Albo Pretorio - Visione Dettaglio

Ente Mittente

PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

Tipologia

Catalogo Documenti/DECRETI DELIBERATIVI

OGGETTO

ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA – LAVORO (PSCL) PER I DIPENDENTI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA AI SENSI DEL DECRETO INTERMINISTERIALE N.179 DEL 12/05/2021, QUALE STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DEL PERSONALE DIPENDENTE DI UNA SINGOLA UNITÀ LOCALE LAVORATIVA. (DDP/2021/136/22-11-2021)

N.REG 886/2021 IN PUBBLICAZIONE DAL 22-11-2021 AL 07-12-2021

Documenti Allegati

Descrizione

ATTO

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA PER DELIBERAZIONI
PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE PER DELIBERAZIONI
PARERE DI CONFORMITÀ DEL SEGRETARIO
CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE
PSCL_PROVINCIA MONZA BRIANZA.PDF.P7M





OGGETTO:	ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA – LAVORO
	(PSCL) PER I DIPENDENTI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA
	BRIANZA AI SENSI DEL DECRETO INTERMINISTERIALE N.179 DEL
	12/05/2021, QUALE STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE DEGLI
	SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DEL PERSONALE DIPENDENTE DI
	UNA SINGOLA UNITÀ LOCALE LAVORATIVA.

DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE

N° 136 DEL 22-11-2021

L'anno duemilaventuno il giorno ventidue del mese di Novembre, alle ore 16:30, nella sede Istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza,

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

Con la partecipazione e l'assistenza del VICE SEGRETARIO VICARIO, DOTT.SSA NICOLETTA VIGORELLI

Su Proposta del Direttore del SETTORE COMPLESSO TERRITORIO, ANTONIO INFOSINI

ADOTTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO

Il D.L. n. 34 del 19/05/2020, comma 229, art 4 prevede che, al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane, in particolare mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, a regime, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;

con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12/05/2021 vengono definite le modalità attuative del DL n. 34/2020 e quindi delineate le modalità di istituzione e le funzioni del mobility manager aziendale (artt. 5,6), figura orientata a limitare in modo significativo l'impatto prodotto dal traffico privato nelle aree urbane e metropolitane dagli spostamenti sistematici casa-lavoro;

entro 180 giorni dalla entrata in vigore del sopracitato Decreto Interministeriale, l'Ente deve adottare il PSCL, quindi entro il 22 novembre 2021 quale primo giorno seguente a non festivo;

con Decreto dirigenziale n. 209 del 04/08/2021, di cui all'articolo 3 comma 5 del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 sono state approvate le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)";

il Decreto Ministeriale della Pubblica Amministrazione dell'8/10/2021, al fine agevolare gli spostamenti dei dipendenti pubblici, "anche con modalità sostenibili", ricorda l'obbligo per i mobility manager aziendali delle pubbliche amministrazioni, imposto dal Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, ad elaborare i Piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), tenendo altresì conto dell'ampliamento delle fasce di ingresso e uscita dalle sedi di lavoro

2. MOTIVAZIONE

Il Decreto Interministeriale n. 179 del 12/05/2021 stabilisce che il PSCL deve essere adottato entro 180 giorni dalla entrata in vigore dello stesso (quindi entro il 22 novembre 2021) e definisce:

alla lettera a) dell'art. 2 comma 1 il "mobility manager aziendale" come figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente;

alla lettera c) dell'art. 2 comma 1 il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) come strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa;

all'art. 7 comma 1 che stabilisce che "Il mobility manager aziendale e il mobility manager d'area sono nominati tra soggetti in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente";

all'art. 3, comma 1, prevede che le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un PSCL del proprio personale dipendente;

all'art. 4, comma 1, prevede che il PSCL adottato dalle pubbliche amministrazioni sia trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione;

con DDP n. 111 del 12/10/2021 la Provincia di Monza e della Brianza ha istituito l'ufficio del mobility manager facente capo al Direttore del Settore Territorio, il quale è in possesso dei requisiti richiesti dalla normativa (art. 7, comma 2 del Decreto Interministeriale n.179/2021);

Trattandosi di nuove funzioni assegnate al Settore Territorio, le relative attività dovranno essere inserite nel funzionigramma dell'ente anche ai fini della ripesatura, con riferimento ai dipendenti interessati, nonché in tutti i documenti programmatici dell'Ente, laddove necessario;

al fine di procedere alla redazione del piano degli spostamenti casa-lavoro, con determinazione n. 1965 del 4/11/2021 è stata individuata l'associazione Euromobility per le attività di supporto alla redazione dello PSCL;

l'associazione Euromobility con nota prot. prov. n. 49441/2021 del 22/11/2021 ha consegnato il documento relativo al predetto PSCL, piano degli spostamenti casa-lavoro (allegato al presente atto);

3. RICHIAMI NORMATIVI

l'art.1, comma 55 della Legge 7/04/2014, n. 56 s.m.i. "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni";

l'art. 19 e 20 del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

Decreto Interministeriale del 27 marzo 1998 - "Mobilità sostenibile nelle aree urbane";

DL n. 34/2020 – "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché' di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19" convertito in Legge n. 77/2020;

Decreto Ministero dell'Ambiente del 21 dicembre 2020 c.d. Silvestrini;

Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 "Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager";

Decreto Interministeriale n. 209 del 04 agosto 2021, "Linee guida per la redazione e l'implementazione di piani di spostamento casa-lavoro (PSCL)";

Decreto del Ministro della Pubblica Amministrazione dell'8 ottobre 2021 recante norme per il rientro in presenza dei lavoratori pubblici;

DPCM del 12 ottobre 2021. Modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 17 giugno 2021, recante Disposizioni attuative dell'articolo 9, comma 10, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, "Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19".

4. PRECEDENTI

A riferimento per l'assunzione dell'atto in oggetto si assumono:

la Deliberazione di Giunta Provinciale n. 108 del 25/09/2013, ad oggetto "Progetto Strategico Moving Better – indirizzi, strategie, obiettivi ed azioni per la mobilità sostenibile. Approvazione";

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 14 del 29/05/2014 con la quale è stato approvato il "Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC)";

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 25 del 10/03/2020 "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e della Brianza (PUMS). Avvio del procedimento di redazione del Piano e contestuale avvio del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)";

la Determinazione Dirigenziale n. 690 del 05/05/2020 "Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Provincia di Monza e della Brianza. Individuazione della procedura, delle modalità di partecipazione e dei soggetti interessati, nonché contestuale individuazione dell'ufficio di piano del PUMS.";

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 4 del 18/02/2021, ad oggetto "Documento Unico di Programmazione (DUP) 2021-2023. Approvazione I.E.";

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 5 del 18/02/2021 ad oggetto: "Bilancio di previsione 2021-2022-2023. Approvazione I.E.";

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 32 del 26/03/2021 ad oggetto "Il Piano triennale di prevenzione della corruzione (PTPC) 2021 - 2022 – 2023";

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 37 del 13/4/2021 ad oggetto "Piano esecutivo di gestione (P.E.G.) 2021 - Indicatori di performance organizzativa e piano di assegnazione delle risorse finanziarie. Approvazione." come aggiornato dal Decreto Deliberativo Presidenziale n. 64 del 22/06/2021 ad oggetto "Piano Esecutivo di Gestione (P.E.G.) 2021. Parte programmatica. Piano assegnazione delle Risorse finanziarie. Variazione. Approvazione" e il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 80 del 05/08/2021 ad oggetto "Piano Esecutivo di Gestione (P.E.G.) 2021. Obiettivi e indicatori di performance organizzativa. 2° Variazione. Stralcio";

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 71 del 25/06/2020, ad oggetto "Aggiornamento funzionigramma e ripesatura delle posizioni dirigenziali. Approvazione";

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 111 del 21/10/2021, ad oggetto "Istituzione dell'ufficio del mobility manager aziendale ai sensi del decreto interministeriale n. 179 del 12/05/2021 del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile.";

la Determinazione Dirigenziale n. 1965 del 4/11/2021 "Attività di supporto alla redazione del piano degli spostamenti casa lavoro ai sensi del decreto interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021. Affidamento del servizio con contestuale assunzione impegno di spesa all' associazione Euromobility."

