



**Città  
metropolitana  
di Milano**

**Aggiornamento 2023 del PSCL  
PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO DEL PERSONALE  
DIPENDENTE DI CITTA' METROPOLITANA DI MILANO**

**Dicembre 2023**



**Città  
metropolitana  
di Milano**

**Indirizzo strategico per la formazione dell'aggiornamento 2023 del PSCL - Piano  
Spostamenti Casa Lavoro del personale dipendente di Città metropolitana di Milano**

Giuseppe Sala	Sindaco
Francesco Vassallo	Vicesindaco
Marco Griguolo	Consigliere delegato alla mobilità
Antonio S. Purcaro	Segretario generale e Direttore generale

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

Dario Parravicini	Direttore Area Pianificazione e sviluppo economico Mobility Manager
Corrado A. Basilico	Responsabile Servizio TPL e Rapporti con Agenzia
Giovanni Pedata	Responsabile Ufficio Monitoraggio mobilità persone e merci

**Costruzione dati di riferimento e gestione protezione dati**

Tiziano Damian  
Domenico Novellini

**Supporto organizzativo-operativo**

Monica Ligari, Rosa P. Motta, Paola Varesi

## Indice

### 1. PREMESSA

#### 1.1 INTRODUZIONE

#### 1.2 CONTESTO NORMATIVO

#### 1.3 OBIETTIVI, METODOLOGIA E STRUTTURA DEL PSCL

### 2. DATI, INFORMAZIONI, ANALISI

#### 2.1. STRUTTURA DELL'ENTE, DIPENDENTI, SERVIZI/DOTAZIONI/RISORSE

##### 2.1.1 Localizzazione di ciascuna sede e orario di lavoro

##### 2.1.2 Personale dipendente tempo pieno / part time per ogni sede

##### 2.1.3 Posti auto/moto/bici disponibili per ogni sede

##### 2.1.4 Incentivi e risorse attualmente dedicate agli spostamenti casa-lavoro

#### 2.2. OFFERTA DI TRASPORTO

##### 2.2.1 Interscambi, stazioni ferroviarie/metropolitane

##### 2.2.2 Fermate di linee di tram/filobus/bus

##### 2.2.3 Presenza di servizi di sharing bici/moto/monopattini/auto

##### 2.2.4 Presenza di piste ciclabili/ciclopedonali

##### 2.2.5 Limitazioni al traffico privato Area B - Area C

#### 2.3. SPOSTAMENTI CASA-LAVORO DEI DIPENDENTI

##### 2.3.1. Rilevazione di anagrafica, attività, abitudini di spostamento dipendenti e propensione-condizioni per il cambiamento nello spostamento casa-lavoro

##### 2.3.2. Anagrafica e tipologia di attività

##### 2.3.3. Modalità abituali di spostamento casa-lavoro

##### 2.3.4. Propensione e condizioni di cambiamento nello spostamento casa-lavoro

### 3. PROGETTO

#### 3.1. IPOTESI DI MISURE DA ADOTTARE

##### 3.1.1. Descrizione delle misure

##### 3.1.1.1 Misure dell'Asse 1 per favorire l'uso del Trasporto Pubblico Locale - TPL

##### 3.1.1.2 Misure dell'Asse 2 per favorire l'uso della Mobilità Ciclabile

##### 3.1.1.3 Misure dell'Asse 3 per favorire la riduzione della Domanda di Mobilità

##### 3.1.1.4 Misure dell'Asse 4 per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

3.1.1.5 Asse 5 - Ulteriori Misure

3.1.2. Benefici conseguibili

### 3.2. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

3.2.1. Le azioni già messe in atto da Città metropolitana di Milano

3.2.2. Le previsioni di implementazione

## 4. ADOZIONE, COMUNICAZIONE E MONITORAGGIO PSCL

4.1. Adozione del PSCL

4.2. Comunicazione del PSCL ai dipendenti e ai potenziali soggetti interessati

4.3. Monitoraggio del PSCL

## **1. PREMESSA**

### **1.1 INTRODUZIONE**

Orientare le persone a ridurre l'uso dell'auto privata e incentivare l'utilizzo di forme di trasporto ambientalmente sostenibili è da tempo diventata un'urgenza, ciò soprattutto nel tragitto casa-lavoro, che si svolge nelle ore a più alta domanda di mobilità. In questo contesto il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro svolge un ruolo di determinante strumento operativo.

Infatti un'efficace 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, soprattutto dove vi sono vaste aree densamente urbanizzate come quelle che caratterizzano Città metropolitana di Milano. Al contempo, attraverso le azioni del PSCL, si può contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico e generare vantaggi a livello sociale ed economico, per il singolo lavoratore, per l'Ente e per l'insieme della collettività.

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.

Il presente Piano costituisce aggiornamento dei due PSCL adottati dall'Ente con Decreti Sindacali R.G. 180 del 30-8-2021 e R.G. 264 del 28-12-2022 e viene redatto in conformità con le previsioni ed i contenuti previsti dalle "Linee guida" di cui al Decreto interministeriale n. 209 del 4 Agosto 2021.

### **1.2 CONTESTO NORMATIVO**

Il contesto normativo di riferimento è costituito innanzitutto dalle direttive quadro 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 provocato dalle emissioni di veicoli a motore. Normative rese operative a livello nazionale da dispositivi legislativi 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 Verde “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”, oggetto della Comunicazione COM(2007) 511 del 25.09.2007 della Commissione Europea;
- \* “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 a Parlamento e a Consiglio Europeo, COM (2013) 913 del 7.12.2013 “insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse”;
- \* “Quadro per il clima e l’energia 2030” adottato da Commissione Europea 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”;
- \* “Clean Energy for all Europeans”, Commissione Europea, 30.11.2016.

A livello di pianificazione della mobilità alle scale: regionale, metropolitana e comunale van richiamati i seguenti atti:

- \* Legge Regione Lombardia n. 6 del 04.04.2012, “Disciplina del settore dei trasporti”,
- \* PRMT – Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato dal Consiglio regionale della Lombardia con DCR n. X/1245/2016,
- \* Programma dei Servizi di Bacino del TPL, approvato il 10.01.2019 dall’Assemblea dell’Agenzia per il TPL di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia,
- \* 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,
- \* PTM – Piano Territoriale Metropolitano, approvato dal Consiglio della Città metropolitana di Milano con RG n. 16 dell’11 maggio 2021.

I temi del Mobility management e del PSCL sono stati introdotti 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 riduzione dell’inquinamento atmosferico. All’art. 3 di detto

Decreto si sanciva 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.”*

Anche in tutti gli istituti scolastici, di ogni ordine e grado, con Legge 28.12.2015 n. 221, viene istituita la figura del “mobility manager scolastico”, con 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, il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020 “Misure per incentivare la mobilità sostenibile”, al comma 4 dell'art. 229, dispone che *“ le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all' articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.....”*. A tal fine le imprese e le pubbliche amministrazioni nominano un Mobility manager aziendale, con i compiti di *“... promuovere l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile e di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di una riduzione strutturale dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare.”*

Con il fine di dar attuazione al sopra richiamato comma 4 dell'articolo 229, il Ministro della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha adottato, in data 12 maggio 2021, il Decreto interministeriale n. 179 (Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager) con il quale:

- vengono precisate definizioni e competenze dei «mobility manager aziendale» e dei «mobility manager d'area»,
- viene definito il piano degli spostamenti casa-lavoro come: *“strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa ...”*
- sono individuati scopi e delle modalità di intervento del PSCL che : *“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.”*

- son definiti i benefici conseguibili: “... 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.”

Il Decreto interministeriale n. 179 del 12.05.2021 è stato aggiornato con Decreto del 16.09.2022, per ora cui i Comuni possono individuare il Mobility manager d'area non solo tra il personale in ruolo (come già previsto dalla precedente versione della norma) ma anche tra quello in forza ad una società partecipata o dell'Agenzia della mobilità. Nello specifico caso milanese, ciò significa che gli Enti possono anche rivolgersi alle competenze presenti in Agenzia per il TPL di Milano, Lodi, Monza e Pavia.

Il Ministro della Transizione Ecologica, anche qui di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in data 4 agosto 2022, ha promulgato il Decreto interministeriale n. 209 con il quale son state adottate le “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”. Le linee guida sono strumento di indirizzo e supporto per definire 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.

### **1.3 OBIETTIVI, METODOLOGIA E STRUTTURA DEL PSCL**

Obiettivi, metodologia e struttura dell’aggiornamento 2023 del PSCL sono analoghi a quelli individuati con la scorsa edizione 2022.

Il presente PSCL di Città metropolitana di Milano è redatto in totale conformità con le norme richiamate nei precedenti paragrafi, di cui condivide pienamente lo spirito, e con le Linee guida ministeriali “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro è un documento di pianificazione che costituisce strumento per raggiungere l’obiettivo di ridurre la dipendenza dall’uso del mezzo di trasporto privato individuale e limitare la congestione del traffico, tenendo in debito conto le condizioni specifiche dell'ambito in cui si inserisce, i comportamenti, spostamenti, esigenze e bisogni di mobilità dei dipendenti. gli strumenti di pianificazione dei trasporti vigenti e la disponibilità di soluzioni di offerta dei trasporti nell'area in cui son situate le sedi di lavoro dell’Ente.



Il PSCL è quindi finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato e all'individuazione delle misure utili ad orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile, alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore,

Il documento di piano consiste pertanto nello sviluppo, implementazione e controllo di un insieme 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 si configura quindi come uno strumento di analisi, sviluppo e verifica di un insieme di misure e, attraverso l'analisi dei dati e delle informazioni disponibili, ricerca le più opportune 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 che, complessivamente, con l'attuazione delle misure in esso previste, consenta di ottenere vantaggi e benefici ad ognuna delle tre categorie interessate:

- 1- i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi e comfort di trasporto,
- 2- l'Ente che lo adotta, in termini economici e di produttività,
- 3- la collettività, in termini di minori costi ambientali, sociali ed economici.

Si tratta quindi di ricercare soluzioni che si pongano in un giusto equilibrio tra esigenze e finalità di: dipendenti, Ente e collettività, al fine di presentare proposte: attraenti, convincenti e condivisibili presso tutti i soggetti coinvolti.

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

- stato di fatto, situazione interna all'Ente, situazione di contesto esterno alla sede di lavoro-destinazione del lavoratore e analisi degli spostamenti casa-lavoro di ciascun lavoratore che risponde al questionario),
- definizione delle misure da adottare, ambiti di intervento e tipologia.

Il PSCL si compone essenzialmente di 3 parti, riconducibili ai successivi Capitoli 2, 3 e 4:

- una prima parte informativa, dei dati e di analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, dove, per ciascuna sede di lavoro con più di 100 dipendenti, sono indicate le condizioni strutturali ed organizzative e l'offerta di trasporto disponibile,

- una seconda parte progettuale, di implementazione delle misure ipotizzate e di valutazione di massima dei conseguenti possibili benefici,
- una terza parte di comunicazione e di modalità di monitoraggio delle proposte.

Dal punto di vista metodologico, nell'ambito della "fase informativa dei dati e di analisi" vengono raccolte tutte le informazioni necessarie per inquadrare il fenomeno nel contesto interno a Città metropolitana, in base ai dati che sono costantemente aggiornati dai competenti uffici dell'Ente in materia di residenza/domicilio dei dipendenti, analizzati in modo integrato sia con quelli relativi alle sedi di lavoro di Città metropolitana che con quelli connessi alla tipologia di orario di servizio svolto da ciascun dipendente.

La "fase informativa dei dati e di analisi" contempla anche il quadro descrittivo del contesto esterno, relativo alle principali "caratteristiche dell'offerta/disponibilità" di mobilità riscontrabile in prossimità delle sedi di lavoro, in particolare le linee di TPL ed il servizio di Bike sharing gestito da ATM "BikeMi".

Lo "scenario della domanda" si completa con i dati desunti da un'indagine sulle attuali modalità di spostamento casa-lavoro, raccolti mediante la somministrazione ai dipendenti di uno specifico questionario mirato sia a conoscere tutte le caratteristiche del tragitto da casa al lavoro (origine, mezzi impiegati, orari, durata, etc.), ma anche a sondare le propensioni al cambiamento e le prevalenti motivazioni che possono agevolare o limitano il passaggio a modalità più sostenibili.

Il questionario proposto ai dipendenti dell'Ente è quello predisposto dalla società Movesion su incarico di AMAT Srl (società in house del Comune di Milano) nell'ambito dell'acquisizione di una serie di servizi che comprendono anche la gestione di una piattaforma di raccolta ed elaborazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti di Aziende ed Enti, servizi finanziati con fondi ministeriali con il progetto Mobility4Mi proposto congiuntamente da Comune e Città metropolitana.

La "Fase progettuale" beneficia della valutazione comparata degli elementi e dati di "domanda" e di "offerta" acquisiti, ma è, anche per il 2023, limitata dalle risorse disponibili. Si è comunque proceduto, pur con tali limitazioni, ad individuare specifiche progettualità 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 calibrata e 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 e può quindi anche costituire la base per la ricerca di fonti di finanziamento esterne all'Ente, di livello regionale e/o statale.

Nell'ambito della "Fase di Adozione, Comunicazione e Monitoraggio del PSCL" la progettualità individuata sarà oggetto delle opportune azioni di condivisione e di comunicazione ai vari livelli, in particolare interni all'Ente, con la Direzione Generale, le Rappresentanze dei lavoratori ed il Comitato Unico di Garanzia (CUG).

Va peraltro sottolineato che le diverse progettualità avranno tempistiche che potranno essere condizionate nella loro implementazione ed attuazione in funzione dell'entità delle risorse che eventualmente potranno essere disponibili nel 2024, con variazione del Bilancio dell'Ente e-o con quelle che potranno essere messe a disposizione da altri Enti ai vari livelli, regionale/statale.

Anche in relazione agli aspetti di natura economica, la fase di implementazione del Piano dovrà prevedere un costante monitoraggio dello stato di avanzamento di quanto programmato, con aggiornamento annuale al fine 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.

