

Sistema Socio Sanitario



Regione
Lombardia

ATS Brescia

Agenzia di Tutela della Salute di Brescia

Sede Legale: viale Duca degli Abruzzi, 15 – 25124 Brescia

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - www.ats-brescia.it

Posta certificata: protocollo@pec.ats-brescia.it

Codice Fiscale e Partita IVA: 03775430980

DECRETO n. 786

del 30/12/2022

Cl.: 1.1.02

OGGETTO: Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della ATS di Brescia: aggiornamento ai sensi del Decreto Interministeriale n. 179 del 12.05.2021 del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile.

**II DIRETTORE GENERALE - Dott. Claudio Vito Sileo
nominato con D.G.R. XI/1058 del 17.12.2018**

Acquisiti i **pareri** del
DIRETTORE SANITARIO F.F.
del
DIRETTORE SOCIOSANITARIO
e del
DIRETTORE AMMINISTRATIVO

Dott. Giovanni Marazza

Dott.ssa Jolanda Bisceglia

Dott.ssa Sara Cagliani



IL DIRETTORE GENERALE

Visto il D.L. n. 34 del 19 maggio 2020 (art. 229, comma 4), convertito con modificazioni in Legge 17 luglio 2020 n. 77, il quale prevede che, al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane 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, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente, nominando altresì un *mobility manager* aziendale con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;

Visto il Decreto Interministeriale n. 179 del 12.05.2021 del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (pubblicato in G.U. Serie Generale n. 124 del 26.05.2021, in vigore dal 27.05.2021), con il quale:

- vengono definiti (art. 2, comma 1):
 - alla lettera a) il "*mobility manager* aziendale", quale 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) il "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)", quale strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa;
- viene ribadito (art. 3, comma 1) l'obbligo sopra richiamato, stabilendo che "*(omissis), le imprese e le pubbliche amministrazioni (omissis) 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*";
- viene evidenziato (art. 3, comma 4) che il PSCL è uno strumento finalizzato a individuare interventi utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato, con indicazione dei benefici conseguibili e dei vantaggi da esso derivanti, sia a favore dei dipendenti coinvolti – in termini di tempi di spostamento, costi e *comfort* di trasporto – sia a favore dell'impresa o della pubblica amministrazione che lo adotta – in termini economici e di produttività – nonché a favore della collettività, in termini ambientali, sociali ed economici;
- viene stabilito (art. 4, comma 1) che "*il PSCL adottato dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni (omissis), è trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione*";

Ricordato che, in ottemperanza alle disposizioni sopra richiamate:

- con Decreto D.G. n. 376 del 05.08.2020, si era provveduto alla nomina del Responsabile della mobilità aziendale (*Mobility Manager*) della ATS di Brescia, nella persona dell'Ing. Marco Molinari, Collaboratore Tecnico Professionale – Ingegnere Informatico, in servizio presso la SC Sistemi Informativi;
- con Decreto D.G. n. 635 del 19.11.2021, era stato adottato il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) di ATS Brescia;

Visto il documento di aggiornamento del suddetto PSCL, redatto dal *Mobility Manager* aziendale per la sede di Brescia – Viale Duca degli Abruzzi n. 15, unica unità locale con più di 100 dipendenti, e ritenuto di procedere – ai sensi dell'art. 3 comma 1 del



Decreto Interministeriale n. 179/2021 sopra menzionato – alla sua adozione, come da testo allegato al presente provvedimento (Allegato "A", composto da 29 pagine);

Dato atto che il presente decreto viene trasmesso, a cura del *Mobility Manager*, a:

- Comune di Brescia;
- SC Gestione e Sviluppo delle Risorse Umane;
- RSU dell'Agenzia;

Dato atto che dal presente provvedimento non discendono oneri per l'Agenzia;

Vista la proposta del *Mobility Manager*, Ing. Marco Molinari, che attesta, anche in qualità di Responsabile del procedimento, la regolarità tecnica del presente provvedimento;

Acquisiti i pareri del Direttore Sanitario f.f., Dott. Giovanni Marazza, del Direttore Sociosanitario, Dott.ssa Jolanda Bisceglia, e del Direttore Amministrativo, Dott.ssa Sara Cagliani, che attesta, altresì, la legittimità del presente atto;

D E C R E T A

- a) di adottare, per le motivazioni di cui in premessa, il testo aggiornato del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) di ATS Brescia, come da documento allegato al presente provvedimento (Allegato "A", composto da 29 pagine);
- b) di trasmettere il presente provvedimento, a cura del *Mobility Manager*, a:
 - Comune di Brescia;
 - SC Gestione e Sviluppo delle Risorse Umane;
 - RSU dell'Agenzia;
- c) di demandare al *Mobility Manager* il compito di darne opportuna informazione a tutti i dipendenti dell'Agenzia;
- d) di dare atto che dal presente provvedimento non discendono oneri per l'Agenzia;
- e) di dare atto che il presente provvedimento è sottoposto al controllo del Collegio Sindacale, in conformità ai contenuti dell'art. 3-ter del D.Lgs. n. 502/1992 e ss.mm.ii. e dell'art. 12, comma 14, della L.R. n. 33/2009;
- f) di disporre, a cura della SC Affari Generali e Legali, la pubblicazione all'Albo on-line – sezione Pubblicità legale - ai sensi dell'art. 17, comma 6, della L.R. n. 33/2009, e dell'art. 32 della L. n. 69/2009, ed in conformità alle disposizioni ed ai provvedimenti nazionali e comunitari in materia di protezione dei dati personali.

Firmato digitalmente dal Direttore Generale
Dott. Claudio Vito Sileo

Sistema Socio Sanitario



Regione
Lombardia

ATS Brescia

Piano Spostamenti Casa-Lavoro

Agenzia della Tutela della Salute di Brescia

Versione	Data	Autori	Modifiche
0.0	02/11/2021	ing. Marco Molinari	Prima versione
1.0	18/11/2021	ing. Marco Molinari	Adeguamento stili e grafiche
2.0	13/12/2022	ing. Marco Molinari	Revisione 2022

ATS Brescia – Sede Legale: viale Duca degli Abruzzi, 15 – 25124 Brescia

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - www.ats-brescia.it

Posta certificata: protocollo@pec.ats-brescia.it

Codice Fiscale e Partita IVA: 03775430980

ATS Brescia – Sede Legale: viale Duca degli Abruzzi, 15 – 25124 Brescia

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - www.ats-brescia.it

Posta certificata: protocollo@pec.ats-brescia.it

Codice Fiscale e Partita IVA: 03775430980

Sommario

1	Introduzione	5
1.1	Premessa	5
1.2	Contesto normativo.....	5
1.3	Politiche di mobility management e ruolo del mobility manager.....	6
1.4	Linee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro	7
1.5	Struttura del PSCL.....	7
1.5.1	Descrizione parte informativa e di analisi	8
1.5.2	Descrizione parte progettuale.....	8
1.5.3	Descrizione parte attuativa	8
2	Sezione informativa e di analisi.....	10
2.1	Localizzazione della sede.....	10
2.2	Servizi e misure di mobility management esistenti.....	14
2.2.1	Convenzione per l’acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico	14
2.2.2	Convenzione B2B Trenitalia.....	14
2.2.3	Armadietti e spogliatoi per ciclisti	14
2.2.4	Rastrelliere per biciclette.....	14
2.2.5	Ricarica dei veicoli elettrici dei dipendenti.....	14
2.2.6	Carpooling.....	14
2.2.7	Parcheggi riservati	15
2.3	Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti	16
2.4	Dati rilevati	18
2.4.1	Distribuzione di genere del campione.....	19
2.4.2	Distribuzione oraria viaggio di arrivo.....	19
2.4.3	Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione	20
2.4.4	Presenza mezzi pubblici e gradimento	21
2.4.5	Motivazioni per mancato uso della bicicletta	22
2.4.6	Piste ciclabili e parcheggio biciclette.....	23
2.4.7	Interesse rispetto iniziativa di Car-pooling.....	24
2.4.8	Comunicazione iniziative di mobility management.....	24
3	Parte progettuale	25
3.1	Nuovi servizi, iniziative e interventi.....	25
3.2	Implementazione.....	27
3.3	Piano di comunicazione.....	27
4	Monitoraggio	27

4.1	Monitoraggio dell'utilizzo.....	28
4.2	Monitoraggio del gradimento	28
4.3	Valutazione dei benefici ambientali	29
5	Sviluppi futuri del piano.....	29

1 Introduzione

1.1 Premessa

Il presente documento rappresenta il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della sede di Agenzia Tutela della Salute di Brescia (ATS di Brescia) situata in Viale Duca degli Abruzzi 15 nel Comune di Brescia.

