



PIANO  
DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO

Dipartimento Amministrazione Penitenziaria  
Roma

2023



22 novembre 2023

Arch. Jr Paolo Astore  
Mobility manager DAP  
[mobilitymanager.dap@giustizia.it](mailto:mobilitymanager.dap@giustizia.it)



Il Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria istituito dall'art. 30 della Legge 395/1990, nell'ambito del Ministero della giustizia

- ha la gestione amministrativa del personale e dei beni della amministrazione penitenziaria
- svolge i compiti relativi alla esecuzione delle misure cautelari, delle pene e delle misure di sicurezza detentive
- svolge i compiti previsti dalle leggi per il trattamento dei detenuti e degli internati.

Ai sensi dell'art. 4 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, il presente PSCL, adottato dal Dipartimento della Amministrazione Penitenziaria da parte del Direttore Generale Reggente della Direzione Generale per la gestione dei beni, dei servizi e degli interventi in materia di edilizia penitenziaria, viene trasmesso, entro 15 giorni dall'adozione, al Mobility Manager d'Area del Comune di Roma, territorialmente competente, per una valutazione complessiva da parte di quest'ultimo delle misure previste nel territorio di riferimento, una fase di confronto sulle soluzioni ipotizzate, l'armonizzazione delle diverse iniziative e la formulazione di proposte di finanziamento in relazione alle fonti disponibili, anche sulla base di iniziative integrate che coinvolgono diversi soggetti e competenze. Sempre in conformità a quanto in materia disciplinato, il PSCL viene altresì portato a conoscenza dei dipendenti del DAP e sedi collegate, mediante pubblicazione sulla pagina intranet ([dap.giustizia.it](http://dap.giustizia.it)) curata dal Mobility Manager.



## INDICE

1	CONTESTO DI RIFERIMENTO E STRUTTURA PSCL	5
2	PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	7
2.1	Premessa metodologica	7
2.2	Analisi delle condizioni strutturali	7
2.3	Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede centrale DAP	10
2.4	Analisi dell'offerta di trasporto Polo Logistico Rebibbia	12
2.5	Analisi dell'offerta di trasporto GOM/NIC	14
2.6	Analisi dell'offerta di trasporto D.G. Formazione	15
2.7	Anagrafica	16
2.7.1	Personale per sede di servizio	16
2.7.2	Personale per sesso	17
2.8	Analisi degli spostamenti casa lavoro	18
2.8.1	Origine degli spostamenti DAP largo Luigi Daga	18
2.8.2	Origine degli spostamenti Polo logistico Rebibbia	19
2.8.3	Origine degli spostamenti Barellai	20
2.8.4	Origine degli spostamenti Brava	21
2.8.5	Lavoro agile	22
2.8.6	Modalità di spostamento casa-lavoro	24
2.8.6.1	Distanza percorsa	24
2.8.6.2	Tempi di percorrenza	24
2.8.6.3	Flussi orari di entrata ed uscita	25
2.8.6.4	Mono/multi modalità di spostamento	27
2.8.6.5	Motivazione all'utilizzo della modalità di trasporto	29
2.8.6.6	Soddisfazione della modalità di spostamento utilizzata	30
2.8.6.7	Modalità di parcheggio del mezzo privato	30
2.8.6.8	Utilizzo navetta aziendale	31
2.8.6.9	Monitoraggio navetta aziendale	32



2.8.7	Propensione al cambiamento	35
2.8.7.1	Uso del car-pooling	36
2.8.7.2	Uso del servizio di navetta aziendale	36
2.8.7.3	Uso del trasporto pubblico	37
2.8.7.4	Uso della bicicletta	38
2.8.8	Commenti e suggerimenti	39
3	PARTE PROGETTUALE DEL PSCL	39
3.1	Misure per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata	37
3.2	Misure per favorire l'uso del trasporto pubblico	37
3.3	Misure per favorire la mobilità ciclabile e/o micro-mobilità	39
3.4	Misure per ridurre la domanda di mobilità	39
3.5	Ulteriori misure	40
4	ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO	41



## **1 - CONTESTO DI RIFERIMENTO E STRUTTURA DEL PSCL**

Il mobility management è l'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa. Figura di riferimento per l'implementazione delle suddette iniziative è il mobility manager la cui attività è volta a promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e il conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti.

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante “*Misure per incentivare la mobilità sostenibile*”, al comma 4 dell'articolo 229 dispone che “*Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all' articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile*”.

L'obiettivo della norma è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d'area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del “Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL”.

Lo strumento attraverso il quale i Mobility Manager ottimizzano la gestione della mobilità, locale ed aziendale, è il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro che va presentato ogni anno presso gli uffici competenti del Comune entro la data del 31 dicembre.

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

Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste,



valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

## Benefici conseguibili

### BENEFICI PER I DIPENDENTI

- Riduzione dei tempi/costi di trasporto
- Incentivi economici
- Riduzione del rischio di incidentalità
- Incremento della socializzazione
- ....

### BENEFICI PER L'AZIENDA

- Regolarità nell'arrivo dei propri dipendenti
- Possibilità di riutilizzo aree aziendali
- Possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale
- ....

### BENEFICI PER LA COLLETTIVITA'

- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti
- Riduzione della congestione da traffico veicolare
- Riduzione del rischio di incidentalità
- ....

Preliminarmente alla redazione del PSCL, al fine di rendere efficace tale piano, l'Ente dovrebbe identificare l'entità delle risorse disponibili per lo sviluppo delle iniziative.

## Struttura del PSCL

### PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

- Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda
- Analisi dell'offerta di trasporto
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro

### PARTE PROGETTUALE

- Progettazione delle misure
- Benefici conseguibili
- Programma di implementazione



Un PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa- lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili. Le misure previste nel piano possono effettivamente essere realizzate se esiste un coordinamento costante tra il Mobility Manager e le strutture interne di gestione delle risorse finanziarie e strumentali.

## ***2 - PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI***

La parte informativa e di analisi del PSCL contiene:

- Premessa metodologica;
- Analisi delle condizioni strutturali;
- Analisi dell'offerta di trasporto;
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro.

Vengono raccolte tutte le informazioni ed i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale e alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto sul territorio, nonché alle risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.

### ***2.1 Premessa metodologica***

I dati conoscitivi di base per la pianificazione sono stati raccolti mediante:

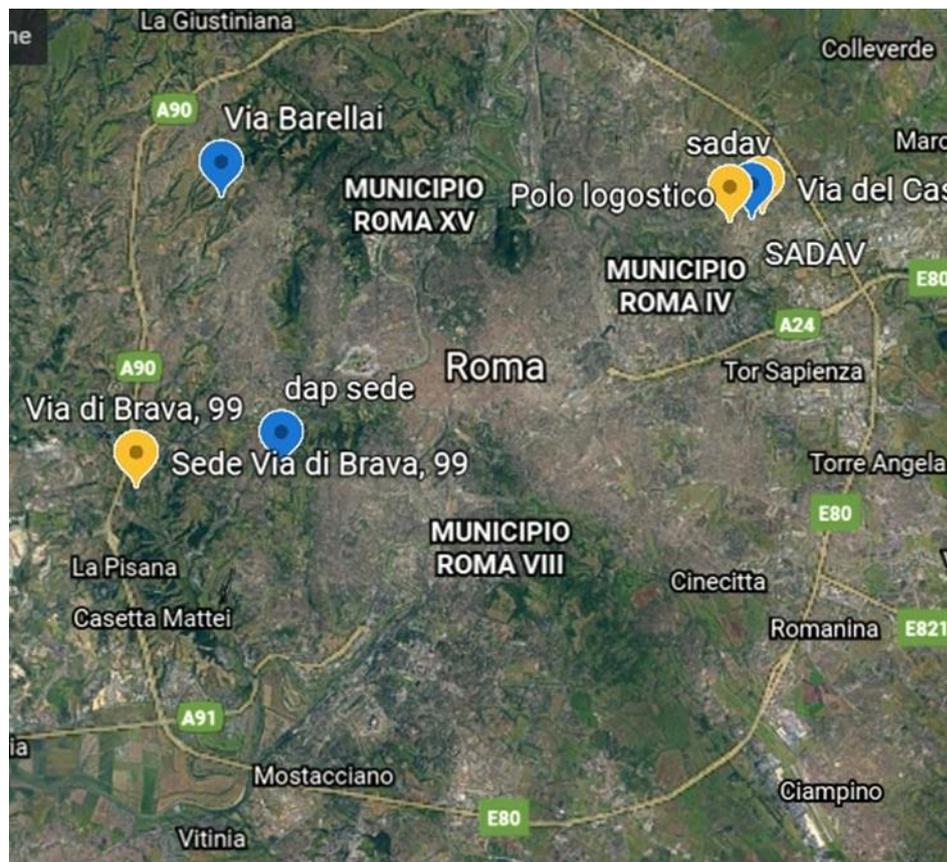
- Acquisizione diretta delle informazioni (per i dati pubblici)
- Dati forniti dall'amministrazione relativi a unità di personale in servizio, lavoro agile
- Dati rinvenuti dall'indagine conoscitiva svolta mediante questionario online rivolto a tutti i dipendenti.

### ***2.2 Analisi delle condizioni strutturali***

Per quanto concerne le condizioni strutturali aziendali, le sedi di diretta competenza, nel territorio di Roma Capitale, del Dipartimento della Amministrazione Penitenziaria hanno a disposizione posti auto in aree di parcheggio all'interno delle sedi, oltre a posti per bici e moto. Di seguito la localizzazione delle sedi e le tabelle riepilogative della distribuzione dei dipendenti e dei parcheggi:



## Localizzazione delle sedi



## Dipendenti per sede

Denominazione	Indirizzo	CAP	N° Dipendenti
DAP Sede centrale	Largo Luigi Daga 2	00164	968
DAP Polo Logistico/DNA	Via Casale di San Basilio 168	00156	201
DAP GOM/NIC	Via di Brava 99	00163	102
DAP D.G. Formazione	Via Giuseppe Barellai 140	00135	76



## Distribuzione posti auto per i dipendenti

Denominazione	Posti auto	Posti moto	Posti bici	Navetta aziendale
DAP Sede centrale	300	50	8	2
DAP Polo Logistico/DNA	130		8	
DAP GOM/NIC	80		0	
DAP D.G. Formazione	50		8	1

L'orario di lavoro in tutte le sedi avviene principalmente dalle ore 07,30 alle ore 19,30 dal lunedì al venerdì. Sabato e domenica chiuso.

## Risorse, servizi e dotazioni aziendali

### RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale dedicato	0
Risorse umane dedicate	3

### SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

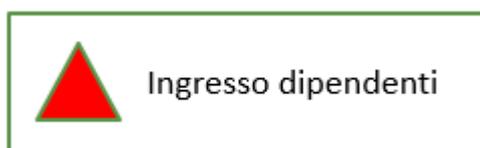
Navetta aziendale (solo DAP sede centrale)	1
Automobili aziendali	0
Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
Car sharing aziendale	0
Piattaforma di car-pooling aziendale	0

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI	NO
INCENTIVI / SCONTI PER ACQUISTO SERVIZI DI SHARING MOBILITY	SI
INCENTIVI ALL'USO DELLA BICICLETTA (BIKE TO WORK)	NO
SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE	NO
MENSA AZIENDALE (sede centrale, Gom/NIC, D.G. Formazione)	SI



## ***2.3 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede centrale, DAP Largo Luigi Daga (distanza max 500 m.)***

La sede centrale DAP è situata in largo Luigi Daga 2 nel XII Municipio nella zona ad ovest della città, dista circa 6 km dal GRA e 7 KM dal Ministero della Giustizia in Via Arenula nel centro della città ed ospita 968 dipendenti.



