



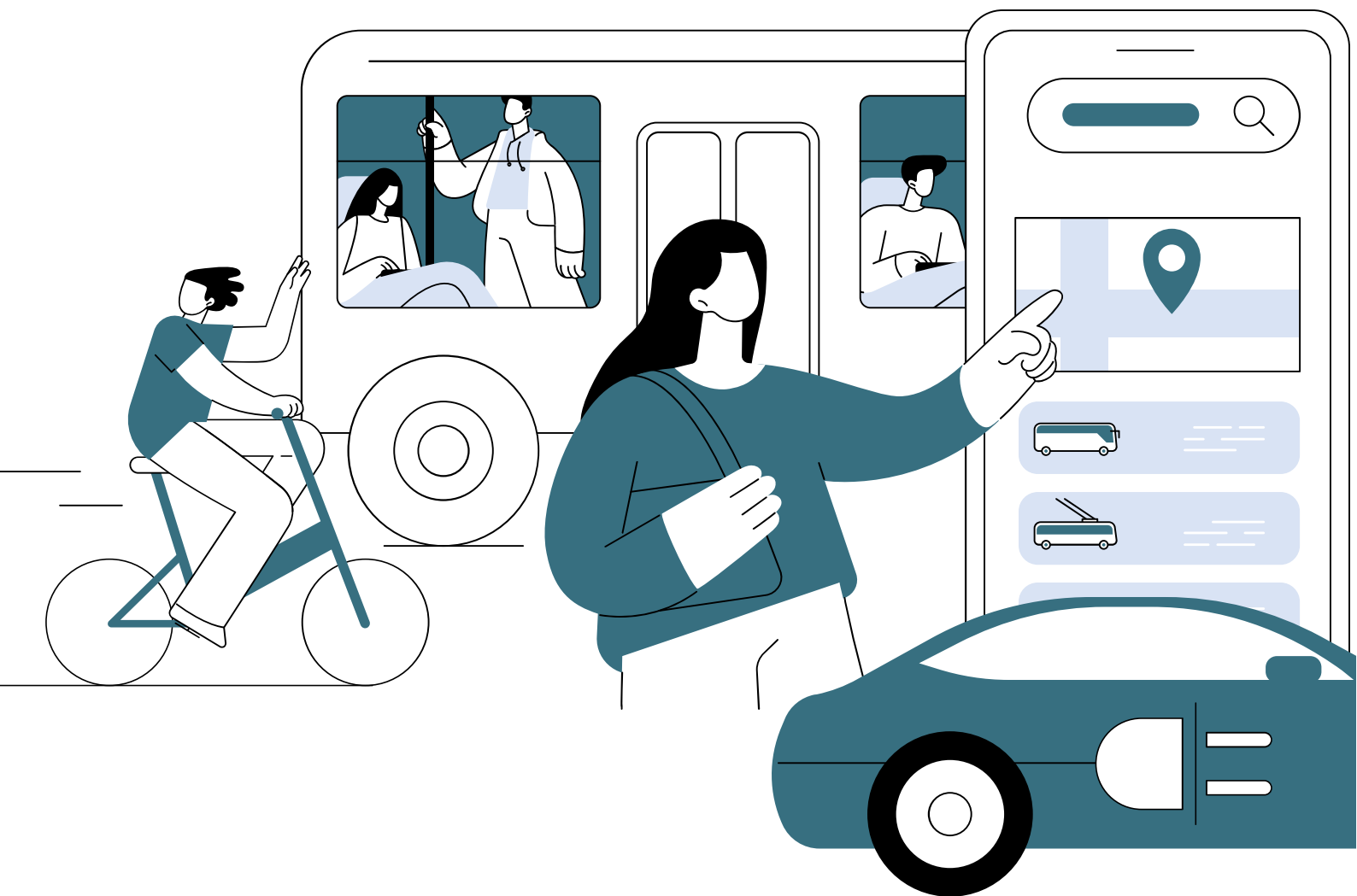
IRCCS

Maugeri

Pavia

Sede Centrale Maugeri Pavia

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.....	4
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	11
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	14
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	30
7. Obiettivi del piano	30
7.1 Obiettivi generali	30
7.2 Misure articolate per asse d’intervento	30
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 Salvatore Maugeri 4-10, nel Comune di Pavia.

Rispetto al PSCL precedente, riferito all'anno 2023, rientrano nel perimetro di rendicontazione del documento sia la sede Amministrativa sia l'Istituto IRCCS Pavia, in quanto localizzati nella medesima via e funzionalmente connessi tra loro sia attraverso percorsi interni sia mediante collegamenti esterni. Rimane invece invariato il quadro normativo e di riferimento.

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 Pavia e della sede Amministrativa, 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 Pavia e alla Sede Amministrativa, entrambi ubicati nel Comune di Pavia, in via Salvatore Maugeri n. 10 e n. 4.

Le due strutture, inserite in un contesto urbano a carattere prevalentemente periferico, costituiscono un unico polo funzionale e risultano tra loro direttamente collegate sia mediante percorsi esterni sia attraverso un'ala interna coperta, che consente lo spostamento protetto del personale tra i due edifici.

La sede amministrativa ospita le principali funzioni di supporto e gestione della Società, quali, a titolo esemplificativo, le attività di amministrazione, risorse umane, acquisti, affari legali e servizi generali. L'Istituto IRCCS Pavia è invece una struttura sanitaria classificata come Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS), con funzioni di assistenza, ricerca e didattica.



Un unico polo sanitario-amministrativo, integrato nello stesso contesto urbano e caratterizzato da collegamenti funzionali interni ed esterni.

La compresenza di funzioni sanitarie e amministrative, unite alla localizzazione dell'area e alle specificità operative di un IRCCS, rende particolarmente rilevante l'analisi e la gestione degli spostamenti casa-lavoro del personale, che costituisce uno degli elementi centrali del presente Piano.

2.2 Localizzazione e inquadramento territoriale

La sede oggetto del presente PSCL si colloca in un'area caratterizzata dalla presenza di importanti poli di attrazione di traffico, sia per motivi lavorativi sia per l'utenza esterna. Il comparto è inserito in un ambito urbano ben strutturato, dotato di servizi e infrastrutture, e risulta funzionalmente integrato con il tessuto cittadino e con il sistema territoriale sovracomunale.

Dal punto di vista della accessibilità, le sedi di Via Maugeri beneficiano di una buona connessione con la rete viaria principale, che consente il collegamento con il centro di Pavia, con le aree residenziali periferiche e con le principali direttrici extraurbane. L'area è inoltre servita dal trasporto pubblico locale, con fermate collocate a distanza pedonale dagli ingressi delle sedi, che garantiscono collegamenti con la stazione ferroviaria, il centro storico e altri quartieri cittadini.

LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO TERRITORIALE		
Voce	Sede Amministrativa	IRCCS Pavia
Localizzazione della sede	Urbana periferica	Urbana periferica
Comune	Pavia	Pavia
Indirizzo e numero civico	Via Salvatore Maugeri, 4	Via Salvatore Maugeri, 10
CAP	27100	27100

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 le sedi di Via Maugeri n. 4 e Via Maugeri n. 10 nel Comune di Pavia. Nelle tabelle che seguono sono riportate le principali informazioni relative al personale, distinte per ciascuno dei due stabili, 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	Sede Amministrativa	IRCCS Pavia
N° di dipendenti	128	999
N° di dipendenti full-time	127	925
N° di dipendenti part-time	1	74
N* di personale esterno	12	189

INQUADRAMENTO LAVORATORI DIPENDENTI		
Voce	Sede Amministrativa	IRCCS Pavia
Dirigenti	20	198
Quadri	0	0
Impiegati	108	801
Operai	0	0

2.4 Organizzazione del lavoro

L'organizzazione del lavoro presenta modalità differenziate tra la sede amministrativa e l'IRCCS di Pavia. Presso la sede amministrativa è previsto un orario di ingresso flessibile compreso tra le 8:30 e le 9:30, con orario di uscita indicativamente tra le 16:42 e le 18:06, in funzione dell'orario di ingresso. Eventuali ore straordinarie vengono gestite principalmente tramite recupero orario o banca ore. Non è prevista attività lavorativa nelle giornate di sabato e domenica. Presso l'IRCCS di Pavia, invece, l'organizzazione del lavoro si basa su un sistema di turnazione dettato dalle esigenze del reparto, che può includere anche il sabato e la domenica come giornate lavorative.