Il Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) analizza le abitudini di mobilità dei dipendenti al fine di individuare i problemi, le cause che li generano e le possibili soluzioni in modo da aumentare il benessere degli stessi e allo stesso tempo creare sostenibilità ambientale.

1.2 Contesto normativo

Con il decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l'Italia a una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990) è stata introdotta in Italia la figura del responsabile della mobilità aziendale, con l'obiettivo di coinvolgere le aziende e i lavoratori nell'individuazione di soluzioni alternative all'uso del veicolo privato (le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali¹ identificano un Mobility Manager, avente il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale attraverso l'adozione del "Piano degli spostamenti casa-lavoro"). Partendo dagli spostamenti sistematici, più facili da governare, il decreto spingeva, quindi, ad adottare, per una gestione della mobilità che guardasse a obiettivi di sostenibilità, lo schema tipico del Mobility Management per dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda.

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

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

Con Legge n. 77 del 17 luglio 2020 è stato convertito il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cosiddetto "Decreto Rilancio") con cui si fa obbligo a tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100

¹Il Decreto fa riferimento alle imprese e gli enti pubblici ubicati nei Comuni di cui all'allegato III del decreto del Ministro dell'Ambiente del 25 novembre 1994 e in tutti gli altri comuni compresi nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico individuate dalle regioni ai sensi degli articoli 3 e 9 dei decreti del Ministro dell'Ambiente del 20 maggio 1991. Tali decreti sono stati abrogati dal Dlgs 155/2010.

dipendenti di adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). L'obbligo riguarda le imprese e le pubbliche amministrazioni ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia oppure in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti. L'obiettivo dichiarato all'art. 229 è quello *“di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale”*.

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

1.3 Politiche di mobility management e ruolo del 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 mobility manager d'area;
- verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione del loro livello di soddisfazione;
- figura specializzata nel supporto al Comune territorialmente competente nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali
- cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
- promozione con il mobility manager d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;
- supporto al mobility manager d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

1.4 Linee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

Obiettivo del PSCL 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"*.

Di seguito si riassumono i vantaggi per il dipendente, per l'Agenzia e per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici:

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

- 2) Vantaggi per l'Agenzia:
 - 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 dello stress per i dipendenti, con conseguente aumento della produttività
 - Riduzione dei costi dei trasporti organizzati
 - Conferimento di un'immagine aperta ai problemi dell'ambiente
 - Promozione di una filosofia basata sulla cooperazione

- 3) Vantaggi per la collettività:
 - Riduzione dell'inquinamento atmosferico
 - Benefici in termini di sicurezza
 - Riduzione della congestione stradale
 - Riduzione dei tempi di trasporto

1.5 Struttura del PSCL

Le linee guida presentate con il Decreto Interministeriale 179 del 12 maggio 2021 suggeriscono una struttura del PSCL suddivisa in tre parti:

- 1) Parte informativa e di analisi;
- 2) Parte progettuale;
- 3) Parte attuativa (o di implementazione).

L'elaborazione di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro può essere cioè suddivisa in 2 momenti fondamentali. Il primo consiste nell'analisi dello stato di fatto, ossia nella valutazione del quadro di

riferimento iniziale (fattori esterni, contesto, analisi degli spostamenti casa-lavoro), mentre il secondo consiste nella definizione delle misure di intervento (ambiti d'intervento, misure teoriche).

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

1.5.1 Descrizione parte informativa e 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 aziendali (informazioni sulla sede di lavoro, eventuali dotazioni in termini ad es. di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti, ...), l'offerta di trasporto presente sul territorio (condizione della rete stradale, distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di percorsi ciclabili e di percorsi pedonali), nonché la domanda di mobilità espressa dai dipendenti, cioè le caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro). L'obiettivo è quello di ricostruire un quadro conoscitivo delle caratteristiche della sede e l'accessibilità del sito e tutti i fattori che possono influenzare la scelta modale dello spostamento. La raccolta dei dati utili ai fini dell'analisi di background viene condotta attraverso una scheda informativa di rilievo delle condizioni strutturali dell'azienda e dell'offerta di trasporto e di una scheda informativa per la raccolta dei dati sulle abitudini e le esigenze dei dipendenti sui loro spostamenti casa-lavoro (questionario).

1.5.2 Descrizione parte progettuale

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

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

1.5.3 Descrizione parte 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. 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 dovrà essere "revisionato" e aggiornato con cadenza annuale. Dopo aver adottato le misure previste dal PSCL, infatti, è opportuno valutare i risultati raggiunti e, se necessario, apportare delle modifiche al PSCL.

Si dovrà quindi:

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

2 Sezione informativa e di analisi

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

2.1 Localizzazione della sede

Sede: Viale Duca degli Abruzzi, 15

Comune: Brescia

Coordinate: 45.52653, 10.2341

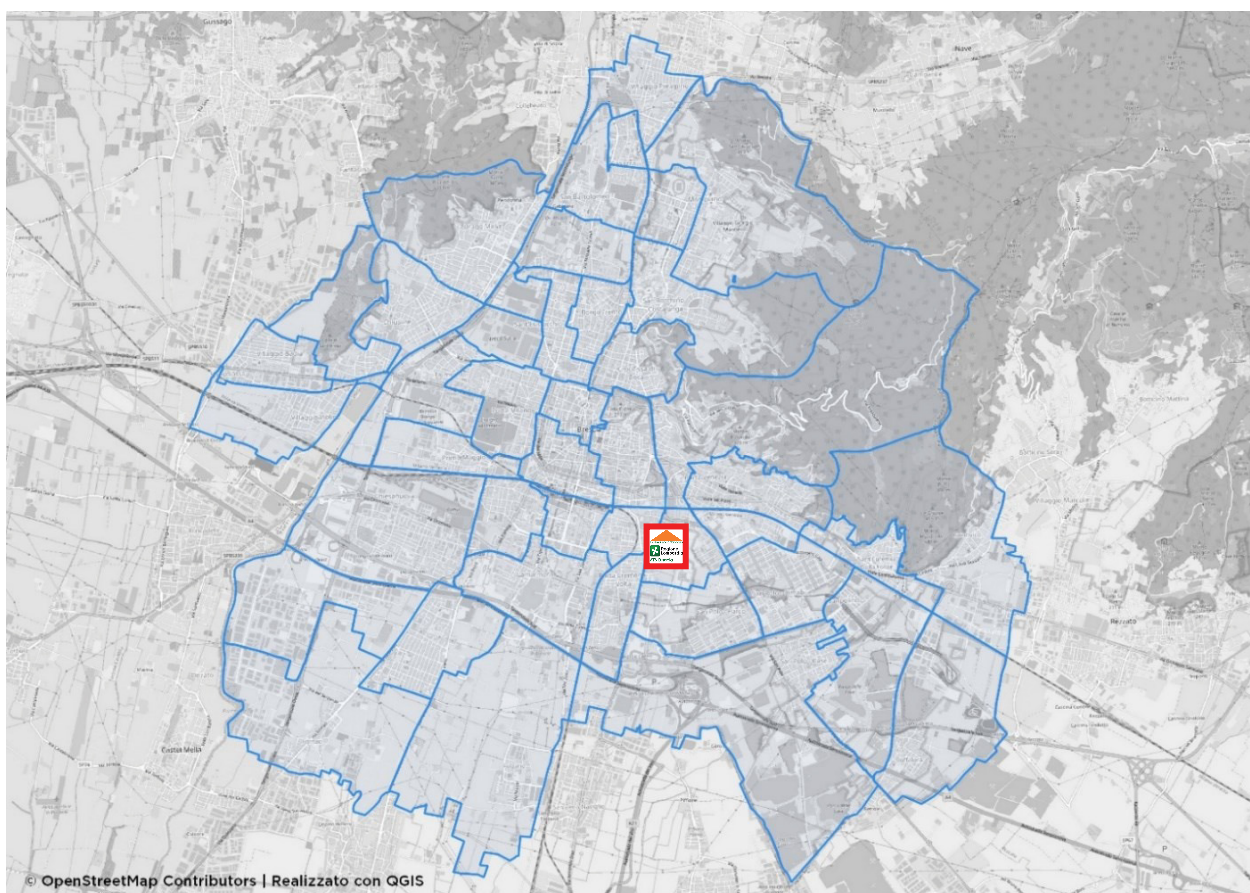


Figura 1 - Localizzazione della sede di ATS all'interno delle zone di traffico del PUMS del Comune di Brescia

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

Si riportano di seguito la mappa della rete ciclabile, quella del trasporto pubblico locale e delle postazioni del servizio di BiciMia.

Nella seguente immagine è riportata la rete ciclabile attuale della città di Brescia.

Sono presenti 17 itinerari ciclabili che attraversano la città di cui alcuni tratti in sede propria e altri in sede promiscua con automobili.

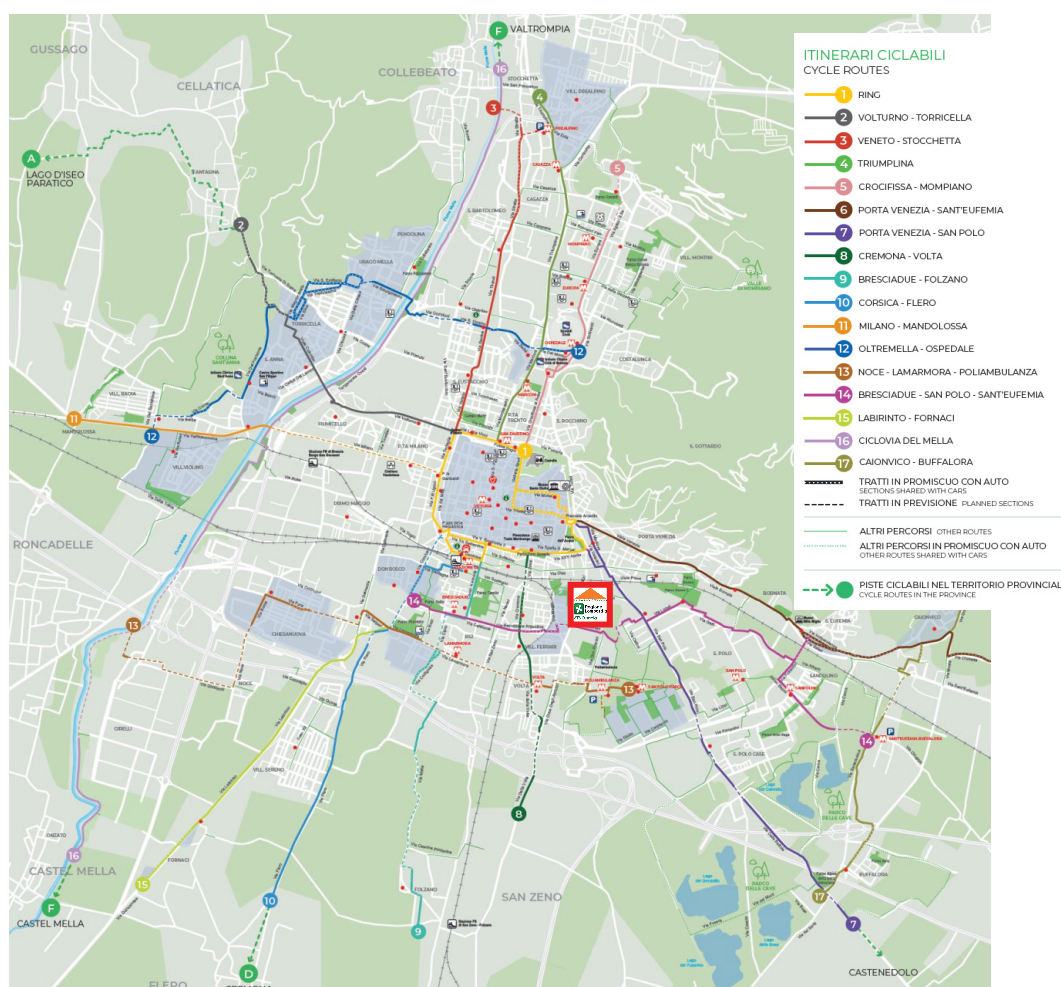
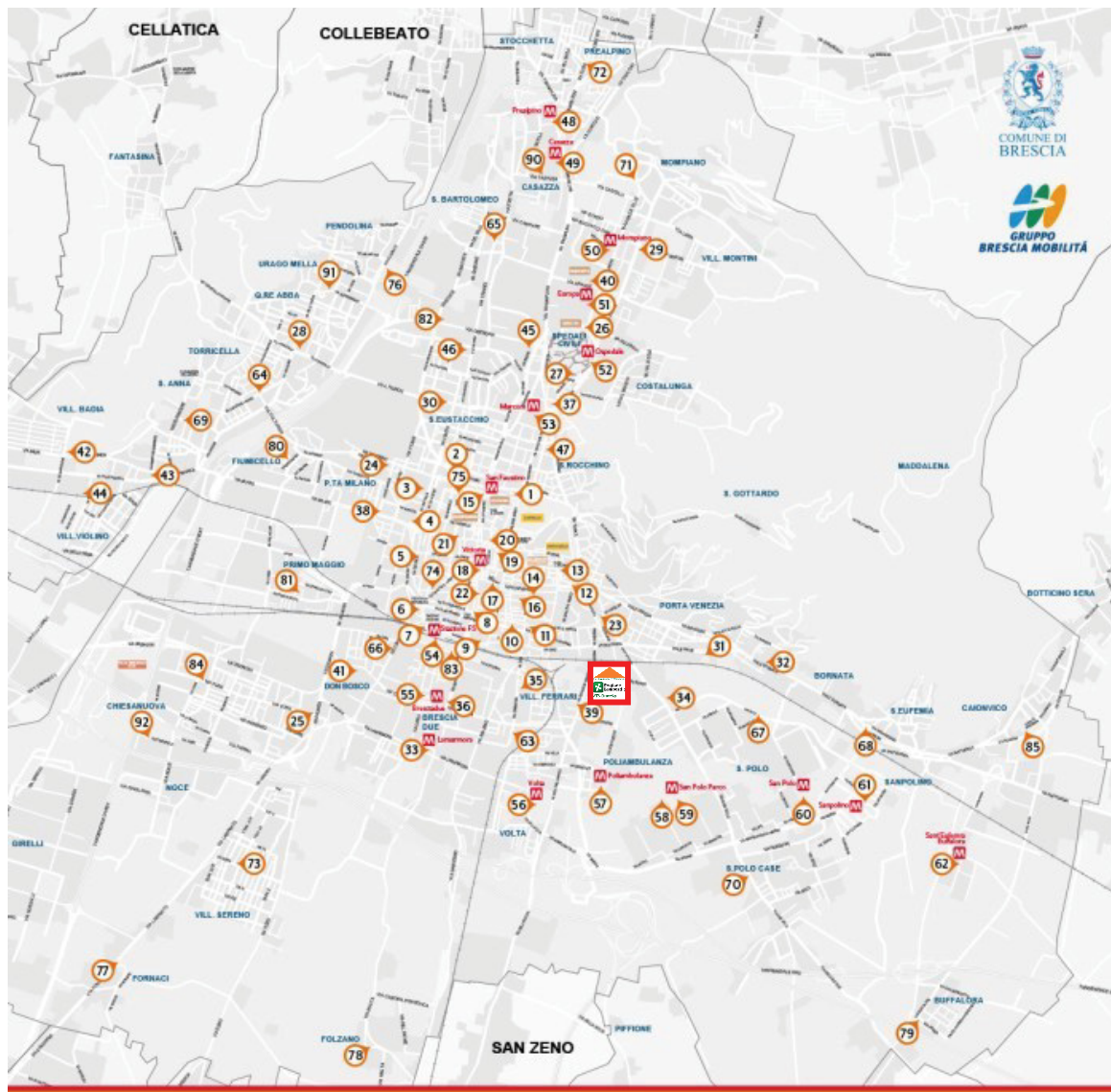