L'accessibilità con il trasporto pubblico è agevolata dalle fermate bus di Biagio Pace (150 mt.), Silvestri/Min. Giustizia (20 mt) e di Buon Pastore (300 mt), le quali permettono il collegamento con le stazioni fs di Trastevere e Termini, con la linea B ed A della metro e con le periferie della zona Nord attraverso l'utilizzo delle seguenti linee di bus:

- 033 Deviata (Bravetta - Montalcini)
- 088 (Della Giovanna/zoo – Gianicolense/Casaletto)
- 792 (Eudes – Porta san Giovanni/MA)
- 98 (Paola/San Pietro FS – Mazzacurati)
- H (Termini – Bravetta/Capasso)
- 786 (Reduzzi – Staz. Trastevere FS)
- 792 (Buon Pastore – Porta S. Giovanni MA)
- 808 (Ponte Galeria – Buon Pastore)
- 889 (Val Cannuta – Corviale)



	DISTANZA FERMATA	FREQUENZA	DURATA CORSA
LINEA 33	20 mt.	10/20 Min.	30 Min.
LINEA H	20 mt.	15 Min.	50 Min.
LINEA 088	20 mt.	20 Min.	40 Min.
LINEA 808	20 mt.	10/20 Min.	30 Min.
LINEA 792	20 mt.	15/20 Min.	60 Min.



Per quanto riguarda l'accessibilità col mezzo privato, la sede può contare su un parcheggio scoperto di 300 posti auto, 10 posti per bus, 50 stalli per motocicli e due rastrelliere scoperte per le bici con 8 posti. I parcheggi pubblici sono disposti lungo le strade nei pressi della sede, ma sono inflazionate dalla presenza di un complesso scolastico nelle immediate vicinanze.

Per quanto riguarda la presenza di colonnine di ricarica elettrica per autoveicoli con parcheggi ad essi riservati, si segnala la presenza di 1 colonnina in Via Giorgio Zoega 59 a circa 400 mt. di distanza.

Per quanto riguarda il servizio di monopattini sharing si è provveduto attraverso una convenzione con la società Voi Technology ad estendere la zona operativa fino alla sede dipartimentale e a istituire una zona di parcheggio in prossimità della stessa.

Per quanto riguarda la navetta aziendale si segnala la presenza di due linee, una linea collega la stazione Piramide con una corsa al mattino (7,30) due corse il pomeriggio (14,00 – 15,42) ed una corsa la sera (17,30), ed un'altra linea collega la stazione metro A di Cipro con una corsa al mattino (7,35) due corse il pomeriggio (14,00 – 15,42) e tre corse la sera (17,30-19,00-20,00)



## 2.4 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi del Polo Logistico Rebibbia in Via Casale di San Basilio 168 (distanza max 500 m.)

Il Polo Logistico è situato su via Casale di san Basilio nel IV Municipio, fa parte del complesso carcerario di Rebibbia e dista circa 1 km dal GRA e 2 KM dalla stazione della metro Rebibbia ed ospita 201 dipendenti. L'ingresso alla sede dista 500 mt dall'edificio Uffici.



Per raggiungere a piedi la sede, dall'accesso su strada, manca un percorso pedonale. Si deve percorrere un viale interno di 500 mt dei quali più della metà sono di larghezza appena sufficiente per il doppio senso di marcia dei veicoli ed in prossimità di due curve manca la visuale dei veicoli sopraggiungenti. L'accessibilità con il trasporto pubblico è possibile dalla fermata bus di Casale San Basilio/Fabriano (600 mt.), con l'utilizzo delle seguenti linee di bus:

- 343 (Ponte Mammolo – Conca d'Oro MA)
- 344 (Nuovo Salario – S. Alessandro)
- 404 (Rebibbia MB – S. Alessandro)
- 424 (Circolare Ponte Mammolo MB)
- 444 (Ponte Mammolo S. Basilio)
- C5 (Saxa Rubra - Centocelle)



Per quanto riguarda l'accessibilità col mezzo privato, la sede può contare su un parcheggio scoperto di 150 posti auto oltre ad un ampio piazzale dove è consentita la libera sosta, sono presenti stalli dedicati per il parcheggio di 10 motocicli e la disponibilità di due rastrelliere scoperte per le bici con 8 posti. I parcheggi sono in numero sufficiente per i dipendenti.

Non sono presenti colonnine di ricarica elettriche per autoveicoli e servizi di sharing mobility in prossimità della sede.



### LEGENDA

-  Complesso Penitenziario Rebibbia
-  Parcheggi Auto      Posti 150
-  Sede Polo Logistico
-  Ingresso carrabile



## 2.5 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della sede del GOM/NIC In via di Brava 99 (distanza max 500 m.)

La sede del GOM/NIC si trova all'interno del complesso della Scuola di formazione e aggiornamento del corpo di Polizia e del personale dell'Amministrazione penitenziaria (SFAP) ed è situata in Via di Brava 99 nel XII municipio, dista circa 1 KM dal GRA e 6,5 Km dal DAP ed ospita 102 dipendenti. Il complesso si sviluppa su un'AREA Di 11 ha. su una collina con un dislivello dall'accesso principale di 30-40 mt.

Arrivando con i mezzi di trasporto pubblici, il dipendente deve percorrere, dall'ingresso pedonale agli uffici, una distanza di 700 mt con una pendenza del 4,9 %.



Ingresso dipendenti su  
Via di Brava



GOM/NIC



Percorso

Per quanto riguarda l'accessibilità col mezzo privato, la sede può contare su un parcheggio scoperto con 80 posti auto oltre ad ampi spazi dove è consentita la libera sosta all'interno del complesso, i parcheggi sono in numero sufficiente per i dipendenti.

Non sono presenti colonnine di ricarica elettriche per autoveicoli e servizi di sharing mobility in prossimità della sede.

L'accessibilità con il trasporto pubblico è possibile dalla fermata bus di Brava/Pescaccio (10 mt.), con l'utilizzo della seguente linea di bus:

088 (Della Giovanna/zoo – Gianicolense/Casaletto)

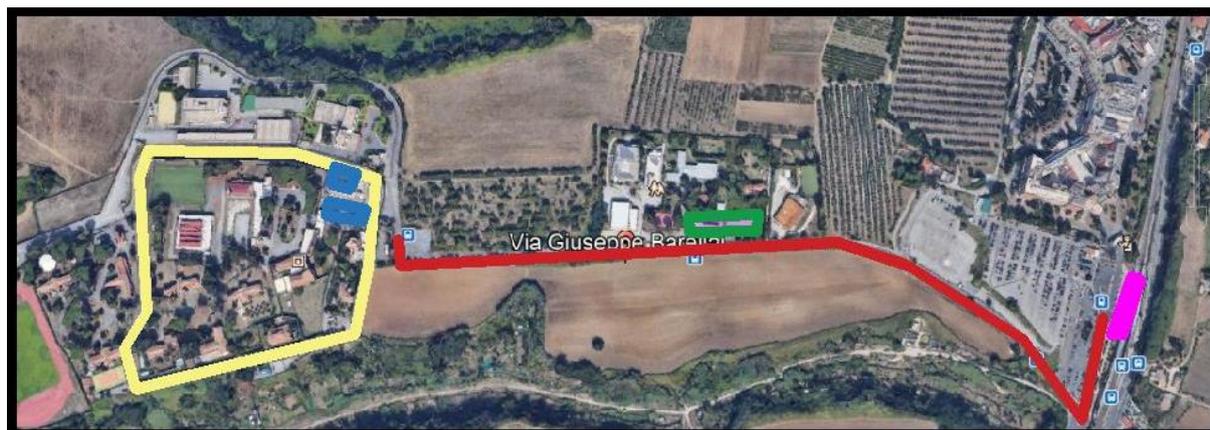


## ***2.6 Analisi dell'offerta di trasporto nei pressi della Direzione Generale della Formazione (distanza max 500 m.)***

La sede della Direzione Generale della Formazione si trova in via Giuseppe Barellai 140 nel XIV Municipio ed ospita 76 dipendenti, dista 3,5 KM dal G.R.A. ed 1 Km dalla fermata S. Filippo Neri della ferrovia FL3.

La struttura è dotata di parcheggi interni in numero sufficiente ai dipendenti, tuttavia in occasione dei corsi di formazione la richiesta di parcheggi è superiore all'offerta. Le linee urbane 911 e 916 assicurano, allo stato, il collegamento fra via Trionfale e le articolazioni dipartimentali penitenziarie situate in via Giuseppe Barellai 140 solo nelle fasce orarie riconducibili agli orari di entrata ed uscita degli studenti del limitrofo Liceo Scientifico Statale "Louis Pasteur". Per ovviare alla mancanza di regolari collegamenti con il trasporto pubblico, presso la Scuola Superiore dell'Esecuzione Penale è in funzione un servizio navetta aziendale per il trasporto collettivo dei dipendenti da e per la stazione "San Filippo Neri" della linea FLM3 Roma-Viterbo con 7 corse la mattina e 7 corse il pomeriggio.

Non sono presenti colonnine di ricarica elettriche per autoveicoli e servizi di sharing mobility in prossimità della sede.



### LEGENDA

- |   |  |
|---|--|
|  | Sede Via Barellai                                |
|  | Parcheggi interni                                |
|  | Percorso Km 1,2 per la stazione San Filippo Neri |
|  | Liceo Scientifico Pasteur                        |
|  | Stazione FS San Filippo Neri                     |



## 2.7 Anagrafica

Allo scopo di giungere a una conoscenza delle abitudini di spostamento e delle preferenze in tema di mobilità, ai dipendenti è stato somministrato uno specifico questionario da compilare entro il mese di settembre 2023. Il questionario è stato strutturato considerando 4 aree tematiche:

1. Anagrafica: inquadramento dei destinatari ed analisi delle zone di residenza e delle loro sedi di appartenenza
2. Attività lavorativa: analisi della tipologia di contratto, della presenza in sede o da remoto e degli orari di lavoro;
3. Spostamento casa-lavoro: analisi delle abitudini sulle modalità di trasporto per raggiungere la sede di lavoro;
4. Propensione al cambiamento: valutazione ed analisi delle preferenze su mezzi di trasporto alternativi a quelli abituali ed eventuali proposte di iniziative future in tema di mobilità.

Il questionario è stato diramato a tutto il personale attraverso una circolare e reso accessibile per la compilazione online tramite un qr-code ed un link editabile, inoltre è stato diffuso tramite mailing list e pubblicato nella sezione Mobility Manager della home page intranet del Dipartimento.

