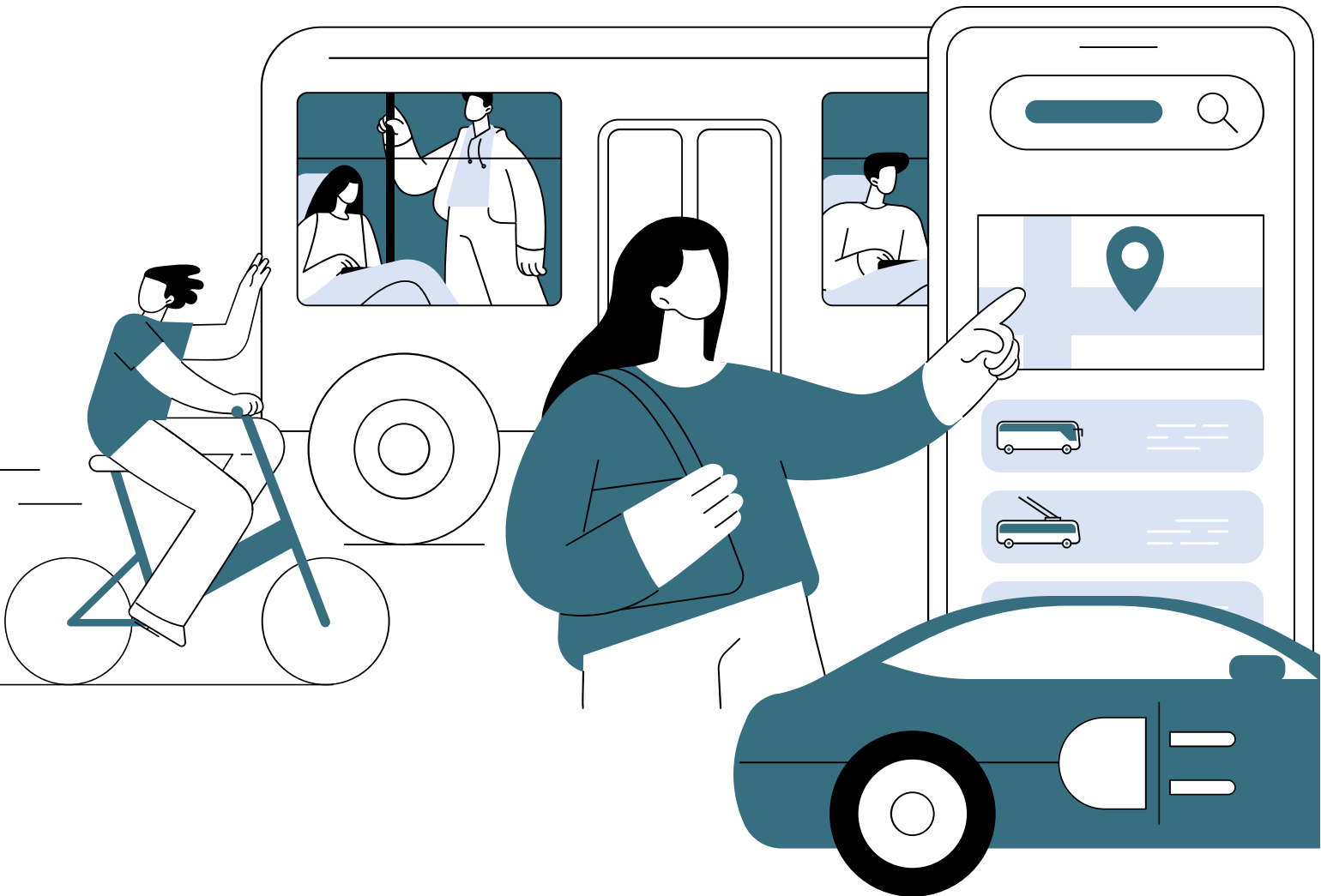




IRCCS
Maugeri
Milano

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Indice dei contenuti

1. Premessa e inquadramento	3
1.1. Premessa.....	3
1.2 Finalità del piano	3
1.3 Riferimenti normativi.....	3
1.4 Metodologia e struttura del documento	5
1.5 Governance del PSCL	5
SEZIONE A - PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	6
2. Profilo dell’Istituto e condizioni strutturali	6
2.1 Descrizione della sede.....	6
2.2 Localizzazione e inquadramento territoriale	7
2.3 Popolazione target	7
2.4 Organizzazione del lavoro	8
2.5 Dotazioni e servizi interni per la mobilità.....	8
3. Analisi del contesto esterno e dell’offerta di trasporto	10
3.1 Rete stradale e condizione di accessibilità veicolare.....	11
3.2 Trasporto Pubblico Locale.....	12
3.3 Percorsi pedonali e ciclabili	13
3.4 Sharing Mobility.....	14
3.5 Limitazioni al traffico e accessibilità inclusiva	15
3.6 Diagnosi sintetica del contesto	15
4. Analisi degli spostamenti casa-lavoro	16
4.1 Raccolta dati e questionario	16
4.2 Caratteristiche socio-demografiche dei rispondenti	16
4.3 Caratteristiche contrattuali e lavorative	18
4.4 Modalità di trasporto.....	19
4.5 Caratterizzazione delle modalità di trasporto	21
4.6 Caratteristiche del viaggio	23
5. Propensione al cambiamento	27
6. Incentivi al cambiamento	29
SEZIONE B - PARTE PROGETTUALE	31
7. Obiettivi del piano	31
7.1 Obiettivi generali	31
7.2 Misure articolate per asse d’intervento	31
7.3 Benefici conseguibili	33
SEZIONE C - PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE	35
8. Programma di implementazione	35
8.1 Attuazione delle misure: tempistiche e costi.....	35

8.2 Programma di monitoraggio.....	35
9. Procedura di azione e trasmissione	37
9.1 Iter interno di approvazione	37
9.2 Trasmissione al Mobility Manager d'area	37
9.3 Aggiornamento del Piano Spostamenti Casa-Lavoro.....	37

1. Premessa e inquadramento

1.1. Premessa

Il presente documento definisce il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della sede ICS Maugeri sita in via Camaldoli 64, nel Comune di Milano.

Il Mobility Management è un insieme di strategie orientate alla gestione della domanda di mobilità, finalizzato a garantire spostamenti efficienti e sostenibili, con particolare attenzione agli impatti sociali e ambientali. Esso si fonda su strumenti di informazione, coordinamento e collaborazione tra soggetti pubblici e privati, nonché sull'attuazione di politiche e azioni mirate a favorire il cambiamento dei comportamenti verso modalità di trasporto più sostenibili. Riconosciuto a livello europeo, esso promuove forme di mobilità in grado di migliorare la qualità ambientale e la sicurezza della circolazione, incentivando l'adozione di alternative all'uso del mezzo privato. Pur rappresentando una delle possibili politiche per la mobilità, esso si configura come uno strumento efficace soprattutto nel breve periodo, consentendo di ottenere risultati concreti con risorse limitate e contribuendo, nel medio-lungo termine, alla diffusione di una cultura della sostenibilità.

1.2 Finalità del piano

Il presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) è redatto con l'obiettivo di analizzare e ottimizzare le modalità di spostamento sistematico del personale dell'Istituto IRCCS Milano, promuovendo soluzioni di mobilità più sostenibili, efficienti e compatibili con le specificità organizzative e funzionali della struttura sanitaria.

Nel contesto ospedaliero, caratterizzato da turnazioni articolate, orari di lavoro differenziati e necessità di garantire la continuità del servizio, la gestione della mobilità del personale assume un ruolo strategico sia in termini di qualità del lavoro sia di riduzione degli impatti ambientali e della congestione veicolare. Il PSCL rappresenta pertanto uno strumento operativo di supporto alle politiche di sostenibilità della Società, finalizzato a favorire scelte di mobilità alternative all'uso dell'autovettura privata individuale, senza compromettere l'accessibilità e l'efficienza del servizio sanitario.

1.3 Riferimenti normativi

L'obbligo di adozione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è stato introdotto dall'art. 229 del Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34 ("Decreto Rilancio"), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, che prevede l'obbligo per le imprese e le pubbliche amministrazioni

con più di 100 dipendenti, ubicate in capoluoghi di Regione, Città metropolitane, capoluoghi di Provincia o Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, di adottare annualmente un PSCL.

La norma individua quale obiettivo prioritario il decongestionamento del traffico nelle aree urbane, mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro. Le modalità attuative di tali disposizioni sono state definite dal Decreto del Ministro della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021, adottato di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che disciplina i contenuti minimi del PSCL, il ruolo del Mobility Manager e le finalità del Piano, orientate a una riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato.

Si richiama inoltre il Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 16 settembre 2022, che specifica le modalità di calcolo della soglia dei 100 dipendenti, includendo, ai fini del computo, il personale operante stabilmente presso la medesima unità locale e, nel caso di società infragruppo, la somma dei dipendenti delle diverse società presenti nella stessa sede.

MOBILITY MANAGER AZIENDALE E D'AREA

In conformità a quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 12 maggio 2021, il Mobility Manager rappresenta la figura di riferimento per il governo della domanda di mobilità e per la promozione di soluzioni di mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro.

All'interno del PSCL, il Mobility Manager aziendale e il Mobility Manager d'area operano in modo coordinato, svolgendo funzioni complementari

finalizzate alla pianificazione, attuazione e monitoraggio delle politiche di mobilità sostenibile, nonché al raccordo tra enti pubblici, aziende e territorio.

Tali attività si traducono in azioni di supporto alla redazione e all'aggiornamento del PSCL, nel monitoraggio degli spostamenti e nella promozione di interventi e iniziative volte a favorire modalità di trasporto più sostenibili e integrate.

1.4 Metodologia e struttura del documento

Il presente PSCL è stato elaborato secondo un approccio integrato, basato sull'analisi delle caratteristiche organizzative dell'Istituto, del contesto territoriale e dell'offerta di trasporto, nonché sui comportamenti di mobilità del personale, rilevati attraverso specifiche indagini.

