



# **PIANO DELLA MOBILITA' AZIENDALE**

**Luglio 2020**

**Come cambiano gli spostamenti casa-lavoro**



Il Piano della mobilità aziendale 2020 dell'Istituto Superiore di Sanità  
è stato redatto da  
Giovanni Assogna, mobility manager ISS  
in collaborazione con  
Alessandra Bigi, Direzione Centrali Affari Generali ISS

# INDICE

GLOSSARIO .....	1
INTRODUZIONE .....	4
I CONTENUTI DEL PRECEDENTE PIANO DELLA MOBILITA' AZIENDALE 2018 .....	5
ATTIVITA' REALIZZATE.....	8
NEL BIENNIO 2018-2020 .....	8
CONSIDERAZIONI FINALI.....	17

# GLOSSARIO

---

**Anello ferroviario** (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano esterna alla ZTL ma all'interno sia della Fascia verde che del Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA). La circolazione all'interno dell'anello ferroviario è disciplinata da confini, provvedimenti e divieti (permanenti, emergenziali e programmati).

**Fascia verde** (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano esterna alla ZTL e all'Anello ferroviario ma interna al Grande Raccordo Anulare (GRA). La circolazione nell'area è interdetta in caso di superamento dei livelli di inquinamento definiti da un'apposita normativa.

In particolare nelle cosiddette domeniche senza auto il traffico è vietato all'interno della Fascia verde a determinate categorie di veicoli privati più inquinanti.

**Infomobilità:** con questa espressione si intende l'uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità. L'infomobilità aiuta sia i cittadini che si muovono nel traffico (in auto, moto, o anche in bici ed a piedi), sia coloro che devono utilizzare mezzi di trasporto pubblico (con informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate). Le informazioni possono essere inviate all'utenza in modo diffuso (es. con pannelli a messaggio variabile in autostrada), o può essere l'utente stesso ad accedervi in base alle proprie necessità (es. da casa attraverso il web, o in mobilità attraverso uno *smartphone*).

**Micromobilità:** la mobilità relativa a percorsi e distanze brevi principalmente in città, caratterizzata dall'impiego di mezzi di trasporto meno pesanti e ingombranti e potenzialmente meno inquinanti di quelli tradizionali (per es., scooter, skateboard, monopattini elettrici, biciclette tradizionali e a pedalata assistita).

**Mobilità dolce:** si intende la mobilità non motorizzata (pedonale, ciclabile) che, per sua natura, ha un impatto minimo sul traffico urbano e nullo sull'inquinamento ambientale e acustico.

**Mobilità sostenibile:** si intendono modalità di trasporto che rispettano i principi dello sviluppo sostenibile, cioè l'uso moderato di risorse naturali non rinnovabili e il basso impatto ambientale. Ci si riferisce dunque all'insieme dei modi di trasporto che hanno un impatto minore in termini di congestione della rete stradale e inquinamento atmosferico e acustico rispetto all'uso dell'autovettura privata.

**PGTU:** il Piano Generale del Traffico Urbano è un documento di programmazione, redatto dall'Amministrazione comunale che definisce l'idea di città in movimento che si vuole perseguire.

**PUMS:** il Piano Urbano della Mobilità sostenibile è un documento strategico adottato dall'amministrazione comunale con la partecipazione dei cittadini. Ha come fine la pianificazione operativa della mobilità delle persone e delle merci con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro dintorni.

**Sharing mobility:** è il fenomeno in base al quale i trasferimenti da un luogo ad un altro avvengono con mezzi e veicoli condivisi: car sharing, bike sharing, scooter sharing. L'utilizzo di tali mezzi è a tempo e prevede il pagamento di una tariffa di noleggio.

**Trasporto intermodale:** modalità di trasporto caratterizzata dall'utilizzo di più mezzi di locomozione, ciascuno in un diverso tratto, per raggiungere una mèta. Ad esempio: da casa alla stazione di partenza con l'automobile privata, poi il treno fino alla stazione di arrivo e infine l'autobus dalla stazione di arrivo alla sede di lavoro.

**Trasporto Pubblico Locale (TPL):** si intende l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico a livello locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad

accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione solitamente entro i confini regionali. Nel caso romano, ad esempio, si fa riferimento ai mezzi di ATAC, COTRAL e TRENITALIA per quanto riguarda le Ferrovie Locali del Lazio.

