



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

PROGRAMMA DI LAVORO PER IL MOBILITY MANAGEMENT AL MATTM

Verso un Piano Spostamenti Casa Lavoro

Mobility Manager MATTM

Dicembre 2020

Indice

Premessa di Maria Carmela Giarratano

1. Presentazione

2. La mobilità aziendale sostenibile e il ruolo del mobility manager

3. La mobilità sostenibile nell'era del Covid-19

3.1. Ampliamento della quota di smart working o lavoro agile

3.2. Crisi del trasporto pubblico locale

3.3. Utilizzo della mobilità elettrica e ibrida

3.4. Sharing mobility

3.5. Mobilità dolce

4. Il contesto del MATTM

4.1. Sede

4.2. Personale

4.3. Il Piano Spostamenti Casa Lavoro del 2015

5. Conoscere per pianificare. Verso il PSCL del 2021

5.1. Definizione degli ambiti del piano

5.2. Indagini conoscitive e questione della privacy

5.3. La strumentazione tecnica

5.4. Dialogo con gli utenti. Pagina web

5.5. Risorse per la mobilità aziendale

5.6. Accordo operativo con ISPRA

6. Il ruolo di Roma Mobilità – Mobility manager di area

6.1. Il Mobility manager di area

6.2. Le attività di Roma Servizi per la Mobilità

6.3. Il contributo MATTM ai tavoli di Roma Mobilità

7. Agire subito. Alcune proposte immediate

7.1. Promozione della ciclabilità

7.2. Promozione dello sharing

7.3. Promozione del car-pooling

7.4. Promozione dell'uso dei veicoli elettrici

7.5. Informazione e comunicazione

Allegato A. Roadmap delle attività

Premessa

di Maria Carmela Giarratano, *DG per l'Innovazione, il Personale e la Partecipazione*

Quando, all'inizio di quest'anno, assieme agli uffici di Gabinetto e alla Segreteria Tecnica, abbiamo deciso di dare un nuovo impulso alle attività del Mobility manager del Ministero avviando le procedure di interpello interno per la nomina del nuovo Responsabile della mobilità aziendale, non potevamo immaginare quale epocale rivoluzione stesse per abbattersi sul nostro pianeta, sconvolgendo stili di vita e ogni attività umana, fino al nostro piccolo della mobilità del personale del MATTM.

Per il mobility management del Ministero si tratta, quindi, di un impegno sfidante perché da una parte è necessario rilanciare il tema della sostenibilità degli spostamenti del personale tutto, dall'altro è necessario farlo in una fase di grandi trasformazioni in evoluzione.

Per questo motivo abbiamo deciso di dedicare questi mesi ad una fase preparatoria che ci consenta auspicabilmente di portare a termine entro il prossimo anno l'obiettivo principale del mobility management, che è quello della redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

Il presente documento rappresenta quindi un programma di lavoro articolato, che getta le basi per costruire le condizioni per una pianificazione organica che si integri con le politiche per il Benessere Lavorativo e realizzi la missione fondante del Ministero che è quella della promozione dello sviluppo sostenibile.

È un programma che vede chiamata in causa l'amministrazione in tutte le sue articolazioni, che sollecita anche la partecipazione e il protagonismo dei lavoratori e che prevede anche dei passaggi intermedi e dei piccoli traguardi a portata di mano, almeno nel settore della mobilità dolce, che come Direzione generale delle politiche per l'innovazione, il personale e la partecipazione costituiscono un obiettivo di breve termine da raggiungere.

1. Presentazione

Il presente documento è stato redatto come elaborato tecnico contenente un Programma di lavoro di breve-medio termine finalizzato alla strutturazione del mobility management aziendale e a porre le basi per un compiuto avvio delle attività a partire dal prossimo anno.

Fatta una breve presentazione del quadro normativo della materia, il documento si apre con una riflessione del come l'emergenza Covid impatti sul mobility management aziendale, con conseguenze ancora imprevedibili nel lungo termine ma che già delineano alcune direttrici.

Viene poi fotografata la situazione attuale del Ministero quale oggetto di interesse del mobility management.

Vengono quindi proposte le tappe principali del programma di lavoro finalizzate, principalmente, alla redazione di un aggiornato Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del personale del MATTM, avendo nello stesso tempo a mente il ruolo svolto dall'ente locale e le attività in corso a tale livello.

Il documento si chiude con la presentazione sintetica di alcune proposte operative che si ritengono attuabili anche in pendenza della pianificazione complessiva.

In allegato, una tavola riassume una sorta di road-map delle attività presentate e proposte nel documento.

