

VISIONE DETTAGLI PUBBLICAZIONE

Ente Mittente	PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA
Tipologia	Catalogo Documenti/DECRETI DELIBERATIVI
Oggetto	ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) – ANNO 2026 (DDP/2025/184/18-12-2025)
N.Reg	3277/2025
In Pubblicazione	dal 19-12-2025 al 03-01-2026

Oggetto: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) ■ ANNO 2026

DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE

N. 184 DEL 18-12-2025

L'anno duemilaventicinque il giorno diciotto del mese di Dicembre alle ore 13:30, 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 SEGRETARIO GENERALE, DOTT. SANDRO DE MARTINO.

Su Proposta del Direttore del SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE, FABIO FABBRI.

ADOTTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO

Il DL n. 34 del 19/5/2020, c. 229, art. 4, successivamente convertito con L. n. 77 del 17/7/2020, 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 ciascun anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 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.

In particolare, il Decreto Interministeriale n. 179 del 12/05/2021 stabilisce che il PSCL definisce:

- alla lettera a) dell'art. 2 c. 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 c. 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 c. 1 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, c. 1 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, c. 1 che il PSCL adottato dalle pubbliche amministrazioni sia trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

Con Decreto interdirettoriale (MITE/MIMS) n. 209 del 04/08/2021, di cui all'art. 3 c. 5 del Decreto Interministeriale n. 179 del 12/5/2021, sono state approvate le “Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”.

2. MOTIVAZIONE

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 (ora Direttore del Settore Territorio e Ambiente). Fra le competenze attribuite a detto ufficio vi è anche quella di provvedere, annualmente, all'aggiornamento del PSCL.

Peraltro, 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 12/5/2021, ad elaborare i Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), tenendo altresì conto dell'ampliamento delle fasce di ingresso e uscita dalle sedi di lavoro.

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”;

lo Statuto della Provincia di Monza e della Brianza, approvato con deliberazione dell'Assemblea dei Sindaci n. 1 del 30.12.2014, esecutiva e modificato con deliberazione dell'Assemblea dei Sindaci n. 2 del 26/09/2024;

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

Decreto Ministero dell'Ambiente del 21 dicembre 2000 c.d. Silvestrini;

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

Decreto interdirettoriale (MITE/MIMS) n. 209 del 04/08/2021, “Linee guida per la redazione e l’implementazione di piani di spostamento casa-lavoro (PSCL)”.

4. PRECEDENTI

la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23 del 04/07/2023 “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Approvazione”;

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 21 del 13/02/2025 di adozione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per l’anno 2025;

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 110 del 31/07/2025 ad oggetto: “Macrostruttura e funzionigramma. Aggiornamenti. Approvazione”;

la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 31 del 14/10/2025 ad oggetto: “Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC). Aggiornamento. Approvazione”;

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 28 del 20.02.2025, ad oggetto *“Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) della Provincia di Monza e della Brianza 2025-2027. Approvazione.”*

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 38 del 19.12.2024 “Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025-2027. Approvazione. (I.E.)”;

5. EFFETTI ECONOMICI

Il presente atto non ha riflessi diretti sulla situazione economico-finanziaria poiché non comporta, al momento, 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 sono stati espressi, sulla proposta della presente deliberazione, i pareri ex art. 49 del D.Lgs 18.8.2000 n. 267 e ss.mm.ii. ed ex art. 4, comma 1 e 2 del “Regolamento in materia di controlli interni”, allegati, da parte del Responsabile del Servizio e del Responsabile del Servizio Finanziario.

Acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Segretario Generale 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 degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) – anno 2026 per i dipendenti delle sedi della Provincia di Monza e della Brianza situate in via Grigna n. 13 e via Tommaso Grossi n. 9 nel Comune di Monza, qui allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto.
- 2) Di dare atto che il Direttore del Settore Territorio e Ambiente provvederà all'adozione degli adempimenti conseguenti - individuati per entrambe le sedi - valutando, in particolare, nel corso dell'anno, l'entità economica, compatibilmente con la salvaguardia degli equilibri di bilancio, degli stanziamenti da destinare all'attuazione delle misure di cui al paragrafo 3.2 nonché al monitoraggio delle misure implementate nel corso del 2026 - tra cui l'attivazione della nuova linea z238 Lissone FS-Polo Istituzionale di Monza - di cui al paragrafo 3.6. del documento di cui al punto 1).
- 3) 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.

Decreto Deliberativo n. 184 del 18-12-2025

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
LUCA SANTAMBROGIO

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Oggetto: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) ■ ANNO 2026

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)

- Favorevole
 Non favorevole

Eventuali note:

Il Direttore di Settore
ING. FABIO FABBRI

Addì, 16-12-2025

Oggetto: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) □ ANNO 2026

**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 di Settore
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Addì, 16-12-2025

Oggetto: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) □ ANNO 2026

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)

- Favorevole
 Non favorevole

Eventuali note:

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Addì, 16-12-2025

DECRETI DELIBERATIVI DEL PRESIDENTE n. 184 / 2025 del 18-12-2025

avente ad oggetto: ADOZIONE DEL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) □ ANNO 2026

pubblicata dal 19-12-2025 per 15 giorni consecutivi sull'Albo online di questo ente.

Il Responsabile della Pubblicazione
NICOLETTA VIGORELLI

***Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro
(PSCL)
2026***

Gruppo di lavoro

Ing. Fabio Fabbri (Direttore del Settore Territorio e Ambiente, Mobility Manager)

Ing. Fabio Andreoni (Responsabile Servizio *pianificazione infrastrutture, mobilità e supporto strategico di rete territoriale*)

Dott. Alessandro Mauri (Servizio *pianificazione infrastrutture, mobilità e supporto strategico di rete territoriale*)

Si ringrazia quanti hanno collaborato a fornire elementi utili alla stesura del documento

Monza, dicembre 2025

Indice

Introduzione	5
Premessa	5
I. Quadro di riferimento	6
II. Contesto normativo in Italia	7
III. Definizione politiche di Mobility Management e Mobility Manager	9
IV. Linee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro	10
V. La struttura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro	11
a) Fase di analisi	14
b) Fase progettuale	14
c) Fase attuativa	14
Sede di Via Grigna 13, Monza	15
1. Parte informativa e di analisi	16
1.1. Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto	16
1.1.1. Localizzazione della sede	16
1.1.2. Rete stradale	19
1.1.3. Rete ciclabile	20
1.1.4. Trasporto pubblico	21
1.1.5. Mobilità condivisa	25
1.1.6. Colonnine di ricarica per veicoli elettrici	25
1.2. Servizi e misure di Mobility Management preesistenti al presente PSCL	26
1.2.1. Lavoro agile / smart working	26
1.2.2. Servizio di bike sharing	26
1.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro	27
2. Analisi ambientale	51
2.1. Stima delle emissioni inquinanti	51
3. Parte progettuale	54
3.1. Definizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi	54
3.2. Misure prioritarie da approfondire nel 2026	54
3.2.1. Convenzione car sharing	54
3.2.2. Rilancio convenzione bike sharing	54
3.2.3. Interventi sulla rete ciclabile	54
3.2.4. Potenziamento lavoro agile / smart working	54

3.3. Misure da valutare in futuro	55
3.3.1. Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	55
3.3.2. Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori	55
3.3.3. Installazione di spogliatoi con docce	55
3.3.4. Creazione di un'area Intranet dedicata per i lavoratori	55
3.3.5. Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	55
3.4. Possibili benefici conseguibili con l'attuazione delle misure	56
3.4.1. Benefici ambientali	56
3.4.2. Benefici economici	56
3.4.3. Benefici sociali	56
3.5. Programma di comunicazione	57
3.6. Programma di monitoraggio	58
3.6.1. Esiti del monitoraggio del PSCL 2025	58
3.6.2. Programma di monitoraggio 2026	60
Sede di Via Tommaso Grossi 9, Monza	61
1. Parte informativa e di analisi	62
1.1. Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto	62
1.1.1. Localizzazione della sede	62
1.1.2. Rete stradale	65
1.1.3. Rete ciclabile	66
1.1.4. Trasporto pubblico	67
1.1.5. Mobilità condivisa	71
1.1.6. Colonnine di ricarica per veicoli elettrici	71
1.2. Servizi e misure di Mobility Management preesistenti al presente PSCL	72
1.2.1. Lavoro agile / smart working	72
1.2.2. Servizio di bike sharing	72
1.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro	73
2. Analisi ambientale	97
2.1. Stima delle emissioni inquinanti	97
3. Parte progettuale	100
3.1. Definizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi	100
3.2. Misure prioritarie da approfondire nel 2026	100
3.2.1. Convenzione car sharing	100
3.2.2. Rilancio convenzione bike sharing	100

3.2.3. Interventi sulla rete ciclabile	100
3.2.4. Incremento e messa in sicurezza dei posteggi delle biciclette	100
3.2.5. Potenziamento lavoro agile / smart working	101
3.3. Misure da valutare in futuro	102
3.3.1. Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	102
3.3.2. Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori	102
3.3.3. Creazione di un'area Intranet dedicata per i lavoratori	102
3.3.4. Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	102
3.4. Possibili benefici conseguibili con l'attuazione delle misure	103
3.4.1. Benefici ambientali	103
3.4.2. Benefici economici	103
3.4.3. Benefici sociali	103
3.5. Programma di comunicazione	104
3.6. Programma di monitoraggio	105
3.6.1. Programma di monitoraggio 2026	105
Aggiornamento del piano	106

Introduzione

Premessa

Il presente documento costituisce il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) delle sedi della Provincia di Monza e della Brianza situate in via Grigna 13 e Via Tommaso Grossi 9, entrambe nel Comune di Monza; inoltre, si segnala la presenza della sede della Polizia Provinciale - non oggetto di studio - in Via Donegani 4 nel Comune di Cesano Maderno.

Rispetto al quadro di riferimento e al contesto normativo rappresentati nel PSCL 2025 non sono state introdotte novità né sono emersi nuovi elementi di rilievo.



Localizzazione delle sedi della Provincia di Monza e della Brianza

I. Quadro di riferimento

Il mobility management è primariamente un approccio orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa concetti e strategie volti ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo particolare a scopi sociali e ambientali; ne sono componenti fondamentali la comunicazione efficace, il coordinamento tra enti pubblici e imprese private, l'implementazione di politiche, azioni e progetti mirati a promuovere uno sviluppo urbano sostenibile, le forme di partenariato tra diversi soggetti per supportare e incoraggiare il cambiamento di percezione e di comportamento verso modi di trasporto sostenibili. La definizione ufficiale di mobility management è stata stabilita a livello Europeo e deriva dai progetti dell'Unione Europea MOSAIC e MOMENTUM: *“Mobility Management is primarily a demand-oriented approach to passenger and freight transport that involves new partnerships and a set of tools to support and encourage a change of attitude and behaviour towards sustainable modes of transport. These tools are usually based on information and organisation, coordination and require promotion.”*

Con il termine “sostenibile” si intendono forme diverse di mobilità che promuovono un miglioramento del sistema ambientale nelle sue diverse componenti e un aumento della sicurezza della circolazione, incrementando la propensione degli utenti a scegliere e utilizzare costantemente modalità di trasporto diverse rispetto a quelle attualmente diffuse.

La finalità è dunque unire in modo compatibile la preservazione/non degradamento dell’ambiente urbano con un percorso di crescita economica, senza il ricorso a metodi coercitivi.

Il mobility management, specialmente se considerato solo per l’aspetto riguardante la gestione degli spostamenti casa-lavoro, è probabilmente un settore di nicchia ma non per questo meno importante di altre politiche: è infatti uno strumento prezioso per fornire ai problemi della mobilità una risposta concreta nel breve periodo. Se da un lato, gli impatti delle azioni di mobility sono apprezzabili a breve termine, dall’altro il mobility persegue anche obiettivi di più ampia portata, come la diffusione della cultura della sostenibilità, realizzabile solo su orizzonti temporali più lunghi: le scelte, a volte di portata considerevole, hanno ricadute anche nel lungo periodo.

Sebbene l’approccio del mobility management rappresenti solo una delle possibili politiche per la mobilità, e nemmeno la più diffusa, le pratiche si rivelano particolarmente utili in casi di limitatezza di fondi per ottenere risultati su prospettive temporali ravvicinate (mentre agire sulle infrastrutture comporta tempi più lunghi e costi decisamente più elevati).

II. Contesto normativo in Italia

A partire dal 1998 lo Stato italiano, in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto (1997) sui cambiamenti climatici e sulla riduzione dei consumi energetici, ha intrapreso una serie di iniziative per rispettare il vincolo di una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra nel periodo 2008/2012 rispetto ai livelli del 1990. È in relazione a questo quadro di riferimento che il Ministero dell'Ambiente, attraverso il Decreto del 27/03/1998, ha promosso l'introduzione di politiche ed interventi finalizzati al governo della domanda di mobilità.

Il D.M. del 27/03/1998, denominato Decreto Ronchi, indica una serie di misure per limitare l'emissione di agenti inquinanti nell'atmosfera. Con l'obiettivo di coinvolgere le aziende nella progettazione e nella gestione di soluzioni a basso impatto ambientale, il Decreto istituisce la figura del responsabile della mobilità aziendale (mobility manager aziendale) e dispone che tutte le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali debbano identificare il proprio mobility manager. Tale figura ha il compito di ottimizzare e armonizzare gli spostamenti sistematici del personale, soprattutto puntando a ridurre l'uso individuale dell'auto privata, avvalendosi di uno strumento innovativo denominato Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL).

Il Piano è composto da una parte analitica, derivata dalle informazioni raccolte con l'indagine conoscitiva sulla mobilità svolta in azienda, e da una parte progettuale, in cui vengono definite le linee di intervento prioritarie sviluppate in collaborazione e di concerto con l'Amministrazione locale di riferimento, sulle quali l'azienda intende impegnarsi concretamente per raggiungere l'obiettivo di migliorare l'accessibilità aziendale per i propri dipendenti. Il Piano contiene una serie di azioni per la mobilità, strutturate ad hoc sui comportamenti e sui bisogni di mobilità dei dipendenti, che tengono conto degli strumenti di pianificazione vigenti, dell'accessibilità dell'azienda, della situazione dei trasporti e delle criticità dell'area urbana nella quale le imprese sono situate.

A seguito della stesura del PSCL, al fine di garantire l'efficacia del Piano stesso, sono necessarie azioni mirate: una capillare informazione interna all'azienda, una corretta implementazione degli interventi indicati, il monitoraggio della fase attuativa, una revisione costante dell'allocazione delle risorse e delle azioni previste. Al mobility manager d'area, nuovo soggetto di cui devono dotarsi gli Enti Locali, spetta il compito di coordinare ed armonizzare le iniziative intraprese dai singoli mobility manager aziendali ed inserite nel PSCL.

A questo primo Decreto se ne è aggiunto un successivo in data 21/12/2000 (Decreto dirigenziale a cura della Direzione Inquinamento Atmosferico e Rischi industriali, comunemente noto col nome di Decreto Silvestrini), con cui il Ministero dell'Ambiente ha esteso l'ambito territoriale di riferimento del mobility manager d'area a tutte le zone in cui esiste una elevata concentrazione di spostamenti di persone o merci ed a tutte le aziende, o ad altri attrattori, che fanno parte della stessa area. Sono stati inseriti fra i soggetti interessati anche luoghi di divertimento, scuole, ospedali, stadi sportivi, manifestazioni periodiche (Decreto dirigenziale del 21/12/2000 n. 84).

Più di recente, 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.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 sono state 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 e, infine, con Decreto dirigenziale n. 209 del 4 agosto 2021 sono state approvate le “Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”.

III. Definizione politiche di Mobility Management e Mobility Manager

Ai sensi del citato DM 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 MM 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 nel raccordo tra MM aziendali;
- cura dei rapporti con gli enti coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sulla 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;
- 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 practice e modulicollaborativi, 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 programmati 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 ... operano ... 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”, oltre 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”.

IV. 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 l'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:

Vantaggi per il dipendente:

- Minori costi del trasporto
- Riduzione dei tempi di spostamento
- Possibilità di premi economici
- Riduzione del rischio di incidenti
- Maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- Minore stress psicofisico da traffico
- Maggior comfort di trasporto
- Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi
- Socializzazione tra colleghi

Vantaggi per l'impresa/P.A.:

- Migliore accessibilità alla sede (da considerare come un valore aggiunto)
- Riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio
- Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda/ente
- Riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti
- Riduzione dello stress per i dipendenti, con conseguente aumento della produttività
- Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda/ente
- Conferimento di un'immagine della azienda/ente aperta ai problemi dell'ambiente
- Promozione di una filosofia della azienda/ente basata sulla

cooperazione Vantaggi per la collettività:

- Riduzione dell'inquinamento atmosferico
- Benefici in termini di sicurezza
- Riduzione della congestione stradale
- Riduzione dei tempi di trasporto

V. La struttura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

Come previsto dall'Art. 3 del citato DM 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”.

Le linee guida sono strutturate in sette differenti paragrafi:

- 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*

Sono inoltre corredate da quattro allegati, che dettagliano alcuni aspetti trattati nei sette paragrafi sopracitati:

- *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 cinque 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 i cinque 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”

ASSE 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 favoriscono 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 dunque suddivisa in due 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.



Struttura del PSCL

a) 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 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.

b) 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 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 aziendalidisponibili*”.

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 lo scopo di ridurre la congestione da traffico veicolare e i suoi effetti indotti, primi fra tutti il consumo di energia egli impatti sulla qualità dell'aria e gli effetti climalteranti.

c) 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 aggiornato con cadenza annuale. Dopo aver adottato le misure previste, infatti, è opportuno valutare i risultati raggiunti e, se necessario, apportare 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.

Sede di Via Grigna 13, Monza

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

Sede di Via Grigna 13, Monza

1. Parte informativa e di analisi

1.1. 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.

1.1.1. Localizzazione della sede

Nella seguente immagine è individuata la localizzazione della sede di lavoro ubicata in via Grigna 13, Monza.



Localizzazione della sede di Via Grigna

Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede di Via Grigna 13, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità della sede, raccolte mediante la compilazione di una “Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto” coerente con l’Allegato 2 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.

VOCE	VALORE
Localizzazione della sede	urbana periferica
Denominazione della sede	Provincia di Monza e della Brianza
Comune	Monza
Indirizzo e numero civico	Via Grigna 13
CAP	20900

Localizzazione della sede

VOCE	VALORE
Numero totale di dipendenti	180

Personale

VOCE	VALORE
Orario di ingresso dei dipendenti	7:45 - 9:30
Orario di uscita dei dipendenti	16:00 – 19:30

Orario di lavoro

VOCE	VALORE
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0
Risorse umane dedicate, non in via esclusiva, alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	2

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

VOCE	VALORE
Navetta aziendale	0
Automobili aziendali	10
Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
Car sharing aziendale	0 ¹
Piattaforma di car-pooling aziendale	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: servizi di trasporto per i dipendenti

VOCE	VALORE
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Si specifica che i posti auto indicati nella tabella seguente sono in parte riservati a determinate categorie di veicoli o di utenti (auto elettriche, diversamente abili, forze dell'ordine, ecc.); la numerosità effettiva di posti

¹ In fase di definizione accordo con gestore

auto disponibili per la sosta dei dipendenti dell'ente è inferiore al numero complessivo di dipendenti. I posti disponibili vengono assegnati nominalmente.

VOCE	VALORE
Numero posti auto a disposizione/totali	133/168
Numero posti moto	23
Numero posti bici	14 coperti 16 scoperti
Zona deposito monopattini	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: aree di sosta riservate ai dipendenti

VOCE	VALORE
Spogliatoi con presenza di docce	No
Mensa aziendale	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: altro

VOCE	VALORE
Volantini e/o brochure	No
Affissioni in spazi (ad es. locandine in bacheche)	Sì
Rubrica ricorrente in giornale aziendale	No
e-mail all user	Sì
Campagne social tramite post	Sì
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: strumenti di comunicazione aziendale

VOCE	VALORE
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Previste
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Bassa
Esistenza di servizi di car sharing	No ²
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	Sì
Esistenza di servizi di monopattini in sharing	No
Presenza e qualità di piste e percorsi ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Alta
Disponibilità di un parcheggio aziendale	Sì
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	No
Area pedonale o ZTL	No

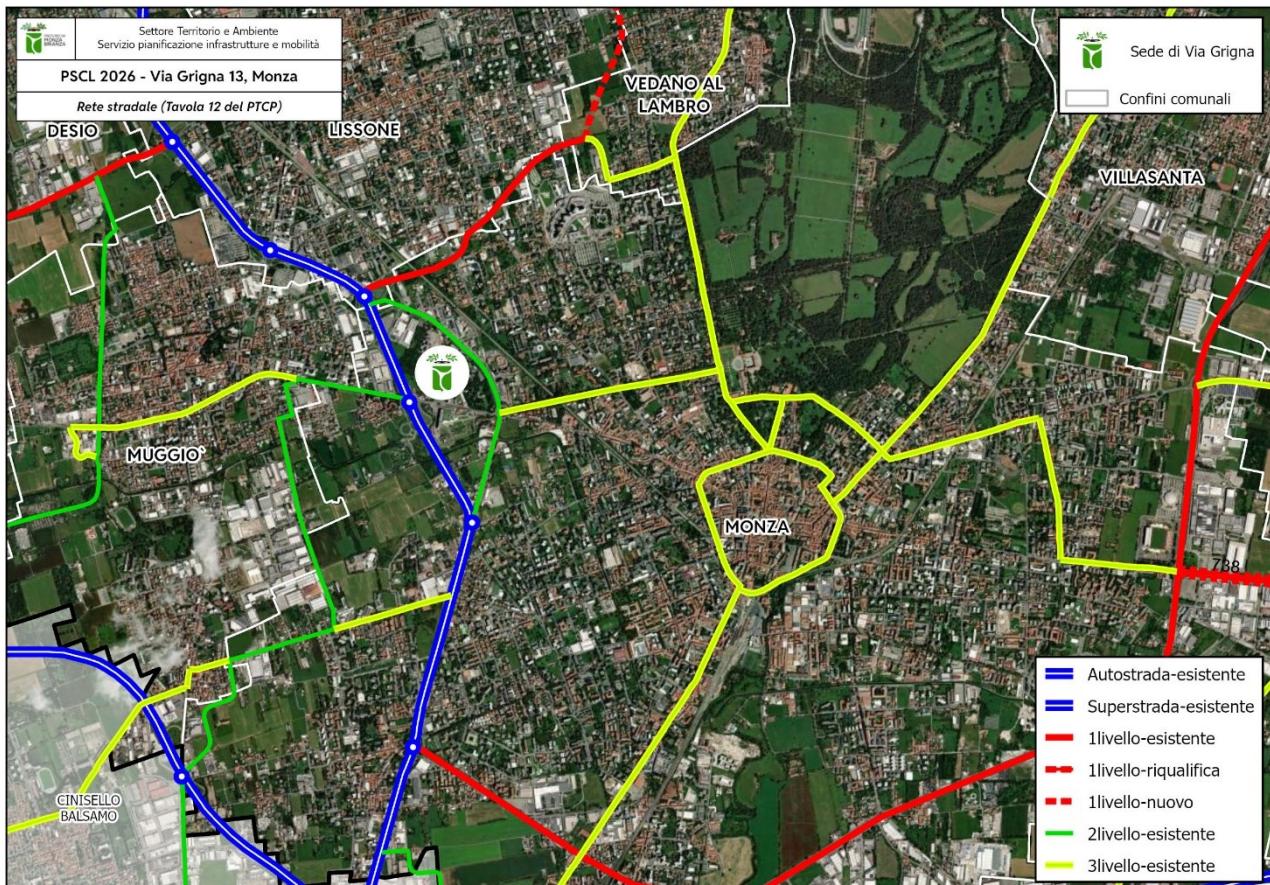
Offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m)

² In fase di definizione accordo con gestore

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

1.1.2. Rete stradale

La sede della Provincia di Monza e della Brianza è ubicata in via Grigna 13, nella zona nord-ovest di Monza, ed è collegata alla viabilità primaria (Via Lario e Viale Elvezia) tramite gli assi viari di viale Valle del Curone e via Grigna.



Rete stradale nei pressi della sede di Via Grigna 13

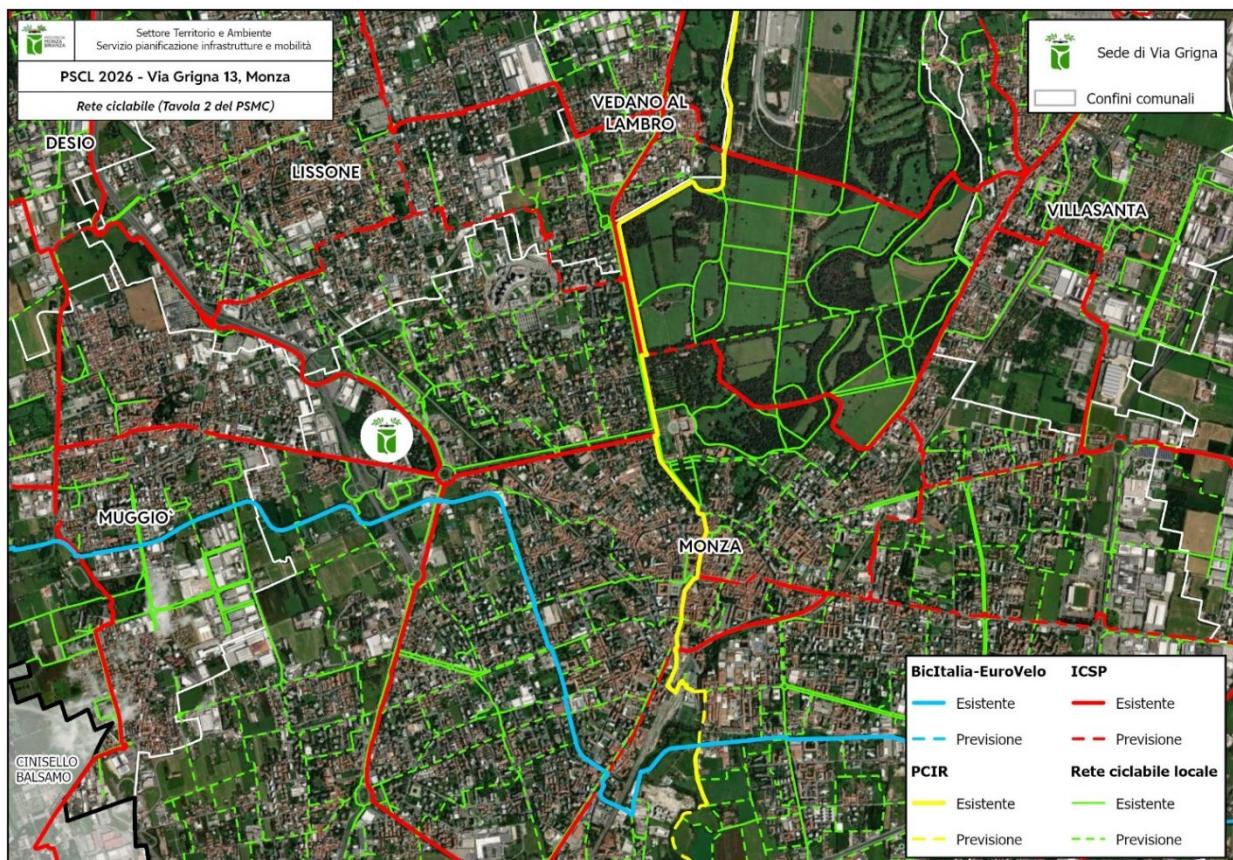
1.1.3. Rete ciclabile

In prossimità della sede sono presenti alcuni assi portanti della rete ciclabile del Comune di Monza:

- A nord, lungo Viale Elvezia (entrambi i lati), si sviluppa un percorso promiscuo ciclopedenale che consente la connessione con Piazzale Virgilio. Inoltre, proseguendo verso nord, si allaccia direttamente con la pista ciclabile in fregio alla SS36, asse fondamentale per le connessioni dolci con i comuni limitrofi, Lissone su tutti.
- A sud, lungo Via Lario (lato nord), si sviluppa un percorso promiscuo ciclopedenale che consente la connessione con Piazzale Virgilio. Inoltre, proseguendo verso ovest, si raggiunge il centro di Muggiò.

Considerata la dotazione infrastrutturale di entrambi i lati di Viale Cesare Battisti e Viale Brianza (da entrambi i lati), si può affermare che la sede della Provincia sia ben collegata con il centro di Monza - verso sud- e il limitrofo comune di Vedano al Lambro -verso nord- sotto il profilo della ciclabilità.

- A sud, in corrispondenza del centro commerciale Bennet, è presente il Percorso Ciclabile di Interesse Regionale (PCIR) 6 “Villoresi fino a Brescia”, individuato dal vigente Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), che consiste in un percorso promiscuo ciclopedenale che si sviluppa lungo l'asta del Canale Villoresi, attraversando trasversalmente l'intera municipalità e transitando anche nei pressi della stazione ferroviaria di Monza FS.



Rete ciclabile esistente nei pressi della sede di Via Grigna

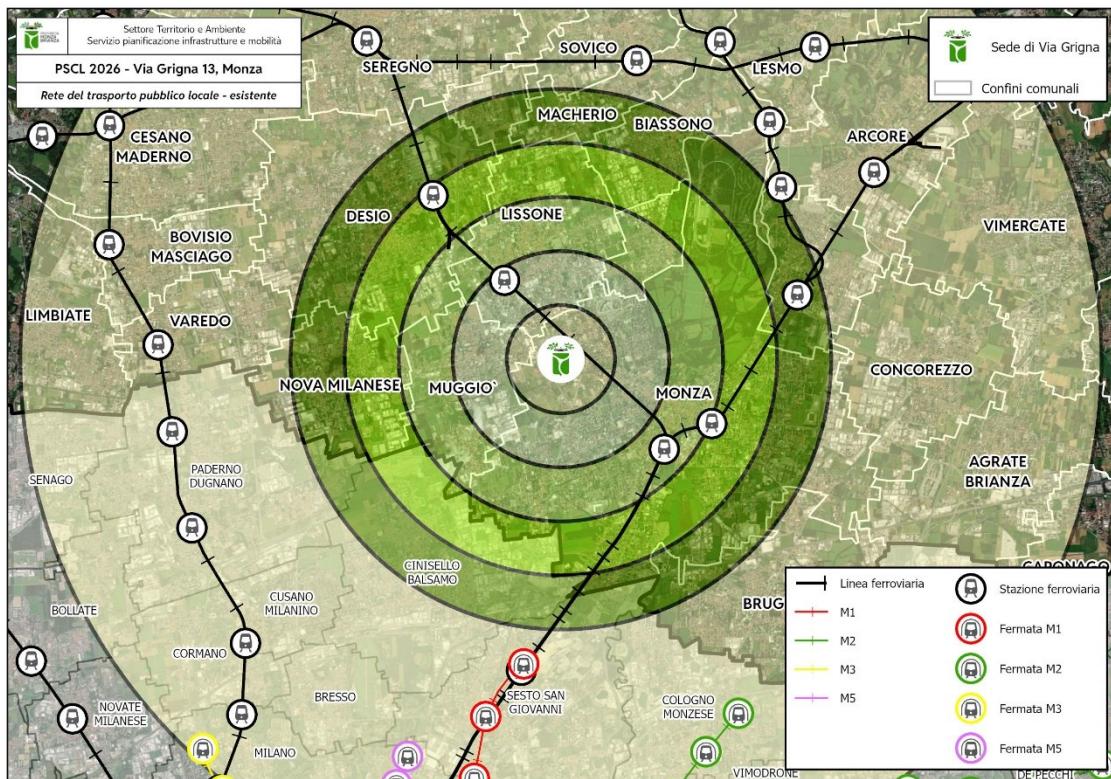
1.1.4. Trasporto pubblico

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, a circa 2 km dalla sede è presente la stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò (linee S9 ed S11); le stazioni di Monza FS (linee S7, S8, S9, S11 e Reg) e Monza Sobborghi (linea S7) distano invece circa 3 km.

