



***PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO
ADOTTATO DA CONSAP SPA***

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

PSCL 2025

Per una Mobilità Sostenibile

Edizione	14.11.2025
Revisione	V.1.0
Redazione	Firmato il Mobility Manager di Consap Spa: ing. Arsenio Lanzara
Approvazione	Firmato l'Amministratore Delegato: Prof. Avv. Vincenzo Sanasi d'Arpe

A cura del Mobility Manager

Il presente PSCL viene adottato ufficialmente in coincidenza alla data di emissione. Entro 15 giorni dall'adozione esso deve essere trasmesso al Mobility Manager d'area del Comune di Roma, 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.

Sommario

1.1. Premessa.....	6
1.2. Normativa di riferimento	7
1.3. Contesto dell' Organizzazione	9
1.4. Finalità del PSCL.....	9
2.1. Introduzione.....	13
2.2. Profilo della popolazione aziendale	13
2.2.1. Genere	14
2.2.2. Fascia d'età.....	14
2.2.3. Tipologia di contratto	14
2.2.4. Lavoro agile.....	15
2.2.5. Orari di lavoro.....	16
2.3. Analisi dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	17
2.3.1. Nodi di interscambio	17
2.3.2. Stazioni ferroviarie	18
2.3.3. Metropolitana	19
2.3.4. Fermate Bus / filobus / tram.....	19
2.3.5. Mobility Sharing.....	21
2.3.6. Scooter sharing	21
2.3.7. Biciclette e monopattini in sharing	21
2.3.8. Piste ciclabili.....	22
2.3.9. Aree di sosta	23
2.3.10. Aree pedonali e /o ZTL.....	23
2.4. Conclusioni.....	23
2.5 Origine degli spostamenti.....	24
2.5.1. Distanza casa - lavoro	24
2.5.2. Tempo di percorrenza	24
2.5.3. Provincia di residenza	25
2.5.4. Relazione mezzo - distanza.....	26
2.6. Modalità di trasporto	26
2.6.1. Confronto tra modalità di trasporto preferita e mezzi disponibili.....	26
2.6.2. Abbonamenti posseduti.....	28
2.6.3. Consapevolezza convenzioni esistenti	28
2.7. Motivazioni e barriere al cambiamento	29
2.7.2. Barriere al cambiamento del mezzo	29
2.7.1. Motivazioni per la scelta del mezzo	30

2.8. Soddisfazione e cambiamento	30
2.8.1. Grado di soddisfazione	30
2.8.2. Disponibilità al cambiamento	31
2.9. Suggerimenti	31
2.9.1. Suggerimenti raccolti	31
3.1. Introduzione.....	33
3.2. Assi di intervento	34
3.3. Azioni adottate nel 2025	36
3.4. Valutazione dei benefici.....	37
3.4.1. Benefici per i dipendenti.....	37
3.4.2. Benefici per l'Organizzazione	38
3.4.3. Benefici per la collettività	38
3.5. Valutazione dei benefici ambientali.....	39
4.1. Comunicazione	41
4.2 Monitoraggio	41

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

SEZIONE I

Introduzione

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

1.1. Premessa

Il presente documento costituisce il **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)** di **CONSAP S.p.A. – Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici**, Società a totale partecipazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha per oggetto principale l'esercizio in regime di concessione di servizi assicurativi pubblici nonché l'espletamento di altre attività e funzioni di interesse pubblico affidatele sulla base di disposizioni di legge, concessioni e convenzioni.

Il PSCL rappresenta uno strumento strategico e gestionale che ha la finalità di analizzare, pianificare e proporre misure concrete per la mobilità sistematica dei dipendenti, ossia quella effettuata quotidianamente per raggiungere il luogo di lavoro e far ritorno presso la propria residenza. Si tratta di un documento che non si limita a fotografare la situazione esistente, ma che si pone come mezzo dinamico e progressivo, suscettibile di aggiornamenti periodici, in grado di adattarsi ai mutamenti del contesto urbano, alle innovazioni tecnologiche, alle nuove offerte di trasporto e alle trasformazioni organizzative interne.

La **mobilità sistematica** dei lavoratori costituisce, infatti, uno dei principali fattori di pressione sul sistema dei trasporti urbani e sull'ambiente: l'utilizzo massivo del veicolo privato comporta effetti rilevanti in termini di congestione del traffico, inquinamento atmosferico e acustico, aumento delle emissioni climalteranti, oltre a determinare costi economici e sociali significativi. In questo scenario, il PSCL si configura non soltanto come un obbligo normativo, ma come un'opportunità per l'organizzazione di contribuire attivamente a un modello di mobilità sostenibile, efficiente e inclusiva, in grado di coniugare il benessere del personale con gli obiettivi collettivi di sostenibilità ambientale e **riduzione dell'impatto ecologico**.

L'approccio adottato da CONSAP S.p.A. è orientato a una visione di lungo periodo, che riconosce nella mobilità aziendale non un elemento accessorio, ma una componente essenziale della responsabilità sociale d'impresa e della qualità complessiva della vita lavorativa.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

1.2. Normativa di riferimento

L'elaborazione del presente PSCL si fonda su un quadro normativo articolato e in costante evoluzione, che riflette la crescente attenzione delle istituzioni nazionali ed europee verso la mobilità sostenibile e la gestione intelligente dei flussi di trasporto.

I principali riferimenti normativi sono:

- **Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34 (“Decreto Rilancio”)**, art. 229, comma 4, convertito con modificazioni dalla **Legge 17 luglio 2020, n. 77**. Con tale disposizione viene introdotto, per le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti ubicate in aree urbane a forte densità di traffico, l'obbligo di adottare annualmente entro il 31 dicembre un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente.
- **Decreto Interministeriale 12 maggio 2021**, che istituisce formalmente la figura del **Mobility Manager d'Azienda** e del **Mobility Manager Scolastico**, specificandone le competenze e i compiti, tra cui la redazione, attuazione e monitoraggio del PSCL, nonché il raccordo con il **Mobility Manager d'Area** nominato dalle amministrazioni comunali.
- **Decreto 4 agosto 2021** del Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), recante le **Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL**. Tali linee guida forniscono un modello metodologico uniforme a livello nazionale, definendo i contenuti minimi obbligatori del piano, le fasi di analisi e progettazione, le modalità di monitoraggio e i tempi di aggiornamento.

Oltre alle disposizioni specifiche relative al PSCL, devono essere considerati anche i più ampi indirizzi comunitari e nazionali:

- gli obiettivi del **Green Deal europeo**, che prevedono la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% entro il 2030 e la neutralità climatica al 2050;
- il **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)**, che individua la mobilità sostenibile come settore strategico per la decarbonizzazione;

- il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, che dedica specifiche risorse alla promozione di sistemi di mobilità sostenibile urbana.

Il PSCL di CONSAP S.p.A. si inserisce pertanto in un quadro normativo multilivello, dove l'obbligo giuridico diventa anche un'occasione per rafforzare la responsabilità ambientale e sociale dell'organizzazione.



 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

1.3. Contesto dell' Organizzazione

CONSAP S.p.A. è una società a capitale interamente pubblico, controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, con sede legale in **Via Yser 14, Roma**, in un'area centrale caratterizzata da elevata densità di traffico, limitazioni alla circolazione, scarsa disponibilità di spazi per la sosta e presenza di nodi di trasporto pubblico di rilevanza metropolitana.

L'organizzazione conta un numero di dipendenti superiore alla soglia normativa di 100 unità, con personale che proviene sia da Roma sia dall'hinterland e dalle province limitrofe. Tale distribuzione territoriale della popolazione lavorativa determina una pluralità di modalità di accesso al luogo di lavoro: uso dell'autovettura privata, mezzi pubblici urbani ed extraurbani, servizi di mobilità condivisa, nonché soluzioni ibride basate su intermodalità.

In questo scenario, l'adozione di un PSCL consente a CONSAP S.p.A. di intervenire in maniera mirata, migliorando le condizioni di mobilità del personale e favorendo soluzioni che possano generare benefici individuali e collettivi.



1.4. Finalità del PSCL

Il presente PSCL intende perseguire finalità di natura **ambientale, sociale, organizzativa e istituzionale**, in coerenza con le normative vigenti e con gli indirizzi di sostenibilità adottati a livello nazionale ed europeo.

1. Finalità ambientali

- Contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ e degli inquinanti atmosferici generati dagli spostamenti pendolari.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

- Diminuire l'uso del veicolo privato a favore di soluzioni collettive, condivise o a basse emissioni.
- Favorire l'integrazione del PSCL con i piani comunali di mobilità sostenibile (PUMS) e con le politiche climatiche nazionali.

2. Finalità sociali

- Migliorare la qualità della vita dei dipendenti, riducendo i tempi e i costi degli spostamenti.
- Favorire condizioni di viaggio più sicure, confortevoli e inclusive.
- Promuovere la partecipazione attiva del personale attraverso campagne di sensibilizzazione e programmi di coinvolgimento.

3. Finalità organizzative

- Incrementare l'efficienza interna e la produttività, riducendo i disagi e le esternalità negative legate al pendolarismo.
- Promuovere strumenti di lavoro agile, orari flessibili e soluzioni organizzative innovative.
- Razionalizzare i costi aziendali connessi alla mobilità (ad esempio gestione parcheggi, convenzioni di trasporto).

4. Finalità istituzionali

- Assicurare il raccordo con le politiche di mobilità sostenibile promosse dal Comune di Roma e dal Mobility Manager d'Area.
- Rafforzare l'immagine di CONSAP S.p.A. quale ente responsabile, impegnato nella sostenibilità e nell'innovazione sociale.
- Contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità fissati a livello nazionale ed europeo.

In sintesi, il PSCL di CONSAP S.p.A. si propone non solo come adempimento normativo, ma come **strumento strategico di responsabilità sociale e ambientale**, volto a integrare le esigenze di mobilità dei lavoratori con gli obiettivi di riduzione degli impatti ambientali e di miglioramento del benessere collettivo.

