

PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO (PSCL)

2025

dicembre 2025

Arch. Jr Paolo Astore
Mobility manager DAP
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 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) curata dal Mobility Manager.

INDICE

1 INTRODUZIONE 5

1.1 Contesto normativo 5

1.2 Il Piano Spostamento Casa Lavoro 5

1.3 Struttura del Piano 6

2 ANALISI 7

2.1 Le sedi 7

2.2 DAP Largo Luigi Daga 9

2.3 Polo Logistico Rebibbia 10

2.4 GOM/NIC 10

2.5 Direzione Generale della Formazione 11

2.7 Il personale 12

2.8 Gli spostamenti. 13

2.8.1 Origine degli spostamenti 13

2.8.5 Lavoro agile 15

2.8.6 Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro 15

2.8.6.1 Distanza percorsa 15

2.8.6.2 Tempi di percorrenza 16

2.8.6.3 Flussi orari di entrata ed uscita 16

2.8.6.4 Mezzo di trasporto utilizzato 18

2.8.6.5 Motivazione all'utilizzo della modalità di trasporto 19

2.8.6.6 Giudizio sulla disponibilità di trasporto pubblico 20

2.8.6.7 Monitoraggio navetta aziendale 21

2.8.7 Propensione al cambiamento 24

2.8.7.1 Uso del car-pooling 24

2.8.7.2 Uso del trasporto pubblico 25

2.8.7.3 Uso di veicoli elettrici 26

2.8.8 Commenti e suggerimenti 28

3 SEZIONE PROGETTUALE DEL PSCL 28

3.1 Misure per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata 29

3.2 Misure per favorire l'uso del trasporto pubblico 29

3.3 Misure per favorire la mobilità ciclabile e/o micro-mobilità 29

3.4 Misure per ridurre la domanda di mobilità 29

3.5 Ulteriori misure 29

4 ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO 30

1 INTRODUZIONE

1.1 Contesto di riferimento

Il *mobility management* rappresenta l'insieme delle azioni che ogni ente, pubblico o privato, mette in campo per gestire la mobilità dei propri dipendenti, con particolare attenzione agli spostamenti quotidiani casa-lavoro. A supporto di queste attività viene nominato il *mobility manager*, una figura professionale incaricata di promuovere soluzioni di trasporto sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale, favorendo un cambiamento duraturo nelle abitudini di mobilità dei lavoratori.
L'obbligo di adottare un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) è stato introdotto dal **Decreto Legge n. 34/2020** (c.d. "Decreto Rilancio"), convertito nella **Legge n. 77/2020**. La norma impone alle imprese e alle pubbliche amministrazioni con sedi ubicate in capoluoghi di Regione, Città metropolitane, capoluoghi di Provincia o Comuni con oltre 50.000 abitanti, e con più di 100 dipendenti in una singola unità locale, di redigere annualmente un PSCL entro il **31 dicembre di ogni anno**. Il piano deve essere corredato dalla nomina di un mobility manager, che affiancherà l'ente nelle attività di pianificazione, gestione e promozione della mobilità sostenibile.
L'obiettivo della normativa è ridurre in modo strutturale l'impatto ambientale del traffico urbano, limitando l'uso del veicolo privato motorizzato negli spostamenti casa-lavoro. A tal fine, il PSCL individua interventi volti a orientare i dipendenti verso modalità di trasporto più sostenibili, quali il trasporto pubblico, la bicicletta, la micromobilità o la mobilità condivisa.
Il **Decreto Interministeriale n. 179/2021**, firmato dal Ministro della Transizione Ecologica e dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha definito i contenuti, le modalità di elaborazione e gli aggiornamenti del PSCL, oltre a chiarire i compiti e i requisiti dei mobility manager aziendali e di area.

1.2 Il Piano Spostamenti Casa Lavoro

Il PSCL si basa su un'analisi approfondita degli spostamenti casa-lavoro del personale, delle esigenze di mobilità dei dipendenti e dell'offerta di trasporto esistente sul territorio. Il piano definisce le misure da adottare per incentivare l'uso di alternative alla mobilità privata, valutando i benefici attesi per i lavoratori (es. riduzione dei tempi e dei costi di spostamento), per l'ente (es. maggiore efficienza e produttività) e per la collettività (es. riduzione dell'inquinamento e del traffico).

I vantaggi per dipendente, impresa e collettività possono essere così schematizzati:

BENEFICI PER l'ENTE

- maggiore regolarità nell'arrivo dei dipendenti.
- maggiore dedizione al lavoro del personale per effetto dei servizi/incentivi offerti
- riduzione dello stress per i dipendenti e conseguente aumento della produttività
- miglioramento dell'immagine dell'Ente (aperto ai problemi dell'ambiente)

BENEFICI PER IL DIPENDENTE

- riduzione dei costi del trasporto
- riduzione dei tempi di spostamento
- riduzione del rischio di incidenti
- maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- riduzione dello stress da traffico
- socializzazione tra colleghi

BENEFICI PER LA COLLETTIVITA'

- riduzione delle emissioni inquinanti e climateranti
- riduzione dell'incidentalità stradale
- riduzione della congestione da traffico stradale
- riduzione dei tempi di percorrenza)

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.

1.3 Struttura del Piano Spostamento Casa Lavoro

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) mira a tagliare l'uso dell'auto privata, spingendo i dipendenti verso soluzioni di mobilità sostenibile. Si articola in tre momenti:

- **Analisi**: si mappano gli spostamenti del personale, i bisogni di mobilità e l'offerta di trasporto sul territorio.
- **Progettazione**: si definiscono le misure da adottare e i benefici attesi.

- **Attuazione**: si realizzano le misure, con il Mobility Manager che coordina risorse finanziarie e strumentali dell'ente.

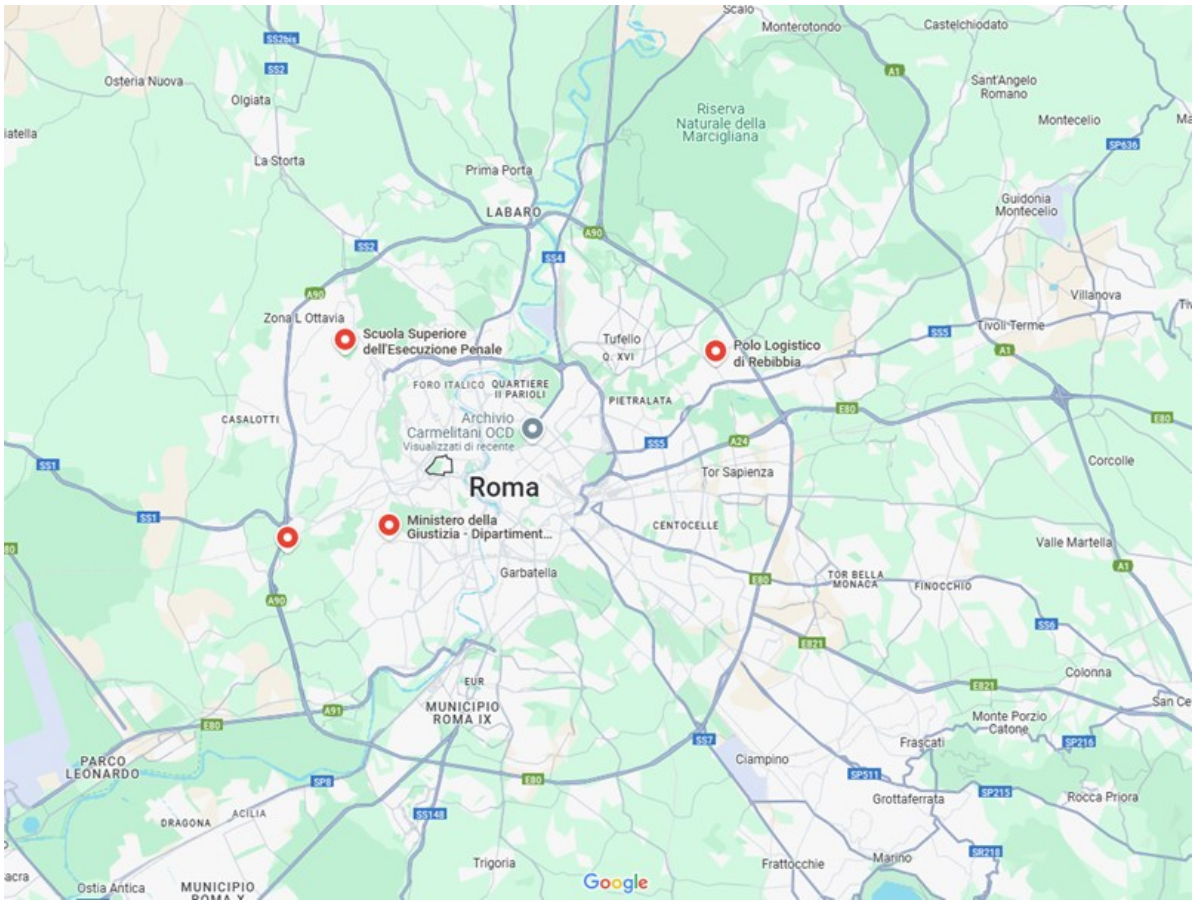
2 - ANALISI:

Per costruire il piano si sono raccolte tutte le informazioni utili: esigenze di spostamento del personale, offerta di trasporto locale, infrastrutture esistenti e risorse disponibili. I dati provengono da fonti pubbliche, da quelle interne (personale in servizio, giornate di smart working) e dai questionari online compilati dai dipendenti.