ORARIO DI LAVORO		
Voce	Sede Amministrativa	IRCCS Pavia
Orario di ingresso	8:30 - 9:30	Su turnazione
Orario di uscita	16:42 - 18:06	Su turnazione
Altri orari		
Gestione ore straordinarie	Pagamento o Ore a recupero	
Sabato lavorativo	No	Si
Domenica lavorativa	No	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 Pavia Sede Amministrativa	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Si	Assegnate ad alcuni dipendenti
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 Pavia Sede Amministrativa	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 Pavia Sede Amministrativa	Note
Posti auto	Si	251
Posti moto	Si	10
Posti bici	No	Rastrelliera scoperta
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 Pavia Sede Amministrativa	Note
Smart Working e/o telelavoro	Si	Solo per dipendenti della Sede Amministrativa
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 (prevalentemente dipendenti IRCCS Pavia)
Mensa aziendale	Si	
Asilo aziendale	No	

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE PER LA MOBILITA'		
Voce	IRCCS Pavia Sede Amministrativa	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

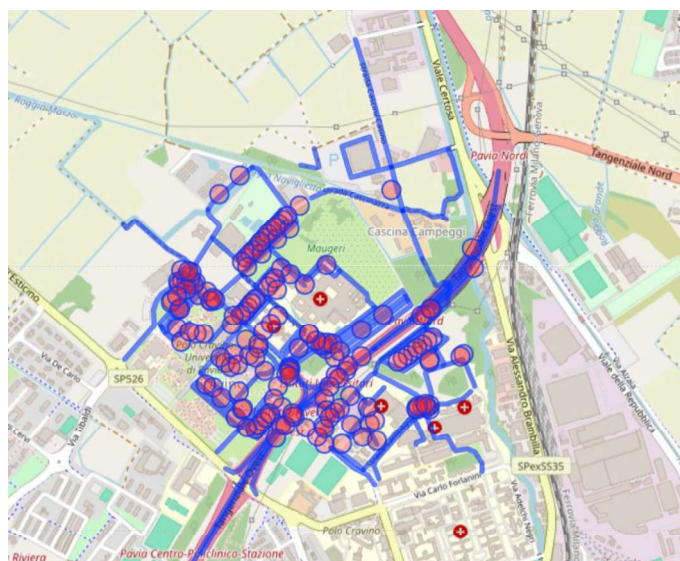
Il presente capitolo ha l'obiettivo di descrivere l'offerta di trasporto disponibile nell'area oggetto del presente PSCL. L'analisi fornisce un quadro dei servizi di mobilità esistenti, con riferimento alla rete stradale, all'offerta di trasporto pubblico, alle infrastrutture per la mobilità privata e alle eventuali dotazioni a supporto della mobilità ciclabile e pedonale. Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, intesa come qualità e articolazione della rete viaria, la disponibilità e l'efficienza del trasporto pubblico, nonché la presenza di facilitazioni e percorsi sicuri per ciclisti e pedoni. Un servizio di trasporto pubblico adeguato e infrastrutture dedicate alla mobilità attiva possono favorire l'adozione di modalità di spostamento più sostenibili; al contrario, un'ampia disponibilità di parcheggi può incentivare l'utilizzo dell'automobile privata.

3.1 Rete stradale e condizione di accessibilità veicolare

La mappa evidenzia la rete stradale carrabile presente entro un raggio di 500 metri dalla sede, ottenuta tramite analisi dei dati OpenStreetMap. L'area risulta caratterizzata da una fitta maglia di strade locali e di servizio, che garantiscono una buona accessibilità veicolare alle diverse funzioni insediate, nonché da assi viari principali che assicurano il collegamento con la rete urbana e sovracomunale. In particolare, la presenza di infrastrutture a maggiore capacità di traffico consente un rapido innesto sulla viabilità esterna, mentre la rete di strade secondarie assolve prevalentemente a funzioni di distribuzione locale e accesso diretto agli edifici. La rappresentazione cartografica mostra inoltre un'elevata densità di nodi e intersezioni, indice di una rete stradale articolata e capillare, che permette molteplici percorsi alternativi per gli spostamenti in auto nell'area di riferimento.



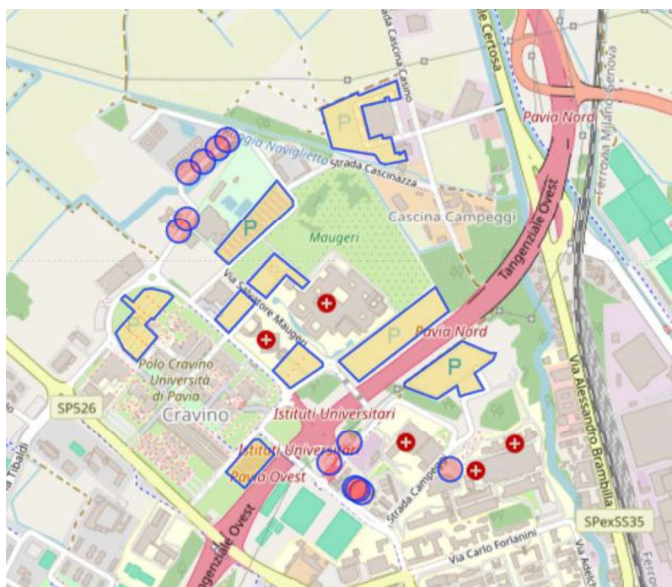
La presenza di assi principali e di una fitta rete di strade locali favorisce l'accesso diretto alle sedi e il collegamento con la rete urbana e sovracomunale



Nell'intorno della sede è presente un'offerta di aree di sosta articolata e distribuita in modo diffuso. I parcheggi risultano localizzati principalmente in prossimità degli edifici e dei principali poli di attrazione dell'area, nonché lungo gli assi viari a maggiore scorrimento, garantendo l'accessibilità veicolare alle diverse funzioni insediate. L'offerta di sosta comprende aree dedicate di dimensioni variabili, che nel complesso contribuiscono a strutturare la dotazione di parcheggi a servizio del contesto urbano circostante, in integrazione con la rete stradale esistente.