Figura 2 - Mappa della rete ciclabile e indicazione posizione sede ATS 

Il servizio di bike sharing BiciMia mette a disposizione dell'utente 462 biciclette prelevabili in 92 postazioni diffuse nelle aree urbane del territorio comunale.



Le 92 postazioni BICIMIA

1 Fossa Bagni	24 Iveco	47 Gallei	70 Alfa Acciai
2 Da Vinci	25 Dalmazia	48 Prealpino	71 Parco Castelli
3 Randaccio	26 Satellite	49 Casazza Metro	72 Prealpino Tovini
4 Garibaldi	27 Ospedali Civili	50 Mompiano metro	73 Villaggio Sereno
5 Cairoli	28 Chiusure	51 Europa	74 Corso Martini
6 Repubblica	29 Mompiano Ambaraga	52 Ospedale metro	75 Nino Bixio
7 Stazione FS	30 Veneto	53 Marconi	76 Polivalente
8 Gramsci	31 Piave	54 Stazione FS metro	77 Fornaci
9 Palagiustizia	32 Wührer	55 Brescia 2	78 Folzano
10 Autosilo	33 Lamarmora metro	56 Volta	79 Buffalora
11 Spalto San Marco	34 Questura	57 Poliambulanza	80 Fiumicello
12 Arnaldo	35 Cremona	58 San Polo parco 1	81 Primo Maggio
13 Tebaldo Brusato	36 Kennedy	59 San Polo parco 2	82 Via Scuole
14 Magenta	37 Golgi	60 San Polo Cimabue	83 Via Sostegno
15 San Faustino	38 Milano	61 San Polino	84 Chiesanuova
16 Cavour	39 Duca Abruzzi	62 Sant'Eufemia metro	85 Caionvico
17 Zanardelli	40 Branze	63 Zooprofilattico	86 Garzetta
18 Vittoria	41 Don Bosco	64 Caduti del Lavoro	87 Nicolini
19 Duomo	42 Badia	65 San Bartolomeo	88 Villa Giori
20 Rovetta	43 Vallecarnonica	66 Corsica	89 Poliambulanza Pinzoni
21 Pallata	44 Violino	67 Ducos 2	90 Casazza
22 San Domenico	45 Borgo Trento	68 Sant'Eufemia	91 Urago Mella
23 Castellini	46 San Donino	69 Sant'Anna	92 Sorbanella

Figura 4 – Localizzazione delle postazioni del servizio BiciMia e indicazione posizione sede ATS

2.2 Servizi e misure di mobility management esistenti

2.2.1 Convenzione per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico

A settembre 2021 è stata attivata una convenzione con Brescia Trasporti per l'acquisto di abbonamenti a prezzo scontato per il tragitto casa-lavoro con autobus (Zona 1 e Zona 2) e metropolitana. La convenzione è stata rinnovata fino a settembre 2025.

2.2.2 Convenzione B2B Trenitalia

ATS di Brescia nel mese di ottobre ha attivato il canale Trenitalia for Business. L'iniziativa prevede un'opzione per i viaggi privati dei dipendenti dell'Agenzia che consente di ricevere uno sconto del 5% sull'acquisto dei titoli di viaggio per tutte le tariffe disponibili.

2.2.3 Armadietti e spogliatoi per ciclisti

Nella sede è presente uno spogliatoio utilizzato anche per altri servizi (attività dei veterinari e tecnici della prevenzione).

2.2.4 Rastrelliere per biciclette

All'interno della sede di viale Duca degli Abruzzi 15 sono presenti 5 zone attrezzate con rastrelliere per il parcheggio delle biciclette. Nel 2022 le rastrelliere sono sostituite e aumentanti di circa il 50 % i numeri di stalli di sosta per le biciclette.

2.2.5 Ricarica dei veicoli elettrici dei dipendenti

Nel mese di maggio 2021 è stata avviata un'iniziativa sperimentale per la ricarica dei veicoli elettrici dei dipendenti presso la colonnina di ricarica installata nel parcheggio antistante viale Duca degli Abruzzi 15. Viene consentita la prenotazione di una presa, delle due disponibili, nelle fasce orarie dalle 8:00 alle 12:00 o dalle 12:30 alle 16:30, per un massimo di 2 ricariche settimanali. È richiesto un contributo di 5 euro al mese al dipendente che vuole accedere al servizio.

2.2.6 Carpooling

Nel corso del 2022 è stata pubblicata una pagina del portale intranet dell'Agenzia contenente una piattaforma che permette di manifestare l'interesse ad effettuare il trasferimento casa-lavoro in car-pooling.

Tramite questa pagina i dipendenti dell'Agenzia possono conoscere e contattare i colleghi che effettuano lo stesso tragitto e in autonomia concordare l'organizzazione del viaggio.

2.2.7 Parcheggi riservati

Nel parcheggio della sede di viale Duca degli Abruzzi sono stati creati 3 parcheggi riservati per le dipendenti in stato di gravidanza e per chi effettua il tragitto in carpooling.

2.3 Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti

Il numero complessivo di dipendenti interessati dal PSCL è pari a 476 (aumento di 38 unità rispetto l'anno precedente), di cui 41,15 % maschi e 58.85 % femmine. La popolazione è distribuita per fasce d'età secondo quanto indicato nella seguente tabella.

Fascia d'età	Percentuale
24 anni o meno	0,68%
25-34 anni	13,59%
35-44 anni	19,29%
45-54 anni	26,09%
55-64 anni	36,96%
65 anni o più	3,40%

Tabella 1 - Popolazione della sede di principale di ATS Brescia per fasce d'età a dicembre 2022

Nella seguente tabella è riportata la distribuzione della popolazione dei dipendenti su base del CAP di provenienza per lo spostamento casa-lavoro. Il CAP 25124 corrisponde al codice di ubicazione della sede di lavoro.