2.1 Le sedi

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	1165
DAP Polo Logistico/DNA	Via Casale di San Basilio 168	00156	179
DAP GOM/NIC	Via di Brava 99	00163	226
DAP D.G. Formazione	Via Giuseppe Barellai 140	00135	34

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

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI
- Navetta aziendale (solo DAP sede centrale) 2
- 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

2.2 DAP in Largo Luigi Daga



La sede DAP è situata in largo Luigi Daga 2 in una zona ben collegata del quartiere Aurelio (zona di ponente, tra Città del Vaticano e via Aurelia).

Analisi dei mezzi di trasporto disponibili in Largo Luigi Daga, Roma

---

Autobus ATAC (rete urbana)

- **916** → Piazza Venezia (centro) / San Pietro / Trastevere
- **98** → Laurentina (Metro B) / Cornelia (Metro A)
- **889** → Casalotti / Battistini (Metro A)
- **H** (espresso) → Termini in 20-25 min, passante per Via Aurelia, Piazza Pia, Via del Corso

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.

Metro più vicina

- **Metro A – "Cornelia"** ≈ 4,1 km (12-15 min a piedi, 4 min in bici)
- **Metro A – "Valle Aurelia"** ≈ 5,0 km (collegamento FR3 per Viterbo) Entrambe le stazioni coprono il **tratto Battistini – Anagnina** con frequenza **3-5 min** nelle ore di punta; orario 5:30 – 23:30 (1:30 venerdì/sabato)

Treni regionali Trenitalia

- **Stazione "Roma Valle Aurelia"** (5,0 km)
  - **FR3**: Viterbo – Roma Trastevere – Roma Ostiense (interscambio Metro B)
  - **FL5**: Civitavecchia – Roma Termini
  - biglietto integrato Trenitalia-ATAC (Metrebus) valido per 100 min dopo la convalida

Car/bike sharing: stalli **Enjoy, Share'ngo, Lime, Dott** in via Aurelia e via di Valle Aurelia

Per quanto riguarda la presenza di colonnine di ricarica elettriche per autoveicoli con parcheggi ad essi riservati, si segnala la presenza di 4 colonnina in Via Camillo Serafini 82 a circa 200 mt. di distanza ed 1 colonnina in Via Giorgio Zoega 59 a circa 400 mt. di distanza.
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) tre corse il pomeriggio (14,00 – 15,42 – 17,30) ed un'altra linea collega la stazione metro A di Cipro con una corsa al mattino (7,30) tre corse il pomeriggio (14,00 – 15,12 – 17,30) e due corse la sera (19,00-20,00)

2.3 Polo Logistico Rebibbia.

Ubicazione

Il Polo Logistico è in **via Casale di San Basilio**, IV Municipio, all'interno del comparto carcerario di Rebibbia.

- **1,5 km** dal GRA (uscita 13 – via Tiburtina)
- **2 km** dalla stazione metro Rebibbia (linea B)

Accesso-pedonale

Dall'ingresso su strada all'edificio uffici manca un **percorso pedonale dedicato**: occorre percorrere **500 m di viale interno**, per più della metà dei quali la carreggiata è appena sufficiente al doppio senso di marcia; in prossimità di **due curve** la visuale dei veicoli in arrivo è limitata, pertanto la tratta va percorsa con attenzione.

Trasporto-pubblico

Fermata **"Casale S. Basilio/Fabriano"** a **600 m** dall'ingresso; linee utilizzabili:

- 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

Parcheggi

- **150 posti auto** scoperti (sufficienti per il personale)
- **10 stalli** moto + **2 rastrelliere** bici (8 posti)
- piazzale adiacente con sosta libera autorizzata

Note

Nessuna colonnina di ricarica elettrica né servizi di sharing mobility (auto/bici) in prossimità immediata.

2.4 GOM/NIC in via di Brava 99

Ubicazione

L'unità operativa è inserita all'interno del comparto della Scuola di Formazione e Aggiornamento del Corpo di Polizia Penitenziaria (SFAP), in **via di Brava 99**. Distanze principali:

- ≈ **1 km** dal GRA (uscita 24 – via di Brava)
- **6,5 km** dal DAP (Largo Luigi Daga)

Caratteristiche

Il complesso si estende su **11 ha** di area collinare con un **dislivello di 30-40 m** tra l'ingresso principale e la sommità della collina.

Accesso-pedonale

Chi arriva con il trasporto pubblico scende alla fermata **"Brava/Pescaccio"** (linea 088 – 10 m dall'ingresso), quindi percorre **700 m** di strada interna con **pendenza media 4,9 %** (≈ 1 m ogni 20 m) per raggiungere gli uffici.

Accesso con mezzo privato

- **80 posti auto** scoperti, più ampi spazi interni dove è consentita la sosta libera; i parcheggi sono **sufficienti per l'intero personale**.
- **Nessuna** colonnina di ricarica elettrica né servizi di sharing mobility (auto/bici) nell'area.

Trasporto pubblico
Linea **088** "Della Giovanna/Zoo – Gianicolense/Casaletto" (fermata Brava/Pescaccio a 10 m dall'ingresso).

2.5 Direzione Generale della Formazione Via G. Barellai 140

Sede: via Giuseppe Barellai 140, XIV Municipio – **76 dipendenti**
Distanze chiave

- **3,5 km** dal GRA (uscita 6 – via Trionfale)
- **1 km** dalla stazione FL3 **San Filippo Neri** (Roma-Viterbo)

Trasporto pubblico

- **Linee urbane 911 e 916** : collegano via Trionfale con via Barellai solo nelle fasce orarie di entrata/uscita del vicino Liceo "Louis Pasteur"; **fuori da queste fasce il servizio è assente o ridotto**.
- **Navetta aziendale** : la Scuola Superiore dell'Esecuzione Penale gestisce **7 corse mattutine e 7 pomeridiane** da/per la stazione **San Filippo Neri** (FL3); tempo di percorrenza ≈ 5 min.

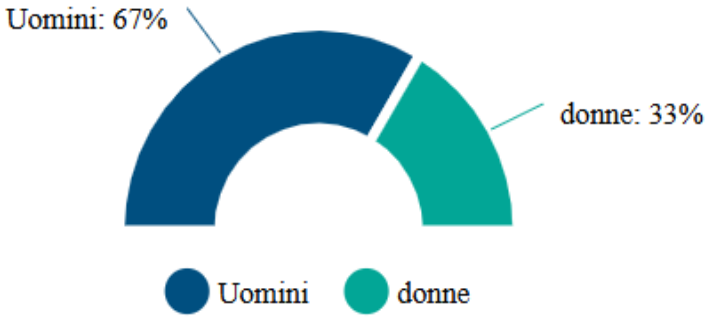
Mobilità privata

- Parcheggio interno **sufficiente per il personale in giornata ordinaria**;
- in presenza di **corsi di formazione** la domanda supera i posti disponibili e si ricorre alla sosta lungo i margini interni della struttura.
- **Nessuna** colonnina di ricarica elettrica né servizi di sharing mobility (auto/bici) nell'area.

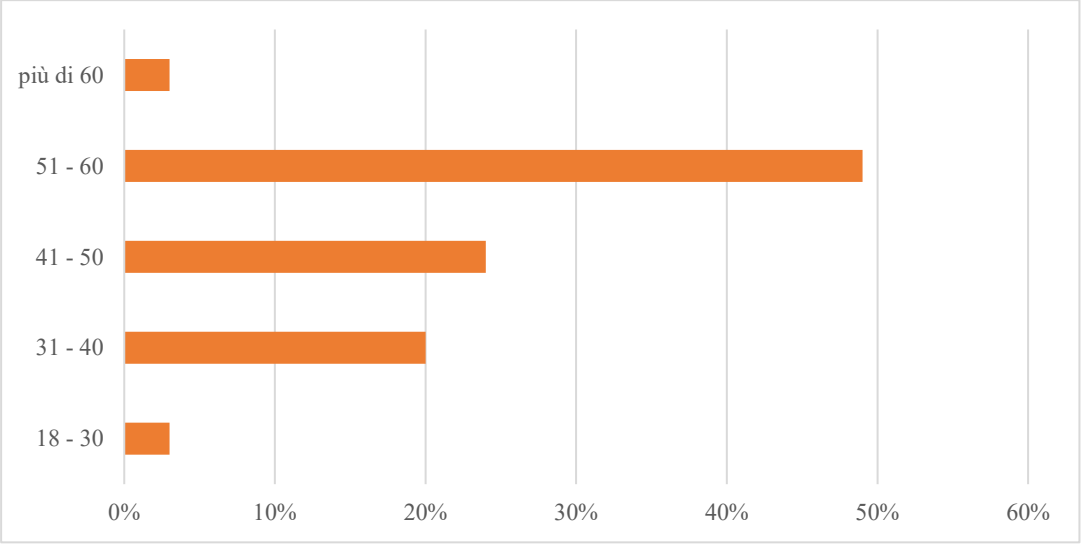
2.7 Il Personale

Per tracciare le abitudini di mobilità casa-lavoro è stato predisposto un breve questionario on-line: link e QR-code sono stati diffusi via circolare, mailing list e pubblicati nella sezione "Mobility Manager" dell'intranet. Le risposte – 357 compilazioni su 1.604 dipendenti (22 %, +6 punti rispetto al 2024) – hanno permesso di fotografare spostamenti, infrastrutture e offerta di trasporto, individuando interventi più sostenibili e stimandone i benefici ambientali in linea con l'Agenda 2030.