2. La mobilità aziendale sostenibile e il ruolo del Mobility manager

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

In Italia il mobility management è stato introdotto con l’articolo 3 del Decreto del Ministro per l’Ambiente di concerto con quelli dei Lavori pubblici, della Sanità e dei Trasporti, del 27 marzo 1998, “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”¹, che ha prescritto l’obbligo per enti pubblici e aziende private, con più di 300 dipendenti per sede, o 800 in più sedi, ubicate in città ad elevato rischio di inquinamento atmosferico, di nominare un responsabile della mobilità aziendale e di produrre un Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL). Detto Piano “è finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico”.

La materia è stata poi innovata dall’articolo 1, comma 3, del Decreto Direttoriale IAR del Ministero dell’ambiente del 20 dicembre 2000 sul mobility management – che introduce a titolo volontario il PSCL anche per “aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico” – e dalla legge 28 dicembre 2015, n. 221 “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali” – che prevede la figura del “mobility manager scolastico” per tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado.

Il Decreto del 20 dicembre 2000, inoltre, ha meglio definito finalità e ruolo del Mobility manager di area – già introdotto dal Decreto ministeriale del 1998 – al quale vengono affidati i compiti di fornire supporto ai responsabili della mobilità aziendale, di coordinamento degli stessi, e di collegamento con le strutture comunali e le aziende di trasporto.

Infine, il recentissimo Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con legge n. 77 del 17 luglio 2020, all’art. 229 nell’ambito di una serie di misure volte a incentivare la mobilità sostenibile – tra cui il famoso “buono mobilità” – contiene specifiche previsioni riguardanti il mobility management.

Tra di esse, l’abbassamento a 100 unità della soglia minima del numero di dipendenti per il quale è prevista la figura del mobility manager, l’allargamento della platea dei comuni interessati a tutti quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti, la ridefinizione dei compiti del mobility manager.

A quest’ultimo, in particolare, vengono affidate “funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile”, nonché la promozione “anche collaborando all’adozione del piano di mobilità sostenibile”, della “realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda

¹ 1. Le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti ubicate nei Comuni di cui al comma 1 dell’art 2, adottano il piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio dipendente, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale. Il piano è finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

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

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

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

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

L'emanazione di tali decreti al momento in cui viene redatto questo documento è ancora in corso.

3. La mobilità sostenibile nell'era del Covid-19

Il momento storico cruciale che stiamo vivendo a causa dell'emergenza da Covid-19 sta obbligando a ripensare ogni settore di attività. Le misure di contenimento della pandemia e, in particolare, l'uso estensivo dello smart working ridisegnano i modelli di vita e di lavoro della società e anche quindi gli obiettivi e gli strumenti della mobilità aziendale.

Sono due, in particolare, i fattori che determinano un cambio di scenario sulla cui portata temporale appare prematuro fare previsioni:

- l'uso estensivo dello smart working;
- le difficoltà legate all'uso del trasporto pubblico.

3.1. Ampliamento della quota di smart working o lavoro agile

Da sempre la gestione sostenibile della mobilità ha promosso la riduzione degli spostamenti casa-lavoro, individuando il lavoro da remoto – nelle varie forme che vanno dal telelavoro al lavoro agile, su cui non ci soffermeremo ora – quale soluzione primaria per portare il lavoro a casa del lavoratore anziché il contrario, abbattendo quindi in maniera significativa pendolarismo e spostamenti con innegabili vantaggi ambientali dovuti alla riduzione del traffico e della congestione.

Ma se prima dell'emergenza Covid-19, lo smart working – se pure incentivato con le innovazioni normative della legge 81/2017 – rappresentava ancora un fenomeno limitato (i dati ISTAT parlano di un 1,2% di personale in lavoro a distanza a gennaio-febbraio 2020), con l'esplosione della pandemia e le misure emergenziali adottate esso ha assunto un peso più ragguardevole (secondo ISTAT, 8,8% tra marzo e aprile 2020). Lo smart working ha ovviamente un peso maggiore nel terziario e nella pubblica amministrazione e, in particolare, nei settori dove si concentrano attività che non richiedono lavoro in presenza.

Nello specifico del Ministero dell'ambiente, che già aveva in corso una sperimentazione della modalità, si è passati da una quota del 10% di dipendenti in lavoro agile nel 2019 ad una media del 68% fino al mese di agosto. E le misure recentemente prese con DPCM del 12 ottobre 2020, collegate alla seconda ondata della pandemia, fanno pensare ad un possibile ulteriore aumento della quota di lavoratori che svolgono la propria attività da remoto.

È evidente che, per il principio di specificità che caratterizza il mobility management, le misure di mobilità sostenibile cambiano se riferite agli spostamenti dell'intera platea di lavoratori o solo a circa un terzo o un quarto di essa.