**Zona a Traffico Limitato (ZTL)** (Comune di Roma): è una porzione del territorio romano interna all'Anello ferroviario, alla Fascia verde e al Grande Raccordo Anulare (GRA) in cui si può transitare con l'auto privata solo in certe ore o con speciali permessi. E' una misura adottata per ridurre il traffico privato e per migliorare la qualità dell'aria.

# INTRODUZIONE

---

Tempo di verifica e di cambiamento.

Verifica e cambiamento sono le due parole che più si addicono al momento che stiamo vivendo.

Verifica delle attività prospettate nel Piano della Mobilità Aziendale 2018, il primo dell'Istituto Superiore di Sanità, di ciò che è stato realizzato in questo biennio e di ciò che non è stato concretizzato, degli obiettivi possibili e di quelli impossibili.

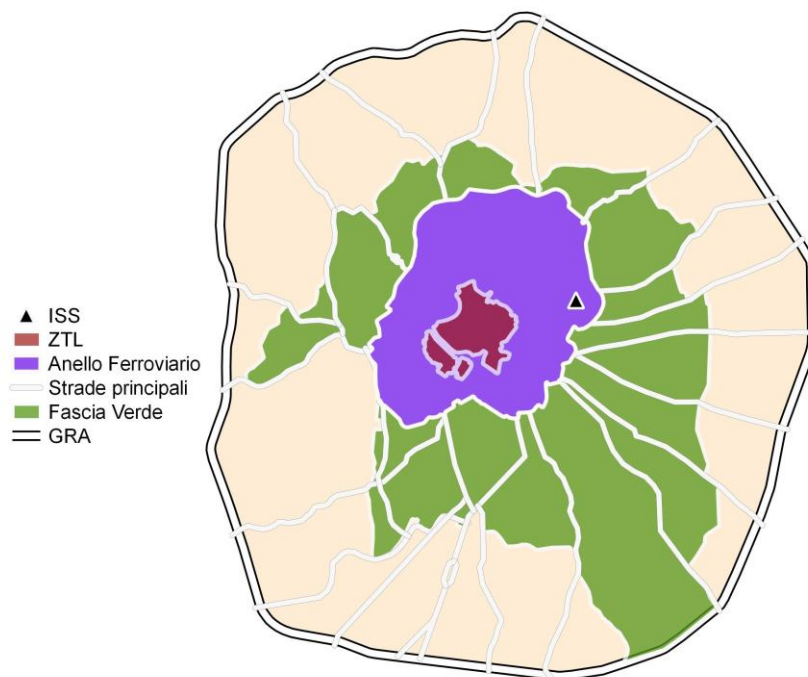
Cambiamento del contesto in cui viviamo e perciò delle nostre abitudini, del nostro modo di concepire la vita, la giornata e gli spostamenti quotidiani.

Sulla base delle due parole chiave, il Piano della Mobilità Aziendale 2020 riprende i contenuti del precedente; verifica le attività realizzate nel biennio 2018-2020; analizza alcuni dati che anticipano scenari prossimi; suggerisce dei cambiamenti necessari in relazione al contesto nuovo; accenna delle conclusioni.