Sesso



Età



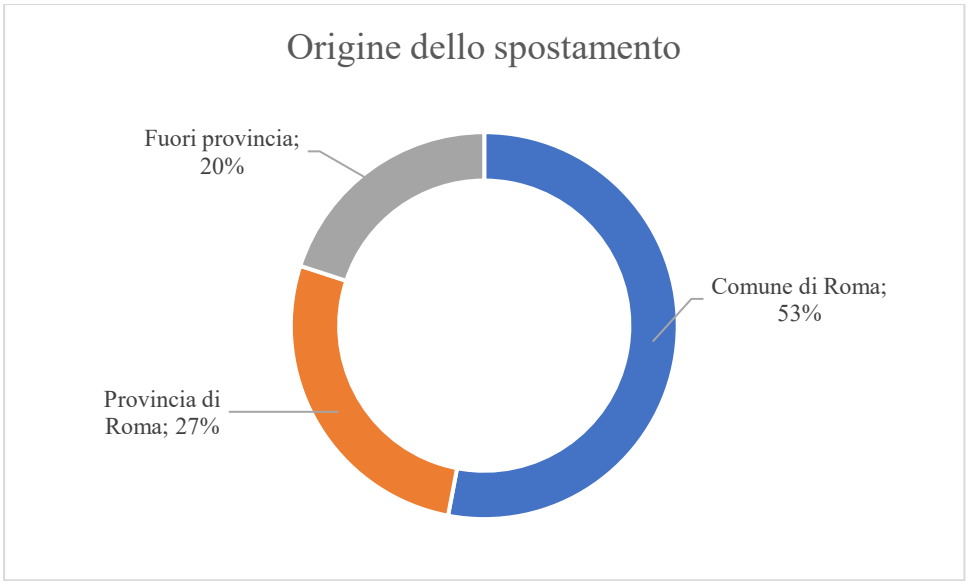
I rispondenti sono per il 33% donne, il 67% uomini. Quasi metà (49%) è concentrata nella fascia 51-60 anni; un ulteriore 25% ha tra 41 e 50 anni, per cui il 74% del personale ha un'età compresa tra 41 e 60 anni. Gli under 40 rappresentano circa un quarto della forza lavoro (23%), mentre la quota di over 60 è pari a quella degli under 30 (3%).

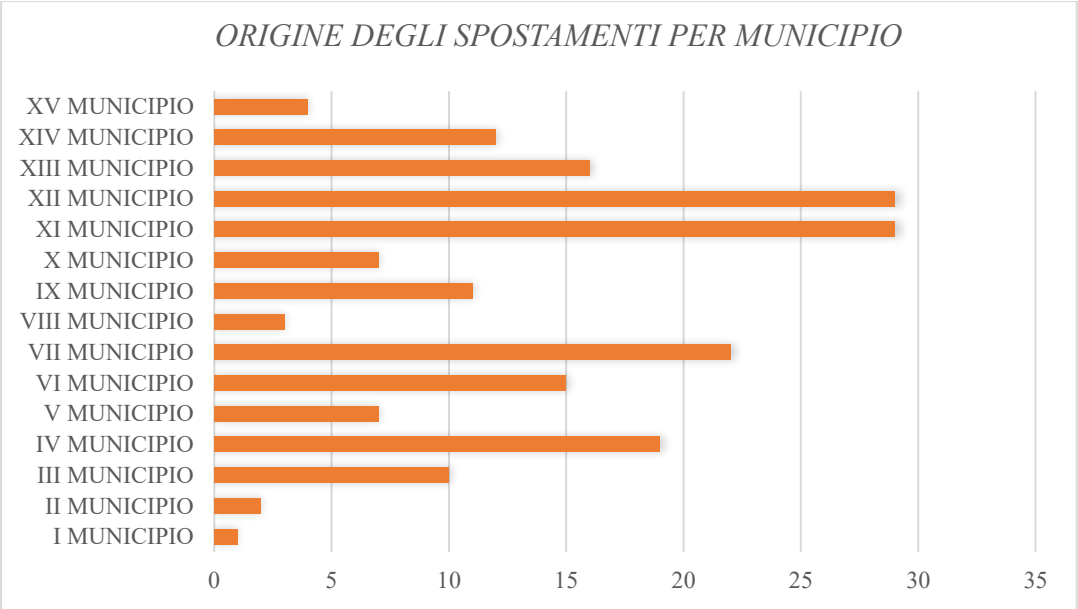
2.8 Gli spostamenti.

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.

2.8.1 Origine degli spostamenti







Il grafico mostra la **percentuale di spostamenti (origine)** all'interno di ciascun **municipio** di Roma, espressa come quota sul totale degli spostamenti
Il 53 % degli spostamenti ha origine nel comune di Roma con una maggiore concentrazione nel XI, XII e XIII municipio, il restante 47 % fuori dal comune di Roma di cui il 20 % addirittura fuori provincia, e quindi con oggettive difficoltà a raggiungere la sede di lavoro con il trasporto pubblico locale.

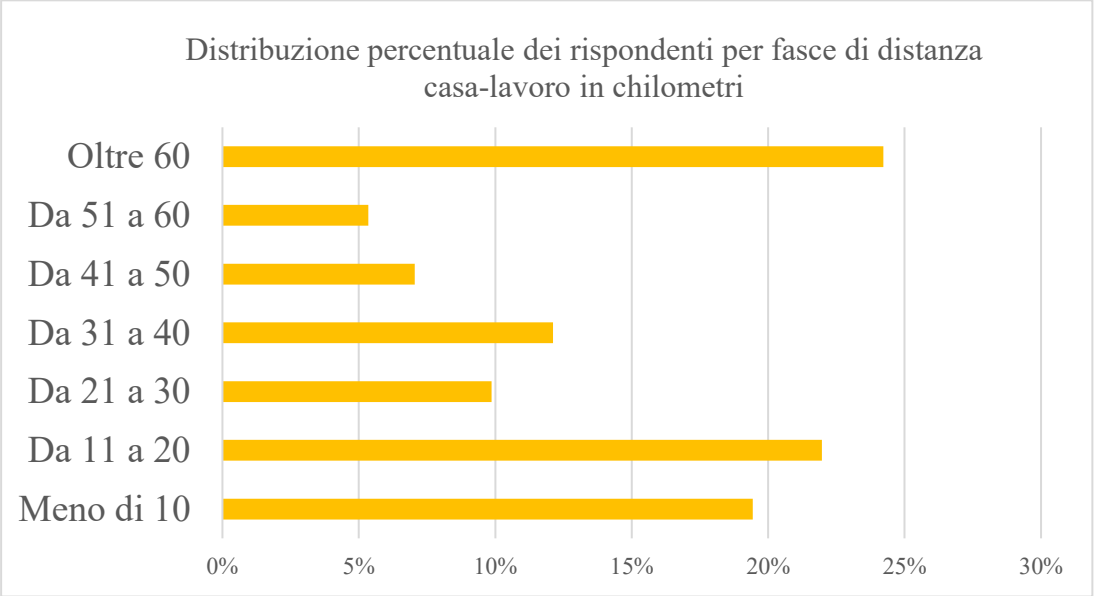
2.8.5 Lavoro agile.

Il lavoro agile taglia alla radice gli spostamenti casa-lavoro: meno auto in circolazione significano meno traffico e meno inquinamento.
Al 30 novembre 2025 il personale del DAP (sede centrale largo L. Daga e Polo logistico Rebibbia) ha completato **6.265 giornate di smart working**, di cui **2.712 da uomini** e **3.553 da donne** (dato fornito dalla segreteria generale).
Applicando la metodologia prevista dal Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) – 31,7 km evitati per ogni giornata e fattore di emissione ISPRA per auto Euro 4 diesel – si stima un risparmio di **circa 31,7 tonnellate di CO_2** non immesse in atmosfera, a conferma che lo smart working è la misura più diretta ed efficace per ridurre congestione e impatto ambientale degli spostamenti lavorativi.

2.8.6 Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro

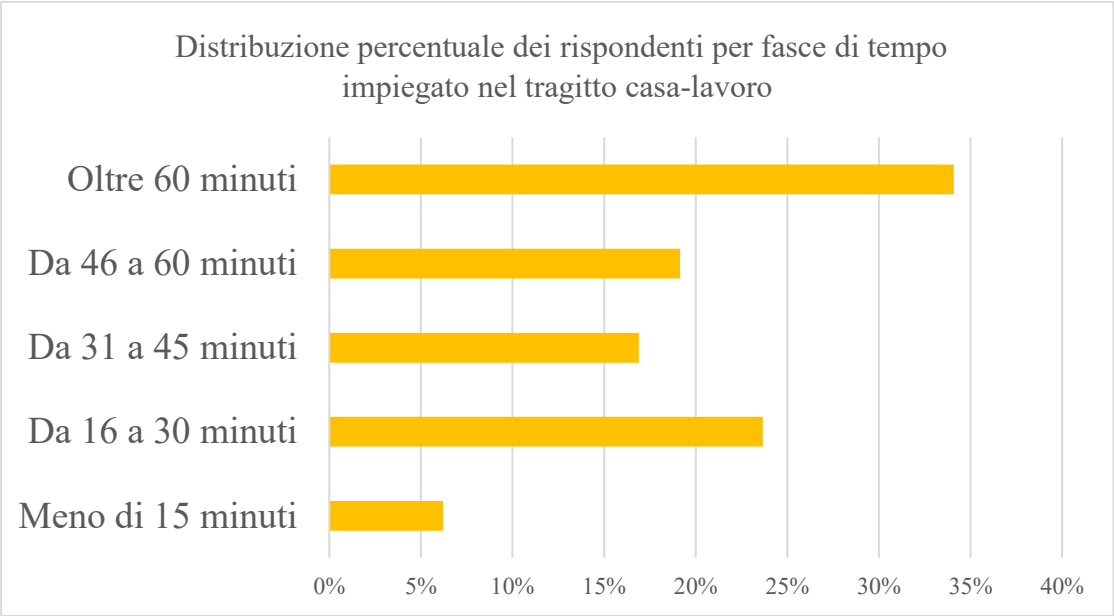
Preliminare al dato sulle modalità di trasporto vi è quello della distanza percorsa per raggiungere la sede di lavoro, del tempo impiegato e degli orari di entrata e uscita.
Dall'analisi statistica emergono i seguenti dati.