5. EFFETTI ECONOMICI

Il presente atto non ha riflessi diretti sulla situazione economico-finanziaria poiché non comporta per l'Ente nuovi impegni finanziari o variazioni degli impegni esistenti, né variazione degli stanziamenti in entrata, né variazioni patrimoniali;

Accertato che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Presidente, quale organo esecutivo, e che è stato espresso, sulla proposta della presente deliberazione, il parere ex art. 49 del D. Lgs. 18.08.2000. n. 267, allegato, da parte del Direttore del Settore Territorio e che non comportando riflessi diretti sulla situazione economica finanziaria non necessita del parere di regolarità contabile del Responsabile del Servizio Finanziario;

Acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Vice Segretario Generale Vicario ai sensi dell'art. 4,

comma 3 del Regolamento controlli interni e dell'art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi.

DELIBERA

- 1) Di adottare il piano spostamenti casa-lavoro (PSCL) per i dipendenti della sede della Provincia di Monza e della Brianza situata in via Grigna n. 13 nel Comune di Monza, qui allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 2) Di dare atto che, trattandosi di nuove funzioni assegnate al Settore Territorio, a seguito dell'istituzione dell'ufficio del mobility manager aziendale, con successivo provvedimento, si provvederà all'aggiornamento del Decreto Deliberativo Presidenziale n. 71 del 25/06/2020, ad oggetto "Aggiornamento funzionigramma e ripesatura delle posizioni dirigenziali. Approvazione", nonché all'inserimento delle relative attività in tutti i documenti programmatici dell'Ente, laddove necessario;
- 3) Di dare atto che il Direttore del Settore Territorio provvederà a:
 - a) notificare il presente provvedimento al mobility manager d'area del Comune di Monza;
 - b) portare a conoscenza il presente provvedimento al Direttore del Settore Risorse e Servizi ai Comuni, alla Rappresentanza Sindacale Unitaria Aziendale e al personale dipendente che opera presso la sede di Via Grigna a Monza;
 - c) svolgere tutte le attività conseguenti in esecuzione del presente provvedimento;
- 4) Di pubblicare il presente provvedimento, sul sito istituzionale e ai sensi del D.Lgs 14.3.2013, n. 33.

Il presente decreto deliberativo presidenziale, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente eseguibile, e dunque subito efficace dal momento della sua adozione.

Allegato: PSCL Provincia Monza Brianza

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA LUCA SANTAMBROGIO IL VICE SEGRETARIO VICARIO DOTT.SSA NICOLETTA VIGORELLI

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



OGGETTO: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA – LAVORO (PSCL) PER I DIPENDENTI DELLA PROVIN-CIA DI MONZA E DELLA BRIANZA AI SENSI DEL DECRETO INTERMINISTERIALE N.179 DEL 12/05/2021, QUA-LE STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DEL PERSONALE DIPENDENTE DI UNA SINGOLA UNITÀ LOCALE LAVORATIVA.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA

(AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS N. 267/2000 E DELL'ART.4, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI)

[X] Favorevole	
Eventuali Note:	
	IL DIRETTORE DI SETTORE:
	ARCH. ANTONIO INFOSINI
Addi, 22-11-2021	

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D. Lgs. n. 82/2005, aggiornato al D. Lgs. 26 agosto 2016, n. 179



OGGETTO: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA – LAVORO (PSCL) PER I DIPENDENTI DELLA PROVIN-CIA DI MONZA E DELLA BRIANZA AI SENSI DEL DECRETO INTERMINISTERIALE N.179 DEL 12/05/2021, QUA-LE STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DEL PERSONALE DIPENDENTE DI UNA SINGOLA UNITÀ LOCALE LAVORATIVA.

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE RILASCIATO DAL DIRETTORE – RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO

(AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS N. 267/2000 E DELL'ART.4, COMMA 2, DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI)

[] Favorevole [] Non Favorevole	
Eventuali Note:	IL DIRETTORE
	RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO DOTT.SSA ERMINIA VITTORIA ZOPPE'
Addì, 22-11-2021	

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D. Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.



OGGETTO: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA – LAVORO (PSCL) PER I DIPENDENTI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA AI SENSI DEL DECRETO INTERMINISTERIALE N.179 DEL 12/05/2021, QUALE STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DEL PERSONALE DIPENDENTE DI UNA SINGOLA UNITÀ LOCALE LAVORATIVA.

PARERE DI CONFORMITÀ

(AI SENSI DELL'ART. 4, COMMA 3 DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI E DELL'ART. 6, COMMA 3 LETT. E, DEL REGOLAMENTO UFFICI E SERVIZI)

[X] Favorevole
[] Non Favorevole

Eventuali note: Addì, 22-11-2021

IL VICE SEGRETARIO GENERALE VICARIO DOTT.SSA NICOLETTA VIGORELLI

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D. Lgs. n. 82/2005, aggiornato al D. Lgs. 26 agosto 2016, n. 179



DECRETI DELIBERATIVI DEL PRESIDENTE N. 136/2021 del 22-11-2021

avente ad Oggetto: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA – LAVORO (PSCL) PER I DIPENDENTI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA AI SENSI DEL DECRETO INTERMINISTERIALE N.179 DEL 12/05/2021, QUALE STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DEL PERSONALE DIPENDENTE DI UNA SINGOLA UNITÀ LOCALE LAVORATIVA.

pubblicata dal 22-11-2021 per 15 giorni consecutivi sull'Albo on line di questo ente.

Il Responsabile della Pubblicazione NICOLETTA VIGORELLI



Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

Monza, 19 novembre 2021



A cura di

Arch. Antonio Infosini - Mobility Manager Provincia di Monza e della Brianza

Arch. Micaela Pastanella - Ufficio del Mobility Manager Provincia di Monza e della Brianza

Ing. Lorenzo Bertuccio (Associazione Euromobility)

Dott. Valerio Piras (Associazione Euromobility)

Arch. Francesca Palandri (Associazione Euromobility)





Sommario

1	Intro	oduzione	4
	1.1 P	remessa	4
	1.2 G	Quadro di riferimento	4
	1.3 C	ontesto normativo in Italia	5
	1.4	Definizione delle politiche di mobility management e del ruolo del mobility manager	6
	1.5 L	inee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro	7
	1.6	La struttura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro	8
	1.6.1	La fase di analisi	10
	1.6.2	La fase progettuale	11
	1.6.3	La fase attuativa	11
2	Part	e informativa e di analisi	12
	2.1 A	nalisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto	12
	2.1.1	Localizzazione della sede	12
	2.1.2	Rete stradale	13
	2.1.3	Ciclabilità	13
	2.1.4	Trasporto pubblico	14
	2.1.5	Mobilità condivisa	16
	2.1.6	Colonnine di ricarica per veicoli elettrici	16
	2.2	Servizi e misure di mobility management preesistenti al PSCL	17
	2.2.1	SMART WORKING (Lavoro Agile)	17
	2.3	Analisi degli spostamenti casa-lavoro	18
3	Part	e progettuale	.20
	3.1 D	refinizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi	.20
	3.2	Categorie di misure consigliate	.20
	3.3	Nuovi servizi, iniziative e interventi	. 22
	3.4	Programma di Implementazione	.24
	3.5	Programma della Comunicazione	.24
4	Prog	gramma di monitoraggio	.26
	4.1.1	Monitoraggio dell'utilizzo	
	4.1.2	Monitoraggio del gradimento	.26
	4.1.3	Valutazione dei benefici ambientali	. 27
\subseteq	A 000	viornamento del Diano	28





1 Introduzione

1.1 Premessa

Il presente documento rappresenta il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della sede di Provincia di Monza e della Brianza situata in via Grigna 13 nel Comune di Monza.



