



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. 736

del 23/12/2025

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.

**Il DIRETTORE GENERALE - Dott. Claudio Vito Sileo
nominato con D.G.R. n. XII/1645 del 21.12.2023**

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

Dott.ssa Laura Emilia Lanfredini
Dott. Franco Milani
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, nel quale si 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:

- con Decreto D.G. n. 376 del 05.08.2020, si era proceduto alla nomina del Responsabile della mobilità aziendale (Mobility Manager) della ATS di Brescia, nella persona dell'Ing. Marco Molinari, Dirigente Ingegnere, ora in servizio presso la SC Gestione Acquisti e Tecnico Patrimoniale;
- con Decreto D.G. n. 745 del 24.12.2024, si era da ultimo provveduto al previsto aggiornamento annuale del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) di ATS Brescia;



- con Decreto D.G. n. 611 del 29.10.2025 è stato aggiornato il Regolamento dell'Agenzia per la disciplina del lavoro agile, istituto anch'esso in grado di concorrere alla realizzazione di un sistema di mobilità più sostenibile;

Visto il documento di aggiornamento del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (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 35 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 altresì 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. Franco Milani, 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 35 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 Legal, la pubblicazione all'Albo online - sezione Pubblicità legale - ai sensi dell'art. 17, comma 6, della L.R. n. 3 3/2009, 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

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
3.0	14/12/2023	ing. Marco Molinari	Revisione 2023
4.0	16/12/2024	ing. Marco Molinari	Revisione 2024
5.0	24/11/2025	ing. Marco Molinari	Revisione 2025

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	7
1.4	Linee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.....	7
1.5	Struttura del PSCL	8
1.5.1	Descrizione parte informativa e di analisi	8
1.5.2	Descrizione parte progettuale	9
1.5.3	Descrizione parte attuativa.....	9
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	Colonnina per la manutenzione delle biciclette	14
2.2.4	Rastrelliere per biciclette.....	14
2.2.5	Carpooling.....	14
2.2.6	Parcheggi riservati	15
2.2.7	Biciclette aziendali per spostamenti di servizio.....	15
2.2.8	Efficientamento della ricarica dei veicoli elettrici	15
2.2.9	Ticket TPL per spostamenti di servizio.....	15
2.2.10	Strutture di supporto al cambio abiti.....	15
2.2.11	Lavoro Agile	15
2.2.12	Giornata di test di biciclette a pedalata assistita	15
2.3	Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti.....	16
2.4	Dati rilevati	22
2.4.1	Distribuzione di genere del campione	22
2.4.2	Distribuzione oraria viaggi casa-lavoro/lavoro-casa.....	22
2.4.3	Tempo impiegato per recarsi al lavoro	23
2.4.4	Tappe intermedie	24
2.4.5	Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione	24
2.4.6	Lunghezza tragitto casa-lavoro compiuto con autovettura.....	25
2.4.7	Modalità di spostamento in base alle condizioni atmosferiche	26
2.4.8	Disponibilità al cambiamento	27

2.4.9	Spostamenti per motivi di servizio	29
2.4.10	Interesse rispetto iniziative di mobilità	30
2.4.11	Grado di soddisfazione a riguardo delle attuali abitudini di viaggio	30
3	Parte progettuale	31
3.1	Iniziative e interventi.....	31
3.2	Implementazione	33
3.3	Piano di comunicazione	33
4	Monitoraggio	33
4.1	Monitoraggio dell'utilizzo	34
4.2	Monitoraggio del gradimento	34
4.3	Valutazione dei benefici ambientali.....	35
5	Sviluppi futuri del piano.....	35

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 corrente documento si presenta come revisione periodica del precedente PSCL adottato con Decreto n. 786 del 30 dicembre 2022.

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.

L’Agenzia di Tutela della Salute di Brescia, sensibile al tema dello sviluppo della cultura della sostenibilità, da marzo 2024 ha attivato il Gruppo di lavoro ATS per la Sostenibilità il cui compito è la realizzazione di azioni concrete per condurre l’Agenzia verso scenari ecocompatibili ed ecosostenibili. Una delle aree di lavoro interessate riguarda i trasporti e la mobilità. Il lavoro svolto dal sottogruppo per la mobilità si pone in sinergia con le azioni del mobility management che interessano gli spostamenti, sia privati che per ragioni di servizio, effettuati dai dipendenti di questa Agenzia.

ATS di Brescia, consapevole che il tema della “sostenibilità” interessa fortemente il Sistema Sanitario e allo stato attuale si rendono necessari obiettivi concreti per contrastare in modo sinergico e collaborativo l’emergenza derivante dal cambiamento climatico, ha promosso agli attori dell’ambito sanitario del territorio di competenza l’importanza di attivare un percorso univoco di transizione ecologica. Tale attività si è concretizzata con la firma della dichiarazione di intenti del 27 maggio 2024, sottoscritta da diciassette istituzioni del Sistema Sanitario, Professionale e Amministrativo della provincia di Brescia. Il lavoro dei gruppi territoriali ha determinato l’attivazione di importanti azioni in ambito di promozione della sostenibilità, alcune specifiche riguardanti la mobilità per le aziende sanitarie il cui fine è quello di limitare gli spostamenti sul territorio del personale e degli assistiti in un’ottica di efficientamento degli spostamenti veicolari non necessari.

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 con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali¹

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.

identificano un Mobility Manager, avente il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale attraverso l'adozione del "Piano degli spostamenti casa-lavoro"). Partendo dagli spostamenti sistematici, più facili da governare, il decreto spingeva, quindi, ad adottare, per una gestione della mobilità che guardasse a obiettivi di sostenibilità, lo schema tipico del Mobility Management per dare maggiore centralità alle politiche di governo della domanda.

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

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

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

Il 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*".

Nel contesto si pongono anche i programmi di azione previsti dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, il cui fine è quello di assicurare un presente e un futuro migliore per il pianeta e per le persone, puntando al raggiungimento di 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile entro il 2030.

Tra questi obiettivi, la mobilità sostenibile riveste un ruolo fondamentale e trasversale, poiché la sua trasformazione è indispensabile per affrontare sfide chiave come i cambiamenti climatici, l'inquinamento atmosferico, la congestione urbana e le disuguaglianze sociali.

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 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

