



**Città
metropolitana
di Milano**

**PSCL
PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO DEL PERSONALE
DIPENDENTE DI CITTA' METROPOLITANA DI MILANO**

30 Agosto 2021



**Città
metropolitana
di Milano**

Indirizzo strategico per la formazione del PSCL Piano Spostamenti Casa Lavoro del personale dipendente di Città metropolitana di Milano

Dott. Giuseppe Sala, Sindaco

Dott.ssa Arianna Censi, Vicesindaca

Dott.ssa Beatrice L. E. Uguccioni, Consigliera delegata Mobilità, Servizi di rete

Dott. Antonio S. Purcaro, Segretario generale e Direttore generale

Gruppo di lavoro che ha curato la redazione del Documento di Piano

Dott. Dario Parravicini, Direttore Area Sviluppo economico e Mobility manager

Ing. Corrado A. Basilico, Responsabile Servizio TPL e Rapporti con Agenzia

Costruzione ed elaborazione dei dati di riferimento

Dott. Tiziano Damian

Geom. Aurelio Collini

Costruzione, formulazione ed elaborazione del questionario d'indagine

Dott. Domenico Novellini

Dott. Massimiliano Perotti

Supporto organizzativo operativo

Dott.ssa Paola Varesi, Sig.ra Monica Ligari, Sig.ra Rosa P. Motta

pums@cittametropolitana.milano.it

INDICE

1. Premessa
2. Contesto normativo, Obbiettivi, Metodologia di analisi e Struttura del PSCL
 - 2.1. Contesto Normativo
 - 2.2 Obbiettivi, Metodologia di analisi e Struttura del PSCL
3. Domicilio del personale dipendente dell'Ente, gli orari e le sedi di lavoro di Città metropolitana
 - 3.1 Comuni in cui ha domicilio il personale dipendente dell'Ente
 - 3.2 Le sedi e gli orari di lavoro del personale dipendente dell'Ente
 - 3.3 Relazioni esistenti fra il domicilio del personale, le sedi e l'orario di lavoro
4. Domanda di mobilità casa-lavoro del personale dipendente
 - 4.1 Indagine sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti
 - 4.2 Analisi degli esiti del questionario d'indagine
5. L'offerta dei servizi di Trasporto pubblico e di Bike-sharing (Bike-Mi)
 - 5.1 Linee e fermate del TPL presso le sedi dell'Ente
 - 5.2 Bike sharing (Bike-Mi) in prossimità delle sedi dell'Ente
- 6 Progetto, implementazione, comunicazione e monitoraggio/aggiornamento del Piano
 - 6.1 Le azioni già messe in atto da Città metropolitana di Milano
 - 6.2 Progetto e implementazione di misure ed interventi per la mobilità sostenibile
 - 6.3 Comunicazione, monitoraggio ed aggiornamento del Piano

1. Premessa

A partire dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del Marzo 1998 sino al recentissimo Decreto interministeriale n. 209 del 4 Agosto 2021 viene costantemente riconosciuto il ruolo che assume il PSCL, Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, quale efficace strumento per incentivare forme di trasporto ambientalmente sostenibili e per orientare le persone a ridurre l'uso dell'auto privata nel tragitto casa-lavoro-casa.

L'organizzazione della mobilità per gli spostamenti sistematici come quelli fra casa e luogo in cui si svolge l'attività lavorativa può certamente contribuire a ridurre i livelli di congestione del traffico nelle aree più densamente urbanizzate e a ridurre il contributo negativo all'inquinamento atmosferico, e, allo stesso tempo, anche generare vantaggi a livello economico: per il singolo lavoratore, per la struttura, aziendale o pubblica che sia, e per l'insieme della collettività.

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, da aggiornarsi con cadenza annuale, dovrebbe quindi contribuire a conseguire quei risultati di progressiva riduzione del traffico, di recupero della qualità dell'aria e di incentivazione all'innovazione organizzativa, che posson consentire di ottenere gli importanti risultati desiderati in materia ambientale.

Città metropolitana di Milano ha da tempo ricercato e messo in campo impegni ed azioni concrete per divulgare presso il proprio personale dipendente una sempre maggior sensibilità ed attenzione alla sostenibilità, promuovendo progetti specifici, in particolare quelli connessi all'agevolazione, sia per gli aspetti economici che quelli funzionali, per l'acquisto presso ATM e Trenord di abbonamenti annuali di Trasporto Pubblico Locale.

2. Contesto normativo, Obiettivi, Metodologia di analisi e Struttura del PSCL

2.1 Contesto Normativo

Il contesto normativo di riferimento è costituito innanzitutto dalle direttive quadro a livello comunitario con cui la Comunità Europea ha tracciato le linee per l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare in materia di mobilità, contrasto all'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore; normative rese operative a livello nazionale da appropriati dispositivi legislativi, che costituiscono provvedimenti di carattere sistemico, dove il tema della mobilità risulta parte integrante e caratterizzante (soprattutto nei contesti urbani ad alta densità abitativa) di un più ampio approccio alle tematiche ambientali ed alla sostenibilità ecologica delle politiche di sviluppo.

Fra i documenti di indirizzo della politica di settore della Commissione Europea in tema di mobilità, vanno richiamati:

- * Libro bianco del 2001 "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte";
- * il Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana", oggetto della Comunicazione COM(2007) 511 del 25.09.2007 della Commissione Europea;
- * il "Piano d'azione sulla mobilità urbana", oggetto della Comunicazione COM(2009) 409 del 30.09.2009 della Commissione Europea;
- * Libro bianco dei Trasporti, Comunicazione COM(2011) 144 del 28.03.2011 della Commissione Europea "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile";
- * Comunicazione della Commissione al Parlamento e al Consiglio Europeo, COM (2013) 913 del 7.12.2013 "insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse";
- * Commissione Europea "Quadro per il clima e l'energia 2030" adottato nell'ottobre 2014, basato sul "Pacchetto per il Clima e l'Energia 2020" del 2009;

- * Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (c.d. DAFI);
- * Accordo di Parigi, istituito durante la Conferenza sul clima di Parigi (COP21) dicembre 2015 e firmato dall'Italia, insieme a 177 Paesi, il 22 aprile 2016;
- * Comunicazione della Commissione al Parlamento e al Consiglio Europeo COM (2016) 501 del 20.7.2016 "Strategia Europea per una mobilità a basse emissioni";
- * Commissione Europea, pacchetto "Clean Energy for all Europeans", 30.11.2016.

In tema di legislazione regionale e di pianificazione della mobilità alle scale: regionale, metropolitana e comunale non possono non essere richiamati i seguenti atti:

- * Legge Regionale lombarda "Disciplina del settore dei trasporti", n. 6 del 04.04.2012,
- * PRMT – Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato dal Consiglio regionale della Lombardia con DCR n. X/1245/2016,
- * PRIA – Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria, aggiornamento approvato dalla Giunta regionale della Lombardia con DGR n. 449 del 02.08.2018,
- * Programma dei Servizi di Bacino del TPL, approvato dall'Assemblea dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia il 10.01.2019,
- * PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Milano, approvato dal Consiglio comunale di Milano con DCC n. 38 del 12.11.2018,
- * PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile di ambito metropolitano, approvato dal Consiglio della Città metropolitana di Milano con RG n. 15 del 28.04.2021,

I temi del Mobility management e del PSCL sono stati per la prima volta introdotti nella legislazione nazionale con il Decreto del Ministero dell'Ambiente 27.03.1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (Decreto Ronchi) nell'ambito di una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile nelle aree urbane, finalizzate alla prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Infatti tale Decreto (art. 3) sancisce l'obbligo: *“Le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti adottano il piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente, ...individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale.”*

Con Legge 28.12.2015, n. 221 anche in tutti gli istituti scolastici, di ogni ordine e grado, viene istituita la figura del “mobility manager scolastico” che assume il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola del personale scolastico e degli alunni.

Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane e ridurre l'uso del mezzo di trasporto privato individuale, ma anche allo scopo di prevenire e contrastare la diffusione del contagio da Covid-19, il Governo ha voluto ampliare gli effetti del decreto Ronchi ad un più esteso numero di Enti ed imprese, prevedendo, al comma 4 dell'art. 229 del D.L. 19/05/2020, n. 34 ("Decreto Rilancio", convertito in Legge 17-7-2020 n. 77) che tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in una Città metropolitana adottino il PSCL, piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente. Per conseguire tale obiettivo le imprese e le pubbliche amministrazioni nominano un Mobility manager “aziendale”, che promuove, anche collaborando all'adozione del PSCL, la realizzazione e l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile e di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di una riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare.

Con il recente Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 12.05.2021 (Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager) si è inteso dare attuazione alle disposizioni contenute all'art. 229, c. 4, del DL 19.05.2020, n. 34. Infatti, oltre a precisare alcune definizioni riguardo alle competenze dei «mobility manager aziendale» e dei «mobility manager d'area», la lett. c) del comma 1 dell'art. 2 definisce il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) come: *“strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa,”* mentre l'Articolo 3 (PSCL) entra anche nel merito:

- degli scopi e delle modalità di intervento del PSCL: “Il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all’uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell’analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell’offerta di trasporto presente nel territorio interessato.”

- della definizione dei benefici conseguibili con l’attuazione delle misure previste, valutandone i vantaggi sotto 3 diverse ottiche: “... per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, per la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, e per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.”

Anche questo recente Decreto di Maggio 2021 non completa la costruzione del quadro entro cui si deve collocare l’azione di un’Azienda o di una pubblica amministrazione nel corso della redazione del proprio PSCL; viene infatti espressamente indicato (c. 5 dell’art. 3) che “ *con successivo decreto direttoriale del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, ..., sono adottate le «Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)»*”. E dette “Linee guida” sono state adottate nei giorni scorsi con Decreto Interministeriale n. 209 del 4-8-2021.

A completamento di questa breve disamina normativa va richiamato il DL 25-5-2021, n. 73 (cosidetto Sostegni Bis, convertito in Legge 23-7-2021, n. 106 "Conversione in legge del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali") che, all’art. 51, detta “Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale” ed istituisce (Comma 7) un Fondo destinato all’erogazione di contributi in favore, tra gli altri, delle pubbliche amministrazioni che, entro il 31.08.2021, abbiano predisposto un Piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale. Tali contributi sono destinati al finanziamento di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, per consentire una più

efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico, realizzare un più idoneo raccordo tra gli orari delle attività lavorative e gli orari dei servizi di TPL.

Il presente PSCL di Città metropolitana di Milano viene pertanto redatto in presenza di un quadro normativo e di regolamentazione a cui deve ancora esser data piena attuazione e, pertanto, si dovrà elaborare entro la prima metà di Novembre 2021 una versione aggiornata del Piano per adeguarlo ai contenuti delle “Linee guida” di recentissima emanazione ministeriale.

2.2 Obiettivi, Metodologia di analisi e Struttura del PSCL

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro è un documento di pianificazione che costituisce lo strumento di base per raggiungere l’obiettivo di ridurre la dipendenza dall’uso del mezzo di trasporto privato individuale e limitare la congestione del traffico.

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro tien conto delle condizioni specifiche dell'ambito in cui si inserisce, dei comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, degli strumenti di pianificazione dei trasporti vigenti, della disponibilità di soluzioni di offerta dei trasporti nell'area delle sedi di lavoro dell’Ente e consiste nello sviluppo, implementazione e controllo di un insieme ottimale di misure per raggiungere gli obiettivi generali prefissati di riduzione del consumo energetico e delle emissioni inquinanti e di trasferimento della domanda di spostamento Casa-Lavoro del personale dipendente dai mezzi individuali a quelli collettivi e più sostenibili.

Il PSCL è quindi uno strumento di analisi, sviluppo e verifica di un insieme di misure utili per rendere più sostenibili gli spostamenti dei lavoratori operanti presso le sedi di Città metropolitana e, attraverso l’analisi dei dati e delle informazioni disponibili, ricercare soluzioni finalizzate a:

- ridurre gli impatti sull’ambiente derivanti della circolazione delle auto,
- ridurre l’uso del mezzo privato e limitare la congestione del traffico,
- migliorare le condizioni di accessibilità alle sedi di lavoro con impiego di mezzi sostenibili,

Questo sforzo progettuale e organizzativo ha quindi come obiettivo finale lo sviluppo di un piano articolato che, complessivamente, consenta di ottenere benefici per ognuna delle categorie interessate:

- Per i singoli dipendenti, in termini di tempo, costi e comfort del trasporto
- Per l'Ente, in termini economici e/o di produttività
- Per la collettività, in termini di minori costi ambientali-sociali

Si tratta quindi di ricercare soluzioni che si pongano in un giusto equilibrio tra le esigenze dei dipendenti, quelle dell'Ente e della collettività, al fine di presentare delle proposte attraenti, convincenti e condivisibili presso tutti i soggetti coinvolti, anche in un'ottica di orientamento economico per ottenere contributi finanziati con il Fondo istituito presso il Ministero e previsto al comma 7 dell'Art. 51 del DL 73/2021.

La struttura del PSCL è articolata in diverse aree, tra cui si possono riconoscere quelle relative a:

- stato di fatto (situazione interna, situazione contesto esterno – interno al luogo di destinazione e analisi degli spostamenti casa-lavoro),
- definizione delle misure da adottare (ambiti di intervento, tipologia, ecc),

che sono articolate in fasi operative:

- Fase informativa e di analisi
- Fase progettuale e di implementazione
- Fase di informazione, di monitoraggio e di aggiornamento.

Dal punto di vista metodologico, nell'ambito della "fase informativa e di analisi" sono state raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare il fenomeno; si è partiti dall'inquadramento normativo di riferimento per passare a valutare i dati specifici del contesto interno a Città metropolitana, dati che sono costantemente aggiornati dai competenti uffici dell'Ente in materia di residenza/domicilio dei dipendenti, analizzati in modo integrato con quelli relativi alle sedi di lavoro di Città metropolitana e con quelli connessi alla tipologia di orario di servizio svolto da ciascun dipendente.

Per completare il quadro descrittivo dello “scenario di domanda” interno all’Ente, a questi dati si sono aggiunti quelli desunti da un’indagine sulle attuali modalità di spostamento casa-lavoro svolta di recente, dati raccolti mediante la somministrazione a tutti i dipendenti di uno specifico questionario, predisposto “ad hoc” e mirato sia a conoscere tutte le caratteristiche del tragitto da casa al lavoro (origine, destinazione, mezzi impiegati, orari, durata, lunghezza, etc.), ma anche a sondare le motivazioni prevalenti che possono agevolare o che costituiscono impedimento all’utilizzo di modalità più sostenibili, motivazioni che sono, pertanto, da un lato da sostenere e dall’altro da eliminare, in quanto fattori determinanti per un eventuale nel passaggio verso impiego di modalità di spostamento ambientalmente più compatibili.

Sempre nell’ambito della “fase informativa e di analisi”, al quadro dello “scenario di domanda” di mobilità desumibile dalle due fonti citate, si è fatto seguire il quadro descrittivo del contesto esterno, relativo alle principali “caratteristiche dell’offerta” di mobilità pubblica disponibili in prossimità delle sedi di lavoro: linee di TPL e servizio di Bike sharing.

La “Fase progettuale” ha potuto beneficiare della valutazione comparata degli elementi e dati di “domanda” e di “offerta” acquisiti, e si è quindi potuto procedere nella redazione di una specifica progettualità di individuazione di interventi ed iniziative di Piano per la promozione della mobilità sostenibile, l’incentivazione e la facilitazione all’uso di mezzi e modalità di spostamento casa-lavoro a minor impatto. Tale progettualità è stata opportunamente valutata nel contesto di quanto già da anni è stato messo in atto dall’Ente in materia di incentivazione dell’utilizzo del TPL e di flessibilità degli orari di inizio-fine giornata lavorativa. Le progettualità individuate costituiscono pertanto gli elementi per formulare la proposta dell’Ente finalizzata a beneficiare dei contributi di cui al Fondo messo a disposizione con il comma 7 dell’Art 51 del DL n. 73/2021 “Sostegni bis”.

La progettualità individuata sarà oggetto, nell’ambito della “Fase di informazione ed attuazione” delle opportune azioni di condivisione e di comunicazione ai vari livelli, interni ed esterni all’Ente; tale fase è stata peraltro già attivata nei momenti di costruzione del Piano, con un incontro tenuto con il Comune di Milano ed una nutrita serie di Mobility Manager in data 16.06.2021

sull'Art 51 del DL n. 73/2021 e con un primo incontro interno all'Ente fra la Direzione Generale, la Direzione del Personale e le Rappresentanze dei lavoratori, tenutosi in data 14.07.2021, in particolare in relazione agli scopi del PSCL ed ai contenuti e finalità del Questionario che sarebbe stato poi sottoposto ai dipendenti dell'Ente.

Va peraltro sottolineato che le diverse progettualità avranno tempistiche che potranno essere condizionate nella loro implementazione ed attuazione in funzione dell'entità del finanziamento che il Ministero vorrà erogare a seguito della richiesta dell'Ente di accedere ai contributi di cui al comma 7 dell'Art 51 del DL n. 73/2021, ed anche in funzione di *“criteri e modalità per il riconoscimento dei contributi”* stabiliti con decreto ministeriale, in ottemperanza di quanto previsto dal comma 8 dell'Art 51 dello stesso DL 73/2021.

La *“Fase di informazione, monitoraggio e di aggiornamento”* successiva all'adozione del Piano dovrà prevedere un costante monitoraggio dello stato di avanzamento di quanto programmato, con un aggiornamento a cadenza annuale che ha l'obiettivo di valutare l'efficacia dei provvedimenti adottati, l'avanzamento delle azioni in corso, l'esigenza di intervenire con nuovi programmi o con la ridefinizione di quanto già approvato; ciò avverrà sicuramente in occasione di una nuova versione del PSCL, da adottare entro la prima metà di Novembre 2021, ai sensi di quanto disciplinato dall'art. 9 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021.

Nell'individuazione di obiettivi, strategie ed azioni di Piano si sono tenute in debito conto anche i contenuti del documento *“Linee-Guida per la redazione, l'implementazione e la valutazione dei Piani di spostamenti Casa-Lavoro”* redatto dalla Divisione Sistemi energetici per la Mobilità e l'habitat di ENEA.