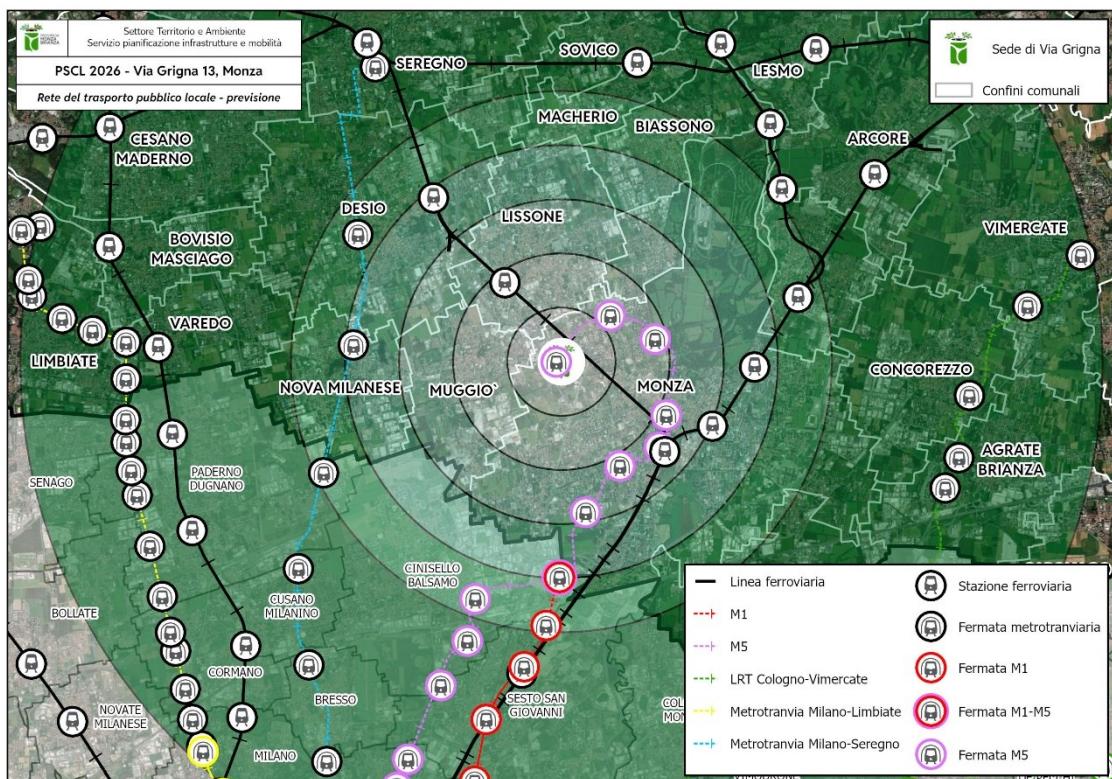
Per quanto riguarda le stazioni metropolitane, la più vicina è il capolinea della linea M1 “Sesto I Maggio FS”, situato a 5,7 km di distanza; seguono il capolinea M2 “Cologno Nord” a 7,3 km, il capolinea M5 “Bignami” a 7,9 km e il capolinea M3 “Comasina” a 9,8 km. Si segnala che solo dal capolinea M2 è possibile raggiungere direttamente la sede in 43 minuti grazie alla linea su gomma z203: la durata media dello spostamento, dagli altri nodi di interscambio, è di 52,5 minuti con 2/3 cambi.

A questo proposito, la sede di via Grigna (insieme all’intero polo istituzionale di Monza) è interessata dalla previsione del futuro capolinea “Monza Brianza” del prolungamento della linea M5 da Milano (Bignami) il cui progetto definitivo è stato approvato nel 2024.

Ovviamente, l’eventuale realizzazione di un sistema metropolitano a servizio del polo istituzionale aprirebbe scenari di mobilità molto diversi da quelli attuali, con specifiche conseguenze che andrebbero studiate approfonditamente.



Quadro attuale del trasporto pubblico su ferro

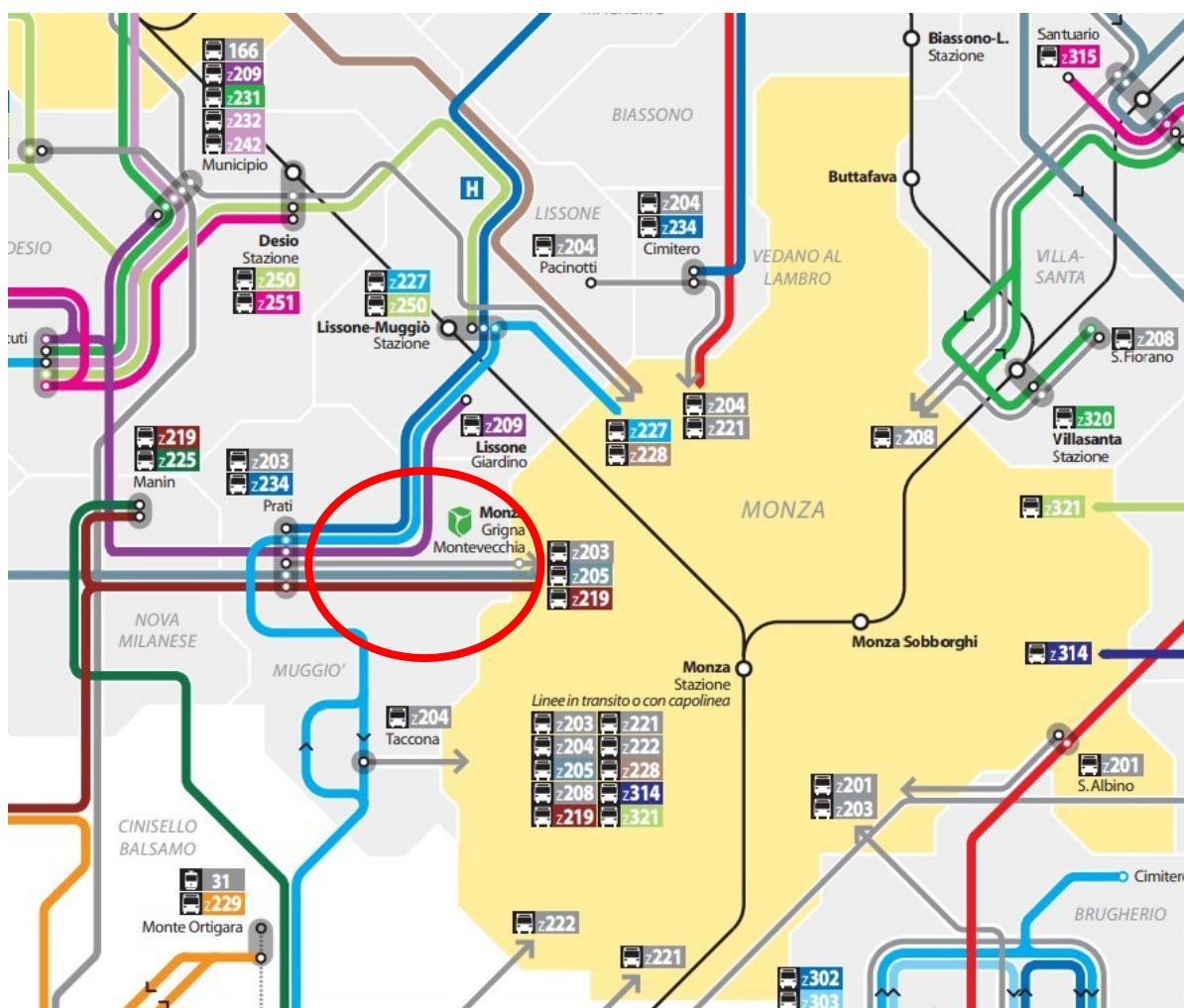


Quadro di progetto del trasporto pubblico su ferro

Il servizio di trasporto pubblico su gomma è gestito da Autoguidovie. Davanti all'accesso alla sede è situata la fermata "MONZA Grigna" (Polo Istituzionale/CAM), servita dalla linea z203 (Cologno Monzese - Brugherio - Monza - Muggiò) che consente, come accennato poc'anzi, di raggiungere, oltre alla stazione ferroviaria di Monza, il capolinea M2. A circa 300 metri dall'ingresso della sede, all'intersezione con via Lario, sono ubicate le fermate "MONZA Lario/Grigna", servite dalla già citata z203 e dalle linee z205 (Limbiate - Varedo - Nova M. - Muggiò - Monza FS) e z219 (Paderno Dugnano - Nova Milanese - Muggiò - Monza).

Tali linee consentono la connessione con la stazione di Monza, importante nodo ferroviario, raggiungibile con il TPL su gomma in circa 15-20 minuti; si osserva tuttavia che tali tempistiche, in orari di punta del traffico, possono subire incrementi anche consistenti.

Inoltre, a seguito delle interlocuzioni con l'Agenzia per il TPL (indirizzate dalle azioni proposte nel PSCL 2025), verrà istituita, dal 7 gennaio 2026, una nuova linea di bus denominata Z238 di connessione tra il Polo Istituzionale e la stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò con tempi di percorrenza stimati in circa 12 minuti. I percorsi pedonali di collegamento tra le fermate e l'ingresso alla sede sono parzialmente su marciapiede.



Rete del trasporto pubblico Provincia Monza Brianza (fonte: provincia.mb.it)



Stato di fatto di linee e fermate TPL di interesse



Nuova linea z238

1.1.5. Mobilità condivisa

Nel comune di Monza sono presenti servizi di condivisione di auto, bici e monopattini. Il car sharing attivo è gestito dall'operatore “E-vai”, il car sharing ecologico lombardo integrato con il servizio ferroviario Trenord. Il parco auto conta più di 100 automobili di ultima generazione, omologate per il trasporto di 4/5 persone, ed è composto prevalentemente da veicoli elettrici.

L'accordo con “E-vai”, per tutti i dipendenti della Provincia di Monza e della Brianza, prevederebbe un incentivo duplice: innanzitutto ai dipendenti è consentito l'uso dell'auto in sharing per spostamenti di lavoro, tramite l'utilizzo di un credito prepagato dalla Provincia; inoltre è disponibile uno sconto del 10% su tutti gli spostamenti per motivi personali effettuati in car sharing da parte dei dipendenti. Operativamente, l'utente inserisce un codice all'interno dell'app di prenotazione e viene riconosciuto come dipendente della Provincia, potendo così usufruire della scontistica.

Le informazioni sul servizio sono reperibili al seguente link: <https://www.e-vai.com/destinazioni/car-sharing-monza/>

Si segnala, inoltre, che sul territorio è attivo anche il servizio di Ubeeqo, che a Monza mette a disposizione 2 auto e oltre 150 su tutta la città di Milano.

Per quanto riguarda il bike sharing, il servizio è gestito da Monza Mobilità e ha una consistenza totale di 120 biciclette, dislocate in 22 stazioni. La Provincia di Monza e della Brianza ha stipulato con Monza Mobilità una convenzione che permette l'utilizzo del bike sharing a tariffa scontata ai dipendenti della Provincia che sottoscriveranno un abbonamento annuale. La convenzione è oggi operativa grazie all'installazione di una postazione di bike sharing in Via Grigna. Sono inoltre stati resi disponibili 50 abbonamenti settimanali gratuiti per testare il servizio. Le informazioni sul servizio sono reperibili al seguente link: <https://weelo.it/monzabikesharing/>

Sul territorio comunale sono inoltre presenti servizi di bike sharing free floating e monopattini elettrici in condivisione gestiti da due operatori: Dott (Emtransit) e Lime. Sono presenti 200 biciclette e 500 monopattini su tutto il territorio e, all'interno del confine comunale, è stata identificata un'area di “sosta vincolata” che comprende il centro storico, la stazione ferroviaria e il parco, in cui è possibile iniziare o chiudere il noleggio dei monopattini solo in specifiche aree di sosta virtuali mappate sulle app di ciascun operatore..

1.1.6. Colonnine di ricarica per veicoli elettrici

Nel territorio di Monza sono attivi più di 40 punti di ricarica per veicoli elettrici, tra colonnine a disposizione per veicoli privati e per il car sharing. In prossimità della sede (Via Montevercchia) è presente una colonnina di ricarica, distante meno di 200 metri dall'ingresso, installata dall'operatore Enel-X.

1.2. Servizi e misure di Mobility Management preesistenti al presente PSCL

1.2.1. Lavoro agile / smart working

Al momento il lavoro agile / smart working, attivo come progetto annuale consente, previa definizione di accordo individuale, un numero massimo di otto giorni al mese, riguarda oltre il 60% del personale che svolge attività “smartizzabili”, vale a dire che possono effettuare la propria attività lavorativa da remoto.

1.2.2. Servizio di bike sharing

È stata attivata una convenzione con Monza Mobilità, gestore del servizio di bike sharing comunale a Monza: sono stati distribuiti ai dipendenti alcuni abbonamenti gratuiti della validità di una settimana, per permettere, a chi lo desidera, di provare il servizio di biciclette a pedalata assistita. Il servizio è di tipo station-based e, nell'autunno 2022, è stata inaugurata una postazione di bike sharing ubicata di fronte all'ingresso della sede della Provincia.

I dipendenti hanno accesso a una scontistica dedicata sull'abbonamento annuale. Non è stata prevista, al momento, l'attivazione di abbonamenti da utilizzare per motivi di servizio.

1.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Il numero complessivo di dipendenti interessati dal PSCL della sede è pari a 180.

Di seguito una tabella degli orari di ingresso e di uscita dei dipendenti della sede di Via Grigna:

Tipologia di orario	Orario di ingresso	Orario di uscita
Orario ordinario A	LU-VE 7.45 - 9.30	LU-GIO Dalle 16.00 alle 19.30 VE Dalle 12.00 alle 19.30
Orario ordinario B	LU-VE 7.45 - 9.30	LU-VE Dalle 15.12 alle 19.30
Agenti di Polizia Provinciale		LU-VE (1) 7.30-14.30 LU-VE (2) 12.30-19.30 SAB-DOM 9.00-16.00

Tabella degli orari di ingresso e di uscita della sede di Via Grigna

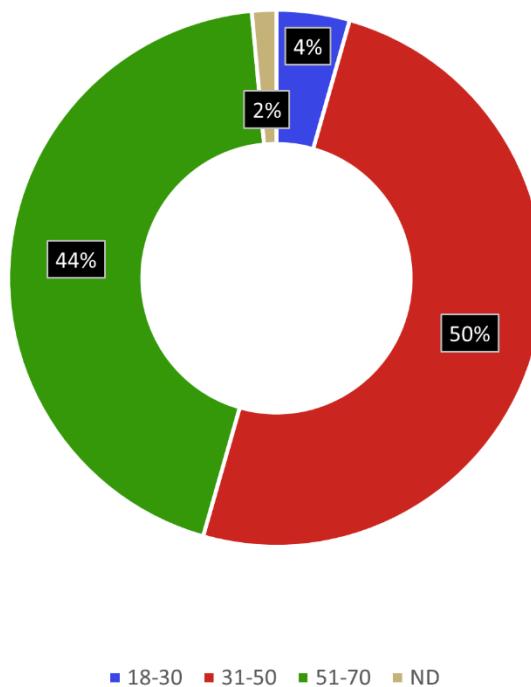
È stata condotta una specifica campagna di indagine finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti. La campagna di indagine finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti è stata condotta tramite la diffusione di due questionari distinti: il primo, proposto dal Settore Lavoro “questionario PEBA”, di carattere generale; il secondo maggiormente incentrato sul tema dello smart working/lavoro agile. La somministrazione dei questionari si è svolta nel periodo compreso tra ottobre e novembre 2025 mediante l’invio di una comunicazione e-mail a tutto il personale coinvolto, ovvero 228 dipendenti prestanti servizio nelle due sedi di Monza (Via Grigna 13 e Via Tommaso Grossi 9).

È stato possibile compilare i questionari - redatti coerentemente all’Allegato 3 “Scheda informativa sugli spostamenti casa-lavoro” 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 - sia da PC sia da dispositivo mobile, potendovi accedere sia tramite link sia inquadrando un QR Code appositamente generato.

Questionario PEBA

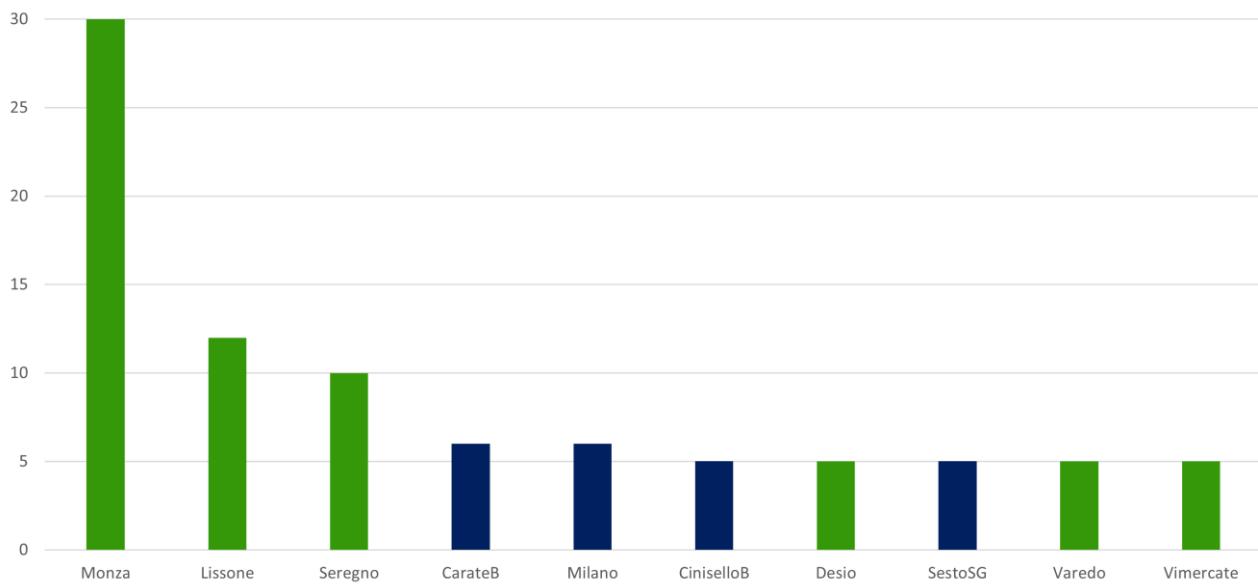
Per quanto riguarda la sede di Via Grigna, sono pervenuti 68 questionari validi, pari al 37,8% del campione (in flessione rispetto al 48,8% di risposte ottenute con l'indagine dell'anno precedente).

La fascia di età maggiormente rappresentata nel campione che ha risposto è quella fra i 31 e i 50 anni (pari al 50%), con una buona presenza anche di persone nella fascia 51-70 (pari al 44%).

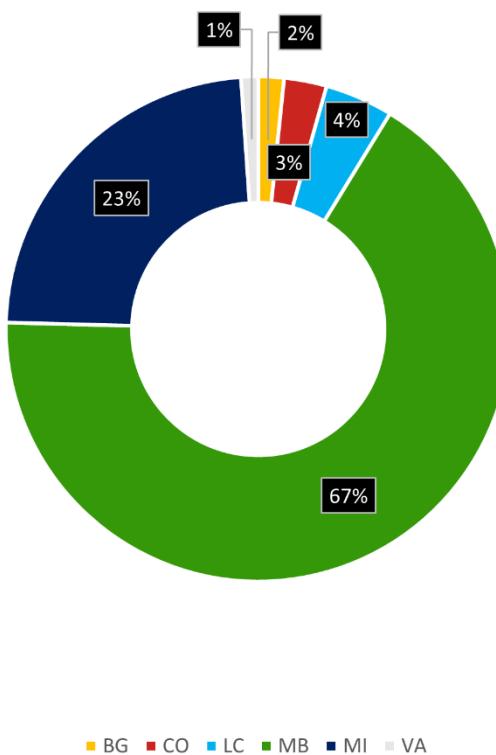


Età dei partecipanti all'indagine

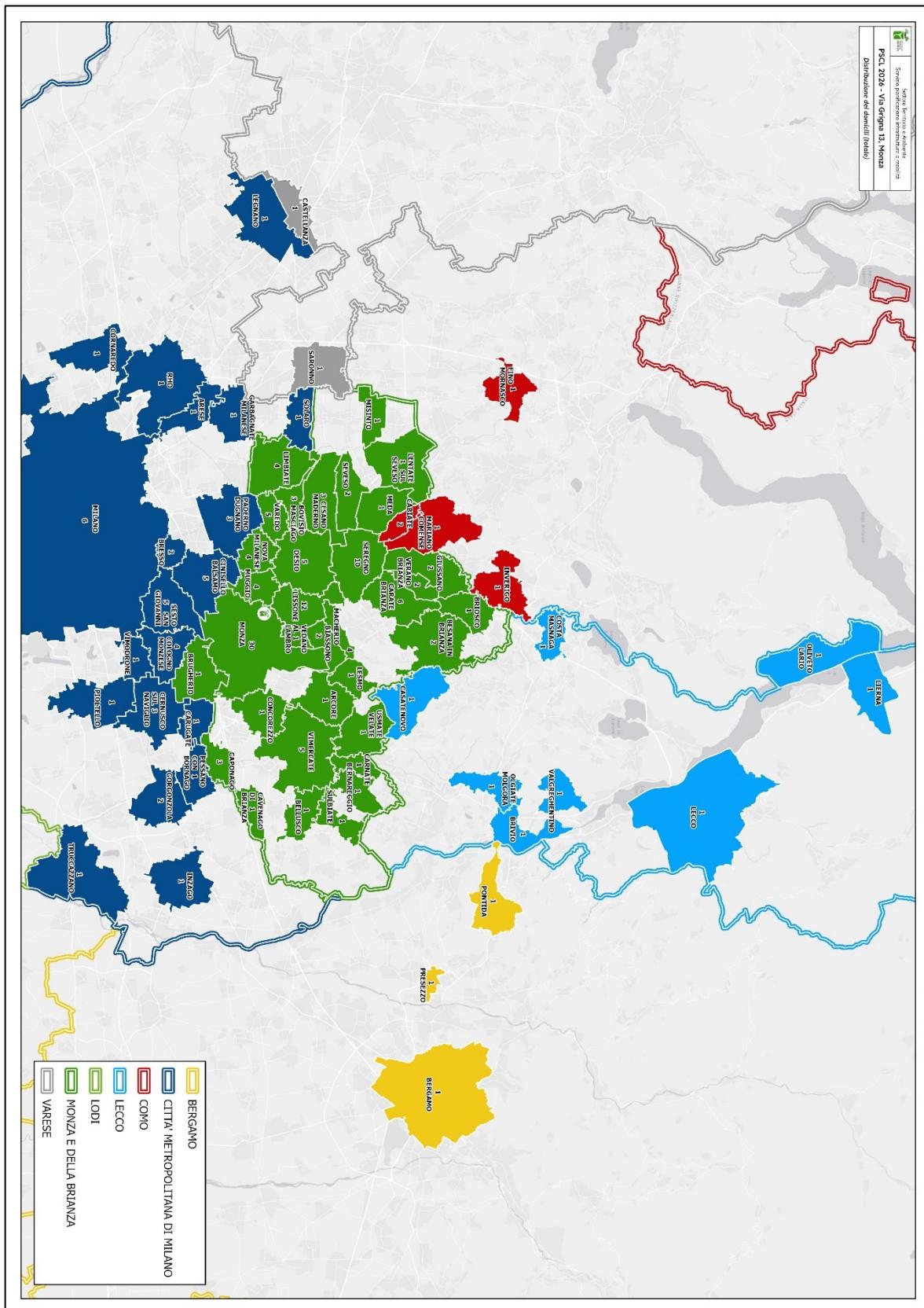
Le provenienze dell'intera popolazione dipendente della sede di Via Grigna sono distribuite su 71 comuni (Monza il più rappresentato con 30, ovvero il 16,4% del totale) in 6 province diverse (Monza e Brianza la più rappresentata con 122, ovvero il 66,7% del totale).



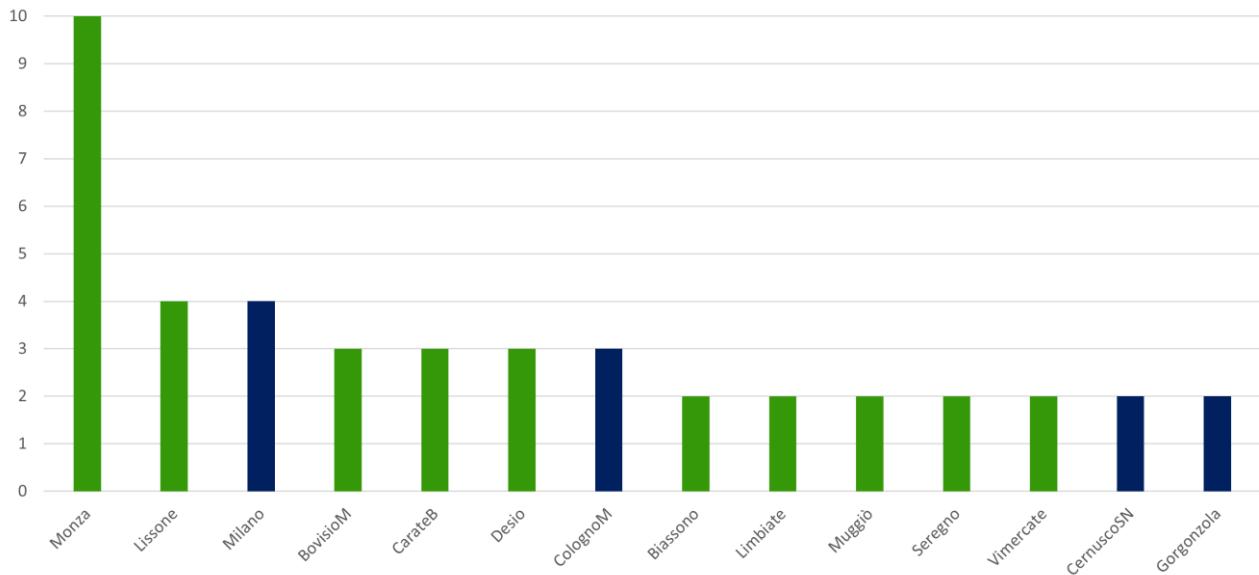
Distribuzione su base comunale delle residenze dei dipendenti (top 10 per totale)



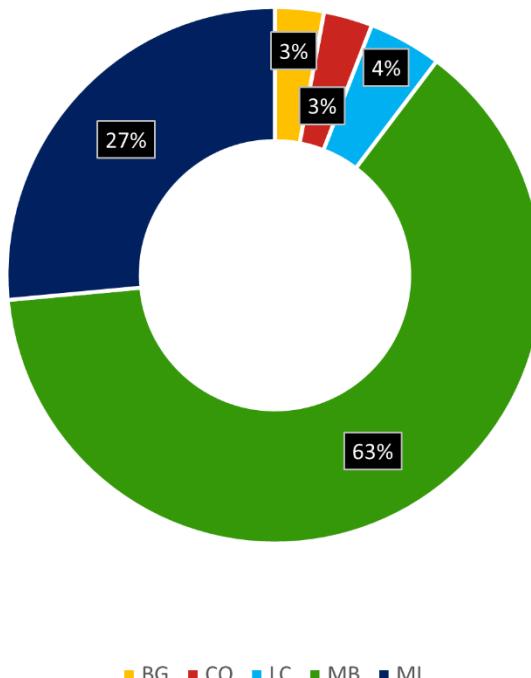
Distribuzione su base provinciale delle residenze dei dipendenti



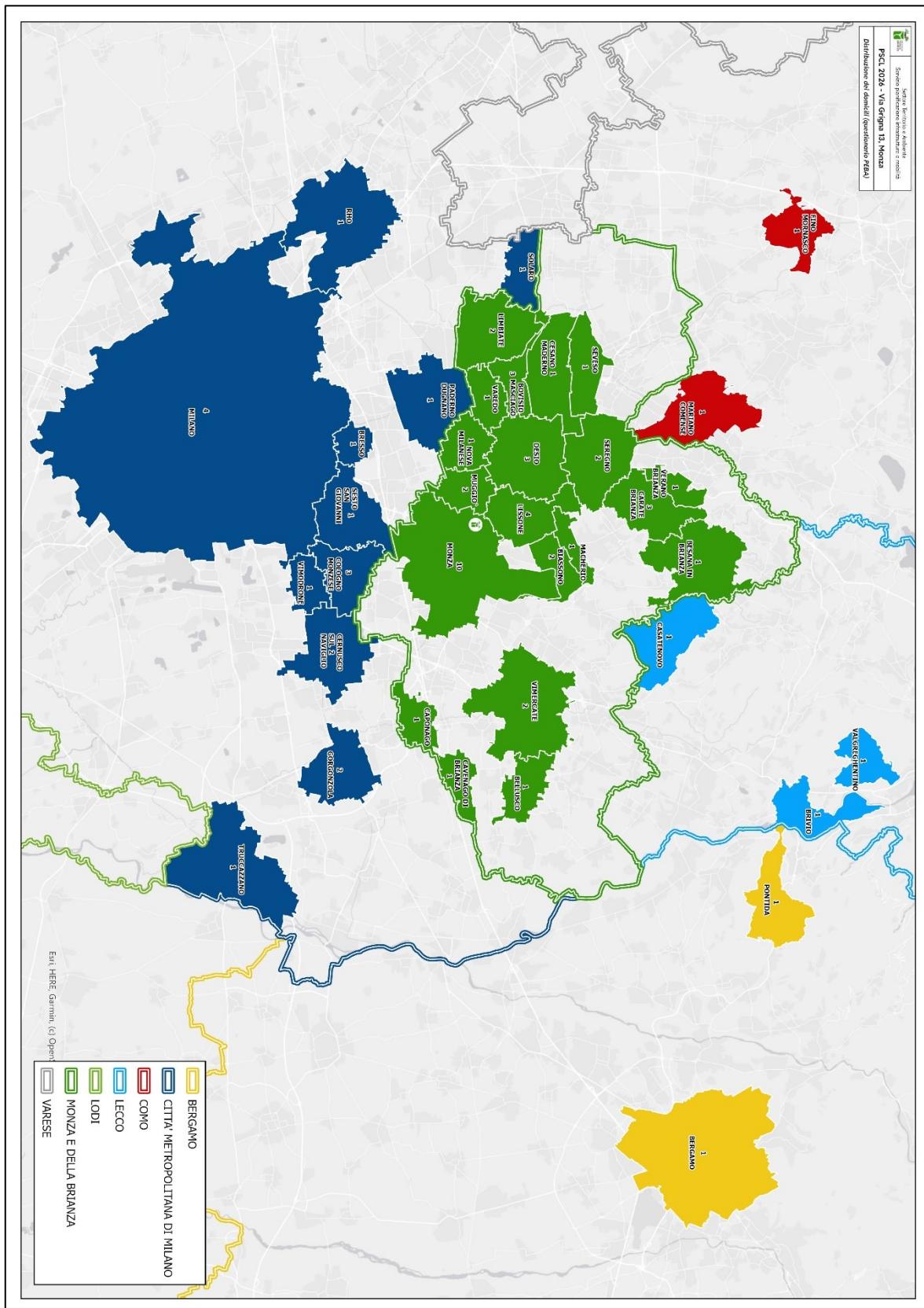
Le provenienze dei dipendenti che hanno partecipato all'indagine sono invece distribuite su 38 comuni (Monza il più rappresentato con 10, ovvero il 14,7% del totale) in 5 province (Monza e Brianza la più rappresentata con 43, ovvero il 63,2% del totale).



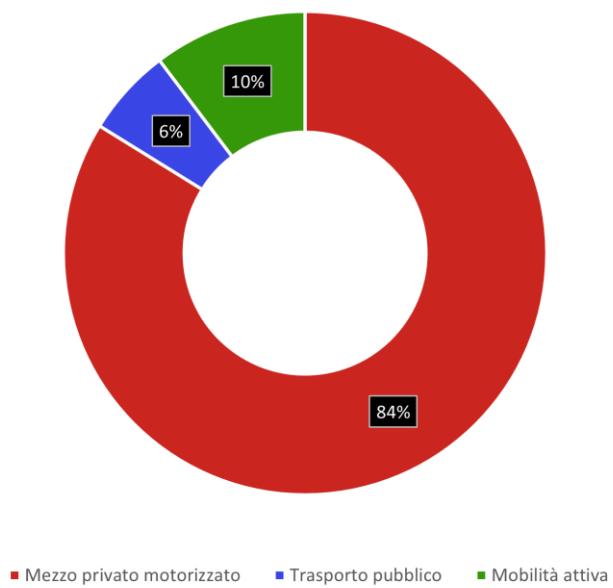
Distribuzione su base comunale delle residenze del campione (solo comuni con 2 o più dipendenti)



Distribuzione su base provinciale delle residenze del campione

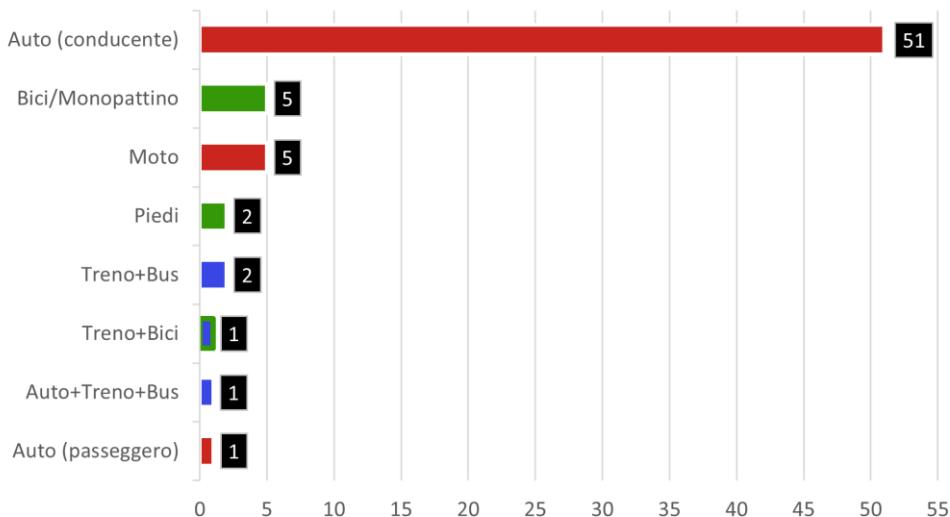


La quasi totalità del campione, per svolgere lo spostamento casa-lavoro, sceglie un mezzo privato motorizzato (84%); in netta minoranza l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico (6%) e la mobilità attiva (10%).