Al questionario hanno risposto complessivamente 239 unità di personale in servizio presso le sedi del Dipartimento.

### 2.7.1 Personale per sede di servizio

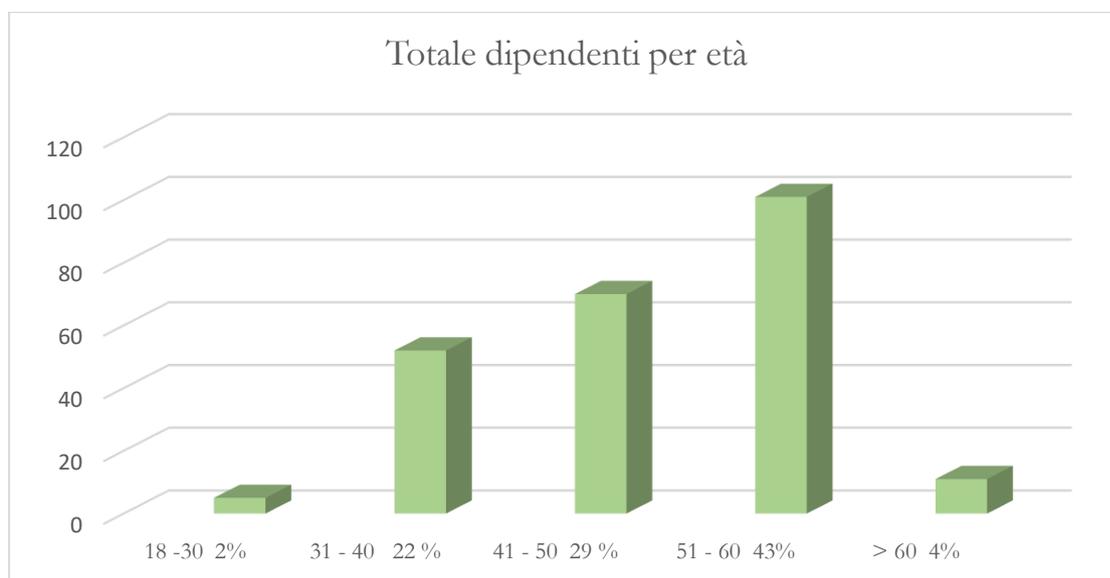
Denominazione	Indirizzo	Risposte	Personale totale	% di risposta
DAP Sede centrale	Largo Luigi Daga 2	161	968	16,6%
DAP Polo Logistico/DNA	Via Casale di San Basilio 168	46	201	22,0%
DAP GOM/NIC	Via di Brava 99	15	102	15,7%
DAP D.G. Formazione	Via G. Barellai 140	17	76	22,3%

La percentuale di risposte, pur non raggiungendo valori elevati, ha visto un sostanziale incremento rispetto all'anno 2021 in cui la percentuale era il 7,2 %.



## 2.7.2 Personale per sesso

Denominazione	F	%	M	%	Tot
DAP Sede centrale	49	30,4 %	112	69,6 %	161
DAP Polo Logistico/DNA	7	15,2 %	39	84,8 %	46
DAP GOM/NIC	0	00,0 %	15	100 %	15
DAP D.G. Formazione	6	35,3 %	11	64,7 %	17
Totale	62	24,4 %	177	75,6 %	239



I rispondenti sono per il 24,4% donne, il 75,6% uomini. Il 29% ha un'età compresa tra i 41 e 50 anni; il 43 % ha un'età compresa tra i 51 e 60 anni. Infine, solo il 4% ha un'età superiore ai 60 anni, il 2% tra 18 e 30 e il 22% tra 31 e 40. Di questi 1/3 (79 unità) fa parte del comparto funzioni centrali, i restanti 2/3 (160 unità) del comparto sicurezza ovvero alla Polizia Penitenziaria.

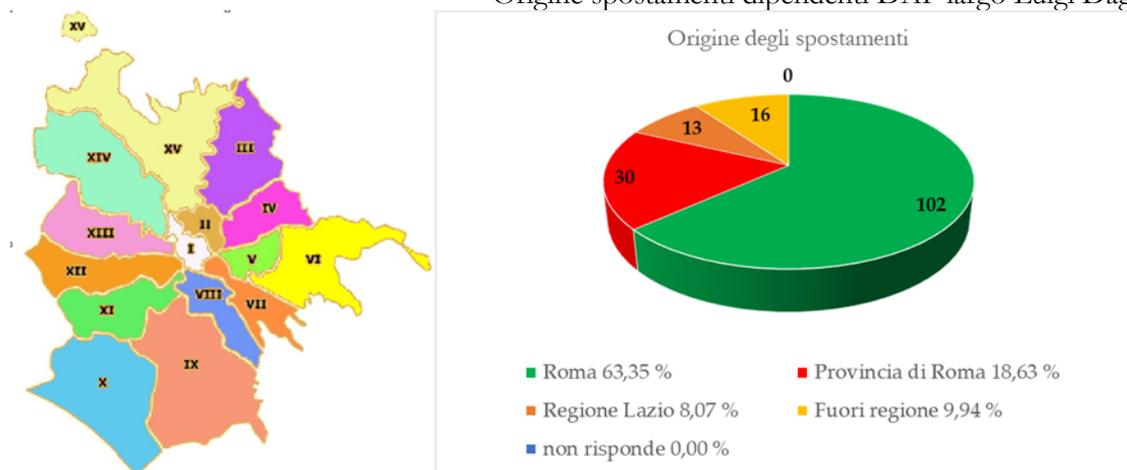


## 2.8 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

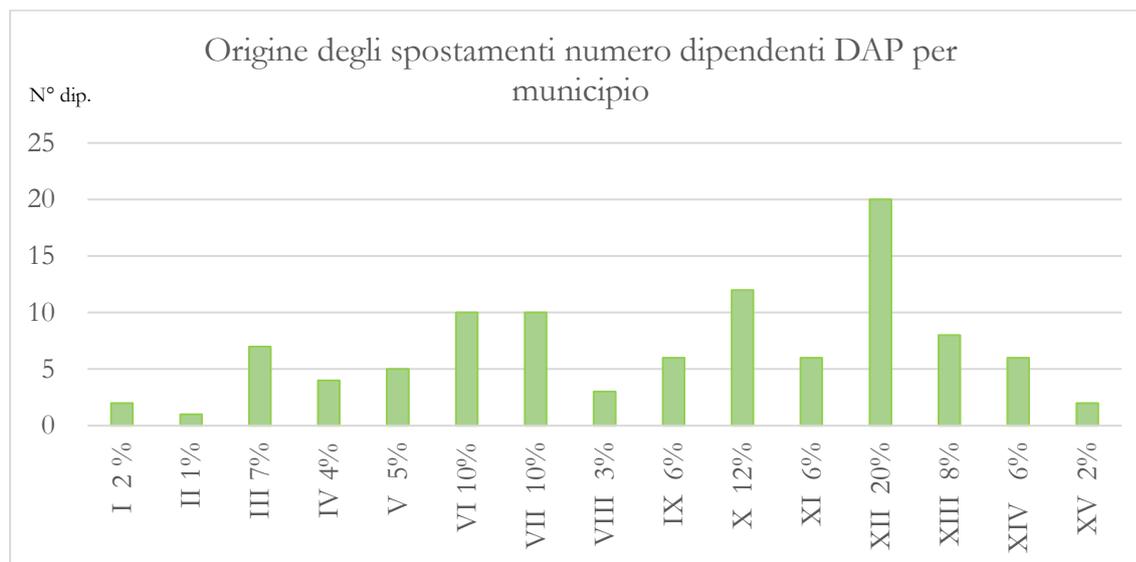
Per identificare l'origine degli spostamenti casa-lavoro, ai dipendenti, è stato chiesto di indicare il codice di avviamento postale dell'indirizzo di domicilio/residenza. I c.a.p. sono stati poi aggregati in 4 tipologie: Comune di Roma, Provincia di Roma, altre provincie all'interno della regione Lazio, fuori regione.

### 2.8.1 Origine degli spostamenti DAP largo Luigi Daga

Origine spostamenti dipendenti DAP largo Luigi Daga



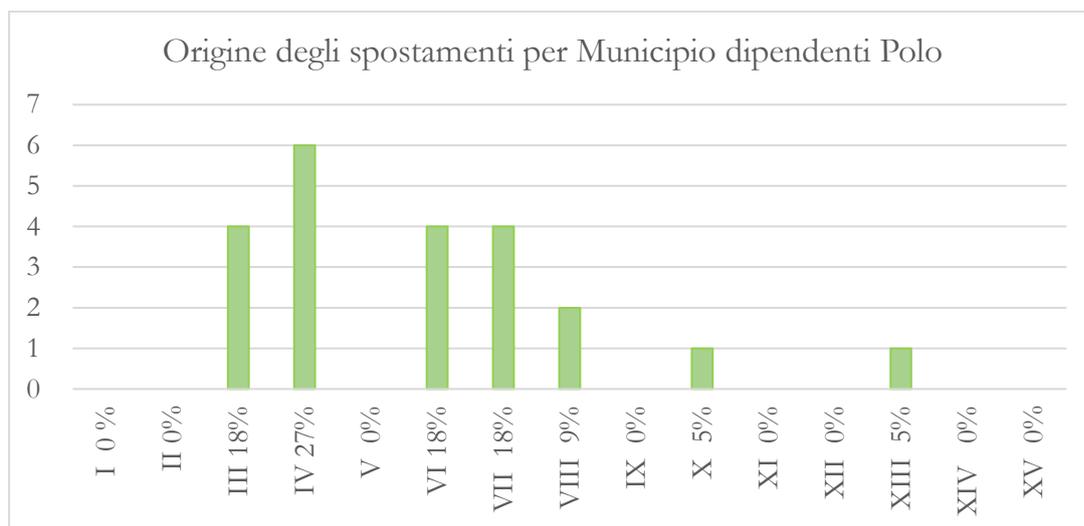
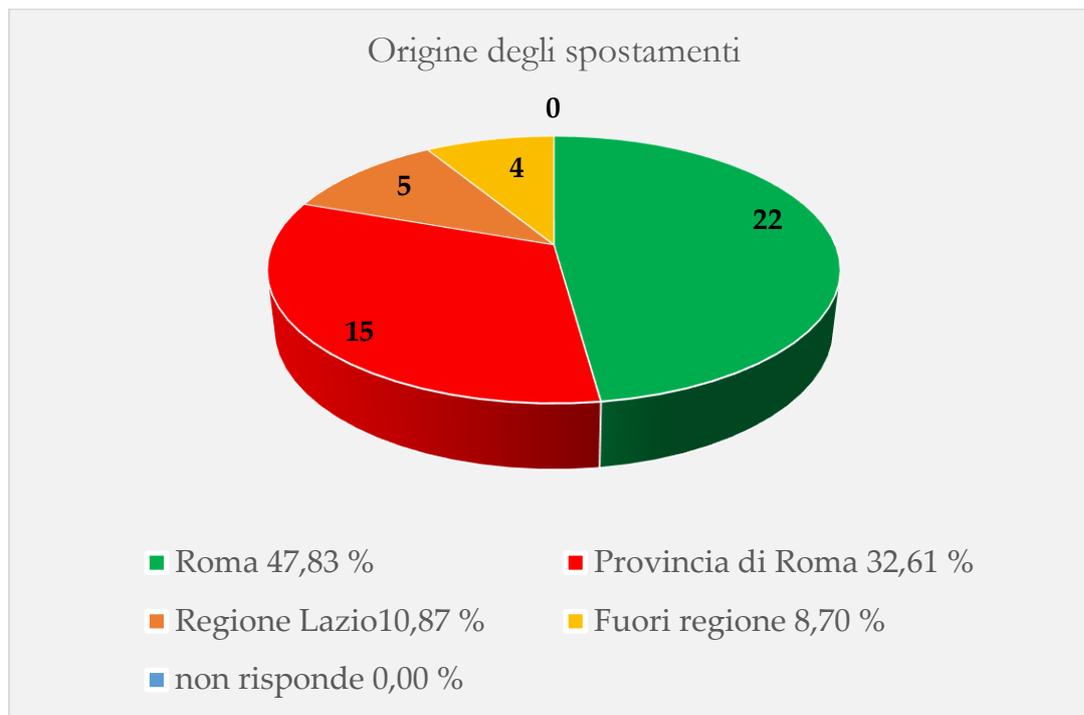
I Cap all'interno del comune di Roma sono stati raggruppati per Municipio.



