

VISIONE DETTAGLI PUBBLICAZIONE

Ente Mittente	PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA
Tipologia	Catalogo Documenti/DECRETI DELIBERATIVI
Oggetto	PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA PER L'ANNO 2025. ADOZIONE. (DDP/2025/21/13-02-2025)
N.Reg	293/2025
In Pubblicazione	dal 14-02-2025 al 01-03-2025



PROVINCIA MONZA BRIANZA

Oggetto: PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA PER L'ANNO 2025. ADOZIONE.

DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE

N. 21 DEL 13-02-2025

L'anno duemilaventicinque il giorno tredici del mese di Febbraio alle ore 14:30, nella sede Istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza,

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

Con la partecipazione e l'assistenza del SEGRETARIO GENERALE, DOTT. SANDRO DE MARTINO.

Su Proposta del Direttore del SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE, FABIO FABBRI.

ADOTTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO

Il DL n. 34 del 19/5/2020, c. 229, art. 4 prevede che, al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane, in particolare mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, a regime, entro il 31 dicembre di ciascun anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12/05/2021 vengono definite le modalità attuative del DL n. 34/2020 e, quindi, delineate le modalità di istituzione e le funzioni del mobility manager aziendale (artt. 5,6), figura orientata a limitare in modo significativo l'impatto prodotto dal traffico privato nelle aree urbane e metropolitane dagli spostamenti sistematici casa-lavoro.

In particolare, il Decreto Interministeriale n. 179 del 12/05/2021 stabilisce che il PSCL definisce:

- alla lettera a) dell'art. 2 c. 1 il "mobility manager aziendale" come figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente;

- alla lettera c) dell'art. 2 c. 1 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;
- all'art. 7 c. 1 che il mobility manager aziendale e il mobility manager d'area sono nominati tra soggetti in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente;
- all'art. 3, c. 1 che le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un PSCL del proprio personale dipendente;
- all'art. 4, c. 1 che il PSCL adottato dalle pubbliche amministrazioni sia trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

Con Decreto interdirettoriale (MITE/MIMS) n. 209 del 04/08/2021, di cui all'art. 3 c. 5 del Decreto Interministeriale n. 179 del 12/5/2021, sono state approvate le “Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”.

2. MOTIVAZIONE

Con DDP n. 111 del 12/10/2021 la Provincia di Monza e della Brianza ha istituito l'ufficio del mobility manager facente capo al Direttore del Settore Territorio (ora Direttore del Settore Territorio e Ambiente). Fra le competenze attribuite a detto ufficio vi è anche quella di provvedere, annualmente, all'aggiornamento del PSCL.

Peraltro, il Decreto Ministeriale della Pubblica Amministrazione dell'8/10/2021, al fine agevolare gli spostamenti dei dipendenti pubblici, “anche con modalità sostenibili”, ricorda l'obbligo per i mobility manager aziendali delle pubbliche amministrazioni, imposto dal Decreto Interministeriale n. 179 del 12/5/2021, ad elaborare i Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), tenendo altresì conto dell'ampliamento delle fasce di ingresso e uscita dalle sedi di lavoro.

3. RICHIAMI NORMATIVI

l'art.1, comma 55 della Legge 7/04/2014, n. 56 s.m.i. “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”;

l'art. 19 e 20 del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267, “Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali”;

Decreto Interministeriale del 27 marzo 1998 - “Mobilità sostenibile nelle aree urbane”;

Decreto Ministero dell'Ambiente del 21 dicembre 2000 c.d. Silvestrini;

DL n. 34/2020 – “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19” convertito in Legge n. 77/2020;

Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 “Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager”;

Decreto interdirettoriale (MITE/MIMS) n. 209 del 04/08/2021, “Linee guida per la redazione e

l'implementazione di piani di spostamento casa-lavoro (PSCL)".

4. PRECEDENTI

la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23 del 04/07/2023 "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Approvazione";

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 54 dell'11/04/2024 di adozione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) per l'anno 2024;

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 59 del 18/04/2024, ad oggetto "Macrostruttura e funzionigramma. Aggiornamenti. Approvazione.", come da ultimo aggiornato con Decreto Deliberativo Presidenziale n. 173 del 5/12/2024;

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 32 del 08/02/2024 ad oggetto: "Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) della Provincia di Monza e della Brianza 2024 - 2026. Approvazione", come da ultimo aggiornato con Decreto Deliberativo Presidenziale n. 162 del 14/11/2024.

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 38 del 19/12/2024 "Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025-2027. Approvazione.";

5. EFFETTI ECONOMICI

Il presente atto non ha riflessi diretti sulla situazione economico-finanziaria poiché non comporta, al momento, per l'Ente nuovi impegni finanziari o variazioni degli impegni esistenti, né variazione degli stanziamenti in entrata, né variazioni patrimoniali.

Accertato che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Presidente, quale organo esecutivo, e che è stato espresso, sulla proposta della presente deliberazione, il parere ex art. 49 del D. Lgs. 18/08/2000, n. 267, allegato, da parte del Direttore del Settore Territorio e Ambiente e che non comportando riflessi diretti sulla situazione economica finanziaria non necessita del parere di regolarità contabile del Responsabile del Servizio Finanziario;

Acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Segretario Generale ai sensi dell'art. 4, comma 3 del Regolamento controlli interni e dell'art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi.

DELIBERA

- 1) Di adottare il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) – anno 2025 per i dipendenti della sede della Provincia di Monza e della Brianza situata in via Grigna n. 13 nel Comune di Monza, qui allegato, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto.
- 2) Di dare atto che il Direttore del Settore Territorio e Ambiente provvederà all'adozione degli adempimenti conseguenti valutando, in particolare, nel corso dell'anno, l'entità economica, compatibilmente con la salvaguardia degli equilibri di bilancio, degli stanziamenti da destinare all'attuazione delle misure di cui al paragrafo 4.5 del documento di cui al punto 1) nonché specifici approfondimenti per estendere le valutazioni del Piano anche ai dipendenti in servizio presso altre sedi della Provincia.
- 3) Di pubblicare il presente provvedimento, sul sito istituzionale e ai sensi del D.Lgs 14/3/2013, n. 33.

Il presente decreto deliberativo presidenziale, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente

eseguibile, e dunque subito efficace dal momento della sua adozione.

Allegato: Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 2025 della Provincia di Monza e della Brianza

FA

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
LUCA SANTAMBROGIO

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



PROVINCIA MONZA BRIANZA

Oggetto: PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA PER L'ANNO 2025. ADOZIONE.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA

(AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS N. 267/2000 E DELL'ART.4, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI)

Favorevole
 Non favorevole

Eventuali note:

IL DIRETTORE DI SETTORE
ING. FABIO FABBRI

Addì, 06-02-2025

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



PROVINCIA MONZA BRIANZA

Oggetto: PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA PER L'ANNO 2025. ADOZIONE.

PARERE DI CONFORMITA'

(AI SENSI DELL'ART. 4, COMMA 3 DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI E DELL'ART. 6, COMMA 3 LETT. E, DEL REGOLAMENTO UFFICI E SERVIZI)

Favorevole
 Non favorevole

Eventuali note:

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Addì, 07-02-2025

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.



**PROVINCIA
MONZA BRIANZA**

DECRETI DELIBERATIVI DEL PRESIDENTE n. 21 / 2025 del 13-02-2025

avente ad oggetto: PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL) DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA PER L'ANNO 2025. ADOZIONE.

pubblicata dal 14-02-2025 per 15 giorni consecutivi sull'Albo online di questo ente.

Il Responsabile della Pubblicazione
MARIA LUCCARELLI

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 2025

Gruppo di lavoro

Ing. Fabio Fabbri (Direttore del Settore Territorio e Ambiente, Mobility Manager)

Ing. Fabio Andreoni (Responsabile Servizio Infrastrutture e Mobilità)

Dott. Alessandro Mauri (Servizio Infrastrutture e Mobilità)

Si ringrazia quanti hanno collaborato a fornire elementi utili alla stesura del documento

Monza, dicembre 2024

Indice

1. Introduzione	4
1.1. Premessa	4
1.2. Quadro di riferimento	5
1.3. Contesto normativo in Italia	6
1.4. Definizione politiche di Mobility Management e Mobility Manager	8
1.5. Linee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro	9
1.6. La struttura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro	10
1.6.1. La fase di analisi	13
1.6.2. La fase progettuale	13
1.6.3. La fase attuativa	13
2. Parte informativa e di analisi	14
2.1. Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto	14
2.1.1. Localizzazione della sede	14
2.1.2. Rete stradale	17
2.1.3. Rete ciclabile	19
2.1.4. Trasporto pubblico	20
2.1.5. Mobilità condivisa	24
2.1.6. Colonnine di ricarica per veicoli elettrici	24
2.2. Servizi e misure di Mobility Management preesistenti al presente PSCL	25
2.2.1. Lavoro agile / smart working	25
2.2.2. Servizio di car sharing	25
2.2.3. Convenzione servizio di bike sharing	25
2.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro	26
3. Analisi ambientale	47
3.1. Stima delle emissioni inquinanti	47
4. Parte progettuale	50
4.1. Definizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi	50
4.2. Descrizione delle misure da implementare nel 2025	50
4.2.1. Adeguamento trasporto pubblico	51
4.2.2. Rilancio convenzione bike sharing	51
4.2.3. Convenzione car sharing	51
4.2.4. Incremento e messa in sicurezza dei posteggi delle biciclette	51

4.2.5. Potenziamento lavoro agile / smart working	52
4.2.6. Interventi sulla rete ciclabile	52
4.3. Misure da valutare	53
4.3.1. Stalli riservati	53
4.3.2. Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	53
4.3.3. Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori	53
4.3.4. Installazione di spogliatoi con docce	54
4.3.5. Introduzione di un'app di gamification	54
4.3.6. Associazione a un soggetto rappresentativo in tema di mobilità sostenibile	54
4.3.7. Creazione di un'area Intranet dedicata per i lavoratori	54
4.3.8. Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	54
4.3.9. Estensione del PSCL alla sede di Via Tomaso Grossi, Monza	54
4.4. Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure	55
4.4.1. Benefici ambientali	55
4.4.2. Benefici economici	55
4.4.3. Benefici sociali	56
4.5. Programma di implementazione	57
4.6. Programma di comunicazione	58
4.7. Programma di monitoraggio	59
4.7.1. Tabella sintetica del programma di monitoraggio	59
4.7.2. Esiti del monitoraggio del PSCL 2024	60
5. Aggiornamento del piano	61

1. Introduzione

1.1. Premessa

Il presente documento costituisce il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della sede della Provincia di Monza e della Brianza situata in via Grigna 13, nel Comune di Monza.

Rispetto al quadro di riferimento e al contesto normativo rappresentati nel PSCL 2024 non sono state introdotte novità né sono emersi nuovi elementi di rilievo.

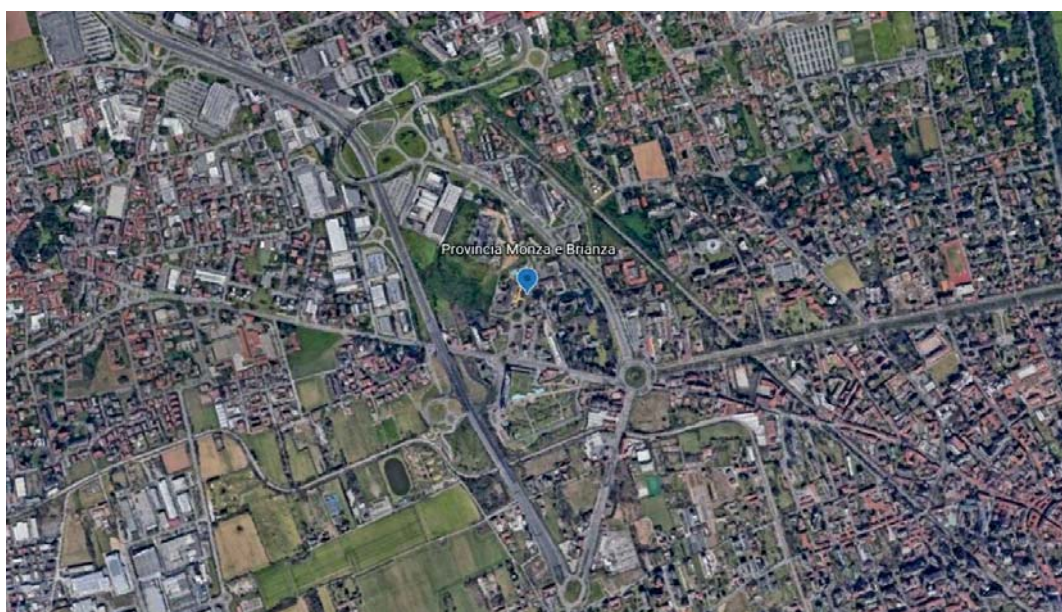


Figura 1 - Localizzazione della sede (elaborazione su base Google Earth)

1.2. Quadro di riferimento

Il mobility management è primariamente un approccio orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa concetti e strategie volti ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo particolare a scopi sociali e ambientali; ne sono componenti fondamentali la comunicazione efficace, il coordinamento tra enti pubblici e imprese private, l'implementazione di politiche, azioni e progetti mirati a promuovere uno sviluppo urbano sostenibile, le forme di partenariato tra diversi soggetti per supportare e incoraggiare il cambiamento di percezione e di comportamento verso modi di trasporto sostenibili. La definizione ufficiale di mobility management è stata stabilita a livello Europeo, e deriva dai progetti dell'Unione Europea MOSAIC e MOMENTUM: *“Mobility Management is primarily a demand-oriented approach to passenger and freight transport that involves new partnerships and a set of tools to support and encourage a change of attitude and behaviour towards sustainable modes of transport. These tools are usually based on information and organisation, coordination and require promotion.”*

Con il termine “sostenibile” si intendono forme diverse di mobilità che promuovono un miglioramento del sistema ambientale nelle sue diverse componenti e un aumento della sicurezza della circolazione, incrementando la propensione degli utenti a scegliere e utilizzare costantemente modalità di trasporto diverse rispetto a quelle attualmente diffuse.

La finalità è dunque unire in modo compatibile la preservazione/non degradamento dell'ambiente urbano con un percorso di crescita economica, senza il ricorso a metodi coercitivi.

Il mobility management, specialmente se considerato solo per l'aspetto riguardante la gestione degli spostamenti casa-lavoro, è probabilmente un settore di nicchia ma non per questo meno importante di altre politiche: è infatti uno strumento prezioso per fornire ai problemi della mobilità una risposta concreta nel breve periodo. Se da un lato, gli impatti delle azioni di mobility sono apprezzabili a breve termine, dall'altro il mobility persegue anche obiettivi di più ampia portata, come la diffusione della cultura della sostenibilità, realizzabile solo su orizzonti temporali più lunghi: le scelte, a volte di portata considerevole, hanno ricadute anche nel lungo periodo.

Sebbene l'approccio del mobility management rappresenti solo una delle possibili politiche per la mobilità, e nemmeno la più diffusa, le pratiche si rivelano particolarmente utili in casi di limitatezza di fondi per ottenere risultati su prospettive temporali ravvicinate (mentre agire sulle infrastrutture comporta tempi più lunghi e costi decisamente più elevati).

1.3. Contesto normativo in Italia

A partire dal 1998 lo Stato italiano, in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto (1997) sui cambiamenti climatici e sulla riduzione dei consumi energetici, ha intrapreso una serie di iniziative per rispettare il vincolo di una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra nel periodo 2008/2012 rispetto ai livelli del 1990. È in relazione a questo quadro di riferimento che il Ministero dell'Ambiente, attraverso il Decreto del 27/03/1998, ha promosso l'introduzione di politiche ed interventi finalizzati al governo della domanda di mobilità.

Il D.M. del 27/03/1998, denominato Decreto Ronchi, indica una serie di misure per limitare l'emissione di agenti inquinanti nell'atmosfera. Con l'obiettivo di coinvolgere le aziende nella progettazione e nella gestione di soluzioni a basso impatto ambientale, il Decreto istituisce la figura del responsabile della mobilità aziendale (mobility manager aziendale) e dispone che tutte le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali debbano identificare il proprio mobility manager. Tale figura ha il compito di ottimizzare e armonizzare gli spostamenti sistematici del personale, soprattutto puntando a ridurre l'uso individuale dell'auto privata, avvalendosi di uno strumento innovativo denominato Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL).

Il Piano è composto da una parte analitica, derivata dalle informazioni raccolte con l'indagine conoscitiva sulla mobilità svolta in azienda, e da una parte progettuale, in cui vengono definite le linee di intervento prioritarie sviluppate in collaborazione e di concerto con l'Amministrazione locale di riferimento, sulle quali l'azienda intende impegnarsi concretamente per raggiungere l'obiettivo di migliorare l'accessibilità aziendale per i propri dipendenti. Il Piano contiene una serie di azioni per la mobilità, strutturate ad hoc sui comportamenti e sui bisogni di mobilità dei dipendenti, che tengono conto degli strumenti di pianificazione vigenti, dell'accessibilità dell'azienda, della situazione dei trasporti e delle criticità dell'area urbana nella quale le imprese sono situate.

A seguito della stesura del PSCL, al fine di garantire l'efficacia del Piano stesso, sono necessarie azioni mirate: una capillare informazione interna all'azienda, una corretta implementazione degli interventi indicati, il monitoraggio della fase attuativa, una revisione costante dell'allocazione delle risorse e delle azioni previste. Al mobility manager d'area, nuovo soggetto di cui devono dotarsi gli Enti Locali, spetta il compito di coordinare ed armonizzare le iniziative intraprese dai singoli mobility manager aziendali ed inserite nel PSCL.

A questo primo Decreto se ne è aggiunto un successivo in data 21/12/2000 (Decreto dirigenziale a cura della Direzione Inquinamento Atmosferico e Rischi industriali, comunemente noto col nome di Decreto Silvestrini), con cui il Ministero dell'Ambiente ha esteso l'ambito territoriale di riferimento del mobility manager d'area a tutte le zone in cui esiste una elevata concentrazione di spostamenti di persone o merci ed a tutte le aziende, o ad altri attrattori, che fanno parte della stessa area. Sono stati inseriti fra i soggetti interessati anche luoghi di divertimento, scuole, ospedali, stadi sportivi, manifestazioni periodiche (Decreto dirigenziale del 21/12/2000 n. 84).

Più di recente, con Legge n. 77 del 17 luglio 2020 è stato convertito il Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cosiddetto "Decreto Rilancio") con cui si fa obbligo a tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti di adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). L'obbligo riguarda le imprese e le pubbliche amministrazioni ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia oppure in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 sono state definite le modalità attuative del DL n. 34/2020 e quindi delineate le modalità di istituzione e le funzioni del mobility manager aziendale (artt. 5,6), figura orientata a limitare in modo significativo l'impatto prodotto dal traffico privato nelle aree urbane e metropolitane dagli spostamenti sistematici casa-lavoro e, infine, con Decreto dirigenziale n. 209 del 4 agosto 2021 sono state approvate le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)".

1.4. Definizione politiche di Mobility Management e Mobility Manager

Ai sensi del citato DM del 12 maggio 2021, al Mobility Manager aziendale definito come la “figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente” sono affidate le seguenti funzioni:

- promozione e realizzazione di interventi per l’organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;
- supporto all’adozione del PSCL;
- adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal Comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del MM d’area;
- verifica dell’attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione . . . del loro livello di soddisfazione;
- figura specializzata nel supporto al Comune territorialmente competente nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nel raccordo tra MM aziendali;
- cura dei rapporti con gli enti coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile;
- promozione con il MM d’area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l’uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi;
- supporto al mobility manager d’area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l’intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l’efficienza e l’efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

Al mobility manager di area, definito invece come la “figura specializzata nel supporto al Comune territorialmente competente nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali”, sono affidate le seguenti funzioni:

- attività di raccordo tra i mobility manager aziendali del territorio per lo sviluppo di best practice e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, una tantum o con cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque denominati, e svolgimento di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;
- supporto al Comune nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;
- acquisizione dei dati relativi all’origine/destinazione e agli orari di ingresso e uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai mobility manager aziendali e scolastici e trasferimento dei dati agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.

Lo stesso decreto all’Art. 2 definisce il PSCL come lo “strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa” e all’Art. 3 specifica che “... al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale (...) si considerano come dipendenti le persone... operano... con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro”, oltre che “... 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”.

1.5. Linee generali del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all'uso dell'automobile attraverso uninsieme ottimale di azioni utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, che includa servizi e attività di Mobility Management. Così concepito, il Piano è in grado di determinare, così come specificato all'Art. 3 del citato DM del 12 maggio 2021, *"... vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici"*.

Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario anche un impegno per mettere in luce i vantaggi per l'azienda/ente, in prima istanza per sollecitare i vertici aziendali affinché condividano gli obiettivi e, quindi, sostengano la realizzazione delle proposte, anche finanziariamente se le risorse lo consentono. Di seguito si riassumono i vantaggi per il dipendente, per l'impresa/P.A. e per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici:

Vantaggi per il dipendente:

- Minori costi del trasporto
- Riduzione dei tempi di spostamento
- Possibilità di premi economici
- Riduzione del rischio di incidenti
- Maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- Minore stress psicofisico da traffico
- Maggior comfort di trasporto
- Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi
- Socializzazione tra colleghi

Vantaggi per l'impresa/P.A.:

- Migliore accessibilità alla sede (da considerare come un valore aggiunto)
- Riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio
- Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda/ente
- Riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti
- Riduzione dello stress per i dipendenti, con conseguente aumento della produttività
- Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda/ente
- Conferimento di un'immagine della azienda/ente aperta ai problemi dell'ambiente
- Promozione di una filosofia della azienda/ente basata sulla

cooperazione Vantaggi per la collettività:

- Riduzione dell'inquinamento atmosferico
- Benefici in termini di sicurezza
- Riduzione della congestione stradale
- Riduzione dei tempi di trasporto

1.6. La struttura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

Come previsto dall'Art. 3 del citato DM del 12 maggio 2021, con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile sono state adottate il 4 agosto 2021 le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)", a cui fa riferimento il presente documento, secondo le quali l'obiettivo di un PSCL "... è consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale del traffico veicolare promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone".

Si tenga presente che il comma 1 dell'art. 4 – Transitorio il citato decreto direttoriale del 4 agosto specifica che "L'applicazione delle linee guida ... è obbligatoria per i PSCL adottati successivamente al termine di cui all'articolo 9 comma 1 del Decreto n. 179 del 12 maggio 2021", pertanto l'applicazione delle linee guida è obbligatoria per i PSCL da aggiornare e adottare entro il 31 dicembre 2022.

Le linee guida sono strutturate in sette differenti paragrafi:

- 1) *Mobility management e PSCL – Contesto di riferimento*
- 2) *Struttura del PSCL*
- 3) *Parte informativa e di analisi del PSCL (3.1. Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto e 3.2. Analisi degli spostamenti casa-lavoro)*
- 4) *Parte progettuale del PSCL (4.1. Progettazione delle misure, 4.2. Benefici conseguibili e 4.3. Programma di implementazione)*
- 5) *Adozione del PSCL*
- 6) *Comunicazione del PSCL ai dipendenti*
- 7) *Monitoraggio del PSCL*

Sono inoltre corredate da quattro allegati, che dettagliano alcuni aspetti trattati nei sette paragrafi sopracitati:

- *Allegato 1 - Indice tipo di un PSCL: contenuti minimi*
- *Allegato 2 - Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto*
- *Allegato 3 - Scheda informativa sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti*
- *Allegato 4 - Metodologia di valutazione dei benefici ambientali*

Le misure sono aggregate in cinque assi di intervento/strategie di interesse:

- *asse 1 - disincentivare l'uso individuale dell'auto privata*
- *asse 2 - favorire l'uso del trasporto pubblico*
- *asse 3 - favorire la mobilità ciclabile e/o la micromobilità*
- *asse 4 - ridurre la domanda di mobilità*
- *asse 5 - ulteriori misure*

A titolo esemplificativo e non esaustivo, le linee guida dettagliano le possibili misure per i cinque assi:

ASSE 1

- Servizio di navetta aziendale
- Auto aziendali su prenotazione
- Razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni favorendo l'uso di mezzi condivisi
- Tariffazione delle aree di sosta aziendali
- Parcheggi aziendali gratuiti per carpooling
- Creazione app e/o spazi dedicati su intranet per gestione carpooling
- Istituzione "buoni mobilità"

ASSE 2

- Richiesta di miglioramento delle linee TPL
- Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento con i principali nodi del TPL
- Convenzioni per abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati

ASSE 3

- Stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati
- Spazi dedicati ai monopattini elettrici
- Stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini
- Spogliatoi con docce
- Acquisto di bici aziendali per utilizzo su prenotazione
- Convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti

ASSE 4

- Redazione di un piano per favorire lo smart working
- Redazione di un piano per favorire il co-working

ASSE 5

- Iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile
- Corsi di formazione per i dipendenti
- Incentivi all'utilizzo di app per il monitoraggio degli spostamenti
- Richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi

Giova ricordare in particolare che l'individuazione delle misure nell'ambito della fase progettuale, ai sensi delle linee guida, scaturisce dall'incrocio tra la domanda di trasporto (questionario), l'offerta di servizi aziendali e pubblici, la propensione al cambiamento e le risorse aziendali disponibili.

Le linee guida, pertanto, suggeriscono una struttura del PSCL suddivisa in tre fasi:

- 1) fase di analisi;
- 2) fase progettuale;
- 3) fase attuativa (o di implementazione).

L'elaborazione di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro può essere dunque suddivisa in due momenti fondamentali. Il primo consiste nell'analisi dello stato di fatto, ossia nella valutazione del quadro di riferimento iniziale (fattori esterni, contesto, analisi degli spostamenti casa-lavoro), mentre il secondo consiste nella definizione delle misure di intervento (ambiti d'intervento, misure teoriche).

Dopo aver definito le misure più idonee da implementare, è necessario che le stesse vengano adottate e che siano monitorati i risultati dell'azione del Piano in modo da poterlo eventualmente modificare nel tempo.



Figura 2 - Struttura del PSCL

1.6.1. La fase di analisi

La fase di analisi è volta alla conoscenza dettagliata del quadro generale di riferimento delle condizioni di background del sito in cui si colloca il PSCL e delle caratteristiche del gruppo target. In questa fase si analizzano le caratteristiche e le dotazioni dell'impresa/P.A. (informazioni sulla sede di lavoro, eventuali dotazioni in termini ad es. di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti, ...), l'offerta di trasporto presente sul territorio (condizione della rete stradale, distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di percorsi ciclabili e pedonali), nonché la domanda di mobilità espressa dai dipendenti, cioè le caratteristiche degli spostamenti casa-lavoro). L'obiettivo è quello di ricostruire un quadro conoscitivo delle caratteristiche della sede e l'accessibilità del sito e tutti i fattori che possono influenzare la scelta modale dello spostamento.

1.6.2. La fase progettuale

Dopo un'accurata analisi delle condizioni iniziali e dei servizi già offerti dall'impresa/P.A., vengono selezionate le misure di Mobility Management che scaturiscono "... dall'incrocio tra la domanda di trasporto analizzata attraverso il *questionario ai dipendenti e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse aziendali disponibili*".

Le misure sono volte a incentivare comportamenti virtuosi da parte dei dipendenti e orientare gli spostamenti casa-lavoro degli stessi verso modalità alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, ciò con o scopo di ridurre la congestione da traffico veicolare e i suoi effetti indotti, primi fra tutti il consumo di energia e gli impatti sulla qualità dell'aria e gli effetti climalteranti.

1.6.3. La fase attuativa

In questa fase si provvede all'attuazione degli interventi individuati come validi, predisponendo tutte le misure e strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL dell'impresa/P.A. In questa fase, inoltre, sono messe in atto attività di comunicazione al fine di ottenere la partecipazione e il consenso dei dipendenti. Pertanto, utilizzando una serie di strumenti di comunicazione, saranno diffusi messaggi informativi sulla realizzazione del PSCL e sulle modalità di attuazione dello stesso.

Il PSCL di ogni impresa/P.A. deve essere aggiornato con cadenza annuale. Dopo aver adottato le misure previste, infatti, è opportuno valutare i risultati raggiunti e, se necessario, apportare modifiche al PSCL.

Si dovrà quindi:

- valutare i risultati conseguiti;
- verificare la congruità con gli obiettivi prefissati;
- aggiornare l'indagine di mobilità interna all'impresa/P.A.;
- identificare eventuali altre soluzioni da proporre;
- studiare nuove strategie di realizzazione;
- effettuare la revisione del Piano per l'anno successivo;
- aggiornare i dati relativi alla mobilità aziendale;
- inviare un nuovo questionario e creare una nuova banca dati.

2. Parte informativa e di analisi

2.1. Analisi delle condizioni strutturali aziendali e dell'offerta di trasporto

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura sia soggettiva sia oggettiva. Tra i fattori oggettivi figurano l'accessibilità della sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile.

2.1.1. Localizzazione della sede

Nella seguente immagine è individuata la localizzazione della sede di lavoro ubicata in via Grigna n. 13.

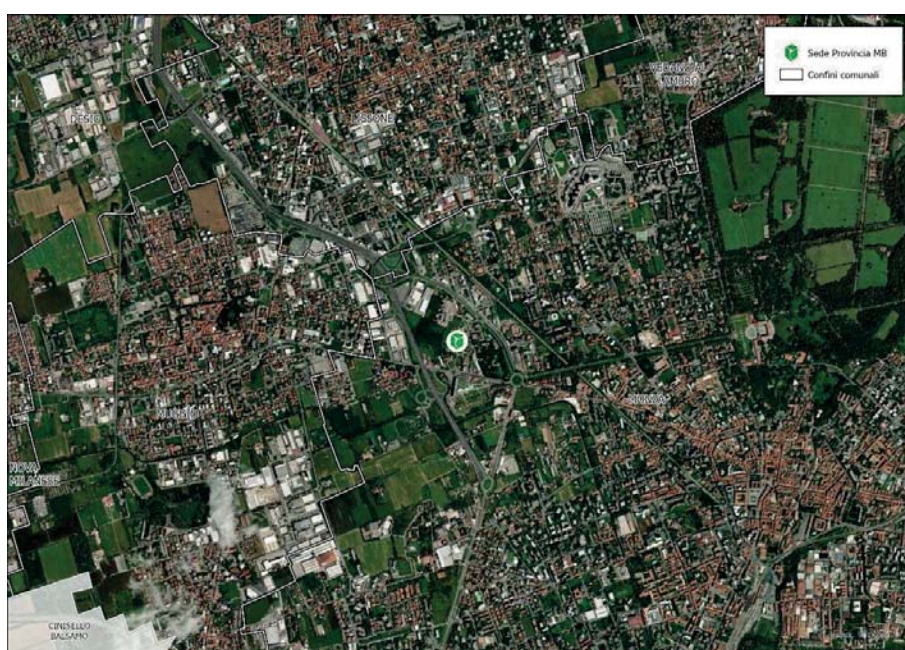


Figura 3 - Localizzazione della sede nella città di Monza

Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede di Via Grigna 13, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità della sede, raccolte mediante la compilazione di una "Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto" coerente con l'Allegato 2 delle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021.

VOCE	VALORE
Localizzazione della sede	urbana periferica
Denominazione della sede	Provincia di Monza e della Brianza
Comune	Monza
Indirizzo e numero civico	Via Grigna 13
CAP	20900

Tabella 1 – Localizzazione della sede

VOCE	VALORE
Numero totale di dipendenti	170

Tabella 2 – Personale

VOCE	VALORE
Orario di ingresso dei dipendenti	7:45 - 9:30
Orario di uscita dei dipendenti	16:00 – 19:30

Tabella 3 – Orario di lavoro

VOCE	VALORE
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	1

Tabella 4 – Risorse, servizi e dotazioni aziendali: risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

VOCE	VALORE
Navetta aziendale	0
Automobili aziendali	9
Moto/biciclette/monopattini aziendali	0
Car sharing aziendale	0
Piattaforma di car-pooling aziendale	No

Tabella 5 – Risorse, servizi e dotazioni aziendali: servizi di trasporto per i dipendenti

VOCE	VALORE
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	No

Tabella 6 – Risorse, servizi e dotazioni aziendali: incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Si specifica che i posti auto indicati nella tabella seguente sono in parte riservati a determinate categorie di veicoli o di utenti (auto elettriche, diversamente abili, forze dell'ordine, ecc.); la numerosità effettiva di posti auto disponibili per la sosta dei dipendenti dell'ente è inferiore al numero complessivo di dipendenti. I posti disponibili vengono assegnati nominalmente.

VOCE	VALORE
Numero posti auto	166
Numero posti moto	23
Numero posti bici	23
Zona deposito monopattini	No

Tabella 7 – Risorse, servizi e dotazioni aziendali: aree di sosta riservate ai dipendenti

VOCE	VALORE
Spogliatoi con presenza di docce	No
Mensa aziendale	No

Tabella 8 – Risorse, servizi e dotazioni aziendali: altro

VOCE	VALORE
Volantini e/o brochure	No
Affissioni in spazi (ad es. locandine in bacheche)	Sì
Rubrica ricorrente in giornale aziendale	No
e-mail all user	Sì
Campagne social tramite post	Sì
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

Tabella 9 – Risorse, servizi e dotazioni aziendali: strumenti di comunicazione aziendale

VOCE	VALORE
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Previste
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Bassa
Esistenza di servizi di car sharing	Sì
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	Sì
Esistenza di servizi di monopattini in sharing	Sì
Presenza e qualità di piste e percorsi ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Alta
Disponibilità di un parcheggio aziendale	Sì
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	No
Area pedonale o ZTL	No

Tabella 10 – Offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500 m)

Nei paragrafi seguenti si approfondisce con maggior dettaglio l'accessibilità alla sede sulla base dell'offerta di trasporto.

2.1.2. Rete stradale

La sede della Provincia di Monza e della Brianza è ubicata in via Grigna 13, nella zona nord-ovest di Monza, ed è collegata alla viabilità primaria (Via Lario e Viale Elvezia) tramite gli assi viari di viale Valle del Curone e via Grigna.

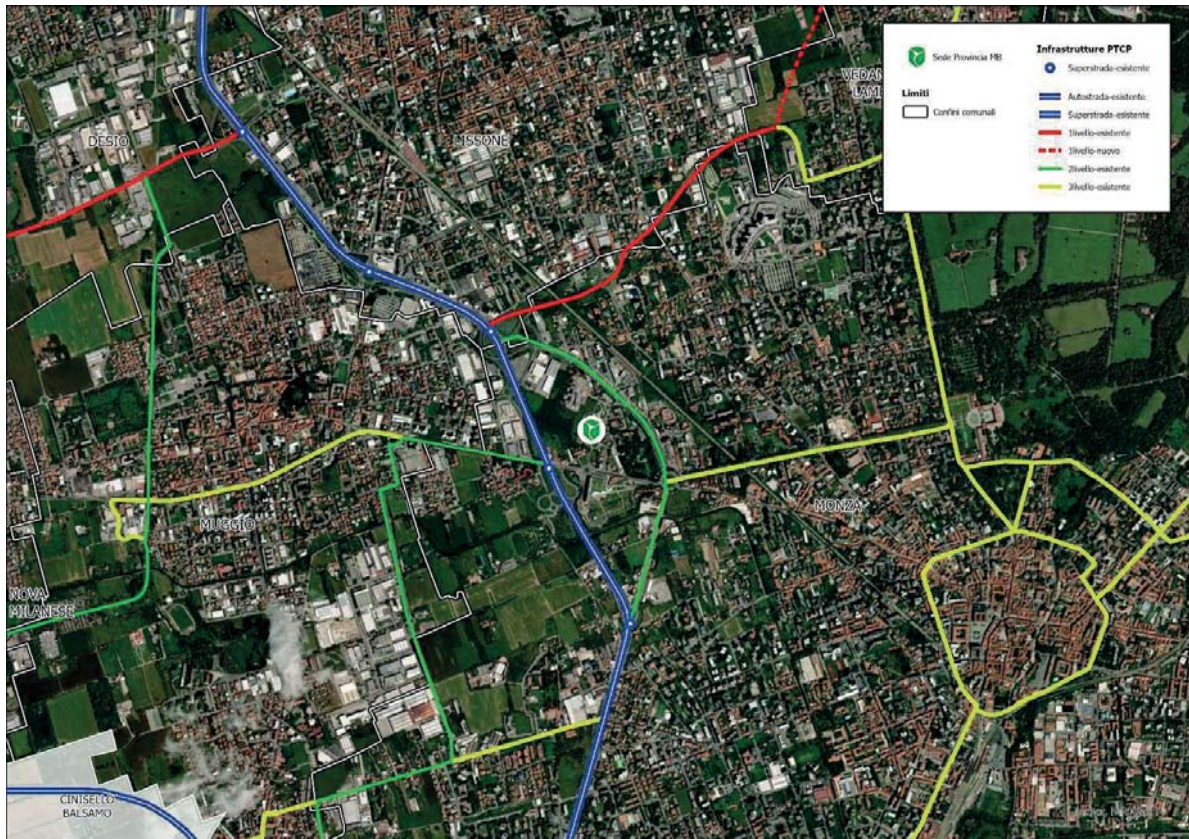


Figura 4 - Rete stradale nei pressi della sede (elaborazione Provincia MB)

Si riporta di seguito una rappresentazione grafica dell'indice di congestionamento medio della rete viaria in un giorno feriale tipo, fascia bioraria di punta del mattino 7:00-9:00.

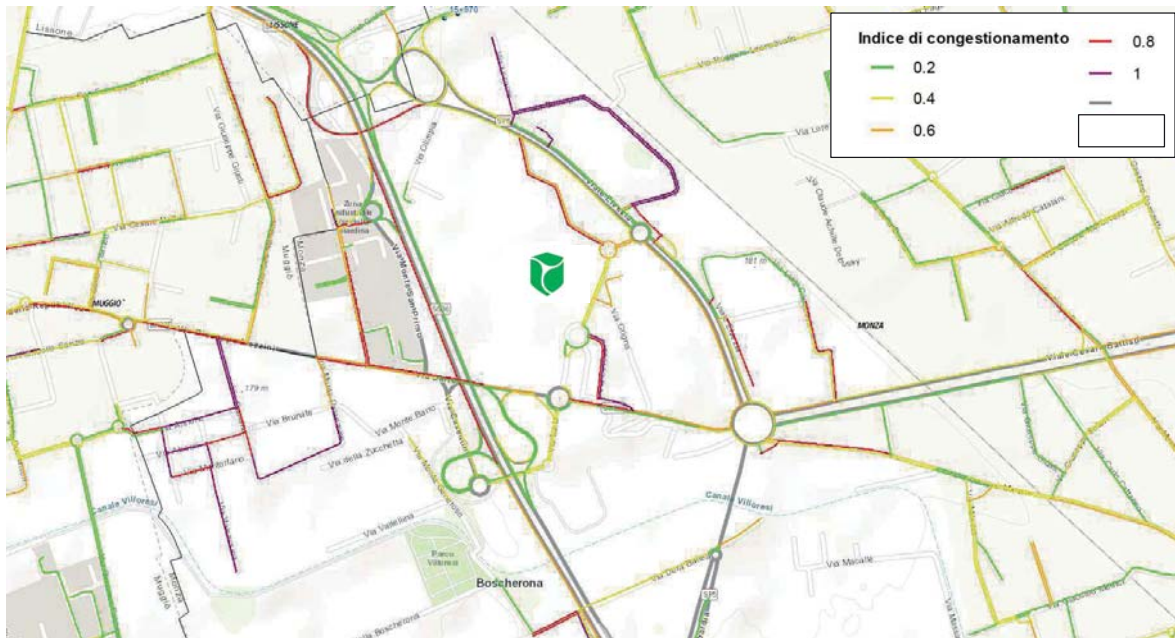


Figura 5 – Indice di congestionamento medio della rete viaria in un giorno feriale tipo, fascia bioraria di punta del mattino 7:00-9:00 (elaborazione Provincia MB su base dati Enel X – Here)

2.1.3. Rete ciclabile

In prossimità della sede sono presenti alcuni assi portanti della rete ciclabile del Comune di Monza:

- A nord, lungo Viale Elvezia (entrambi i lati), si sviluppa un percorso promiscuo ciclopedonale che consente la connessione con Piazzale Virgilio. Inoltre, proseguendo verso nord, si allaccia direttamente con la pista ciclabile in fregio alla SS36, asse fondamentale per le connessioni dolci con i comuni limitrofi, Lissone su tutti.
- A sud, lungo Via Lario (lato nord), si sviluppa un percorso promiscuo ciclopedonale che consente la connessione con Piazzale Virgilio. Inoltre, proseguendo verso ovest, si raggiunge il centro di Muggiò. Considerata la dotazione infrastrutturale di entrambi i lati di Viale Cesare Battisti e Viale Brianza (da entrambi i lati), si può affermare che la sede della Provincia sia ben collegata con il centro di Monza - verso sud- e il limitrofo comune di Vedano al Lambro -verso nord- sotto il profilo della ciclabilità.
- A sud, in corrispondenza del centro commerciale Bennet, è presente il Percorso Ciclabile di Interesse Regionale (PCIR) 6 “Villoresi fino a Brescia”, individuato dal vigente Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), che consiste in un percorso promiscuo ciclopedonale che si sviluppa lungo l’asta del Canale Villoresi, attraversando trasversalmente l’intera municipalità e transitando anche nei pressi della stazione ferroviaria di Monza FS.

