



Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

DIREZIONE GENERALE
COMUNICAZIONE, RISORSE UMANE E CONTENZIOSO

IL DIRETTORE GENERALE

**Ai Sigg. Rappresentanti delle OO.SS.
del Personale Dirigente - Area
Funzioni Centrali**

**C.G.I.L./FP
c.a. F. Oliverio**

**C.I.S.L./FP
c.a. M. De Vivo
c.a. S. Del Monte
c.a. D. Barilà**

**U.I.L./PA
c.a. A. Silvestri
c.a. A. Bianco**

**DIRSTAT-FIALP-UNSA
c.a. V. Di Biasi
c.a. E. Weber**

**UNADIS
c.a. F. Faragò
c.a. F. Sottile
c.a. A. M. Felici**

**ANMI-ASSOMED-SIVEMP-FPM
c.a. M. Cuneo
c.a. R. Bontempo**

**CIDA FUNZIONI CENTRALI
c.a. S. Di Leo
c.a. G. Meschini**

FEMEPA

**Ai Sigg. Rappresentanti delle OO.SS.
del Personale non Dirigente**

**C.G.I.L./FP
c.a. F. De Rugeriis
c.a. S. Franceschini**

**C.I.S.L./FP
c.a. M. De Vivo
c.a. D. Barilà**

**U.I.L./PA
c.a. A. Silvestri
c.a. A. Bianco**

**CONFSAL/UNSA
c.a. C. Di Gianfrancesco**

**CONFINTESA
c.a. R. Previti
c.a. M. Marzocchi
c.a. M. Cona
c.a. D. Baire**

**F.L.P.
c.a. R. Cefalo
c.a. A. Nasone
c.a. C. Agostini
c.a. M.R. Canale Parola**

**Alla R.S.U.
SEDE**

**All'Organismo Paritetico
per l'Innovazione**

**Al Comitato Unico di
Garanzia**

e p.c., Al Sig. Capo di Gabinetto

Ai Sigg.ri Capi Dipartimento

Ai Sigg.ri Direttori Generali

LORO SEDI

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Oggetto: Informativa Piano spostamenti casa lavoro (PSCL) 2024.

In conformità a quanto previsto dalla vigente normativa e dalle vigenti previsioni contrattuali, si trasmette, per informativa, il testo del Piano spostamenti casa lavoro 2024, predisposto dal Mobility Manager del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Iside Cesarini



Iside Cesarini
Ministero
dell'Ambiente
e della
Sicurezza
Energetica
Direttore
Generale
31.12.2024
14:07:08
GMT+02:00

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂



**Ministero dell'Ambiente e
della Sicurezza Energetica**

Piano spostamenti casa-lavoro

Anno 2024



Prefazione del Mobility Manager

L'Italia ha il non invidiabile primato europeo di 694 autovetture ogni 1.000 abitanti, usate per oltre l'80% degli spostamenti, spesso con meno di 2 passeggeri a bordo e per tragitti di pochi chilometri, rimanendo poi parcheggiate per oltre il 90% del tempo, e dunque occupando fino all'80% dello spazio urbano che in questo modo viene sottratto ad altri usi per le persone.¹

Mentre la soluzione è semplice, ovvero ridurre il numero di auto in circolazione, purtroppo la mobilità è caratterizzata da una notevole complessità, nella quale le dinamiche dell'innovazione tecnologica interagiscono con l'evoluzione della popolazione e della società e con le altre politiche urbanistiche, del mercato del lavoro e di sviluppo delle funzioni urbane. Se a tale complessità sistemica si aggiunge la complessità derivante da una città come Roma e la limitatezza delle risorse disponibili per gli strumenti di mobility management, appare chiara l'enormità delle sfide.

In un contesto di sfide importanti e risorse limitate, è importante definire una strategia di intervento. Nel corso del 2024, l'approccio che ho seguito come mobility manager è stato duplice. Per prima cosa, ho lavorato per creare le condizioni abilitanti per i futuri cambiamenti, in particolare dotando la sede di via Sallustiana di rastrelliere per la bicicletta e ampliando il numero di quelle disponibili, ma risultate insufficienti, collocate presso la sede di via Cristoforo Colombo, in modo da poter soddisfare la domanda presente e futura di mobilità ciclabile.

Il secondo filone di iniziative intraprese come mobility manager, ha fatto leva delle attività già in corso presso il Ministero. Ad esempio, in occasione della progettazione e pianificazione dei lavori di Colombo 70, è stato individuato un locale da adibire a spogliatoio, per promuovere la mobilità ciclabile casa-lavoro, ed è stata predisposta una sezione della intranet MASE, in corso di realizzazione, dedicata alla piattaforma di car-pooling per ridurre il numero di automobili usate per raggiungere la sede di lavoro, migliorare la socialità e permettere un sensibile risparmio economico ai fruitori della piattaforma. Inoltre, come mobility manager, ho lavorato per diffondere e attivare in maniera sistematica, le opportunità messe in campo da Roma Capitale, quali le agevolazioni per la micromobilità in sharing e il contributo per l'attivazione del car-sharing di Roma.

Nel corso del 2025, potranno essere sostenute con più efficacia le misure di promozione della mobilità sostenibile, d'area o sistemiche, che vedono il coinvolgimento di soggetti terzi e che potrebbero avere un impatto maggiore solo, in presenza di condizioni idonee nelle sedi di lavoro: ad esempio, si pensi all'utilizzo notevolmente ampliato di una nuova corsia ciclabile in presenza di idonee rastrelliere e di uno spogliatoio presso la sede di arrivo.

È difficile fare promesse sui risultati che potranno essere raggiunti. Il Piano spostamenti casa-lavoro permette però di fare il punto della situazione e aiuta a definire e focalizzare l'attenzione sulle misure a più alto potenziale d'impatto. Per questo motivo, ringrazio tutte e tutti coloro che hanno partecipato all'indagine, ma ringrazio anche coloro che costantemente scrivono per segnalare idee, problemi e critiche in quanto il Piano rappresenta una tappa fondamentale, ma soltanto una tappa, di un percorso di azioni che continua tutto l'anno.

Buona lettura.

*Il Mobility Manager del MASE
Dott. Simone Franceschini*

¹ Si veda ad esempio il 21° rapporto sulla mobilità degli italiani dell'ISFORT, l'osservatorio ISTAT sulle automobili in circolazione o i risultati della **Settimana Europea della Mobilità Sostenibile**, dal 16 al 22 settembre 2024

Sommario

1.	Introduzione ed inquadramento	4
2.	Parte informativa e di analisi	5
2.1.	Analisi delle condizioni strutturali	5
2.2.	Analisi dell'offerta dei servizi di trasporto	7
2.2.1.	<i>Unità locale Colombo/Bavastro.....</i>	<i>7</i>
2.2.2.	<i>Unità locale Sallustiana</i>	<i>8</i>
2.3.	Analisi degli spostamenti casa-lavoro	8
2.3.1.	<i>Analisi della modalità abituali di spostamento</i>	<i>10</i>
2.3.2.	<i>Analisi della propensione al cambiamento</i>	<i>14</i>
3.	Parte progettuale.....	19
3.1.	Monitoraggio del PSCL 2023	19
3.2.	Progettazione delle misure	21
3.2.1.	<i>Stima dei benefici conseguibili</i>	<i>23</i>
3.3.	Programma di implementazione e comunicazione	26
4.	Programma di monitoraggio	28
	Allegato 1. Questionario PSCL 2024	29

1. Introduzione ed inquadramento

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 2024 del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è stato redatto secondo le vigenti linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro². Il PSCL deve essere adottato entro il 31 dicembre di ogni anno da parte delle pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti³ 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. Alla luce pertanto delle disposizioni attuali, il PSCL del MASE è stato predisposto per la sede di Colombo/Bavastro e per quella di Sallustiana.

Il PSCL, sulla base dei dati comunicati dall'Amministrazione e di quelli raccolti tramite il questionario *on-line* somministrato al personale, individua le misure utili per orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale verso forme di mobilità sostenibile, alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti, delle esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto nel territorio.

Le misure proposte sono, dunque, suddivise tra le due sedi in oggetto e classificate secondo i cinque assi indicati nelle Linee guida interministeriali: i) misure per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata; ii) misure per favorire l'uso del trasporto pubblico; iii) misure per favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità; iv) misure per ridurre la domanda di mobilità; v) misure ulteriori.

Le misure sono, inoltre, suddivise tra misure sistemiche, a scala cittadina e demandate al mobility manager di Area, misure di sede, a beneficio di tutto i soggetti a qualunque titolo operanti presso la sede del Ministero, e misure interne rivolte esclusivamente al personale. Il Piano termina con il programma di implementazione e il monitoraggio dello stesso.

Il PSCL rappresenta, dunque, lo strumento principale, tra quelli previsti di *mobility management*, inteso come insieme delle iniziative che ciascun ente, sia pubblico che privato, realizza per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa. Il *mobility manager* (MM) è la figura di riferimento per l'implementazione di tali iniziative, sia quello *aziendale*, nominato dall'ente stesso per lo svolgimento di funzioni di supporto professionale continuativo nelle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni per la mobilità sostenibile, sia quello *d'area*, nominato da ciascun comune e che svolge, in aggiunta, le attività di raccordo tra i *mobility manager* aziendali e il supporto nella definizione e implementazione di politiche per la mobilità sostenibile.

² Decreto interministeriale MiTE-MiMS 12 maggio 2021, n. 179 e, in particolare, l'articolo 3, comma 5, e il decreto interdirettoriale MITE-MIMS 4 agosto 2021, n. 209, che adotta le *Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)*.

³ L'articolo 3, comma.2, del decreto interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, include, nel calcolo della quota dei 100 dipendenti, anche i dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni che operano stabilmente con presenza quotidiana continuativa, presso l'unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro.

2. Parte informativa e di analisi

2.1. Analisi delle condizioni strutturali

Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica opera presso le seguenti sedi

Nome UL	Indirizzo UL	Unità pers.		PSCL?
		Int	Est.	
Colombo/ Bavastro	Via C. Colombo 44-54, via C. Bavastro 174, 00147, Roma	693	807	Sì
Sallustiana	Via Sallustiana n.53, 00187, Roma	93	26	Sì
Salandra	Via Antonio Salandra 18, 00187 Roma RM	26	40?	No
Bosio	Via Antonio Bosio 15, 00161, Roma	27	9	No
Bologna	Via Zamboni 1, 40125, Bologna	2	-	No
Napoli	Piazza Giovanni Bovio 22, 80133, Napoli	12	1	No
Totale		853	883	1.736

Le unità locali lavorative per le quali è stato predisposto il PSCL sono, pertanto, quelle di Colombo/Bavastro e Sallustiana in quanto rispecchiano sia il requisito relativo alla localizzazione⁴, sia quello relativo alla presenza di oltre cento unità di personale, dipendente dell'Amministrazione o di soggetti terzi, purché stabilmente operante presso la stessa unità locale.

Orario di lavoro

L'orario di servizio si articola in cinque giorni settimanali, con una fascia di flessibilità oraria in entrata tra le ore 7:00-9:30, ulteriormente prorogata fino alle ore 11:00 a partire dal periodo pandemico. Il tempo lavorato dal dipendente è di 36 ore settimanali, ripartito su due possibili profili orari di servizio: i) servizio di 7 ore e 12 minuti per 5 giorni settimanali, oppure; ii) tre giornate da sei ore e due da nove ore. La pausa pranzo, di 30 minuti, deve essere fruita a partire da 6 ore e 31 minuti di servizio, a partire dalle ore 12:30. L'arco temporale, entro il quale si deve assicurare la presenza in servizio, considerando l'ulteriore flessibilità pandemica, è dunque 11:00-12.30.

