

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. 635

del 19/11/2021

Cl.: 1.1.02

OGGETTO: Adozione del Piano degli Spostamenti Casa – Lavoro (PSCL) della ATS di Brescia ai sensi del D.M. del 12.05.2021 del Ministero della Transizione Ecologica.

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

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

Dott.ssa Laura Emilia Lanfredini

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, che 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 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;

Visto l'art. 2 comma 1 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 12.05.2021 (pubblicato in G.U. Serie Generale n. 124 del 26.05.2021, in vigore dal 27.05.2021) che definisce:

- alla lettera a) 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) il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL): strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa;

Visto l'art. 3 c. 1 del D.M. del 12.05.2021 (PSCL) che stabilisce 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" e che in fase di prima applicazione i PSCL sono adottati entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del Decreto (art. 9 c. 1), quindi entro il 22.11.2021;

Visto l'art. 3 c. 4 del D.M. del 12.05.2021 (PSCL) il quale specifica che il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è "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. Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i 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.";

Visto l'art.4 c. 1 del D.M. del 12.05.2021 che precisa che "il PSCL adottato dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni (omissis), è trasmesso al comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.";

Considerato che con Decreto D.G. n. 376 del 05.08.2020, l'Ing. Marco Molinari, Collaboratore Tecnico Professionale – Ingegnere Informatico, in servizio presso il Servizio Information & Communication Technology, è stato nominato Responsabile della mobilità aziendale (Mobility Manager) per conto di ATS Brescia;

Visto il documento di PSCL redatto dal Mobility Manager aziendale, per la sede di Brescia – Viale Duca degli Abruzzi 15, unica unità locale con più di 100 dipendenti,



qui allegato quale parte integrante e sostanziale del presente atto (allegato "A" composto da n. 27 pagine);

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

- Comune di Brescia
- Servizio Gestione Personale e Sviluppo Professionale;
- 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, Dott.ssa Laura Emilia Lanfredini, 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 Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) di ATS Brescia allegato al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante e sostanziale, allegato "A" composto da n. 27 pagine;
- b) di trasmettere, a cura del Mobility Manager, il presente provvedimento a:
 - Comune di Brescia
 - Servizio Gestione Personale e Sviluppo Professionale;
 - RSU dell'Agenzia;
- c) di dare mandato a Mobility Manager di darne diffusione 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 del Servizio 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

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
2.3	Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti	15
2.4	Dati rilevati	17
2.4.1	Distribuzione di genere del campione	17
2.4.2	Distribuzione oraria viaggio di arrivo	17
2.4.3	Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione	18
2.4.4	Presenza mezzi pubblici e gradimento	20
2.4.5	Attitudine a cambiare mezzo su incentivo da parte della Agenzia	20
2.4.6	Motivazioni per mancato uso della bicicletta	21
2.4.7	Attitudini all'utilizzo di altri mezzi di trasporto.	22
3	Parte progettuale	23
3.1	Nuovi servizi, iniziative e interventi	23
3.2	Implementazione	25
3.3	Piano di comunicazione	25
4	Monitoraggio	25
4.1	Monitoraggio dell'utilizzo	26
4.2	Monitoraggio del gradimento	26
4.3	Valutazione dei benefici ambientali	27
5	Sviluppi futuri del piano	27

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

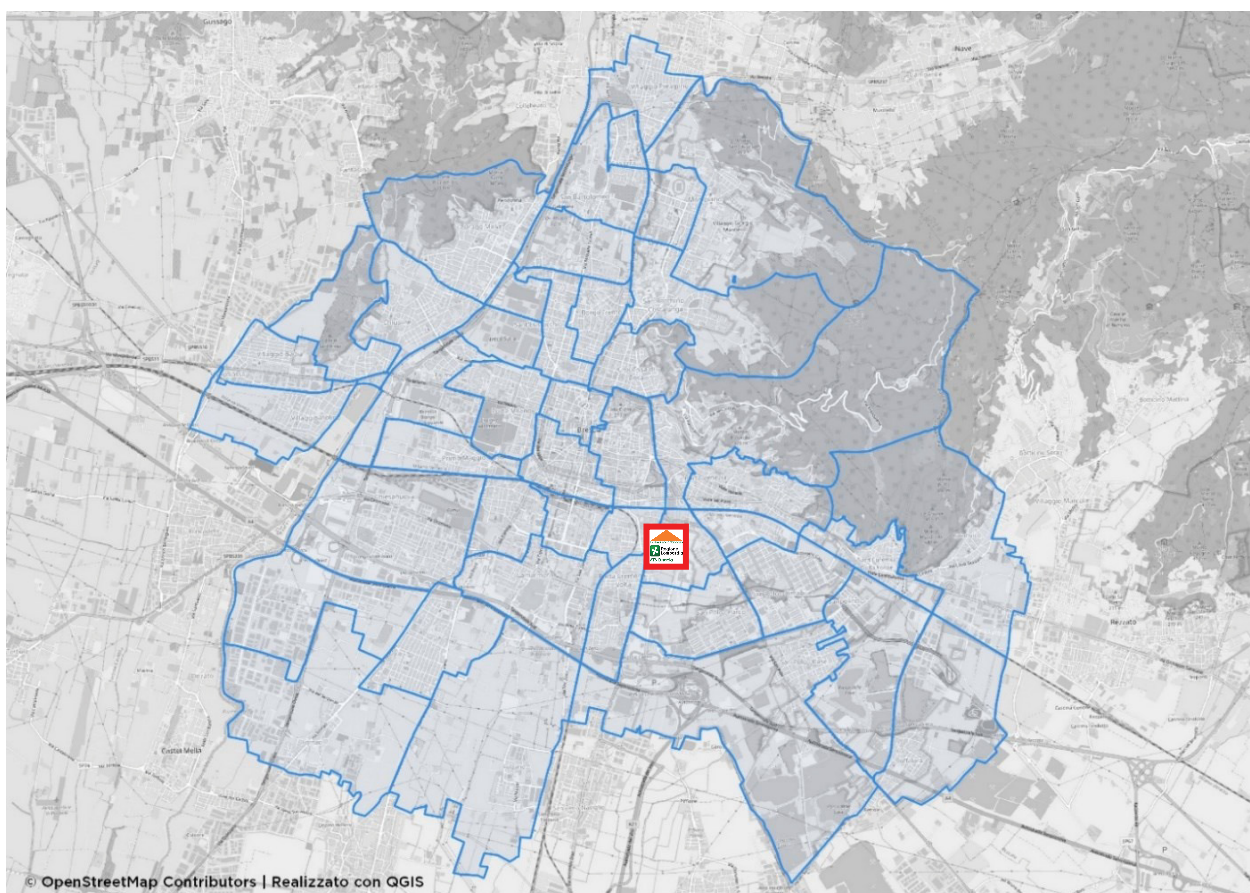


Figura 1 - Localizzazione della sede di ATS all'interno delle zone di traffico del PUMS del Comune di Brescia

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.