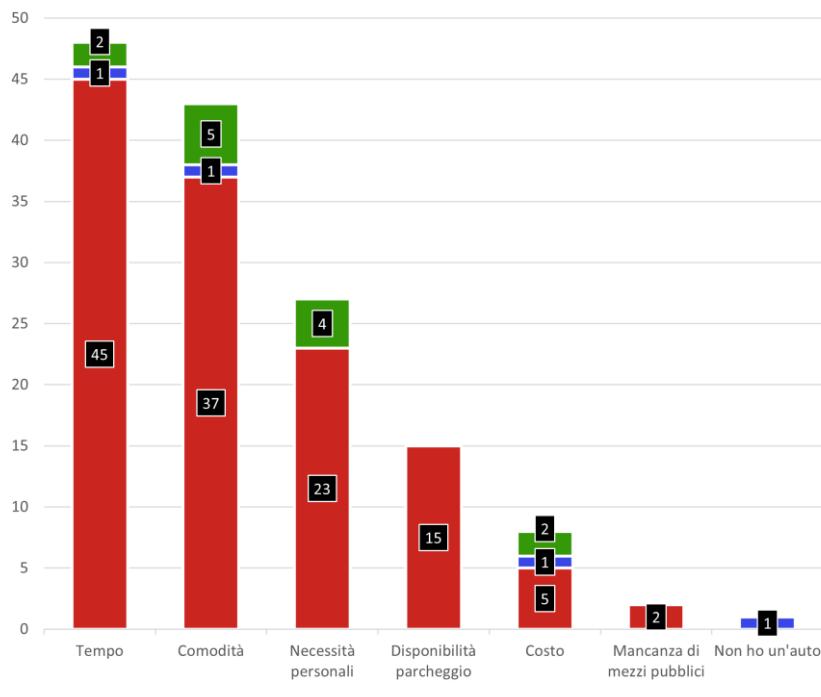
Tipologia del mezzo utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro

Andando più nello specifico, è evidente il dominio del mezzo privato motorizzato più diffuso, ovvero l'automobile, scelta nel 75% dei casi (l'1,5% come passeggero), seguito da moto/ciclomotore che si attesta al 3,7%; per quanto riguarda il trasporto pubblico, la combinazione treno + autobus interessa il 2,9% del campione; sul fronte mobilità attiva, si registra che lo spostamento in bici risulta la seconda scelta del campione (3,7%), mentre gli spostamenti a piedi corrispondono al 2,9% del campione.



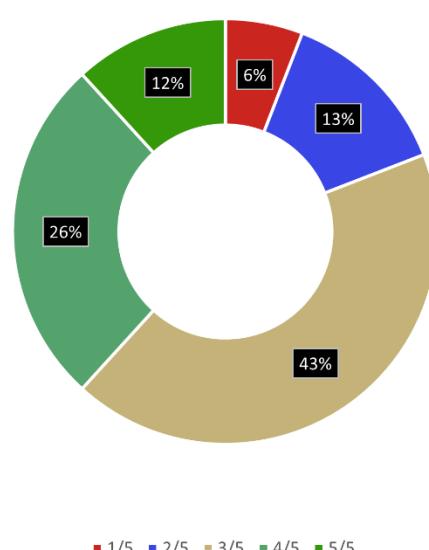
Mezzo utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro

Fra le motivazioni alla base della scelta (con possibilità di risposte multiple) del mezzo utilizzato per compiere lo spostamento casa-lavoro vi sono, in ordine di ricorrenza delle risposte: durata del tempo di viaggio, comodità e necessità private. Influisce positivamente, sulla scelta del mezzo privato motorizzato, anche la disponibilità del parcheggio aziendale.



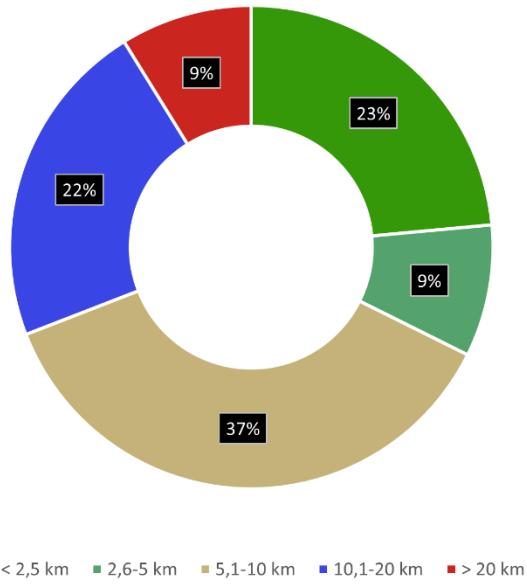
Motivazioni principali nella scelta del mezzo

In generale, non si registra una particolare insoddisfazione del campione nei confronti dell'attuale tragitto casa-lavoro: l'80,9% reputa l'esperienza 3/5 o superiore.



Livello di soddisfazione relativamente all'abituale tragitto casa-lavoro

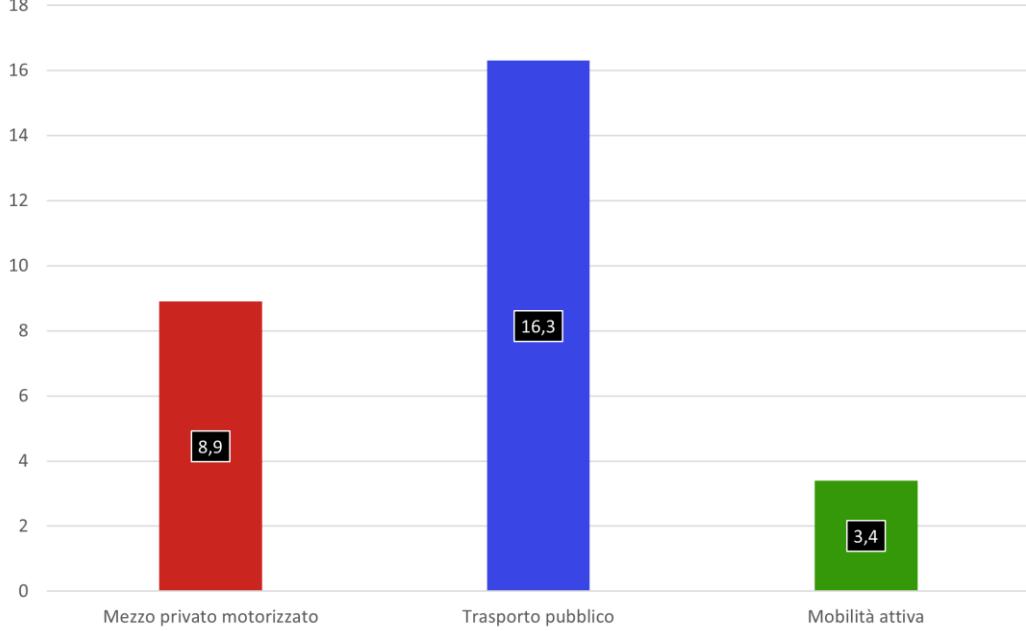
La maggior parte dei dipendenti (69,1% del campione) percorrono in media meno di 10 km per raggiungere la sede di Via Grigna; in particolare, la classe 5,1-10 km è quella più rappresentata (36,8% del campione).



■ < 2,5 km ■ 2,6-5 km ■ 5,1-10 km ■ 10,1-20 km ■ > 20 km

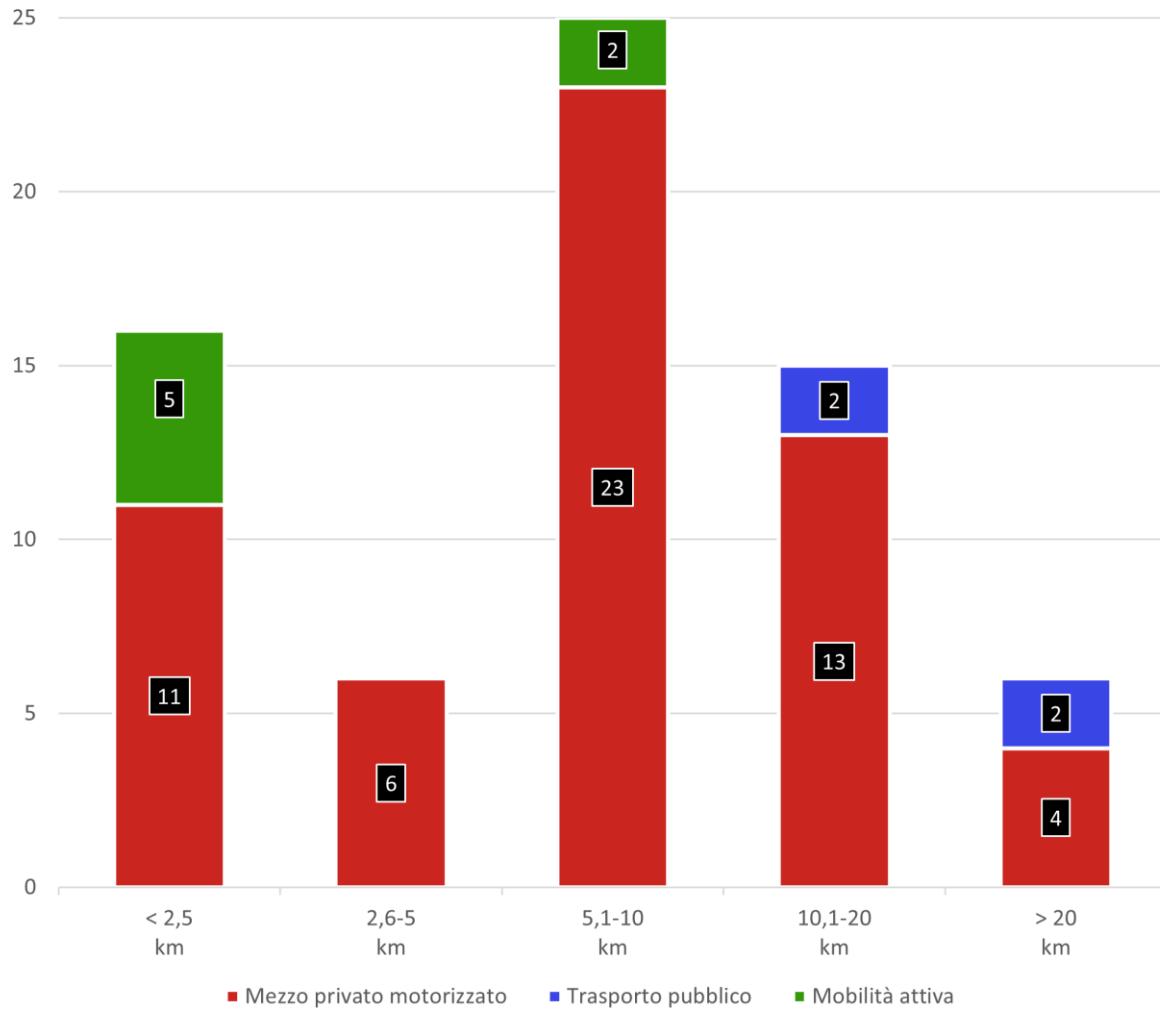
Lunghezza media dello spostamento casa-lavoro

All'aumentare della distanza media da percorrere aumenta l'attrattività del trasporto pubblico (media di 16,3 km contro 8,9 km dei mezzi privati motorizzati).



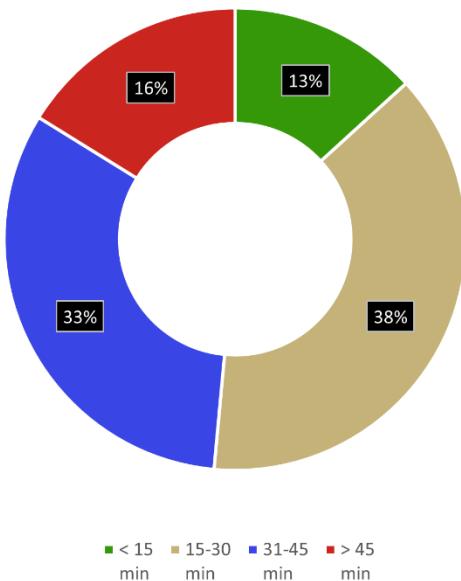
Lunghezza media dello spostamento casa-lavoro in relazione alla tipologia del mezzo abitualmente utilizzato

Lo spostamento con mezzo privato motorizzato domina in ogni classe di distanza casa-lavoro: si può notare come al diminuire della distanza aumenta la percentuale di utenti che scelgono la mobilità attiva, mentre all'aumentare quella dei pendolari con il trasporto pubblico.

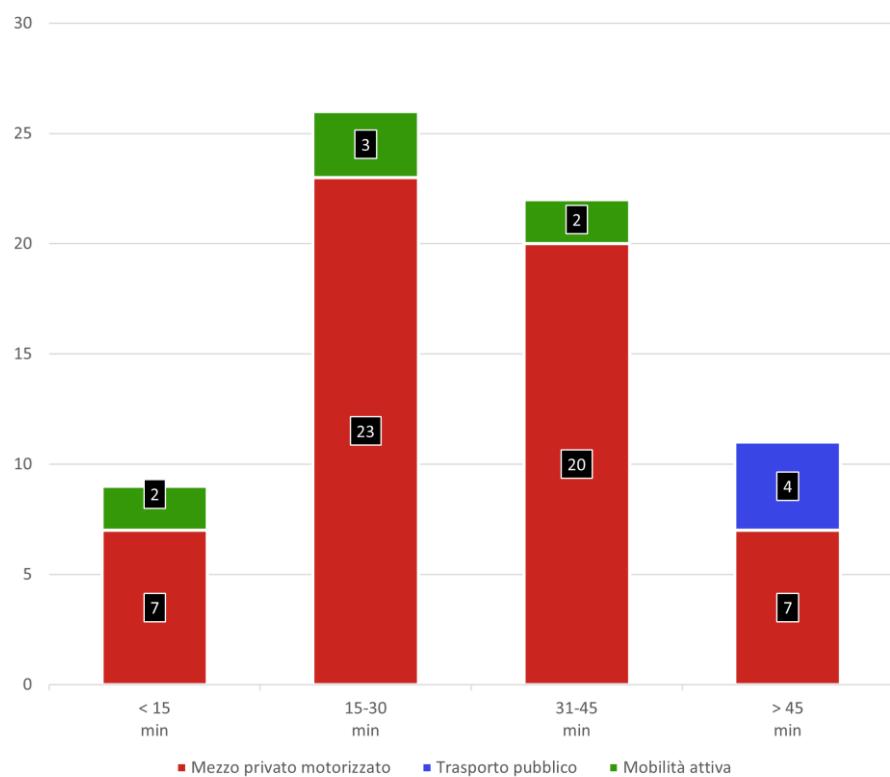


Scelte modali in relazione alla lunghezza media dello spostamento casa-lavoro

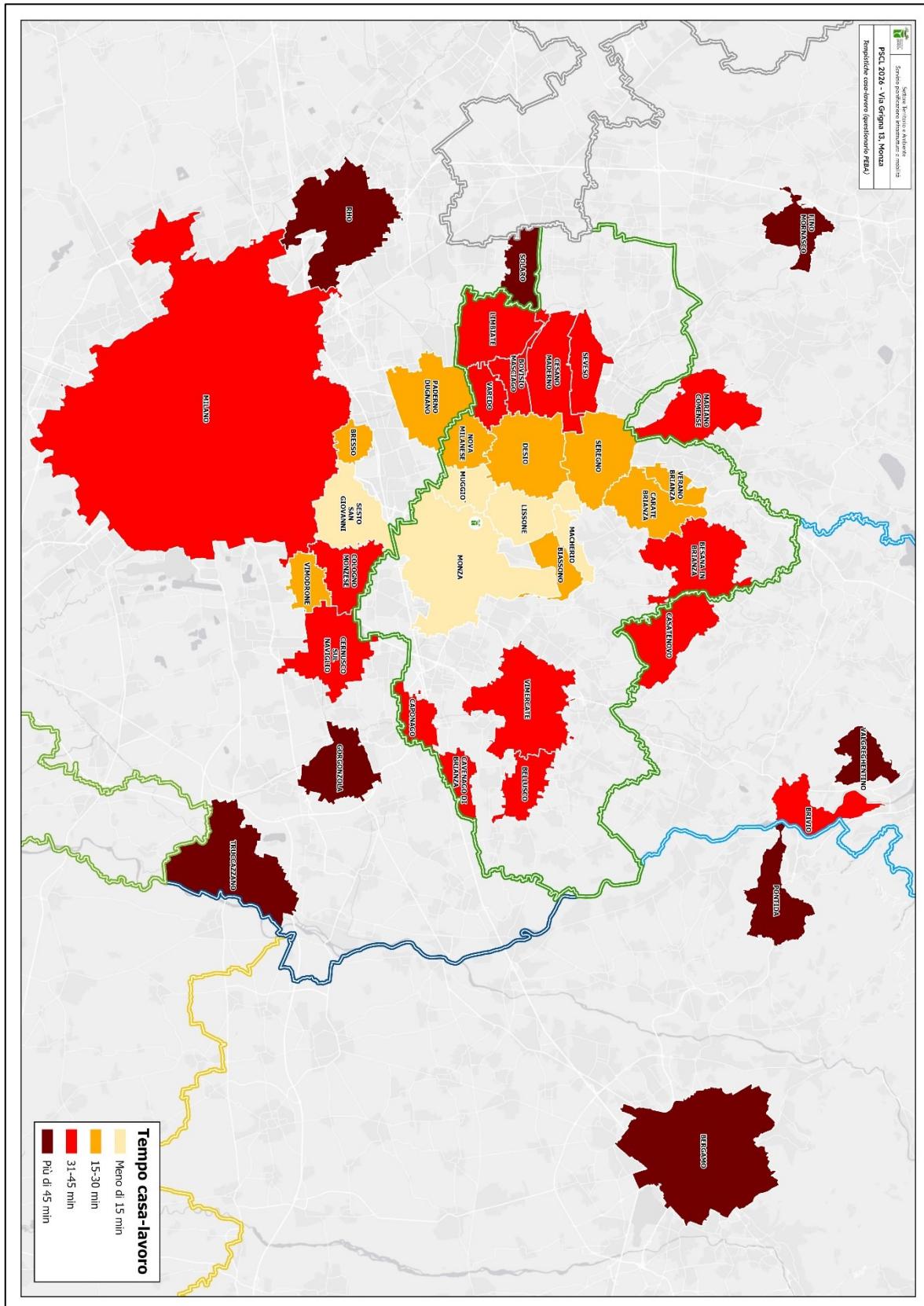
Per compiere lo spostamento casa-lavoro, il 51,5% del campione impiega meno di mezz'ora per raggiungere la sede di lavoro: la classe più rappresentata, infatti, è 15-30 minuti (con il 32,4%). Risulta evidente che il trasporto pubblico, in termini di tempistiche, non riesca ad essere competitivo vista l'assenza di tale scelta modale nelle classi sotto i 45 minuti (al contrario della mobilità attiva).



Durata media dello spostamento casa-lavoro

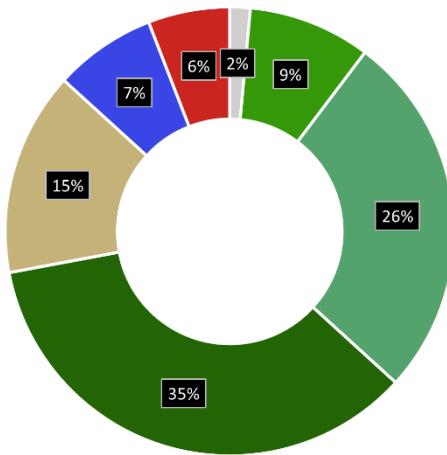


Durata media dello spostamento casa-lavoro in relazione alla tipologia del mezzo abitualmente utilizzato



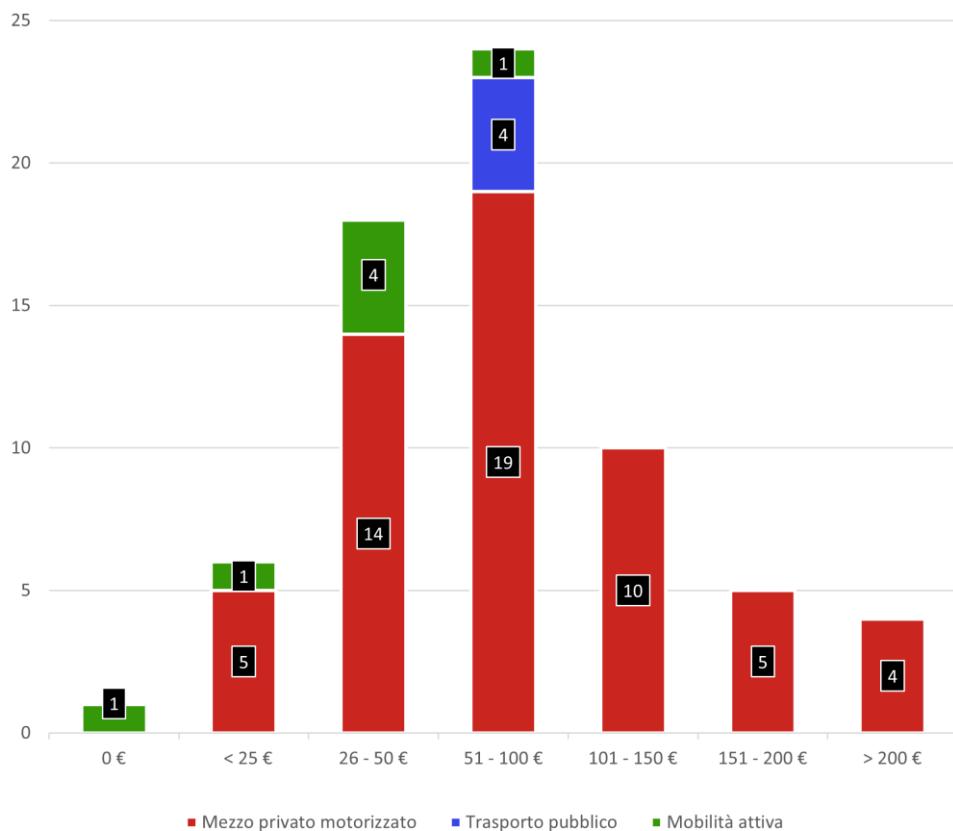
Tempo mediamente impiegato per lo spostamento casa-lavoro

Per quanto concerne i costi, quasi un dipendente su tre del campione (29%) spende almeno 100 €/mese per lo spostamento casa-lavoro, tutti in relazione all'utilizzo di mezzi privati motorizzati; il trasporto pubblico rientra stabilmente nella fascia 51-100 €/mese (la più rappresentata del campione con il 35%); la mobilità attiva, di riflesso, se combinata con il trasporto pubblico dimostra di poter comunque comportare degli oneri.



■ 0 € ■ < 25 € ■ 26 - 50 € ■ 51 - 100 € ■ 101 - 150 € ■ 151 - 200 € ■ > 200 €

Spesa media impegnata per lo spostamento casa-lavoro



Spesa media per lo spostamento casa-lavoro in relazione alla tipologia del mezzo abitualmente utilizzato

Questionario PEBA – approfondimento trasporto pubblico

Grazie ai partecipanti del suddetto questionario è stato possibile approfondire alcuni aspetti chiave del trasporto pubblico a servizio dell'areale di riferimento, includendo nell'analisi anche coloro che non scelgono abitualmente un mezzo di trasporto collettivo per svolgere il quotidiano spostamento casa-lavoro.

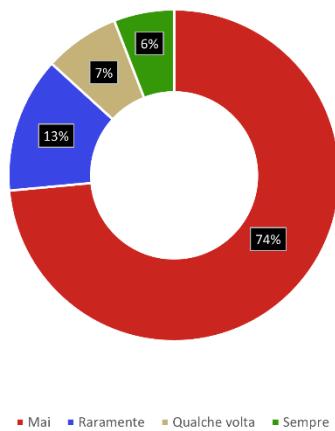


Figura 29 – Frequenza di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico

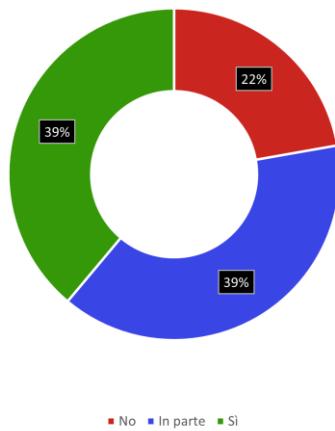
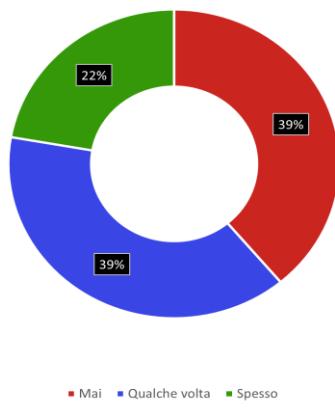
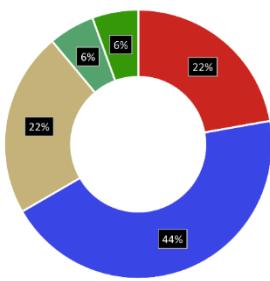
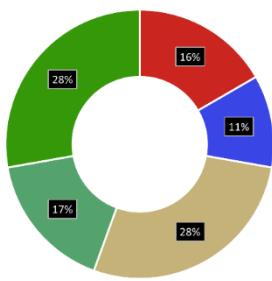


Figura 30 – Accessibilità di fermate/stazioni

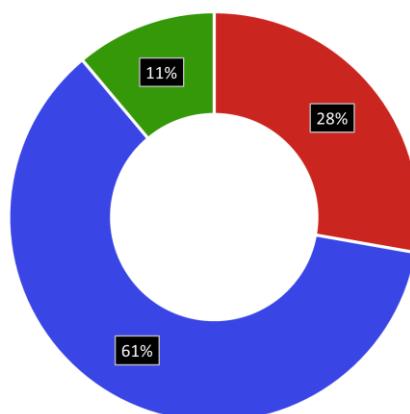


Difficoltà con pedane/gradini connesse alla fruizione dei mezzi di trasporto pubblico

pag. 40

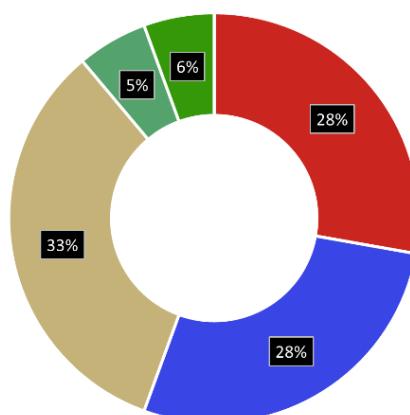


Livello di comodità e sicurezza percepito durante la fruizione dei mezzi di trasporto pubblico



■ No ■ A volte ■ Sì

Livello di compatibilità degli orari del trasporto pubblico

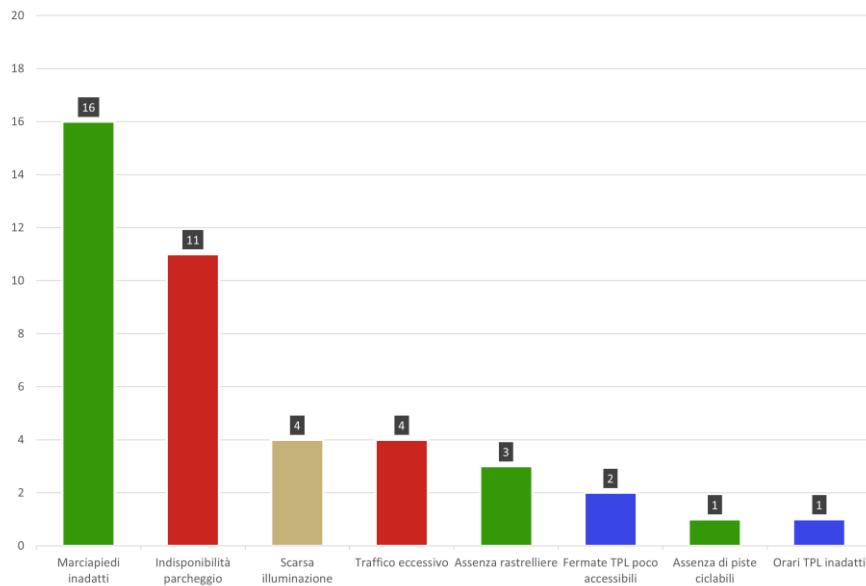


■ 1/5 ■ 2/5 ■ 3/5 ■ 4/5 ■ 5/5

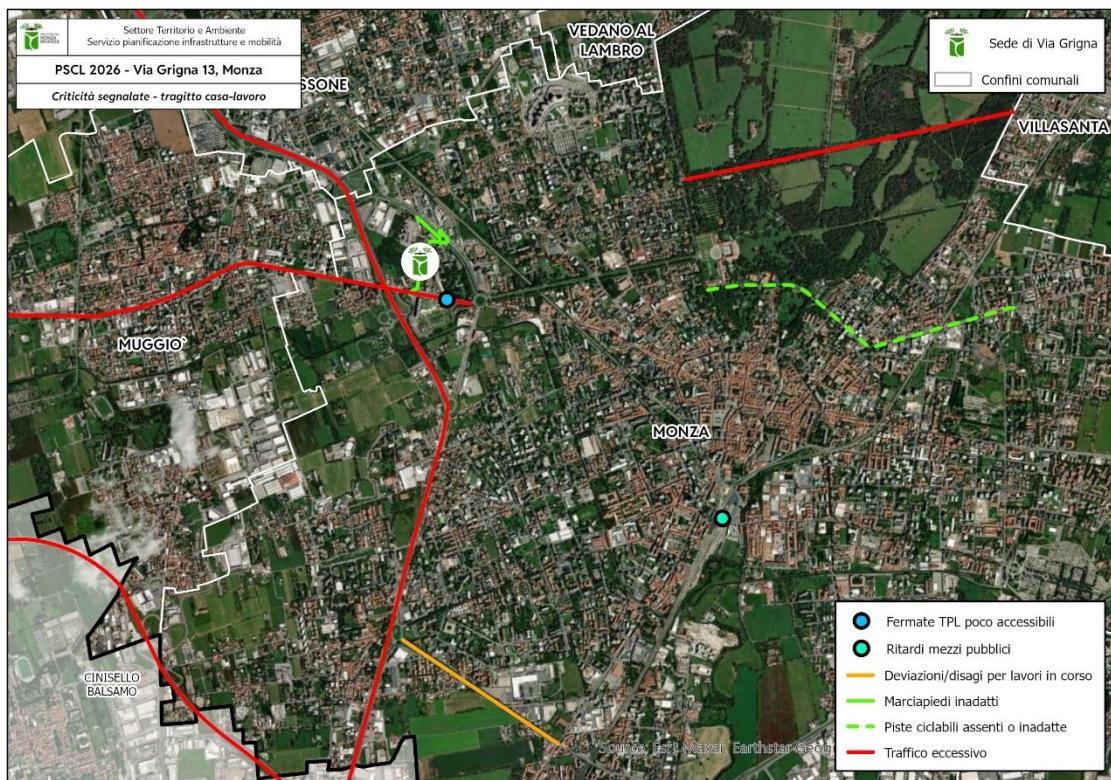
Livello di informazione relativamente ad orari/percorso dei mezzi di trasporto pubblico