Risorse per la gestione della mobilità

Il MM svolge le funzioni affidate senza la presenza di un apposito ufficio di supporto. Le attività sono svolte in coordinamento, secondo le competenze proprie, con le strutture della Direzione generale comunicazione, risorse umane e contenzioso e il Responsabile del servizio di prevenzione e protezione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

⁴ Capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti

Servizi di trasporto disponibili

Allo stato attuale non sono disponibili per il personale navette aziendali né sistemi di sharing o altre modalità di accesso a mezzi aziendali, quali autoveicoli, moto, biciclette o monopattini. Inoltre, non è presente una piattaforma per il car-pooling aziendale. Il mobility manager del MASE ha già definito le funzionalità e comunicato a SOGEI le caratteristiche della sezione dedicata che sarà presente nell'intranet del Ministero, in corso di realizzazione.

Aree sosta riservate

Sede di Colombo/Bavastro. La sede dispone di un parcheggio scoperto di 75 posti auto e di un parcheggio coperto interrato di altrettanti posti auto, entrambi utilizzabili dal personale in servizio presso il Ministero, previa comunicazione della targa del veicolo che accede ai parcheggi con le modalità indicate nella circolare adottata in materia⁵, nonché di due ampi parcheggi su strada a pagamento. È presente una rastrelliera di 12 posti per le bici nel parcheggio scoperto. Nel corso del 2024 è stata posizionata una rastrelliera per 20 biciclette anche nel parcheggio interrato. Unitamente alla rastrelliera, è prevista una piccola area per la sosta, a cavalletto, per ulteriori 5-10 biciclette e monopattini.

Sede di Sallustiana. È presente un piccolo parcheggio interrato utilizzabile solo da auto appositamente autorizzate. Sul fronte strada sono presenti tre posti auto riservati. Il parcheggio su strada è permesso ma risulta critica la ricerca di un posto auto nell'orario di servizio. Il parcheggio pubblico a pagamento più vicino è il parcheggio Saba di Villa Borghese, quest'ultimo collegato con la metro A. Nel corso del 2024 è stata installata e resa operativa una rastrelliera di 20 posti per biciclette e monopattini sempre nel parcheggio interrato.

Incentivi e buoni mobilità

È disponibile una convenzione con la Società Roma Servizi per la Mobilità s.r.l. per il servizio **car-sharing Roma**. Grazie alla convenzione, il personale può usufruire della tariffazione oraria festiva/notturna anche per la validità feriale diurna nonché l'applicazione della tariffa chilometrica ridotta (oggi prevista al superamento del 150° Km) sin dal primo chilometro. Il servizio è riservato solo al personale del MASE. La convenzione scadrà il 31 dicembre 2024 e sono state avviate le interlocuzioni finalizzate al rinnovo.

Gli abbonati annuali METREBUS Roma e METREBUS Lazio possono usufruire dei benefici per la **micromobilità con i servizi in sharing** di monopattini ed e-bike tramite pacchetti gratuiti di corse/mese da 30 minuti, per un massimo di 3 corse al giorno, per ciascuno dei tre operatori aggiudicatari Bird, Dott e Lime⁶. Sono giunte numerose segnalazioni di disservizi causati dalla mancata o tardiva attivazione della convenzione, dall'interruzione dello stesso senza preavviso o informativa, o dalle difficoltà di procedere ai rinnovi mensili.

Altre strutture rilevanti

In nessuna delle due sedi locali è presente una mensa interna. Nell'unità di Colombo/Bavastro è presente un'area ristoro con alcuni tavoli adibiti alla pausa pranzo. In nessuna delle due sedi è presente un locale spogliatoio per l'utilizzo da parte dei ciclisti. I lavori di riqualificazione dell'immobile di

⁵ Per maggiori dettagli, si veda la circolare del Direttore generale della Direzione generale comunicazione, risorse umane e contenzioso del Ministero 12 dicembre 2024, protocollo n. 229360.

⁶ Per maggiori informazioni <https://romamobilita.it/it/nuova-micromobilit-sharing>

Colombo/Bavastro, e, in particolare, il rilascio dell'ala di Colombo 70, includono la predisposizione di uno spogliatoio con la presenza di docce. Il piano di rilascio è previsto entro la fine del 2024.

2.2. Analisi dell'offerta dei servizi di trasporto

2.2.1. Unità locale Colombo/Bavastro

La sede si colloca su una arteria di grande viabilità, la Cristoforo Colombo, nelle immediate vicinanze di importanti collegamenti trasversali che ne garantiscono una elevata accessibilità con il mezzo privato.

Per quanto riguarda l'accessibilità con il sistema ferroviario, si evidenzia la presenza della stazione Garbatella (linea B della Metropolitana) posta a circa 1,3 km di distanza e raggiungibile a piedi in circa 15 minuti e in bici in circa 3 minuti; la presenza della stazione Ostiense posta a circa 1,5 km di distanza e raggiungibile a piedi in circa 20 minuti e in bici in circa 5 minuti.

Per quanto riguarda il sistema degli autobus, si segnala l'adiacenza delle fermate ATAC di via Colombo/Ostiense, e di Circonvallazione Ostiense, dalle quali è possibile utilizzare le seguenti linee di bus⁷:

- Linea express 30 (Clodio-Stazione Metro Laurentina)
- Linea 160 (Montagnola-Villa Borghese/Washington)
- Linea 669-670 (S.Leonardo Murialdo - S.Leonardo Murialdo circolare)
- Linea 671 (Arco di Travertino (MA) – Nervi)
- Linea 714 (Nervi-Stazione Termini)
- Linea 716 (Ballarin-Teatro Marcello)
- Linea 792 (Eudes-Porta San Giovanni)

Per quanto riguarda il car-sharing, si segnalano più aree di sosta del servizio di car-sharing di Roma Capitale innanzi all'ingresso principale di via Cristoforo Colombo.

La sede è posta all'interno delle aree servite da numerosi servizi di sharing mobility presenti in città, sia di car-sharing che di scooter sharing, nonché di servizi di bici e monopattini in sharing.

Il profilo di accessibilità della sede si può pertanto definire abbastanza elevato con l'automobile, in quanto l'alta accessibilità stradale soffre di alcune limitazioni derivanti, nell'orario principale di entrata e uscita, dalla congestione da traffico e dalla scarsa disponibilità dei parcheggi adiacenti. Il profilo di accessibilità con il mezzo pubblico è parzialmente elevato, in quanto la presenza di numerose linee di autobus e la relativa vicinanza della stazione ferroviaria e della linea metropolitana, è comunque limitata dai tempi di attesa e percorrenza degli autobus e dalla presenza di un non breve tratto a piedi per raggiungere i servizi su ferrovia. L'accessibilità tramite biciclette o a piedi è relativamente bassa viste le scarse condizioni di sicurezza degli attraversamenti, la scarsa manutenzione dei marciapiedi, e la mancanza di corsie protette.

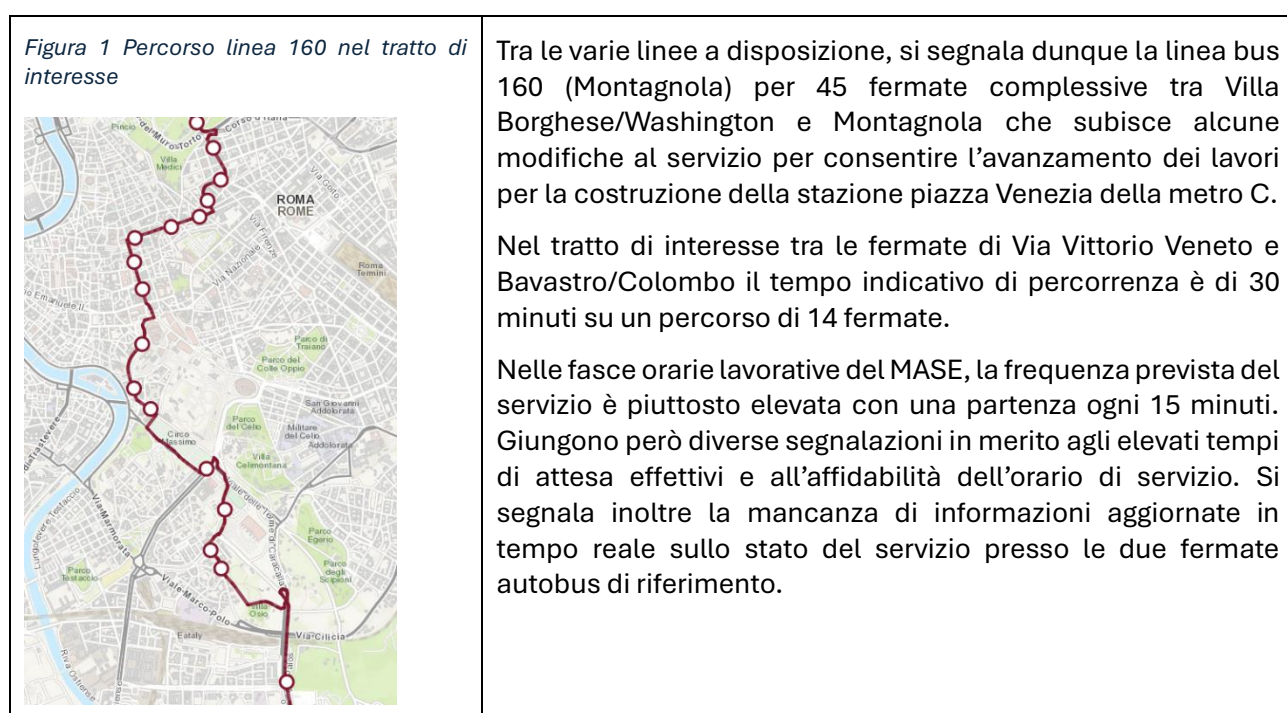
⁷ Per esigenze di spazio, si rimanda al sito [Muoversi a Roma | infomobilità in tempo reale](#) per conoscere i percorsi, orari e fermate di dettaglio di ciascuna linea

2.2.2. Unità locale Sallustiana

La sede di Sallustiana si colloca nel Municipio I in un'area a elevata densità abitativa, commerciale e di servizi. La sede dista circa 500 metri dalla fermata Barberini della linea A, 600 metri dalla fermata Repubblica e circa 1,2 chilometri da Piazza dei cinquecento.

Le stazioni degli autobus di riferimento sono:

- Piazza Barberini, dove transitano numerose linee urbane ed espresse;
- Via Vittorio Veneto, dove transitano numerose linee urbane, tra cui la linea 160 che collega direttamente, e senza necessità di interscambi, le due sedi del Ministero;
- Via XX Settembre, anch'esso nodo di varie linee urbane ed espresse.



2.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Il questionario ha ricevuto 271 risposte e le principali dimensioni in termini di analisi degli spostamenti casa-lavoro sono di seguito rappresentate.

La **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** riporta la distribuzione dei rispondenti per sede di riferimento e tasso di partecipazione, confrontando il numero dei rispondenti al totale del personale avente diritto a partecipare al sondaggio.

Tabella 1 Numero di rispondenti per sedi e tasso di partecipazione all'indagine

Sedi	Personale	Rispondenti	%
Colombo/Bavastro	1500	234	15,6%

Sallustiana	119	37	31,1%
Totale	1619	271	16,7%

Elemento importante di indagine è quello dell'origine/destinazione degli spostamenti dei lavoratori, a cui è stato chiesto di indicare il codice di avviamento postale (CAP) dell'indirizzo di domicilio. I CAP sono stati poi aggregati in quattro classi: Roma, città metropolitana; Provincia di Roma; altre province del Lazio; altre regioni.