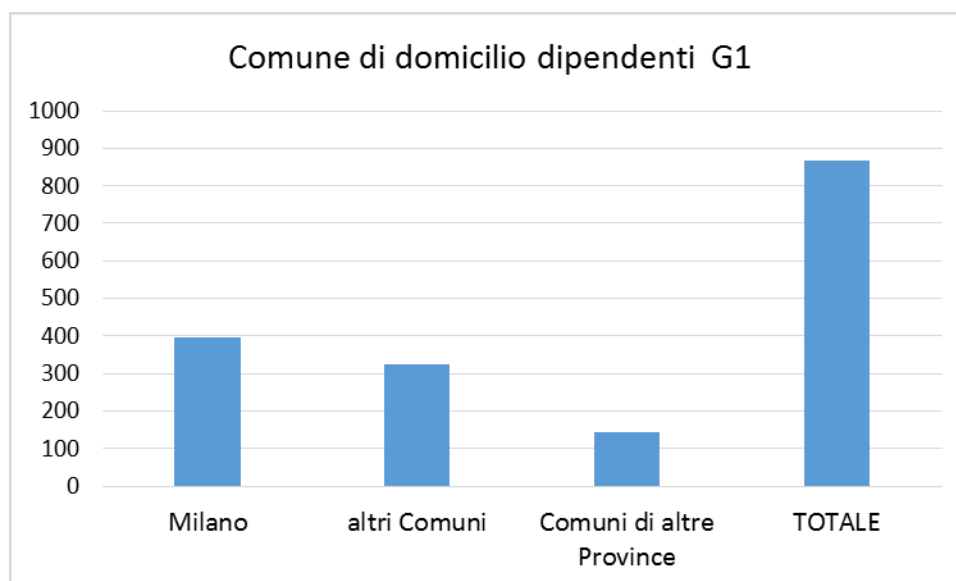
3. Domicilio del personale dipendente dell'Ente, gli orari e le sedi di lavoro di Città metropolitana

3.1 Comuni in cui ha domicilio il personale dipendente dell'Ente

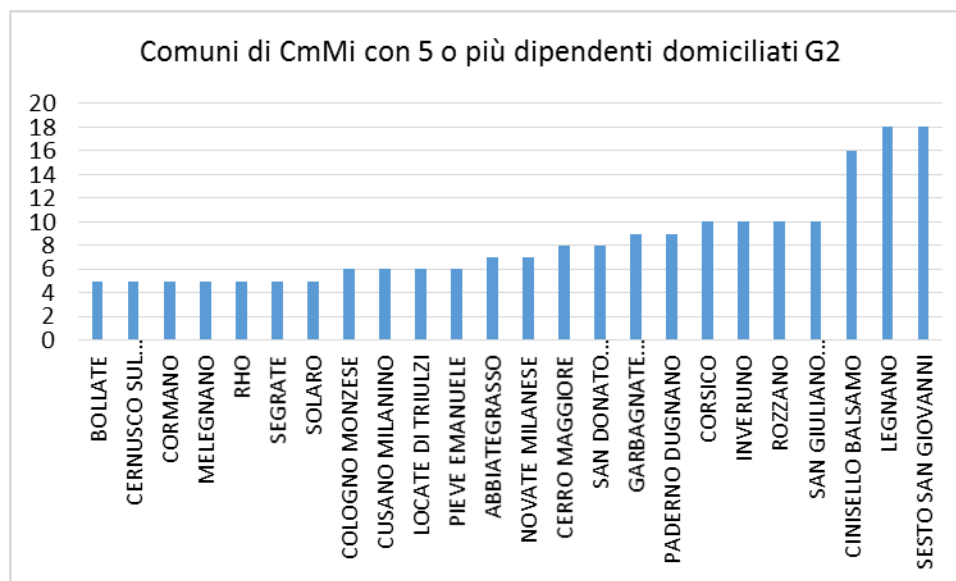
Il primo passo per comprendere le esigenze di mobilità del personale dipendente di Città metropolitana, nello spostamento che svolge sistematicamente fra casa e lavoro, è quello di individuare il bacino geografico di provenienza dei lavoratori e conoscere nel dettaglio i luoghi di residenza e di domicilio di ciascun dipendente, nel pieno rispetto della privacy ed in totale garanzia dell'anonimato. Sulla base dei dati riferiti al 15 Luglio 2021, forniti dai competenti Settori dell'Ente depositari di uno stato costantemente aggiornato, si rileva un totale di 866 dipendenti, il cui domicilio è stato raggruppato nel "Grafico 1 Comune di Domicilio".

Da questo primo Grafico si possono ricavare le seguenti considerazioni:

- quasi la metà, 397 su 866, pari al 46%, ha domicilio nel Comune di Milano,
- più di un terzo, 325 su 866, pari al 37%, ha domicilio in un Comune di Città metropolitana, esterno al Capoluogo di Milano,
- la restante quota, di significativa entità, 144 su 866, pari al 17%, ha domicilio in un Comune esterno alla Città metropolitana di Milano.

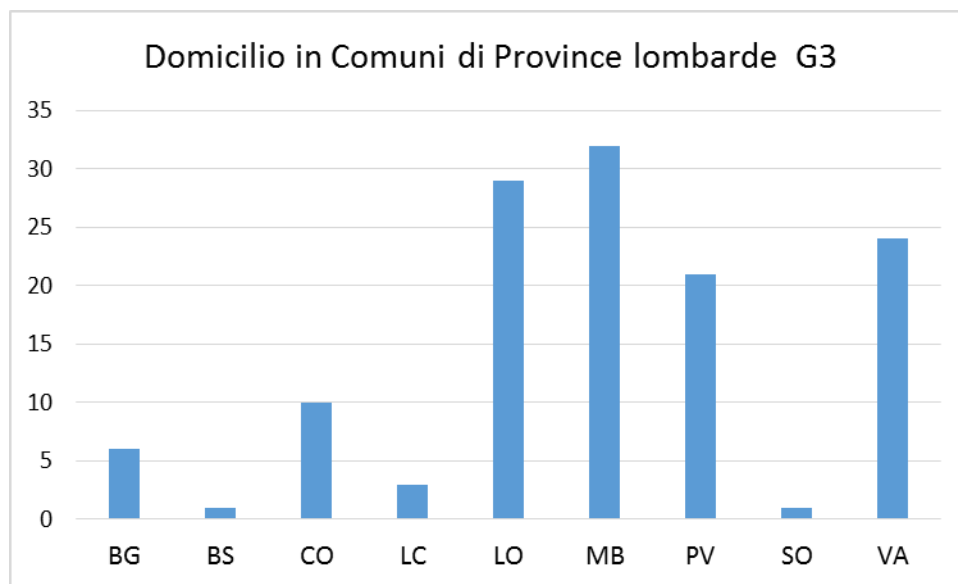


Per i 325 lavoratori che hanno domicilio in un Comune di Città metropolitana, esterno al Capoluogo di Milano, si rileva una forte dispersione del dato, in quanto sono interessati 89 Comuni (esattamente 2/3 del totale di 132, Milano escluso), con soli 7 casi in cui si contano 10 o più (con un massimo di 18) domiciliati nello stesso Comune, mentre son ben 49 i Comuni da cui provengono solo 1 o 2 persone. Nel “Grafico 2” sono stati oggetto di rappresentazione i Comuni in cui si hanno 5 o più dipendenti domiciliati, mentre la successiva tabella riporta i Comuni con numero di dipendenti da 1 a 4.



Comuni	N. dipendenti
ARESE BASIANO BASIGLIO BINASCO BUSSERO BUSTO G. CASOREZZO CASTANO P. CERRO al. COLTURANO CUGGIONO GAGGIANO GESSATE GUDO V. INZAGO LAINATE MARCALLO MESERO OSSONA PANTIGLIATE PERO PESCHIERA B. POZZO D'A. RODANO ROSATE S.COLOMBANO S.ZENONE SEDRIANO TREZZANO R. VIGNATE VITTUONE	1
ASSAGO BARANZATE BAREGGIO BRESSO CANEGRATE CASSANO D'A CISLIANO GORGONZOLA MEDIGLIA MELZO MOTTA V. NERVIANO OPERA PARABIAGO POGLIANO M. POZZUOLO M. SANTO STEFANO T. VERMEZZO	2
ARLUNO CARUGATE PESSANO cB. SETTIMO M. VIMODRONE	3
BUCCINASCO CASSINA dP. CESANO B. CORBETTA CORNAREDO MAGENTA PAULLO PIOLTELLO RESCALDINA SENAGO TREZZANO s.N.	4

Anche per quanto concerne i 144 lavoratori che hanno domicilio in un Comune esterno alla Città metropolitana di Milano si ha un'ampia distribuzione del dato, essendo interessate ben 14 Province, ovvero tutte le altre 10 Province lombarde, oltre a 3 in Piemonte e 1 in Emilia Romagna. Il dato numerico per le province extralombarde è ovviamente limitato (9 persone), mentre fra le province lombarde, come risulta dal "Grafico 3 – Domicilio in Comuni di Province Lombarde" sono di rilievo i numeri relativi a Monza (32), Lodi, Varese e Pavia (fra 21 e 29), molto probabilmente anche in relazione al fatto che sono località raggiunte dal servizio ferroviario suburbano e regionale.



3.2 Le sedi e gli orari di lavoro del personale dipendente dell'Ente

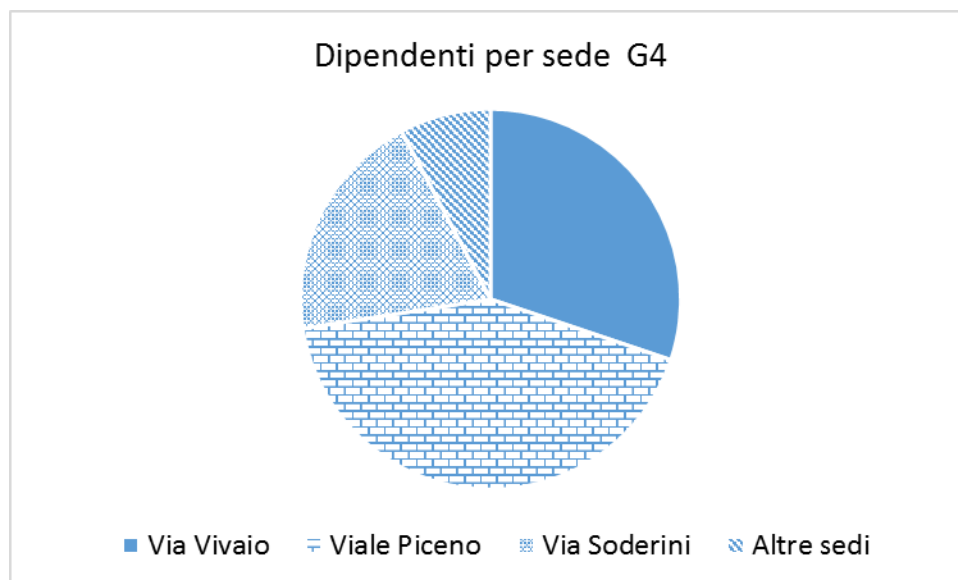
Come si è visto nel precedente paragrafo, son 866 i dipendenti, ma per una parte di questi, nella misura di 54 unità non si ha l'individuazione, per i più vari motivi (comando in altro Ente, permessi per incarichi e per aspettative, ecc.) di un luogo di lavoro presso una sede dell'Ente.

Pertanto sono 812 le persone che svolgono la loro attività lavorativa distribuiti nelle varie sedi dell'Ente, come rappresentato nel "Grafico 4 Dipendenti per sede", sedi tra le quali emergono:

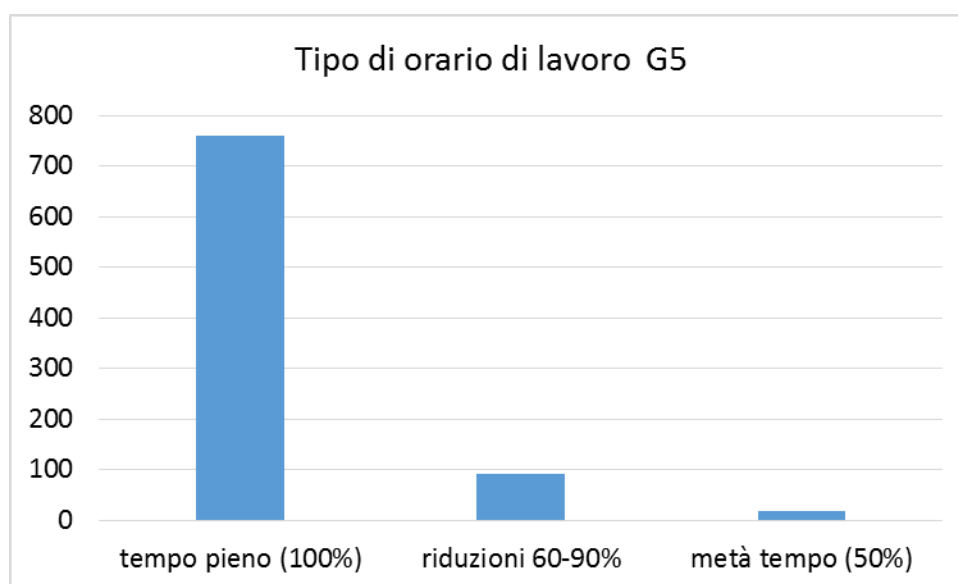
- Viale Piceno 60, con 344 unità (42%)
- Palazzo Isimbardi in via Vivaio 1, con 245 unità (30%)

- Via Soderini con 160 unità (20%)

mentre il restante 8%, pari a 63 unità, è distribuito in diverse sedi sparse sul territorio in funzione dei servizi da erogare (si citano ad es. l'Idroscalo e le Case cantoniere).



In relazione alla quota con cui contribuisce al livello di congestione della circolazione stradale ed al grado di affollamento dei mezzi pubblici è interessante sondare anche la durata, tipo di orario della prestazione lavorativa del personale dell'Ente. La stragrande maggioranza (88%) opera a tempo pieno su 5 giorni alla settimana, ma vi è comunque una quota consistente (oltre 100 unità) che ha optato per un orario part-time, compreso fra 50 e 90% (Grafico 5).



Nell'ambito della definizione di misure organizzative per la salute e sicurezza, da Giugno 2020 la fascia di flessibilità in ingresso in servizio, precedentemente prevista fra le 8,00 e le 9,30 , è stata ampliata a ben 3 ore, tra le 7.30 e le 10.30. Tale facoltà è stata confermata con la recente (30.06.2021) sottoscrizione del Contratto Decentrato Integrativo 2021-2023, con il "fine di conseguire una maggior conciliazione tra vita lavorativa e professionale del personale."

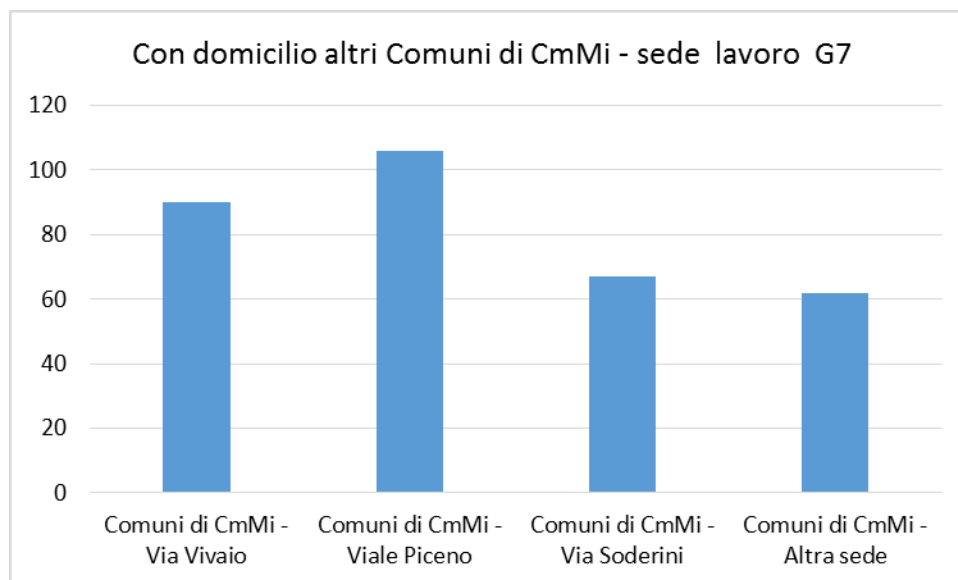
Per quanto qui è di maggior interesse, l'aver garantito questa possibilità di modulare l'orario di inizio della prestazione lavorativa consente evidentemente al lavoratore di "scegliere di evitare" di accedere al luogo di lavoro nella fascia di orario di punta mattutina, cioè quella caratterizzata dalle più elevate punte di congestione da traffico stradale e livelli del carico dei mezzi pubblici. Questa azione va quindi da annoverarsi fra le azioni positive a favore di una mobilità più sostenibile, nell'ottica sottesa dal Fondo istituito con il c. 7 dell'art. 51 del DL 73/2021, che infatti così recita: *" Al fine di consentire una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea, nonché di realizzare un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano,...è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di euro 50 milioni per l'anno 2021, ..."*

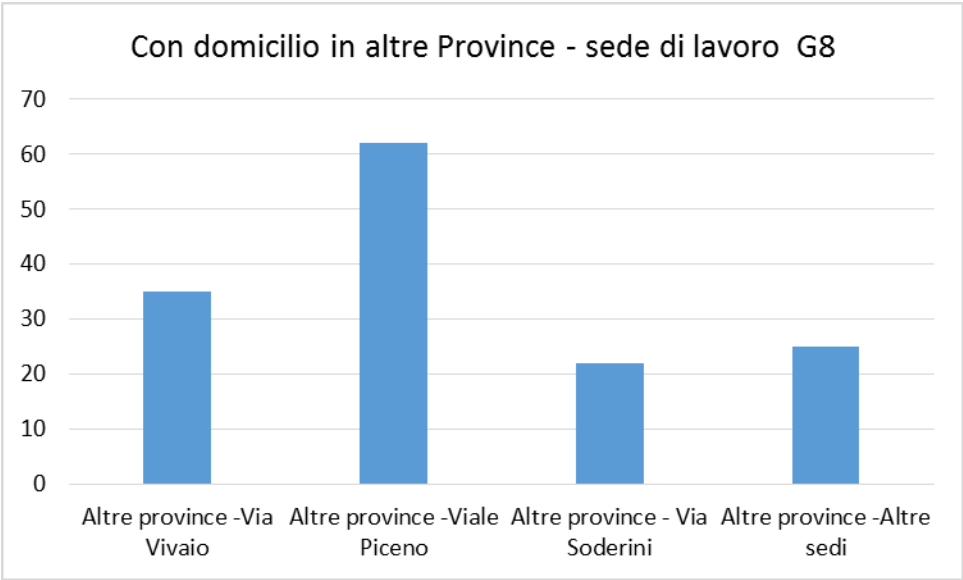
3.3 Relazioni esistenti fra il domicilio del personale, le sedi e l'orario di lavoro

Nei 3 grafici G6-G7-G8 che seguono viene illustrata la distribuzione dei domicili per sede di seguendo l'aggregazione già utilizzata in precedenza, cioè distinguendo il Comune di Milano, gli altri Comuni di Città metropolitana escluso Milano, e le altre Province.

