità nell'arrivo dei propri dipendenti;
- Possibilità di creare una condizione di maggiore socializzazione tra dipendenti, con probabili guadagni in termini di sinergie nell'attività lavorativa;
- Possibilità di offrire un servizio utile ai propri dipendenti, con eventuali vantaggi in termini di dedizione al lavoro;
- Riduzione dei piazzali di sosta dedicati a parcheggio per i dipendenti e possibilità di riutilizzo per altre funzioni aziendali;
- Introiti dalla tassazione delle aree di parcheggio;
- Aumento dell'accessibilità aziendale;
- Rafforzamento dell'immagine aziendale.

I responsabili del mobility management

Vengono così introdotte due figure professionali: il *Mobility Manager di Area* e il *Mobility Manager Aziendale*. Il primo definisce e coordina gli interventi attuati nell'area di competenza, mentre il secondo deve realizzare il piano di mobilità dei dipendenti della rispettiva azienda.

Mobility manager di area

Come già anticipato, il ruolo del Mobility manager di area, già introdotto dal Decreto del 1998, è stato più compiutamente definito

dal Decreto Direttoriale IAR del 2000 e, infine, novellato, dal Decreto del Ministero della transizione ecologica del 2021.

Gli obiettivi del *Mobility Manager di Area* possono essere identificati come il miglioramento della mobilità urbana nell'intera area di riferimento, la riduzione dell'utilizzo dell'auto personale e degli spostamenti individuali. A tal fine, gli strumenti del *Mobility Manager di Area* sono numerosi e rappresentano una gamma di iniziative che vanno selezionate e poi realizzate. Queste si possono riassumere in:

- promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli Enti interessati;
- assistere le aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa Lavoro);
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale in una logica di rete e di interconnessione modale;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, e l'utilizzo anche della bicicletta e/o di servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale
- favorire la diffusione e sperimentazione di servizi di taxi collettivo, di Car-Pooling e di Car-sharing;
- fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi e incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;

- promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.

A seconda dell'obiettivo specifico che si intende raggiungere, uno strumento può essere maggiormente indicato rispetto ad altri: pertanto il *Mobility Manager* dovrà bilanciare gli interventi in funzione delle priorità stabilite.

Il *Mobility manager di area* è tipicamente individuato nell'Ente locale. Se al *Mobility manager aziendale* vengono riconosciute prerogative di intervento con strumenti "soft", gli interventi "hard", di tipo infrastrutturale, finanziario e organizzativo, sono in capo al Comune nel cui territorio è compresa la sede dell'ente/azienda. Presso Roma Capitale le funzioni di *Mobility Manager di area* sono state affidate alla struttura Roma Servizi per la Mobilità srl, società strumentale partecipata al 100% di Roma Capitale, che svolge attività strategiche di pianificazione, supervisione, coordinamento e controllo della mobilità pubblica e privata e gestisce attività di progettazione, sviluppo, realizzazione e gestione dei servizi di mobilità e di supporto alla comunicazione di Roma Capitale e delle aziende partecipate.

Mobility manager aziendale

Gli obiettivi del *Mobility Manager Aziendale* sono principalmente due:

- A. Migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro disincentivando l'utilizzo personale dell'auto privata a favore di altri modi di trasporto collettivi, ecologici e non motorizzati;

- B. Gestire la domanda di mobilità dei dipendenti (in termini di numero di viaggi e durata/distanza dello spostamento).

Questi obiettivi possono essere raggiunti attraverso la realizzazione e l'adozione del *Piano Spostamenti Casa-Lavoro* dei dipendenti. Questo piano annuale, da presentare agli enti della pubblica amministrazione entro il 31/12 di ogni anno è un documento strategico con i seguenti contenuti:

- Analisi del contesto interno;
- Analisi del contesto esterno all'azienda;
- Definizione obiettivi perseguibili;
- Definizione delle iniziative specifiche.

Compito del *Mobility Manager Aziendale* è anche quello di evidenziare il bilancio positivo tra le risorse impegnate per l'adozione delle misure previste dal *Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro* ed i benefici conseguibili. Nel definire i vantaggi, il *Mobility Manager Aziendale* fa propri elementi di convinzione e di informazione da utilizzare verso i diversi attori del processo. Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario inoltre un impegno per evidenziare i vantaggi per l'azienda, in quanto è opportuno che questa sostenga finanziariamente la realizzazione delle proposte del *Mobility Manager Aziendale*, e quindi estenderne il raggio di azione a livelli di massima efficacia e convenienza complessiva per l'organizzazione e l'efficienza aziendale.

Un *Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro* richiede sforzi di coordinamento e consultazione con imprenditori, dipendenti, aziende di trasporti, autorità locali, cittadini, etc. È importante guadagnare consensi tra i soggetti coinvolti dal piano e consultarsi con tutti per assicurare che le misure selezionate abbiano il più ampio supporto possibile.

Il quadro conoscitivo

Localizzazione e principali caratteristiche dell'Area

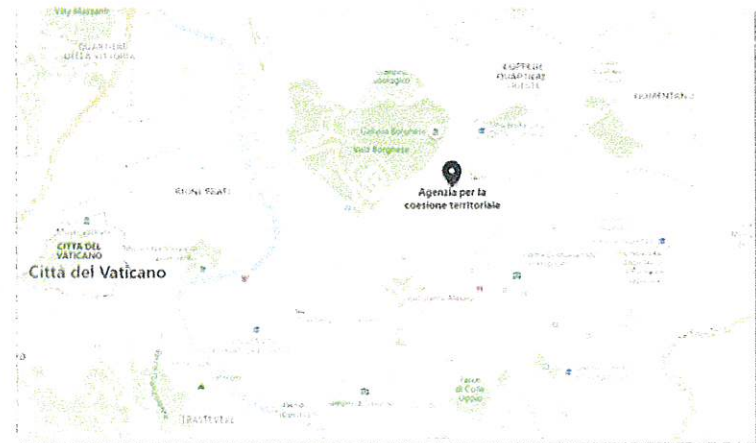
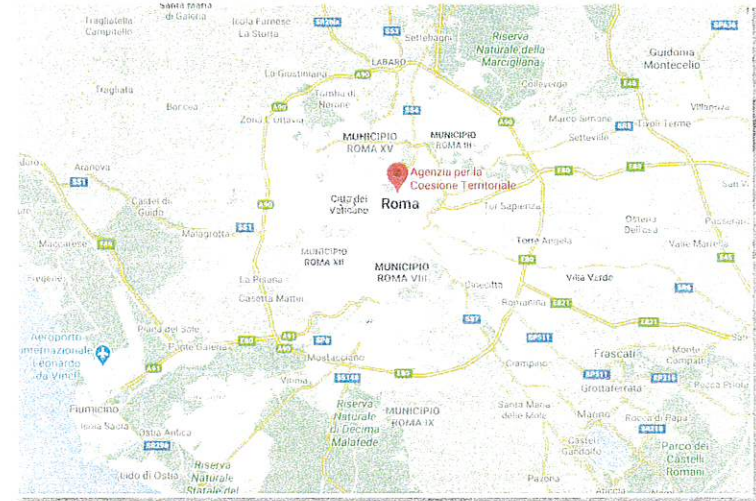
La sede dell'Agenzia per la Coesione Territoriale si colloca nel Municipio I - Centro Storico, tra Via Pinciana, Corso d'Italia e Via XX Settembre da un lato e, tra Via Piave e Via Veneto dall'altro.

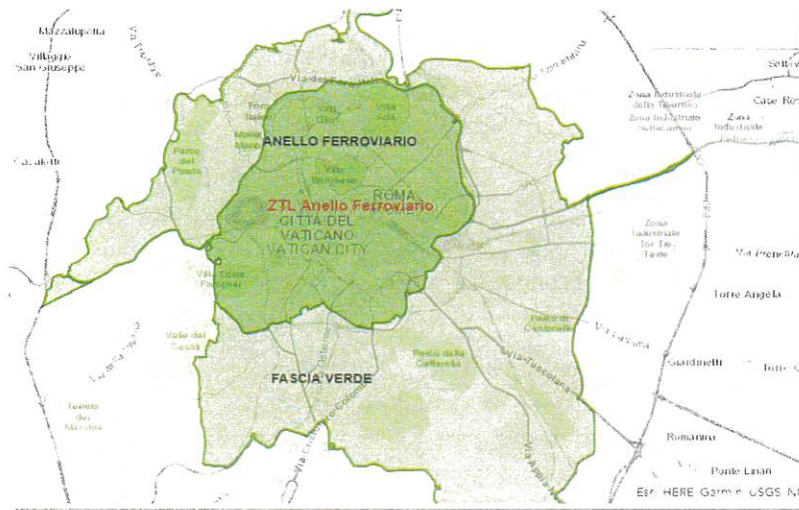
L'area ospita diverse strutture, in particolare, ospita due licei della capitale molto antichi, il Righi ed il Tasso, e l'Istituto Comprensivo Regina Elena, scelti da migliaia di studenti per le loro tradizioni e per la posizione centrale.

Nel quartiere hanno la loro sede centrale i principali istituti di credito come il Banco di Sardegna, Allianz Bank, Monte dei Paschi di Siena, Banco di Credito Cooperativo, Banca delle Marche, UBI Banca, Credito Fondiario, Mediocredito Centrale, Unicredit, Carifermo e l'Ufficio Postale di Roma I.

A Via Piemonte ha sede la Curia Generalizia dei Frati Minori Cappuccini, la Chiesa di San Camillo de Lellis e la Chiesa di San Lorenzo da Brindisi e proprio alle spalle dell'ACT la Chiesa di Santa Maria Regina di Cuori.

Nelle vie limitrofe a Via Sicilia hanno sede l'Ambasciata Americana, dell'Indonesia, del Giappone, la sede secondaria di una delle più importanti testate giornalistiche come "Il Corriere della sera", supermercati e ristoranti.





La sede dell'ACT è collocata nell'Anello Ferroviario del Comune di Roma

Hanno sede, inoltre, diverse amministrazioni centrali come il Ministero del Lavoro, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero dello Sviluppo Economico, la Fondazione Einaudi Institute of Economics and Finance ed il Centro Operativo D.I.A.

Nel Municipio I si può rilevare la maggiore concentrazione di stock di **unità locali** (il luogo fisico nel quale un'impresa esercita una o più attività economiche) registrate, n. 80.293, pari al 19,5% del totale presente nella capitale. Tra queste, quelle registrate attive sono n. 49.189, pari al 17,2% del totale². Insieme al Municipio II e al Municipio

VIII e IX è l'area con la maggiore concentrazione di imprese, per lo più di società di capitali che svolgono in prevalenza attività nel settore Altri servizi (diversi da Agricoltura, Industria, Commercio e Costruzioni).

