

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](http://www.ats-brescia.it)

Posta certificata: [protocollo@pec.ats-brescia.it](mailto:protocollo@pec.ats-brescia.it)

Codice Fiscale e Partita IVA: 03775430980

DECRETO n. 745

del 24/12/2024

Cl.: 1.1.02

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

**II DIRETTORE GENERALE - Dott. Claudio Vito Sileo  
nominato con D.G.R. 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, Collaboratore Tecnico Professionale – Ingegnere Informatico, in servizio presso la SC Sistemi Informativi;
- con Decreto D.G. n. 792 del 29.12.2023, si era da ultimo provveduto al previsto aggiornamento annuale del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) di ATS Brescia;
- con Decreto D.G. n. 690 del 05.12.2024 è stato approvato il regolamento dell'Agenzia per la disciplina del lavoro agile, istituito 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 32 pagine);

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

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

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

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

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

Firmato digitalmente dal Direttore Generale  
Dott. Claudio Vito Sileo

Sistema Socio Sanitario



Regione  
Lombardia

ATS Brescia

# Piano Spostamenti Casa-Lavoro

## Agenzia della Tutela della Salute di Brescia

Versione	Data	Autori	Modifiche
0.0	02/11/2021	ing. Marco Molinari	Prima versione
1.0	18/11/2021	ing. Marco Molinari	Adeguamento stili e grafiche
2.0	13/12/2022	ing. Marco Molinari	Revisione 2022
3.0	14/12/2023	ing. Marco Molinari	Revisione 2023
4.0	16/12/2024	ing. Marco Molinari	Revisione 2024

---

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

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - [www.ats-brescia.it](http://www.ats-brescia.it)

Posta certificata: [protocollo@pec.ats-brescia.it](mailto:protocollo@pec.ats-brescia.it)

Codice Fiscale e Partita IVA: 03775430980

---

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

Tel. 030.38381 Fax 030.3838233 - [www.ats-brescia.it](http://www.ats-brescia.it)

Posta certificata: [protocollo@pec.ats-brescia.it](mailto: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 .....	8
1.5.1	Descrizione parte informativa e di analisi .....	8
1.5.2	Descrizione parte progettuale .....	8
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	Ricarica dei veicoli elettrici dei dipendenti.....	14
2.2.6	Carpooling.....	14
2.2.7	Parcheggi riservati .....	15
2.2.8	Biciclette aziendali per spostamenti di servizio.....	15
2.2.9	Efficientamento della ricarica dei veicoli elettrici .....	15
2.2.10	Ticket TPL per spostamenti di servizio .....	15
2.2.11	Strutture di supporto al cambio abiti.....	15
2.2.12	Lavoro Agile .....	15
2.3	Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti.....	16
2.4	Dati rilevati .....	19
2.4.1	Distribuzione di genere del campione .....	19
2.4.2	Distribuzione oraria viaggi casa-lavoro/lavoro-casa.....	20
2.4.3	Tempo impiegato per recarsi al lavoro .....	21
2.4.4	Tappe intermedie .....	21
2.4.5	Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione .....	21
2.4.6	Lunghezza tragitto casa-lavoro compiuto con autovettura.....	22
2.4.7	Modalità di spostamento in base alle condizioni atmosferiche .....	23
2.4.8	Disponibilità al cambiamento .....	24

2.4.9	Spostamenti per motivi di servizio .....	26
2.4.10	Interesse rispetto iniziative di mobilità .....	27
2.4.11	Grado di soddisfazione a riguardo delle attuali abitudini di viaggio .....	27
3	Parte progettuale .....	28
3.1	Iniziative e interventi.....	28
3.2	Implementazione .....	30
3.3	Piano di comunicazione .....	30
4	Monitoraggio .....	30
4.1	Monitoraggio dell'utilizzo .....	31
4.2	Monitoraggio del gradimento .....	31
4.3	Valutazione dei benefici ambientali.....	32
5	Sviluppi futuri del piano.....	32

# 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.

## 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 locali<sup>1</sup> 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

---

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

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”*.