7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 	Ensure access to affordable, reliable, sustainable, and modern energy for all Empowered Customers - State-of-the-art retail platform - Plans and solutions for all needs and budgets - Advocate for competitive markets - Champion of customer choice Sustainable Products - Flexible generation - Energy storage 100% renewable plans offered in all our retail markets - Demand response		13 CLIMATE ACTION  Take urgent action to combat climate change and its negative impacts Customer Solutions - Lower GHG emissions - Added resilience - Sustainable energy consulting - Customer emissions avoidance goal Company Actions - Reduced GHG fleet emissions - Science-based target - Commitment to sustainable supply chain - Carbon-capture innovation - Climate-change principles
--	--	--	---

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

SEZIONE II

Analisi conoscitiva

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

2.1. Introduzione

L'elaborazione di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro non può prescindere da una fase di analisi preliminare, mirata a raccogliere, organizzare e interpretare le informazioni relative alle caratteristiche della popolazione aziendale e alle modalità di spostamento sistematico dei dipendenti. Tale fase conoscitiva costituisce la base metodologica su cui si fondano la definizione degli obiettivi, la scelta delle misure di intervento e la valutazione dei risultati attesi.

L'approccio seguito da **CONSAP S.p.A.** si ispira ai principi di **materialità, completezza e inclusione degli stakeholder**, in linea sia con le **Linee guida ministeriali del 4 agosto 2021** sia con gli **Standard GRI¹** applicabili (in particolare GRI 102 e GRI 103), così da assicurare un quadro analitico che tenga conto degli impatti più rilevanti per l'organizzazione, per i dipendenti e per il contesto urbano di riferimento.

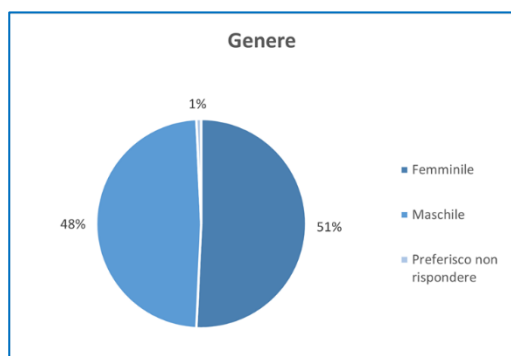
2.2. Profilo della popolazione aziendale

L'organizzazione presenta una forza lavoro numericamente significativa, distribuita presso l'unica sede di Roma. I dipendenti provengono sia dall'area metropolitana della Capitale, sia da comuni limitrofi e da province adiacenti, con tempi di percorrenza quotidiani variabili e spesso caratterizzati da fenomeni di pendolarismo medio-lungo.

La popolazione lavorativa si distingue per eterogeneità di età, elemento che incide sulle abitudini di mobilità, poiché dipendenti con carichi familiari tendono a privilegiare soluzioni che garantiscano maggiore flessibilità e rapidità negli spostamenti, mentre il personale più giovane può mostrare una maggiore propensione verso forme di mobilità condivisa o a basso impatto ambientale. Inoltre, funzioni operative e amministrative, presentano necessità di spostamento più regolari e ricorrenti rispetto a ruoli apicali che possono beneficiare di maggiori margini di flessibilità.

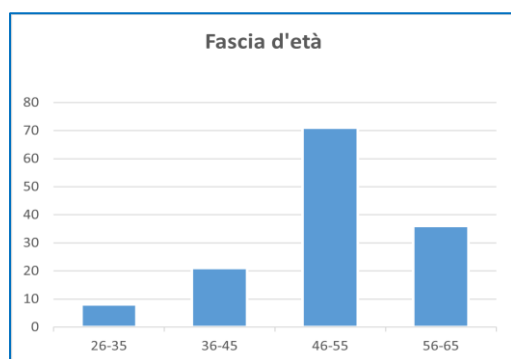
I dati di seguito riportati si riferiscono alla popolazione aziendale che ha risposto al questionario somministrato ad aprile 2025, corrispondente a 136 risorse sulle 215 complessive.

¹ Il GRI (Global Reporting Initiative) è lo standard internazionale più diffuso per la rendicontazione sulla sostenibilità che garantisce coerenza e trasparenza nel reporting delle performance ambientali, sociali ed economiche.



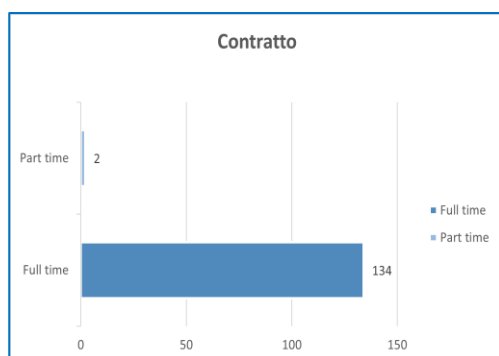
2.2.1. Genere

Il campione risulta **opportunamente bilanciato** in termini di genere; come è possibile evincere dal grafico, risulta unicamente una minima discrepanza (2%) dei dipendenti di **genere maschile** rispetto al **genere femminile**. Solo l' 1% ha scelto di non fornire una risposta puntuale.



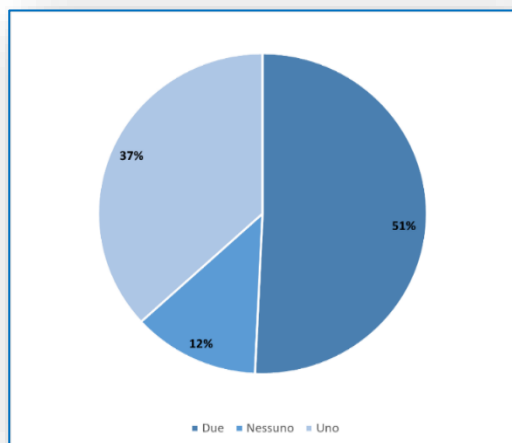
2.2.2. Fascia d'età

La **fascia** di età **predominante** risulta essere quella degli anni **46-55**, comprendente ben 70 dipendenti, mentre il secondo posto viene ricoperto dalla fascia 56-65, pari a 36 dipendenti. **Minor spazio viene invece lasciato alla fascia 36-45 ed agli under-35.**



2.2.3. Tipologia di contratto

La **principale tipologia** di contratto ha riscontro in una tipologia di **rapporto full-time**, comprendendo la quasi totalità dei dipendenti cui il questionario è stato somministrato (**pari a 134 dipendenti**), mentre solo una piccola parte risulta essere inquadrata secondo un rapporto di tipo **part-time** (2 dipendenti).



2.2.4. Lavoro agile

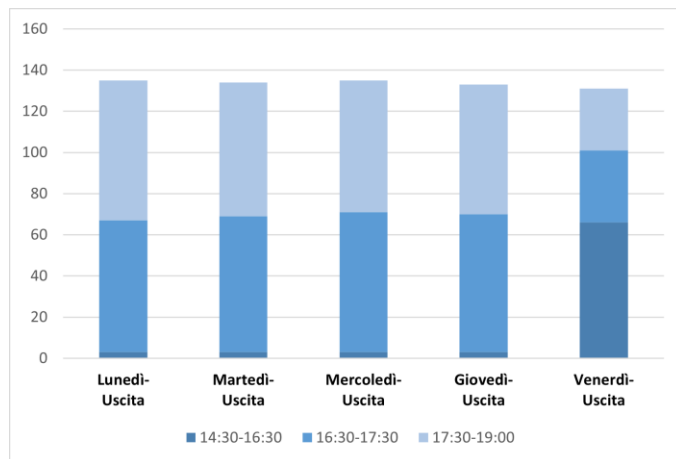
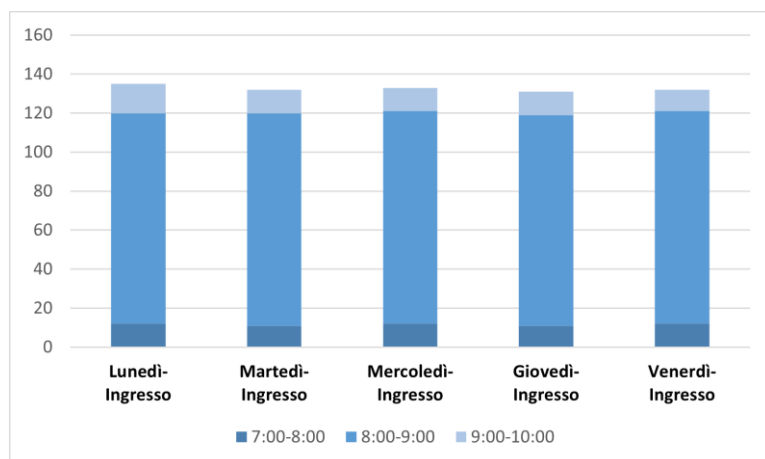
La **maggioranza del campione** risulta essere rappresentata da dipendenti che usufruiscono di **2 giorni di smart-working** a settimana, con un valore pari e non inferiore al **51% dei dipendenti**; Una **minore porzione** risulta non usufruire di **alcun giorno di smart-working**, con un valore pari al **12% dei dipendenti**, mentre solo una **minima parte** si evince usufruisca di **un solo giorno (37%)**.

In generale, si evince l'impegno dell'organizzazione **nell'incentivare il lavoro agile**, permettendo una minore frequenza negli spostamenti dei propri dipendenti ed **abbattendo** conseguentemente **l'impatto ambientale** (considerando le emissioni legate alla logistica) generato dall'organizzazione stessa.

2.2.5. Orari di lavoro

L'analisi congiunta dei due grafici consente di trarre alcune considerazioni di rilievo:

1. **Concentrazione negli orari di punta** – La maggioranza dei dipendenti entra tra le 8:00 e le 9:00 ed esce tra le 17:30 e le 19:00, sovrapponendosi così ai flussi cittadini più congestionati;
2. **Margini di flessibilità** – La presenza di ingressi anticipati e uscite scaglionate suggerisce una certa disponibilità di parte del personale ad adottare orari meno concentrati, se opportunamente incentivata;
3. **Implicazioni per il PSCL** – L'introduzione di politiche di **flessibilità oraria** o di **scaglionamento degli ingressi e delle uscite** potrebbe contribuire a ridurre la pressione sui sistemi di trasporto pubblico e privato nelle ore di punta, migliorando l'efficienza complessiva della mobilità aziendale.