Per quanto riguarda la sede di largo Luigi Daga, il 63 % degli spostamenti ha origine nel comune di Roma con una maggiore concentrazione nel X e XII municipio, il restante 37 % fuori dal grande raccordo anulare di Roma (con il 10 % addirittura fuori provincia) e quindi con oggettive difficoltà a raggiungere la sede di lavoro con il trasporto pubblico locale.



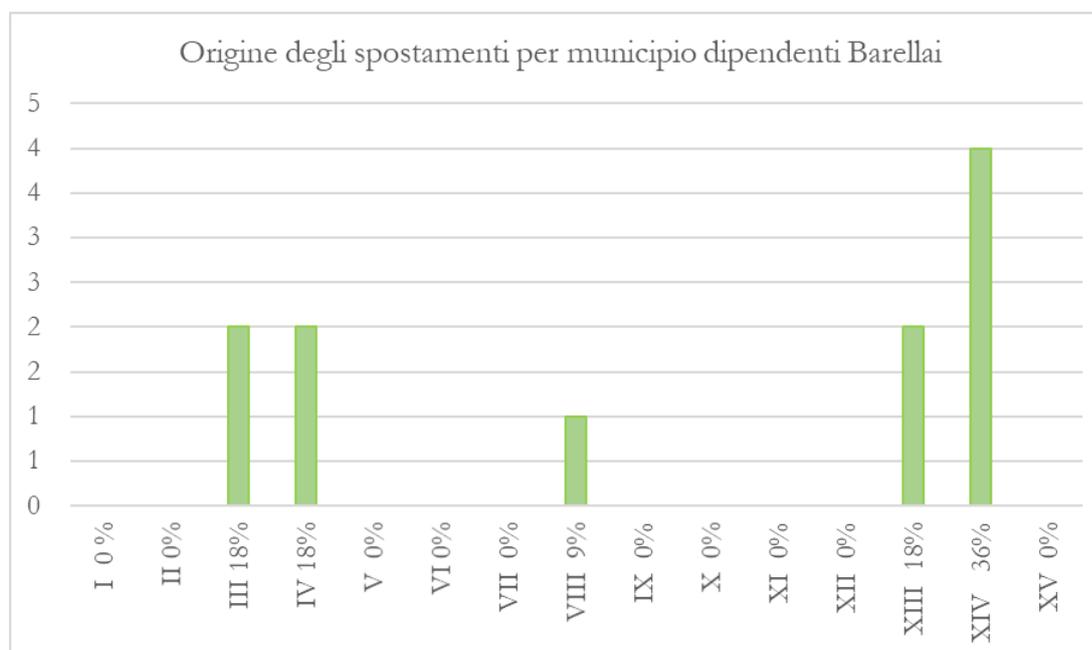
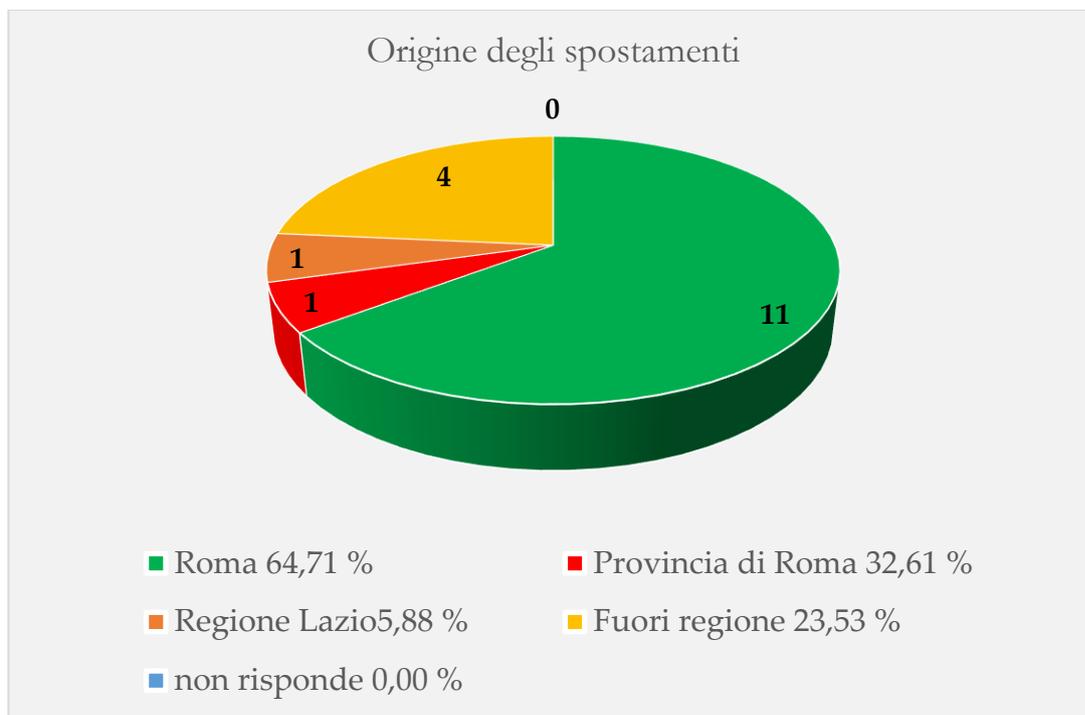
## 2.8.2 Origine degli spostamenti dipendenti Polo logistico Rebibbia



Per quanto riguarda la sede del Polo logistico di Rebibbia, il 47 % degli spostamenti ha origine nel comune di Roma con una maggiore concentrazione nel IV municipio, il 32 % nella provincia di Roma, il 11 % dalla regione Lazio ed il restante 10% da fuori regione. Dall'analisi le maggiori concentrazioni risultano, per il territorio di Roma, in prossimità della sede e sull'asse della tiburtina.



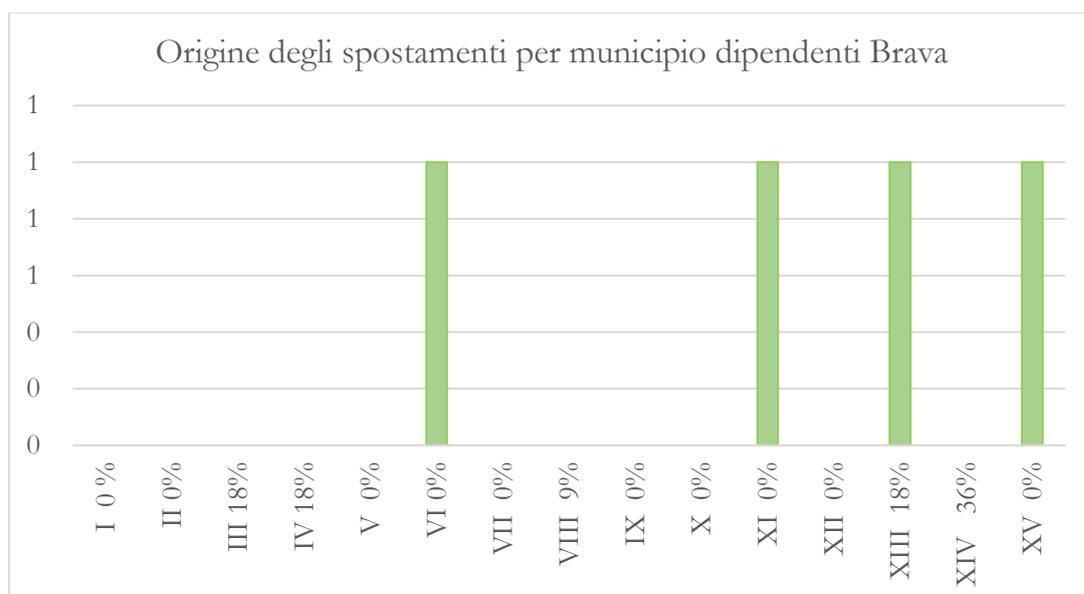
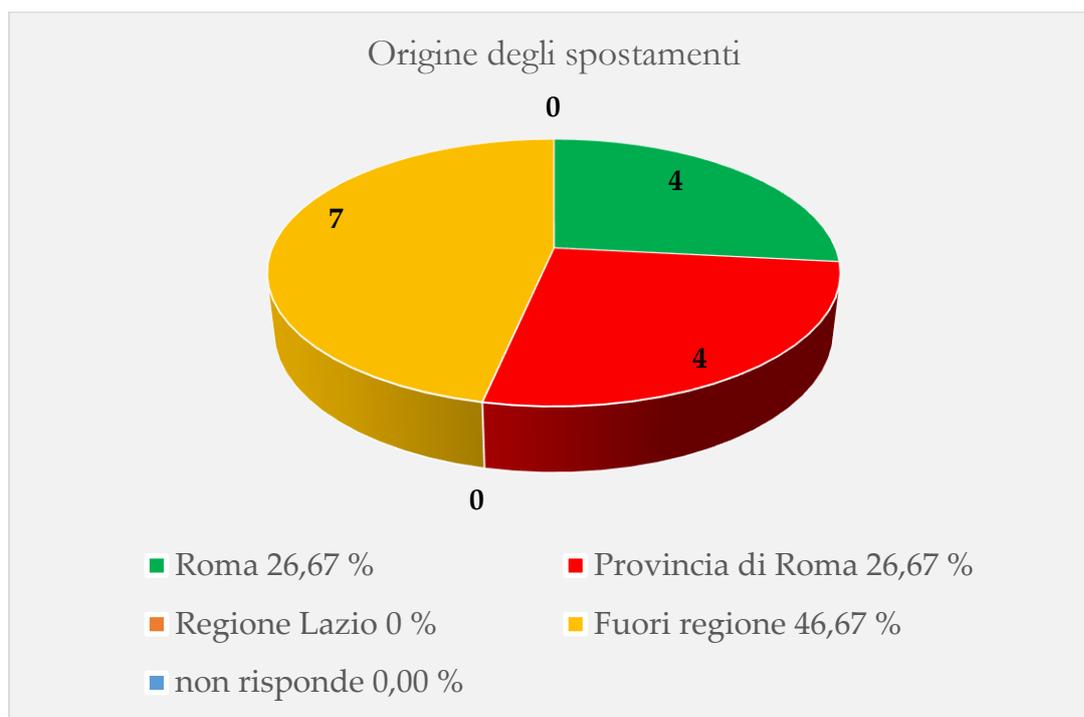
## 2.8.3 Origine degli spostamenti dipendenti D.G. formazione Via Barellai



L'origine degli spostamenti per i rispondenti di Via Barellai è per il 65 % nel comune di Roma particolarmente nel III, IV, XIII e XIV municipio, il 32 % nella provincia di Roma e il 6 % dalla regione Lazio. Pertanto le origini sembrano essere distribuite sul territorio senza particolari concentrazioni in prossimità della sede.