2.8.6.1 Distanza percorsa solo andata



La distanza media percorsa dai rispondenti nel tragitto casa-lavoro-casa è pari a 38 KM, (*dato utilizzato per il calcolo della co2 non emessa)*.

2.8.6.2 Tempi di percorrenza solo andata

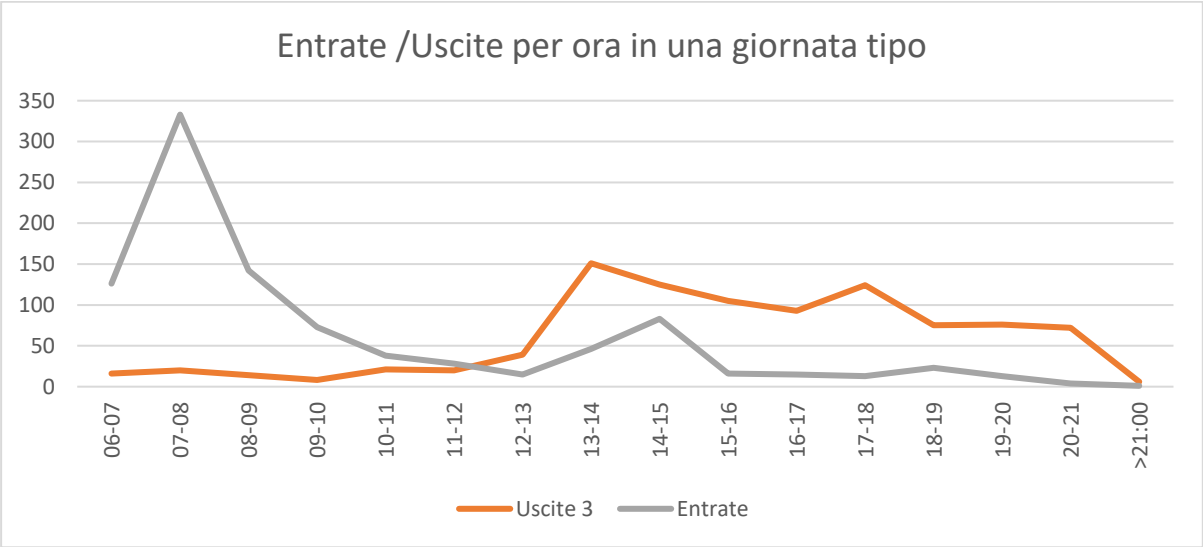


Il tempo medio di percorrenza impiegato nel tragitto casa-lavoro-casa è in media di 52 minuti.

2.8.6.3 Flussi orari di entrata e di uscita.

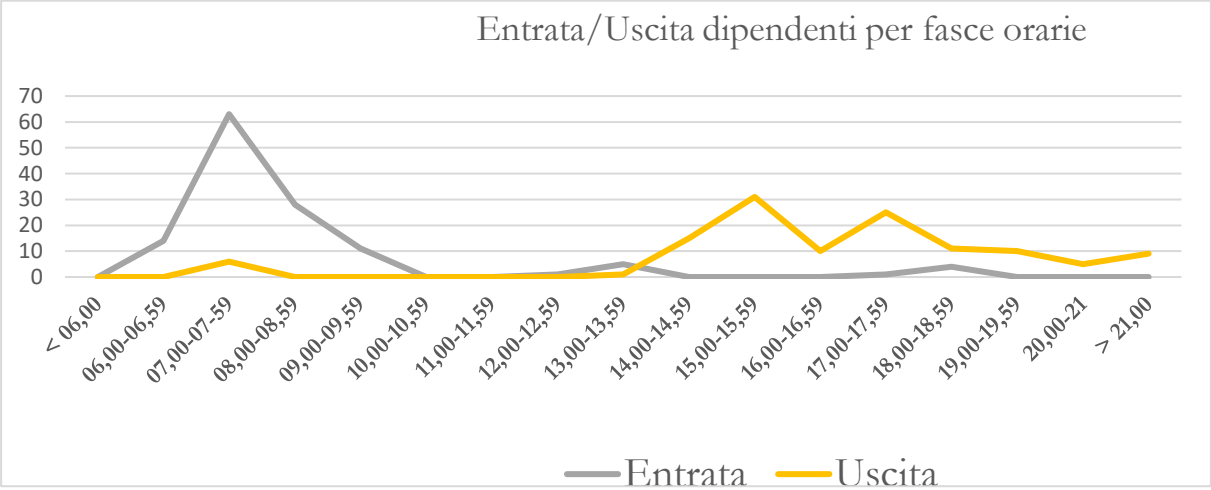
Per le sedi della D.G. Formazione in via Barellai e del GOM/NIC in via di Brava non si dispone dei dati necessari alla estrapolazione dei flussi orari.
Poiché l'andamento orario di ingressi e uscite è sostanzialmente identico in tutti i giorni lavorativi, si è deciso di usare il mercoledì come giorno rappresentativo per visualizzare i flussi. Gli orari del personale della sede DAP largo Luigi Daga sono stati estrapolati della rilevazione dei flussi in entrata ed uscita in un mercoledì del mese di marzo 2025.
Per il Polo Logistico di Rebibbia sono stati considerati gli orari estrapolati dalla rilevazione dei flussi di entrata ed uscita di un mercoledì del mese di novembre 2025.

DAP Luigi Daga



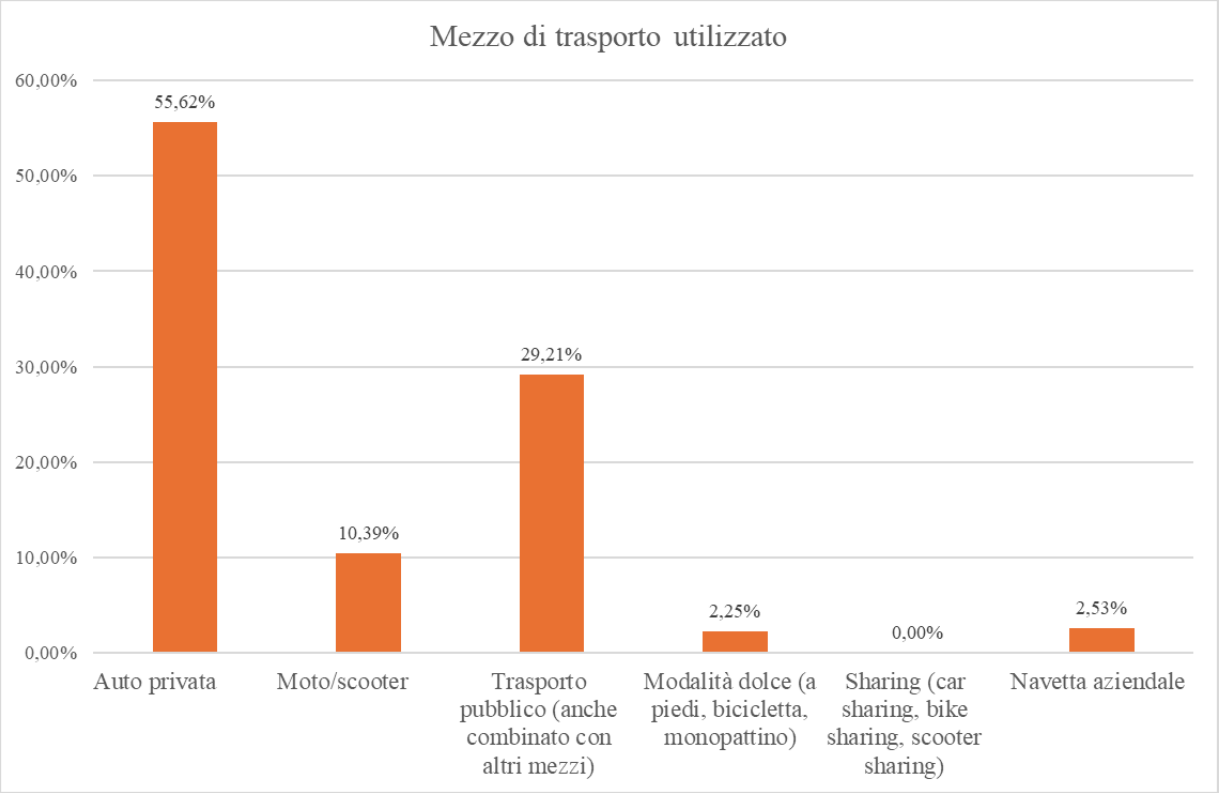
Risulta evidente come il flusso di ingressi avvenga prima delle 09.00 con un picco assoluto nella fascia tra 07-08 sia concentrati dalle 06 alle 09 con un picco di entrata nella fascia dalle 7 alle 8, con oltre 300 ingressi ogni giorno feriale. Lunedì-martedì-mercoledì hanno curve quasi sovrapponibili; giovedì mostra un lieve calo (-5 %) e venerdì un netto ridimensionamento (-25 % sul mattino). La modesta ondata 13-14 (50-60 ingressi) corrisponde a chi esce a mezzogiorno e rientra dopo la pausa. Le uscite invece sono distribuite quasi uniformemente nell'arco del pomeriggio con una relativa concentrazione dalle 13 alle 16, e dalle 17 alle 18. Le uscite e le entrate tra le 13 e le 14 sono dovute in gran parte alla pausa pranzo.