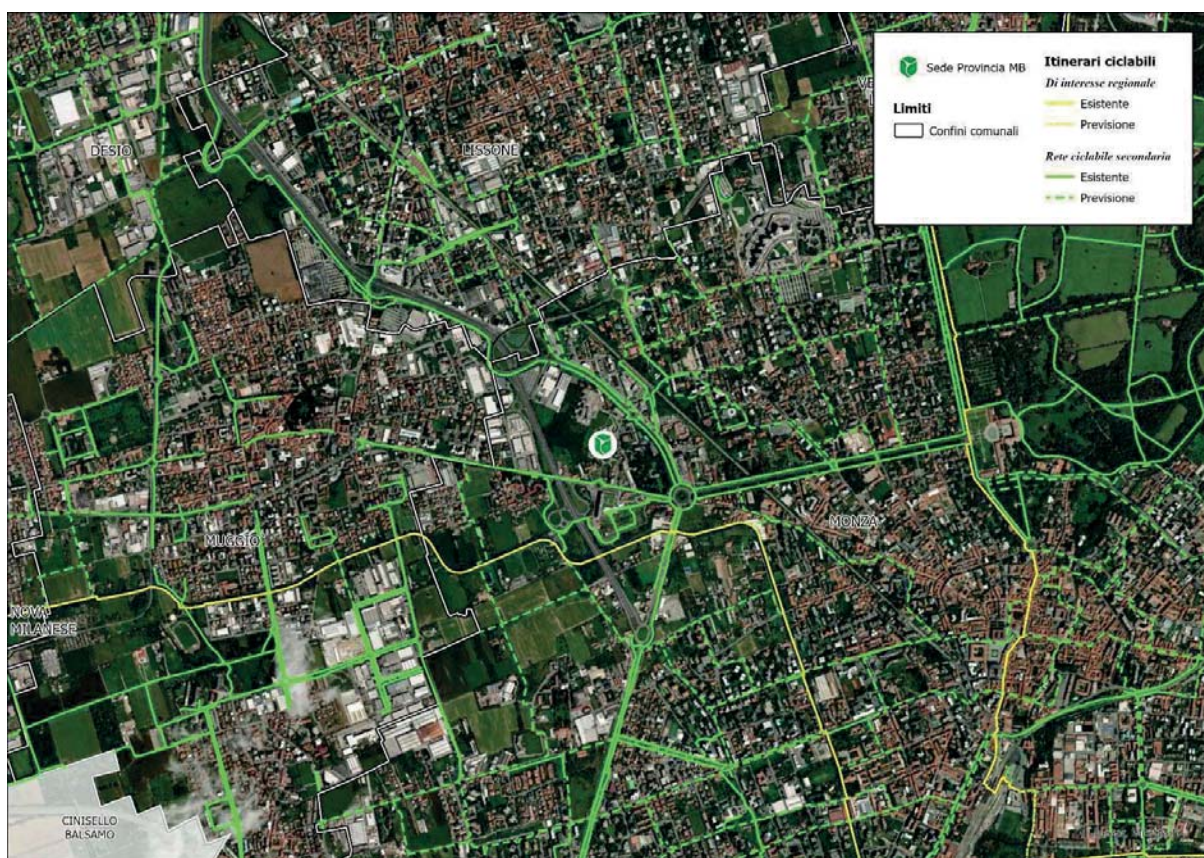


Figura 6 - Rete ciclabile esistente nei pressi della sede (elaborazione Provincia MB)

2.1.4. Trasporto pubblico

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, a circa 2 km dalla sede è presente la stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò (linee S9 ed S11); le stazioni di Monza FS (linee S7, S8, S9, S11) e Monza Sobborghi (linea S7) distano invece circa 3 km.

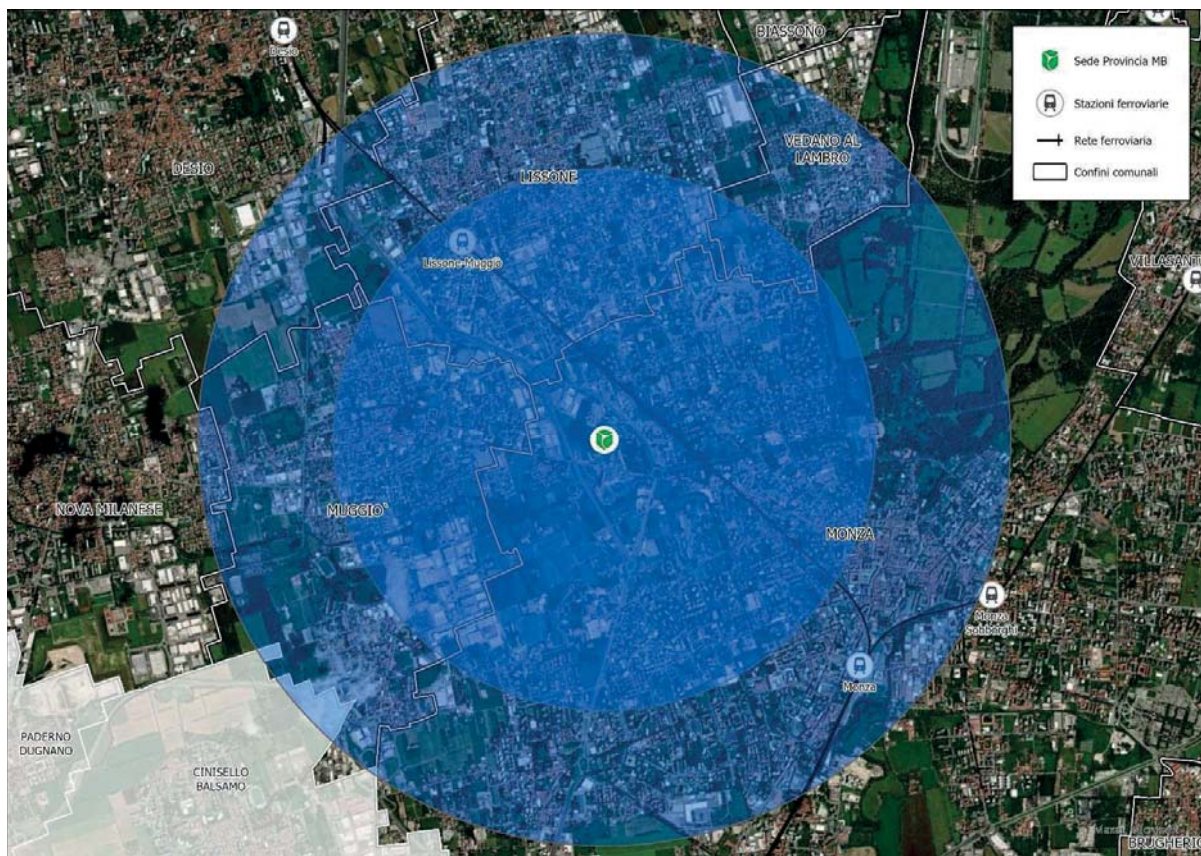


Figura 7 – Stazioni ferroviarie entro 2/3 km dalla sede (elaborazione Provincia MB)

Per quanto riguarda le stazioni metropolitane, la più vicina è il capolinea della linea M1 “Sesto I Maggio FS”, situato a 5,7 km di distanza; seguono il capolinea M2 “Cologno Nord” a 7,3 km, il capolinea M5 “Bignami” a 7,9 km e il capolinea M3 “Comasina” a 9,8 km. Si segnala che solo dal capolinea M2 è possibile raggiungere direttamente la sede in 43 minuti grazie alla linea su gomma z203: la durata media dello spostamento, dagli altri nodi di interscambio, è di 52,5 minuti con 2/3 cambi.

A questo proposito, la sede di via Grigna (insieme all’intero polo istituzionale di Monza) è interessata dalla previsione del futuro capolinea “Monza Brianza” del prolungamento della linea M5 da Milano (Bignami) il cui progetto definitivo è stato approvato in corso d’anno.

Ovviamente, l’eventuale realizzazione di un sistema metropolitano a servizio del polo istituzionale aprirebbe scenari di mobilità molto diversi da quelli attuali, con specifiche conseguenze che andrebbero studiate approfonditamente.

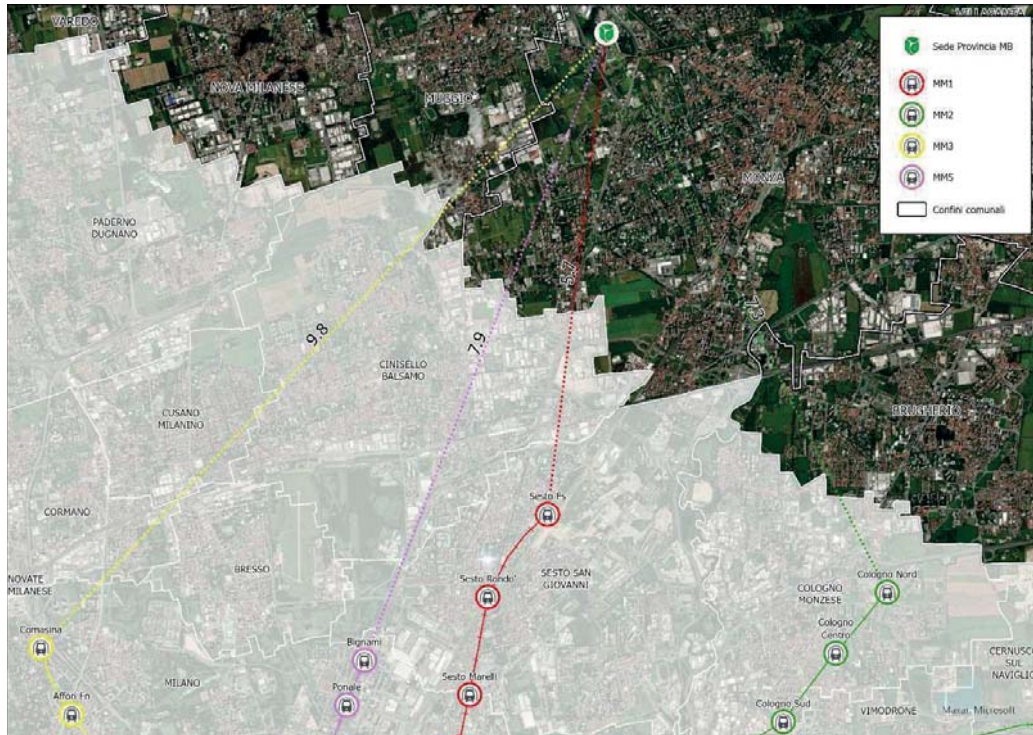


Figura 8 – Stazioni metropolitane esistenti entro 6 km dalla sede (elaborazione Provincia MB)

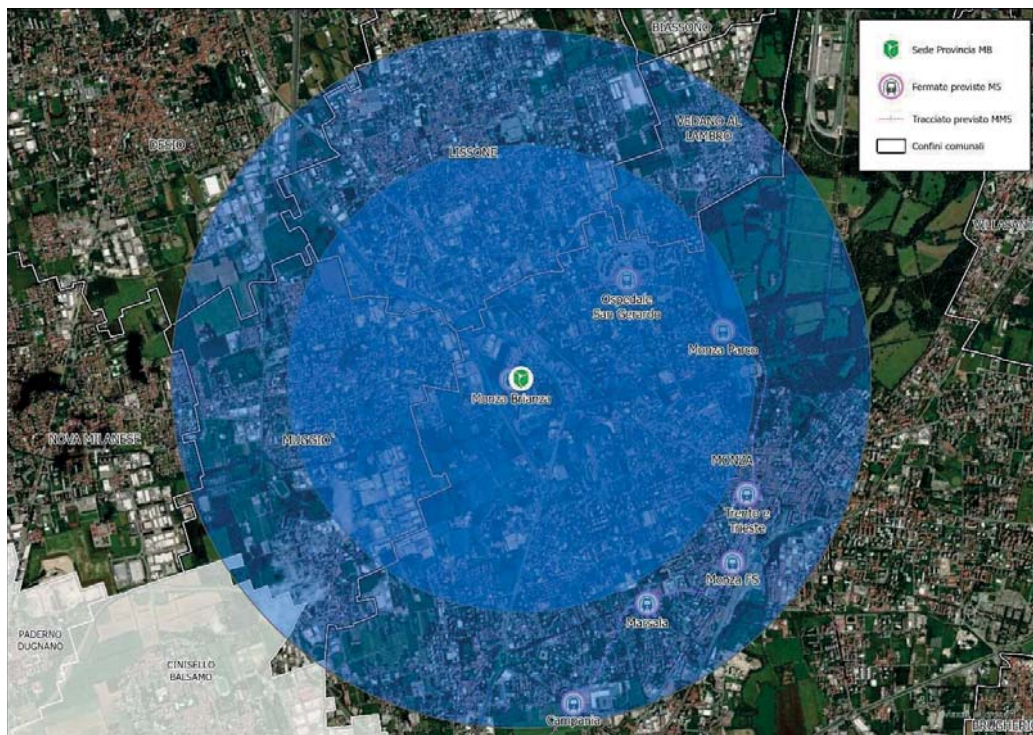


Figura 9 – Stazioni metropolitane previste entro 2/3 km dalla sede (elaborazione Provincia MB)

Il servizio di trasporto pubblico su gomma è gestito da Autoguidovie. Davanti all'accesso alla sede è situata la fermata "MONZA Grigna" (Polo Istituzionale/CAM), servita dalla linea z203 (Cologno Monzese - Brugherio - Monza - Muggiò) che consente, come accennato poc'anzi, di raggiungere, oltre alla stazione ferroviaria di Monza, il capolinea M2. A circa 300 metri dall'ingresso della sede, all'intersezione con via Lario, sono ubicate le fermate "MONZA Lario/Grigna", servite dalle linee z205 (Limbate - Varedo - Nova M. - Muggiò - Monza FS) e z219 (Paderno Dugnano - Nova Milanese - Muggiò - Monza).

Tali linee consentono la connessione con la stazione di Monza, importante nodo ferroviario, raggiungibile con il TPL su gomma in circa 15-20 minuti; si osserva tuttavia che tali tempistiche, in orari di punta del traffico, possono subire incrementi anche consistenti.

Inoltre, a seguito delle interlocuzioni con l'Agenzia per il TPL (indirizzate dalle azioni proposte nel PSCL 2024), è stata inserita una modifica all'interno del programma dei servizi di bacino che prevede, in aggiunta alla linea z203, il transito della nuova linea z238 Vedano al Lambro - Muggiò Prati dalla fermata "MONZA Grigna" (Polo Istituzionale/CAM), che consentirebbe la connessione diretta con la stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò con tempi di percorrenza stimati in circa 8'-10'.

I percorsi pedonali di collegamento tra le fermate e l'ingresso alla sede sono interamente su marciapiede.

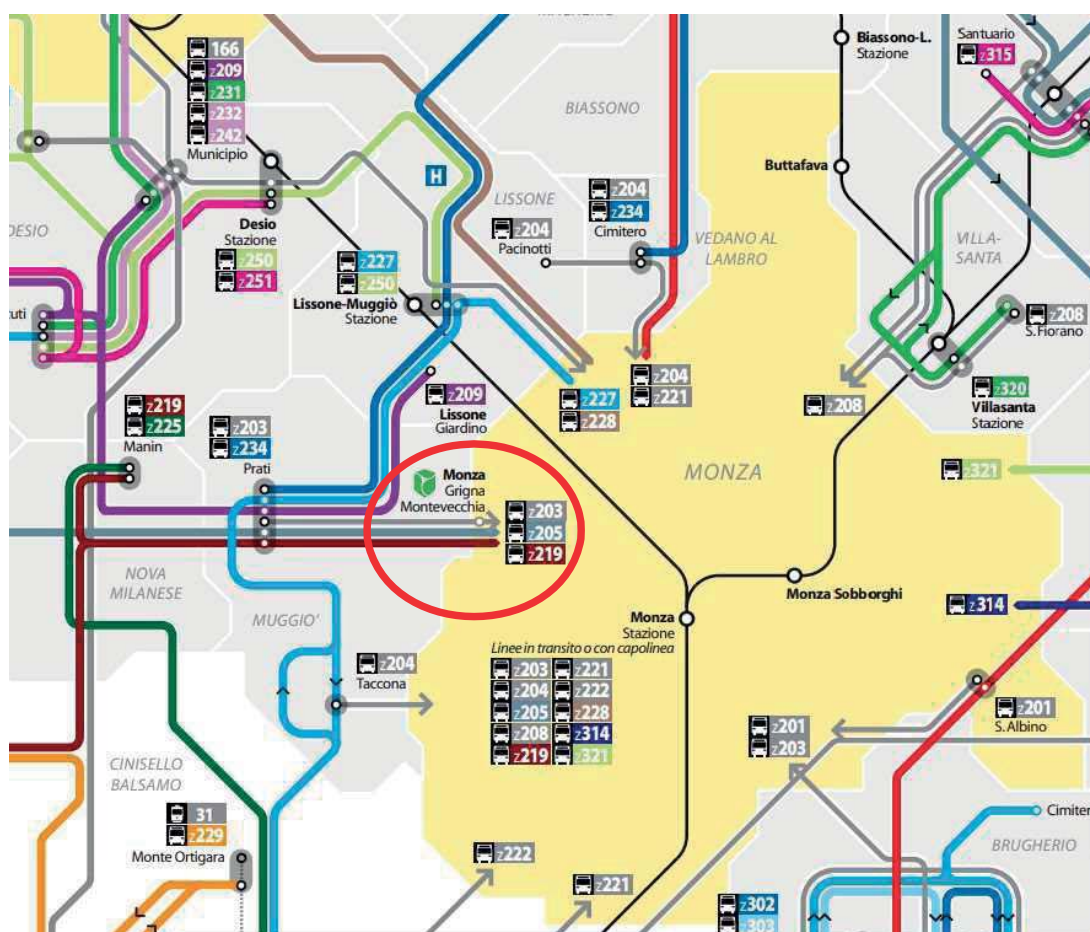


Figura 10 – Rete del trasporto pubblico Provincia Monza Brianza (fonte: provincia.mb.it)

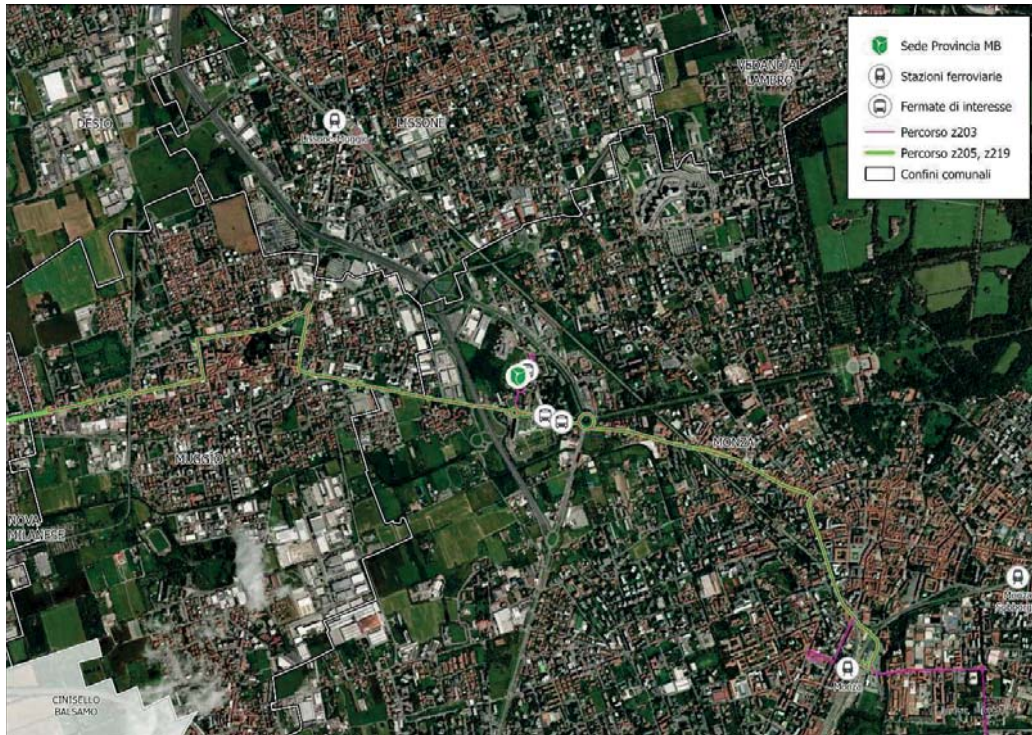


Figura 11 – Stato di fatto di linee e fermate TPL di interesse (elaborazione Provincia MB)

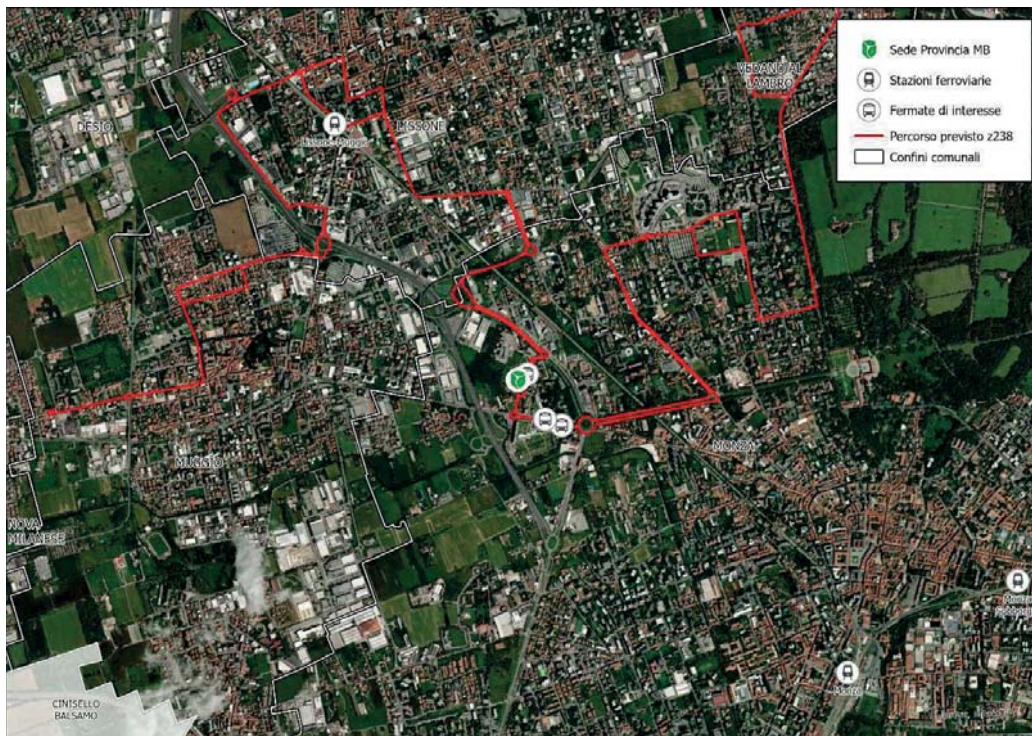


Figura 12 – Scenario di progetto della linea z238 (elaborazione Provincia MB)

2.1.5. Mobilità condivisa

Nel comune di Monza sono presenti servizi di condivisione di auto, bici e monopattini. Il car sharing attivo è gestito dall'operatore "E-vai", il car sharing ecologico lombardo integrato con il servizio ferroviario Trenord. Il parco auto conta più di 100 automobili di ultima generazione, omologate per il trasporto di 4/5 persone, ed è composto prevalentemente da veicoli elettrici. Come si evidenzia dalla mappa seguente, lo stallo più vicino risulta essere quello in via Montevecchia 2, a meno di 200 metri dall'ingresso della sede.