Bisognerà quindi attendere il termine dell'emergenza, o, per lo meno, una stabilizzazione di alcuni fattori, per capire quale sarà lo scenario su cui intervenire con la pianificazione della mobilità sostenibile, tenendo conto, ad esempio, della volontà manifestata dall'Amministrazione di partecipare al Piano Organizzativo del Lavoro Agile che prevede a regime una stabilizzazione del lavoro agile estesa mediamente al 60% dei lavoratori.

3.2. Crisi del trasporto pubblico locale

Se la riduzione della domanda di spostamenti era la misura principale del mobility management, l'incentivazione del trasporto pubblico rispetto all'utilizzo dell'auto privata veniva subito dopo.

Purtroppo, però, l'emergenza Covid-19 ha messo profondamente in crisi la modalità del trasporto pubblico, in particolare di quello locale.

Le regole di distanziamento fisico, infatti, con la conseguente diminuzione di capienza dei mezzi, a fronte di un non potenziamento dell'offerta degli stessi, rendono di fatto questa modalità molto meno appetibile che in passato, anche e forse soprattutto in considerazione dei timori di contagio legati all'uso di mezzi ordinariamente sovraffollati e poco controllabili.

Anche in questo caso è difficile fare previsioni. Bisognerà vedere – al termine della fase di emergenza acuta – quanto il trasporto pubblico saprà recuperare in termini di offerta dimensionale adeguata, al netto delle necessarie restrizioni che presumibilmente continueranno ancora per un po' e delle garanzie di sicurezza sanitaria.

Per altro, la necessità del distanziamento fisico penalizza anche altre due modalità di trasporto da sempre considerate di mobilità sostenibile, quella del car-pooling – a fronte del timore di viaggiare in mezzi chiusi in compagnia di estranei – e quella delle navette aziendali – dove incidono negativamente sia la riduzione di capienza dei mezzi sia le difficoltà organizzative legate allo sfalsamento degli orari di entrata e uscita dal lavoro.

Senza voler produrre esercizi troppo ambiziosi di previsione, ma attenendoci ad una lettura attenta del presente e delle tendenze già in corso, si possono individuare alcuni ambiti che nel medio-breve periodo possono offrire delle risposte incoraggianti alle domande di mobilità sostenibile:

- utilizzo della mobilità elettrica e ibrida;
- sharing mobility;
- mobilità dolce.

3.3. Mobilità elettrica e ibrida

A fronte di un forse inevitabile ritorno alla centralità dell'auto privata, va vista con favore la diffusione di nuove tecnologie che per lo meno abbattano le emissioni inquinanti e climalteranti – in primo luogo l'elettrico e l'ibrido – oggetto per altro di incentivazione all'acquisto a livello statale.

A livello di mobility management, sia pure in forma residuale rispetto alle altre modalità di trasporto, si potrebbe comunque favorire e incentivare l'utilizzo di tali autoveicoli da parte del personale per gli spostamenti casa-lavoro nonché per la mobilità aziendale.

3.4. Sharing mobility

Il tema andrebbe trattato distinguendo il car-sharing (auto in condivisione) dalle forme di uso condiviso di mobilità a due ruote – moto, biciclette e monopattini – per i quali, oltretutto, vale il "bonus mobilità" promosso proprio dal MATTM di concerto con il MISE.

Per quanto riguarda il car-sharing, pure se lo strumento non è specificamente pensato per la mobilità casa-lavoro, tuttavia esso può rappresentare una risposta in situazioni particolari, magari di presenza lavorativa saltuaria – che potrebbe aumentare in correlazione con la diffusione dello smart working – e per la specifica mobilità aziendale.

Per quanto riguarda la mobilità condivisa a due ruote essa può rappresentare una soluzione ottimale per gli spostamenti di corto-medio raggio e soprattutto per gli spostamenti del cosiddetto "ultimo miglio", ossia i collegamenti di prossimità tra casa/lavoro e nodi di interscambio modale (stazioni ferroviarie/metro e fermate degli autobus).

3.5. Mobilità dolce

Per mobilità dolce si intendono tutte quelle forme di mobilità non motorizzate che vanno dalla pedonalità all'utilizzo di mezzi a due ruote che oggi vedono notevolmente ampliarsi la casistica includendo oltre alle biciclette, i monopattini, seg-way e i monocicli.

La promozione della mobilità dolce unisce, come finalità, all'abbattimento drastico dei fattori di inquinamento – atmosferico, acustico, visivo ecc. – la promozione di uno stile di vita più salutare, che unisce l'esercizio fisico e il benessere relazionale dato dall'allungamento dei tempi e dalla possibilità di fruire anche delle bellezze delle nostre città.