Analisi della rete viaria

Le **strade principali** sono, Via Nomentana, Corso d'Italia, Via Piave, Via XX Settembre, Via Boncompagni, Via Pinciana, Via di Porta Pinciana, Via Veneto, Via Salaria, tutte a doppio senso di marcia.

Le **strade secondarie** parallele a Via Sicilia sono Via Campania, Via Sardegna mentre quelle perpendicolari sono Via Lucania, Via Puglie, Via Romagna, Via Liguria, Via Piemonte, Via degli Abruzzi e Via delle Marche, tutte a senso unico di marcia.

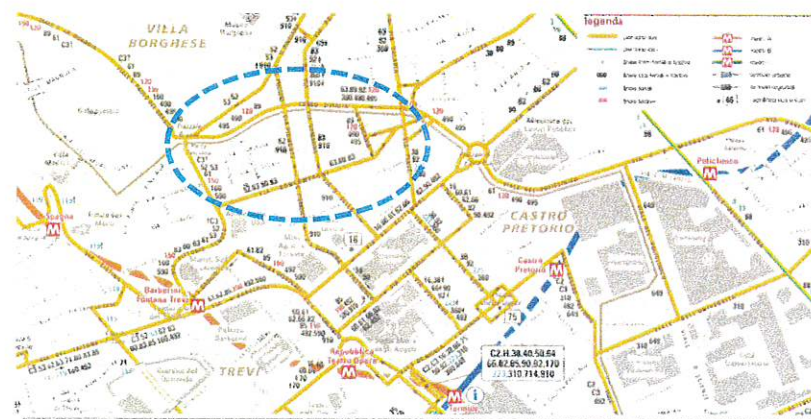
Il traffico veicolare medio infrasettimanale è sostenuto ma scorrevole. A Via Sicilia, nel tratto davanti la sede dell'Agenzia, il traffico è intenso nelle ore di punta anche per via delle macchine parcheggiate in doppia fila che ostacolano il normale scorrimento delle auto.

Accessibilità TPL e servizi complementari

Nel Municipio I la densità di fermate del trasporto pubblico locale per Km² è pari a 31/km² rispetto ad una media cittadina di 6,5/Km². Se, invece, si guarda al numero di fermate ogni 1.000 abitanti ne

² Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati InfoCamere, Dati 2019

troviamo 37,1 rispetto ad una media di 29,4 nella città di Roma (Fonte: Ufficio Statistica di Roma Capitale su dati Atac, Anno 2019).



Focus della Mappa del TPL nell'area di interesse della sede dell'Agenzia per la Coesione Territoriale

Le principali **linee di Metropolitana** limitrofe a Via Sicilia:

- Stazione Termini Linee A, B e B1
- Piazza dei Cinquecento, Linea A
- Castro Pretorio, Linee B e B1

Le principali **linee trasporto pubblico su gomma**:

- linea 52 e 910 con fermata a Via Piemonte
- linea 52, 63, 80, 83 e 90 con fermata a Via Boncompagni
- linee 52, 53, 61, 590, 160 con fermata a Via Veneto
- linee 60, 61, 62, 66, 16 e 82 con fermata a Via XX Settembre

Le principali **linee tranviarie**:

- linee 2,3, e 19 con fermata su Viale Regina Margherita
- linea Roma-Giardinetti con fermata alla Stazione Termini
- linee 5 e 14 con fermata alla Stazione Termini

Il Comune di Roma offre un numero cospicuo di servizi di **sharing mobility**. L'offerta è molto variegata e in continua evoluzione trattandosi per lo più di servizi privati che a valle di un periodo di attività del servizio decidono di mantenerlo, ad esempio modificando l'offerta iniziale sia in termini di vetture che di prezzi offerti, oppure dimmetterlo.

Nell'offerta dei servizi sharing ci sono quelli basati su auto, moto, bici e monopattini (o simili).

Per quanto riguarda i servizi di **car sharing**, a Roma sono presenti sia sistemi station based (ovvero il noleggio inizia e finisce in postazioni fisse) sia free floating, ovvero con possibilità di noleggiare l'auto in un punto qualsiasi dell'area di copertura e rilascio in qualsiasi punto sempre all'interno dell'area di cui sopra.

I servizi di Car Sharing al momento attivi a Roma sono: Car Sharing Roma, Enjoy e Share Now.

Il meccanismo per prenotare il veicolo è lo stesso per tutte le aziende. Si scarica l'App sul proprio telefonino, si inseriscono le proprie credenziali e si prenota il veicolo. Per il ritiro si inquadra con il proprio telefono il QR Code apposto sull'auto o si inserisce il numero della targa. Le chiavi del veicolo solitamente sono poste nel cruscotto. Si chiude il noleggio sempre con tramite la App.

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

Agenzia per la Coesione Territoriale

Car Sharing Roma è l'unico servizio gestito direttamente dal Comune di Roma per il tramite della sua società In-House Roma Servizi per la Mobilità e permette di utilizzare vetture condivise integrate con il trasporto pubblico con la garanzia di avere parcheggi gratuiti e accesso a tutte le ZTL della metropoli. Inoltre, le auto di *Car Sharing Roma* possono circolare anche nelle corsie preferenziali "bus/taxi".

La flotta è composta da Fiat Panda, Lancia Y, e 500L. Per l'utilizzo del veicolo è necessaria una iscrizione una tantum ed il pagamento di una tariffa in base alla durata del noleggio ed alla distanza percorsa. Per le aziende con più di 15 dipendenti è possibile stipulare un accordo con importo mensile.

Nei pressi della sede dell'Agenzia sono presenti 3 postazioni: Fiume, Abruzzi e Boncompagni.



Postazione fisse (Fiume, Abruzzi, Boncompagni) *Car Sharing Roma*
limitrofe alla sede dell'Agenzia

Il numero di stalli per servizio di car sharing a postazione fissa nel Municipio 1 è di 51, nel limitrofo Municipio 2 sono 36 per poi scendere negli altri municipi ad una media di 6 postazioni fisse.

Tuttavia la distribuzione all'interno del Comune di Roma permette di valutare le possibilità che gli utenti dell'Agenzia per la Coesione potrebbero sfruttare per spostamenti da / verso casa per poi attestarsi in una delle 3 postazioni limitrofe alla sede dell'Agenzia o altre comunque non molto distanti come ad esempio Piazza Indipendenza, Largo Montemartini, Piazza Barberini, Via Crispi.

L'altro servizio di car sharing è *Enjoy* di Eni Fuel S.p.A. con servizio free floating e parking dedicato in alcuni aeroporti d'Italia. La flotta di veicoli si compone di Fiat 500 e Fiat Doblò Cargo (entrambe rosse).

La tariffa, soggetta a variazione nel tempo, come per tutte le altre società che offrono mobilità condivisa, prevede una pre-autorizzazione all'inizio del noleggio, un costo di prenotazione ed un costo al minuto fino ad un massimo giornaliero (anche in base alla distanza percorsa).

Share Now è la società dedicata alla mobilità nata dalla joint venture tra Daimler AG e BMW Group. La società ha di recente fuso insieme i due vecchi servizi di car sharing Car2Go e DriveNow, ora sotto un unico logo e un parco auto condiviso.

La flotta di *Share Now* comprende auto piccole come Smart fortwo vetture cabrio e altre tipologie di vetture di taglia media e grande. I mezzi sono sia con motori endotermici che elettrici.

In ragione della sua flotta variegata *Share Now* non ha una tariffa unica, ma i prezzi cambiano da vettura a vettura. Per noleggiare una

vettura si deve sostenere un costo minimo al minuto che varia nelle ore successive.

I servizi di **Scooter Sharing**, principalmente a flusso libero, attualmente attivi a Roma sono:

- eCooltra
- Zig Zag
- Acciona

Lo scooter sharing di *eCooltra* è 100% elettrico e la sua flotta si compone di ciclomotori 50 cc. Hanno accesso al noleggio coloro che hanno raggiunto la maggiore età e sono in possesso di qualsiasi patente che abiliti alla conduzione dei ciclomotori. L'iscrizione a *eCooltra* è gratuita, mentre le tariffe di noleggio si dividono in pacchetti o semplice noleggio a tempo.

Zig Zag, la cui flotta si compone di scooter Yamaha Tricity 125 a tre ruote e di scooter elettrici Etropolis, prevede anch'esso diverse tariffe di noleggio diverse per tipologia di scooter e per tempo di utilizzo.

Infine, *Acciona*, società spagnola che propone a noleggio solamente scooter elettrici, ha attivato il servizio in tutte le aree dell'Urbe, con sospensione, in questo frangente di restrizioni e regole più incisive su sicura degli spostamenti, dalle 2 alle 6 del mattino per le operazioni di sanificazione.

I servizi di **Bike Sharing**, fortemente apprezzati dai cittadini, ancora di più, nei periodi di emergenza sanitaria, sono diversi ma in continua

evoluzione per questo, in questo trattamento si evita di fornirne una disamina.

Proprio lo scorso 22 luglio è stato presentato il lancio (per Settembre 2021) di un nuovo servizio con biciclette a pedalata assistita in grado di far percorrere all'utente più di 80 km in autonomia. I mezzi saranno riforniti dal provider Dott che già opera in città con i monopattini elettrici, i cosiddetti eScooters. Ci sono poi Lime (subentrante di Uber), Helbitz, ecc.

Il funzionamento è simile agli altri servizi di sharing e può essere sia a postazioni fisse che a flusso libero.

In seguito alla registrazione su sito o APP dedicato, è previsto un costo di sblocco (che viene effettuato tramite APP oppure accostando la tessera al lettore della colonnina), ed una tariffa a consumo (al minuto).

Il perimetro in cui è operativo il servizio include, in genere, il centro storico, l'Esquilino, San Giovanni, i Parioli, Pinciano, Flaminio, Trieste, San Lorenzo, Prati, Garbatella e Ostiense.

Ci sono poi condizioni specifiche da operatore a operatore, ad esempio, alcuni esplicitano che la bici può essere messa in sosta per un massimo di 90 minuti.

Le bici, per lo più elettriche, in alcuni casi sono dotate anche di cesto porta-pacchi.

Infine, sono presenti servizi di **sharing tramite monopattino** (in gergo: kick sharing). Un'iniziativa nata in America, già collaudata a New York e Washington. Roma ha puntato molto sui monopattini

elettrici, per favorire la mobilità sostenibile e alleggerire le sue strade dal traffico.