COMUNE	CAP	Numero dipendenti		COMUNE	CAP	Numero dipendenti
Adrano	95031	1		Lainate	20020	1
Bagnolo Mella	25021	5		Leno	25024	1
Bassano Bresciano	25020	1		Lonato del Garda	25017	1
Bedizzole	25081	4		Manerba del Garda	25080	1
Bergamo	24100	3		Manerbio	25025	1
Bergamo	24126	1		Marcheno	25060	1
Berlingo	25030	1		Mazzano	25080	9
Borgo San Giacomo	25022	1		Milano	20100	3
Borgosatollo	25010	3		Milano	20158	1
Botticino	25082	4		Modica	97015	1
Bovezzo	25073	8		Moniga del Garda	25080	1
Brandico	25030	1		Monticelli Brusati	25040	1
Brescia	25121	9		Montichiari	25018	5
Brescia	25122	8		Montirone	25010	1
Brescia	25123	14		Mozzo	24035	1
Brescia	25124	63		Muscoline	25080	1
Brescia	25125	18		Nave	25075	6
Brescia	25126	5		Nuvolera	25080	2

Brescia	25127	19		Offlaga	25020	1
Brescia	25128	9		Ome	25050	1
Brescia	25129	1		Orzinuovi	25034	3
Brescia	25132	1		Orzivecchi	25030	2
Brescia	25133	2		Ospitaletto	25035	6
Brescia	25134	4		Palazzolo sull'Oglio	25036	5
Brescia	25135	6		Paratico	25030	2
Brescia	25136	4		Passirano	25050	3
Brescia	25100	39		Poncarale	25020	3
Calcinato	25011	4		Pralboino	25020	1
Calvagese della Riviera	25080	1		Prevalle	25080	1
Calvisano	25012	3		Provaglio d'Iseo	25050	2
Capriano del Colle	25020	1		Quinzano d'Oglio	25027	1
Carpinedolo	25013	1		Rezzato	25086	12
Cassano d'adda	20062	1		Rodengo Saiano	25050	7
Castegnato	25045	2		Roè Volciano	25077	1
Castel Mella	25030	3		Rogno	24060	1
Castelcovati	25030	1		Romano di Lombardia	24058	1
Castenedolo	25014	2		Roncadelle	25030	9
Castiglione delle Stiviere	46043	2		Rovato	25038	6
Castrezzato	25030	2		Rudiano	25030	2
Cavaion Veronese	37010	1		Salò	25087	2
Cazzago San Martino	25046	3		San Felice del Benaco	25010	1
Cedegolo	25051	1		San Paolo	25020	4
Cellatica	25060	2		San Zeno Naviglio	25010	2
Chiari	25032	4		Sarezzo	25068	3
Collebeato	25060	4		Sellero	25050	1
Concesio	25062	15		Serle	25080	1
Corteno Golgi	25040	1		Sesto San Giovanni	20099	1
Cremona	26100	6		Sirmione	25019	1
Darfo Boario Terme	25047	1		Tavernole sul Mella	25060	1
Dello	25020	1		Torbole Casaglia	25030	2

Deruta	06053	1		Toscolano-Maderno	25088	2
Desenzano del Garda	25015	4		Travagliato	25039	7
Flero	25020	5		Treviglio	24047	1
Fragneto l'Abate	82020	1		Verona	37100	1
Gardone Val Trompia	25063	3		Vestone	25078	1
Gavardo	25085	5		Vigolo	24060	1
Ghedi	25016	1		Villa Carcina	25069	4
Gussago	25064	13		Villachiarara	25030	1
				Zone	25050	1

Tabella 2 – Provenienza dipendenti in base al CAP di domicilio

Nella seguente tabella sono indicati sommariamente gli orari di ingresso e uscita previsti.

	Sede 1
Orario ingresso	lun. - ven. 8:00 – 9:00
Orario uscita	lun. - ven. dalle 15:42 in poi per full time

Tabella 3 - Tabella degli orari di ingresso e di uscita

Il grafico seguente riporta i dati di ripartizione modale degli spostamenti sistematici della città di Brescia, in cui è ubicata la sede interessata dal PSCL.

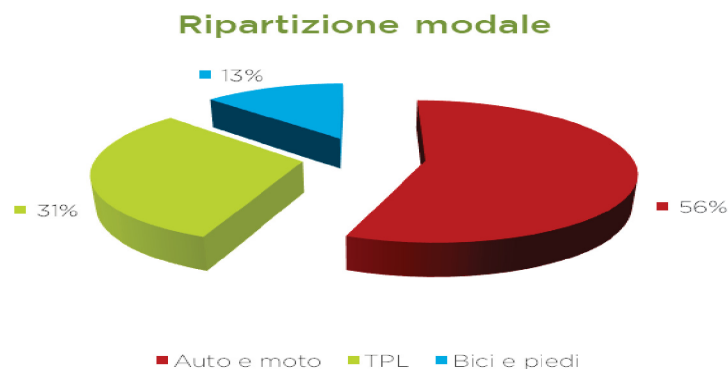


Figura 5 - La ripartizione modale nell'ora di punta al mattino riferita al 2016 (fonte dei dati: Allegato I del PUMS)

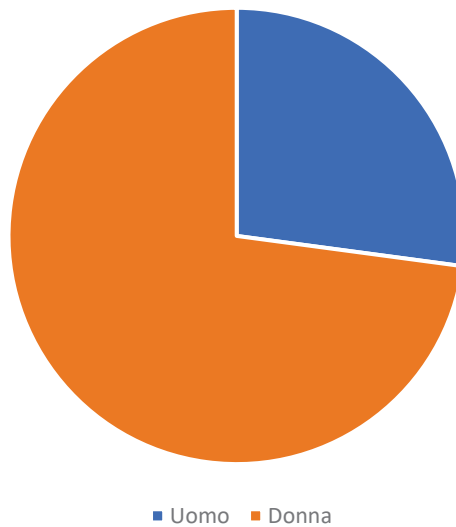
2.4 Dati rilevati

Nel mese di ottobre 2022 i dipendenti sono stati invitati a rispondere a un questionario di indagine sulle abitudini in merito allo spostamento casa-lavoro.

In merito alla sede di viale Duca degli Abruzzi hanno risposto 296 su 476 dipendenti.

Di seguito sono illustrate le risposte che descrivono i risultati rilevati.

2.4.1 Distribuzione di genere del campione

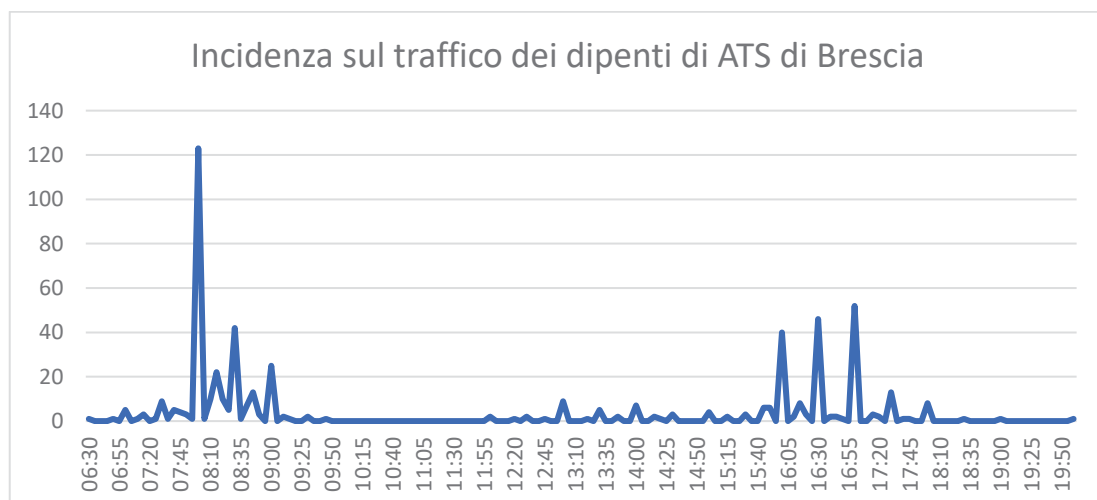


Il questionario è stato compilato da 64 uomini e 172 donne, il campione risulta coerente con la distribuzione di popolazione dei dipendenti che lavorano presso la sede di viale Duca degli Abruzzi.

L'84% dei rispondenti ha un rapporto di lavoro a tempo pieno.

2.4.2 Distribuzione oraria viaggio di arrivo

Nel questionario è stato richiesto di indicare l'orario di ingresso e di uscita dalla sede di lavoro per ogni giorno lavorativo, analizzando i valori indicati si è ottenuto il seguente andamento:



Il 56% dei dipendenti del campione analizzato raggiunge l'area della sede di lavoro fra le 7:55 e le 8:20, mentre il traffico delle fasi di uscita si distribuisce quasi equamente fra le 16:00 e le 17:00.