Tabella 2 Ripartizione dei rispondenti per domicilio e sede di riferimento

Provenienza	Colombo/Bavastro	Sallustiana	Totale
Città di Roma	183	24	207
Provincia di Roma	31	3	34
Altre province Lazio	4	4	8
Altre Regioni	16	6	22
Totale	234	37	271

La ripartizione dei rispondenti per caratteristiche socio-anagrafiche è riportata di seguito

Tabella 3 Ripartizione rispondenti per generi e classi di età

	F	M	N.d.	Tot
Fino a 34	26	25	-	51
Tra 35 e 54	87	70	3	160
Tra 55 e 64	29	25	-	54
65+	2	4	-	6
Totale	144	124	3	271

Il lavoro a distanza rappresenta una delle misure fondamentali per influenzare la domanda di mobilità del personale. Le forme di lavoro a distanza attive presso il MASE si ripartiscono tra il lavoro agile, il lavoro da remoto e il telelavoro. In termini di impatti di mobilità, non è rilevante la distinzione tra i vari istituti del lavoro a distanza, quanto invece l'impatto in termini di giorni di lavoro non svolti in presenza.

I dati forniti dalle strutture responsabili dell'amministrazione del personale riportano circa 450 accordi individuali di lavoro agile per personale applicato nella sede di Colombo/Bavastro e circa 90 per la sede di Sallustiana. A tali accordi, vanno aggiunti i 19 di telelavoro sempre per il personale della sede di Colombo/Bavastro, e circa 15 per quella di Sallustiana. Non risultano attivi accordi di lavoro da remoto.

L'intensità nell'utilizzo del lavoro a distanza è invece desunta dall'indagine come rappresentata nella seguente tabella.

Tabella 4 Frequenza lavoro a distanza. Numeri medi di giorni in una settimana tipo

Frequenza lavoro a distanza	Colombo/Bavastro	Sallustiana	Tot
Sempre o quasi sempre in presenza	36	3	39
Un giorno	33	14	47
Due giorni	142	16	158

Tre giorni	13	3	16
Quattro giorni	7	1	8
sempre o quasi sempre a distanza	3	-	3
Totale complessivo	234	37	271

La Tabella 4 evidenzia che solo il 14,4% dei rispondenti non effettua lavoro a distanza, confermando l'ampia diffusione di tale istituto fra il personale del MASE, e, in particolare, di quello collocato nella sede di Sallustiana. Si segnala che 76, tra coloro che svolgono uno o più giorni di lavoro a distanza, sono soliti raggiungere il posto di lavoro con l'auto privata nei giorni di presenza in sede, confermando l'impatto importante del lavoro a distanza in termini di riduzione del traffico veicolare e della domanda di parcheggio per automobili.

2.3.1. Analisi della modalità abituali di spostamento

L'analisi delle modalità abituali di spostamento riporta i principali parametri in termini di tempi e distanze di percorrenza, orario, modo utilizzato e si conclude con la percezione motivata del grado di soddisfazione di parte dei rispondenti

Tabella 5 Orario abituale di entrata nei giorni di lavoro in presenza

Orario abituale di entrata	Colombo/Bavastro	Sallustiana	Totale
Prima delle 8	53	2	55
Tra le 8 e le 9	102	25	127
Tra le 9 e le 10	66	9	75
Dopo le 10	12	1	13
Non svolgo lavoro in presenza	1	-	1
Totale complessivo	234	37	271

Tabella 6 Orario abituale di uscita nei giorni di lavoro in presenza

Orario abituale di uscita	Colombo/Bavastro	Sallustiana	Totale
Prima delle 14.30	3	-	3
Tra le 14.30 e le 16.30	57	8	65
Tra le 16.30 e le 17.30	89	14	103
Tra le 17.30 e le 19	68	15	83
Dopo le 19	17	-	17
Totale complessivo	234	37	271

Tabella 7 Tempo medio complessivo A/R per uno spostamento casa-lavoro in presenza

Tempo medio complessivo	Colombo/Bavastro	Sallustiana	Totale
Meno di 30 minuti	36	3	39
Tra 30 e 60 minuti	78	12	90
Tra 1 e 2 ore	71	9	80
Tra 2 e 3 ore	33	6	39

Tra 3 e 4 ore	10	4	14
Oltre 4 ore	6	3	9
Totale complessivo	234	37	271

Tabella 8 Distanza media spostamento A/R per sede di riferimento

Distanza	Colombo/Bavastro	Sallustiana	Totale
Fino a 10	80	8	88
Tra 11 e 30	82	15	97
Tra 31 e 60	38	1	39
Tra 61 e 100	20	4	24
Oltre 100	14	9	23
Totale	234	37	271

La Tabella 9 mostra le combinazioni tra la distanza percorsa e i tempi di percorrenza per il tragitto casa-lavoro. Si evidenzia, come aspettato, una correlazione tra la distanza percorsa e i tempi di percorrenza, con alcuni risultati, evidenziati in giallo, che potrebbero rappresentare una grave criticità in termini di combinazione tra tempo e distanza.

Tabella 9 Combinazioni tra distanza percorsa e tempo impiegato per lo spostamento casa-lavoro. Evidenziate in arancione, le principali criticità.

Distanza	Meno di 30 minuti	Tra 30 e 60 minuti	Tra 1 e 2 ore	Tra 2 e 3 ore	Tra 3 e 4 ore	Oltre 4 ore	Totale
Fino a 10	35	39	13	1	-	-	88
Tra 11 e 30	4	41	37	14	-	1	97
Tra 31 e 60	-	8	21	7	3	-	39
Tra 61 e 100	-	1	7	11	5	-	24
Oltre 100	-	1	2	6	6	8	23
Totale	39	90	80	39	14	9	271

L'analisi delle possibili aree di criticità, evidenziata in arancione, ha confermato le seguenti criticità in merito alle prestazioni del trasporto pubblico e ai fenomeni di congestione stradale e/o difficoltà di parcheggio in quanto:

- nella fascia fino a 10 km, 10 rispondenti utilizzano prevalentemente il trasporto pubblico locale e 3 l'automobile in qualità di conducente;
- nella fascia 11-30 km, 8 rispondenti utilizzano prevalentemente il trasporto pubblico locale e 4 l'automobile in qualità di conducente;
- la fascia 31-60km include 3 rispondenti che utilizzano prevalentemente il trasporto pubblico locale;

La Tabella 10 riporta la modalità di spostamento più usata per raggiungere la sede di lavoro.

Tabella 10 Modalità di spostamento più usata per lo spostamento casa-lavoro

Modalità di spostamento più usata	Colombo/Bavastro	Sallustiana	Tot
Auto privata - conducente	86	4	90
Auto privata - passeggero	2	-	2
Moto o ciclomotore personale	24	2	26
Trasporto pubblico anche combinato con altri mezzi privati	87	24	111
Servizi di sharing (ciclomotore, bici, monopattino)	1	1	2
Mobilità dolce (piedi, bici personale, monopattino personale)	34	6	40
Totale complessivo	234	37	271

Per la sede di Colombo/Bavastro, si nota una sostanziale equivalenza tra coloro che utilizzano l'automobile e coloro che utilizzano il trasporto pubblico, anche combinato. I servizi di sharing sono ancora residuali, mentre si conferma una interessante percentuale di coloro che giungono alla sede a piedi, in bicicletta o con il monopattino personale.

Per la sede di Sallustiana, si evidenzia, come aspettato, una sostanziale dominanza del mezzo di trasporto pubblico e la residualità di utilizzo dell'auto privata.

La Tabella 11 riporta la tipologia di carburante utilizzata tra coloro che hanno dichiarato di utilizzare l'automobile, la moto o il ciclomotore per raggiungere la sede di lavoro.

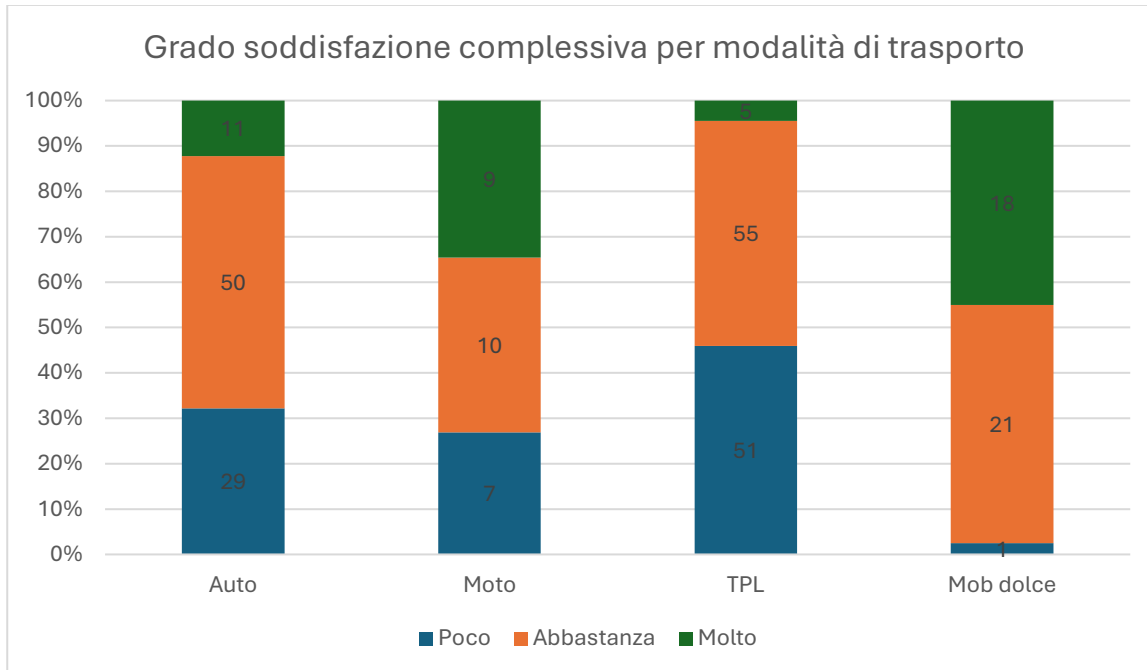
Tabella 11 Tipologia di carburante tra coloro che utilizzano auto, moto o ciclomotore

Alimentazione veicolo	Auto	Moto o ciclomotore	Totale
Benzina	45	24	69
Diesel	19	-	19
GPL	12	-	12
Ibrida elettrica	10	-	10
Metano	2	-	2
solo elettrica	2	1	3
Non sono sicuro	2	1	3
Totale complessivo	92	26	118

I dati di cui sopra dimostrano la sostanziale dominanza dei veicoli tradizionali e l'utilizzo ancora limitato di veicoli elettrici.

Un'ultima batteria di dati riguarda il grado di soddisfazione verso le attuali modalità di spostamento, che rappresenta una informazione essenziale sia per comprendere l'attuale benessere dei partecipanti al questionario, sia come primo elemento informativo ai fini di una analisi della potenziale propensione al cambiamento, chiaramente collegata al grado di soddisfazione verso le attuali modalità di spostamento.