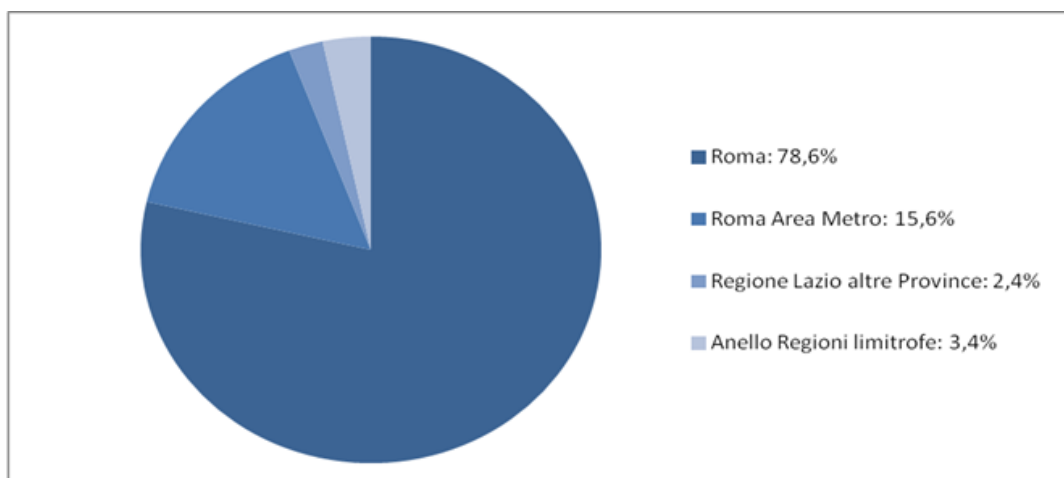
# I CONTENUTI DEL PRECEDENTE PIANO DELLA MOBILITA' AZIENDALE 2018

Il primo Piano della Mobilità Aziendale aveva alcuni obiettivi:

1. Collocare l'Istituto Superiore di Sanità (ISS) nell'ambito del sistema della mobilità cittadina



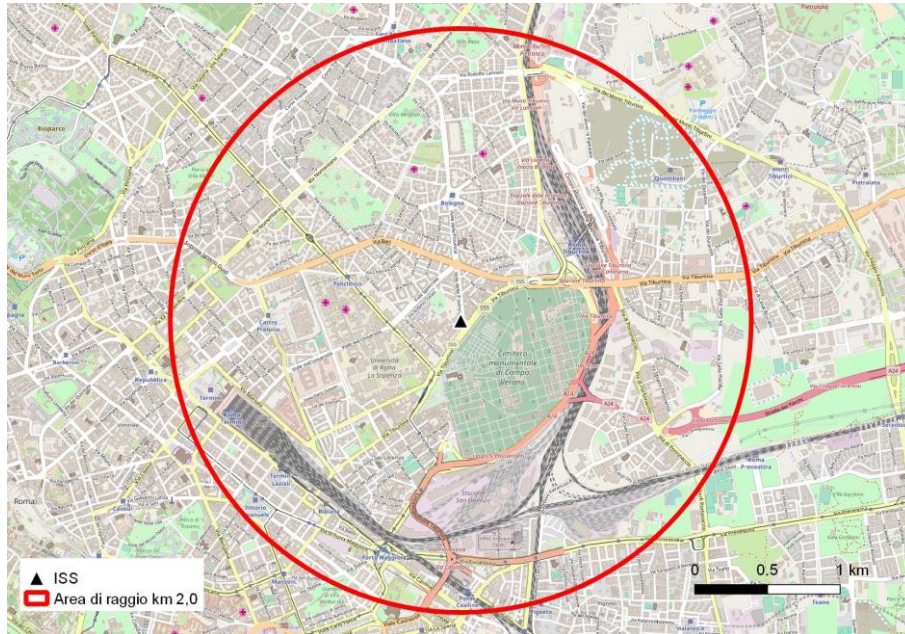
2. Distribuire la popolazione dei lavoratori ISS nel territorio per identificare specifiche strategie di mobilità