Polo Rebibbia



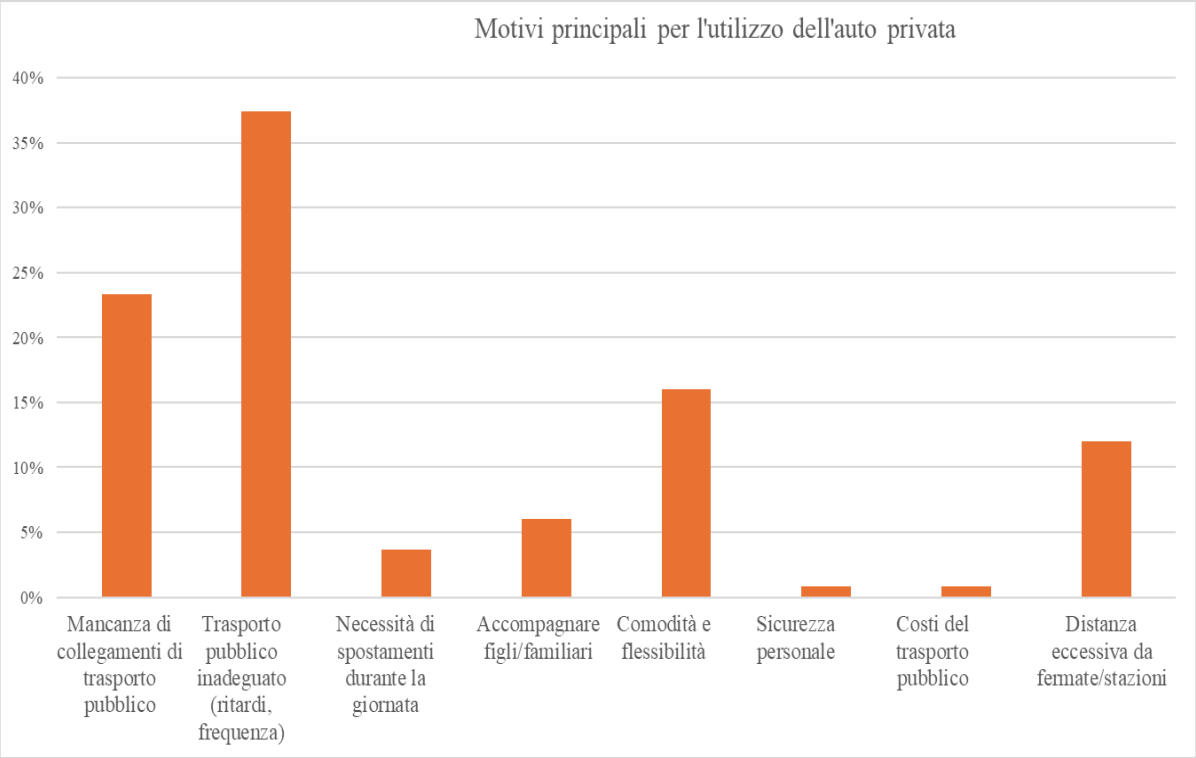
Risulta evidente come gli ingressi siano concentrati dalle 06 alle 09 con un picco di entrata nella fascia dalle 7 alle 8. Le uscite invece sono distribuite quasi uniformemente nell'arco del pomeriggio con picco dalle15 alle 18.

2.8.6.4 Mezzo di trasporto



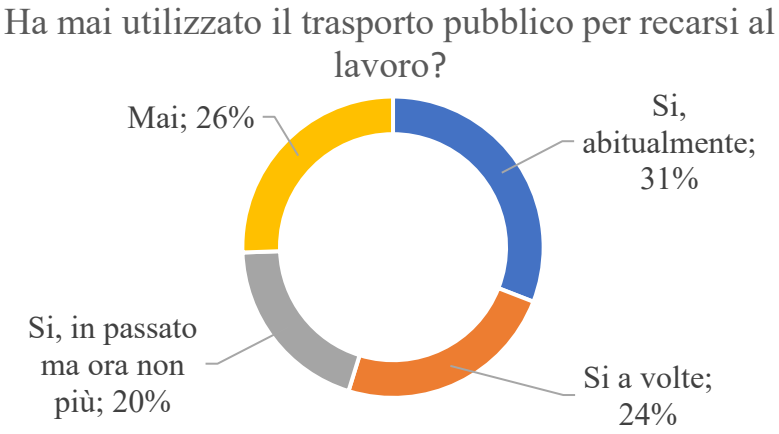
Il grafico mostra che l'auto privata è il mezzo principe: ben sei spostamenti su dieci avvengono ancora in automobile. Di questi spostamenti in auto più della metà avviene con la vettura occupata solo dal conducente, mentre appena il 13 % coinvolge passeggeri. Di fatto, una persona su quattro dichiara di non usare affatto l'auto, ma chi la usa la usa "vuota": ciò innesca congestione, consumo di suolo e emissioni per un'elevata quantità di chilometri-veicolo. La combinazione di "auto-primo" e "auto-vuota" indica che politiche di car-pooling, sharing e mobilità dolce potrebbero ridurre rapidamente traffico e inquinamento senza limitare la libertà di movimento.
Il trasporto pubblico, pur restando la seconda scelta, raccoglie meno della metà delle quote dell'auto, segno di una integrazione ancora parziale con la domanda. Moto e scooter coprono un decimo degli spostamenti, mentre l'intera gamma di soluzioni "dolci" e di sharing non supera complessivamente il 5 %. In sintesi, la mobilità rilevata è fortemente dipendente dal veicolo privato a motore e offre ampi margini di sviluppo per politiche di spostamento sostenibile

2.8.6.5 Motivazione all'utilizzo della modalità di trasporto

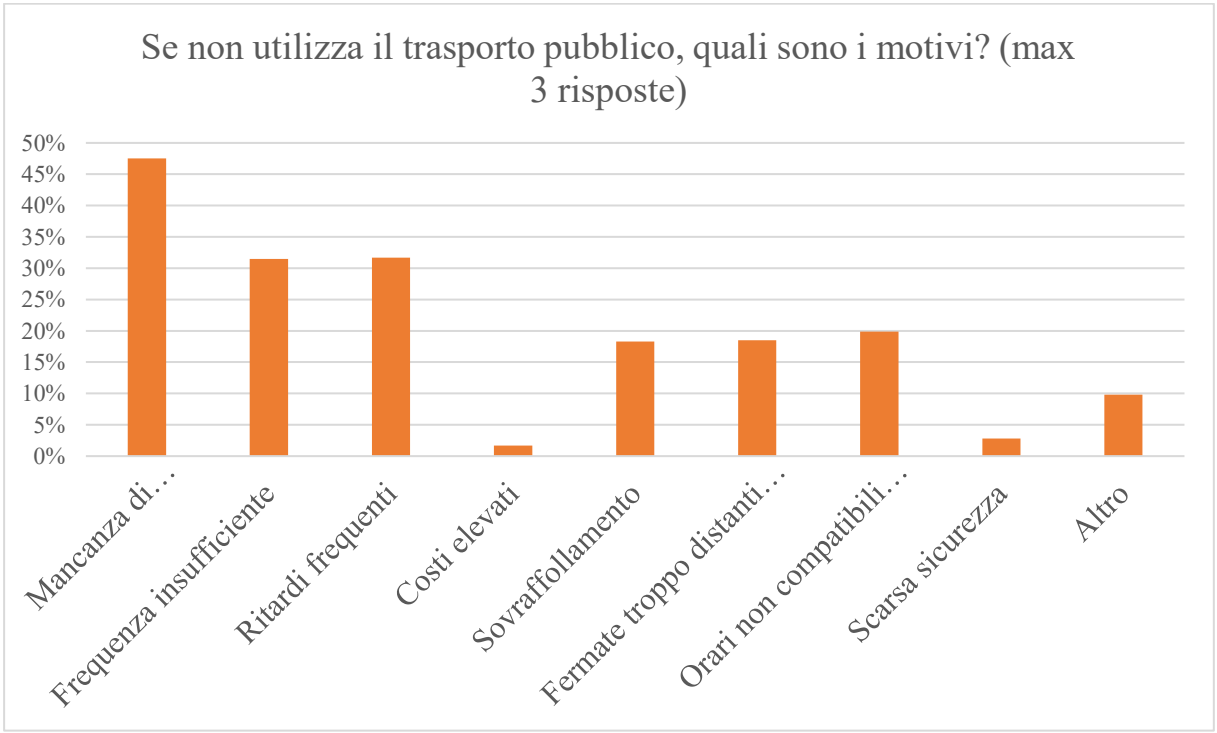


Quando si chiede al personale del DAP perché continua a usare l'auto privata per andare al lavoro, il 60 % degli intervistati indica, una carenza strutturale del trasporto pubblico: più di un terzo (37 %) lamenta corse troppo sporadiche o puntualmente in ritardo, mentre un altro 23 % dichiara semplicemente che «la linea non arriva». A questo gruppo si aggiunge l'11,5 % di lavoratori che abita oltre il ragionevole raggio di una fermata o di una stazione: complessivamente, quasi sette dipendenti su dieci (71,5 %) usano l'auto non per scelta, ma perché il servizio collettivo è assente o percepito come inefficiente.
Le ragioni di «comodità» (16 %) e le esigenze familiari (6 %) – spesso citate come le principali barriere alla mobilità sostenibile – rimangono in realtà marginali, così come pesano pochissimo (meno dell'1 %) i costi del biglietto o la percezione di insicurezza. In sintesi, la stragrande maggioranza dei colleghi non scende dall'auto per un motivo molto semplice: la rete di trasporto pubblico non è ancora abbastanza fitta, frequente e affidabile. Senza un intervento strutturale che accorci i tempi di attesa, aumenti la capillarità delle linee e garantisca una puntualità degna di questo nome, qualsiasi campagna anti-auto rischia di colpire il sintomo anziché la causa.