Figura 1 - Localizzazione della sede nel Comune di Monza (elaborazione su base di Google Earth)

1.2 Quadro di riferimento¹

Nell'accezione comunemente affermata in ambito europeo, il Mobility Management è una pratica orientata alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. Ha, quindi, lo scopo di adeguare le procedure di individuazione delle misure e degli interventi programmati alle mutate esigenze di mobilità e di mercato, introducendo sistematicamente nel settore della mobilità, quali elementi di valenza strategica, le tecniche comunemente utilizzate per l'introduzione nel mercato di altri beni o servizi. Qualunque nuovo servizio di trasporto, tradizionale o alternativo, deve passare attraverso le fasi di segmentazione del mercato e individuazione dei differenti gruppi target, in funzione non solo delle esigenze espresse, ma anche delle altre caratteristiche specifiche.

Quindi, attraverso fasi di comunicazione, informazione e marketing, specificatamente concepite in relazione ai differenti gruppi target, promuovere i servizi prevedendo, infine, adeguate attività di analisi per la valutazione dell'efficacia dei servizi e delle misure proposti.

¹Tratto dalla pubblicazione di Euromobility - Enea "Mobility Management. Stato dell'arte e prospettive"





Le tecniche di Mobility Management iniziano ad affermarsi agli inizi degli anni '90 negli Stati Uniti e in alcuni Paesi europei, quali il Belgio, la Gran Bretagna, l'Olanda e la Svizzera. Due progetti di ricerca finanziati dall'Unione Europea, Momentum e Mosaic, hanno costituito la base teorica (e un utile riferimento a casi concreti) sulla quale si sono sviluppate le esperienze più significative in ambito europeo.

1.3 Contesto normativo in Italia

Con il decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l'Italia a una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990) è stata introdotta in Italia la figura del responsabile della mobilità aziendale, con l'obiettivo di coinvolgere le aziende e i lavoratori nell'individuazione di soluzioni alternative all'uso del veicolo privato (le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali² identificano un Mobility Manager, avente il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale attraverso l'adozione del "Piano degli spostamenti casa-lavoro"). Partendo dagli spostamenti sistematici, più facili da governare, il decreto spingeva, quindi, ad adottare, per una gestione della mobilità che guardasse a obiettivi di sostenibilità, lo schema tipico del Mobility Management per dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda.

Un successivo decreto direttoriale in materia del Ministero dell'Ambiente (Servizio IAR - "Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali"), datato 20 dicembre 2000, incentiva l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento, a Comuni e/o a forme associative di Comuni, non solo di interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro, ma anche di "piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico". Nel contempo estende l'applicazione del decreto a tutti i Comuni italiani, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico come nel primo decreto.

Secondo tali definizioni il Piano è lo strumento di base a livello scolastico o aziendale, avente l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'automobile privata, ma può anche essere concepito come un piano per un determinato quartiere o per un certo gruppo target dell'intera città, oppure per una zona industriale o commerciale, assumendo valenza di piano per la gestione della domanda di mobilità.

Con Legge n. 77 del 17 luglio 2020 è stato convertito il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cosiddetto "Decreto Rilancio") con cui si fa obbligo a tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti di adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). L'obbligo riguarda le imprese e le pubbliche amministrazioni ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia oppure in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti. L'obiettivo dichiarato all'art. 229 è quello "di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale".

Il Decreto fa riferimento alle imprese e gli enti pubblici ubicati nei Comuni di cui all'allegato III del decreto del Ministro dell'Ambiente del 25 novembre 1994 e in tutti gli altri comuni compresi nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico individuate dalle regioni ai sensi degli articoli 3 e 9 dei decreti del Ministro dell'Ambiente del 20 maggio 1991. Tali decreti sono stati abrogati dal Dlgs 155/2010.





Il successivo Decreto firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, "Oggetto e finalità", recita che lo stesso decreto è "... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare".

1.4 Definizione delle politiche di mobility management e del ruolo del mobility manager

Ai sensi del citato Decreto nº 179 del 12 maggio 2021, al mobility manager aziendale definito come la "figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente" sono affidate le seguenti funzioni:

- promozione e realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;
- supporto all'adozione del PSCL;
- adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal Comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del mobility manager d'area;
- verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione ... del loro livello di soddisfazione:
- figura specializzata nel supporto al Comune territorialmente competente nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali
- cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
- promozione con il MM d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;
- supporto al mobility manager d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

Al mobility manager di area, definito invece come la "figura specializzata nel supporto al Comune territorialmente competente nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali", sono affidate le seguenti funzioni:

• attività di raccordo tra i mobility manager aziendali del territorio per lo sviluppo di best practices e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, una tantum o con





cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque denominati, e svolgimento di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;

- supporto al Comune nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;
- acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione e agli orari di ingresso e uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai mobility manager aziendali e scolastici e trasferimento dei dati agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.

Lo stesso decreto all'Art. 2 definisce il PSCL come lo "strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa" e all'Art. 3 specifica che "... al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro".

All' Art. 3 specifica, invece, che il "... PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato".

Si evidenzia, inoltre, che nell'ambito del "Patto Brianza Restart - Impegno 12" sottoscritto il 22 luglio 2020, la Provincia di Monza e della Brianza si è impegnata a istituire un tavolo di lavoro per la mobilità sostenibile, all'interno del quale è stato riservato uno specifico spazio di coordinamento dei mobility manager aziendali (sia di soggetti privati che pubblici) per mettere in rete i protagonisti della gestione della mobilità e attivare le indispensabili sinergie territoriali che possano garantire la massima diffusione dei progetti e delle buone pratiche di mobilità sostenibile. Il Tavolo n. 12 "Mobilità sostenibile e mobility management" si è insediato il 15/04/2021.

1.5 Linee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all'uso dell'automobile attraverso un insieme ottimale di azioni utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, che includa servizi e attività di Mobility Management. Così concepito, il Piano è in grado di determinare, così come specificato all'Art. 3 del citato DM del 12 maggio 2021, "... vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici".

Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario anche un impegno per mettere in luce i vantaggi per la azienda/ente, in prima istanza per sollecitare i vertici aziendali affinché condividano gli obiettivi e, quindi, sostengano la realizzazione delle proposte, anche finanziariamente se le risorse lo consentono. Di seguito si riassumono i vantaggi per il dipendente, per l'impresa/P.A. e per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici:

- 1) Vantaggi per il dipendente:
 - o Minori costi del trasporto
 - o Riduzione dei tempi di spostamento





- o Possibilità di premi economici ³
- o Riduzione del rischio di incidenti
- o Maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- o Minore stress psicofisico da traffico
- o Maggior comfort di trasporto
- o Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi
- o Socializzazione tra colleghi
- 2) Vantaggi per l'impresa/P.A.:
 - o Migliore accessibilità alla sede (da considerare come un valore aggiunto)
 - o Riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio³
 - o Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda/ente
 - o Riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti ³
 - o Riduzione dello stress per i dipendenti, con conseguente aumento della produttività
 - o Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda/ente³
 - o Conferimento di un'immagine della azienda/ente aperta ai problemi dell'ambiente
 - o Promozione di una filosofia della azienda/ente basata sulla cooperazione
- 3) Vantaggi per la collettività:
 - o Riduzione dell'inquinamento atmosferico
 - o Benefici in termini di sicurezza
 - o Riduzione della congestione stradale
 - o Riduzione dei tempi di trasporto

1.6 La struttura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

Come previsto dall'Art. 3 del citato Decreto n°179 del 12 maggio 2021, con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile sono state adottate il 4 agosto 2021 le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)", a cui fa riferimento il presente documento, secondo le quali l'obiettivo di un PSCL "... è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale del traffico veicolare promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone".

Si tenga presente che il comma 1 dell'art. 4 – Transitorio il citato decreto direttoriale del 4 agosto specifica che "L'applicazione delle linee guida ... è obbligatoria per i PSCL adottati successivamente al termine di cui all'articolo 9 comma 1 del Decreto n. 179 del 12 maggio 2021", pertanto l'applicazione delle linee guida è obbligatoria per i PSCL da aggiornare e adottare entro il 31 dicembre 2022.