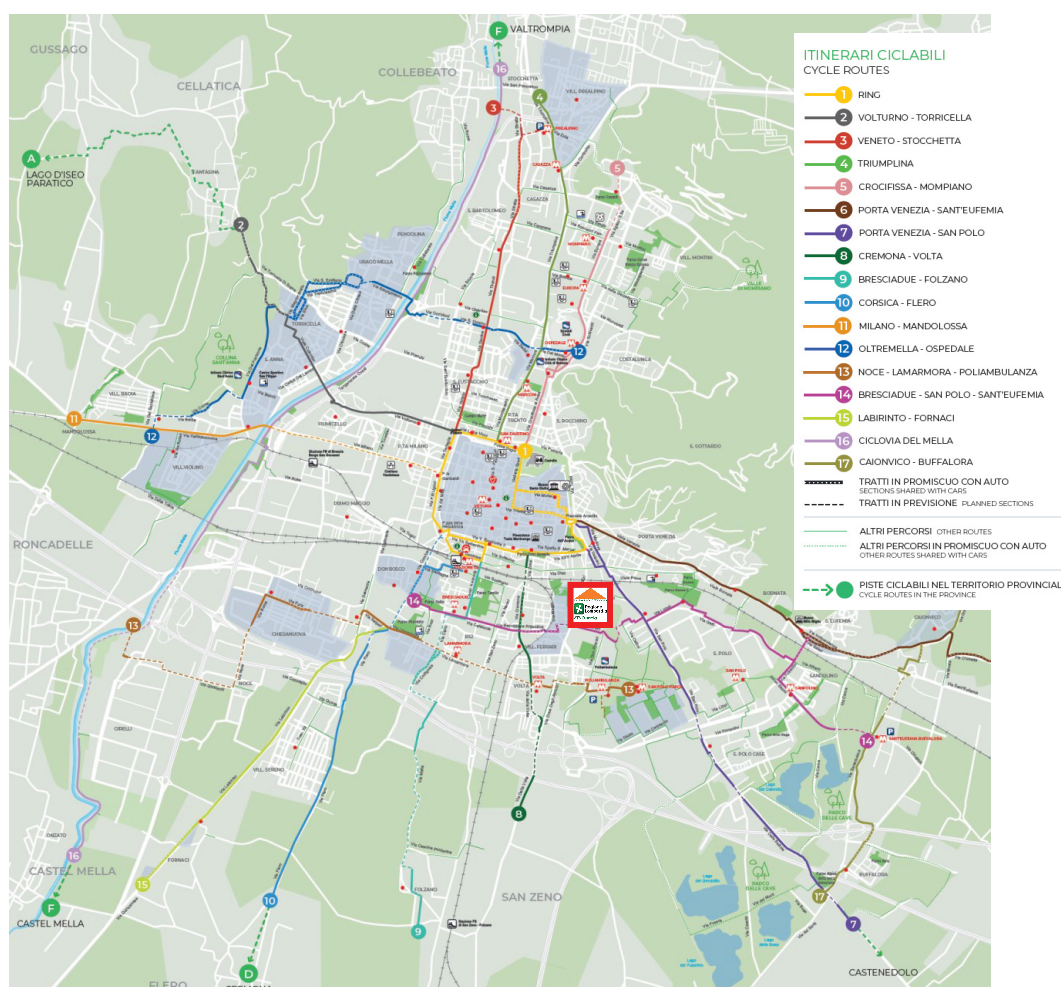


Figura 2 - Mappa della rete ciclabile e indicazione posizione sede ATS 

La rete del trasporto pubblico conta 18 linee di trasporto pubblico su gomma e le 17 fermate della metropolitana.