Parcheggi localizzati in
prossimità degli edifici e
lungo gli assi principali
strutturano l'accessibilità
dell'area



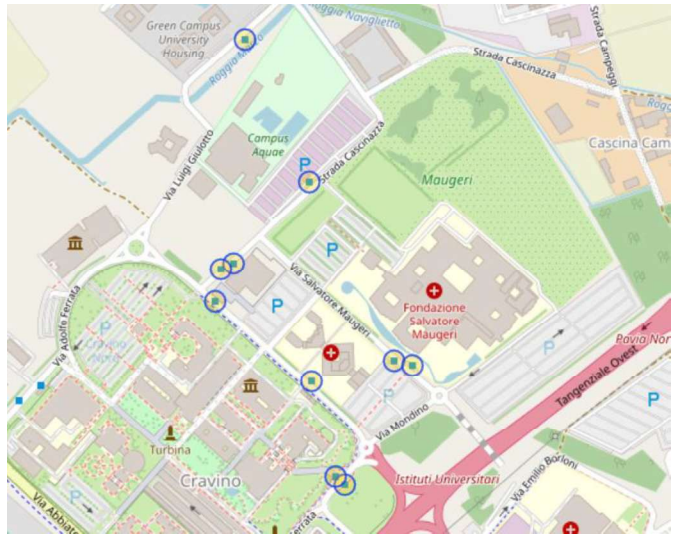
3.2 Trasporto Pubblico Locale

L'area in cui è localizzata la sede è servita da fermate del trasporto pubblico su gomma, distribuite lungo la principale viabilità e in prossimità degli accessi agli edifici e ai poli di maggiore attrazione. La presenza di più punti di fermata consente la fruizione del servizio di autobus da diverse direzioni, garantendo il collegamento con il resto del contesto urbano e contribuendo all'accessibilità complessiva dell'area tramite trasporto pubblico.

Nell'intorno immediato della sede non sono presenti stazioni ferroviarie a distanza pedonale. La stazione ferroviaria di riferimento è la stazione di Pavia, situata a una distanza di circa 3,5 km dalla sede. Tale infrastruttura rappresenta un nodo ferroviario di rilievo, servito sia da treni regionali sia da servizi ferroviari a lunga percorrenza e alta velocità. La stazione è collegata alla sede tramite il servizio di trasporto pubblico locale, consentendo l'interscambio modale e garantendo l'accessibilità ferroviaria per gli spostamenti casa-lavoro su scala urbana e sovraregionale.



Fermate diffuse lungo la viabilità principale consentono l'accesso alla sede da più direzioni e l'integrazione con il sistema ferroviario



3.3 Percorsi pedonali e ciclabili

PERCORSI PEDONALI

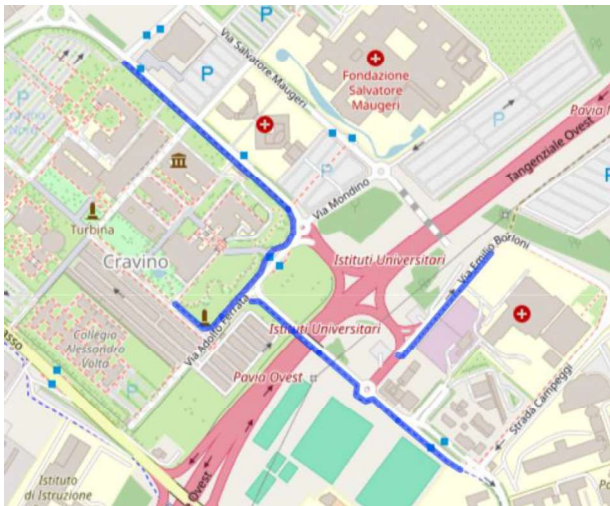
L'area in cui è localizzata la sede è dotata di una rete di percorsi pedonali che si sviluppa sia lungo la viabilità interna sia in connessione con gli spazi aperti e gli accessi agli edifici. I camminamenti pedonali consentono il collegamento tra i principali poli funzionali e supportano gli spostamenti a piedi all'interno del comparto. Dall'analisi emerge tuttavia che alcuni tratti di percorso riservati esclusivamente ai pedoni risultano distribuiti in modo non sempre continuo, con una certa frammentazione e limitate connessioni dirette tra i diversi segmenti. Tali caratteristiche configurano una rete pedonale complessivamente presente ma articolata in porzioni talvolta isolate, integrate in modo variabile con la viabilità circostante.

PERCORSI CICLABILI

L'area in cui è localizzata la sede è interessata dalla presenza di alcuni tratti di percorsi ciclabili che si sviluppano principalmente lungo gli assi viari di maggiore rilevanza e in corrispondenza dei collegamenti tra i principali poli funzionali. I percorsi ciclabili risultano distribuiti in modo non continuo, con tratti concentrati lungo specifiche direttrici e limitate connessioni dirette tra i diversi segmenti. Nel complesso, la rete ciclabile appare parzialmente integrata con la viabilità circostante e presenta una struttura frammentata, che consente comunque la percorrenza ciclabile su alcune direttrici principali dell'area.



La rete pedonale esistente consente gli spostamenti a piedi, ma evidenzia margini di miglioramento in termini di continuità e integrazione



Una rete ciclabile presente ma frammentata serve alcune direttrici principali dell'area

3.4 Sharing Mobility

Nell'area sono presenti servizi di mobilità condivisa in numero limitato, riconducibili a due tipologie principali. In prossimità del Campus Aquae è attivo un servizio di car sharing (E-Vai), mentre in un diverso punto dell'area è presente un servizio di bike rental. Tali servizi risultano puntuali e localizzati in specifiche aree, con una diffusione complessivamente contenuta rispetto all'estensione dell'area e al potenziale bacino di utenza.

3.5 Limitazioni al traffico e accessibilità inclusiva

Il contesto urbano in cui è localizzata la sede è caratterizzato da funzioni prevalentemente sanitarie e di servizio. Dall'analisi delle condizioni di circolazione non emergono limitazioni significative al traffico veicolare, quali zone a traffico limitato, divieti generalizzati di accesso o restrizioni temporanee alla mobilità. La viabilità risulta pertanto accessibile al traffico ordinario, consentendo il raggiungimento diretto degli edifici e delle aree di sosta presenti.

In relazione all'accessibilità inclusiva, l'assetto degli spazi e delle infrastrutture appare coerente con le esigenze connesse alla presenza di strutture sanitarie, garantendo condizioni di accesso adeguate anche per utenti con ridotta mobilità. La configurazione degli ingressi, dei percorsi e delle dotazioni di supporto contribuisce a definire un contesto complessivamente accessibile e funzionale alla fruizione dei servizi da parte di 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	Intermedia
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 le sedi di Pavia via Salvatore Maugeri 4-10 è stato pari al 50%: questo garantisce una buona rappresentatività della popolazione aziendale.