Il documento si articola in:

- **Parte analitica:** finalizzata alla ricostruzione del quadro conoscitivo di riferimento del PSCL. Essa comprende lo studio delle caratteristiche della sede e dell'organizzazione, dell'accessibilità del sito, dell'offerta di trasporto presente sul territorio e della domanda di mobilità espressa dai dipendenti. L'analisi consente di individuare i principali fattori che influenzano le scelte di spostamento casa-lavoro.
- **Parte progettuale:** sulla base delle informazioni raccolte, vengono individuate le misure più idonee a orientare la domanda di mobilità verso soluzioni più sostenibili. Le azioni sono definite tenendo conto delle esigenze dei dipendenti, delle risorse disponibili e della propensione al cambiamento. La fase attuativa riguarda l'implementazione delle misure individuate e l'attivazione degli strumenti di supporto e comunicazione necessari a favorire la partecipazione del personale.



1.5 Governance del PSCL

Il Piano è redatto grazie al coordinamento del Mobility Manager aziendale con le strutture interne competenti che ne curano l'attuazione, il monitoraggio e l'aggiornamento periodico. La governance del PSCL è finalizzata a garantire l'integrazione delle politiche di mobilità con l'organizzazione del lavoro e con le strategie di sostenibilità della Società, favorendo il coinvolgimento del personale e il miglioramento continuo delle misure adottate.

SEZIONE A - PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2. Profilo dell'Istituto e condizioni strutturali

2.1 Descrizione della sede

Il presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è redatto con riferimento all'Istituto IRCCS Maugeri Milano, ubicato nel Comune di Milano, in Via Camaldoli 64, 20138. La struttura è localizzata nel quadrante sud-orientale della città, in prossimità del quartiere Ponte Lambro e dell'area aeroportuale di Milano Linate, all'interno di un contesto urbano consolidato caratterizzato da funzioni residenziali e infrastrutturali. L'area risulta esterna alla ZTL e non ricompresa nel centro storico cittadino.

L'Istituto di Milano Camaldoli è una struttura sanitaria classificata come Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS), con funzioni integrate di assistenza sanitaria, ricerca scientifica e attività di supporto alla didattica.

Le caratteristiche operative dell'Istituto, legate allo svolgimento continuativo di attività sanitarie e assistenziali, unitamente alla localizzazione della sede e al consistente numero di spostamenti quotidiani effettuati dal personale, rendono particolarmente rilevante l'analisi e la gestione della mobilità casa-lavoro, che costituisce uno degli elementi centrali del presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.



Un polo sanitario
integrato in un contesto
urbano consolidato
caratterizzato da funzioni
residenziali e
infrastrutturali

2.2 Localizzazione e inquadramento territoriale

L'area oggetto del presente PSCL, relativa alla sede di Milano Camaldoli dell'IRCCS Maugeri, situata in via Camaldoli 64, si colloca all'interno di un contesto urbano consolidato, caratterizzato dalla presenza di funzioni residenziali, sanitarie e di servizio, nonché dalla prossimità a rilevanti poli di attrazione del traffico.

Dal punto di vista dell'accessibilità, la sede beneficia di una buona connessione con la rete viaria principale, grazie alla prossimità di assi strategici quali la Tangenziale Est (A51) e la SP415 Paullese, che consentono collegamenti agevoli con il centro cittadino, i quartieri limitrofi e le principali direttrici di ingresso e uscita dalla città. L'area è inoltre servita dal trasporto pubblico locale, con fermate di autobus collocate a distanza pedonale dalla struttura, che garantiscono collegamenti diretti con le stazioni ferroviarie e metropolitane dell'area urbana milanese, nonché con il centro città e altri quartieri del Comune di Milano.

LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO TERRITORIALE	
Voce	IRCCS Milano
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Comune	Milano
Indirizzo e numero civico	Via Camaldoli, 64
CAP	20138

2.3 Popolazione target

La popolazione target del presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è rappresentata dall'insieme dei lavoratori che svolgono la propria attività presso la sede di via Camaldoli 64, Milano. Nelle tabelle che seguono sono riportate le principali informazioni relative al personale con riferimento alla consistenza numerica, alle tipologie di lavoratori, all'inquadramento professionale e all'organizzazione degli orari di lavoro, al fine di supportare l'analisi della domanda di mobilità casa-lavoro.

PERSONALE DIPENDENTE	
Voce	IRCCS Milano
N° di dipendenti	222
N° di dipendenti full-time	217
N° di dipendenti part-time	5
N* di personale esterno	68

INQUADRAMENTO LAVORATORI	
Voce	IRCCS Milano
Dirigenti	30
Quadri	0
Impiegati	192
Operai	0

2.4 Organizzazione del lavoro

Presso l'Istituto di Milano Camaldoli l'organizzazione del lavoro è strettamente connessa allo svolgimento delle attività assistenziali, che richiedono la continuità del servizio e la presenza del personale nell'arco dell'intera giornata. Per tale motivo, la maggior parte dei dipendenti opera secondo un sistema di turnazione, definito in funzione delle esigenze operative dei reparti e dei servizi sanitari, che può comprendere turni mattutini, pomeridiani e notturni, nonché la presenza lavorativa nelle giornate di sabato, domenica e nei festivi. Questa articolazione degli orari di lavoro determina una distribuzione variabile degli spostamenti casa-lavoro nel corso della giornata e della settimana, rappresentando un elemento rilevante da considerare nell'analisi della mobilità del personale e nella definizione delle misure previste dal presente Piano.

ORARIO DI LAVORO	
Voce	IRCCS Milano
Orario di ingresso	Su turnazione
Orario di uscita	Su turnazione
Altri orari	7:30 - 16:30
Gestione ore straordinarie	Pagamento / Compensazione oraria
Sabato lavorativo	Si
Domenica lavorativa	Si

2.5 Dotazioni e servizi interni per la mobilità

Nelle tabelle che seguono sono riportati, in forma aggregata, i dati relativi alle dotazioni, ai servizi interni e alle risorse dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti. I dati includono aspetti quali i servizi di trasporto e sosta, le misure di flessibilità organizzativa, nonché gli strumenti di comunicazione utilizzati, fornendo un quadro unitario delle dotazioni attualmente disponibili a supporto della mobilità del personale.

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

Voce	IRCCS Milano	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Si	
Moto, biciclette e monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling	No	Si

INCENTIVI E BUONI MOBILITA' PER I DIPENDENTI

Voce	IRCCS Milano	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	No	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Voce	IRCCS Milano	Note
Posti auto	Si	150
Posti moto	Si	10
Posti bici	No	10
Posti auto car pooling	No	
Deposito monopattini	No	
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No	
Presenza di punti di ricarica per veicoli elettrici	No	

ALTRO		
Voce	IRCCS Milano	Note
Smart Working e/o telelavoro	Si	
Numero giorni Smart Working	2 giorni a settimana	
Requisiti per svolgimento Smart Working	Adesione all'Accordo aziendale	
Dotazione strumenti per Smart Working	Si	
Spogliatoi e docce	Si	Accessibili da coloro che necessitano di effettuare il cambio divisa
Mensa aziendale	Si	
Asilo aziendale	No	

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE PER LA MOBILITA'		
Voce	IRCCS Milano	Note
Volantini e/o Brochure	No	
Affissioni in spazi e/o bacheche	No	
Rubrica ricorrente in giornale aziendale	No	
E-mail all-user	Si	Questionario PSCL
Campagne social tramite post	Si	
Newsletter	No	
Sito Intranet	No	

I dati riportati hanno carattere descrittivo e si riferiscono all'anno di rendicontazione, rappresentando lo stato dei servizi e delle attività al momento della redazione del presente documento. Eventuali variazioni e aggiornamenti potranno intervenire negli anni successivi, anche in relazione all'evoluzione del contesto organizzativo e territoriale e all'attuazione delle azioni, delle misure e delle progettualità previste dal presente PSCL.

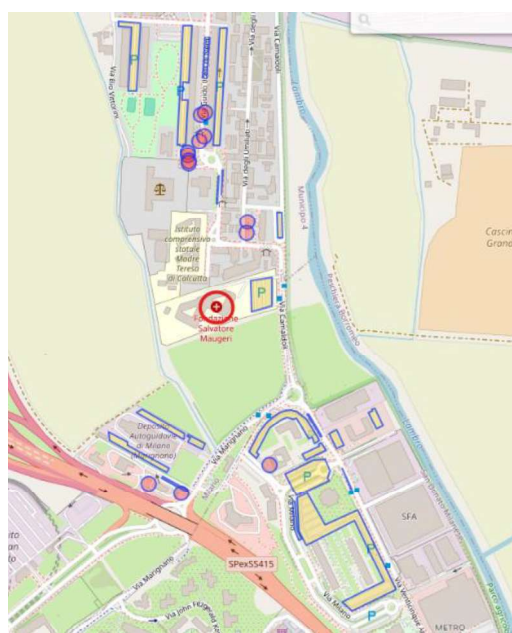
3. Analisi del contesto esterno e dell'offerta di trasporto

Il presente capitolo ha l'obiettivo di descrivere l'offerta di trasporto disponibile nell'area oggetto

La mappa dei parcheggi evidenzia un'offerta di sosta presente ma frammentata, costituita da parcheggi su strada e da alcune aree dedicate localizzate principalmente lungo gli assi viari principali e in prossimità di funzioni attrattive dell'intorno. La disponibilità di stalli risulta invece più limitata nelle immediate adiacenze della sede, rendendo la sosta esterna meno immediata per lavoratori e visitatori. In tale contesto assume un ruolo centrale il parcheggio interno alla struttura, che rappresenta la principale dotazione di sosta a servizio della sede e garantisce un accesso diretto agli edifici. Questa configurazione influisce in modo significativo sulle modalità di accesso veicolare e costituisce un elemento rilevante da considerare nell'analisi degli spostamenti casa-lavoro e nella definizione delle misure del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL).



Un'offerta di sosta diffusa ma frammentata rende centrale il parcheggio interno, principale riferimento per l'accesso veicolare alla sede



3.2 Trasporto Pubblico Locale

L'area in cui è localizzata la sede di Via Camaldoli 64 risulta adeguatamente servita dal trasporto pubblico locale su gomma, grazie alla presenza di numerose fermate di autobus collocate a breve distanza pedonale dall'ingresso della struttura, come evidenziato nella cartografia allegata. Le fermate sono distribuite lungo gli assi viari principali del quartiere e in prossimità delle intersezioni con la viabilità locale, in particolare lungo Via Camaldoli, Via Rilke e Via Ucelli di Nemi, garantendo un accesso diretto e agevole al servizio sia per il personale sia per l'utenza esterna. Le linee autobus attive consentono un efficace collegamento con le aree limitrofe e con i principali nodi di interscambio della rete di trasporto pubblico cittadina.