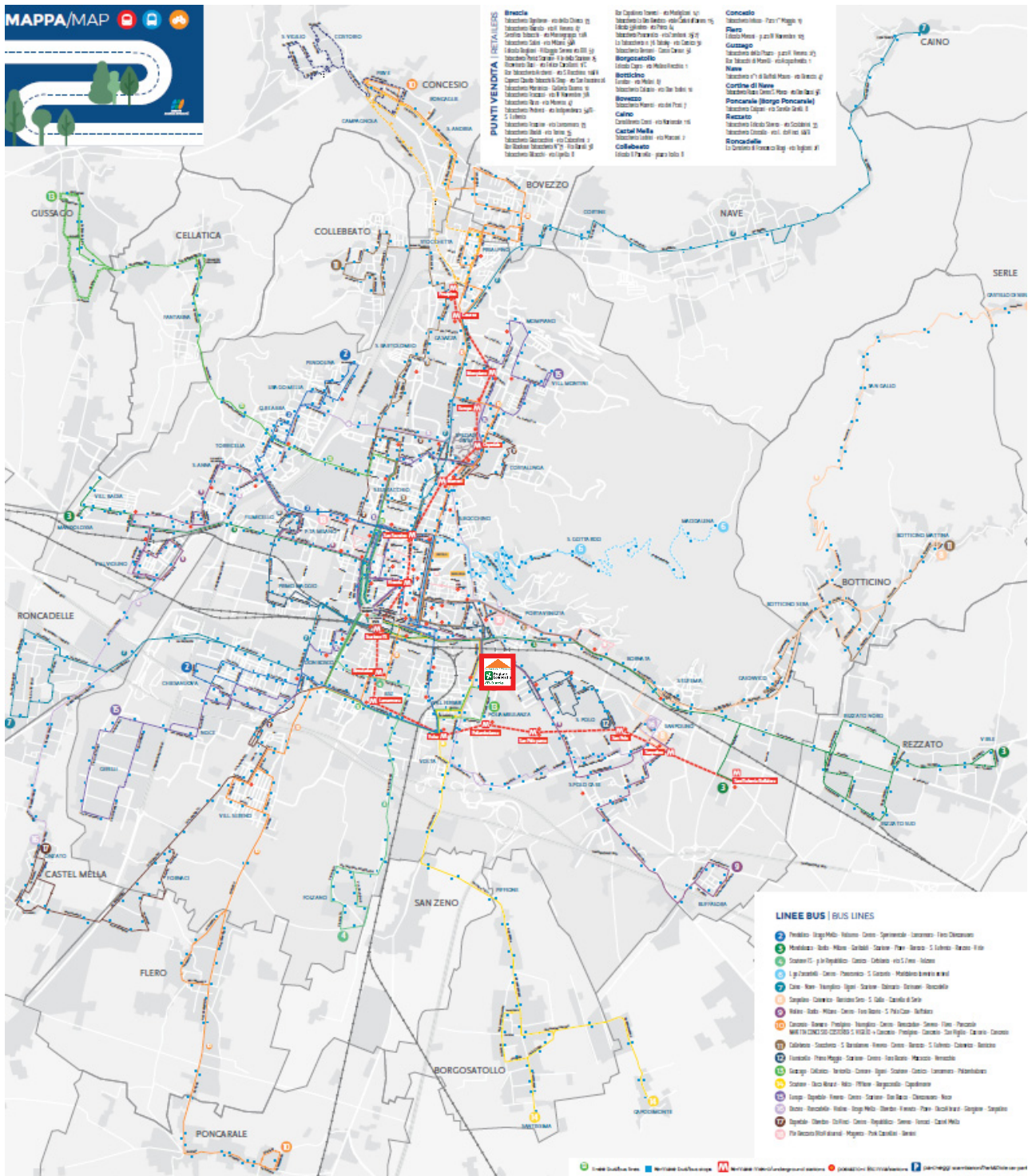


Figura 3 – Mappa del trasporto pubblico e indicazione posizione sede ATS



Il servizio di bike sharing BiciMia mette a disposizione dell'utente 447 biciclette prelevabili in 89 postazioni diffuse nelle aree urbane del territorio comunale.

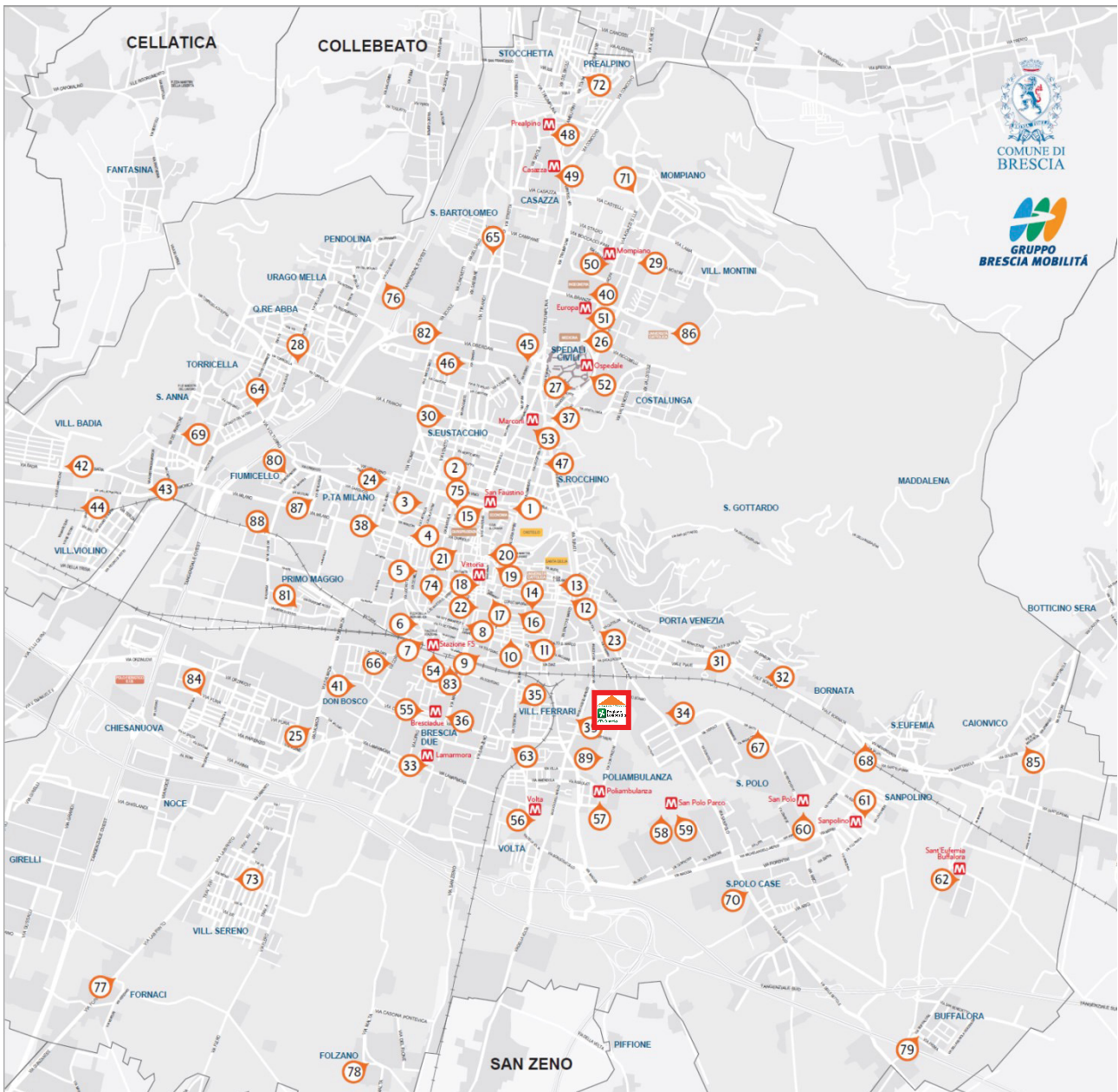


Figura 4 - Localizzazione delle postazioni del servizio BiciMia e indicazione posizione sede ATS 

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.