Pur senza nascondersi i limiti intrinseci legati a questa mobilità – che vanno dalla stagionalità alle specifiche caratteristiche fisiche di strade e luoghi che in alcuni casi, per altimetria, traffico veicolare, inquinamento, disincentivano o addirittura impediscono l'uso delle due ruote o del camminare – in una stagione caratterizzata dall'emergenza sanitaria, e proprio in relazione agli aspetti di salute, essa ha conosciuto una improvvisa quanto benvenuta rivalutazione, che merita di essere sostenuta attraverso misure specifiche anche a livello di mobility management aziendale.

4. Il contesto del MATTM

4.1. Sede

Il Ministero ad oggi concentra tutte le sue attività nell'unica sede di Roma con ingressi su via Cristoforo Colombo, civici 44-54, e via Capitan Bavastro, civico 174.

La sede si colloca, per tanto, su una arteria di grande viabilità radiale ma anche con collegamenti trasversali che ne garantiscono una elevata accessibilità sia col mezzo privato sia coi mezzi pubblici, data la presenza ravvicinata di fermate bus di numerose linee ATAC, nonché della relativa vicinanza della stazione Metro Garbatella sulla Linea B e della Stazione FS Ostiense.

Per quanto riguarda i parcheggi, la sede può contare su un parcheggio coperto interrato di circa 90 posti e su un parcheggio scoperto di circa 50 posti, nonché di due parcheggi su strada a pagamento.

Per quanto riguarda il car-sharing si segnala la vicinanza dell'area di sosta del servizio di car-sharing di Roma Capitale, su via Capitan Bavastro, di fronte agli ingressi della Regione Lazio.

Nella stessa collocazione si segnala altresì la presenza di colonnine di ricarica elettriche.

4.2. Personale

A agosto 2020 il numero di addetti presso la sede era di circa 1200 unità, di cui 492 di ruolo e 39 comandati/distaccati, mentre il restante è personale estraneo alla PA soprattutto dipendenti o collaboratori della Società *in house* Sogesid.

A tale riguardo va fatta una considerazione circa la platea degli addetti cui si rivolge l'attività di mobility management.

Se dal punto di vista normativo è evidente che ogni ente o società, pubblica o privata che sia, è chiamata a promuovere misure di mobilità sostenibile per il proprio personale – e anche il Piano degli spostamenti casa-lavoro è formalmente destinato ad essi – dal punto di vista sostanziale è evidente che data la compresenza in una unica sede sia dei lavoratori dipendenti MATTM sia dei collaboratori esterni, ogni analisi quantitativa e qualitativa della domanda di mobilità non potrà che essere estesa all'insieme dei lavoratori operanti presso la sede.

Allo stesso tempo, tutte le misure che si vorranno prendere per favorire una risposta sostenibile alla domanda dovranno tener conto della platea complessiva degli utenti. Ciò anche e soprattutto in relazione all'elevato numero di collaboratori esterni che rappresentano al momento oltre il 50% degli addetti complessivi operanti presso la sede.

Pertanto, se dal punto di vista formale, è corretto pensare ad un Piano del MATTM distinto da un eventuale PSCL di Sogesid, è evidente l'opportunità che i due Piani non solo si relazionino tra di loro ma che il PSCL MATTM si faccia in certa misura anche carico della mobilità dei collaboratori esterni, per lo meno per quanto riguarda l'utilizzo di infrastrutture uniche collegate alla sede, vuoi fisiche (es. parcheggi) vuoi organizzative (es. sito web).

Tuttavia, la situazione degli addetti operanti presso la sede del Ministero è attualmente in trasformazione, secondo una scansione temporale che, al netto degli imprevisti legati alla pandemia, dovrebbe vedere importanti cambiamenti nel corso del 2021:

- sono infatti in corso le procedure per il reclutamento tramite concorso pubblico di 251 unità di personale non dirigenziale a tempo indeterminato;

- allo stesso tempo sono vigenti disposizioni che prevedono già a partire dal 2018 una progressiva riduzione del numero di unità di personale a supporto fornito dalla società *in house* Sogesid.

Assieme a questi eventi straordinari, che incideranno profondamente sulla struttura degli addetti in sede, va considerato il fisiologico turn-over dei dipendenti di ruolo MATTM che vede un elevato numero di pensionamenti nei prossimi mesi.

4.3. Il Piano Spostamenti Casa Lavoro del 2015

Nel 2015 è stato predisposto l'ultimo Piano Spostamenti Casa Lavoro del Ministero.

Esso è stato realizzato sulla base di un questionario online somministrato a tutte le cassette di posta minambiente.it, aperto tra il 13 e il 31 marzo, e avvalendosi di una società specializzata esterna che ha fornito supporto informatico per la raccolta e la successiva elaborazione dei dati.