4.2 Caratteristiche socio-demografiche dei rispondenti

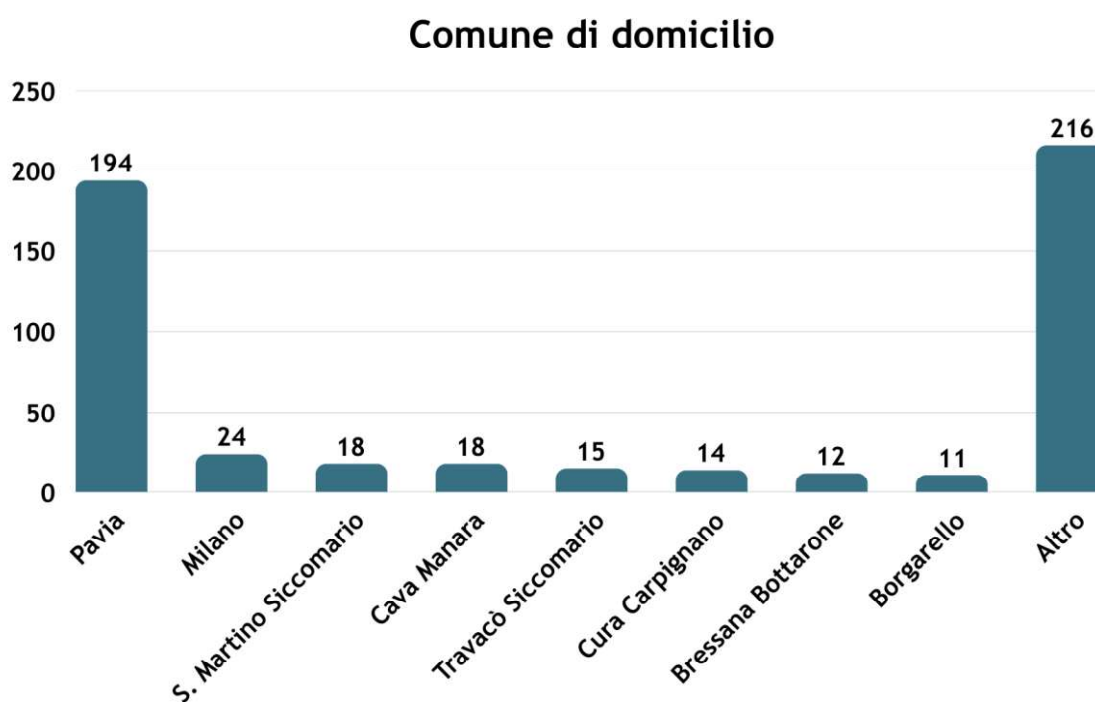
L'analisi della distribuzione per classi di età evidenzia una composizione anagrafica prevalentemente concentrata nelle fasce centrali della popolazione attiva. In particolare, le classi comprese tra i 45 e i 54 anni e tra i 55 e i 64 anni risultano le più rappresentate, raccogliendo complessivamente oltre il 60% dei rispondenti. Seguono le fasce di età tra i 35 e i 44 anni e tra i 25 e i 34 anni, mentre le classi più giovani (minori di 25 anni) e quella oltre i 64 anni presentano incidenze contenute sul totale. Tale distribuzione restituisce un quadro caratterizzato da una popolazione aziendale con un'elevata presenza di personale in età lavorativa matura. Per quanto riguarda la distribuzione per sesso, emerge una netta prevalenza della componente femminile, che rappresenta circa il 70% dei rispondenti. La componente maschile costituisce poco meno di un terzo del campione, mentre una quota residuale ha scelto di non specificare il genere. La composizione rilevata rispecchia un contesto occupazionale in cui la presenza femminile risulta maggioritaria.

L'analisi dei comuni di domicilio dei rispondenti evidenzia una marcata concentrazione nel comune di Pavia, che risulta nettamente il più rappresentato e raccoglie la quota prevalente del campione. Tale distribuzione conferma il ruolo del contesto urbano pavese come principale bacino di residenza del personale.

Accanto al comune capoluogo, si osserva una presenza significativa di domicilia localizzati nei comuni limitrofi e dell'area periurbana, in particolare Milano, San Martino Siccomario, Cava Manara, Travacò Siccomario, Cura Carpignano, Bressana Bottarone e Borgarello, che nel complesso

rappresentano una quota rilevante dei rispondenti. Questa configurazione indica una provenienza prevalentemente concentrata nell'hinterland immediato e nelle aree limitrofe, con spostamenti casa-lavoro generalmente di media distanza.

La categoria "Altro" comprende un insieme eterogeneo di comuni ulteriori, ciascuno rappresentato da un numero molto contenuto di rispondenti, generalmente compreso tra una e un massimo di quattro unità. Tali comuni, pur numerosi, presentano un'incidenza individuale limitata e delineano una distribuzione territoriale frammentata, che nel complesso conferma la prevalenza di un bacino di utenza a carattere locale.



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, seguita dalla zona semicentrale, che insieme concentrano una parte significativa del campione. Tali dati indicano una diffusione delle residenze prevalentemente all'interno del tessuto urbano, seppur non necessariamente in prossimità immediata del centro storico. Una quota rilevante dei rispondenti risiede inoltre in zone extra-urbane e rurali, delineando un bacino di provenienza che si estende anche oltre i confini urbani più compatti. Il centro storico raccoglie una percentuale più contenuta ma comunque significativa, mentre la Zona a Traffico Limitato (ZTL) risulta marginalmente rappresentata. Nel complesso, la distribuzione per zona di domicilio restituisce un quadro articolato, caratterizzato dalla presenza di residenze urbane, periurbane ed extraurbane.

4.3 Caratteristiche contrattuali e lavorative

L'analisi della tipologia contrattuale dei rispondenti evidenzia una netta prevalenza di rapporti di lavoro full-time, che rappresentano oltre il 90% del campione. Le forme contrattuali alternative risultano minoritarie, con una quota contenuta di part-time e una presenza residuale di liberi professionisti. Tale configurazione è coerente con l'organizzazione tipica di una struttura sanitaria, caratterizzata dalla necessità di garantire continuità assistenziale e presenza costante del personale.

Per quanto riguarda lo smart working, la maggioranza dei rispondenti dichiara di non usufruirne, in considerazione della natura prevalentemente operativa e assistenziale delle attività svolte. Una quota pari a poco meno di un quinto del campione ricorre tuttavia alla modalità di lavoro agile, principalmente per funzioni amministrative, tecniche o di supporto. Tra coloro che adottano lo smart working, il numero medio di giornate settimanali risulta pari a circa 1,7 giorni, con un intervallo compreso tra 1 e 3 giorni, indicando un utilizzo limitato e compatibile con le esigenze organizzative e di servizio della struttura.

Con riferimento all'organizzazione dell'orario di lavoro, emerge una prevalenza di orario fisso, affiancata da una quota significativa di orario flessibile, mentre il lavoro a turnazione interessa una parte rilevante del personale, in particolare quello impiegato nelle attività sanitarie e assistenziali. La coesistenza di differenti modelli orari riflette la complessità organizzativa di un contesto ospedaliero, nel quale le esigenze di continuità del servizio si integrano con funzioni a carattere prevalentemente diurno.

L'analisi delle fasce orarie di ingresso evidenzia una marcata concentrazione nelle ore mattutine, con oltre la metà dei rispondenti che avvia l'attività lavorativa prima delle 8:30 e una quota significativa che entra tra le 8:30 e le 9:30. Le restanti modalità di ingresso risultano meno frequenti e in parte correlate all'organizzazione dei turni e alle specificità dei singoli reparti. Analogamente, le fasce di uscita si concentrano prevalentemente prima delle 16:30 e tra le 16:30 e le 17:30, mentre una quota non trascurabile conclude l'attività lavorativa in orari successivi, anche in relazione alla turnazione e alla prosecuzione delle attività assistenziali.