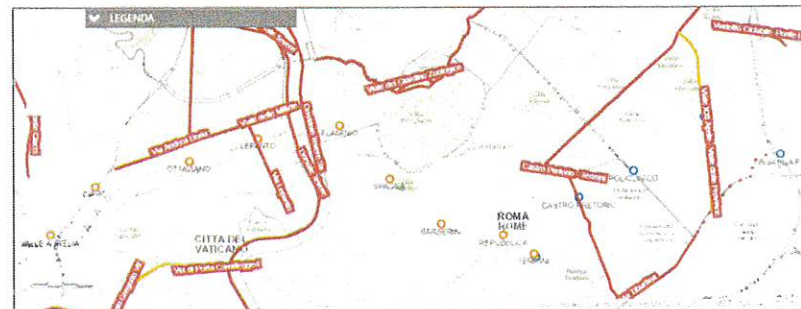
Sono attualmente 7 gli operatori che gestiscono la mobilità elettrica con l'utilizzo dei monopattini, tuttavia come per gli altri servizi, in particolare bike e scooter, è da considerare che la permanenza degli stessi dipende da diversi fattori: Bird, Dott, Helbiz, Lime, Link, Voi, Wind Mobility.

Assi Ciclo-pedonali

Il **percorso pedonale protetto** è uno strumento di collegamento sicuro tra luoghi all'interno di un quartiere o di una zona limitata della città e può agevolare gli abitanti a vivere la loro quotidianità (per esempio, nel tragitto tra casa e scuola o tra casa e lavoro). Nel quartiere di Pinciano/Via Veneto solo Via Veneto è un itinerario sicuro, le altre vie del quartiere, come Via Boncompagni, Via XX Settembre, hanno marciapiedi ampi ma non protetti, con un elevato numero di impianti semaforici veicolari e pedonali.

L'estensione delle piste ciclabili nel Municipio I è di Km 17,6, di cui 13,7 su strada e Km 3,9 nel verde. Nel Municipio IX (Eur, Torrino, Laurentino) è di 46 Km, nel Municipio X (Ostia, Acilia, Casalpalocco, Castelfusano) sono 41, nel Municipio II e VIII sono 22 Km. Tutti gli altri Municipi sono al di sotto dei 15 Km di piste ciclabili.

I percorsi ciclabili prossimi alla sede dell'Agenzia sono la Ciclabile della Dorsale Aniene- Via Nomentana- Castro Pretorio- Termini e la ciclabile Villa Ada- Via Panama- Via Rossini-Villa Borghese- Corridoio Tevere sinistra e destra.



La rete delle piste e dei percorsi ciclabili: stralcio nei pressi della sede dell'Agenzia

Il GRAB, anello pedonale di 45 km a vocazione turistico- culturale che passerà per Colosseo, Terme di Caracalla, Via Appia Antica, I Riserva Naturale dell'Aniene, Villa Ada, Villa Borghese, Via Guido Reni, Viale Angelico, Via Lepanto, Via Giulia, il Ghetto, il Campidoglio, Via dei Fori Imperiali.

Il Progetto ciclabile via Ugo della Seta, Monte Cervialto, Metro B1 Jonio: è in stretta relazione fisico-funzionale con un altro percorso ciclabile Pista ciclabile FL3 Gemelli - Metro A Battistini". si aggancia a nord con la rete ciclabile esistente all'interno del Parco delle Sabine e a sud con la ciclabile esistente di via Valsolda (Riserva Naturale della Valle dell'Aniene), dopo aver comunque "scambiato" con due importanti fermate della linea B1 della metropolitana: Jonio e Conca d'Oro.

Per fronteggiare l'emergenza COVID-19 Roma Capitale ha approvato un piano straordinario per realizzare 150 km di piste ciclabili transitorie.

- Progetto pista ciclabile al Campo Boario
- Pista ciclabile delle Tre Fontane
- Pista ciclabile Monte Ciocchi nord
- Pista ciclabile FL3 Gemelli - Metro A Battistini

Tra gli interventi adottati da Roma Capitale per favorire la ciclabilità a partire dalla Fase 2 dell'emergenza Covid-19, ci sono 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 sui siti ATAC.

Sulla Metro A e B i passeggeri e la bicicletta sono ammessi solo sulla prima carrozza nella direzione di marcia del treno. I vagoni sono identificabili con il pittogramma di una bicicletta rossa su sfondo bianco.

Sulla Metro C i passeggeri e la bicicletta sono ammessi sulle carrozze centrali del treno, identificabili da una vetrofanteria affissa sulle porte scorrevoli. Le biciclette devono accedere dai tornelli posti al centro dell'atrio e identificati dal pittogramma "bike friendly". Per raggiungere le banchine devono essere utilizzati gli ascensori.

Offerta di parcheggi e sosta

In questo settore della città è attiva la **sosta tariffata su strada**: sono a disposizione dei cittadini anche parcheggi gratuiti a disco orario.

La sosta nelle strisce blu della città è soggetta al pagamento della tariffa oraria, ma prevede anche delle tariffe agevolate.

Attualmente il costo è di € 1,00 l'ora nell'orario 8.00 - 23.00 dal lunedì al sabato mentre le tariffe agevolate prevedono € 0,20 per 15 minuti; € 4,00 per 8 ore di sosta continuata, € 70,00 per 1 mese solare.

Il numero di stalli per la sosta tariffata, nel Municipio 1 è n. 38.026.

La sosta è a pagamento per tutti, ad eccezione di:

- titolari di contrassegno quartiere (residenti, alcuni domiciliati con residenza fuori dalla Provincia di Roma e alcune tipologie di artigiani titolari di laboratorio nelle strade riportate nell'elenco);
- vetture elettriche o ibride;
- vetture a servizio delle persone con disabilità che espongono il Contrassegno Speciale di Circolazione;
- veicoli adibiti a servizio di polizia, pronto soccorso nell'espletamento delle suddette funzioni;
- veicoli di aziende ed enti esercenti i pubblici servizi, impegnati nell'espletamento del servizio.

Velocipedi, ciclomotori e motocicli possono sostare gratuitamente negli stalli a loro riservati.

Negli ambiti di sosta con le strisce blu sono previsti stalli di sosta gratuita, delimitati da strisce bianche, regolamentata con disco orario per un massimo 3 ore.

Il pagamento della sosta nelle strisce blu e nei parcheggi della città, al momento, può essere effettuato secondo diverse modalità:

- 1) attraverso i Parcometri a monete e/o con carta presenti nell'area circostante la sosta o con la formula Pay&Go (vedi img dedicata)

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

Agenzia per la Coesione Territoriale



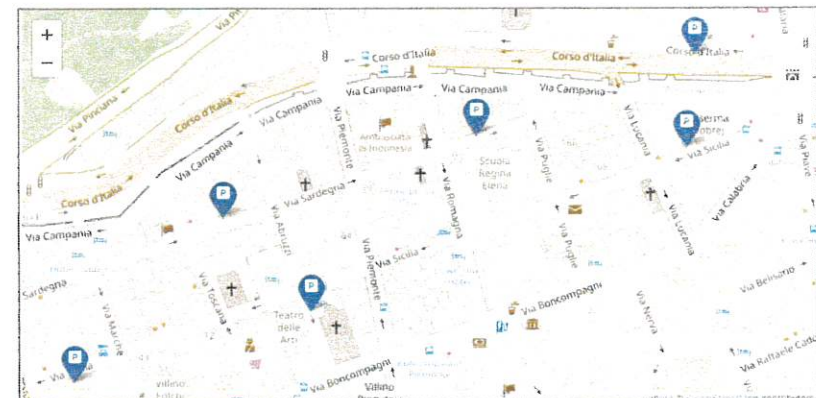
Distribuzione e collocazione dei parcometri nell'ambito Ludovisi e Sallustiano

- 2) Titoli prepagati ossia voucher cartacei
- 3) Credito telefonico con TIM, Vodafone e WINDTRE

- 4) Diverse applicazioni proprietarie quali: Tabnet, ParkAppy, TelepassPay, EasyPark, MyCicero, Smarticket, Phonzie e DropTicket.

Nell'area limitrofa alla sede dell'Agenzia sono presenti anche parcheggi che permettono la **sosta a pagamento in struttura**.

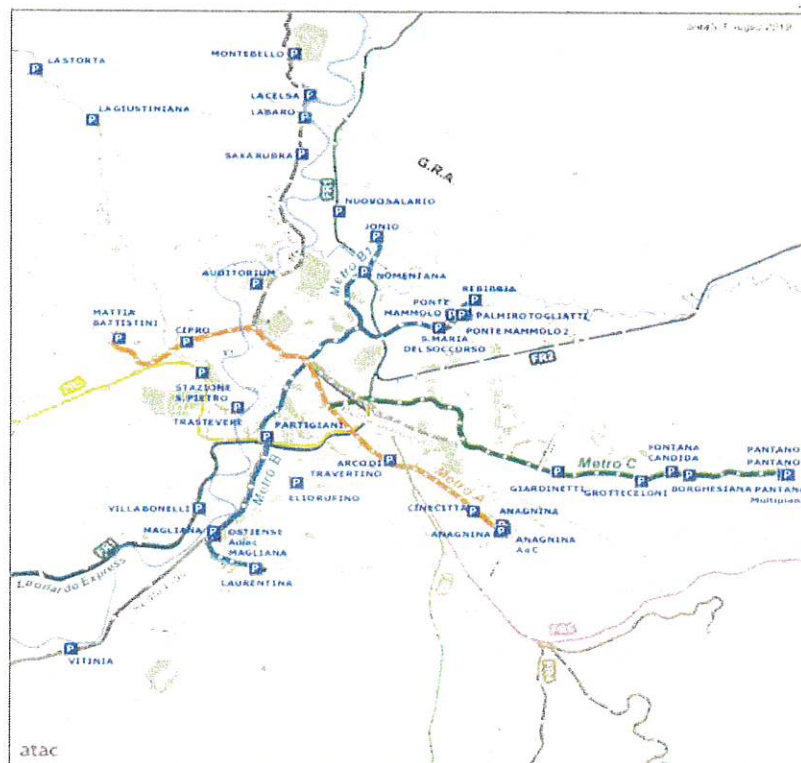
Le tariffe orarie di queste strutture sono elevate, tuttavia è possibile prevedere delle tariffe giornaliere, non vantaggiose per poter essere utilizzato tutti i giorni ma una alternativa, comunque non a basso costo se confrontato con il costo della sosta su strada, in caso di necessità. E' possibile poi prevedere delle formule di abbonamento che variano da struttura a struttura.



I **parcheggi di scambio**, sono situati presso le stazioni delle linee A, B e C della Metropolitana, le fermate delle ferrovie metropolitane o presso i capilinea di bus urbani ed extraurbani.