## **2. DATI, INFORMAZIONI, ANALISI**

### **2.1. STRUTTURA DELL'ENTE, DIPENDENTI, SERVIZI/DOTAZIONI/RISORSE**

#### **2.1.1 Localizzazione di ciascuna sede e orario di lavoro**

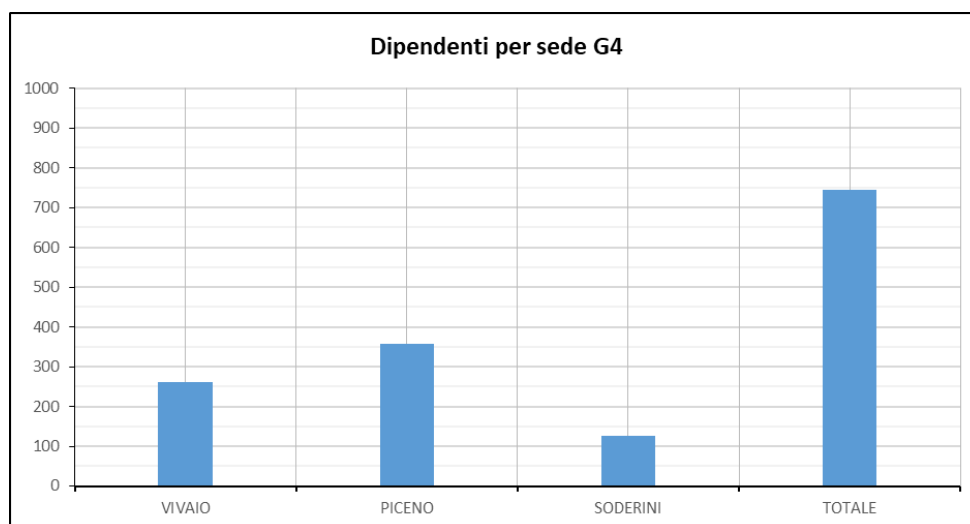
Al fine di ricostruire il quadro degli spostamenti casa-lavoro è necessario analizzare il dato del personale dipendente in relazione a residenza e tipologia di orario e di contratto (part o full time).

Ai fini dell'analisi della distribuzione territoriale le residenze dei dipendenti sono articolate per appartenenza alle zone amministrative (distinti Comuni di Città metropolitana, altre Province, altre Regioni) in coerenza con la zonizzazione del territorio.

Il risultato di questa parte di indagine acquisito in forma anonima, per rispetto della normativa sulla tutela della privacy, consente di effettuare le prime valutazioni generali sulla forza lavoro in merito alla sua distribuzione sul territorio ed alle fasce orarie di spostamento nell'arco della giornata.

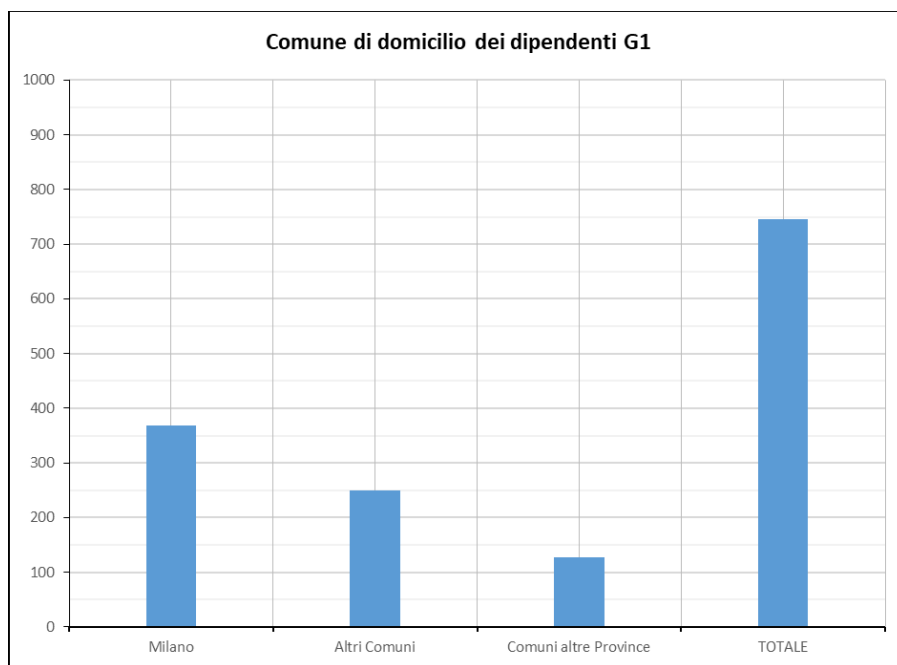
Un passo per comprendere le esigenze di mobilità del personale dipendente di Città metropolitana, nello spostamento che svolge sistematicamente fra casa e lavoro, è quello di individuare il bacino geografico di provenienza dei lavoratori e conoscere nel dettaglio i luoghi di residenza e di domicilio di ciascun dipendente.

A tal fine il Servizio *Sistema informativo del personale e monitoraggio spesa funzioni delegate dalla Regione* dell'Ente ha fornito i dati aggiornati a fine Ottobre 2023, dai quali si rileva che vi sono 745 dipendenti dislocati nelle tre sedi di Via Vivaio, Via Soderini e Viale Piceno, aventi ciascuna una dotazione di personale superiore a 100.



Il domicilio di questi dipendenti è stato raggruppato nel “Grafico Comune di Domicilio”, da cui si possono ricavare le seguenti considerazioni:

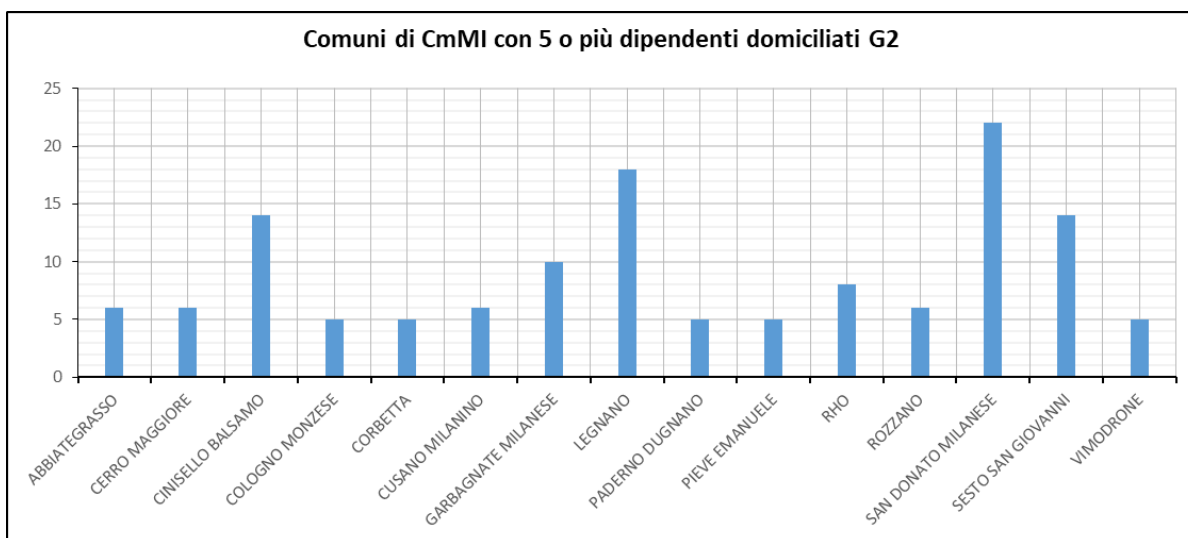
- quasi la metà, 368 su 745, pari al 49,40 %, ha domicilio nel Comune di Milano,
- più di un terzo, 249 su 745, pari al 33,42 %, ha domicilio in un Comune di Città metropolitana, esterno al Capoluogo di Milano,
- la restante quota, di significativa entità, 128 su 745, pari al 17,18 %, ha domicilio in un Comune esterno alla Città metropolitana di Milano.



Per i 249 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 73 Comuni e, tra questi, sono solo 5 i casi in cui si contano 10 o più domiciliati nello stesso Comune (con un massimo di 22 del Comune di San Donato Milanese), mentre son ben 40 i Comuni da cui provengono solo 1 o 2 persone.

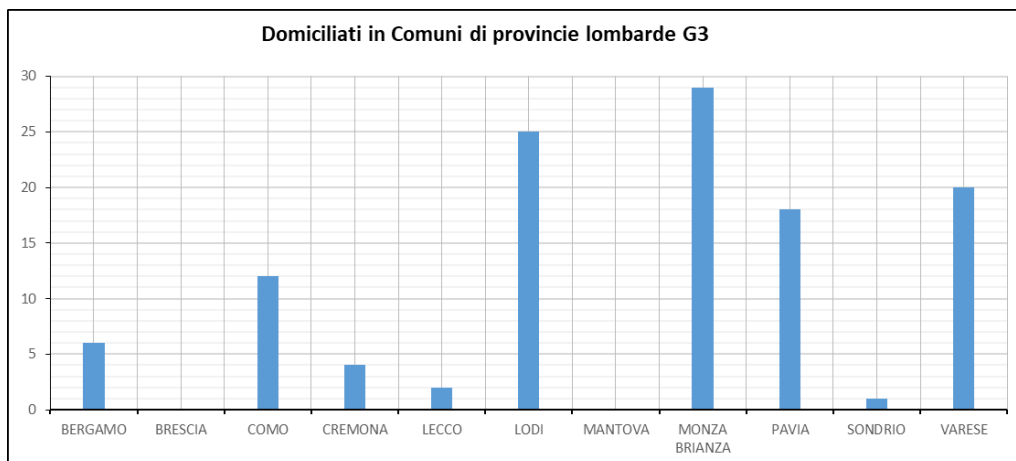
Nel Grafico sono stati rappresentati i Comuni di Città metropolitana in cui hanno domicilio almeno 5 dipendenti.

La tabella che segue il grafico riporta l'elenco dei Comuni in cui risiede un numero di dipendenti da 1 a 4.



Comuni di Città metropolitana Milano	N. dipendenti
ARLUNO ASSAGO BARANZATE BASIANO BUSSERO CASTANO PRIMO CENEGRATE CERRO AL LAMBRO COLTURANO CORMANO CUGGIONO GAGGIANO GESSATE LAINATE MEDIGLIA OSSONA PAULLO POZZO D'ADDA SAN COLOMBANO AL LAMBRO SAN VITTORE OLONA SAN ZENONE A.L. SANTO STEFANO TICINO VITTUONE ZIBIDO S.G.	1
BAREGGIO BOLLATE CARUGATE CASSINA DE PECCHI CESANO BOSCONI CISLIANO INZAGO MELZO MOTTA VISCONTI NERVIANO NOVATE MILANESE OPERA PIOLTELLO POGLIANO MILANESE SEDRIANO	2
BUCCINASCO GORGONZOLA INVERUNO MELEGNANO PARABIAGO PESCHIERA BORROMEO PESSANO CON BORNAGO RESCALDINA SEGRATE SENAGO SETTIMO MILANESE SOLARO TREZZANO SUL NAVIGLIO	3
CERNUSCO S.N. CORNAREDO CORSICO LOCATE TRIULZI MAGENTA MELEGNANO	4

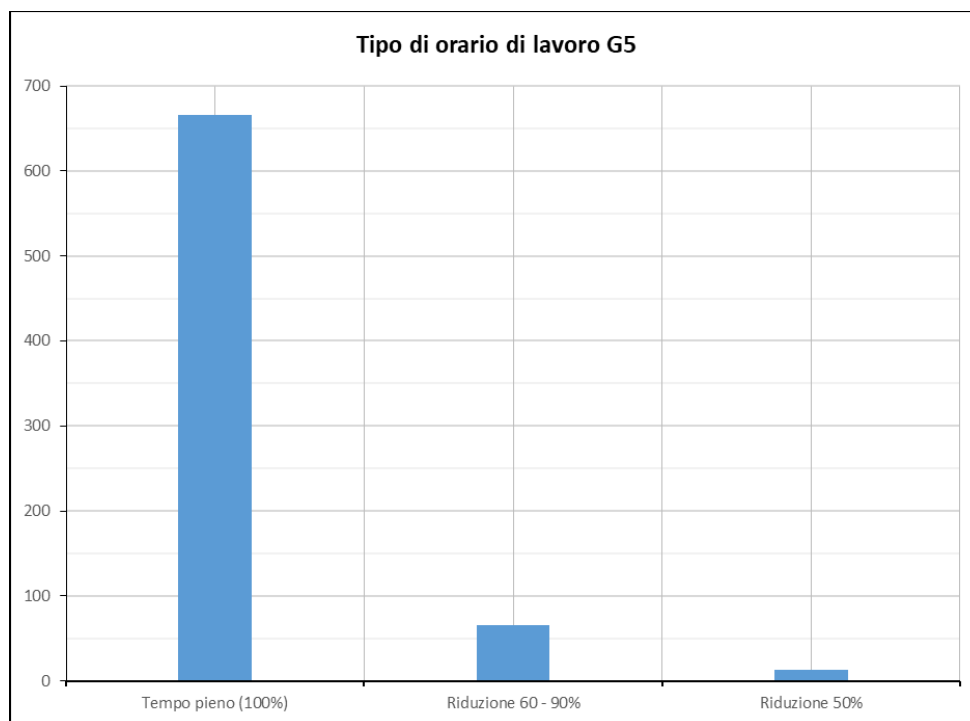
Anche per quanto concerne i 128 lavoratori che hanno domicilio in un Comune esterno alla Città metropolitana di Milano si ha un'ampia distribuzione del dato, essendo interessate ben 14 Province, ovvero 9 Province lombarde, 2 in Piemonte, 2 in Emilia Romagna ed 1 in Liguria. Il dato numerico per le province extra-lombarde è ovviamente limitato (10 persone), mentre fra le province lombarde, come risulta dal Grafico "Domiciliati in Comuni di Province Lombarde" sono di rilievo i numeri relativi a Monza (29 dipendenti), Lodi, Varese e Pavia (fra 18 e 25), molto probabilmente anche in relazione al fatto che sono località raggiunte dal servizio ferroviario suburbano e regionale.



Città metropolitana di Milano è dotata anche di ulteriori sedi, come ad esempio le case cantoniere o uffici distaccati, ove son impiegati un numero ridotto di dipendenti.

### 2.1.2 Personale dipendente tempo pieno / part time per ogni sede

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 la durata e il tipo di orario della prestazione lavorativa del personale dell'Ente. La stragrande maggioranza (89,4%) opera a tempo pieno su 5 giorni alla settimana, una quota consistente (66 unità) ha un orario part-time, compreso fra 50 e 90%, come evidenziato nel Grafico che segue.