### 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

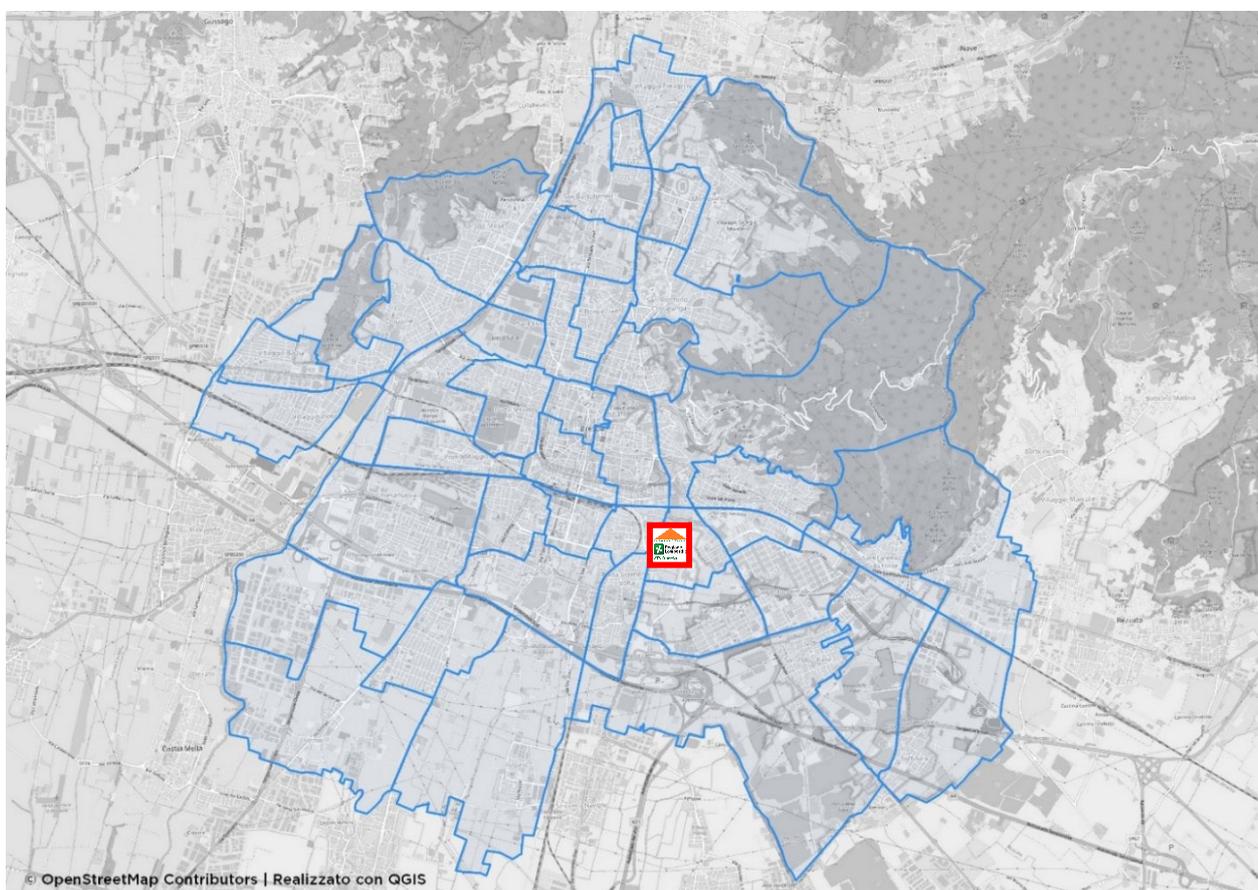


Figura 1 - Localizzazione della sede di ATS all'interno delle zone di traffico del PUMS del Comune di Brescia

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>).