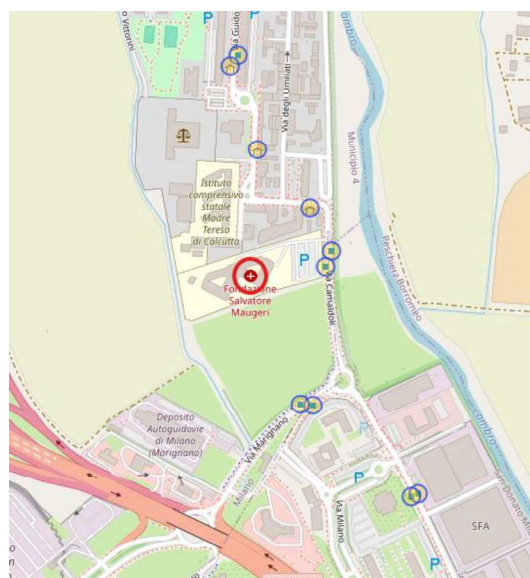
A una distanza maggiore, raggiungibile tramite autobus o percorsi pedonali, è presente la stazione San Donato della Linea M3 (gialla) della metropolitana di Milano. La linea M3 assicura collegamenti diretti e frequenti con il centro città e con importanti poli urbani, tra cui Duomo e Stazione Centrale. Inoltre, nelle vicinanze sono presenti fermate del trasporto di superficie tranviario lungo

Viale Ungheria e Via Mecenate, servite da linee come il tram 27 e da ulteriori linee autobus, che rafforzano l'accessibilità dell'area.

Pur non essendo presenti stazioni ferroviarie a immediata distanza pedonale, la sede risulta comunque ben connessa al Servizio Ferroviario Suburbano e Regionale (linee S1, S13, RE8, RE11) attraverso l'integrazione tra autobus e metropolitana, permettendo il collegamento con le principali stazioni ferroviarie della città. Tale assetto infrastrutturale favorisce soluzioni di mobilità intermodale e sostenibile, rendendo il trasporto pubblico una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro e per l'accesso dei visitatori.



La sede è raggiungibile
tramite il trasporto
pubblico locale, che offre
collegamenti con il
quartiere e con alcuni
principali nodi della rete
urbana



3.3 Percorsi pedonali e ciclabili

PERCORSI PEDONALI

L'area in cui è localizzata la sede presenta una dotazione di percorsi pedonali che si sviluppa prevalentemente lungo la viabilità esistente. In particolare, lungo il fronte stradale adiacente all'edificio è presente un marciapiede continuo, che consente l'accesso pedonale diretto alla struttura e garantisce la continuità degli spostamenti a piedi in prossimità della sede. La rete pedonale si innesta sulla maglia stradale circostante e permette il collegamento con le funzioni e gli spazi presenti nell'intorno, sebbene in un contesto caratterizzato da una marcata presenza di traffico veicolare.

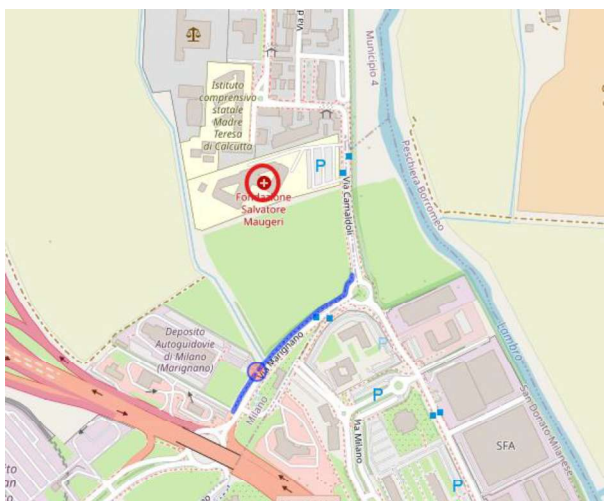
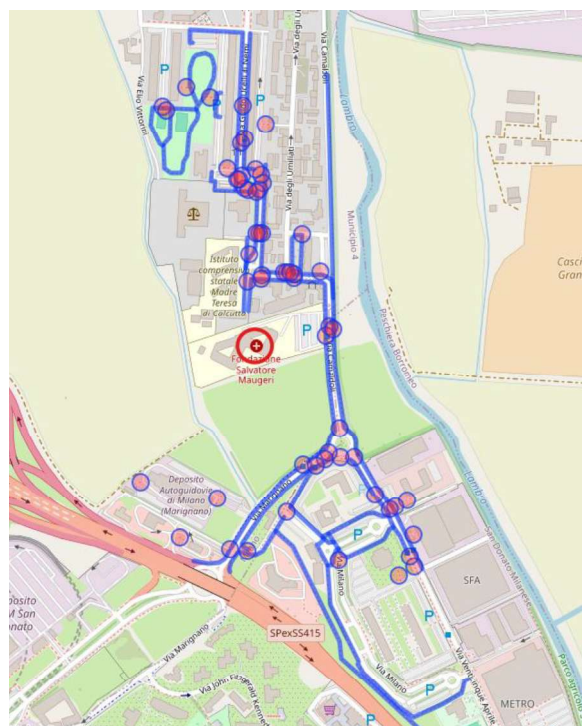
PERCORSI CICLABILI

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, dalla lettura della cartografia di destra emerge una dotazione più limitata e frammentata. Nelle immediate vicinanze della sede non risultano presenti piste ciclabili dedicate o percorsi riservati esclusivamente alle biciclette; i tracciati ciclabili

individuati si sviluppano prevalentemente lungo assi viari più distanti o su direttrici principali dell'area, senza assicurare una connessione diretta e continua con l'edificio. Nel complesso, la rete ciclabile del contesto di riferimento appare discontinua e scarsamente integrata con la sede, condizione che riduce le potenzialità di utilizzo della bicicletta quale modalità di trasporto alternativa per gli spostamenti casa-lavoro del personale e per l'utenza esterna.



La sede è accessibile a piedi tramite i marciapiedi esistenti, con percorsi pedonali continui ma inseriti in un contesto a forte traffico veicolare



La rete ciclabile risulta frammentata e poco integrata, senza collegamenti diretti con la sede

3.4 Sharing Mobility

Dall'analisi dell'area di riferimento non emergono servizi di mobilità condivisa attivi nelle immediate vicinanze della sede. In particolare, non risultano presenti servizi di car sharing, bike sharing o altre forme di sharing mobility localizzate nell'intorno considerato. L'assenza di tali

servizi limita le opportunità di utilizzo di modalità di spostamento alternative all'auto privata e rappresenta un elemento da tenere in considerazione nella definizione e nell'eventuale implementazione di future misure di mobilità sostenibile previste dal PSCL.

3.5 Limitazioni al traffico e accessibilità inclusiva

Il contesto urbano in cui è localizzata la sede di Milano è prevalentemente residenziale. Sono presenti tuttavia altre strutture sanitarie e siti industriali e/o produttivi, Dall'analisi delle condizioni di circolazione non risultano limitazioni significative al traffico veicolare, quali zone a traffico limitato, divieti generalizzati di accesso o restrizioni temporanee alla mobilità: l'area è pertanto esterna alla ZTL ed è accessibile al traffico ordinario, consentendo il raggiungimento diretto della sede e delle aree di sosta a servizio della struttura.

Con riferimento all'accessibilità inclusiva, la configurazione degli spazi e delle infrastrutture risulta coerente con le esigenze legate alla presenza di un istituto a vocazione assistenziale. Gli accessi, i percorsi pedonali e le dotazioni di supporto sono progettati per garantire condizioni di fruibilità adeguate anche a utenti con ridotta mobilità, contribuendo a definire un contesto complessivamente accessibile e funzionale per pazienti, visitatori e personale.

3.6 Diagnosi sintetica del contesto

Servizi entro 500 metri dalla sede	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus / filobus / tram	Bassa
Presenza e qualità di piste ciclabili / ciclopedonali	Bassa
Tariffazione della sosta su trade esterne all'azienda	No
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Disponibilità di un parcheggio aziendale	Si

4. Analisi degli spostamenti casa-lavoro

4.1 Raccolta dati e questionario

La raccolta dei dati a supporto del presente PSCL è stata effettuata mediante la somministrazione di un questionario sviluppato internamente, che rappresenta un'evoluzione dello strumento utilizzato in precedenza. Il questionario è stato ampliato e strutturato introducendo maggiori accorgimenti metodologici, al fine di migliorare la qualità e l'accuratezza delle informazioni raccolte sulle abitudini di spostamento casa-lavoro del personale.

La rilevazione è stata rivolta all'intera popolazione aziendale e resa disponibile tramite un apposito link di accesso. Il questionario è rimasto aperto per un periodo di un mese, dal 15 ottobre al 15 novembre 2025, consentendo una partecipazione distribuita nel tempo e favorendo una raccolta dati quanto più rappresentativa possibile. Il tasso di risposta al questionario per la sede di Milano Via Camaldoli è stato pari al 41%: questo garantisce un buon grado di rappresentatività dell'intera popolazione aziendale.