Nell'ambito della definizione di misure organizzative originariamente introdotte per garantire 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 dalla sottoscrizione del Contratto Decentrato Integrativo, 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, ...”*

### 2.1.3 Posti auto/moto/bici disponibili per ogni sede

La sede di Via Vivaio 1 non ha specifici parcheggi disponibili per la sosta auto dei dipendenti.

La sede di Viale Piceno 60 ha una dotazione di parcheggi auto interni all'area:

- in parte riservati, 6 posti per le auto di servizio dell'Ente, 7 Posti per i mezzi della Protezione Civile e 10 posti per la Polizia metropolitana;
- 85 posti auto utilizzabili dai dipendenti, a cui si aggiungono 2 posti per disabili.

In corrispondenza dell'ingresso principale della sede di Viale Piceno 60 sono presenti tre rastrelliere per il recupero bici, una coperta da 28 posti e due scoperte, ciascuna da 14 posti per un totale di 56 posti.

La sede di Via Soderini 24 ha una dotazione di parcheggi auto interni all'area:

- in parte riservati, 13 posti per le auto di servizio dell'Ente, 5 Posti per le auto di servizio di AFOL;
- 148 posti auto utilizzabili dai dipendenti, a cui si aggiungono 6 posti per disabili.



Per il ricovero biciclette, nella sede di Via Soderini 24 sono presenti due rastrelliere per bici, una delle quali è coperta con dotazione di 12 posti, mentre l'altra è scoperta e ha 10 posti. Sono inoltre disponibili 14 postazioni per il parcheggio delle moto al coperto.

#### 2.1.4 Incentivi e risorse attualmente dedicate agli spostamenti casa-lavoro

In fase preliminare rispetto alla redazione dell'aggiornamento 2023 del PSCL è stato verificato che incentivi e risorse attualmente disponibili da parte dell'Ente al Mobility manager per lo sviluppo di iniziative per la mobilità sostenibile dei propri dipendenti per il 2023 sono riconducibili alle sole risorse di cui al capitolo *"10051124 Fondo per la mobilità sostenibile dei dipendenti della Città metropolitana"*, connesso alle facilitazioni messe in atto dall'Ente a favore dei dipendenti per l'acquisto abbonamenti annuali TPL presso ATM e Trenord.

## **2.2. OFFERTA DI TRASPORTO**

### 2.2.1 Interscambi, stazioni ferroviarie/metropolitane

La sede di Via Vivaio 1 non è direttamente servita da interscambi, stazioni ferroviarie o metropolitane, ma può usufruire della recente apertura del tratto di linea metropolitana M4 che collega San Babila a Linate Aeroporto, presso la vicina stazione di P.za Tricolore. La linea M4, che attualmente ha una frequenza di 3 minuti negli orari di interesse per ingressi/uscite dei dipendenti dell'Ente, consente di raggiungere direttamente l'interscambio di P.za Dateo dove i dipendenti hanno la possibilità di usufruire delle linee del servizio ferroviario suburbano e regionale.

La linea metropolitana M1 è raggiungibile alla fermata più prossima di San Babila in circa 7 minuti a piedi o mediante interscambio con la M4.

Nella tratta centrale, la linea M1 ha una frequenza nei giorni feriali che varia dai 2 ai 3 minuti, in funzione della fascia temporale e del periodo dell'anno; nelle tratte a Ovest del bivio di Pagano, nelle 2 direzioni di Rho Fiera e di Bisceglie la frequenza varia dai 4 agli 8 minuti.

La sede di Viale Piceno 60 è direttamente servita dalle linee S1 – S2 – S5 – S6 del servizio ferroviario suburbano nell'adiacente fermata di Piazzale Dateo del Passante ferroviario, con frequenza di 30 minuti per ciascuna delle linee S1 – S2 – S5 – S6.

Tramite il Passante ferroviario è possibile raggiungere ed interscambiare con tutta la rete delle linee metropolitane: M1 in 3 minuti alla stazione di Porta Venezia, M3 in 7 minuti alla stazione Repubblica, M2 e M5 in 11 minuti alla stazione di Porta Garibaldi.

La sede di Viale Piceno 60 è anche direttamente servita dalla linea metropolitana M4, attualmente in esercizio nella tratta da Piazza San Babila a Linate con una frequenza di 3 minuti nelle ore di interesse dei lavoratori dell'Ente.

La sede di Via Soderini 24 non è direttamente servita da interscambi, stazioni ferroviarie o metropolitane, è comunque raggiungibile la linea metropolitana M1, alla fermata più prossima di Bande Nere, in circa 15 minuti a piedi e mediante il bus n. 98 in 8 minuti.

### 2.2.2 Fermate di linee di tram/filobus/bus

La sede di Via Vivaio 1 è servita direttamente, tramite fermate collocate nelle immediate vicinanze dell'ingresso di Palazzo Isimbardi:

- dal bus n. 61 con frequenza nell'ora di punta nei giorni feriali ogni 11-12 minuti.
- dal tram n. 9, alla fermata di P.za Tricolore a 4 minuti a piedi, con frequenza di 7 minuti nell'ora di punta dei giorni feriali.

La sede di Viale Piceno 60 è servita direttamente, tramite fermate collocate in Piazzale Dateo e nelle immediate vicinanze dell'ingresso della sede:

- dal bus n. 54 nella sola direzione verso la periferia, con frequenza nell'ora di punta nei giorni feriali ogni 6-7 minuti,
- dal bus n. 61, con frequenza nell'ora di punta nei giorni feriali ogni 11-12 minuti,
- dal filobus n. 92, con frequenza nell'ora di punta nei giorni feriali: ogni 5 minuti.

La sede di Via Soderini 24 è servita da fermate collocate in prossimità dell'ingresso dell'edificio dai bus:

- n. 58 con frequenza nell'ora di punta dei giorni feriali ogni 8 minuti,
- n. 98 con frequenza nell'ora di punta nei giorni feriali ogni 7 minuti,

Inoltre, a 9 minuti a piedi, si trova la fermata di P.le Tripoli, con il:

- bus n. 67 con 8' di frequenza nell'ora di punta dei giorni feriali e bus n. 58 con 8' di frequenza nell'ora di punta dei giorni feriali,
- filobus circolare n. 90-91 con 3' di frequenza nell'ora di punta dei giorni feriali.

### 2.2.3 Presenza di servizi di sharing bici/moto/monopattini/auto

Il Comune di Milano offre un ampio servizio di bike Sharing sul proprio territorio, composto da un servizio *station based*, chiamato BikeMi e gestito da ATM e da altri servizi di tipo *free floating*, affidati dal Comune di Milano a diverse aziende.

Il servizio BikeMi è attivo tutti i giorni dell'anno e conta 325 stazioni distribuite nei punti nevralgici del capoluogo lombardo, fornendo la disponibilità di 5.430 biciclette (4.280 biciclette a pedalata muscolare, 1.000 ebike e 150 bici a pedalata assistita con seggiolino per bambini).

In prossimità delle tre sedi dell'Ente si trovano le seguenti stazioni di presa-consegna delle bici di BikeMi:

- in Via Donizzetti con n. 24 postazioni, a un minuto a piedi dalla sede di Via Vivaio 1,
- in Piazzale Dateo con n. 36 postazioni, a un minuto a piedi dalla sede di Viale Piceno 60,
- in via Soderini, con n. 30 postazioni, presso l'ingresso di Via Soderini 24.

Una specifica app consente di trovare il luogo più vicino dove prelevare una bici disponibile, sbloccare il mezzo ed utilizzarlo; al termine dell'uso la bici può essere restituita in una qualunque delle 325 postazioni di BikeMi.

Il sistema di tariffazione di BikeMi prevede abbonamenti giornalieri, settimanali, mensili rispettivamente a 4,50 € a 9,00 € e a 36 €; la tariffa oraria è variabile a seconda del tempo di impiego; gli abbonati annuali al trasporto pubblico ATM possono acquistare l'abbonamento BikeMi con la tessera ATM ed ottenere prezzi scontati.

Gli operatori che offrono servizi di bike-sharing in regime di *free floating* sono 4:

- Free Floating, RideMovi, Lime e Tier,

con servizio offerto 24 ore su 24 e con un totale di 22.000 biciclette disponibili di diverse tipologie, fra cui 11.800 a pedalata assistita. Ogni operatore ha predisposto una propria specifica app tramite la quale l'utente accede al servizio per individuare il mezzo più vicino e sbloccarlo attraverso la lettura del codice QR sul veicolo stesso. Vi sono soluzioni molto varie ed articolate in merito alla tariffazione applicata.

Il servizio di Scooter Sharing a flusso libero è stato di recente affidato dal Comune di Milano a 3 operatori con una flotta di mezzi 100% elettrica:

- ZigZag – Cityscoot – eCooltra,

ciascuno dei quali ha una sua propria app per l'individuazione e la prenotazione dello scooter, lo sblocco del mezzo ed il pagamento della corsa. Le tariffe al minuto di aggirano intorno ai 0,40 €/min per gli utilizzi di breve durata, il prezzo unitario si abbassa in caso di acquisto di pacchetti previsti per vari minutaggi, fino a 0,25 €/min per 250 minuti. Ci sono anche abbonamenti, ad esempio il giornaliero è offerto al costo di 24 €/giorno.

La micromobilità elettrica autorizzata dal Comune di Milano è gestita da 7 operatori:

- Bird, Bolt, Dott, Helbiz, Lime, Voi, Tier e,

al fine di incentivare le modalità di trasporto alternative, il Comune capoluogo ha intensificato la presenza di monopattini, arrivando fino a una flotta di 6.000 mezzi in sharing. Le tariffe offerte sono variabili da operatore a operatore: da 0,15 a 0,25 € per ciascun minuto di utilizzo, a cui alcuni aggiungono un costo fisso per lo “sblocco” del monopattino.

Il Car Sharing presente nel Comune di Milano è il più ampio servizio del genere in Italia; vien fornito con auto elettriche dai seguenti 4 operatori in modalità Free floating:

- E-Go – ShareNow – Enjoy – Zity

con auto che possono circolare anche nell'Area C e parcheggiare nei posti auto delimitati dalle strisce blu, senza dover pagare il costo della sosta; le auto sono prenotabili mediante l'app di ogni singolo operatore con tariffe omnicomprendenti di parcheggio, assicurazione, ecc.

C'è anche un servizio station based offerto da *E-Vai* in oltre 300 punti a Milano e Lombardia. Al servizio si accede previa prenotazione con costi di ricarica elettrica sempre inclusi; vi sono supplementi per presa o consegna presso gli aeroporti, mentre è favorito, in quanto non prevede supplementi, l'interscambio cittadino da/per le stazioni ferroviarie in Milano se il noleggio ha inizio/fine in una postazione del Capoluogo.

La tariffazione del servizio *E-Vai* prevede 70km inclusi e 24€ per noleggio di 3 ore, superate le quali è applicata la tariffa oraria da 8€/h.

L'*E-Vai* di Corso Indipendenza 16 dista 5 minuti a piedi dalla sede di Viale Piceno 60 e 12 minuti a piedi dalla sede di Via Vivaio; mentre il point *E-Vai* di Piazzale Tripoli è a 9 minuti a piedi dalla sede di Via Soderini 24.

#### 2.2.4 Presenza di piste ciclabili/ciclopedonali

La mobilità ciclistica nel capoluogo milanese si sviluppa su una rete di percorsi che negli anni più recenti è stata interessata da diversi interventi finalizzati alla riduzione della circolazione autoveicolare e alla realizzazione di piste e percorsi ciclabili. In ambito metropolitano vanno sicuramente segnalate le previsioni del Piano di settore del PUMS, costituito dal Biciplan “Cambio” di Città metropolitana, nell'ambito del quale vengono identificati i corridoi “*super-ciclabili*” a livello metropolitano, che si integrano con la rete delle ciclabili comunali.

Le sedi di Via Vivaio 1 e di Viale Piceno 60 sono direttamente collocate sul percorso ciclabile attrezzato, di recente realizzazione, che mette in collegamento la parte Est della città con il centro del capoluogo, lungo la direttrice Est – Ovest di Corso Plebisciti-Corso Indipendenza-Corso Concordia-Corso Monforte.

La sede di Via Soderini, più periferica rispetto alle altre due sedi, non è al momento direttamente servita da un percorso dedicato all'esclusivo uso da parte delle biciclette.

#### 2.2.5 Limitazioni al traffico privato Area B - Area C

Il territorio comunale di Milano è soggetto a limitazioni alla circolazione del traffico privato, in particolare:

- con AREA C, attiva tutto l'anno dal lunedì al venerdì, dalle 7:30 alle 19:30, si delimita, con 43 varchi elettronici muniti di telecamera, di cui 6 esclusivi per il trasporto pubblico, la parte più centrale corrispondente alla ZTL Cerchia dei Bastioni, a cui si accede, con restrizioni per alcune tipologie di veicoli, mediante pagamento di un ticket di ingresso;
- con AREA B si comprende la quasi totalità del capoluogo; si tratta di una zona con divieto di accesso e circolazione, dal Lunedì al Venerdì dalle 7:30 alle 19:30, per alcune classi di veicoli più inquinanti, tra cui Euro 0, 1, 2 a Benzina e Euro 0, 1, 2, 3, 4 e 5 diesel.

La sede di Via Vivaio 1 si trova in AREA C, mentre le sedi di Viale Piceno 60 e di Via Soderini 24 si trovano in AREA B.

### **2.3. SPOSTAMENTI CASA-LAVORO dei dipendenti**

#### 2.3.1. Rilevazione di anagrafica, attività, abitudini di spostamento dipendenti e propensione condizioni per il cambiamento nello spostamento casa-lavoro

Come previsto dagli artt. 1 e 2 del Decreto interministeriale n. 209 del 4 agosto 2022 e dalle *“Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”* adottate con detto DM, è stata attivata nel corso del mese di Novembre 2023 una specifica azione finalizzata ad acquisire i dati di mobilità dei dipendenti di Città metropolitana di Milano nello spostamento casa-lavoro e, per ciascuna sede di lavoro di Città metropolitana con più di 100 dipendenti si è reso necessario indagare e rilevare, attraverso una specifica campagna di raccolta dati, anche tramite la somministrazione on-line di un questionario di indagine, gli elementi utili a conoscere e a comprendere le abitudini, le consuetudini delle scelte di mobilità dei lavoratori nello spostamento casa – lavoro e le esigenze di spostamento dei dipendenti, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili.