Tipo contratto	Frequenza percentuale
Full-time	90,6%
Part-time	7,3%
Libero professionista	2,1%

Tipo orario	Frequenza percentuale
A turnazione	21,6%
Orario fisso	48,9%
Orario flessibile	29,5%

Orario entrata	Frequenza percentuale
Prima delle 8:30	52,9%
Tra le 8:30 e le 9:30	26,2%
Dopo le 9:30	1,1%
In base ai turni del reparto	19,7%

Orario uscita	Frequenza percentuale
Prima delle 16:30	33,1%
Tra le 16:30 e le 17:30	26,1%
Dopo le 17:30	19,7%
In base ai turni del reparto	21,1%

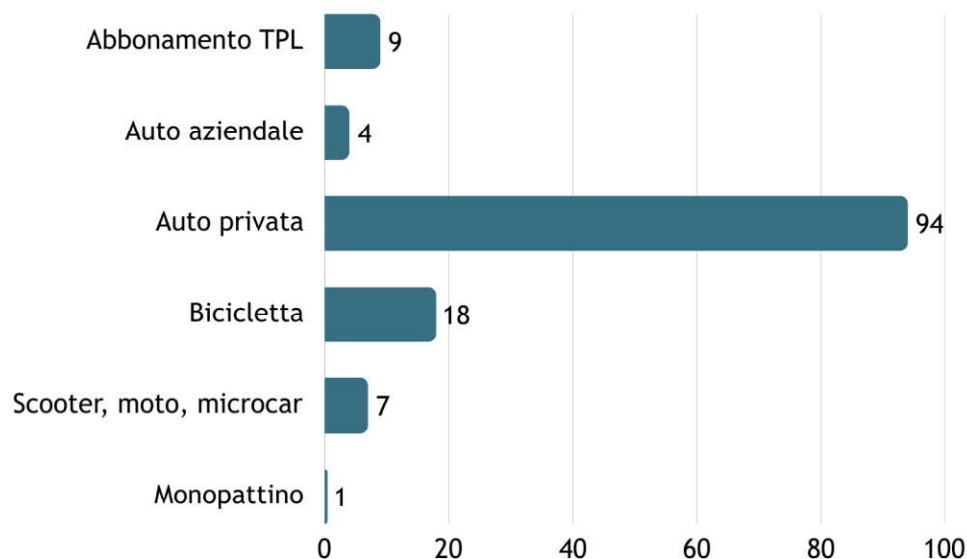
4.4 Modalità di trasporto

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 calcolate sul totale dei rispondenti e non rappresentano modalità di spostamento effettivamente adottate, ma esclusivamente la dotazione potenziale di mezzi.

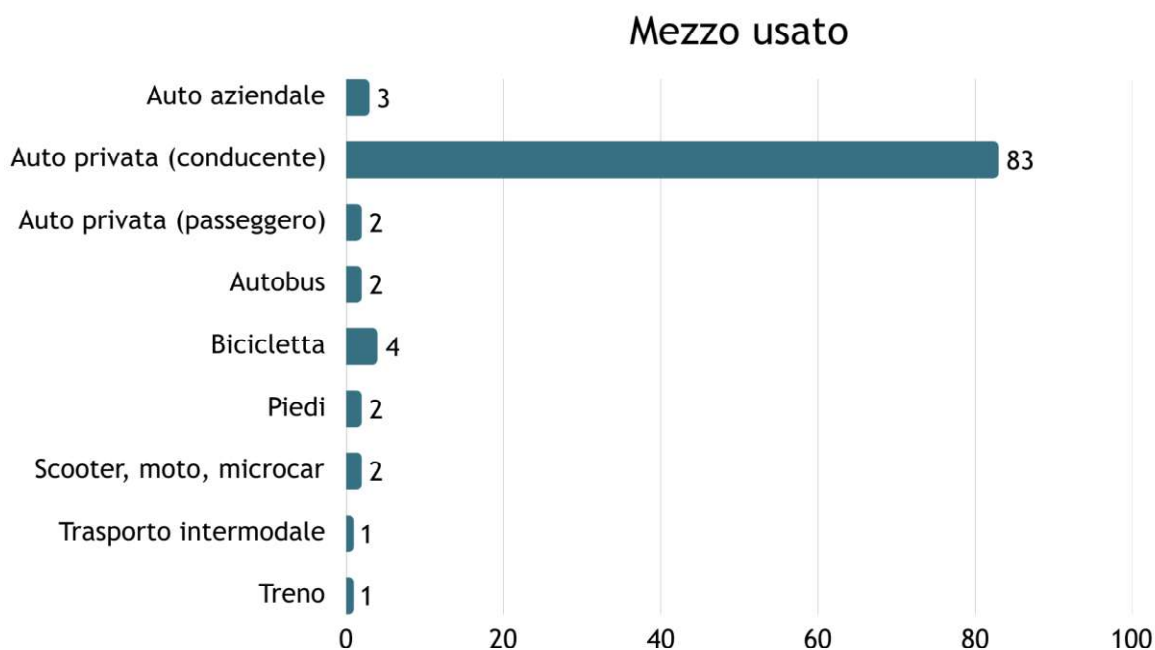
Dall'analisi dei dati emerge una netta prevalenza della disponibilità di auto privata (94%), dichiarata dalla grande maggioranza dei rispondenti. Seguono, con incidenza significativamente inferiore, la bicicletta (18%), che risulta disponibile per una quota minoritaria del campione, e la disponibilità di scooter-moto-microcar (7%), anch'essa limitata. L'abbonamento al trasporto pubblico locale è dichiarato da una percentuale contenuta di rispondenti (9%), mentre la disponibilità di mezzi aziendali, quali l'auto aziendale, risulta marginale (4%). Il monopattino risulta invece disponibile solo per una percentuale estremamente limitata, pari a 0,5%.

Mezzi a disposizione



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 dalla grande maggioranza dei rispondenti. L'utilizzo dell'auto come passeggero risulta invece marginale, così come il ricorso all'auto aziendale, che interessa una quota limitata del campione. Le modalità di spostamento alternative all'auto privata presentano incidenze contenute. Il trasporto pubblico su gomma e il trasporto ferroviario risultano utilizzati da una percentuale ridotta di rispondenti, così come le modalità intermodali che combinano più mezzi di trasporto. La bicicletta e gli spostamenti a piedi rappresentano soluzioni adottate da una quota minoritaria del personale, mentre l'utilizzo di scooter, moto o microcar si colloca su valori analogamente contenuti. Nel complesso, i dati restituiscono un quadro caratterizzato da una forte dipendenza dall'uso dell'automobile privata per il raggiungimento della sede lavorativa, con un ricorso limitato alle modalità di trasporto pubblico e alla mobilità attiva. Tali dati rispecchiano quanto emerso nella sezione precedenti "Mezzi a disposizione".



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 e treno, nonché le modalità di trasporto non motorizzate, ovvero bicicletta e spostamenti a piedi. 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	6,4
Bicicletta	3,6
Piedi	2,4
Treno	35,4

MEZZI PRIVATI

Con riferimento ai mezzi privati, si intendono l'auto privata, gli scooter, moto e microcar, nonché l'auto aziendale utilizzata per gli spostamenti casa-lavoro. L'analisi della tipologia di alimentazione evidenzia una netta prevalenza dei veicoli a benzina, che rappresentano la quota più consistente del campione. Segue una presenza rilevante di veicoli diesel, mentre le soluzioni ibride (benzina/elettrico e plug-in) risultano complessivamente più contenute, pur rappresentando una quota non trascurabile.

Le alimentazioni alternative mostrano una diffusione limitata: i veicoli bifuel benzina/GPL e quelli a metano interessano una percentuale ridotta dei rispondenti, mentre la trazione elettrica risulta marginale. La quota di rispondenti che dichiara di non conoscere l'alimentazione del proprio mezzo è residuale. Per quanto riguarda le classi emissive (EURO), emerge una prevalenza di veicoli appartenenti alle classi più recenti, in particolare EURO 6, che rappresentano circa la metà del totale, seguite dai veicoli EURO 5 ed EURO 4. Le classi emissive più datate (EURO 0-3) risultano invece marginali. Si rileva tuttavia una quota significativa di rispondenti che dichiara di non conoscere la classe EURO del veicolo utilizzato.