In accordo con "E-vai", per tutti i dipendenti della Provincia di Monza e della Brianza è disponibile un incentivo duplice: innanzitutto ai dipendenti è consentito l'uso dell'auto in sharing per spostamenti di lavoro, tramite l'utilizzo di un credito prepagato dalla Provincia; inoltre è disponibile uno sconto del 10% su tutti gli spostamenti per motivi personali effettuati in car sharing da parte dei dipendenti. Operativamente, l'utente inserisce un codice all'interno dell'app di prenotazione e viene riconosciuto come dipendente della Provincia, potendo così usufruire della scontistica.

Le informazioni sul servizio sono reperibili al seguente link: <https://www.comune.monza.it/it/mobilita-parcheggi/sharing-mobility/car-sharing/>.

Si segnala, inoltre, che sul territorio è attivo anche il servizio di UbeeQo, che a Monza mette a disposizione 2 auto e oltre 150 su tutta la città di Milano.

Per quanto riguarda il bike sharing, il servizio è gestito da Monza Mobilità e ha una consistenza totale di 120 biciclette, dislocate in 22 stazioni. La Provincia di Monza e della Brianza ha stipulato con Monza Mobilità una convenzione che permette l'utilizzo del bike sharing a tariffa scontata ai dipendenti della Provincia che sottoscriveranno un abbonamento annuale. La convenzione è oggi operativa grazie all'installazione di una postazione di bike sharing in Via Grigna. Sono inoltre stati resi disponibili 50 abbonamenti settimanali gratuiti per testare il servizio. Le informazioni sul servizio sono reperibili al seguente link:

<https://www.comune.monza.it/it/mobilita-parcheggi/sharing-mobility/bike-sharing/>

Sul territorio comunale sono inoltre presenti servizi di bike sharing free floating e monopattini elettrici in condivisione gestiti da due operatori: Dott (Emtransit) e Lime. Sono presenti 200 biciclette e 500 monopattini su tutto il territorio e, all'interno del confine comunale, è stata identificata un'area di "sosta vincolata" che comprende il centro storico, la stazione ferroviaria e il parco, in cui è possibile iniziare o chiudere il noleggio dei monopattini solo in specifiche aree di sosta virtuali mappate sulle app di ciascun operatore. Le informazioni sul servizio sono reperibili al seguente link: <https://www.comune.monza.it/it/mobilita-parcheggi/sharing-mobility/monopattini-elettrici/>.

2.1.6. Colonnine di ricarica per veicoli elettrici

Nel territorio di Monza sono attivi più di 40 punti di ricarica per veicoli elettrici, tra colonnine a disposizione per veicoli privati e per il car sharing. Come si evidenzia dalla mappa seguente, in prossimità della sede (in via Montevecchia) è presente una colonnina di ricarica, distante meno di 200 metri dall'ingresso, installata dall'operatore Enel-X.

2.2. Servizi e misure di Mobility Management preesistenti al presente PSCL

2.2.1. Lavoro agile / smart working

Al momento il lavoro agile / smart working, attivo come progetto annuale, consente, previa definizione di accordo individuale, un numero massimo di otto giorni al mese e riguarda oltre il 60% del personale che svolge attività “smartizzabili”, vale a dire che possono effettuare la propria attività lavorativa da remoto.

2.2.2. Servizio di car sharing

È in fase di perfezionamento l'utilizzo del servizio di car sharing, fornito dalla società E-VAI, mediante modalità pay-as-you-go.

2.2.3. Convenzione servizio di bike sharing

È stata attivata una convenzione con Monza Mobilità, gestore del servizio di bike sharing comunale a Monza: sono stati distribuiti ai dipendenti alcuni abbonamenti gratuiti della validità di una settimana, per permettere, a chi lo desidera, di provare il servizio di biciclette a pedalata assistita. Il servizio è di tipo station-based e, nell'autunno 2022, è stata inaugurata una postazione di bike sharing ubicata di fronte all'ingresso della sede della Provincia.

I dipendenti hanno accesso a una scontistica dedicata sull'abbonamento annuale. Non è stata prevista, al momento, l'attivazione di abbonamenti da utilizzare per motivi di servizio.

2.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Il numero complessivo di dipendenti interessati dal PSCL è pari a 170.

Di seguito una tabella degli orari di ingresso e di uscita dei dipendenti della sede di Via Grigna:

Tipologia di orario	Orario di ingresso	Orario di uscita
Orario ordinario A	LU-VE 7.45 - 9.30	LU-GIO Dalle 16.00 alle 19.30 VE Dalle 12.00 alle 19.30
Orario ordinario B	LU-VE 7.45 - 9.30	LU-VE Dalle 15.12 alle 19.30
Agenti di Polizia Provinciale	LU-VE (1) 7.30-14.30 LU-VE (2) 12.30-19.30 SAB-DOM 9.00-16.00	

Tabella 11 - Tabella degli orari di ingresso e di uscita della sede di Via Grigna

È stata condotta una specifica campagna di indagine finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili.

L'indagine è stata condotta mediante un questionario on-line, redatto coerentemente all'Allegato 3 "Scheda informativa sugli spostamenti casa-lavoro" di cui alle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro", adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021.

La campagna è stata condotta nel periodo compreso tra il 02/12/2024 e il 09/12/20234, tramite l'invio di una comunicazione e-mail a tutto il personale coinvolto, ovvero 213 dipendenti prestanti servizio in tre diverse sedi (Via Grigna 13, Monza; Via Tommaso Grossi 9, Monza; Via Donegani 4, Cesano Maderno).

È stato possibile compilare il questionario sia da PC desktop sia da dispositivo mobile, potendovi accedere sia tramite link sia inquadrando un QR Code appositamente generato.

Si riportano di seguito i principali risultati relativi alle modalità abituali di spostamento casa-lavoro della popolazione della sede di Via Grigna, nonché le caratteristiche del campione costituito da coloro i quali hanno partecipato all'indagine. Si precisa che i dati raccolti, grazie alla partecipazione dei dipendenti delle restanti sedi, saranno oggetto di specifici approfondimenti che saranno sviluppati nel corso del 2025 e oggetto di valutazione nell'aggiornamento 2026 del PSCL.

Di seguito è riportata la struttura del sopraccitato questionario:

- **Informazioni generali**
Età, frequenza di spostamento casa-lavoro, orari di ingresso/uscita
- **Spostamenti casa-lavoro**
Comune di residenza, distanza casa-lavoro, mezzo abitualmente utilizzato, segnalazione di eventuale shift modale estivo, durata spostamento a/r, motivazione scelta del mezzo, livello di soddisfazione.
- **Pendolari in auto**
Alimentazione del mezzo, propensione allo shift modale verso il car-pooling, propensione allo shift modale verso il car sharing, disponibilità allo shift modale verso il trasporto pubblico, disponibilità allo shift modale verso bicicletta/monopattino
- **Pendolari trasporto pubblico**
Criticità riscontrate
- **Pendolari in bici/monopattino**
Criticità riscontrate
- **Pendolari in car sharing**
Criticità riscontrate
- **Eventuali note**

Sono pervenuti 82 questionari validi, pari al 48,2% del campione (in flessione rispetto al 54,2% di risposte ottenute con l'indagine dell'anno precedente).

La fascia di età maggiormente rappresentata nel campione che ha risposto è quella fra i 45 e i 54 anni (pari al 38%), con una buona presenza anche di persone nella fascia 55-64 (pari al 31%).

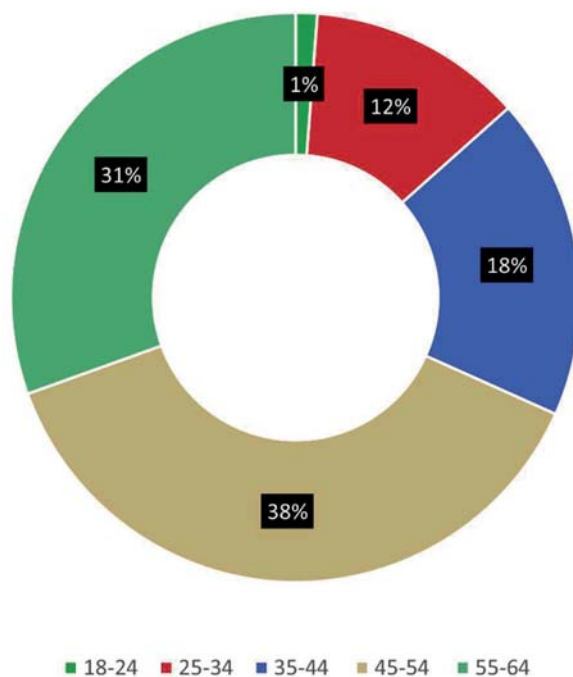


Figura 13 - Età dei partecipanti all'indagine

La maggior parte dei lavoratori comincia la giornata lavorativa nella fascia compresa tra le 7.30 e le 9.30.

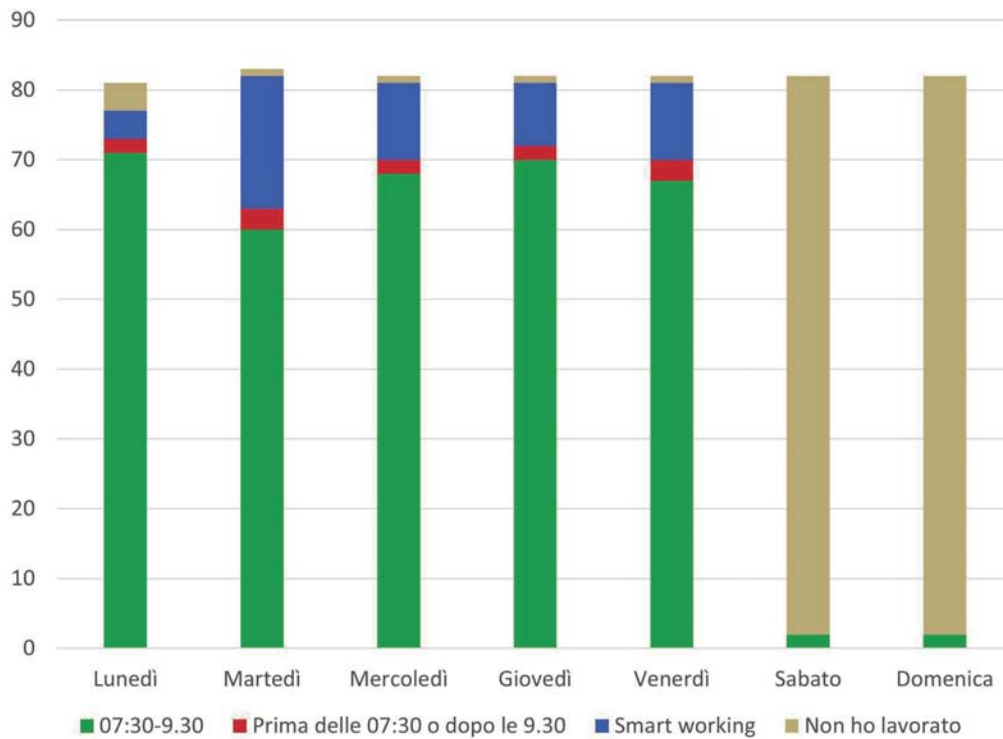


Figura 14 - Orario di ingresso dei dipendenti nei vari giorni della settimana

Dall'immagine emerge che solo pochi dipendenti lavorano il venerdì pomeriggio, coerentemente con quanto previsto dall'orario ordinario di lavoro di tipo A.

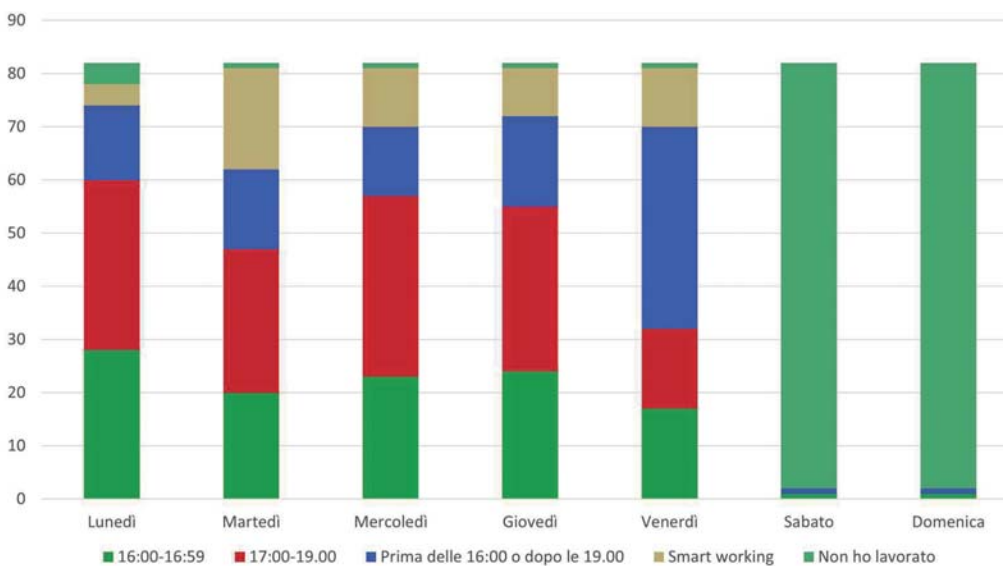


Figura 15 - Orario di uscita dei dipendenti nei vari giorni della settimana

Per quanto riguarda i dipendenti che usufruiscono della modalità di lavoro agile, il 42% del campione dichiara di usufruirne, valore in netta crescita rispetto al 17,5% dell'anno scorso.

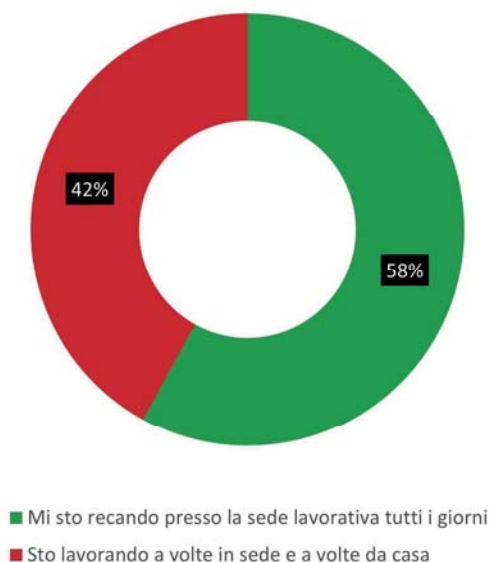


Figura 16 – Modalità di svolgimento dell'attuale attività lavorativa

È evidente come la distanza mediana (scelta dettata dall'ampio range di variabilità registrato nelle risposte pervenute) dello spostamento casa-lavoro sia tendenzialmente maggiore per i dipendenti che scelgono di usufruire delle modalità previste dal lavoro agile rispetto a coloro che dichiarano di non usufruirne.

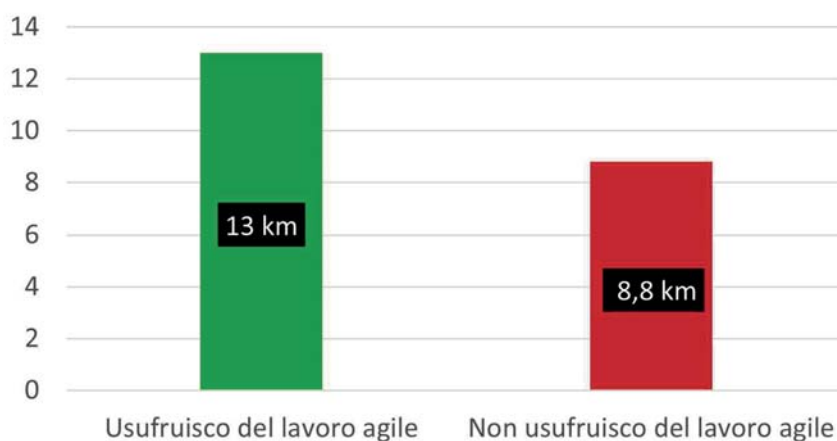


Figura 17 – Distanza mediana in relazione alla modalità di svolgimento dell'attività lavorativa

Le provenienze dell'intera popolazione dipendente della sede di Via Grigna sono distribuite su 67 comuni (Monza il più rappresentato con 30, ovvero il 17,6% del totale) in 6 province diverse (Monza e Brianza la più rappresentata con 106, ovvero il 62% del totale). Si tenga conto che, in un numero molto limitato di casi, non è stato possibile stabilire il comune di residenza a causa del mancato aggiornamento del dato.