2.4.3 Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione

Dal quesito relativo al mezzo di trasporto utilizzato sono stati rilevati i seguenti valori:

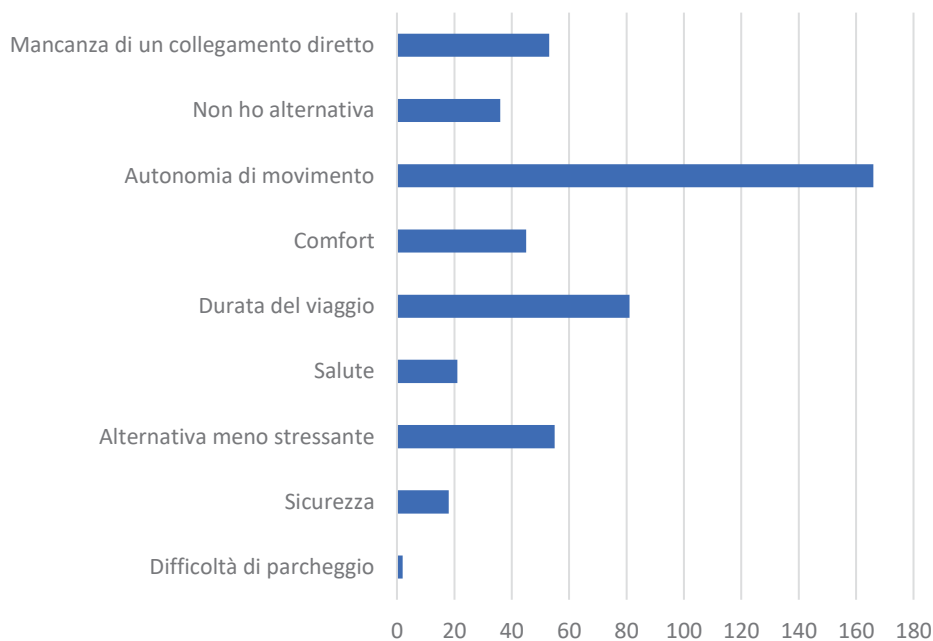
<i>Mezzo di trasporto utilizzato</i>	<i>Percentuale di utilizzo 2022</i>	<i>Valori rilevati nel 2021</i>
Automobile privata	71.3 %	89.2 %
Car-pooling	2.8 %	--
Bicicletta	11.3 %	6.8 %
Moto/ciclomotore	3.2 %	0.7 %
Autobus	4.9 %	2 %
Treno	1.6 %	0.7 %
A piedi	4.9 %	1 %

Rispetto l'anno 2021 si può osservare una diminuzione dell'utilizzo della vettura privata a fronte di un incremento d'uso della bicicletta e del Car-pooling.

Alla successiva domanda relativa alla motivazione della scelta del mezzo di trasporto il risultato delle risposte ottenute è schematizzato nel seguente istogramma.

Si sottolinea che era possibile selezionare fino a 3 risposte per ciascun compilatore.

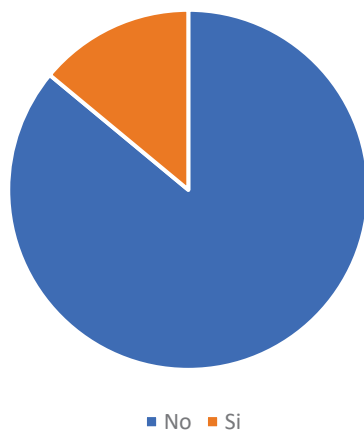
Scelta del mezzo di trasporto



In un successivo quesito il 14 % degli intervistati ha dichiarato di aver cambiato la modalità con cui effettua il trasferimento casa lavoro durante l'ultimo anno, precisamente passando dall'utilizzo dell'autovettura

privata come conducente all'uso della bicicletta, il car-pooling, i mezzi di trasporto pubblici urbani e bike sharing.

Hai cambiato mezzo di trasporto rispetto 2021?

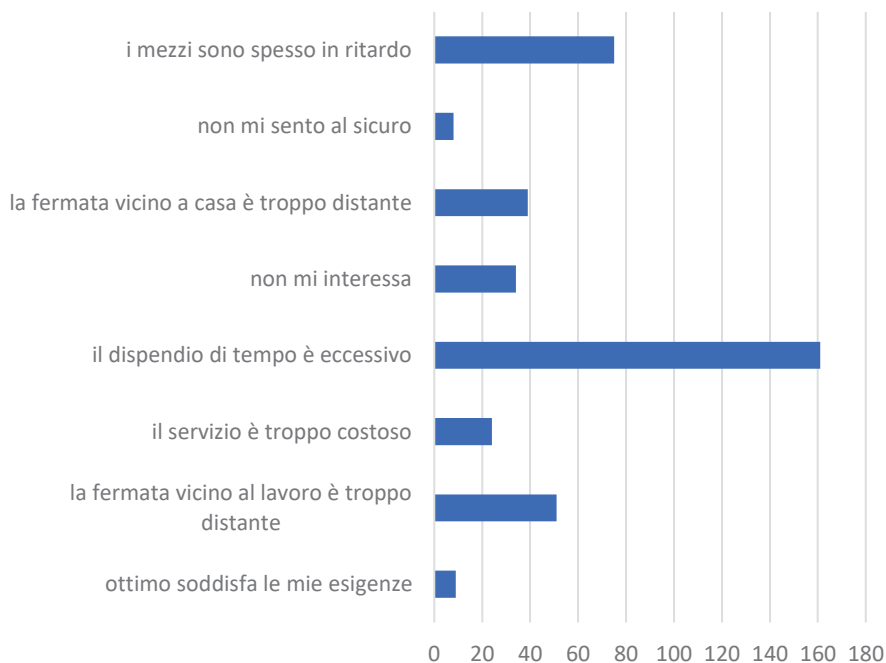


2.4.4 Presenza mezzi pubblici e gradimento

Il 74,8 % dei rispondenti dichiara la presenza di mezzi pubblici per il tragitto casa-lavoro, il 12,6 % dichiara di non conoscere se il suo tragitto può essere effettuato con mezzi pubblici.

Nel grafico seguente è rappresentata l'opinione riguardo al trasporto pubblico del campione intervistato.