All'indagine ha però risposto una percentuale molto bassa di dipendenti pari al 13,04%, il che rende poco rappresentativa l'indagine

Il Piano è stato inviato al Mobility Manager di zona, individuato in Roma Mobilità, in data 26 maggio 2015

Al netto della scarsa rappresentatività dei dati, il piano ha permesso di restituire il quadro aggiornato a quella data di spostamenti, modalità di trasporto utilizzate, preferenze degli utenti e attitudine al cambiamento, in una ottica di promozione dello spostamento dalla mobilità privata individuale a forme collettive pubbliche o private.

Il Piano si conclude con una serie di misure proposte di breve e medio termine relative a:

- azioni di comunicazione e promozione
- promozione del trasporto pubblico
- promozione della bicicletta
- promozione del car-pooling e del car-sharing

5. Conoscere per pianificare. Verso il PSCL del 2021

Le situazioni di profonda incertezza legate all'emergenza della pandemia, da un lato, e delle trasformazioni in corso nella composizione del personale, dall'altro, rendono improponibile la predisposizione di un Piano di spostamenti casa-lavoro per l'anno 2020 e consigliano al contempo di predisporre tutte le condizioni necessarie – oggi mancanti – per affrontare al meglio l'esercizio di pianificazione per l'anno 2021

5.1. Definizione degli ambiti del piano

Il primo passo sarà quello di definire la platea dei destinatari del Piano e gli ambiti di riferimento.

Per quanto riguarda questi ultimi si ritiene opportuno considerare:

- La mobilità casa-lavoro di tutto il personale operante presso la sede di via Colombo/Bavastro, sia dirigente che non dirigente, considerando sia il personale di ruolo del MATTM che quello che a vario titolo (comandati, distaccati, personale di società esterne) vi presta servizio;
- I visitatori occasionali;
- La mobilità di servizio del personale MATTM (partecipazione a riunioni esterne, visite, missioni ecc.).

Per quanto riguarda il primo ambito – che è quello sostanziale e caratterizzante il Piano –, andranno predisposti gli opportuni accordi tra l'Amministrazione e gli altri soggetti che a vario titolo hanno proprio personale in servizio presso il Ministero (Sogesid, CNR, Sviluppo Italia...).

5.2. Indagini conoscitive e questione della privacy

Alla base di un corretto esercizio di pianificazione degli spostamenti casa-lavoro vi è una adeguata base conoscitiva della domanda di mobilità espressa dagli addetti operanti in sede, giacché le esigenze degli utenti sono molto differenziate e occorre prevedere risposte altrettanto differenziate indirizzate ai diversi gruppi target.

Tale base conoscitiva può essere costruita attraverso due canali:

- L'utilizzo di informazioni personali dei lavoratori in possesso dell'Amministrazione, relative alle loro caratteristiche demografiche – sesso, età, titolo di studio, innanzitutto – che condizionano la domanda di mobilità, e soprattutto gli indirizzi di residenza/domicilio – che rappresentano i punti di origine/destinazione degli spostamenti.
- L'acquisizione di informazioni circa la modalità di trasporto attualmente utilizzata dai lavoratori, le loro esigenze e le loro propensioni al cambiamento, che possono essere raccolte mediante questionari somministrati agli stessi lavoratori.

Ambedue i canali presentano delle problematiche che vanno preliminarmente affrontate.

Per quanto riguarda i dati in possesso dell'Amministrazione, si tratta di garantire che il prelievo e l'utilizzo di tali dati avvenga in conformità alle norme vigenti sulla tutela della privacy. Andranno pertanto accuratamente verificati gli aspetti normativi e procedurali, ricorrendo se il caso ad adeguate expertise e in interlocuzione con il Responsabile ministeriale per la Protezione dei Dati Personali nonché, eventualmente, con il Garante della Privacy.

Per quanto riguarda l'acquisizione tramite questionari, vanno create le condizioni affinché vi sia una risposta adeguata da parte del personale, in termini quantitativi e qualitativi, alla sollecitazione posta dal sondaggio.

Queste condizioni possono crearsi innanzitutto creando un clima di fiducia e collaborazione reciproca tra personale e mobility manager ma anche dando segnali, da parte dell'amministrazione, di una effettiva disponibilità a offrire risposte e soluzioni, sia pure minimali, affinché l'esercizio non venga percepito quale un'inutile perdita di tempo.

5.3. Dialogo con gli utenti - pagina web del mobility manager

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

Una sezione web, opportunamente collocata in minambiente.it, in attesa di diventare la pagina in cui verrà presentato il Piano di spostamenti casa-lavoro del 2021 potrà essere nel frattempo il cantiere in cui personale e amministrazione, con il supporto del mobility manager, costruiscono assieme il Piano.