Questionario PEBA – Criticità e suggerimenti

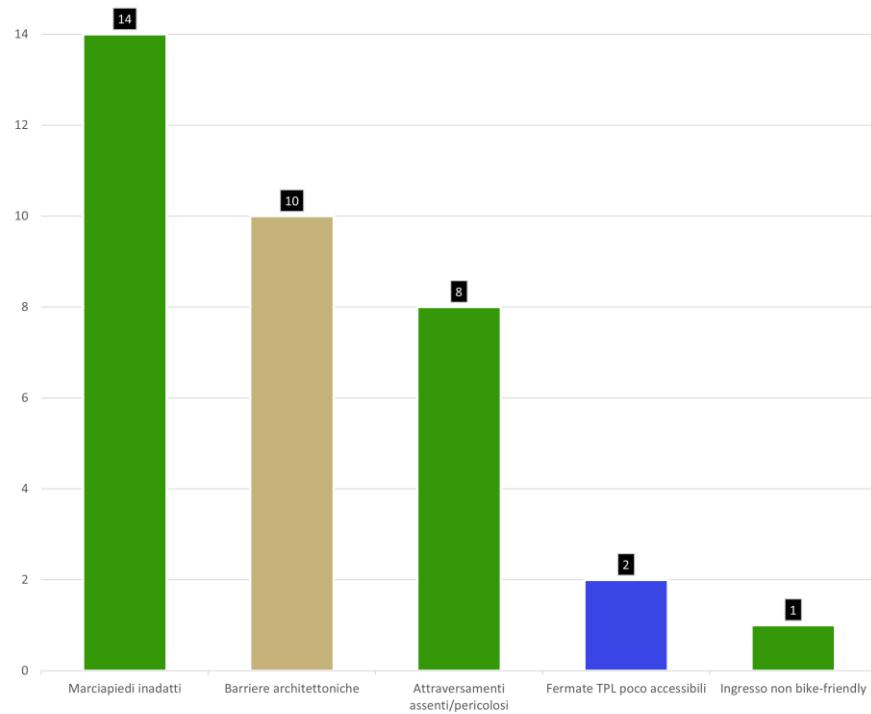
Le apposite sezioni del questionario hanno permesso di individuare due tipologie di criticità relative allo spostamento casa-lavoro, oltre a dare spazio a suggerimenti utili alla mitigazione dei disagi riscontrati:



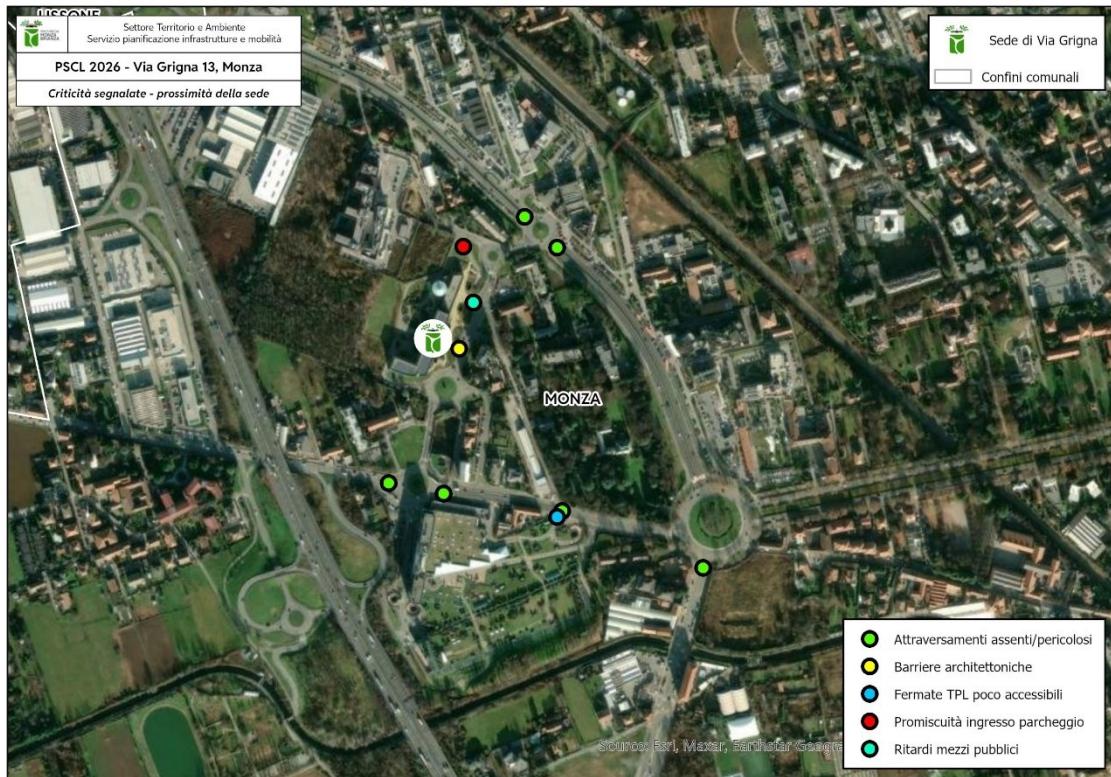
Maggiori criticità riscontrate nel tragitto casa-lavoro



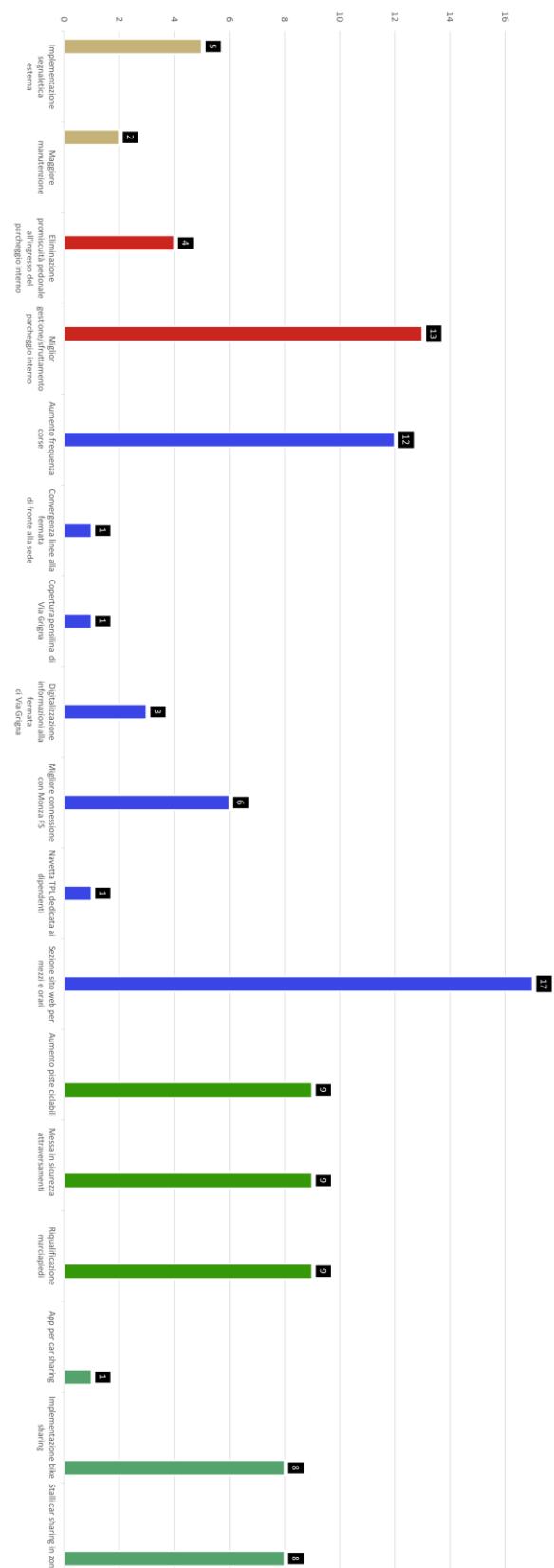
Mappatura delle maggiori criticità riscontrate nel tragitto casa-lavoro



Maggiori criticità riscontrate nei dintorni della sede di lavoro



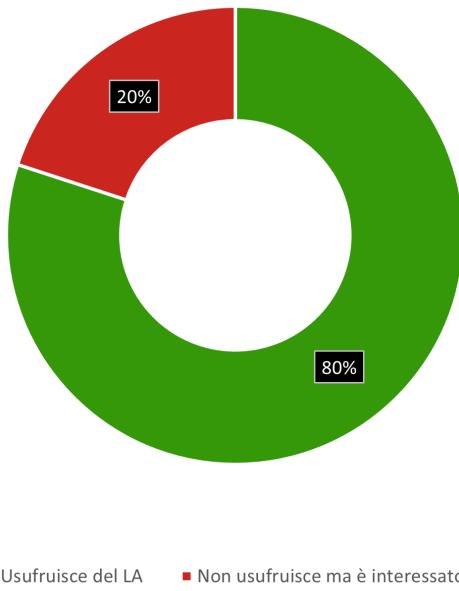
Mappatura delle maggiori criticità riscontrate nei dintorni della sede di lavoro



Principali suggerimenti volti alla mitigazione delle criticità riscontrate

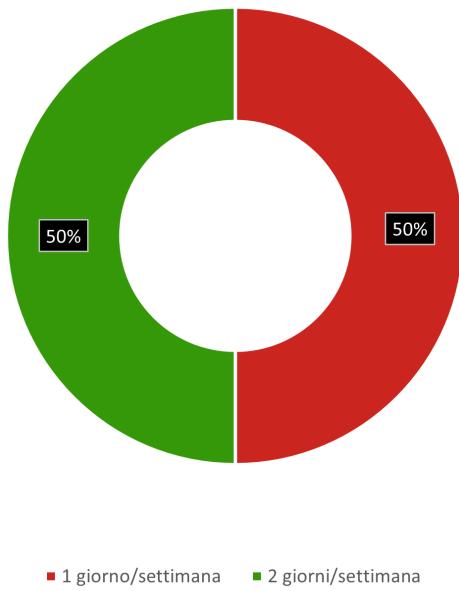
Questionario Mobility Management – approfondimento lavoro agile

Per quanto riguarda i 46 dipendenti della sede di Via Grigna che hanno risposto all'approfondimento dedicato al lavoro agile, l'80% afferma di usufruirne già ora mentre il 20% si dichiara interessato ad aderire al progetto.



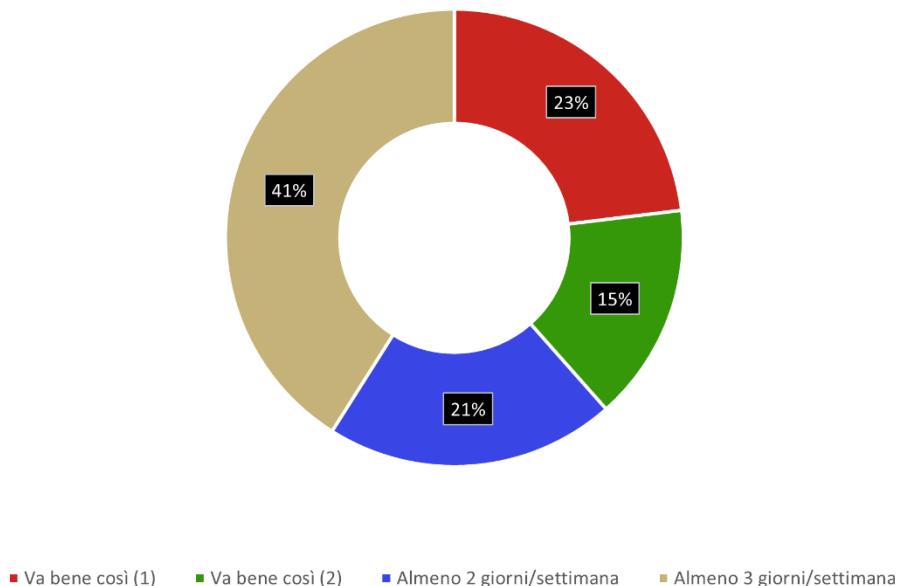
Dipendenti che già usufruiscono del lavoro agile e interessati ad usufruirne

Attualmente, i dipendenti che usufruiscono delle modalità di lavoro agile possono lavorare da casa fino a 2 giorni a settimana: il 50% ne usufruisce una volta e il 50% due volte.



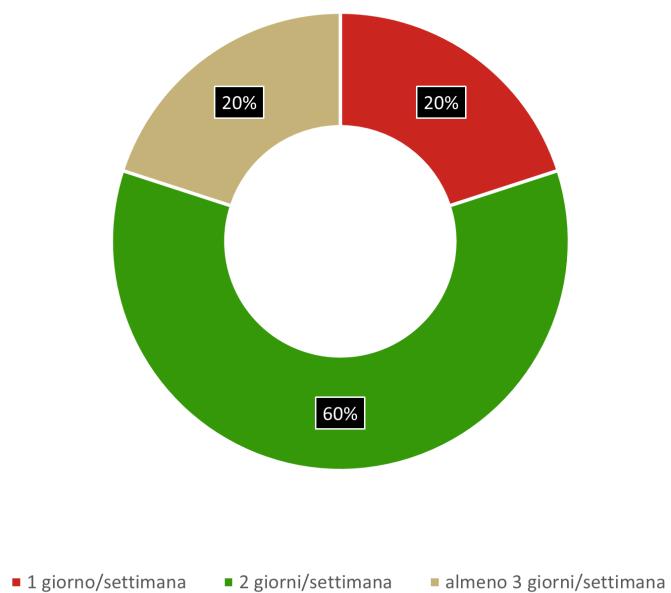
Frequenza di fruizione delle modalità di lavoro agile

Tra i dipendenti che attualmente ne hanno diritto si registra, inoltre, una diffusa volontà ad aumentare in modo netto il numero di giorni a settimana in cui si potrebbe usufruire delle modalità di lavoro agile: il 21% desidererebbe passare da 1 giorno/settimana a 2 giorni/settimana, mentre il 41% vorrebbe vedere aumentato il tetto massimo attualmente previsto per il lavoro a distanza per arrivare almeno a 3 giorni/settimana; il 38%, invece, si ritiene soddisfatto delle attuali condizioni.



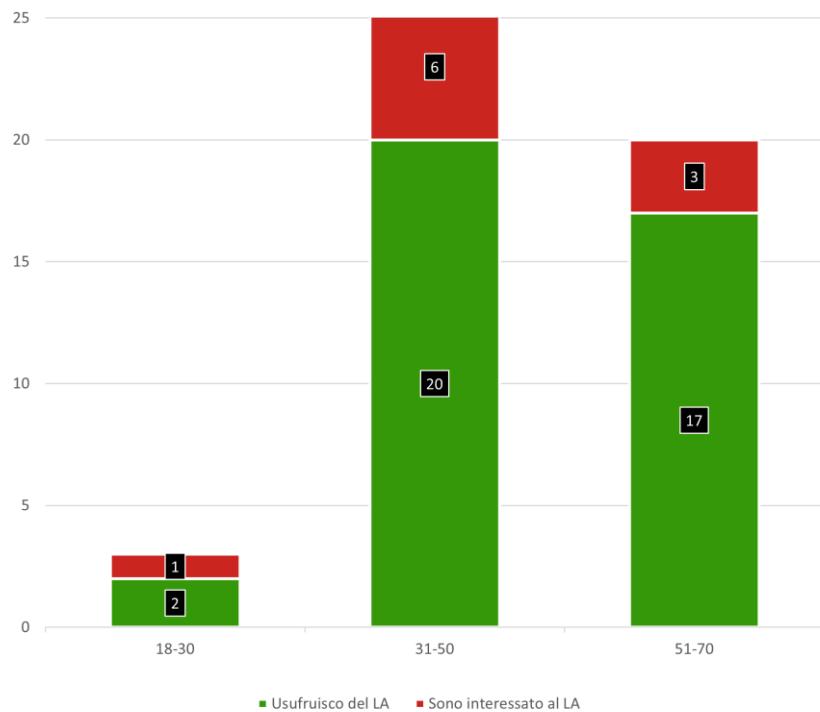
Soddisfazione in merito ai giorni/settimana in cui attualmente è possibile fruire delle modalità di lavoro agile

Tuttavia, per coloro che si dichiarano interessati ad usufruire delle stesse, la soglia dei 2 giorni/settimana si dimostra essere la più appetibile, con il 60% delle preferenze.

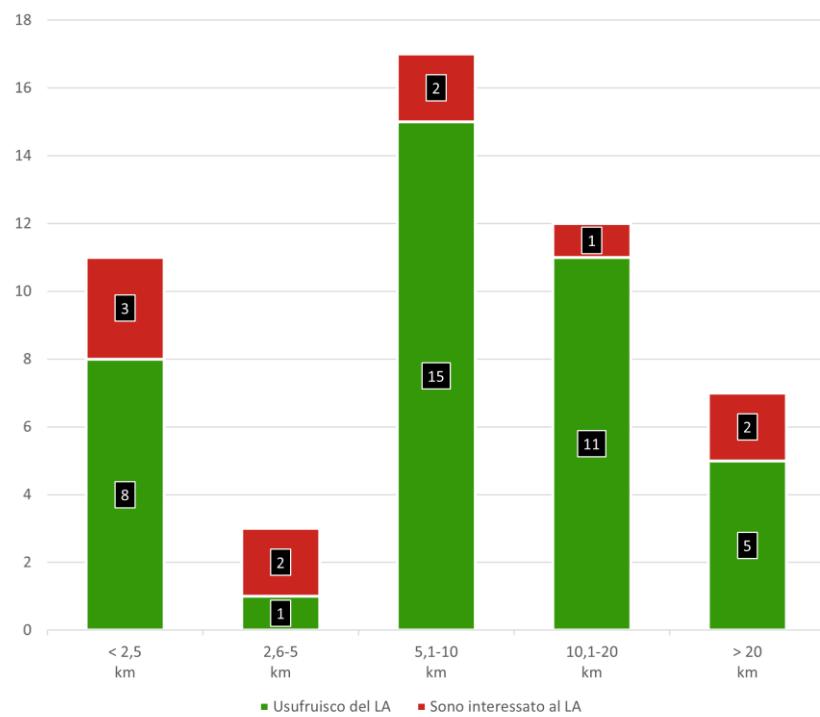


Aspettativa di giorni/settimana in cui sarebbe possibile fruire delle modalità di lavoro agile per gli interessati

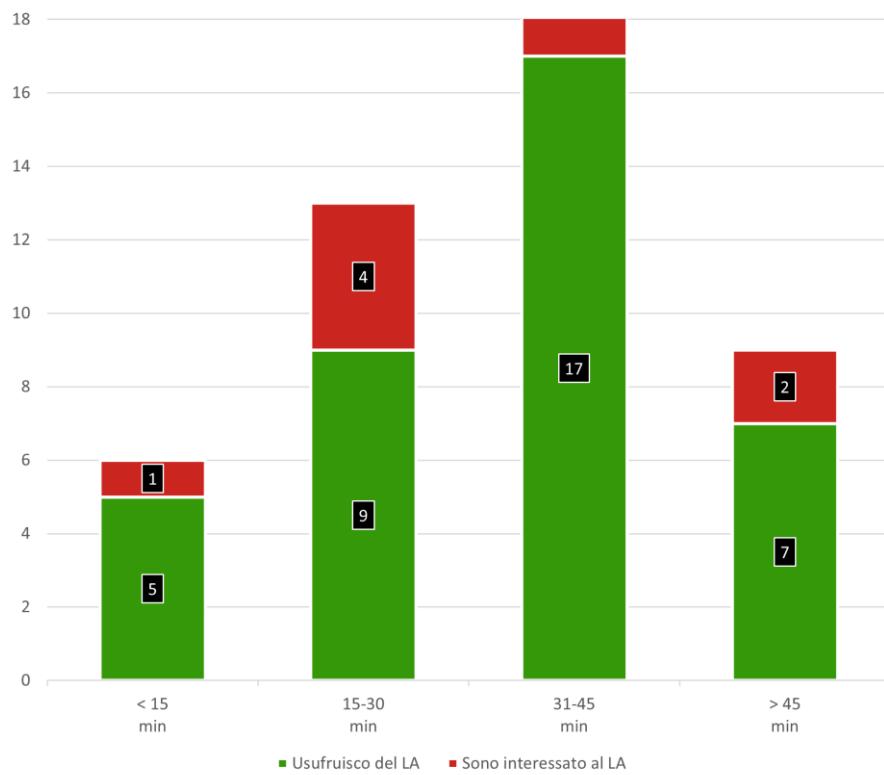
L'interesse dimostrato dal campione verso le modalità di lavoro agile è dimostrato dalla diffusione dell'interesse stesso in praticamente ogni classe di età, distanza, tempistica o tipologia di mezzo rappresentata, a dimostrazione dell'elevata qualità percepita del servizio offerto.



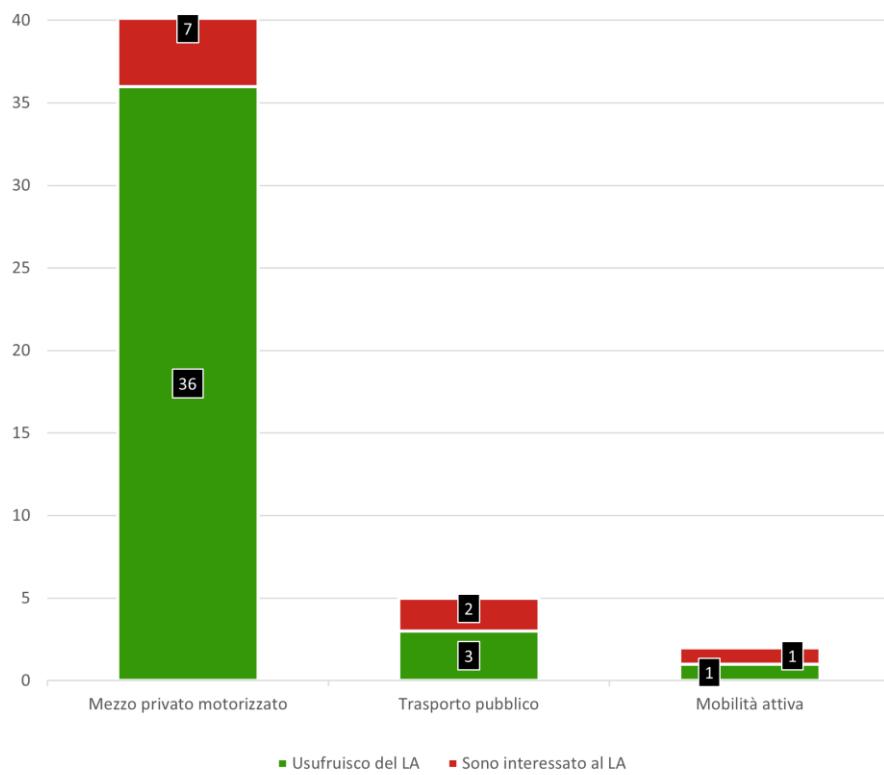
Classe di età in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa



Classe di distanza in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa

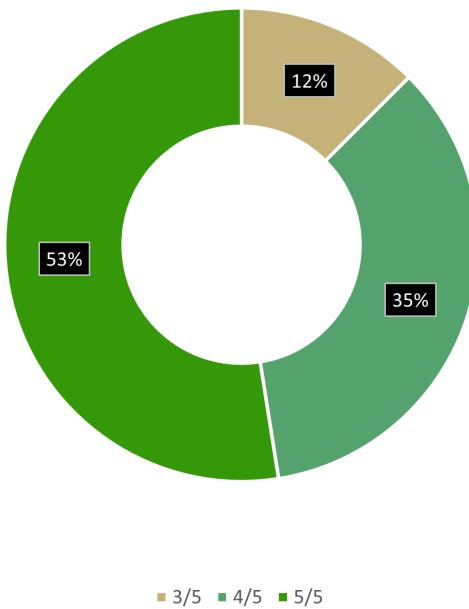


Classe di tempistiche casa-lavoro in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa



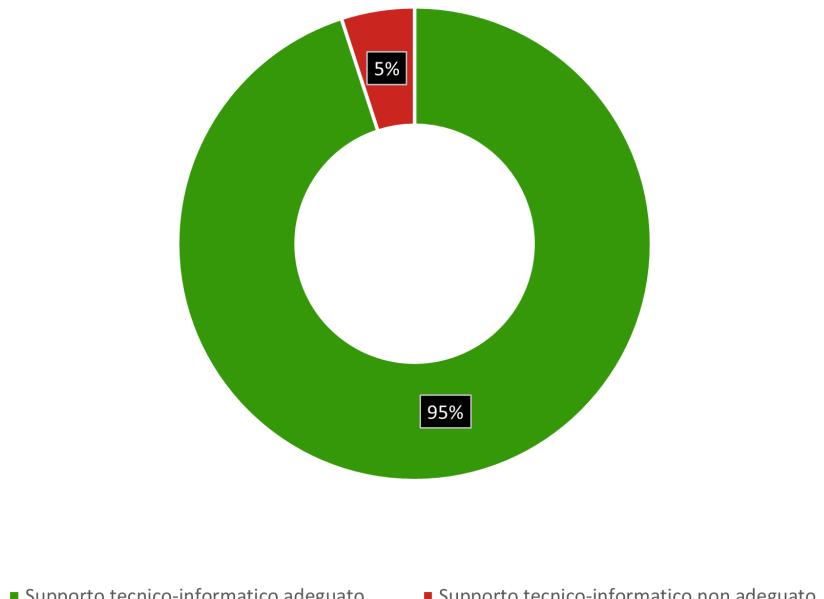
Tipologia di mezzo abitualmente usato in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa

Si registrano, in generale, livelli di soddisfazione molto alti: nessuno si è espresso sotto ai 3/5 (i quali sono comunque la netta minoranza) e ben il 53% ha espresso piena soddisfazione per il servizio offerto.



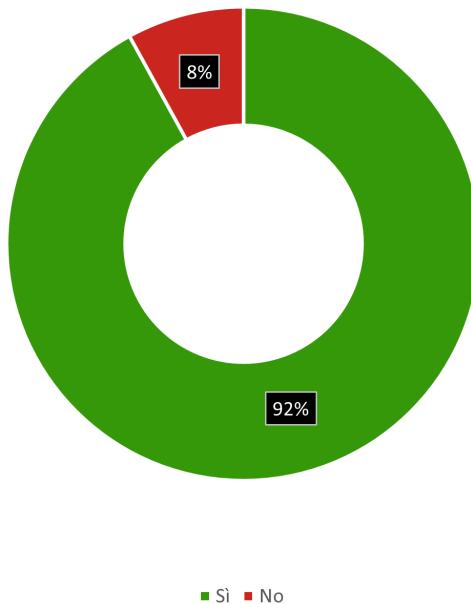
Soddisfazione dei dipendenti in merito alle modalità di lavoro agile

Lo stesso si può dire per il supporto tecnico-informatico a disposizione: il 95% non riscontra problemi di sorta e lo reputa adeguato alle necessità del caso.



Soddisfazione dei dipendenti in merito al supporto tecnico-informatico

Secondo il personale dipendente della sede di Via Grigna, le modalità di lavoro agile potrebbero addirittura rivelarsi uno strumento utile per attrarre nuove risorse: in questo senso, secondo il 92% del campione potrebbero essere un incentivo.



Può il lavoro agile essere un incentivo per l'attrazione di nuove risorse?

Non mancano, comunque, i feedback finalizzati a migliorare l'attuale esperienza:

- **Problemi tecnici**
 - ❖ Monitor più grande
 - ❖ VPN più stabile
- **Suggerimenti**
 - ❖ Aumento del tetto massimo di giornate in cui usufruire delle modalità di lavoro agile
 - ❖ Diritto al lavoro agile in caso di emergenze non programmabili
 - ❖ Lavoro agile quale misura permanente e non soggetta a rinnovo annuale
 - ❖ Più formazione/organizzazione in merito
 - ❖ Semplificazione procedura di richiesta/rinnovo
 - ❖ Ticket di welfare integrativo anche per le giornate di lavoro agile

2. Analisi ambientale

2.1. Stima delle emissioni inquinanti

A partire dai dati raccolti tramite l'indagine, riguardanti la scelta modale dei lavoratori e le loro relative percorrenze, sono stati stimati il carico emissivo e l'efficienza ambientale (definita dal quantitativo di emissioni annue di NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} e CO₂ per ogni lavoratore).

Sono state stimate le emissioni per uno scenario programmatico (definito anche “business as usual”), ossia nel quale non si considerano gli effetti delle misure implementate; a tal fine, anche la quota di lavoratori in smart working è stata posta pari a zero.

Ciò permette di operare un confronto con lo scenario di piano partendo dalla situazione che si avrebbe se l'ente non implementasse alcuna misura di mobility management.

Il metodo di calcolo prevede la stima delle emissioni dei veicoli privati, mentre sono poste pari a zero le emissioni di chi si sposta con il trasporto pubblico (poiché il mezzo circola indipendentemente dall'utilizzo o meno da parte dello specifico lavoratore), in bicicletta/monopattino o a piedi.

Le emissioni di chi utilizza l'auto come passeggero/a sono opportunamente ridotte per tenere conto dell'occupazione del veicolo da parte di più di una persona.

Le stime ambientali sono effettuate sulla base dei fattori di emissione del veicolo medio del parco circolante desunto dall'Autoritratto ACI (edizione 2021), la rappresentazione del parco veicolare italiano messo a disposizione dall'Automobile Club d'Italia.

Per quel che riguarda le auto, la classificazione per standard emissivi “Euro” è disponibile con livello di dettaglio comunale, mentre la distinzione per alimentazione è presente solo a livello provinciale.

La stima riguarda le emissioni medie di NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} e CO₂ del parco circolante comunale, assumendo che la sua composizione sia assimilabile a quella del parco provinciale (l'unico per il quale si abbia a disposizione il dato disaggregato per alimentazione).

La stima è stata eseguita a partire dalla banca dati dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale elaborati da ISPRA (anno 2020) ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera. A tale scopo, ISPRA ha utilizzato il software COPERT (versione 5.5.1), il cui sviluppo è coordinato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente nell'ambito delle attività dell'European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation (ETC/ACM).

Le stime sono elaborate sulla base dei dati di input nazionali riguardanti il parco e la circolazione dei veicoli (numerosità del parco, percorrenze e consumi medi, velocità per categoria veicolare con riferimento ai cicli di guida urbano, extraurbano ed autostradale, altri specifici parametri nazionali).

Tale dato è stato quindi adattato allo scenario provinciale ponderando il dato medio nazionale in funzione della composizione del parco auto provinciale da fonte ACI e delle percorrenze in ambito urbano da fonte ISPRA, considerando invariati tutti gli altri parametri usati per la stima a livello nazionale.

Altre approssimazioni riguardano l'utilizzo del dato più cautelativo in caso di assenza di informazioni.

La stima è stata eseguita con riferimento al solo ciclo di guida urbano.

Si riporta di seguito la composizione percentuale del parco auto circolante della Provincia di Monza e Brianza.

Si precisa che nella presenza del parco non sono contemplate le auto elettriche BEV (Battery Electric Vehicle) cosiddette a “zero emissioni”.

Alimentazione	Presenza nel parco
Benzina	50%
Gasolio	17,1%
GPL	11,4%
Metano	1,4%
Ibrido-Elettrico	20,1%

Composizione del parco auto circolante tipologia di alimentazione

Standard Euro	Presenza nel parco
Euro 0	5,7%
Euro 1	1,9%
Euro 2	4,8%
Euro 3	7,6%
Euro 4	22,7%
Euro 5	20,2%
Euro 6	37,1%

*Composizione del parco auto circolante per classe antinquinamento secondo normativa “Euro”
(fonte Osservatorio nazionale PUMS)*

Si riportano dunque i fattori di emissione delle auto risultanti per la Provincia di Monza e Brianza.

Inquinante	Fattore di emissione medio [g/km]
NO _x	0,375
PM ₁₀	0,037
PM _{2,5}	0,024
CO ₂	238,6

*Fattori di emissione medi per le automobili
(fonte Osservatorio nazionale PUMS)*

Per quel che riguarda i motocicli, non avendo rinvenuto dati aggiornati, si ripropongono gli stessi utilizzati per la stima delle emissioni nel PSCL 2024 e aventi riferimento alla composizione del parco veicolare circolante desunto dall'ACI anno 2020 e ai fattori medi elaborati da Ispra per l'anno 2019. La metodologia è analoga a quella descritta per le auto.

Si riporta di seguito la composizione percentuale del parco motocicli circolante della Provincia di Monza e Brianza.