Le linee guida sono strutturate in 7 differenti paragrafi e 4 allegati:

- 1. Mobility management e PSCL Contesto di riferimento
- 2. Struttura del PSCL
- 3. Parte informativa e di analisi del PSCL (3.1. Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto e 3.2. Analisi degli spostamenti casa-lavoro)
- 4. Parte progettuale del PSCL (4.1. Progettazione delle misure, 4.2. Benefici conseguibili e 4.3. Programma di implementazione)
- 5. Adozione del PSCL
- 6. Comunicazione del PSCL ai dipendenti
- 7. Monitoraggio del PSCL

³ Qualora compatibile con il quadro normativo di riferimento





- Allegato 1 Indice tipo di un PSCL: contenuti minimi
- Allegato 2 Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto
- Allegato 3 -Scheda informativa sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti
- Allegato 4 Metodologia di valutazione dei benefici ambientali

Le misure sono aggregate in 5 assi di intervento/strategie di interesse:

- asse 1 disincentivare l'uso individuale dell'auto privata
- ☐ asse 2 favorire l'uso del trasporto pubblico
- asse 3 favorire la mobilità ciclabile e o la micromobilità
- asse 4 ridurre la domanda di mobilità
- □ asse 5 ulteriori misure

A titolo esemplificativo e non esaustivo le linee guida dettagliano le possibili misure per ognuno dei 5 assi:

ASSE 1

- Servizio di navetta aziendale
- Auto aziendali su prenotazione
- Razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni favorendo l'uso di mezzi condivisi
- Tariffazione delle aree di sosta aziendali
- parcheggi aziendali gratuiti per carpooling
- creazione app e/o spazi dedicati su intranet per gestione carpooling
- istituzione "buoni mobilità"

ASSF 2

- Richiesta di miglioramento delle linee TPL
- Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento con i principali nodi del TPL
- Convenzioni per abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati

ASSE 3

- Stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati
- Spazi dedicati ai monopattini elettrici
- Stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini
- Spogliatoi con docce
- Acquisto di bici aziendali per utilizzo su prenotazione
- Convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti

ASSE 4

- Redazione di un piano per favorire lo smart working
- Redazione di un piano per favorire il co-working

ASSE 5

- Iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile
- Corsi di formazione per i dipendenti
- Incentivi all'utilizzo di app per il monitoraggio degli spostamenti
- Richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi





Giova ricordare in particolare che l'individuazione delle misure nell'ambito della fase progettuale, ai sensi delle linee guida, scaturisce dall'incrocio tra la domanda di trasporto (questionario), l'offerta di servizi aziendali e pubblici, la propensione al cambiamento e le risorse aziendali disponibili.

Le linee guida pertanto suggeriscono una struttura del PSCL suddivisa in tre fasi:

- 1) fase di analisi;
- 2) fase progettuale;
- 3) fase attuativa (o di implementazione).

L'elaborazione di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro può essere cioè suddivisa in 2 momenti fondamentali. Il primo consiste nell'analisi dello stato di fatto, ossia nella valutazione del quadro di riferimento iniziale (fattori esterni, contesto, analisi degli spostamenti casa-lavoro), mentre il secondo consiste nella definizione delle misure di intervento (ambiti d'intervento, misure teoriche).

Dopo aver definito le misure più idonee da implementare, è necessario che le stesse vengano adottate e che siano monitorati i risultati dell'azione del Piano in modo da poterlo eventualmente modificare nel tempo.



Figura 2 - Struttura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

1.6.1 La fase di analisi

La fase di analisi è volta alla conoscenza dettagliata del quadro generale di riferimento delle condizioni di background del sito in cui si colloca il PSCL e delle caratteristiche del gruppo target. In questa fase si analizzano le caratteristiche e le dotazioni dell'impresa/P.A. (informazioni sulla sede di lavoro, eventuali dotazioni in termini ad es. di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti, ...), l'offerta di trasporto presente sul territorio (condizione della rete stradale, distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di percorsi ciclabili e di percorsi pedonali), nonché la domanda di mobilità espressa dai dipendenti, cioè le caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro). L'obiettivo





è quello di ricostruire un quadro conoscitivo delle caratteristiche della sede e l'accessibilità del sito e tutti i fattori che possono influenzare la scelta modale dello spostamento. La raccolta dei dati utili ai fini dell'analisi di background viene condotta attraverso una scheda informativa di rilievo delle condizioni strutturali dell'azienda e dell'offerta di trasporto e di una scheda informativa per la raccolta dei dati sulle abitudini e le esigenze dei dipendenti sui loro spostamenti casa-lavoro (questionario).

1.6.2 La fase progettuale

Dopo un'accurata analisi delle condizioni iniziali e dei servizi già offerti dall'impresa/P.A., vengono selezionate le misure di Mobility Management più opportune e che scaturiscono "... dall'incrocio tra la domanda di trasporto analizzata attraverso il questionario ai dipendenti e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse aziendali disponibili".

Le misure sono volte a incentivare comportamenti virtuosi da parte dei dipendenti e orientare gli spostamenti casa-lavoro degli stessi verso modalità alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, ciò con o scopo di ridurre la congestione da traffico veicolare e i suoi effetti indotti, primi fra tutti il consumo di energia e gli impatti sulla qualità dell'aria e gli effetti climalteranti.

1.6.3 La fase attuativa

In questa fase si provvede all'attuazione degli interventi individuati come validi, predisponendo tutte le misure e tutti gli strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL dell'impresa/P.A.. In questa fase, inoltre, sono messe in atto attività di comunicazione al fine di ottenere la partecipazione e il consenso dei dipendenti. Pertanto, utilizzando una serie di strumenti di comunicazione, saranno diffusi messaggi informativi sulla realizzazione del PSCL e sulle modalità di attuazione dello stesso.

Il PSCL di ogni impresa/P.A. deve essere "revisionato" e aggiornato con cadenza annuale. Dopo aver adottato le misure previste dal PSCL, infatti, è opportuno valutare i risultati raggiunti e, se necessario, apportare delle modifiche al PSCL.

Si dovrà quindi:

- valutare i risultati conseguiti;
- verificare la congruità con gli obiettivi prefissati;
- aggiornare l'indagine di mobilità interna all'impresa/P.A.;
- identificare eventuali altre soluzioni da proporre;
- studiare nuove strategie di realizzazione;
- effettuare la revisione del Piano per l'anno successivo:
- aggiornare i dati relativi alla mobilità aziendale;
- inviare un nuovo questionario e creare una nuova banca dati.





2 Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura sia soggettiva sia oggettiva. Tra i fattori oggettivi figurano l'accessibilità della sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile.

2.1.1 Localizzazione della sede

Nella seguente immagine si evidenzia la localizzazione della sede di lavoro oggetto del PSCL.

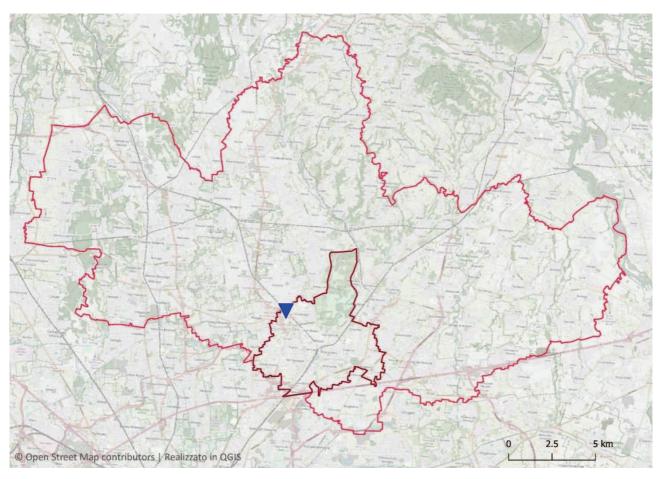


Figura 3 - Localizzazione della sede nella provincia di Monza e della Brianza

Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità della sede.