Tipologia alimentazione	Frequenza percentuale
Benzina	43,9%
Bifuel benzina GPL	7,0%
Diesel	33,3%
Elettrica	1,9%
Ibrido (benzina - elettrico)	10,9%
Ibrido plug-in	0,6%
Metano	2,1%
Non lo so	0,2%

Tipologia alimentazione	Frequenza percentuale
EURO 0	0,9%
EURO 1	0,9%
EURO 2	0,2%
EURO 3	1,5%
EURO 4	9,8%
EURO 5	19,8%
EURO 6	47,5%
Non lo so	20,0%

Mezzo di trasporto	Distanza media (km)
Auto aziendale	43,5
Auto privata (conducente)	18,4
Auto privata (passeggero)	17,4
Scooter, moto, microcar	6,1

TRASPORTO INTERMODALE

Il trasporto intermodale risulta adottato da 6 rispondenti, pari a circa l'1% del campione. All'interno di questo gruppo, due persone (n=2) dichiarano l'utilizzo di due mezzi di trasporto, mentre le restanti quattro (n=4) 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=1), auto privata come passeggero (n=1), metropolitana (n=1), spostamenti a piedi (n=2) e scooter (n=1). Per i mezzi privati a motore, l'alimentazione risulta benzina (n=1) e diesel (n=2), mentre le classi emissive dichiarate sono EURO 1 (n=1), EURO 6 (n=1) e non nota (n=1). Le distanze medie percorse con il primo mezzo risultano pari a 12 km per l'auto privata come conducente, 13 km per l'auto privata come passeggero, 15 km per la metropolitana, 2,5 km per gli spostamenti a piedi e 12 km per lo scooter. Per quanto riguarda il secondo mezzo utilizzato, le modalità dichiarate comprendono auto privata come conducente (n=1), autobus (n=3), metropolitana (n=1) e treno (n=1). Le distanze medie percorse risultano pari a 12 km per l'auto privata, 16 km per l'autobus, 7 km per la metropolitana e 100 km per il treno. L'unico mezzo privato a motore dichiarato in questa fase risulta alimentato a diesel, con classe emissiva EURO 1 (n=1).

Infine, con riferimento al terzo mezzo utilizzato, le modalità di spostamento comprendono autobus (n=1), metropolitana (n=1), spostamenti a piedi (n=1) e treno (n=1). Tali dati confermano un utilizzo articolato e diversificato delle modalità di trasporto, seppur limitato a una quota residuale del campione.

4.6 Caratteristiche del viaggio

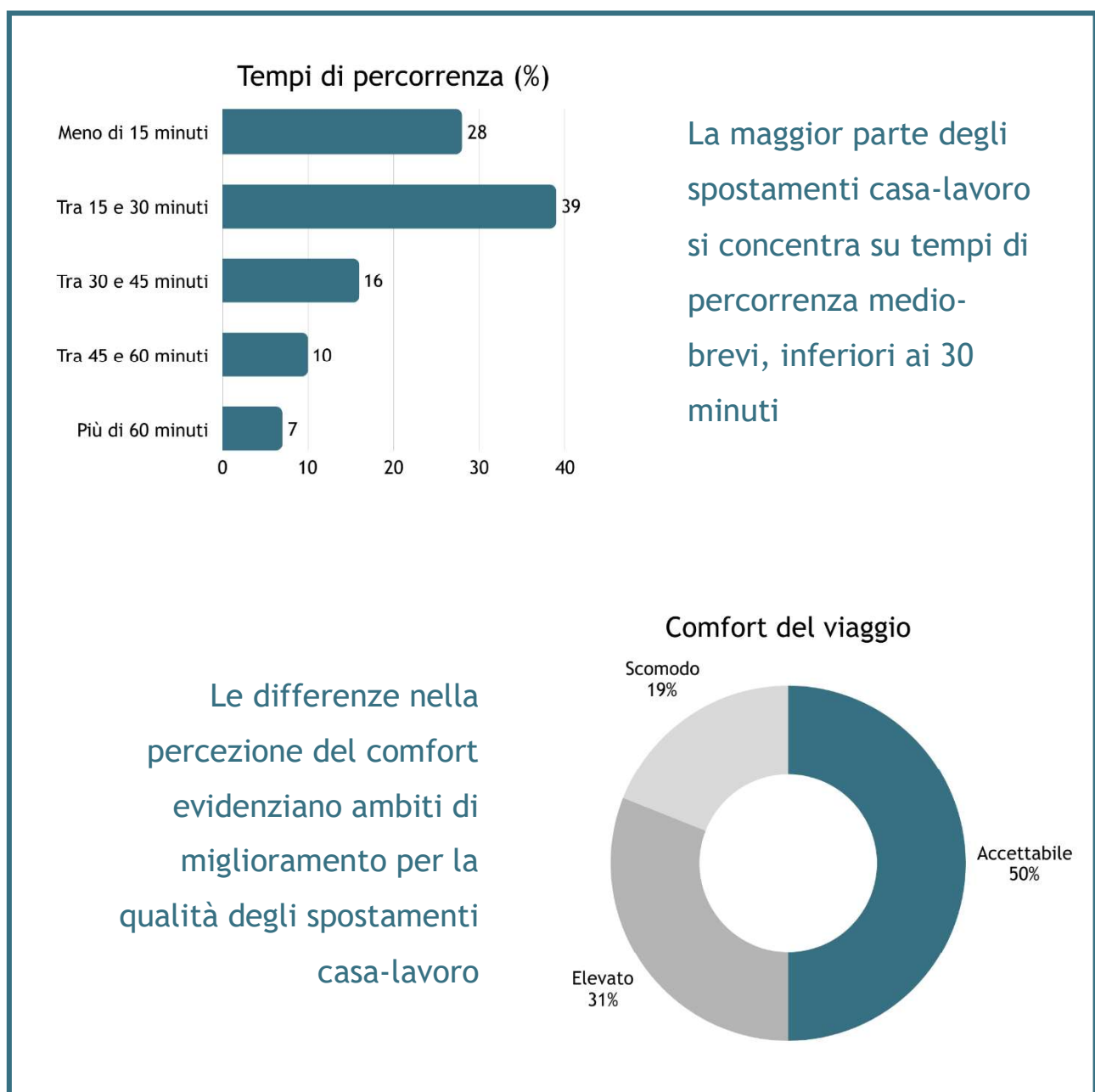
TEMPI DI PERCORRENZA

L'analisi dei tempi di percorrenza degli spostamenti casa-lavoro evidenzia una distribuzione prevalentemente concentrata su durate medio-brevi. In particolare, la fascia compresa tra i 15 e i 30 minuti risulta la più rappresentata, seguita dagli spostamenti con durata inferiore ai 15 minuti, che nel complesso delineano una quota rilevante del campione. Le percorrenze di durata

intermedia, comprese tra i 30 e i 45 minuti e tra i 45 e i 60 minuti, risultano meno frequenti, mentre una quota più contenuta di rispondenti dichiara tempi di viaggio superiori ai 60 minuti, indicativi di spostamenti di maggiore distanza.

COMFORT DEL VIAGGIO

Per quanto riguarda il comfort del viaggio, circa la metà dei rispondenti valuta l'esperienza di spostamento come accettabile, pur segnalando la presenza di alcune criticità. Una quota significativa esprime invece una percezione di comfort elevato, associata a condizioni di viaggio ritenute comode, rilassate e regolari. Al contempo, una parte non trascurabile del campione descrive il tragitto casa-lavoro come scomodo, stressante o imprevedibile, evidenziando la presenza di elementi di disagio che incidono negativamente sulla qualità dello spostamento.