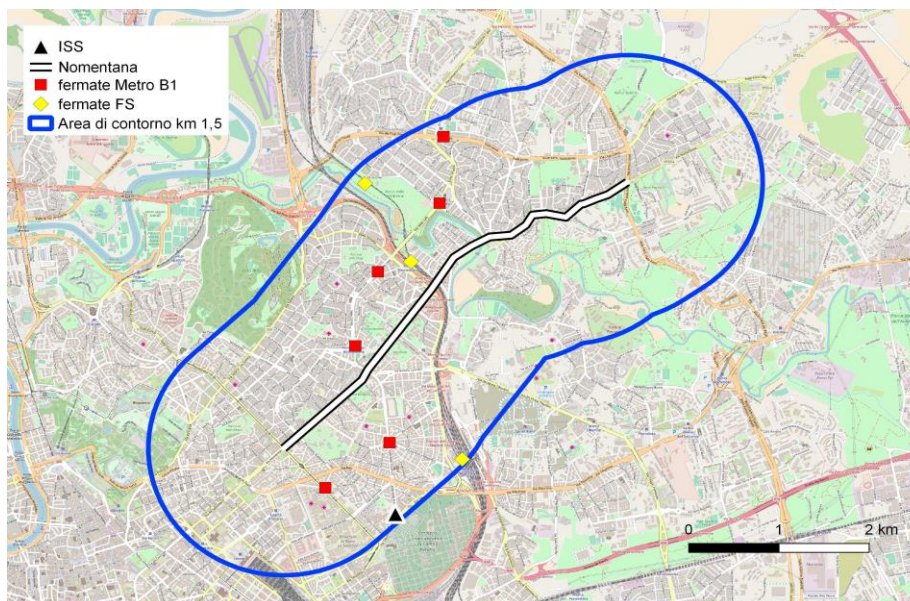


### 3. Identificare due distretti territoriali specifici:

- Il **distretto di prossimità**, intorno alla sede ISS (raggio di 2 km in linea d'aria) nel quale si suggerivano spostamenti in cammino<sup>1</sup>



- Il **distretto Nomentana**, di contorno (1,5 km) alla omonima via nel quale si suggeriva un sistema intermodale: TPL + micromobilità



<sup>1</sup> World Health Organization (2012). Global recommendations on physical activity for health.

4. Realizzare alcuni progetti a breve medio termine:
- a. Collaborazione con i mobility manager di altri enti prossimi dal punto di vista territoriale;
  - b. Rilevazione delle fermate del sistema di Trasporto Pubblico Locale limitrofe al perimetro ISS;
  - c. Diffusione tra i lavoratori degli strumenti di infomobilità;
  - d. Sostegno alla mobilità ciclabile e pedonale;
  - e. Rateizzazione abbonamento TPL;
  - f. Promozione del *car pooling*;
  - g. Proposta di navetta Termini –Tiburtina;
  - h. Affermazione dello smart working.

# ATTIVITA' REALIZZATE

## NEL BIENNIO 2018-2020

---

C'era un tempo in cui eravamo intenti a:

- **contrastare la scelta di spostare il terminal dei bus dalla Stazione Tiburtina a Anagnina:** con nota prot.n. 34637 del 15/11/2018 destinata al Sindaco di Roma Capitale è stato richiesto di non attuare la Delibera di Giunta in cui si prevedeva lo spostamento della stazione TIBUS dei pullman da stazione Tiburtina ad Anagnina;
- **difendere l'area destinata a parcheggio per auto lungo le mura perimetrali del Verano, sulla Tiburtina:** con nota prot.n. 11136 del 04/04/2019, destinata al Sindaco di Roma Capitale, è stato richiesto il ripristino dei posti auto, trasformati in soste per i pullman turistici;
- **partecipare al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** con nostre proposte finalizzate all'affermazione della mobilità dolce sull'asse Porta Maggiore- Stazione Termini – Università – Stazione Tiburtina. In costante collaborazione con il mobility manager dell'Università La Sapienza;
- **sollecitare la ristrutturazione della fermata del tram di fronte all'ingresso principale:** con nota prot.n. 870 del 14/01/2020 a firma del Direttore Generale ISS, destinata al Presidente e all'Amministratore Delegato di Roma Servizi per la Mobilità SRL – Agenzia mobilità di Roma Capitale, è stato richiesto di accelerare i lavori di ripristino della fermata n. 71353 di Viale Regina Elena;
- **realizzare forme di sostegno alla ciclabilità** attraverso:
  - **installazione rastrelliere per le biciclette a titolo gratuito:** l'intervento è stato effettuato il 21/01/2020 da un'azienda incaricata da Roma Capitale;

- **proposta di realizzazione di un percorso ciclabile tra Stazione Termini e Stazione Tiburtina:** con nota prot.n. 39121 del 29/05/2020, a firma congiunta tra il Presidente dell'ISS e il Rettore dell'Università La Sapienza di Roma, destinata al Sindaco di Roma Capitale, è stato richiesto un intervento prioritario per la realizzazione del percorso ciclopedonale Stazione tiburtina – Stazione Termini nell'ambito del Piano straordinario per l'istituzione e la realizzazione di 150 chilometri di nuovi percorsi ciclabili transitori nel Comune di Roma;
- avvio studio di fattibilità (in collaborazione con l'Ufficio tecnico) per **la realizzazione di uno spogliatoio per i lavoratori ciclisti**
- **proporre la ripavimentazione del marciapiede di Viale Regina Elena:** con nota prot.n.1466 del 20/01/2020 a firma congiunta del Presidente e del Direttore Generale dell'ISS, è stato segnalato al Direttore del Municipio II ed al dirigente della Direzione Tecnica il dissesto del marciapiede di Viale Regina Elena nel tratto dal civico n.295 al civico n.299. L'intervento è stato realizzato nel mese di marzo 2020.
- **facilitare la mobilità dei colleghi diversamente abili:** a seguito dell'emanazione, da parte dell'amministrazione Roma Capitale, di un avviso pubblico denominato *“Regolamento dei servizi, misure ed interventi per la mobilità individuale delle persone con disabilità”* l'Ufficio del Mobility Manager ha prestato consulenza ad una collega che al termine della procedura è risultata vincitrice;
- **interloquire con il Municipio Roma II:**
  - per accelerare la riapertura del piccolo parcheggio su Piazzale Valerio Massimo temporaneamente occupata da AMA;
  - per far tappare le buche all'ingresso di Piazzale Valerio Massimo