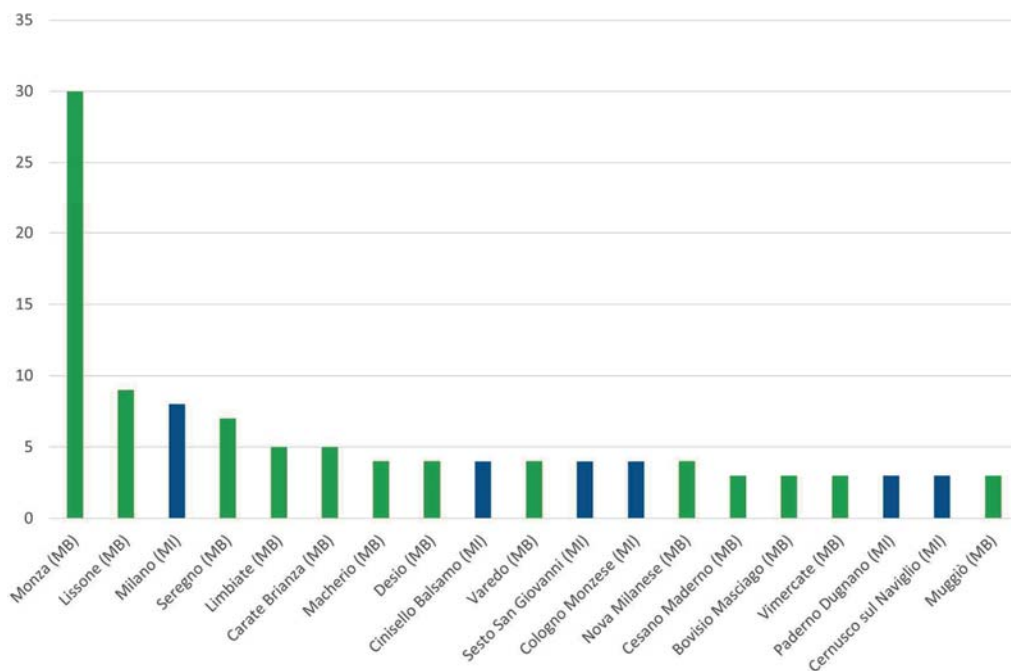


Figura 18 – Distribuzione su base comunale delle residenze dei dipendenti (solo comuni con 3 o più dipendenti)

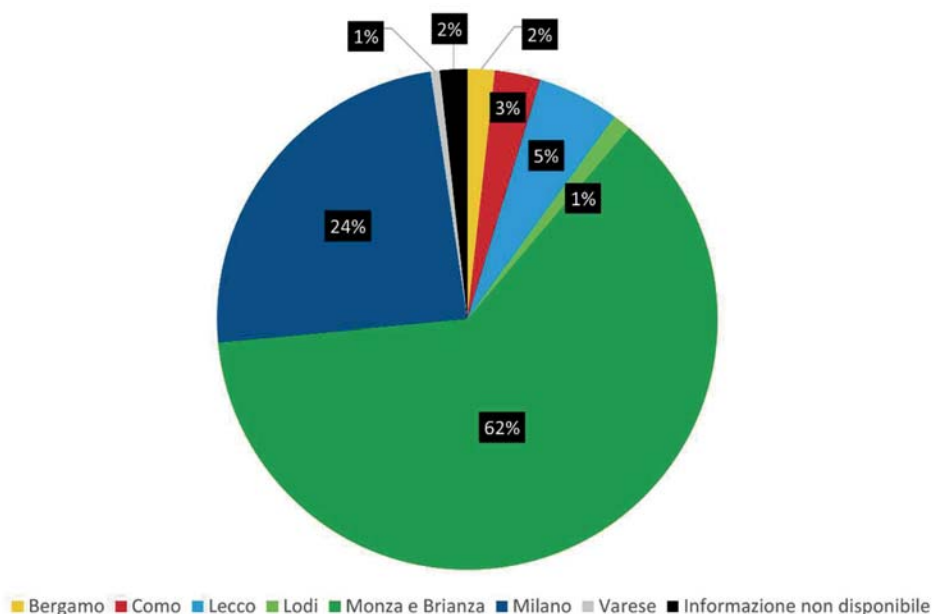


Figura 19 – Distribuzione su base provinciale delle residenze dei dipendenti

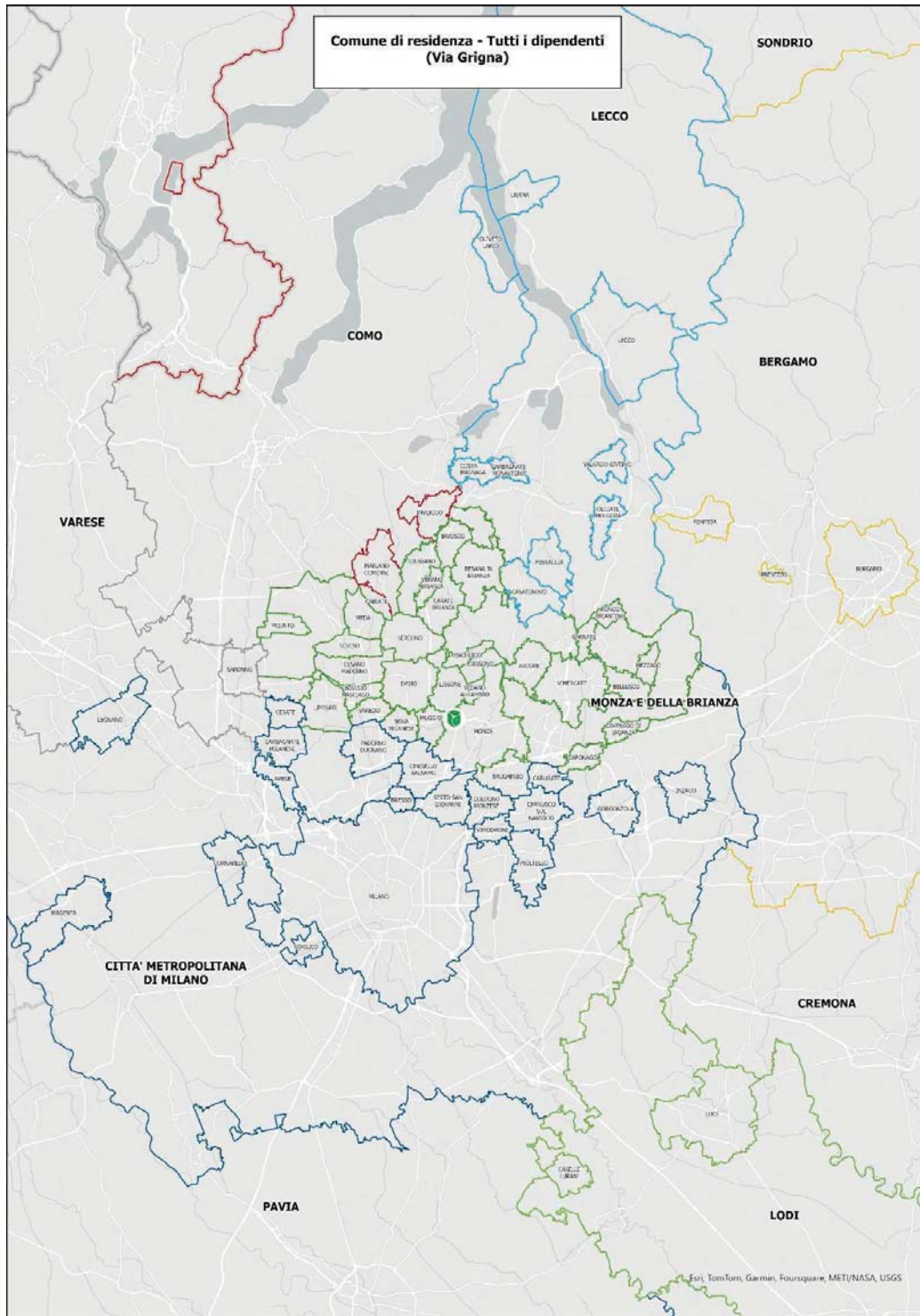


Figura 20 – Distribuzione delle residenze dei dipendenti

Le provenienze dei dipendenti che hanno partecipato all'indagine sono invece distribuite su 42 comuni (Monza il più rappresentato con 15, ovvero il 18,3% del totale) in un eguale numero di province (Monza e Brianza la più rappresentata con 58, ovvero il 70,7% del totale)

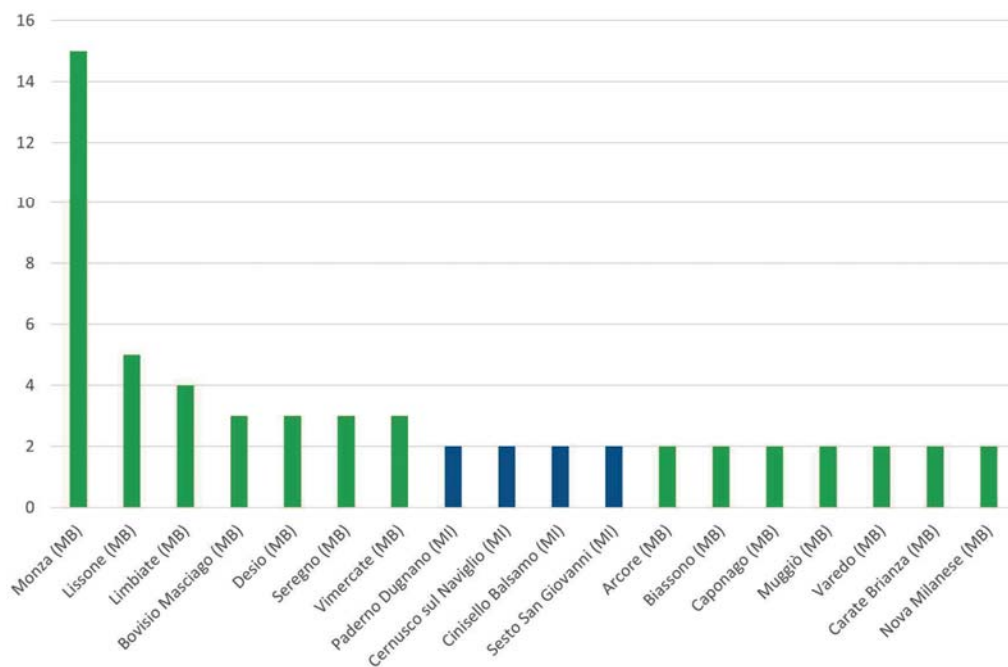


Figura 21 – Distribuzione su base comunale delle residenze del campione (solo comuni con 2 o più dipendenti)

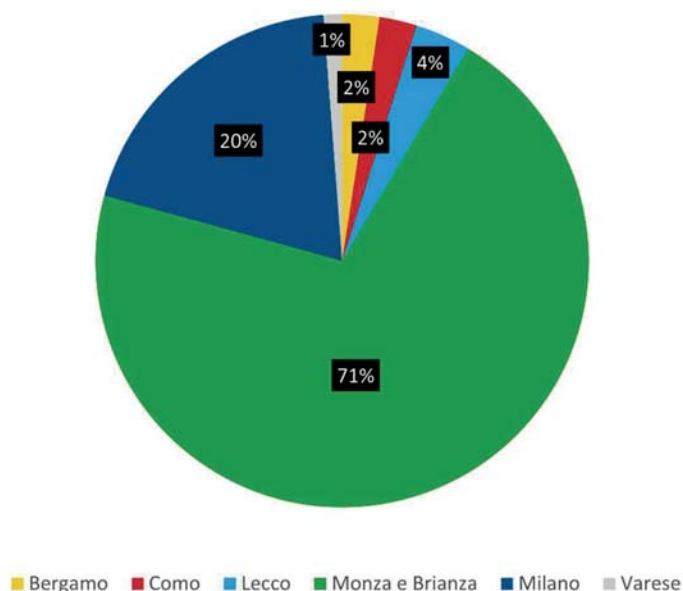


Figura 22 – Distribuzione su base provinciale delle residenze del campione

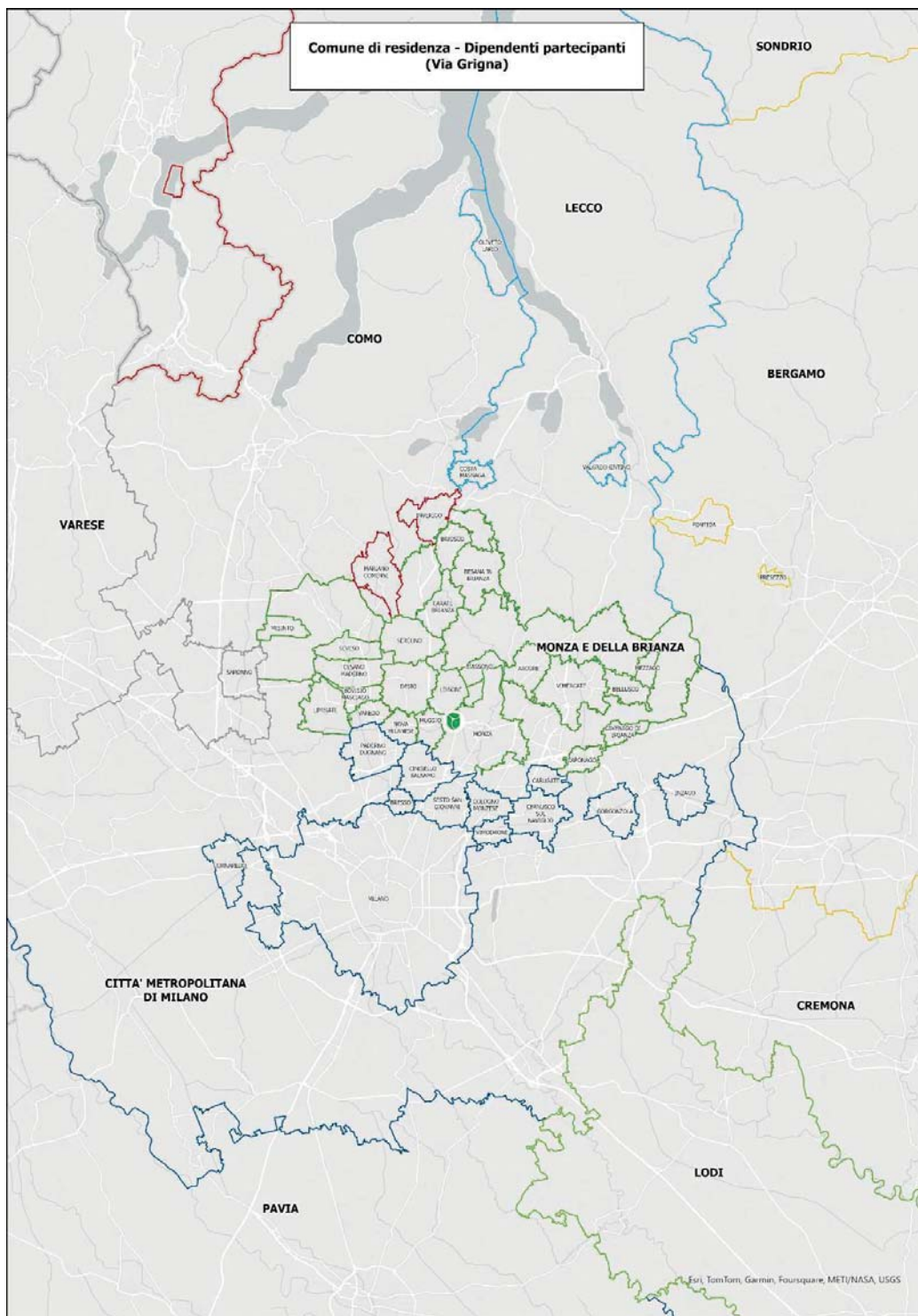


Figura 23 – Distribuzione delle residenze del campione

Circa la metà dei dipendenti (52,4% del campione) abitano entro 10 km dalla sede di Via Grigna; in particolare, la classe 5,1-10 km è quella più rappresentata (28% del campione). La quasi totalità del campione, per svolgere lo spostamento casa-lavoro, sceglie un mezzo privato motorizzato (89%); in netta minoranza l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico (5%) e la mobilità attiva (6%).

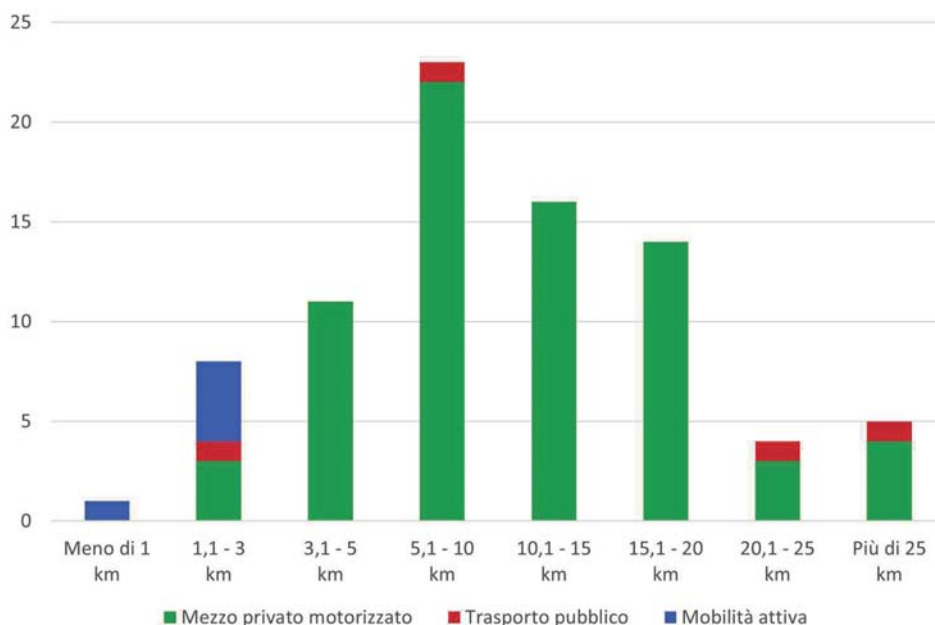


Figura 24 - Lunghezza dello spostamento casa-lavoro e tipologia del mezzo scelto per compierlo

All'aumentare della distanza media da percorrere aumenta l'attrattività del trasporto pubblico (media di 16,8 km contro i 12,3 km dei mezzi privati motorizzati).

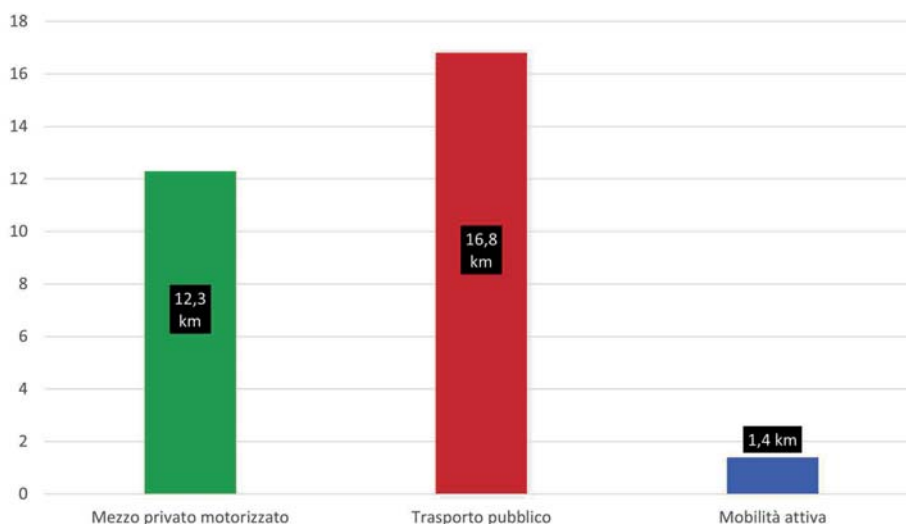


Figura 25 - Tipologia del mezzo utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro

Andando più nello specifico, è evidente il dominio del mezzo privato motorizzati più diffuso, ovvero l'automobile, scelta nell'84,1% dei casi (il carpooling si limita ad una preferenza, pari all'1,2%), seguito dalla moto/microcar che si attesta al 3,7%; per quanto riguarda il trasporto pubblico, la combinazione treno + autobus interessa il 2,4% del campione, mentre autobus che treno da soli occupano l'1,2% cadauno; sul fronte mobilità attiva, si registra che lo spostamento a piedi risulta la terza scelta del campione a pari merito con moto/microcar (3,7%), mentre biciclette e monopattini registrano una sola preferenza (entrambi corrispondono all'1,2% del campione).

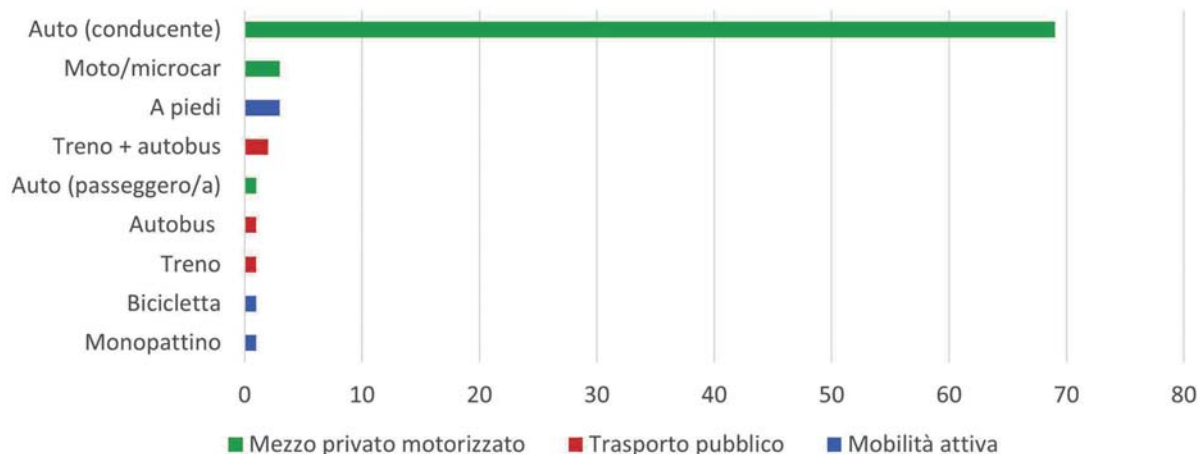


Figura 26 – Mezzo utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro

L'82,9% del campione non cambia la sua scelta durante la stagione estiva. Per quanto riguarda, invece, il restante 17,1%, il 57,1% effettua uno shift tra/verso mezzi privati motorizzati (di cui, in particolare, il 42,9% da auto a moto) e il 42,9% verso la mobilità attiva. Si registra, dunque, un'interessante propensione allo shift modale al variare delle condizioni climatiche generali.