 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

2.3. Analisi dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale (TPL)

L'analisi è stata effettuata allo scopo di valutare l'offerta di trasporto presente sul territorio. È stato dunque delineato il quadro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto utilizzabili dal personale dipendente quali modalità alternative al mezzo privato con le quali è raggiungibile la sede.

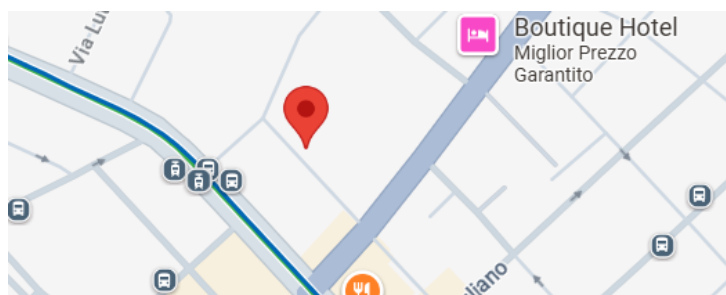
Dopo aver geo-localizzato la sede, si è provveduto ad analizzare l'offerta. La sede risulta servita da numerose linee di superficie e dalla metropolitana e dista circa 3.3 km dalla stazione centrale di Roma Termini.

L'offerta di TPL è stata analizzata focalizzando l'attenzione rispetto ad una distanza percorribile di 500 metri a piedi, così come definita dalle Linee Guida. Inoltre, si è provveduto ad ampliare l'analisi estendendo il raggio fino ai 2 km, con lo scopo di tenere conto della varietà di servizi di trasporto disponibili, che permette il raggiungimento della sede sia da altre zone di Roma che da zone limitrofe.

2.3.1. Nodi di interscambio

Si definiscono nodi di interscambio i luoghi della rete di trasporto in cui avviene il trasferimento degli utenti da una modalità ad un'altra (per esempio: auto – metropolitana; treno – bus, ecc.).

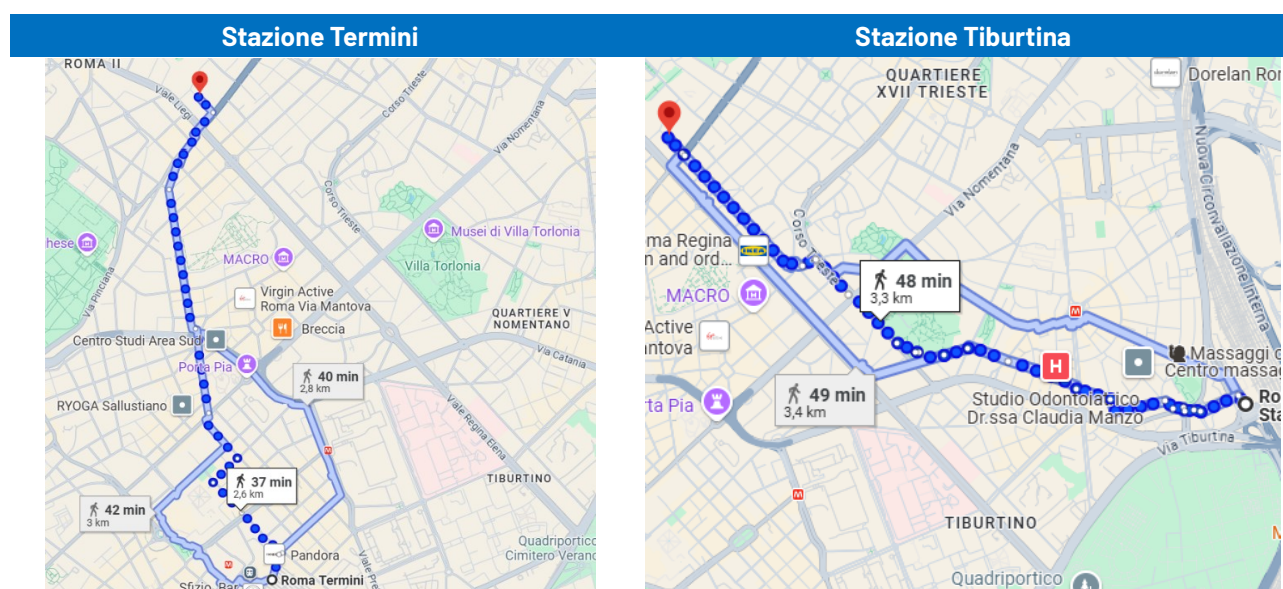
Nell'arco di 500 metri da via Yser 14 non sono presenti grandi nodi di interscambio. Tuttavia, la zona è ben collegata grazie a diverse linee di autobus che permettono connessioni con altre modalità di trasporto pubblico.



2.3.2. Stazioni ferroviarie

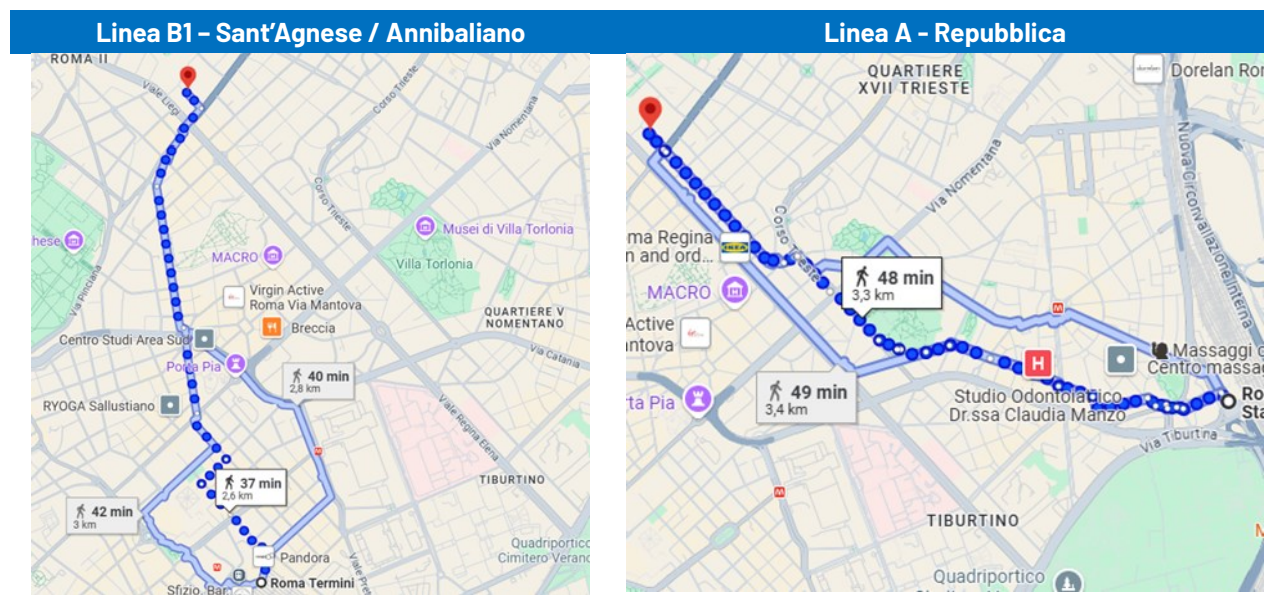
La stazione ferroviaria più vicina è Roma Termini, situata a circa 3 km di distanza. Da lì, è possibile raggiungere via Yser 14 utilizzando principalmente le linee autobus 38 e 90;

Altra valida alternativa viene rappresentata dalla stazione Roma Tiburtina, sita ad una distanza di circa 4 Km da Via Yser 14 e raggiungibile da questa tramite le linee bus 82 e 62, oppure avvalendosi della linea metropolitana B (fermata “Tiburtina”) per poi scendere alle fermate “Policlinico” o “Sant’Agnese Annibaliano”, entrambe poco distanti dalla sede aziendale.



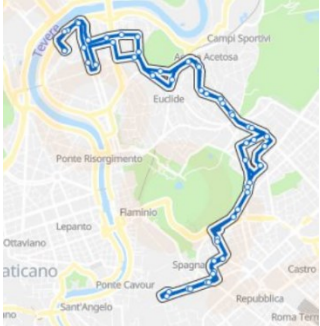
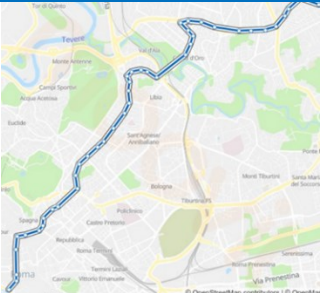
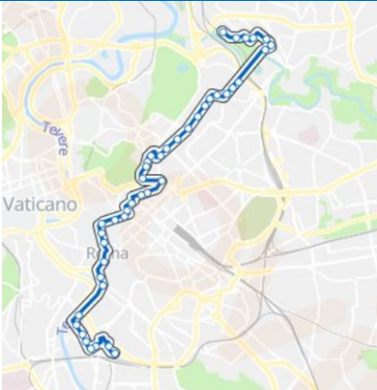
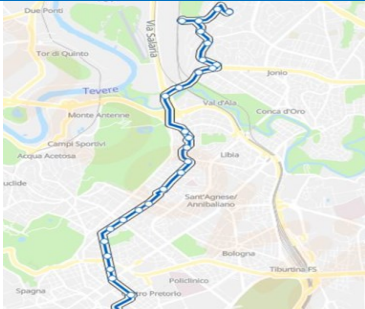
2.3.3. Metropolitana

La fermata della metropolitana più vicina è "Sant'Agnese/ Annibaliano", sita a 1,8 Km di distanza sulla linea B1, a circa 1 km da via Yser 14. Da questa stazione, si può proseguire a piedi o utilizzare le linee autobus locali per raggiungere la destinazione; ad una distanza di 2,3 Km è comunque disponibile la fermata "Repubblica", linea A.