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.

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.

2.3 Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti

Il numero complessivo di dipendenti interessati dal PSCL è pari a 438, di cui 31.7% maschi e 68.3% femmine. La popolazione è distribuita per fasce d'età secondo quanto indicato nella seguente tabella.

Fascia d'età	Percentuale
24 anni o meno	0,55%
25-34 anni	6,4%
35-44 anni	12,46%
45-54 anni	30,42%
55-64 anni	47,48%
65 anni o più	2,7%

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

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.

CAP	COMUNE	Numero dipendenti		CAP	COMUNE	Numero dipendenti
25021	BAGNOLO MELLA	4		25064	GUSSAGO	12
25020	BASSANO BRESCIANO	1		20020	LAINATE	1
25081	BEDIZZOLE	4		25024	LENO	1
25022	BORGO SAN GIACOMO	1		25017	LONATO DEL GARDA	1
25010	BORGOSATOLLO	3		25025	MANERBIO	1
25080	BOTTICINO	2		25060	MARCHENO	1
25073	BOVEZZO	5		24057	MARTINENGO	1
25030	BRANDICO	1		25080	MAZZANO	7
24020	BRESCIA	1		20100	MILANO	3
25010	BRESCIA	2		20158	MILANO	1
25036	BRESCIA	1		25080	MONIGA DEL GARDA	2
25060	BRESCIA	1		25040	MONTICELLI BRUSATI	2
25071	BRESCIA	1		25018	MONTICHIARI	6
25100	BRESCIA	44		25010	MONTIRONE	1
25121	BRESCIA	9		25080	MUSCOLINE	1
25122	BRESCIA	7		25075	NAVE	4
25123	BRESCIA	14		25080	NUVOLERA	2
25124	BRESCIA	44		25040	OFFLAGA	1
25125	BRESCIA	22		25034	ORZINUOVI	1
25126	BRESCIA	8		25030	ORZIVECCHI	2
25127	BRESCIA	18		25035	OSPITALETTO	7
25128	BRESCIA	11		25036	PALAZZOLO SULL'OGGIO	3
25129	BRESCIA	1		25030	PARATICO	1
25132	BRESCIA	1		25050	PASSIRANO	1
25133	BRESCIA	2		25020	PONCARALE	4
25134	BRESCIA	5		25020	PRALBOINO	1
25135	BRESCIA	6		25080	PREVALLE	1
25136	BRESCIA	3		25050	PROVAGLIO D'ISEO	4
25011	CALCINATO	3		25080	PUEGNAGO SUL GARDA	1
25080	CALVAGESE DELLA RIVIERA	1		25027	QUINZANO D'OGGIO	1

25012	CALVISANO	3		25086	REZZATO	10
25020	CAPRIANO DEL COLLE	1		25050	RODENGO SAIANO	6
24043	CARAVAGGIO	1		25077	ROE' VOLCIANO	1
25013	CARPENEDOLO	1		24060	ROGNO	1
25045	CASTEGNATO	2		24058	ROMANO DI LOMBARDIA	1
25030	CASTEL MELLA	2		25030	RONCADELLE	9
25030	CASTELCOVATI	1		25038	ROVATO	5
25014	CASTENEDOLO	3		25030	RUDIANO	3
46043	CASTIGLIONE DELLE STIVIERE	1		25087	SALO'	3
25030	CASTREZZATO	1		25010	SAN FELICE DEL BENACO	2
37010	CAVAION VERONESE	1		25020	SAN PAOLO	3
24050	CAVERNAGO	1		25010	SAN ZENO NAVIGLIO	2
25046	CAZZAGO SAN MARTINO	4		25068	SAREZZO	3
25051	CEDEGOLO	1		25050	SELLERO	1
25060	CELLATICA	2		25080	SERLE	1
25032	CHIARI	4		25010	SIRMIONE	1
25060	COLLEBEATO	3		25060	TAVERNOLE SUL MELLA	1
25062	CONCESIO	11		25030	TORBOLE CASAGLIA	2
25040	CORTE FRANCA	1		25088	TOSCOLANO MADERNO	1
25040	CORTENO GOLGI	1		25039	TRAVAGLIATO	5
26100	CREMONA	4		24047	TREVIGLIO	1
25041	DARFO BOARIO TERME	1		37100	VERONA	1
25020	DELLO	1		37127	VESTONE	1
25015	DESENZANO DEL GARDA	2		24060	VIGOLO	1
25020	FLERO	6		25069	VILLA CARCINA	3
25063	GARDONE VAL TROMPIA	3		25030	VILLACHIARA	1
25085	GAVARDO	4				
25016	GHEDI	2				

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 15:40 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.