La conoscenza delle abitudini di spostamento dei dipendenti, dei loro bisogni e delle loro opinioni costituisce parte fondamentale della redazione del Piano spostamenti casa-lavoro e

che l'elaborazione dei dati raccolti può permettere di acquisire informazioni indispensabili per individuare le più opportune ed efficaci strategie, proposte ed interventi.

In tale contesto è opportuno segnalare che la stesura dell'aggiornamento 2023 del PSCL si avvale una piattaforma software di supporto al lavoro dei Mobility Manager che Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio S.r.l. - AMAT, società con socio unico Comune di Milano, ha potuto mettere a disposizione gratuitamente a favore di Enti e soggetti situati nell'area metropolitana milanese tenuti, a norma di legge, a redigere il PSCL dei propri dipendenti, grazie all'utilizzo di un finanziamento del Ministero dell'Ambiente erogato a seguito di un Bando a cui avevano congiuntamente partecipato Comune e Città metropolitana di Milano.

Movesion Srl è la società individuata da AMAT per la predisposizione della piattaforma e la sua gestione; con detta Società è stato stipulato un apposito contratto che consente all'Ente di ottenere in forma gratuita l'insieme dei servizi forniti dallo strumento informatico e quindi, attraverso l'utilizzo di soluzioni software ed applicazioni:

- l'utilizzo di un questionario strutturato proposto al personale dipendente per la compilazione on line,
- l'aggregazione ed analisi delle informazioni raccolte dall'indagine,

utili alla predisposizione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro e per l'erogazione di soluzioni per l'ottimizzazione degli spostamenti sistematici.

Compilando un breve questionario, ogni dipendente consente al sistema informatico di tracciare un quadro dettagliato delle abitudini di mobilità dei lavoratori: da dove partono, dove arrivano, dove parcheggiano, quanto inquinano, quali sono le loro personali esigenze e qual è la loro attitudine al cambiamento verso soluzioni alternative, più sostenibili.

Il questionario proposto per la compilazione da parte dei dipendenti analizza:

1. Informazioni tecniche: indirizzo ed orari di partenza/arrivo, mezzo utilizzato, luogo di parcheggio, etc.
2. Aspetti sociali dello spostamento: motivo della scelta dell'attuale mezzo, problemi riscontrati, etc.
3. Attitudine al cambiamento: a quali condizioni ci sia disponibilità ad abbandonare l'auto (es.: contributo per l'acquisto dell'abbonamento al trasporto pubblico e abbonamento bici e altri mezzi in sharing, stalli riservati per chi fa carpooling, etc.)

La piattaforma software fornisce infine un report in cui sono organizzate le risposte tratte dal questionario dei dipendenti, una serie di indicatori di mobilità ed alcuni grafici, attinenti alle categorie analizzate.

I dati delle provenienze geografiche e delle sedi di lavoro del personale dipendente forniti dai competenti uffici dell'Ente ed illustrati nei precedenti paragrafi affiancano e contribuiscono a completare quelli desunti dall'indagine.

Inoltre i dati acquisiti con il questionario vanno ad integrare quelli già a disposizione dell'Ente, raccolti nell'ambito delle adesioni da parte dei dipendenti alle campagne di promozione per l'acquisto di abbonamenti annuali di TPL, svolte a partire dal mese di Aprile del corrente anno 2023.

Il questionario predisposto da Movesion e somministrato ai lavoratori a Novembre è rimasto attivo on line per 15 giorni 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.

Il questionario è stato articolato da Movesion in "Sezioni" tematiche. La prima delle quali volta a conoscere le *Caratteristiche anagrafiche* del dipendente e, a tal fine, è stato chiesto:

- Genere
- Fascia d'età
- Indirizzo
- Caratteristiche nucleo familiare

Con la seconda si è sondata la *Tipologia contrattuale* e, a tal fine, è stato chiesto:

- Sede di lavoro
- Inquadramento - Lavoro-mansione
- Rapporto contrattuale con l'Ente
- Tipo di orario
- Frequenza, su base mensile, di lavoro in sede e di lavoro da casa

Con la terza si è entrati nel merito dell'*Attività lavorativa* e di come questa si relaziona con gli spostamenti, per cui è stato chiesto:

- Orario di partenza da casa
- Orario di ingresso e orario di uscita dal lavoro
- Margine di flessibilità di orario in ingresso
- Frequenza di spostamento per motivo di lavoro

La quarta analizza le *Scelte* di viaggio, per cui è stato chiesto:

- La modalità di trasporto utilizzata per recarsi al lavoro
- Quale sia la motivazione di tale scelta
- Quale sia il livello di soddisfazione per tale scelta
- Se vien utilizzato il trasporto pubblico e quale modalità di TPL
- Se si ha disponibilità di un abbonamento di trasporto a una delle varie modalità
- Altre domande per valutare se vi son situazioni di sosta durante il tragitto o di diversa modalità rispetto all'usuale cambiando stagionalità o per eventuali casi particolari.

La quinta approfondisce le *Caratteristiche dello spostamento*, per cui è stato chiesto:

- Il tempo impiegato per lo spostamento casa-lavoro
- Il costo dello spostamento casa-lavoro
- Distanza della fermata del TPL rispetto al domicilio e come ci sia arriva
- Fermata del TPL di corrispondenza il luogo di lavoro
- Numero di trasbordi per raggiungere il luogo di lavoro con il TPL
- Giudizio sull'offerta del TPL
- Giudizio sull'importanza di vari aspetti dell'offerta del TPL

Con la sesta si chiedono notizie in merito ai tuoi veicoli privati, per cui è stato chiesto:

- Disponibilità di patente di guida
- Possesso in famiglia di quanti e quali mezzi di trasporto privato
- Disponibilità di quanti e quali mezzi di trasporto privato per recarsi al lavoro
- Alimentazione e classe Euro dei mezzi di trasporto privato per recarsi al lavoro
- Disponibilità di parcheggi dei mezzi di trasporto privato all'interno della sede
- Disponibilità di parcheggio biciclette nei pressi della sede.

La settima sezione mira a sondare le *Preferenze di viaggio/Propensione al cambiamento* espresse da ciascun lavoratore, per cui è stato chiesto:

- Giudizio sulle condizioni necessarie per svolgere il lavoro in presenza
- Condizioni per essere disponibile a utilizzare il TPL per recarsi al lavoro
- Condizioni per essere disponibile a utilizzare il car-pooling per recarsi al lavoro
- Condizioni per essere disponibile a utilizzare la bicicletta per recarsi al lavoro
- Condizioni per essere disponibile per recarsi al lavoro a piedi
- Condizioni per essere disponibile a utilizzare servizi di sharing per recarsi al lavoro e quali servizi di sharing scegliere.



Nelle ultime sezioni si è dato spazio a *La tua opinione....*

Durante i 15 giorni in cui il questionario è rimasto attivo on line per la compilazione dei lavoratori si è riscontrata l'adesione di 315 dipendenti di Città metropolitana.

Sono stati dettagliatamente analizzati tutti i dati ricavabili dalle risposte che, anche tramite specifici grafici, possono essere ben illustrate nei tre paragrafi 2.3.2., 2.3.3. e 2.3.4. che seguono in cui si riportano le informazioni rilevate, raggruppate in tre Macro-Aree:

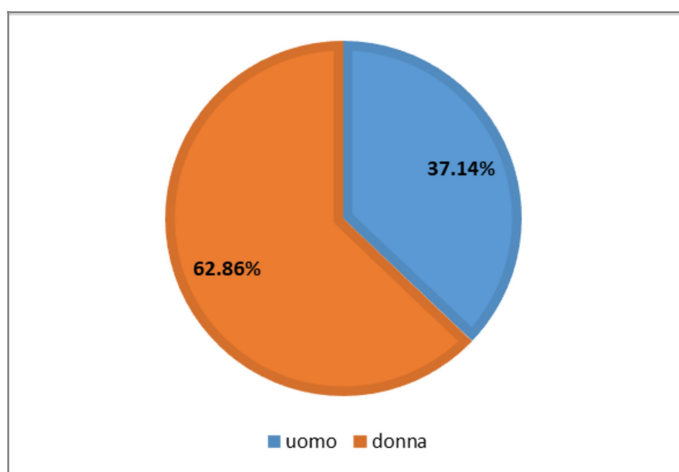
- Anagrafica e tipologia di attività
- Modalità abituali di spostamento casa-lavoro
- Propensione, motivi e condizioni per il cambiamento nello spostamento casa-lavoro

### 2.3.2. Anagrafica e tipologia di attività

Al questionario hanno risposto i dipendenti suddivisi per Genere e per Fascia d'età come rappresentato nelle tabelle e grafici che seguono:

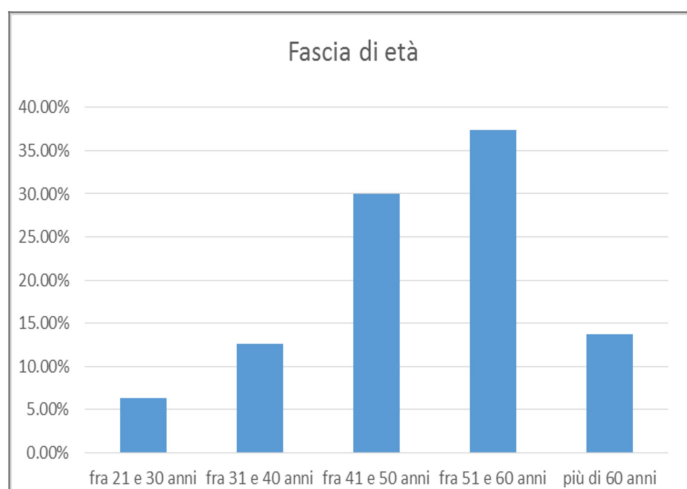
#### *Genere*

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
uomo	29.17%	44.00 %	36.17%	37.14%
donna	70.83%	56.00 %	63.83%	62.86%



#### *Fascia di età*

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
fra 21 e 30 anni	4.17%	0.00%	7.45%	3.49%
fra 31 e 40 anni	4.17%	11.20 %	23.40%	12.70%
fra 41 e 50 anni	31.25%	27.20 %	26.60%	28.25%
fra 51 e 60 anni	45.83%	48.80 %	34.04%	43.49%
più di 60 anni	14.58%	12.80 %	8.51%	12.06%



Il rapporto di lavoro che hanno con l'Ente coloro che hanno risposto a questionario è a:

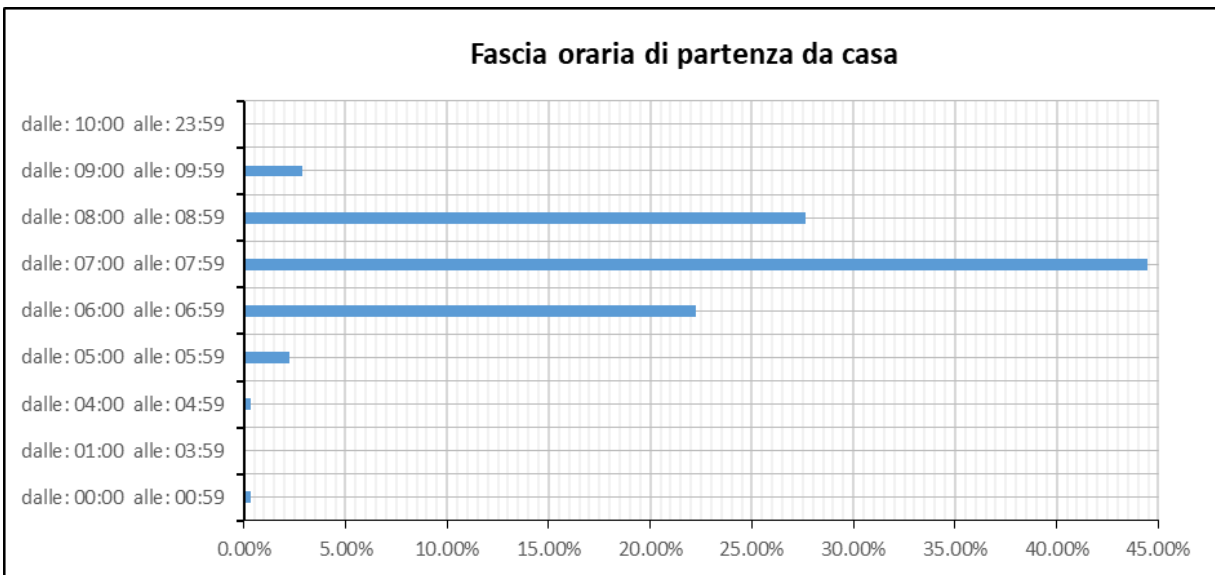
	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
assunto a tempo indeterminato	97.92%	98.40%	98.94%	98.41%
assunto a tempo determinato	2.08%	0.00%	0.00%	0.63%

e i giorni di lavoro svolti in sede, su base, mensile sono

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
da 1 a 4	3.12%	7.20%	5.32%	5.40%
da 5 a 9	0.00%	4.00%	3.19%	2.54%
da 10 a 13	37.50%	35.20%	17.02%	30.48%
da 14 a 18	31.25%	27.20%	28.72%	28.89%
da 19 a 22	23.96%	23.20%	40.43%	28.57%
più di 22	4.17%	3.20%	5.32%	4.13%

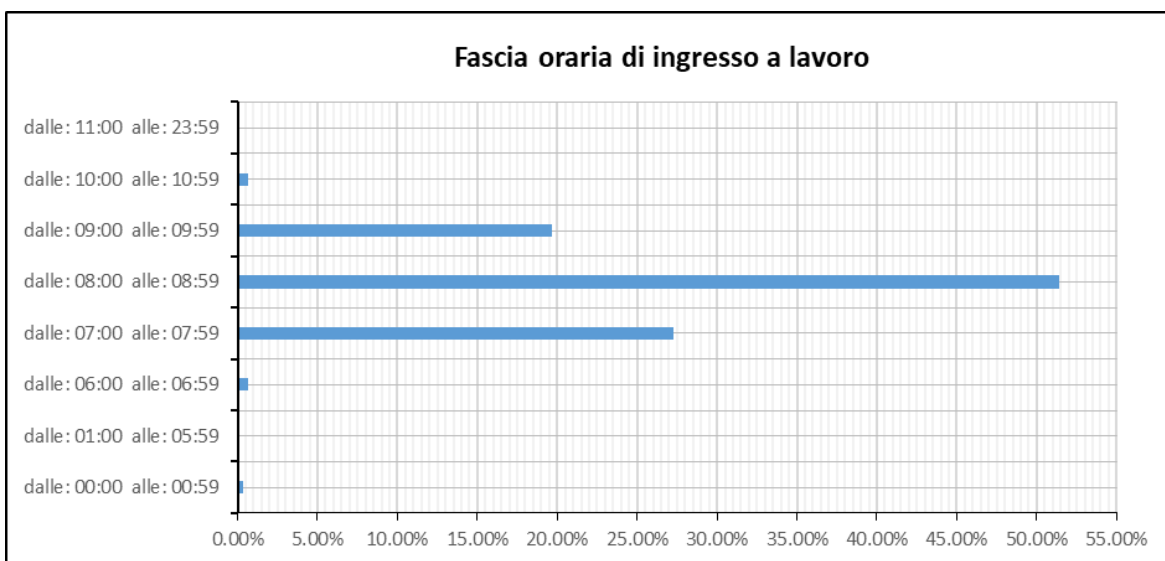
La suddivisione per fascia oraria di partenza da casa è la seguente