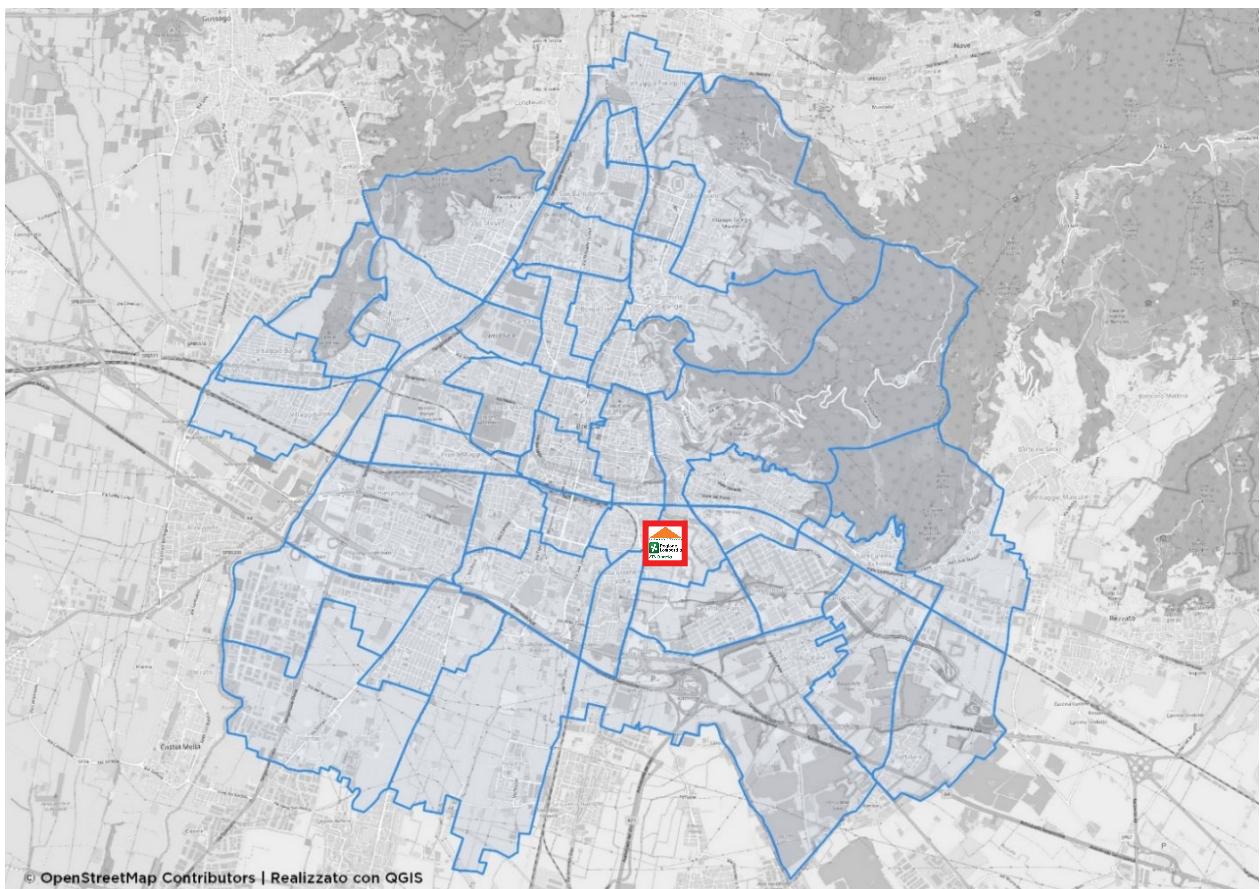


Figura 1 - Localizzazione della sede di ATS all'interno delle zone di traffico del PUMS del Comune di Brescia

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.

Nel corso del 2023 sono stati aggiornati gli itinerari ciclabili che attraversano la città, alcuni di questi in sede propria e altri in sede promiscua con automobili (fonte: <https://www.comune.brescia.it/aree-tematiche/mobilita-e-trasporti/ciclabilita>).