Alimentazione	Presenza nel parco
Benzina	100%

Composizione del parco auto circolante tipologia di alimentazione

Standard Euro	Presenza nel parco
Euro 0	27,9%
Euro 1	12,4%
Euro 2	12,3%
Euro 3	33,0%
Euro 4	14,3%

Composizione del parco circolante dei motocicli

Si riportano dunque i fattori di emissione dei motocicli risultanti per la Provincia di Monza e Brianza.

Inquinante	Fattore di emissione medio [g/km]
NO _x	0,076
PM ₁₀	0,027
PM _{2,5}	0,021
CO ₂	127,2

Fattori di emissione medi per i motocicli

Dal campione analizzato si stima che la distanza media giornaliera coperta da un dipendente provinciale (sede di Via Grigna) sia pari a 17,6 km.

Assumendo i dati medi di percorrenza e incrociandoli con il mezzo utilizzato e con i rispettivi fattori di emissione, si stima che in media un lavoratore che usa il proprio mezzo privato motorizzato emetta al giorno 6,6 g di NOx, 0,65 g di PM10, 0,42 g di PM2,5 e 4,2 kg di CO2.

Estendendo la stima all'intera popolazione della sede provinciale, risultano emissioni giornaliere totali stimate pari a 1,02 kg di NOx, 1 kg di PM10, 0,65 kg di PM2,5 e 646 kg di CO2.

3. Parte progettuale

3.1. Definizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi

L'obiettivo principale del PSCL è quello di ridurre l'uso del veicolo privato a motore da parte dei dipendenti, incrementando la quota di scelta del trasporto pubblico o della mobilità attiva: ulteriori obiettivi, legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'ente (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 minore stress).

3.2. Misure prioritarie da approfondire nel 2026

A integrazione dei servizi già esistenti, sono state individuate le misure di mobilità sostenibile più appropriate – le quali afferiscono ai 5 assi di cui alle “Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro” - rispetto al quadro analitico raccolto, di cui si intende approfondire la fattibilità nel corso del 2026.

3.2.1. Convenzione car sharing

Nel primo trimestre del 2026 si definiranno, in accordo con E-VAI, le modalità di fruizione e l'eventuale scontistica al servizio di car sharing mediante modalità pay-as-you-go: all'utente, una volta qualificato come dipendente provinciale, verrà fornito un apposito codice per accedere ai vantaggi riservati.

3.2.2. Rilancio convenzione bike sharing

Nel corso del 2025 è stata distribuita una minima parte dei 50 abbonamenti gratuiti della validità di una settimana erogabili ai dipendenti per utilizzo per motivi personali: è intenzione della Provincia rilanciare l'iniziativa con una nuova campagna informativa riguardante la possibilità di usufruire delle agevolazioni della convenzione in essere anche relativamente ad abbonamenti annuali.

3.2.3. Interventi sulla rete ciclabile

Richiamando gli obiettivi dell'aggiornamento 2025 del Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC), l'Ente si propone di aprire un tavolo di lavoro con il Comune di Monza – impegnato con la Variante Generale al PGT - per verificare la possibilità di ulteriori interventi a favore dello sviluppo di tratti ciclabili a servizio della sede e incrementare al contempo i servizi a favore degli utenti di biciclette e monopattini.

3.2.4. Potenziamento lavoro agile / smart working

Stante l'elevata richiesta da parte dei lavoratori riscontrata in fase di indagine, l'amministrazione potrà valutare di consentire l'aumento delle adesioni a detta modalità nel rispetto di possibilità e limitazioni della normativa in materia, sia di carattere nazionale che legata alla negoziazione decentrata con la RSU.

3.3. Misure da valutare in futuro

Si elencano di seguito le proposte che potranno essere meglio definite nel corso del 2026, previa concertazione con l'Ente, con i lavoratori e con le associazioni sindacali, e stante la possibilità di reperire ulteriori risorse economiche per la loro attivazione.

3.3.1. Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL

Quale misura di welfare integrativo, l'Ente valuterà - secondo quanto indicato all'Art. 51, comma 2, lettere d) e d-bis) del TUIR - la possibilità di erogare contributi ai lavoratori legati all'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico.

3.3.2. Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori

Saranno esplorate le migliori modalità di fornitura ai lavoratori di incentivi economici o sconti sull'acquisto di prodotti quali biciclette, monopattini e relativi accessori come i caschi, ecc.

3.3.3. Installazione di spogliatoi con docce

Al fine di promuovere l'utilizzo della bicicletta, sarà valutata la possibilità di realizzare dei locali spogliatoi muniti di servizi e docce, al fine di garantire la possibilità ai ciclisti di utilizzarli al termine del proprio spostamento casa-lavoro. Sarà inoltre opportuno dotare gli spogliatoi di apposite pance, nonché di armadietti personali, da assegnare a chi si reca in ufficio in bicicletta. In tal modo, il lavoratore potrà conservare nel proprio armadietto i vestiti di ricambio, da indossare dopo aver usufruito delle docce.

3.3.4. Creazione di un'area Intranet dedicata per i lavoratori

Tutte le misure descritte in precedenza potrebbero essere comunicate ai lavoratori tramite un'apposita area della Intranet aziendale: in aggiunta, il lavoratore potrebbe trovare anche notizie in tema di mobilità, informazioni sulla qualità dell'aria, avvisi sui principali cantieri in corso sulla rete stradale, nozioni di base sulla mobilità sostenibile, rubriche che danno voce ai lavoratori stessi, consigli su come tenersi in forma anche attraverso i propri spostamenti, mappe, travel planner, convenzioni in essere e guide all'utilizzo dei servizi. In attesa dell'attivazione dell'area intranet, vi invitiamo a formulare segnalazioni/proposte mediante la casella di posta elettronica dedicata: MobilityManager@provincia.mb.it.

3.3.5. Adesione alla Settimana Europea della Mobilità

La Provincia di Monza e della Brianza valuterà l'adesione alla Settimana Europea della Mobilità, evento annuale che ha lo scopo di informare i cittadini sulle modalità di spostamento sostenibili.

3.3.6. Miglioramento segnaletica stradale di servizi

Considerate le difficoltà nel raggiungere la sede da parte del pubblico, l'Ente si propone di aprire un tavolo di lavoro con il Comune di Monza per implementare, sulle principali direttive di accessibilità dell'areale, la segnaletica stradale di servizi al fine di indicare la presenza della sede provinciale.

3.4. Possibili benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

3.4.1. Benefici ambientali

Per stimare i benefici ambientali si fa riferimento al paragrafo 3.1 sulla stima delle emissioni inquinanti, dal quale si evince che un dipendente che utilizza il mezzo privato motorizzato per compiere lo spostamento casa-lavoro e ritorno emette una notevole quantità di agenti inquinanti.

Pertanto, l'attuazione delle politiche prospettate nel presente PSCL (come lo smart working o il car pooling) potrebbero apportare benefici considerevoli in termini di riduzione degli inquinanti da parte dei dipendenti.

3.4.2. Benefici economici

Per stimare i benefici economici, si considerino tutte le spese di trasporto che ogni dipendente deve affrontare per raggiungere la sede di Via Grigna: per chi sceglie abitualmente di compiere lo spostamento casa-lavoro con un mezzo privato motorizzato, i due principali fattori di cui tener conto sono il costo del carburante e l'eventuale costo dei pedaggi; per chi sceglie il trasporto pubblico, il costo di biglietti o abbonamenti; per la mobilità attiva, infine, si potrebbero considerare gli eventuali costi relativi alle tariffe del bike sharing.

L'attuazione delle politiche prospettate nel presente PSCL (come lo smart working o il car pooling) potrebbero apportare benefici considerevoli in termini di riduzione delle spese da parte dei dipendenti.

Per quanto riguarda gli utilizzatori dei sistemi di trasporto pubblico, è evidente che la riduzione degli attuali costi di acquisto sarebbe proporzionata all'eventuale contributo ricevuto dall'amministrazione provinciale.

3.4.3. Benefici sociali

È chiaro che, per stimare i benefici sociali, sarebbe necessario uno studio ad hoc relativo alle conseguenze sulla sfera emotiva/psicologica personale dell'attuazione di alcune misure potenzialmente migliorative nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro.

3.5. Programma di comunicazione

Dal paragrafo 6 delle linee guida - 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...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”.

L'obiettivo è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere, per sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse.

L'ente, per adempiere a tale compito, dispone della e-mail all user provinciale e della home page del sito intranet per i dipendenti e la possibilità di ricorrere a campagne social e/o diffusione di volantini/brochure per i cittadini esterni.

3.6. Programma di monitoraggio

3.6.1. Esiti del monitoraggio del PSCL 2025

Nel corso del 2025, a valle dell'adozione del PSCL 2025 avvenuta con DDP n. 21 del 13.02.2025, sono state portate a termine alcune delle misure inserite nella proposta progettuale del Piano:

- **Aggiornamento Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica**

L'aggiornamento 2025 del Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) – piano di settore del PUMS - è stato approvato con DCP n. 31 del 14.10.2025 al fine, tra le altre cose, di fornire linee guida, obiettivi ed indirizzi per l'individuazione delle principali direttive che compongono la rete ciclabile provinciale anche per uno sviluppo diffuso e coerente della stessa;

- **Incremento e messa in sicurezza dei posteggi delle biciclette**

Nel corso del 2025 sono state posizionate due rastrelliere da 7 posti ciascuna nella zona centrale del primo piano interrato (parcheggio dei dipendenti provinciali), portando i posti disponibili per il parcheggio delle biciclette a 30 e garantendo alloggio – anche riparato – ai dipendenti della sede.

- **Nuova linea z238 “Lissone FS-Monza Polo Istituzionale”**

A seguito delle interlocuzioni con l'Agenzia per il TPL (indirizzate dalle azioni proposte nel PSCL 2025) - a partire da una modifica introdotta all'interno del programma dei servizi di bacino, che prevede l'istituzione di una nuova linea z238 Vedano al Lambro - Muggiò Prati con transito alla fermata “MONZA Grigna” (Polo Istituzionale/CAM) con avvio del servizio a seguito della nuova gara d'appalto a cura di ATPL – dal 7 gennaio 2026 sarà istituita una navetta (a tariffa STIBM) fra la stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò e il Polo Istituzionale con tempi di percorrenza stimati in circa 12 minuti.

Lissone FS – Monza Grigna		Monza Grigna - Lissone FS	
7.18	7.48	7.30	8.00
8.18	8.48	08.30	9.00
9.18	9.48	09.30	10.00
10.18		10.30	
16.18	16.48	16.30	17.00
17.18	17.48	17.30	18.00
18.18	18.48	18.30	19.00
19.18		19.30	

Orari z238 Lissone FS-Monza Polo Istituzionale

- **Adesione all’Agenzia Innova 21**

L’adesione ad un soggetto qualificato nei progetti di sostenibilità come l’Agenzia Innova 21, avvenuta con DPP n. 58 del 27 marzo 2025, vuole confermare e comunicare efficacemente l’impegno della Provincia di Monza e della Brianza per la mobilità sostenibile, coinvolgendo i lavoratori nel percorso e garantendo loro, al contempo, una serie di convenzioni e di progetti che soggetti attivi nel campo della mobilità sostenibile possono offrire ai propri aderenti e i loro lavoratori.

- **Estensione del PSCL alla sede di Via Tommaso Grossi 9, Monza**

Al fine di coinvolgere il più alto numero di dipendenti possibile ed assicurare una parità di trattamento all’interno dello stesso ente, è stata dedicata un’apposita sezione del presente PSCL ai dipendenti prestanti servizio nella sede di Via Tommaso Grossi 9, Monza.

3.6.2. Programma di monitoraggio 2026

Il presente paragrafo contiene la descrizione e l'articolazione dell'attività di monitoraggio prevista nel 2026, funzionale a valutare l'efficacia delle misure da implementare, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolino o ne rendano difficile l'attuazione.

I conteggi e le estrazioni dati permettono di valutare i cosiddetti “indicatori specifici” del PSCL, vale a dire gli indicatori che rappresentano i livelli, le frequenze e le modalità di utilizzo delle opere e dei servizi realizzati.

Misura	Strumento di monitoraggio	Tempi	Costi
Misure prioritarie da approfondire			
Accordo sul car sharing	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Rilancio convenzione bike sharing	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Interventi sulla rete ciclabile	Questionario PSCL	Almeno 6 mesi dopo l'adeguamento	-
Potenziamento lavoro agile / smart working	Estrazione dati da database dell'ente	Una volta l'anno	2 ore-uomo
Misure da valutare in futuro			
Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Incentivi all'acquisto delle biciclette per i lavoratori	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Installazione di spogliatoi con docce	Riscontri diretti	Una volta l'anno	-
Creazione di un'area Intranet dedicata	n° di visualizzazioni	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	n° partecipanti	Al termine dell'iniziativa	2 ore-uomo
Miglioramento segnaletica stradale di servizi	Questionario PSCL	Una volta l'anno	2 ore-uomo

Programma di monitoraggio PSCL 2026 per la sede di Via Grigna

Sede di Via Tommaso Grossi 9, Monza

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

Sede di Via Tommaso Grossi 9, Monza

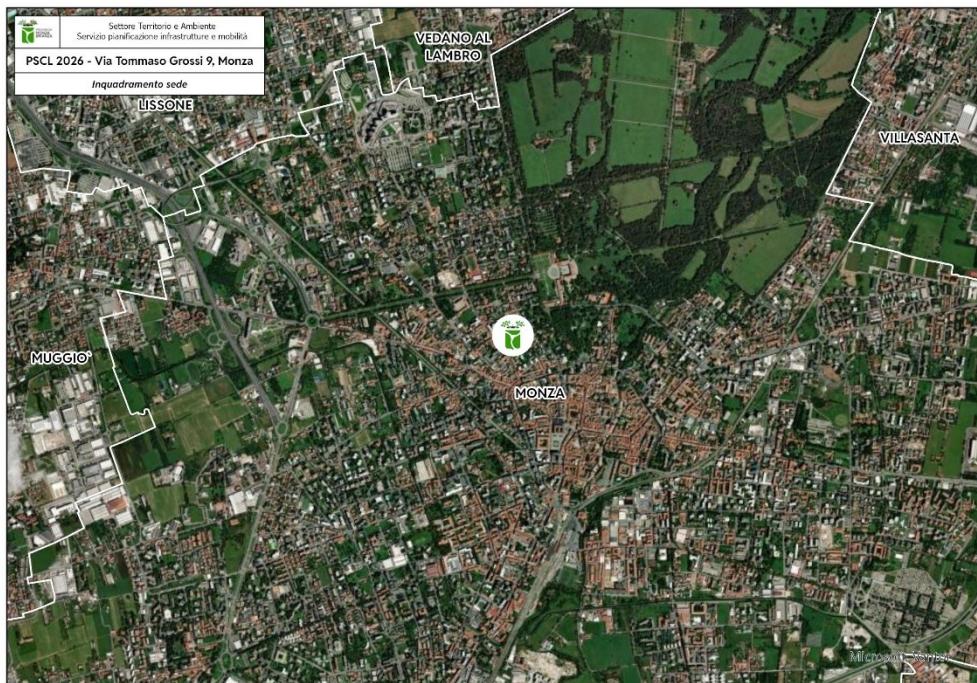
1. Parte informativa e di analisi

1.1. 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.

1.1.1. Localizzazione della sede

Nella seguente immagine è individuata la localizzazione della sede di lavoro ubicata in via Tommaso Grossi 9, Monza.



Localizzazione della sede di Via Tommaso Grossi

Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede di Via Grossi 13, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità della sede, raccolte mediante la compilazione di una “Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto” coerente con l’Allegato 2 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.

VOCE	VALORE
Localizzazione della sede	urbana
Denominazione della sede	Provincia di Monza e della Brianza
Comune	Monza
Indirizzo e numero civico	Via Grossi 9
CAP	20900

Localizzazione della sede

VOCE	VALORE
Numero totale di dipendenti (compreso CPI)	48

Personale

VOCE	VALORE
Orario di ingresso dei dipendenti	7:45 - 9:30
Orario di uscita dei dipendenti	16:00 – 19:30

Orario di lavoro

VOCE	VALORE
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0
Risorse umane dedicate, in maniera non esclusiva, alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	2

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

VOCE	VALORE
Navetta aziendale	0
Automobili aziendali	0
Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
Car sharing aziendale	0 ³
Piattaforma di car-pooling aziendale	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: servizi di trasporto per i dipendenti

VOCE	VALORE
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

³ In fase di definizione accordo con gestore

VOCE	VALORE
Numero posti auto a disposizione/totali	0
Numero posti moto	0
Numero posti bici	0
Zona deposito monopattini	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: aree di sosta riservate ai dipendenti

VOCE	VALORE
Spogliatoi con presenza di docce	No
Mensa aziendale	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: altro

VOCE	VALORE
Volantini e/o brochure	No
Affissioni in spazi (ad es. locandine in bacheche)	Sì
Rubrica ricorrente in giornale aziendale	No
e-mail all user	Sì
Campagne social tramite post	Sì
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali: strumenti di comunicazione aziendale

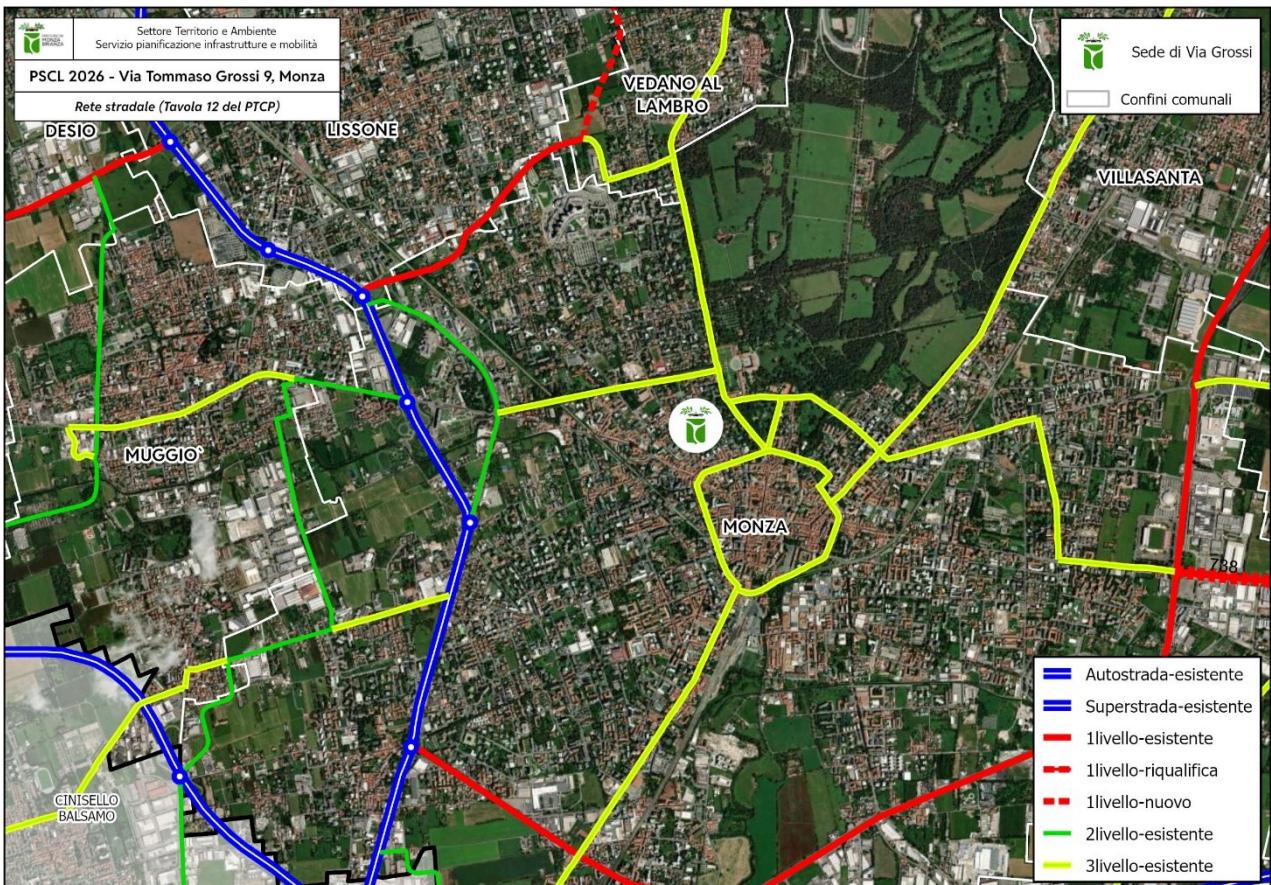
VOCE	VALORE
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Alta
Presenza delle stazioni ferroviarie	Alta
Presenza e qualità delle stazioni metro	Previste
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Media
Esistenza di servizi di car sharing	Sì
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	Sì
Esistenza di servizi di monopattini in sharing	Sì
Presenza e qualità di piste e percorsi ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Bassa
Disponibilità di un parcheggio aziendale	No
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	Sì
Area pedonale o ZTL	No

Offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m)

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

1.1.2. Rete stradale

La sede della Provincia di Monza e della Brianza è ubicata in via Grossi 9, nella zona centrale di Monza (quartiere San Biagio), ed è collegata alla viabilità primaria (Viale Cesare Battisti e Viale Regina Margherita) tramite gli assi viari di Via Volta e Via Dante.



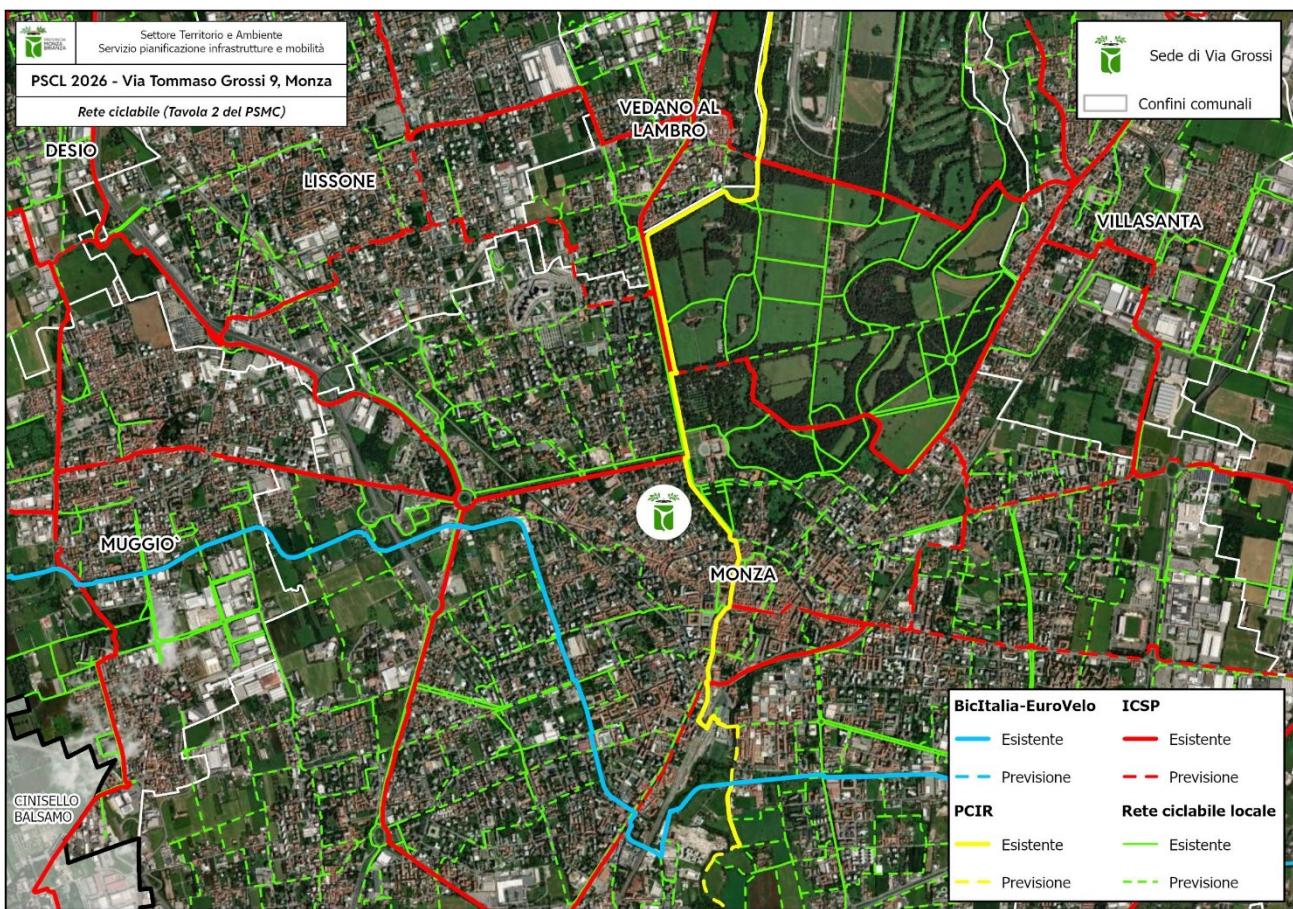
Rete stradale nei pressi della sede di Via Grossi

1.1.3. Rete ciclabile

In prossimità della sede sono presenti alcuni assi portanti della rete ciclabile del Comune di Monza:

- A est, lungo Viale Regina Margherita/Viale Brianza (entrambi i lati), si sviluppa un percorso promiscuo ciclopedenale – corrispondente al Percorso Ciclabile di Interesse Regionale (PCIR) 15 “Lambro” - che consente la connessione con il centro della città. Inoltre, proseguendo verso nord, si prosegue in fregio alla SP6, asse fondamentale per le connessioni dolci con i comuni limitrofi, Lissone e Vedano al Lambro su tutti.
- A sud, si sviluppa la ZTL di Monza che consente la connessione con la stazione FS e con i quartieri limitrofi.

Considerata la sopraccitata dotazione infrastrutturale, si può affermare che la stessa sia ben collegata con il centro di Monza -verso sud- e i limitrofi comuni di Lissone e Vedano al Lambro -verso nord- sotto il profilo della ciclabilità, ma che l'assenza di infrastrutture dedicate nel raggio di almeno 300m dalla sede non la renda facilmente accessibile sotto questo punto di vista.



Rete ciclabile esistente nei pressi della sede di Via Grossi

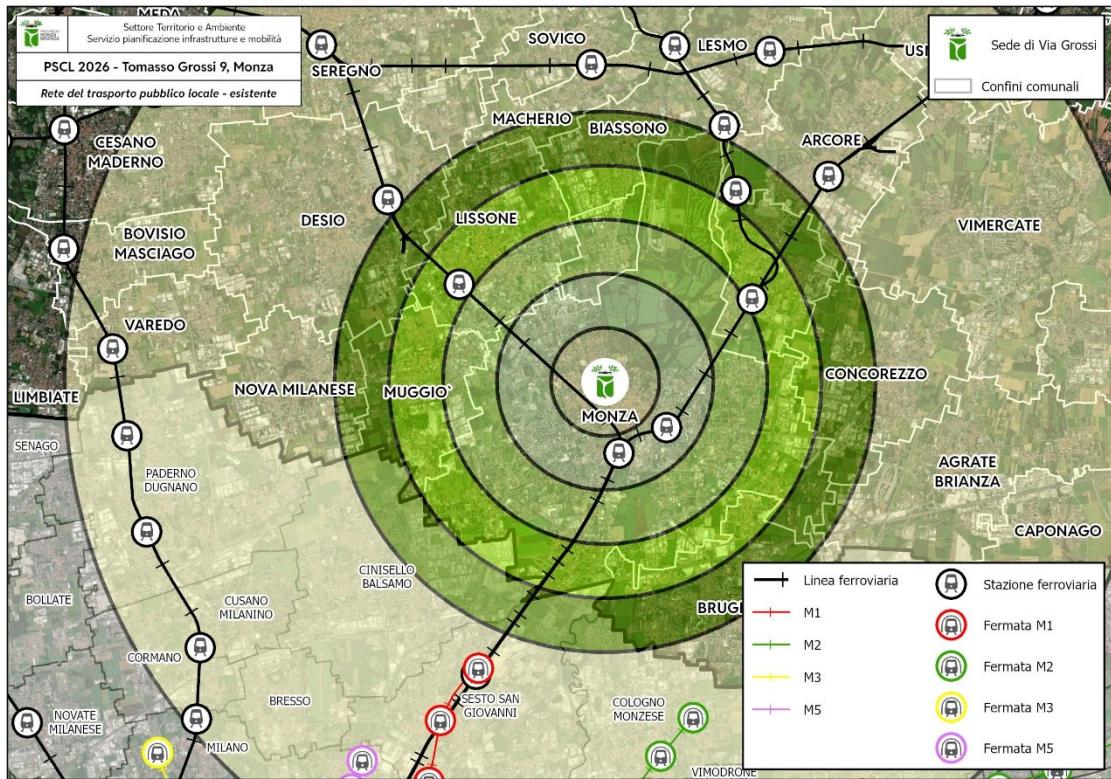
1.1.4. Trasporto pubblico

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, a circa 1,5 km dalla sede è presente la stazione ferroviaria di Monza FS (linee S7, S8, S9, S11 e Reg) e Monza Sobborghi (linea S7); distano invece 3 km le stazioni di Lissone-Muggiò (linee S9 ed S11) e Villasanta Parco (linea S7).

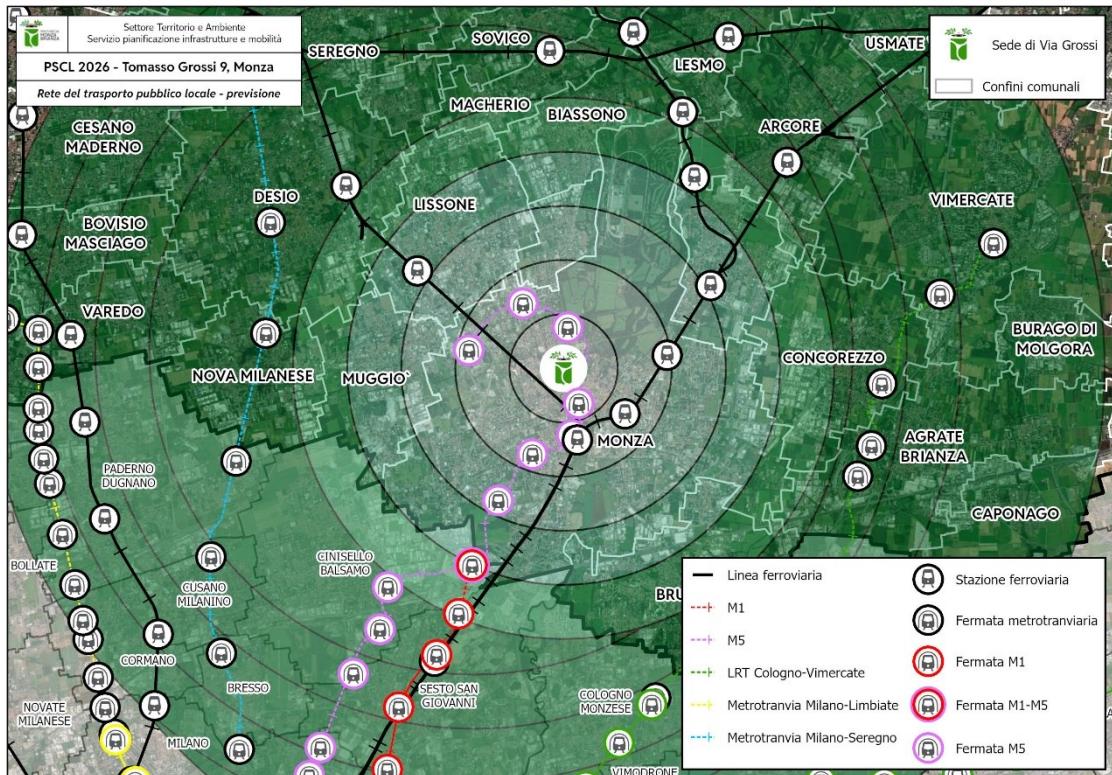
Per quanto riguarda le stazioni metropolitane, la più vicina è il capolinea della linea M1 “Sesto I Maggio FS”, situato a 5,7 km di distanza; seguono il capolinea M2 “Cologno Nord” a 7,3 km, il capolinea M5 “Bignami” a 7,9 km e il capolinea M3 “Comasina” a 9,8 km. Si segnala che solo dal capolinea M2 è possibile raggiungere direttamente la sede in 43 minuti grazie alla linea su gomma z203: la durata media dello spostamento, dagli altri nodi di interscambio, è di 52,5 minuti con 2/3 cambi.

A questo proposito, la sede di via Grossi è interessata dalla previsione delle fermate “Trento Trieste” e “Monza Parco” del prolungamento della linea M5 da Milano (Bignami) il cui progetto definitivo è stato approvato nel 2024.