Informazione	Sede
Contesto insediativo in cui è localizzata la sede	Urbana periferica
Accessibilità ciclistica all'azienda	Bassa
Accessibilità all'azienda con servizi di trasporto pubblico	Alta
Servizi di bici o di monopattini in sharing prossimi alla sede	Presente
Servizi di car o scooter sharing prossimi alla sede	Presente
Parcheggio aziendale	Presente
Sosta tariffata sulle strade esterne all'azienda	Non presente

Tabella 1 - Principali caratteristiche della sede

Nei paragrafi seguenti si approfondisce con maggior dettaglio l'accessibilità alla sede sulla base dell'offerta di trasporto.

2.1.2 Rete stradale

La sede è collegata alla viabilità primaria tramite l'asse di viario di viale Valle del Curone e via Grigna.

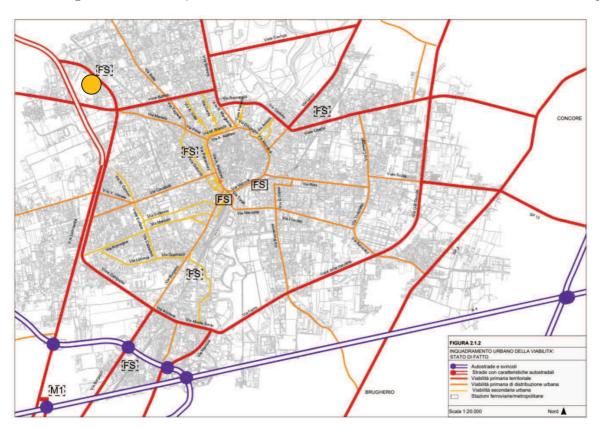


Figura 4 - Rete stradale a servizio della sede (Fonte: PGTU del Comune di Monza)

2.1.3 Ciclabilità

In prossimità della sede è presente un tratto di pista ciclabile su Viale Elvezia. È previsto il completamento del tratto di pista ciclabile di collegamento a quella di Vialone Cesare Battisti.





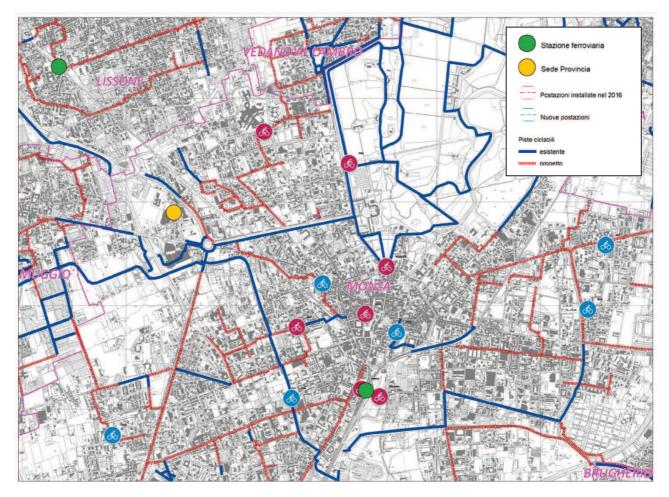


Figura 5- Rete ciclabile esistente e di progetto (Fonte: elaborazione interna della Provincia MB)

2.1.4 Trasporto pubblico

A meno di 2 km di distanza si trova la **fermata del treno di Lissone Muggiò**. Il servizio è gestito da **Trenord** e costituito dalle linee S9 e S11 con destinazione verso Milano, Como, Chiasso, Saronno, Albairate-Verme. La stazione è servita da oltre 100 treni che fermano quotidianamente alla stazione.

Il trasporto pubblico su gomma è gestito da **Autoguidovie.it**. Davanti all'accesso alla sede c'è la fermata "MONZA Grigna" (Polo Istituzionale/CAM) servita dalla linea **z203** e a 200 metri all'intersezione con via Lario ci sono le fermate di "MONZA Lario/Grigna" servite dalle linee **z203**, **z205**, **z219**.







Figura 6 - Rete del trasporto pubblico (Fonte: elaborazione interna della Provincia MB)

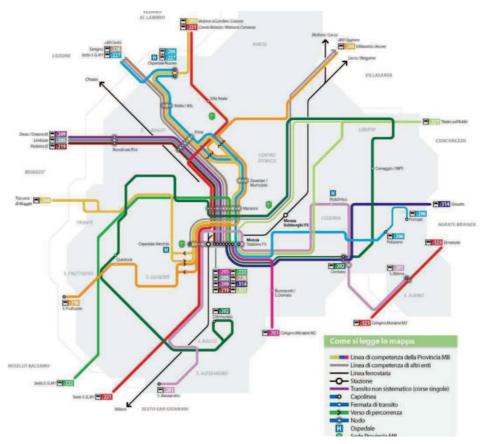


Figura 7 - Rete del trasporto pubblico di Monza (Fonte: PGTU del Comune di Monza)



Stazione ferroviaria
Sede Provincia
Car sharing



2.1.5 Mobilità condivisa

Nel comune di Monza è presente servizi di condivisione di auto, bici e monopattini. Il car sharing attivo è gestito dall'operatore EVAI con una consistenza totale di 10 auto. Per quanto riguarda il bike sharing il servizio gestito da Monza Mobilità con una consistenza totale di 60 biciclette dislocate in 14 stazioni. Il servizio prevede una prossima apertura vicino alla sede. Sul territorio comunale sono presenti monopattini elettrici in condivisione gestiti da due operatori, Dot e Wind. Sono presenti 500 monopattini con ritiro e consegna in tutto il territorio comunale (tranne che in alcune zone del centro storico) nel rispetto del codice della strada.

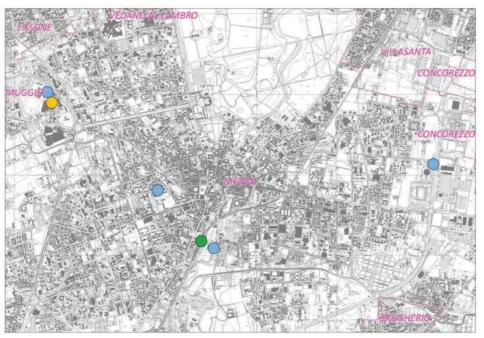


Figura 8 - Mappa dei sistemi di mobilità condivisa

2.1.6 Colonnine di ricarica per veicoli elettrici

In prossimità della sede (Via Montevecchia, 24, Monza) è presente una colonnina di ricarica per veicoli elettrici

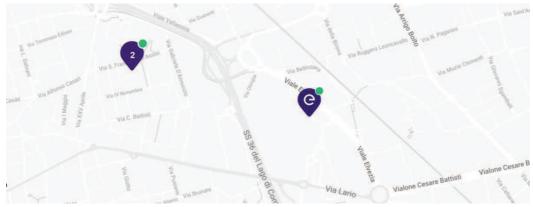


Figura 9 - Colonnine di ricarica per veicoli elettrici (Fonte: Enel X)





2.2 Servizi e misure di mobility management preesistenti al PSCL

2.2.1 SMART WORKING (Lavoro Agile)

L'Ente ha sperimentato il Lavoro Agile nell'ambito dell'emergenza sanitaria Covid-19, periodo in cui tutto il personale con attività definite "smartizzabili", ha lavorato in tale modalità almeno un giorno a settimana con l'obbligo di presenza in sede un minimo di 2 giorni a settimana.

Il Decreto Ministeriale della Pubblica Amministrazione dell'8 ottobre 2021 ha disposto, con decorrenza 15 ottobre, il rientro in presenza, cioè lo svolgimento della prestazione lavorativa resa nella sede di servizio per i dipendenti pubblici.

Allo stato attuale il Lavoro Agile è stato sospeso; infatti, con circolare n. 17 "Disposizioni organizzative per l'adozione degli accordi individuali di lavoro agile." dell'11/11/2021 disposta dal Direttore delle del Settore Risorse e Servizi ai Comuni è prevista la possibilità di richiesta per svolgere il Lavoro Agile solo ai dipendenti in possesso di determinati requisiti che tengono conto principalmente delle condizioni di salute del dipendente e dei loro familiari.