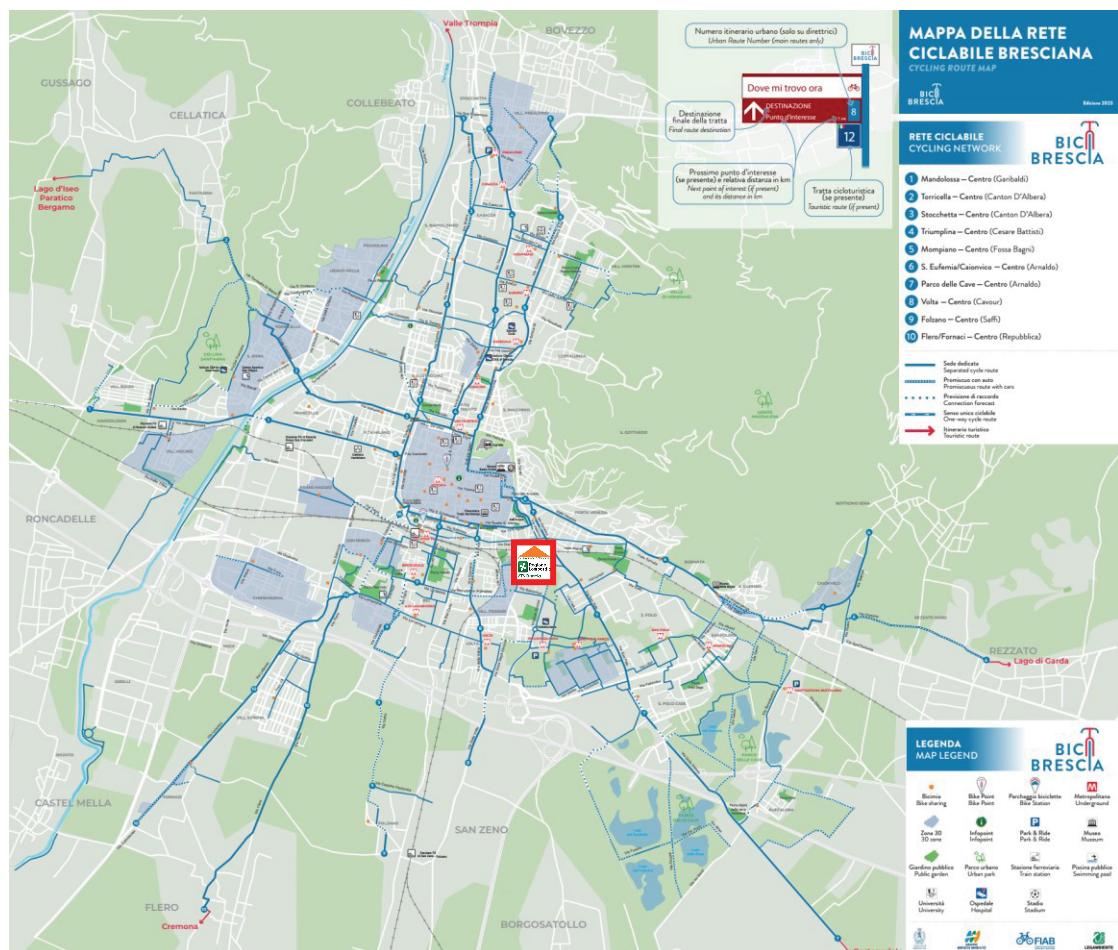


Figura 2 – Mappa della rete ciclabile e indicazione posizione sede ATS

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – ATS di Brescia

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

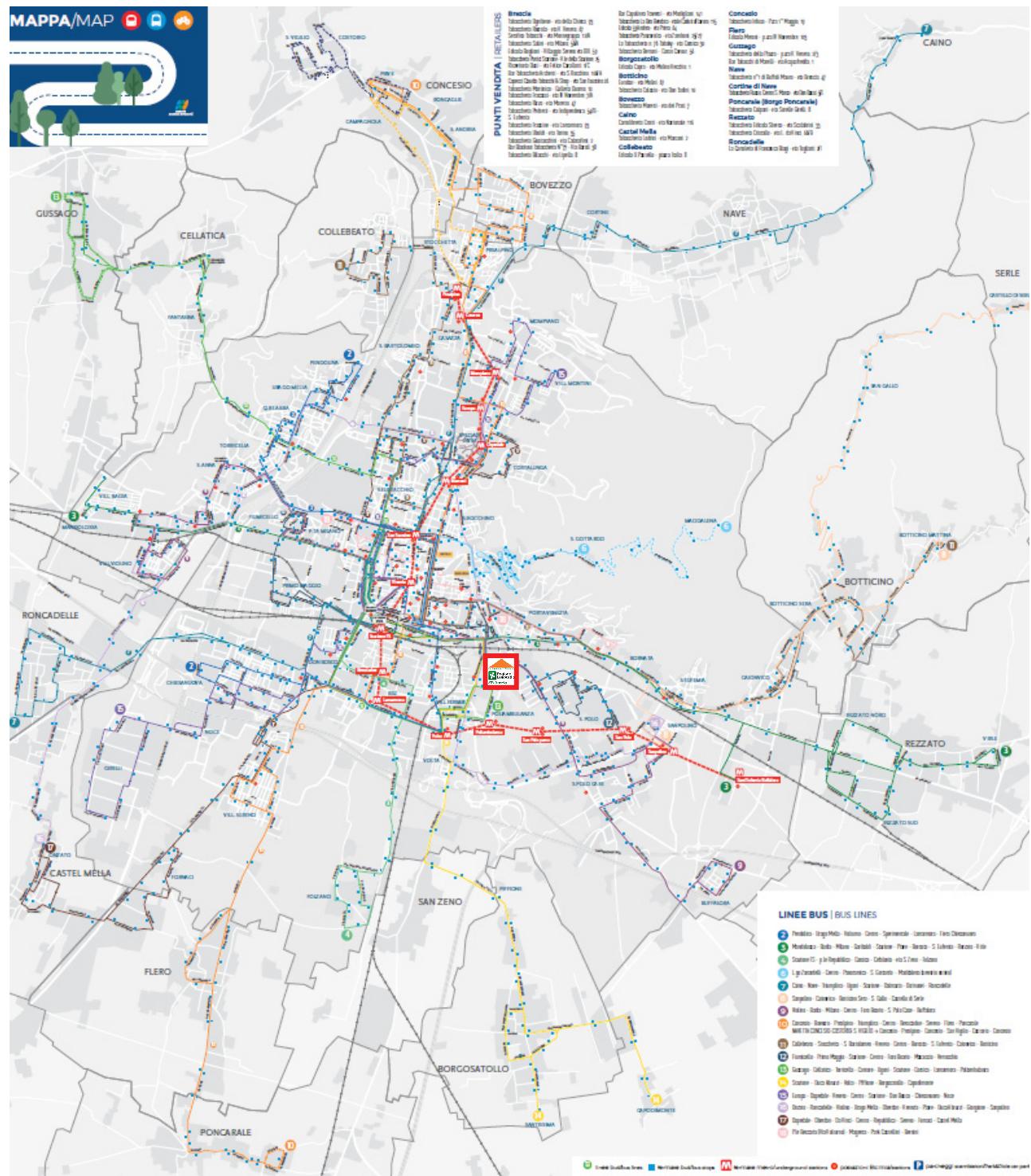
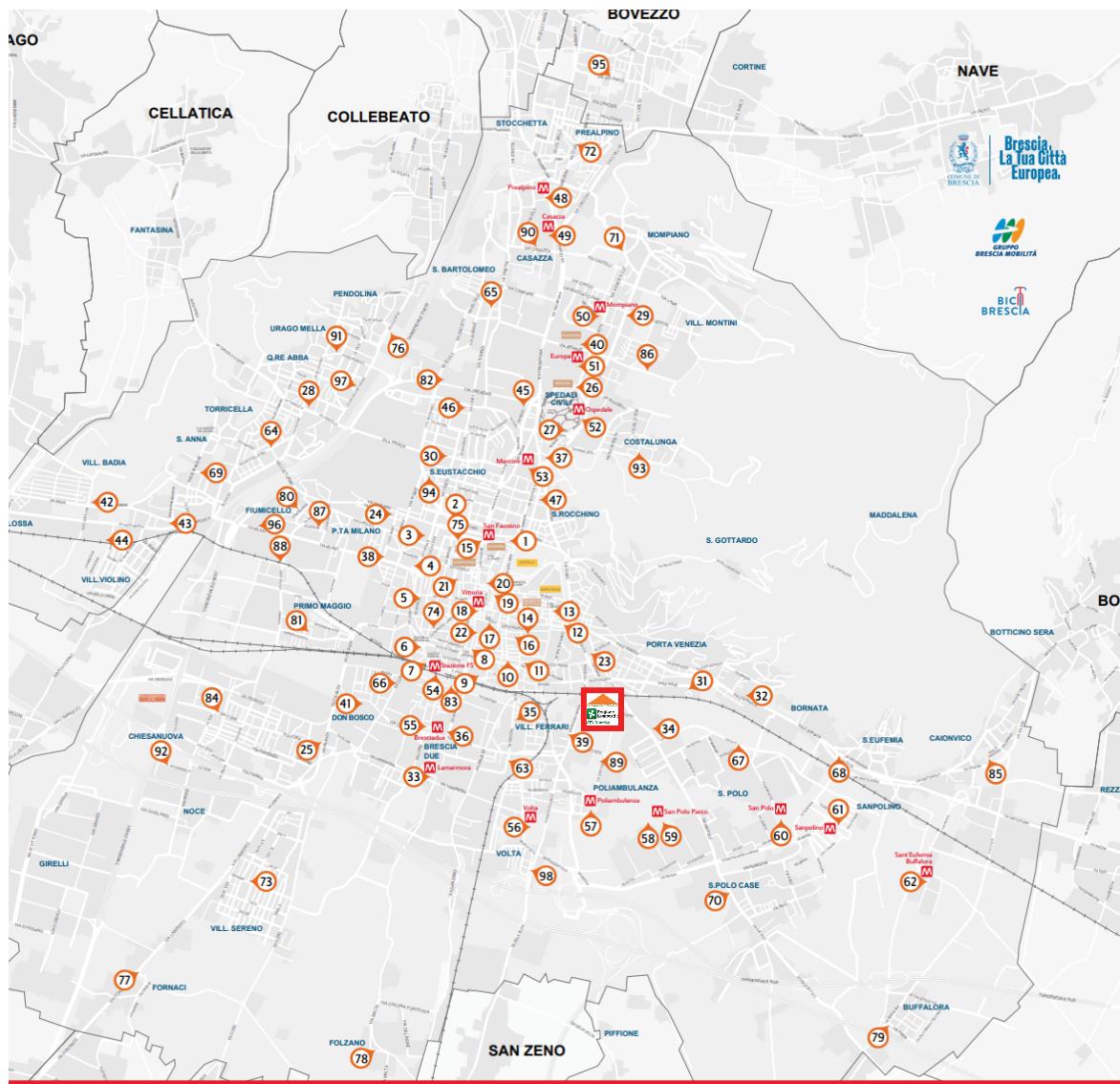


Figura 3 – Mappa del trasporto pubblico e indicazione posizione sede ATS

Il servizio di bike sharing BiciMia mette a disposizione dell'utente 480 biciclette prelevabili in 98 postazioni diffuse nelle aree urbane del territorio comunale.



Le 98 postazioni BICIMIA

1	Fossa Bagni	26	Satellite	51	Europa
2	Da Vinci	27	Ospedali Civili	52	Ospedale metro
3	Randaccio	28	Chiuse	53	Marconi
4	Garibaldi	29	Mompiano Ambaraga	54	Stazione FS metro
5	Cairolì	30	Veneto	55	Brescia 2
6	Repubblica	31	Plave	56	Volta
7	Stazione FS	32	Wührer	57	Poliambulanza
8	Gramsci	33	A2A Lamarmora metro	58	San Polo parco 1
9	Palagiustizia	34	Questura	59	San Polo parco 2
10	Autosilo	35	Cremona	60	San Polo Cimabue
11	Spaltro San Marco	36	Kennedy	61	San Polino
12	Arnaldo	37	Golgi	62	Sant'Eufemia metro
13	Tebaldo Brusato	38	Milano	63	Zooprofattico
14	Magenta	39	Duca Abruzzi	64	Caduti del Lavoro
15	San Faustino	40	Branze	65	San Bartolomeo
16	Cavour	41	Don Bosco	66	Corsica
17	Zanardelli	42	Badia	67	Ducos 2
18	Vittoria	43	Vallecaminica	68	Sant'Eufemia
19	Duomo	44	Violino	69	Sant'Anna
20	Rovetta	45	Borgo Trento	70	Alfa Acciai
21	Pallata	46	San Donino	71	Parco Castelli
22	San Domenico	47	Galilei	72	Prealpino Tovini
23	Castellini	48	Prealpino	73	Villaggio Sereno
24	Iveco	49	Casazza Metro	74	Corso Martiri
25	Dalmazia	50	Mompiano metro	75	Nino Bixio

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

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – ATS di Brescia

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. Quest'anno la convenzione è stata rinnovata fino a settembre 2028. Tutte le informazioni sono aggiornate e disponibili sul portale intranet dell'Agenzia.