## 2.8.4 Origine degli spostamenti dipendenti GOM/NIC Via di Brava



I dipendenti di Via di Brava originano i loro spostamenti per il 27 % nel comune di Roma nel VI, XI, XIII e XV municipio. Il 27 % nella provincia di Roma ed il restante da fuori regione.



## 2.8.5 Lavoro agile.

Il lavoro da remoto nelle varie forme che vanno dal telelavoro al lavoro agile, passando per soluzioni intermedie di co-working, riducendo all'origine le necessità di spostamenti per raggiungere la sede di lavoro, rappresenta una misura fondamentale nella pianificazione del mobility management. Nelle Linee guida per il PSCL, esso è indicato quale uno dei cinque assi di misure strategiche dei Piani.

Alla data del 25 ottobre 2023, il totale delle giornate di lavoro agile svolte è di 4526 (dato fornito dalla segreteria generale) così suddiviso:

Numero giornate in modalità lavoro agile usufruite dal personale del DAP sede centrale e Polo Logistico. I dati non possono essere separati per le due sedi in quanto dipendono da una unica segreteria generale.

Giornate in lavoro agile personale Dap largo L. Daga e Polo logistico Rebibbia

Comparto	Giornate SW Uomini	Giornate SW Donne	Totale
Ministeri	2.095	2.431	4.526

### Calcolo della riduzione delle emissioni inquinanti dovute all'utilizzo del lavoro agile.

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

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

dove:

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



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

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Fe_{Inq} * Op) / 1000$$

in cui:

- **Op** è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente è in smart working e/o co-working e/o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;
- 
- **Fe<sub>Inq</sub>** sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) espressi in grammi/km.

La scelta dei **Fe<sub>Inq</sub>** dei diversi inquinanti (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>) da trasporto in autovettura è un aspetto determinante, in quanto direttamente collegato alle diverse classi ambientali di appartenenza (classe Euro), alle diverse tipologie di alimentazione, alla cilindrata e al ciclo di guida (urbano, extra urbano o autostradale).

I fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia, da associare al mancato utilizzo dell'auto privata, sono stati reperiti nella banca data ISPRA, si è scelta un'auto di media cilindrata alimentata a diesel euro4 corrispondente ad una emissione di 159,336640 g/km totale di CO<sub>2</sub>

Considerando che abbiamo il numero totale delle giornate in SW effettuate fino al 23 ottobre e non le giornate pro-capite, e considerando la percorrenza media pro capite di 31 Km/gg (come da calcoli della pagina seguente), si procederà al calcolo nel modo seguente:

$$\Delta k_{mauto} = (U_t / \delta) * L \rightarrow \Delta k_{mauto} = (1 / 1,2) * 31 \rightarrow \Delta k_{mauto} = 25,8$$

$$\Delta E_{miinq} = (\Delta k_{mauto} * Fe_{Inq} * Op) / 1000 \rightarrow \Delta E_{miinq} = (25,8 * 159,336640 * 4526) / 1000$$

$$\Delta E_{miinq} = 18.606 \text{ KG CO}_2 \text{ non emessa in ambiente}$$

Grazie al lavoro agile fino al 25 ottobre 2022 si è evitata l'immissione in atmosfera di **18 Tonnellate di CO<sub>2</sub>**.



## 2.8.6 Modalità di spostamento Casa-lavoro

Preliminare al dato sulle modalità di trasporto vi è quello della distanza percorsa per raggiungere la sede di lavoro, del tempo impiegato e degli orari di entrata e uscita.  
Dall'analisi statistica emergono i seguenti dati.

### 2.8.6.1 Distanza percorsa

Distanza percorsa per raggiungere la sede di lavoro	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Fino a 5 Km	8%	11%	6%	7%
Da 5 a 10 Km	13%	13%	23%	7%
Da 11 a 20 Km	24%	22%	18%	7%
Da 21 a 30 Km	12%	13%	23%	7%
Da 31 a 40 Km	9%	9%	6%	13%
Da 41 a 50 Km	10%	6%	6%	6%
Da 51 a 60 Km	4%	9%	0%	0%
Oltre 60 Km	20%	17%	18%	53%

### 2.8.6.2 Tempi di percorrenza

Tempo in andata	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Fino a 10 minuti	2%	6%	12%	13%
Da 10 a 15 minuti	6%	9%	12%	0%
Da 16 a 30 minuti	19%	35%	23%	0%
Da 31 a 45 minuti	15%	11%	12%	27%
Da 46 a 60 minuti	24%	9%	18%	7%
Oltre 60	34%	30%	23%	53%



Tempo al ritorno	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Fino a 10 minuti	1%	7%	12%	13%
Da 10 a 15 minuti	6%	4%	18%	0%
Da 16 a 30 minuti	15%	26%	12%	7%
Da 31 a 45 minuti	14%	17%	0%	13%
Da 46 a 60 minuti	23%	11%	29%	13%
Oltre 60	40%	35%	29%	54%

Dai dati raccolti emerge che più del 50% dei rispondenti impiega dai 30 minuti ad oltre 60^ per raggiungere il luogo di lavoro, il che significa che trascorrono almeno 2 ore al giorno nel traffico o sul TPL.

La percorrenza media giornaliera (andata e ritorno) percorsa dai rispondenti calcolata sommando le distanze dichiarate per singolo spostamento è di 31 KM (dato utilizzato per il calcolo della CO2 non emessa).

### ***2.8.6.3 Flussi orari di entrata e di uscita.***

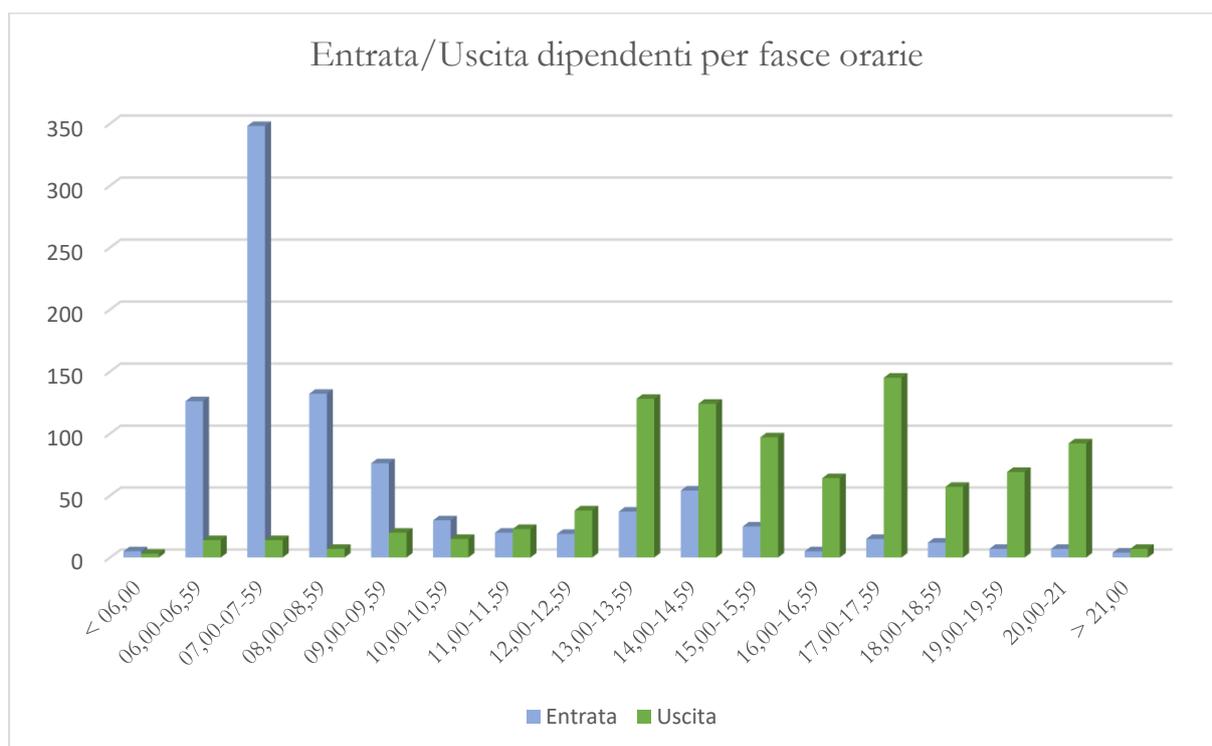
Per le sedi della D.G. Formazione in Via Barellai e del GOM/NIC in via di Brava non si dispone dei dati necessari alla estrapolazione dei flussi orari. Tuttavia in tutte le sedi i turni di servizio sono articolati con i seguenti orari

- 5 gg./7 08,00 – 14,00 con due rientri settimanali dalle 14,30 alle 17,30
- 5 gg./7 08,00 – 14,00 con tre rientri settimanali dalle 14,30 alle 16,30
- 5 gg./7 07,00 – 13,00 con due rientri settimanali dalle 13,30 alle 16,30
- 5 gg./7 07,00 – 13,00 con tre rientri settimanali dalle 13,30 alle 15,30
- 5 gg./7 07,30 – 13,30 con due rientri settimanali dalle 14,00 alle 17,00
- 5 gg./7 07,30 – 13,30 con tre rientri settimanali dalle 14,00 alle 16,00
- 5 gg./7 07,00 – 14,42
- 5 gg./7 07,30 – 15,12
- 5 gg./7 08,00 – 15,42



Il personale di Polizia Penitenziaria può svolgere altri turni legati ad esigenze di sorveglianza. Gli orari del personale della sede centrale DAP largo Luigi Daga sono stati estrapolati della rilevazione dei flussi in entrata ed uscita nella settimana dal 06 al 12 marzo 2023. Per il Polo Logistico di Rebibbia sono stati considerati gli orari estrapolati dalla rilevazione dei flussi di entrata ed uscita di una giornata del mese di ottobre 2023.