In tutti e 3 i casi la distribuzione dei domicili sulle tre sedi principali non è molto dissimile a quanto già rilevato per il dato totale dei domicili. Si notano alcune particolarità: è prossimo a zero (soli 6 casi) il personale che domicilia nel Comune capoluogo e lavora nelle altre sedi distribuite sul territorio metropolitano, inoltre sono molti coloro che domiciliano all'esterno del capoluogo milanese e svolgono la propria prestazione in sedi esterne di Milano. E' lecito

ipotizzare che questi dipendenti abbiano già potuto realizzare un efficace connubio fra i luoghi domicilio e di lavoro e conseguito l'obiettivo di aver ridotto lo spostamento casa-lavoro.





4. Domanda di mobilità casa-lavoro del personale dipendente

4.1 Indagine sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti

I dati delle provenienze geografiche e delle sedi di lavoro del personale dipendente, come illustrati al precedente Capitolo, forniscono un primo inquadramento delle esigenze di mobilità, ma non risultano certamente esaustivi rispetto alla necessità di acquisire tutti gli elementi utili alla redazione del PSCL.

Si è quindi deciso di affiancare a tali dati quelli desumibili da una specifica indagine finalizzata a conoscere le consuetudini delle scelte di mobilità dei lavoratori nello spostamento casa – lavoro, attraverso un questionario strutturato proposto al personale dipendente per la compilazione on line.

E' noto infatti come la conoscenza delle abitudini di spostamento dei dipendenti, dei loro bisogni e delle loro opinioni, sia parte fondamentale della redazione del Piano spostamenti casa-lavoro e che l'elaborazione dei dati raccolti permetta di acquisire informazioni indispensabili per individuare le più opportune ed efficaci strategie, proposte ed interventi per il miglioramento del sistema di mobilità.

Il questionario somministrato ai lavoratori a far data dal 15 Luglio 2021 è rimasto attivo on line per 5 settimane, sino al 18 Agosto 2021, e ha avuto l'obiettivo di comprendere e valutare le modalità e l'impatto degli spostamenti casa ufficio, rilevare le esigenze di mobilità dei dipendenti e le eventuali condizioni poste per passare a modalità di viaggio ambientalmente meno impattanti, col fine ultimo di individuare azioni ed iniziative che favoriscano l'effettuazione degli spostamenti da parte dei dipendenti con modalità più sostenibili.

I dati acquisiti con il questionario vanno ad integrare quelli già a disposizione dell'Ente, di cui al precedente Capitolo, e quelli raccolti nell'ambito delle adesioni da parte dei dipendenti alle campagne di promozione per l'acquisto di abbonamenti annuali di TPL, svolte durante il corrente anno 2021, a partire dal mese di Marzo.

Il questionario è stato predisposto in una forma concisa e allo stesso tempo efficace e messo online sulla Intranet con l'efficiente collaborazione dei competenti Settori dell'Ente.

Si è puntato a contenere il numero di domande in modo da ridurre il tempo di compilazione e consentire la maggior partecipazione possibile, allo stesso tempo il questionario è stato articolato in più "Sezioni" tematiche, la prima delle quali volta a conoscere gli estremi dello spostamento e gli orari. A tal fine è stato chiesto:

- il Comune in cui inizia lo spostamento Casa-Lavoro,
- la sede in cui vien svolta la mansione lavorativa e la fascia oraria in cui vien raggiunta,
- il tipo di orario (full o part-time).

Con una seconda Sezione si è voluti entrar più nel merito delle caratteristiche dello spostamento casa-lavoro-casa e si son formulate domande atte a conoscere:

- l'ambito geografico in cui si svolge lo spostamento e se questo fosse libero o condizionato da altre necessità,
- il tempo impiegato e la lunghezza percorsa, da scegliersi nell'ambito di appositi intervalli prefissati.

La sezione 3 è stata dedicata al/ai mezzo/i impiegato/i nel tragitto casa-lavoro, con richiesta di precisare:

- quanti sono e quali sono i mezzi impiegati,
- se ci sono vincoli o facilitazioni, e quali essi siano, che determinano la scelta dei mezzi di trasporto.

La quarta ed ultima Sezione è stata mirata ad acquisire informazioni e condizioni per la scelta di una alternativa più sostenibile nello spostamento casa-lavoro e, a tal fine, si è chiesto al dipendente se fosse disposto a:

- utilizzare i mezzi di trasporto pubblico,
- condividere con colleghe/i la propria auto,
- utilizzare la bicicletta, di proprietà o dei servizi di sharing,

chiedendo anche di indicare i motivi di una risposta negativa e di indicare le eventuali condizioni, in caso di risposta affermativa.

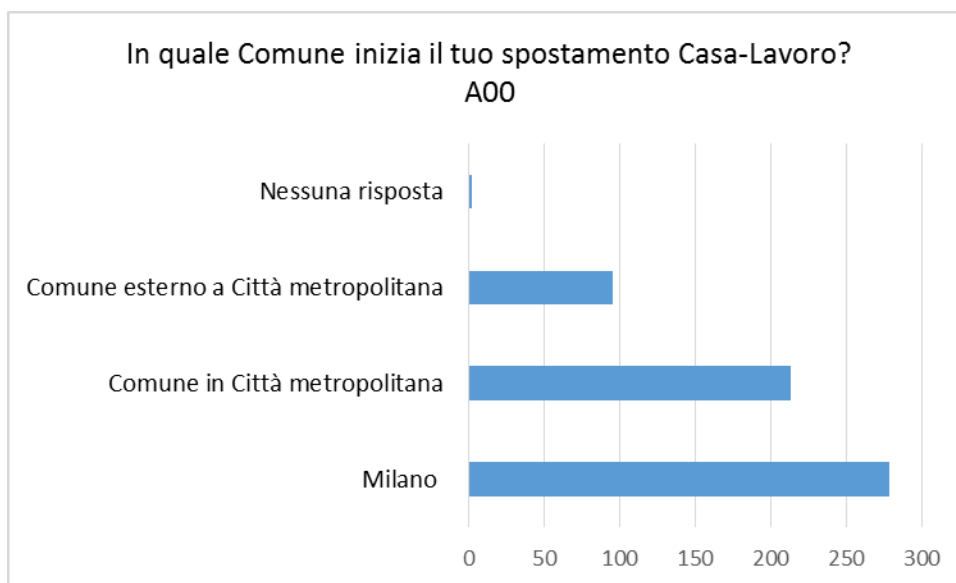
4.2 Analisi degli esiti del questionario d'indagine

Durante il periodo di 5 settimane, a far data dal 15 Luglio e sino al 18 Agosto 2021, nel corso del quale il questionario proposto ai lavoratori è rimasto attivo on line per la compilazione, si è riscontrato un notevolissimo tasso di adesione da parte dei dipendenti di Città metropolitana: infatti **ben 605** son state le risposte ricevute (555 complete e 50 parziali) pari a $\frac{3}{4}$ **del totale** dei dipendenti raggiunti con l'invito a partecipare alla raccolta dati, con un tasso di restituzione pari al 74,5%.

Sono stati dettagliatamente analizzati tutti i dati ricavabili dalle risposte che, anche tramite specifici grafici, possono essere ben illustrate nel seguito.

Alla Domanda A00: *In quale Comune inizia il tuo spostamento Casa-Lavoro?* Si è avuto un riscontro, come ci si poteva aspettare, coerente con il dato riferito al luogo di domicilio dei dipendenti (già analizzato al precedente Capitolo), per cui si hanno origini dello spostamento:

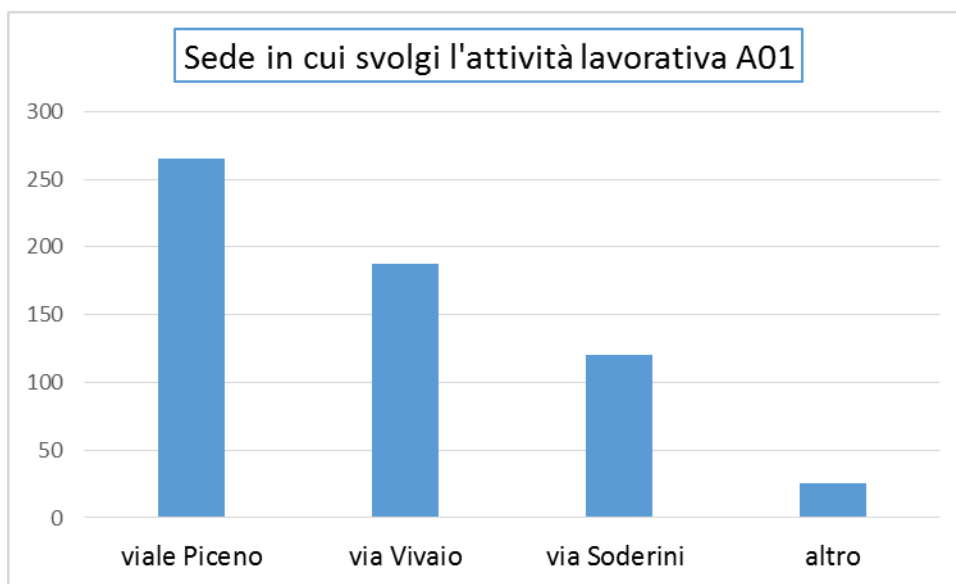
- nel Comune di Milano, per quasi la metà dei dipendenti (47%);
- in altro Comune di Città metropolitana, per oltre 1/3 dei dipendenti (36%); qui con una forte dispersione del dato, si contano infatti ben 69 (oltre Milano) diversi Comuni in cui inizia lo spostamento, un numero che supera la metà dei Comuni di Città metropolitana, e con soli 3 Comuni (Cinisello, Legnano e Sesto S.G.), in cui hanno origine 10 o più spostamenti;
- in un Comune esterno a Città metropolitana, per il 17% circa, per la quasi totalità da Province lombarde (90%) e, tra queste, con prevalenza da Lodi, Varese e Monza-Brianza (ognuna intorno al 25%).



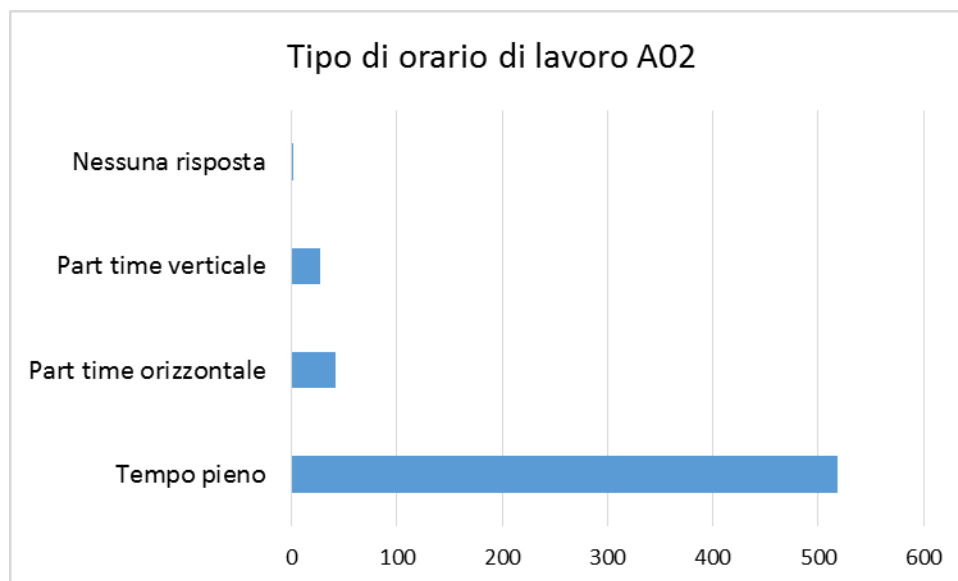
Anche per le risposte alla Domanda A01: *In quale sede di Città metropolitana svolgi la mansione lavorativa?* si hanno strettissime analogie con il dato già analizzato al precedente Capitolo, per cui si hanno destinazioni dello spostamento verso le sedi di lavoro di:

- Viale Piceno 60, con il 44%
- Palazzo Isimbardi, con il 32%
- Via Soderini, con il 20%,

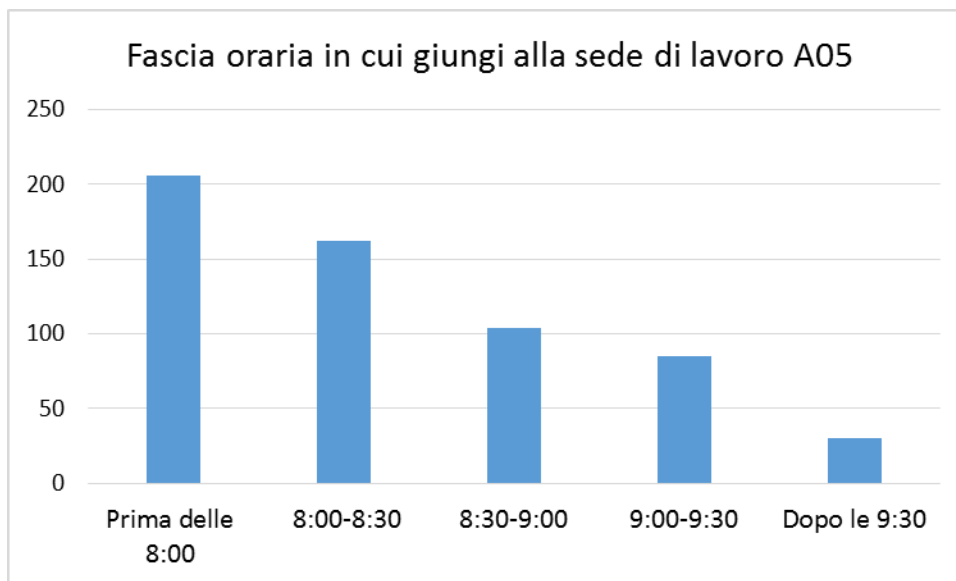
mentre il restante 4% indica "altra" sede o non fornisce risposta.



Alla Domanda A02: *Con quale tipo di orario svolgi la mansione lavorativa?*, con lo scopo di conoscere la distribuzione dei dipendenti con prestazione a tempo pieno o a part-time orizzontale o verticale, la stragrande maggioranza (oltre l'88%) ha risposto che opera "a tempo pieno", mentre si distribuisce in modo analogo (circa 7% e 5%) la restante quota riferita al part-time: orizzontale e verticale. Anche in questo caso c'è congruenza con i valori elaborati in merito al precedente Capitolo. Poco significativo, per l'entità numerica delle risposte e per la dispersione delle stesse, è risultato il riscontro alle domande A03 e A04 di precisazione su: *quanti gg a settimana*, per il Part time verticale, e su: *quante ore di lavoro al giorno*, per il Part time orizzontale.



Alla Domanda A05: *Qual'è la fascia oraria in cui di solito giungi alla sede di lavoro?* si poteva rispondere scegliendo fra una serie di fasce orarie predeterminate; complessivamente risulta una netta prevalenza (63%) all'arrivo dei dipendenti sul posto di lavoro in orario precedente alle 8,30, con addirittura più di 1/3 (35%) che completa lo spostamento prima delle 8,00; abbastanza analoghe sono le percentuali per le due mezz'ore di intervallo fra loro successive: 18% per la mezz'ora fra le 8,30 e le 9,00, 14% per la mezz'ora fra le 9,00 e le 9,30; modesto (5%) il dato di chi arriva dopo le 9,30.