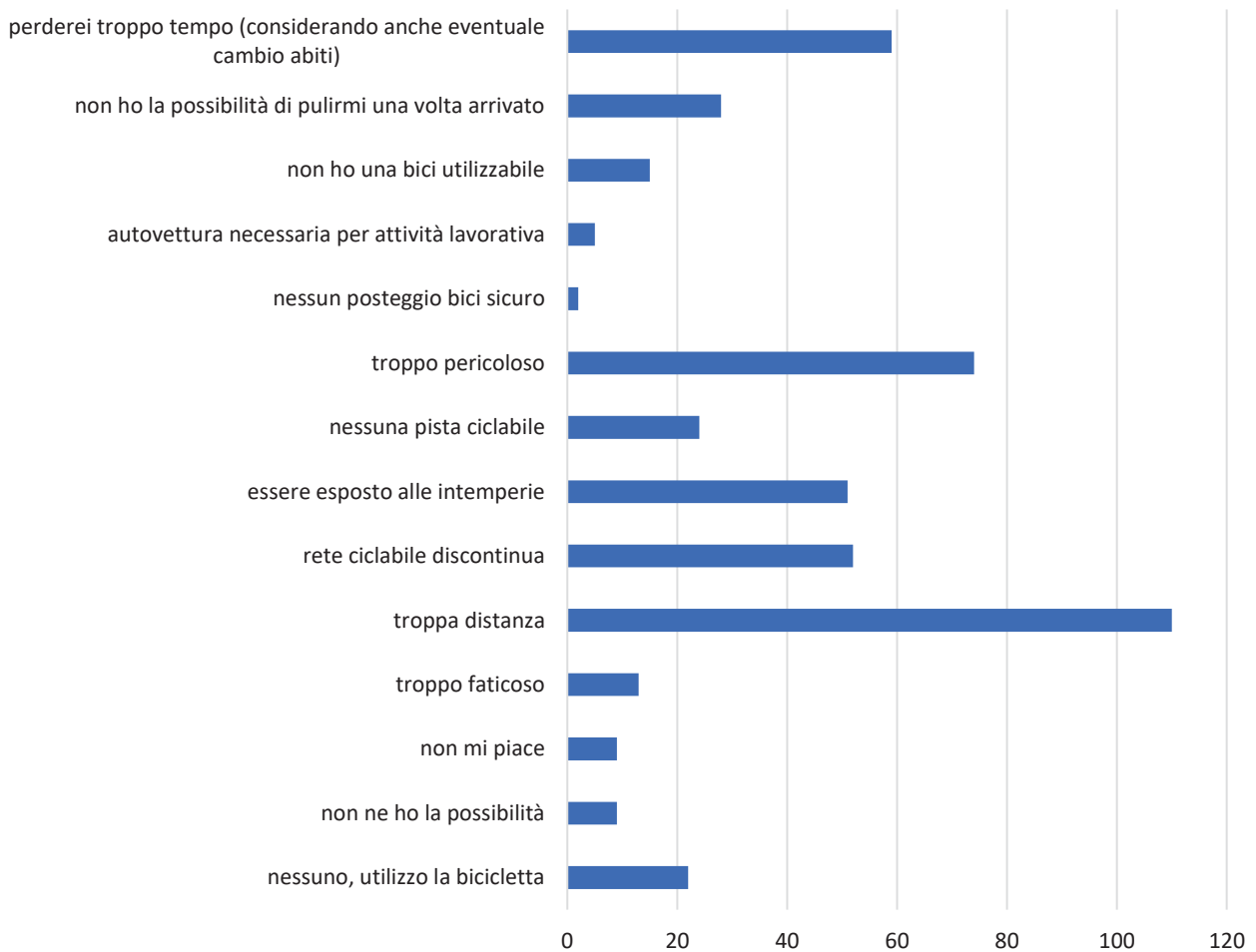
Opinione mezzi di trasporto pubblici



2.4.5 Motivazioni per mancato uso della bicicletta

Il seguente grafico evidenzia le motivazioni espresse dai dipendenti di ATS di Brescia per l'inutilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto per recarsi alla sede di viale Duca degli Abruzzi.

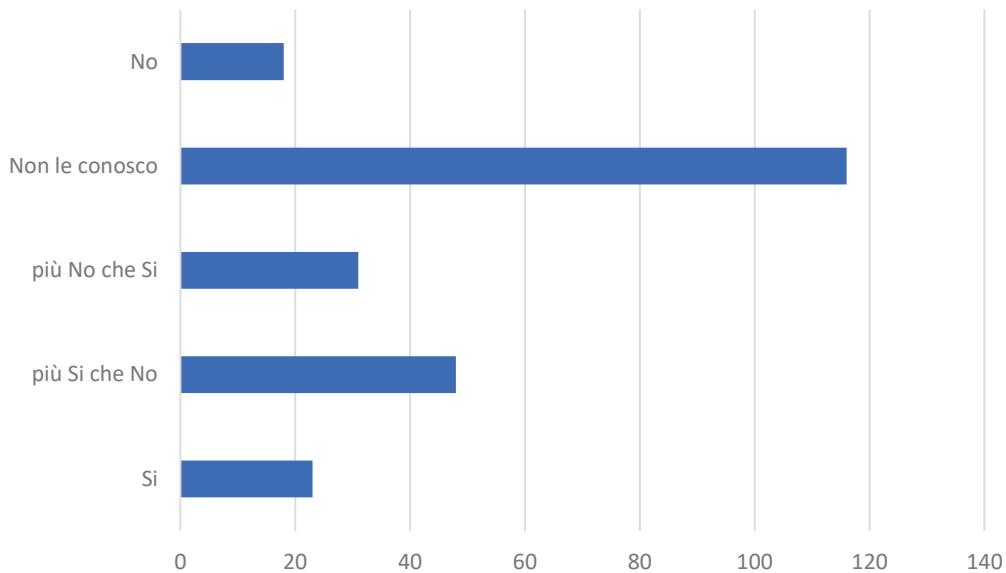
Quali sono i motivi che ti impediscono di usare la bicicletta per il tuo viaggio casa/lavoro? (al massimo 4 selezioni)



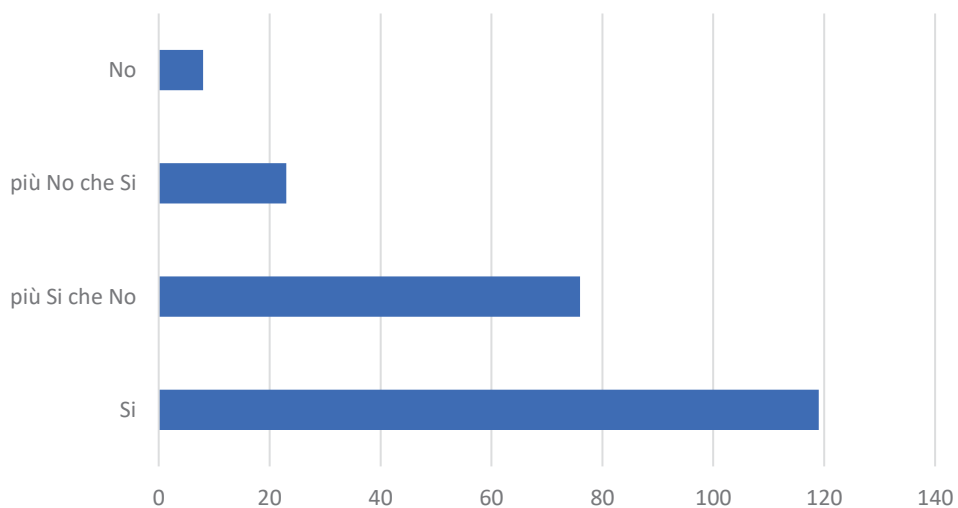
2.4.6 Piste ciclabili e parcheggio biciclette

Gli intervistati sono stati invitati ad esprimere un parere di gradimento rispetto le piste ciclabili presenti nel territorio del Comune di Brescia e relativamente agli spazi aziendali per la sosta delle biciclette private.

Sei soddisfatto delle nuove piste ciclabili introdotte nel Comune di Brescia?

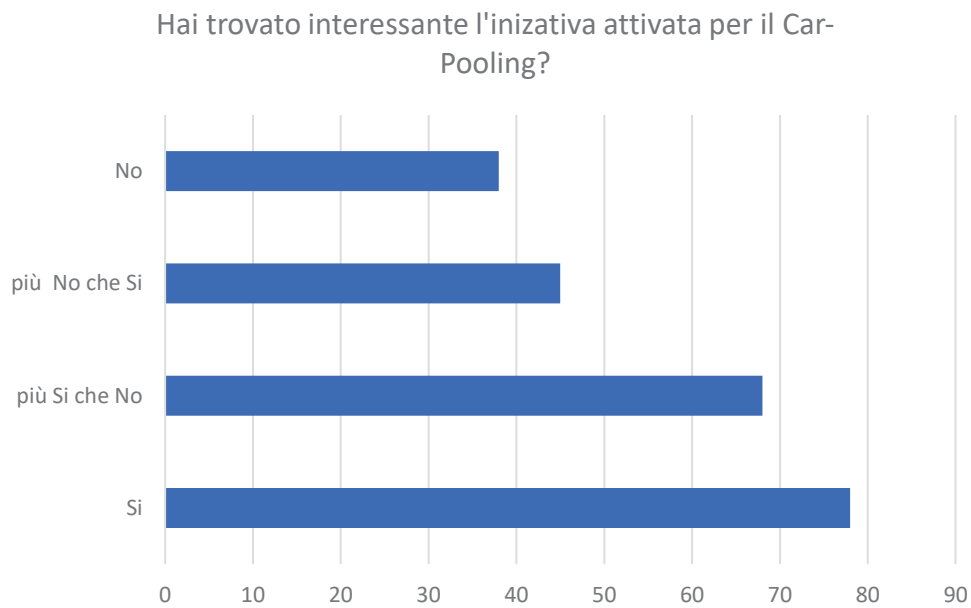


Ritieni adeguati gli spazi di parcheggio per biciclette presenti nella sede di lavoro?