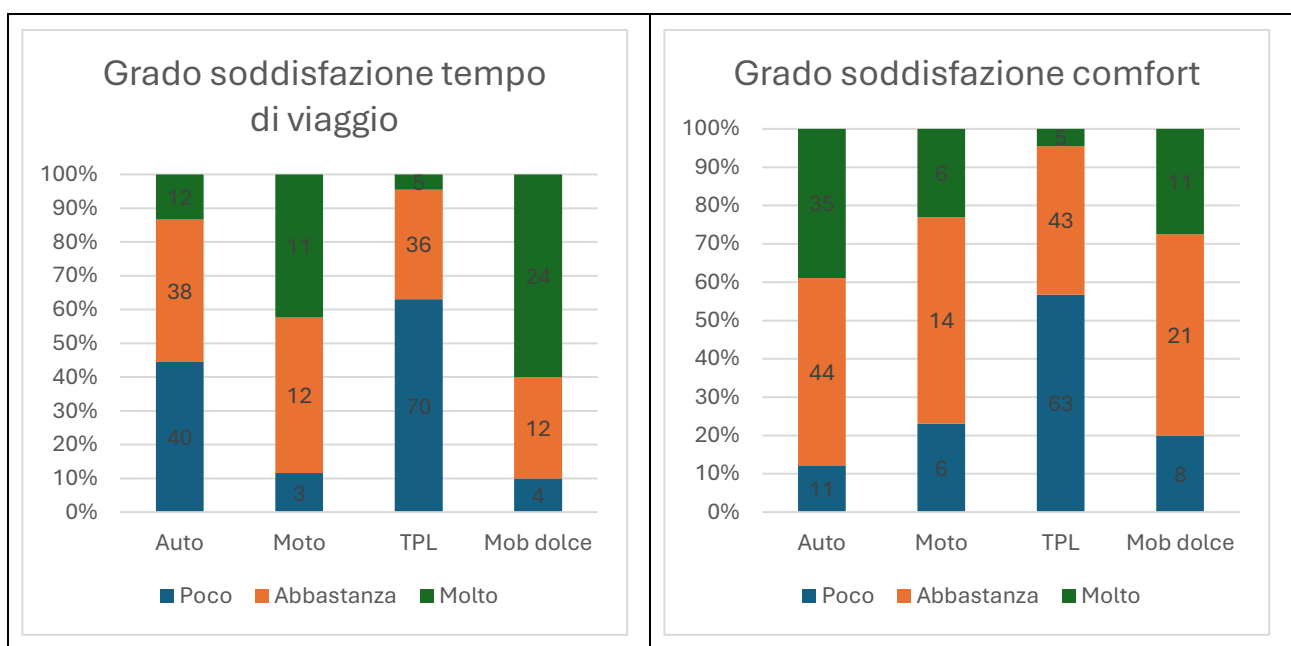
Grafico 1 Grado di soddisfazione complessiva per modo di trasporto

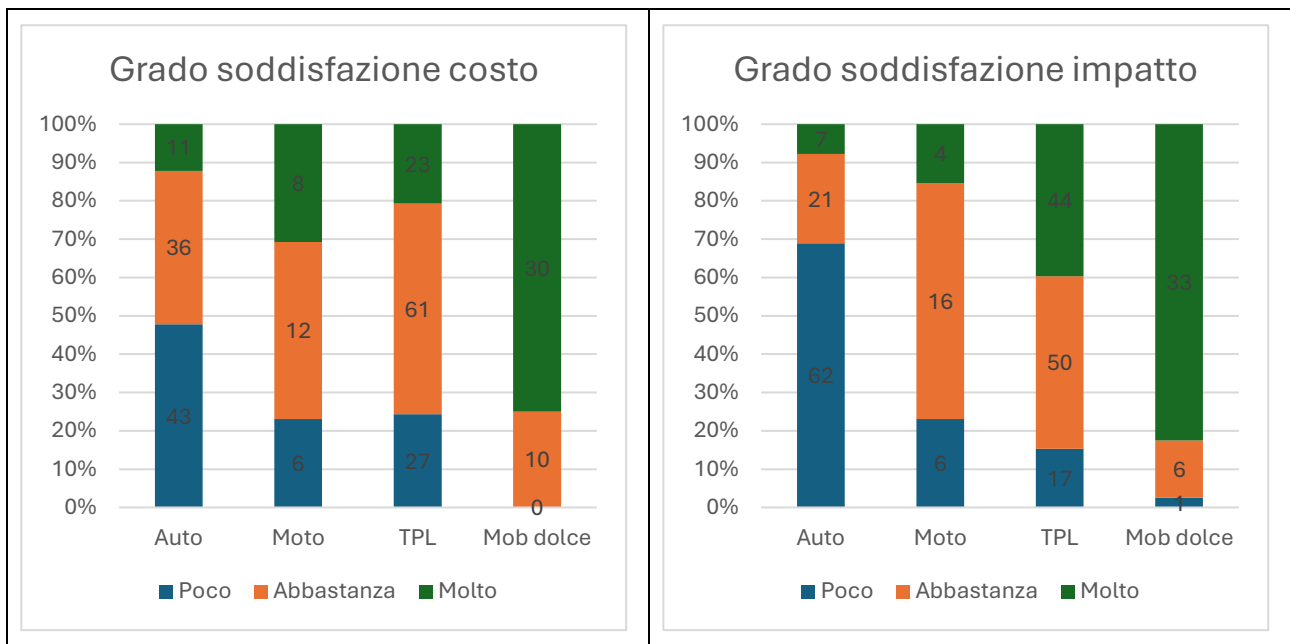


Il Grafico 1 mostra il grado di soddisfazione complessiva espresso per le quattro modalità di spostamento principali, rilevate dall'indagine annuale. La modalità di trasporto con il più alto grado di soddisfazione risulta quella della mobilità dolce, seguita dall'utilizzo della moto o ciclomotore. A seguire, si posiziona l'automobile privata e, in coda, il trasporto pubblico locale.

Al fine di comprendere le specifiche motivazioni del diverso grado di soddisfazione delle modalità di trasporto, l'indagine ha rilevato anche tale grado di soddisfazione su quattro dimensioni: tempo di viaggio, comfort, costo e impatto ambientale, come rappresentato nei quattro grafici seguenti.

Grafico 2 Grado di soddisfazione per le diverse dimensioni analizzate





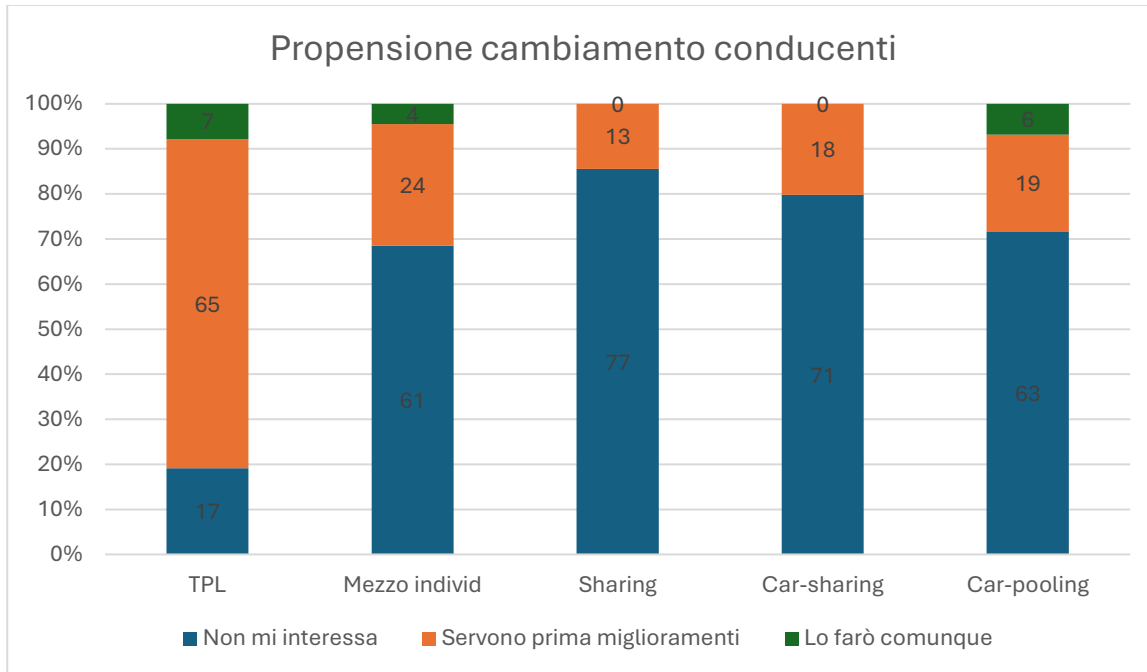
La valutazione delle quattro dimensioni conferma quanto aspettato. L'automobile è vista negativamente in termini di impatto ambientale e, in parte, anche in termini di costo, mentre ha una valutazione migliore in termini di tempo e comfort. Il trasporto pubblico locale si muove esattamente sulla dinamica opposta: molto scarso in termini di comfort e tempi, e con una maggiore soddisfazione in termini di costo e impatto ambientale. La mobilità dolce segnala una criticità in termini di comfort, spiegabile in termini di sicurezza stradale e piacevolezza dei percorsi urbani, mentre ha ottimi risultati su tutte le altre dimensioni. La moto o il ciclomotore mostrano un'elevata soddisfazione nella dimensione del tempo e del costo, mentre un valore più intermedio in termini di comfort, solitamente da intendersi in termini di rischi di incidentalità e in caso di condizioni metereologiche avverse.

2.3.2. Analisi della propensione al cambiamento

L'analisi della propensione al cambiamento si concentra sui 90 rispondenti che dichiarano di utilizzare l'automobile privata, in qualità di conducente, come mezzo principale per raggiungere il posto di lavoro, in quanto tali rispondenti sono i principali destinatari delle attività volte a ridurre il numero di automobili in circolazione per raggiungere le sedi del MASE. Ovviamente ciò non preclude lo svolgimento di ulteriori attività finalizzate al migliorare il grado di soddisfazione per coloro che già utilizzano altre modalità di trasporto più sostenibili, nell'ottica di una integrazione tra la sostenibilità ambientale e il miglioramento del benessere individuale.

Il Grafico 3 riporta la propensione dichiarata a utilizzare un'altra modalità di trasporto da parte di coloro che utilizzano l'auto privata come mezzo di trasporto principale

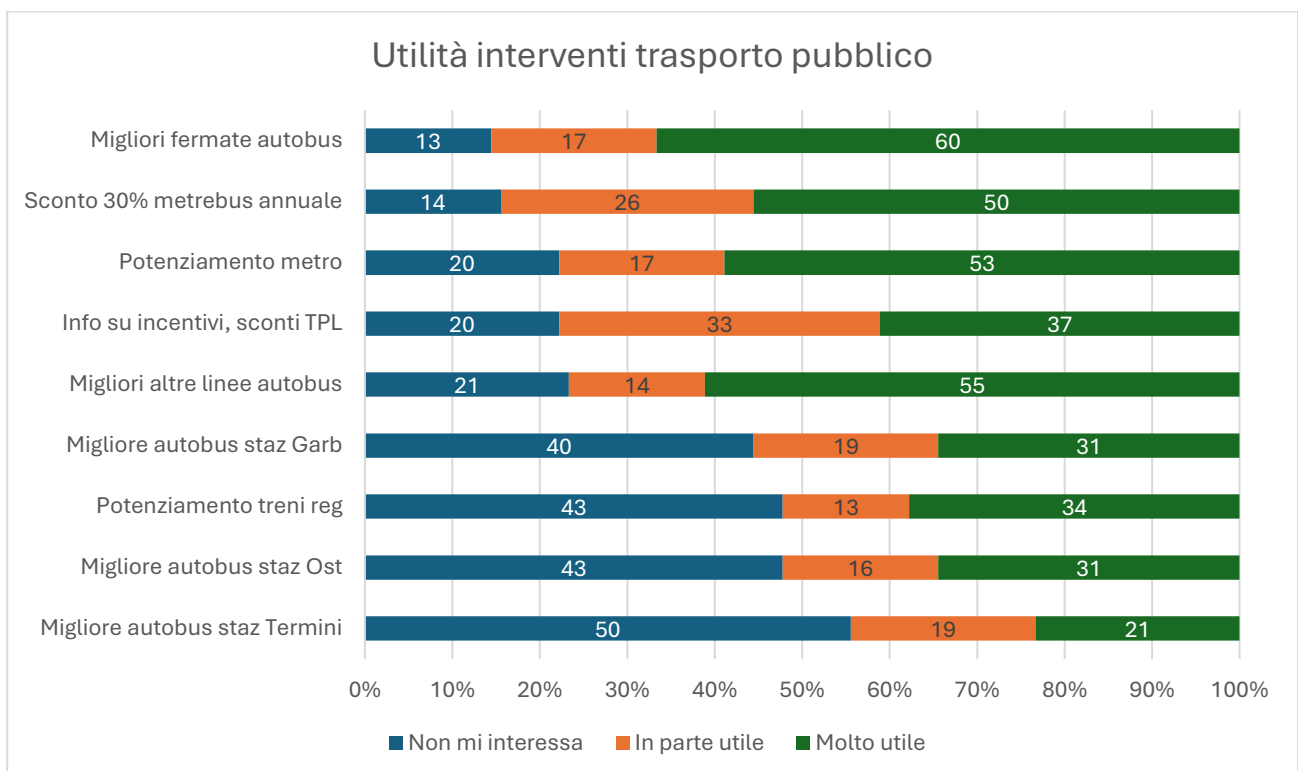
Grafico 3 Propensione al cambiamento da parte dei conducenti di automobili



Il trasporto pubblico locale mostra la più alta potenzialità di impatto in termini di riduzione del numero di automobili, in quanto solo 17 conducenti su 90 dichiarano di non essere interessati a priori a valutare tale modalità di trasporto in alternativa a quella attuale.