Le considerazioni che seguono prescindono dai criteri sopracitati e valutano lo strumento del Lavoro Agile come <u>modello organizzativo</u>, dal momento che sono stati dimostrati, anche dalle indagini svolte da Provincia.

i benefici effetti sul traffico, inquinamento dell'aria e non ultimo sul miglioramento della qualità della vita del personale interessato. Il documento è pubblicato sul sito istituzionale della Provincia al sequente link:

http://www.provincia.mb.it/export/sites/monza-brianza/doc/Trasporti/PUMS/Report-mobilita-sostenibile-e-smart-working.pdf

A tale ultimo proposito, pare opportuno ricordare che il Lavoro Agile, è stato inserito anche nell'ambito della Missione 1 del PNRR, WORKLIFE BALANCE, quale misura di incentivazione a "un più corretto bilanciamento tra vita professionale e vita privata", e anche in questo caso sono stati richiamati gli effetti positivi del Lavoro Agile a partire dalla decongestione del traffico nelle città, la diminuzione dell'inquinamento dell'aria, la migliore fruibilità dei trasporto pubblico, la possibilità di possibili risparmi per le organizzazioni nel ripensare la distribuzione del personale nei luoghi di lavoro e nel corso del tempo, al fine di rendere efficaci le misure e le strategie adottate dal PSCL. Evidentemente non potrà essere la applicazione del PSCL ai soli dipendenti della Provincia che apporterà significativi miglioramenti complessivi, giacché questi potranno essere tanto più estesi quanto più diffusa sarà l'applicazione di questo modello, in tutte le organizzazioni pubbliche e private.

Pertanto, affinché nel PSCL possano essere valutati anche gli aspetti derivanti dal Lavoro Agile, occorre che questo strumento venga assunto come modello, in grado, quindi, di produrre impatti positivi in termini di efficienza, produttività e risparmi, ovviamente sempre nell'ambito delle possibilità offerte dal quadro normativo che regola l'argomento.

Va da sé che l'assunzione del Lavoro Agile quale strumento organizzativo da parte della Provincia di Monza e della Brianza, costituirebbe, altresì, una best practice di riferimento in primo luogo per le Pubbliche Amministrazioni della Provincia, ma anche per le altre organizzazioni economiche/sociali.





2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Il numero complessivo di dipendenti principalmente interessati dal PSCL è pari a 153, di cui 48% maschi e 52% femmine. La popolazione aziendale è distribuita per fasce d'età secondo quanto riportato nella seguente tabella:

Fasce d'età	Percentuale
24 anni o meno	1 %
25-34 anni	7 %
35-44 anni	15 %
45-54 anni	34 %
55-64 anni	42 %
65 anni o più	1 %

Tabella 2 - Popolazione aziendale per fasce d'età

Segue la tabella della matrice O/D in cui è evidenziata la cella che corrisponde alla zona dove è ubicata la sede.

Comune	CAP	Dipend.	Comune	CAP	Dipend.	Comune	CAP	Dipend.
Ceriano Laghetto	20816	1	Macherio	20846	4	Seveso	20822	2
Vimercate	20871	3	Carate Brianza	20841	4	Brugherio	20861	1
Limbiate	20812	6	Vedano Al Lambro	20854	2	Villasanta	20852	1
Cinisello Balsamo	20092	2	Senise	85038	1	Inzago	20065	1
Concorezzo	20863	2	Legnano	20025	1	Vimodrone	20090	1
Cologno Monzese	20093	5	Seregno	20831	4	Pontida	24030	1
Nova Milanese	20834	4	Muggio'	20835	3	Ronco Briantino	20885	1
Oliveto Lario	23865	1	Triuggio	20844	1	Paderno D'adda	23877	1
Paderno Dugnano	20037	3	Lierna	23827	1	Caponago	20867	1
Cernusco Sul Naviglio	20063	3	Cesano Maderno	20811	4	Biassono	20853	1
Colico	23823	1	Presezzo	24030	1	Pioltello	20096	1
Missaglia	23873	1	Bovisio- Masciago	20813	3	Costa Masnaga	23845	1
Monza	20900	19	Misinto	20826	1	Palermo	90100	1
Melzo	20066	1	Lentate Sul Seveso	20823	2	Ionadi	89851	1
Bellusco	20882	1	Corsico	20094	1	Taranto	74100	1
Sesto San Giovanni	20099	4	Meda	20821	1	Arese	20020	1
Milano	20100	8	Casatenovo	23880	1	Capua	81043	1





Comune	CAP	Dipend.	Comune	CAP	Dipend.	Comune	CAP	Dipend.
Lissone	20851	9	Besana In Brianza	20842	2	Barcellona Pozzo Di Gotto	98051	1
Bresso	20091	2	Montevecchia	23874	1	Inverigo	22044	1
Mezzago	20883	1	Mariano Comense	22066	1	Civate	23862	1
Desio	20832	3	Como	22100	1	Trecate	28069	1
Lazzate	20824	1	Garbagnate Milanese	20024	1	Recale	81020	1
Rho	20017	2	Varedo	20814	3	Olgiate Olona	21057	1
Carnate	20866	2	Giussano	20833	1	Ferrara	44123	1

Tabella 3 - Matrice O/D

	Sede
Orario ingresso	MONZA - Lun, mart, merc, giov e ven 7.45 - 10.00
Orario uscita	MONZA - Lun, mart, merc e giov 16.00 - Ven 12.00

Tabella 4 - Tabella degli orari di ingresso e di uscita

La ripartizione modale attuale del personale è fondamentale per calibrare il tipo di misure e il tipo di comunicazione da mettere in campo. Tale analisi verrà effettuata approfonditamente mediante la somministrazione di un questionario per il coinvolgimento di tutto il personale e verrà integrato nell'aggiornamento del piano 2022. In attesa di completare l'indagine, si riportano nel seguente grafico i dati di ripartizione modale degli spostamenti sistematici del Comune di Monza (Fonte: ISTAT). In particolare gli spostamenti considerati sono quelli aventi destinazione nel Comune di riferimento, in quanto più rappresentativi per il casa-lavoro.

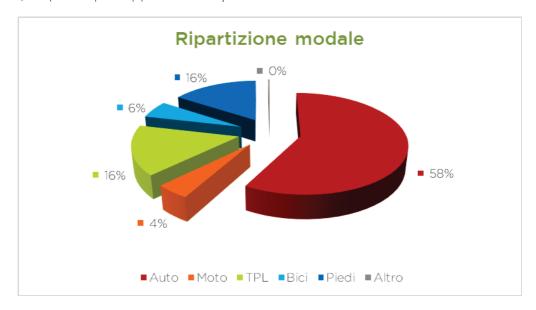


Figura 10 – La ripartizione modale del Comune di Monza (fonte dei dati: 15° Censimento ISTAT)

Essendo la sede situata in area Urbana periferica l'utilizzo dell'automobile sarà presumibilmente più o meno in linea con quello medio dell'intera città.





3 Parte progettuale

3.1 Definizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso del veicolo privato a motore da parte dei dipendenti, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei dipendenti che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico.

Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei dipendenti, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).

3.2 Categorie di misure consigliate

L'inserimento delle principali caratteristiche dell'azienda all'interno dell'applicativo MMTool, sviluppato da Euromobility, consente di individuare le categorie di misure più adatte. l'applicativo MMTool include infatti un algoritmo di riordino delle categorie di misure predefinite, che opera in base alle specifiche caratteristiche della sede aziendale, fornendo dunque un ordinamento personalizzato e rispondente alle particolarità di ogni caso specifico.

Si riassumono di seguito le caratteristiche della sede inseriti nell'applicativo MMTool anche sulla base della localizzazione e dell'analisi di accessibilità condotta al paragrafo 2.1.