5.4. La strumentazione tecnica

La redazione del Piano di spostamenti casa-lavoro necessita di un adeguato software in grado di raccogliere, elaborare e restituire i dati conoscitivi, attraverso tabelle, grafici e mappe che saranno da corredo e da supporto alla parte propositiva dello stesso.

Esistono piccole applicazioni gratuite come esistono software più specifici e professionali disponibili sul mercato. La scelta andrà fatta sulla base degli obiettivi che si vogliono raggiungere nonché delle risorse eventualmente disponibili.

Altrettanto importante sarà una adeguata strumentazione tecnologica per la pagina web. Se effettivamente si vuole superare una impostazione statica, in cui ci si limita a fornire contenuti informativi agli addetti/utenti, ma si vuole creare quello spazio virtuale di condivisione interattiva di cui sopra, è necessario disporre di risorse informatiche adeguate – oggi facilmente accessibili sul mercato – che implementino funzionalità, ad esempio, di data-base, di piccola cartografia GIS, di blogging.

5.5. Risorse per la mobilità aziendale

L'attività di mobility management, come visto all'inizio, si esplica principalmente attraverso misure 'soft', per lo più con stimoli verso il cambiamento degli atteggiamenti e dei comportamenti degli utenti. Ciononostante, anche questi interventi leggeri si attuano mediante erogazione di benefici o di servizi che richiedono una dotazione finanziaria, anche se ridotta.

Parimenti, vi può essere l'opportunità di piccoli interventi a livello infrastrutturale anch'essi aventi un costo, sia pure non elevato.

Si rende quindi necessario verificare con l'Amministrazione le attuali disponibilità di risorse finanziarie in bilancio o, se il caso, di prevederne di specifiche.

Dal punto di vista delle risorse umane, attualmente la figura del Mobility manager non dispone di alcun supporto operativo, dovendo per altro svolgere la propria attività in maniera compatibile con le proprie ordinarie mansioni di servizio al Ministero in tutt'altro settore.

Si valuta quindi opportuno prevedere la strutturazione di un ufficio del Mobility manager, se pure ridotto all'essenziale e operante attraverso collaborazioni parziali.

5.6. Accordo operativo con ISPRA

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale già ha in essere alcune collaborazioni con il Ministero in materia di mobilità sostenibile.

In base alla Convenzione triennale MATTM e ISPRA per gli anni 2019-2020-2021, ISPRA fornisce servizi di assistenza al Ministero sulla attività denominata "Osservatorio su mobilità nelle aree urbane" svolgendo, come servizio ordinario, "Raccolta, elaborazione e analisi dei dati riguardanti mobilità sostenibile ed edilizia sostenibile nelle aree urbane. Disponibilità dei dati nella banca dati ISPRA sulle aree urbane" (Allegato A).

Inoltre, è in essere una specifica convenzione con la DG CLEA per lo svolgimento di attività volta alla "Attuazione D.M. 208/2016 - Monitoraggio e valutazione dei benefici ambientali dei progetti di mobilità sostenibile" (Allegato C).

Queste collaborazioni, però, esulano dallo specifico settore del mobility management, ossia della mobilità sostenibile aziendale, rispetto al quale è riconosciuto ad ISPRA un ruolo di punto di riferimento nel mondo dei mobility manager per l'esperienza decennale nel settore, tradottasi nell'elaborazione di diverse proposte per la mobilità attiva, il trasporto aziendale e il trasporto pubblico.

Si prevede quindi la stipula tra MATTM ed ISPRA di un Accordo operativo ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/90, di tipo non oneroso, per la collaborazione specifica nel campo del mobility management aziendale al fine di rafforzare, per un verso, l'azione del mobility management del Ministero fornendogli solide basi tecnico-scientifiche e, per altro verso, di sviluppare sinergie tra i due enti per l'eventuale sviluppo di proposte e soluzioni innovative.

6. Il ruolo di Roma Mobilità – Mobility manager di area

6.1. Il Mobility manager di area

Come già anticipato, il ruolo del Mobility manager di area, già introdotto dal Decreto del 1998, è stato più compiutamente definito dal Decreto Direttoriale IAR del 2000.

Ad esso il Decreto attribuisce i seguenti compiti:

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

Il Mobility manager di area è tipicamente individuato nell'Ente locale.

Se al Mobility manager aziendale vengono riconosciute prerogative di intervento con strumenti "soft", gli interventi "hard", di tipo infrastrutturale, finanziario e organizzativo, sono in capo al Comune nel cui territorio è compresa la sede dell'ente/azienda.