- per spostare le produzioni cinematografiche sulla Via Tiburtina dall'area parcheggio destinata alle auto all'area parcheggio destinata ai pullman turistici;
- **promuovere il benessere del personale:** su iniziativa della Direzione Centrale Affari Generali è stato avviato il primo *“Piano d'azione 2019-2020 Benessere organizzativo e Programma integrato di promozione della salute in ISS”* approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 19/11/2019 con delibera n.7.

A seguire è stato istituito, con decreto presidenziale n.32/2020, il *Gruppo di lavoro ISS Benessere*, cui partecipa anche il mobility manager, con il compito di provvedere all'attuazione degli interventi previsti nella citata delibera.

La prima azione sviluppata dal gruppo di lavoro, nell'ambito del mobility management, è una campagna di comunicazione rivolta ai lavoratori ISS per sensibilizzarli sui temi della mobilità dolce.

Di seguito i primi due prodotti grafici realizzati internamente:

**Cartello segnaletico** che identifica la presenza di rastrelliere.



**Cartellone direzionale** che indica alcuni itinerari per favorire gli spostamenti a piedi, da collocare nei punti di accesso dell'ISS:

**Benessere ISS** Muoversi è... **SALUTE**

Per fare attività fisica bastano semplici movimenti della vita quotidiana come: camminare, fare le scale, ballare, fare giardinaggio

Nell'arco della giornata ogni occasione è buona per fare movimento

L'attività fisica è sempre utile  
**MEGLIO POCO CHE NIENTE!**

VIA REGINA ELENA

VIA TULLIUSTINA

VIALE DELL'UNIVERSITÀ

Ramo Terrini  
23 min  
1,7 Km

9 min  
700 m

19 min  
1,6 km

ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ

# COME CAMBIANO GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

---

Dal momento in cui il Governo ha imposto le misure di contenimento dovute all'emergenza epidemica, Roma Capitale, in collaborazione con le Università La Sapienza, Tor Vergata e Roma Tre e con l'azienda Sony CSL, ha avviato un'analisi sulla mobilità cittadina con l'obiettivo di fotografare la situazione, verificare l'andamento nel tempo e ipotizzare scenari futuri.

Al fine di analizzare tutte le principali tipologie di spostamento (Privato, Pubblico e pedonale) sono stati analizzati i seguenti set di dati:

- FCD – Floating Car Data: un campione di veicoli, autovetture e mezzi commerciali che si muovono su tutto il territorio comunale, che hanno installato a bordo un dispositivo di geolocalizzazione;
- Stazioni di misura di Roma Servizi per la Mobilità: sezioni su strade principali dove si rileva la quantità di traffico veicolare che transita per ogni ora;
- Tornelli delle linee metropolitane: vidimazioni in ingresso alle stazioni delle metropolitane di Roma;
- Antenne Bluetooth che permettono di leggere, in forma anonima, i passaggi di pedoni e veicoli attraverso i telefoni cellulari.

Di seguito riportiamo alcuni dati significativi dal documento denominato *Misure di contenimento epidemia COVID-19 - Scenari di mobilità* che è possibile rinvenire sul sito web [www.romamobilita.it](http://www.romamobilita.it)

Anzitutto occorre mettere in fila alcune date che hanno caratterizzato il primo semestre dell'anno 2020 per comprendere come sono cambiati e come stanno cambiando i comportamenti di mobilità dei cittadini.