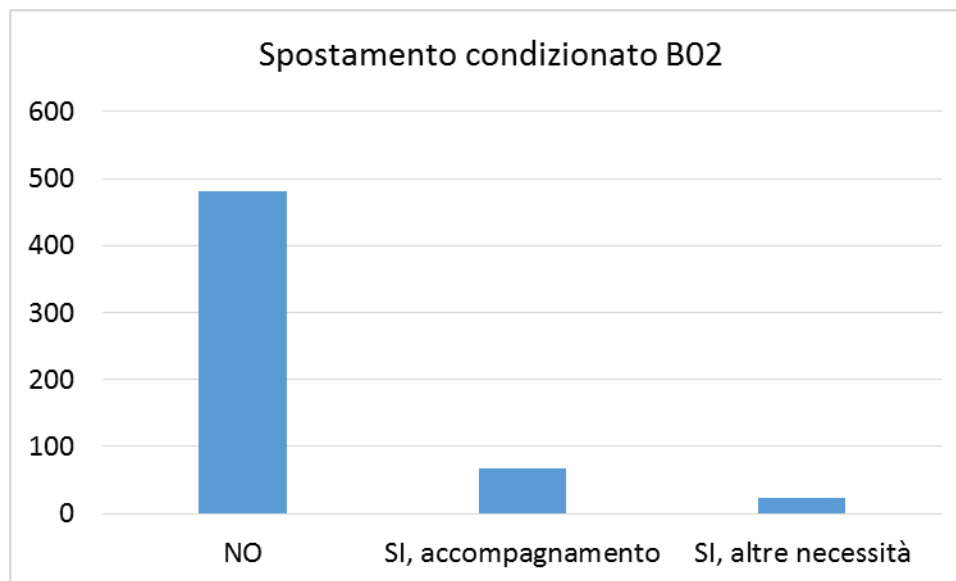


La Domanda B01: relativa all'ambito geografico entro il quale *Il tuo abituale spostamento casa-lavoro si svolge*: ha prodotto risposte con peso percentuale pressoché identico a quello della Domanda 1, ovvero:

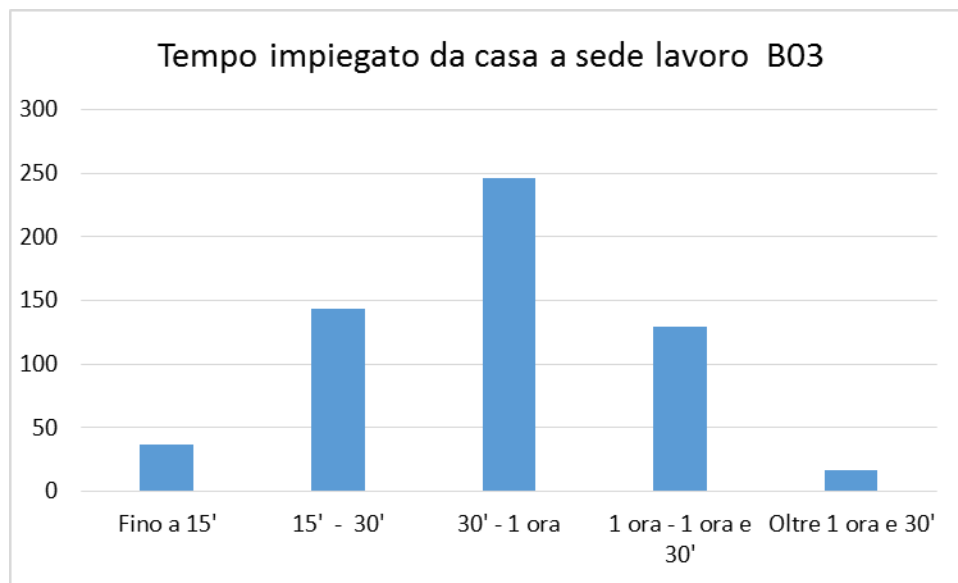
- Tutto e solo all'interno del Comune di Milano, per quasi la metà dei dipendenti (48%)
- Tra un Comune di Città metropolitana e Milano, per oltre 1/3 dei dipendenti (35%)
- Anche in Comune esterno a Città metropolitana per il 17% circa.



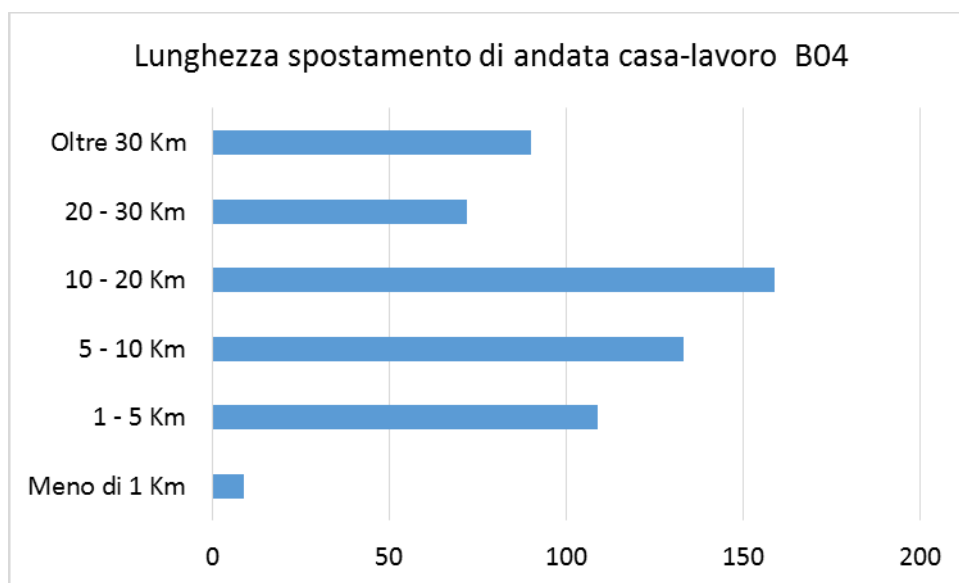
Alla Domanda B02: finalizzata a sondare se l' *abituale spostamento casa-lavoro è condizionato da altre necessità*, l'84% ha risposto di recarsi da casa al lavoro senza esser condizionato da altre necessità durante il tragitto, mentre una quota minore (12%), ma in numero comunque significativo, segnala che lo spostamento è bloccato-condizionato dall'aver *necessità di accompagnare altre persone lungo il tragitto casa-lavoro*; una quota residuale (4% circa) risponde che vi sono altri motivi che impongono di "deviare" lungo il tragitto casa-lavoro.



Alla Domanda B03: *Quale è il tempo impiegato per il tuo abituale spostamento di andata da casa al lavoro?* era possibile fornire una risposta a scelta fra una serie di 6 intervalli di durata dello spostamento; risulta prevalere in modo netto (43%) l'intervallo da *30 minuti a 1 ora*, seguono, con valori molto vicini fra loro (rispettivamente con il 25% e il 22,5%), gli intervalli: *Da 15 a 30 minuti* e *Da 1 ora a un'ora e mezza*; sono più modesti, ma pur sempre esistenti, i casi di chi è molto vicino al luogo di lavoro (6,5%) con spostamento di durata *Fino a 15 minuti* e di chi invece è molto distante (3%), con durata che va *Oltre un'ora e mezza*. Alla Domanda B03A con la quale si è chiesto se vi fosse una diversa durata nello spostamento di ritorno verso casa rispetto all'andata, si è riscontrata una sostanziale corrispondenza (92% dei casi) fra durata in andata e in ritorno.

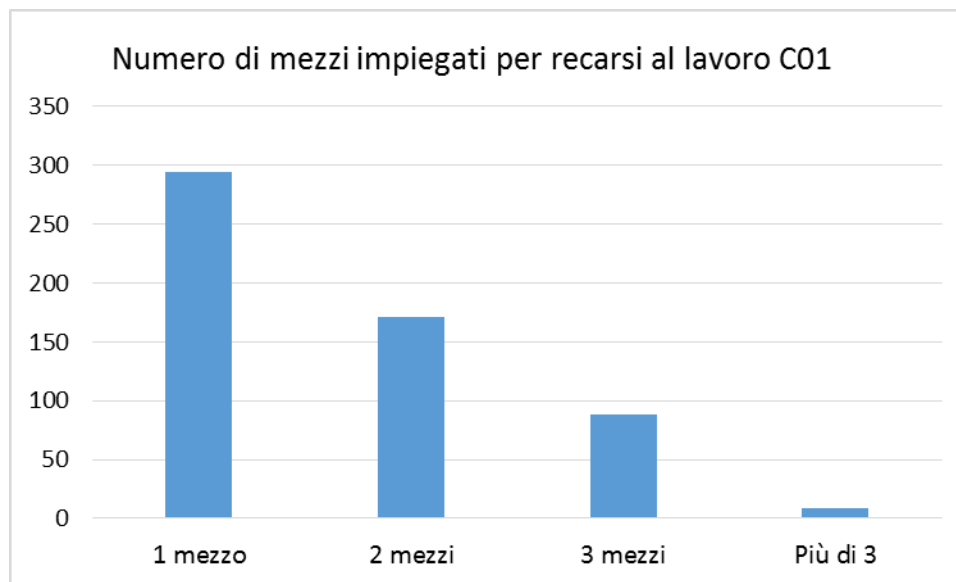


Alla Domanda B04: *Quale è la lunghezza dello spostamento di andata da casa al lavoro?* era possibile fornire una risposta a scelta fra una serie di 6 intervalli di lunghezza dello spostamento; a differenza del caso precedente relativo alla durata, qui non vi è un intervallo che prevale in modo netto, in quanto due, quelli *Da 10 a 20 Km* e *Da 5 a 10 Km* rappresentano ciascuno circa $\frac{1}{4}$ delle risposte (il 27% e il 23% rispettivamente), e altri tre, quello *Da 1 a 5 Km*, quello *Oltre 30 Km* e quello *Da 20 a 30 Km*, hanno valori che non son molto distanti fra loro (rispettivamente il 19% e il 16% e il 13%), mentre modesto (2%) è il dato di chi è veramente prossimo, *Minore di 1 Km*, alla sede di lavoro.



Con la Domanda B04A per una diversa lunghezza nel ritorno verso casa, si è verificata la corrispondenza (98% dei casi) fra le lunghezze in andata e in ritorno

Alla Domanda C01: *quanti sono i mezzi di trasporto con cui ti rechi abitualmente al lavoro?* oltre la metà (52%) ha risposto *con 1 solo mezzo*, mentre i dati *con 2 e 3 mezzi* sono rispettivamente pari al 30% e al 16%; c'è anche una quota, circa 2%, che purtroppo impiega *oltre 3 mezzi*;

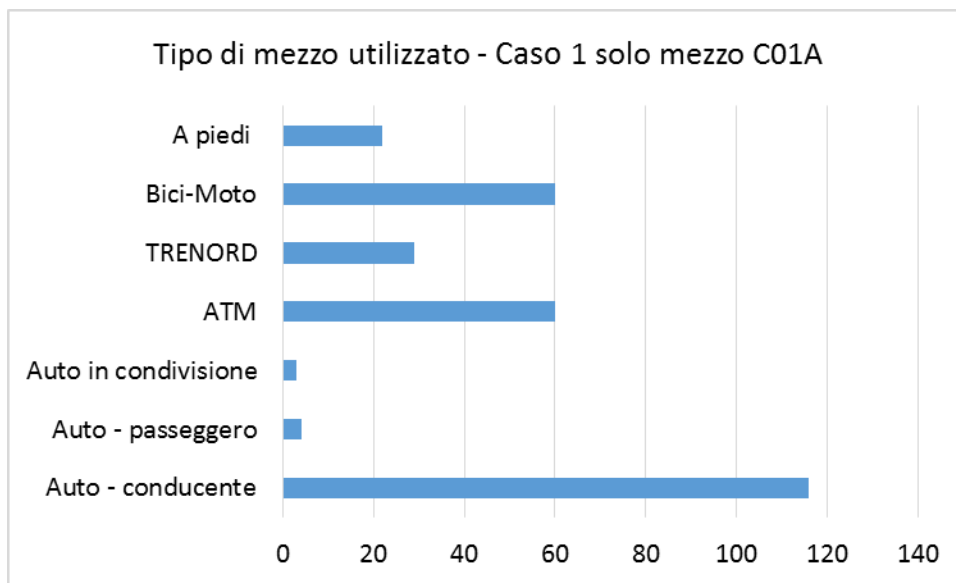


Alle ulteriori domande Domanda C01/A/B/C finalizzate a conoscere il tipo di mezzo utilizzato, si sono ricevute le seguenti risposte:

(*) *nel caso di un 1 solo mezzo C01A:*

- Auto come conducente **40%**
- Auto come passeggero 1%
- Auto in condivisione 1%
- ATM 20%
- TRENORD 10%
- Bici-Moto 20%
- A piedi 8%

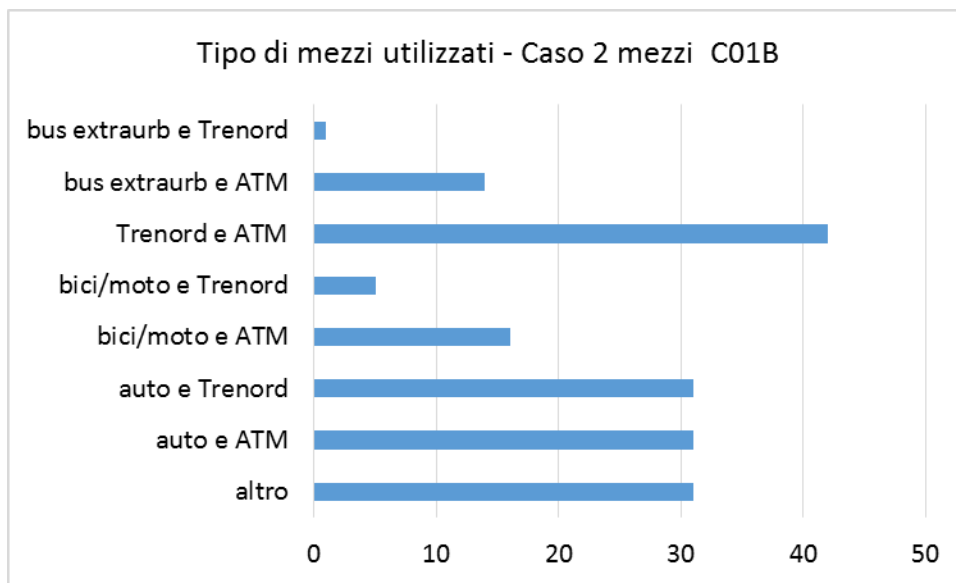
è opportuno segnalare sin da subito come sia **elevata la percentuale, 40% circa**, di chi utilizza l'auto, da solo, come conducente per recarsi al lavoro;



(*) nel caso di 2 mezzi C01B:

- auto e Trenord 18%
- auto e ATM in Mi 18%
- Trenord e ATM in Mi 25%
- bus extraurbano e ATM in Mi 8%
- bus extraurbano e Trenord 1%
- altre combinaz "intermodali TPL" 18%
- bici/moto e Trenord 3%
- bici/moto e ATM in Mi 9%

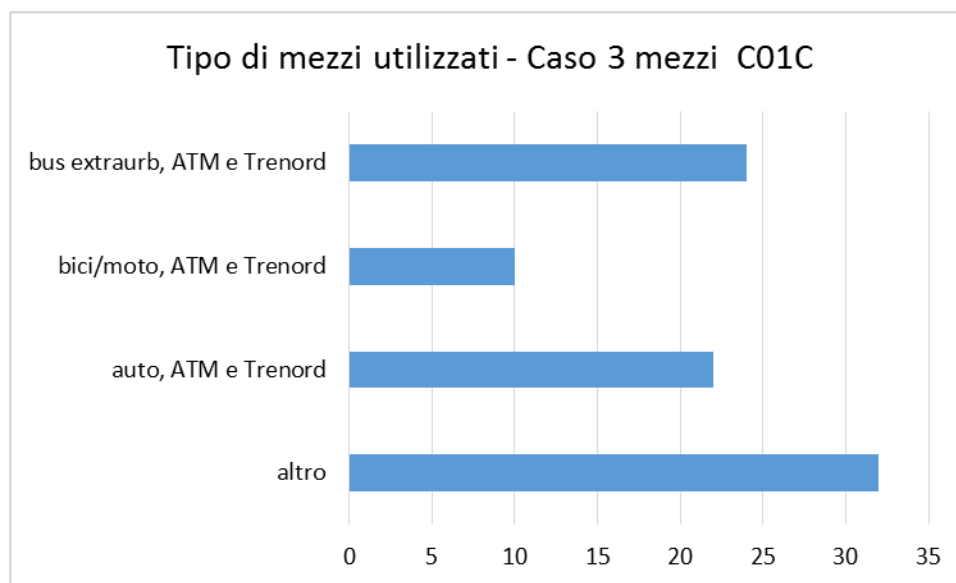
in questo caso è interessante notare come, quando vi è l'esigenza di utilizzare più mezzi, aumenta notevolmente (si raggiunge il **52%** !) la quota che complessivamente usufruisce del sistema offerto dai mezzi pubblici di TPL: ATM-Trenord-Bus extraurbani, facendo ipotizzare che un "effetto rete TPL" sia già parzialmente in atto, sul quale, pertanto, si può agire per ancor più valorizzarlo e potenziarlo, agevolandone l'utilizzo da parte dei dipendenti; anche la quota che coinvolge le auto proprie, pur rimanendo elevata (36% complessivamente), non viene utilizzata a sè stante, ma è funzionale all'interscambio con le reti ATM-Trenord; allo stesso modo pare sia da valorizzare la già significativa quota (12% in totale) che si rivolge all'interscambio fra la "modalità dolce" e le reti TPL di ATM e Trenord;



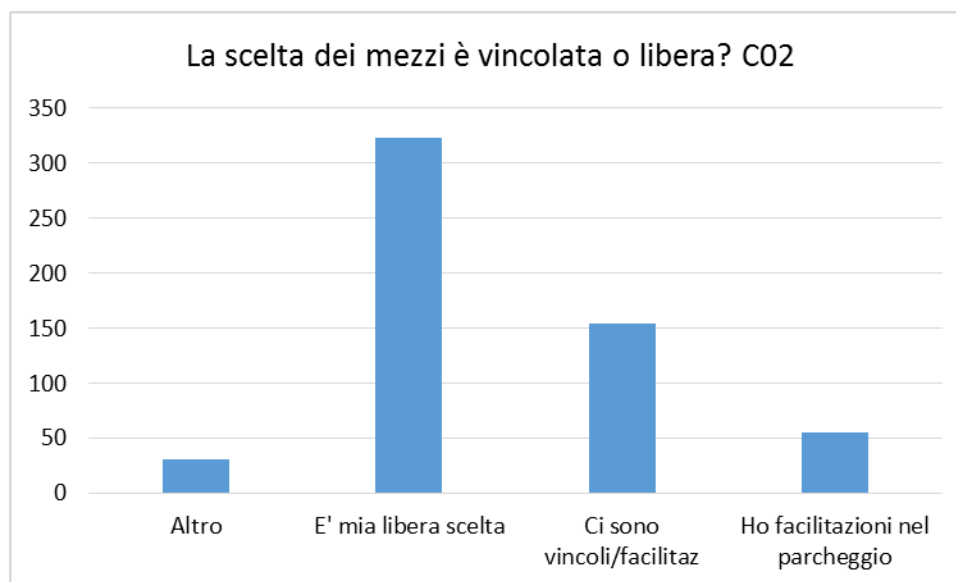
(*) nel caso di 3 mezzi C01C:

- bus extraurbano+Trenord+ATM 27%
- altre combinaz "intermodali TPL" 20%
- auto+Trenord+ATM 25%
- altre combinaz auto+TPL 8%
- bici/moto e Trenord e ATM 11%
- dato non sintetizzabile 9%

anche qui si conferma quanto già osservato per il caso "con 2 mezzi": ovvero che è elevata la percentuale (complessivamente del **47%**) che coinvolge l'intera rete dell'offerta dei mezzi pubblici di TPL, in questo caso anche con un ruolo significativo del servizio dei bus extraurbani "in apporto" alle reti ferroviarie e metropolitane, più veloci e più capienti, in una logica intermodale, con un "effetto rete TPL" ancor più marcato, che, pertanto, andrebbe valorizzato a favore di un ancor più ampio suo utilizzo da parte dei dipendenti, anche mediante l'introduzione di agevolazioni economiche e gestionali; l'utilizzo di auto propria è circoscritto ad una parte del tragitto, nell'ambito di una quota (nell'insieme pari al 33%) che comunque interscambia sempre con le reti di ATM e di TRENORD e con altri servizi di TPL;



Alla Domanda C02: *Ci sono vincoli che determinano la tua scelta dei mezzi di trasporto utilizzati?* la gran parte di dipendenti (58%) risponde “No è una mia libera scelta”; vi è però un 10% che viene, di fatto, agevolato nell’utilizzo della propria auto, in quanto ha “facilità di trovare parcheggio gratuito all’interno delle sedi di lavoro o in prossimità”;

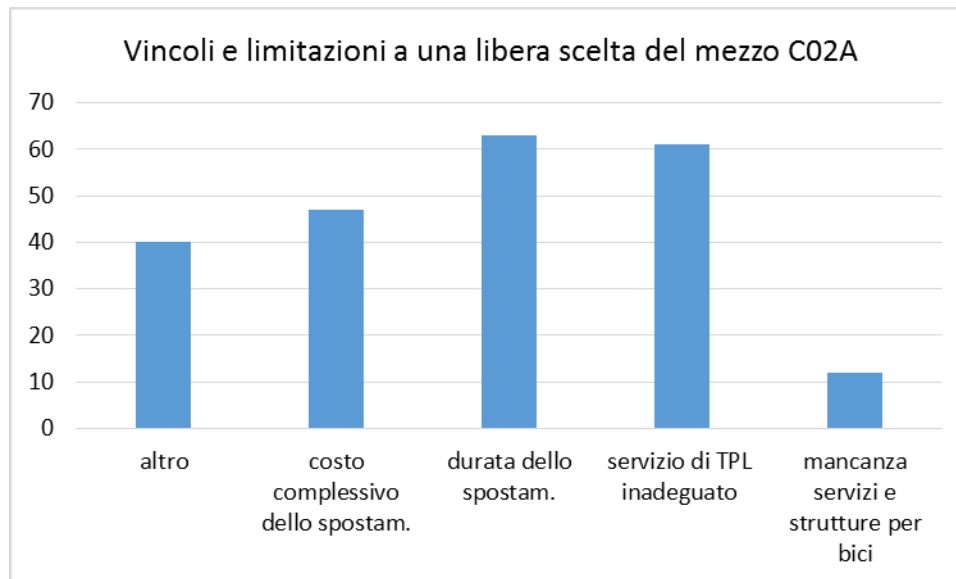


alla successiva Domanda C02A sottoposta a chi (27%) segnala “vincoli- limitazioni” sono state fornite risposte per:

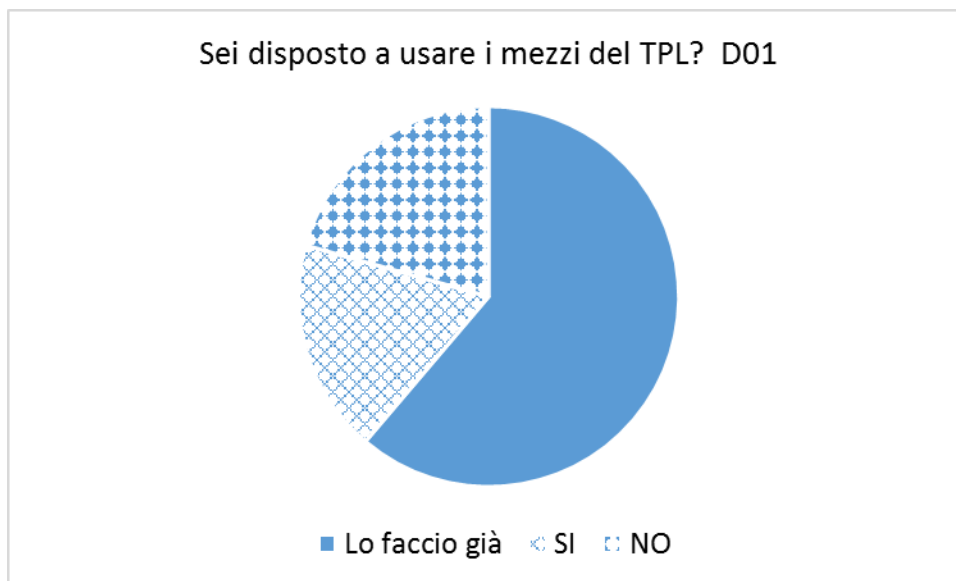
- il costo complessivo dello spostamento 47 unità,
- la durata dello spostamento 63 unità,

- orari, distanza fermate, mancanza coincidenza mezzi pubblici 61 unità,
- mancanza di servizi e strutture per gli spostamenti in bici 12 unità

vi è infine anche un discreto numero (40) che ha scelto la voce “Altre facilitazioni”, avendo la possibilità di descriverle liberamente senza una griglia predefinita da cui attingere, da cui emergono molti e diversificati commenti, che spaziano toccando varie tematiche, alcune riferite a effettive facilitazioni e altre, la gran parte, con considerazioni difficilmente sintetizzabili.

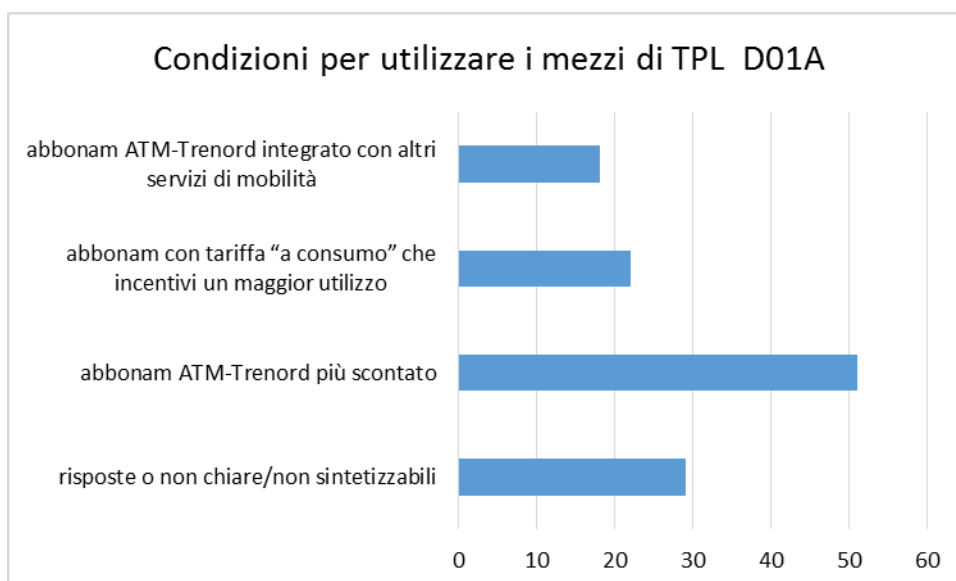


La Domanda D01: *Se non lo fai già, saresti disposto a utilizzare i mezzi di trasporto pubblico per recarti al lavoro?* consente di ricavare un dato già di per sè positivo, ci sono infatti ben 341 dipendenti (su 557 che han risposto a questa domanda) che già ORA utilizzano il TPL nello spostamento Casa-Lavoro: una quota percentuale del 61%, **quasi 2/3 del totale!** Ci sono poi coloro che non pensano minimamente di utilizzare il TPL (21%), ma anche una bella fetta, superiore alle 100 unità (18%) che sarebbe disposta a utilizzare il trasporto pubblico per recarsi al lavoro, quindi un numero e una quota significative a cui andrebbe data risposta concreta con soluzioni utili al passaggio verso l'impiego dei mezzi del TPL.



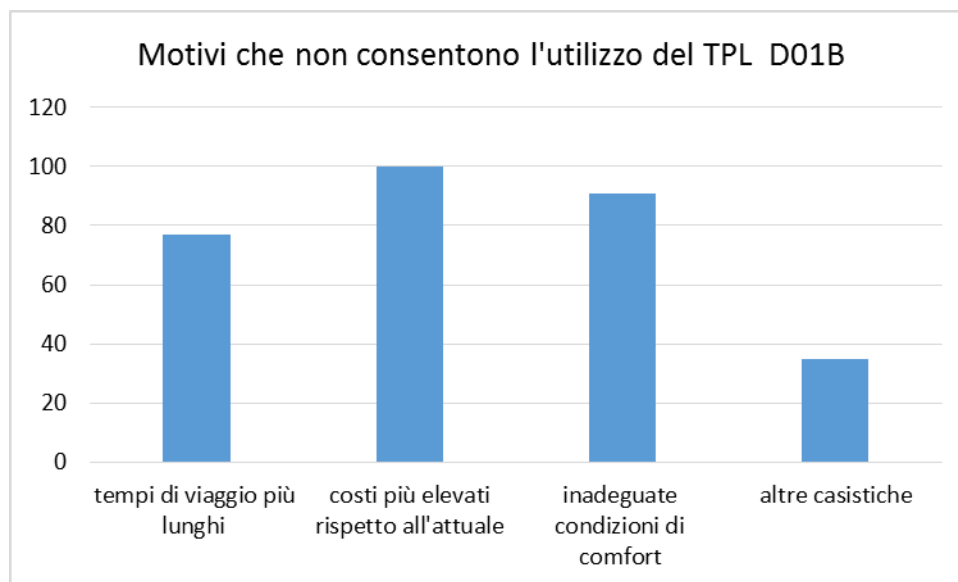
Per la Domanda D01A: *Indica quali sono le condizioni per utilizzare il TPL per recarti al lavoro* (rivolta a coloro che avevano risposto SI alla Domanda D01) si riscontrano:

- 51 risposte a favore di un abbonamento ATM-Trenord più scontato rispetto all'attuale,
- 22 risposte per un abbonamento non più, come ora, a "costo fisso predeterminato" ma con tariffa "a consumo", che sia tale da incentivare un suo maggior utilizzo,
- 18 risposte per un abbonamento ATM-Trenord integrato con altri servizi di mobilità,
- 29 casi con risposte o non chiare/non sintetizzabili, o con la scelta di abbonarsi solo al termine dell'emergenza da COVID, o riferite a difficoltà per inadeguatezza del servizio di TPL, per la durata viaggio troppo lunga, per il numero elevato di trasbordi, ecc.

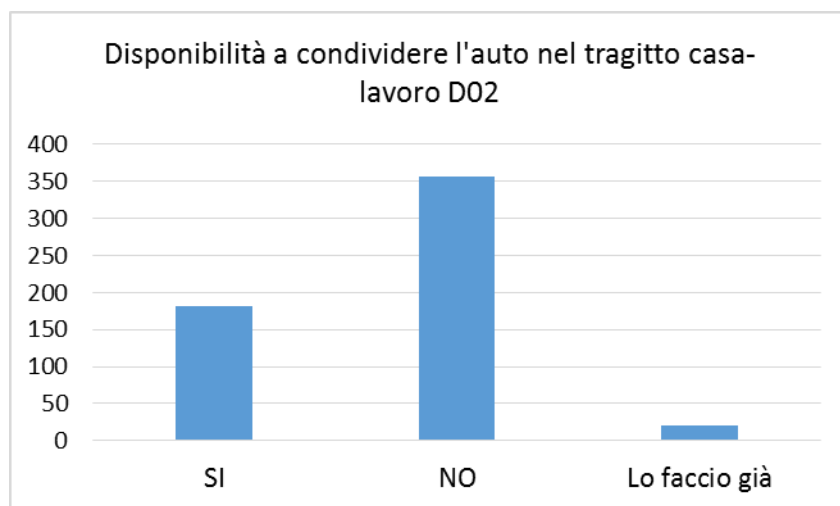


Per la Domanda D01B: *indica i motivi che non ti consentono di scegliere i mezzi di trasporto pubblico per il tragitto casa-lavoro* (rivolta a coloro che avevano risposto NO alla Domanda D01) si riscontrano:

- 77 risposte per cui i mezzi di TPL determinano tempi di viaggio più lunghi rispetto al mezzo utilizzato
- ben 100 risposte che segnalano di dover affrontare costi più elevati con il TPL rispetto ai costi sostenuti attualmente
- 91 risposte per le quali le condizioni di comfort fornite dai mezzi di TPL non sono ritenute adeguate alle aspettative
- altre 35 casistiche che impediscono l'utilizzo del TPL, tra cui: 10 a motivo dell'emergenza da COVID, per mancanza o inadeguatezza dell'offerta del servizio di TPL, infine altre per particolari situazioni personali, alcune non chiare/non sintetizzabili.

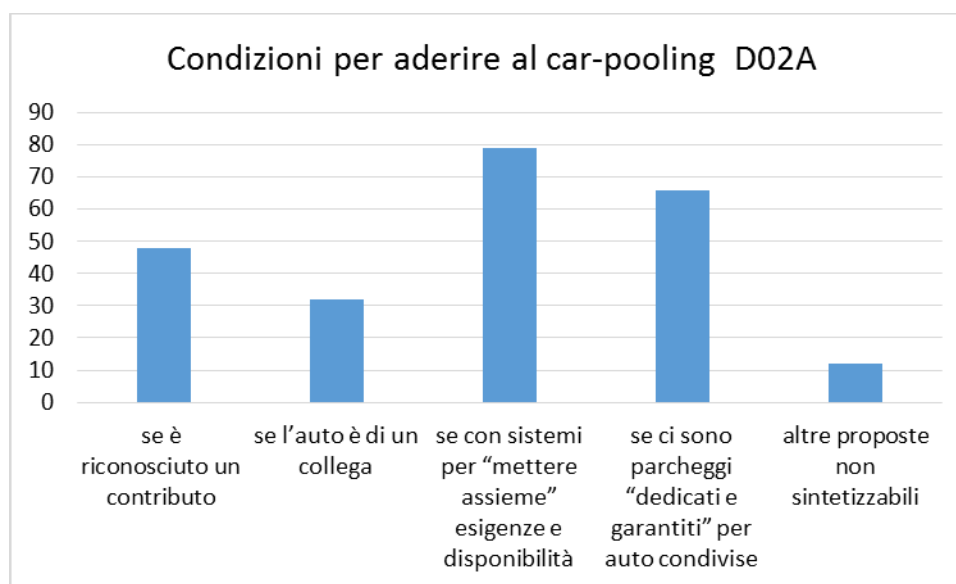


La Domanda D02: *Se non lo fai già, saresti disposto a condividere con colleghe/i la tua auto per recarti al lavoro, o ad usufruire di auto messa a disposizione da un collega?* Ottiene ben 2/3 di risposte negative, per 350 unità pari al 63%, ma allo stesso tempo si registrano anche numerose risposte positive, per 181 unità pari al 33%, con un restante 4%, 21 casi, che già applica il *car-pooling*.



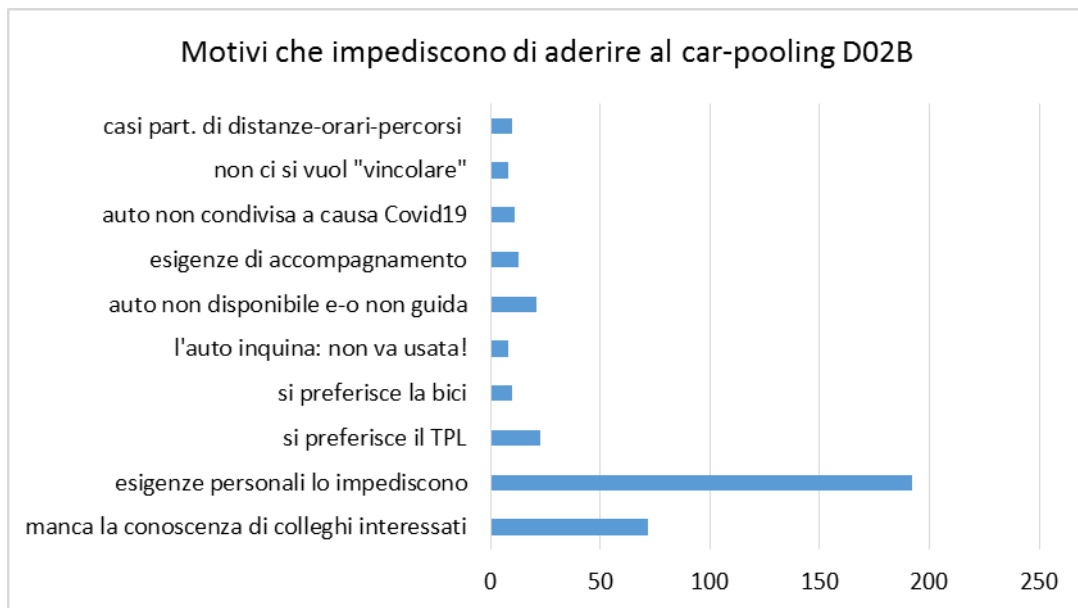
Per la Domanda D02A: *Indica quali sono le condizioni necessarie per la condivisione dell'auto nel percorso casa-lavoro* (rivolta a coloro che avevano risposto SI alla Domanda D02) si riscontrano:

- 48 risposte positive all'eventualità che sia riconosciuto un contributo che ripaghi parte dei costi sostenuti per l'utilizzo condiviso dell'auto,
- 32 possibili adesioni, qualora l'auto impiegata sia quella di un collega,
- 79 condivisioni in merito a eventuali sistemi-modalità che agevolino il "mettere assieme" esigenze e disponibilità di potenziali interessati,
- 66 risposte positive all'individuazione, all'interno del perimetro della sede di lavoro, di parcheggi "dedicati e garantiti" per le auto utilizzate in condivisione,
- 12 altre proposte di contenuto non sintetizzabile.