2.3.4. Fermate Bus / filobus / tram

Entro i 500 m di distanza da Via Yser, 14 sono site numerose fermate del trasporto pubblico, tra le quali la più vicina risulta essere "Liegi/Bellini", sita ad una distanza di soli 140 m; le linee che interessano la fermata sopra citata sono di tipo sia diurno sia notturno:

Linea	Mezzo	Percorso
53	Bus	
63	Bus	
83	Bus	
92	Bus	

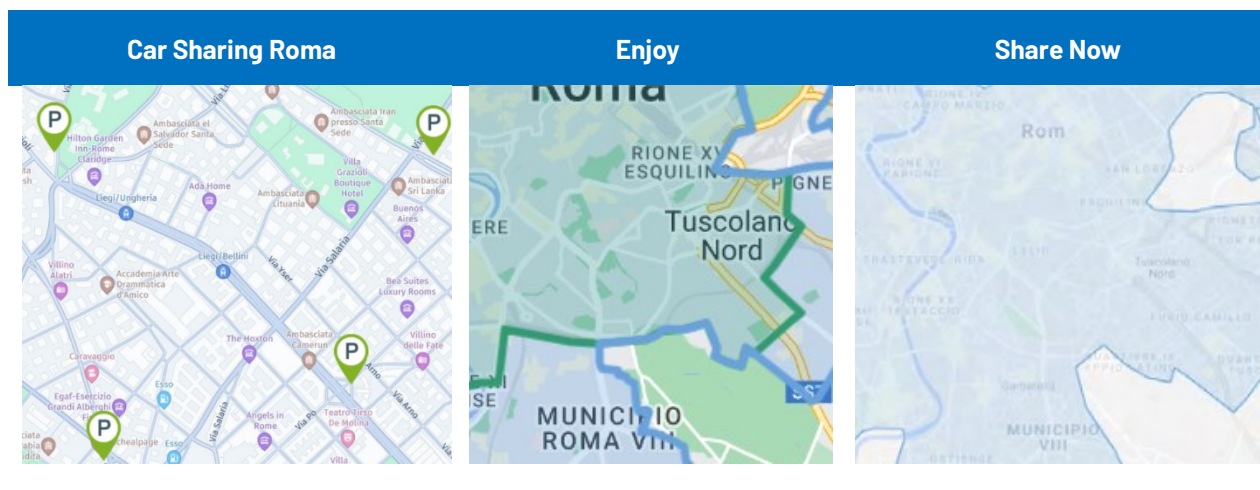
3, 19

Tram



2.3.5. Mobility Sharing

L'area metropolitana di Roma in cui è ubicata la sede aziendale è coperta da diversi providers di mobility sharing, tra i quali vengono riportati, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i principali presenti:



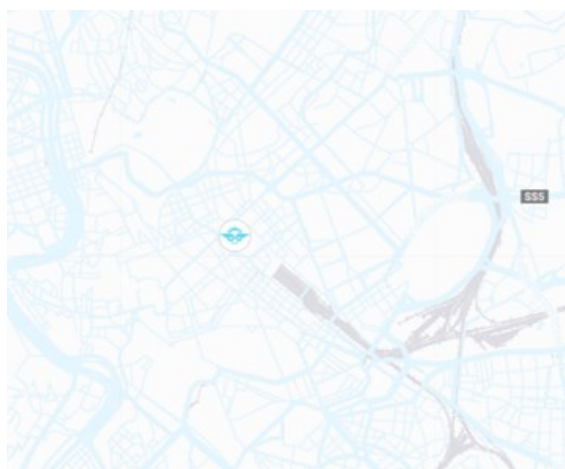
2.3.6. Scooter sharing

Attualmente è attivo un solo servizio scooter sharing, quello offerto da Cooltra. Il servizio prevede il ritiro e la riconsegna dei mezzi presso i negozi e in diverse location attrezzate sparse per la città, con prezzi che variano tra i 35,00 ai 67,00 euro per il noleggio giornaliero.

2.3.7. Biciclette e monopattini in sharing

Sono ad oggi disponibili due diversi provider di biciclette e monopattini in sharing entro la zona in cui è ubicata la sede aziendale di Via Yser, 14, con prezzi che variano da pochi centesimi al minuto a decine di euro per ciò che concerne eventuali abbonamenti.

Bird

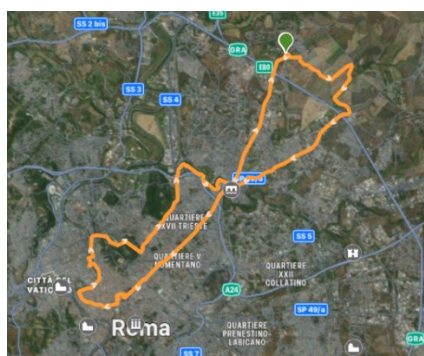


Lime



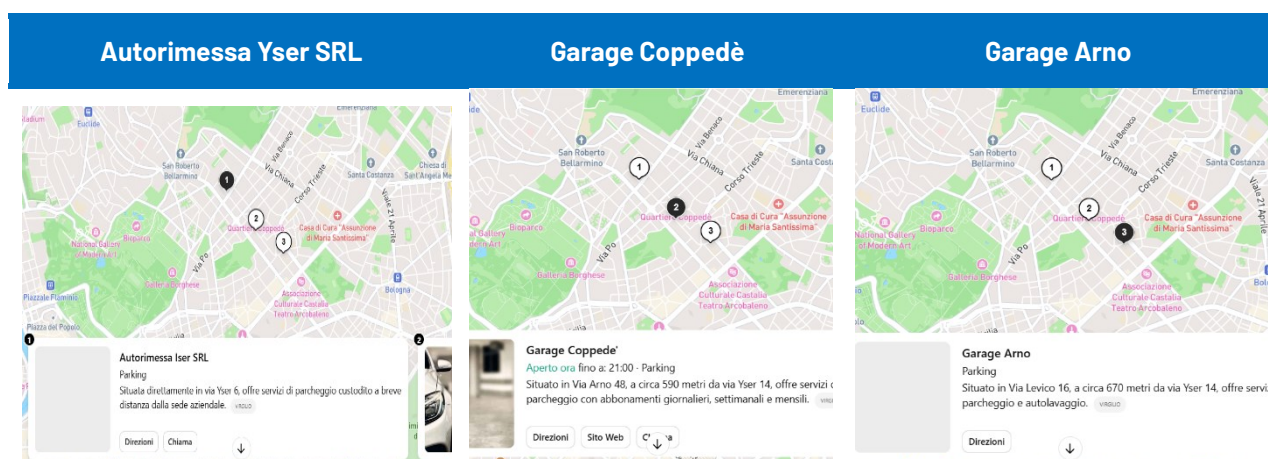
2.3.8. Piste ciclabili

La sede aziendale si trova nelle immediate vicinanze della pista ciclabile Nomentana che collega Porta Pia e Via Nomentana Nuova, congiungendosi poi con la pista ciclabile Valle dell'Aniene.



2.3.9. Aree di sosta

Nelle vicinanze di via Yser 14 sono presenti aree di sosta su strada, sia gratuite che a pagamento (delimitate da strisce blu). Inoltre, ci sono parcheggi privati a pagamento disponibili nella zona, tra i quali si evidenziano, a titolo esemplificativo e non esaustivo:



2.3.10. Aree pedonali e /o ZTL

Via Yser 14 non rientra in una Zona a Traffico Limitato (ZTL) né in un'area pedonale.

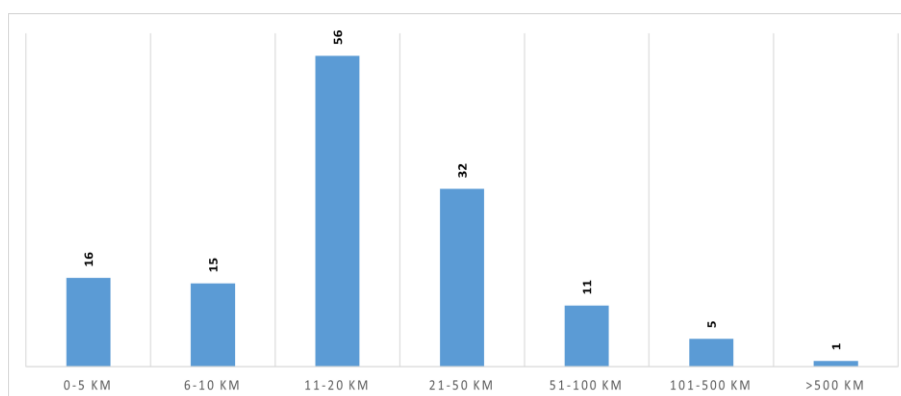
2.4. Conclusioni

In conclusione, l'analisi conoscitiva ha permesso di acquisire una visione complessiva delle abitudini di mobilità dei dipendenti di Consap S.p.A., delle criticità percepite e delle opportunità di miglioramento. Essa costituisce la base operativa per la definizione delle misure che saranno introdotte nei capitoli successivi del presente PSCL.

2.5 Origine degli spostamenti

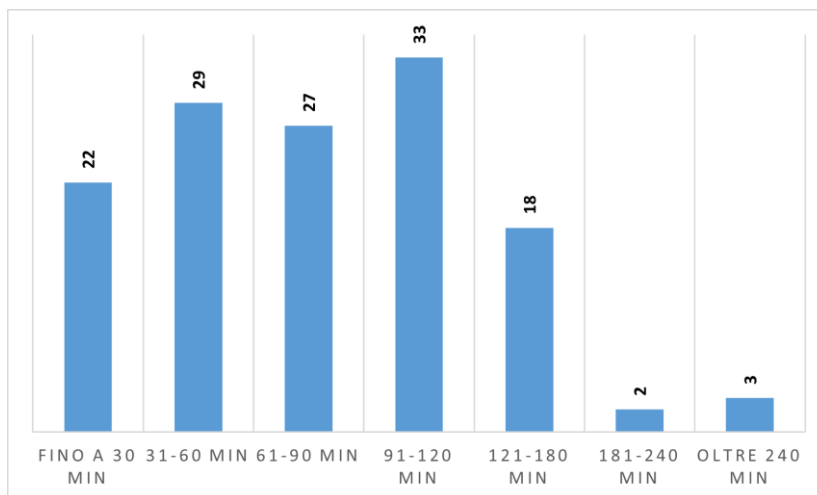
2.5.1. Distanza casa - lavoro

Come si evince dal grafico, la **maggior parte dei dipendenti** a cui è stato somministrato il questionario risiede entro delle **fasce** medie di distanza **comprese tra i 11-20 km ed i 21-50 Km** rispetto alla sede aziendale, con un totale di **88 dipendenti**; di **minor rilievo** risultano invece essere le fasce comprese tra gli estremi **0-10 Km e 51-500 Km**, con un totale rispettivo pari a **31 dipendenti per la prima, e 16 dipendenti per la seconda**. Solo un dipendente parte del campione risulta risiedere entro una distanza superiore ai 500 Km.