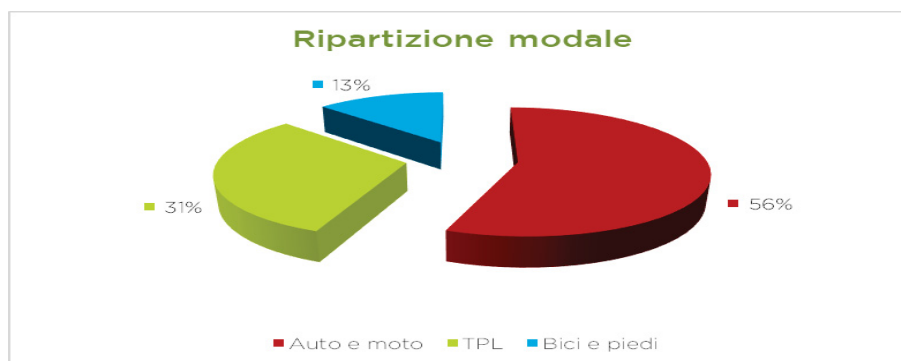


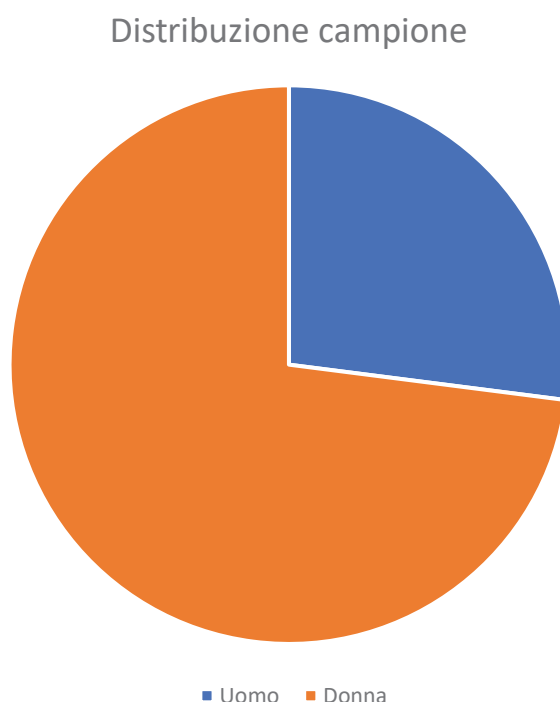
Figura 5 – La ripartizione modale nell'ora di punta al mattino riferita al 2016 (fonte dei dati: Allegato I del PUMS)

2.4 Dati rilevati

Nel mese di ottobre 2021 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 438 dipendenti, di seguito sono illustrate le risposte che descrivono i risultati rilevati.

2.4.1 Distribuzione di genere del campione

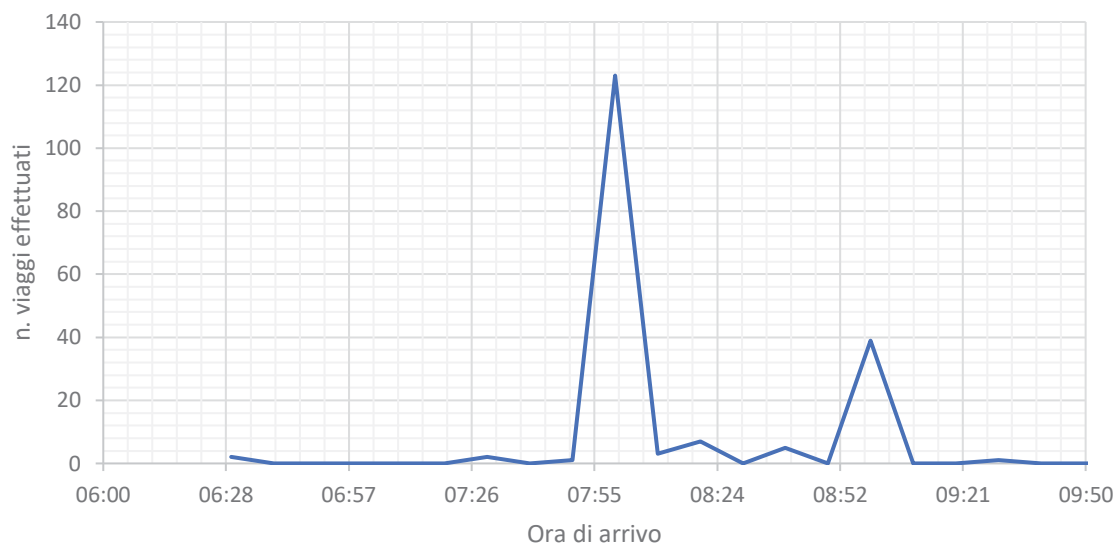


Il questionario è stato compilato da 80 uomini e 216 donne, il campione risulta coerente con la popolazione dei dipendenti che lavorano presso la sede di viale Duca degli Abruzzi, che presenta sul totale di 438 persone 299 donne e 138 uomini.

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 al lavoro per ogni giorno lavorativo, analizzando i valori rilevati si è ottenuta la seguente distribuzione:



Il 42% dei dipendenti del campione analizzato raggiunge l'area della sede di lavoro fra le 7:50 e le 8:10.

Un ulteriore picco di arrivo, pari al 13%, si rileva fra le 8:50 e le 9:10.

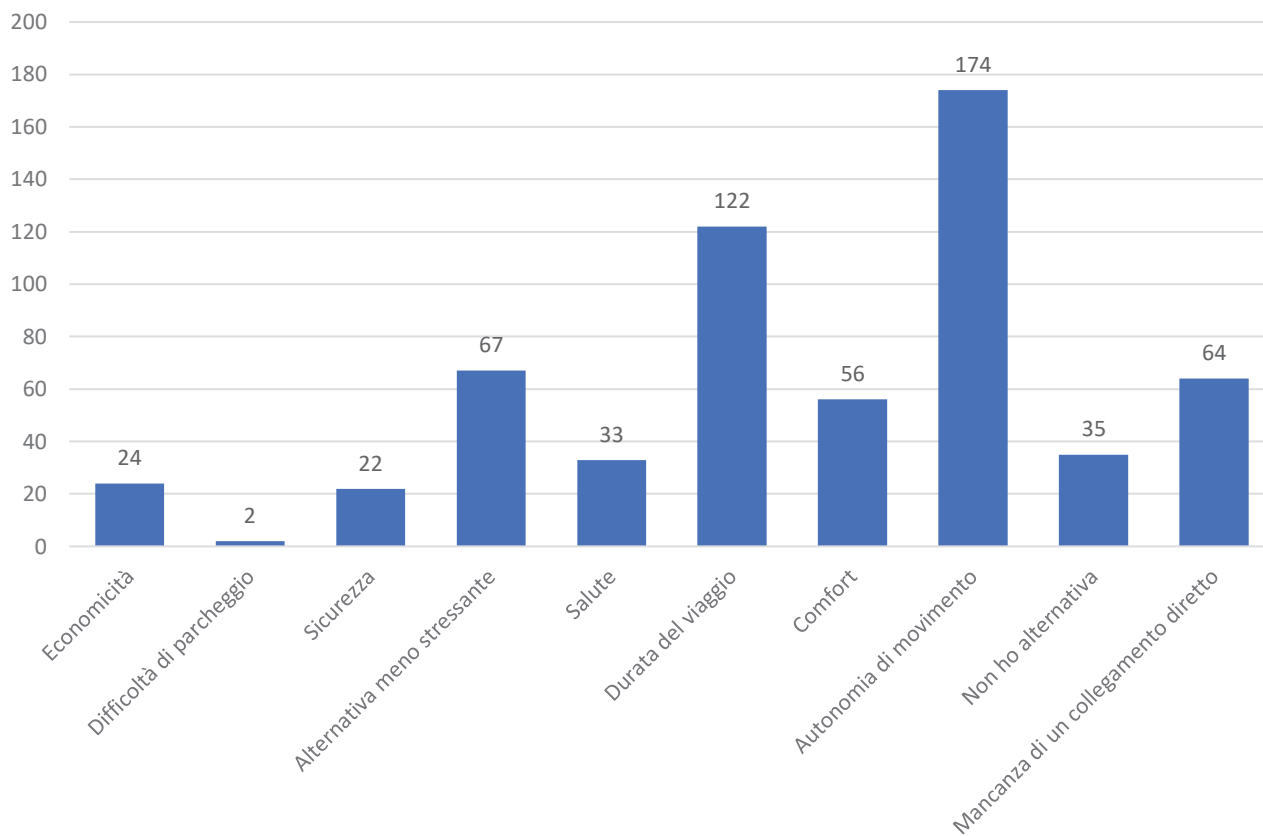
2.4.3 Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione

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

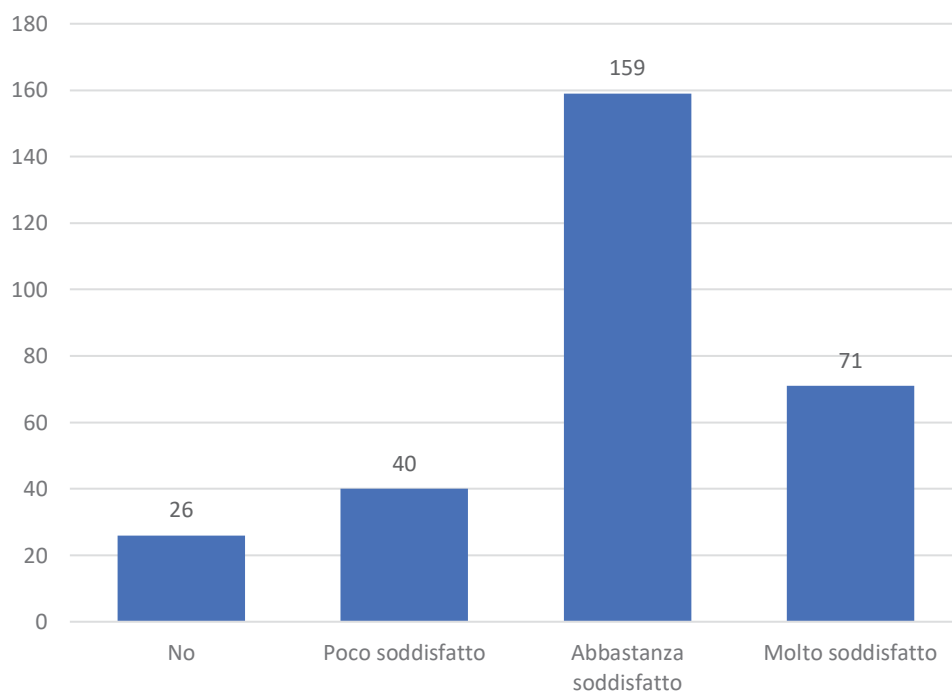
Mezzo di trasporto utilizzato	Percentuale di utilizzo
Automobile privata	89.2 %
Bicicletta	6.8 %
Moto/ciclomotore	0.7 %
Autobus	2 %
Treno	0.7 %
A piedi	1 %

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.

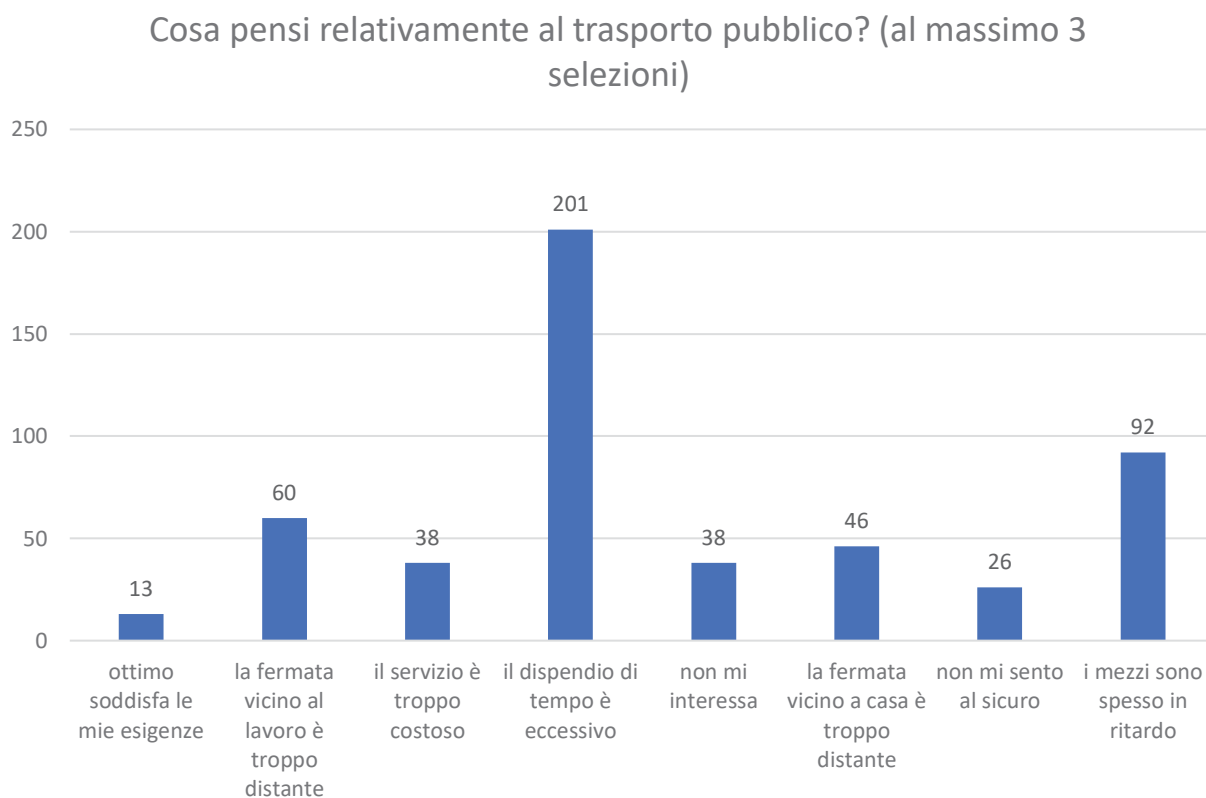


I dipendenti di ATS dichiarano il seguente grado di soddisfazione in merito alla scelta del mezzo di trasporto utilizzato per il viaggio casa lavoro:



2.4.4 Presenza mezzi pubblici e gradimento

L'84,5% dei rispondenti dichiara la presenza di mezzi pubblici per il tragitto casa-lavoro, ma dalle risposte ottenute alla domanda relativa al gradimento del trasporto pubblico si desume che questo metodo di spostamento non viene utilizzato principalmente per l'aggravio in termini di tempo che tale scelta impone.