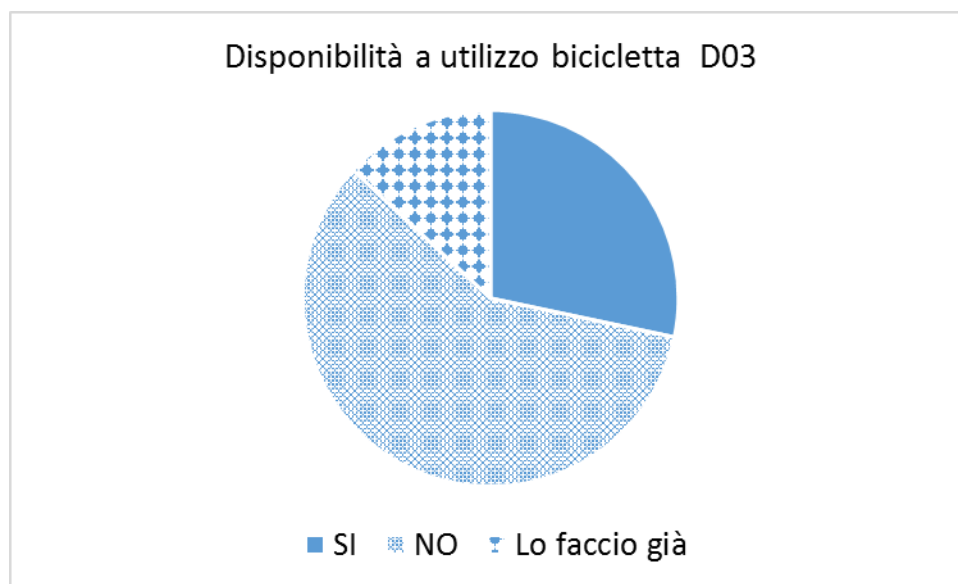


Alla Domanda D02B: *indica i motivi che non ti consentono di aderire all'eventuale condivisione dell'auto per il tragitto casa-lavoro* (rivolta a coloro che avevano risposto NO alla Domanda D02):

- 72 risposte indicano che non vi è conoscenza se ci siano o meno altri colleghi interessati alla condivisione dell'auto,
- 192 risposte segnalano che può essere problematico trovare soluzioni che mettano assieme esigenze spostamento di più colleghi,
- le risposte alla voce "altro" assumono in questo caso particolare rilevanza, per la loro numerosità, 118 casi, ma anche per le interessanti motivazioni; infatti in 41 risposte vengono espresse scelte chiare dove, all'auto condivisa, si preferisce il TPL (23 casi), la bici (10 casi) e dove (8 casi) vien detto che l'auto non va usata perché inquina; in altre situazioni vengono invece segnalati impedimenti oggettivi, dove l'auto non è disponibile o il dipendente non guida (21 casi) o laddove vi sono motivi personali, familiari e di accompagnamento (13 casi); per altre situazioni ancora si ritiene opportuno non aderire al trasporto condiviso, per il Covid (11 casi) o per voler esser liberi da vincoli (8 casi) o per distanze-percorsi-orari di lavoro difficilmente condivisibili con altri (10 casi).



Per la Domanda D03: *Se non lo fai già, saresti disposto a utilizzare la bicicletta, tua o dei servizi di sharing, per recarti al lavoro?* Si ha un riscontro positivo riguardo al numero, 73 dipendenti (13%) che già utilizzano la bicicletta nello spostamento Casa-Lavoro; il numero più elevato è quello di coloro che non hanno proprio in animo (probabilmente per distanza ed altri impedimenti oggettivi) di recarsi al lavoro in bici (327 unità, per 59%), ma il dato più sorprendente in termini positivi è l'elevato numero: 158 dipendenti (28%) che invece risponde SI e sarebbe quindi disposta a utilizzare la bicicletta, di proprietà o dei servizi di sharing, per recarsi al lavoro, un numero e una quota che rappresentano certamente una significativa volontà e che richiederebbero di essere ulteriormente approfondite per individuare concrete soluzioni per il trasferimento all'uso della bici nel tragitto casa-lavoro.

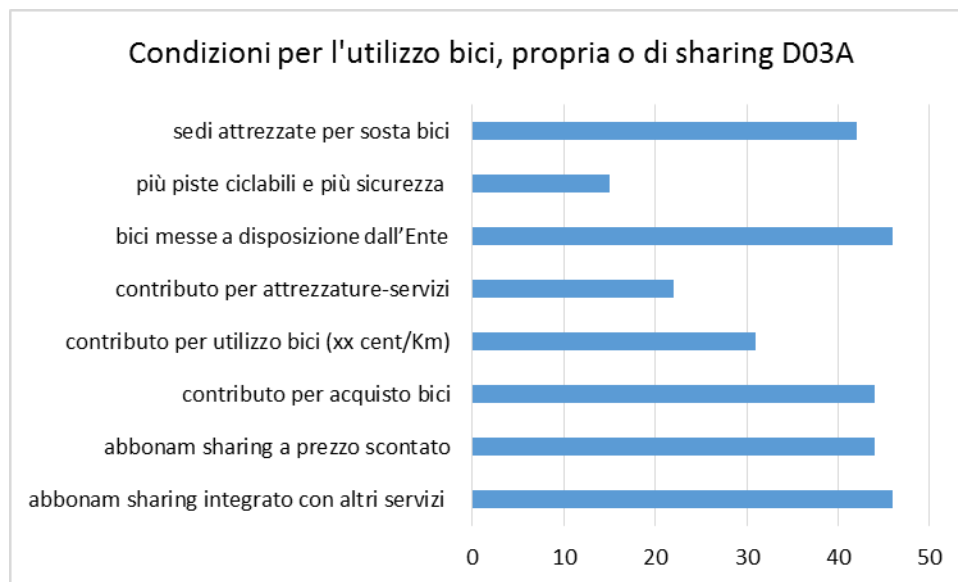


Alla Domanda D03A: *Indica le condizioni per le quali saresti disposto a utilizzare la bicicletta per recarti al lavoro?* (rivolta a coloro che avevano risposto SI alla Domanda D03) si riscontra il seguente numero di risposte:

- 46 per un abbonamento di bike sharing integrato con altri servizi (ATM-Trenord, ecc)
- 44 per un abbonamento di bike sharing a prezzo “convenzionato e scontato”
- 44 Se vi fosse un contributo per acquisto di una bicicletta
- 31 Se vi fosse un contributo di utilizzo della bicicletta di proprietà (es. per Km percorso)
- 22 Se vi fosse un contributo per acquisto di attrezzature e servizi (casco, assicuraz., ecc.)

- 46 Se le biciclette fossero messe a disposizione dall'Ente
 - 42 Se vi fossero luoghi dedicati alle bici, attrezzati e protetti nella sedi di lavoro
- da cui si può ricavare una prima analisi dei "desiderata" formulati dai dipendenti, con 110 che gradirebbero azioni rispetto all'abbonamento di bike sharing, 97 (fra i quali anche parte di coloro interessati anche al bike-sharing) che gradirebbero un contributo per utilizzare la propria bici, 86 che chiedono interventi specifici dell'Ente su beni nella propria disponibilità- proprietà

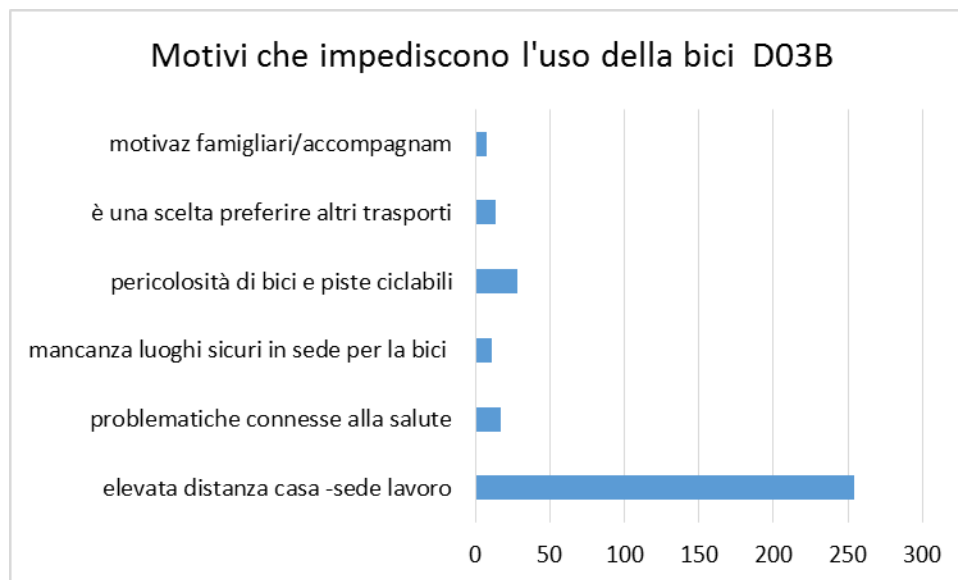
Le altre 23 risposte non sono disperse, a differenza dei casi visti per utilizzo TPL e car-pooling, ma sono ben concentrate nel chiedere, ben 15 su 23!, più piste ciclabili e più sicurezza su strada per gli utenti della bici.



Alla Domanda D03B: *Indica i motivi che non ti consentono di scegliere la bicicletta per recarti al lavoro* (rivolta a coloro che avevano risposto NO alla Domanda D03) sono state date risposte relative:

- ad un impedimento oggettivo, dovuto all'elevata distanza da casa al luogo di lavoro, per ben 254 casi, a cui si aggiungono 17 casi (tra quelli alla voce "altro") in cui si sono segnalate problematiche connesse alla salute,
- alla mancanza di luoghi nella sede di lavoro dove lasciare in sicurezza la bici e/o mancanza di parcheggio bici in sharing vicino al luogo di lavoro, per soli 11 casi,
- ad altre 85 situazioni, tra le quali si segnalano 28 casi per la Pericolosità dell'uso della bici e/o piste ciclabili inadeguate o non protette, 14 casi per una vera e propria scelta di non usare

la bici e preferire altri modi di trasporto e 8 casi per problematiche connesse a motivazioni famigliari/di accompagnamento.

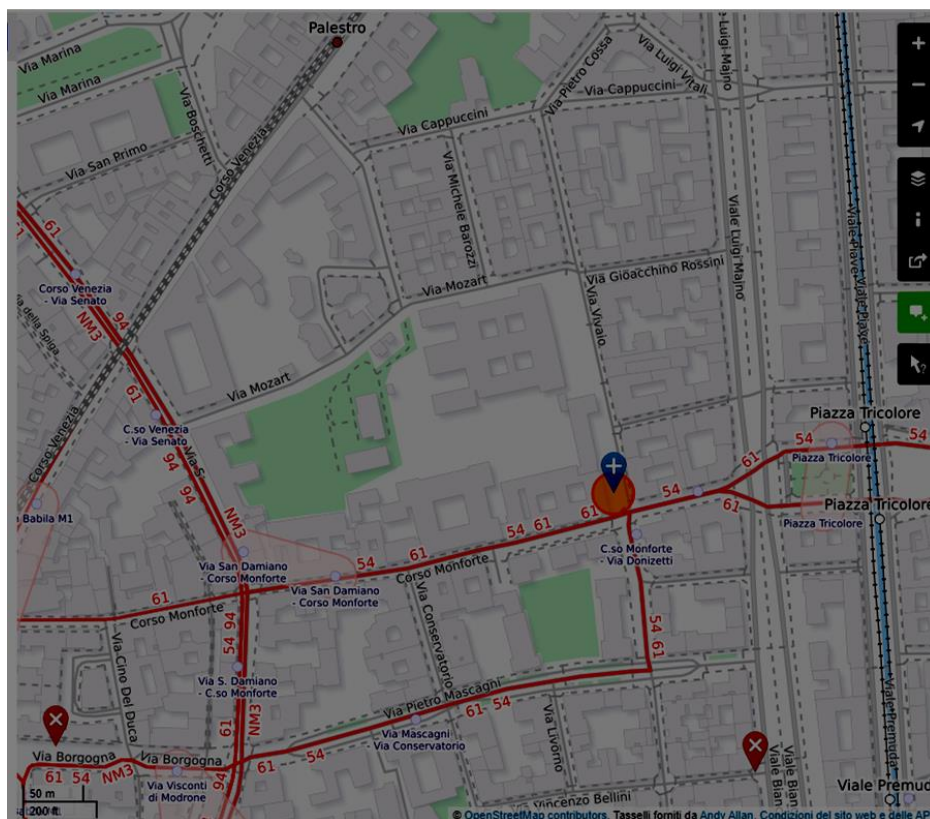


5. L'offerta dei servizi di Trasporto pubblico e di Bike sharing (Bike-Mi)

5.1 Linee e fermate del TPL presso le sedi dell'Ente

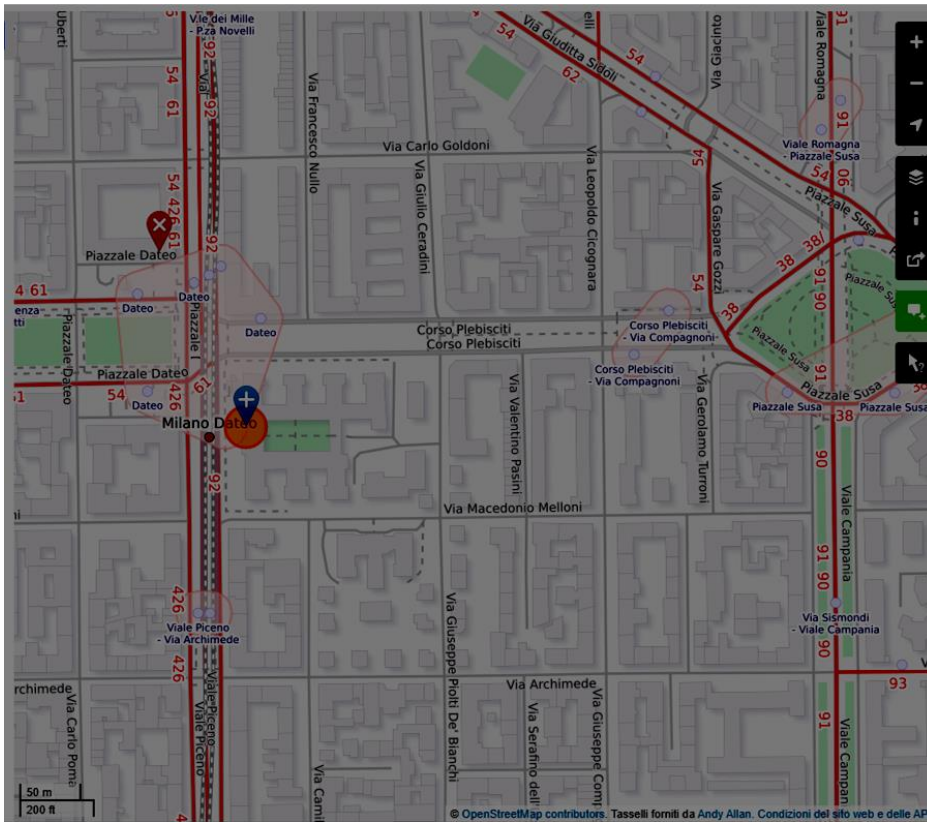


La sede di Via Vivaio è raggiungibile mediante i mezzi di trasporto pubblico locale in figura:



- Bus 54 – frequenza nell'ora di punta nei giorni feriali: ogni 4'
- Bus 61 – frequenza nell'ora di punta nei giorni feriali: ogni 4'
- Tram 9 (fermata P.za Tricolore e 4 min. a piedi) – 5' di frequenza ora di punta giorni feriali
- M1 (fermate San Babila-Palestro e 7 min. a piedi) – 4' frequenza ora di punta giorni feriali

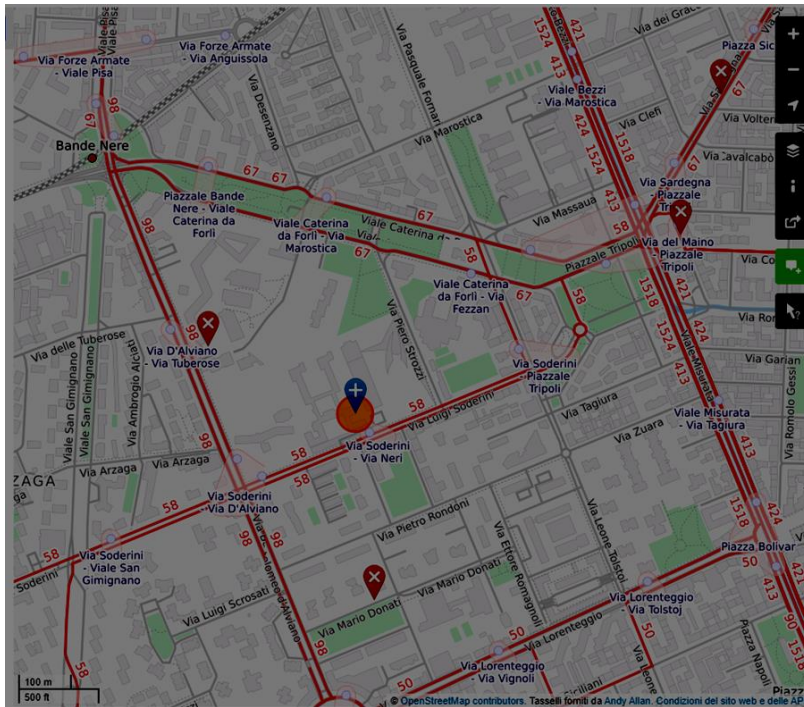
La sede di Viale Piceno 60 è raggiungibile con i mezzi di trasporto pubblico locale in figura:



- Bus 54 – frequenza nell’ora di punta nei giorni feriali: ogni 4’
- Bus 61 – frequenza nell’ora di punta nei giorni feriali: ogni 4’
- Filobus 92 – frequenza nell’ora di punta nei giorni feriali: ogni 5’
- Passante ferroviario Linee S1-S2-S5-S6-S12-S13 (fermata Dateo)