CRITICITA' NEL TRAGITTO

Le principali difficoltà riscontrate negli spostamenti casa-lavoro riguardano prevalentemente aspetti legati alla congestione del traffico e ai tempi di percorrenza. In particolare, il traffico intenso rappresenta la criticità maggiormente segnalata, interessando una quota molto elevata del campione (75%). Seguono i tempi lunghi di percorrenza (21%), che incidono in modo significativo sull'esperienza complessiva di spostamento. Ulteriori elementi di criticità riguardano la scarsa disponibilità di mezzi pubblici (18%) e la scarsa affidabilità o puntualità del trasporto pubblico (8%), evidenziando limiti nell'offerta e nella qualità del servizio. Le difficoltà di parcheggio sono indicate anch'esse come una problematica rilevante (8%), mentre l'assenza di piste ciclopedonali o la scarsa sicurezza di quelle esistenti è segnalata da una quota più contenuta (11%), indicando criticità infrastrutturali per la mobilità attiva. Si precisa che, in questa sezione, era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale del campione e non risultano mutuamente esclusive.

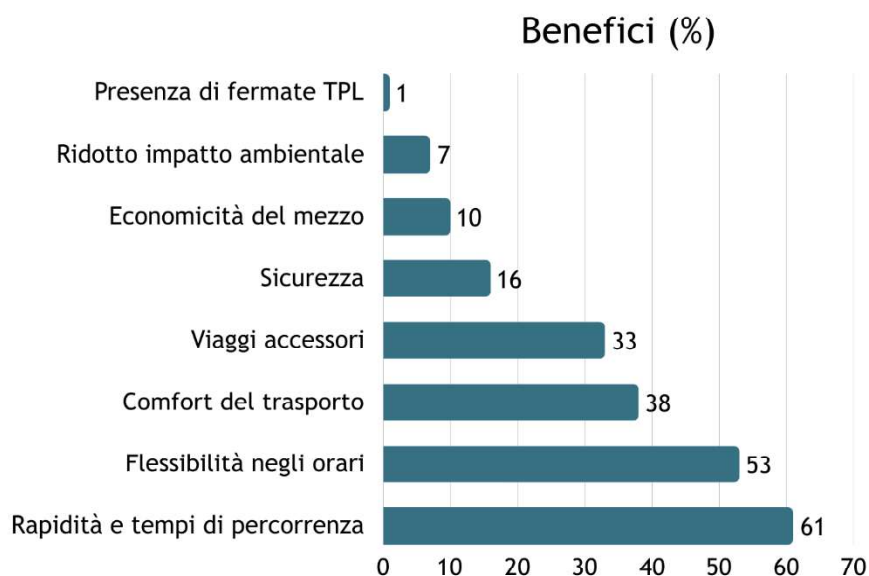


BENEFICI

L'analisi dei principali fattori che orientano la scelta della modalità di trasporto evidenzia una prevalenza di elementi legati all'efficienza e alla flessibilità dello spostamento. In particolare, la rapidità e i tempi di percorrenza rappresentano il vantaggio maggiormente rilevante, indicato dal 61% del campione, seguiti dalla flessibilità negli orari di partenza e di ritorno (53%).

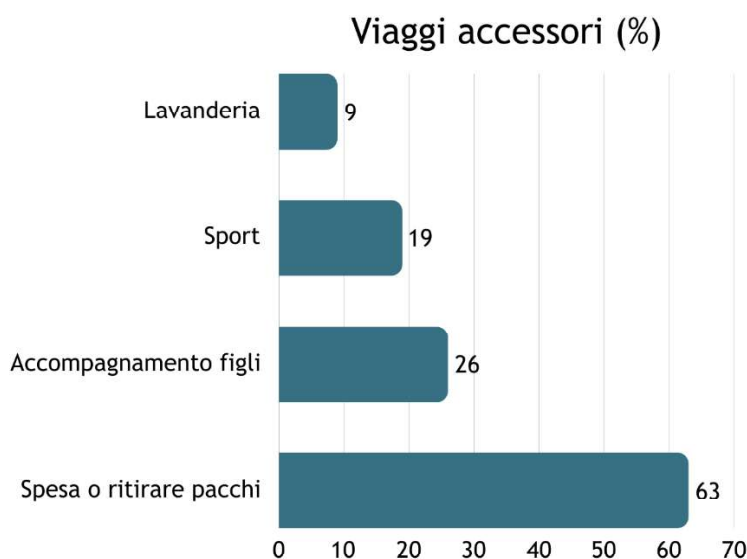
Ulteriori aspetti di rilievo riguardano il comfort del trasporto (38%) e la possibilità di effettuare viaggi accessori lungo il percorso (33%), quali soste o deviazioni compatibili con le esigenze quotidiane. La sicurezza è indicata come fattore rilevante dal 16% del campione, mentre l'economicità del mezzo (10%) e il ridotto impatto ambientale (7%) risultano elementi meno frequentemente determinanti nella scelta della modalità di spostamento. La presenza di fermate e linee di trasporto pubblico comode è infine indicata in misura marginale (1%). Si precisa che

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



VIAGGI ACCESSORI

L'analisi dei viaggi accessori effettuati lungo il tragitto casa-lavoro evidenzia una significativa integrazione tra spostamenti lavorativi e attività quotidiane. La tipologia più frequentemente indicata riguarda le attività di spesa o ritiro di pacchi, che interessano il 63% del campione, confermandosi come la principale esigenza accessoria associata allo spostamento. Seguono le attività di accompagnamento dei figli a scuola o ad altre attività, indicate dal 26% del campione, e la pratica di attività sportive, segnalata dal 19%. In misura più contenuta, emerge anche la necessità di effettuare soste legate a servizi quali la lavanderia, indicata dal 9%. Si precisa che anche in questa sezione era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale del campione e non risultano 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

Con riferimento al trasporto pubblico locale, prevale una limitata disponibilità al cambiamento: la maggioranza del campione si dichiara per nulla o poco disposto a modificare le proprie abitudini in questa direzione, mentre una quota minoritaria manifesta un'apertura almeno parziale, risultando abbastanza, molto o completamente disposta a incrementarne l'utilizzo.

TPL	Frequenza percentuale
Completamente disposto	6,1%
Molto disposto	5,2%
Abbastanza disposto	14,2%
Poco disposto	28,2%
Per nulla disposto	46,4%

CAR POOLING O CAR SHARING

Un quadro analogo emerge per quanto riguarda il car pooling e il car sharing, per i quali si rileva una prevalenza di risposte orientate alla scarsa o nulla propensione al cambiamento, a fronte di una percentuale più contenuta di soggetti che esprimono una disponibilità, seppur limitata, verso tali forme di mobilità condivisa. Tale distribuzione suggerisce una percezione di queste soluzioni come poco compatibili con le esigenze organizzative e personali degli spostamenti casa-lavoro.

Car pooling o car sharing	Frequenza percentuale
Completamente disposto	3,1%
Molto disposto	4,4%
Abbastanza disposto	14,0%
Poco disposto	22,2%
Per nulla disposto	56,3%

PIEDI O BICICLETTA

La mobilità attiva, intesa come spostamento a piedi o in bicicletta, presenta anch'essa una propensione al cambiamento generalmente contenuta. La quota di rispondenti che si dichiara per nulla disposta risulta largamente prevalente, mentre le posizioni di apertura, comprese tra chi si dichiara abbastanza, molto o completamente disposto, rappresentano una parte minoritaria del

campione. Ciò appare coerente con la distribuzione delle distanze percorse e con le caratteristiche infrastrutturali del contesto.

Piedi o bicicletta	Frequenza percentuale
Completamente disposto	9,0%
Molto disposto	8,0%
Abbastanza disposto	13,2%
Poco disposto	13,0%
Per nulla disposto	56,7%

SERVIZI DI SHARING

Anche in relazione ai servizi di sharing, la propensione al cambiamento risulta complessivamente bassa, con una netta maggioranza che esprime una indisponibilità ad adottare tali soluzioni per gli spostamenti casa-lavoro. Le posizioni favorevoli risultano limitate e frammentate, confermando un utilizzo percepito come occasionale o poco integrato nella routine quotidiana.