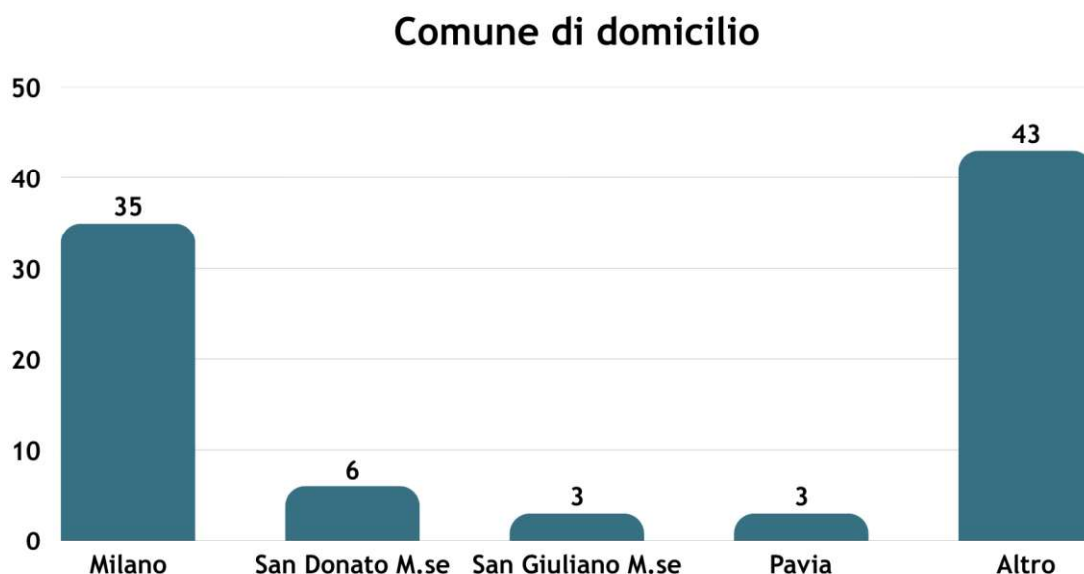
4.2 Caratteristiche socio-demografiche dei rispondenti

L'analisi della distribuzione per classi di età evidenzia una composizione anagrafica concentrata prevalentemente nelle fasce centrali della popolazione attiva. La classe più rappresentata è quella compresa tra i 45 e i 54 anni, che raccoglie il 35,6% dei rispondenti, seguita dalla fascia 25-34 anni con il 23,3% e da quella 35-44 anni con il 20,0%. Una quota significativa del campione rientra anche nella fascia 55-64 anni (14,4%), mentre risultano decisamente più contenute le percentuali riferite ai minori di 25 anni (3,3%). Nel complesso, la distribuzione restituisce un quadro caratterizzato da una popolazione lavorativa prevalentemente adulta, con una forte incidenza delle fasce di età comprese tra i 25 e i 54 anni. Per quanto riguarda la distribuzione per sesso, emerge una netta prevalenza della componente femminile, che rappresenta il 75,6% del campione. La componente maschile costituisce il 23,3% dei rispondenti, mentre una quota residuale pari all'1,1% ha preferito non specificare il genere. La composizione complessiva evidenzia pertanto un contesto occupazionale in cui la presenza femminile risulta ampiamente maggioritaria.

L'analisi dei comuni di domicilio dei rispondenti evidenzia una distribuzione territoriale articolata, con una quota significativa di personale residente nel Comune di Milano, che rappresenta uno dei principali bacini di provenienza. Accanto al capoluogo, si rileva la presenza di rispondenti domiciliati in alcuni comuni dell'area metropolitana sud-est, in particolare San Donato Milanese e San Giuliano Milanese, seppur con incidenze più contenute rispetto a Milano.

Una quota residuale del campione risulta inoltre residente nel comune di Pavia, confermando una provenienza che si estende anche al di fuori dell'area metropolitana immediata. La categoria

“Altro” raccoglie il numero più elevato di rispondenti e comprende un insieme eterogeneo di ulteriori comuni, ciascuno rappresentato da un numero limitato di unità. Nel complesso, la distribuzione territoriale mette in evidenza un bacino di utenza ampio e diversificato, che non si limita al solo contesto urbano milanese ma coinvolge anche comuni limitrofi e aree esterne all’hinterland, sottolineando l’importanza di considerare, nell’ambito del PSCL, le esigenze di mobilità di personale proveniente da territori differenti e caratterizzati da distanze e modalità di spostamento eterogenee.



L’analisi della distribuzione dei rispondenti per zona di domicilio evidenzia una prevalenza di residenze collocate in ambiti urbani consolidati. In particolare, la periferia urbana rappresenta la quota più consistente del campione (36,7%), seguita dalla zona semicentrale, che raccoglie il 34,4% dei rispondenti. Complessivamente, queste due categorie concentrano oltre i due terzi delle residenze, delineando una diffusione prevalentemente urbana del personale, seppur non necessariamente localizzata nel centro cittadino.

Il centro storico accoglie una quota più contenuta, pari al 4,4%, mentre la ZTL risulta marginale con il 2,2% dei rispondenti. Le residenze collocate in zona extra-urbana e in zona rurale presentano entrambe un’incidenza dell’11,1%, indicando una presenza non trascurabile di personale proveniente da contesti a minore densità insediativa. Nel complesso, la distribuzione per zona di domicilio restituisce un quadro articolato ma chiaramente orientato verso il tessuto urbano e periurbano, con una componente significativa di spostamenti potenzialmente di media distanza.

4.3 Caratteristiche contrattuali e lavorative

L'analisi della tipologia contrattuale dei rispondenti evidenzia una netta prevalenza dei rapporti di lavoro full-time, che rappresentano il 91,1% del campione. Le forme contrattuali alternative risultano decisamente marginali: il 6,7% del personale è impiegato con contratto part-time, mentre una quota pari al 2,2% rientra nella categoria dei liberi professionisti. Tale configurazione risulta coerente con un'organizzazione che richiede una presenza lavorativa continuativa e strutturata del personale.

Con riferimento all'organizzazione dell'orario di lavoro, emerge una prevalenza dell'orario fisso, adottato dal 52,2% dei rispondenti. Una quota significativa del personale (26,7%) opera invece con orario a turnazione, in relazione alle esigenze operative dei reparti, mentre il 21,1% dichiara di usufruire di un orario flessibile. La compresenza di differenti modelli orari riflette la complessità organizzativa della struttura e la necessità di conciliare attività con differenti livelli di continuità operativa.

L'analisi delle fasce orarie di ingresso evidenzia una marcata concentrazione nelle ore mattutine: il 47,8% dei rispondenti inizia l'attività lavorativa prima delle 8:30, mentre il 26,7% entra tra le 8:30 e le 9:30. Una quota rilevante pari al 25,6% presenta orari di ingresso definiti in base ai turni del reparto, a conferma dell'incidenza della turnazione sull'organizzazione del lavoro.

Analogamente, le fasce orarie di uscita mostrano una distribuzione articolata: il 44,4% conclude l'attività lavorativa prima delle 16:30, il 20,0% tra le 16:30 e le 17:30, mentre l'11,1% termina dopo le 17:30. Una quota significativa, pari al 24,4%, presenta orari di uscita variabili, anch'essi legati alla turnazione. Nel complesso, i dati restituiscono un quadro caratterizzato da una elevata variabilità temporale degli orari di lavoro, con potenziali effetti sulla distribuzione degli spostamenti casa-lavoro e sulle scelte modali del personale.

Tipo contratto	Frequenza percentuale
Full-time	91,1%
Part-time	6,7%
Libero professionista	2,2%

Tipo orario	Frequenza percentuale
A turnazione	26,7%
Orario fisso	52,2%
Orario flessibile	21,1%

Orario entrata	Frequenza percentuale
Prima delle 8:30	47,8%
Tra le 8:30 e le 9:30	26,7%
In base ai turni del reparto	25,6%

Orario uscita	Frequenza percentuale
Prima delle 16:30	44,4%
Tra le 16:30 e le 17:30	20,0%
Dopo le 17:30	11,1%
In base ai turni del reparto	24,4%

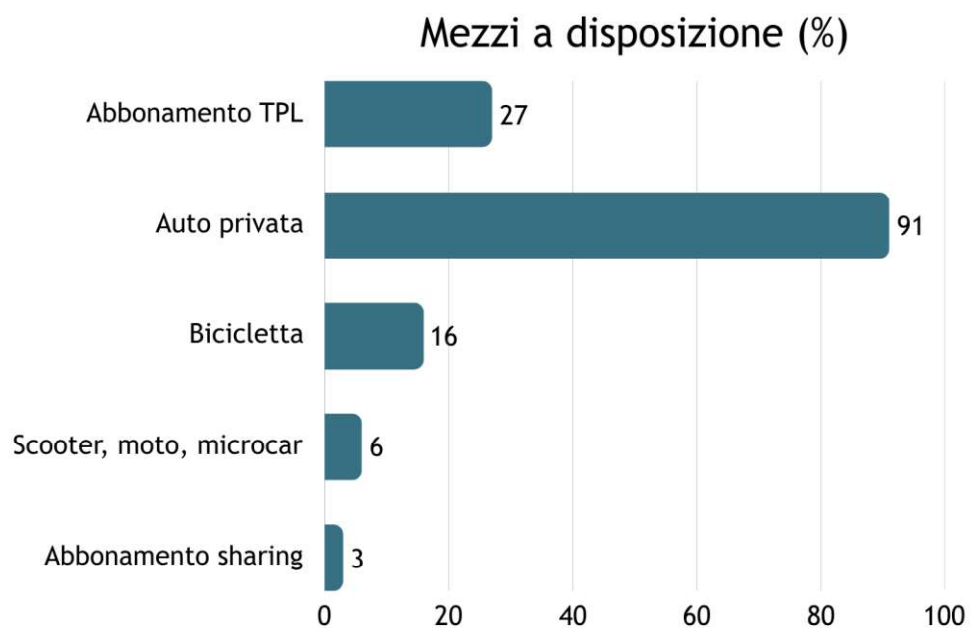
4.4 Modalità di trasporto

MEZZI A DISPOSIZIONE

In questa sezione del questionario è stata rilevata la disponibilità dei mezzi di trasporto di cui il personale può disporre, indipendentemente dal loro effettivo utilizzo per gli spostamenti casa-lavoro. Le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale dei rispondenti e rappresentano la dotazione potenziale di mezzi, non le modalità di spostamento effettivamente adottate.

Dall'analisi dei dati emerge una netta prevalenza della disponibilità di auto privata, dichiarata dal 91% dei rispondenti, a conferma di un'elevata motorizzazione del personale. Seguono, con incidenze decisamente inferiori, la disponibilità di abbonamento al trasporto pubblico locale, che interessa il 27% del campione, e quella della bicicletta, disponibile per il 16% dei rispondenti. La dotazione di scooter, moto o microcar risulta limitata, attestandosi al 6%, mentre la disponibilità di servizi di sharing Mobility appare residuale, con una quota pari al 3%.

Nel complesso, il quadro restituisce una dotazione di mezzi fortemente sbilanciata verso il mezzo privato, con una diffusione ancora contenuta delle alternative di trasporto sostenibile, in particolare di quelle collettive e condivise.