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
00:00 - 00:59	1.04%	0.00%	0.00%	0.32%
01:00 - 03:59	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
04:00 - 04:59	0.00%	0.80%	0.00%	0.32%
05:00 - 05:59	2.08%	4.00%	0.00%	2.22%
06:00 - 06:59	22.92%	26.40%	15.96%	22.22%
07:00 - 07:59	48.96%	35.20%	52.13%	44.44%
08:00 - 08:59	23.96%	28.80%	29.79%	27.62%
09:00 - 09:59	1.04%	4.80%	2.13%	2.86%
10:00 - 23:59	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%



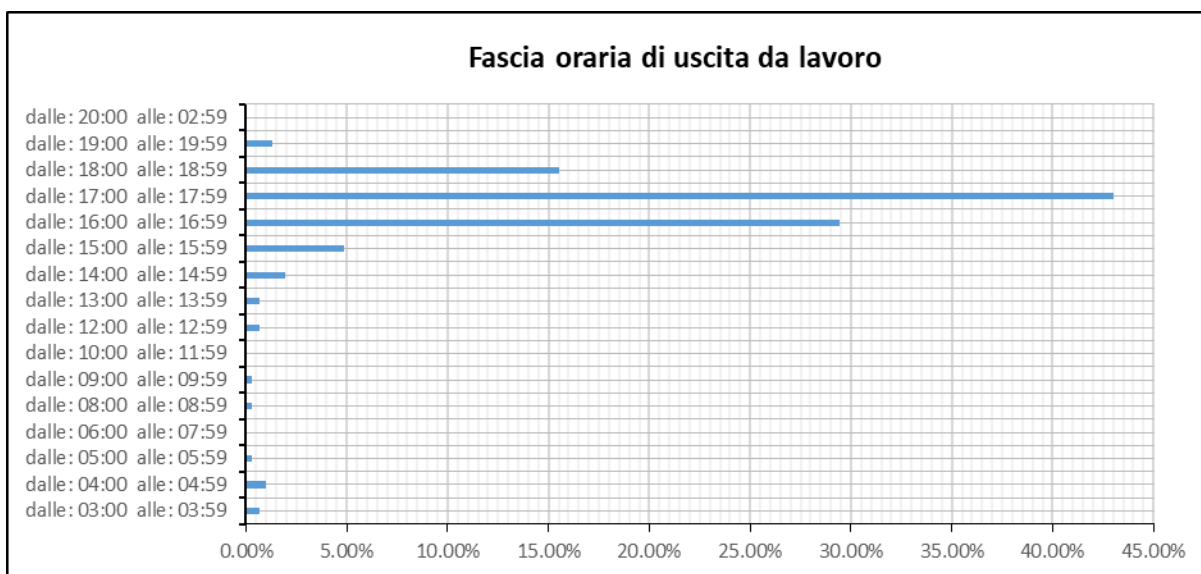
mentre la suddivisione per fascia oraria di arrivo sul luogo di lavoro è la seguente

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
00:00 - 00:59	0.00%	0.80%	0.00%	0.32%
01:00 - 05:59	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
06:00 - 06:59	1.04%	0.80%	0.00%	0.63%
07:00 - 07:59	31.25%	32.00%	17.02%	27.30%
08:00 - 08:59	52.08%	46.40%	57.45%	51.43%
09:00 - 09:59	14.58%	19.20%	25.53%	19.68%
10:00 - 10:59	1.04%	0.80%	0.00%	0.63%
11:00 - 23:59	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%



All'uscita dalla sede di lavoro, i valori percentuali per fascia oraria sono i seguenti

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
03:00 - 03:59	0.00%	1.67%	0.00%	0.65%
04:00 - 04:59	1.05%	0.00%	2.13%	0.97%
05:00 - 05:59	0.00%	0.00%	1.06%	0.32%
06:00 - 07:59	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
08:00 - 08:59	0.00%	0.83%	0.00%	0.32%
09:00 - 09:59	1.05%	0.00%	0.00%	0.32%
10:00 - 11:59	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
12:00 - 12:59	1.05%	0.83%	0.00%	0.65%
13:00 - 13:59	0.00%	1.67%	0.00%	0.65%
14:00 - 14:59	3.16%	1.67%	1.06%	1.94%
15:00 - 15:59	2.11%	7.50%	4.26%	4.85%
16:00 - 16:59	32.63%	22.50%	35.11%	29.45%
17:00 - 17:59	43.16%	44.17%	41.49%	43.04%
18:00 - 18:59	15.79%	17.50%	12.77%	15.53%
19:00 - 19:59	0.00%	1.67%	2.13%	1.29%
20:00 - 02:59	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%



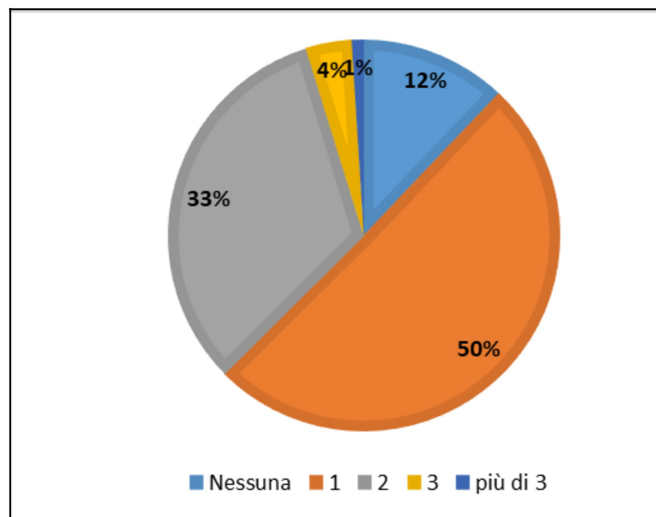
Al netto di qualche refuso nelle risposte al questionario, dalla valutazione dei dati emersi si possono trarre le seguenti informazioni riguardo alle origini dello spostamento:

- nel Comune di Milano ha origine la metà degli spostamenti (49,40%);
- si ha una forte dispersione del dato per gli altri Comuni di Città metropolitana, dove ha origine lo spostamento di circa un terzo dei dipendenti, suddivisi in ben 73 (oltre Milano) diversi Comuni;
- il 17,18% origina in un Comune esterno a Città metropolitana.

	Via Vivaio		Viale Piceno		Via Soderini		Tutte le sedi	
Origine dal Comune di Milano	131	17.58%	177	23.76%	60	8.05%	<b>368</b>	<b>49.40%</b>
Origine da comuni della Città metropolitana	88	11.81%	114	15.30%	47	6.31%	<b>249</b>	<b>33.42%</b>
Origine da altre provincie	42	5.64%	67	8.99%	19	2.55%	<b>128</b>	<b>17.18%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>261</b>	<b>35.03%</b>	<b>358</b>	<b>48.05%</b>	<b>126</b>	<b>16.91%</b>	<b>745</b>	<b>100.00%</b>

### 2.3.3. Modalità abituali di spostamento casa-lavoro

In questo paragrafo si analizzano più nello specifico mezzi, abitudini e caratteristiche dello spostamento casa-lavoro. In primo luogo si è sondata la disponibilità di mezzi in dotazione alla famiglia e la effettiva disponibilità per il loro utilizzo da parte del dipendente per recarsi al lavoro. Il 94% dei dipendenti è dotato di patente valida per guidare l'auto e solo per poco più del 12 % dei casi non vi è nessuna auto in dotazione alla famiglia, mentre circa la metà delle famiglie ha un'auto, ben 1/3 delle famiglie ha 2 auto e quasi il 5% ha 3 o più auto.

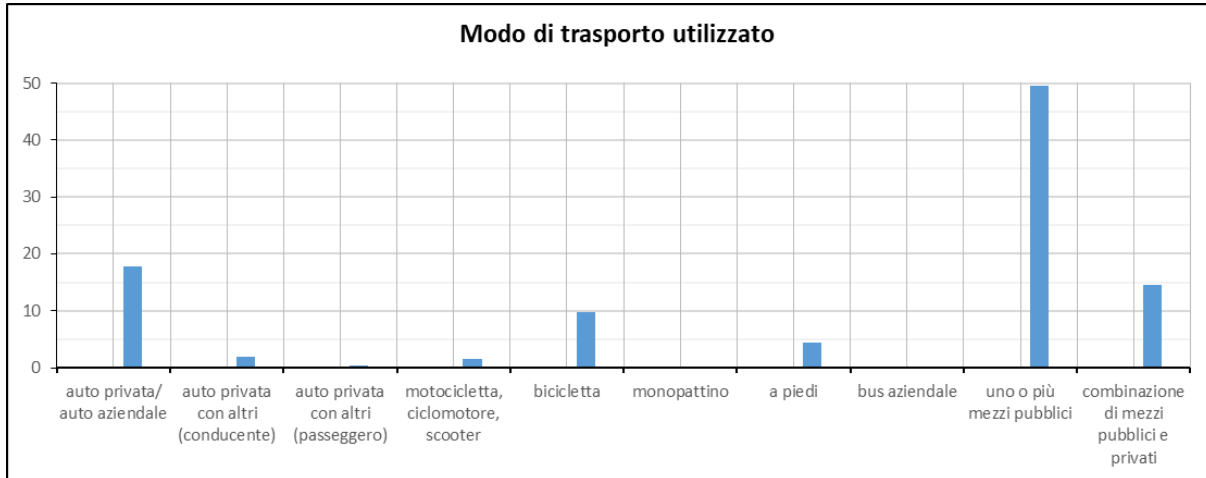


Se si passa da una ipotetica dotazione di mezzi ad una effettiva disponibilità d'uso per recarsi al lavoro, i dipendenti che hanno risposto al questionario hanno segnalato di:

- non aver alcun tipo di mezzo disponibile per ben il 18%
- avere una bicicletta tradizionale, per un quinto del totale, circa 21%
- poter disporre di un'auto per ben oltre la metà (55%)
- altri mezzi, motocicli, monopattini ecc, per circa il 5%.

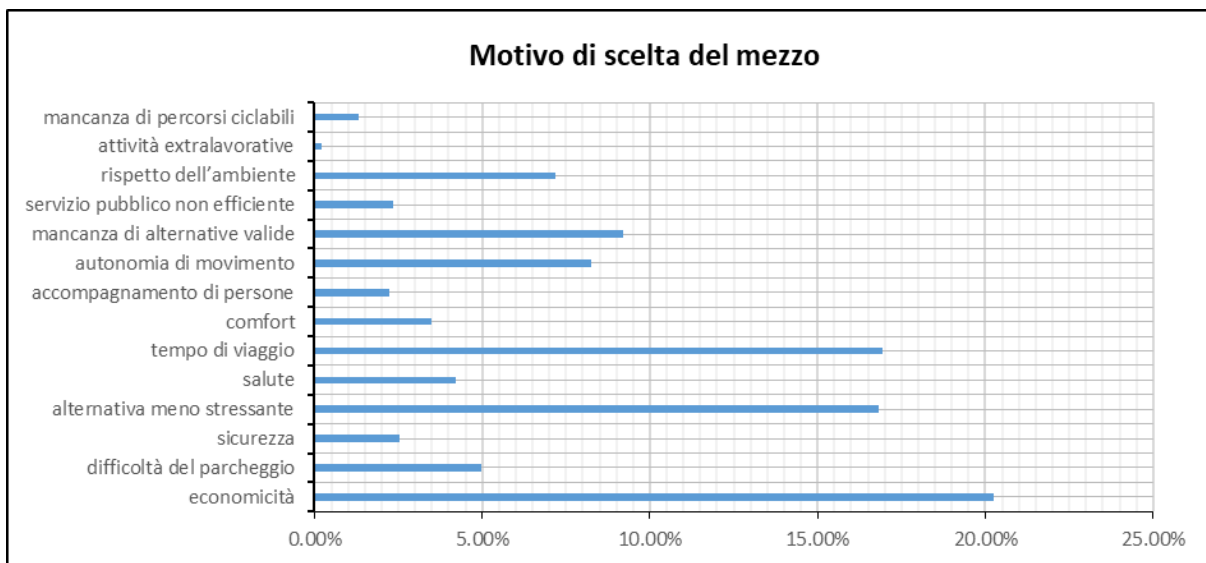
Il dato sull'effettivo possesso di una delle tipologie di abbonamento di trasporto è illustrato nella tabella seguente e fa emergere come più di 1/3 non abbia alcun tipo di abbonamento. mentre le altre forme di mobilità sostenibili hanno percentuali insignificanti, ben più del 60% dei dipendenti utilizza costantemente il mezzo pubblico, in quanto dotati di un abbonamento al Trasporto Pubblico Locale.