Descrizione dell'input	Dati di input
Numero di dipendenti	Tra 100 e 300
Localizzazione della sede	Urbana centrale
Presenza del mobility manager	Sì
Disponibilità di un parcheggio aziendale	Sì
Presenza e qualità di piste e percorsi ciclabili da e	2
verso l'azienda (1=basso, 4=alto)	_
Vicinanza e frequenza dei servizi di trasporto	3
pubblico (1=basso, 4=alto)	9
Tariffazione della sosta su strade esterne	No
all'azienda	110
Esistenza di servizi di car o scooter sharing	Si
prossimi alla sede	31
Esistenza di servizi di bici o di monopattini in	Sì
sharing prossimi alla sede	<u> </u>

Tabella 5 - Informazioni inserite nell'applicativo MMTool





L'immagine seguente riporta la schermata di output dell'applicativo MMTool che elenca le categorie di misure più adatte consigliate dall'algoritmo di riordino. In considerazione del fatto che il mobility management è caratterizzato in prima istanza da misure "soft", immateriali e a basso costo, l'applicativo MMTool consiglia di puntare in prima istanza su campagne di sensibilizzazione ed eventi e, a seguire, sulle altre categorie ordinate in base alle specifiche caratteristiche della sede aziendale.

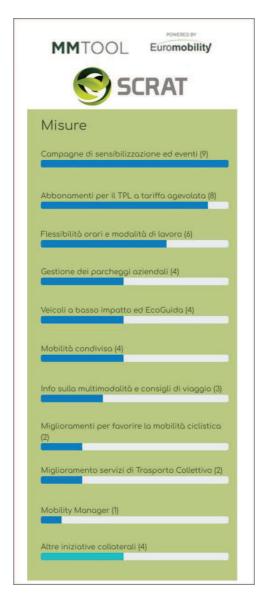


Figura 11 - Output dell'applicativo MM Tool

A seguito dell'analisi condotta e considerata l'accessibilità della sede aziendale così come emerso dall'analisi dell'offerta di trasporto, vengono individuate come più efficaci al raggiungimento degli obiettivi indicati al paragrafo 3.1. le misure descritte nei paragrafi seguenti.





3.3 Nuovi servizi, iniziative e interventi

A integrazione dei servizi già esistenti di cui al paragrafo 2.2, si elencano di seguito possibili ulteriori misure e iniziative di mobilità sostenibile da attuare, definendone le priorità, anche in funzione della disponibilità di risorse in bilancio. Le misure sono raggruppate in dieci categorie, riferite ai 5 assi di cui alle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021. Per ogni categoria sono riportate anche possibili azioni su aree esterne a quelle di pertinenza dell'impresa, per la cui realizzazione potrà essere avanzata istanza all'Amministrazione Comunale in cuanto di competenza di quest'ultima e non della Provincia di Monza e della Brianza. Per tali azioni è esplicitamente riportata la sigla ACA (Azione di Competenza dell'Amministrazione comunale).

1. Campagne di sensibilizzazione ed eventi (ASSE 5)

- Campagne sulla mobilità sostenibile o su singola modalità
- Giornata dedicata alla promozione della mobilità sostenibile (ad es. giornata senz'auto o bike to work)
- Concorsi e premi per chi testa nuove modalità di spostamento (ad es. caffè per chi arriva in bici)⁴
- Mob lity jackpot: estrazione settimanale di un dipendente e sua premiazione se, ad esempio, arriva in TPL⁴
- Premi ai dipendenti che riducono l'impatto carbonico (monitorato ad es. tramite app di tracciamento) ⁴
- Questionari di interesse rivolti ai dipendenti e dislocazione di urne per raccogliere suggerimenti anonimi

2. Abbonamenti per il TPL a tariffa agevolata (ASSE 2)

- Convenzioni per l'acquisto di abbonamenti a prezzi ridotti per dipendenti
- Contributo per l'acquisto di abbonamenti ⁴

3. Flessibilità orari e modalità di lavoro (ASSE 4)

- Riprogrammazione del telelavoro e/o del lavoro agile (vedi par. 2.2.1)
- Riprogrammazione dell'orario flessibile
- Predisposizione di sale per web conference tra sedi e con esterno
- Adeguamento attrezzature hardware e software per favorire forme di lavoro agile
- Corsi di formazione al personale sulle normative, tecnologie, strategie relative alla mobilità sostenibile e alla sicurezza della circolazione stradale;

4. Gestione dei parcheggi aziendali (ASSE 1)

- Istituzione di Parcheggi Rosa per lavoratrici in stato di gravidanza
- Introduzione di meccanismi di limitazione e/o pagamento della sosta per i dipendenti negli spazi aziendali

5. Veicoli a basso impatto ed EcoGuida (ASSE 5)

- Dotazione di auto aziendali elettriche per gli spostamenti di servizio e/o per l'accompagnamento di colleghi con disabilità
- Messa a disposizione di motorini elettrici per gli spostamenti di servizio
- Installazione di colonnine di ricarica per moto e/o auto elettriche
- Convenzioni con gestori di sistemi di ricarica veicoli elettrici

⁴ Qualora compatibile con il quadro normativo di riferimento





 Organizzazione di corsi di EcoGuida per i dipendenti, a carico totale o parziale dell'azienda

6. Mobilità condivisa (ASSE 3)

- Tessere aziendali di servizi di sharing mobility per spostamenti di lavoro ⁵
- Contributi ai dipendenti per l'accesso a servizi di sharing mobility in città ⁵
- Messa a disposizione di una piattaforma di car pooling per la creazione di equipaggi all'interno dell'azienda
- Messa a disposizione di una piattaforma di car pooling per la creazione di equipaggi anche con dipendenti di altre imprese/P.A.
- Convenzioni con gestori di parcheggi dedicate ai carpoolisti
- Contributi economici per i carpoolisti ⁵
- Creazione community per favorire il car pooling

7. Info sulla multimodalità e consigli di viaggio (ASSE 5)

- Video e link a siti esterni (passaggio in tempo reale di bus, pagina web delle aziende di trasporto principali)
- Introduzione app per la mobilità (ad es. di tracciamento dei percorsi)
- Informazione ai visitatori (ad es. pagina "dove siamo e come raggiungerci" del sito web)

8. Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità (ASSE 3)

- Creazione di una community all'interno dell'azienda
- Erogazione di kit regalo per i ciclisti (casco, luce, catena) ⁵
- Assicurazione gratis o agevolata ⁵
- Manutenzione gratis o agevolata ⁵
- Incentivi per l'acquisto di Bici o monopattini; ⁵
- Creazione di una flotta di bici e/o monopattini aziendali per gli spostamenti di servizio ⁵
- Flotta bici a pedalata assistita in comodato d'uso gratuito temporaneo (a turno) per spostamenti casa-lavoro ⁵
- Realizzazione di aree di parcheggio non coperto per biciclette con rastrelliera ed eventuale sostituzione delle rastrelliere esistenti obsolete
- Realizzazione di aree di parcheggio coperto per biciclette con rastrelliera
- Realizzazione di parcheggi protetti e videosorvegliati
- Allestimento di spazi interni per il ricovero e la ricarica di monopattini
- Realizzazione di tratti di piste ciclabili (ACA)
- Messa in sicurezza di percorsi ciclabili, ad es. punti critici (ACA)
- Rimborso chilometrico (buoni mobilità) ⁵

9. Miglioramento servizi di Trasporto Collettivo (ASSE 2)

- Definizione corse dedicate in determinate fasce orarie in collaborazione con azienda TPL (ACA e Provincia di Monza)
- Revisione e/o spostamento fermate dei servizi di TPL (ACA e Provincia di Monza)
- Revisione orari o frequenze dei servizi di TPL (ACA e Provincia di Monza)
- Messa in sicurezza delle fermate di TPL (ACA)
- Creazione community degli utenti del TPL

⁵ Qualora compatibile con il quadro normativo di riferimento





 Servizio di raccolta dei dipendenti e/o servizio di navetta di collegamento condivisi o meno con altre imprese/enti da verificare attraverso opportuno studio di fattibilità

10. Altre iniziative collaterali (ASSE 5)

- o Servizi e convenzioni
 - Erogazione di "fringe benefit" ai dipendenti ⁵
 - Convenzioni per incentivare l'utilizzo dei servizi di spesa on-line
 - Corso di aggiornamento per il mobility manager
 - Mobility point anche solo on-line
 - Acquisizione strumenti per l'aggiornamento e la valutazione del Piano e delle singole misure
- o Interventi infrastrutturali leggeri
 - Messa in sicurezza di percorsi e/o attraversamenti pedonali (ACA)
 - Interventi di messa in sicurezza della rete stradale, ad es. punti critici (ACA)
 - Interventi di riqualificazione e di decoro urbano (ACA)
 - Interventi di abbattimento delle barriere architettoniche (ACA).