Ovviamente, l’eventuale realizzazione di un sistema metropolitano a servizio del polo istituzionale aprirebbe scenari di mobilità molto diversi da quelli attuali, con specifiche conseguenze che andrebbero studiate approfonditamente.



Quadro attuale del trasporto pubblico su ferro



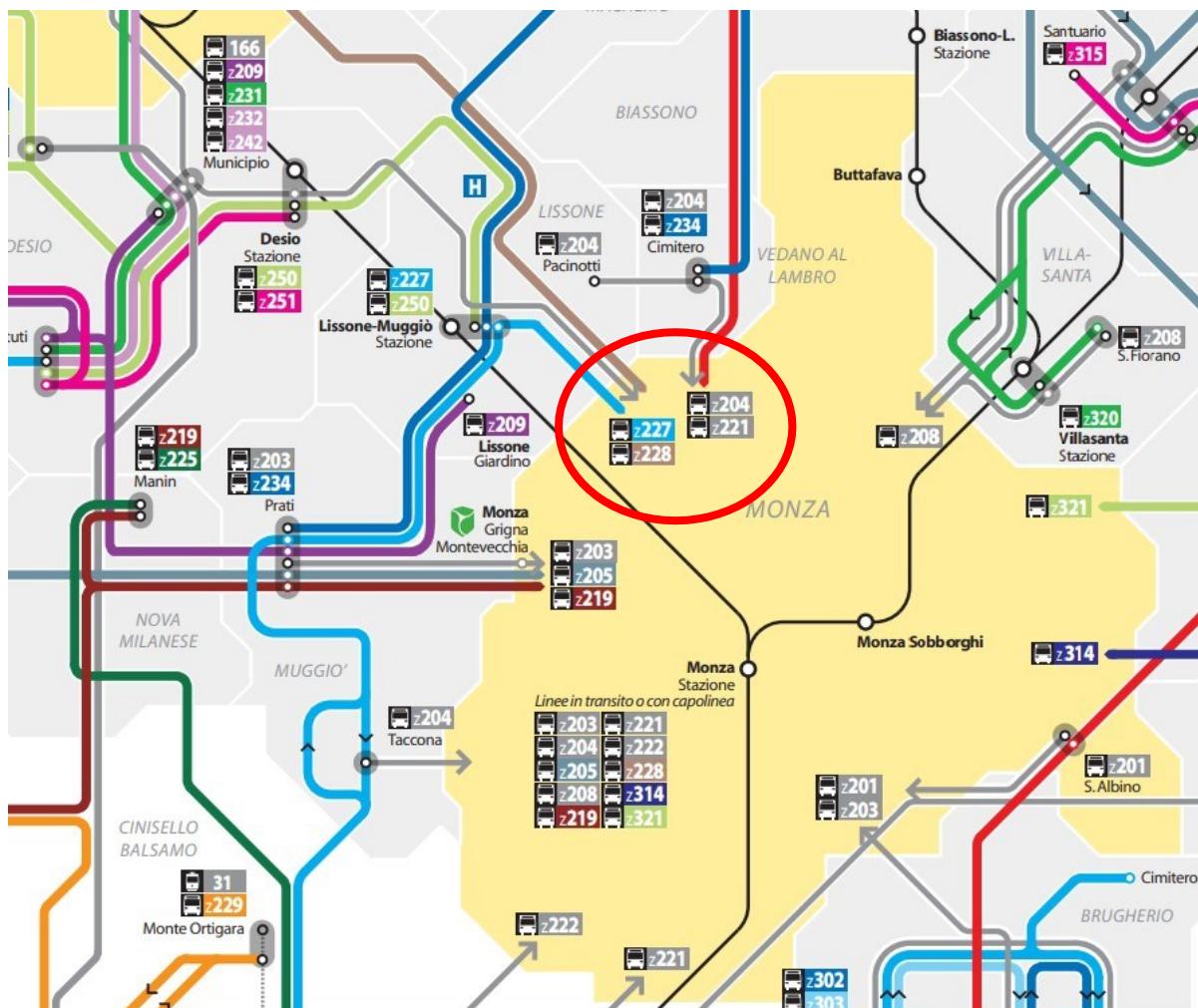
Quadro di progetto del trasporto pubblico su ferro

Il servizio di trasporto pubblico su gomma è gestito da Autoguidovie e da Nord Est Trasporti.

Nel raggio di circa 300 metri dalla sede di Via Grossi sono presenti le fermate delle linee z203, z204, z205, z206 e z208, Z219 e z221 che consentono, tra le altre destinazioni, come accennato poc'anzi, di raggiungere, oltre alle stazioni ferroviarie di Arcore, Lissone, Monza e Villasanta (da 10 a 30 minuti), anche i capolinea M1 a Sesto San Giovanni (circa 20 minuti) ed M2 a Cologno Monzese (circa 30 minuti).

Si osserva tuttavia che tali tempistiche, in orari di punta del traffico, possono subire incrementi anche consistenti.

I percorsi pedonali di collegamento tra le fermate e l'ingresso alla sede sono quasi interamente su marciapiede.



Rete del trasporto pubblico Provincia Monza Brianza (fonte: provincia.mb.it)



Stato di fatto di linee e fermate TPL di interesse



Scenario di progetto di linee e fermate TPL di interesse

1.1.5. Mobilità condivisa

Nel comune di Monza sono presenti servizi di condivisione di auto, bici e monopattini. Il car sharing attivo è gestito dall'operatore “E-vai”, il car sharing ecologico lombardo integrato con il servizio ferroviario Trenord. Il parco auto conta più di 100 automobili di ultima generazione, omologate per il trasporto di 4/5 persone, ed è composto prevalentemente da veicoli elettrici.

L'accordo con “E-vai”, per tutti i dipendenti della Provincia di Monza e della Brianza, prevederebbe un incentivo duplice: innanzitutto ai dipendenti è consentito l'uso dell'auto in sharing per spostamenti di lavoro, tramite l'utilizzo di un credito prepagato dalla Provincia; inoltre è disponibile uno sconto del 10% su tutti gli spostamenti per motivi personali effettuati in car sharing da parte dei dipendenti. Operativamente, l'utente inserisce un codice all'interno dell'app di prenotazione e viene riconosciuto come dipendente della Provincia, potendo così usufruire della scontistica.

Le informazioni sul servizio sono reperibili al seguente link: <https://www.e-vai.com/destinazioni/car-sharing-monza/>

Si segnala, inoltre, che sul territorio è attivo anche il servizio di Ubeeqo, che a Monza mette a disposizione 2 auto e oltre 150 su tutta la città di Milano.

Per quanto riguarda il bike sharing, il servizio è gestito da Monza Mobilità e ha una consistenza totale di 120 biciclette, dislocate in 22 stazioni. La Provincia di Monza e della Brianza ha stipulato con Monza Mobilità una convenzione che permette l'utilizzo del bike sharing a tariffa scontata ai dipendenti della Provincia che sottoscriveranno un abbonamento annuale. La convenzione è oggi operativa grazie all'installazione di una postazione di bike sharing in Via Grigna. Sono inoltre stati resi disponibili 50 abbonamenti settimanali gratuiti per testare il servizio. Le informazioni sul servizio sono reperibili al seguente link: <https://weelo.it/monzabikesharing/>

Sul territorio comunale sono inoltre presenti servizi di bike sharing free floating e monopattini elettrici in condivisione gestiti da due operatori: Dott (Emtransit) e Lime. Sono presenti 200 biciclette e 500 monopattini su tutto il territorio e, all'interno del confine comunale, è stata identificata un'area di “sosta vincolata” che comprende il centro storico, la stazione ferroviaria e il parco, in cui è possibile iniziare o chiudere il noleggio dei monopattini solo in specifiche aree di sosta virtuali mappate sulle app di ciascun operatore..

1.1.6. Colonnine di ricarica per veicoli elettrici

Nel territorio di Monza sono attivi più di 40 punti di ricarica per veicoli elettrici, tra colonnine a disposizione per veicoli privati e per il car sharing. In prossimità della sede (Viale Regina Margherita 1) è presente una colonnina di ricarica, distante meno di 300 metri dall'ingresso, installata dall'operatore Enel-X.

1.2. Servizi e misure di Mobility Management preesistenti al presente PSCL

1.2.1. Lavoro agile / smart working

Al momento il lavoro agile / smart working, attivo come progetto annuale consente, previa definizione di accordo individuale, un numero massimo di otto giorni al mese, riguarda oltre il 60% del personale che svolge attività “smartizzabili”, vale a dire che possono effettuare la propria attività lavorativa da remoto.

1.2.2. Servizio di bike sharing

È stata attivata una convenzione con Monza Mobilità, gestore del servizio di bike sharing comunale a Monza: sono stati distribuiti ai dipendenti alcuni abbonamenti gratuiti della validità di una settimana, per permettere, a chi lo desidera, di provare il servizio di biciclette a pedalata assistita. Il servizio è di tipo station-based e, nell'autunno 2022, è stata inaugurata una postazione di bike sharing ubicata di fronte all'ingresso della sede della Provincia.

I dipendenti hanno accesso a una scontistica dedicata sull'abbonamento annuale. Non è stata prevista, al momento, l'attivazione di abbonamenti da utilizzare per motivi di servizio

1.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Il numero complessivo di dipendenti interessati dal PSCL della sede è pari a 24, a cui si aggiungono altri 24 dipendenti del CPI che lavorano nello stesso edificio.

Di seguito una tabella degli orari di ingresso e di uscita dei dipendenti della sede di Via Grossi:

Tipologia di orario	Orario di ingresso	Orario di uscita
Orario ordinario A	LU-VE 7.45 - 9.30	LU-GIO Dalle 16.00 alle 19.30 VE Dalle 12.00 alle 19.30
Orario ordinario B	LU-VE 7.45 - 9.30	LU-VE Dalle 15.12 alle 19.30

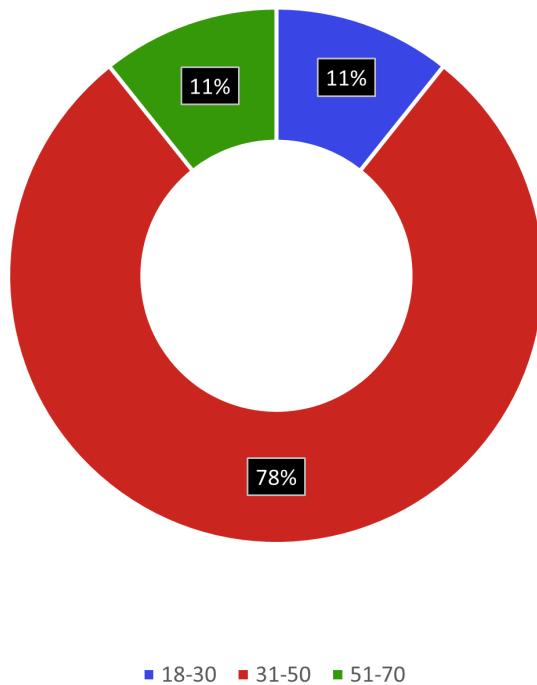
Tabella degli orari di ingresso e di uscita della sede di Via Grossi

È stata condotta una specifica campagna di indagine finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti. La campagna di indagine finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti è stata condotta tramite la diffusione di due questionari distinti: il primo, proposto dal Settore Lavoro “questionario PEBA”, di carattere generale; il secondo maggiormente incentrato sul tema dello smart working/lavoro agile. La somministrazione dei questionari si è svolta nel periodo compreso tra ottobre e novembre 2025 mediante l’invio di una comunicazione e-mail a tutto il personale coinvolto, ovvero 228 dipendenti prestanti servizio nelle due sedi di Monza (Via Grigna 13 e Via Tommaso Grossi 9).

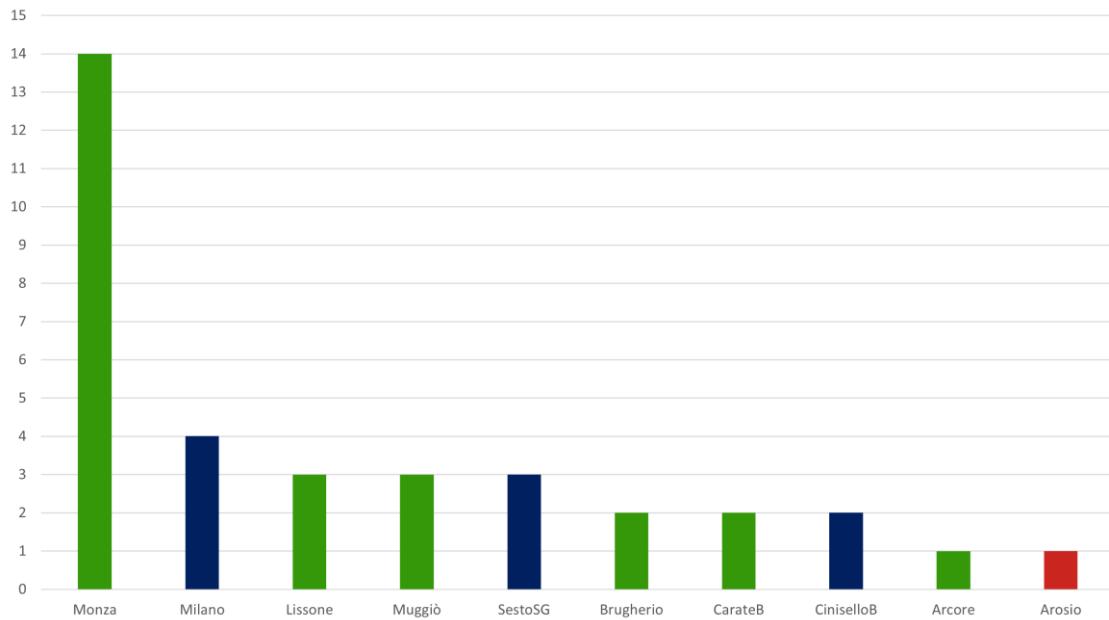
È stato possibile compilare i questionari - redatti coerentemente all’Allegato 3 “Scheda informativa sugli spostamenti casa-lavoro” di cui alle “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro”, adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021 - sia da PC sia da dispositivo mobile, potendovi accedere sia tramite link sia inquadrando un QR Code appositamente generato.

Questionario PEBA

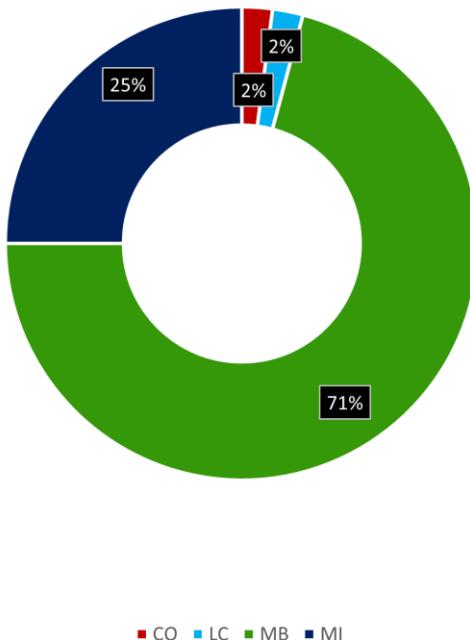
Per quanto riguarda la sede di Via Grossi, sono pervenuti 28 questionari validi, pari al 58,8% del campione. La fascia di età maggiormente rappresentata nel campione che ha risposto è quella fra i 31 e i 50 anni (pari al 78,6%).



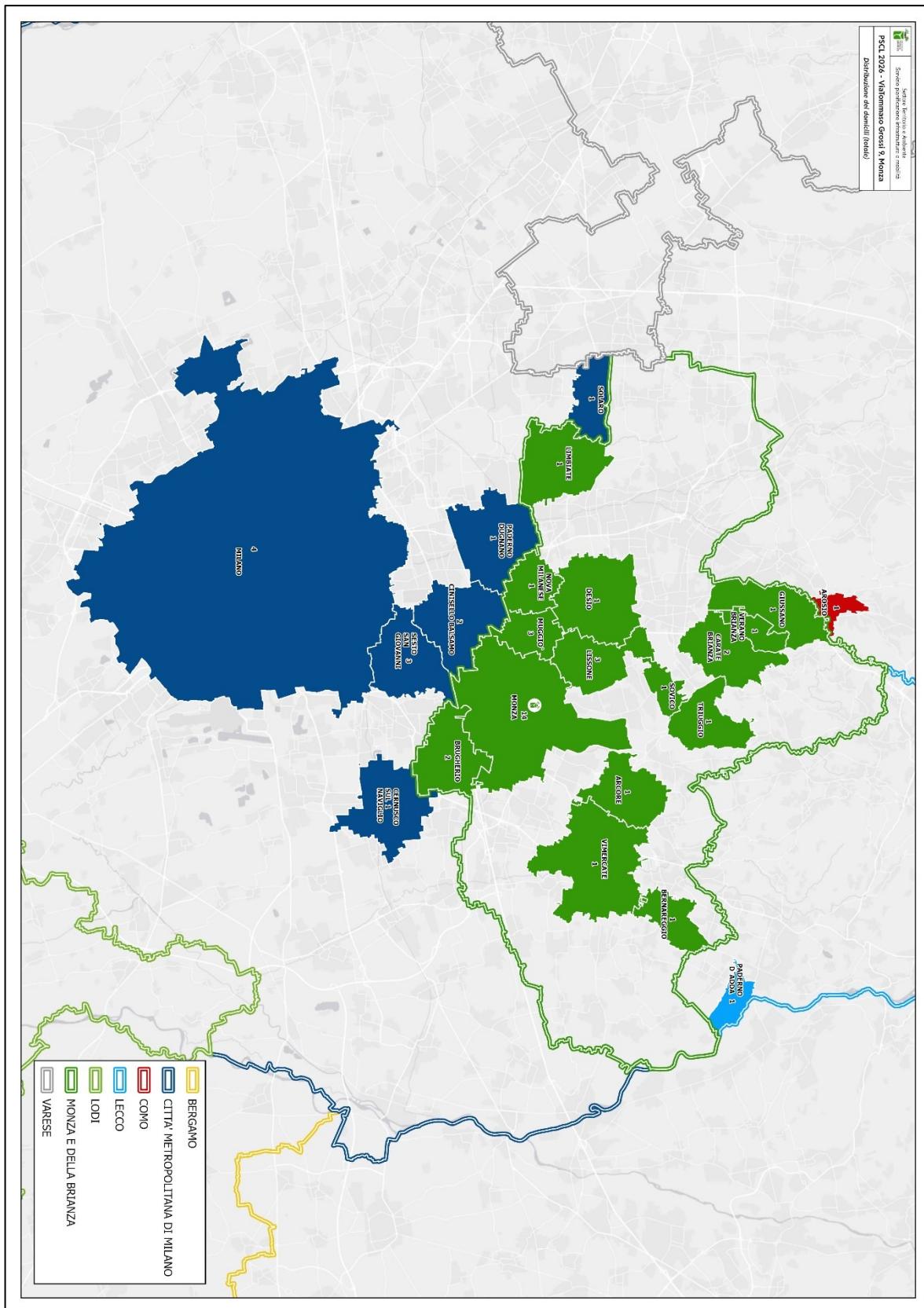
Le provenienze dell'intera popolazione dipendente della sede di Via Grossi sono distribuite su 23 comuni (Monza il più rappresentato con 14, ovvero il 29,2% del totale) in 4 province diverse (Monza e Brianza la più rappresentata con 34, ovvero il 70,8% del totale).



Distribuzione su base comunale delle residenze dei dipendenti

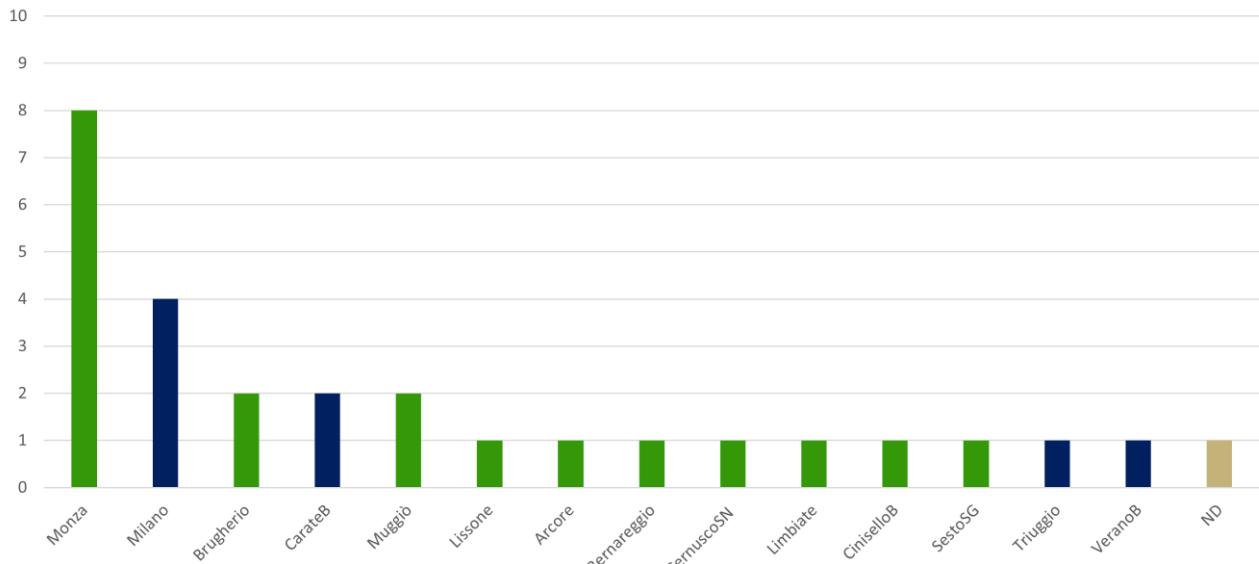


Distribuzione su base provinciale delle residenze dei dipendenti

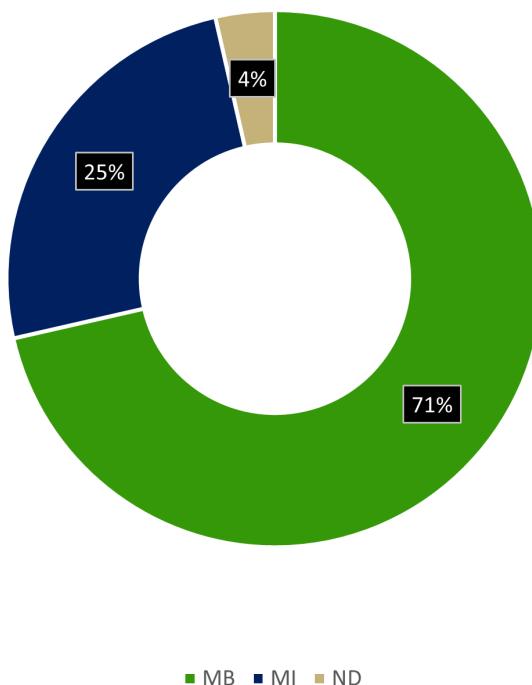


Distribuzione delle residenze dei dipendenti

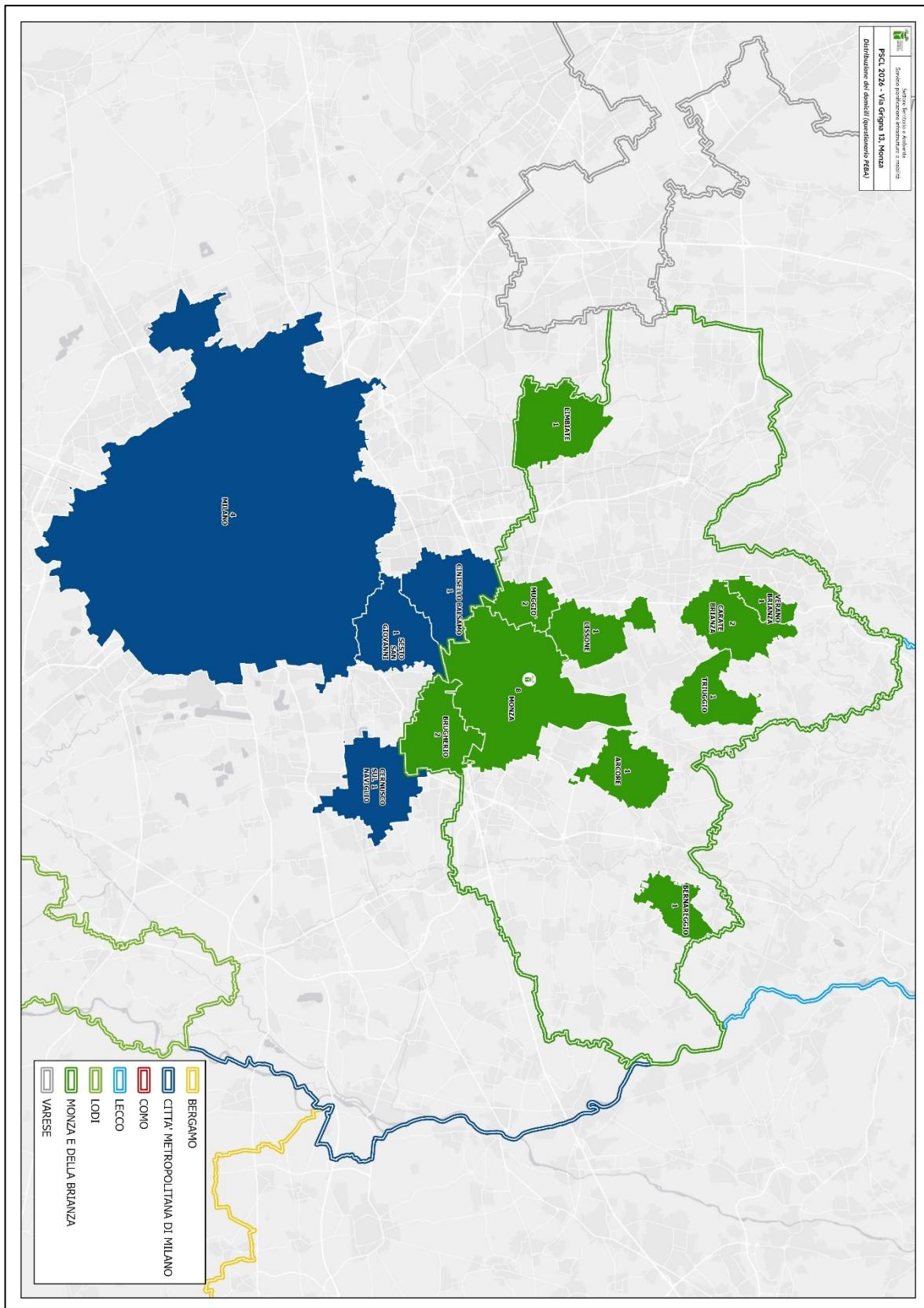
Le provenienze dei dipendenti che hanno partecipato sono invece distribuite su 14 comuni (Monza il più rappresentato con 8, ovvero il 57,1% del totale) in 2 province diverse (Monza e Brianza la più rappresentata con 20, ovvero il 71,4% del totale).



Distribuzione su base comunale delle residenze del campione

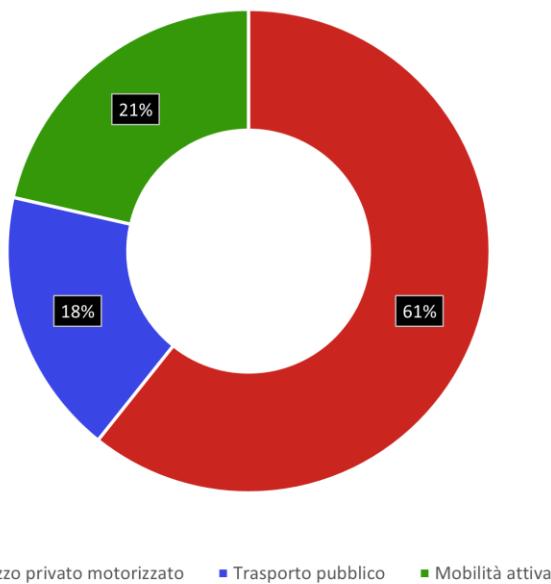


Distribuzione su base provinciale delle residenze del campione



Distribuzione dei domicili del campione

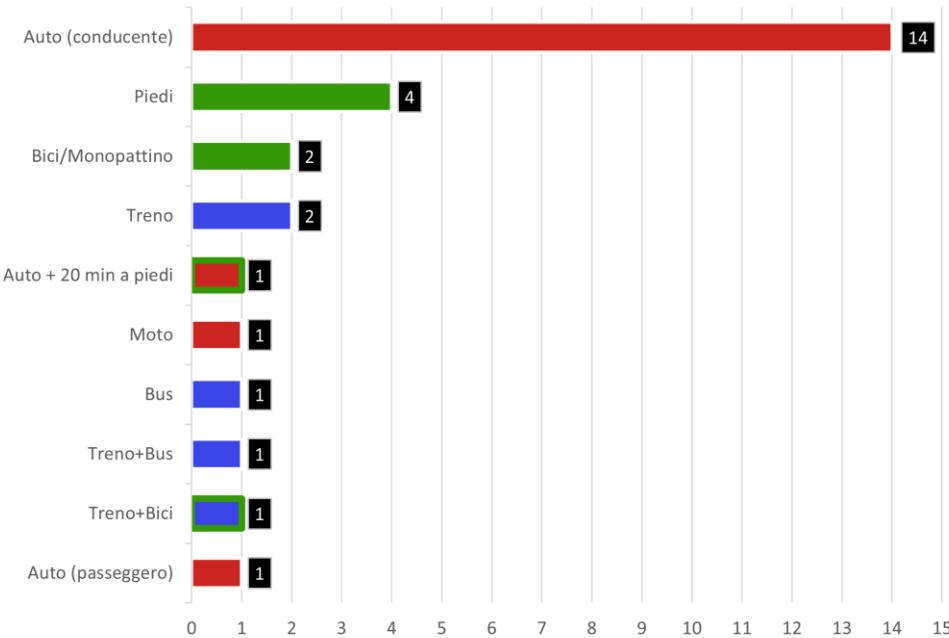
Più della metà del campione, per svolgere lo spostamento casa-lavoro, sceglie un mezzo privato motorizzato (61%); la mobilità attiva (21%) supera l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico (18%).



■ Mezzo privato motorizzato ■ Trasporto pubblico ■ Mobilità attiva

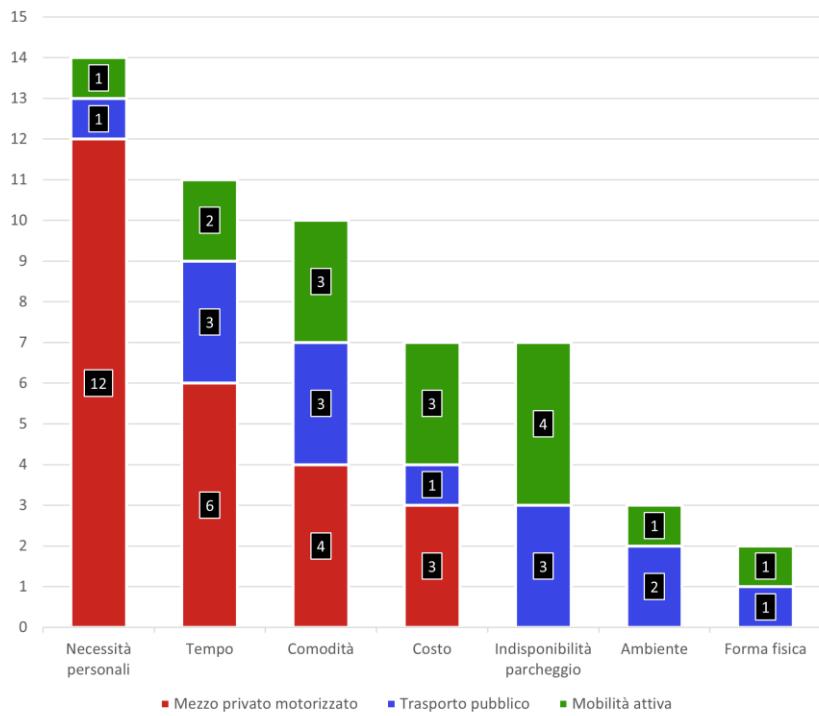
Tipologia del mezzo utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro

Andando più nello specifico, è evidente il dominio del mezzo privato motorizzato più diffuso, ovvero l'automobile, scelta nel 60,7% dei casi (3,6% come passeggero), seguito dalla mobilità a piedi che si attesta al 14,3% e da bici/monopattino (7,1%); per quanto riguarda il trasporto pubblico, il treno interessa il 7,1% del campione mentre le restanti modalità il 3,6%.