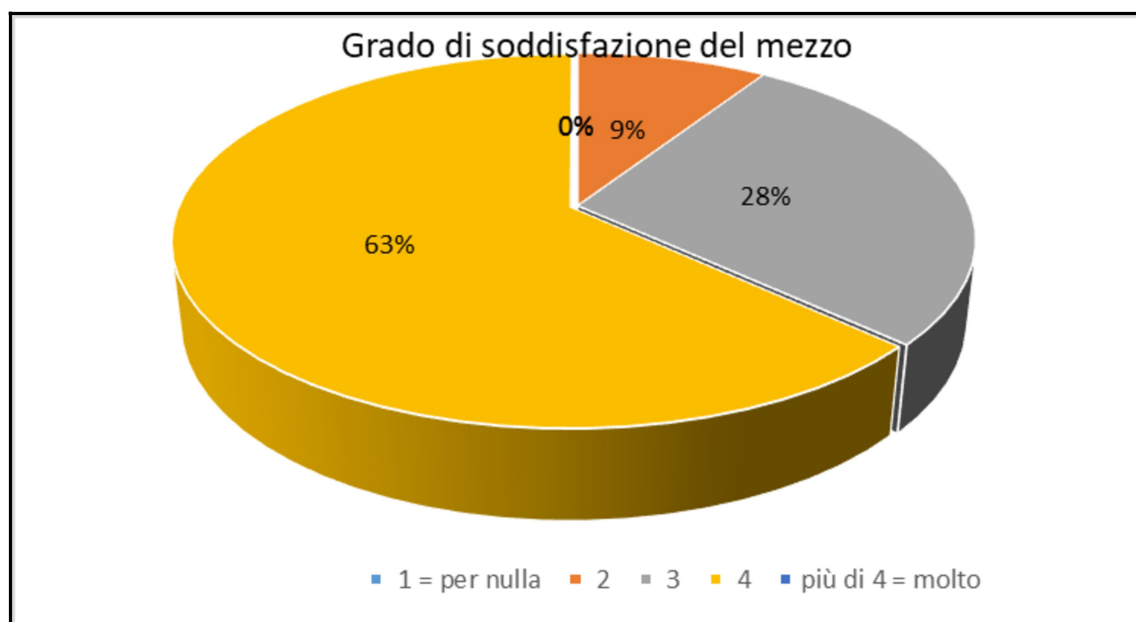
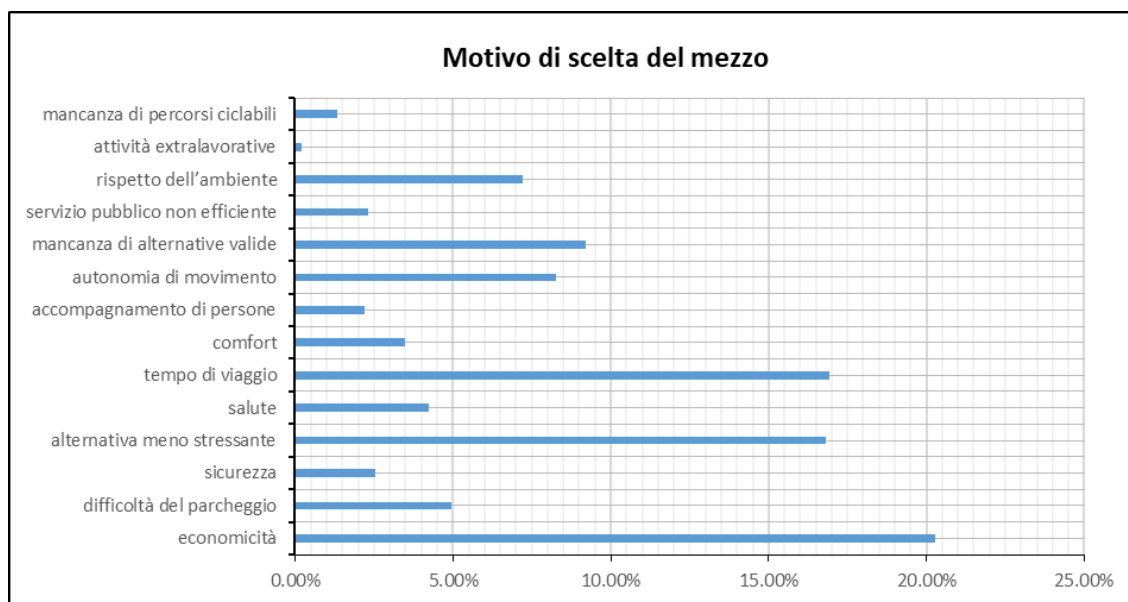
	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
abbonamento trasporto pubblico locale	69.79%	64.40%	58.07%	64.15 %
abbonamento bike sharing	1.04%	1.60%	2.22%	1.61%
abbonamento car sharing	1.04%	0.80%	1.15%	0.98%
abbonamento scooter sharing	0.00%	0.00%	0.27%	0.08%
abbonamento monopattino sharing	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
abbonamento parcheggio	0.00%	0.40%	0.00%	0.16%
nessuno dei precedenti	28.12%	32.80%	38.30%	33.02 %



Nel grafico che precede sono illustrate le modalità utilizzate dai dipendenti per recarsi al lavoro. Prevale il TPL con quasi (49%) la metà di chi ha risposto. Consistenti sono le percentuali per le modalità auto privata (intorno al 18%) e bicicletta (intorno al 10%). Oltre il 4% va a piedi, mentre più ridotte sono le quote di chi usa l'auto insieme ad altri (poco più del 2%) o di chi usa moto e scooter (1,6%).

Andando a cercare le motivazioni per cui viene scelto un mezzo piuttosto che un altro si ricava il seguente grafico, da cui si può trarre un denominatore comune per i casi (circa 1/4) in cui la scelta è obbligata (mancanza di alternative, difficoltà, autonomia e accompagnamento); per la quota prevalente (3/4) vi è una vera e propria scelta per varie motivazioni: economicità, tempi, comfort, rispetto dell'ambiente, minor stress, salute e sicurezza.

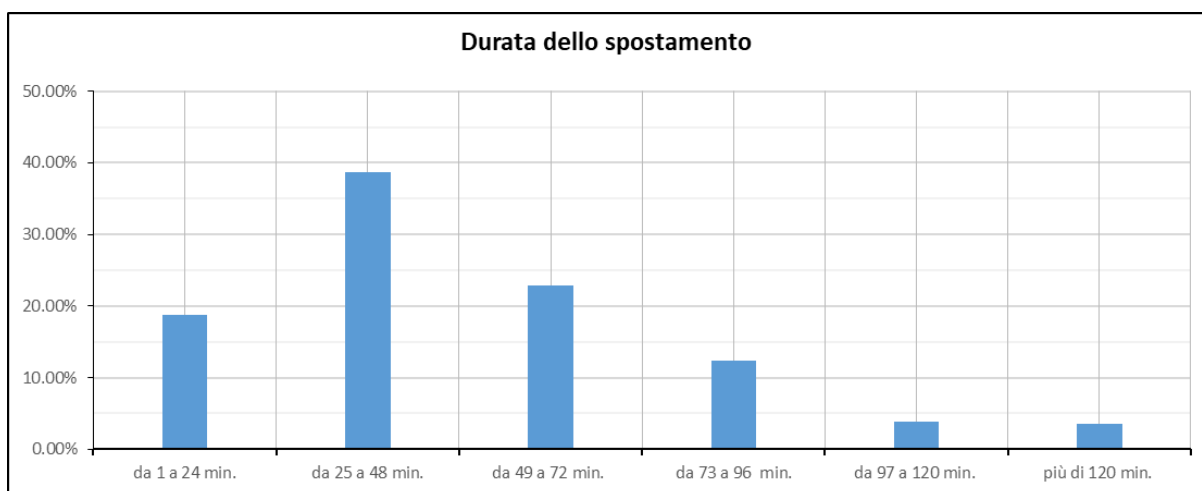




Il grafico che precede indica chiaramente come sia elevato il GRADO di soddisfazione dell'attuale abituale modalità di spostamento indicata da chi ha risposto all'indagine (circa 2/3 sono molto soddisfatti!) e pare quindi desumere che vi potrebbe essere una qualche difficoltà ad introdurre iniziative o azioni in grado di motivare ulteriormente i dipendenti a cambiare modalità di trasporto – in particolare per quella quota del 18% che si muove con auto propria – verso alternative a minor impatto. Vi è inoltre una quota non irrilevante (1/4) che effettua uno spostamento verso la sede di lavoro che è condizionata da altre necessità, in particolare dall'aver necessità di accompagnare altre persone, ma anche per acquisti-commissioni o ad



altri motivi, pertanto “difficilmente” reindirizzabile all’utilizzo del TPL o di altre modalità più sostenibili rispetto all’auto privata.

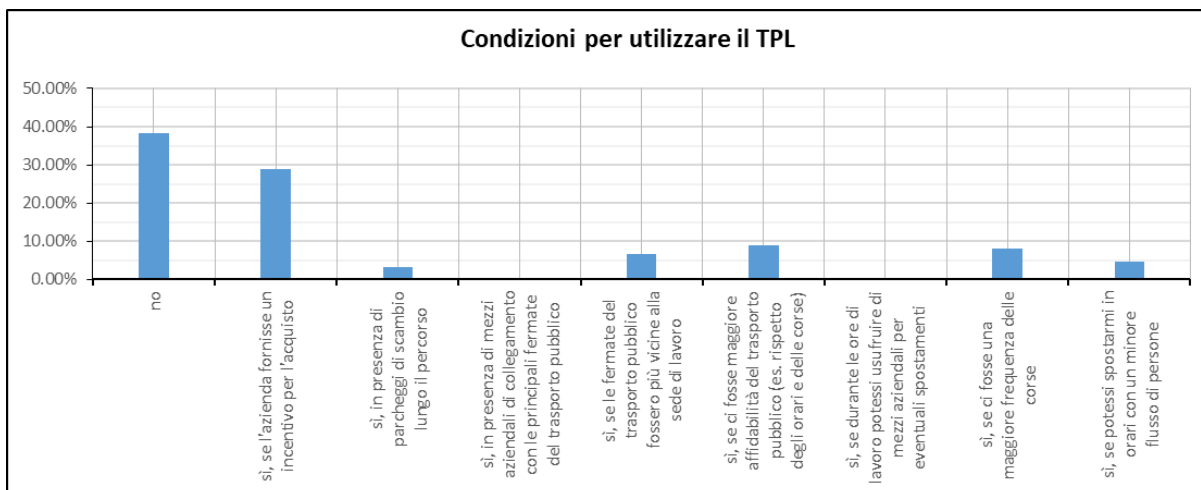


L’istogramma indica la durata in minuti impiegati per effettuare lo spostamento Casa-Lavoro, da cui risulta prevalere in modo netto (39%) l’intervallo che copre la fascia da 25 a 48 minuti, significative sono anche le fasce che coprono gli intervalli inferiore ai 24 minuti (19%) e quelli tra i 49 e 72 minuti (23%) e tra 73 e 96 minuti (13%).

#### 2.3.4. Propensione, motivi e condizioni per il cambiamento nello spostamento casa-lavoro

Nelle seguenti tabella e grafico sono riportate e illustrate le condizioni che i dipendenti hanno segnalato per dare la loro disponibilità a utilizzare TPL nello spostamento casa- lavoro

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
no	38.46%	50.00 %	32.26%	38.33 %
sì, se l'azienda fornisse un incentivo per l'acquisto	33.33%	19.79 %	31.72%	28.89 %
sì, in presenza di parcheggi di scambio lungo il percorso	10.26%	2.08%	1.08%	3.33%
sì, in presenza di mezzi aziendali di collegamento con le principali fermate del trasporto pubblico	0.00%	0.00%	1.08%	0.56%
sì, se le fermate del trasporto pubblico fossero più vicine alla sede di lavoro	7.69%	2.08%	8.60%	6.67%
sì, se ci fosse maggiore affidabilità del trasporto pubblico (es. rispetto degli orari e delle corse)	7.69%	9.37%	9.14%	8.89%
sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti	0.00%	2.08%	0.00%	0.56%
sì, se ci fosse una maggiore frequenza delle corse	2.56%	6.25%	11.29%	8.06%
sì, se potessi spostarmi in orari con un minore flusso di persone	0.00%	8.33%	4.84%	4.72%

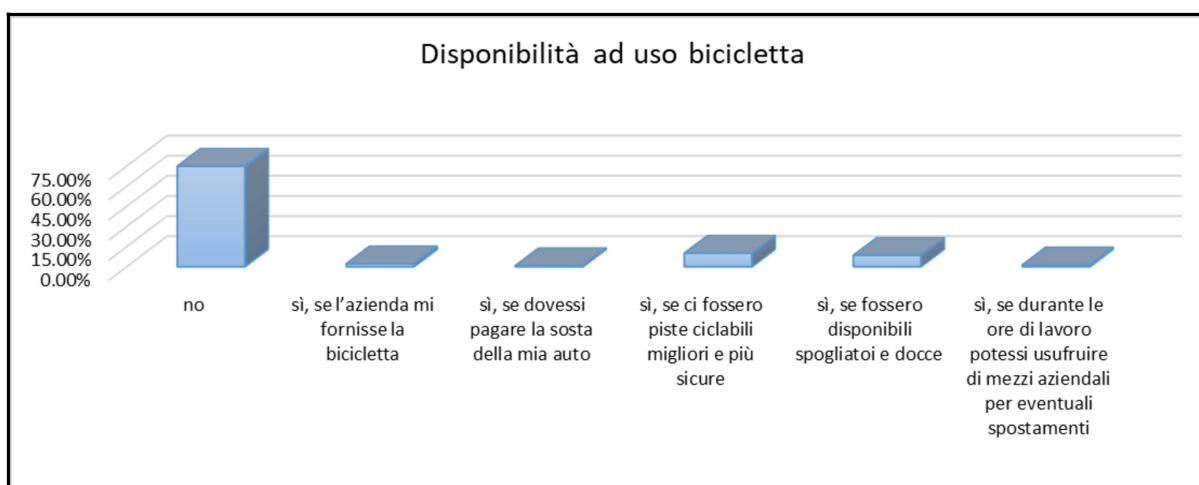


Pur in presenza di una quota consistente (38% circa) che non pensa minimamente di utilizzare il TPL, quasi i 2/3 che potrebbero utilizzarlo a condizione che si realizzino alcune situazioni da loro giudicate favorevoli: a questa quota così significativa andrebbe data risposta concreta con soluzioni utili ed “appetibili” al passaggio verso l’impiego dei mezzi del TPL. Rilevante è, in particolare quella parte (29%) che ha risposto sì, **se fosse fornito un incentivo per l’acquisto di un abbonamento per il TPL**. Infatti su questa rilevante quota si può agire in autonomia da altri soggetti, con impiego di risorse proprie dell’Ente durante il 2024. Per il restante terzo sono poste condizioni che, per essere azionabili, devono passare attraverso il coinvolgimento di altri Enti, in particolare l’Agenzia per il TPL di Bacino.