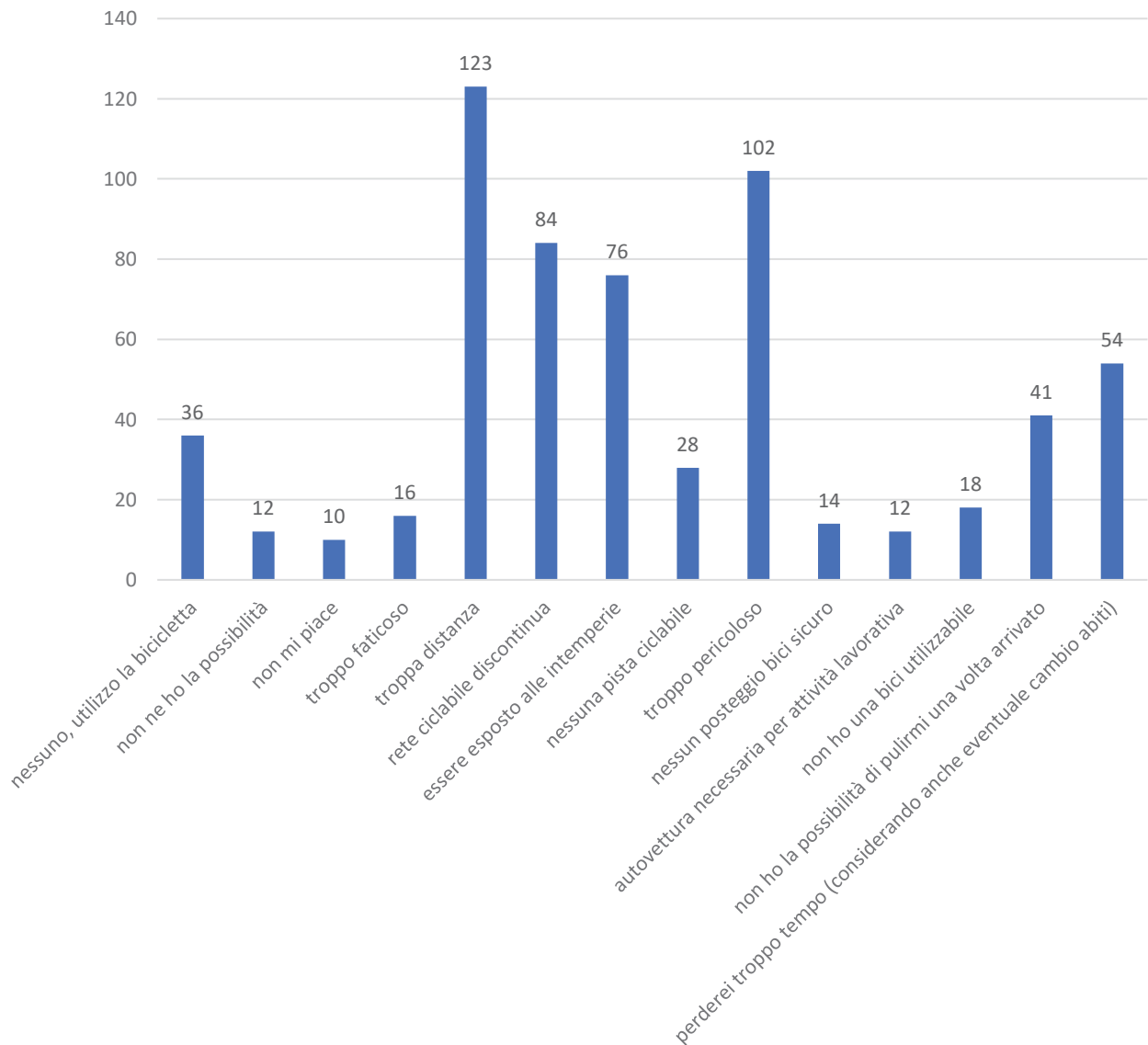
2.4.5 Attitudine a cambiare mezzo su incentivo da parte della Agenzia

È stato richiesto ai dipendenti se ci sono azioni che l'agenzia potrebbe fare per agevolare l'uso dei mezzi pubblici per lo spostamento casa-lavoro.

L'82% di chi ha risposto afferma che non ci sono azioni che li porterebbero ad usare mezzi pubblici. Tra il 15,9% che ha risposto che ci sarebbero azioni che l'Agenzia potrebbe fare per agevolare l'uso dei mezzi pubblici, nei suggerimenti indicano la necessità di avere servizi più frequenti e navette di collegamento fra l'azienda e la stazione della metropolitana di "Poliambulanza". Vi sono alcune richieste di contributo economico per calmierare il costo del servizio di trasporto pubblico.