3.4 Programma di Implementazione

Una volta individuate, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, le iniziative elencate al paragrafo 3.3, sarà redatto il Programma di Implementazione delle misure in forma tabellare, comprensivo dei costi e dei tempi associati ad ognuna di esse.

3.5 Programma della Comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - Comunicazione del PSCL ai dipendenti, "... una volta adottato è necessario che il PSCL sia portato a conoscenza dei dipendenti per coinvolgerli anche nelle successive fasi di implementazione ... Inoltre durante la fase di attuazione è necessario ... dare continua pubblicità ai progressi ottenuti, perché è importante che le scelte siano condivise e accettate, aumenti la consapevolezza delle opportunità e/o delle limitazioni portate dall'attuazione delle misure e migliori l'accettazione delle azioni individuate.

Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma della Comunicazione il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse.

Il Programma della Comunicazione si pone pertanto i seguenti obiettivi:

- Diffondere informazioni sull'Ente in generale e su attività e servizi specifici attivati per sua iniziativa
- Promuovere la mobilità sostenibile presso l'Ente
- Garantire che i beneficiari siano consapevoli dei risultati del progetto e del loro impatto
- Accrescere la consapevolezza a livello locale sui risultati del Piano
- Coinvolgere direttamente i target group e gli stakeholder durante le differenti fasi dello sviluppo del Piano

Una volta individuate, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, le iniziative elencate al paragrafo 3.3, sarà redatto il Programma di Comunicazione delle misure in forma tabellare,





comprensivo dei costi, dei tempi associati ad ognuna di esse e dei canali e degli strumenti di comunicazione. Questi ultimi (canali e strumenti di comunicazione) saranno selezionati tra quelli disponibili al momento dell'implementazione delle misure, quali ad esempio:

- Strumenti multimediali (sito web, social media, newsletter, email all users, ecc.)
- Materiale cartaceo promozionale (brochure, volantini, locandine, articoli, ecc.)
- Comunicati stampa per media locali e nazionali (radio e TV)

Sarà valutata, inoltre, l'opportunità, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, di realizzare specifiche attività di comunicazione sul tema della mobilità e non dedicate specificamente alle singole misure. Si riporta nel seguito un elenco delle possibili attività da condurre:

- concorsi di fotografie e/o videoclip sul tema;
- concorsi per premiare chi effettua gli spostamenti in modo sostenibile;
- corsi di riparazione delle biciclette;
- questionari sulla mobilità in famiglia;
- testimonianze dirette (contest e sondaggi per diffondere le esperienze virtuose che sono già attive nella azienda e strutturare i modi per diffonderle).
- Eventi (conferenze, workshop, seminari, ecc.)





4 Programma di monitoraggio

Il presente paragrafo contiene la descrizione e l'articolazione delle attività di monitoraggio previste nell'ambito del Piano, funzionali a valutare l'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolino o ne rendano difficile l'attuazione.

Il monitoraggio riguarderà i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure previste, con riferimento ai vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'Ente, sia per la collettività.

La metodologia prevede che le attività di monitoraggio accompagnino il periodo di implementazione delle azioni e riguardino tre segmenti di analisi:

- misurazione dell'effettivo grado di successo delle azioni poste in essere e dell'effettivo utilizzo dei servizi attivati e delle infrastrutture realizzate (in breve "monitoraggio dell'utilizzo");
- verifica del gradimento da parte dell'utenza finale (in breve "monitoraggio del gradimento");
- misurazione dei dati richiesti per la valutazione ex post dei benefici ambientali (in breve "stima dei benefici ambientali").

I tre aspetti citati vengono indagati con metodologie, strumenti e tempistiche differenti, ma procedono in maniera coordinata e integrata. Le campagne di monitoraggio prevedono attività in situ, attività via web ed elaborazioni dati, il tutto da elaborare in apposita reportistica.

I risultati delle indagini sono da ricomprendere in appositi report, a valle dei periodi di realizzazione delle campagne stesse.

Una volta individuate, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, le iniziative elencate al paragrafo 3.3, sarà redatto il Programma di Monitoraggio delle misure in forma tabellare, comprensivo della procedura di valutazione dei benefici ambientali, degli strumenti e dei target di monitoraggio, oltre che dei costi e dei tempi associati ad ognuna di esse.

4.1.1 Monitoraggio dell'utilizzo

Il monitoraggio sinteticamente detto "dell'utilizzo" si concretizza in un insieme di indagini e osservazioni finalizzate a verificare se le misure realizzate con il Piano, siano esse opere, servizi o altre azioni immateriali, abbiano avuto successo, nonché quanto e se vengano effettivamente utilizzate, ovvero si dimostri un'efficacia della spesa sostenuta, dal punto di vista non tanto ambientale, in questo caso specifico, quanto funzionale.

Si tratta dunque di verificare, con metodi e strumenti profondamente differenziati in funzione del tipo di misura da monitorare, quali siano i livelli, le frequenze e le modalità di utilizzo delle opere e dei servizi realizzati.

4.1.2 Monitoraggio del gradimento

Per quanto riguarda il gradimento, il monitoraggio è finalizzato a verificare presso gli utenti finali il successo delle misure realizzate da un punto di vista qualitativo. Le indagini sul gradimento integrano il giudizio derivante dalle indagini sull'utilizzo, consentendo di giungere a una valutazione più ampia del successo delle misure implementate, con specifica attenzione, in questo caso, alla dimensione sociale dell'intervento.





Si tratta di comprendere il punto di vista e il giudizio degli utenti sulle opere e sui servizi realizzati, il loro livello di soddisfazione, gli aspetti che più hanno funzionato e le eventuali criticità.

Tali temi vengono indagati attraverso la realizzazione di indagini del tipo customer satisfaction, supportate da metodologie differenziate in funzione della natura delle azioni da monitorare, ma comunque basate su interviste e questionari, da veicolare nelle modalità che il contesto della singola misura consente.

Il contenuto di ogni questionario di indagine è differente in funzione della natura dell'intervento e del target a cui si rivolge.

Dal punto di vista strettamente operativo, le attività da svolgere per il monitoraggio del gradimento sono principalmente le seguenti:

- individuazione delle modalità di indagine e dei relativi target, misura per misura;
- definizione dei contenuti delle indagini;
- messa a punto degli strumenti di indagine, quali ad esempio i questionari;
- realizzazione delle indagini in situ (e/o online), quando necessarie, inclusa la costituzione e formazione delle squadre di rilevazione e la calendarizzazione e organizzazione logistica;
- gestione, elaborazione e analisi dei dati acquisiti;
- redazione dei report di monitoraggio con restituzione dei risultati.

4.1.3 Valutazione dei benefici ambientali

Una parte importante delle attività di monitoraggio riguarda la misurazione dei dati necessari alla valutazione ex post dei benefici ambientali generati dalle misure del Piano, intesa principalmente come una valutazione delle variazioni indotte sulle emissioni inquinanti e climalteranti, grazie alla realizzazione delle misure, da riportare in apposita reportistica.

Si tratta dunque di elaborazioni da svolgersi ex post, a seguito dell'avvenuta implementazione delle misure. Viene applicato un metodo di calcolo per giungere alla stima delle emissioni evitate a partire dal numero effettivo di utenti e quindi di km sottratti all'auto.

Come prescritto dall'Allegato 4 - Metodologia di valutazione dei benefici ambientali delle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021, per ogni misura adottata saranno stimati 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 sarà effettuata adottando le tre procedure di calcolo distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL, così come definite nell'allegato 4 delle citate linee guida.





5 Aggiornamento del Piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il primo aggiornamento è previsto entro il 31 dicembre 2022 e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei dipendenti, recependo anche i risultati delle attività di monitoraggio condotte in relazione alle misure attivate, e in coerenza con le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021.