Rispetto alle condizioni per dar disponibilità a utilizzare la bici per recarsi al lavoro, le risposte sono state ben chiare: più di 3/4 non prende in considerazione questa modalità, probabilmente per distanza fra casa e sede lavorativa e-o per altri impedimenti oggettivi, un buon 10% la subordina a realizzazione di interventi infrastrutturali (piste ciclabili più sicure) che coinvolgono il territorio e le scelte del Comune di Milano e che, all’esterno del Comune capoluogo, sono stati già attivati da Città metropolitana con il Biciplan “Cambio” (piano di Settore del PUMS, Piano Urbano Mobilità Sostenibile), un altro 8% alla realizzazione di servizi “dedicati” presso le sedi dell’Ente; solo una modestissima quota (2%) chiede che sia fornita dall’Ente una bicicletta in uso, per effettuare lo spostamento.

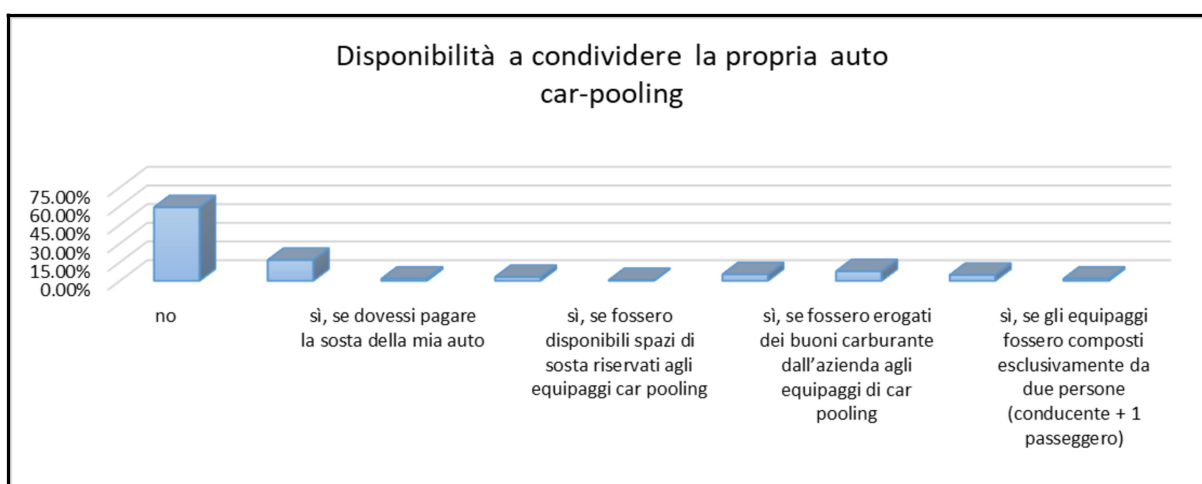
Di seguito la tabella ed il relativo grafico

	Via Vivaio	Viale Piceno	Via Soderini	Tutte le sedi
no	69.23%	76.47%	80.65%	77.05%
sì, se l'azienda mi fornisce la bicicletta	0.00%	5.88%	1.08%	2.19%
sì, se dovessi pagare la sosta della mia auto	3.85%	0.00%	0.00%	0.82%
sì, se ci fossero piste ciclabili migliori e più sicure	10.26%	14.71%	7.53%	10.11%
sì, se fossero disponibili spogliatoi e docce	14.10%	2.94%	9.14%	8.47%
sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti	2.56%	0.00%	1.61%	1.37%



Come rappresentato nella tabella e nel grafico che seguono, un'ulteriore modalità che consentirebbe di ridurre congestione ed emissioni nocive è quella costituita dal Car-Pooling, dove 2 o più colleghi condividono un solo mezzo privato (di proprietà di uno di loro) per raggiungere assieme il luogo di lavoro. La maggioranza (59%) dei dipendenti che hanno risposto al questionario non individua nessuna condizione per rendersi disponibile alla condivisione dell'auto nel percorso casa-lavoro. Vi è però una parte percentualmente significativa, ancorché con numeri assoluti poco importanti, che lo sarebbe, a fronte di certezza di condizioni organizzative, in particolare se fosse messo a disposizione un sistema in grado di mettere in contatto l'utente con chi fa il medesimo percorso nello stesso arco temporale (17%); significativa è anche a quota che (7,65%) lega la propria adesione alla fornitura, da parte dell'Ente, di buoni carburante.

	Via Vivaio		Viale Piceno		Via Soderini		Tutte le sedi	
no	37	38,46%	88	70,59%	58	61,29%	183	58,03%
sì, in presenza di un sistema che mi mettesse in contatto con chi fa il mio stesso percorso nelle stesse ore	25	25,64%	17	13,73%	14	14,52%	55	17,60%
sì, se dovessi pagare la sosta della mia auto	0	0,00%	0	0,00%	3	3,23%	3	0,96%
sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti	0	0,00%	10	7,84%	2	1,61%	11	3,59%
sì, se fossero disponibili spazi di sosta riservati agli equipaggi car pooling	2	2,56%	0	0,00%	0	0,00%	2	0,78%
sì, se il tempo di spostamento non fosse superiore di 5 o 10 minuti rispetto a quello attuale	11	11,54%	4	2,94%	4	3,76%	18	5,81%
sì, se fossero erogati dei buoni carburante dall'azienda agli equipaggi di car pooling	6	6,41%	2	1,96%	11	11,29%	19	6,10%
sì, se fosse disponibile un sistema di rientro a casa garantito in caso di necessità (es sharing o taxi)	15	15,34%	4	2,94%	1	1,08%	19	6,16%
sì, se gli equipaggi fossero composti esclusivamente da due persone (conducente + 1 passeggero)	0	0,00%	0	0,00%	3	3,23%	3	0,96%
<b>TOTALE</b>	<b>96</b>	<b>100%</b>	<b>125</b>	<b>100%</b>	<b>94</b>	<b>100%</b>	<b>315</b>	<b>100%</b>



Infine per le condizioni di disponibilità all'utilizzo di sistemi di sharing mobility (car, bike, etc) nel tragitto casa-lavoro si sono avute risposte molto nette: circa il 60% non è interessato,

mai e in nessuna condizione di agevolazione, mentre circa il 36% (ma con sole 33 persone in tutto) potrebbe prendere in considerazione la modalità di sharing se vi fossero precisi sconti e altre forme di incentivo-semplificazione.

	Via Vivaio		Viale Piceno		Via Soderini		Tutte le sedi	
	no, mai	63	65,62 %	81	64,80%	47	50,00 %	191
sì, se potessi usufruire di scontistiche	28	29,17 %	35	28,00%	42	44,68 %	105	33,34%
sì, se potessi rateizzare il costo in busta paga	2	2,08%	3	2,40%	2	2,13%	7	2,22%
sì, se potessi prenotare il mezzo in anticipo	3	3,12%	6	4,80%	3	3,18%	12	3,80%
<b>TOTALE</b>	<b>96</b>	<b>100%</b>	<b>125</b>	<b>100%</b>	<b>94</b>	<b>100%</b>	<b>315</b>	<b>100%</b>

Nei casi in cui viene manifestata la disponibilità, questa è esclusivamente indirizzata verso il car-sharing (al 53%) e bike sharing (al 35%), in quanto risulta quasi nullo l'interesse per lo sharing con monopattini e scooter.

	Via Vivaio		Viale Piceno		Via Soderini		Tutte le sedi	
	bike sharing	41	42,53%	37	29,60%	31	33,51 %	109
monopattino sharing	4	3,99%	4	3,07%	6	6,21%	14	4,29%
scooter sharing	7	7,81%	10	7,60%	10	10,11 %	27	8,41%
car sharing	44	45,66%	75	59,73%	47	50,18 %	166	52,59%
<b>TOTALE</b>	<b>96</b>	<b>100%</b>	<b>125</b>	<b>100%</b>	<b>94</b>	<b>100%</b>	<b>315</b>	<b>100%</b>

### **3. PROGETTO**

#### **3.1. IPOTESI DI MISURE DA ADOTTARE**

##### **3.1.1. Descrizione delle misure**

Il Mobility Manager di Città metropolitana è stato nominato con Decreto del Sindaco metropolitano R.G. 148/2021 del 14 Luglio 2021 nella persona del Direttore Area Pianificazione e Sviluppo Economico.

Il Mobility Manager 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 contribuire alla riduzione strutturale dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nell'area metropolitana milanese.

Le misure proposte dal PSCL scaturiscono dall'incrocio tra l'offerta di servizi di trasporto pubblico e la domanda di trasporto che emerge dall'analisi delle risposte fornite dai dipendenti con il questionario somministrato, tenendo opportunamente in conto la maggior o minor propensione al cambiamento dichiarata dagli intervistati e le ridotte risorse disponibili.

Il presente documento costituisce la revisione del Piano adottato dall'Ente nello scorso anno 2022 per gli spostamenti Casa-Lavoro dei propri dipendenti. Si tratta di un PSCL che sconta le difficoltà economiche dell'Ente nel reperire nel proprio Bilancio risorse atte a dar concreto "impulso" per il cambiamento delle abitudini di viaggio dei lavoratori e, pertanto, risulta un Documento che sarà da affinare, anche mediante periodica revisione ed aggiornamento, in relazione alle risorse che eventualmente saranno disponibili in corso 2024 con le variazioni di Bilancio dell'Ente.

Alle iniziative già in corso, che il PSCL 2023 intende confermare e potenziare, per ciò che concerne le agevolazioni di:

- acquisto di abbonamenti di trasporto pubblico,
- utilizzo dello smart-working per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro,
- impiego di tecnologie di video-conference, in sostituzione delle riunioni in presenza,
- mantenimento dell'estensione della flessibilità di orario del lavoro in presenza,

l'Ente intende procedere a predisporre le più favorevoli ed opportune condizioni per promuovere ed incentivare le forme di trasporto a basso impatto ambientale, quali ad es.:

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

Per il raggiungimento di tali finalità possono essere individuate più aree di intervento, descritte di seguito, in cui le azioni che vengono 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 con variazioni di Bilancio dell'Ente per l'anno 2024, attingendo ai possibili contributi messi a disposizione da Regione Lombardia, dal Governo centrale e dalla partecipazione a Bandi di livello comunitario. L'eventuale disponibilità di dette risorse potrà anche consentire il riconoscimento ai dipendenti di sostegni economici per incentivarli ad aderire alle proposte dell'Ente, comunque nell'ambito dei massimali e dei limiti di legge per le erogazioni che non costituiscono reddito imponibile.

Tra le diverse sono le misure che possono essere previste per incentivare comportamenti virtuosi ed orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile, alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore e contribuire al decongestionamento del traffico veicolare, vi sono evidentemente quelle che discendono dai risultati emersi dalle indagini condotte, in cui sono anche stati evidenziate le eventuali disponibilità dei dipendenti e le condizioni da loro poste per modificare le proprie abitudini di viaggio verso modi di trasporto più sostenibili.

Il quadro complessivo per una previsione di programma di implementazione è stato articolato in cinque Assi di intervento/strategie, di seguito descritto ai paragrafi da 3.1.1.1 a 3.1.1.5, dove, in modo quanto più possibile puntuale, per ogni Misura si è anche fornita una tempistica definita di breve, di medio o di lungo termine.

#### *3.1.1.1 Misure dell'Asse 1 per favorire l'uso del Trasporto Pubblico Locale - TPL*

- Conferma delle Convenzioni sottoscritte dall'Ente con ATM e Trenord per consentire ai propri dipendenti di acquistare, a condizioni e prezzi agevolati, gli abbonamenti annuali al TPL del sistema STIBM, valido in tutta la Città metropolitana e in Provincia di Monza) e gli abbonamenti annuali ferroviari validi su Trenord per le origini esterne allo STIBM. Tempistica: breve termine.
- Promozione di azioni per disporre di convenzioni e servizi, incentivi e agevolazioni con aziende che gestiscono la vendita degli abbonamenti annuali dei Trasporti Pubblici per

l'acquisto di abbonamenti a prezzi agevolati da offrire ai dipendenti con sconti particolarmente sostenuti, finalizzati ad "attrarre" i dipendenti interessati. Tempistica: breve-medio termine.

- Individuazione e proposta ai vari soggetti competenti (Enti, Agenzia per il TPL di Bacino e Aziende) di una scontistica "smart" che preveda: A - abbonamenti a prezzi agevolati e realizzati "ad hoc" per i lavoratori che usufruiscono dello smart working e quindi non utilizzano "appieno" i tradizionali abbonamenti annuali del TPL; B - abbonamenti a condizioni agevolate per l'utilizzo del TPL nei soli orari di morbida; C - documenti di viaggio "a consumo", con un prezzo coerente con la quantità di trasporto utilizzata. Tempistica: medio termine.

- Collaborazione con l'Agenzia per il Tpl di Milano, Lodi, Monza e Pavia alla revisione del Programma di Bacino, per realizzare nuove condizioni di offerta del servizio sulle linee del TPL interurbane di competenza dell'Ente che migliorino le corse offerte: orari, frequenza, periodicità e velocità, con maggior capillarità delle fermate. Tempistica: medio termine.

- Promozione delle condizioni di attivazione di convenzioni con il Comune di Milano ed il soggetto gestore dei parcheggi dei nodi di interscambio della rete metropolitana, per acquisto a prezzo agevolato di abbonamenti di sosta auto integrati con gli abbonamenti del TPL urbano, al fine di trasferire dall'auto alla rete di forza del TPL gli spostamenti sistematici. Tempistica: medio termine.

#### 3.1.1.2 *Misure dell'Asse 2 per favorire l'uso della Mobilità Ciclabile*

- Promozione dell'attivazione di convenzioni con il Comune di Milano ed il gestore del servizio bike-sharing "BikeMi" per acquisto di abbonamenti a prezzo agevolato, anche in relazione al progetto Mobility4Mi, con sconti per l'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico in combinazione con abbonamenti BikeMi. Tempistica: medio termine.

- Potenziamento dei luoghi riservati alla sosta protetta delle biciclette nell'ambito degli spazi interni alle sedi di lavoro, con adeguamento-rinnovo-potenziamento di stalli e rastrelliere dotate di apposita copertura e di strutture (di custodia e/o videosorveglianza) che riducano la possibilità di furto. Tempistica: medio termine.

- Incentivazione dell'utilizzo della bici per recarsi al lavoro, bike to work, con premialità (qualora possibile anche di tipo economico, es. con contributo di "xx cent/km" o con "buoni"), da erogare sulla base di spostamenti "sostenibili" casa-lavoro, validati, tramite convenzioni-accordi, da parte di soggetti che forniscono specifiche piattaforme di gestione delle misurazioni e condizioni degli spostamenti effettuati tramite la bici. Tempistica: medio-lungo termine.