2.2.2 Convenzione B2B Trenitalia

ATS di Brescia ha attivato il canale Trenitalia for Business. Nell'ambito del Programma Trenitalia for Business 2025 per tutti i dipendenti di ATS di Brescia è riservata l'offerta Welfare PLUS, che prevede una scontistica dedicata valida sull'acquisto di biglietti per viaggi privati dei dipendenti dell'Agenzia.

2.2.3 Colonnina per la manutenzione delle biciclette

Presso l'ingresso di viale Duca degli Abruzzi 15, in zona riparata dalle intemperie e vicino alla rastrelliera di parcheggio per le biciclette, è stata installata specifica colonnina con i principali attrezzi di manutenzione e gonfiaggio per le biciclette private ed aziendali.

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 Carpooling

Dal 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.

Nel corso del 2025 i dipendenti registratesi alla piattaforma e disponibili ad effettuare il car pooling sono saliti a 53. Inoltre, nel mese di ottobre 2025, l'Agenzia ha promosso l'adesione all'iniziativa territoriale "Brescia carpooling" rivolta a tutti i cittadini del territorio Comunale e dei 14 Comuni limitrofi aderenti all'iniziativa.

2.2.6 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 i car-pooler (le vetture sono identificate da apposito badge).

2.2.7 Biciclette aziendali per spostamenti di servizio

Presso la sede di viale Duca degli Abruzzi sono state messe a disposizione 3 biciclette per effettuare spostamenti per motivi di servizio. Tali biciclette sono prenotabili tramite sistema di prenotazione informatico direttamente dal dipendente che ne richiede l'uso. Ad ogni utente viene fornito anche un caschetto protettivo.

2.2.8 Efficientamento della ricarica dei veicoli elettrici

La ricarica dei veicoli elettrici della flotta dell'Agenzia avviene utilizzando energia prodotta dalle pensiline fotovoltaiche installate presso il parcheggio est della sede.

2.2.9 Ticket TPL per spostamenti di servizio

Ticket di viaggio sono disponibili presso la SC Gestione Acquisti e Tecnico Patrimoniale e possono essere utilizzati dai dipendenti per effettuare gli spostamenti di servizio.

2.2.10 Strutture di supporto al cambio abiti

Nella sede centrale nei servizi igienici che ne permettevano l'installazione sono stati apposti appendiabiti per favorire chi ha la necessità di effettuare un cambio di abiti.

2.2.11 Lavoro Agile

In data 5 dicembre 2024 con Decreto del Direttore Generale n. 690 è stato approvato il regolamento che disciplina il lavoro agile. In data 29/10/2025 è stato adottato con il decreto n 611 il nuovo regolamento per la disciplina del lavoro agile che ha aggiornato il precedente. Anche il lavoro agile potrà concorrere a realizzare la mobilità sostenibile, con la riduzione degli spostamenti casa-lavoro-casa. I dipendenti che attualmente aderisco al lavoro agile sono 84.

2.2.12 Giornata di test di biciclette a pedalata assistita

In data 6 settembre 2025 in occasione dell'Open Day organizzato presso la sede di viale Duca degli Abruzzi, con la collaborazione di Brescia Mobilità è stato organizzato un evento ove era possibile provare delle biciclette a pedalata assistita in un circuito dedicato all'interno dei parcheggi dell'Agenzia. Inoltre in tale occasione è stato predisposto un gazzebo dove meccanici specializzati di Brescia Mobilità effettuavano controlli gratuiti di manutenzione sulle biciclette private dei partecipanti all'Open Day.

2.3 Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti

Il numero complessivo di dipendenti interessati dal PSCL è pari a 477 (aumento di 12 unità rispetto l'anno precedente), di cui 28,51 % maschi e 71,48 % femmine. La popolazione è distribuita per fasce d'età secondo quanto indicato nella seguente tabella.

Fascia d'età	Percentuale
24 anni o meno	1,46 %
25-34 anni	13,83 %
35-44 anni	24,73 %
45-54 anni	23,89 %
55-64 anni	32,70 %
65 anni o più	3,35 %

Tabella 1 - Popolazione della sede di principale di ATS Brescia per fasce d'età a novembre 2025

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.

BAGNOLO MELLA (BS)	3
25021	3
BASSANO BRESCIANO (BS)	1
25020	1
BEDIZZOLE (BS)	3
25081	3
BERGAMO (BG)	2
24100	1
24125	1
BERLINGO (BS)	1
25030	1
BORGOSATOLLO (BS)	4
25010	4
BOTTICINO (BS)	5
25080	1
25082	4

BOVEZZO (BS)	9
25073	9
BRANDICO (BS)	2
25030	2
BRESCIA (BS)	195
25010	1
25121	5
25122	7
25123	11
25124	92
25125	15
25126	11
25127	17
25128	13
25129	1
25132	3
25133	3
25134	5
25135	4
25136	7
BUSERO (MI)	1
20060	1
CALCINATO (BS)	3
25011	3
CALVISANO (BS)	2
25012	2
CASSANO D'ADDA (MI)	1
20062	1
CASTEGNATO (BS)	1
25045	1
CASTEL GOFFredo (MN)	1
46042	1
CASTEL MELLA (BS)	2
25030	2
CASTELVERDE (CR)	1
26022	1
CASTENEDOLO (BS)	5
25014	5
CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN)	1
46043	1
CASTREZZATO (BS)	4
25030	4
CAVAION VERONESE (VR)	1
37010	1
CAZZAGO SAN MARTINO (BS)	3
25046	3
CEDEGOLO (BS)	1
25051	1

CELLATICA (BS)	2
25060	2
CERVENO (BS)	1
25040	1
CEVO (BS)	2
25040	2
CHIARI (BS)	1
25032	1
CODOGNO (LO)	1
20073	1
COLLEBEATO (BS)	1
25060	1
CONCESIO (BS)	12
25060	1
25062	11
CORATO (BA)	1
70033	1
CORTE FRANCA (BS)	1
25040	1
CORTENO GOLGI (BS)	1
25040	1
CREMA (CR)	1
26013	1
CREMONA (CR)	4
26100	4
DARFO BOARIO TERME (BS)	1
25047	1
DELLO (BS)	2
25020	2
DESENZANO DEL GARDA (BS)	4
25015	4
FLERO (BS)	9
25020	9
GARDONE VAL TROMPIA (BS)	4
25063	4
GAVARDO (BS)	4
25085	4
GHEDI (BS)	2
25016	2
GOTTOLENGO (BS)	1
25023	1
GUSSAGO (BS)	8
25060	1
25064	7
ISEO (BS)	1
25049	1
LENO (BS)	1
25024	1

LONATO DEL GARDA (BS)	4
25017	4
LUMEZZANE (BS)	2
25065	2
MANERBA DEL GARDA (BS)	1
25080	1
MANERBIO (BS)	3
25025	3
MARCHENO (BS)	1
25060	1
MARMIROLA (MN)	1
46045	1
MAZZANO (BS)	9
25080	9
MEDOLE (MN)	1
46046	1
MILANO (MI)	1
20158	1
MONTICELLI BRUSATI (BS)	2
25040	1
25050	1
MONTICELLI D'ONGINA (PC)	1
29010	1
MONTICHIARI (BS)	5
25018	5
MONZA (MB)	1
20900	1
NAVE (BS)	5
25075	5
NUVOLENTO (BS)	1
25080	1
NUVOLERA (BS)	1
25080	1
OME (BS)	2
25050	2
ORZINUOVI (BS)	1
25034	1
ORZIVECCHI (BS)	3
25030	3
OSPITALETTO (BS)	3
25035	3
PADERNO FRANCIACORTA (BS)	1
25050	1
PADOVA (PD)	1
35128	1
PALAZZOLO SULL'OGLIO (BS)	7
25036	7
PARATICO (BS)	2