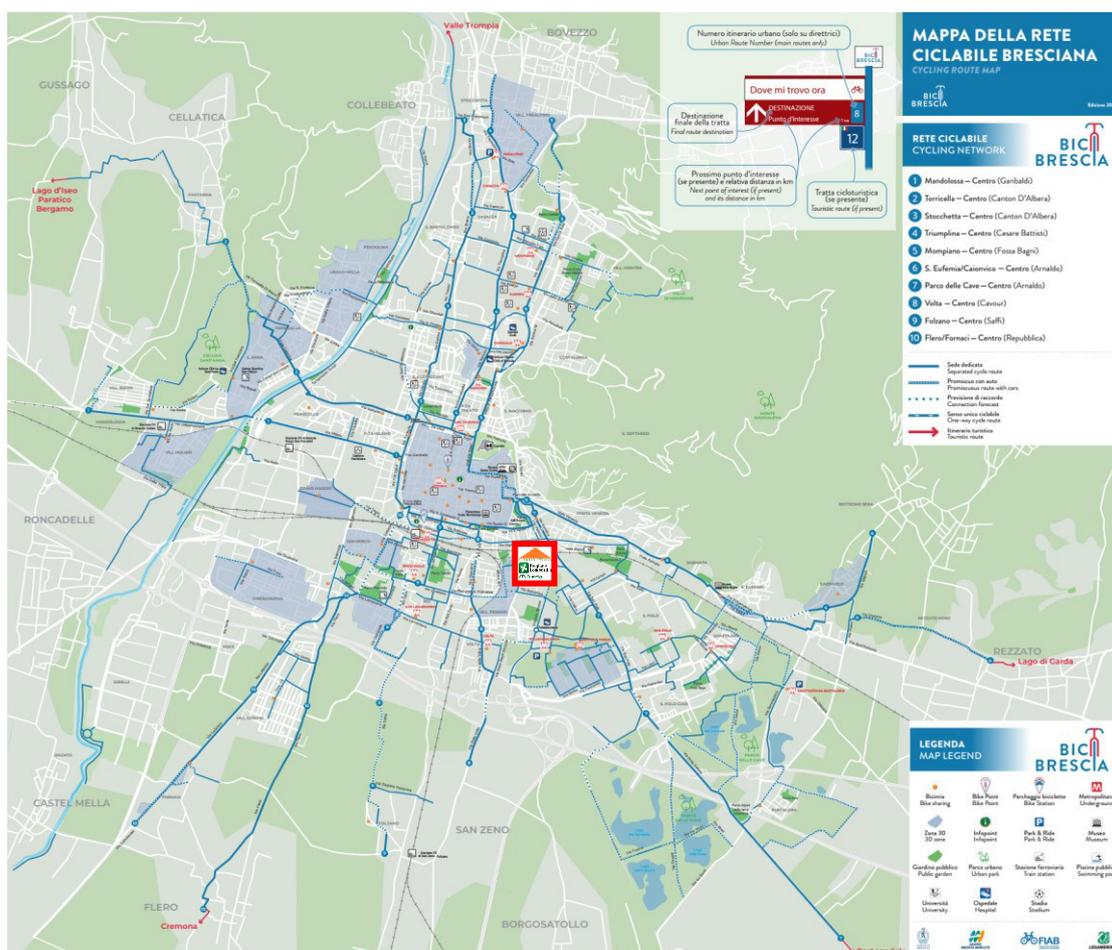


Figura 2 – Mappa della rete ciclabile e indicazione posizione sede ATS

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

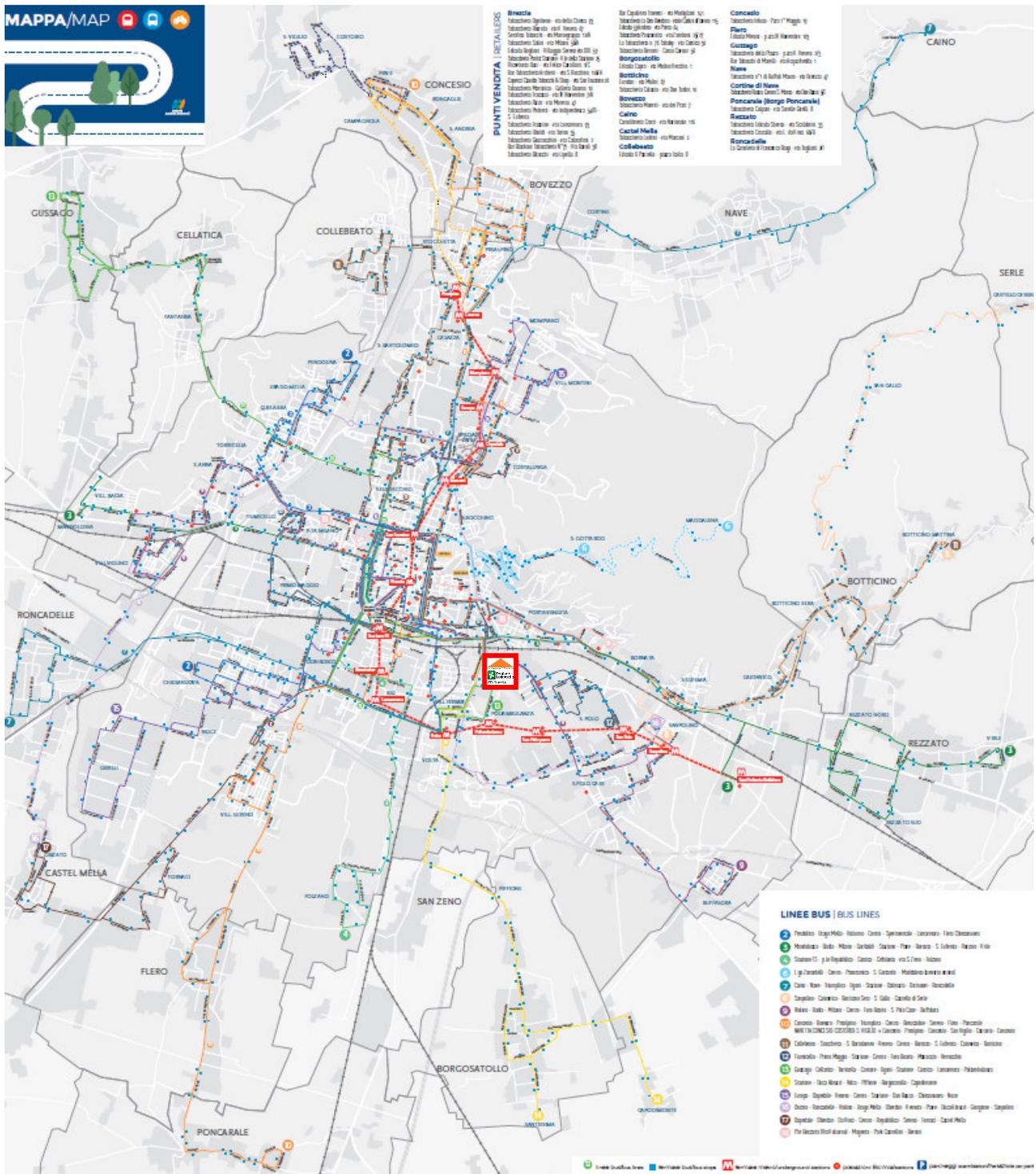
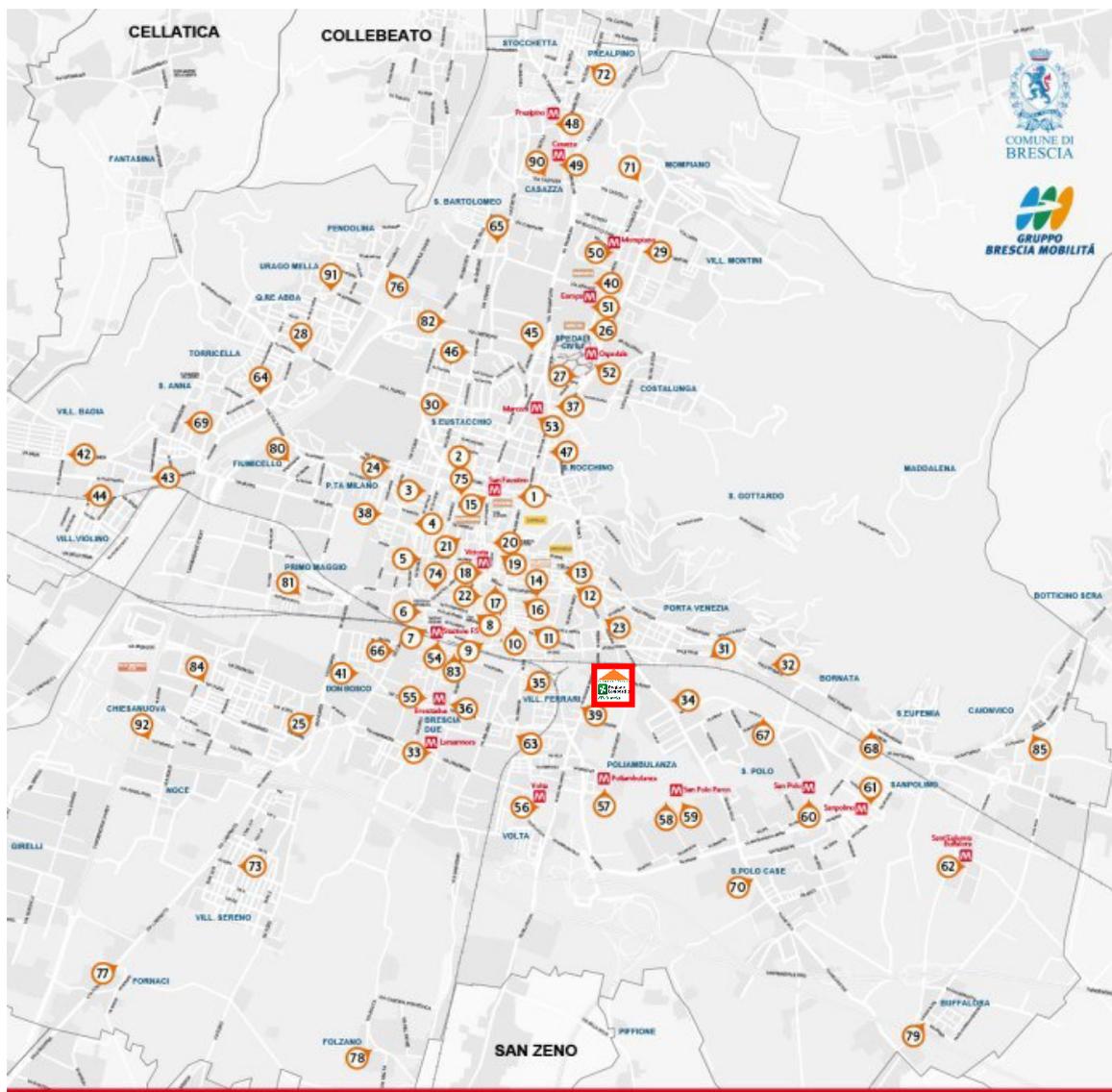


Figura 3 – Mappa del trasporto pubblico e indicazione posizione sede ATS



Il servizio di bike sharing BiciMia mette a disposizione dell'utente 467 biciclette prelevabili in 94 postazioni diffuse nelle aree urbane del territorio comunale.



**Le 92 postazioni BICIMIA**

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

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

## 2.2 Servizi e misure di mobility management esistenti

### 2.2.1 Convenzione per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico

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

### 2.2.2 Convenzione B2B Trenitalia

ATS di Brescia nel mese di ottobre ha attivato il canale Trenitalia for Business. Nell'ambito del Programma Trenitalia for Business 2023 per tutti i dipendenti di ATS di Brescia è riservata l'offerta Welfare PLUS 10%, uno sconto del 10% valido sull'acquisto di biglietti per viaggi privati.

### 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 Ricarica dei veicoli elettrici dei dipendenti

Dal 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.