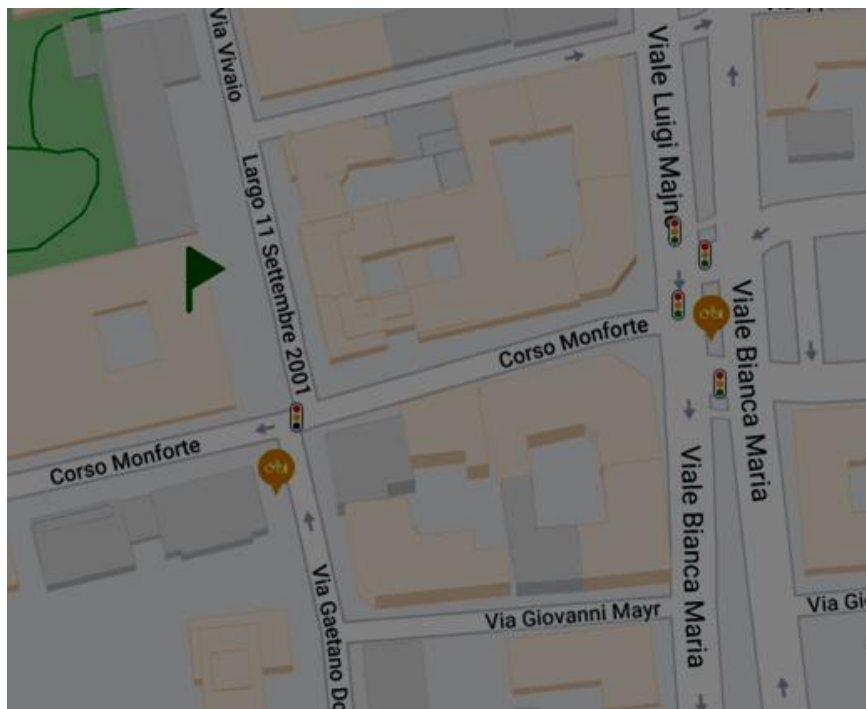
La sede di Via Soderini 24 è raggiungibile con le linee di trasporto pubblico locale:

- Bus 58 – frequenza nell’ora di punta nei giorni feriali: ogni 7’
 - Bus 98 – frequenza nell’ora di punta nei giorni feriali: ogni 7’
 - M1 (fermata Bande Nere e 15 min. a piedi) – 4’ frequenza ora di punta giorni feriali
 - Bus 67 (fermata P.le Tripoli e 10 min. a piedi) – 8’ frequenza ora di punta giorni feriali
 - Filobus 90-91 (fermata P.le Tripoli e 15 min. a piedi) – 4’ frequenza ora di punta giorni feriali
- rappresentate in figura:

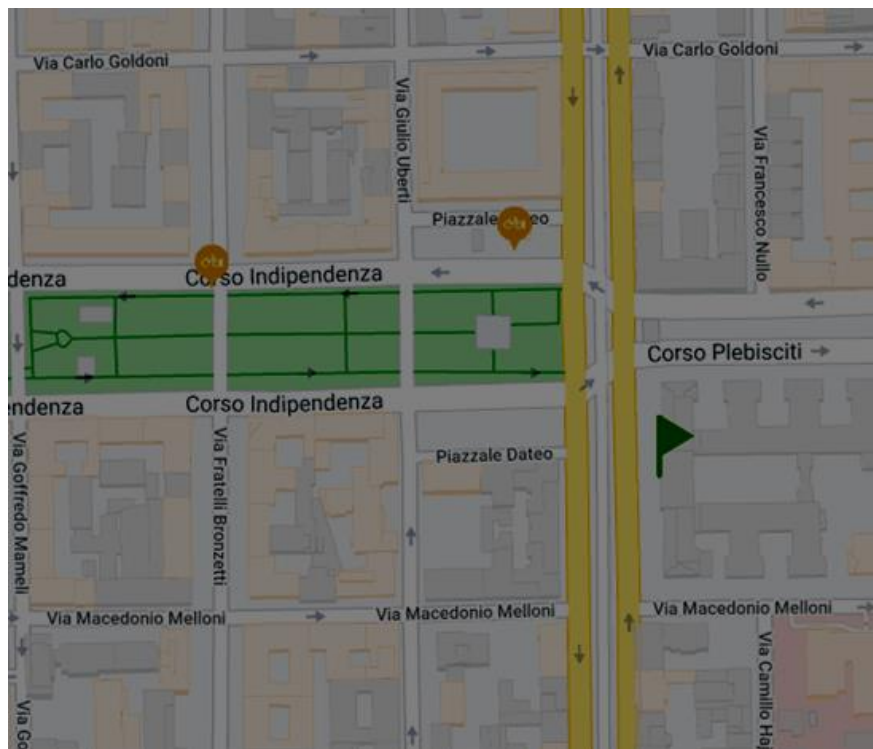


5.2 Bike sharing (Bike-Mi) in prossimità delle sedi dell'Ente

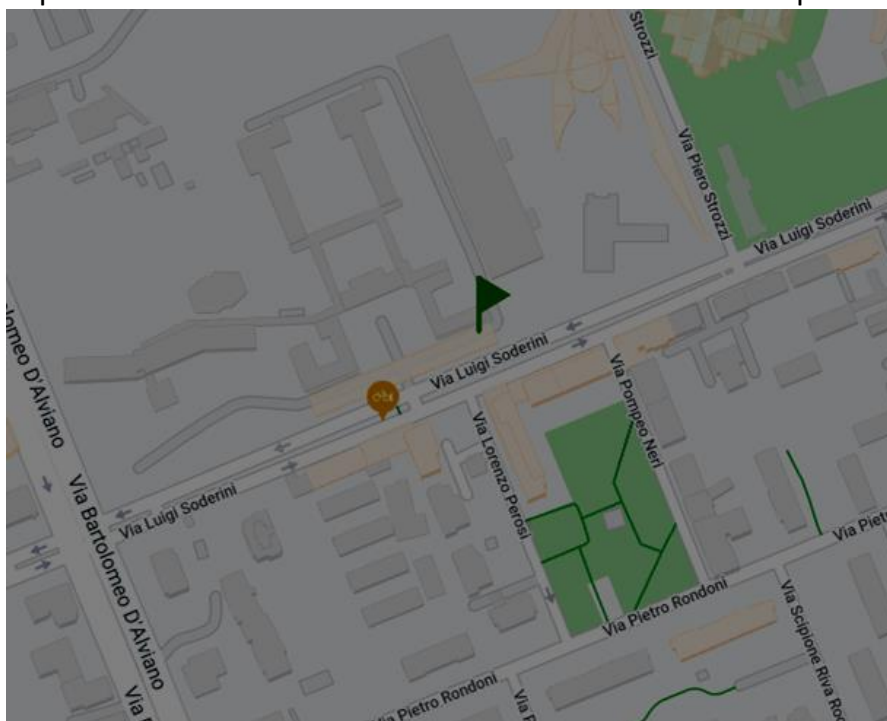
Le postazioni di Bike-Mi in prossimità di Palazzo Isimbardi, Via Donizetti ang. corso Monforte con 24 stalli e P.za Tricolore lato via Bianca Maria con 27 stalli sono riportate in figura:



Le postazioni di Bike-Mi in prossimità della sede di Viale Piceno, posizionate in P.le Dateo con 34 stalli e in Corso Indipendenza con 36 stalli, sono riportate in figura:



La postazioni di Bike-Mi in Via Soderini ha 29 stalli ed è riportata nella seguente figura:



6 Progetto, implementazione, comunicazione e monitoraggio / aggiornamento del Piano

6.1 Le azioni già messe in atto da Città metropolitana di Milano

Oramai da diversi anni Città metropolitana di Milano ha attivato azioni mirate a favorire modi di trasporto più sostenibili, rispetto l'utilizzo dell'auto privata, incentivando l'utilizzo del trasporto pubblico locale (TPL) negli spostamenti casa-lavoro dei propri dipendenti.

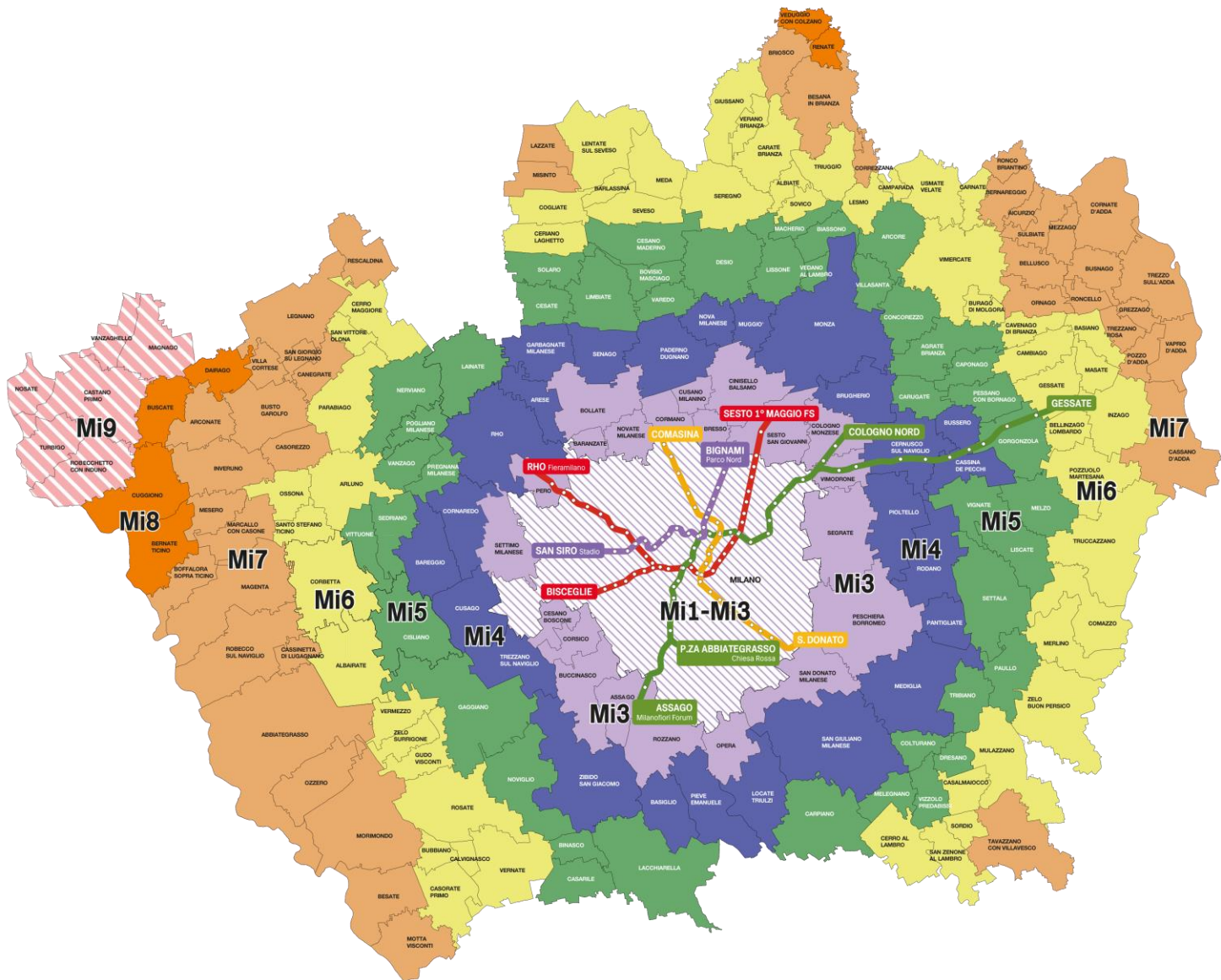
A tal fine ha infatti stipulato specifiche Convenzioni con le Società che esercitano il TPL metropolitano (ATM Spa) e ferroviario (TRENORD Srl), Convenzioni che offrono ai dipendenti la possibilità di acquistare abbonamenti annuali di TPL a condizioni agevolate: costo rateizzato in dodici rate mensili (trattenute direttamente dallo stipendio dell'abbonato) e prezzo scontato per alcune tipologie di abbonamento.

Le Convenzioni prevedono che possano essere acquistati i seguenti abbonamenti annuali:

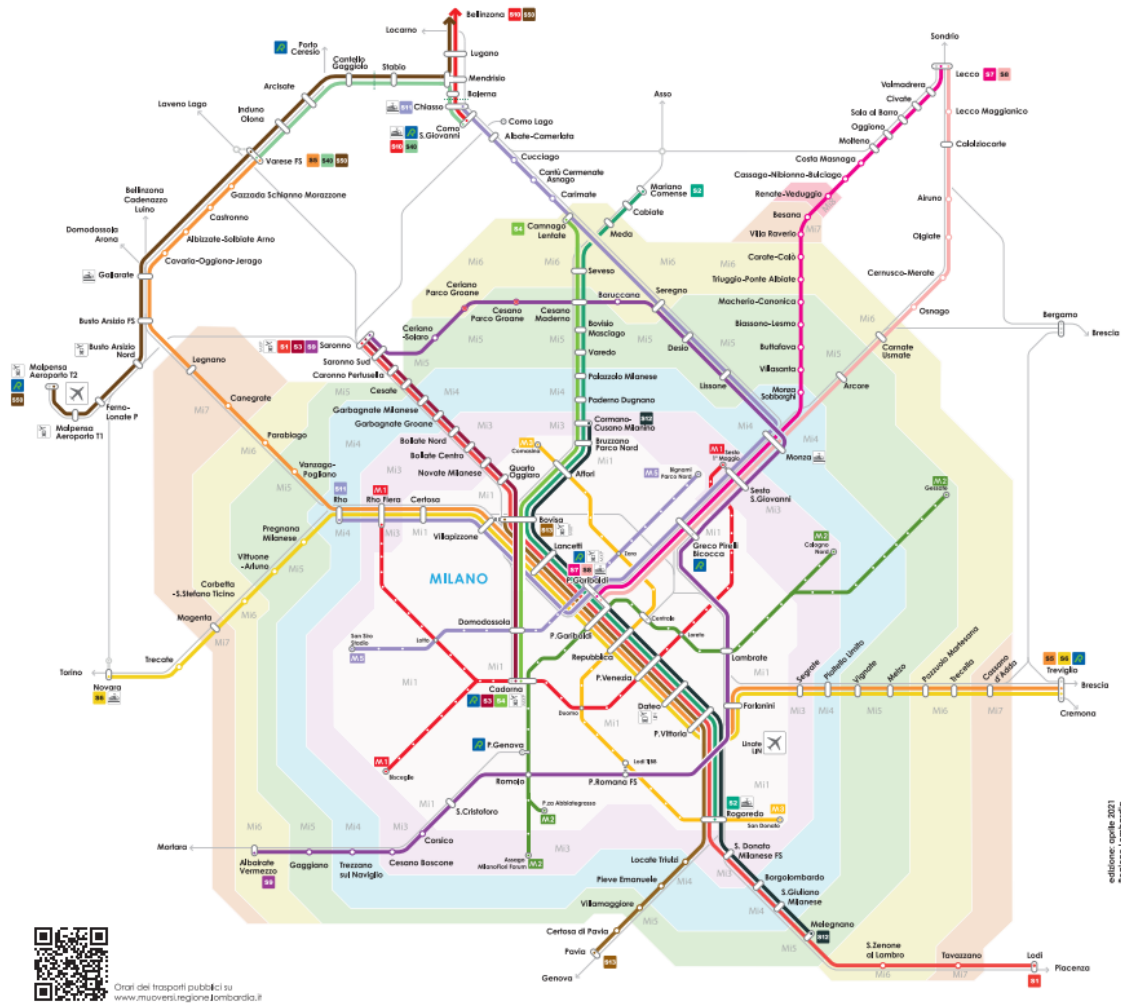
- SOLO TRENO (con sconto del 10%): possono essere utilizzati solo i treni Trenord e solo sulle relazioni che hanno o l'origine o il termine in una stazione ferroviaria ubicata all'esterno del territorio della Città metropolitana e della Provincia di Monza,
- URBANO MILANO (con sconto di circa il 5%): per i viaggi che si svolgono all'interno dei confini comunali di Milano, consente di utilizzare tutti i trasporti pubblici locali di linea, compresi i treni di Trenord in ambito comunale,
- STIBM Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità, dedicato a coloro il cui viaggio si compie per intero all'interno di Città metropolitana e di Provincia di Monza-Brianza: consente l'utilizzo di tutta la rete del TPL di linea, compresi i treni Trenord; lo STIBM ha come centro il capoluogo milanese ed il territorio metropolitano è stato suddiviso in corone concentriche, ognuna delle quali rappresenta una zona tariffaria.

Nelle figure che seguono sono rappresentate:

- la zonizzazione tariffaria STIBM,
- la rete del servizio ferroviario suburbano.



Servizio Ferroviario Suburbano



Linee S

Servizio Suburbano Suburban lines

Suburbano • Suburban lines

- S1 Saronno-Milano Passante-Lodi
- S2 Milano-C-Milano Passante-M Rogaredo
- S3 Saronno-Milano Bovisio-M Cadorna
- S4 Camnago Lentate-Milano Sesto-M Cadorna
- S5 Varese-Milano Passante-Treviglio
- S6 Novara-Milano Passante-Treviglio
- S7 Lecco-Milano-M F. Garibaldi
- S8 Lecco-Carate-M F. Garibaldi
- S9 Saronno-Seregno-M Greca-Abbate
- S11 Chiasso-Como S. Giovanni-M F. Garibaldi-Rho
- S12 Melegnano-Milano Passante-Carnate
- S13 Pavia-Milano Passante-M Bovisio
- S14 Como S. Giovanni-Chiasso-Mendrisio-Varese FS
- S15 Meda-Milano-Varese FS
- S16 Como S. Giovanni-Chiasso-Mendrisio-Varese FS
- S17 Meda-Milano-Varese FS
- S18 Como S. Giovanni-Chiasso-Mendrisio-Varese FS
- S19 Meda-Milano-Varese FS
- S20 Meda-Milano-Varese FS

Regionale • Regional railway

Linee Regionali e RegioExpress

Metropolitana • Underground

- M1 Sesto 1° Maggio FS-Escigella/Rho Fieramilano
- M2 Anzola/F.佐 Abbiadegrosso-Cologno Nord/Genesio
- M3 Comasina-San Donato
- M5 Rognoni - San Siro Stadio

Linea e stazioni suburbane Suburban lines and stations

Linea e stazioni metropolitane Metropolitan lines and stations

Copione • Terminus

Collegamento pedonale Pedestrian connection

Zona tariffaria S15M Milano 15M Milano fare zones

Limite tariffa regionale Regional fare limit

Aeroporto Airport

Treno o bus per l'aeroporto Train or bus service to airport

Stazione servita da treni Alta Velocità e Lunga Percorrenza Highspeed and long distance trains

edizione aprile 2021 Regione Lombardia

Regione Lombardia

• IVOL: consente di viaggiare in tutta la Regione Lombardia, su tutti gli autobus del TPL, i tram, i filobus, le metropolitane, i treni suburbani, i treni regionali di 2° classe, sui battelli lago d'Iseo, le funivie e funicolari in servizio di TPL.