## Le date chiave delle misure restrittive

data	norma	descrizione	data effetto	giorno effetto	nota effetto
31/01/2020	Min salute Circolare N.2993 del 31/1/20	prima circolare Ministero salute sul tema covid19			
02/03/2020		GIORNATA FERIALE NORMALE	02/03/2020	martedì	
04/03/2020	DPCM	chiusura scuole/univ fino al 15 marzo + misure distanza 1m	05/03/2020	giovedì	solo chiusura didattica
08/03/2020	DPCM 8/3 + Ord. Regione Z00004	estensione chiusure al 3 aprile + chiusura palestre+piscine+centri benessere + spostamenti solo lavoro, spesa, necessità	10/03/2020	martedì	Smart working alcune aziende
11/03/2020	DPCM	blocco attività al dettaglio+bar+ristoranti	12/03/2020	giovedì	inizio smart working in molte aziende
11/03/2020	Ordinanza Sindacale	ZTL diurne disattivate	12/03/2020	giovedì	Spostamenti autovetture in centro
17/03/2020	Ord. Regione Z00010	chiusura supermercati ore 19 (domenica ore 15)	19/03/2020	giovedì	Minori spostamenti autovetture
13/03/2020	Ordinanza Sindacale	chiusura parchi	14/03/2020	sabato	Minori spostamenti pedonali
22/03/2020	DPCM	chiusura attività produttive non essenziali	24/03/2020	martedì	solo servizi/attività essenziali

## Le date delle riaperture

data	norma	descrizione	data effetto	giorno effetto	nota effetto
26/04/2020	DPCM	Parziali riaperture in base alle categorie ateco riportate nell'allegato 1 della norma	4 maggio	lunedì	FASE2
17/05/2020	DPCM	Riaperture di tutte le attività seguendo criteri di contenimento dell'epidemia sulla base del distanziamento sociale	18 maggio	lunedì	FASE 2
03/06/2020	DPCM	Riapertura confini regionali	3 giugno	lunedì	FASE 3

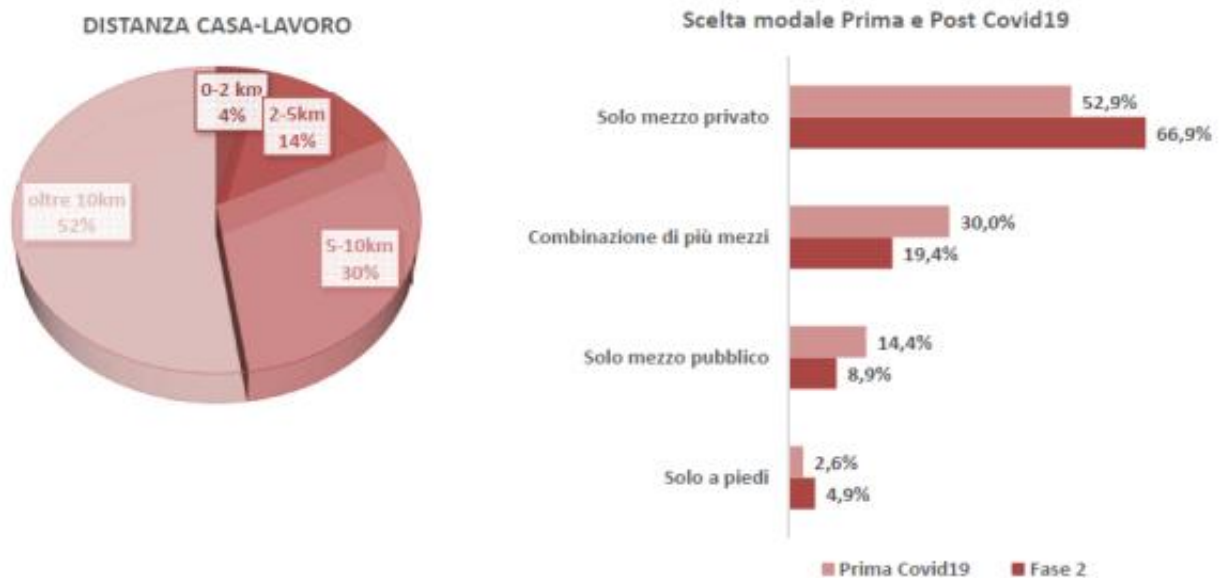
Le misurazioni fissano come giornata di riferimento feriale normale il 2 marzo 2020, quando ancora tutte le attività erano in pieno svolgimento e come data di riapertura, continuando a seguire le regole del distanziamento sociale, il 18 maggio 2020.