### 2.2.6 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 2024 i dipendenti registratesi alla piattaforma e disponibili ad effettuare il car pooling sono 50, segnando un aumento del 24% rispetto l’anno precedente.

### 2.2.7 Parcheggi riservati

Nel parcheggio della sede di viale Duca degli Abruzzi sono stati creati 3 parcheggi riservati per le dipendenti in stato di gravidanza e per i car-pooler (le vetture sono identificate da apposito badge).

### 2.2.8 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.

### 2.2.9 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.

### 2.2.10 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.

### 2.2.11 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.

### 2.2.12 Lavoro Agile

In data 5 dicembre 2024 con Decreto del Direttore Generale n. 690 è stato approvato il regolamento che disciplina il lavoro agile. Anche il lavoro agile potrà concorrere a realizzare la mobilità sostenibile, con la riduzione degli spostamenti casa-lavoro-casa.

## 2.3 Analisi spostamenti casa lavoro dei dipendenti

Il numero complessivo di dipendenti interessati dal PSCL è pari a 465 (diminuzione di 15 unità rispetto l'anno precedente), di cui 28,82 % maschi e 71.18 % femmine. La popolazione è distribuita per fasce d'età secondo quanto indicato nella seguente tabella.

Fascia d'età	Percentuale
24 anni o meno	0.86 %
25-34 anni	16.13 %
35-44 anni	23,87 %
45-54 anni	23,44 %
55-64 anni	33,33 %
65 anni o più	2,37 %

Tabella 1 - Popolazione della sede di principale di ATS Brescia per fasce d'età a dicembre 2024

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 residenza	N. dipendenti
25030	ADRO (BS)	1
25021	BAGNOLO MELLA (BS)	3
25020	BASSANO BRESCIANO (BS)	1
25081	BEDIZZOLE (BS)	3
24100	BERGAMO (BG)	1
24125	BERGAMO (BG)	1
25030	BERLINGO (BS)	1
25010	BORGOSATOLLO (BS)	4
25082	BOTTICINO (BS)	4
25073	BOVEZZO (BS)	7
25030	BRANDICO (BS)	2
25121	BRESCIA (BS)	9
25122	BRESCIA (BS)	11
25123	BRESCIA (BS)	12
25124	BRESCIA (BS)	79
25125	BRESCIA (BS)	18
25126	BRESCIA (BS)	8
25127	BRESCIA (BS)	16
25128	BRESCIA (BS)	18

Cap	Comune residenza	N. dipendenti
25129	BRESCIA (BS)	1
25132	BRESCIA (BS)	2
25133	BRESCIA (BS)	4
25134	BRESCIA (BS)	6
25135	BRESCIA (BS)	7
25136	BRESCIA (BS)	7
20060	BUSSERO (MI)	1
25011	CALCINATO (BS)	3
25012	CALVISANO (BS)	2
25013	CARPENEDOLO (BS)	1
20062	CASSANO D'ADDA (MI)	1
25045	CASTEGNATO (BS)	1
46042	CASTEL GOFFREDO (MN)	1
25030	CASTEL MELLA (BS)	4
29010	CASTELVETRO PIACENTINO (PC)	1
25014	CASTENEDOLO (BS)	3
46043	CASTIGLIONE DELLE STIVIERE (MN)	1
25030	CASTREZZATO (BS)	3
37010	CAVAION VERONESE (VR)	1
25046	CAZZAGO SAN MARTINO (BS)	3
25051	CEDEGOLO (BS)	1
25060	CELLATICA (BS)	2
25032	CHIARI (BS)	3
25060	COLLEBEATO (BS)	3
25062	CONCESIO (BS)	11
70014	CONVERSANO (BA)	1
25040	CORTE FRANCA (BS)	2
25040	CORTENO GOLGI (BS)	1
26100	CREMONA (CR)	5
25047	DARFO BOARIO TERME (BS)	1
25020	DELLO (BS)	2
6053	DERUTA (PG)	1
25015	DESENZANO DEL GARDA (BS)	4
25020	FLERO (BS)	7
25063	GARDONE VAL TROMPIA (BS)	4
25085	GAVARDO (BS)	4
25016	GHEDI (BS)	3
25023	GOTTOLENGO (BS)	1
25064	GUSSAGO (BS)	7
25049	ISEO (BS)	1
25024	LENO (BS)	1
25017	LONATO DEL GARDA (BS)	3
25065	LUMEZZANE (BS)	2
25080	MANERBA DEL GARDA (BS)	1
25025	MANERBIO (BS)	3

Cap	Comune residenza	N. dipendenti
25060	MARCHENO (BS)	1
46045	MARMIROLO (MN)	1
25080	MAZZANO (BS)	10
20100	MILANO (MI)	1
20158	MILANO (MI)	1
25040	MONTICELLI BRUSATI (BS)	2
25018	MONTICHIARI (BS)	5
25080	MUSCOLINE (BS)	1
25075	NAVE (BS)	5
25080	NUVOLENTO (BS)	1
25080	NUVOLERA (BS)	2
25020	OFFLAGA (BS)	1
25050	OME (BS)	2
25034	ORZINUOVI (BS)	1
25030	ORZIVECCHI (BS)	3
25035	OSPITALETTO (BS)	4
25036	PALAZZOLO SULL'OGGIO (BS)	6
25030	PARATICO (BS)	2
15010	PARETO (AL)	1
25050	PASSIRANO (BS)	3
25030	POMPIANO (BS)	1
25020	PONCARALE (BS)	3
26010	POZZAGLIO ED UNITI (CR)	1
25020	PRALBOINO (BS)	1
25080	PREVALLE (BS)	1
25050	PROVAGLIO D'ISEO (BS)	2
25080	PUEGNAGO SUL GARDA (BS)	1
25027	QUINZANO D'OGGIO (BS)	2
25086	REZZATO (BS)	8
25050	RODENGO SAIANO (BS)	7
25077	ROE' VOLCIANO (BS)	1
25030	RONCADELLE (BS)	7
25038	ROVATO (BS)	4
25030	RUDIANO (BS)	2
84100	SALERNO (SA)	1
25087	SALO' (BS)	1
20097	SAN DONATO MILANESE (MI)	1
25020	SAN PAOLO (BS)	3
25020	SAN ZENO NAVIGLIO (BS)	3
25068	SAREZZO (BS)	4
25050	SELLERO (BS)	1
25080	SERLE (BS)	1
25019	SIRMIONE (BS)	1
23100	SONDRIO (SO)	1
25060	TAVERNOLE SUL MELLA (BS)	1

Cap	Comune residenza	N. dipendenti
25030	TORBOLE CASAGLIA (BS)	1
24060	TORRE DE' ROVERI (BG)	1
25088	TOSCOLANO-MADERNO (BS)	1
25039	TRAVAGLIATO (BS)	10
38100	TRENTO (TN)	1
24069	TRESCORE BALNEARIO (BG)	1
24047	TREVIGLIO (BG)	1
37100	VERONA (VR)	4
25078	VESTONE (BS)	2
25069	VILLA CARCINA (BS)	3
25079	VOBARNO (BS)	1
25050	ZONE (BS)	1
<b>Totale</b>		<b>465</b>

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 17 %.