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

Agenzia per la Coesione Territoriale



Mappa dei parcheggi scambiatori a Roma

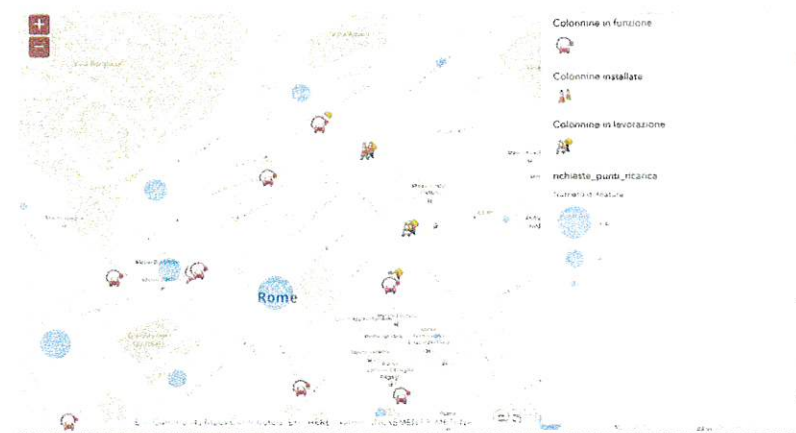
La tariffa varia tra parcheggi siti all'interno e all'esterno dell'anello ferroviario.

In generale i parcheggi all'interno dell'anello ferroviario hanno costo di circa € 2.00 per 12 ore consecutive di sosta, € 3.00 fino a 16 ore consecutive di sosta.

Mentre quelli fuori dall'anello ferroviario circa € 1.50 per 12 ore consecutive di sosta e € 2.50 fino a 16 ore consecutive di sosta.

Nei parcheggi automatizzati è possibile effettuare il pagamento della tariffa di sosta presso le casse automatiche o, laddove previsto, presso le casse presidiate da personale, mentre nei parcheggi di scambio non automatizzati, il pagamento della tariffa di sosta può avvenire con i parcometri o con la maggior parte delle applicazioni già indicate per il pagamento della sosta a pagamento su strada.

Il Comune di Roma si sta dotando di una importante **rete di infrastrutture di ricarica** per facilitare l'utilizzo dei veicoli elettrici: nel Municipio 1 ce ne sono 49, nel Municipio IX sono ben 68, nel Municipio II sono 33, nel Municipio VII 28, nel Municipio X sono 22, nel resto dei Municipi sono sotto le 20 colonnine.



Mappa delle colonnine di ricarica disponibili nei pressi della sede dell'Agenzia

Obiettivi e fasi del PSCL

Il Piano degli spostamenti casa-lavoro deve fornire misure alternative e più convenienti rispetto all'uso dell'automobile. Deve, dunque, proporre un insieme ottimale di misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, che include servizi e attività di Mobility Management. Esso deve dimostrare di fornire benefici a più livelli: benefici per il singolo dipendente, in termini di tempo, costi e comfort; benefici per l'azienda, in termini economici e/o di produttività; benefici per la collettività, in termini di minori costi sociali.

Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario anche un impegno per mettere in luce i vantaggi per l'azienda, in prima istanza per sollecitare i vertici aziendali affinché condividano gli obiettivi e, quindi, sostengano finanziariamente la realizzazione delle proposte.

Di seguito si riassumono i principali vantaggi per il dipendente, per l'Ente e per la collettività. L'entità di tali vantaggi è ovviamente commisurata alla intensità e alla tipologia di azioni messe in campo:

1. VANTAGGI PER IL DIPENDENTE

- Minori costi del trasporto
- Riduzione dei tempi di spostamento

- Possibilità di premi economici
- Riduzione del rischio di incidenti
- Maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- Minore stress psicofisico da traffico
- Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi
- Socializzazione tra colleghi

2. VANTAGGI PER L'ENTE

- Migliore accessibilità all'Ente (da considerare come un valore aggiunto)
- Riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio
- Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'ente
- Riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti
- Riduzione dello stress per i dipendenti e conseguente aumento della produttività
- Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'Ente
- Conferimento di un'immagine dell'Ente aperta ai problemi dell'ambiente

3. VANTAGGI PER LA COLLETTIVITÀ

- Riduzione dell'inquinamento atmosferico
- Benefici in termini di sicurezza
- Riduzione della congestione stradale
- Riduzione dei tempi di trasporto

L'elaborazione di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro può essere suddivisa in 2 momenti fondamentali.

Il primo consiste nell'analisi dello stato di fatto ovvero nella valutazione del quadro di riferimento iniziale (fattori esterni, contesto, analisi degli spostamenti casa-lavoro), il secondo consiste

nella definizione delle misure da adottare (ambiti d'interventi, misure teoriche).

Dopo aver definito le misure più adatte da adottare, è necessario che le stesse siano adottate e che siano monitorati i risultati dell'azione del Piano in modo da modificare eventualmente il Piano nel tempo.

In virtù di quanto sopra esplicitato, le fasi del Piano di Spostamenti Casa-Lavoro dell'Agenzia per la Coesione Territoriale sono le seguenti:

- A. Fase di analisi**
- B. Fase di progettazione**
- C. Fase attuativa**
- D. Fase di aggiornamento e monitoraggio**

La fase di analisi

La fase di analisi è volta alla conoscenza dettagliata del quadro generale di riferimento delle condizioni di background del sito in cui si colloca il PSCL e delle caratteristiche del gruppo target. In questa fase si analizzano la domanda di mobilità espressa dai dipendenti, le caratteristiche della sede, l'accessibilità del sito (condizione della rete stradale, distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di piste ciclabili, percorsi pedonali) e tutti i fattori che possono influenzare la scelta modale dello spostamento. La raccolta dei dati utili ai fini dell'analisi di background è stata effettuata attraverso somministrazione di questionari tramite piattaforma web ai dipendenti/consulenti dell'Agenzia.

La fase di progettazione

Dopo un'accurata analisi delle condizioni iniziali sono selezionate le misure di Mobility Management più opportune al caso. Le scelte per il PSCL sono quelle ritenute più efficaci per il raggiungimento degli obiettivi. L'attuazione del PSCL si pone come obiettivo la riduzione del consumo di energia e la diminuzione della congestione stradale, nonché il miglioramento della qualità dell'aria, persuadendo gli automobilisti ad utilizzare modalità di spostamento più sostenibili, nonché la riduzione del numero di persone che perdono la vita o sono ferite in incidenti stradali.

La fase attuativa

In questa fase si provvede all'attuazione degli interventi individuati come validi, predisponendo tutte le azioni e tutti gli strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL. In questa fase, inoltre, sono messe in atto attività di comunicazione al fine di ottenere la partecipazione ed il consenso dei dipendenti. Pertanto, utilizzando una serie di strumenti di comunicazione, saranno diffusi messaggi informativi sulla realizzazione del PSCL e sulle modalità di attuazione dello stesso.

La fase di aggiornamento e monitoraggio

Il PSCL deve, in base al sopracitato decreto Ronchi, essere "revisionato" ed aggiornato con cadenza annuale. Dopo avere adottato le misure previste dal PSCL, infatti, è opportuno valutare i risultati raggiunti e se necessario apportare delle modifiche al PSCL.

Fase di ANALISI

Al fine di completare l'analisi dello stato dell'arte delle caratteristiche di mobilità che coinvolgono l'Agenzia, l'analisi dell'offerta riportata nel capitolo "Il quadro conoscitivo" è stata integrata con l'analisi della domanda di mobilità caratterizzata dagli spostamenti generati dagli utenti che lavorano, a vario titolo, da / per l'Agenzia per la Coesione Territoriale.

Per raccogliere le informazioni e le caratteristiche degli spostamenti è stato predisposto un questionario strutturato in 4 sezioni:

- Informazioni generali
- Caratteristiche degli spostamenti
- Abitudini di spostamento
- Propensioni

Nell'ambito delle caratteristiche degli spostamenti, il questionario raccoglie le informazioni sulle abitudini/caratteristiche degli spostamenti in due momenti diversi (Pre-Covid e durante il periodo di vigenza delle restrizioni nazionali per il contrasto alla pandemia). In questo modo sarà possibile analizzare l'impatto di una politica di smart working sulla mobilità, la gestione degli accessi alla sede, la sicurezza, ecc..

Al fine di consentire la più rapida e semplice diffusione del questionario, nonché una facile compilazione, è stata utilizzata la Piattaforma Open di Google.

E' stata altresì garantita la possibilità di compilare il questionario in forma anonima, garantendo la privacy per ciascun utente che ha risposto al questionario.

Il 16 febbraio 2021 è stato inviato a tutti gli utenti ACT il link per accedere al questionario.

Il 10 marzo 2021 è stata chiusa la raccolta dati del questionario raggiungendo 208 questionari compilati su un totale di 281 utenti coinvolti (dirigenti, componenti NUVEC, personale non dirigenziale, collaboratori esterni) nella rilevazione, ossia circa il 75%.

Informazioni generali

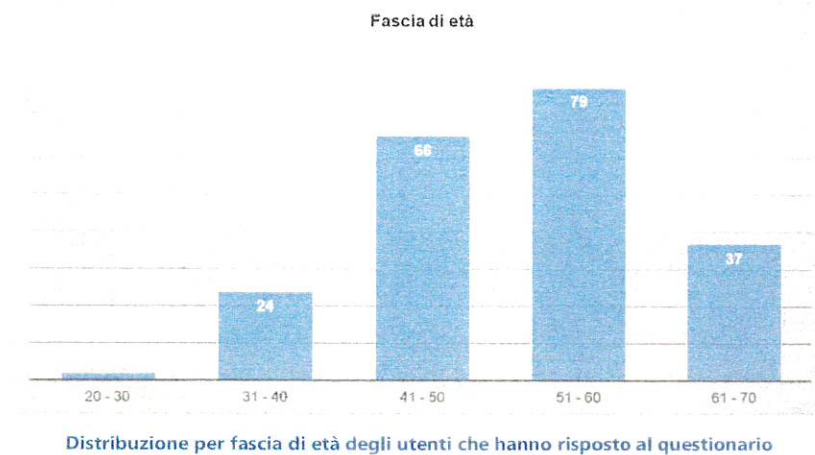
Il 50% degli utenti che hanno risposto al questionario sono Dipendenti (non dirigenti) dell'Agenzia, la restante parte è composta per il 35% da esperti esterni contrattualizzati con l'Agenzia e per il 15% tra Dirigenti ACT e componenti del NUVEC (rispettivamente 16 e 13 utenti). La distribuzione per sesso è 53% donne e 47% uomini.

La fascia d'età più rappresentata con il 38% del totale degli utenti è quella compresa tra 51 e 60 anni, seguita dalla fascia 41-50 con il 32%.

Una percentuale vicina al 18% è caratterizzata da utenti con età superiore a 61 anni. Il restante 12% ha un'età inferiore a 41 anni.