Presso Roma Capitale le funzioni di Mobility Manager di area sono state affidate alla struttura Roma Servizi per la Mobilità srl, società strumentale partecipata al 100% di Roma Capitale, che svolge attività strategiche di pianificazione, supervisione, coordinamento e controllo della mobilità pubblica e privata e gestisce attività di progettazione, sviluppo, realizzazione e gestione dei servizi di mobilità e di supporto alla comunicazione di Roma Capitale e delle aziende partecipate.

6.2. Le attività di Roma Servizi per la Mobilità

Anche per il MATTM appare quindi cruciale l'interlocuzione con Roma Mobilità, sia perché alcune misure e interventi possono essere realizzate solo a scala locale e secondo competenze ad essa assegnate, sia per il necessario ruolo di coordinamento ad essa riconosciuto delle varie iniziative promosse a livello aziendale.

Già dal 2015, Roma Mobilità ha avviato dei Tavoli tecnici, a livello municipale, prima, e poi a livello comunale, con i Mobility manager aziendali, per attuare il coordinamento delle iniziative.

L'attività dei Tavoli tecnici è stata rivitalizzata nella primavera del 2020, anche sulla scia dettata dall'emergenza Covid, con la creazione di sei Tavoli tecnici cittadini:

- Ciclabilità
- Sharing mobility
- Smart Working
- Navette
- Trasporto pubblico locale
- Sanità (quest'ultimo dedicato alle peculiari esigenze del settore e del momento storico).

6.3. Il contributo MATTM ai tavoli di Roma Mobilità

Il MATTM partecipa attivamente a tutti e cinque i Tavoli principali e sta fornendo il proprio contributo di riflessione e proposta.

In particolare, nel tavolo ciclabilità le proposte del Ministero si sono concentrate sul collegamento ciclabile trasversale tra le radiali di via Cristoforo Colombo e di via Ostiense, oggi mancante, che permetterebbe di collegare il ministero con il resto della rete di ciclabilità urbana, e sulla dotazione di rastrelliere pubbliche in prossimità della sede ministeriale.

Inoltre, è stata evidenziata la necessità di attrezzare la stazione della metro (Garbatella) e quella ferroviaria (Ostiense), prossime agli uffici ministeriali, di bici-park – aree attrezzate per il posteggio e la custodia delle bici –, una misura indispensabile se si vuole davvero promuovere la plurimodalità, con l'interscambio metro/ferrovia - bici.

Infine, per quanto riguarda la sharing mobility, e nello specifico il car-sharing, è stata evidenziata la necessità di individuare nei pressi degli uffici dei parcheggi destinati alle autovetture del car-sharing, altrimenti l'uso di tale modalità verrà penalizzato dalla mancanza di disponibilità di aree sosta nelle aree centrali, come quelle in cui è collocato il MATTM, già carenti di parcheggi auto.

7. Agire subito. Alcune proposte immediate

Nel mentre l'attività di mobility management del Ministero viene organizzata in maniera strutturata e con l'obiettivo di avere una pianificazione organica a fine anno 2021, sulla linea di quanto contenuto alla sezione 3, vi sono degli interventi di buone pratiche che possono essere realizzati con relativa facilità, con un buon rapporto costi/benefici e con sicuri effetti positivi immediati.

7.1. Promozione della ciclabilità

La promozione della ciclabilità rappresenta sicuramente una priorità, visto il ruolo che essa può svolgere anche durante il periodo di emergenza da pandemia.

Di seguito una serie di misure, qui solo delineate per sommi capi ma sulle quali vi sono state già delle valutazioni di fattibilità e che possono essere ulteriormente sviluppate. L'elenco è in ordine crescente di complessità organizzativa ma anche di benefici attesi:

- a) (ri-)posizionamento delle rastrelliere già precedentemente esistenti e poi rimosse nel parcheggio interno della sede ed eventuale posizionamento di nuove;
- b) realizzazione di spogliatoi/docce per chi utilizza la bici per raggiungere la sede di lavoro;
- c) adozione di un sistema di monitoraggio dell'utilizzo della bici per gli spostamenti e correlata corresponsione di benefit in relazione alle distanze percorse (sistema Pin-Bike)
- d) riconoscimento di bonus orari per il personale dipendente che utilizza la bici o altra modalità di mobilità dolce per raggiungere la sede di lavoro.

Tali interventi sono aggiuntivi rispetto alle dotazioni infrastrutturali (rastrelliere, corsie ciclabili, bici-park) che il MATTM sta proponendo e sollecitando presso il Mobility manager di area.

7.2. Promozione dello sharing

A determinate condizioni, la mobilità condivisa può rappresentare una soluzione di trasporto sostenibile anche per gli spostamenti casa-lavoro. Può esserlo come alternativa all'auto in proprietà, quando lo spostamento è occasionale, come in questi tempi di emergenza per la pandemia che porta, con lo smart working a rotazione, ad avere saltuarietà di presenza in sede. Può esserlo, per la mobilità a due ruote, soprattutto come soluzione al collegamento dell'"ultimo miglio", da casa/lavoro alla fermata della metro/bus.