## 2.4 Dati rilevati

Nel mese di novembre 2024 tutti i dipendenti dell’Agenzia sono stati invitati a rispondere a un questionario di indagine sulle abitudini in merito allo spostamento casa-lavoro.

Il 74,1 % 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 79,5 % per un totale di 251 persone.

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

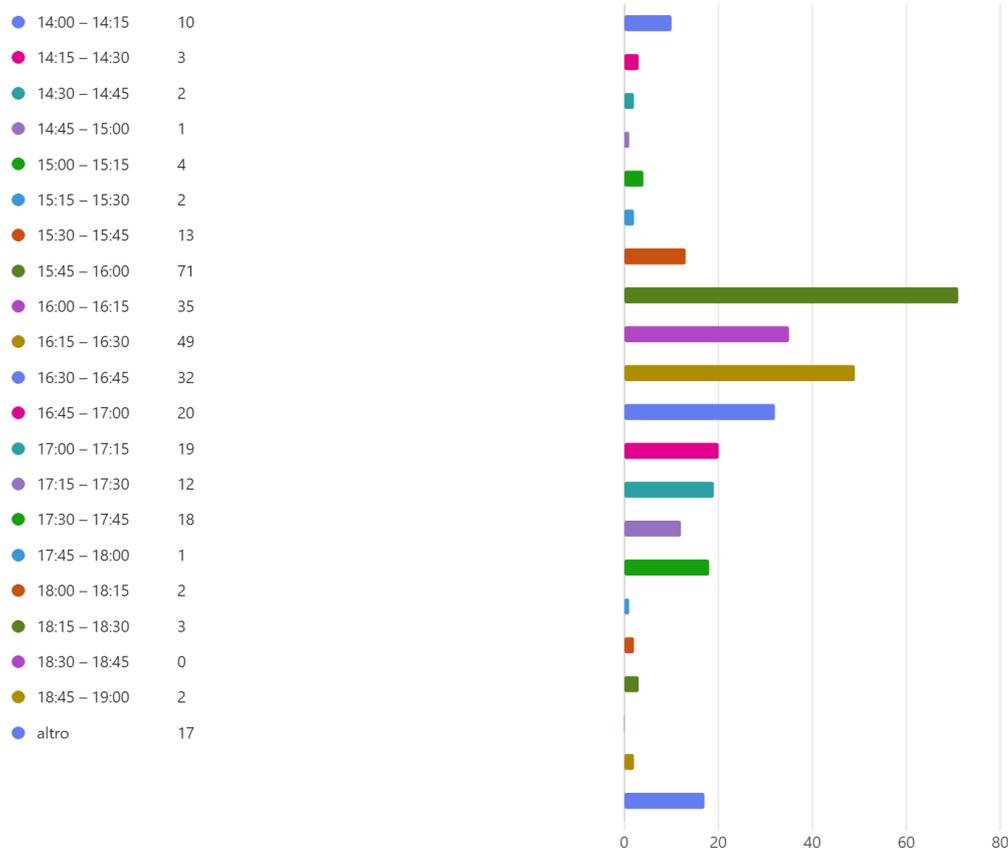
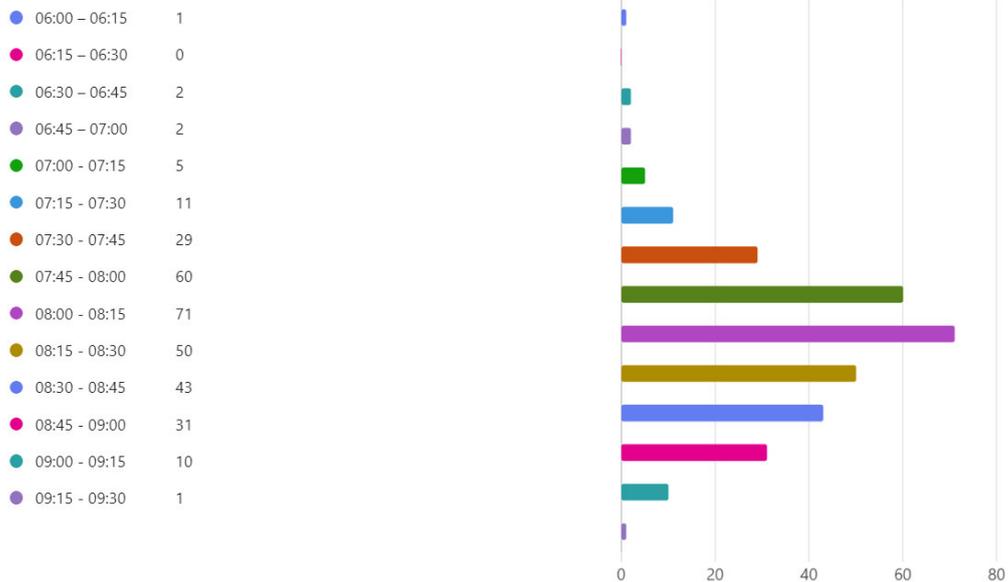
### 2.4.1 Distribuzione di genere del campione

Il questionario è stato compilato da 64 uomini e 170 donne, il campione risulta coerente con la distribuzione di popolazione dei dipendenti che lavorano presso la sede di viale Duca degli Abruzzi.

L’83.76 % dei rispondenti ha un rapporto di lavoro a tempo pieno.

## 2.4.2 Distribuzione oraria viaggi casa-lavoro/lavoro-casa

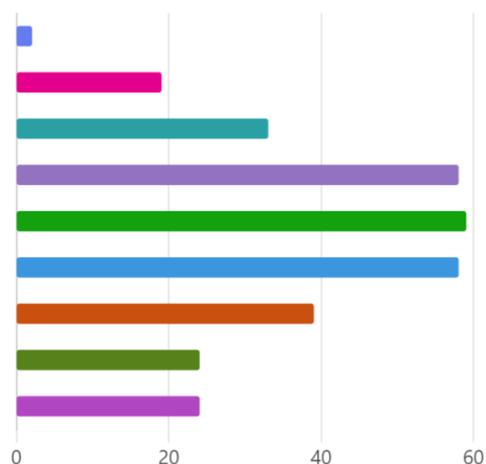
Nel questionario è stato richiesto di indicare l'orario di ingresso e di uscita dalla sede di lavoro per ogni giorno lavorativo, analizzando i valori indicati si sono ottenuti i seguenti grafici:



### 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 67 % dei rispondenti si reca al lavoro partendo da Comuni esterni alla città di Brescia.