2.4.6 Motivazioni per mancato uso della bicicletta

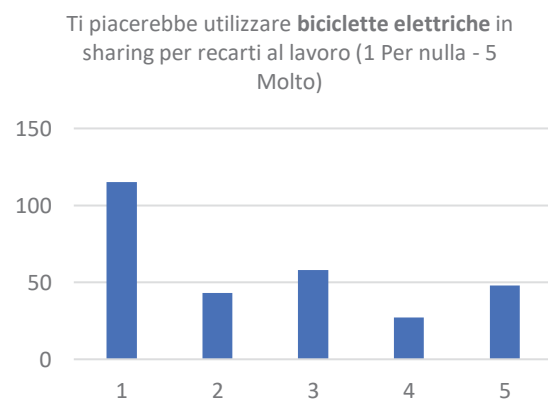
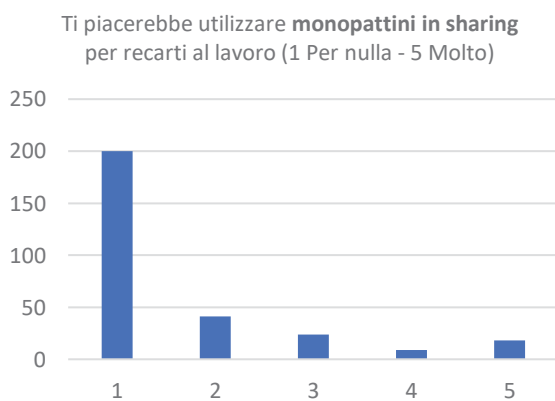
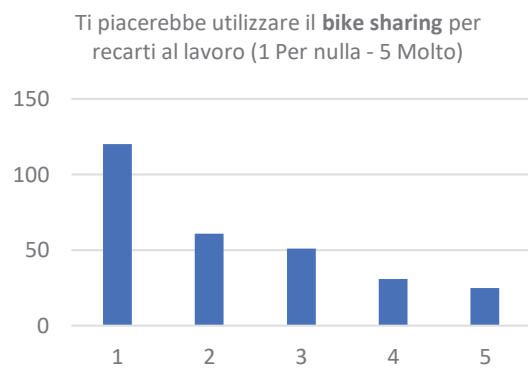
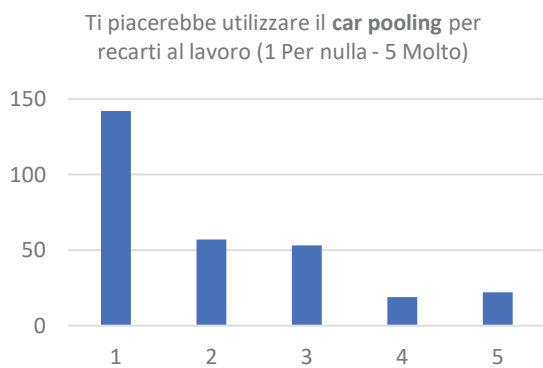
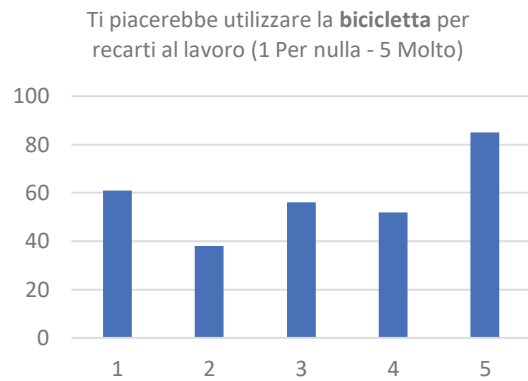
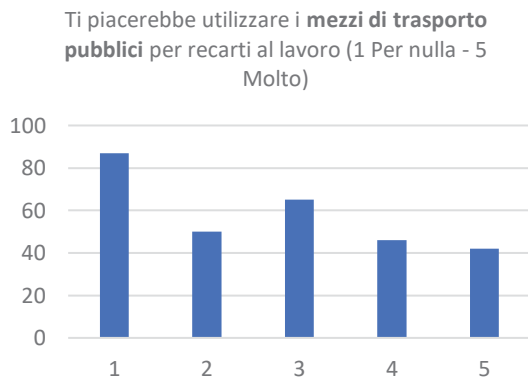
Quali sono i motivi che ti impediscono di usare la bicicletta per il tuo viaggio casa/lavoro? (al massimo 4 selezioni)



Il 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.

2.4.7 Attitudini all'utilizzo di altri mezzi di trasporto.

Nei seguenti grafici sono illustrati i risultati ottenuti nei quesiti proposti al fine di stimare il grado di propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili.



Analizzando i risultati si può notare che il campione analizzato ha manifestato una discreta propensione al cambiamento a favore dell'uso della bicicletta.

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, anche in funzione della 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

2. Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità

- Realizzazione di aree di parcheggio non coperto per biciclette con rastrelliera ed eventuale sostituzione delle rastrelliere esistenti obsolete
- Realizzazione di aree di parcheggio coperto per biciclette con rastrelliera
- Realizzazione di parcheggi protetti e videosorvegliati
- Realizzazione di tratti di piste ciclabili (**ACCB**)
- Messa in sicurezza di percorsi ciclabili, ad es. punti critici (**ACCB**)

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

- Istituzione di Parcheggi Rosa per lavoratrici in stato di gravidanza

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)
- Informazione ai visitatori (ad es. pagina "dove siamo e come raggiungerci" del sito web)

6. Mobilità condivisa

- Studio di una piattaforma di car pooling per la creazione di equipaggi all'interno dell'azienda
- Creazione 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

- Dotazione di auto aziendali elettriche per gli spostamenti di servizio e/o per l'accompagnamento di colleghi con disabilità
- Installazione di colonnine di ricarica per auto elettriche
- Convenzioni con gestori di sistemi di ricarica veicoli elettrici
- Studio di iniziative di EcoGuida per i dipendenti

9. Altre iniziative collaterali

- Servizi e convenzioni
 - Corso di aggiornamento per il mobility manager
 - Mobility point (on-line sul portale intranet)
 - Acquisizione strumenti per l'aggiornamento e la valutazione del Piano e delle singole misure
- 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**).

3.2 Implementazione

Una volta individuate, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, le iniziative elencate al paragrafo 3.1, sarà redatto un programma di implementazione delle misure in forma tabellare, comprensivo dei costi e dei tempi associati ad 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.

Una volta individuate, in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio, le iniziative elencate al paragrafo 3.1, sarà redatto il programma di monitoraggio delle misure in forma tabellare, comprensivo della procedura di valutazione dei benefici ambientali, degli strumenti e dei target di monitoraggio, oltre che dei costi e dei tempi associati ad ognuna di esse.

4.1 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 2022 e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei dipendenti, recependo anche i risultati delle attività di monitoraggio condotte in relazione alle misure attivate, e in coerenza con le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021.