25030	2
PASSIRANO (BS)	3
25050	3
PONCARALE (BS)	1
25020	1
POZZAGLIO ED UNITI (CR)	1
26010	1
PRALBOINO (BS)	1
25020	1
PREVALLE (BS)	1
25080	1
PROVAGLIO D'ISEO (BS)	3
25050	3
PUEGNAGO SUL GARDA (BS)	2
25080	2
QUINZANO D'OGLIO (BS)	2
25027	2
REZZATO (BS)	7
25086	7
ROBECCO SUL NAVIGLIO (MI)	1
20087	1
RODENGHI SAIANO (BS)	8
25050	8
ROE' VOLCIANO (BS)	1
25077	1
RONCADELLE (BS)	9
25030	9
ROVATO (BS)	3
25038	3
RUDIANO (BS)	2
25030	2
SALO' (BS)	2
25087	2
SAN DONATO MILANESE (MI)	1
20097	1
SAN PAOLO (BS)	2
25020	2
SAN ZENO NAVIGLIO (BS)	2
25010	1
25020	1
SAREZZO (BS)	4
25068	4
SELLERO (BS)	1
25050	1
SERLE (BS)	1
25080	1
SIRMIONE (BS)	1
25010	1

SONDRIOSO (SO)	1
23100	1
STREMBO (TN)	1
38080	1
TAVERNOLE SUL MELLA (BS)	1
25060	1
THIENE (VI)	1
36016	1
TORBOLE CASAGLIA (BS)	1
25030	1
TOSCOLANO-MADERNO (BS)	1
25088	1
TRAVAGLIATO (BS)	9
25039	9
TRESCORE BALNEARIO (BG)	1
24069	1
TREVIGLIO (BG)	1
24047	1
VERONA (VR)	5
37100	3
37127	1
37136	1
VILLA CARCINA (BS)	3
25069	3
VOBARNO (BS)	1
25079	1
ZONE (BS)	1
25050	1

Tabella 2 – Provenienza dipendenti in base al CAP di domicilio

Nella seguente tabella sono indicati gli orari di ingresso e uscita previsti dai contratti collettivi.

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

I dipendenti dell'Agenzia a tempo parziale sono il 13.63 %.

2.4 Dati rilevati

Nel mese di novembre 2025 tutti i dipendenti dell'Agenzia sono stati invitati a rispondere a un questionario di indagine sulle abitudini in merito allo spostamento casa-lavoro.

Il 92,3 % dei rispondenti riguarda dipendenti assegnati alla sede centrale dell'Agenzia, considerando le altre due sedi di Brescia (via Padova e via Orzinuovi) la percentuale dei rispondenti che si sposta per raggiungere il luogo di lavoro nel territorio del Comune di Brescia è del 77,7 % per un totale di 196 persone.

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

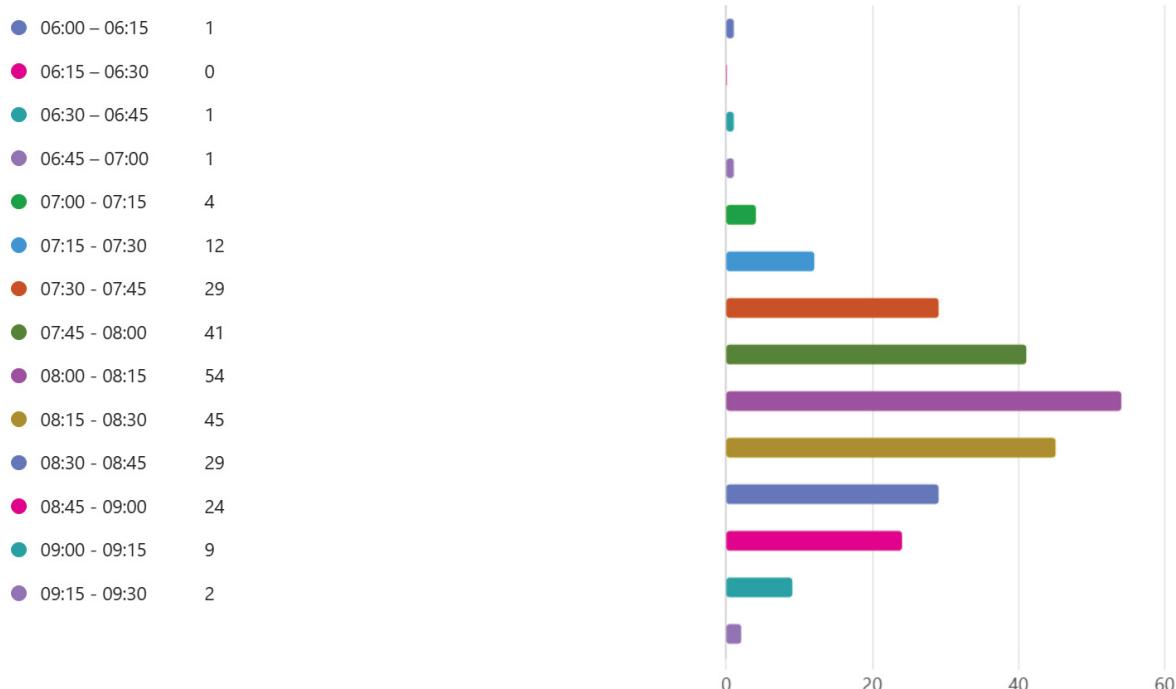
2.4.1 Distribuzione di genere del campione

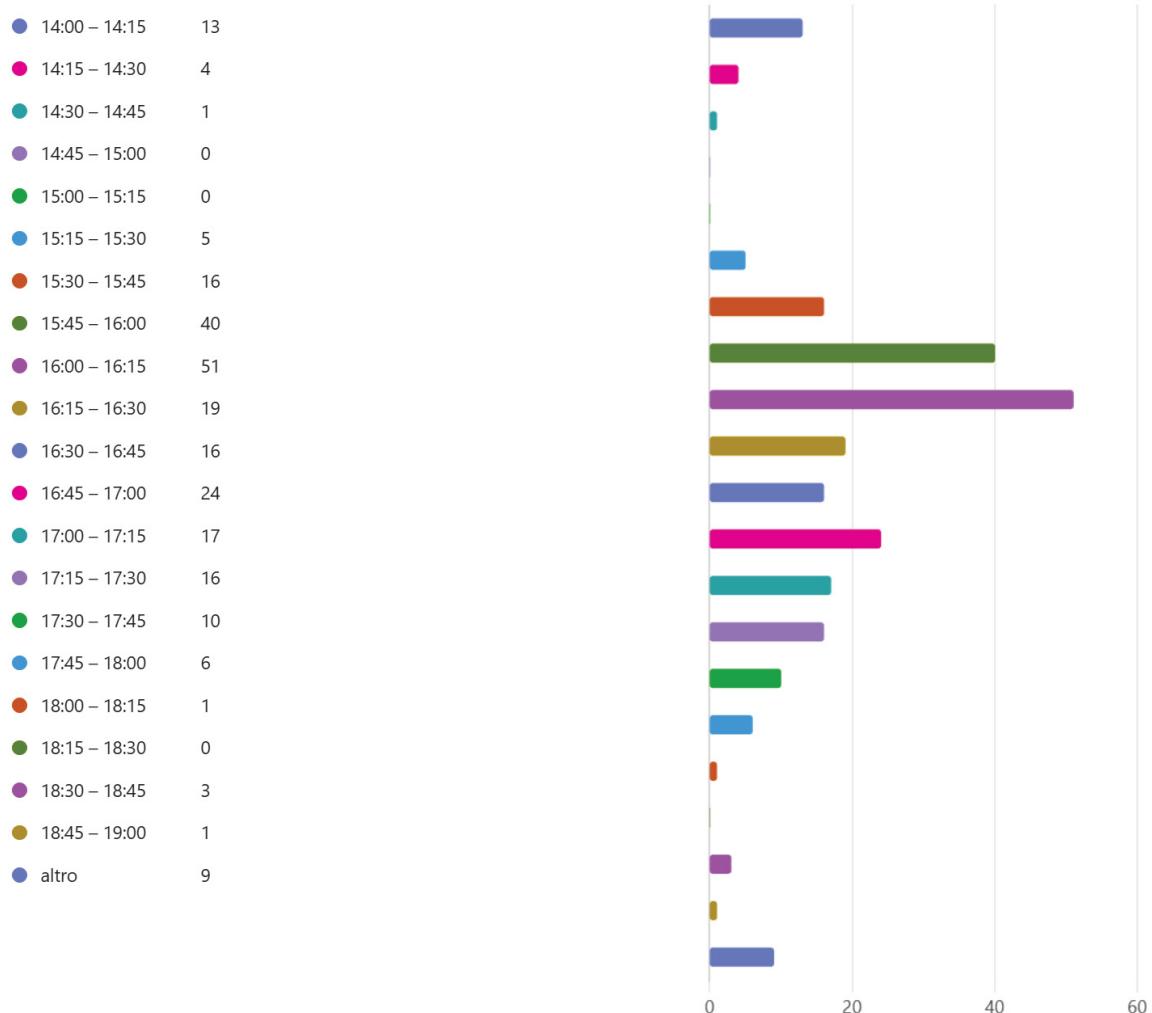
Il questionario è stato compilato da 53 uomini e 128 donne, il campione risulta coerente con la distribuzione di popolazione dei dipendenti che lavorano presso la sede di viale Duca degli Abruzzi.