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

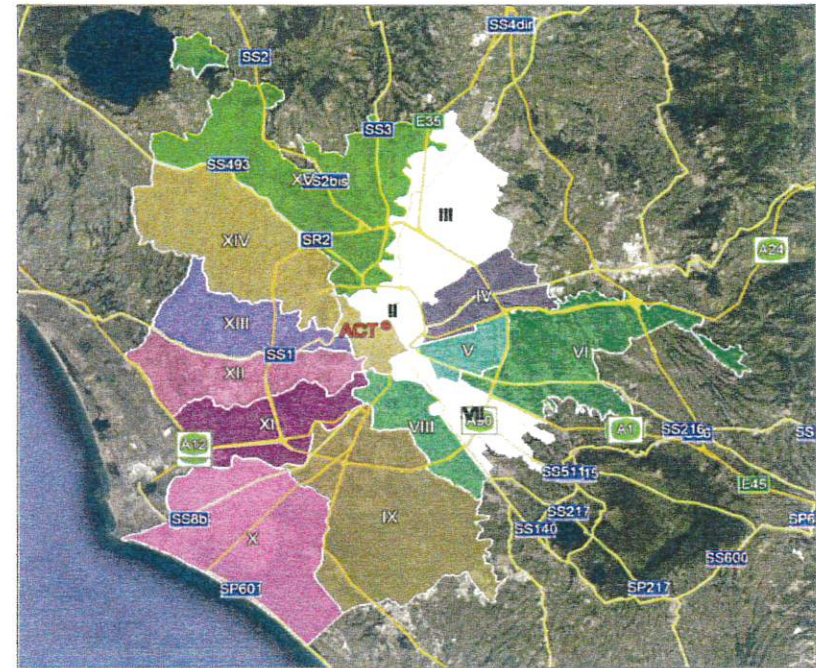
Agenzia per la Coesione Territoriale



L'89% degli spostamenti sono generati da utenti provenienti dalla Provincia di Roma.

Gli altri spostamenti sono generati, per lo più, da utenti provenienti da comuni capoluogo di alcune città del Lazio (Rieti, Viterbo, Frosinone e Latina) - ca il 3% - e da spostamenti pendolari con città fuori regione Lazio (come Napoli) - ca 2,5% -.

L'88% degli spostamenti generati dalla Provincia di Roma sono da ascrivere al Comune di Roma; di questi il 50% provengono da tre Municipi (VII - Appio-Tuscolano, II - Parioli-Nomentano e III - Monte Sacro).



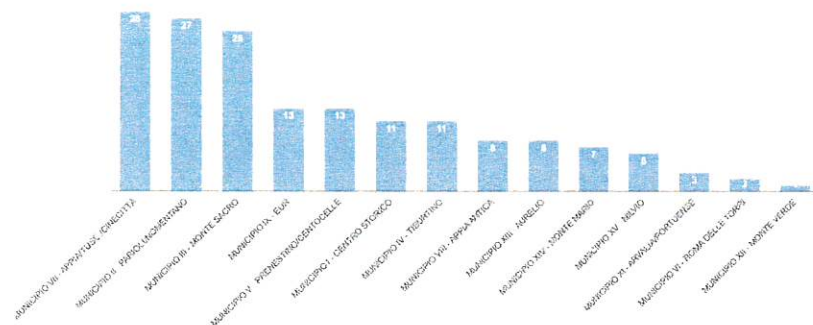
Suddivisione grafica dei Municipi di Roma con evidenziazione dei Municipi che generano il maggior numero degli spostamenti

Un ulteriore quota di spostamenti (oltre il 22%) provenienti dal Comune di Roma che prevede almeno 10 utenti per Municipio è concentrato tra Municipi IX (Eur), V (Prenestino), I (Centro Storico) e IV (Tiburtino).

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

Agenzia per la Coesione Territoriale

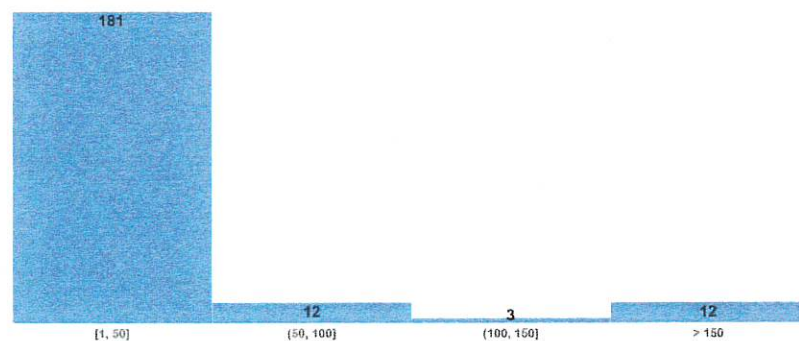
Spostamenti generati per Municipio



Distribuzione dell'origine degli spostamenti per Municipio (del Comune di Roma)

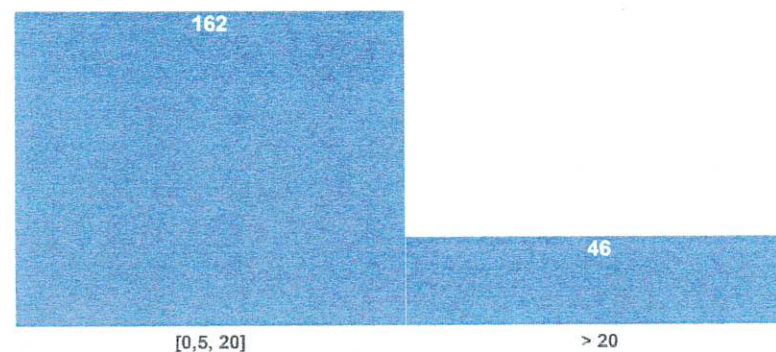
Caratteristiche degli spostamenti

In relazione alle **distanze** e ai **tempi degli spostamenti** che si generano per raggiungere l'Agenzia, l'analisi evidenzia come *quasi il 90% degli spostamenti rientra nei 56,5 km.*



Distribuzione degli spostamenti per range di distanze

Con un focus più specifico è possibile osservare che dei 181 spostamenti ricadenti nei 50 km, il 90% (ossia il 78% complessivo degli spostamenti, 162 utenti su 208) ricade nei 20 km.

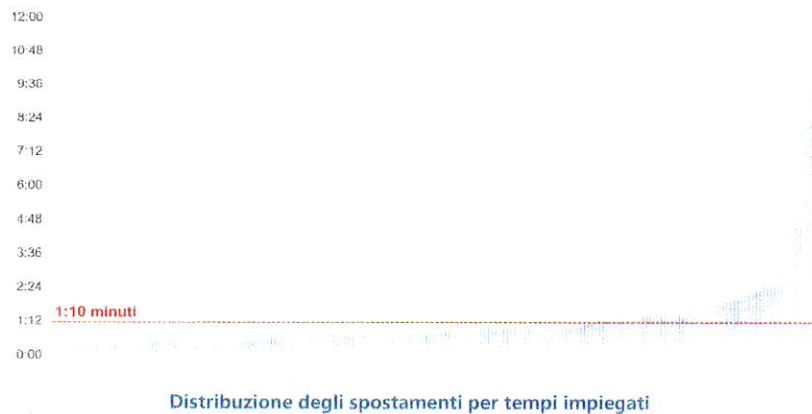


Distribuzione degli spostamenti su due range di distanze: 0,5-20 km e > di 20 km

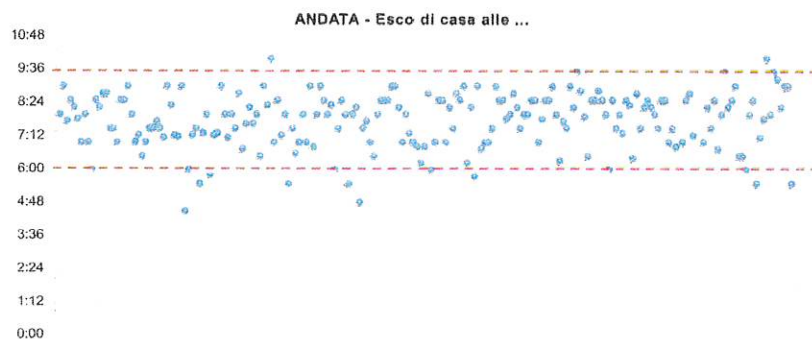
Il **tempo medio degli spostamenti** è di circa 1h e 10 minuti. Questo tempo medio, durante la Pandemia, si è ridotto di oltre 10 minuti.

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

Agenzia per la Coesione Territoriale



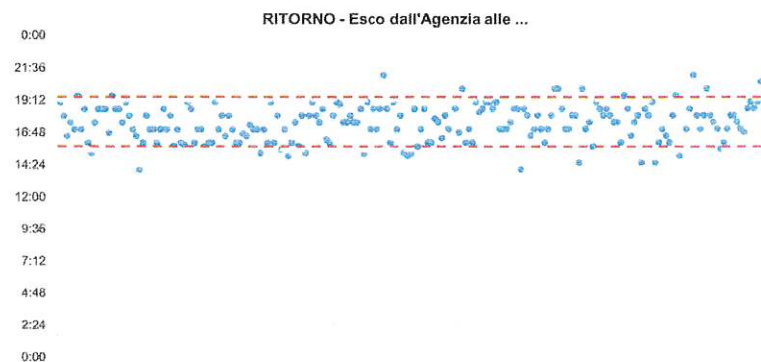
Gli spostamenti che si generano per raggiungere la sede dell'Agenzia si concentrano nella fascia orario 6:00 - 9:30 AM e, nello specifico, oltre il 90% si colloca tra le 7:00 e le 9:00 AM.



Distribuzione degli spostamenti (da Casa verso Agenzia) per orari di partenza

Mentre, per quanto riguarda la maggior parte degli spostamenti che sono generati dall'Agenzia per rientrare a casa si registrano nella fascia orario 15:30 - 19:15.

Calcolando il valore medio, questo si attesta alle 17.15 circa, ossia l'orario nel quale si concentrano maggiormente le uscite dall'Agenzia.



Distribuzione degli spostamenti (da Agenzia verso Casa) per orari di partenza

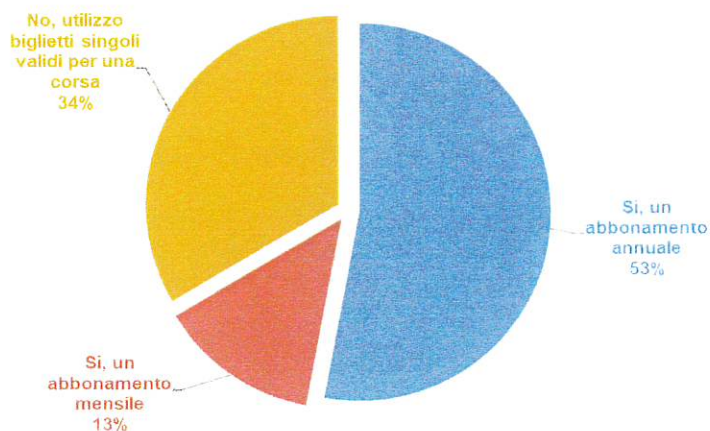
Abitudini di spostamento

Gli spostamenti che vengono effettuati per raggiungere il luogo di lavoro prevedono, in media, il coinvolgimento di 2/3 diverse modalità di trasporto in sequenza, tuttavia almeno il 60% degli utenti prevede, come modalità di spostamento, in particolare per completare il trasferimento, la modalità "piedi".