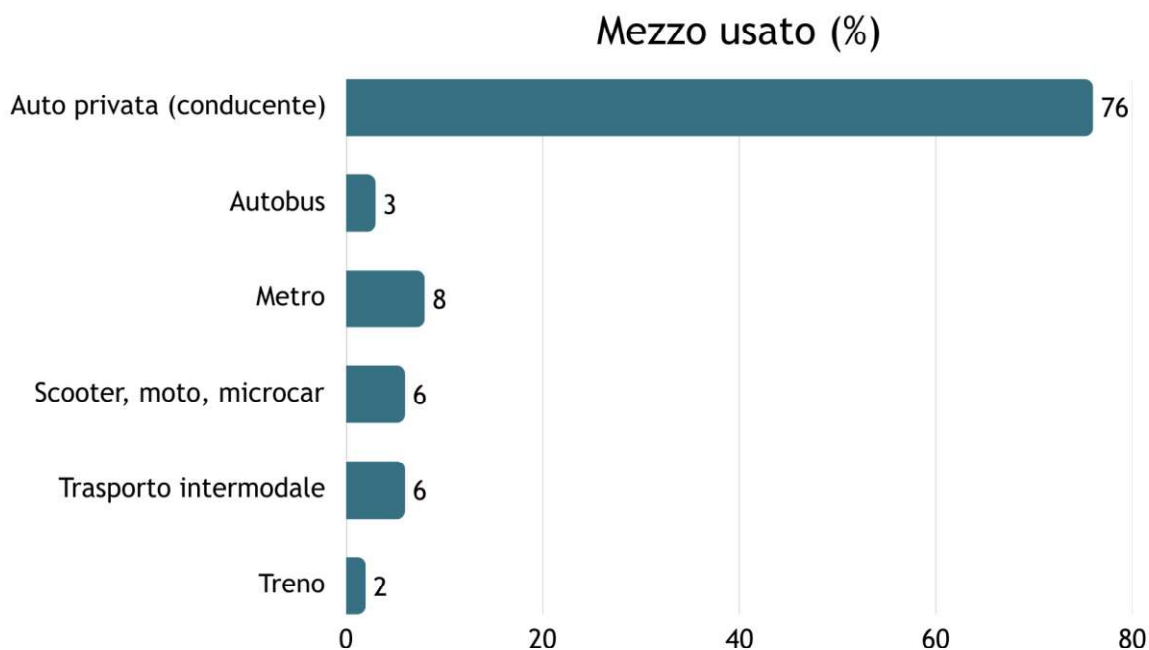


MEZZI UTILIZZATI

L'analisi dei mezzi di trasporto effettivamente utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro evidenzia una netta prevalenza dell'auto privata utilizzata come conducente, scelta dal 76% dei rispondenti, configurandosi come la modalità di spostamento largamente dominante. Le altre modalità presentano incidenze decisamente più contenute e frammentate.

Il trasporto pubblico risulta complessivamente poco utilizzato: l'autobus è scelto dal 3% del campione, mentre il treno registra un'incidenza pari al 2%; l'uso della metropolitana raggiunge l'8%, rappresentando la quota più significativa tra le modalità collettive. Le soluzioni di trasporto intermodale, che prevedono la combinazione di più mezzi, sono adottate dal 6% dei rispondenti. Analogamente, l'utilizzo di scooter, moto o microcar si attesta su valori contenuti (6%).

Nel complesso, i dati restituiscono un quadro caratterizzato da una forte dipendenza dall'automobile privata per il raggiungimento della sede lavorativa, con un ricorso limitato sia al trasporto pubblico sia alle modalità di mobilità alternativa. Tali evidenze risultano coerenti con quanto emerso dall'analisi dei mezzi a disposizione, confermando come l'elevata disponibilità dell'auto privata si traduca in un utilizzo prevalente della stessa negli spostamenti casa-lavoro.



4.5 Caratterizzazione delle modalità di trasporto

Nei paragrafi seguenti verranno analizzate nel dettaglio le modalità di trasporto adottate dai dipendenti per gli spostamenti casa-lavoro. L'analisi prenderà in considerazione, ove possibile, ulteriori elementi di approfondimento quali la distanza percorsa (intesa a tratta), la tipologia di alimentazione del mezzo e le categorie emissive (classi EURO). Al fine di agevolare la lettura e l'interpretazione dei dati, le modalità di spostamento verranno ricondotte a tre categorie principali: trasporto pubblico locale e mezzi non a motore, mezzi privati e trasporto intermodale.

TPL E MEZZI NON A MOTORE

In questa sezione rientrano le modalità di spostamento riconducibili al trasporto pubblico locale, comprendenti autobus, treno e metro. Per ciascuna tipologia di mezzo vengono di seguito riportate le distanze medie percorse, al fine di caratterizzare in modo più puntuale gli spostamenti casa-lavoro. Si precisa che, allo stato attuale, per i mezzi di trasporto pubblico locale su gomma non è possibile risalire in modo puntuale alla modalità di alimentazione dei veicoli utilizzati, in quanto tale informazione non risulta disponibile nei dati raccolti.

Mezzo di trasporto	Distanza media (km)
Autobus	5,6
Metro	11,4
Treno	41,1

MEZZI PRIVATI

Con riferimento ai mezzi privati utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro (auto privata, scooter/moto/microcar e auto aziendale), l'analisi della tipologia di alimentazione evidenzia una prevalenza dei veicoli a benzina, che rappresentano il 57,5% del campione. Seguono i veicoli ibridi (benzina/elettrico), pari al 19,2%, e quelli diesel, che incidono per il 16,4%. Le alimentazioni alternative risultano complessivamente poco diffuse: i veicoli bifuel benzina/GPL e quelli a metano rappresentano ciascuno il 2,7%, mentre i veicoli elettrici costituiscono una quota residuale pari all'1,4%. Nel complesso, il parco veicolare appare ancora fortemente orientato verso le alimentazioni tradizionali, con una presenza limitata di soluzioni a minore impatto ambientale.

Per quanto riguarda le classi emissive (EURO), emerge una netta prevalenza di veicoli appartenenti alle classi più recenti. I mezzi EURO 6 rappresentano infatti il 49,3% del totale, seguiti dai veicoli EURO 5 (20,5%) ed EURO 4 (4,1%). Le classi emissive più datate (EURO 2 ed EURO 3) risultano marginali, con incidenze complessivamente inferiori al 5%. Si rileva tuttavia una quota significativa di rispondenti (21,9%) che dichiara di non conoscere la classe EURO del veicolo utilizzato, elemento che limita parzialmente una valutazione completa del profilo emissivo complessivo del parco veicolare.

Tipologia alimentazione	Frequenza percentuale
Benzina	57,5%
Bifuel benzina GPL	2,7%
Diesel	16,4%
Elettrica	1,4%
Ibrido (benzina - elettrico)	19,2%
Metano	2,7%

Tipologia alimentazione	Frequenza percentuale
EURO 2	1,4%
EURO 3	2,7%
EURO 4	4,1%
EURO 5	20,5%
EURO 6	49,3%
Non lo so	21,9%

Mezzo di trasporto	Distanza media (km)
Auto privata (conducente)	21,2
Scooter, moto, microcar	17,4

TRASPORTO INTERMODALE

Il trasporto intermodale risulta adottato da 5 rispondenti, pari a circa il 5% del campione. All'interno di questo gruppo, due persone dichiarano l'utilizzo di due mezzi di trasporto, mentre i restanti 3 ricorrono a tre o più mezzi per il tragitto casa-lavoro, evidenziando una combinazione articolata di modalità di spostamento.

Con riferimento al primo mezzo utilizzato, le modalità dichiarate risultano eterogenee e comprendono: auto privata come conducente (n=2), auto privata come passeggero (n=1), autobus (n=1) e piedi (n=1). Per i mezzi privati a motore, l'alimentazione risulta benzina (n=1), diesel (n=1) e ibrido benzina/elettrico (n=1), mentre le classi emissive dichiarate sono EURO 5 (n=1), EURO 6 (n=1) e non nota (n=1). Le distanze medie percorse con il primo mezzo risultano pari a 9,5 km per l'auto privata come conducente, 50 km per l'auto privata come passeggero, 15 km per l'autobus e 1 km per lo spostamento a piedi. Per quanto riguarda il secondo mezzo utilizzato, le modalità dichiarate comprendono autobus (n=1), metro (n=1), piedi (n=1) e treno (n=2). Le distanze medie percorse risultano pari a 50 km per l'autobus, 10 km per la metro, 1 km a piedi e 36 km per il treno.

Infine, con riferimento al terzo mezzo utilizzato, i mezzi utilizzati sono metro (n=2) con una distanza media di 2,5 km e piedi (n=1) con una distanza percorsa pari a 3 km.