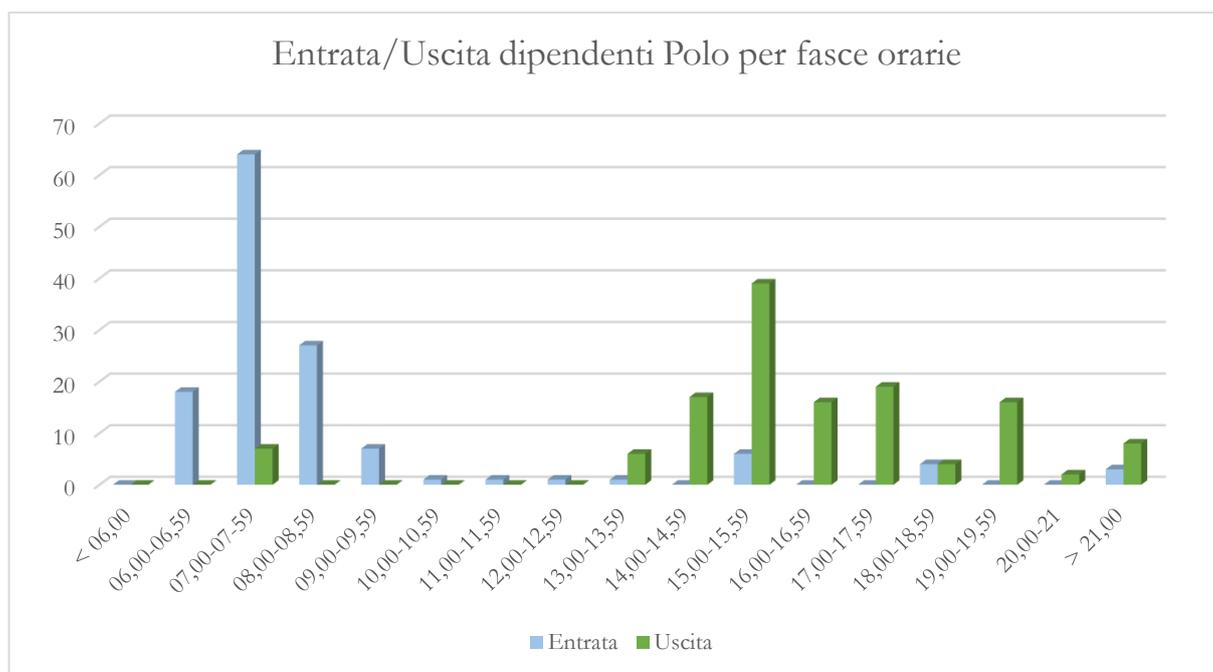
### DAP Luigi Daga



Risulta evidente come gli ingressi siano concentrati dalle 06 alle 09 con un picco di entrata nella fascia dalle 7 alle 8. Si nota anche un buon flusso dalle 9 alle 10 dovuto alla flessibilità degli orari di ingresso ed uscita. Le uscite invece sono distribuite quasi uniformemente nell'arco del pomeriggio con una relativa concentrazione dalle 13 alle 16, dalle 17 alle 18.



## Polo Rebibbia



Risulta evidente come gli ingressi siano concentrati dalle 06 alle 09 con un picco di entrata nella fascia dalle 7 alle 8. Le uscite invece sono distribuite quasi uniformemente nell'arco del pomeriggio con picco dalle 15 alle 16.

### 2.8.6.4 Mono/multi modalità di spostamento

Mono/Multi modalità	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Più mezzi di trasporto	51 %	35%	27%	38%
Un solo mezzo di trasporto	49%	65%	73%	62%

Si evidenzia una netta predominanza del trasporto mono-modale.



Mono modalità	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Automobile / Moto	87 %	93%	82%	80%
Navetta aziendale	0%	0%	0%	0%
Bus interurbano/Treno	8%	7%	0%	20%
Bus Urbano	3%	0%	0%	0%
Bicicletta / Monopattino	0%	0%	0%	0%
A piedi	2%	0%	18%	0%

Per tutte le sedi si osserva una netta predominanza dell'uso della autovettura e della moto che insieme raggiungono quasi il 90% degli intervistati che si spostano utilizzando una sola modalità

Multi modalità	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Automobile / Moto	80%	75%	75%	33%
Navetta aziendale	41%	0%	75%	33%
Bus interurbano/Treno	73%	87%	50%	83%
Bus Urbano	67%	81%	25%	66%
Bicicletta / Monopattino	16%	25%	0%	33%
A piedi	0%	0%	0%	0%

Per la sede DAP Daga, tra coloro che utilizzano più modalità di spostamento, si osserva una equa distribuzione intorno al 80% dell'uso del mezzo privato, del bus interurbano/treno e del Tpl locale, l'uso della navetta aziendale è del 41% mentre la bicicletta/monopattino è utilizzata dal 16% degli intervistati.

Sulla navetta aziendale seguirà il monitoraggio del suo uso per l'anno 2023.

I dipendenti delle altre sedi utilizzano soprattutto bus e treni interurbani e tpl.

L'indagine ha poi rilevato le motivazioni che spingono il dipendente all'uso della propria modalità di trasporto ed il grado di soddisfazione per l'utilizzo della stessa.



## 2.8.6.5 Motivazione all'utilizzo della modalità di trasporto

Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? Max 3 risposte	% sul totale rispondenti per tutte le sedi
Economicità	33%
Difficoltà di parcheggio	15%
Sicurezza	7%
Alternativa meno stressante	31%
Salute	5%
Tempo di viaggio	34%
Comfort	8%
Accompagnamento di persone	4%
Autonomia di movimento	25%
Mancanza di alternative valide	32%
Servizio pubblico non efficiente	24%
Rispetto dell'ambiente	6%
Attività extra lavorative	1%
Mancanza di percorsi ciclabili	3%
Sicurezza sanitaria	0%
Altro	3%

Circa 1/3 degli intervistati utilizza la propria modalità di trasporto per motivi economici, per il tempo di percorrenza, per l'autonomia di movimento, per l'inefficienza del tpl e la mancanza di alternative valide.



## 2.8.6.6 Giudizio sul trasporto pubblico

Esprimi un giudizio sull'offerta di trasporto pubblico a tua disposizione per recarti a lavoro (1 = pessimo, 2 = sufficiente, 3 = buono, 4 = ottimo)	pessimo	sufficiente	buono	ottimo
Comfort	52,6%	36,5%	9,0%	1,9%
Puntualità	53,0%	36,7%	7,5%	3,4%
Tempo di viaggio	53,4%	28,6%	14,7%	3,4%
Informazione (orari, linee, etc)	21,6%	28,9%	30,7%	3,4%
Vicinanza alle fermate	27,8%	35,3%	26,7%	10,2%
Adeguatezza delle tariffe	26,7%	34,2%	26,3%	12,8%
Sicurezza sanitaria	53,0%	34,2%	11,7%	1,1%

Alla domanda “Esprimi un giudizio sull’offerta di trasporto pubblico a tua disposizione per recarti a lavoro” il livello di comfort, puntualità, tempo di percorrenza e sicurezza sanitaria è giudicato pessimo dal 50% dei rispondenti e sufficiente dal 30%. Il livello di informazione, vicinanza alle fermate ed adeguatezza delle tariffe è giudicato pessimo, sufficiente e buono in eguale percentuale del 30%.

## 2.8.6.7 Parcheggio del mezzo privato

Ritieni che ci siano problemi di sosta dell'automobile in prossimità della tua sede di lavoro?	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC
Si	79%	4%	6%	13%
No	18%	96%	94%	80%
Non so	3%	0%	0%	6%

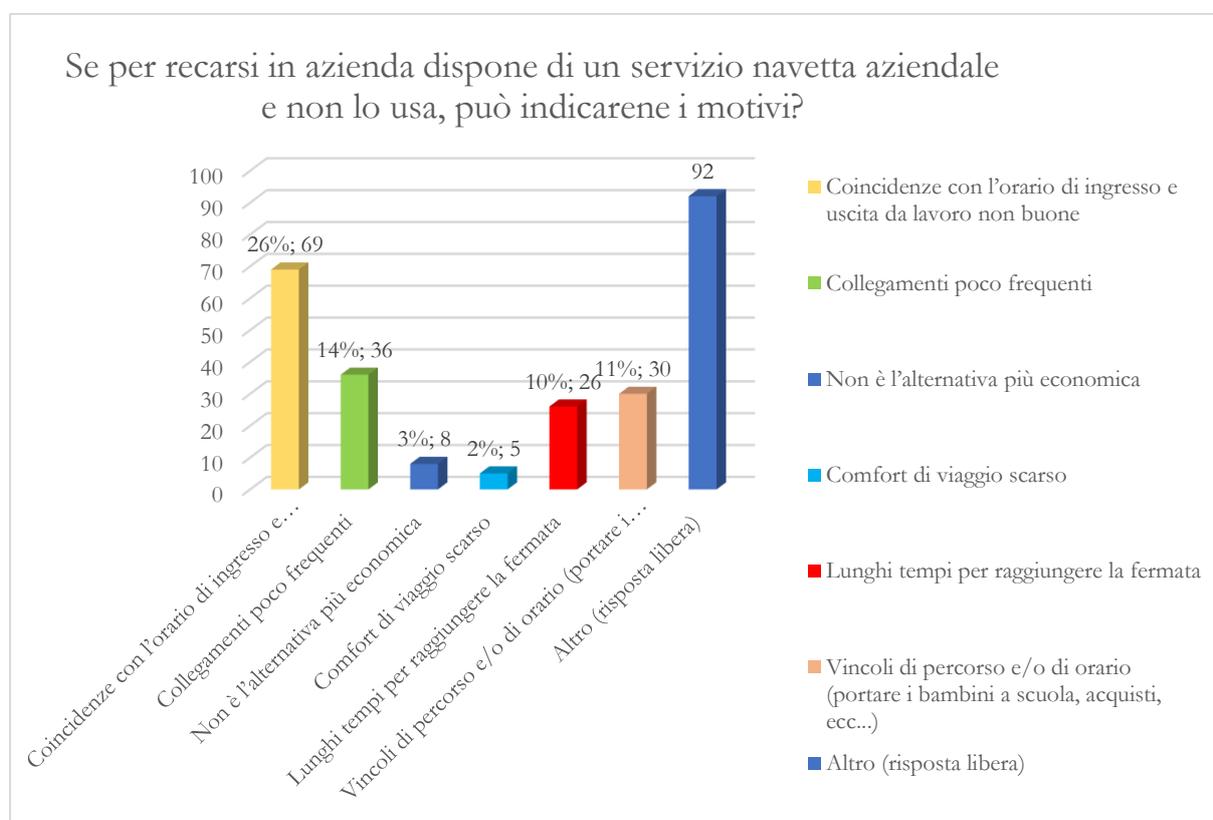
La sede DAP non ha un parcheggio aziendale sufficiente per tutti i dipendenti.



## 2.8.6.8 Utilizzo navetta aziendale DAP

La sede centrale del DAP mette a disposizione dei dipendenti due linee di navetta aziendale, una con partenza dalla fermata Cipro della linea A della metropolitana per un tragitto di circa 6KM, l'altra linea parte invece dalla fermata metro B di Piramide per un tragitto di 6,5 KM.

Ai dipendenti che non usufruiscono di tale servizio è stato chiesto di indicarne le motivazioni.