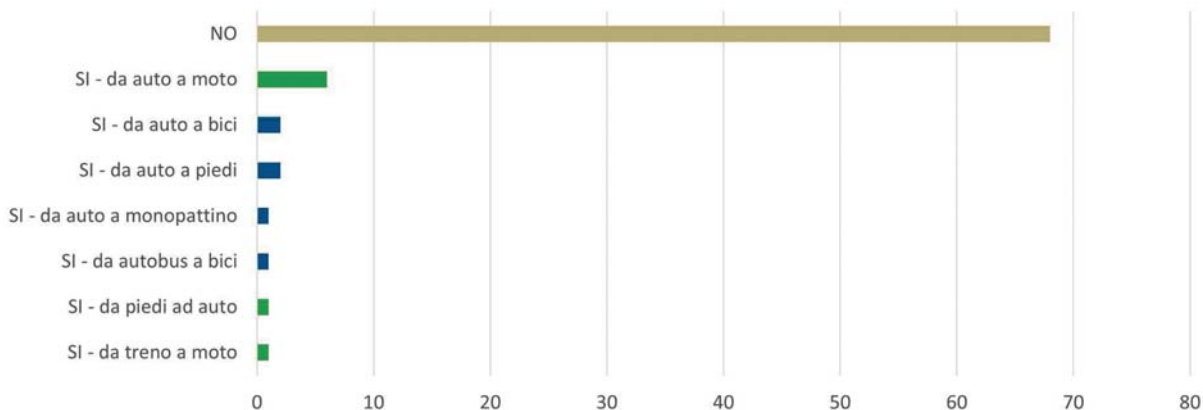


Figura 27 – Mezzo utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro

Per compiere lo spostamento casa-lavoro di mattina, 41 dipendenti impiegano meno di mezz'ora per raggiungere la sede di lavoro e altrettanti impiegano oltre mezz'ora: la classe più rappresentata è 30-45 minuti (con il 28%). Risulta evidente che il trasporto pubblico non sia competitivo agli occhi dei dipendenti, vista l'assenza di tale scelta nelle classi sotto i 20 minuti (al contrario della mobilità attiva).

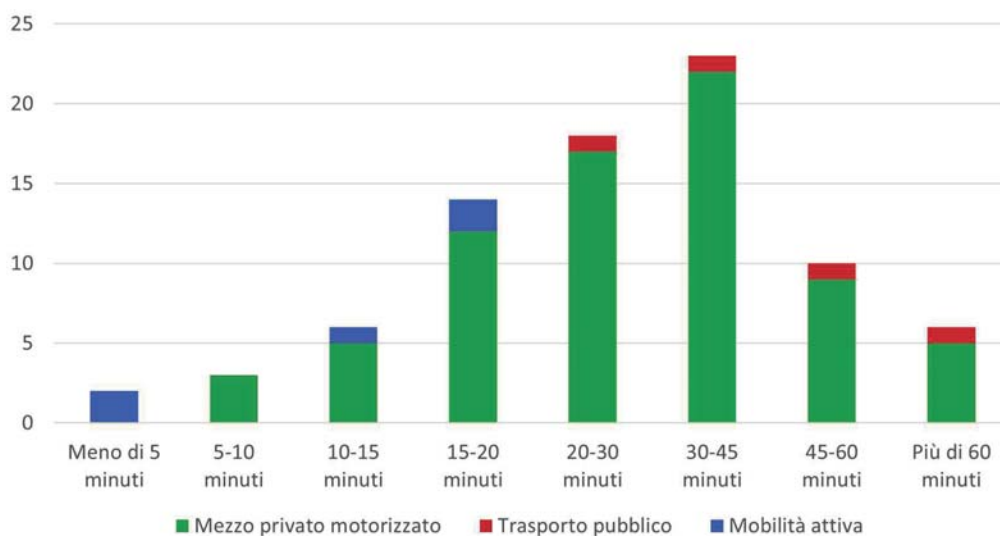


Figura 28 – Durata media dello spostamento casa-lavoro (andata) e tipologia del mezzo scelto per compierlo

Rapportando classi di minutaggio e lunghezza degli spostamenti, si riscontra un'anomalia nei risultati attesi tra le classi 5-10 minuti e 10-15 minuti, rappresentative di intensi flussi di traffico veicolare (solo un dipendente su 9 appartenente a queste classi sceglie la mobilità attiva) nel raggio di 5 km dalla sede di Via Grigna.

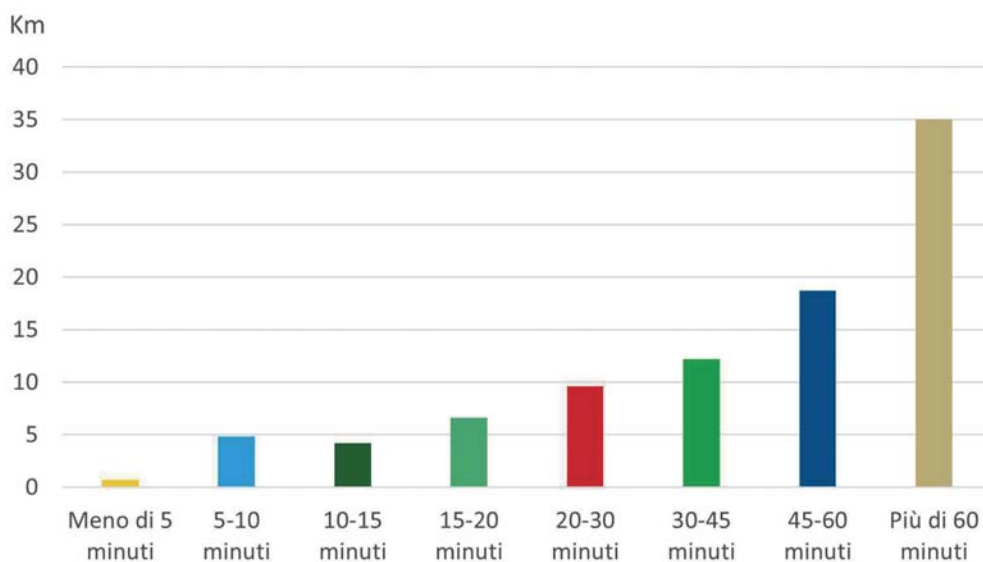


Figura 29 – Distanza percorsa / tempo mediamente impiegato per lo spostamento casa-lavoro (andata)

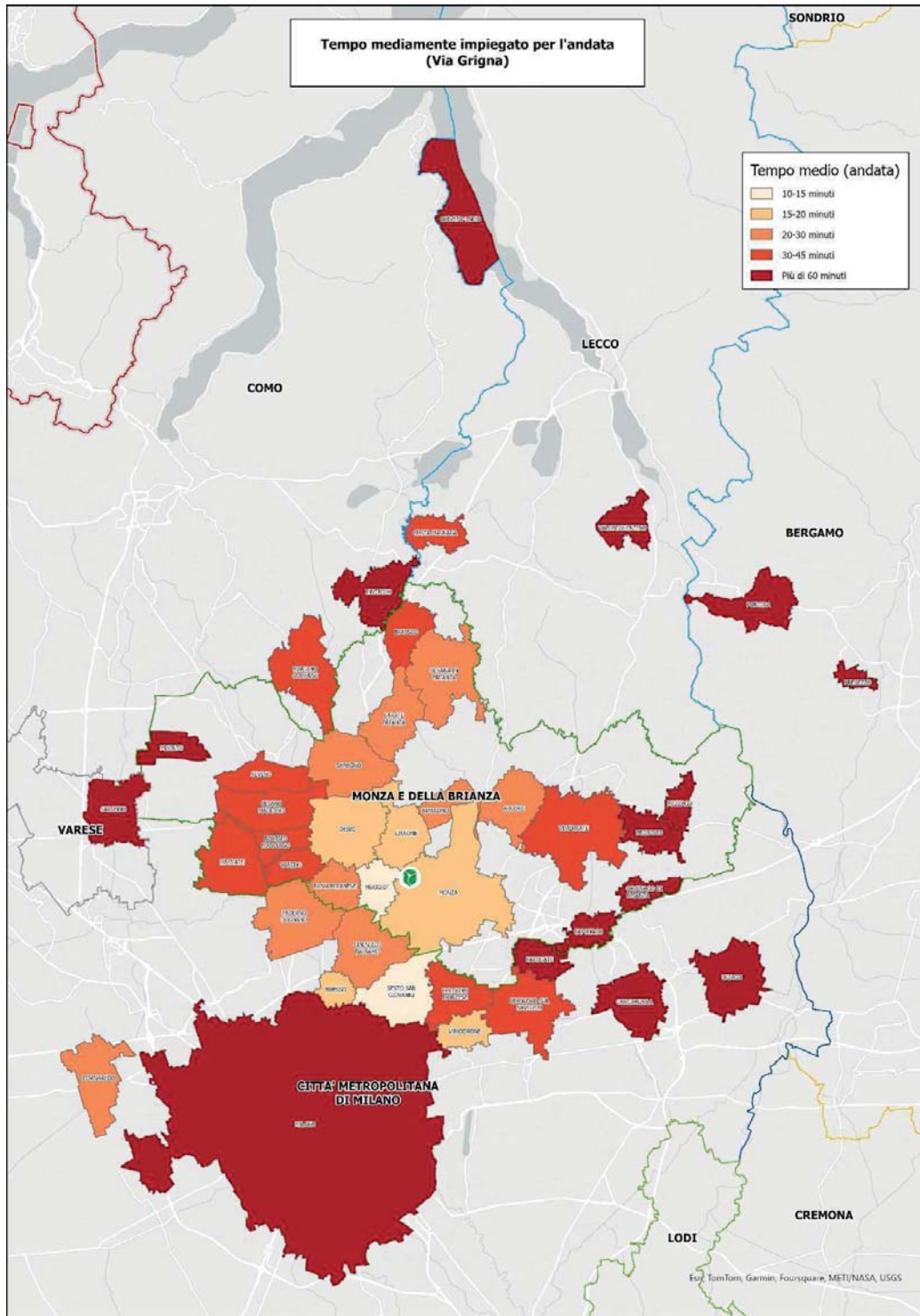


Figura 30 – Tempo mediamente impiegato per lo spostamento casa-lavoro (andata)

Per compiere lo spostamento casa-lavoro di pomeriggio, 46 dipendenti impiegano meno di mezz'ora per raggiungere il proprio domicilio, mentre i restanti 36 impiegano oltre mezz'ora: anche in questo caso, la classe più rappresentata è 30-45 minuti (con il 30,5%). Si confermano le considerazioni relative agli spostamenti con trasporto pubblico e mobilità attiva poiché meno legate agli impatti del traffico.

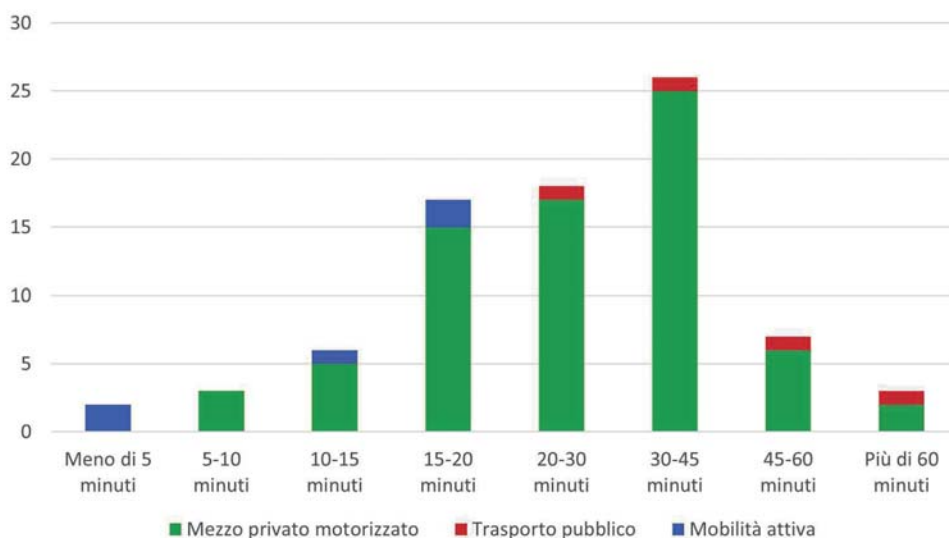


Figura 31 – Durata media dello spostamento casa-lavoro (ritorno) e tipologia del mezzo scelto per compierlo

Rapportando le classi di minutaggio con la lunghezza degli spostamenti, si riscontrano due anomalie in termini di risultato atteso: la prima riguarda gli intensi flussi di traffico che influenzano le classi 5-10 e 10-15 minuti; la seconda è invece relativa agli spostamenti lungo raggio, che vedono raddoppiare i km percorsi in 45-60 minuti.

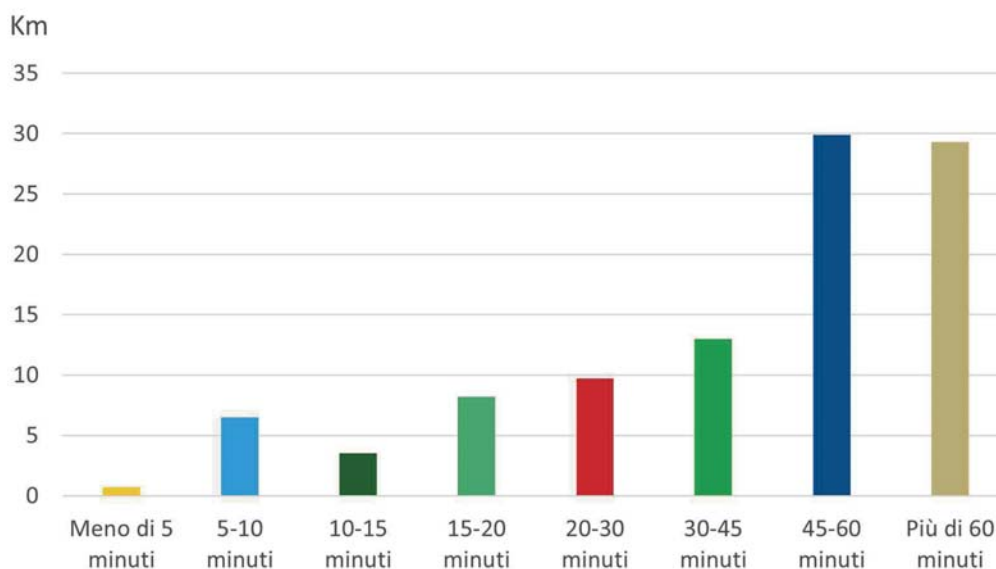


Figura 32 – Distanza percorsa / tempo mediamente impiegato per lo spostamento casa-lavoro (ritorno)

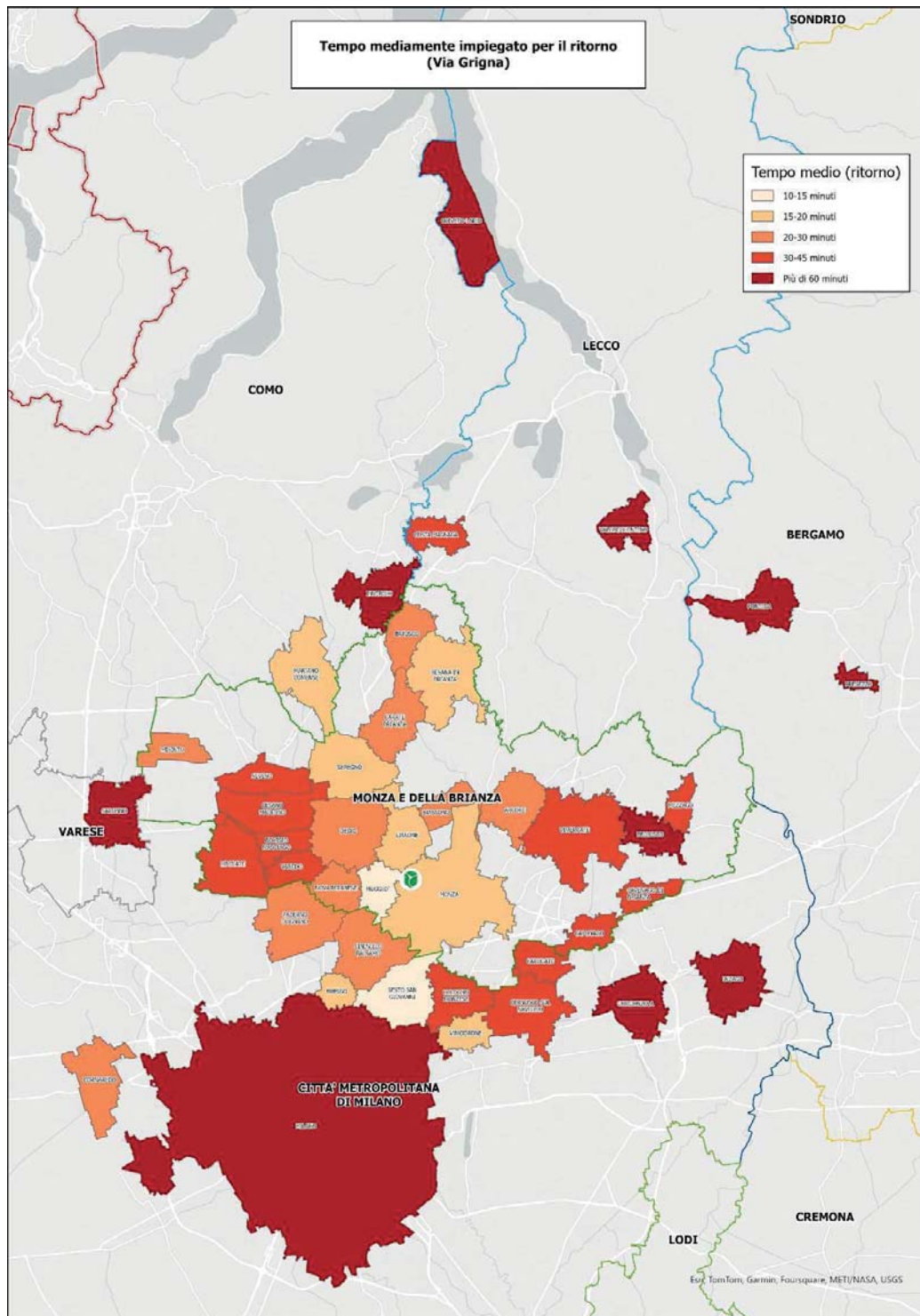


Figura 33 – Tempo mediamente impiegato per lo spostamento casa-lavoro (ritorno)

Fra le motivazioni alla base della scelta (con possibilità di risposte multiple) del mezzo utilizzato per compiere lo spostamento casa-lavoro vi sono, in ordine di ricorrenza delle risposte: l'autonomia di movimento, l'inadeguatezza del trasporto pubblico (che risulta non competitivo e addirittura meno economico rispetto ai mezzi privati motorizzati) e la durata del tempo di viaggio.

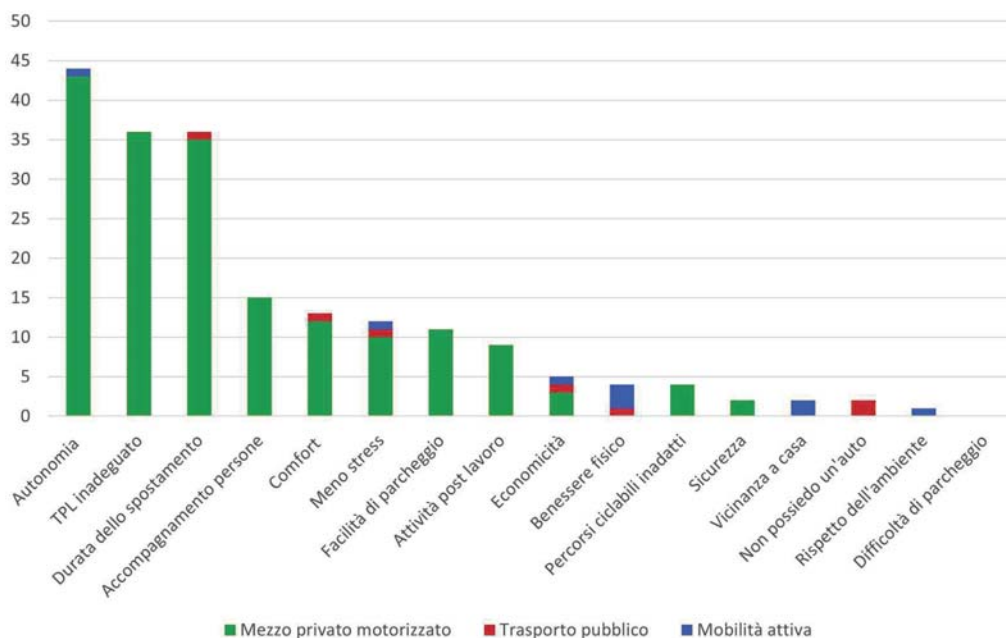


Figura 34 - Motivazioni principali nella scelta del mezzo (risposte multiple)

In generale, non si registra una particolare insoddisfazione del campione nei confronti dell'attuale condizione di spostamento casa-lavoro: il 75,6% (di cui il 67,1% sceglie abitualmente un mezzo privato motorizzato) presenta un livello di soddisfazione alto (45,1%) o molto alto (30,5%); da segnalare come tutti gli utenti della mobilità attiva siano soddisfatti delle proprie scelte.