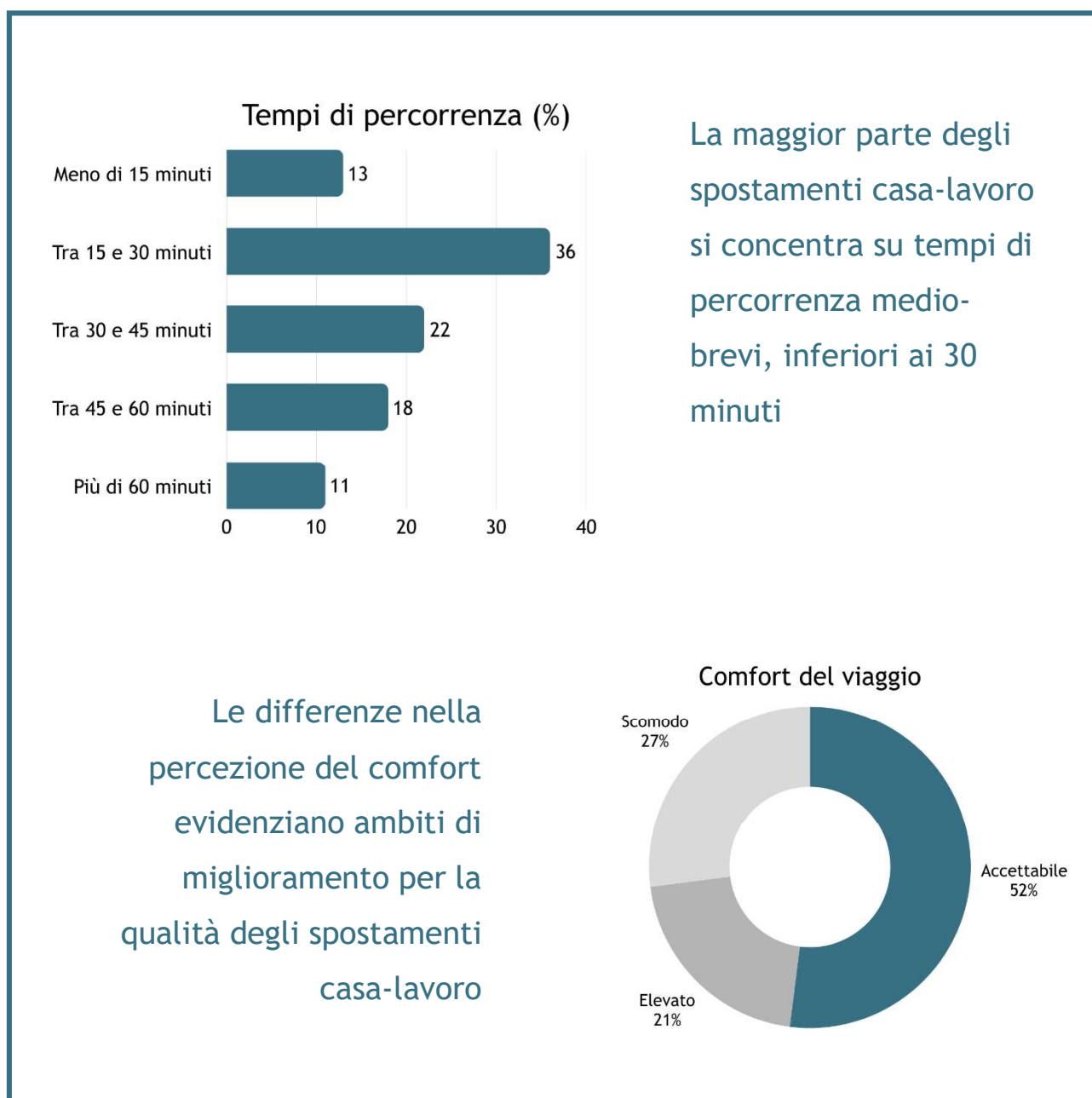
4.6 Caratteristiche del viaggio

TEMPI DI PERCORRENZA

L'analisi dei tempi di percorrenza degli spostamenti casa-lavoro evidenzia una distribuzione concentrata prevalentemente su durate medio-brevi e intermedie, con una netta prevalenza della fascia tra i 15 e i 30 minuti, che raccoglie il 36% dei rispondenti. Seguono gli spostamenti tra i 30 e i 45 minuti (22%) e quelli tra i 45 e i 60 minuti (18%). Una quota più contenuta del campione dichiara tempi di percorrenza inferiori ai 15 minuti (13%), mentre gli spostamenti superiori ai 60 minuti risultano meno frequenti (11%). Nel complesso, i dati delineano un bacino di utenza caratterizzato in prevalenza da percorrenze non eccessivamente lunghe, pur con una presenza significativa di spostamenti di media durata.

COMFORT DEL VIAGGIO

Per quanto riguarda il comfort del viaggio, la maggioranza dei rispondenti (52%) valuta l'esperienza di spostamento come accettabile, indicando condizioni complessivamente tollerabili. Una quota pari al 21% esprime un giudizio di comfort elevato, associato a tragitti percepiti come regolari e poco problematici, mentre il 27% descrive il viaggio come scomodo, segnalando situazioni di disagio potenzialmente legate al traffico, all'affollamento o all'affidabilità dei tempi di percorrenza. Nel complesso, il quadro evidenzia la presenza di margini di miglioramento nella qualità degli spostamenti casa-lavoro, in particolare sotto il profilo del comfort e della prevedibilità del viaggio.



CRITICITA' NEL TRAGITTO

Le principali criticità riscontrate negli spostamenti casa-lavoro risultano prevalentemente legate alla congestione della viabilità. In particolare, il traffico intenso rappresenta di gran lunga la problematica più segnalata, interessando il 71% dei rispondenti. A questa si affiancano i tempi lunghi di percorrenza, indicati dal 23% del campione, che incidono in modo rilevante sull'efficienza e sulla qualità degli spostamenti quotidiani.

Ulteriori criticità riguardano il trasporto pubblico: la scarsa disponibilità di mezzi è segnalata dal 22% dei rispondenti, mentre la limitata affidabilità o puntualità del servizio è indicata dal 17%, evidenziando carenze sia sul piano dell'offerta sia su quello della qualità del servizio. L'assenza di piste ciclopedonali o la scarsa sicurezza di quelle esistenti riguarda il 7% del campione, così come le difficoltà di parcheggio, emergono anch'esse come una problematica minoritaria.

Si precisa che, in questa sezione del questionario, era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale dei rispondenti e non sono mutuamente esclusive.

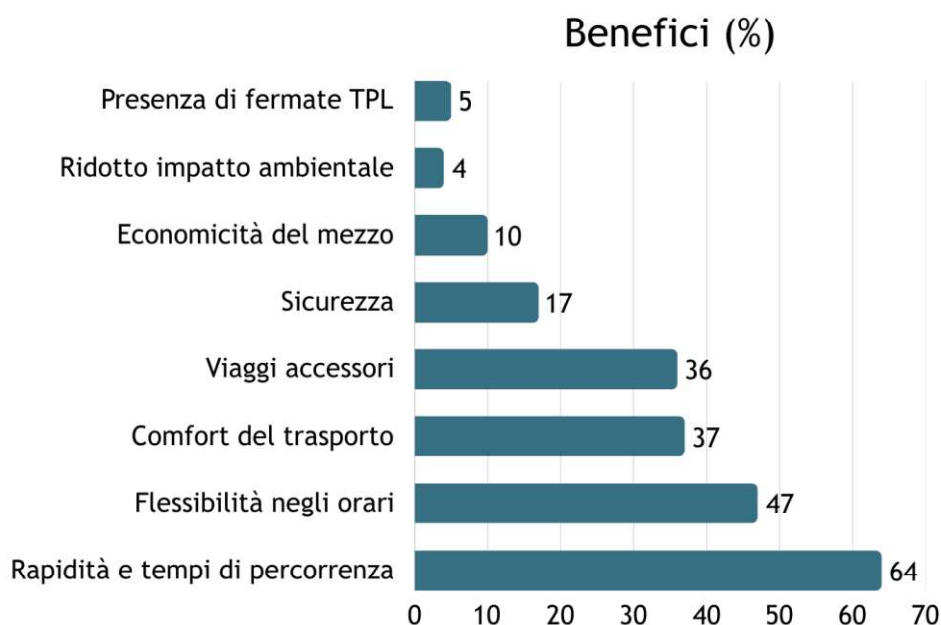


BENEFICI

L'analisi dei principali benefici che orientano la scelta della modalità di trasporto evidenzia una netta prevalenza di fattori legati all'efficienza dello spostamento e alla flessibilità organizzativa. In particolare, la rapidità e i tempi di percorrenza rappresentano il beneficio più rilevante, indicato dal 64% dei rispondenti, seguiti dalla flessibilità negli orari di partenza e di ritorno, segnalata dal 47% del campione.

Assumono inoltre un peso significativo il comfort del trasporto, indicato dal 37% dei rispondenti, e la possibilità di effettuare viaggi accessori lungo il percorso, come soste o deviazioni compatibili con le esigenze quotidiane, citata dal 36%. La sicurezza è considerata un fattore rilevante dal 17% del campione, mentre l'economicità del mezzo incide in misura più contenuta (10%). Risultano invece marginali il ridotto impatto ambientale (4%) e la presenza di fermate del trasporto pubblico locale lungo il percorso casa-lavoro (5%).

Si precisa che anche in questa sezione del questionario era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale dei rispondenti e non sono mutuamente esclusive.

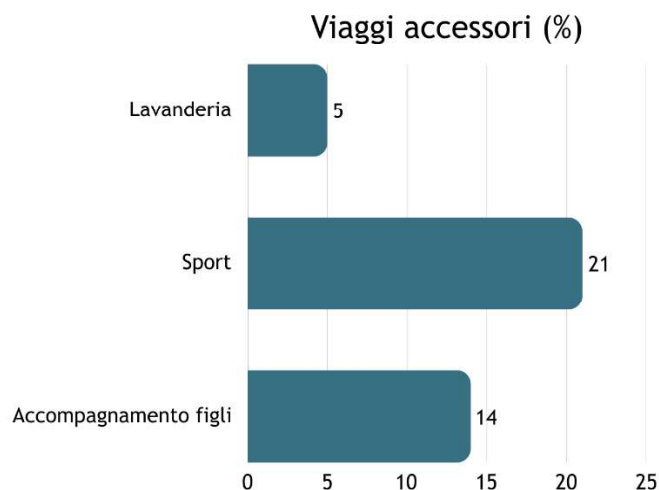


VIAGGI ACCESSORI

L'analisi dei viaggi accessori effettuati lungo il tragitto casa-lavoro evidenzia come una parte dei rispondenti integri lo spostamento lavorativo con altre attività quotidiane. La tipologia più frequentemente indicata riguarda la pratica di attività sportive, segnalata dal 21% del campione, confermandosi come il principale viaggio accessorio associato allo spostamento.

Seguono le attività di accompagnamento dei figli, indicate dal 14% dei rispondenti, mentre in misura più contenuta emerge la necessità di effettuare soste per servizi come la lavanderia, segnalata dal 5% del campione.

Si precisa che anche in questa sezione del questionario era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale dei rispondenti e non sono mutuamente esclusive.



5. Propensione al cambiamento

L'analisi della propensione al cambiamento delle modalità di spostamento casa-lavoro evidenzia atteggiamenti differenziati in funzione delle diverse alternative considerate.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'analisi della propensione al cambiamento verso l'utilizzo del trasporto pubblico locale evidenzia un quadro articolato, con una prevalenza delle posizioni di resistenza rispetto a quelle favorevoli. In particolare, il 42,2% dei rispondenti manifesta una disponibilità positiva o moderatamente positiva al cambiamento: il 15,6% si dichiara completamente disposto, mentre il 13,3% si colloca sia nella categoria dei molto disposti sia in quella degli abbastanza disposti.