- Promozione dell'attivazione di convenzioni con società che offrano sconti sui canoni/abbonamenti di noleggio a lungo termine di biciclette tradizionali e-o elettriche, mezzi di micromobilità e monopattini elettrici. Tempistica: medio-lungo termine.

#### *3.1.1.3 Misure dell'Asse 3 per favorire la riduzione della Domanda di Mobilità*

- Promozione di ogni iniziativa atta a favorire la riduzione delle esigenze di spostamento e la distribuzione di tali esigenze su un arco di tempo il più ampio possibile, tra cui quelle per il mantenimento dello smart working e della flessibilità oraria di ingresso in sede. Tempistica: breve termine.

- Ulteriore incentivazione del ricorso alle videoconferenze per lo svolgimento delle riunioni, con promozione dell'iniziativa presso le Aree ed i Settori dell'Ente e il loro coinvolgimento nella proposta. Tempistica: breve-medio termine.

#### *3.1.1.4 Misure dell'Asse 4 per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata*

- Promozione di iniziative per disincentivare l'uso dell'auto privata, razionalizzando e riorganizzando gli spazi ed i criteri in uso per la sosta veicolare interna alle sedi dell'Ente, anche introducendo limiti e riservando posti auto a persone diversamente abili, a donne in gravidanza, a chi condivide l'auto con uno o più colleghi in car-pooling e a chi ha auto elettriche o meno inquinanti. Tempistica: medio termine.

- Progettazione di una comunicazione mirata, volta a rendere evidenti ai dipendenti i benefici connessi all'abbandono dell'auto privata nel tragitto casa-lavoro per passare all'utilizzo di forme di mobilità più sostenibile. Tempistica: medio termine.

- Progetto per sensibilizzare il personale a contribuire a creare le condizioni per un sistema di condivisione dell'auto e del viaggio tra i dipendenti in carpooling, agevolando la gestione del rapporto fra i dipendenti interessati (anche nella suddivisione delle spese del viaggio) attraverso specifiche app/piattaforme. Tempistica: medio termine.

#### *3.1.1.5 Asse 5 - Ulteriori Misure*

- Introdurre in modo sistematico, rispetto a tempi e modalità, la rilevazione di modi-abitudini, di esigenze-propensioni di spostamento verso tutta la popolazione lavorativa dell'Ente, per ancor più coinvolgere i lavoratori e ancor meglio conoscere le situazioni e, di conseguenza, poter agire con sempre maggior efficacia. Tempistica: medio termine.

- Avviare, in modo sistematico, iniziative (partecipazione, formazione, corsi, app, monitoraggio, incentivi "buoni mobilità") che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti dell'Ente sui temi della mobilità sostenibile, in particolare nella relazione casa-lavoro-casa, affinché le scelte di ognuno siano sempre più consapevoli. Tempistica: medio termine

### 3.1.2. Benefici conseguibili

I benefici potenziali coinvolgono le seguenti tre distinte realtà:

1 - i dipendenti, con benefici direttamente conseguenti ai diversi interventi che possono essere messi in atto, ad es.: riduzione dei tempi di spostamento e dei costi di trasporto, aumento del benessere e incremento del comfort di viaggio;

2 - l'Ente che lo adotta, con benefici sostanzialmente connessi ad un possibile aumento di produttività dei dipendenti derivante dalla migliore regolarità nel loro orario di arrivo alla sede di lavoro e dalla miglior qualità di viaggio, ecc.;

3 - la collettività nel suo insieme, sulla quale ricadono i benefici ambientali, riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, e i benefici sociali, riduzione della congestione da traffico veicolare e del rischio di incidentalità.

Nel caso specifico dell'aggiornamento 2023 del PSCL dell'Ente, gli interventi hanno effetti e benefici principalmente nel medio periodo, in relazione alla tempistica della loro implementazione, mentre nel breve periodo sono stimabili benefici:

1 - per i dipendenti, sostanzialmente collegati alle agevolazioni procedurali e di pagamento degli abbonamenti di TPL ed alle scontistiche derivanti dalla sottoscrizione di Convenzioni con ATM e con Trenord,

2 - per l'Ente, nella valorizzazione del rapporto datore-dipendente e dei benefici conseguibili in termini di maggior produttività di questi ultimi e nella loro accresciuta consapevolezza di appartenenza alla forza-lavoro dell'Ente,

3 - per la collettività, nella simulazione di una possibile stima dall'applicativo utilizzato per la redazione del PSCL, dei benefici ambientali conseguibili nell'arco di un anno, con risparmio variabile fino al 10% di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO<sub>2</sub>) e di gas inquinanti (ossidi di azoto, NO<sub>x</sub> e particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM<sub>10</sub>).

## **3.2. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE**

### 3.2.1. Le azioni già messe in atto da Città metropolitana di Milano

Città metropolitana di Milano ha attivato da diversi anni azioni mirate a far in modo che i propri dipendenti, negli spostamenti casa-lavoro, siano agevolati ad utilizzare modi di trasporto più sostenibili rispetto l'utilizzo dell'auto privata, incentivando in particolare l'utilizzo del trasporto pubblico locale, TPL.

A tal fine ha infatti stipulato specifiche Convenzioni con le Società che esercitano il TPL metropolitano (ATM Spa) e ferroviario (TRENORD Srl). Tali Convenzioni offrono ai dipendenti la possibilità di acquistare abbonamenti annuali di TPL a condizioni agevolate, con:

- costo rateizzato in dodici rate mensili (trattenute direttamente dallo stipendio dell'abbonato),
- prezzo scontato per le seguenti tipologie di abbonamenti:
  - SOLO TRENO (con sconto del 10%): per l'utilizzo del servizio ferroviario di Trenord 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 del 5%): abbonamento per effettuare viaggi all'interno dei confini comunali di Milano, che consente di utilizzare tutti i trasporti pubblici locali di linea, compresi i treni di Trenord in ambito comunale,

Durante il corso del 2023 si è registrata la seguente adesione alla Campagna di promozione per l'acquisto di abbonamenti annuali TPL in Convenzione:

- 321 abbonamenti acquistati,

con un aumento del 7% rispetto al precedente dato riferito al 2022.

Da cui si trae un dato confortante: oltre il 30% dei dipendenti di Città metropolitana si avvale di un Abbonamento acquistato con le Convenzioni stipulate dall'Ente con Trenord e ATM. Le seguenti 2 tabelle riportano gli abbonamenti suddivisi per decorrenza e per tipologia:

Abbonamenti acquistati suddivisi per decorrenza	
Numero abbonamenti	Decorrenza dal
113	01/05/2023
64	01/06/2023
104	01/07/2023
17	01/08/2023
12	01/09/2023
11	01/12/2023
321	Totale

Abbonamenti acquistati suddivisi per tipologia	
Numero abbonamenti	Tipologia abbonamento
175	URBANO MILANO
32	STIBM MI1-MI3
32	STIBM MI1-MI4
18	STIBM MI1-MI5
8	STIBM MI1-MI6
10	STIBM MI1-MI7
35	SOLO TRENO
11	IVOL
321	Totale

Oltre all'azione mirata a favorire l'acquisto 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, esteso sino a 10 giorni lavorativi al mese, in relazione alla tipologia di mansione svolta dal dipendente,
- nel lavoro in presenza, con flessibilità estesa a 3 ore, dalle 7,30 alle 10,30 per l'orario di inizio dell'attività lavorativa giornaliera,

iniziative che hanno avuto ed hanno un forte, positivo impatto in quanto:

- il lavoro a distanza consente di ridurre in maniera significativa le necessità di spostamento dei lavoratori e, quindi, nel caso in cui i viaggi 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, nel caso in cui venga 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", l'ampio 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.

Per quanto concerne l'ampia flessibilità dell'orario di inizio del lavoro in presenza, il Contratto Decentrato dell'Ente contiene norme che richiamano espressamente la finalità di 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.

Tornando al lavoro a distanza va detto che questa modalità è attiva già da 5 anni e si è stabilizzata nel periodo post pandemia da Covid 19, avendo, tutte le parti coinvolte ai diversi livelli e responsabilità, 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, accertando l’efficacia dello strumento attuato quale soluzione concreta per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Lo Smart working è quindi diventato una modalità costante e diffusa per lo svolgimento della prestazione lavorativa in Città metropolitana, con una progressione nell’aumento dei lavoratori coinvolti, come riportato nel seguente prospetto:

Anni	2018	2019	Dal 2020
N.ro smart workers	43	215	650

### 3.2.2. Le previsioni di implementazione

In relazione alle scelte in merito al budget economico messo a disposizione per l’implementazione del PSCL, visto che non sono state previste nel Bilancio dell’Ente 2023 specifiche risorse proprie dell’Ente, le previsioni di implementazione di azioni ed iniziative nel breve periodo risultano quelle connesse all’incentivazione dell’acquisto abbonamenti TPL tramite il *“Fondo per la mobilità sostenibile dei dipendenti della Città metropolitana”* per facilitazioni a favore dei dipendenti per acquisto abbonamenti annuali TPL.

Pur nella limitatezza delle azioni che si possono attivare tramite le risorse individuate in detto Fondo, i risultati per il 2023 più sopra evidenziati sono comunque notevoli e lasciano ben sperare che un eventuale maggior sconto dei prezzi degli abbonamenti annuali, da attivare nel 2024, possa “attrarre” al TPL i tanti dipendenti dell’Ente che, nell’ambito del questionario di indagine hanno espresso questa disponibilità, subordinandola all’incentivazione economica da parte dell’Ente.

Il “passaggio” di una quota, che si ipotizza possa essere consistente, di lavoratori che attualmente si spostano con il mezzo privato verso il sistema del TPL pubblico ha anche come effetto quello di dare un contributo a ridurre la congestione da traffico stradale, a limitare le probabilità d’incidenti e contenere le emissioni inquinanti e climalteranti.

Per gli altri interventi indicati al paragrafo 3.1 che, per loro natura, hanno una tempistica di attuazione più lunga e/o richiedono specifiche risorse che attualmente non sono state ancora

individuate nel Bilancio dell'Ente, si dovranno necessariamente attendere le variazioni di bilancio che potranno essere adottate nel 2024; tali interventi potranno pertanto generare solo più in là nel tempo i benefici conseguibili.

#### **4. ADOZIONE, COMUNICAZIONE E MONITORAGGIO PSCL**

Il successo del PSCL passa necessariamente attraverso l'interazione ed il costante coordinamento di tutti gli attori coinvolti e di tutte le strutture interne competenti nella gestione delle risorse: umane, finanziarie e strumentali e ciò in ogni fase del Piano, di elaborazione, di implementazione e monitoraggio e, quindi, le Direzioni dell'Ente, il Mobility manager, i dipendenti e le loro rappresentanze.

##### **4.1. Adozione del PSCL**

L'art. 3 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021 dispone l'obbligatoria adozione del PSCL entro il 31 dicembre di ogni anno da parte delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione. Inoltre il PSCL deve essere adottato in ogni Ente con apposito atto/provvedimento, secondo le regole proprie, entro il 31 dicembre di ogni anno.

Ai sensi dell'art. 4 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, il PSCL viene trasmesso, entro 15 giorni dall'adozione, al mobility manager d'area territorialmente competente; nel caso di Città metropolitana va quindi trasmesso al Mobility manager del Comune di Milano, per una valutazione complessiva da parte di quest'ultimo delle misure previste nel territorio di riferimento, anche attraverso una fase di confronto sulle soluzioni ipotizzate per conseguire l'armonizzazione fra diverse iniziative che coinvolgono diversi soggetti e competenze.

Le eventuali integrazioni e modifiche al PSCL che matureranno a seguito dell'interlocuzione con il mobility manager d'area saranno tempestivamente recepite e fatte oggetto di una nuova proposta di adozione mediante Decreto Sindacale.

##### **4.2. Comunicazione del PSCL ai dipendenti e ai potenziali soggetti interessati**

La partecipazione dei dipendenti dell'Ente al PSCL non può esaurirsi nell'iniziale collaborazione di compilazione del questionario per la raccolta delle loro abitudini, esigenze e propensioni, ma deve continuare con un loro coinvolgimento attivo, in primo luogo portando a conoscenza dei dipendenti i contenuti del PSCL.

Il successo del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro passa anche attraverso il forte coinvolgimento, coordinamento e consultazione con le varie realtà, oltre che dei dipendenti, Enti e soggetti potenzialmente interessati e coinvolti, per ottenere consensi ai vari livelli e

quindi assicurare che le misure selezionate abbiano il più ampio supporto possibile nelle successive fasi di implementazione.

Per conseguire questo risultato è necessaria un'adeguata attività di comunicazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile in modo da creare nei lavoratori una reale consapevolezza dei benefici ottenibili che, quindi, li conduca al cambiamento delle abitudini.

Una volta evidenziati e condivisi i vantaggi del Piano, il PSCL va sostenuto finanziariamente nella realizzazione delle proposte di intervento, per estenderne il raggio di azione ed ottenere la massima efficacia e convenienza complessiva.

La diffusione del PSCL presso i lavoratori avverrà tramite i canali di comunicazione interni all'Ente mentre si procederà, 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.

Durante la fase di attuazione, in relazione alle situazioni che matureranno e alle risorse disponibili, saranno definite le più opportune tecniche e approcci di comunicazione verso i dipendenti per dare pubblicità ai progressi ottenuti, ma anche per fornire cognizione sulle limitazioni emerse durante l'attuazione delle misure.

### **4.3. Monitoraggio del PSCL**

Il PSCL sarà oggetto di costante monitoraggio da parte del Mobility manager dell'Ente per la valutazione dell'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti/criticità che ne ostacolino l'attuazione, per proporre soluzioni di risoluzione.

I risultati della valutazione potranno consentire di ottenere elementi per formulare un'adeguata revisione delle misure, al fine di raggiungere gli obiettivi in modo più efficiente.

Il monitoraggio riguarderà i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure previste dal PSCL, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'Ente, sia per la collettività.

Al fine di realizzare le diverse attività previste dal PSCL, nella fase di monitoraggio il Mobility manager di Città metropolitana dovrà essere messo nelle condizioni di disporre di una struttura di supporto di dimensioni coerenti con le iniziative da intraprendere e da monitorare, dotata di figure che forniscano l'adeguata professionalità necessaria a raggiungere gli obiettivi perseguiti.