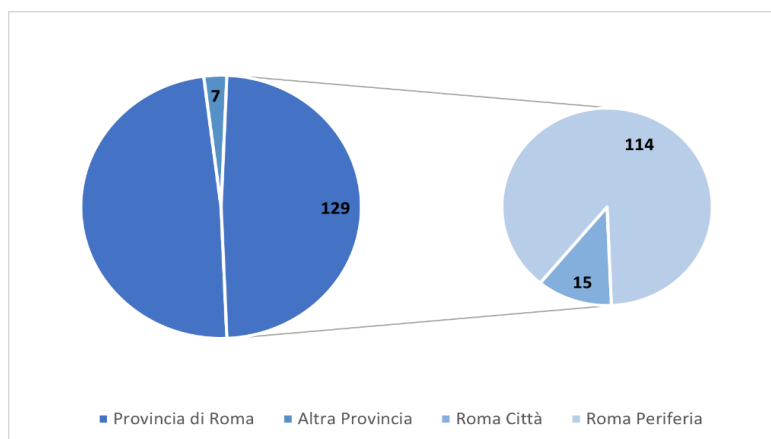
2.5.2. Tempo di percorrenza

La **classe dominante** è rappresentata da un tempo di percorrenza medio compreso tra i **91 ed i 120 minuti** (con un totale di **33 dipendenti**), mentre a contendere il livello gerarchico **sottostante** sono le **classi 31-60 e 61-90 minuti**, con **29 e 27 dipendenti**. Una minoranza sostanziale è invece rappresentata dagli **estremi** delle fasce, rispettivamente comprendenti **22 dipendenti** (per il polo "**fino a 30 minuti**") e **23** per tempi superiori a **121 minuti**.



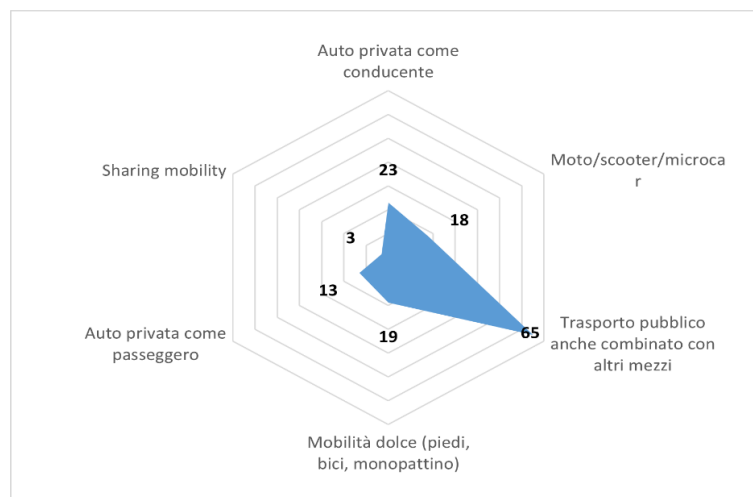
2.5.3. Provincia di residenza

La **maggioranza** dei dipendenti del campione analizzato ha la propria residenza nella **Provincia di Roma (129 su 136)**, mentre solo **7** dipendenti risultano residenti in **altre Province** (7 su 136); per i residenti nella Provincia Romana, solo **15** risultano abitare nel **Centro-Città**, mentre la restante parte si evince risiede in **zone maggiormente Periferiche**.



2.5.4. Relazione mezzo - distanza

Dal grafico si evince come **distanze medie più lunghe** (in questo caso, pari ad una media di **65 Km**) vengano percorse preferendo l'utilizzo di **trasporto pubblico**, anche combinato **con altri mezzi di trasporto**. Secondo e terzo posto nella classifica soggetta ad analisi vengono invece rispettivamente occupati dall'utilizzo di **auto privata** (con una percorrenza media di **23 Km**) e mezzi quali **scooter/moto/microcar** (percorrenza media pari a **18 Km**).



2.6. Modalità di trasporto

2.6.1. Confronto tra modalità di trasporto preferita e mezzi disponibili

Auto privata (conducente e passeggero)

Modalità di trasporto maggiormente utilizzata, con una quota significativa sia nell'uso principale (**57 unità**) sia nell'uso combinato con altri mezzi (**24 unità**). Questa predominanza evidenzia la forte dipendenza dei lavoratori dal mezzo privato, elemento cruciale nella definizione di interventi di riduzione del traffico privato.

Moto/Scooter/Microcar

Il dato relativo all'utilizzo di motocicli e microcar si mantiene stabile tra uso principale (**23 unità**) e uso combinato (**9 unità**). Tale uniformità suggerisce un'elevata fedeltà modale, indice di una scelta di trasporto legata alla praticità, alla velocità e alla flessibilità di questo mezzo.

Mobilità dolce (a piedi, bicicletta, monopattino)

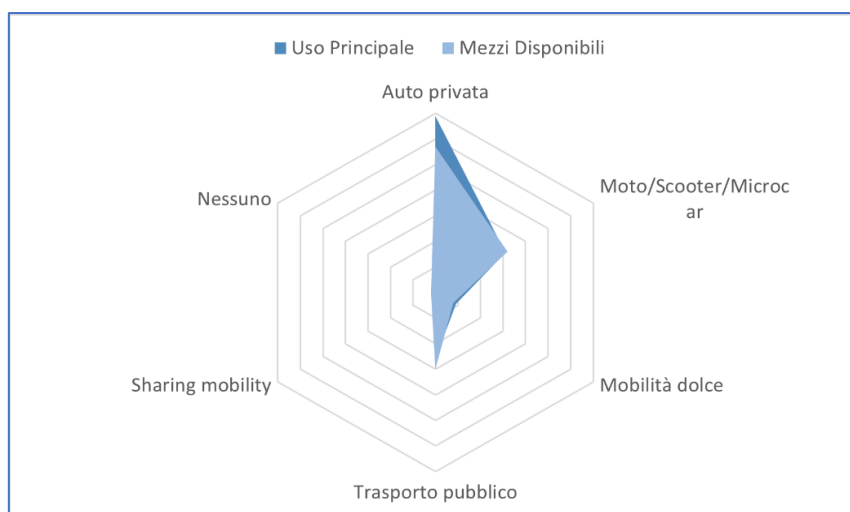
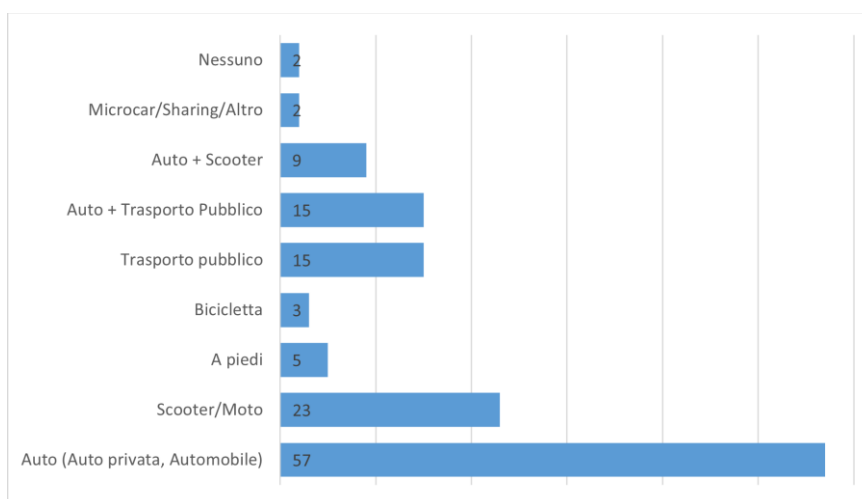
Valori molto bassi nell'uso principale (**8 unità**); ciò conferma la necessità di incentivare politiche di mobilità sostenibile, soprattutto per spostamenti di breve-medio raggio.

Trasporto pubblico (anche combinato con altri mezzi)

Il trasporto pubblico evidenzia una crescita alla pari (**15 unità**) rispetto all'uso principale (**15 unità**). Questo dato conferma il ruolo strategico dell'intermodalità (es. bus + metro, treno + bus) nell'organizzazione degli spostamenti casa-lavoro, elemento su cui incentrare eventuali azioni di miglioramento.

Sharing mobility

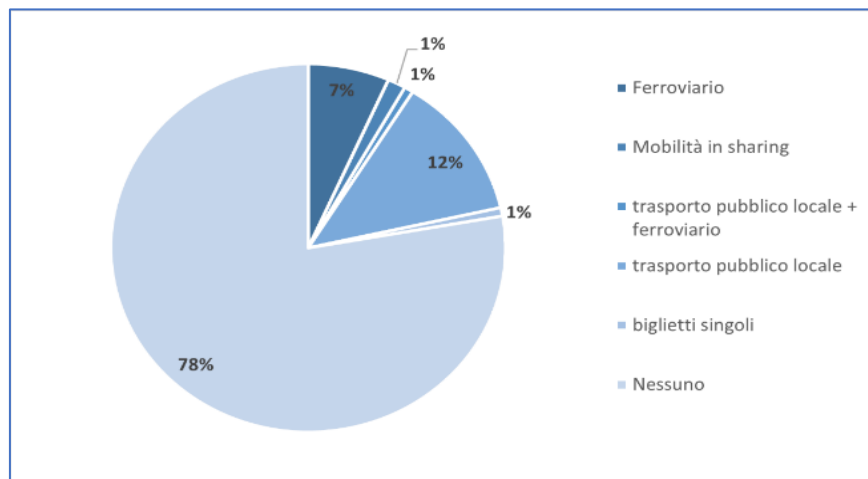
L'utilizzo di forme di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, ecc.) risulta marginale, con **2 unità** per l'uso principale.



2.6.2. Abbonamenti posseduti

La **classe dominante** (circa il **78%** del campione preso in considerazione) è composta principalmente da dipendenti i quali non posseggono **alcun tipo di abbonamento di trasporto**, confermando il dato precedentemente analizzato: evidente è come **l'auto** rappresenti ancora il **mezzo principalmente utilizzato** per raggiungere la sede aziendale.