● Meno di 5 min	2
● 5 – 10 min	19
● 11 – 15 min	33
● 16 – 20 min	58
● 21 – 30 min	59
● 31 – 40 min	58
● 41 – 50 min	39
● 51 – 60 min	24
● Oltre 1 ora	24



### 2.4.4 Tappe intermedie

Il 72% 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 vi è un incremento del 33 % di rispondenti che dichiarano di effettuare delle tappe intermedie.

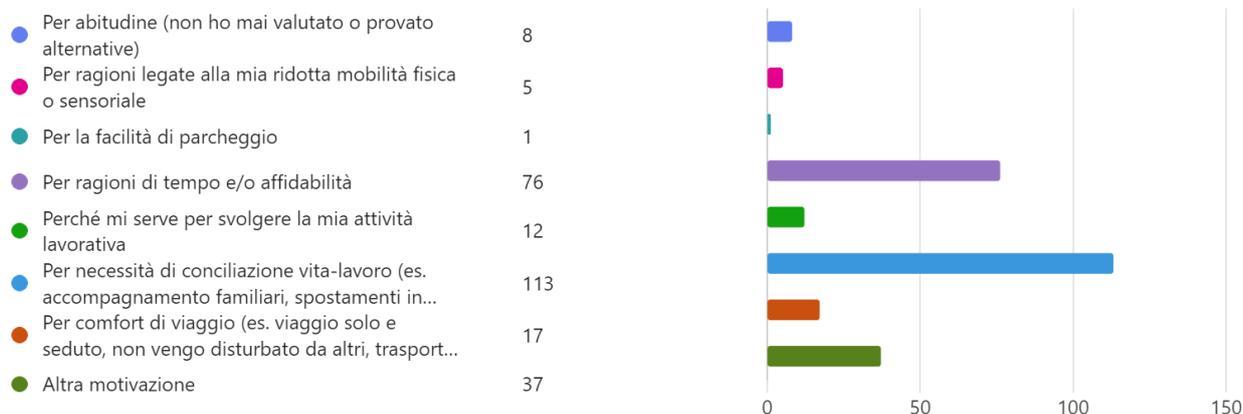
### 2.4.5 Mezzo di trasporto utilizzato, motivazione e grado di soddisfazione

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

<b>Mezzo di trasporto utilizzato</b>	<b>Percentuale di utilizzatori</b>
Automobile privata	85 %
Car-pooling	1.3 %
Bicicletta	3.9 %
Moto/ciclomotore	1 %
Autobus	1.9 %
Treno	2.5 %
A piedi	4.4 %

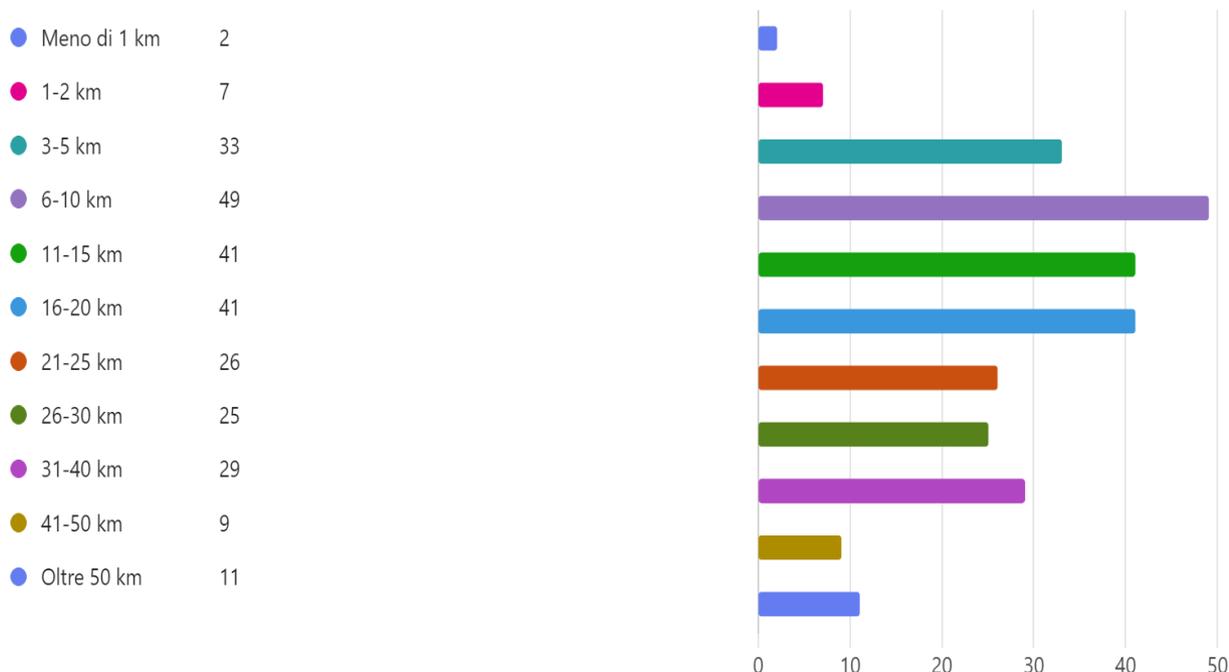
Rispetto ai dati dell'anno 2023, considerando la condizione di non omogeneità del campione rispondente, si può osservare un incremento del 5 % di utilizzo della vettura privata.

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.

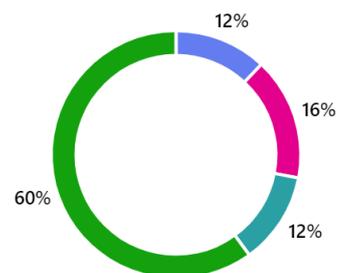


## 2.4.7 Modalità di spostamento in base alle condizioni atmosferiche

Tra i rispondenti 24 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.

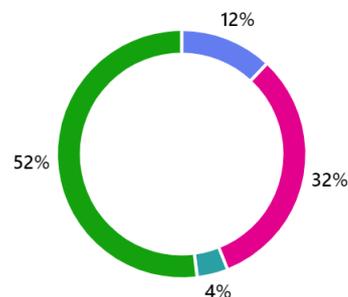
### 41. Quando piove o fa freddo, come ti sposti abitualmente?