Si rileva la necessità di una maggiore frequenza delle corse per far fronte alla flessibilità oraria in ingresso ed in uscita 26%. Il 10 % lamenta i lunghi tempi di percorrenza per raggiungere la fermata. Il 35 %, che ha risposto con testo libero, rappresenta la mancanza di una linea di navetta sul proprio percorso casa-lavoro.



### 2.8.6.9 Monitoraggio Navetta aziendale DAP

Al fine di valutare l'efficacia delle misure adottate nel PSCL è necessario predisporre un monitoraggio delle attività poste in essere. Per la verifica dell'uso delle navette, si è provveduto ad incaricare gli autisti ad annotare, su un apposito registro, il numero degli utenti per ogni corsa. Le risultanze da gennaio a settembre 2023 sono le seguenti:

#### Utilizzo linea "Cipro Metro A – DAP" periodo gen.-sett. 2023

partenza da	per	orario	TOTALE
Cipro Metro A	D.AP. sede centrale	07:35	4.015
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	14:00	2.465
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	15:42	1.992
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	17:30	2.160
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	19:00	1.323
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	20:00	1.172
	<b>Totali</b>		<b>13.127</b>

	dipendenti	gg. lavorati	Media giornaliera
Andata	4.015	215	<u>18</u>
Ritorno	9.112	215	<u>42</u>
Totale	13.127		

Dai dati emerge che dei 13.127 passaggi totali, quelli relativi alla tratta di ritorno DAP-Cipro sono più del doppio rispetto a quelli del tratto di andata Cipro-DAP, ovvero 9.112 contro 4.015 per un totale di 13.127. Tale dato è indicativo del fatto che occorrerebbero altre corse al mattino in orari diversi. Questo sarà oggetto di una prossima indagine.

L'utilizzo su media mensile è abbastanza stabile intorno ai 1.450 passaggi/mese.

La media giornaliera di utilizzo è di 18 passaggi in andata e 42 al ritorno.



## Utilizzo linea "Piramide Metro B – DAP" periodo gen.-set. 2023

partenza da	per	orario	TOTALE
Piramide metro B	D.AP. sede centrale	07:30	4.496
D.AP. sede centrale	Piramide metro B	14:00	2.451
D.AP. sede centrale	Piramide metro B	15:42	1.306
D.AP. sede centrale	Piramide metro B	17:30	2.204
Totali			10.457

	dipendenti	gg. lavorati	Media giornaliera
Andata	4.496	215	21
Ritorno	5.961	215	28
Totale	10.457		

Anche per questa linea i passaggi nella tratta di ritorno sono superiori di circa il 20 % rispetto a quelli dell'andata ovvero 5.961 contro 4.496 per un totale di 10.457. Tale dato è indicativo del fatto che occorrerebbero altre corse al mattino in orari diversi. Questo sarà oggetto di una prossima indagine.

L'utilizzo su media mensile è abbastanza stabile intorno ai 1.150 passaggi/mese.

La media giornaliera è di 21 passaggi in andata e 28 al ritorno.

### **Calcolo della riduzione delle emissioni inquinanti dovute all'utilizzo della navetta aziendale nel periodo gennaio settembre 2023**

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta km_{auto}$ ) derivante dalla fruizione di un servizio di mobilità aziendale condivisa (navetta) è valutabile con la stessa formula indicata per la precedente procedura sul lavoro agile:

$$\Delta km_{auto} = (U_t / \delta) * L$$

In aggiunta, è necessario stimare le percorrenze effettuate con la navetta aziendale ( $km_{maz}$ ), utilizzando la seguente formula:

$$km_{maz} = \text{viaggi} * km_{viag}$$



in cui:

- **viaggi** è il numero di viaggi giornalieri del veicolo aziendale in condivisione, sia in andata che in ritorno;
- **kmviag** è la stima della percorrenza (in km) di un veicolo aziendale condiviso per ogni viaggio.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{miinq}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 17 autovettura privata a seguito della fruizione del sistema di mobilità aziendale condivisa, si propone la seguente formula:

$$\Delta E_{miinq} = \frac{(\Delta k_{mauto} * Fe_{auto} * G_s)}{1000} - \frac{(k_{maz} * Fe_{az} * G_s)}{1000}$$

in cui:

- **G<sub>s</sub>** è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo aziendale in condivisione;
- **Fe<sub>auto</sub>** sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO<sup>2</sup>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei suoi spostamenti casa-lavoro;
- **Fe<sub>az</sub>** sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO<sup>2</sup>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>), espressi in grammi/km, con riferimento al veicolo aziendale in condivisione.

Ai fini della scelta dei **fattori di emissione** valgono le medesime considerazioni fatte per la procedura precedente. Si tenga altresì conto che, se i mezzi aziendali in condivisione 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  $\Delta E_{miinq}$  diviene pari a zero.

I fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia, da associare al mancato utilizzo dell'auto privata, sono stati reperiti nella banca data ISPRA.

Considerando che non conosciamo l'origine dello spostamento degli utenti della navetta, utilizziamo il dato della distanza media= 31 Km calcolato al paragrafo 2.8.3.1, inoltre poiché il numero di utenti in andata è minore di quelli del ritorno utilizzeremo il numero della media giornaliera degli utenti del ritorno poiché si suppone che anche costoro abbiano utilizzato il TPL per arrivare in sede e cioè 28 + 42 = 70, il numero dei viaggi giornalieri è 6 da 12 km + 4 da 13 Km.

$$\Delta k_{mauto} = (U_t / \delta) * L \rightarrow \Delta k_{mauto} = (70 / 1,2) * 31 \rightarrow \Delta k_{mauto} = 1.80$$



Poiché sono 2 navette la formula sarà  $kmaz = viaggi * kmviag + viaggi * kmviag \rightarrow$   
 $\rightarrow kmaz = 6 * 12 + 4 * 13 \rightarrow kmaz = 124$

$\Delta E_{miinq} = ((\Delta k_{mauto} * Fe_{auto} * G_s) / 1000) - ((kmaz * Fe_{az} * G_s) / 1000) \rightarrow$   
 $\Delta E_{miinq} = ((1.808 * 159,336640 * 215) / 1000) - ((124 * 705,490470 * 215) / 1000) \rightarrow$   
 $\Delta E_{miinq} = (61.937.338,70 / 1000) - (18.808.375,9302 / 1000) \rightarrow$   
 $\Delta E_{miinq} = 61.937,33 - 18.808,37 \rightarrow \Delta E_{miinq} = 43.128,96 \rightarrow$   
 $\Delta E_{miinq} = 43.128,96 \text{ Kg CO}^2 \text{ non emessa in ambiente}$

Grazie all'utilizzo del servizio navetta fino al 31 ottobre 2023 si è evitata l'immissione in atmosfera di **43 Tonnellate di CO<sup>2</sup>**.

## 2.8.7 Propensione al cambiamento

Saresti disposto a cambiare la tua modalità di spostamento?	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Si	63%	73%	47%	94%
No	37%	27%	53%	6%

A favore di : (sono possibili max 3 opzioni)	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Navetta aziendale	67%	60%	23%	67%
Trasporto pubblico	55%	45%	17%	53%
Uso della bicicletta	5%	13%	0%	6%
Car-pooling	5%	4%	5%	0%
Car-sharing	9%	0%	5%	40%
Scooter-sharing	9%	6%	0%	33%
Bike-sharing	4%	2%	0%	0%
Monopattini sharing	5%	4%	0%	6%
Smart working	4%	26 %	29%	13%



Si rileva una alta percentuale di personale disposto a cambiare la modalità di spostamento casa lavoro, in particolare verso l'utilizzo della navetta aziendale, del TPL e dello smart working.

## 2.8.7.1 Uso del car-pooling

Saresti disponibile a formare in alternativa un " car pool" (piccolo gruppo di persone che si recano al lavoro insieme usando una sola auto) offrendo un passaggio sulla sua auto a un collega o accettando un passaggio, effettuando una minima deviazione?	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
No	38%	35%	25%	50%
Già lo utilizzo	4%	6%	0%	27%
Si, in presenza di un sistema che mi mettesse in contatto facilmente con chi fa il mio stesso percorso nelle stesse ore	37%	45%	50%	13%
Si, se il tempo dell'eventuale deviazione del percorso abituale non fosse superiore di 5 o 10 minuti rispetto a quello attuale	21%	12%	25%	0%
Altro	0%	2%	0%	0%

Alla domanda specifica sulla disponibilità all'uso del car-pooling, più del 60 % dei rispondenti si rende disponibile all'uso del car-pooling. L'utilizzo di una apposita applicazione permetterebbe di mettere in contatto il personale disponibile favorendo l'incontro di persone provenienti dalle stesse zone di residenza.

## 2.8.7.2 Uso del servizio di navetta aziendale

Saresti disponibile ad utilizzare un servizio di navetta aziendale ?	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
no	1%	0%	0%	7%
Già lo utilizzo	15%	0%	12%	0%
Si, se la zona in cui risiedo fosse collegata alla mia sede di lavoro	49%	55%	50%	43%
Si, se gli orari di passaggio fossero adeguati alle mie esigenze	35%	45%	38%	43%
Altro	0%	0%	0%	7%



La quasi totalità dei rispondenti sarebbe disposta all'uso del servizio di navetta aziendale qualora ci fosse un collegamento più capillare con le zone di residenza ed una maggiore disponibilità del servizio in altri orari soprattutto il mattino, come emerge anche dai dati sull'utilizzo delle navette già in servizio (vedi § 2.8.6.9 *Monitoraggio Navetta aziendale DAP*).

### 2.8.7.3 Uso del trasporto pubblico

Saresti disposto ad utilizzare il trasporto pubblico (tp) per andare al lavoro? (max 3 risposte)	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Già lo faccio	20%	21%	0%	0%
No	20%	19%	55%	8%
Sì, con un rimborso anche parziale dell'abbonamento	5%	26%	0%	8%
Sì, in presenza di parcheggi di scambio lungo il percorso	1%	0%	27%	17%
Sì, in presenza di mezzi aziendali di collegamento con le principali fermate del trasporto pubblico	6%	62%	1%	50%
Sì, se le fermate del trasporto pubblico fossero più vicine alla sede di lavoro	9%	29%	0%	17%
Sì, se ci fosse maggiore affidabilità del trasporto pubblico (es. rispetto degli orari e delle corse)	17%	30%	27%	42%
Sì, se l'acquisto del titolo di viaggio o dell'abbonamento al TP mi permettesse di usufruire di sconti o convenzioni particolari	3%	0%	0%	8%
Sì, se ci fossero più corse dell'autobus	9%	20%	0%	33%
Sì, se si riducessero i tempi di percorrenza	10%	24%	27%	17%

Alla domanda sono possibili più risposte.

Se circa il 20% degli intervistati non userebbe mai il trasporto pubblico, il restante 90% esprime una forte insoddisfazione verso il servizio.