Per comprendere al meglio come i cittadini romani abbiano risposto osserviamo i prossimi grafici.



## Scelta del mezzo di trasporto prime e dopo il COVID-19

(i dati sintetizzati nel grafico seguente provengono da interviste somministrate a un campione di 6576 intervistati)



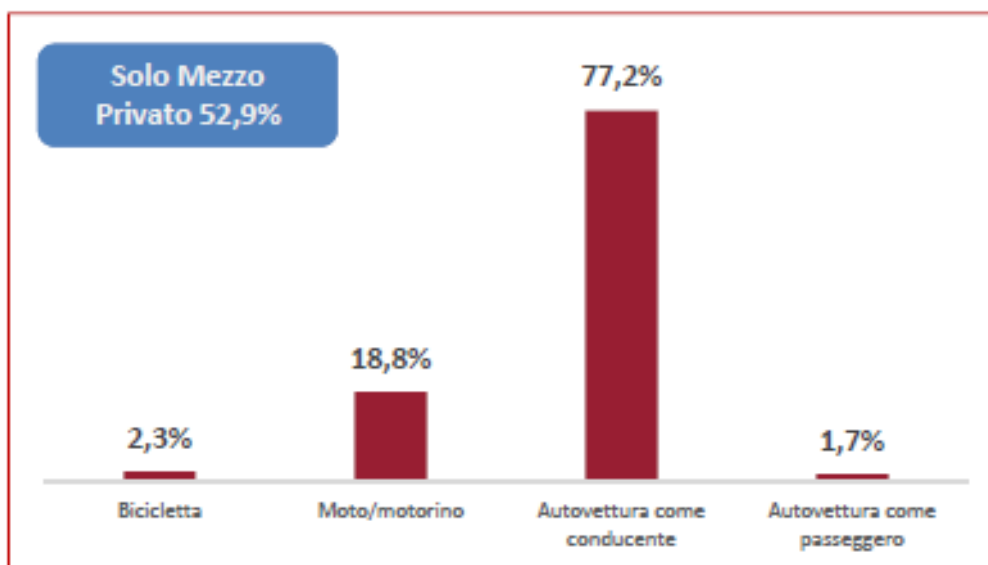
Nel grafico a torta a sinistra sono evidenziate le distanze del tragitto casa-lavoro: il 52% degli intervistati ogni giorno effettua uno spostamento superiore ai 10 chilometri e solamente il 18% si trova a una distanza dal lavoro contenuta entro i 5 chilometri.

Nel grafico a istogrammi a destra sono messe in evidenza le scelte del mezzo di trasporto prima e dopo il COVID-19.

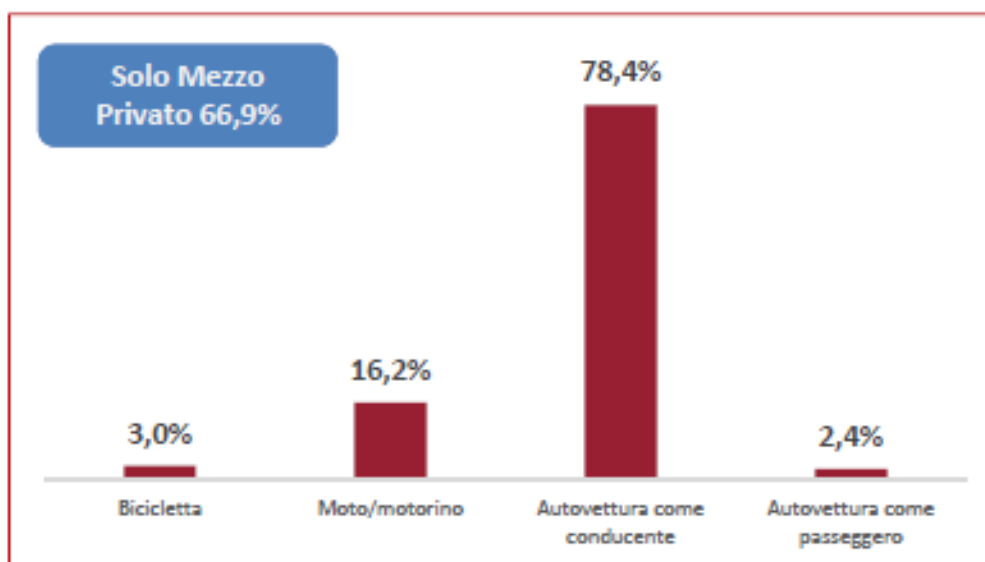
Di seguito alcune evidenze:

- l'opzione solo mezzo privato prende il sopravvento dopo il fenomeno pandemico e passa dal 52,9% al 66,9% registrando un aumento del 14%
- la scelta di muoversi con più mezzi o solamente con i mezzi pubblici cala dal 44,4% al 28,3% registrando un calo di circa il 16%.

La scelta del mezzo privato prima del COVID-19 era così ripartita:



La scelta del mezzo privato dopo il COVID-19 è così ripartita:



Dunque, dopo il fenomeno pandemico si rafforza la scelta dell'automobile privata come principale vettore nello spostamento quotidiano casa-lavoro, prospettiva preoccupante se riportata in uno scenario di riapertura completa autunnale.

Se a settembre 2020 la situazione sanitaria e normativa sarà la stessa di oggi, le scuole e le università riprenderanno a svolgere la propria attività prevalentemente dal vivo e il numero di lavoratori in *smart working* potrebbe diminuire progressivamente. Perciò molte delle persone che nei mesi scorsi

hanno sospeso gli spostamenti quotidiani casa-lavoro ricominceranno a muoversi: quanti di loro ricominceranno ad utilizzare il sistema di Trasporto Pubblico Locale come avveniva in precedenza?

Quanti di loro cambieranno sistema di trasporto optando per l'auto privata?

Quali gli effetti di tale potenziale nuova utenza sul traffico cittadino?

Ecco le domande che il futuro prossimo della mobilità urbana ci riserva.

Le risposte non possono essere di tipo infrastrutturale: in tre mesi non si può potenziare l'offerta di mobilità con nuove linee, se non qualche bus in più o qualche decina di chilometri di corsie ciclabili transitorie.

Perciò l'unica risposta possibile per evitare il collasso della mobilità cittadina sarà la modifica delle abitudini. Se non si possono chiedere cambiamenti a chi proviene da fuori città o da porzioni di città lontane dall'Istituto, lo stesso non si può dire per chi proviene da quello che nel Piano della Mobilità Aziendale 2018 era definito *Distretto di prossimità*: chi vive nelle vicinanze dell'Istituto, nel rispetto delle condizioni e delle scelte personali, potrebbe ripensare gli spostamenti casa-lavoro verso forme di mobilità dolce, riscoprendo anzitutto il gusto del cammino.

## CONSIDERAZIONI FINALI

---

Gli scenari futuri della mobilità cittadina dipenderanno principalmente dall'evoluzione del fenomeno epidemico e dalle conseguenti scelte da parte del Governo e degli altri attori istituzionali.

In questo documento abbiamo immaginato una situazione sanitaria e normativa pari al tempo attuale (Luglio 2020) e l'abbiamo proiettata nel trimestre che va da Settembre a Dicembre 2020, l'arco di tempo in cui la mobilità cittadina tornerà a pieno regime con la riapertura delle scuole e delle università.

Dunque il tempo che precede l'autunno potrebbe essere propizio per farci trovare preparati nel gioco di ruolo in cui ci ritroveremo al rientro dalle ferie.

I **conduttori del gioco** saranno le istituzioni (Governo italiano; Regione Lazio; Area metropolitana; Roma Capitale) a cui toccherà definire le regole e gestire la situazione con l'obiettivo di favorire una transizione verso forme di mobilità dolce al fine di non far collassare il complesso sistema del traffico urbano.

Gli obiettivi per **ciascun giocatore in campo** invece saranno i seguenti:

al datore di lavoro ISS l'obiettivo di promuovere un sistema di lavoro da casa, a rotazione tra i dipendenti, opportunamente regolamentato, che garantisca la produttività e che riduca all'origine la domanda di mobilità;

a ciascun lavoratore ISS l'obiettivo di adottare un'opzione di mobilità meno impattante dal punto di vista del traffico.

Se i conduttori saranno all'altezza della sfida e ognuno dei giocatori raggiungerà il suo obiettivo, vinceremo tutti insieme.