2.8.6.6 Giudizio sulla disponibilità di trasporto pubblico



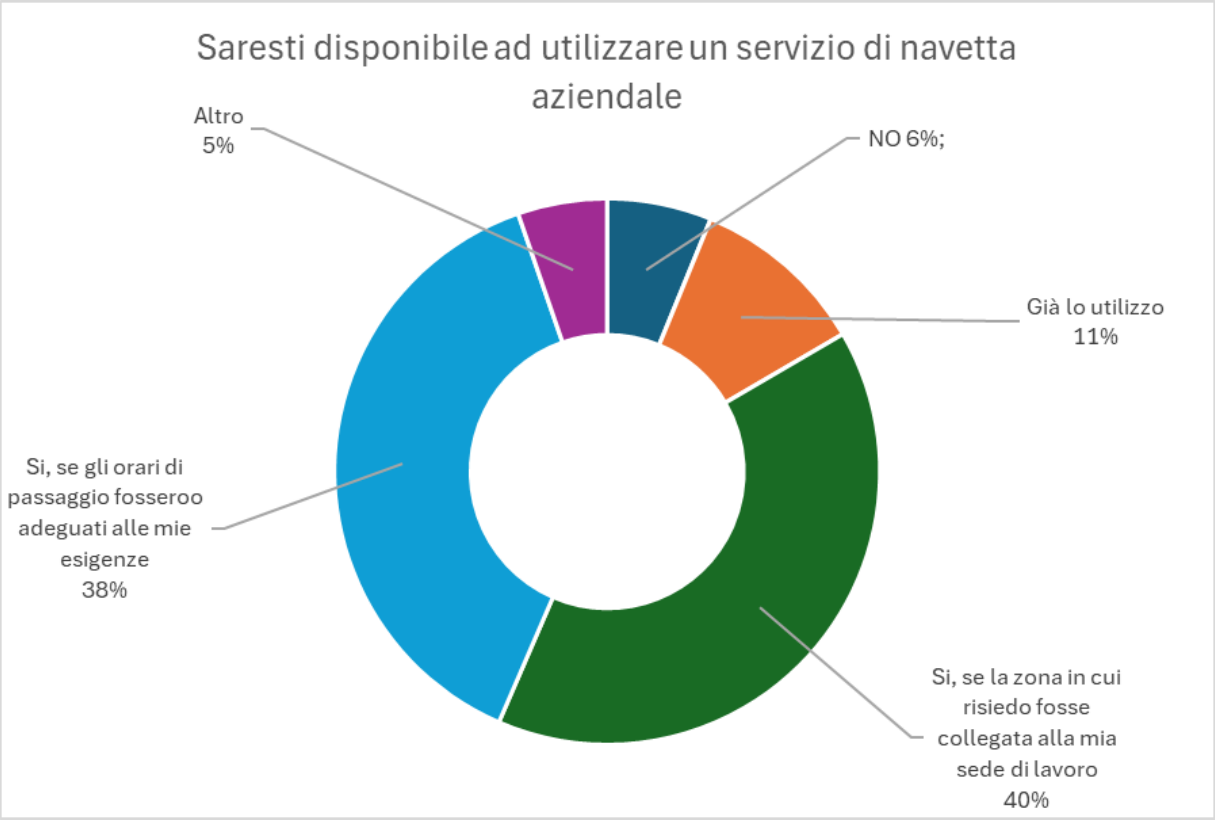
Il grafico mostra che solo il 31 % dei lavoratori usa abitualmente il trasporto pubblico per recarsi al lavoro; un altro 24 % lo impiega solo saltuariamente. Il 46 % (26 % "mai" + 20 % "in passato ma ora non più") ha invece abbandonato o non ha mai considerato l'alternativa collettiva. Il dato conferma la scarsa attrattività dell'offerta pubblica nel collegamento domicilio-lavoro e spiega perché l'auto privata resta la scelta dominante: senza un servizio affidabile e diretto, il pendolare preferisce affidarsi al mezzo proprio.



Quasi sei pendolari su dieci indicano carenze strutturali del servizio: mancano i collegamenti diretti (47,5 %) e, quando ci sono, sono poco frequenti (31,5 %) o in ritardo (31,7 %).

Aggiungendo fermate lontane (18,5 %) e orari incompatibili con i turni (19,9 %), si supera l'80 %. Prezzo, sicurezza e affollamento raccolgono quote residuali. Il messaggio è chiaro: il trasporto pubblico non viene scartato per costo o paura, ma perché non riesce a collegare casa-lavoro in modo affidabile e tempestivo.

2.8.6.7 Monitoraggio Navetta aziendale DAP



Per consentire ai dipendenti di raggiungere la sede centrale del DAP in largo Luigi Daga senza utilizzare l'auto privata, l'amministrazione ha attivato due linee di navetta aziendale:

- **Linea 1** – collegamento con la metro A: partenza dalla fermata Cipro, percorrenza di circa 6 km;
- **Linea 2** – collegamento con la metro B: partenza dalla fermata Piramide, percorrenza di circa 6,5 km.

Al fine di valutare l'effettivo contributo di queste corse alla riduzione degli spostamenti individuali, il PSCL prevede un sistema di monitoraggio semplice ma puntuale: gli autisti compilano, per ogni viaggio, un registro con il numero di passeggeri trasportati. I dati raccolti tra gennaio e ottobre 2025 consentiranno di quantificare l'uso del servizio, calcolare i chilometri evitati in auto privata e stimare i conseguenti benefici ambientali.

Utilizzo linea "Cipro Metro A – DAP" periodo gen.-ott. 2025

partenza da	per	orario	TOTALE
Cipro Metro A	D.AP. sede centrale	07:30	3.971
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	14:00	2.631
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	15:42	2.207
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	17:30	2.300
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	19:00	1.448
D.AP. sede centrale	Cipro Metro A	20:00	1.427
	Totali		**13.984**

	dipendenti	gg. lavorati	media giornaliera
Andata	3.971	211	19
Ritorno	10.013	211	48
Totale	13.984		

Dall'analisi dei dati di traffico relativi alla linea di navetta Cipro – DAP per il periodo gennaio-ottobre 2025 emerge un utilizzo differenziato tra il tragitto di andata e quello di ritorno. Sul complesso delle 13.984 corse registrate, le percorrenze pomeridiane/serali (10.013) risultano 2,5 volte superiori a quelle del mattino (3.971), con una media giornaliera di 19 passeggeri in partenza alle 7:30 e di 48 al rientro.
Tale distribuzione evidenzia un potenziale inespresso sull'orario mattutino, suggerendo l'opportunità di incrementare l'offerta di corse o diversificare gli orari di partenza (es. 7:10 e 7:45) per meglio aderire alle esigenze di accesso alla sede. L'andamento mensile costante (≈ 1.400 passaggi) conferma l'interesse del personale verso il servizio; rimane prioritario orientare una quota maggiore di utenti anche al tragitto di andata, al fine di massimizzare l'efficacia della misura nel complesso del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

Utilizzo linea "Piramide Metro B – DAP" periodo gen.-ott. 2025

partenza da	per	orario	TOTALE
Piramide metro B	D.AP. sede centrale	07:30	4.644
D.AP. sede centrale	Piramide metro B	14:00	2.241
D.AP. sede centrale	Piramide metro B	15:42	2.021
D.AP. sede centrale	Piramide metro B	17:30	2.469
	Totali		**11.375**

	dipendenti	gg. lavorati	Media giornaliera
Andata	4.644	211	22
Ritorno	6.731	211	32
Totale	11.375		

Dall'analisi comparata dei flussi relativi alle linee di navetta Cipro Metro A – DAP e Piramide Metro B – DAP, relative al periodo gennaio-ottobre 2025, si evidenzia un medesimo squilibrio strutturale tra le tratte di andata e quelle di ritorno. In entrambi i casi i passaggi pomeridiani superano quelli del mattino di circa il 45-50 %: rispettivamente 10.013 vs 3.971 per la linea Cipro e 6.731 vs 4.644 per la linea Piramide, con medie giornaliere comprese tra 19-22 utenti in partenza alle ore 7:30 e 32-48 al rientro.

Tale configurazione, riscontrata in maniera coerente su entrambe le linee, conferma che una quota rilevante di personale raggiunge la sede con altri mezzi o con orari diversi, per poi avvalersi del servizio di navetta unicamente in fase di rientro. L'andamento mensile, costante intorno a 1.140-1.400 passaggi per linea, evidenzia il consolidato interesse verso il servizio.