Il grafico seguente mostra la valutazione data a specifici interventi di miglioramento del trasporto pubblico locale

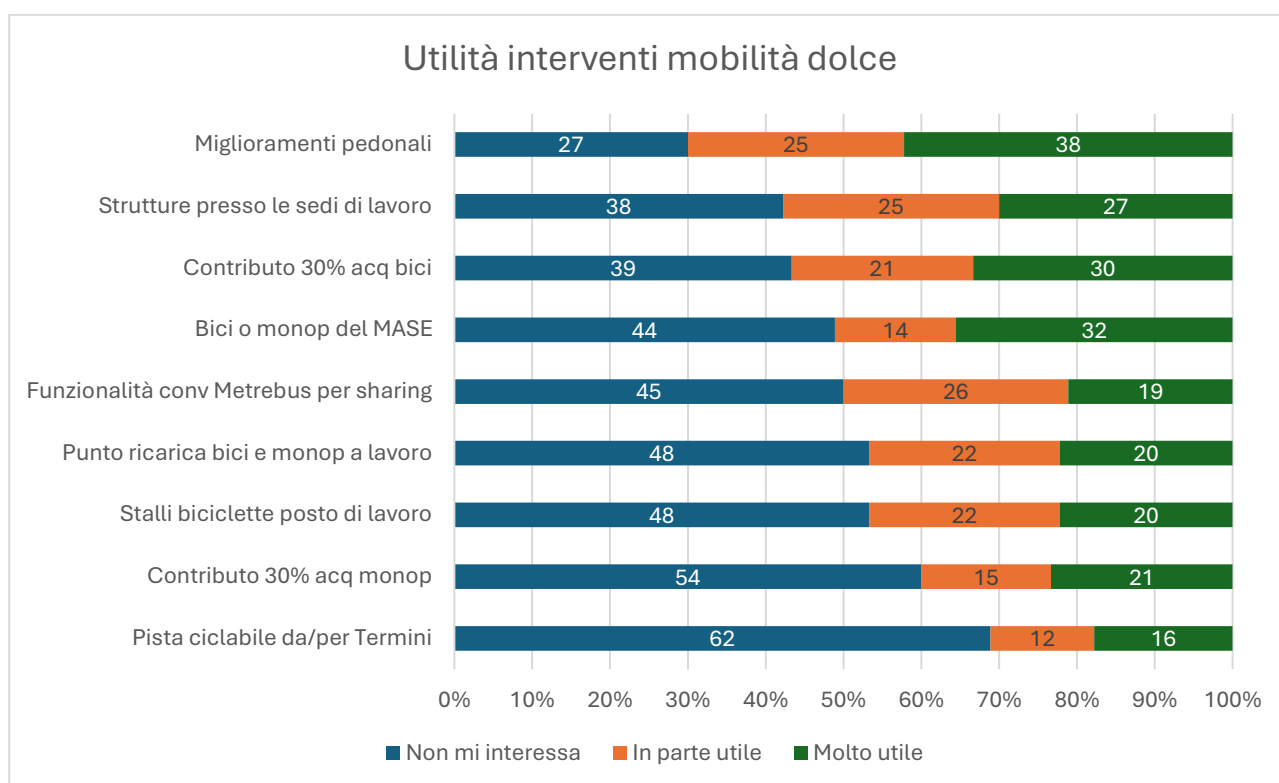
Grafico 4 Utilità dichiarata degli interventi di miglioramento del TPL



Dai risultati, emerge un blocco di interventi ritenuti più utili per il miglioramento delle fermate degli autobus, da intendersi in termine di comfort, protezione dagli agenti atmosferici e infomobilità su orari in tempo reale, da una riduzione del costo della metrebuses annuale e il potenziamento della metropolitana e delle linee autobus diverse da quelle dirette a Termini, Ostiense e Garbatella. Il potenziamento delle connessioni per le principali destinazioni, tra cui Roma Termini, suscita un minore interesse, a indicare la presenza di un servizio di livello adeguato verso tale destinazione. I dati sembrano dunque indicare l'esigenza di lavorare non tanto sulla rete del trasporto, quanto sulla qualità, la convenienza e il comfort del servizio.

Il grafico seguente mostra invece la valutazione di alcuni interventi per la mobilità dolce.

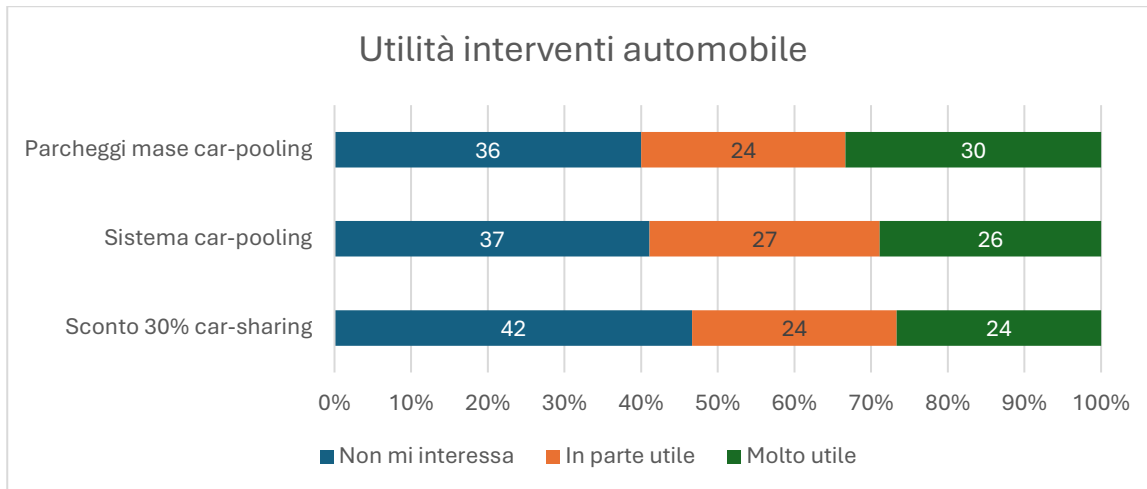
Grafico 5 Utilità dichiarata degli interventi di miglioramento della mobilità dolce



In questo ambito, c'è un generale minore interesse verso tali misure, con l'eccezione del miglioramento dell'infrastruttura dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali, che riveste una particolare importanza in termini di impatti sulla sicurezza e il comfort. Si segnala una certa rilevanza di una serie di interventi che potrebbero essere attivati dall'Amministrazione, e, in particolare, il potenziamento presso le sedi di lavoro delle strutture dedicate ai ciclisti (spogliatoi, docce, armadietti), e la presenza di punti di ricarica per le bici e i monopattini. Si segnala inoltre l'importanza data alla piena funzionalità della convenzione METREBUS per l'utilizzo dei mezzi in sharing (bici e monopattini), visti i notevoli disservizi lamentati in questi mesi per la difficoltà di attivazione e le interruzioni improvvise. Infine, sul tema degli stalli, il recente potenziamento delle disponibilità di stalli sia a Colombo/Bavastro sia a Sallustiana ha permesso di ridurre la criticità della mancanza di posti, anche se è emerso, nella sede di Sallustiana, un conflitto tra i vari utenti dei mezzi di trasporto, in quanto i posti riservati alle biciclette sono talvolta occupati da altri veicoli. Infine, sempre sul tema della ciclabilità, non appare rilevante un investimento sul potenziamento della pista ciclabile che porta verso Termini.

Il grafico seguente mostra invece la valutazione di alcuni interventi per un utilizzo più sostenibile dell'automobile privata.

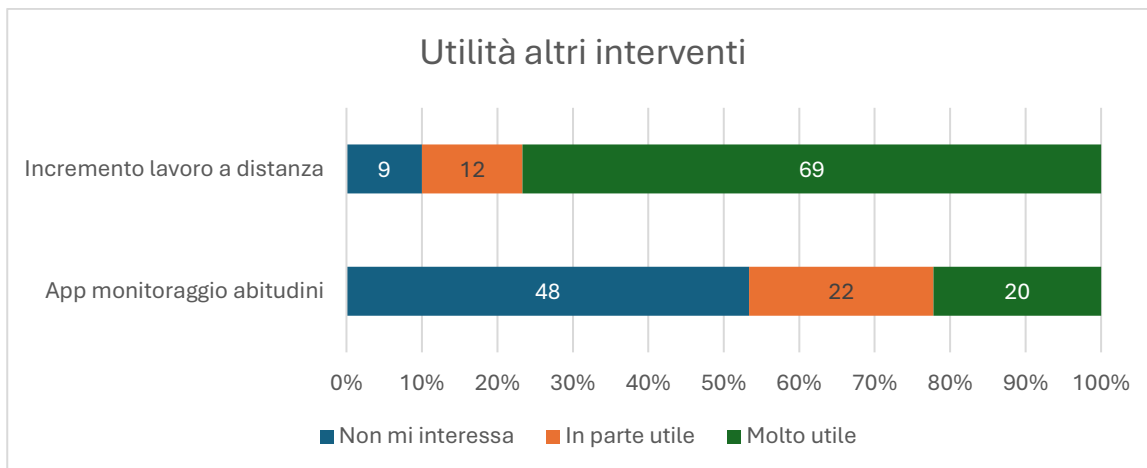
Grafico 6 Utilità dichiarata degli interventi di miglioramento utilizzo automobile



Tutte e tre le alternative mostrano un discreto interesse con una maggiore importanza data alle iniziative di promozione del car-pooling, ovvero della possibilità di condividere passaggi auto al fine di ridurre il numero di automobili in circolazione.

Il grafico seguente mostra invece la valutazione di alcuni interventi di altra natura

Grafico 7 Utilità dichiarata degli altri interventi di miglioramento



L'incremento del lavoro a distanza è una delle iniziative che riscuote il maggior successo, mentre l'utilizzo di sistemi per monitorare e consigliare abitudini di trasporto appare poco rilevante.