Servizi di sharing	Frequenza percentuale
Completamente disposto	3,3%
Molto disposto	4,4%
Abbastanza disposto	11,1%
Poco disposto	18,0%
Per nulla disposto	63,2%

VEICOLI ELETTRICI PRIVATI

Un quadro differente emerge invece con riferimento al passaggio a veicoli privati elettrici. In questo caso, la distribuzione delle risposte mostra una maggiore apertura al cambiamento: oltre la metà del campione si dichiara abbastanza, molto o completamente disposto a considerare l'adozione di un mezzo elettrico. Il dato evidenzia una maggiore accettabilità di soluzioni che agiscono sul mezzo, senza alterare le abitudini di spostamento.

Veicolo elettrico privato	Frequenza percentuale
Completamente disposto	15,5%
Molto disposto	14,4%
Abbastanza disposto	21,8%
Poco disposto	13,0%
Per nulla disposto	35,2%

Nel complesso, l'analisi restituisce un quadro in cui la propensione al cambiamento risulta generalmente contenuta per le alternative che comportano una modifica significativa delle modalità di spostamento, mentre appare più elevata per soluzioni che consentono di mantenere un modello di mobilità basato sul mezzo privato, introducendo tuttavia elementi di innovazione tecnologica e di riduzione dell'impatto ambientale.

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 leva principale dal 55% del campione. Seguono la maggiore flessibilità oraria (25%) e la disponibilità di colonnine di ricarica per veicoli elettrici (18%), elementi che risultano particolarmente rilevanti in relazione alle esigenze organizzative e alla transizione verso forme di mobilità a minore impatto ambientale. Ulteriori misure considerate rilevanti includono la maggiore sicurezza stradale per i percorsi pedonali e ciclabili (16%) e gli incentivi per l'acquisto e/o l'utilizzo di e-bike (15%), a conferma di un interesse, seppur contenuto, verso la mobilità attiva. Gli abbonamenti agevolati per il trasporto pubblico locale sono indicati dal 14% del campione, mentre la piattaforma per l'organizzazione del car pooling aziendale (11%) e la maggiore sicurezza durante i viaggi con mezzi pubblici (9%) raccolgono un livello di interesse più limitato. La disponibilità di spogliatoi e docce risulta infine indicata da una quota residuale (7%). Si precisa che anche in questa sezione era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale del campione e non risultano 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:** nel corso degli ultimi mesi del 2025 è stato formalizzato un accordo con il gestore del trasporto pubblico locale Autoguidovie, finalizzato all'introduzione di una tariffa agevolata per l'acquisto di abbonamenti da parte di dipendenti e collaboratori. La convenzione prevede l'applicazione di una scontistica pari al 10%, con la possibilità di un incremento della percentuale di agevolazione al raggiungimento di un numero maggiore di adesioni al servizio. L'avvio operativo dell'iniziativa è previsto nei primi mesi del 2026, a seguito della comunicazione ufficiale ai dipendenti e collaboratori, che potranno richiedere l'abbonamento usufruendo delle condizioni agevolate stabilite dalla convenzione.
- **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.

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.
- **Colonnine di ricarica per mezzi elettrici:** indipendentemente dall'elaborazione del presente PSCL, la Società ha avviato le attività necessarie per l'inserimento dell'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici tra le progettualità previste nel triennio 2026-2028, subordinatamente all'approvazione del budget dedicato. L'intervento prevede la predisposizione di colonnine di ricarica all'interno dei parcheggi riservati ai dipendenti, con l'obiettivo di favorire l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale e supportare la progressiva transizione verso forme di mobilità più sostenibili.
- **Amazon Locker:** è in corso l'iter di attivazione del servizio Amazon Locker presso l'Istituto IRCCS Pavia, avviato attraverso il confronto con il partner di riferimento e la verifica delle condizioni autorizzative previste, in considerazione della localizzazione della sede all'interno del Parco del Ticino. Una volta completato il percorso di valutazione e ottenute le necessarie approvazioni, il servizio potrà essere attivato, con l'obiettivo di agevolare il personale nelle operazioni di consegna e ritiro dei pacchi e contribuire alla riduzione degli spostamenti individuali dedicati a tali attività.

- **Consegna della spesa:** nel corso del 2026 è prevista un'attività di valutazione preliminare finalizzata a verificare la fattibilità dell'attivazione di collaborazioni con rivenditori alimentari locali per l'organizzazione periodica di punti vendita temporanei o postazioni dedicate in prossimità dell'Istituto. L'analisi sarà orientata all'individuazione di possibili partner e alla definizione delle modalità operative del servizio, con l'obiettivo di favorire la conciliazione tra vita lavorativa e privata del personale e sostenere, al contempo, l'economia locale. L'eventuale attivazione del servizio potrà essere considerata in una fase successiva, sulla base degli esiti dell'attività di valutazione.

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. In particolare, l'integrazione di servizi accessori, quali spazi dedicati al ritiro pacchi o alla consegna della spesa, contribuisce a ridurre lo stress legato alla gestione delle attività quotidiane, migliorando l'equilibrio tra vita lavorativa e personale.

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, unitamente alla promozione della mobilità elettrica, 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.

I calcoli del beneficio ambientale presentati costituiscono stime indicative, basate sull'assunzione di 220 giorni annui di servizio in sede e su distanze medie di percorrenza emerse dalle analisi descrittive dei dati disponibili. Il numero di dipendenti interessati dal cambio modale è stato stimato sulla base dei risultati dell'indagine condotta.

I fattori di conversione delle emissioni utilizzati derivano dal database Ecoinvent o altri siti ufficiali e sono stati applicati in modo coerente per tutte le modalità di trasporto considerate, con riferimento ai chilometri percorsi durante l'anno. I risultati forniscono pertanto una valutazione comparativa del potenziale beneficio ambientale associato agli scenari analizzati.

ASSE DI INTERVENTO: Favorire il trasporto pubblico locale (TPL)	N° persone interessate dal cambio modale	Km percorsi / anno (*)	Emissioni (kg CO₂ eq)
Baseline	20	7.920	41.026
Attivazione convenzione Autoguidovie	20	7.920	800
RISPARMIO	-	-	40.226

(*) Calcolato sulla base di: chilometri medi percorsi giornalmente, giorni di servizio, persone interessate dal cambio modale

ASSE DI INTERVENTO: Misure trasversali	N° persone interessate dal cambio modale	Km percorsi / anno (*)	Emissioni (kg CO₂ eq)
Baseline	20	7.920	41.026
Installazione colonnine di ricarica per veicoli elettrici	20	7.920	8.712
RISPARMIO	-	-	32.314

(*) Calcolato sulla base di: chilometri medi percorsi giornalmente, giorni di servizio, persone interessate dal cambio modale

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 necessarie. 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 della Società e dell'evoluzione del quadro economico e finanziario.

Misura	Valore economico del progetto
Convenzioni per abbonamenti agevolati al TPL	0,00€
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)
Colonnine di ricarica per mezzi elettrici	Budget in fase di approvazione
Amazon Locker	Gratuito
Consegna spesa	Da definire previa valutazione e identificazione dei partner

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	Numero di convenzioni attivate
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
Colonnine di ricarica per mezzi elettrici	<ul style="list-style-type: none"> • Numero colonnine installate • KWh erogati all'anno
Amazon Locker	Da definire
Consegna spesa	Da definire

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