## 2.8.7.4 Uso della bicicletta

Saresti disposto a utilizzare la bicicletta per andare al lavoro? (max 3 risposte)	DAP Daga % risposte	Polo Rebibbia % risposte	D.G. Formazione % risposte	GOM/NIC % risposte
Già lo faccio	18%	5%	0%	0%
No	65%	50%	66%	41%
Sì, se la bicicletta fosse offerta/fornita dalla mia azienda	5%	7%	18%	25%
Sì, se dovessi pagare la sosta della mia auto	0%	0%	0%	0%
Sì, se ci fossero piste ciclabili migliori e più sicure	24%	21%	27%	25%
Sì, se fossero disponibili spogliatoi e docce	18%	33%	9%	0%
Sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti	0%	0%	9%	25%
Sì, se potessi usufruire di convenzioni per l'acquisto dell'equipaggiamento	4%	2%	9%	16%
Sì, se potessi usufruire di sconti per assicurare il mezzo contro il furto	2%	0%	0%	0%
Sì, se avessi la bicicletta a pedalata assistita	8%	12%	0%	16%
Sì, se la mia residenza fosse più vicina al luogo di lavoro	18%	19%	9%	16%

Il 25% dei rispondenti sarebbe disponibile ad utilizzare la bicicletta a condizione della disponibilità di piste ciclabili.



## **2.8.8 Osservazioni e suggerimenti**

Il 36 % dei rispondenti (96 su 266 questionari) ha voluto dare il proprio contributo fornendo interessanti suggerimenti.

Tra questi la maggior parte (circa il 33) % vorrebbe un servizio di trasporto pubblico più efficiente e capillare.

Segue poi (il 35%) la richiesta di implementazione delle linee di navetta aziendale con il ripristino delle tratte DAP-pescaccio, DAP-rebibbia, laurentina-DAP e l'inserimento di altre corse al mattino.

Il 5% richiede l'ampliamento del parcheggio aziendale, e solo il 2% vorrebbe un maggiore utilizzo del lavoro agile.

## **3 PARTE PROGETTUALE DEL PSCL**

Le misure proposte scaturiscono dall'incrocio tra la domanda di trasporto e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse disponibili.

Le misure sono classificate secondo le categorie previste dalle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani Spostamenti Casa-lavoro di cui al Decreto Direttoriale interministeriale MiTE-MiMS n. 209 del 4 agosto 2021:

- Misure per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata
- Misure per favorire l'uso del trasporto pubblico
- Misure per favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità
- Misure per ridurre la domanda di mobilità
- Ulteriori misure

### **3.1 Misure per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata.**

La promozione del car-pooling (ossia la formazione di equipaggi per favorire l'utilizzo di un'auto privata da parte di più utenti, anche mediante piattaforme tecnologiche dedicate), può essere favorito dal riservare alcuni posti auto ad equipaggi in car-pooling e dalla adozione di piattaforme online gratuite che permettono di offrire o cercare passaggi. Al riguardo si è provveduto a svolgere una analisi di mercato per valutare l'acquisto di una piattaforma per la gestione del car-pooling. Per quanto riguarda il car-sharing si provvederà a stipulare convenzioni con aziende di sharing mobility per tariffe/abbonamenti in convenzione.



Misura	DAP Daga	Polo Rebibbia	D.G. Formazione	GOM/NIC
Creazione o acquisto di una piattaforma on-line per il car-pooling aziendale.	Costo da verificare o in economia			
Convenzioni con aziende di sharing mobility per tariffe o abbonamenti scontati ai dipendenti	Costo zero	Costo zero	Costo zero	Costo zero
Creazione di posti riservati per le auto di equipaggi in car-pooling.	Costo zero	Costo zero	Costo zero	Costo zero
Interlocazione con il mobility manager d'area per la realizzazione di aree di sosta riservate al car-sharing in prossimità della sede DAP.	Costo zero			

### 3.2 Misure per favorire l'uso del trasporto pubblico

Dall'indagine è emersa l'esigenza di un generale miglioramento del servizio TPL in termini di frequenza di mezzi e puntualità.

Per il DAP I i rispondenti hanno manifestato la necessità dell'incremento di linee di navetta aziendale per il trasporto collettivo suggerendo le tratte DAP-pescaccio, DAP-rebibbia, laurentina-DAP. Per il servizio navette si possono utilizzare mezzi e personale del corpo di polizia penitenziaria evitando il ricorso ad aziende esterne con conseguente gara di appalto e costi vivi da inserire a bilancio, riducendo i costi al solo carburante.

Per il Polo Rebibbia i dipendenti hanno manifestato la necessità di una navetta aziendale dalla stazione metropolitana Rebibbia al Polo. Tale navetta potrebbe essere utilizzata anche per le altre direzioni presenti nel complesso penitenziario di Rebibbia.

Per via di Brava potrebbe essere utilizzata la eventuale navetta DAP-pescaccio.

Per quanto riguarda gli incentivi monetari per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico, data l'elevata onerosità e difficoltà di gestione, si ritiene di demandare tale iniziativa al comune di Roma per il tramite del mobility manager di area.



Misura	DAP Daga	Polo Rebibbia	D.G. Formazione	GOM/NIC
Istituzione di altre linee di navette aziendali per le tratte DAP- Pescaccio, DAP-Rebibbia, Laurentina-DAP Metro Rebibbia- Polo logistico	Costo da verificare o in economia	Costo da verificare o in economia		Costo da verificare o in economia
Miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale attraverso la raccolta di segnalazioni da inviare al mobility manager di area.	Costo zero	Costo zero	Costo zero	Costo zero
Richiesta al mobility manager di area di creazione di Incentivi monetari per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico	Costo zero	Costo zero	Costo zero	Costo zero

### 3.3 Misure per favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità.

Le misure previste per la mobilità dolce intendono favorire un cambio di mentalità per promuovere l'idea che l'utilizzo della bicicletta sia una scelta ecologica, salutare, economica e sicura.

Misura	DAP Daga	Polo Rebibbia	D.G. Formazione	GOM/NIC
Convenzioni con aziende di bike sharing per tariffe o abbonamenti scontati ai dipendenti	Costo da verificare	Costo da verificare	Costo da verificare	Costo da verificare
Studio di fattibilità per la realizzazione di spogliatoi /docce a servizio dei dipendenti che si recano al lavoro in bicicletta	Costo da verificare	Costo da verificare	Costo da verificare	Costo da verificare
Studio di fattibilità per l'installazione di colonnine di ricarica per biciclette o monopattini ed autovetture elettriche.	Costo da verificare	Costo da verificare	Costo da verificare	Costo da verificare
Apertura pista ciclabile interna al complesso penitenziario di rebibbia		Costo zero		



### 3.3.1 Misure per ridurre la domanda di mobilità.

La misura di più rapido utilizzo ed efficacia per ridurre la domanda di mobilità è l'utilizzo del lavoro agile.

La gestione del lavoro agile potrebbe costituire parte integrante delle misure per la mobilità sostenibile, potendo così riportare i benefici ambientali tra gli obiettivi dello stesso. E allo stesso tempo il mobility management potrebbe fornire utili indicazioni all'amministrazione per le decisioni in merito all'utilizzo del lavoro agile: ad esempio, rivedere i criteri di autorizzazione al lavoro agile sulla base delle distanze e delle modalità di spostamento casa-lavoro del dipendente; ipotizzare misure per favorire il co-working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti, ecc.

Misura	Costo
Creazione di meccanismi o strutture di raccordo tra il mobility management e la gestione del personale per quanto riguarda la promozione del lavoro agile	zero

### 3.4 Ulteriori misure

Tra le ulteriori misure rientrano quelle relative alla informazione e comunicazione ai dipendenti, la incentivazione all'utilizzo di veicoli elettrici e la creazione di una rete dei mobility manager nominati nei vari istituti penitenziari ed uffici del Dipartimento della Amministrazione Penitenziaria sul territorio nazionale. Lo scopo è di fornire supporto e coordinamento ai M.M. nominati attraverso:

- *informazioni sull'attività da realizzare e gli strumenti a disposizione* = tramite l'invio di una comunicazione di benvenuto nella Rete con le indicazioni utili (cosa e con quali strumenti fare *mobility management*)
- *assistenza e consulenza ai MM locali* = attraverso la risposta alle domande dei *mobility manager* locali e l'assistenza nella realizzazione delle attività proposte degli stessi
- *stimolo alla realizzazione di attività* = attraverso la condivisione di buone pratiche, informazioni sulla mobilità sostenibile della propria città, evidenza delle previsioni di legge e della nomina
- *monitoraggio delle azioni realizzate* = effettuata ai fini delle diverse pubblicazioni nella quali l'azione di MM è contemplata (ad esempio, Bilancio sociale, Piano azioni positive)
- *condivisione di documenti e strumenti a disposizione del mobility manager centrale*



Per quanto riguarda la comunicazione e la sensibilizzazione del personale ai temi della sostenibilità la realizzazione di un sito web metterebbe a disposizione del personale una serie di informazioni relative alla mobilità sostenibile e potrebbe rappresentare un luogo di incontro virtuale dove poter condividere suggerimenti e proposte attivando un dialogo per stimolare la partecipazione degli utenti.

Misura	Costo
Realizzazione di un sito web della mobilità sostenibile del DAP	€ 10.000 o realizzazione in economia.
Rete dei mobility manager	Costo zero

## 4 ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

L'attuazione del Piano avverrà attraverso una prima fase di verifica della fattibilità delle azioni di intervento proposte.

Successivamente attraverso approfondimenti tecnici e verifica delle eventuali coperture finanziarie si procederà alla attivazione degli interventi programmati secondo una priorità di intervento ed una progettazione di dettaglio.

Tabella riepilogativa con priorità di intervento 0-6 mesi e 6-12 mesi ed indici di monitoraggio

Interventi con priorità 0-6 mesi	KPI
Sharing mobility	N° iscritti alle convenzioni Numero transazioni
Incentivi trasporto pubblico	Split modale Emissioni CO2
Navette aziendali	Numero passaggi rilasciati agli utenti Emissioni CO2
Rete dei mobility manager	Gradimento ed efficacia dei M.M. della rete



Tabella riepilogativa con priorità di intervento 0-6 mesi e 6-12 mesi.

Interventi con priorità 6-12 mesi	KPI
Car-pooling	Numero iscritti all'APP Numero transazioni Settimanali Emissioni CO2
Promozione mobilità ciclabile	Split modale Emissioni CO2
Sito web	

Il monitoraggio del piano avverrà in due fasi:

- al 30 giugno 2023 per verificare lo stato di attuazione parziale del piano e la pianificazione del piano successivo da adottare entro il 31 dicembre 2023.
- Al 30 novembre per la verifica complessiva del piano ed eventuale disponibilità di risorse finanziarie per lo sviluppo delle iniziative.

Con riferimento specifico a quest'ultimo punto, si evidenzia che ogni piano spostamento casa lavoro da adottare entro il 31 dicembre di ogni anno, dovrà necessariamente seguire le Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani Spostamenti Casa-lavoro di cui al Decreto Direttoriale interministeriale MiTE-MiMS n. 209 del 4 agosto 2021, che prevede esplicitamente che "preliminarmente alla redazione del PSCL, al fine di rendere efficace tale piano, l'azienda deve comunicare al proprio mobility manager l'entità delle risorse aziendali disponibili per lo sviluppo delle iniziative.