In considerazione della sistematicità del fenomeno, si ritiene necessario valutare l'introduzione di corse aggiuntive in fascia antimeridiana, anche in orari diversi da quelli attuali, al fine di equilibrare i flussi e massimizzare l'efficacia complessiva della misura nel quadro del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

Calcolo della riduzione delle emissioni inquinanti dovute all'utilizzo della navetta aziendale nel periodo gennaio novembre 2025

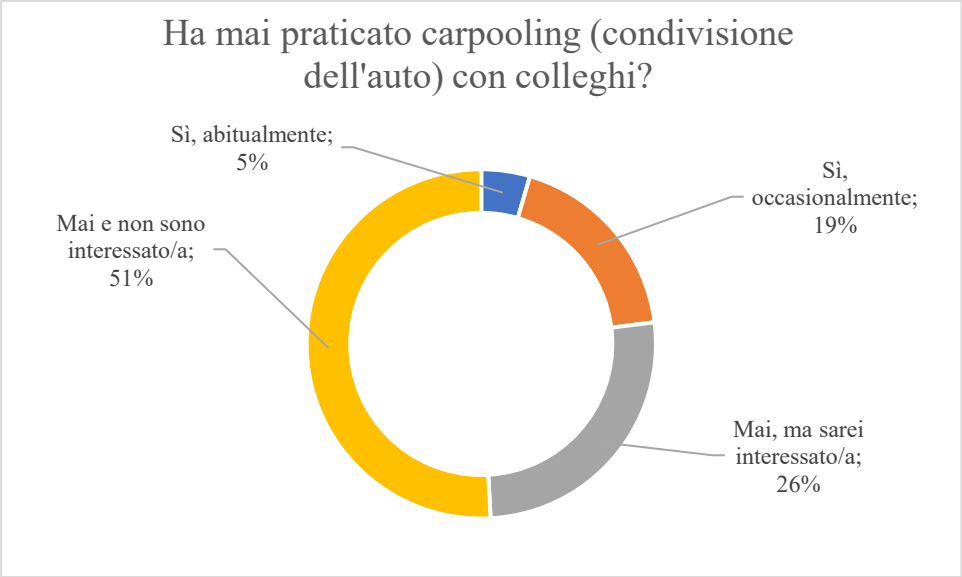
Il servizio navetta condiviso Cipro–DAP e Piramide–DAP ha consentito, nel periodo gennaio-ottobre 2025, una riduzione netta delle emissioni pari a circa 74 t di CO_2. Il risultato è stato ottenuto applicando la metodologia prevista dalle Linee guida PSCL:

1. Stima dei chilometri non percorsi in autovettura privata: $\Delta km_{auto} = (80/1{,}2) \times 38 = 2.533$ km giornalieri.
2. Stima dei chilometri effettuati dalle navette: $km_{az} = 6 \times 12 + 4 \times 13 = 124$ km giornalieri.
3. Applicazione dei fattori di emissione medi ISPRA: $F_{auto} = 159{,}34$ g CO_2/km; $F_{az} = 0$ g CO_2/km (alimentazione elettrica).
4. Moltiplicazione per i 234 giorni lavorativi di esercizio (Gs): $\Delta Emi_{inq\ netta} = [(2.533 \times 159{,}336640 \times 234) - (124 \times 0 \times 234)] / 1.000 = 73.971{,}82$ kg ≈ 74 t CO_2.

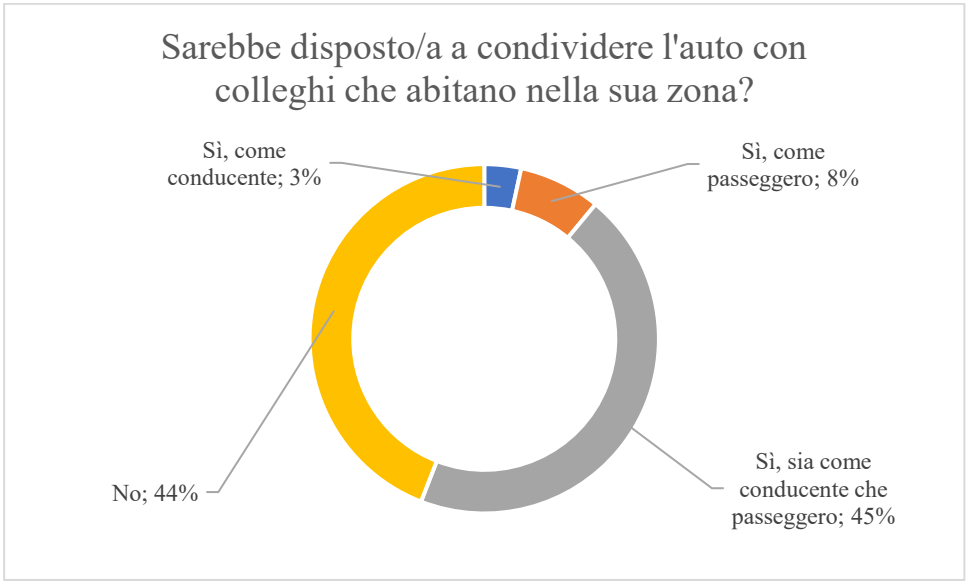
Tale quantitativo di 74 t di CO_2 rappresenta il beneficio ambientale conseguito sostituendo, in via principale, spostamenti individuali in autovettura diesel Euro 4 con collegamenti collettivi a zero emissioni locali.

2.8.7 Propensione al cambiamento.

2.8.7.1 Uso del car-pooling

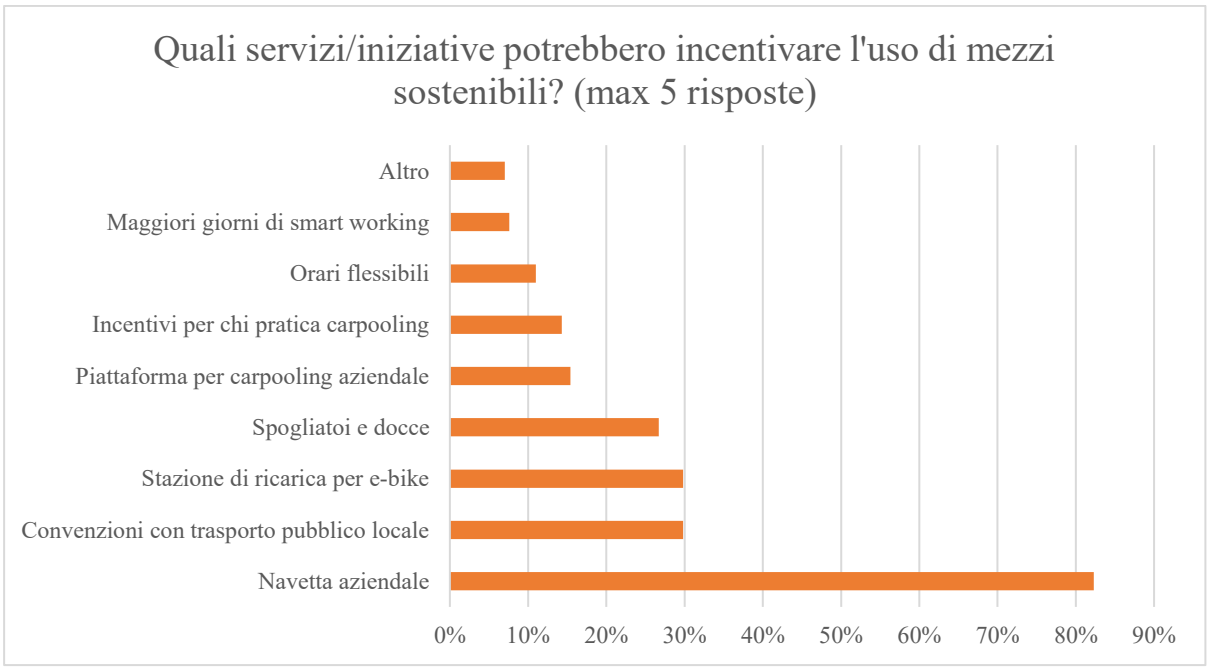


Il car-pooling è praticato con regolarità appena dal 4 % dei dipendenti; un altro 18 % lo usa solo saltuariamente. Il 26 % non lo ha mai provato ma dichiara apertura, mentre più della metà (51 %) esprime totale disinteresse. Il dato fotografa una forbice tra "piccolo nucleo fedele" e "ampia fascia di potenziale": se l'azienda offrisse piattaforma interna, incentivi e posti auto riservati, potrebbe raddoppiare l'utenza. Tuttavia, senza vantaggi concreti e cultura della condivisione, il "mai interessato" resterà maggioranza.



Un dipendente su due (45 %) è pronto a condividere l'auto in entrambi i ruoli; aggiungendo chi si offre solo come passeggero (8 %) si raggiunge il 53 %. Resta però un 44 % che non intende partecipare. Il dato mostra un potenziale di utenza superiore all'attuale 56 % già carpooler: se l'azienda attiva una piattaforma interna, posti auto riservati e piccoli incentivi, può trasformare la disponibilità in pratica e far scendere il "No" sotto la soglia critica, rendendo la condivisione la norma e non l'eccezione.