Il 90.3 % dei rispondenti ha un rapporto di lavoro a tempo pieno.

2.4.2 Distribuzione oraria viaggi casa-lavoro/lavoro-casa

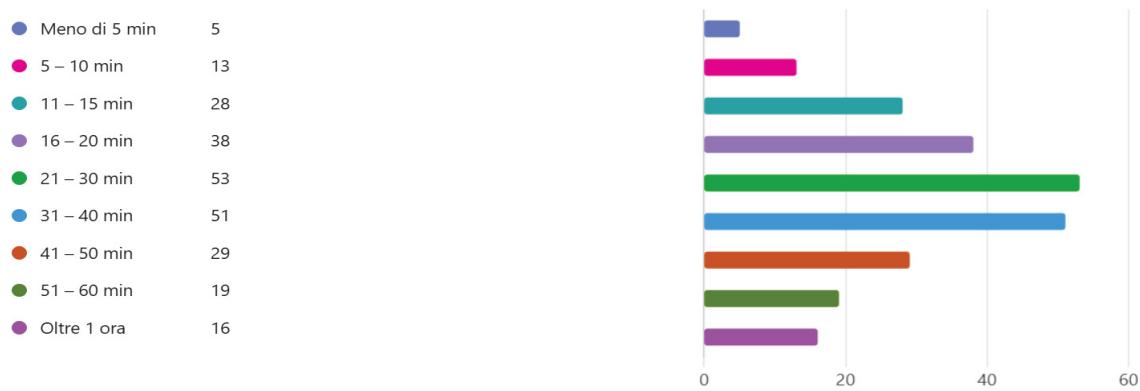
Nel questionario è stato richiesto di indicare l'orario di ingresso e di uscita dalla sede di lavoro per ogni giorno lavorativo, analizzando i valori indicati si sono ottenuti i seguenti grafici:





2.4.3 Tempo impiegato per recarsi al lavoro

Nel seguente grafico è mostrato il tempo medio impiegato dai dipendenti di ATS di Brescia per recarsi alla propria sede di lavoro. La rilevazione ha mostrato che il 59.6 % dei rispondenti si reca al lavoro partendo da Comuni esterni alla città di Brescia.



2.4.4 Tappe intermedie

Il 76 % dei rispondenti ha dichiarato che il viaggio in direzione del luogo di lavoro è svolto senza effettuare tappe intermedie (es. trasporto figli o altre commissioni).

Tuttavia, nel viaggio di ritorno l'87 % dei rispondenti dichiarano di effettuare delle tappe intermedie.

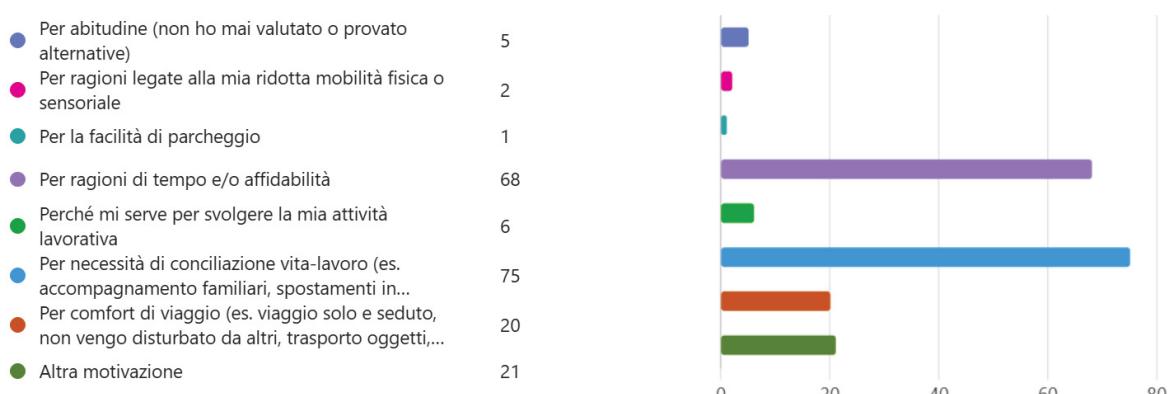
2.4.5 Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione

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

Mezzo di trasporto utilizzato	Percentuale di utilizzatori
Automobile privata	76,3 %
Car-pooling	2,7 %
Bicicletta	4,8 %
Moto/ciclomotore	1 %
Autobus	7,5 %
Treno	2 %
A piedi	5,4 %

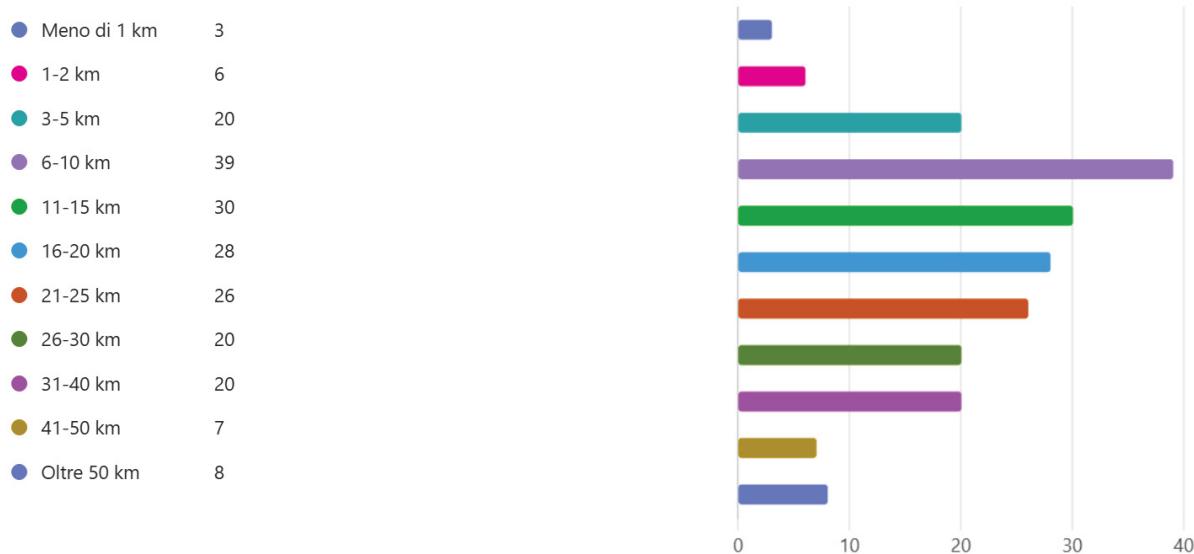
Rispetto ai dati dell'anno 2024, considerando la condizione di non omogeneità del campione rispondente, si può osservare una riduzione dell'8 % di utilizzo della vettura privata, tornando in linea con i dati del 2023.