Posizioni di **minor rilievo** sono infatti occupate da classi di dipendenti in possesso di **abbonamento ferroviario** o **abbonamento ferroviario in combinazione con trasporto pubblico locale**, mentre ricadono in porzioni minime le classi di dipendenti in possesso di ulteriori tipi di abbonamento di trasporto.

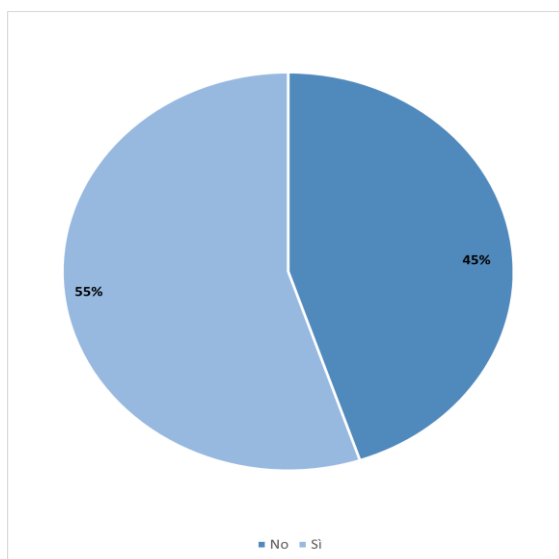


2.6.3. Consapevolezza convenzioni esistenti

Come si evince dal grafico, la **maggioranza** dei dipendenti sottoposti a campione (**55%**) è **consapevole** delle **convenzioni** inerenti ai servizi di mobilità in sharing offerte a coloro che sono in possesso di abbonamenti a mezzi pubblici.

Rimane comunque **sostanziale la porzione di dipendenti** (circa **61**) che ad oggi **non è a conoscenza** delle sopra citate convenzioni.

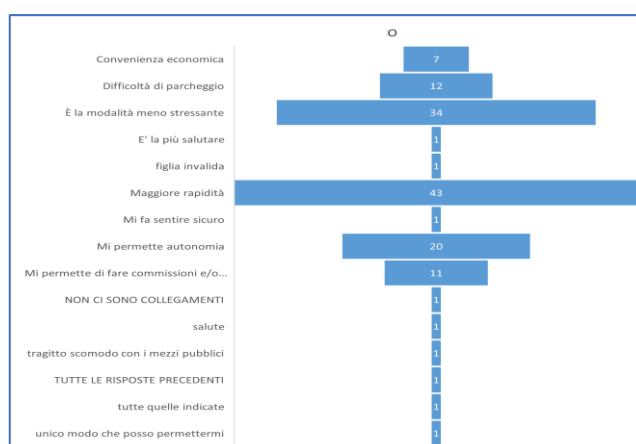
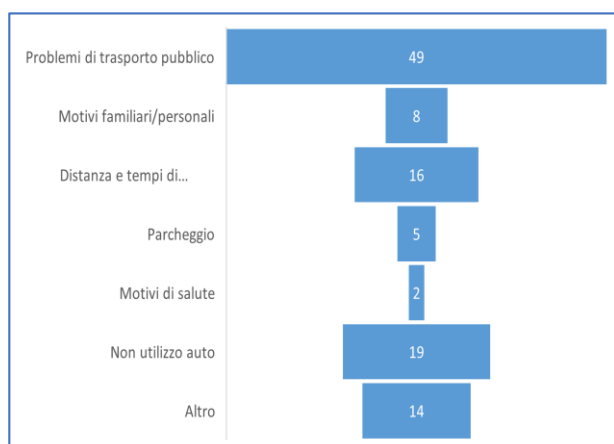
Il dato può essere così interpretato come **un'opportunità per attivare o potenziare azioni di sensibilizzazione** verso il personale, di modo da aumentarne il grado di consapevolezza verso l'offerta disponibile.



2.7. Motivazioni e barriere al cambiamento

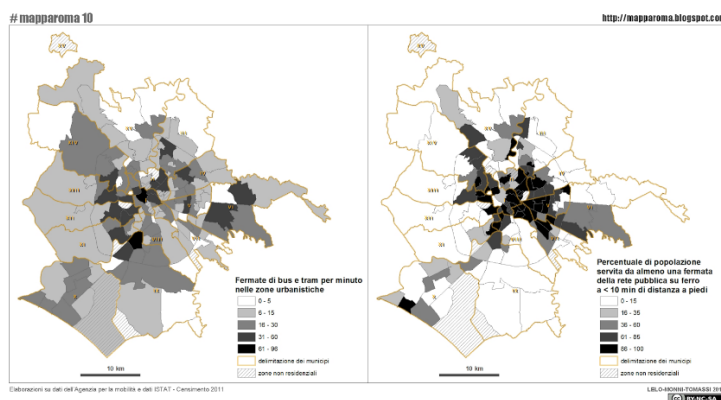
2.7.2. Barriere al cambiamento del mezzo

Principali impedimenti rispetto al cambio della principale modalità di trasporto utilizzata risultano essere, in generale, **problemi di trasporto pubblico**, con ben **49 preferenze** espresse. Da tenere in considerazione rimangono comunque classi **quali motivi familiari e/o personali (8 preferenze espresse)** e la distanza/tempo di **percorrenza** del tragitto per raggiungere la sede aziendale. Una minore porzione viene occupata da una generica difficoltà nel trovare **parkeggio e motivi di salute**; così come in seguito verrà confermato dai suggerimenti proposti, un maggiore **potenziamento e attenzione verso il trasporto pubblico** potrebbe tradursi in un aumento di dipendenti che tenderebbero a cambiare la propria modalità di trasporto.

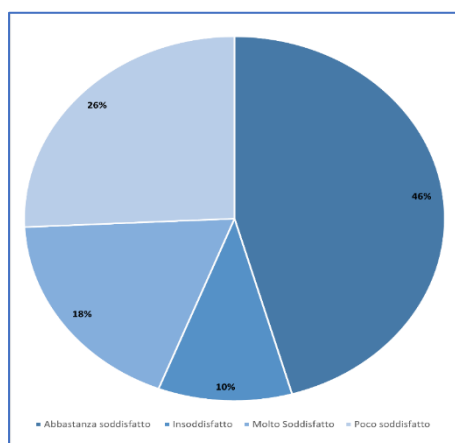


2.7.1. Motivazioni per la scelta del mezzo

Le principali motivazioni rispetto alla scelta del **proprio mezzo** e/o modalità di trasporto riguardano principalmente la preferenza di una "**maggiore rapidità**", con ben **43 preferenze**, e di una modalità di trasporto che sia percepita come "**meno stressante**", con **34 preferenze** espresse. Importante spazio viene comunque lasciato all' **autonomia** nello spostamento ed alla possibilità di assolvere ad esigenze personali lungo il tragitto, oltre che ad una relativa **difficoltà nel trovare posti riservati** al parcheggio del mezzo.



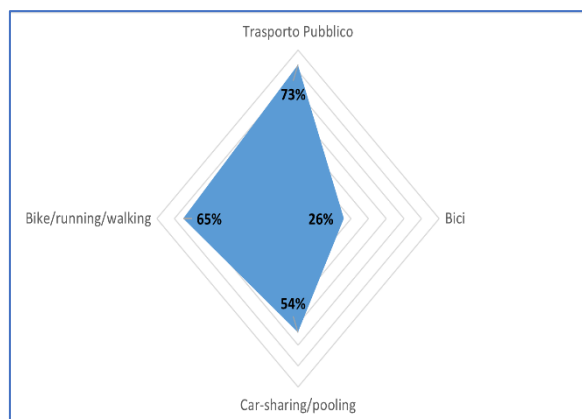
2.8. Soddisfazione e cambiamento



2.8.1. Grado di soddisfazione

Il **46%** dei dipendenti cui è stato somministrato il questionario si ritiene **abbastanza soddisfatto** della corrente modalità di trasporto utilizzata, seguita da una percentuale di dipendenti pari a **18%** che risulta **molto soddisfatta**.

D'altro lato, un solido cluster di dipendenti (**pari al 26%**) si reputa **poco soddisfatto**, mentre solo un **10%** si reputa **insoddisfatto**.



2.8.2. Disponibilità al cambiamento

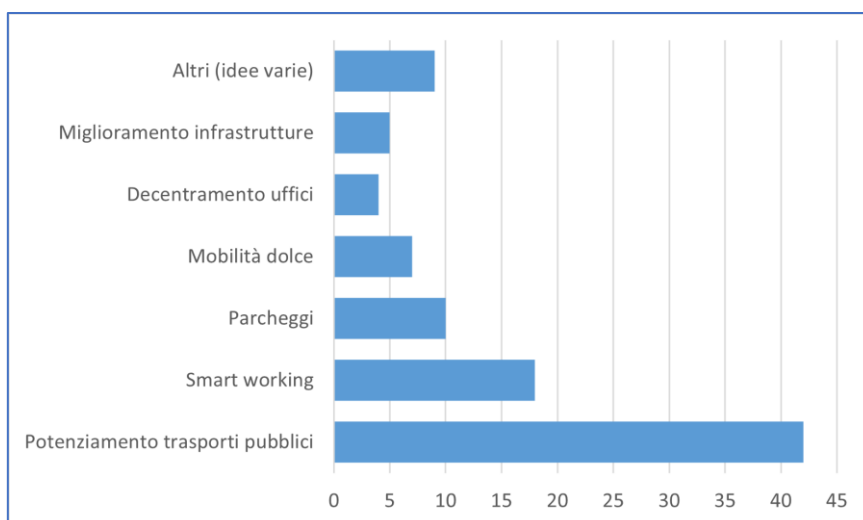
Dai risultati ottenuti, si può evincere come **gran parte** del campione (**73%**) sia propenso ad un utilizzo del **trasporto pubblico**, seguito da un solido **65%** che si dimostrerebbe favorevole a sfruttare il medesimo tragitto come opportunità per compiere **dell'attività fisica**, quali **biking/running/walking**. Altrettanto alta risulta la percentuale di campione (**54%**) che si mostra favorevole al valutare modalità di **car-pooling/car-sharing**, mentre solo un **26%** del campione ha mostrato esito positivo verso un utilizzo attivo di mezzi di **mobilità dolce** (quali **bici/monopattini/etc.**)

2.9. Suggerimenti

2.9.1. Suggerimenti raccolti

Come è possibile evincere dal grafico, la **maggioranza dei dipendenti** cui il questionario è stato somministrato suggerisce, in generale, un **potenziamento del trasporto pubblico** (oltre **40**), mentre **meno di 20** dipendenti suggeriscono un potenziamento dello **smart-working**.