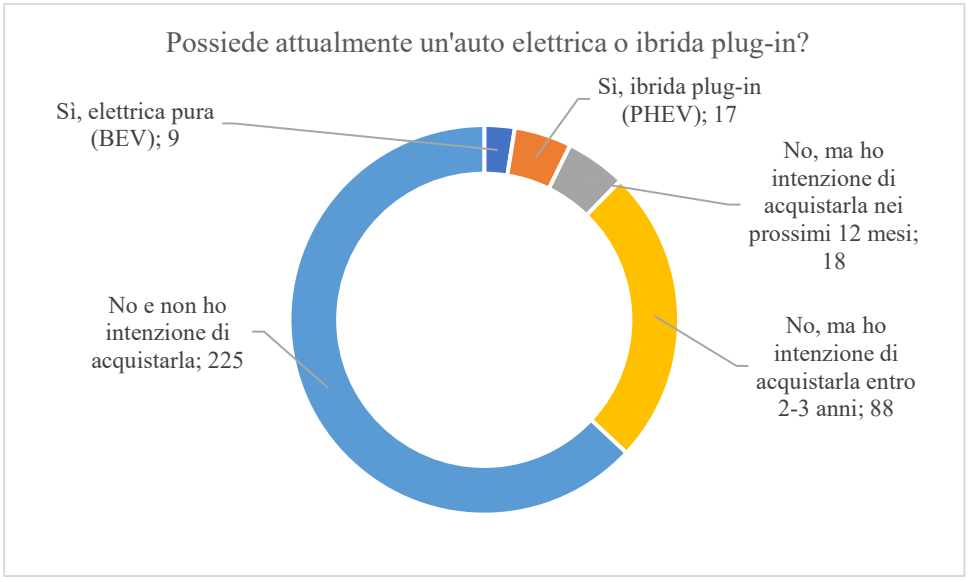
2.8.7.2 Uso del trasporto pubblico



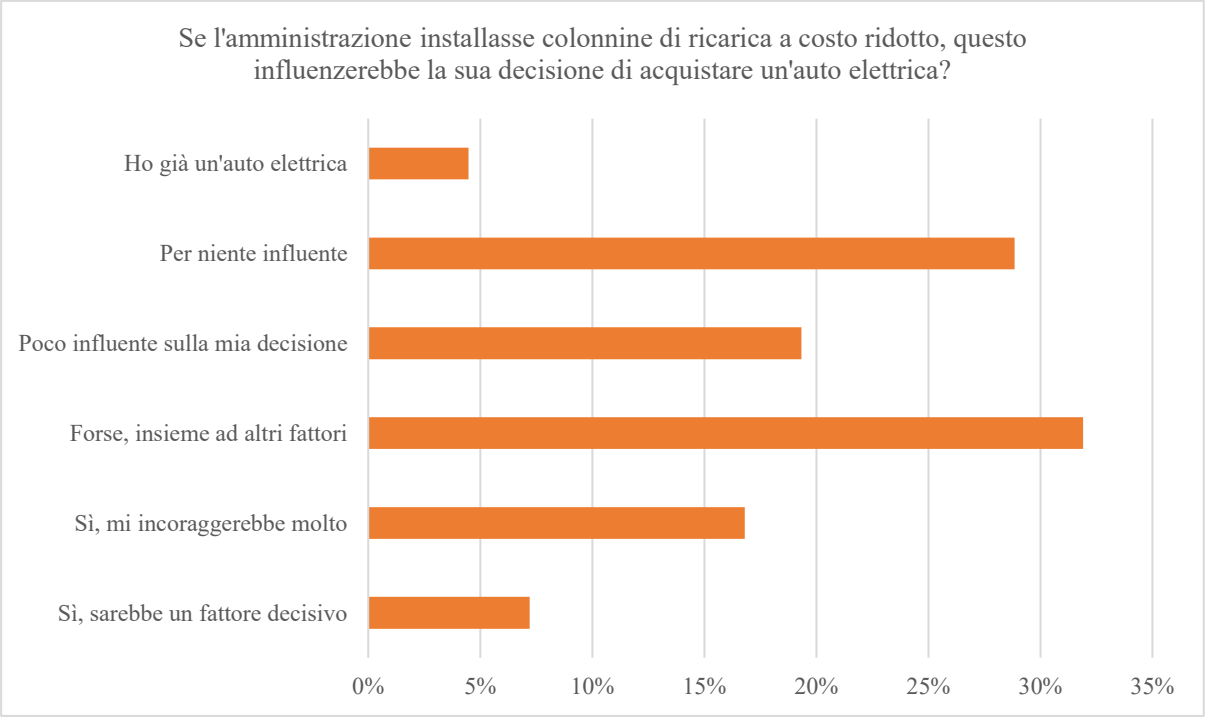
Quattro dipendenti su cinque indicano la navetta aziendale come misura più utile: unico strumento in grado di colmare il vuoto tra casa e sede quando il trasporto pubblico non arriva. Seguono, con circa il 30 % ciascuna, flessibilità oraria e smart-working, soluzioni che riducono la necessità di spostarsi. Le infrastrutture "verdi" (ricarica e-bike, spogliatoi) restano marginali (<12 %), così come le piattaforme e incentivi per il carpooling (<16 %). In sintesi: il pendolare chiede prima di tutto un mezzo collettivo affidabile; solo dopo, orari e giorni di lavoro più elastici.
Tra le misure in essere che contribuiscono a favorire l'uso del trasporto pubblico, il mobility manager gestisce la convenzione con ATAC per il rilascio di card di libera circolazione sul TPL di Roma per il personale di Polizia Penitenziaria in servizio operativo nel territorio di Roma città metropolitana. **Nel corso del 2025 sono state rilasciate 323 card di libera circolazione su un totale di 3413 card già in uso al personale di Polizia Penitenziaria nel territorio di Roma**.

Calcolo della riduzione delle emissioni inquinanti dovute all'utilizzo della card di libera circolazione nel periodo gennaio ottobre 2025
Formula usata (semplificata per passeggero):
ΔCO_2 netta [kg] = (km_giornalieri × (Fe_auto − Fe_TPL) × persone × giorni_lavorativi) / 1 000
$\Delta CO_2 netta = [38 \times (159{,}34 - 52) \times 323 \times 234]/1000$
$= 38 \times 107{,}34 \times 323 \times 234/1000$
≈**307.700kg**≈ **308 Tonnellate di CO^2 evitate** in 234 giorni lavorativi grazie al passaggio da auto privata a TPL "mix medio" di Roma.

2.8.7.3 Uso di veicoli elettrici.



Il grafico mostra una situazione ancora agli inizi: meno del 3% degli intervistati guida un'auto totalmente elettrica, e poco sotto il 5% un'ibrida plug-in. In pratica, appena uno su dieci ha già abbracciato la mobilità elettrica.
Ma se si guarda alle intenzioni, il quadro cambia. Solo pochi hanno in programma un acquisto entro un anno, ma allargando l'orizzonte al triennio, la quota sale a circa un quarto. Complessivamente, quasi un terzo del personale è pronto a rinnovare il proprio mezzo con un modello elettrificato. Non è più una nicchia di pionieri: la transizione è in movimento.



Un dipendente su quattro dichiara che la colonnina sarebbe il fattore decisivo o di forte incoraggiamento per passare all'elettrico; un altro 30 % la considera un tassello importante. In sintesi, **oltre la metà del personale** potenzia il proprio benefit-package se l'azienda mette a disposizione ricarica conveniente.

2.8.8 Osservazioni e suggerimenti

Ha suggerimenti per migliorare la mobilità casa-lavoro nella nostra organizzazione?



La quasi totalità degli intervistati suggerisce di ampliare il servizio di navette aziendali.

3 SEZIONE 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 micro-mobilità
- Misure per ridurre la domanda di mobilità
- Ulteriori misure

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

Sono stati siglati accordi non onerosi per ottenere una scontistica sulle tariffe di noleggio di auto elettriche e motorini elettrici a favore dei propri dipendenti con Free2moove, Roma servizi per la mobilità, Drivalia, Lime Technology pensate per incentivare pratiche di mobilità più sostenibili. Si proporrà uno studio di fattibilità per l'acquisto di una piattaforma on-line per il car-pooling aziendale.

3.2 Misure per favorire l'uso del trasporto pubblico

E' in corso uno studio per l'implementazione del servizio di navette aziendali.
Sono state siglate convenzioni con Trenitalia ed Italo per ottenere una scontistica sui viaggi personali e di lavoro dei dipendenti delle sedi DAP di Roma, Vista l'importanza delle scontistiche concesse, il Mobility Manager si è attivato per estendere tali convenzioni al personale su tutto il territorio nazionale.
A seguito della convenzione stipulata con ATAC a favore del personale di Polizia Penitenziaria in servizio nel comune do Roma, sono state rilasciate nel corso del 2025 n° 323 nuove tessere di libera circolazione sul TPL di Roma su un totale di 3413 card già consegnate negli anni precedenti.

3.3 Misure per favorire la mobilità ciclabile e/o la micro-mobilità.

E' stato siglato un accordo non oneroso per ottenere una scontistica sulle tariffe di noleggio di biciclette con Lime Technology pensata per incentivare pratiche di mobilità più sostenibile.
Sono in corso contatti con altre aziende di bike-sharing per la stipula di convenzioni non onerose.

3.4 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.

3.5 Ulteriori misure

La mobilità elettrica, consentendo di ridurre le emissioni in atmosfera, ha un impatto positivo sulle problematiche ambientali legate alla mobilità. Dall'analisi effettuata tra i dipendenti risulta però che al momento è una modalità quasi inutilizzata. Potrebbe essere incoraggiata introducendo delle stazioni di ricarica a disposizione dei dipendenti. Questa azione andrà valutata attentamente sia con riferimento alla fattibilità tecnica che per prevederne i costi per l'ente. Al riguardo è in corso di verifica lo studio di fattibilità per l'istallazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici nelle sedi di Largo Luigi Daga e del Polo logistico di Rebibbia e DNA.

4 ATTUAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

Le linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) approvate con il Decreto 179/2021 prevedono che dopo avere implementato le azioni previste dal piano si proceda ad una valutazione degli effetti prodotti. Durante il prossimo anno (2026) si procederà quindi a:

- effettuare un'attività di monitoraggio delle azioni poste in essere nel corso dell'anno;
- valutare i benefici ambientali conseguiti;
- valutare i risultati conseguiti con particolare riferimento ai benefici percepiti dai dipendenti;
- aggiornare i dati relativi alla mobilità;
- effettuare la revisione del Piano ed identificare eventuali altre soluzioni da proporre.

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.