Le altre modalità più utilizzate sono il bus urbano, l'auto come conducente e la metropolitana.

Moto e treno sono utilizzati rispettivamente per il 18% degli spostamenti mentre la bicicletta è utilizzata da 10 utenti.

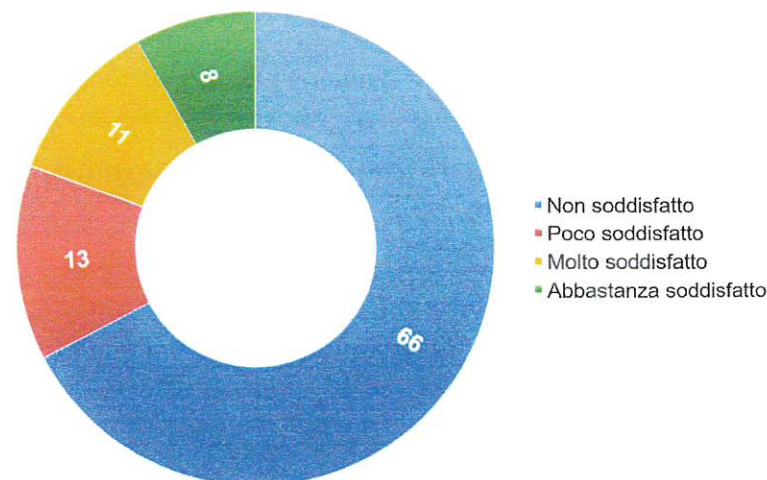
Per quanto riguarda gli spostamenti che vengono effettuati in modo esclusivo o come parte dello spostamento complessivo con i mezzi pubblici (in particolare modo Bus Urbano e Metropolitana, ma anche Bus Extraurbano e Treno per i residenti in Provincia di Roma e/o in altre Province/Regioni), oltre il 65% degli utenti è dotato di abbonamento (nella maggioranza dei casi, di tipo annuale). Il resto acquista biglietti singoli ed è relativo, quasi esclusivamente, a chi utilizza il bus urbano e chi il treno per spostamenti non sistematici verso la sede dell'Agenzia.



Distribuzione delle scelte per titolo di viaggio tra chi si sposta con i mezzi pubblici

Rispetto alla soddisfazione per le caratteristiche dello spostamento che viene effettuato, i risultati fanno emergere una forte

insoddisfazione legata soprattutto al sistema dei parcheggi, strettamente collegata all'evidenza che la gran parte degli spostamenti si completa direttamente con l'auto personale.



Soddisfazione rilevata per il Sistema dei parcheggi

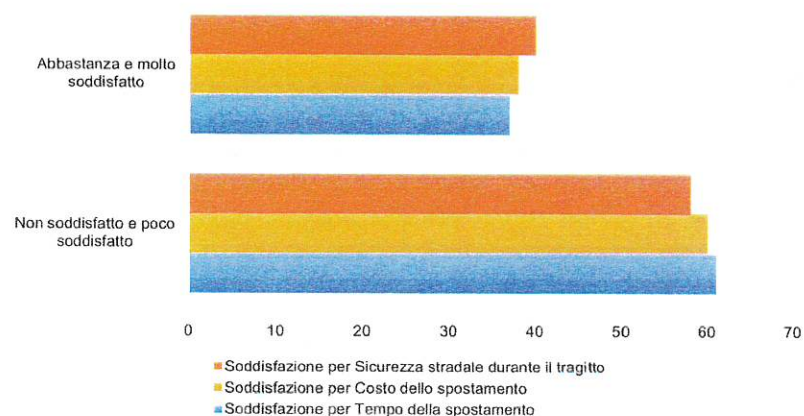
Per quanto concerne, invece, la soddisfazione legata alla spostamento, l'elemento più critico è rappresentato dal tempo che è fortemente condizionato da due elementi:

1. l'orario di uscita da casa e/o rientro che coincide con l'ora di punta della maggior parte degli uffici pubblici e non,
2. il tempo necessario per trovare parcheggio nel caso di utenti che utilizzano l'auto privata o di attesa dei mezzi di superficie per chi utilizzo il TPL.

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro ACT - PSCL

Agenzia per la Coesione Territoriale

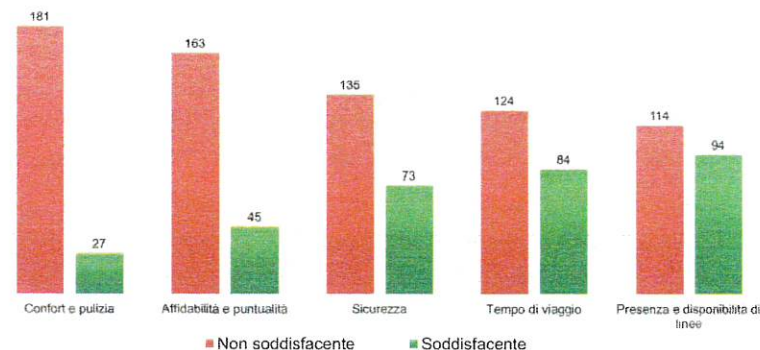
Gli utenti che lamentano invece un basso livello di sicurezza dello spostamento sono, per lo più, coloro che si spostano in bici o a piedi.



Soddisfazione rilevata per tempo, costo e sicurezza dello spostamento

Il livello di soddisfazione nel servizio di Trasporto Pubblico Locale è genericamente basso, in particolare ci sono delle caratteristiche segnalate come non soddisfacenti rispettivamente da quasi il 90% e l'80% dei partecipanti alla survey quali il confort e la pulizia da una parte e l'affidabilità e la puntualità dall'altra.

La presenza e la disponibilità di linee è invece apprezzata da quasi il 50% degli intervistati, così come anche i tempi di viaggio indicati dal 40%.



Livello di soddisfazione del Trasporto Pubblico Locale rilevato per caratteristiche

Propensioni

Con l'ultima sezione del questionario, è stato possibile raccogliere le propensioni di viaggio, anche in termini di possibile split verso modalità di spostamento più sostenibili.

E' importante sottolineare come le indicazioni fornite debbano rappresentare il punto di partenza per la implementazione delle strategie di attuazione di policy di mobilità sostenibile dell'Agenzia, tuttavia tali propensioni, così come i fabbisogni degli utenti dovranno essere ulteriormente approfondite nell'aggiornamento del PSCL sia in seguito alle azioni che l'Agenzia metterà in campo che dopo il necessario monitoraggio delle caratteristiche degli spostamenti che dopo la Pandemia potrebbero comunque subire delle modifiche strutturali che richiederanno nuovi e diversi interventi. Tali azioni saranno poi condivise con il Mobility Manager d'area che potrà

fornire delle indicazioni più precise in tal senso. In ogni caso, i dati raccolti fanno emergere alcune evidenze importanti per la fase progettuale.

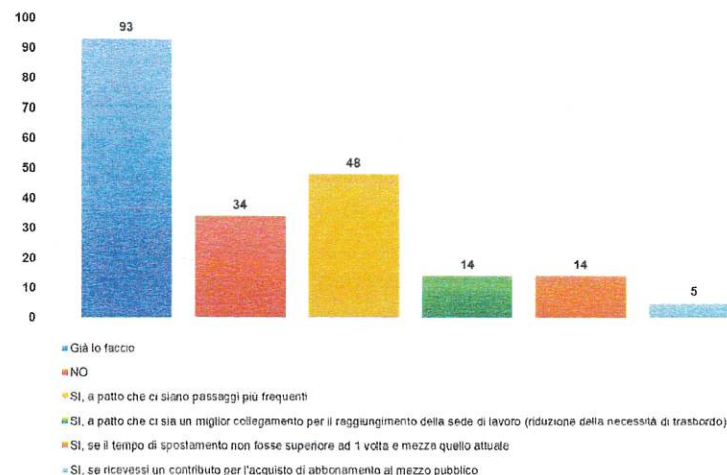
L'utilizzo del mezzo pubblico è, ovviamente, il mezzo migliore in termini di sostenibilità degli spostamenti quando si tratta di dover coprire distanze medio-lunghe, per questo è stato chiesto agli utenti se sarebbero disposti ad **utilizzare il mezzo pubblico**, modificando le proprie abitudini, sulla base di alcuni miglioramenti del servizio e/o condizioni particolari.

Quasi il 45% ha dichiarato di utilizzare già il TPL, anche se in questa percentuale rientrano sia quelli che effettuano lo spostamento interamente con mezzi del TPL sia quelli che compiono solo una parte dello spostamento con tali servizi.

Al netto di una percentuale del 16% che ha dichiarato di non voler utilizzare il TPL in qualunque caso, circa il 25% sarebbe disposto ad utilizzarlo qualora venissero garantiti **passaggi più frequenti** delle linee esistenti.

Gli altri utenti verificherebbero la possibilità di utilizzare i mezzi pubblici solo nel caso in cui le linee garantissero **un miglior collegamento con la sede dell'Agenzia**, ossia senza troppi trasbordi o se il servizio di TPL garantisse un **tempo non troppo superiore** a quello che si impiega con il **mezzo privato**.

Solo 5 utenti intervistati sarebbe disposti a utilizzare il TPL in caso di contributo economico all'acquisto dell'abbonamento.



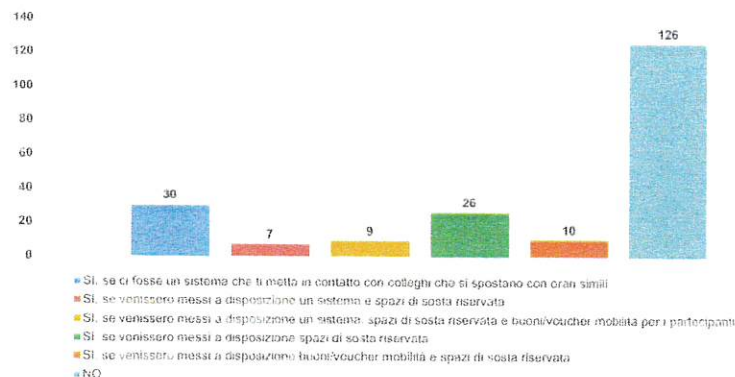
Propensione all'utilizzo del mezzo pubblico: le risposte

Domanda del questionario: Saresti disposto a utilizzare il mezzo pubblico per recarti presso la tua sede di lavoro?