Parallelamente, emerge una quota maggioritaria di rispondenti che esprime una limitata o nulla propensione al cambiamento. Il 34,4% si dichiara per nulla disposto a modificare le proprie abitudini di spostamento, mentre il 23,3% risulta poco disposto, per un totale pari al 57,7% del campione. Questo dato evidenzia la presenza di barriere percepite all'adozione del trasporto pubblico locale, verosimilmente riconducibili a criticità legate ai tempi di percorrenza, alla flessibilità oraria, al comfort del servizio e alla compatibilità con le esigenze lavorative e familiari.

TPL	Frequenza percentuale
Completamente disposto	15,6%
Molto disposto	13,3%
Abbastanza disposto	13,3%
Poco disposto	23,3%
Per nulla disposto	34,4%

CAR POOLING O CAR SHARING

L'analisi della propensione al cambiamento verso soluzioni di carpooling e car sharing evidenzia una disponibilità complessivamente limitata all'adozione di tali modalità di spostamento. La quota di rispondenti che manifesta un atteggiamento positivo o moderatamente positivo risulta infatti minoritaria: il 17,8% si dichiara abbastanza disposto, il 6,7% molto disposto e il 3,3% completamente disposto, per un totale pari al 27,8% del campione potenzialmente favorevole.

Car pooling o car sharing	Frequenza percentuale
Completamente disposto	3,3%
Molto disposto	6,7%
Abbastanza disposto	17,8%
Poco disposto	22,2%
Per nulla disposto	50,0%

PIEDI O BICICLETTA

L'analisi della propensione al cambiamento verso modalità di spostamento attive (a piedi e in bicicletta) evidenzia una marcata resistenza all'adozione di tali soluzioni per gli spostamenti casa-lavoro. In particolare, il 52,2% dei rispondenti si dichiara per nulla disposto a modificare le proprie abitudini in favore della mobilità attiva, mentre un ulteriore 21,1% si definisce poco disposto. Complessivamente, oltre il 73% del campione manifesta quindi una bassa propensione al cambiamento in questa direzione.

La quota di rispondenti che esprime una disponibilità positiva risulta invece minoritaria. Il 10,0% si dichiara molto disposto, l'8,9% abbastanza disposto e il 7,8% completamente disposto, per un totale pari al 26,7% del campione potenzialmente favorevole.

Piedi o bicicletta	Frequenza percentuale
Completamente disposto	7,8%
Molto disposto	10,0%
Abbastanza disposto	8,9%
Poco disposto	21,1%
Per nulla disposto	52,2%

SERVIZI DI SHARING

L'analisi della propensione al cambiamento verso l'utilizzo dei servizi di sharing mobility evidenzia una disponibilità complessivamente limitata all'adozione di tali soluzioni per gli spostamenti casa-lavoro. La quota di rispondenti che manifesta un atteggiamento positivo o moderatamente positivo

risulta infatti minoritaria: il 14,4% si dichiara abbastanza disposto, il 6,7% completamente disposto e il 5,6% molto disposto, per un totale pari al 26,7% del campione potenzialmente favorevole.

Servizi di sharing	Frequenza percentuale
Completamente disposto	6,7%
Molto disposto	5,6%
Abbastanza disposto	14,4%
Poco disposto	24,4%
Per nulla disposto	48,9%

VEICOLI ELETTRICI PRIVATI

L'analisi della propensione al cambiamento verso l'utilizzo di veicoli elettrici privati evidenzia un quadro complessivamente articolato, con una prevalenza di atteggiamenti favorevoli rispetto a quelli contrari. In particolare, una quota significativa dei rispondenti manifesta una disponibilità positiva al cambiamento: il 26,7% si dichiara completamente disposto, il 20,0% abbastanza disposto e il 12,2% molto disposto, per un totale pari al 58,9% del campione potenzialmente favorevole all'adozione di veicoli elettrici privati.

Parallelamente, emerge una componente non trascurabile di rispondenti che esprime una limitata o nulla propensione al cambiamento. Il 23,3% si dichiara per nulla disposto e il 17,8% poco disposto, per un totale complessivo del 41,1% del campione.

Veicolo elettrico privato	Frequenza percentuale
Completamente disposto	26,7%
Molto disposto	12,2%
Abbastanza disposto	20,0%
Poco disposto	17,8%
Per nulla disposto	23,3%

6. Incentivi al cambiamento

L'analisi delle misure potenzialmente in grado di favorire un cambiamento nelle abitudini di mobilità casa-lavoro evidenzia una netta prevalenza degli incentivi economici, indicati come principale leva di intervento dal 72% dei rispondenti. Seguono, con un livello di interesse più contenuto ma comunque significativo, la disponibilità di colonnine di ricarica per veicoli elettrici (20%) e una maggiore flessibilità oraria (23%), misure strettamente connesse sia alle esigenze organizzative del personale sia ai processi di transizione verso forme di mobilità a minore impatto ambientale.

Ulteriori interventi ritenuti rilevanti riguardano il rafforzamento dell'offerta e della qualità del trasporto pubblico locale: gli abbonamenti agevolati al TPL sono indicati dal 16% dei rispondenti, mentre il miglioramento della sicurezza durante gli spostamenti con mezzi pubblici è segnalato dal 14% del campione. La piattaforma per l'organizzazione del car pooling aziendale raccoglie l'interesse del 10% dei rispondenti.

Le misure legate alla mobilità attiva mostrano invece un livello di adesione più contenuto: gli incentivi per l'acquisto e/o l'utilizzo di e-bike e il miglioramento della sicurezza stradale per pedoni e ciclisti sono entrambi indicati dall'8% del campione. La disponibilità di spogliatoi e docce presso le sedi di lavoro risulta infine una misura marginale, segnalata dal 4% dei rispondenti.

Si precisa che anche in questa sezione del questionario era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale del campione e non sono mutuamente esclusive.

SEZIONE B - PARTE PROGETTUALE

7. Obiettivi del piano

7.1 Obiettivi generali

L'obiettivo principale del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è la riduzione dell'utilizzo dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, in favore di modalità di spostamento più sostenibili ed efficienti. In tale prospettiva, il Piano mira non solo a contenere il ricorso al mezzo privato, ma anche a consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota di lavoratori che utilizza la bicicletta o si sposta a piedi, compatibilmente con le distanze percorse e con le caratteristiche del contesto territoriale e infrastrutturale.

Parallelamente, il Piano intende promuovere un maggiore utilizzo del trasporto pubblico, attraverso azioni di supporto, informazione e incentivazione, tenendo conto delle effettive possibilità di accesso e delle esigenze organizzative legate al contesto lavorativo, in particolare in relazione agli orari e alla turnazione. L'incremento della quota modale del trasporto pubblico rappresenta un obiettivo rilevante anche in un'ottica di riduzione della congestione veicolare e di miglioramento complessivo dell'accessibilità alla sede.

Ulteriori obiettivi, strettamente connessi a quello principale, riguardano la diminuzione dell'impatto ambientale associato alla mobilità casa-lavoro, con riferimento in particolare alle emissioni climalteranti e agli inquinanti locali, nonché la promozione di forme di mobilità a minore impatto, anche attraverso l'adozione di veicoli a basse o nulle emissioni. Il Piano persegue inoltre il miglioramento della sicurezza degli spostamenti, con attenzione sia alla sicurezza stradale sia alle condizioni di viaggio percepite dai lavoratori.

Il PSCL si pone infine l'obiettivo di contribuire alla diffusione di una cultura della mobilità sostenibile all'interno dell'organizzazione, favorendo comportamenti consapevoli e responsabili, e di migliorare le condizioni complessive di viaggio dei lavoratori, sotto il profilo economico, del comfort e della riduzione dello stress legato agli spostamenti quotidiani. In tal senso, i progetti e le azioni individuate dal Piano sono concepiti come strumenti integrati, in grado di accompagnare nel tempo un'evoluzione graduale ma strutturale delle abitudini di mobilità del personale.

7.2 Misure articolate per asse d'intervento

Le misure previste dal PSCL sono strutturate secondo una logica per assi di intervento, al fine di garantire una lettura chiara, organica e coerente delle azioni proposte. Questa articolazione consente di ricondurre ogni misura a uno specifico ambito strategico, in funzione degli obiettivi di riduzione degli impatti ambientali e di miglioramento della mobilità casa-lavoro. In particolare,

le azioni sono suddivise in cinque assi tematici, che spaziano dal favore all'utilizzo del trasporto pubblico locale, alla promozione della mobilità sostenibile e della micromobilità, fino alle misure di riduzione della domanda di spostamento, al disincentivo dell'uso dell'auto privata e alle azioni di carattere trasversale. Nei paragrafi che seguono sono pertanto descritte e dettagliate le singole azioni previste suddivise per asse di intervento.

Assi	Misure
Asse 1	Favorire il TPL
Asse 2	Mobilità e micromobilità
Asse 3	Riduzione domanda di mobilità
Asse 4	Disincentivo auto privata
Asse 5	Misure trasversali

ASSE 1 - FAVORIRE IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

- **Convenzioni per abbonamenti agevolati al TPL:** si prevede una fase preliminare di approfondimento e confronto con i gestori del Trasporto Pubblico Locale, finalizzata alla verifica dell'offerta di servizio attualmente disponibile in relazione alle esigenze di mobilità del personale e dell'utenza. Sulla base degli esiti di tale analisi, verrà valutata la possibilità di avviare un dialogo strutturato con i soggetti competenti per l'eventuale attivazione, in una fase successiva, di forme di convenzionamento o di agevolazione tariffaria, compatibilmente con le condizioni operative e organizzative del servizio.
- **Informazione e orientamento al TPL:** è prevista la realizzazione di materiali informativi e di comunicazione dedicati, da diffondere attraverso i canali aziendali (intranet e canali social), con l'obiettivo di sensibilizzare dipendenti e collaboratori esterni sui servizi offerti dal trasporto pubblico locale e sui benefici ambientali, sociali ed economici derivanti dal suo utilizzo. Le attività di comunicazione saranno sviluppate in modo mirato e potranno essere programmate in concomitanza con giornate mondiali o iniziative nazionali e internazionali dedicate alla mobilità sostenibile, al fine di rafforzarne l'efficacia e la visibilità.
- **Predisposizione studio pilota con Winlet:** l'azione prevede l'attivazione di uno studio pilota in collaborazione con Winlet, finalizzato a valutare l'interesse del personale nei confronti del servizio e a testarne l'efficacia nel migliorare la percezione e le condizioni di sicurezza durante gli spostamenti effettuati con il Trasporto Pubblico Locale. L'iniziativa consentirà di raccogliere elementi conoscitivi utili in merito all'utilizzo del servizio, alle esigenze degli utenti e ai potenziali benefici, costituendo la base per eventuali valutazioni successive sull'estensione o il consolidamento della collaborazione.