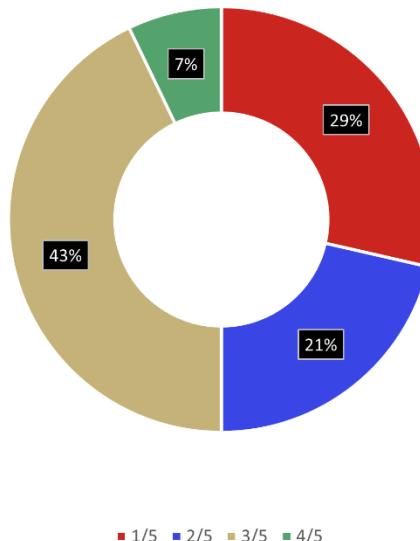
Mezzo utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro

Fra le motivazioni alla base della scelta (con possibilità di risposte multiple) del mezzo utilizzato per compiere lo spostamento casa-lavoro vi sono, in ordine di ricorrenza delle risposte: durata del tempo di viaggio, comodità e necessità private. L'indisponibilità del parcheggio aziendale influisce negativamente sulla scelta del mezzo privato motorizzato, favorendo le altre modalità di trasporto.



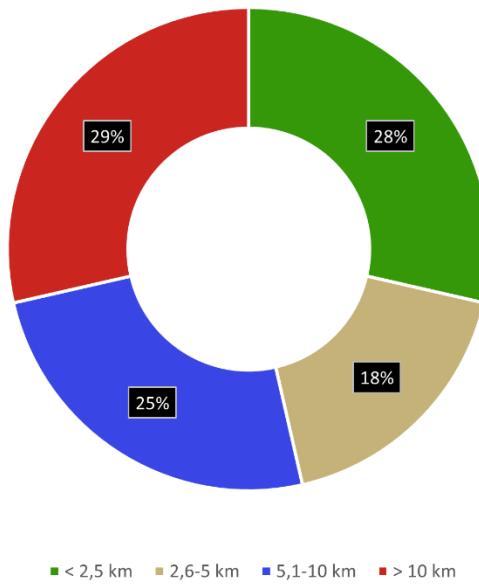
Motivazioni principali nella scelta del mezzo

In generale, si registra una particolare insoddisfazione del campione nei confronti dell'attuale tragitto casa-lavoro: il 50% reputa l'esperienza sotto al 3/5, il 43% si posiziona sul 3/5 e non si registrano 5/5.



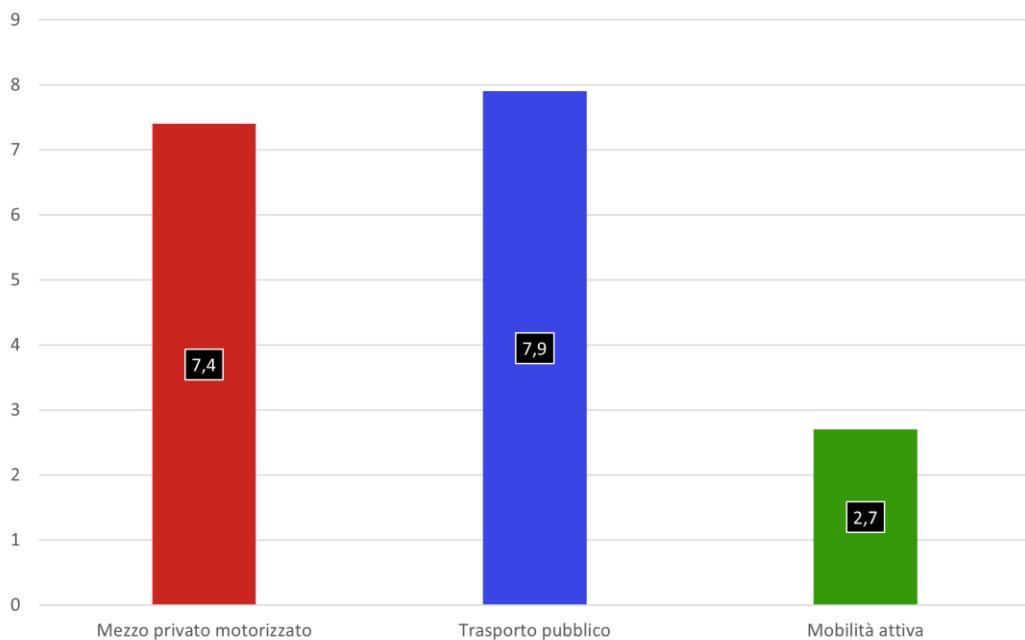
Livello di soddisfazione relativamente all'abituale tragitto casa-lavoro

La maggior parte dei dipendenti (71% del campione) percorrono in media meno di 10 km per raggiungere la sede di Via Grossi; tuttavia, la classe >10 km è quella più rappresentata (29% del campione).



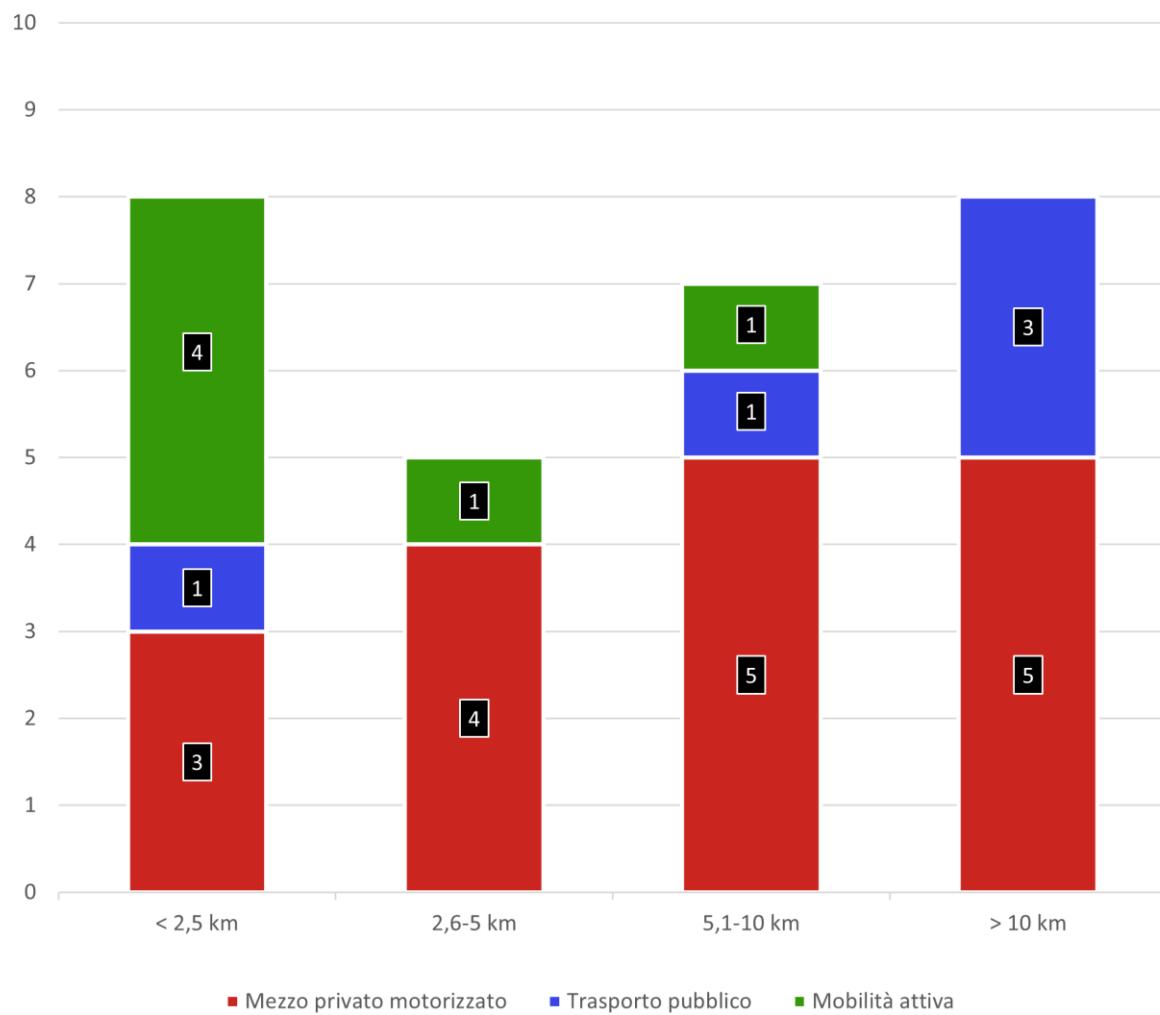
Lunghezza media dello spostamento casa-lavoro

All'aumentare della distanza media da percorrere aumenta l'attrattività del trasporto pubblico (media di 7,9 km contro 7,4 km dei mezzi privati motorizzati).



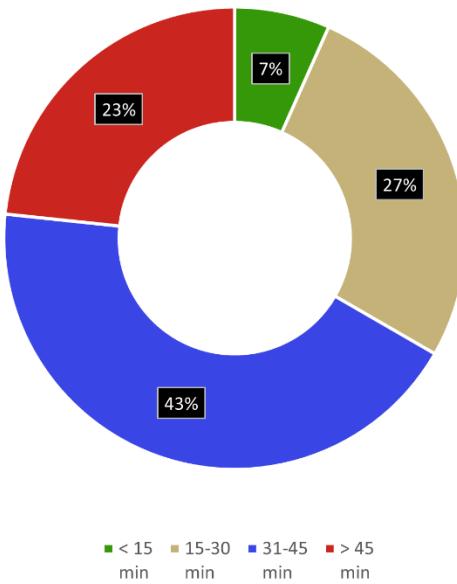
Lunghezza media dello spostamento casa-lavoro in relazione alla tipologia del mezzo abitualmente utilizzato

Lo spostamento con mezzo privato motorizzato domina in ogni classe di distanza casa-lavoro tranne quella relativa agli spostamenti più brevi in cui prevale la mobilità attiva: si può, inoltre, notare come al diminuire della distanza aumenta la percentuale di utenti che scelgono la mobilità attiva, mentre all'aumentare quella dei pendolari con il trasporto pubblico.

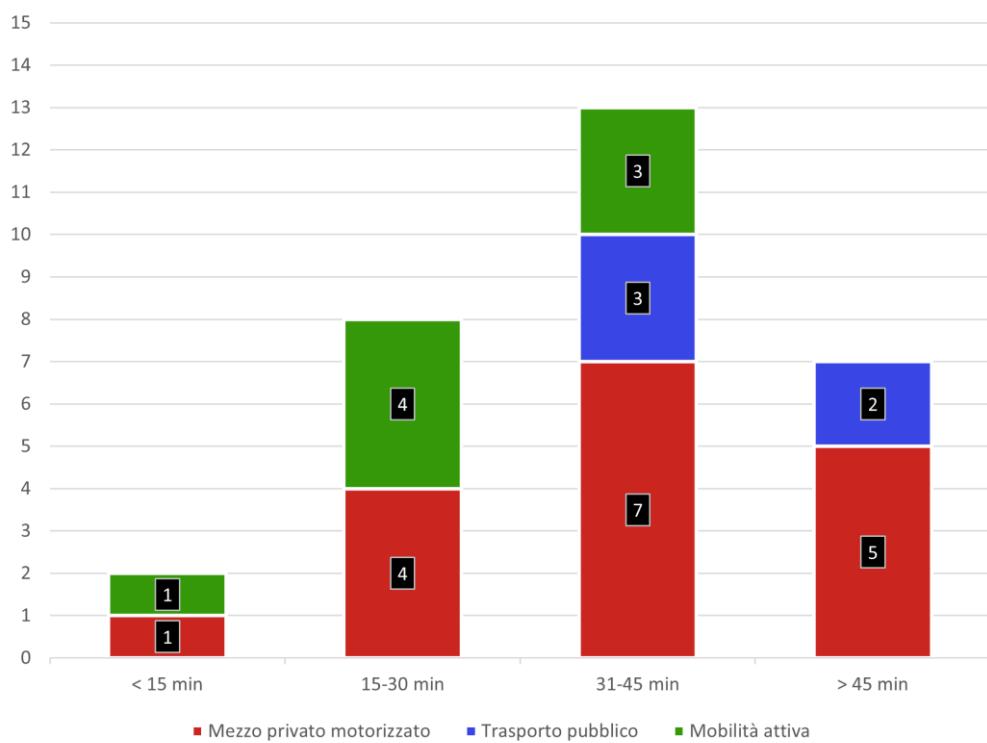


Scelte modali in relazione alla lunghezza media dello spostamento casa-lavoro

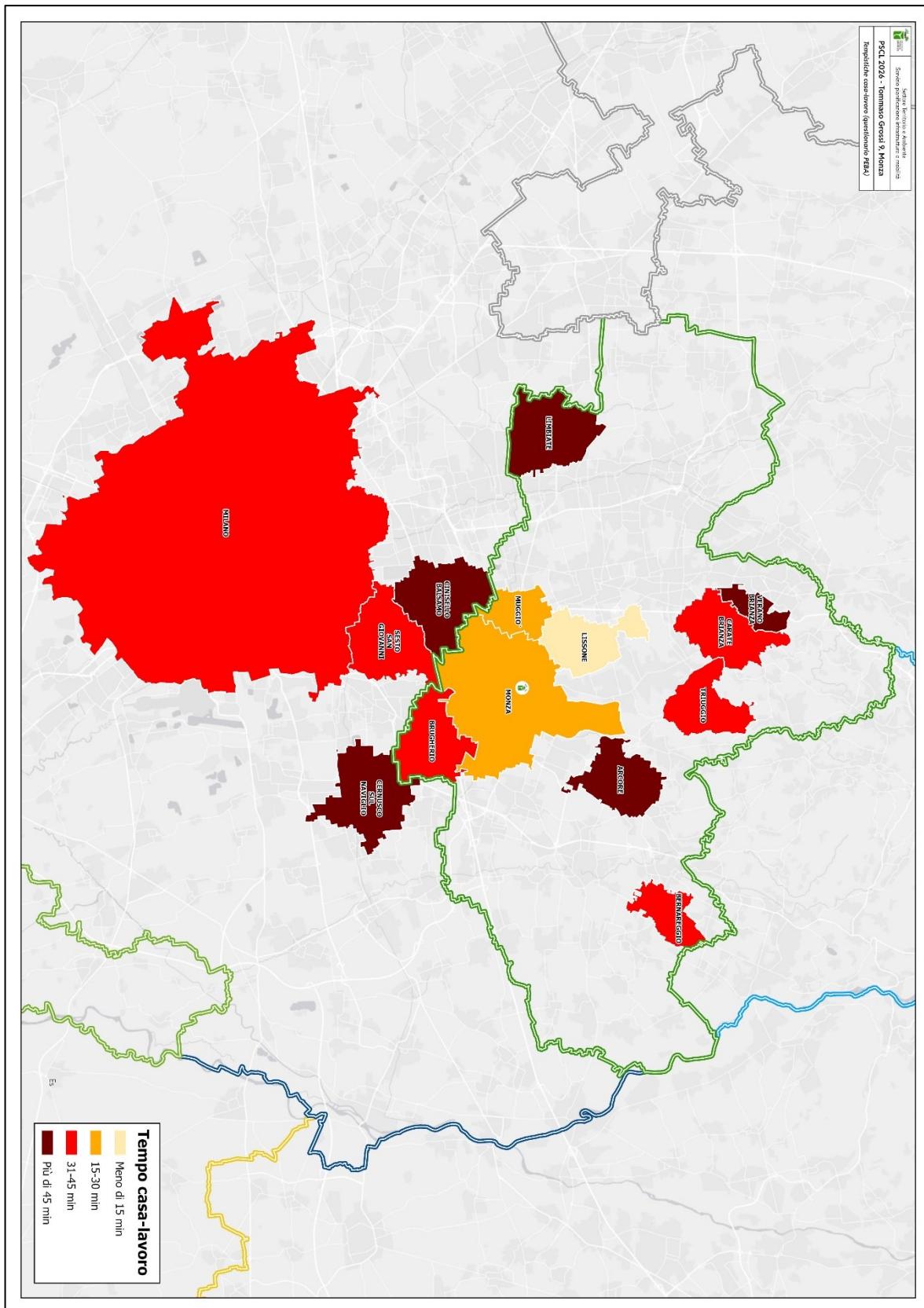
Per compiere lo spostamento casa-lavoro, il 66% del campione impiega più di mezz'ora per raggiungere la sede di lavoro: la classe più rappresentata, infatti, è 31-45 minuti (con il 43%). Risulta evidente che il trasporto pubblico, in termini di tempistiche, non riesca ad essere competitivo vista l'assenza di tale scelta modale nelle classi sotto i 30 minuti (al contrario della mobilità attiva, che rimane alla pari con il mezzo privato motorizzato fino ai 45 minuti).



Durata media dello spostamento casa-lavoro

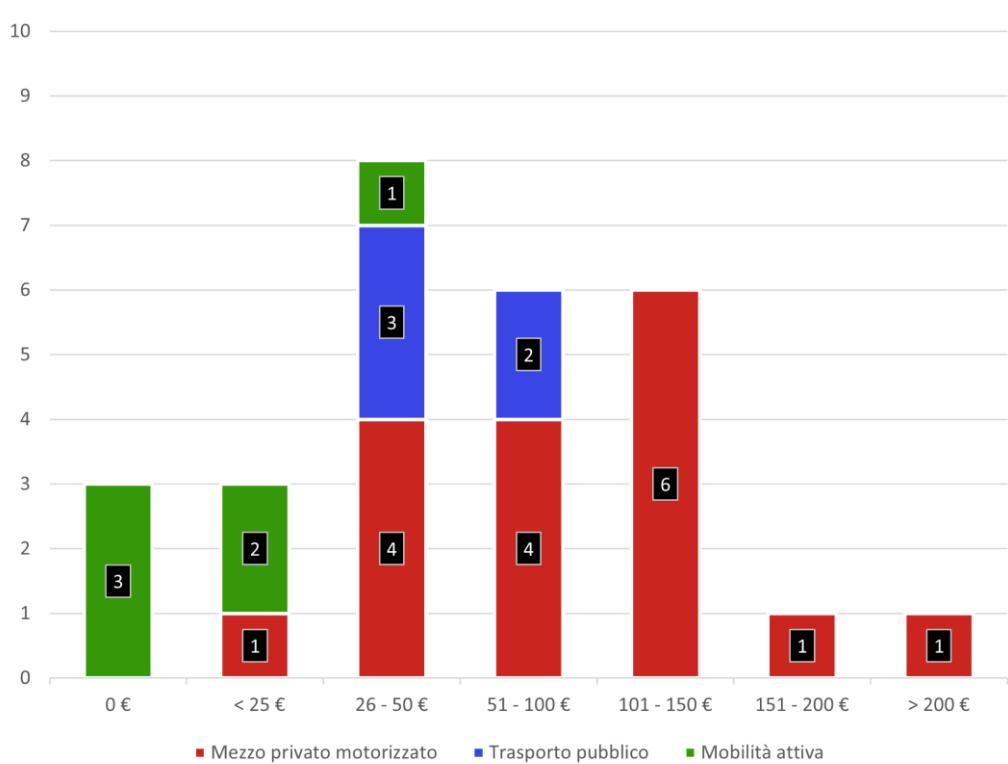
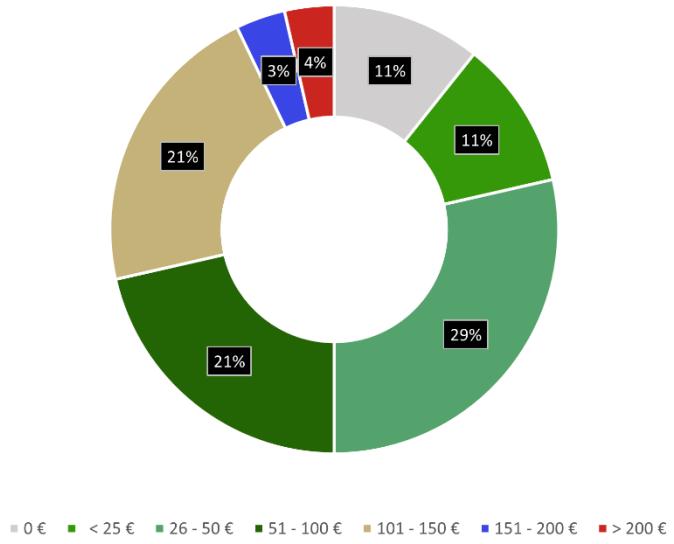


Durata media dello spostamento casa-lavoro in relazione alla tipologia del mezzo abitualmente utilizzato



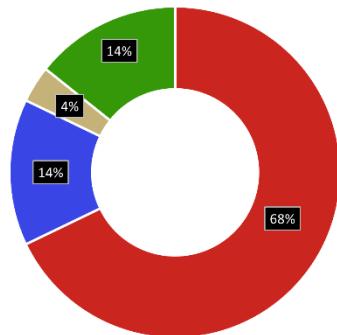
Tempo mediamente impiegato per lo spostamento casa-lavoro

Per quanto concerne i costi, quasi un dipendente su quattro del campione (28%) spende almeno 100 €/mese per lo spostamento casa-lavoro, tutti in relazione all'utilizzo di mezzi privati motorizzati; il trasporto pubblico rientra stabilmente nelle fasce 26-50 €/mese (la più rappresentata del campione con il 29%) e 51-100 €/mese; la mobilità attiva, di riflesso, se combinata con il trasporto pubblico dimostra di poter comunque comportare degli oneri.

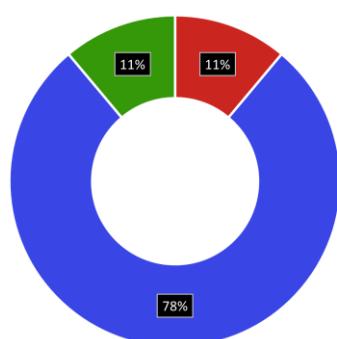


Questionario PEBA – approfondimento trasporto pubblico

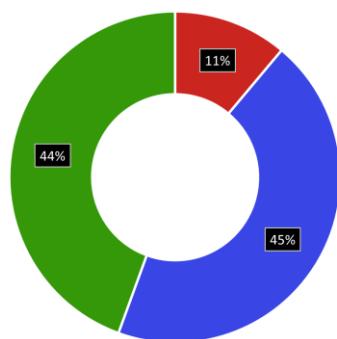
Grazie ai partecipanti del suddetto questionario è stato possibile approfondire alcuni aspetti chiave del trasporto pubblico a servizio dell'areale di riferimento, includendo nell'analisi anche coloro che non scelgono abitualmente un mezzo di trasporto collettivo per svolgere il quotidiano spostamento casa-lavoro.



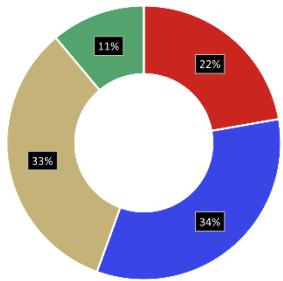
Frequenza di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico



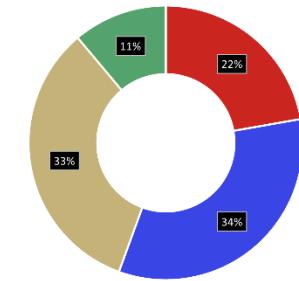
Accessibilità di fermate/stazioni



Difficoltà con pedane/gradini connesse alla fruizione dei mezzi di trasporto pubblico

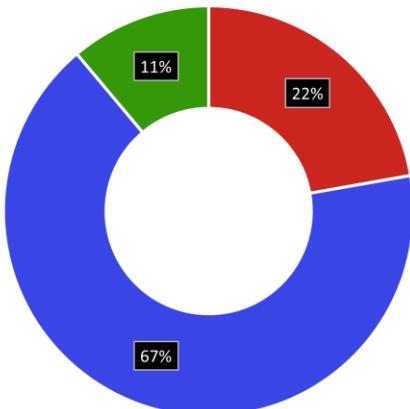


■ 1/5 ■ 2/5 ■ 3/5 ■ 4/5



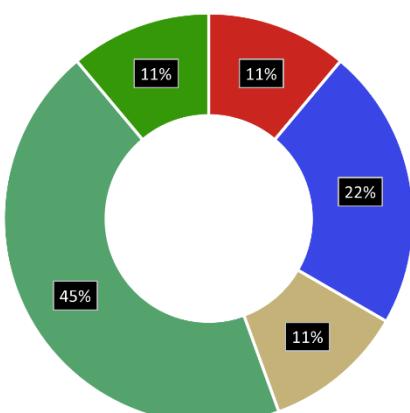
■ 1/5 ■ 2/5 ■ 3/5 ■ 4/5

Livello di comodità e sicurezza percepito durante la fruizione dei mezzi di trasporto pubblico



■ No ■ A volte ■ Si

Livello di compatibilità degli orari del trasporto pubblico

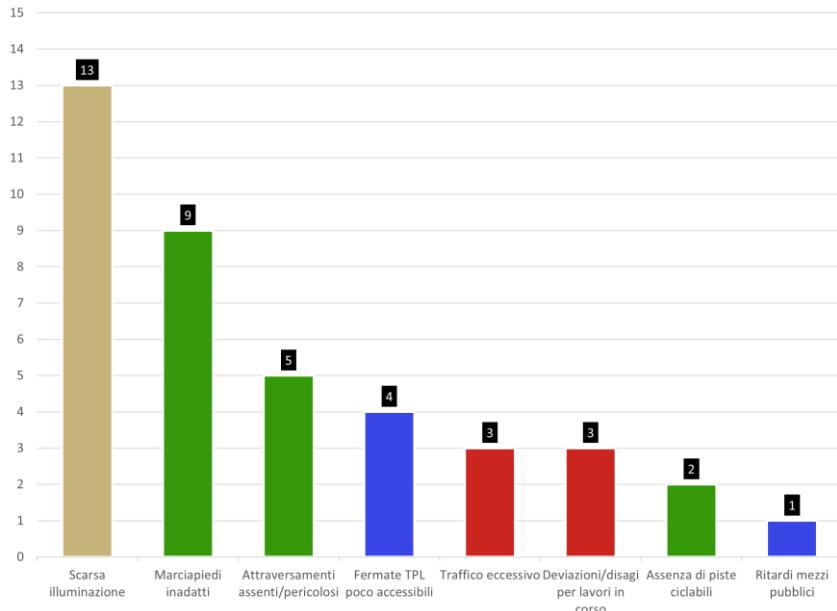


■ 1/5 ■ 2/5 ■ 3/5 ■ 4/5 ■ 5/5

Livello di informazione relativamente ad orari/percorso dei mezzi di trasporto pubblico

Questionario PEBA – Criticità e suggerimenti

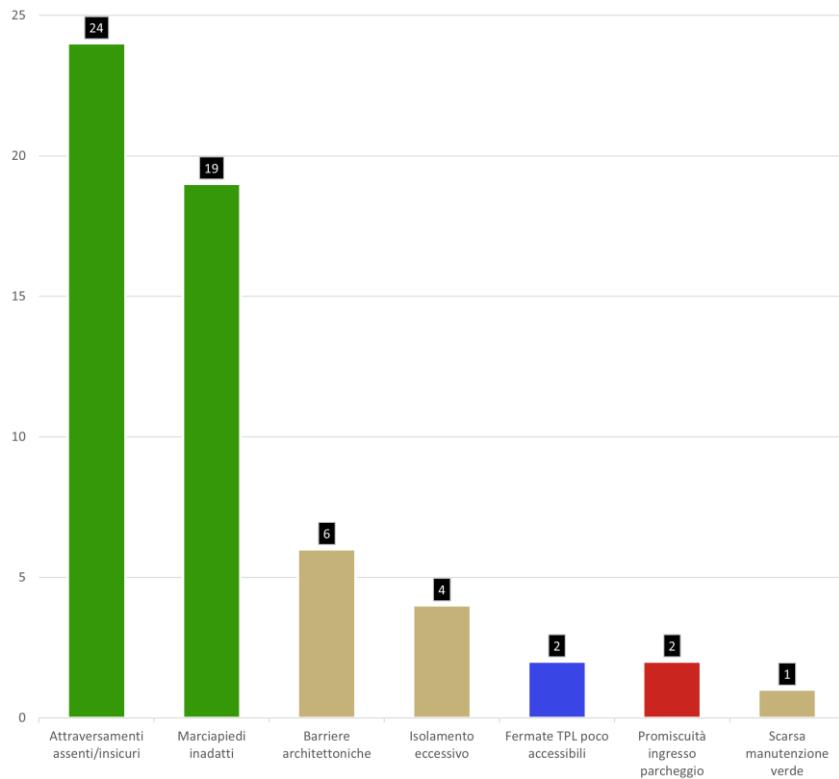
Le apposite sezioni del questionario hanno permesso di individuare due tipologie di criticità relative allo spostamento casa-lavoro, oltre a dare spazio a suggerimenti utili alla mitigazione dei disagi riscontrati:



Maggiori criticità riscontrate nel tragitto casa-lavoro



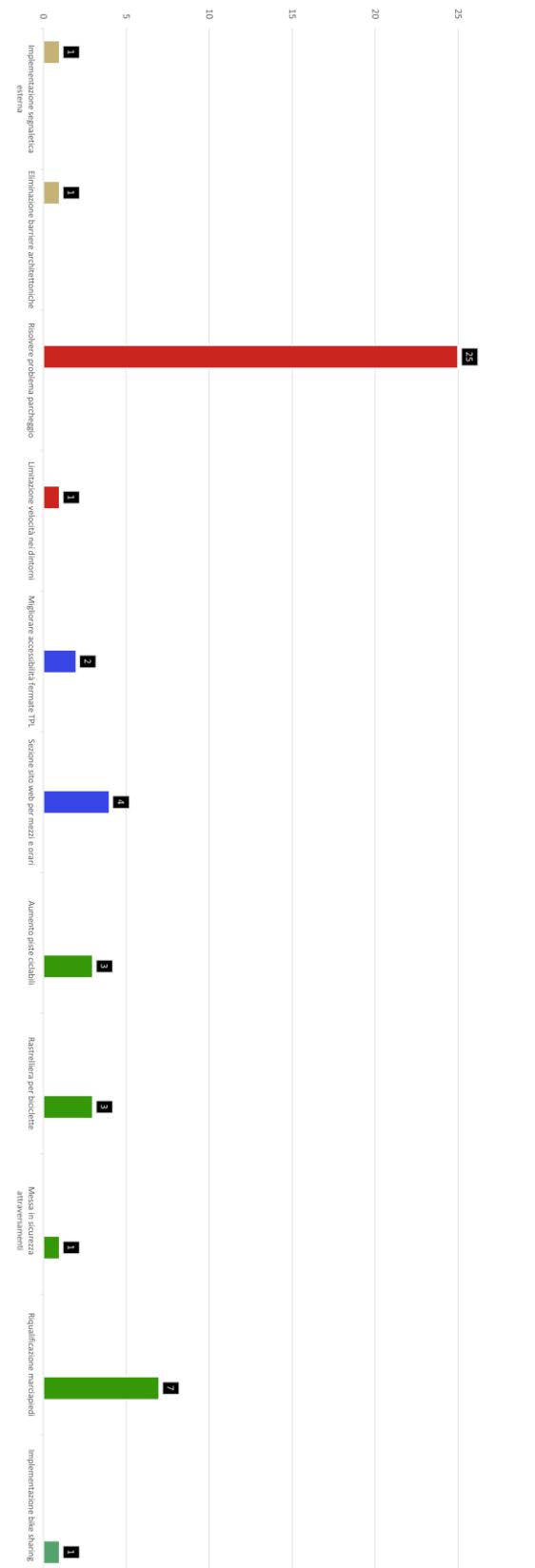
Mappatura delle maggiori criticità riscontrate nel tragitto casa-lavoro



Maggiori criticità riscontrate nei dintorni della sede di lavoro



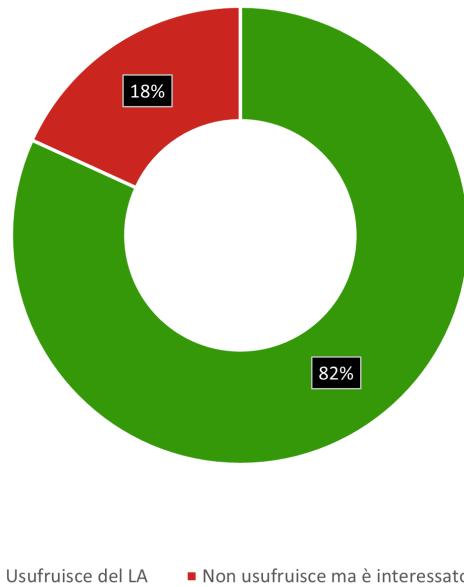
Mappatura delle maggiori criticità riscontrate nei dintorni della sede di lavoro



Principali suggerimenti volti alla mitigazione delle criticità riscontrate

Questionario Mobility Management – approfondimento lavoro agile

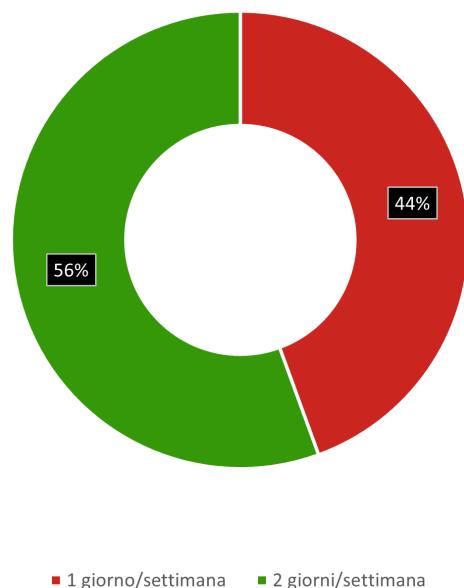
Per quanto riguarda i 10 dipendenti della sede di Via Grossi che hanno risposto all'approfondimento dedicato al lavoro agile, l'82% afferma di usufruirne già ora mentre il 18% si dichiara interessato ad aderire al progetto.