● A piedi (> 5min)	3
● Bicicletta muscolare / elettrica o monopattino	4
● Trasporto pubblico (autobus, metropolitana, treno)	3
● Condivisione dell'auto con i colleghi (car pooling)	0
● Autovettura o motociclo	15



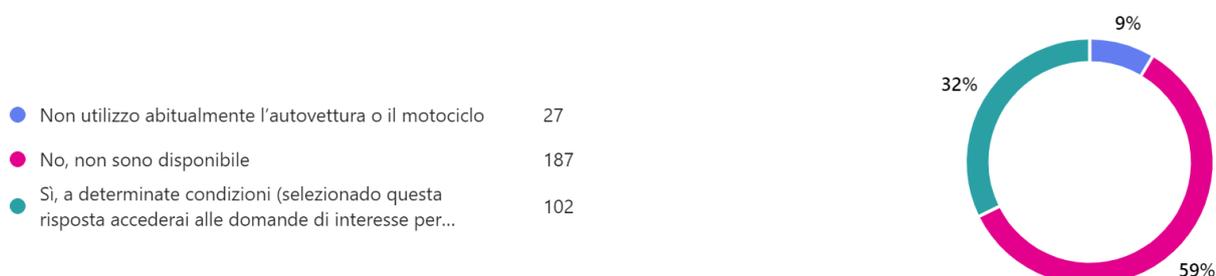
### 43. Quando c'è il sole o fa caldo, come ti sposti abitualmente?

● A piedi (> 5min)	3
● Bicicletta muscolare / elettrica o monopattino	8
● Trasporto pubblico (autobus, metropolitana, treno)	1
● Condivisione dell'auto con i colleghi (car pooling)	0
● Autovettura o motociclo	13



## 2.4.8 Disponibilità al cambiamento

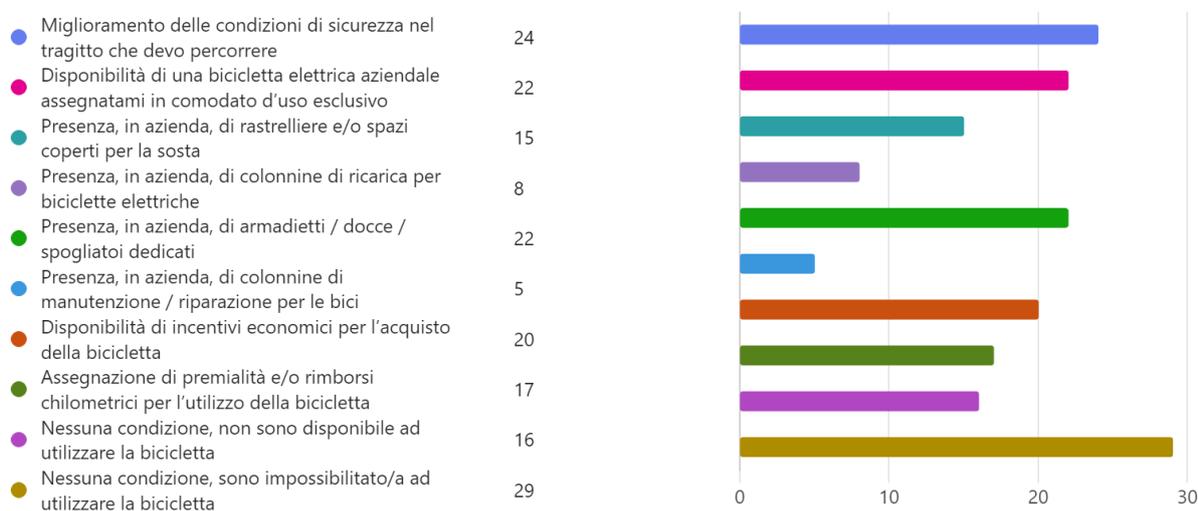
Il seguente grafico mostra la disponibilità a cambiare il mezzo di trasporto, per almeno 3 giorni alla settimana, in favore di mezzi a basso impatto o Car-pooling.



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

- Miglioramento delle condizioni di sicurezza nel tragitto che devo percorrere
- Presenza, in azienda, di rastrelliere e/o spazi coperti per la sosta
- Presenza, in azienda, di armadietti / docce / spogliatoi dedicata
- Disponibilità di una bicicletta elettrica aziendale assegnatami in comodato d'uso esclusivo

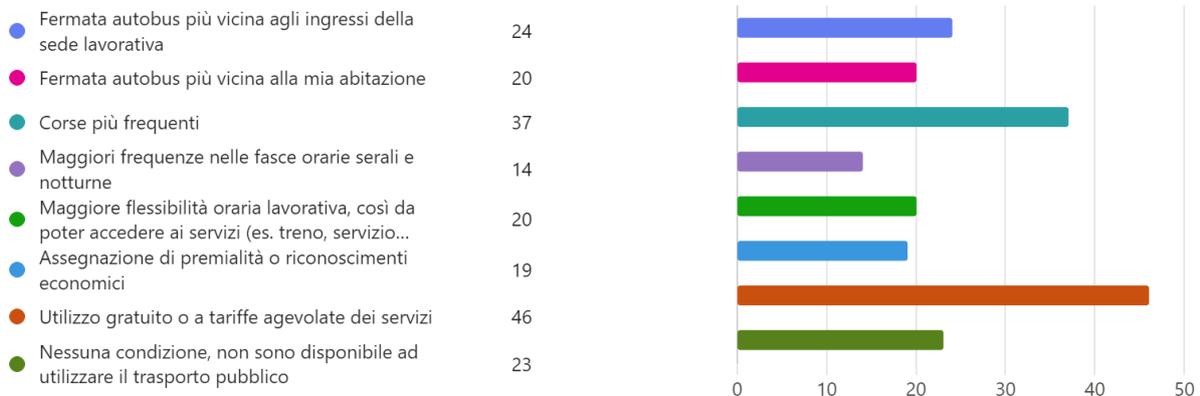
46. A quali condizioni saresti disposta/o ad utilizzare la bicicletta per lo spostamento casa-lavoro per almeno 3 giorni alla settimana?