Dall'analisi delle propensioni al cambiamento da parte di coloro che raggiungono il posto di lavoro in automobile, emerge pertanto un quadro chiaro: il trasporto pubblico è la modalità con il maggiore potenziale di incremento nell'utilizzo. In particolare, è possibile migliorare i collegamenti della rete degli autobus verso destinazioni diverse dai poli principali (Termini, Ostiense, Garbatella). Nello specifico, sarà pertanto necessario definire un ulteriore livello di approfondimento per comprendere le specifiche destinazioni richieste, in termini di direttrici e di municipi, e verificare gli attuali livelli di servizio del trasporto pubblico in termini di copertura oraria, tempi di percorrenza, frequenza e comfort. Appare inoltre centrale lavorare su una migliore qualità delle fermate degli autobus per renderli punti

confortevoli in termini di sicurezza, protezione dalle avversità climatiche e informazioni sullo stato del servizio. La mobilità dolce è apprezzata soprattutto in termini di miglioramento delle condizioni di pedonalità, anche in questo caso da valutare nel concreto con successivi approfondimenti che saranno realizzati nel corso dell'anno (es. identificazione di specifici punti critici), mentre l'Amministrazione potrebbe iniziare a ragionare sul miglioramento delle strutture interne a supporto dei ciclisti. Relativamente all'automobile, posto che il car-pooling è la soluzione più apprezzata tra quelle proposte, l'Amministrazione potrebbe creare un sistema di car-pooling e predisporre parcheggi dedicati. Infine, la misura più importante è chiaramente il potenziamento del lavoro a distanza, che ha un impatto diretto in termini di riduzione della domanda di spostamento: anche questo è un ambito su cui l'Amministrazione potrebbe incidere direttamente.

3. Parte progettuale

3.1. Monitoraggio del PSCL 2023

Si riportano di seguito i risultati del monitoraggio in base al PSCL 2023. Si segnala che alcune delle azioni di monitoraggio sono state modificate in quanto ritenute non eseguibili o rilevanti, quali ad esempio separare il numero di segnalazioni per tipologia, visto che ciascuna segnalazione contiene spesso elementi riferibili a più ambiti. Anche la misura di ampliamento delle rastrelliere ha visto una modifica dell'azione di monitoraggio, per coerenza, dal numero di bici parcheggiate al numero di posti bici disponibili.

Tabella 12 Monitoraggio PSCL 2023. In verde le azioni completate, in giallo quelle in corso, in rosso quelle non avviate

Misura	Azione di monitoraggio	Risultato
Razionalizzazione degli spazi di parcheggio con introduzione di criteri preferenziali per le auto di equipaggi in car-pooling per la sede di Colombo/Bavastro.	Stato della procedura amministrativa	La misura non risulta realizzata
Creazione spazi dedicati su intranet del Ministero per la gestione del car-pooling aziendale	Stato della procedura amministrativa	Completata la costruzione della pagina intranet del mobility manager con la definizione di un servizio per il car-pooling. La pagina intranet non è ancora pubblicata.
Invio di segnalazioni specifiche da parte dei lavoratori al mobility manager relative alla puntualità dei mezzi pubblici/miglioramento delle linee TPL.	Numero di segnalazioni	Sono state ricevute centinaia di segnalazioni nel corso dell'anno. Si segnalano, inoltre, l'iniziativa "Contatta il mobility manager" nel mese di marzo 2024, che ha visto 10 rispondenti proporre idee e soluzioni, e un sondaggio sullo stato degli abbonamenti annuali, svolta nel mese di settembre, che ha ottenuto 294 risposte.
Invio di segnalazioni specifiche da parte dei lavoratori al mobility manager relative alla richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento		
Invio di segnalazioni specifiche da parte dei lavoratori al mobility manager relative ai percorsi ciclabili		
Incentivi e facilitazioni per l'acquisto di abbonamenti TPL a favore dei dipendenti	Stato della procedura amministrativa	Avviate le procedure per l'emanazione di un bando per prevedere un rimborso agli abbonati metrebuses. Definite le risorse e i criteri.

Ampliamento della rastrelliera con l'aggiunta di ulteriori stalli e/o pali per bici per la sede di Colombo/Bavastro.	Numero di biciclette in sosta	Attivazione di 3 nuove rastrelliere per 15 biciclette nel parcheggio interrato di Colombo/Bavastro più area delimitata per la sosta a cavalletto. Attivazione di nuove rastrelliere per 10 biciclette nel parcheggio interrato di Sallustiana.
Realizzazione di spogliatoi e docce a servizio del personale che utilizza la bicicletta per la sede di Colombo/Bavastro.	Completamento costruzione e attivazione	Costruito nuovo spogliatoio con docce nell'ala di Colombo 70. Struttura non ancora attiva.
Convenzioni con aziende di servizi di bike-sharing e micromobilità al fine di fornire servizi di bikesharing e micromobilità condivisa a prezzi agevolati per il personale	Stato della procedura amministrativa	Condivisione agevolazione per gli abbonati metrebuss di servizi di sharing di micro-mobilità, con supporto per la registrazione e i disservizi.
Incentivi monetari e facilitazioni per l'acquisto di biciclette e/o monopattini.	Stato della procedura amministrativa	La misura non risulta attivata
Prosecuzione del lavoro a distanza	Numero di accordi individuali sottoscritti	Approvato il nuovo regolamento sul lavoro a distanza e pubblicato il bando per i progetti del telelavoro.
Avvio e nuovo regolamento	Descrizione delle procedure	

Il monitoraggio delle azioni del PSCL 2023 ha riportato un soddisfacente raggiungimento degli obiettivi indicati, fra cui, in particolare:

- il lavoro a distanza è stato strutturato e reso disponibile, in via ordinaria, senza particolari limitazioni sul numero di fruitori;
- la dotazione di rastrelliere per biciclette è stata potenziata nella sede di Cristoforo Colombo ed è stata creata una nuova area in quella di Sallustiana, dove però permangono criticità nella condivisione del poco spazio a disposizione con gli altri mezzi di trasporto;
- è stata data ampia diffusione alla convenzione per i servizi di micromobilità in sharing, aiutando pertanto gli aventi diritti all'attivazione del servizio, anche se permangono alcune criticità nel comportamento adottato dai prestatori dei servizi;
- l'elevato numero di segnalazioni ricevute è da un lato sintomo di criticità, ma è anche un indicatore di un buon livello di comunicazione tra il MM e il personale, stante il contenuto delle segnalazioni non solo in termini di criticità, ma anche di apprezzamenti e suggerimenti;

- nel corso dell'anno sono state, inoltre, date comunicazioni sugli scioperi, sulle modifiche del servizio in occasioni di lavori o altri eventi eccezionali e sulle agevolazioni e comunicazioni da parte di Roma Mobilità;
- la partecipazione, con annesse attività di comunicazione, all'iniziativa "bike-to-work" del 16 settembre 2024;
- l'ala di Colombo 70 ha visto la predisposizione di uno spogliatoio con docce annesse utilizzabile da parte del personale. Tale area non è ancora agibile in attesa del completamento dei lavori dei piani inferiori dello stabile. Nel mese di ottobre, il MM ha effettuato un sopralluogo di questa area, confermandone l'adeguatezza e invitando a predisporre, ove gli spazi lo consentano, anche degli armadietti a disposizione del personale;
- completamento della sezione del mobility management sulla intranet del MASE, con predisposizione di un servizio per il car-pooling interno. Si è in attesa di conoscere le tempistiche con le quali l'intranet verrà resa operativa;
- progettazione di un bando finalizzato a dare contributi per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico locale. Sono già stati individuati i termini essenziali del bando ed è stata fatta una stima dei fondi necessari per soddisfare le potenziali richieste.

In aggiunta alle azioni già previste, nel corso del 2024 sono state svolte ulteriori attività non previste nel piano di monitoraggio del PSCL 2023:

- attivazione della convenzione con Trenitalia avente a oggetto il programma "Trenitalia for Business - Welfare PLUS", che prevede una serie di agevolazioni e scontistiche, sia per i viaggi di lavoro che per quelli personali sui treni "Frecce". In proposito, si evidenzia uno sconto del 10%, applicato anche sulle tariffe super-economy.
- adesione all'offerta commerciale di ITALO, che prevede una serie di agevolazioni per i viaggi di lavoro del personale MASE e alcuni vantaggi esclusivi per i possessori del programma fedeltà Italo Più Corporate.
- rinnovo della convenzione Car-sharing Roma con predisposizione di una campagna informativa interna sulle agevolazioni previste per le festività natalizie 2024.

3.2. Progettazione delle misure

La presente sezione definisce le misure individuate sulla base dell'analisi delle condizioni strutturali, la situazione dell'offerta dei servizi di trasporto e i risultati dell'indagine sugli spostamenti casa-lavoro.

Si ricorda che le misure devono essere riferite alle specifiche sedi trattate nel PSCL e classificate secondo i cinque assi previsti dalle vigenti linee guida.

Figura 2 Definizione degli assi come previsto dalle linee guida vigenti

Asse 1	Asse 2	Asse 3	Asse 4	Asse 5
Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata	Favorire l'uso del trasporto pubblico	Favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità	Ridurre la domanda di mobilità	Ulteriori misure

In aggiunta, le misure devono anche essere classificate secondo l'ambito principale di riferimento come definito nella seguente tabella

Figura 3 Definizione delle tipologie delle misure come previsto dalle linee guida vigenti

Misure di sede (S)	Misure interne (I)	Misure d'area o sistema (A)
relative a dotazioni infrastrutturali o di servizio valide per la sede; misure demandate all'amministrazione ma a beneficio di tutto il personale, sia di ruolo o sia di ente/azienda esterna che presta servizio presso la sede	rivolte esclusivamente al personale di ruolo in quanto relative alle modalità di gestione del personale, e quindi di competenza esclusiva dell'amministrazione di appartenenza	riferite a interventi su dotazioni di infrastrutture e servizi a scala cittadina e pertanto demandate al mobility manager di Area, al quale il presente Piano verrà poi notificato

Le misure identificate sono quelle già attivate, ma non ancora completate, dal monitoraggio del PSCL 2023, ove ritenute ancora rilevanti, nonché le nuove iniziative identificate sulla base dell'importanza identificata nella sezione dell'analisi della propensione al cambiamento. Rispetto al PSCL 2023, la strategia adottata è di ridurre l'attenzione data al numero di comunicazioni tra il MM e il personale, a favore invece di una valutazione complessiva del gradimento, e di focalizzare l'attenzione del Piano su un numero ridotto di azioni a maggiore valore aggiunto.

Tabella 13 Misure del PSCL 2024. La colonna "Sede" indica se "C" Colombo/Bavastro e/o "S" Sallustiana. La colonna "Proc" indica la procedura di calcolo dei benefici come presentata nel paragrafo successivo

Asse	Tipo	Nr.	Misura	Sede	Proc.
1	S	01	Parcheeggi riservati per il car-pooling	C	2
1	S	02	Attivazione di un servizio intranet per agevolare il car-pooling	C, S	2
1	A	03	Parcheeggi riservati per il car-sharing	C, S	2
2	I	04	Incentivo per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico	C, S	1
3	S	05	Realizzazione strutture per ciclisti (armadietti e spogliatoio, ecc) a Colombo/Bavastro	C	1
3	S	06	Punto per ricarica bici e monopattini elettrici e punto manutentivo	C, S	1
3	I	07	Incentivo per l'acquisto di biciclette e monopattini	C, S	1
4	I	08	Prosecuzione lavoro a distanza	C, S	1
5	S	09	Attivazione area informativa MM su intranet	C, S	n.d.
5	A	10	Segnalazioni a Roma Mobilità sui servizi di mobilità	C, S	n.d.

5	S	11	Monitoraggio soddisfazione del personale	C, S	n.d.
---	---	----	--	------	------

3.2.1. Stima dei benefici conseguibili

Per ogni misura adottata, è necessario stimare i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM₁₀).

La stima dei benefici ambientali può essere ottenuta adottando le tre seguenti procedure di calcolo che sono distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL:

- Procedura n. 1: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando qualcuno del personale rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL); tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire il lavoro a distanza o il co-working;
- Procedura n. 2: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando qualcuno del personale rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di car pooling o car sharing (aziendali o privati);
- Procedura n. 3: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando qualcuno del personale rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di trasporto collettivo aziendale (navette).