Minori porzioni del campione suggeriscono azioni quali un aumento dei **parcheggi**, miglioramento delle **infrastrutture**, un decentramento degli uffici o un maggiore incentivo a modalità di **mobilità dolce**. In quest'ottica, minore importanza sembrano assumere motivazioni quali la **mancanza di collegamenti** ed una generale scarsa accessibilità al mezzo pubblico.



 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

SEZIONE III

Progettazione

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

3.1. Introduzione

In coerenza con le Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) emanate dal Ministero della Transizione Ecologica e successivamente aggiornate nell'ambito della normativa nazionale in materia di mobilità sostenibile, la presente sezione illustra le misure progettuali che la Società intende adottare al fine di incentivare comportamenti virtuosi negli spostamenti sistematici casa-lavoro.

Tali misure sono finalizzate da un lato, a favorire una progressiva riduzione della dipendenza dal mezzo privato a motore individuale, che rappresenta tuttora la modalità prevalente di mobilità urbana; dall'altro, a promuovere una più ampia diffusione di pratiche di mobilità sostenibile, sia attraverso l'utilizzo di modalità di trasporto alternative, sia mediante l'introduzione di strumenti organizzativi capaci di ridurre la necessità stessa di spostamento fisico.

L'adozione di tali azioni si inserisce in un disegno strategico che mira a:

- contribuire al decongestionamento del traffico veicolare urbano, con conseguente diminuzione dei tempi di percorrenza e miglioramento della qualità dell'aria;
- incrementare il benessere del personale dipendente, attraverso la riduzione dello stress connesso agli spostamenti e una maggiore flessibilità organizzativa;
- rafforzare la responsabilità sociale e ambientale di CONSAP S.p.A., ponendola come soggetto proattivo nell'ambito della transizione ecologica e dell'attuazione degli obiettivi europei di neutralità climatica.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

3.2. Assi di intervento

La definizione delle misure previste dal presente PSCL deriva da un'attenta analisi dei dati raccolti e si fonda sulla combinazione di tre fattori principali:

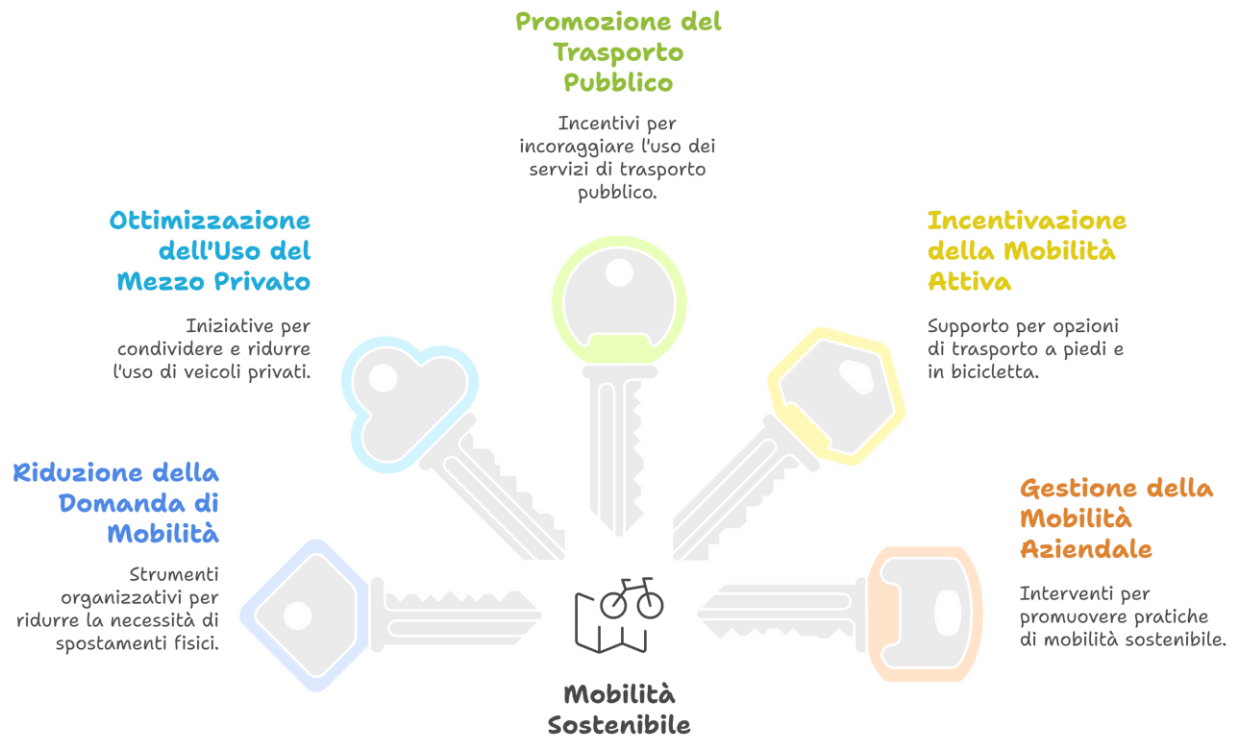
- la valutazione dell'applicabilità dei cinque assi di intervento delineati dalle Linee Guida ministeriali, che costituiscono il riferimento metodologico imprescindibile per ogni Piano di Spostamenti Casa-Lavoro;
- i risultati della survey 2025, somministrata a tutto il personale e illustrata nei capitoli precedenti, che ha consentito di raccogliere dati quantitativi e qualitativi sulle abitudini di spostamento, le criticità percepite e il grado di apertura verso alternative più sostenibili.

L'analisi congiunta di questi elementi ha permesso di delineare un quadro organico di intervento, capace di integrare le esigenze aziendali con le necessità del territorio e le aspettative dei lavoratori e delle lavoratrici. In particolare, la Società ha proceduto ad una valutazione puntuale circa l'applicabilità dei cinque assi strategici previsti dalle Linee Guida ministeriali, ovvero:

1. **Riduzione della domanda di mobilità**, attraverso strumenti organizzativi quali il lavoro agile, la flessibilità oraria e la digitalizzazione dei processi;
2. **Ottimizzazione dell'uso del mezzo privato**, tramite azioni di car pooling e car sharing aziendale, con l'obiettivo di ridurre il numero complessivo di veicoli in circolazione;
3. **Promozione e incentivazione del trasporto pubblico**, sia attraverso convenzioni dedicate con gli operatori locali, sia mediante contributi aziendali agli abbonamenti;
4. **Incentivazione della mobilità attiva**, con il supporto a chi si reca al lavoro a piedi o in bicicletta, anche attraverso la predisposizione di idonee infrastrutture e spazi dedicati;
5. **Gestione della mobilità aziendale interna ed esterna**, che comprende interventi di natura comunicativa, formativa e gestionale, volti a favorire una più consapevole adesione alle politiche di mobilità sostenibile.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

Assi di Intervento



Made with  Napkin

Una opportuna analisi di applicabilità dei cinque assi strategici sopra descritti è stata condotta dal Mobility Manager di competenza ed i risultati recepiti possono essere riassunti come descritto nelle pagine seguenti. In relazione ai risultati recepiti, l' Organizzazione ha conseguentemente provveduto a sviluppare delle linee di intervento volte ad un'azione asse – specifica.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

3.3. Azioni adottate nel 2025

Azione	Periodo	Esito
Affidamento dell'incarico di Mobility Manager	2025	Nominato Mobily Manager in data 6.03.2025
Verifica della fattibilità di implementazione di interventi condivisi con altre aziende del territorio dotate di Mobility Manager	09.25-12.26	In corso
Rimodulazione dello smart working in relazione ai flussi di traffico settimanali	09.25-02.26	In corso
Verifica della fattibilità di una richiesta al Comune di Roma di potenziamento del trasporto pubblico nei pressi della sede	09.25-12.26	In corso
Pianificazione di campagne informative e di sensibilizzazione sul tema	09.25-12.26	In corso
Verificare la fattibilità di realizzare spazi riservati al parcheggio dei monopattini e biciclette	09.25-06.26	In corso

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0 NUMERO DI PAGINE 41
---	--	--

3.4. Valutazione dei benefici

L'attuazione delle misure previste dal Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro non deve essere intesa esclusivamente come un insieme di interventi di carattere organizzativo o logistico, ma come un vero e proprio investimento strategico, capace di generare ritorni positivi su più livelli e nei confronti di una pluralità di soggetti. I benefici che si possono conseguire dall'implementazione di pratiche di mobilità sostenibile, infatti, non si esauriscono nel solo ambito della riduzione dell'impatto ambientale, pur costituendo quest'ultimo un elemento centrale della strategia complessiva. Essi si articolano piuttosto lungo tre dimensioni fondamentali e interconnesse:

1. **il benessere individuale del personale dipendente**, che si riflette sulla qualità della vita quotidiana e sulle condizioni di salute;
2. **l'efficienza organizzativa e gestionale dell'azienda**, che trae vantaggio da una maggiore puntualità, produttività e riduzione di costi indiretti;
3. **l'interesse generale della collettività**, che beneficia di una mobilità urbana più fluida, sostenibile e sicura, contribuendo al perseguimento degli obiettivi nazionali ed europei di sostenibilità ambientale.

La valutazione dei benefici, che verranno di seguito distinti in base al soggetto destinatario, risponde quindi alla necessità di rendere evidente la portata multidimensionale del PSCL, mostrando come esso non rappresenti un mero adempimento normativo, ma uno strumento di creazione di valore condiviso.