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

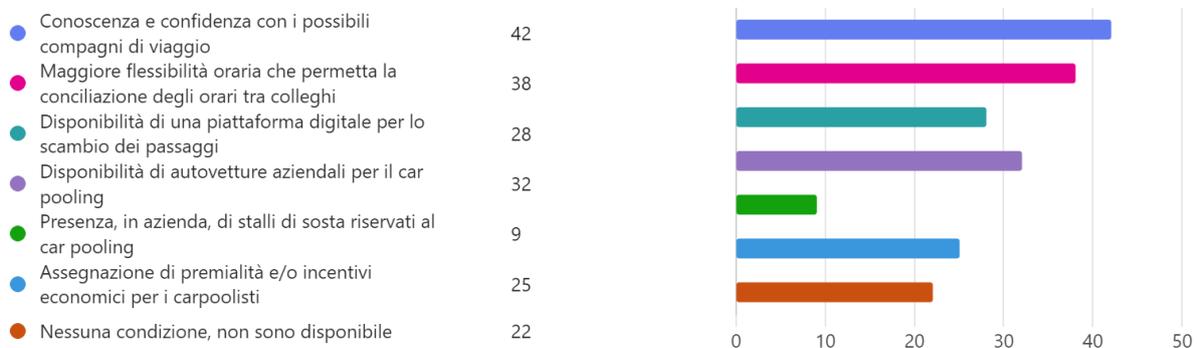
48. **A quali condizioni saresti disposta/o ad utilizzare il trasporto pubblico (TPL) per lo spostamento casa-lavoro per almeno 3 giorni alla settimana?**



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
- Disponibilità di una piattaforma digitale per lo scambio dei passaggi
- 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?**



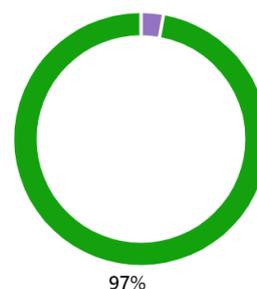
## 2.4.9 Spostamenti per motivi di servizio

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 33,5 % ha indicato di effettuare spostamenti per motivi di servizio con una buona frequenza.

La modalità maggiormente utilizzata è l'uso della vettura aziendale o privata.

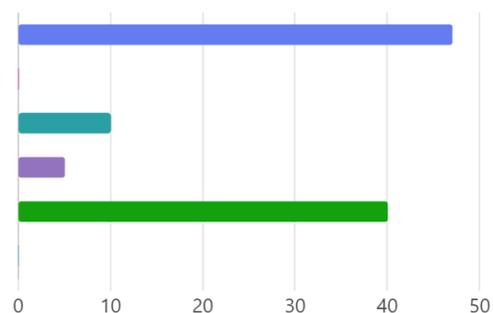
● A piedi (> 5min)	0
● Bicicletta aziendale	0
● Trasporto pubblico (autobus, metropolitana, treno)	0
● Condivisione dell'autovettura con i colleghi din altri servizi (car pooling)	3
● Autoveicolo aziendale o privato	102



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

- Per scelta od organizzazione aziendale
- Perché è l'unico mezzo per raggiungere la destinazione

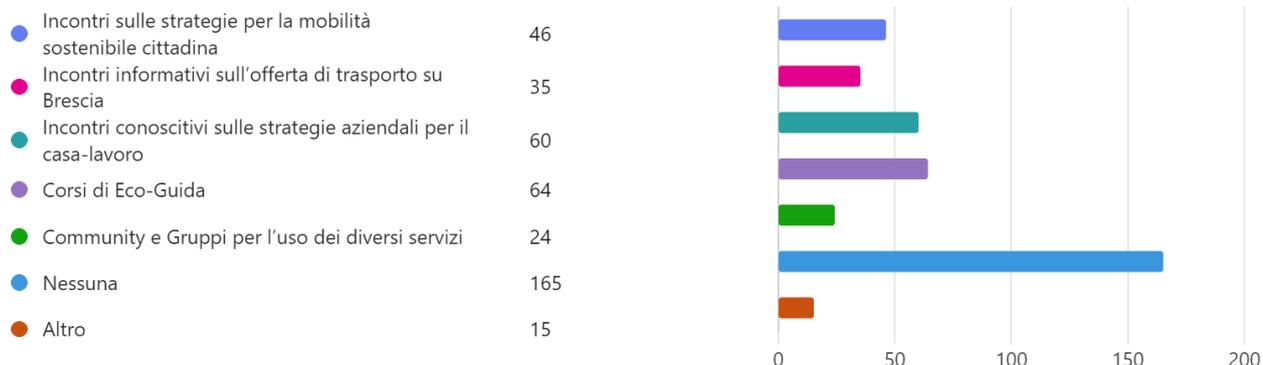
● Per scelta od organizzazione aziendale	47
● Per abitudine (non ho mai valutato o provato alternative)	0
● Trasporto materiali o attrezzi da lavoro	10
● Perché è il mezzo più veloce	5
● Perché è l'unico mezzo per raggiungere la destinazione	40
● Per comfort di viaggio (es. non vengo disturbato da altri, 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 316 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.

## 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

#### 2. Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità

- Studio di fattibilità:
  - per la realizzazione di aree di parcheggio dotate di punti di ricarica e-bike
  - per la realizzazione di un deposito per biciclette
  - per la realizzazione di un locale spogliatoio con servizi igienici
- 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. Gestione dei parcheggi aziendali**

- Studio di fattibilità per la creazione di nuovi parcheggi per cicli e motocicli

### **5. Info sulla multimodalità e consigli di viaggio**

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

### **6. Mobilità condivisa**

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

### **7. Miglioramento servizi di Trasporto Collettivo**

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

### **8. Veicoli a basso impatto ed EcoGuida**

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

### **9. Altre iniziative collaterali**

- Servizi e convenzioni
  - Corso di aggiornamento per il mobility manager
  - Aggiornamento pagina intranet Mobility Manager
- Interventi infrastrutturali leggeri
  - Messa in sicurezza di percorsi e/o attraversamenti pedonali (**ACCB**)
  - Interventi di messa in sicurezza della rete stradale, ad es. punti critici (**ACCB**)
  - Interventi di riqualificazione e di decoro urbano (**ACCB**)
  - Interventi di abbattimento delle barriere architettoniche (**ACCB**).
- Iniziative mitigazione ambientale
  - 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 2025, saranno programmate le fasi di implementazione di ognuna di esse.

## 3.3 Piano di comunicazione

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

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

Pertanto, le campagne di comunicazione si proporranno di:

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

## 4 Monitoraggio

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

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

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

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

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

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

#### 4.1 Monitoraggio dell'utilizzo

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

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

#### 4.2 Monitoraggio del gradimento

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

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

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

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

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

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

### 4.3 Valutazione dei benefici ambientali

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

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

Come prescritto dall'Allegato 4 - Metodologia di valutazione dei benefici ambientali delle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021, per ogni misura adottata saranno stimati i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO<sub>2</sub>) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO<sub>x</sub> e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM<sub>10</sub>). 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 2025 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.