Poiché l'obiettivo principe del PSCL è la riduzione del traffico veicolare privato, tutte le procedure di calcolo proposte si basano sulla riduzione delle percorrenze effettuate con l'autovettura privata.

Si rappresenta che la procedura 3. non è stata applicata in quanto la misura relativa a una navetta aziendale non è stata considerata nel presente Piano.

Procedura n. 1

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

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

dove:

- U_t è il numero di unità di personale sottratte all'uso dell'autovettura per raggiungere la sede di lavoro;
- δ è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);
- L è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal personale per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.

La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti (ΔE_{miinq} espressa in kg/anno), dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata (Δk_{mauto}), è pertanto calcolabile con la seguente formula:

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

in cui:

- Op è il numero di giorni in un anno in cui il personale svolge la modalità di lavoro a distanza, in co-working o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;
- Felnq sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO2, NOx e PM10) espressi in grammi/km.

La scelta dei Felnq dei diversi inquinanti (CO2, NOx e PM10) è collegata alle diverse classi ambientali di appartenenza (classe euro), alle diverse tipologie di alimentazione, alla cilindrata e al ciclo di guida (urbano, extra urbano o autostradale).

Ai fini dell'analisi, sono stati utilizzati i fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia, da associare al mancato utilizzo dell'auto privata, reperibili nella banca dati ISPRA, disponibile al seguente link: <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>

Procedura n. 2

La riduzione giornaliera delle percorrenze del personale in autovettura (Δk_{mauto}), derivante dalla fruizione di un servizio di sharing mobility o di car pooling, è valutabile con la stessa formula della procedura 1, ma, in aggiunta, è necessario stimare anche le percorrenze con le autovetture condivise (k_{msm}), utilizzando la seguente formula:

$$k_{\text{msm}} = N_{\text{ol}} * k_{\text{mnol}}$$

dove:

- N_{ol} è il numero di noleggi giornalieri di veicoli condivisi;
- k_{mnol} è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling durante un noleggio.

La stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti (ΔE_{miinq} espressa in kg/anno) è pertanto calcolata come nella procedura 1, ma sottraendo le emissioni generate dalle autovetture condivise, secondo la seguente formula:

$$\Delta E_{\text{miinq}} = (\Delta k_{\text{mauto}} * F_{\text{eauto}} * G_{\text{s}}) / 1000 - (k_{\text{msm}} * F_{\text{esm}} * G_{\text{s}}) / 1000$$

dove:

- G_{s} è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo di sharing mobility o in car pooling;
- F_{eauto} sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO2, NOx e PM10), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal personale negli spostamenti casa-lavoro;
- F_{esm} sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati per l'autovettura presa in condivisione.

Si tenga altresì conto che, se i mezzi a noleggio o del car pooling sono ad alimentazione elettrica, i relativi fattori di emissione, in prima approssimazione, si possono considerare uguali a zero. In tal caso il sottraendo della formula ΔE_{miinq} diviene pari a zero.

Stima dei benefici

In base, pertanto, alle procedure di valutazione prima descritte e ai risultati dell'indagine, è possibile effettuare la seguente stima dei benefici conseguibili dalle misure, con l'importante avvertenza che tali valutazioni sono standardizzate e pertanto sono da intendersi come una valutazione di massima dei reali benefici.

Le valutazioni ambientali sono state calcolate secondo i seguenti parametri di riferimento.

Tabella 14 Emissione medie auto. Fonte ISPRA

Valori medi g/km		
CO2	NOX	PM10
187,04	0,38	0,03

I valori della Tabella 14 sono quelli medi del parco circolante a Roma.

Sulla base delle procedure di calcolo sopra descritte e dei valori medi emissivi della tabella di cui sopra, è stato possibile procedere alla stima dei benefici ambientali conseguibili, a seguito dell'adozione delle misure del PSCL 2024, come riportato nelle due tabelle seguenti.

Tabella 15 Stima dei benefici ambientali conseguibili delle misure del PSCL 2024 per la sede di Colombo/Bavastro

Misura	Ut	L	Var. Km	Op	Riduz kg/anno		
					CO2	NOx	PM10
Parcheggi riservati per il car-pooling	13	29,4	326	80	2.440,53	4,56	0,37
Attivazione di un servizio intranet per agevolare il car-pooling	13	32,2	352	120	3.945,63	8,06	0,66
Parcheggi riservati per il car-sharing	12	29,01	299	80	2.235,14	4,56	0,37
Incentivo per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico	24	32,1	644	150	18.073,38	36,9	3,03
Realizzazione strutture per ciclisti (armadietti e spogliatoio, ecc) a Colombo/Bavastro	10	6	49	100	917,29	1,87	0,15
Punto per ricarica bici e monopattini elettrici e punto manutentivo	8	6	38	80	575,22	1,17	0,1
Incentivo per l'acquisto di biciclette e monopattini	9	6	47	80	705,06	1,44	0,12
Prosecuzione lavoro a distanza	32	31	258,3	250	14.402,8	29,41	2,41
Totale benefici					43.295,05	87,97	7,21

I benefici ambientali stimati per la sede di Sallustiana sono invece presentati nella tabella seguente

Tabella 16 Stima dei benefici ambientali conseguibili delle misure del PSCL 2024 per la sede di Sallustiana

Misura	Ut	L		Op	Riduz kg/anno
--------	----	---	--	----	---------------

			Var. Km		C02	NOx	PM10
Parcheggi riservati per il car-pooling	1	17,5	14	80	79,25	0,16	0,01
Attivazione di un servizio intranet per agevolare il car-pooling	1	17,5	14	120	119,11	0,24	0,02
Parcheggi riservati per il car-sharing	1	17,5	14	80	78,88	0,16	0,01
Incentivo per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico	0,5	20	8	150	225,69	0,46	0,04
Realizzazione strutture per ciclisti (armadietti e spogliatoio, ecc) a Colombo/Bavastro	1	3	2	30	6,82	0,01	0,01
Punto per ricarica bici e monopattini elettrici e punto manutentivo	1	3	2	80	35,97	0,07	0,01
Incentivo per l'acquisto di biciclette e monopattini	1	3	2	80	36,08	0,07	0,01
Prosecuzione lavoro a distanza	2	26	6	250	314,9	0,64	0,05
Totale benefici					896,7	1,81	0,16

La stima dei benefici conseguibili a seguito della riduzione dei flussi veicolari di auto private è particolarmente contenuta per gli interventi su Sallustiana, in quanto meno del 10% dei rispondenti ha dichiarato di recarsi presso tale sede utilizzando l'auto privata in qualità di conducente. La limitazione dei benefici conseguibili non è però un elemento ostativo alla implementazione degli interventi, in quanto tali interventi hanno comunque anche la finalità di migliorare la qualità degli spostamenti, e dunque il benessere di coloro che già raggiungono tale sede con altre modalità di trasporto, incentivando pertanto il benessere personale anche di coloro che già non utilizzano l'automobile. Tale approccio è inoltre prudenziale in termine di mobilità sostenibile in quanto evita l'eventuale fenomeno inverso a quello stimolato dal PSCL, ossia di una propensione a passare da un modo sostenibile all'utilizzo dell'automobile privata.

3.3. Programma di implementazione e comunicazione

Il programma di implementazione definisce per ogni misura da realizzare la relativa tempistica e le risorse economiche necessarie.

Asse	Tipo	Nr.	Misura	Sede	Tempi	Costi e note
1	S	01	Parcheggi riservati per il car-pooling	C	2025	Intervento in economia, nel parcheggio sotterraneo
1	S	02	Attivazione di un servizio intranet per agevolare il car-pooling	C, S	2025	L'intervento è già finanziato nell'ambito della proposta intranet in corso di sviluppo

1	A	03	Parcheeggi riservati per il car-sharing	C, S	2025	Costo zero, per il tramite del MM d'area
2	I	04	Incentivo per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico	C, S	2025	Valore stimato di Euro 9.000.
3	S	05	Realizzazione strutture per ciclisti (armadietti e spogliatoio, ecc) a Colombo/Bavastro	C	2025	Intervento già parzialmente finanziato nell'ambito dei lavori di ristrutturazione di Colombo 70
3	S	06	Punto per ricarica bici e monopattini elettrici e punto manutentivo	C, S	2025	Valutazione in corso nell'ambito dei lavori di ristrutturazione di Colombo 70
3	I	07	Incentivo per l'acquisto di biciclette e monopattini	C, S	2025	Valore stimato di euro 12.000, previa verifica delle disponibilità
4	I	08	Prosecuzione lavoro a distanza	C, S	2025	Costo zero
5	S	09	Attivazione area informativa MM su intranet	C, S	2025	Intervento già finanziato nell'ambito della proposta intranet in corso di sviluppo
5	A	10	Segnalazioni a Roma Mobilità sui servizi di mobilità	C, S	2025	Costo zero
5	S	11	Monitoraggio soddisfazione del personale	C, S	2025	Attività in economia tramite form dedicati

Gli interventi effettuati dall'Amministrazione, in relazione alle misure previste e al programma di implementazione del PSCL e ad altre misure rilevanti in termini di impatti sulla mobilità, verranno comunicati ai lavoratori attraverso la pagina intranet dedicata al Mobility Management aziendale, quando sarà attiva, e, in attesa dell'attivazione, tramite e-mail inviata a tutti i lavoratori da parte del mobility manager del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

4. Programma di monitoraggio

Per ciascuna delle misure del PSCL 2024, sono identificate le azioni di monitoraggio in termini di indicatori e tempistiche.

Nr.	Misura	Azione, indicatore e tempistica di monitoraggio
01	Parcheggi riservati per il car-pooling	<ul style="list-style-type: none">• Numero. Posti auto disponibili al 31/12
02	Attivazione di un servizio intranet per agevolare il car-pooling	<ul style="list-style-type: none">• Comunicazione dell'avvenuta attivazione da parte delle strutture competenti• Numero di visite alla sezione
03	Parcheggi riservati per il car-sharing	<ul style="list-style-type: none">• Numero Posti auto disponibili entro 500 metri al 31/12
04	Incentivo per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none">• Valore die contributi erogati al 31/12• Numero Di contributi erogati al 31/12
05	Attivazione spogliatoio a Colombo/Bavastro	<ul style="list-style-type: none">• Comunicazione dell'avvenuta attivazione da parte delle strutture competenti
06	Punto per ricarica bici e monopattini elettrici e punto manutentivo	<ul style="list-style-type: none">• Numero punti di ricarica disponibili al 31/12• Presenza punto manutentivo
07	Incentivo per l'acquisto di biciclette e monopattini	<ul style="list-style-type: none">• Valore die contributi erogati al 31/12• Numero di contributi erogati al 31/12
08	Prosecuzione lavoro a distanza	<ul style="list-style-type: none">• % personale che con accordo individuale al 31/12• % giorni lavorati a distanza nel 2025
09	Attivazione area informativa MM su intranet	<ul style="list-style-type: none">• Comunicazione dell'avvenuta attivazione da parte delle strutture competenti
10	Segnalazioni a Roma Mobilità sui servizi di mobilità	<ul style="list-style-type: none">• Numero di segnalazioni inviate nel 2025 da parte del mobility manager
11	Monitoraggio soddisfazione del personale	<ul style="list-style-type: none">• Indagine sulla soddisfazione al 30/06 e 31/12

Allegato 1. Questionario PSCL 2024

Piano spostamenti casa-lavoro del MASE 2024

19 dic 2024

Benvenuta/o all'indagine annuale per il piano degli spostamenti casa-lavoro del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. L'indagine dura meno di 10 minuti ed è aperta a tutto il personale, anche non dipendente, delle sedi di Colombo/Bavastro e Sallustiana. I dati saranno trattati in forma aggregata ed anonima.

* Obbligatoria

* Questo modulo registrerà il tuo nome, inserire il nome.