La propensione ad attivare **Car Pooling** così come utilizzare un **servizio di Car Sharing** per dirigersi in Agenzia, visto anche il momento storico che il Paese ha/sta attraversando, sono delle modalità non auspicate soprattutto per questioni di sicurezza portate dalla condivisione di piccoli spazi con persone non conosciute.

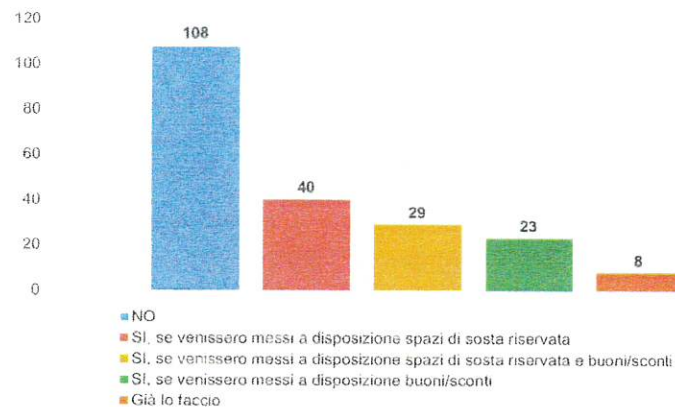
Tuttavia, dalle risposte emerge che ci sono due elementi ritenuti importanti dagli intervistati per poter modificare le proprie abitudini di spostamento, ossia, la messa a disposizione di:

- 1) una Piattaforma che sia in grado di incrociare le esigenze della domanda di spostamento con quelle dell'offerta,
- 2) spazi di sosta riservata.



Propensione all'utilizzo del mezzo pubblico: le risposte

Domanda del questionario: Saresti disposto a condividere il viaggio con altri colleghi mettendo a disposizione, ciascuno a turno, la propria auto (Car Pooling)?



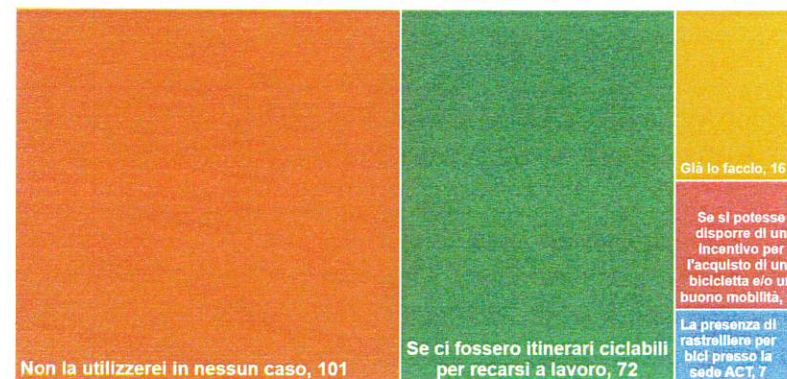
Propensione all'utilizzo del mezzo pubblico: le risposte

Domanda del questionario: Saresti disposto ad utilizzare un servizio di Car Sharing (pubblico o privato)?

Infine, nell'ambito del questionario è stata investigata l'eventuale propensione a modificare le abitudini di spostamento **in favore della bicicletta**.

Il 50% degli intervistati dichiara che non la utilizzerebbe in nessun caso, mentre tra le persone disposte a valutare l'utilizzo della bicicletta per recarsi in Agenzia, l'80% ritiene che la presenza di itinerari ciclabili adeguati è dirimente. A seguire sono indicati la presenza di rastrelliere per bici presso la sede dell'ACT e/o la presenza di un incentivo per l'acquisto di una bicicletta.

Tale propensione è ulteriormente confermata dalla tendenza a livello nazionale del programma sperimentale di incentivo della mobilità sostenibile, che secondo i dati del 2020 ha erogato 662.293 buoni per un valore complessivo di 202,3 milioni di euro. Una parte consistente di questi buoni sono stati utilizzati per l'acquisto di biciclette, per un totale di 484.474 unità (pari al 73% dei mezzi incentivati).



Propensione all'utilizzo della bicicletta: le risposte

Domanda del questionario: A quali condizioni saresti disposto ad utilizzare la bicicletta per recarti al lavoro?

La presenza di **postazioni di ricarica per veicoli elettrici**, presso la sede ACT, sarebbe uno stimolo all'utilizzo di tali veicoli per raggiungere il posto di lavoro per il 62% degli utenti coinvolti nella compilazione del questionario.

Infine, il 45% degli utenti ha dichiarato che in caso di una maggiore flessibilità dell'orario di lavoro potrebbero modificare le risposte che hanno fornito alle seguenti domande:

- Saresti disposto a utilizzare il mezzo pubblico per recarti presso la tua sede di lavoro?
- Saresti disposto a condividere il viaggio con altri colleghi mettendo a disposizione, ciascuno a turno, la propria auto (Car Pooling)?
- Saresti disposto ad utilizzare un servizio di Car Sharing (pubblico o privato)?
- A quali condizioni saresti disposto ad utilizzare la bicicletta per recarti al lavoro?

Fase PROGETTUALE: azioni

Sulla base dei dati e delle informazioni emerse dall'analisi dei questionario compilati sono state identificate delle azioni che possono essere realizzate con un buon rapporto costi/benefici e con effetti positivi nel breve/medio periodo.

Ci sono poi azioni di carattere strutturale e/o indipendenti dalla sola competenza dell'Agenzia che potranno essere segnalati al Mobility Manager d'Area.

Infine, ci sono delle azioni che l'Agenzia intende strutturare e per le quali attiverà i necessari approfondimenti in termini di contatti con strutture terze e/o verificherà la possibilità di finanziamenti per la loro implementazione.

In primis, l'Agenzia ritiene opportuno strutturare un **Gruppo di Lavoro** (GdL) che compone l' **ufficio del Mobility manager (Action 1)** - composto dal Mobility Manager designato e da, almeno, 3 ulteriori figure a supporto:

- a) un esperto tematico di mobilità sostenibile per garantire il supporto tecnico specialistico nel settore dei Trasporti e della Mobilità;
- b) una risorsa dell'Ufficio 2 di Staff - Organizzazione, Bilancio e Personale per poter coordinare le operazioni in raccordo con le politiche attuate dall'Agenzia in termini di personale;
- c) il responsabile della sicurezza dell'Agenzia per verificare che le azioni implementate siano in linea con le norme in termini

di sicurezza del personale interno e/o per proporre soluzioni che ne incrementino la stessa.

L'individuazione di un Gruppo di Lavoro, formalizzato con un apposito atto del Direttore Generale, si rende necessario al fine di poter effettuare le analisi indispensabili per comprendere quali azioni attivare, gestire rapporti con soggetti esterni, monitorare i suggerimenti degli utenti e le altre azioni di seguito riportate.

Diversamente la sola figura del Mobility Manager che comunque, in linea con le Direttive ministeriali, si occupa delle attività connesse agli spostamenti dei dipendenti ACT insieme all'attività ordinaria di servizio nell'ufficio nel quale è collocata, non potrebbe garantire tutte le attività necessarie in particolare nella fase iniziale dove sarà necessario attivare una serie di azioni così come di seguito riportate.

Tale considerazione nasce anche dall'analisi delle esperienze di altre amministrazioni che individuano come punto di debolezza proprio l'assenza di un supporto operativo per il Mobility Manager, che ne preclude, anche in modo deciso, la possibilità di intervento e di seguire le attività di mobility management necessarie.

L'Ufficio del Mobility Manager potrà aprire uno sportello mensile (ad es. 30 minuti al mese) per ottenere informazioni dettagliate sui percorsi alternativi e valutare possibili soluzioni personalizzate.

Facilitare la partecipazione a Corsi di formazione sul mobility management anche in linea con la metodologia europea EPOMM.

La **promozione della ciclabilità (Action 2)** rappresenta sicuramente una priorità, visto il ruolo che essa può

svolgere anche durante il periodo di emergenza da pandemia. Di seguito una serie di misure, sulle quali vi sono state già delle valutazioni di fattibilità e che possono essere ulteriormente sviluppate.

L'elenco è in ordine crescente di complessità organizzativa ma anche di benefici attesi:

- a) (ri-)posizionamento delle rastrelliere già precedentemente esistenti nel parcheggio interno della sede ed eventuale posizionamento di nuove;
 - b) realizzazione di spogliatoi/docce per chi utilizza la bici per raggiungere la sede di lavoro;
 - c) installazione di colonnine per la ricarica di bici elettriche nel parcheggio interno della sede;
 - d) adozione di un sistema di monitoraggio dell'utilizzo della bici per gli spostamenti e correlata corresponsione di benefit in relazione alle distanze percorse (*sistema Pin-Bike*, sviluppato grazie al cofinanziamento di fondi comunitari nell'ambito del POR Fesr/Fse Puglia 2014/2020, o simili);
 - e) riconoscimento di bonus orari per il personale dipendente che utilizza la bici o altra modalità di mobilità dolce per raggiungere la sede di lavoro;
 - f) distribuzione delle cartine mappe relative al posizionamento delle piste ciclabili e degli stalli bikesharing in formato cartaceo e digitale.
- Interventi aggiuntivi da proporre al Mobility manager di area sono relativi all'aggiunta di rastrelliere nei pressi della sede ma, soprattutto, l'implementazione di corsie ciclabili e pedonali sicure che

abilitano gli spostamenti verso la sede dell'Agenzia dalle principali fermate della Metropolitana e dagli snodi di passaggio del servizio di trasporto pubblico locale di superficie.

Il **car-pooling (Action 3)** sicuramente ha risentito in maniera negativa dell'emergenza Covid-19, sia per i timori nel viaggiare assieme ad estranei, che per la difficoltà di formare equipaggi a fronte di turnazioni di presenza e orari scaglionati. Tuttavia, con la risoluzione delle problematiche connesse all'emergenza sanitaria, e in virtù della propensione manifestata anche nell'ambito delle risposte raccolte dalla compilazione dei questionari, la creazione di una Piattaforma disponibile on-Line che permette di offrire-cercare passaggi è una sperimentazione che l'Agenzia ritiene utile attivare.

In tal senso il GdL verificherà la presenza di strumenti open source già presenti e adottabili al caso di specie, oppure attivare la procedura – competitiva - più adatta per identificare sul mercato un soggetto in grado di implementare la Piattaforma in linea con i requisiti di cui sopra.

A determinate condizioni, la **mobilità condivisa (Action 4)** può rappresentare una soluzione di trasporto sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro. Può esserlo come alternativa all'auto in proprietà, quando lo spostamento è occasionale, come in questi

tempi di emergenza per la pandemia che porta, con lo smart working a rotazione, ad avere saltuarietà di presenza in sede.