ASSE 2 - MOBILITÀ E MICROMOBILITÀ

- **Incentivi per l'acquisto o l'utilizzo di biciclette ed e-bike:** Nel periodo di riferimento è prevista l'attivazione di un'attività di indagine esplorativa finalizzata all'individuazione di potenziali partner locali operanti nel settore della mobilità ciclabile e della micromobilità. L'iniziativa è orientata all'analisi di possibili collaborazioni per l'acquisto o l'utilizzo di biciclette ed e-bike, nonché di ulteriori soluzioni di micromobilità, con l'obiettivo di valutare l'eventuale avvio, in una fase successiva, di forme di dialogo o di collaborazione strutturata. Al momento non è prevista l'attivazione di convenzioni o agevolazioni, che potranno essere considerate sulla base degli esiti dell'attività esplorativa.

ASSE 4 - DISINCENTIVO ALL'USO DELL'AUTO PRIVATA

- **Promozione del car pooling aziendale:** nel periodo di riferimento è prevista l'attivazione di un'attività di analisi preliminare finalizzata all'individuazione di possibili partner e piattaforme dedicate. L'analisi sarà orientata alla valutazione delle principali caratteristiche operative, delle funzionalità offerte e delle condizioni economiche, al fine di individuare la soluzione maggiormente coerente con le esigenze organizzative e gestionali dell'Ente. L'eventuale avvio di collaborazioni o l'adozione di specifiche piattaforme potrà essere valutato in una fase successiva, sulla base degli esiti dell'attività di analisi.

ASSE 5 - MISURE TRASVERSALI

- **Comunicazione e sensibilizzazione:** è prevista la realizzazione di campagne periodiche di informazione e sensibilizzazione rivolte al personale, finalizzate a promuovere i benefici ambientali, economici e sociali della mobilità sostenibile e a valorizzare le iniziative che saranno progressivamente attivate dall'Istituto nell'ambito del presente PSCL. Le attività di comunicazione saranno programmate anche in concomitanza con Giornate Mondiali o Internazionali dedicate ai temi della mobilità sostenibile, al fine di rafforzarne la diffusione e l'efficacia.

7.3 Benefici conseguibili

BENEFICI PER LE PERSONE

L'adozione dei progetti previsti dal Piano è orientata a migliorare in modo significativo le condizioni di spostamento casa-lavoro del personale. Le misure a supporto del trasporto pubblico, della mobilità ciclabile e delle soluzioni di condivisione favoriscono una maggiore flessibilità, una riduzione dei costi individuali di viaggio e un miglioramento complessivo del comfort e della sicurezza degli spostamenti

BENEFICI PER L'ISTITUTO

Per l'Istituto, l'attuazione delle azioni previste dal PSCL consente di rafforzare il proprio ruolo di organizzazione attenta al benessere dei lavoratori e alla sostenibilità, con ricadute positive in termini di immagine, attrattività e responsabilità sociale. La riduzione della dipendenza dall'auto privata e una gestione più efficiente della mobilità contribuiscono inoltre a contenere la pressione sulle aree di sosta, a migliorare l'accessibilità complessiva alla sede e a supportare una più razionale organizzazione degli spazi e dei servizi. Le attività di comunicazione e coinvolgimento favoriscono infine una maggiore partecipazione del personale alle politiche aziendali, rafforzando il senso di appartenenza e la condivisione degli obiettivi del Piano.

BENEFICI PER L'AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale, l'insieme delle misure proposte è finalizzato alla riduzione delle emissioni climalteranti e degli inquinanti locali associate agli spostamenti casa-lavoro. L'incentivazione del trasporto pubblico, della mobilità attiva e del car pooling contribuisce a una diminuzione complessiva dei consumi energetici e dell'impatto ambientale della mobilità. Tali azioni si inseriscono in un percorso più ampio di transizione verso modelli di mobilità sostenibile, in coerenza con gli obiettivi ambientali e climatici a livello locale e nazionale.

SEZIONE C - PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

8. Programma di implementazione

8.1 Attuazione delle misure: tempistiche e costi

Di seguito si presenta, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure previste dal PSCL, nel quale sono riportate, per ciascun intervento, le principali tempistiche di attuazione e la stima delle risorse economiche. Il quadro economico indicato ha valore previsionale ed è finalizzato a fornire un riferimento per la pianificazione finanziaria; l'effettiva assunzione degli impegni di spesa resta subordinata all'approvazione del bilancio e alla disponibilità delle risorse finanziarie. Le tempistiche riportate potranno pertanto essere oggetto di aggiornamento e verifica in funzione delle priorità dell'Ente e dell'evoluzione del quadro economico e finanziario.

Misura	Valore economico del progetto
Convenzioni per abbonamenti agevolati al TPL	Da definire
Informazione e orientamento al TPL	Costo interno di risorse (ore/HC)
Incentivi per l'acquisto di biciclette ed e-bike	Da definire previa valutazione e identificazione del partner
Promozione del car pooling aziendale	Da definire previa valutazione e identificazione del partner
Comunicazione e sensibilizzazione	Costo interno di risorse (ore/HC)

8.2 Programma di monitoraggio

Il programma di monitoraggio del PSCL è finalizzato a verificare nel tempo lo stato di attuazione delle misure previste e a valutarne l'efficacia in termini di riduzione dell'uso del mezzo privato, incremento delle modalità di trasporto sostenibili e diminuzione delle emissioni climalteranti associate agli spostamenti casa-lavoro. Il monitoraggio costituisce uno strumento essenziale per garantire il miglioramento continuo del Piano e per orientare eventuali aggiornamenti o rimodulazioni delle azioni previste. L'attività di monitoraggio sarà condotta con cadenza periodica, attraverso la raccolta e l'analisi di indicatori quantitativi e qualitativi, differenziati per ciascun asse di intervento e per singola misura. Il monitoraggio potrà avvalersi di diverse fonti informative, quali questionari periodici rivolti ai dipendenti, dati forniti dai gestori del trasporto pubblico locale, registri interni di utilizzo delle misure attivate e informazioni raccolte nell'ambito delle attività di Mobility Management. I risultati saranno sintetizzati in report periodici ad uso interno e utilizzati per valutare il grado di raggiungimento degli obiettivi del PSCL. Sulla base degli esiti del monitoraggio e in funzione dell'evoluzione del contesto organizzativo, normativo e

infrastrutturale, il Piano potrà essere oggetto di aggiornamento, al fine di migliorare l'efficacia complessiva delle misure e di garantire la coerenza con le risorse disponibili e con le politiche di mobilità sostenibile a livello locale e territoriale.

Misura	KPI
Convenzioni per abbonamenti agevolati al TPL	Da definire
Informazione e orientamento al TPL	<ul style="list-style-type: none">• Numero visualizzazioni al materiale informativo• Tasso di engagement
Incentivi per l'acquisto di biciclette ed e-bike	Da definire
Promozione del car pooling aziendale	Da definire
Comunicazione e sensibilizzazione	<ul style="list-style-type: none">• Numero campagne informative realizzate• Tasso di engagement

9. Procedura di azione e trasmissione

9.1 Iter interno di approvazione

L'iter interno di approvazione del PSCL è finalizzato a garantire la condivisione, la coerenza e la validazione delle azioni previste all'interno dell'organizzazione, nel rispetto delle competenze dei diversi uffici coinvolti. Il Piano, una volta predisposto dal Mobility Manager, viene sottoposto all'esame delle strutture competenti in materia di organizzazione, gestione del personale e programmazione economico-finanziaria, al fine di verificarne la fattibilità tecnica, organizzativa ed economica. Successivamente, il PSCL è trasmesso agli organi di indirizzo e di governo dell'Ente per l'approvazione formale, secondo le procedure interne vigenti. L'effettiva attuazione delle misure è subordinata all'approvazione del bilancio e alla disponibilità delle risorse necessarie, nonché all'adozione degli eventuali atti amministrativi conseguenti.

9.2 Trasmissione al Mobility Manager d'area

A seguito dell'approvazione interna, il PSCL viene trasmesso al Mobility Manager d'area territorialmente competente, secondo le modalità e le tempistiche previste dalla normativa vigente. La trasmissione ha lo scopo di consentire il coordinamento delle azioni previste dal Piano con le politiche di mobilità sostenibile a livello locale e sovralocale, favorendo l'integrazione con gli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti. Il confronto con il Mobility Manager d'area permette inoltre di valutare possibili sinergie con altri PSCL presenti sul territorio, nonché di monitorare l'efficacia complessiva delle misure adottate in relazione agli obiettivi di riduzione degli impatti ambientali e di miglioramento della mobilità casa-lavoro.

9.3 Aggiornamento del Piano Spostamenti Casa-Lavoro

Il presente Piano sarà oggetto di aggiornamento con cadenza annuale, al fine di garantirne la costante coerenza con l'evoluzione delle esigenze organizzative, dei comportamenti di mobilità dei lavoratori e del contesto normativo di riferimento. Gli aggiornamenti saranno predisposti sulla base di specifiche indagini sulla mobilità casa-lavoro, integrate con i risultati delle attività di monitoraggio relative alle misure progressivamente attivate e ai loro effetti. L'aggiornamento del PSCL avverrà nel rispetto delle disposizioni e degli indirizzi contenuti nelle 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 Sostenibili del 4 agosto 2021.

A cura di:

FRANCESCO BENINI
Mobility Manager

Con il contributo di:

ELISA GALMARINI
ESG Specialist

Dicembre 2025



Maugeri

Ricerca. Cura. Persone.

ICS Maugeri SpA Società Benefit,
Sede legale Via Salvatore 4, 27100 Pavia

www.icsmaugeri.it