1. Anagrafica

1. In quale comune vivi? *

Immetti al massimo 50 caratteri

2. Indica il CAP del comune dove vivi *

Immetti un numero maggiore di 0

3. Prego indicare la fascia di età *

- Fino a 34
- 35-54
- 55-64
- 65 e oltre

4. Genere *

- Maschio
- Femmina
- Non dichiarato

2. Attività lavorativa

5. Indicare ente o azienda di appartenenza *

- Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
- Altro

6. Indicare il tipo di rapporto di lavoro *

- Dipendente a tempo pieno
- Dipendente part-time
- Collaboratore/lavoratore autonomo
- Altro

7. Indicare la sede di lavoro di riferimento *

Si intende la sede di lavoro abituale o prevalente di svolgimento dell'attività lavorativa

- Colombo/Bavastro
- Sallustiana

8. Hai un accordo per il lavoro a distanza? *

Include il lavoro agile, il lavoro da remoto ed il telelavoro

- Sì
- No, penso di chiederlo in futuro
- No, non mi interessa

9. Quanti giorni di lavoro a distanza svolgi mediamente in una settimana? *

Inserire un valore rappresentativo delle proprie abitudini prevalenti e non per forza della settimana in corso

- Sempre o quasi sempre in presenza
- 1 giorno
- 2 giorni
- 3 giorni
- 4 giorni
- sempre o quasi sempre a distanza

10. Prego indicare l'orario di entrata abituale nei giorni di lavoro in presenza *

Inserire un valore rappresentativo delle proprie abitudini prevalenti e non per forza della settimana in corso

- Prima delle 8
- Tra le 8 e le 9
- Tra le 9 e le 10
- Dopo le 10
- Non svolgo lavoro in presenza

11. Prego indicare l'orario di uscita abituale nei giorni di lavoro in presenza *

Inserire un valore rappresentativo delle proprie abitudini prevalenti e non per forza della settimana in corso

- Prima delle 14.30
- Tra le 14.30 e le 16.30
- Tra le 16.30 e le 17.30
- Tra le 17.30 e le 19
- Dopo le 19
- Non svolgo lavoro in presenza

3. Disponibilità mezzi e modi di trasporto

12. Quale di questi mezzi di trasporto hai a disposizione? *

Prego indicarli anche se non vengono utilizzati per lo spostamento casa-lavoro

	Si	No
Automobile diesel o benzina	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile gpl/metano	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile solo elettrica	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile ibrida	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moto o ciclomotore diesel o benzina	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moto o ciclomotore elettrico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bicicletta tradizionale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bicicletta a pedalata assistita	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Monopattino elettrico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Disponi dei seguenti abbonamenti ai servizi di trasporto? *

Prego indicarli anche se non vengono utilizzati per lo spostamento casa-lavoro

	Si	No
Metrebus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Solo treno	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Servizio di car-sharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Servizi di car-pooling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Altri sistemi di sharing per bici, motorini, o monopattini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Hai attivato l'agevolazione riservata agli abbonati METREBUS annuali per utilizzare monopattini e biciclette in sharing? *

- No, non ho l'abbonamento annuale METREBUS
- No, ho l'abbonamento annuale METREBUS ma non mi interessa
- Ho avuto problemi ad attivarlo o ad usarlo
- Sì, ma non lo uso per lo spostamento casa-lavoro
- Sì e lo utilizzo anche per gli spostamenti casa-lavoro

4. Spostamento casa-lavoro

15. Quanti chilometri percorri complessivamente per lo spostamento casa-lavoro in un giorno di lavoro in presenza? *

Indicare i chilometri complessivi, anche indicativi, **sommando quelli di andata e di ritorno**. Fare riferimento ad un giorno standard, non per forza quello della compilazione del questionario.

Immetti un numero maggiore di 0

16. Quanto tempo impieghi complessivamente per lo spostamento casa-lavoro in un giorno di lavoro in presenza? *

Indicare il tempo complessivo **sommando quello di andata e ritorno**. Fare riferimento ad un giorno standard, non per forza quello della compilazione del questionario.

- Meno di 30 minuti
- Tra 30 e 60 minuti
- Tra 1 e 2 ore
- Tra 2 e 3 ore
- Tra 3 e 4 ore
- Oltre 4 ore

17. Indicare la modalità di spostamento più usata per raggiungere la sede di lavoro *

Fare riferimento al tipo di mezzo utilizzato per uno spostamento tipico in una giornata di lavoro in presenza

- Auto privata - conducente
- Auto privata - passeggero
- Auto in car-sharing
- Moto o ciclomotore personale
- Trasporto pubblico (autobus/treno/tram/metro) anche combinato con altri mezzi privati
- Mobilità dolce (piedi, bici personale, monopattino personale)
- Servizi di sharing (ciclomotore, bici, monopattino)

18. Indicare quanto sono rilevanti i seguenti motivi nella scelta della tua modalità di spostamento attuale per gli spostamenti casa-lavoro *

	Non rilevante	Parzialmente rilevante	Molto rilevante
Minore livello di stress rispetto alle alternative	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Percezione di sicurezza	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mancanza di servizi di trasporto pubblico adeguati	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mancanza di percorsi pedonali o ciclabili adeguati	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Difficoltà di parcheggio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Economicità del costo complessivo per lo spostamento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autonomia di orari e spostamenti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Esigenza di accompagnare altre persone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minore impatto ambientale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19. Dove si parcheggia prevalentemente l'auto/moto/ciclomotore durante lo spostamento casa-lavoro? *

- Non uso l'auto/moto/ciclomotore
- Mi faccio accompagnare con l'auto/moto/ciclomotore e non ho bisogno di parcheggiare
- In un parcheggio riservato al personale MASE
- In un parcheggio libero e gratuito vicino al MASE
- In un parcheggio a pagamento vicino al MASE
- Presso una stazione treno/autobus/metro prima di proseguire con un altro mezzo pubblico

20. In caso di utilizzo di auto/moto/ciclomotore nello spostamento casa-lavoro, prego indicare il tipo di carburante usato dal proprio mezzo *

Anche quando usato per uno spostamento combinato con altri modi di trasporto

- Benzina
- Diesel
- GPL
- Metano
- Ibrida elettrica
- solo elettrica
- Non sono sicuro
- Non utilizzo auto/moto/ciclomotore

21. In caso di utilizzo dell'auto/moto/ciclomotore nello spostamento casa-lavoro, quanto sono rilevanti i seguenti motivi per la tua scelta?

Anche quando usato per uno spostamento combinato con altri modi di trasporto

	Non rilevante	Abbastanza rilevante	Molto rilevante
Percezione di sicurezza	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mancanza di delle linee di trasporto pubblico del percorso casa-lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Esigenze di flessibilità degli spostamenti prima o dopo lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Esigenza di accompagnare altre persone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Percorsi pedonali o ciclabili assenti o poco sicuri	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Orari del lavoro variabili	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Servizio di trasporto pubblico affollato, stressante o poco affidabile	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22. Quanto ti ritieni soddisfatto per ciascuna delle seguenti dimensioni rispetto alle attuali modalità per raggiungere la sede di lavoro? *

	Poco soddisfatto	Abbastanza soddisfatto	Molto soddisfatto
Tempi di viaggio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Comfort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Costo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Impatto ambientale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grado complessivo di soddisfazione	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Propensione al cambiamento e valutazione delle misure

23. Saresti disposto ad andare a lavoro più spesso con *

	No, non mi interessa	Sì, ma prima servono dei miglioramenti importanti	Sì, penso lo farò anche senza importanti miglioramenti	Già lo faccio
Trasporto pubblico (autobus, treno, metro)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bici, monopattini o motorino di tua proprietà	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bici, monopattino o motorino in sharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile in car sharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile con viaggio insieme ad altri colleghi (car pooling)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automobile elettrica di proprietà	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24. Quanto sono utili le seguenti misure a favore del **trasporto pubblico** per ridurre il tuo utilizzo dell'automobile personale o migliorare la soddisfazione del tuo viaggio con tali mezzi? *

Si prega di rispondere pensando **esclusivamente** a quanto la misura possa essere utile per i **tui spostamenti casa-lavoro**.

	Molto utile	In parte utile	Non mi interessa
Migliore collegamento autobus da staz. Ostiense	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Migliore collegamento autobus da staz. Garbatella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Migliore collegamento autobus da staz. Termini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sconto 30% su abbonamenti annuali metrebus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miglioramento fermate autobus (comfort, protezione pioggia, orari tempo reale)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miglioramenti su altre linee autobus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Potenziamento linee metropolitane	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Potenziamento treni regionali	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

25. Vuoi dare qualche dettaglio in merito alle scelte date sopra? (TPL)

Es. indicazione di una specifica linea o direttrice o municipio da connettere o da potenziare

26. Quanto sono utili le seguenti misure a favore degli spostamenti a **piedi**, con **bici** o **monopattini** per ridurre il tuo utilizzo dell'automobile personale o migliorare la soddisfazione del tuo viaggio con tali mezzi? *

Si prega di rispondere pensando **esclusivamente** a quanto la misura possa essere utile per i **tui spostamenti casa-lavoro**.

	Molto utile	In parte utile	Non mi interessa
Miglioramento marciapiedi e attraversamenti o pedonali verso la sede di lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Migliore funzionalità della convenzione METREBUS per uso monopattini e bici elettriche in sharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Realizzazione di più stalli per biciclette presso la sede di lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Realizzazione di strutture adeguate presso la sede di lavoro (es. armadietti, spogliatoi, docce)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pista ciclabile verso Termini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punto di ricarica per bici e monopattini elettrici presso la sede di lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contributo 30% per acquisto biciclette individuali	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contributo 30% per acquisto monopattini individuali	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contributo 30% per acquisto servizi di sharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bici o monopattini del MASE a disposizione presso la sede	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27. Vuoi dare qualche dettaglio in merito alle scelte date sopra? (monopattini, bici, a piedi)

Es. indicazione di uno specifico intervento o percorso

28. Quanto sono utili le seguenti misure per ridurre il tuo utilizzo dell'automobile personale per gli spostamenti casa-lavoro a favore dell'utilizzo di auto in condivisione? *

Si prega di rispondere pensando **esclusivamente** a quanto la misura possa essere utile per i **tuo** spostamenti casa-lavoro. Per **car-pooling** si intende l'effettuare dei passaggi tra colleghi che condividono lo stesso percorso. Per **car-sharing** si intende il noleggio di un'auto a breve tempo, pagando solo l'auto per i minuti utilizzati ed i chilometri percorsi.

	Molto utile	In parte utile	Non mi interessa
Avere app o servizio dedicato alla condivisione dei passaggi tra colleghi (car pooling)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sconto 30% sui servizi di car sharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parcheggi riservati al MASE per il car pooling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parcheggi riservati al MASE per il car sharing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

29. Vuoi dare qualche dettaglio in merito alle scelte date sopra? (auto condivisa)

30. Quanto ritieni utili queste ulteriori misure per ridurre il tuo utilizzo individuale dell'automobile? *

Si prega di rispondere pensando **esclusivamente** a quanto la misura possa essere utile per i **tui spostamenti** casa-lavoro.

	Molto utile	In parte utile	Non mi interessa
Adozione di un'app per monitorare i propri spostamenti e valutare le proprie abitudini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Più informazioni su incentivi, sconti ed agevolazioni esistenti per il trasporto pubblico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maggiore frequenza lavoro a distanza	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punto di ricarica per auto elettriche presso la sede di lavoro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Più informazioni su incentivi, sconti ed agevolazioni esistenti per l'acquisto di un'auto elettrica	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

31. Prego inserire qualunque altro spunto, suggerimento, o azione non approfondito da questo questionario

Questo contenuto non è stato creato né approvato da Microsoft. I dati che invii verranno recapitati al proprietario del modulo.