Alla successiva domanda relativa alla motivazione della scelta dell'automobile come principale mezzo di trasporto la maggior parte dei rispondenti dichiara l'utilizzo per ragioni di tempo e/o affidabilità e per necessità di conciliazione vita-lavoro.



2.4.6 Lunghezza tragitto casa-lavoro compiuto con autovettura

Nel seguente istogramma è riportata la distanza per il trasferimento casa-lavoro indicata dai rispondenti.

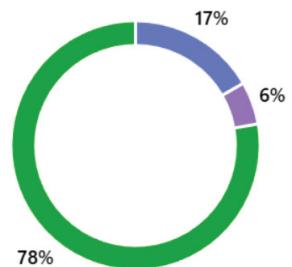


2.4.7 Modalità di spostamento in base alle condizioni atmosferiche

Tra i rispondenti 18 persone hanno indicato di cambiare modalità di spostamento tra la stagione invernale e quella estiva, fra questi si può notare dai successivi grafici la condizione meteorologica influenza il mezzo scelto.

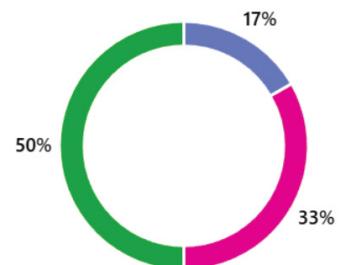
41. Quando piove o fa freddo, come ti sposti abitualmente?

● A piedi (> 5min)	3
● Bicicletta muscolare / elettrica o monopattino	0
● Trasporto pubblico (autobus, metropolitana, treno)	0
● Condivisione dell'auto con i colleghi (car pooling)	1
● Autovettura o motociclo	14



43. Quando c'è il sole o fa caldo, come ti sposti abitualmente?

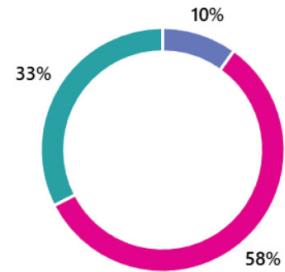
● A piedi (> 5min)	3
● Bicicletta muscolare / elettrica o monopattino	6
● Trasporto pubblico (autobus, metropolitana, treno)	0
● Condivisione dell'auto con i colleghi (car pooling)	0
● Autovettura o motociclo	9



2.4.8 Disponibilità al cambiamento

Il seguente grafico mostra la disponibilità a cambiare il mezzo di trasporto, per almeno 3 giorni alla settimana, in favore di mezzi a basso impatto o Car-pooling.

● Non utilizzo abitualmente l'autovettura o il motociclo	25
● No, non sono disponibile	145
● Sì, a determinate condizioni (selezionando questa risposta accederai alle domande di interesse per...)	82

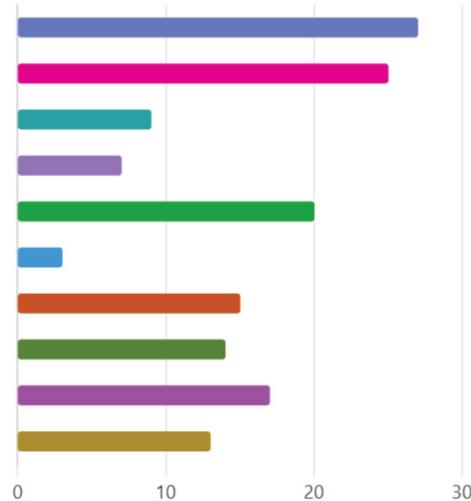


La disponibilità al cambiamento a favore della bicicletta risulta condizionata da quattro principali aspetti:

- Miglioramento delle condizioni di sicurezza nel tragitto che devo percorrere
- Disponibilità di incentivi economici per l'acquisto della bicicletta
- Presenza, in azienda, di armadietti / docce / spogliatoi dedicati
- Disponibilità di una bicicletta elettrica aziendale assegnatami in comodato d'uso esclusivo

46. A quali condizioni saresti disposta/o ad utilizzare la bicicletta per lo spostamento casa-lavoro per almeno 3 giorni alla settimana?

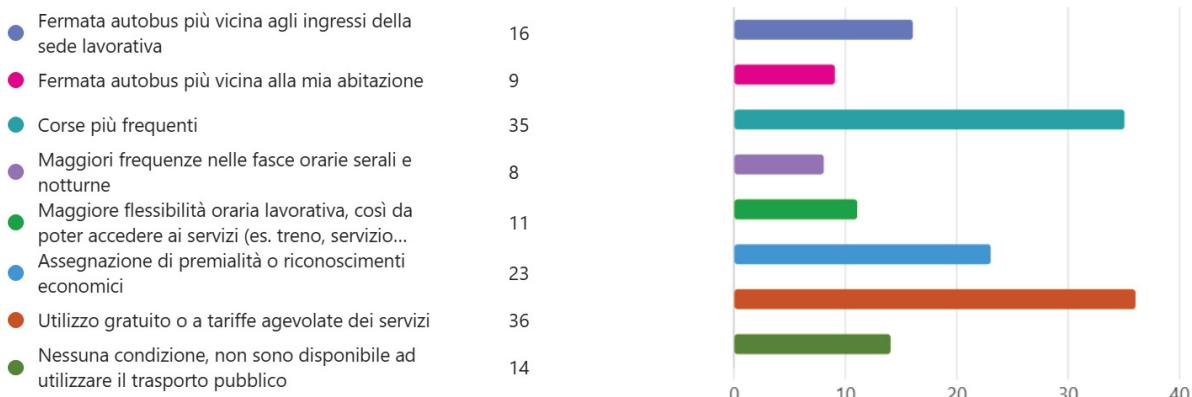
● Miglioramento delle condizioni di sicurezza nel tragitto che devo percorrere	27
● Disponibilità di una bicicletta elettrica aziendale assegnatami in comodato d'uso esclusivo	25
● Presenza, in azienda, di rastrelliere e/o spazi coperti per la sosta	9
● Presenza, in azienda, di colonnine di ricarica per biciclette elettriche	7
● Presenza, in azienda, di armadietti / docce / spogliatoi dedicati	20
● Presenza, in azienda, di colonnine di manutenzione / riparazione per le bici	3
● Disponibilità di incentivi economici per l'acquisto della bicicletta	15
● Assegnazione di premialità e/o rimborsi chilometrici per l'utilizzo della bicicletta	14
● Nessuna condizione, non sono disponibile ad utilizzare la bicicletta	17
● Nessuna condizione, sono impossibilitato/a ad utilizzare la bicicletta	13



La disponibilità al cambiamento verso l'uso di mezzi pubblici si osserva essere condizionata da:

- Corse più frequenti
- Utilizzo gratuito o a tariffe agevolate dei servizi

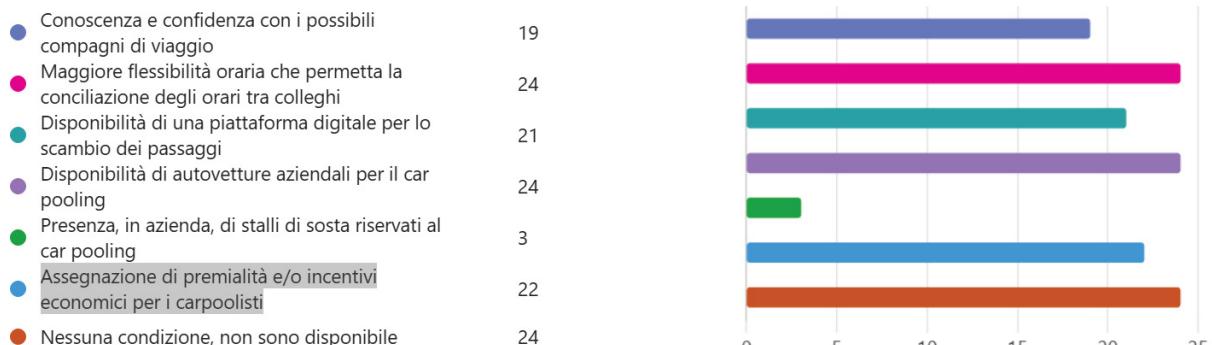
48. A quali condizioni saresti disposta/o ad utilizzare il trasporto pubblico (TPL) per lo spostamento casa-lavoro per almeno 3 giorni alla settimana?