Può esserlo, per la mobilità a due ruote, soprattutto come soluzione al collegamento dell'ultimo miglio, da casa/lavoro alla fermata della metro/bus.

Sul mercato esiste un numero molto vasto di operatori che, a determinate condizioni, offrono pacchetti di abbonamento destinati a enti/aziende. L'Agenzia verificherà la procedura - competitiva - più adatta per selezionare un certo numero di offerte da mettere poi a disposizione del personale.

E verificare altresì la possibilità che l'Agenzia intervenga direttamente sull'acquisto degli abbonamenti:

- spuntando così condizioni di favore in ragione della centralità di acquisto;
- coprendo con proprie risorse una parte del costo degli stessi.

Allo stesso tempo, con specifico riferimento al car-sharing, verrà rafforzata l'interlocuzione con l'amministrazione locale (Mobility manager di area) perché vengano realizzate delle aree di sosta riservate al car-sharing in prossimità della sede ACT, ritenendo che la mancanza di parcheggio dedicato - in un'area che abitualmente soffre di carenza di parcheggi - costituisca un disincentivo all'utilizzo delle auto in condivisione.

La crescente diffusione degli **autoveicoli a trazione elettrica o ibrida (Action 5)** rappresenta sicuramente

un fatto positivo che potrebbe essere incoraggiato e sostenuto prevedendo specifiche agevolazioni per il personale che utilizza tale tipo di veicoli, ad esempio riservando ad essi una quota di parcheggi ACT.

Ulteriore possibile misura sarebbe quella di verificare con gli operatori del settore e con l'amministrazione locale la possibilità di far installare colonnine di ricarica in prossimità della sede.

Le **azioni mirare all'informazione e alla comunicazione (Action 6)** con gli utenti rappresentano un elemento centrale per garantire una efficace attuazione degli interventi di mobilità sostenibile, ma anche per mantenere attivo il dialogo con gli utenti necessario per acquisire needs emergenti e/o eventuali criticità da affrontare.

La realizzazione della sezione web opportunamente collocata in agenziacoesione.gov.it rappresenta innanzitutto lo strumento per mettere a disposizione del personale una serie di informazioni relative alla mobilità sostenibile aziendale e non solo.

Si ritiene cruciale creare un luogo di incontro virtuale in cui il personale possa, da un lato, trovare tutte le informazioni riguardanti la mobilità sostenibile aziendale e, dall'altro, contribuire direttamente alla costruzione delle soluzioni attraverso suggerimenti e proposte, in un dialogo interattivo che stimoli la partecipazione e la responsabilizzazione.

La sezione web potrà essere strutturata con le seguenti informazioni minime:

- Informazioni di contesto o cos'è il mobility manager e cosa fa o la normativa di riferimento
- Contatti dell'ufficio del mobility manager
- Piano degli Spostamenti Casa Lavoro o pubblicazione del piano esistente o informazioni sul nuovo piano in preparazione o questionario/i per i dipendenti
- Notizie sulla mobilità sostenibile di diretto interesse dei dipendenti e collaboratori ACT e/o La mobilità a Roma – aggiornamenti sui servizi di trasporto pubblico, ciclabilità, sharing in città, Convenzioni con aziende di sharing mobility, parcheggi e altro
- Forum per proposte e commenti
- Collegamenti ad eventuali strumenti/piattaforme previste dal Piano

Potrà essere prevista un'attività di Newsletter informativa per la condivisione delle buone prassi dell'Agenzia sul tema della mobilità sostenibile, se del caso anche nell'ambito della rubrica Cohesion Magazine.

Attivare momenti formativi (anche webinar) dedicati.

Predisporre Poster informativi all'interno della sede sulle alternative all'utilizzo della macchina per recarsi al lavoro.

La **semplificazione della sosta (Action 7)** potrà attuarsi verso due direzioni:

- la sosta libera e a pagamento su strada,
- la sosta nei parcheggi di struttura.

Per quanto riguarda la sosta libera e a pagamento su strada sarà necessario attivare un canale di comunicazione con il Mobility Manager d'Area, mentre per la sosta nei parcheggi di struttura potranno essere realizzati degli accordi con uno o più parcheggi al fine di garantire un importo scontato per gli utenti costretti a raggiungere la sede con il veicolo privato.

Le azioni relative alla sosta dovranno comunque essere limitate e attivate in modo integrato con le policy complessive e, comunque, essere ridotte al minimo al fine di non incentivare l'utilizzo del mezzo privato se non in caso di indifferibile esigenza.

Con gli **incentivi alla mobilità sostenibile (Action 8)** si potrà procedere all'acquisto di abbonamenti e titoli di viaggio relativi agli spostamenti in mezzi pubblici (treno e autobus urbano/extraurbano) sostenendo una percentuale del costo con l'obiettivo di consolidare gli utilizzatori. Vengono anche progettati interventi di sostegno alla domanda di trasporto sostenibile attraverso voucher e/o buoni per l'utilizzo di forme di mobilità sostenibile.

Lo **Smart Working (Action 9)** è una modalità di esecuzione della prestazione lavorativa che garantisce al dipendente la possibilità di lavorare fino ad un massimo di 8 giorni al mese

(massimo 2 giorni alla settimana) presso la propria abitazione e/o presso un altro hub aziendale.

Lo smart working evita direttamente la necessità di spostarsi e quindi la sua applicazione produce in generale una diminuzione della congestione e dell'inquinamento provocata dagli spostamenti lavorativi.

Per rispondere in modo adeguato alle problematiche emerse dall'analisi della domanda (questionari) e considerata l'accessibilità della sede ACT (offerta) occorre compiere alcuni interventi, mirati a:

- migliorare l'accessibilità aziendale;
- gestire in maniera più adeguata la mobilità dei dipendenti;
- ridurre l'uso individuale dell'autovettura.

Considerando sia le risposte fornite dai dipendenti sia il contesto territoriale e l'accessibilità attuale, le misure di mobility management che possono rivelarsi più efficaci al raggiungimento degli obiettivi suddetti, sono descritte di seguito.

Una corretta attuazione della presente azione richiede un'attività di progettazione accurata che coinvolge l'ufficio del Personale in quanto dovrà essere integrata con le policy tematiche dell'Agenzia.

Id Azione	Descrizione
1	Ufficio del Mobility manager
2	Promozione della Ciclabilità

Id Azione	Descrizione
3	Car Pooling
4	Mobilità condivisa
5	Mobilità elettrica
6	Informazione e comunicazione
7	Semplificare la sosta
8	Incentivi mobilità sostenibile
9	Smart working

Azioni ACT: Tabella riepilogativa

Fase ATTUATIVA: obiettivi e road map

La fase attuativa è preceduta da una fase propedeutica (fase di ascolto) nella quale l'Ufficio del Mobility Manager verifica la fattibilità delle proposte di intervento con l'Agenzia e, se necessario, con il Mobility Manager d'Area.

Successivamente attraverso degli approfondimenti tecnici progettuali e delle verifiche sulle eventuali coperture finanziarie atte ad attivare gli interventi individuati, nella fase attuativa si stipulano

accordi, convenzione e/o si innescano gli interventi proposti unitamente ad un programma di comunicazione.

Per l'attivazione delle azioni identificate si definiscono:

- 1) priorità di intervento in termini di tempi di implementazione (road map)
- 2) progettazioni di dettaglio, ivi compresi:
 - a. soggetti esterni da coinvolgere
 - b. accordi/convenzioni,
 - c. procedure
 - d. risorse economiche eventualmente necessarie
 - e. durata dell'azione
 - f. indicatori e target

In particolare, per l'ultimo punto, l'Agenzia ritiene fondamentale individuare degli Indicatori di monitoraggio dell'impatto delle azioni in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico così come impatto sulla congestione stradale, del risparmio di tempo trascorso nel traffico o sui mezzi per arrivare nella sede e tornare a casa, ecc.

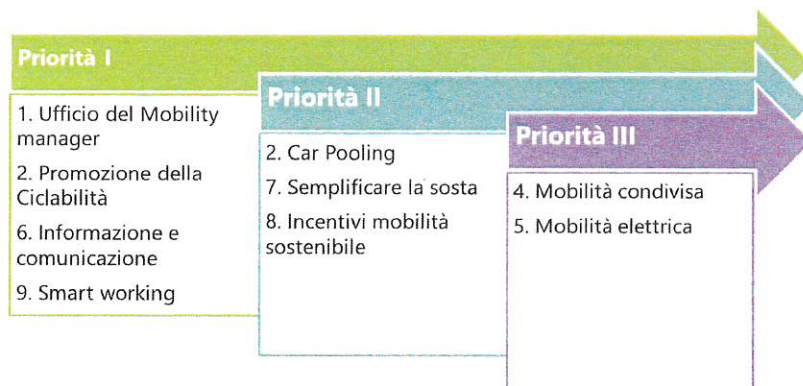
Tali indicatori verranno valorizzati in modo da calcolare in modo oggettivo l'impatto delle misure messe in campo dall'ACT. Per queste valorizzazioni verranno utilizzati i dati standard già in uso per attività del tipo ACB o simili (inquinamento di mezzi endotermici in base alle classi di appartenenza, costo del tempo, ecc.).

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa con l'indicazione preliminare delle priorità di intervento relativamente alle attività individuate nella fase Progettuale.

Con priorità I si intendono quegli interventi (o parte di essi) da attuare nell'arco dei primi 3/6 mesi dall'approvazione del Piano.

Le priorità II e III, invece, comprendono interventi che anche per la necessità di coinvolgimento di più attori esterni o per la necessità di accurate analisi progettuali e/o per l'esigenza di individuare coperture finanziarie, richiedono dei tempi di attuazione più lunghi, orientativamente tra 8/12 mesi

Tale tabella e le relative tempistiche sopra riportate risultano tuttavia non vincolanti e potranno essere aggiornate a valle della fase di ascolto.



Principali azioni ACT con indicazione delle priorità

Fase di AGGIORNAMENTO E MONITORAGGIO

Il PSCL di ogni Azienda deve, in base al sopracitato decreto Ronchi, essere "revisionato" ed aggiornato con cadenza annuale.

Dopo avere adottato le misure previste dal PSCL, infatti, è opportuno valutare i risultati raggiunti e se necessario apportare delle modifiche al PSCL.

I risultati potranno essere verificati attraverso la misura degli indicatori di efficacia di cui sopra e/o con il coinvolgimento degli utenti dell'Agenzia.

Si procederà quindi a:

- valutare i risultati conseguiti,
- verificare la congruità con gli obiettivi prefissati (i parametri),
- aggiornare i dati relativi alla mobilità ACT con una nuova indagine di mobilità interna all'Ente,
- identificare eventuali altre soluzioni da proporre,
- studiare nuove strategie di realizzazione,
- effettuare la revisione del Piano,
- creare una banca dati.