Dai dati emerge una scarsa conoscenza dei percorsi riservati alle biciclette, mentre invece risulta apprezzato il lavoro effettuato presso la sede dell’Agenzia per la creazione delle nuove strutture di sosta.

2.4.7 Interesse rispetto iniziativa di Car-pooling

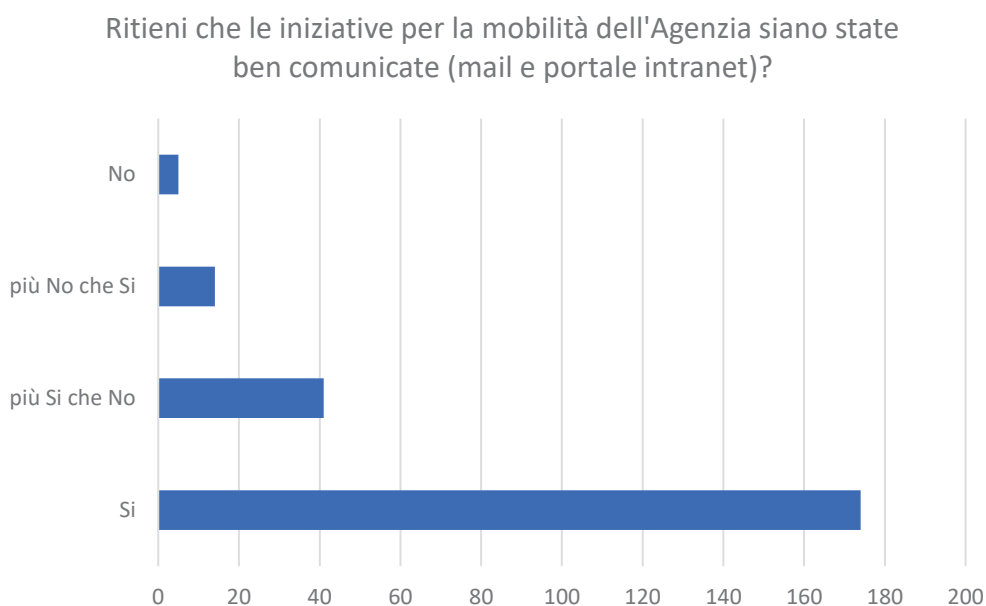


Nel corso dell'anno è stata pubblicata una pagina nel portale intranet (area Mobility Manager) contenente una mappa che consente di individuare i colleghi che effettuano lo stesso tragitto per le sedi di lavoro di ATS Brescia e permette di prendere contatto per condividere il viaggio.

Analizzando il precedente grafico si desume che l'iniziativa ha ottenuto un buon livello di gradimento per gli intervistati.

2.4.8 Comunicazione iniziative di mobility management

Al fine di comprendere se il sistema di comunicazione adottato è stato di impatto positivo è stato chiesto ai dipendenti se fossero soddisfatti dell'interazione utilizzata, di seguito i risultati.



3 Parte progettuale

L'obiettivo principale del PSCL è quello di ridurre l'uso del veicolo privato a motore da parte dei dipendenti, ma anche consolidare e se vi è la possibilità incrementare la quota dei dipendenti che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse.

Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota di trasferimenti a favore del trasporto pubblico.

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

A seguito dell'analisi condotta, dell'offerta di trasporto e considerate le caratteristiche della sede, vengono individuate come più efficaci al raggiungimento degli obiettivi sopra indicati le misure descritte nei seguenti paragrafi.

3.1 Nuovi servizi, iniziative e interventi

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

1. Campagne di sensibilizzazione ed eventi

- Campagne sulla mobilità sostenibile o su singola modalità
- Giornata dedicata alla promozione della mobilità sostenibile (ad es. giornata senz'auto o bike to work)
- Questionari di interesse rivolti ai dipendenti
- Studio di un piano di comunicazione per divulgazione iniziative di mobility management
- Momento per conoscere il mondo delle auto elettriche

2. Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità

- Studio di fattibilità:
 - per la realizzazione di aree di parcheggio dotate di punti di ricarica e-bike
 - per la realizzazione di un deposito per e-bike
- Verifica ed eventuale integrazione delle rastrelliere per le sedi decentrate dell'Agenzia
- Studio di fattibilità con Brescia Mobilità per il potenziamento della stazione Bicimia di viale Duca degli Abruzzi
- Ipotesi di convenzione con negozi e centri di riparazione di biciclette/e-bike

3. Abbonamenti per il TPL a tariffa agevolata

- Nuove convenzioni o rinnovo delle attuali per l'acquisto di abbonamenti a prezzi ridotti per dipendenti

4. Gestione dei parcheggi aziendali

- Rinnovo parcheggi per moto/motocicli

5. Info sulla multimodalità e consigli di viaggio

- Video e link a siti esterni (passaggio in tempo reale di bus, pagina web delle aziende di trasporto principali)
- Introduzione all'utilizzo di app per la mobilità (ad es. di tracciamento dei percorsi, previsione tragitti e stato del traffico)

6. Mobilità condivisa

- Promozione della community per favorire il car pooling

7. Miglioramento servizi di Trasporto Collettivo

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

8. Veicoli a basso impatto ed EcoGuida

- Incremento della dotazione di auto aziendali elettriche per gli spostamenti di servizio
- Installazione di nuove colonnine di ricarica per auto elettriche
- Studio di iniziative con la rete dei Mobility Manager territoriali per convenzioni di acquisto di biciclette ed e-bike
- Ricerca convenzioni con gestori di sistemi di ricarica veicoli elettrici

9. Altre iniziative collaterali

- Servizi e convenzioni
 - Corso di aggiornamento per il mobility manager
 - Aggiornamento pagina intranet Mobility Manager
- Interventi infrastrutturali leggeri
 - Messa in sicurezza di percorsi e/o attraversamenti pedonali (**ACCB**)
 - Interventi di messa in sicurezza della rete stradale, ad es. punti critici (**ACCB**)
 - Interventi di riqualificazione e di decoro urbano (**ACCB**)
 - Interventi di abbattimento delle barriere architettoniche (**ACCB**).
- Iniziative mitigazione ambientale
 - Studio di una iniziativa per aumentare il numero di alberi presenti nel parco della sede di Viale Duca degli Abruzzi

3.2 Implementazione

Delle iniziative elencate, che potranno essere svolte dal 2023, saranno programmate le fasi di implementazione di ognuna di esse.

3.3 Piano di comunicazione

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

Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un sistema di comunicazione il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che l’agenzia si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull’importanza delle stesse.

Pertanto, le campagne di comunicazione si proporranno di:

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

4 Monitoraggio

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

Il monitoraggio riguarderà i benefici conseguiti con l’attuazione delle misure previste, con riferimento ai vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l’impresa o la pubblica amministrazione, sia per la collettività.

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

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

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

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

4.1 Monitoraggio dell'utilizzo

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

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

4.2 Monitoraggio del gradimento

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

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

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

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

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

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

4.3 Valutazione dei benefici ambientali

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

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

Come prescritto dall'Allegato 4 - Metodologia di valutazione dei benefici ambientali delle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021, per ogni misura adottata saranno stimati i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM₁₀). La stima dei benefici ambientali sarà effettuata adottando le tre procedure di calcolo distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL, così come definite nell'allegato 4 delle citate linee guida.

5 Sviluppi futuri del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il primo aggiornamento è previsto entro il 31 dicembre 2023 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.