In ultimo la disponibilità al passaggio alla modalità di spostamento tramite Car-pooling appare essere condizionata da:

- Conoscenza e confidenza con i possibili compagni di viaggio
- Maggiore flessibilità oraria che permetta la conciliazione degli orari tra colleghi
- Assegnazione di premialità e/o incentivi economici per i carpoolisti
- Disponibilità di autovetture aziendali per il car pooling

49. A quali condizioni saresti disposta/o a condividere il viaggio in auto con i colleghi (car pooling) per lo spostamento casa-lavoro almeno 3 giorni alla settimana?



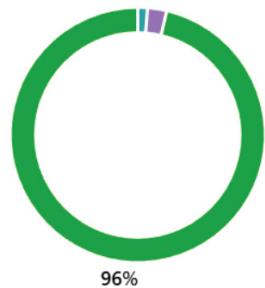
2.4.9 Spostamenti per motivi di servizio

L'indagine ha approfondito gli spostamenti effettuati dai dipendenti dell'Agenzia durante l'orario di servizio. L'Agenzia mette a disposizione una flotta di autoveicoli (fra i quali sono presenti veicoli totalmente elettrici e a basse emissioni), biciclette e promuove l'uso dei mezzi pubblici.

Tra il personale intervistato il 32 % ha indicato di effettuare spostamenti per motivi di servizio con una buona frequenza.

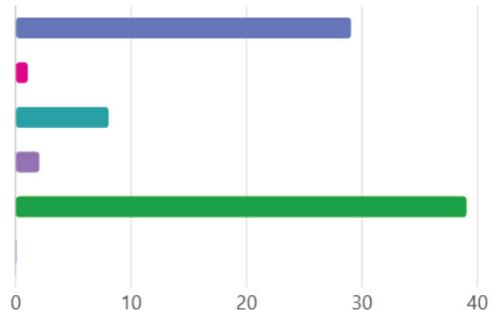
La modalità maggiormente utilizzata prevede l'uso dell'autovettura.

● A piedi (> 5min)	0
● Bicicletta aziendale	0
● Trasporto pubblico (autobus, metropolitana, treno)	1
● Condivisione dell'autovettura con i colleghi din altri servizi (car pooling)	2
● Autoveicolo aziendale o privato	79



La scelta di questa modalità, secondo i rispondenti, è condizionata maggiormente dai seguenti fattori:

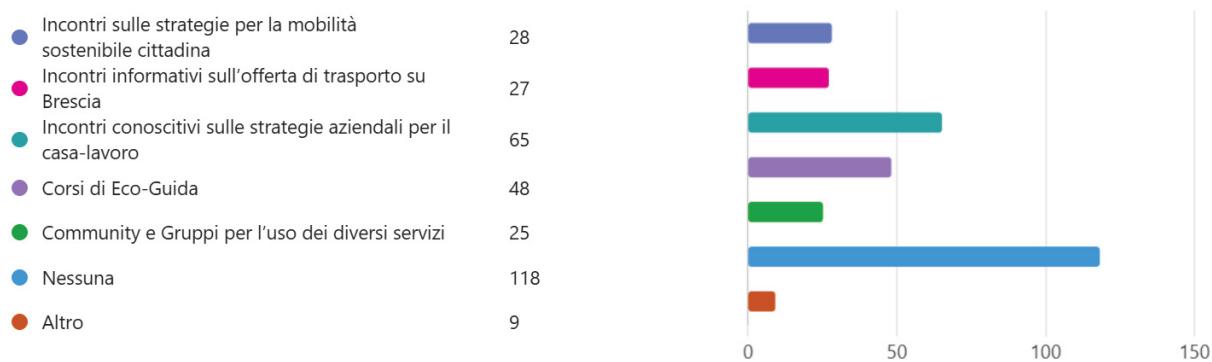
● Per scelta od organizzazione aziendale	29
● Per abitudine (non ho mai valutato o provato alternative)	1
● Trasporto materiali o attrezzi da lavoro	8
● Perché è il mezzo più veloce	2
● Perché è l'unico mezzo per raggiungere la destinazione	39
● Per comfort di viaggio (es. non vengo disturbato da altri, fresco d'estate e caldo d'inverno, sono...	0



Al quesito relativo alla propensione al cambiamento della modalità di spostamento per ragioni di servizio i rispondenti non mostrano consistenti aperture in merito.

2.4.10 Interesse rispetto iniziative di mobilità

Gli intervistati mostrano interesse riguardo la possibilità di incontri conoscitivi sulle strategie aziendali per il casa-lavoro.



2.4.11 Grado di soddisfazione a riguardo delle attuali abitudini di viaggio

Nel seguente grafico è riportata la valutazione media (da 1 a 10) ottenuta dai 252 rispondenti in merito alla soddisfazione a riguardo del metodo di trasporto utilizzato per il tragitto casa-lavoro.



La maggiore criticità indicata dai rispondenti è relativa alla quantità di traffico presente sul percorso fra abitazione e luogo di lavoro. Alcuni utenti lamentano che gli autobus spesso saltano le corse negli orari di punta.

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 Iniziative e interventi

Ad 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
- Campagna dedicata al car-pooling
- Giornata dedicata alla promozione della mobilità sostenibile (ad es. giornata senz'auto o bike to work)
- Campagna comunicativa periodica per migliorare l'impatto degli spostamenti di servizio
- Iniziative specifiche per la settimana della mobilità sostenibile di settembre 2026

2. Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità

- Verifica ed eventuale integrazione delle rastrelliere per le sedi decentrate dell'Agenzia
- Ipotesi di convenzione con negozi e centri di riparazione di biciclette/e-bike
- Studio di iniziative per l'attivazione di convenzioni per l'acquisto/noleggio di ebike sia a uso aziendale che privato.

3. Abbonamenti per il TPL a tariffa agevolata

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

4. 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)

5. Mobilità condivisa

- Promozione della community per favorire il car pooling e ipotesi estensione ad aziende limitrofe

6. 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

7. Veicoli a basso impatto ed EcoGuida

- Incremento della dotazione di auto aziendali elettriche/ibride a basse emissioni per gli spostamenti di servizio
- Ricerca convenzioni con gestori di sistemi pubblici di ricarica per veicoli elettrici
- Studio di valutazione per l'incremento delle biciclette aziendali anche presso sedi decentrate dell'Agenzia

8. Altre iniziative collaterali

- o Servizi e convenzioni
 - Corso di aggiornamento per il mobility manager
 - Aggiornamento intranet Mobility Manager
- o 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**).
- o Iniziative mitigazione ambientale
 - Sviluppo di iniziative per aumentare il numero di alberi e valorizzazione del verde del parco della sede di Viale Duca degli Abruzzi

3.2 Implementazione

Delle iniziative elencate, che potranno essere svolte dal 2026, 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 ostacolino o ne rendano difficile l’attuazione.

Il monitoraggio riguarderà i benefici conseguiti con l’attuazione delle misure previste, con riferimento ai vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l’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. L'aggiornamento è previsto entro il 31 dicembre 2026 e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei dipendenti, recependo anche i risultati delle attività di monitoraggio condotte in relazione alle misure attivate, e in coerenza con le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021.