Sul mercato esiste un numero molto vasto di operatori che, a determinate condizioni, offrono pacchetti di abbonamento destinati a enti/aziende. Si tratta, quindi, di verificare quale possa essere la procedura più adatta – competitiva – per selezionare un certo numero di offerte da mettere poi a disposizione del personale. E verificare altresì la possibilità che l'Amministrazione intervenga direttamente sull'acquisto degli abbonamenti:

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

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

7.3. Promozione del car-pooling

Abbiamo già osservato che il car-pooling risenta in maniera negativa dell'emergenza Covid-19, vuoi per i timori nel viaggiare assieme ad estranei, vuoi anche per la difficoltà di formare equipaggi a fronte di turnazioni di presenza e orari scaglionati.

Tuttavia, per l'incentivazione dello strumento basterebbe uno sforzo così ridotto – si tratterebbe solo di creare una “bacheca virtuale” on-line in cui offrire-cercare passaggi – da ritenere che una sperimentazione vada fatta.

Negli scorsi mesi alcuni collaboratori informatici Sogesid hanno già realizzato, a livello artigianale e volontario, una piattaforma per il car-pooling. Si tratterebbe di verificare soprattutto le condizioni organizzative e procedurali – accordi tra Sogesid e Ministero, questioni legate all'utilizzo dei server MATTM e dell'uso di licenze – e di finalizzare gli aspetti tecnici residui per dotare il MATTM di questo servizio.

7.4. Promozione dell'uso dei veicoli elettrici

Come già detto, la crescente diffusione degli autoveicoli a trazione elettrica o ibrida rappresenta sicuramente un fatto positivo che potrebbe essere incoraggiato e sostenuto prevedendo specifiche agevolazioni per il personale che utilizza tale tipo di veicoli, ad esempio riservando ad essi una quota di parcheggi ministeriali.

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

7.5. Informazione e comunicazione

La realizzazione della sezione web di cui al paragrafo 5.3 rappresenta innanzitutto lo strumento per mettere a disposizione del personale una serie di informazioni relative alla mobilità sostenibile aziendale secondo una architettura di massima del tipo:

- Informazioni di contesto
 - cos'è il mobility manager e cosa fa
 - la normativa di riferimento
 - contatti del mobility manager
- Il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro
 - pubblicazione del piano esistente
 - informazioni sul nuovo piano in preparazione
 - questionario/i per i dipendenti
- Notizie sulla mobilità sostenibile di diretto interesse dei dipendenti MATTM (distinguendo dalle notizie generali già presenti sulla pagina Mobilità sostenibile)
 - La mobilità a Roma – aggiornamenti sui servizi di trasporto pubblico, ciclabilità, sharing in città
 - Convenzioni con aziende di sharing mobility o altro
 - Altre notizie
- Forum per proposte e commenti

La creazione di tale sezione web è stata già proposta nell'ambito della predisposizione del Piano di comunicazione MATTM 2021.

Allegato A. Roadmap delle attività

Azioni di sistema	Attività propedeutiche al PSCL 2021	Interventi realizzabili con difficoltà medio-bassa	Interventi realizzabili con difficoltà medio-alta
Accordo di programma con ISPRA	Valutazioni in merito all'utilizzo di dati personali (privacy)	Ripristino rastrelliera bici esistente	Convenzioni con operatori sharing-mobility
Individuazione risorse finanziarie per mobility management	Valutazioni circa l'utilizzo/acquisto di software per la redazione del Piano	Acquisto/installazione nuova rastrelliera	Acquisto pacchetti abbonamenti sharing-mobility
Individuazione risorse umane per mobility manager	Interfaccia con programmazione Lavoro Agile	Realizzazione spogliatoi/docce per ciclisti	Colonnine ricarica elettrico
Coordinamento con OO.SS.	Interfaccia con responsabili mobilità aziendale di servizio	Pagine web dedicate al mobility management	Erogazioni economiche per mobilità sostenibile
Coordinamento con soggetti esterni operanti al MATTM (Sogesid, CNR, Sviluppo Italia...)	Interfaccia con i servizi informatici per utilizzo licenze e pagine web	Applicazione web per car-pooling	Monitoraggio/incentivi spostamenti in bici (Pin-Bike)
		Stalli dedicati all'elettrico-ibrido nei parcheggi	'Bonus orario' per i ciclisti
Attività promosse presso il Mobility manager di area			
Nuovi collegamenti ciclabili			
Rastrelliere pubbliche			
Bici-park stazioni Ostiense e Garbatella			