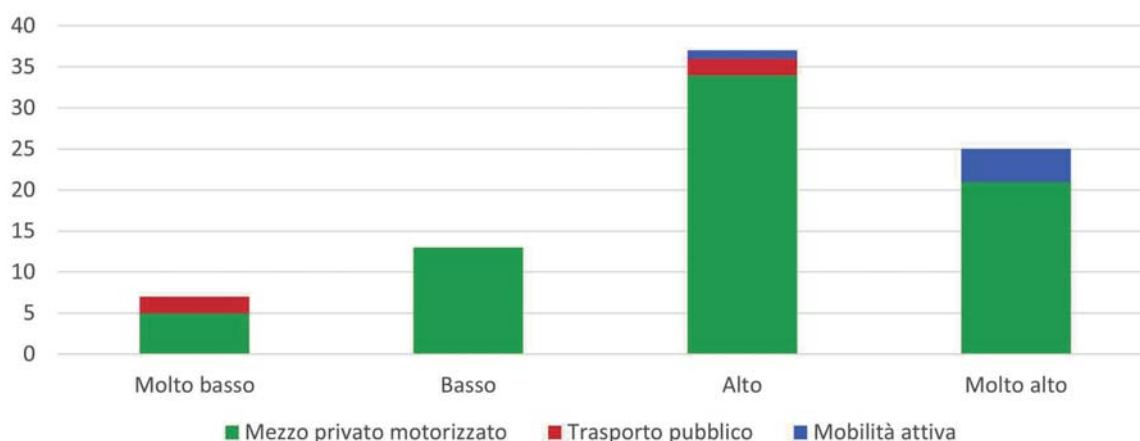


Figura 35 – Livello di soddisfazione relativamente all'abituale condizione di spostamento casa-lavoro

Sezione dedicata a chi conduce un mezzo privato motorizzato per compiere lo spostamento casa-lavoro

Il parco veicolare del campione è alimentato in larga prevalenza a benzina (52% del campione) o a gasolio (17%), mentre i veicoli ecologici (con alimentazione elettrica, ibrida, a GPL, a metano) rappresentano complessivamente il 31% del campione.

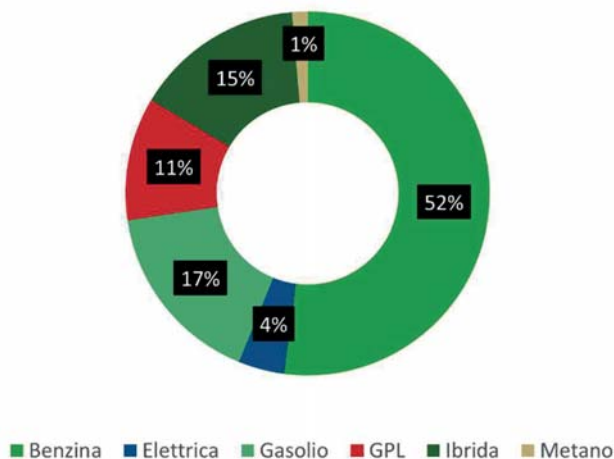


Figura 36 – Alimentazione del mezzo privato motorizzato usato per recarsi al lavoro

Tra i 72 dipendenti che utilizzano mezzi privati motorizzati come conducenti, il car pooling è una modalità che suscita interesse al 53,7% di essi, soprattutto se il tempo abitualmente impiegato nello spostamento casa-lavoro rimanesse uguale e/o se si dividessero i costi di trasporto con l'eventuale collega.

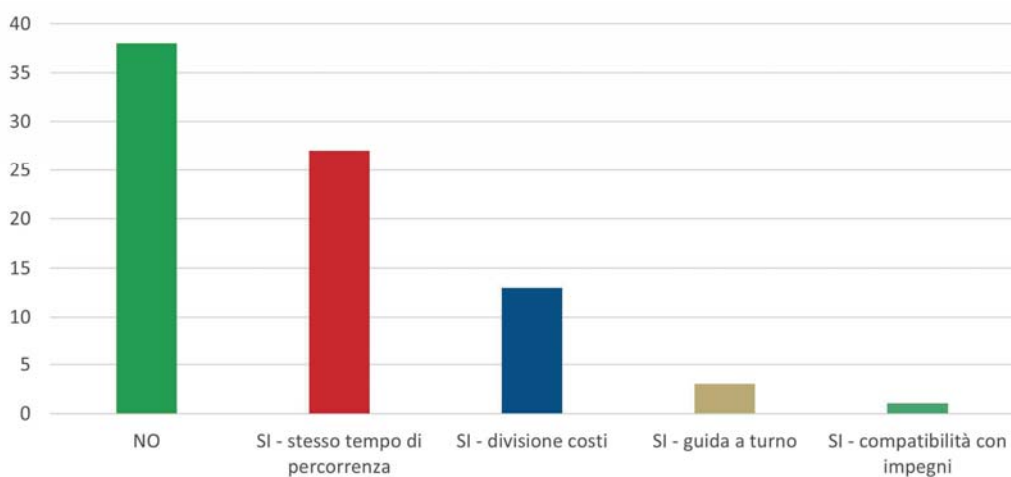


Figura 37 – Propensione al car pooling (risposte multiple)

La propensione al car sharing risulta leggermente meno marcata ma comunque importante: infatti, il 40% sarebbe disposto a dare una possibilità allo shift modale per coprire l'interezza del tragitto.

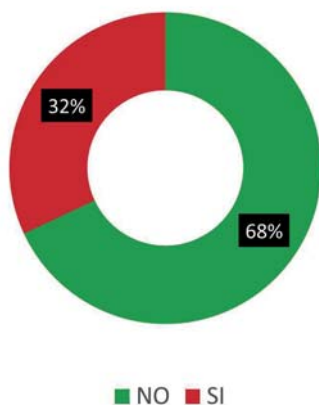


Figura 38 – Propensione al car sharing

Allo stesso modo, il passaggio all'utilizzo dei sistemi di trasporto pubblico interessa al 69,4% dei dipendenti che attualmente si spostano con un mezzo privato motorizzato: ciò potrebbe avvenire al verificarsi di alcune condizioni, come la presenza di un collegamento diretto senza cambi e la diminuzione dei tempi di percorrenza del tragitto casa-lavoro / orari più compatibili con le proprie esigenze.

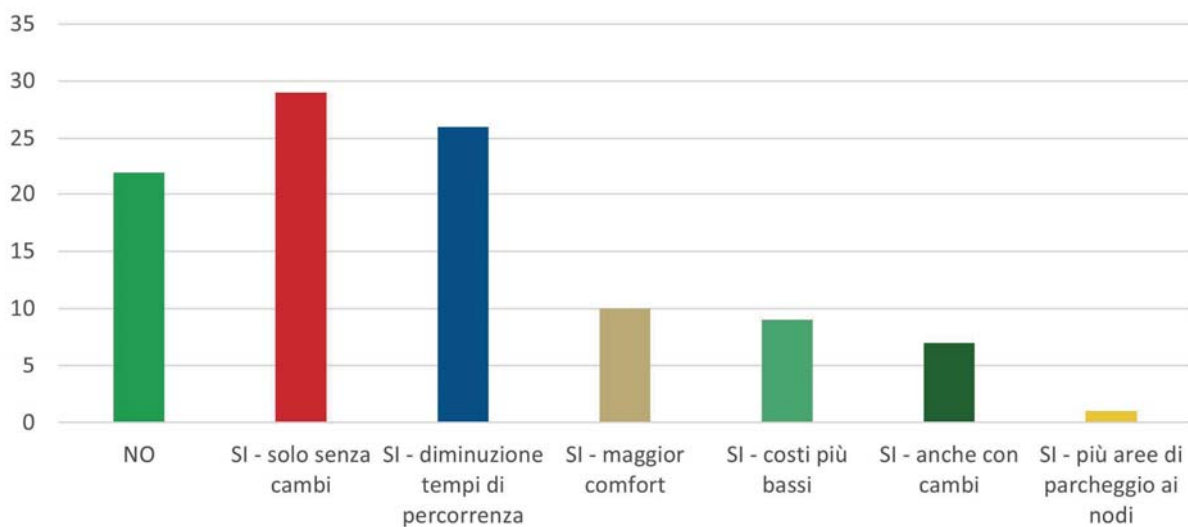


Figura 39 – Propensione al trasporto pubblico (risposte multiple)

Infine, la propensione al passaggio ad una mobilità attiva (bicicletta o monopattino) è oggetto di interesse del 31,9% della porzione di campione considerato: tale shift modale avverrebbe, in particolare, a condizione che aumenti la densità delle maglie della rete ciclabile provinciale e/o si provveda alla messa a disposizione di docce/spogliatoi dedicati ai dipendenti.

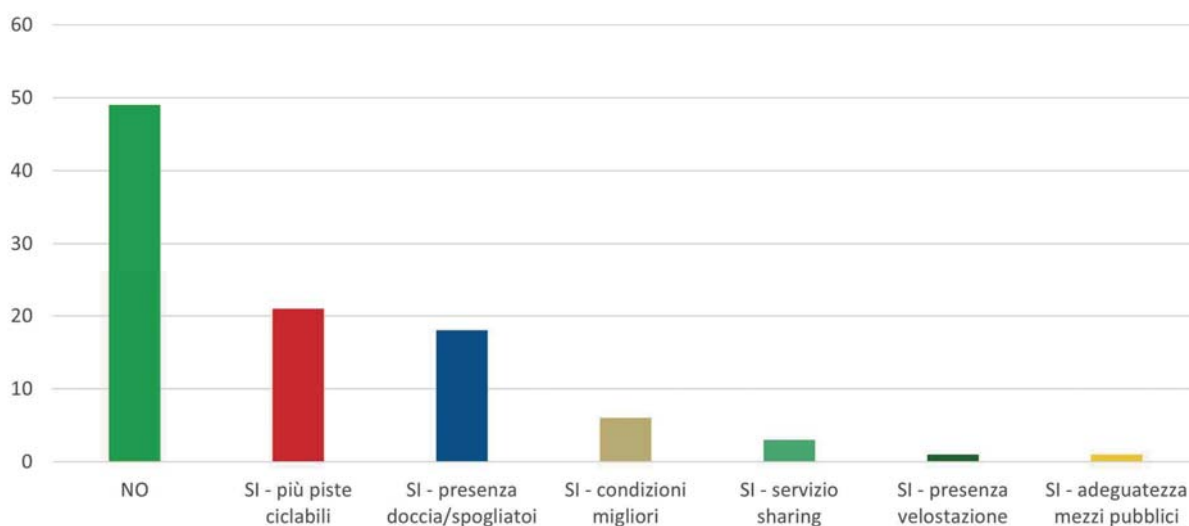


Figura 40 – Propensione alla mobilità attiva (risposte multiple)

Sezione dedicata a chi utilizza il trasporto pubblico per compiere lo spostamento casa-lavoro

È stato chiesto ai dipendenti che attualmente si spostano abitualmente mediante i sistemi di trasporto pubblico di esprimere le proprie opinioni in merito ad eventuali criticità: ne risulta che, per i pochi partecipanti che dichiarano di utilizzarlo, i problemi siano diversi uno su tutti la scarsa frequenza di passaggio dei mezzi, che spesso e volentieri determina un'incompatibilità tra necessità di muoversi per lavoro e impegni personali.

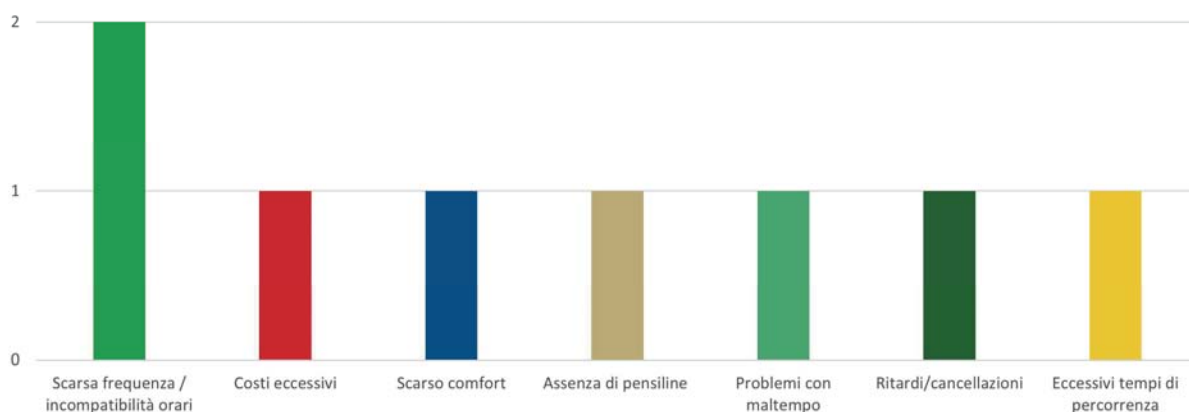


Figura 41 – Criticità del trasporto pubblico (risposte multiple)

Sezione dedicata a chi utilizza bicicletta/monopattino per compiere lo spostamento casa-lavoro

La stessa operazione è stata effettuata per coloro che scelgono di utilizzare la bicicletta o il monopattino per lo spostamento casa-lavoro: sono state segnalate, quali principali problematiche, l'assenza di strutture dedicate (armadietti, docce, spogliatoi) presso la sede di Via Grigna e la pericolosità delle intersezioni stradali circostanti.

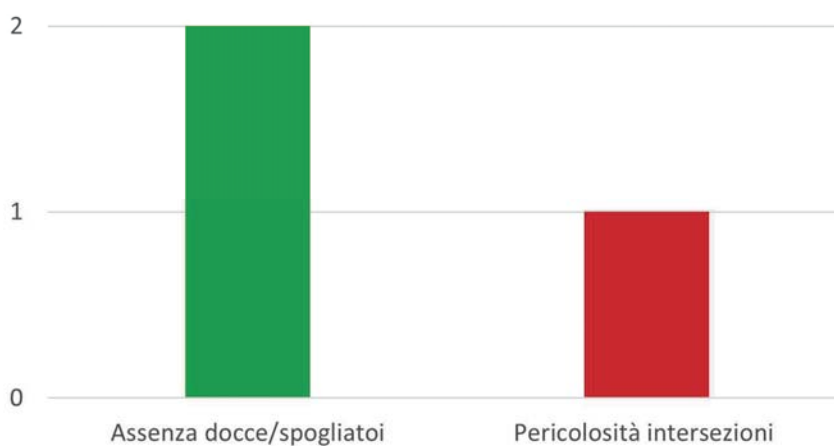


Figura 42 – Criticità dell'utilizzo di bicicletta/monopattino (risposte multiple)

Sezione dedicata ad eventuali note, osservazioni e suggerimenti

Ciò che emerge con forza dall'analisi dei commenti/suggerimenti aggiuntivi facoltativi lasciati in apposito campo libero da parte di chi ha risposto può essere racchiuso in tre aree tematiche:

- **Convenzione per abbonamenti TPL**

Risulta di particolare interesse l'ipotesi di fornire ai propri dipendenti abbonamenti a prezzi calmierati.

- **Smart working**

Le modalità di lavoro agile, viste quali possibilità di conciliazione fra vita lavorativa e vita privata con benefici in termini di abbattimento del tempo necessario per effettuare lo spostamento casa-lavoro, andrebbero implementato.

- **Mobilità ciclistica**

I suggerimenti vanno principalmente in cinque direzioni:

- ❖ adeguamento della sede alle esigenze del personale con la realizzazione di strutture dedicate (armadietti, docce, spogliatoi) a chi compie o vorrebbe compiere il tragitto casa-lavoro in bicicletta o in monopattino;
- ❖ aumento della frequenza degli eventi pubblici volti a promuovere la mobilità sostenibile e, in particolar modo, la mobilità ciclistica;
- ❖ incentivi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita o monopattini elettrici;
- ❖ miglioramento della rete ciclabile comunale di Monza al fine di garantire maggior sicurezza nella connessione tra i nodi di interscambio ferroviario/fermate del TPL e la sede di Via Grigna;
- ❖ premialità per km percorsi in bicicletta/monopattino;

3. Analisi ambientale

3.1. Stima delle emissioni inquinanti

A partire dai dati raccolti tramite l'indagine, riguardanti la scelta modale dei lavoratori e le loro relative percorrenze, sono stati stimati il carico emissivo e l'efficienza ambientale (definita dal quantitativo di emissioni annue di NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} e CO₂ per ogni lavoratore).

Sono state stimate le emissioni per uno scenario programmatico (definito anche "business as usual"), ossia nel quale non si considerano gli effetti delle misure implementate; a tal fine, anche la quota di lavoratori in smart working è stata posta pari a zero.

Ciò permette di operare un confronto con lo scenario di piano partendodalla situazione che si avrebbe se l'ente non implementasse alcuna misura di mobility management.

Il metodo di calcolo prevede la stima delle emissioni dei veicoli privati, mentre sono poste pari a zero le emissioni di chi si sposta con il trasporto pubblico (poiché il mezzo circola indipendentemente dall'utilizzo o meno da parte dello specifico lavoratore), in bicicletta/monopattino o a piedi.

Le emissioni di chi utilizza l'auto come passeggero/a sono opportunamente ridotte per tenere conto dell'occupazione del veicolo da parte di più di una persona.

Le stime ambientali sono effettuate sulla base dei fattori di emissione del veicolo medio del parco circolante desunto dall'Autoritratto ACI (edizione 2021), la rappresentazione del parco veicolare italiano messo a disposizione dall'Automobile Club d'Italia.

Per quel che riguarda le auto, la classificazione per standard emissivi "Euro" è disponibile con livello di dettaglio comunale, mentre la distinzione per alimentazione è presente solo a livello provinciale.

La stima riguarda le emissioni medie di NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} e CO₂ del parco circolante comunale, assumendo che la sua composizione sia assimilabile a quella del parco provinciale (l'unico per il quale si abbia a disposizione il dato disaggregato per alimentazione).

La stima è stata eseguita a partire dalla banca dati dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale elaborati da ISPRA (anno 2020) ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera.

A tale scopo, ISPRA ha utilizzato il software COPERT (versione 5.5.1), il cui sviluppo è coordinato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente nell'ambito delle attività dell'European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation (ETC/ACM).

Le stime sono elaborate sulla base dei dati di input nazionali riguardanti il parco e la circolazione dei veicoli (numerosità del parco, percorrenze e consumi medi, velocità per categoria veicolare con riferimento ai cicli di guida urbano, extraurbano ed autostradale, altri specifici parametri nazionali).

Tale dato è stato quindi adattato allo scenario provinciale ponderando il dato medio nazionale in funzione della composizione del parco auto provinciale da fonte ACI e delle percorrenze in ambito urbano da fonte ISPRA, considerando invariati tutti gli altri parametri usati per la stima a livello nazionale.

Altre approssimazioni riguardano l'utilizzo del dato più cautelativo in caso di assenza di informazioni.

La stima è stata eseguita con riferimento al solo ciclo di guida urbano.

Si riporta di seguito la composizione percentuale del parco auto circolante della Provincia di Monza e Brianza.

Si precisa che nella presenza del parco non sono contemplate le auto elettriche BEV (Battery Electric Vehicle) cosiddette a “zero emissioni”.

Alimentazione	Presenza nel parco
Benzina	50%
Gasolio	17,1%
GPL	11,4%
Metano	1,4%
Ibrido-Elettrico	20,1%

Tabella 12 – Composizione del parco auto circolante tipologia di alimentazione

Standard Euro	Presenza nel parco
Euro 0	5,7%
Euro 1	1,9%
Euro 2	4,8%
Euro 3	7,6%
Euro 4	22,7%
Euro 5	20,2%
Euro 6	37,1%

Tabella 13 – Composizione del parco auto circolante per classe antinquinamento secondo normativa “Euro”
(fonte Osservatorio nazionale PUMS)

Si riportano dunque i fattori di emissione delle auto risultanti per la Provincia di Monza e Brianza.

Inquinante	Fattore di emissione medio [g/km]
NO _x	0,375
PM ₁₀	0,037
PM _{2.5}	0,024
CO ₂	238,6

Tabella 14 – Fattori di emissione medi per le automobili
(fonte Osservatorio nazionale PUMS)

Per quel che riguarda i motocicli, non avendo rinvenuto dati aggiornati, si ripropongono gli stessi utilizzati per la stima delle emissioni nel PSCL 2024 e aventi riferimento alla composizione del parco veicolare circolante desunto dall'ACI anno 2020 e ai fattori medi elaborati da Ispra per l'anno 2019. La metodologia è analoga a quella descritta per le auto.

Si riporta di seguito la composizione percentuale del parco motocicli circolante della Provincia di Monza e Brianza.

Alimentazione	Presenza nel parco
Benzina	100%

Tabella 15 – Composizione del parco auto circolante tipologia di alimentazione

Standard Euro	Presenza nel parco
Euro 0	27,9%
Euro 1	12,4%
Euro 2	12,3%
Euro 3	33,0%
Euro 4	14,3%

Tabella 16 - Composizione del parco circolante dei motocicli

Si riportano dunque i fattori di emissione dei motocicli risultanti per la Provincia di Monza e Brianza.

Inquinante	Fattore di emissione medio [g/km]
NO _x	0,076
PM ₁₀	0,027
PM _{2,5}	0,021
CO ₂	127,2

Tabella 17 – Fattori di emissione medi per i motocicli

Dal campione analizzato si stima che la distanza media giornaliera coperta da un dipendente provinciale (sede di Via Grigna), considerando sia lo spostamento di andata che quello di ritorno, sia pari a 24,6 km; dunque, ogni anno si percorrono in media 6.050 km per compiere il tragitto casa-lavoro.