3.4.1. Benefici per i dipendenti

- **Salute e possibilità di socializzazione:** la riduzione dello stress derivante dal traffico e l'adozione di forme di mobilità attiva (come camminare o utilizzare la bicicletta) contribuiscono al miglioramento delle condizioni di salute psico-fisica. Inoltre, modalità di trasporto collettive, come il car pooling o il trasporto pubblico, favoriscono momenti di socializzazione e rafforzano il senso di comunità tra colleghi e cittadinanza.
- **Diminuzione del rischio di incidenti:** limitare l'utilizzo del mezzo privato individuale comporta una riduzione significativa dell'esposizione al rischio di incidentalità stradale. Il ricorso a mezzi pubblici o a soluzioni condivise consente infatti di abbassare la probabilità di sinistri, tutelando l'incolumità dei lavoratori.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

- **Riduzione dei costi di trasporto:** l'utilizzo di forme di mobilità collettiva o incentivata comporta un risparmio economico per le lavoratrici e i lavoratori, che possono ridurre le spese legate a carburante, manutenzione del veicolo e costi accessori (parcheggi, assicurazioni).
- **Riduzione dei tempi di spostamento:** l'ottimizzazione delle modalità di mobilità, combinata con una pianificazione oraria più flessibile, permette una riduzione complessiva dei tempi dedicati agli spostamenti quotidiani. Tale beneficio si traduce in un maggiore equilibrio tra vita privata e professionale.
- **Facilitazione nell'uso del trasporto pubblico locale (TPL):** l'adozione di convenzioni aziendali e misure incentivanti favorisce l'accesso al TPL, rendendone più agevole l'utilizzo anche per coloro che, ad oggi, non lo considerano un'alternativa praticabile.

3.4.2. Benefici per l'Organizzazione

- **Miglioramento e rafforzamento dell'immagine aziendale:** l'adozione di politiche innovative e sostenibili rafforza la reputazione di CONSAP S.p.A. come organizzazione socialmente responsabile e attenta al benessere dei propri dipendenti. Ciò contribuisce ad accrescere la fiducia da parte degli stakeholder e ad allineare l'azienda ai principi ESG e agli standard internazionali di sostenibilità, come i GRI Standards.
- **Aumento dell'efficienza organizzativa:** la riduzione di assenze, ritardi e imprevisti connessi agli spostamenti comporta un miglioramento della puntualità e della produttività del personale. Le misure del PSCL agiscono quindi come strumenti indiretti di efficientamento dei processi aziendali.
- **Riduzione degli oneri derivanti da incidentalità:** una minore esposizione dei lavoratori al rischio stradale comporta una riduzione delle possibili conseguenze negative in termini di infortuni, assenze prolungate e relativi costi a carico dell'organizzazione.

3.4.3. Benefici per la collettività

- **Migliore qualità della vita urbana:** la riduzione della pressione del traffico veicolare comporta città meno congestionate, più sicure e vivibili, con ricadute positive anche sul benessere psicologico dei cittadini.
- **Riduzione delle emissioni climalteranti:** incentivare l'uso del trasporto pubblico, della mobilità condivisa e delle modalità attive comporta una significativa riduzione delle

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

emissioni di CO₂ e degli inquinanti locali, contribuendo agli obiettivi di decarbonizzazione fissati a livello nazionale ed europeo.

- **Riduzione della congestione stradale:** la diminuzione del numero di veicoli circolanti nelle ore di punta favorisce una maggiore fluidità della mobilità urbana, con benefici anche per chi non è direttamente coinvolto nel piano.
- **Possibile riduzione della spesa sanitaria:** una mobilità più sicura e salutare può portare a minori costi per il sistema sanitario nazionale, riducendo le spese legate a incidenti stradali, stress cronico, obesità e malattie cardiovascolari connesse a stili di vita sedentari.
- **Risparmio energetico:** minore utilizzo di carburanti fossili significa un più ampio risparmio di energia a livello collettivo, contribuendo alla transizione verso un sistema più efficiente e sostenibile.

3.5. Valutazione dei benefici ambientali

Le misure proposte nel PSCL sono volte ad incentivare il personale a modificare le proprie abitudini di spostamento riducendo l'uso dell'autovettura privata a favore di forme di mobilità più sostenibili. Nell'allegato 2 al presente PSCL viene presentato il calcolo del beneficio ambientale che si può conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM₁₀) in conseguenza del passaggio delle lavoratrici e dei lavoratori al trasporto pubblico.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

SEZIONE IV

Comunicazione e Monitoraggio

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 41

4.1. Comunicazione

A seguito dell'adozione del presente PSCL e della condivisione dello stesso con il Mobility Manager d'area della città di Roma, ad esso sarà data massima diffusione attraverso la pubblicazione nella Intranet aziendale. In tal modo le persone di Consap saranno informate così da favorirne il coinvolgimento nelle fasi successive di implementazione e avviamento di tutte le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi.

L'organizzazione è convinta che la partecipazione del personale non si esaurisca nella collaborazione iniziale di risposta alla Survey, e quindi nella raccolta delle abitudini comportamentali e delle esigenze e propensioni, ma debba prevedere un coinvolgimento attivo anche per coloro che sono o possono essere direttamente interessati dall'implementazione di una specifica misura prevista perché possa continuare a sentirsi parte attiva nei progressi ottenuti nel processo di cambiamento.

Per tale ragione le richieste di informazioni, i suggerimenti e i contributi spontanei possono essere inviati all'indirizzo di posta elettronica dedicato: (organizzazioneaziendale@consap.it).

4.2 Monitoraggio

Il PSCL, in accordo alle disposizioni normative, sarà aggiornato e revisionato con cadenza annuale. Per tale ragione è oggetto di costante monitoraggio e valutazione da parte del Mobility Manager aziendale sia riguardo allo stato di avanzamento e all'efficacia delle misure implementate, sia al fine di individuarne le aree di miglioramento. I risultati della valutazione consentono un'adequata revisione delle misure adottate al fine di raggiungere gli obiettivi in modo più efficiente restando all'interno del budget disponibile.

4.3 Allegati

- Allegato 1 PSCL: Rendicontazione costi PSCL 2025 e budget 2026
- Allegato 2 PSCL: Calcolo dei benefici ambientali

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA Allegato 1	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 1

1. Premessa

Il presente Allegato 1 al Piano Spostamenti Casa-Lavoro (di seguito “PSCL”) è finalizzato ad illustrare i costi sostenuti nel 2025 per la gestione delle attività inerenti al Mobility Management di Consap S.p.A. – Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici, congiuntamente al budget previsto in relazione alle medesime attività per la gestione delle attività inerenti al Mobility Manager per l’anno 2026.

1.1. Consuntivazione costi 2025

I costi sostenuti nel 2025 per la gestione del Mobility Management sono riconducibili a quelli sostenuti per la consulenza e ammontano complessivamente a 5.000,00 €.

1.2. Budget 2026

Con riferimento al 2026 la società ha predisposto uno stanziamento di budget dedicato alle attività di Mobility Management pari a € 7.000 che saranno destinati come elencato di seguito:

- Costi per la consulenza nella realizzazione del PSCL;
- Costi legati alla realizzazione di spazi riservati al parcheggio dei monopattini e delle biciclette presso la sede aziendale.

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.p.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA Allegato 2	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 2

1. Premessa

Il presente Allegato 2 al Piano Spostamenti Casa-Lavoro (di seguito “PSCL”) è finalizzato ad illustrare ipotesi, procedure e risultato del calcolo del beneficio ambientale conseguibile in virtù delle misure finalizzate alla riduzione del traffico veicolare privato pianificate nel PSCL 2025 della Società Consap S.p.A. – Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici.

1.1. Metodologia di valutazione dei benefici ambientali

Le misure proposte nel PSCL sono volte ad incentivare le persone di Consap a modificare le proprie abitudini di spostamento riducendo l’uso dell’autovettura privata a favore di forme di mobilità più sostenibili.

Le misure individuate sono riportate in modo schematico all’interno del Piano Spostamenti Casa-Lavoro, a cui il presente documento risulta allegato.

In accordo alle Linee guida per la redazione e l’implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) (Applicazione Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021), per ogni misura adottata è necessario stimare i benefici ambientali che si possono conseguire nell’arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM₁₀).

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

Procedura n. 1: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando una persona rinuncia all’uso del mezzo privato a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL); tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo smart working o il co-working;

Procedura n. 2: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando una persona rinuncia all’uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di car pooling o car sharing (aziendali o privati);

Procedura n. 3: va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando una persona rinuncia all’uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di trasporto collettivo aziendale (navette).

 CONSAP Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici S.P.A.	PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DI CONSAP SPA Allegato 2	PSCL_01/2025 - V.1.0
		NUMERO DI PAGINE 2

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

Per l'esecuzione dei calcoli illustrati nel presente documento si è seguito il criterio di massima prudenza; si ritiene quindi che i risultati conseguiti possano essere una rappresentazione per difetto dei benefici effettivi.

Di conseguenza, rispetto alla situazione di partenza, fotografata attraverso la somministrazione della survey 2025 relativa alle abitudini sugli spostamenti casa-lavoro, si è scelto di quantificare - in prima istanza - il solo contributo al beneficio ambientale che potrebbe derivare dall'installazione di rastrelliere per biciclette e monopattini elettrici all'interno degli ambienti aziendali.

In conseguenza dell'applicazione di tale misura, il calcolo viene condotto con l'applicazione della Procedura 1 e l'ausilio del foglio di calcolo "Scheda PSCL" implementato dal competente servizio del Comune di Roma.

1.2. Calcolo dei benefici ambientali

Nelle ipotesi illustrate, applicata la procedura di calcolo del beneficio ambientale con l'ausilio del foglio di calcolo "Scheda PSCL" implementato dal competente servizio del Comune di Roma, i risultati relativi alle emissioni dei principali inquinanti per l'anno 2025 e per l'anno 2026 e il relativo beneficio ambientale in termini percentuali sono i seguenti:

Anno 2025		
Emissioni annue attuali per gli spostamenti in auto	Emissioni CO2 (Kg/anno)	36502,66
	Emissioni NOX (Kg/anno)	74,53
	Emissioni PM10 (kg/anno)	6,11

Stima Anno 2026		Stima Beneficio Ambientale rispetto al 2025
Emissioni CO2 (Kg/anno)	27337,72	- 25,11%
Emissioni NOX (Kg/anno)	55,82	- 25,09%
Emissioni PM10 (kg/anno)	4,58	- 25,04%