Durante il corso del corrente anno 2021 (dati aggiornati all'1 Luglio 2021) si è registrata la seguente adesione alla Campagna di promozione per l'acquisto di abbonamenti annuali TPL in Convenzione:

- 231 è il numero degli abbonamenti acquistati,
- 226 sono i dipendenti acquirenti (5 dei quali hanno acquistato sia il "solo treno" che l'"Urbano Milano")
- 25,3% è la percentuale dei dipendenti che ha aderito alla Campagna (calcolata sugli 812 dipendenti che hanno sede di lavoro definita).

Se ne può quindi trarre un dato confortante: **più di ¼** dei dipendenti si avvale di un Abbonamento acquistato con le Convenzioni stipulate dall'Ente con Trenord e ATM.

Nella seguente tabella è riportato il dato degli abbonamenti per data di decorrenza:

Abbonamenti acquistati suddivisi per decorrenza	
Numero abbonamenti	Decorrenza dal
41	01/05/2021
65	01/06/2021
98	01/07/2021
17	01/08/2021
10	01/09/2021
231	Totale

La suddivisione per tipologia di abbonamento è riportata nella tabella che segue:

Abbonamenti acquistati suddivisi per tipologia	
Numero abbonamenti	Tipologia abbonamento
8	IVOL
127	URBANO MILANO
24	STIBM MI1-MI3
20	STIBM MI1-MI4
11	STIBM MI1-MI5
4	STIBM MI1-MI6
4	STIBM MI1-MI7
33	SOLO TRENO
231	Totale

Oltre all'azione mirata a favorire l'acquisto in Convenzione di Abbonamenti annuali del TPL, Città metropolitana ha anche operato con iniziative finalizzate ad agevolare le modalità di svolgimento della prestazione lavorativa, introducendo importanti innovazioni:

- nel lavoro a distanza, per 10 giorni lavorativi al mese,
 - nella flessibilità, dalle 7,30 alle 10,30 dell'orario di inizio del lavoro in presenza,
- iniziative (riprese più avanti nel presente paragrafo) per le quali è opportuno sottolineare da subito il loro forte e positivo impatto sulla mobilità e gli spostamenti (anche se probabilmente altre sono state le motivazione per cui sono stati introdotti).

Infatti:

- il lavoro a distanza consente di ridurre in maniera significativa le necessità di spostamento dei lavoratori e, quindi, nel caso in cui sono effettuati con l'auto privata, di ridurre le emissioni inquinanti e la congestione da traffico stradale,

- la flessibilità dell'orario di inizio attività lavorativa in presenza in ufficio consente al lavoratore di scegliere di evitare di muoversi nei canonici orari di punta mattutina e, quindi, contribuisce a ridurre la congestione stradale, se vien usata l'auto privata, e a ridurre il sovraffollamento dei mezzi, se vengono utilizzati la ferrovia o il TPL.

Queste considerazioni consentono anche di affermare che entrambe le iniziative: la riduzione delle necessità di spostamento conseguente allo "Smart working strutturale", e il raddoppio, da 1 ora e 30 minuti a 3 ore, dell'arco di tempo in cui è consentito iniziare il lavoro in presenza, siano da annoverare fra le azioni positive già attuate da Città metropolitana a favore di una mobilità più sostenibile; e ciò proprio nell'ottica di cui al comma 7 dell'art. 51 del DL 73/2021: *"Al fine di consentire una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea, nonché di realizzare un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano."*

Tornando al lavoro a distanza, va detto che questa modalità è stata attivata nel 2018 e, dopo una prima fase sperimentale, in cui tutte le parti coinvolte ai diversi livelli e responsabilità hanno verificato come il nuovo modo di affrontare il lavoro quotidiano si sia dimostrato migliorativo per la qualità del lavoro erogato e per la vita personale- familiare e si è pertanto accertato che si stava offrendo una soluzione concreta ed efficace per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, lo Smart working è diventato una modalità diffusa per lo svolgimento della prestazione lavorativa in Città metropolitana, con una costante progressione nell'aumento dei lavoratori coinvolti nel corso del triennio 2018-2020, come riportato nel seguente prospetto:

Anni	2018	2019	2020
Numero smart workers	43	215	667

Inoltre, nel corso del corrente anno 2021, nell'Ente ha preso forma il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA), un'occasione per riflettere sulle prospettive dell'organizzazione del lavoro in Città metropolitana, verso un'applicazione del lavoro agile razionale, sistematica e coerente con le esigenze dell'Amministrazione.

Infine, per quanto concerne l'ampliamento sino a 3 ore della flessibilità dell'orario di inizio del lavoro in presenza, va qui richiamato quanto già segnalato al Capitolo 3 relativamente alla recente (30.06.2021) sottoscrizione del Contratto Decentrato (di stabilizzazione dell'accordo fra Ente e rappresentanze sindacali del Giugno 2020) finalizzato a favorire la possibilità di usufruire di una più ampia fascia di flessibilità nell'orario di inizio attività in sede, anche al fine di ridurre il carico dei mezzi pubblici nei "classici orari di punta", mattutini e serali, e ridurre i disagi conseguenti alla congestione da traffico dei veicoli privati, in ambito cittadino e nel contesto metropolitano milanese.

6.2 Progetto e implementazione di misure ed interventi per la mobilità sostenibile

Con Decreto del Sindaco metropolitano R.G. 148/2021 del 14 Luglio 2021 è stato nominato il Mobility Manager dell'Ente, individuato nella persona del Direttore Area Sviluppo Economico, Dott. Dario Parravicini.

Il Mobility Manager, coadiuvato nel suo incarico dal personale nell'Area Sviluppo Economico, ha funzioni di supporto professionale continuativo per le attività che l'Ente mette in campo in merito a: decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni, azioni ed interventi di mobilità sostenibile, in particolare quelle rivolte a favore dello spostamento Casa-Lavoro dei propri dipendenti nell'ambito del PSCL.

L'adozione del PSCL è elemento essenziale e propedeutico alla realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità dei dipendenti dell'Ente verso l'attuazione di forme di mobilità sostenibile e, tramite questi, poter quindi contribuire alla riduzione strutturale dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nell'area metropolitana milanese.

Il presente documento costituisce il primo Piano organico che viene redatto dall'Ente in materia di spostamenti Casa-Lavoro e, quindi, rappresenta un tentativo di razionalizzare e contemperare i bisogni di spostamento dei dipendenti con le esigenze dell'Ente e con il contesto della mobilità

metropolitana in cui si inseriscono, per massimizzare i vantaggi conseguibili per ciascuno dei tre soggetti coinvolti: dipendenti, Ente, collettività. Si tratta di un PSCL necessariamente di “avvio” nell’affrontare la tematica e, pertanto, da affinare e completare, anche mediante periodica revisione ed aggiornamento. Ciò in particolare per tener conto dei cambiamenti da apportare nel Piano per esser coerente con una più compiuta definizione del quadro prescrittivo e normativo che si avrà a seguito dell’attuazione di quanto contenuto nelle *“Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”*, di recente adozione (Decreto Interministeriale n. 209 del 4-8-2021); linee-guida che andranno obbligatoriamente in vigore in fase di prima applicazione entro il 22-11-2021, secondo i tempi disciplinati dall’art. 9 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021.

Alle iniziative già avviate o in corso di cui al precedente paragrafo, che il PSCL intende confermare e potenziare anche per il prossimo futuro, in particolare per ciò che concerne le agevolazioni per:

- l’acquisto di abbonamenti di trasporto pubblico, che riduce il traffico veicolare privato,
- lo smart-working e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, l’impiego di tecnologie di video-conference, che riducono le necessità di spostamento,
- l’estensione della flessibilità di orario del lavoro in presenza, che riduce l’affollamento sui mezzi del TPL e la congestione della circolazione privata,

l’Ente intende predisporre le condizioni per incentivare le forme di trasporto a nullo o basso impatto ambientale, col fine di contribuire all’abbattimento delle emissioni di gas effetto serra mediante una molteplicità di iniziative, per la promozione della mobilità sostenibile e con il concreto obiettivo di disincentivare l’uso dell’auto quale mezzo motorizzato privato. In particolare, con il PSCL si vuole soprattutto conseguire gli obiettivi, o perlomeno predisporre le condizioni per:

- incentivare il ricorso alla mobilità attiva (dove possibile con la bicicletta e a piedi),
- incentivare l’uso del trasporto pubblico locale (TPL),
- promuovere la condivisione dell’uso del mezzo privato, tramite car pooling.

Per il raggiungimento di tali finalità possono essere individuate più aree di intervento, descritte di seguito, in cui le azioni identificate hanno anche un riferimento rispetto alle tempistiche auspicabili (breve termine, medio termine, lungo termine, di prospettiva), aree per le quali vengono anche complessivamente ipotizzati i presumibili costi che dovrebbero essere sostenuti, attingendo ai contributi messi a disposizione dal Fondo di cui al c. 7 dell'art. 51, del DL 25.05.2021, n. 73 (Sostegni Bis, convertito in Legge 23-7-2021, n. 106 "Conversione in legge del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali") costituito in favore dei soggetti che, entro il 31 Agosto 2021, abbiano predisposto un Piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale. L'eventuale disponibilità di dette risorse potrà anche consentire il riconoscimento ai dipendenti di erogazioni per incentivarli ad aderire alle proposte dell'Ente, che, nei limiti di legge, non costituiscono reddito imponibile.

* Una prima area di intervento, che consenta di ridurre le esigenze di spostamento, con:

- Istituzionalizzazione dello smart working. Tempistica: breve termine
- Mantenimento della flessibilità orari di lavoro in sede. Tempistica: breve termine
- Incentivazione del ricorso alle videoconferenze per lo svolgimento delle riunioni; è di interesse monitorare il dato di utilizzo dei videocollegamenti. Tempistica: breve termine
- Progetto di monitoraggio accesso alle sedi, numero di timbrature giornaliero, numero passaggi rilevati dai termoscanner, numero accessi dei veicoli ai parcheggi interni all'Ente. Tempistica: medio termine

* Una seconda area di intervento, con cui disporre di convenzioni e servizi, incentivi e agevolazioni:

- Ulteriore promozione per l'acquisto di abbonamenti annuali dei Trasporti Pubblici a prezzi da offrire con sconti particolarmente sostenuti, finalizzati ad "attrarre" i dipendenti interessati; proporre ai fornitori la possibilità di offrire una scontistica "smart" che preveda prezzi agevolati per l'utilizzo del TPL negli orari di morbida e la possibilità di poter fruire di abbonamenti "a consumo". Tempistica: breve-medio termine

- Progetto per sensibilizzare il personale ad aderire alla proposta di un sistema di carpooling con cui riservare posti auto dedicati nell'ambito dei parcheggi interni alle sedi; il carpooling potrà rappresentare un'importante leva per l'ottimizzazione della mobilità, infatti la condivisione del viaggio prevede anche la suddivisione dei costi sostenuti dal conducente, proprietario dell'auto che vien messa a disposizione, con le altre persone che usufruiscono del trasporto, condivisione che può essere agevolata attivando apposite piattaforme che gestiscono il rapporto (domanda-offerta del posto in auto) fra i dipendenti interessati e che forniscono automaticamente il calcolo e l'equa ripartizione delle spese del viaggio. Tempistica: lungo termine
 - Promozione dell'attivazione di convenzioni con l'Amministrazione Comunale di Milano ed il gestore del servizio di Bike-Mi per acquisto a prezzo agevolato di abbonamenti da parte dei dipendenti. Tempistica: medio termine
 - Promozione dell'attivazione di convenzioni con l'Amministrazione Comunale di Milano ed il gestore dei servizi di parcheggio a pagamento presso i nodi di interscambio della rete delle metropolitane milanesi per acquisto a prezzo agevolato da parte dei dipendenti di abbonamenti sosta auto. Tempistica: medio termine
 - Promozione dell'attivazione di convenzioni con società che possano offrire sensibili sconti ai dipendenti sui canoni/abbonamenti di noleggio a lungo termine di mezzi di micromobilità, biciclette tradizionali, elettriche e monopattini elettrici. Tempistica: lungo termine
- * Una terza area di intervento, relativa a organizzazione, infrastrutture e beni:
- Incentivazione, con premialità (anche di tipo economico, es. xxx cent/km), a favore di chi utilizza la bici per recarsi al lavoro- il bike to work, sulla base di validazione degli spostamenti "sostenibili" da ottenersi tramite attivazione di convenzioni-accordi con soggetti che forniscono specifiche piattaforme di gestione del servizio di validazione. Tempistica: medio termine
 - Progetto per disincentivare l'uso dell'auto privata, ripensando e riorganizzando gli spazi ed i criteri in uso per la sosta veicolare interna alle sedi dell'Ente, riservando posti auto a donne

in gravidanza, a persone diversamente abili, a chi aderisce al car-pooling, a chi ha auto elettriche o ibride, ecc. Tempistica: medio termine

- Progetto per realizzare una comunicazione mirata verso i dipendenti, volta a rendere evidenti i benefici connessi all'abbandono dell'auto privata per passare all'utilizzo della mobilità sostenibile nel tragitto casa-lavoro. Tempistica: breve-medio termine

- Progetto con cui introdurre la sistematicità, nei tempi e nelle modalità, della rilevazione delle esigenze-modalità-abitudini di spostamento di tutta la popolazione lavorativa dell'Ente. Tempistica: breve termine

- Studio per verificare la possibilità di sperimentare l'organizzazione, in base alla provenienza, di gruppi di ciclisti "BikeCmMi" dai luoghi di domicilio verso le sedi dell'Ente. Tempistica: medio termine

- Progetto di potenziamento dei luoghi riservati alla sosta protetta delle biciclette nell'ambito degli spazi interni alle sedi di lavoro, con adeguamento-potenziamento di rastrelliere e di apposita copertura e realizzando strutture che riducano la possibilità di furto. Da valutare la tipologia di infrastruttura, per le rastrelliere il "modello Verona" garantisce maggior sicurezza, mentre le velostazioni, con spazi chiusi ad accesso controllato, per quanto onerose in termini economici, sono l'intervento più efficace per lasciare le bici in sicurezza. Tempistica: medio-lungo termine

- Progetto di pubblicizzazione e diffusione dei migliori percorsi ciclabili per raggiungere le sedi dell'Ente, attraverso siti di navigazione scaricabili gratuitamente, che agevolano la circolazione in bici, segnalando le strade più frequentemente utilizzate dalle bici e-o che calcolano i percorsi, dando informazioni sulla sicurezza e sui servizi disponibili, utilizzabili per fare delle prime ipotesi e poi correggere i percorsi per renderli più veloci/sicuri (es. siti web (www.geovelo.fr/france/route - www.bikedistrict.org)). Tempistica: lungo termine

- Progetto di predisposizione Posteggi riservati alla ricarica di bici e monopattini elettrici, dotati di prese elettriche per la ricarica: nel caso delle bici, la batteria è trasportabile e può essere eventualmente ricaricata in ufficio, nel caso dei monopattini questo non è possibile e

quindi si dovrebbero anche prevedere sistemi per evitare furti quando il mezzo è sotto carica.

Tempistica: di prospettiva

- Progetto Mobilità elettrica di installazione punti di ricarica veicoli elettrici ed ibridi con colonnine per la ricarica e con messa a disposizione di una piattaforma dedicata per l'utilizzo delle colonnine e il relativo monitoraggio. Tempistica: di prospettiva

- Progetto con cui valutare la realizzabilità delle condizioni per disporre di veicoli elettrici, maggiormente sostenibili rispetto a quelli attualmente utilizzati per gli spostamenti di servizio del personale dell'Ente tra le sedi di lavoro e fra queste e i luoghi di cantiere (stradali, edifici scolastici, ecc.). Tempistica: di prospettiva.

Per il raggiungimento dei principali obiettivi del PSCL connessi a:

- incentivare il ricorso alla mobilità attiva,

- incentivare l'uso del trasporto pubblico locale (TPL),

- promuovere la condivisione, car pooling, dell'uso del mezzo privato,

attraverso l'implementazione dei progetti e delle iniziative di cui alle tre aree di intervento sopra descritte, si ritiene di poter stimare, con gli elementi in possesso al momento, la necessità di disporre di risorse in misura di: 500.000,00 Euro da acquisire beneficiando dei contributi del Fondo messo a disposizione dal c. 7 dell'art. 51, del DL 25.05.2021, n. 73 (Sostegni Bis), convertito, con modificazioni, in Legge 23-7-2021, n. 106 "Conversione in legge del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali".

6.3 Comunicazione, monitoraggio e aggiornamento del Piano

Parallelamente a quanto indicato al precedente paragrafo, si ritiene assolutamente necessario portare avanti un'adeguata attività di comunicazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile, rivolta all'intera comunità dei lavoratori, in modo da creare una reale consapevolezza che conduca al cambiamento di abitudini.

Infatti il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro richiede un forte coordinamento e consultazione con le varie realtà, in primo luogo con gli stessi dipendenti dell'Ente, ma anche con altri Enti e soggetti coinvolti, per ottenere consensi ai vari livelli e quindi assicurare che le misure selezionate abbiano il più ampio supporto possibile.

È pertanto necessario, una volta evidenziati e condivisi i vantaggi del Piano, che questo sia sostenuto finanziariamente nella realizzazione delle sue proposte di intervento, per estenderne il raggio di azione ed ottenere la massima efficacia e convenienza complessiva.

Si procederà pertanto nella diffusione del PSCL ai lavoratori tramite i canali di comunicazione interni all'Ente e, entro 15 giorni dall'adozione del Piano, ai sensi dell'art. 4 comma 1 del Decreto n. 179/2021, alla sua formale trasmissione al Mobility manager d'area del Comune di Milano, territorialmente competente.

Inoltre, ai sensi di quanto disciplinato dall'art. 9 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, il Piano sarà oggetto di un primo aggiornamento da adottare entro il 22 Novembre 2021, per dare attuazione ai contenuti delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)" adottate con Decreto Interministeriale n. 209 del 4-8-2021).