Assumendo i dati medi di percorrenza e incrociandoli con il mezzo utilizzato e con i rispettivi fattori di emissione, si stima che in media un lavoratore che usa il proprio mezzo motorizzato (automobile o moto/microcar) emetta al giorno 10,914 grammi di NO_x, 1,549 grammi di PM₁₀, 1,089 grammi di PM_{2,5} e 8,852 chilogrammi di CO₂.

Si stima che, complessivamente, ogni anno i lavoratori che hanno partecipato all'indagine e che utilizzano il proprio mezzo motorizzato per gli spostamenti tra casa e il lavoro emettano 199,2 kg di NO_x, 28,3 kg di PM₁₀, 19,9 kg di PM_{2,5} e 161,5 tonnellate di CO₂.

I valori stimati, estendendo all'intera popolazione dell'ente i valori calcolati a partire dai risultati dell'indagine, portano a emissioni totali stimate pari a 417 kg di NO_x, 59 kg di PM₁₀, 42 kg di PM_{2,5} e 338 tonnellate di CO₂.

4. Parte progettuale

4.1. Definizione degli obiettivi in base ai risultati dell'analisi

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso del veicolo privato a motore da parte dei dipendenti, incrementando la quota che di scelta del trasporto pubblico o della mobilità attiva.

Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'ente (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei dipendenti, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di minore stress).

4.2. Descrizione delle misure da implementare nel 2025

A integrazione dei servizi già esistenti, sono state individuate e indicate di seguito le misure di mobilità sostenibile più appropriate rispetto al quadro analitico raccolto. Le misure sono raggruppate in categorie riferite ai 5 assi di cui alle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro" adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021. Per ogni categoria sono riportate le possibili misure su aree esterne a quelle di pertinenza dell'ente, per la cui realizzazione potrà essere avanzata istanza all'Amministrazione Comunale in quanto di competenza di quest'ultima.

Si elencano nel presente paragrafo le misure prioritarie cui si intende dare attuazione, mentre vengono riportate nel paragrafo successivo le proposte che potranno essere meglio definite nel corso del 2025, previa concertazione con l'Ente, con i lavoratori e con le associazioni sindacali, e stante la possibilità di reperire ulteriori risorse economiche per la loro attivazione.

Asse	Misura	Categoria di misure
2	Adeguamento trasporto pubblico	Miglioramento servizi di Trasporto Collettivo
3	Rilancio convenzione bike sharing	Mobilità condivisa
	Incremento e messa in sicurezza dei posteggi per le biciclette	Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità
4	Potenziamento dello smart working	Flessibilità orari e modalità di lavoro
5	Attivazione convenzione car sharing	Mobilità condivisa
	Interventi sulla rete ciclabile	Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità

Tabella 17 – Elenco delle misure da implementare

4.2.1. Adeguamento trasporto pubblico

Nel 2024 l'Ente ha avviato una interlocuzione con l'Agenzia per il TPL per verificare la possibilità di apportare eventuali variazioni al programma dei servizi di Bacino al fine di migliorare la qualità dei servizi di trasporto disponibili presso la sede provinciale. In particolare, è stato richiesto di verificare l'attivazione di un collegamento diretto fra la stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò e la sede di via Grigna. Detto collegamento potrebbe essere attivato anche in via anticipata rispetto all'attuazione integrale di tutte le previsioni del programma dei servizi di Bacino (orizzonte nuovo affidamento entro 2026).

4.2.2. Rilancio convenzione bike sharing

Nel corso del 2023 sono stati distribuiti solo una minima parte dei 50 abbonamenti gratuiti della validità di una settimana erogabili ai dipendenti per utilizzo per motivi personali e non sono stati attivati abbonamenti annuali a prezzi agevolati.

È intenzione della Provincia rilanciare l'iniziativa con una nuova campagna informativa riguardante la possibilità di usufruire delle agevolazioni della convenzione in essere.

4.2.3. Convenzione car sharing

In accordo con "E-vai", per tutti i dipendenti della Provincia di Monza e della Brianza è in via di perfezionamento l'utilizzo del servizio di car sharing mediante modalità pay-as-you-go.; inoltre sarà disponibile uno sconto del 10% su tutti gli spostamenti privati effettuati in car sharing da parte dei dipendenti. L'utente sarà tenuto a inserire un codice all'interno della App di prenotazione e verrà riconosciuto come dipendente della Provincia, potendo così usufruire della scontistica.

4.2.4. Incremento e messa in sicurezza dei posteggi delle biciclette

Stanti le istanze presentate dai lavoratori che sarebbero disposti a iniziare a spostarsi in bicicletta, è emersa la richiesta di una maggiore sicurezza dei posti bici attualmente presenti, nonché una loro insufficienza, riscontrabile durante la stagione estiva.

Nel valutare l'opportunità di estendere il numero di posti bici disponibili sarà valutata l'opzione migliore per garantire una sicurezza maggiore presso gli stessi. Si indica, provvisoriamente, come soluzione migliore l'installazione di un sistema di videosorveglianza puntato sui posti bici; tuttavia, ci si riserva di valutare eventuali soluzioni più onerose, come l'installazione di cicloposteggi chiusi con accesso tramite badge o altro sistema di autenticazione.

Inoltre, si precisa che l'installazione potrà avvenire sia negli spazi del parcheggio interrato riservato ai lavoratori del palazzo, sia negli spazi prospicienti l'ingresso, utilizzando preferibilmente i modelli che consentono di assicurare il telaio della bicicletta allo stallo (es. tipologia "ad archetto").

4.2.5. Potenziamento lavoro agile / smart working

Stante l'elevata richiesta da parte dei lavoratori riscontrata in fase di indagine, l'amministrazione potrà valutare ulteriore ricorso a detta modalità nel rispetto di possibilità e limitazioni della normativa in materia, sia di carattere nazionale che legata alla negoziazione decentrata con la RSU.

Ciò consentirà di ridurre ulteriormente lo spostamento casa-lavoro di un numero maggiore di lavoratori, determinando un recupero dei tempi di percorrenza a favore del lavoratore.

4.2.6. Interventi sulla rete ciclabile

L'Ente si propone di aprire un tavolo di lavoro con il Comune di Monza, soggetto competente in materia, per verificare la possibilità di ulteriori interventi a favore dello sviluppo di tratti di ciclabili a servizio della sede e incrementare al contempo i servizi a favore degli utenti di biciclette e monopattini.

La Provincia è, inoltre, impegnata nell'aggiornamento del Piano Strategico della Mobilità Ciclistica che, una volta definito, potrà indicare misure per favorire una maggior propensione all'uso della bicicletta nello spostamento casa-lavoro per i dipendenti provinciali.

4.3. Misure da valutare

Si elencano di seguito le proposte che potranno essere meglio definite nel corso del 2025, previa concertazione con l'Ente, con i lavoratori e con le associazioni sindacali, e stante la possibilità di reperire ulteriori risorse economiche per la loro attivazione.

Asse	Misura	Categoria di misure
1	Stalli riservati	Miglioramenti per favorire la mobilità collettiva
2	Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	Abbonamenti per il TPL a tariffa agevolata
3	Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori	Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità
	Installazione di spogliatoi con docce	Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità
5	Introduzione di un'app di gamification	Altre iniziative collaterali
	Associazione a un soggetto rappresentativo in tema di mobilità sostenibile	Campagne di sensibilizzazione ed eventi
	Creazione di un'area Intranet dedicata	Campagne di sensibilizzazione ed eventi
	Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	Campagne di sensibilizzazione ed eventi

Tabella 18 – Elenco delle altre misure proposte dal PSCL, da valutare

4.3.1. Stalli riservati

Alcuni stalli all'interno del parcheggio, in prossimità dei punti di ingresso alla sede, potrebbero essere riservati alle auto degli equipaggi di car pooling certificati, quale incentivo al car pooling e premialità per i membri dell'equipaggio.

4.3.2. Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL

Contestualmente all'eventuale istituzione servizi aggiuntivi del servizio di trasporto pubblico di adduzione alla stazione ferroviaria di Lissone-Muggiò, l'Amministrazione valuterà la possibilità di erogare contributi, rimborsi o agevolazioni di altra natura ai lavoratori, legati all'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico.

Questa misura sarà inquadrata nell'ambito delle iniziative di welfare che l'ente può proporre ai lavoratori, secondo quanto indicato all'Art. 51, comma 2, lettere d e d-bis del TUIR.

4.3.3. Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori

Saranno esplorate le migliori modalità di fornitura ai lavoratori di incentivi economici o sconti sull'acquisto di prodotti quali biciclette, monopattini e relativi accessori come i caschi, ecc.

4.3.4. Installazione di spogliatoi con docce

Al fine di promuovere l'utilizzo della bicicletta, sarà valutata la possibilità di realizzare dei locali spogliatoi muniti di servizi e docce, al fine di garantire la possibilità ai ciclisti di utilizzarli al termine del proprio spostamento casa-lavoro. Sarà inoltre opportuno dotare gli spogliatoi di apposite panche, nonché di armadietti personali, da assegnare a chi si reca in ufficio in bicicletta. In tal modo, il lavoratore potrà conservare nel proprio armadietto i vestiti di ricambio, da indossare dopo aver usufruito delle docce.

4.3.5. Introduzione di un'app di gamification

Sarà valutata l'opportunità di introdurre l'utilizzo di un'app di gamification, che certifichi gli spostamenti sostenibili dei lavoratori (tramite un'app per smartphone) e includa un meccanismo di premialità, indicativamente sotto forma di sconti su prodotti legati alla mobilità sostenibile o su beni di primo consumo.

4.3.6. Associazione a un soggetto rappresentativo in tema di mobilità sostenibile

L'adesione a soggetto qualificato nei progetti di sostenibilità vuole confermare e comunicare efficacemente l'impegno della Provincia di Monza e della Brianza per la mobilità sostenibile, coinvolgendo i lavoratori nel percorso e garantendo loro, al contempo, una serie di convenzioni ed i progetti che soggetti attivi nel campo della mobilità sostenibile possono offrire ai propri aderenti e i loro lavoratori.

4.3.7. Creazione di un'area Intranet dedicata per i lavoratori

Tutte le misure descritte in precedenza potranno essere comunicate ai lavoratori tramite un'apposita area della Intranet aziendale. In aggiunta ai dettagli sulle misure, il lavoratore potrà trovare anche notizie in tema di mobilità, informazioni sulla qualità dell'aria, nozioni di base sulla mobilità sostenibile, rubriche che danno voce ai lavoratori stessi, consigli su come tenersi in forma anche attraverso i propri spostamenti, mappe, travel planner, convenzioni in essere e guide all'utilizzo dei servizi.

4.3.8. Adesione alla Settimana Europea della Mobilità

La Provincia di Monza e della Brianza potrà aderire alla Settimana Europea della Mobilità, evento annuale che si tiene ogni anno a settembre e ha lo scopo di informare i cittadini sulle modalità di spostamento sostenibili.

4.3.9. Estensione del PSCL alla sede di Via Tomaso Grossi, Monza

Al fine di coinvolgere il più alto numero di dipendenti possibile, sarà valutata la stesura di un apposito PSCL dedicato ai dipendenti prestanti servizio nella sede di Via Tomaso Grossi 9, Monza.

4.4. Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

4.4.1. Benefici ambientali

Per stimare i benefici ambientali si fa riferimento al paragrafo 3.1 sulla stima delle emissioni inquinanti, dal quale si evince che un dipendente che utilizza il mezzo privato motorizzato per compiere lo spostamento casa-lavoro e ritorno emette una notevole quantità di agenti inquinanti.

Pertanto, l'attuazione delle politiche prospettate nel presente PSCL (come lo smart working o il car pooling) potrebbero apportare benefici considerevoli in termini di riduzione degli inquinanti da parte dei dipendenti.

Per esempio, azzerando la quota di lavoratori che usufruiscono abitualmente delle modalità di lavoro agile, si stima che il campione considerato nel presente studio produca ogni giorno 10,914 grammi di NOx, 1,549 grammi di PM10, 1,089 grammi di PM2,5 e 8,852 chilogrammi di CO2, che diventano 199,2 kg di NOx, 28,3 kg di PM10, 19,9 kg di PM2,5 e 161,5 tonnellate di CO2 su base annuale; considerando che il 42% del campione ha dichiarato di usufruire dello smart working (di cui il 42,9% una volta a settimana, il 57,1% due volte a settimana), tali valori su base annuale scendono a 159,4 kg di Nox, 22,6 kg di PM10, 15,9 kg di PM2,5 e 129,2 tonnellate di CO2 per i primi e a 119,5 kg di Nox, 16,9 kg di PM10, 11,94 kg di PM2,5 e 96,9 tonnellate di CO2 per i secondi, arrivando ad una diminuzione netta del 40%.

A ciò si potrebbe aggiungere, inoltre, la diminuzione in termini numerici del parco auto derivante dall'incentivazione del car pooling.

4.4.2. Benefici economici

Per stimare i benefici economici, si considerino tutte le spese di trasporto che ogni dipendente deve affrontare per raggiungere la sede di Via Grigna: per chi sceglie abitualmente di compiere lo spostamento casa-lavoro con un mezzo privato motorizzato, i due principali fattori di cui tener conto sono il costo del carburante e l'eventuale costo dei pedaggi; per chi sceglie il trasporto pubblico, il costo di biglietti o abbonamenti; per la mobilità attiva, infine, si potrebbero considerare gli eventuali costi relativi alle tariffe del bike sharing, ma non ve ne sono casi nel campione, e solo un dipendente ha espresso interesse nell'implementazione di tale misura.

La spesa media giornaliera stimata di chi utilizza un mezzo privato motorizzato (non elettrico) è di 3,3 euro (66 euro al mese, 792 euro all'anno a cranio); in tale cifra rientra la distanza mediamente percorsa (24,6 km), i consumi del veicolo utilizzato (per evitare di rendere il calcolo troppo complesso/specifico, è stato preso come riferimento il valore medio di 15 km con un litro di carburante), il prezzo medio del carburante (media di 1,4 euro/litro) dedotto dall'aggiornamento 18-12-2024 della pagina "Prezzi medi dei carburanti - Dati per regione - Lombardia" del sito web del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, e infine una stima del pedaggio medio (1 euro), ipotizzando che tutti i dipendenti facenti parte del campione che avrebbero la possibilità di fruire di infrastrutture a pagamento data la localizzazione della propria dimora ne facciano uso. Anche in questo caso, l'estensione delle modalità di lavoro agile ad una più ampia platea di dipendenti e la distribuzione su più giorni settimanali avrebbe un impatto teorico del -40% (costi che scenderebbero quindi a 2 euro al giorno, 40 euro al mese e 475 euro all'anno) sulle tasche degli aventi diritto.

Per quanto riguarda gli utilizzatori dei sistemi di trasporto pubblico, invece, è evidente che la riduzione degli attuali costi di acquisto sarà proporzionata all'eventuale contributo ricevuto dall'amministrazione provinciale.

4.4.3. Benefici sociali

È chiaro che, per stimare i benefici sociali, sarebbe necessario uno studio ad hoc relativo alle conseguenze sulla sfera emotiva/psicologica personale dell'attuazione di alcune misure potenzialmente migliorative nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro.

4.5. Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per acquisti e servizi esterni e rimanda all'approvazione del bilancio atteso nei primi mesi del 2025 per l'assunzione dell'impegno di spesa.

I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Tempi	Budget
Adeguamento trasporto pubblico	in corso, nell'ambito delle tempistiche di gara di Agenzia TPL	Nessun costo per l'Ente
Rilancio convenzione bike sharing	in corso	Nessun costo per l'Ente
Incremento e messa in sicurezza dei posteggi per le biciclette	2025	da definire
Potenziamento dello smart working	in corso	Nessun costo per l'Ente
Attivazione convenzione car sharing	2025	3.660 €
Interventi sulla rete ciclabile	2025-2027	Nessun costo per l'Ente

Tabella 19 - Programma di implementazione delle misure per l'anno 2025

Misura	Tempi	Budget
Stalli riservati	Da valutare	Segnaletica orizzontale lineare: 0,52 €/m
Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	Da valutare	Da valutare
Incentivi all'acquisto di biciclette per i lavoratori	Da valutare	Da valutare
Installazione di spogliatoi con docce	Da valutare	Da valutare
Introduzione di un'app di gamification	Da valutare	Da valutare
Associazione a Euromobility o ad altro soggetto che svolga analoghe prestazioni	Da valutare	Da valutare
Creazione di un'area Intranet dedicata	Da valutare	Nessun costo per l'Ente
Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	Da valutare	Nessun costo per l'Ente
Estensione del PSCL alla sede di Via Tomaso Grossi, Monza	Da valutare	Nessun costo per l'Ente

Tabella 20 - Programma di implementazione delle misure da valutare

4.6. Programma di comunicazione

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

L’ obiettivo è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere, per sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull’importanza delle stesse. Si riporta di seguito il Programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Strumento di comunicazione
Adeguamento trasporto pubblico	- e-mail all user - Sito intranet
Rilancio convenzione bike sharing	- e-mail all user - Sito intranet
Incremento e messa in sicurezza dei posteggi per le biciclette	- e-mail all user - Sito intranet
Potenziamento dello smart working	- e-mail all user - Contratto/accordo
Convenzione car sharing	- e-mail all user - Sito intranet
Interventi sulla rete ciclabile	- Volantini/brochure - e-mail all user - Sito intranet
Stalli riservati	- Sito intranet
Contributi all’acquisto di abbonamenti TPL	- e-mail all user - Sito intranet
Incentivi all’acquisto di biciclette	- e-mail all user - Sito intranet
Installazione di spogliatoi con docce	- Sito intranet
Introduzione di un’app di gamification	- e-mail all user - Sito intranet
Associazione a soggetto rappresentativo in tema di mobilità sostenibile	- e-mail all user - Campagne social - Sito intranet
Creazione di un’area Intranet dedicata	- e-mail all user - Sito intranet
Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	- Volantini/brochure - e-mail all user - Sito intranet
Estensione del PSCL alla sede di Via Tomaso Grossi, Monza	- e-mail all user - Sito intranet

Tabella 21 - Programma di Comunicazione

4.7. Programma di monitoraggio

4.7.1. Tabella sintetica del programma di monitoraggio

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

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il Programma di Monitoraggio delle singole misure del Piano, che include il budget necessario per il monitoraggio delle misure previste.

I conteggi e le estrazioni dati permettono di valutare i cosiddetti "indicatori specifici" del PSCL, vale a dire gli indicatori che rappresentano i livelli, le frequenze e le modalità di utilizzo delle opere e dei servizi realizzati.

Misura	Strumento di monitoraggio	Tempi	Costi
Adeguamento trasporto pubblico	Questionario PSCL	Almeno 6 mesi dopo l'adeguamento	-
Rilancio convenzione sul bike sharing	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Incremento e messa in sicurezza dei posteggi per le biciclette	n° bici in sosta	Una volta l'anno	-
Potenziamento dello smart working	Estrazione dati da database dell'ente	Una volta l'anno	2 ore-uomo
Convenzione sul car sharing	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Interventi sulla rete ciclabile	Questionario PSCL	Almeno 6 mesi dopo l'adeguamento	-
Stalli riservati	n° auto in sosta	Una volta l'anno	-
Contributi all'acquisto di abbonamenti TPL	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Incentivi all'acquisto delle biciclette per i lavoratori	n° agevolazioni erogate	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Installazione di spogliatoi con docce	Riscontri diretti	Una volta l'anno	-
Introduzione di un'app di gamification	Estrazione dati dall'app	Una volta l'anno	2 ore-uomo
Associazione a un soggetto rappresentativo in tema di mobilità sostenibile	Verifica effettiva associazione al soggetto	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Creazione di un'area Intranet dedicata	n° di visualizzazioni	Una volta l'anno	1 ora-uomo
Adesione alla Settimana Europea della Mobilità	n° partecipanti	Al termine dell'iniziativa	2 ore-uomo
Estensione del PSCL alla sede di Via Tomaso Grossi, Monza	Questionario PSCL	Una volta l'anno	2 ore-uomo

Tabella 22 - Programma di Monitoraggio

4.7.2. Esiti del monitoraggio del PSCL 2024

Nel corso del 2024, a valle dell'adozione del Piano avvenuta ad aprile, nell'ottica del rispetto degli equilibri di bilancio, non si sono purtroppo rese disponibili risorse finalizzate all'attuazione di misure specifiche del PSCL.

Tuttavia, la Provincia con DDP n. 148 del 31.10.2024 ha adottato gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano Strategico della Mobilità Ciclistica che, una volta definito nel corso del corrente anno, potrà indicare misure per favorire una maggior propensione all'uso della bicicletta nello spostamento casa-lavoro per i dipendenti provinciali.

5. Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo aggiornamento è previsto entro il 31 dicembre 2025 e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei dipendenti, recependo anche i risultati delle attività di monitoraggio condotte in relazione alle misure attivate, e in coerenza con le “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro” adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile il 4 agosto 2021 o con gli eventuali aggiornamenti normativi che potranno essere emanati.