■ Usufruisce del LA ■ Non usufruisce ma è interessato/a

Dipendenti che già usufruiscono del lavoro agile e interessati ad usufruirne

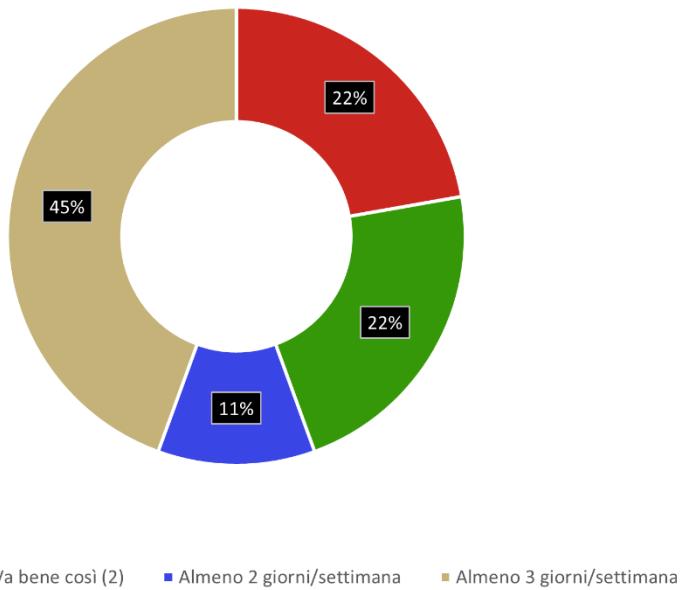
Attualmente, i dipendenti che usufruiscono delle modalità di lavoro agile possono lavorare da casa fino a 2 giorni a settimana: il 56% ne usufruisce una volta e il 44% due volte.



■ 1 giorno/settimana ■ 2 giorni/settimana

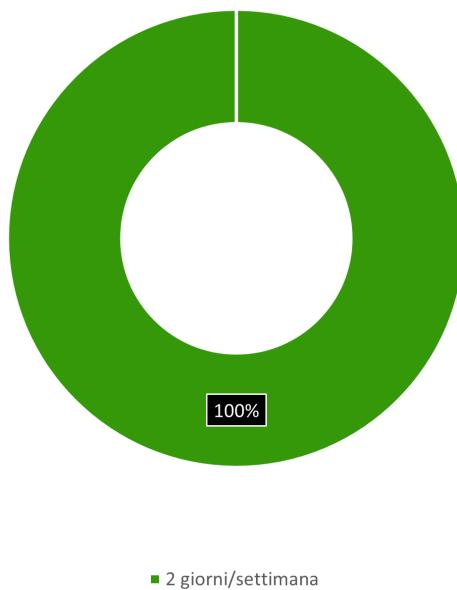
Frequenza di fruizione delle modalità di lavoro agile

Tra i dipendenti che attualmente ne hanno diritto si registra, inoltre, una diffusa volontà ad aumentare in modo netto il numero di giorni a settimana in cui si potrebbe usufruire delle modalità di lavoro agile: l'11% desidererebbe passare da 1 giorno/settimana a 2 giorni/settimana, mentre ben il 45% vorrebbe vedere aumentato il tetto massimo attualmente previsto per il lavoro a distanza per arrivare almeno a 3 giorni/settimana; il 44%, invece, si ritiene soddisfatto delle attuali condizioni.

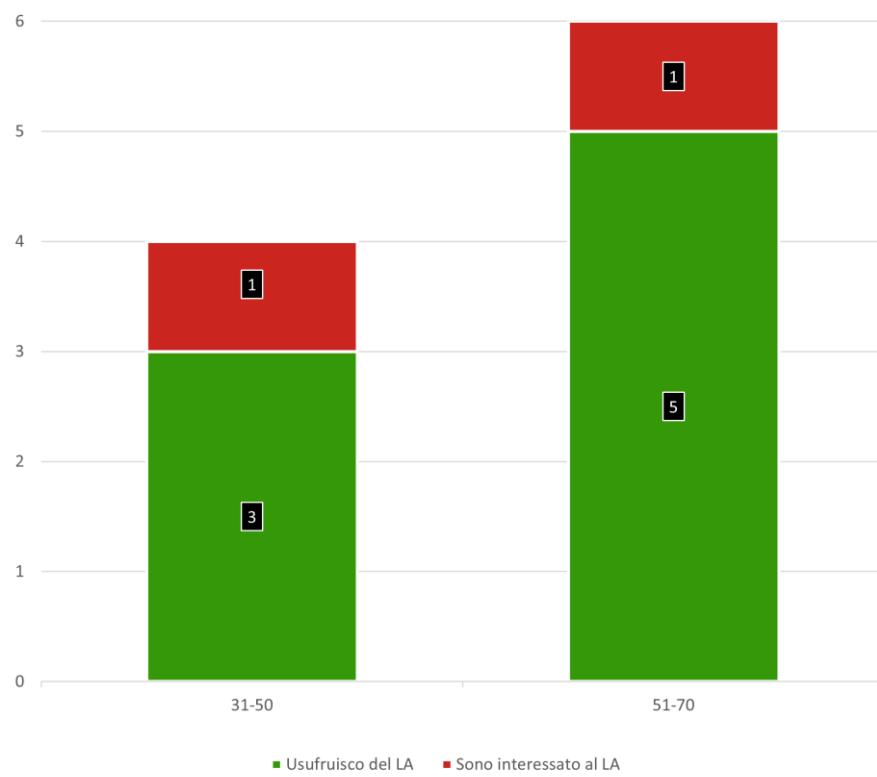


Soddisfazione in merito ai giorni/settimana in cui attualmente è possibile fruire delle modalità di lavoro agile

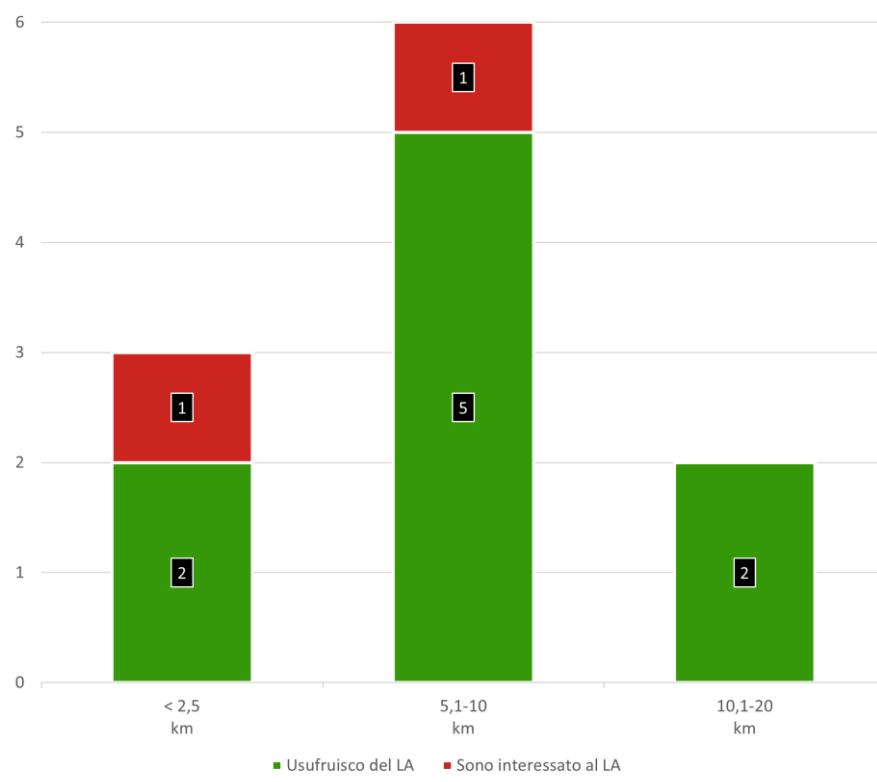
Tuttavia, per coloro che si dichiarano interessati ad usufruire delle stesse, la soglia dei 2 giorni/settimana si dimostra essere la più appetibile, con il 100% delle preferenze.



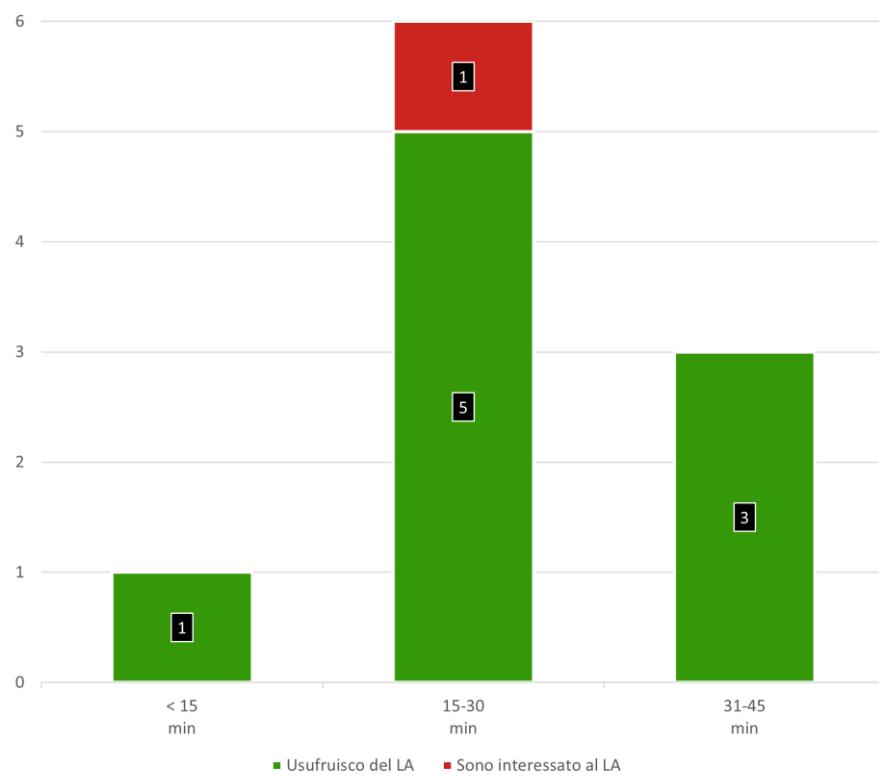
Aspettativa di giorni/settimana in cui sarebbe possibile fruire delle modalità di lavoro agile per gli interessati



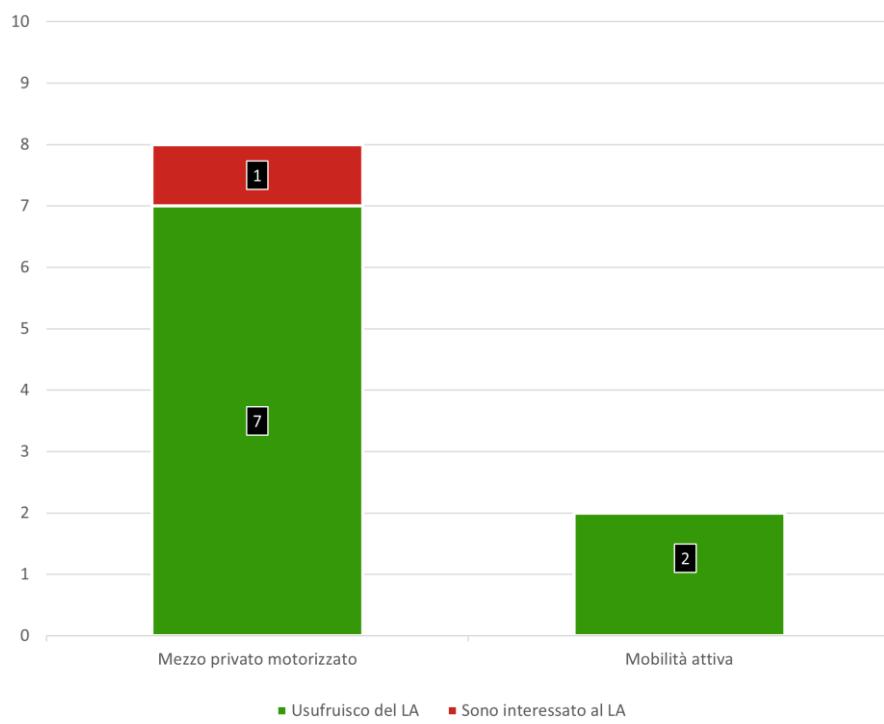
Classe di età in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa



Classe di distanza in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa

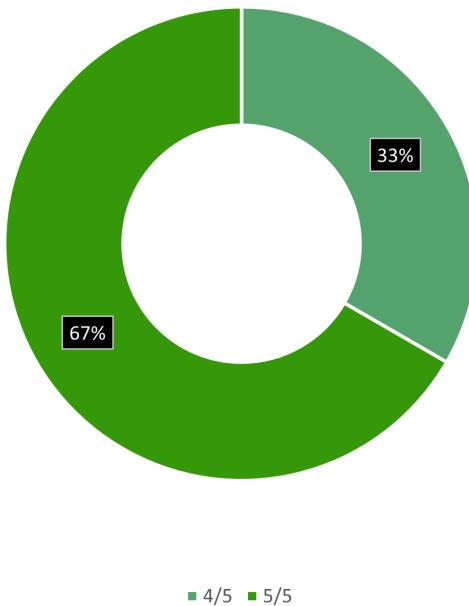


Classe di tempistiche casa-lavoro in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa



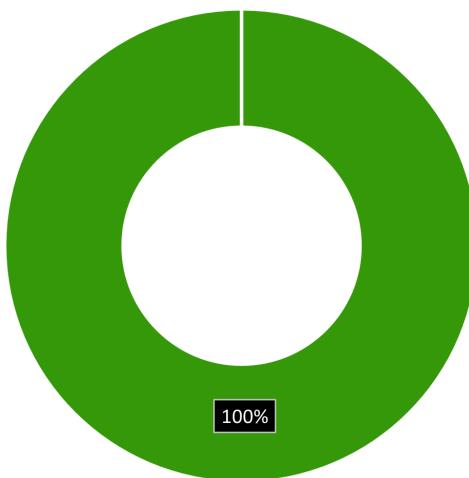
Tipologia di mezzo abitualmente usato in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa

Si registrano, in generale, livelli di soddisfazione molto alti: nessuno si è espresso sotto ai 4/5 e ben il 67% ha espresso piena soddisfazione per il servizio offerto.



Soddisfazione dei dipendenti in merito alle modalità di lavoro agile

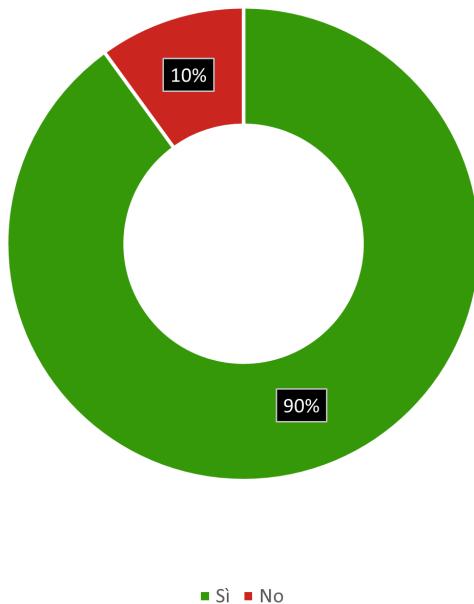
Lo stesso si può dire per il supporto tecnico-informatico a disposizione: nessuno del campione riscontra problemi di sorta e lo reputa adeguato alle necessità del caso.



■ Supporto tecnico-informatico adeguato

Soddisfazione dei dipendenti in merito al supporto tecnico-informatico

Secondo il personale dipendente della sede di Via Grossi, le modalità di lavoro agile potrebbero addirittura rivelarsi uno strumento utile per attrarre nuove risorse: in questo senso, secondo il 90% del campione potrebbero essere un incentivo.



Può il lavoro agile essere un incentivo per l'attrazione di nuove risorse?

Non mancano, comunque, i feedback finalizzati a migliorare l'attuale esperienza:

- **Problemi tecnici**
 - ❖ VPN più stabile
- **Suggerimenti**
 - ❖ Aumento del tetto massimo di giornate in cui usufruire delle modalità di lavoro agile
 - ❖ Diritto al lavoro agile in caso di emergenze non programmabili
 - ❖ Ticket di welfare integrativo anche per le giornate di lavoro agile

2. Analisi ambientale

2.1. Stima delle emissioni inquinanti

A partire dai dati raccolti tramite l'indagine, riguardanti la scelta modale dei lavoratori e le loro relative percorrenze, sono stati stimati il carico emissivo e l'efficienza ambientale (definita dal quantitativo di emissioni annue di NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} e CO₂ per ogni lavoratore).

Sono state stimate le emissioni per uno scenario programmatico (definito anche “business as usual”), ossia nel quale non si considerano gli effetti delle misure implementate; a tal fine, anche la quota di lavoratori in smart working è stata posta pari a zero.

Ciò permette di operare un confronto con lo scenario di piano partendo dalla situazione che si avrebbe se l'ente non implementasse alcuna misura di mobility management.

Il metodo di calcolo prevede la stima delle emissioni dei veicoli privati, mentre sono poste pari a zero le emissioni di chi si sposta con il trasporto pubblico (poiché il mezzo circola indipendentemente dall'utilizzo o meno da parte dello specifico lavoratore), in bicicletta/monopattino o a piedi.

Le emissioni di chi utilizza l'auto come passeggero/a sono opportunamente ridotte per tenere conto dell'occupazione del veicolo da parte di più di una persona.

Le stime ambientali sono effettuate sulla base dei fattori di emissione del veicolo medio del parco circolante desunto dall'Autoritratto ACI (edizione 2021), la rappresentazione del parco veicolare italiano messo a disposizione dall'Automobile Club d'Italia.

Per quel che riguarda le auto, la classificazione per standard emissivi “Euro” è disponibile con livello di dettaglio comunale, mentre la distinzione per alimentazione è presente solo a livello provinciale.

La stima riguarda le emissioni medie di NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} e CO₂ del parco circolante comunale, assumendo che la sua composizione sia assimilabile a quella del parco provinciale (l'unico per il quale si abbia a disposizione il dato disaggregato per alimentazione).

La stima è stata eseguita a partire dalla banca dati dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale elaborati da ISPRA (anno 2020) ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera.

A tale scopo, ISPRA ha utilizzato il software COPERT (versione 5.5.1), il cui sviluppo è coordinato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente nell'ambito delle attività dell'European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation (ETC/ACM).

Le stime sono elaborate sulla base dei dati di input nazionali riguardanti il parco e la circolazione dei veicoli (numerosità del parco, percorrenze e consumi medi, velocità per categoria veicolare con riferimento ai cicli di guida urbano, extraurbano ed autostradale, altri specifici parametri nazionali).

Tale dato è stato quindi adattato allo scenario provinciale ponderando il dato medio nazionale in funzione della composizione del parco auto provinciale da fonte ACI e delle percorrenze in ambito urbano da fonte ISPRA, considerando invariati tutti gli altri parametri usati per la stima a livello nazionale.

Altre approssimazioni riguardano l'utilizzo del dato più cautelativo in caso di assenza di informazioni.

La stima è stata eseguita con riferimento al solo ciclo di guida urbano.

Si riporta di seguito la composizione percentuale del parco auto circolante della Provincia di Monza e Brianza.

Si precisa che nella presenza del parco non sono contemplate le auto elettriche BEV (Battery Electric Vehicle) cosiddette a “zero emissioni”.

Alimentazione	Presenza nel parco
Benzina	50%
Gasolio	17,1%
GPL	11,4%
Metano	1,4%
Ibrido-Elettrico	20,1%

Composizione del parco auto circolante tipologia di alimentazione

Standard Euro	Presenza nel parco
Euro 0	5,7%
Euro 1	1,9%
Euro 2	4,8%
Euro 3	7,6%
Euro 4	22,7%
Euro 5	20,2%
Euro 6	37,1%

*Composizione del parco auto circolante per classe antinquinamento secondo normativa “Euro”
(fonte Osservatorio nazionale PUMS)*

Si riportano dunque i fattori di emissione delle auto risultanti per la Provincia di Monza e Brianza.

Inquinante	Fattore di emissione medio [g/km]
NO _x	0,375
PM ₁₀	0,037
PM _{2,5}	0,024
CO ₂	238,6

*Fattori di emissione medi per le automobili
(fonte Osservatorio nazionale PUMS)*

Per quel che riguarda i motocicli, non avendo rinvenuto dati aggiornati, si ripropongono gli stessi utilizzati per la stima delle emissioni nel PSCL 2024 e aventi riferimento alla composizione del parco veicolare circolante desunto dall'ACI anno 2020 e ai fattori medi elaborati da Ispra per l'anno 2019. La metodologia è analoga a quella descritta per le auto.

Si riporta di seguito la composizione percentuale del parco motocicli circolante della Provincia di Monza e Brianza.

Alimentazione	Presenza nel parco
Benzina	100%

Composizione del parco auto circolante tipologia di alimentazione

Standard Euro	Presenza nel parco
Euro 0	27,9%
Euro 1	12,4%
Euro 2	12,3%
Euro 3	33,0%
Euro 4	14,3%

Composizione del parco circolante dei motocicli

Si riportano dunque i fattori di emissione dei motocicli risultanti per la Provincia di Monza e Brianza.

Inquinante	Fattore di emissione medio [g/km]
NO _x	0,076
PM ₁₀	0,027
PM _{2,5}	0,021
CO ₂	127,2

Fattori di emissione medi per i motocicli

Dal campione analizzato si stima che la distanza media giornaliera coperta da un dipendente provinciale (sede di Via Grossi) sia pari a 6,5 km.

Assumendo i dati medi di percorrenza e incrociandoli con il mezzo utilizzato e con i rispettivi fattori di emissione, si stima che in media un lavoratore che usa il proprio mezzo privato motorizzato emetta al giorno 2,4 g di NOx, 0,24 g di PM10, 0,16 g di PM2,5 e 2,6 kg di CO₂.

Estendendo la stima all'intera popolazione della sede provinciale, risultano emissioni giornaliere totali stimate pari a 0,04 kg di NOx, 0,004 kg di PM10, 0,001 kg di PM2,5 e 44,2 kg di CO₂.

3. Parte progettuale

3.1. Definizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi

L'obiettivo principale del PSCL è quello di ridurre l'uso del veicolo privato a motore da parte dei dipendenti, incrementando la quota di scelta del trasporto pubblico o della mobilità attiva: ulteriori obiettivi, legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'ente (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 minore stress).

3.2. Misure prioritarie da approfondire nel 2026

A seguito del primo approfondimento relativo al profilo di accessibilità della sede di Via Tommaso Grossi, sono state individuate le misure di mobilità sostenibile più appropriate – le quali afferiscono ai 5 assi di cui alle “Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro” - rispetto al quadro analitico raccolto, di cui si intende approfondire la fattibilità nel corso del 2026.

3.2.1. Convenzione car sharing

Nel primo trimestre del 2026 si definiranno, in accordo con E-VAI, le modalità di fruizione e l'eventuale scontistica al servizio di car sharing mediante modalità pay-as-you-go: all'utente, una volta qualificato come dipendente provinciale, verrà fornito un apposito codice per accedere ai vantaggi riservati.

3.2.2. Rilancio convenzione bike sharing

Nel corso del 2025 è stata distribuita una minima parte dei 50 abbonamenti gratuiti della validità di una settimana erogabili ai dipendenti per utilizzo per motivi personali: è intenzione della Provincia rilanciare l'iniziativa con una nuova campagna informativa riguardante la possibilità di usufruire delle agevolazioni della convenzione in essere anche relativamente ad abbonamenti annuali.

3.2.3. Interventi sulla rete ciclabile

Richiamando gli obiettivi dell'aggiornamento 2025 del Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC), l'Ente si propone di aprire un tavolo di lavoro con il Comune di Monza – impegnato con la Variante Generale al PGT - per verificare la possibilità di ulteriori interventi a favore dello sviluppo di tratti ciclabili a servizio della sede e incrementare al contempo i servizi a favore degli utenti di biciclette e monopattini.

3.2.4. Incremento e messa in sicurezza dei posteggi delle biciclette

Stanti le istanze presentate dai lavoratori che attualmente si spostano in bicicletta, è emersa la richiesta di posizionare una rastrelliera che possa garantire agli stessi di parcheggiare in sicurezza la propria bici, utilizzando preferibilmente i modelli che consentono di assicurare il telaio della bicicletta allo stallo (es. tipologia “ad archetto”).

3.2.5. Potenziamento lavoro agile / smart working

Stante l'elevata richiesta da parte dei lavoratori riscontrata in fase di indagine, l'amministrazione potrà valutare di consentire l'aumento delle adesioni a detta modalità nel rispetto di possibilità e limitazioni della normativa in materia, sia di carattere nazionale che legata alla negoziazione decentrata con la RSU.

3.3. Misure da valutare in futuro

Si elencano di seguito le proposte che potranno essere meglio definite nel corso del 2026, previa concertazione con l'Ente, con i lavoratori e con le associazioni sindacali, e stante la possibilità di reperire ulteriori risorse economiche per la loro attivazione.

3.3.1. Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL

L'Amministrazione valuterà la possibilità di erogare contributi, rimborsi o agevolazioni di altra natura ai lavoratori, legati all'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico. Questa misura sarà inquadrata nell'ambito delle iniziative di welfare che l'ente può proporre ai lavoratori, secondo quanto indicato all'Art. 51, comma 2, lettere d e d-bis del TUIR.

3.3.2. Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori

Saranno esplorate le migliori modalità di fornitura ai lavoratori di incentivi economici o sconti sull'acquisto di prodotti quali biciclette, monopattini e relativi accessori come i caschi, ecc.

3.3.3. Creazione di un'area Intranet dedicata per i lavoratori

Tutte le misure descritte in precedenza potrebbero essere comunicate ai lavoratori tramite un'apposita area della Intranet aziendale: in aggiunta, il lavoratore potrebbe trovare anche notizie in tema di mobilità, informazioni sulla qualità dell'aria, avvisi sui principali cantieri in corso sulla rete stradale nozioni di base sulla mobilità sostenibile, rubriche che danno voce ai lavoratori stessi, consigli su come tenersi in forma anche attraverso i propri spostamenti, mappe, travel planner, convenzioni in essere e guide all'utilizzo dei servizi. In attesa dell'attivazione dell'area intranet, vi invitiamo a formulare segnalazioni/proposte mediante la casella di posta elettronica dedicata: MobilityManager@provincia.mb.it.

3.3.4. Adesione alla Settimana Europea della Mobilità

La Provincia di Monza e della Brianza valuterà l'adesione alla Settimana Europea della Mobilità, evento annuale che ha lo scopo di informare i cittadini sulle modalità di spostamento sostenibili.

3.3.5. Miglioramento segnaletica stradale di servizi

Considerate le difficoltà nel raggiungere la sede da parte del pubblico, l'Ente si propone di aprire un tavolo di lavoro con il Comune di Monza per implementare, sulle principali direttive di accessibilità dell'areale, la segnaletica stradale di servizi al fine di indicare la presenza della sede provinciale.

3.3.6. Implementazione dell'accessibilità ai servizi TPL

L'Ente si propone di aprire un tavolo di lavoro con il Comune di Monza e la competente Agenzia per il TPL al fine di migliorare la qualità dei percorsi fruitivi e delle principali fermate TPL a servizio della sede di Via Grossi (Monza, Appiani/Parini; Monza, Appiani/Volta; Monza, Mazzini/Visconti, Villa Reale; Monza, Prina/Tognetti; Monza, R.Margherita/Verdi).

3.4. Possibili benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

3.4.1. Benefici ambientali

Per stimare i benefici ambientali si fa riferimento al paragrafo 3.1 sulla stima delle emissioni inquinanti, dal quale si evince che un dipendente che utilizza il mezzo privato motorizzato per compiere lo spostamento casa-lavoro e ritorno emette una notevole quantità di agenti inquinanti.

Pertanto, l'attuazione delle politiche prospettate nel presente PSCL (come lo smart working o il car pooling) potrebbero apportare benefici considerevoli in termini di riduzione degli inquinanti da parte dei dipendenti.

3.4.2. Benefici economici

Per stimare i benefici economici, si considerino tutte le spese di trasporto che ogni dipendente deve affrontare per raggiungere la sede di Via Grossi: per chi sceglie abitualmente di compiere lo spostamento casa-lavoro con un mezzo privato motorizzato, i due principali fattori di cui tener conto sono il costo del carburante e l'eventuale costo dei pedaggi; per chi sceglie il trasporto pubblico, il costo di biglietti o abbonamenti; per la mobilità attiva, infine, si potrebbero considerare gli eventuali costi relativi alle tariffe del bike sharing.

L'attuazione delle politiche prospettate nel presente PSCL (come lo smart working o il car pooling) potrebbero apportare benefici considerevoli in termini di riduzione delle spese da parte dei dipendenti.

Per quanto riguarda gli utilizzatori dei sistemi di trasporto pubblico, è evidente che la riduzione degli attuali costi di acquisto sarebbe proporzionata all'eventuale contributo ricevuto dall'amministrazione provinciale.

3.4.3. Benefici sociali

È chiaro che, per stimare i benefici sociali, sarebbe necessario uno studio ad hoc relativo alle conseguenze sulla sfera emotiva/psicologica personale dell'attuazione di alcune misure potenzialmente migliorative nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro.

3.5. Programma di comunicazione

Dal paragrafo 6 delle linee guida - 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...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”.

L'obiettivo è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere, per sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse.

L'ente, per adempiere a tale compito, dispone della e-mail all user provinciale e della home page del sito intranet per i dipendenti e la possibilità di ricorrere a campagne social e/o diffusione di volantini/brochure per i cittadini esterni.

3.6. Programma di monitoraggio

3.6.1. Programma di monitoraggio 2026

Il presente paragrafo contiene la descrizione e l'articolazione dell'attività di monitoraggio prevista nel 2026, funzionale a valutare l'efficacia delle misure da implementare, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolino o ne rendano difficile l'attuazione.

I conteggi e le estrazioni dati permettono di valutare i cosiddetti “indicatori specifici” del PSCL, vale a dire gli indicatori che rappresentano i livelli, le frequenze e le modalità di utilizzo delle opere e dei servizi realizzati.

Misura	Strumento di monitoraggio	Tempi	Costi
Misure prioritarie da approfondire			
Accordo sul car sharing	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Rilancio convenzione bike sharing	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Interventi sulla rete ciclabile	Questionario PSCL	Almeno 6 mesi dopo l'adeguamento	-
Incremento e messa in sicurezza dei posteggi per le biciclette	n° bici in sosta	Una volta l'anno	-
Potenziamento lavoro agile / smart working	Estrazione dati da database dell'ente	Una volta l'anno	2 ore-uomo
Misure da valutare in futuro			
Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Incentivi all'acquisto delle biciclette per i lavoratori	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Creazione di un'area Intranet dedicata	n° di visualizzazioni	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	n° partecipanti	Al termine dell'iniziativa	2 ore-uomo
Miglioramento segnaletica stradale di servizi	Questionario PSCL	Una volta l'anno	2 ore-uomo
Implementazione accessibilità TPL	Questionario PSCL	Una volta l'anno	2 ore-uomo

Programma di monitoraggio PSCL 2026 per la sede di Via Grossi

Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo aggiornamento è previsto entro il 31 dicembre 2026 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 o con gli eventuali aggiornamenti normativi che potranno essere emanati.