

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCCL) 2024

Sommario

INTRODUZIONE	3
PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	4
Analisi delle condizioni strutturali aziendali.....	4
Analisi dell'offerta di trasporto	7
Analisi degli Spostamenti Casa-Lavoro	7
PARTE PROGETTUALE	10
Descrizione delle possibili misure da implementare.....	10
Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure	11
PROGRAMMA DI MONITORAGGIO	11

INTRODUZIONE

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (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.

Atteso che Arpa Lombardia è organizzata, a livello territoriale, in molteplici sedi o Dipartimenti dislocati sull'intero territorio lombardo, si specifica che i menzionati Dipartimenti Provinciali costituiscono l'articolazione operativa sul territorio e che svolgono le attività tecniche e amministrative previste dalle norme e dai regolamenti vigenti. Ai Dipartimenti è attribuito il compito di assicurare il presidio dei territori di competenza con azioni rispondenti alle specifiche esigenze locali.

ARPA Lombardia conta un totale di 971 dipendenti alla data della stesura del presente documento, di cui 880 con contratto full time e 93 a tempo parziale.

L'art. 3 comma 1 del Decreto Interministeriale n. 179/2021 dispone l'obbligatoria adozione del PSCL entro il 31 dicembre di ogni anno da parte delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

Per tale ragione, vista la dislocazione e la dotazione organica delle sedi dell'Agenzia, la valutazione ed analisi di cui al presente documento è riferita alla sede Centrale, sita in Milano - via Rosellini, 17 ed alla sede dipartimentale Niguarda sempre in Milano- via Donatelli, 5.

Il documento che segue si compone pertanto di una parte informativa per ciascuna delle due sedi, di una analisi degli spostamenti casa lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili complessivamente su entrambe le sedi.

PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

Analisi delle condizioni strutturali aziendali

Come già enunciato, questo documento analizza le due sedi dell'Agenzia che superano i 100 dipendenti, ovvero la sede Centrale e la sede dipartimentale di Niguarda sempre in Milano- via Donatelli, 5.

SEDE CENTRALE DI VIA ROSELLINI, 17

La sede centrale dispone di n. 24 posti auto riservati nelle vicinanze della sede.

Nei pressi dei tre accessi alla sede sono tuttavia presenti, all'interno nel cortile e in condivisione con gli Enti Regionali presenti nel complesso, diverse rastrelliere per biciclette o apposite aree di parcheggio (circa 50), nonché un apposito spazio dedicato al parcheggio dei ciclomotori (una ventina circa) al fine di consentirne l'impiego in libertà ed autonomia da parte degli utenti.

Agli stalli bici più prossimi agli ingressi sono da aggiungere quelli di proprietà del Comune di Milano, che vanno pertanto ad incrementare la capacità di servizio.

Al momento nulla è previsto come spazi dedicati alla sosta e deposito di monopattini elettrici.

Le aree di sosta del BIKEMI sono poste proprio in corrispondenza della sede Centrale Arpa, ben riconoscibili, e offrono ampia capienza.

La sede è facilmente raggiungibile dai mezzi pubblici posto che la stazione Gioia della metro verde si trova a poco più di 500 m, le stazioni della linea gialla Zara e Sondrio rispettivamente a 450 e 500m, mentre la stazione di Isola, linea lilla, è posta ad una distanza di circa 450 m.

Vi sono poi diverse linee di bus e tram intorno alla sede Centrale che permettono di raggiungere in piena comodità gli utenti provenienti dalle diverse direttrici del Comune.

LOCALIZZAZIONE

DENOMINAZIONE: ARPA LOMBARDIA SEDE CENTRALE

COMUNE: MILANO

VIA E NUMERO CIVICO: VIA ROSELLINI, 17

CAP: 20124

PERSONALE DIPENDENTE

NUMERO TOTALE: 263

NUMERO PERSONALE DIPENDENTE TEMPO PIENO: 245

NUMERO PERSONALE DIPENDENTE PART TIME: 18

ORARIO DI LAVORO

ORARIO DI APERTURA: dal lunedì al venerdì ore 8:00 (flessibilità introdotta per COVID ed ancora vigente 7:30-10:30)

ORARIO DI CHIUSURA: dal lunedì al venerdì ore 17:00

RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale non previsto

Risorse umane dedicate: 2 persone di cui una risorsa a tempo parziale e nessuno in via esclusiva al Mobility Management e Rete dei Referenti della Mobilità.

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

Navetta aziendale assente

Automobili aziendali in uso agli autisti o concesse in uso a dipendenti

Moto/biciclette/monopattini aziendali assenti

Car sharing aziendale assente

Piattaforma di car-pooling aziendale assente

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al TPL

Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY non presenti

Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work) non presenti

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Numero posti auto riservati: 24 posti auto riservati nelle vicinanze della sede

Numero posti moto: circa 25 (non espressamente riservate ai dipendenti ma ad uso promiscuo)

Numero posti bici: circa 50 (non espressamente riservate ai dipendenti ma ad uso promiscuo)

Zona deposito monopattini non prevista

SERVIZI IGIENICI CON PRESENZA DI DOCCE presenti

MENSA AZIENDALE non presente

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE

Intranet con sezione news istituzionali e specifica pagina dedicata al mobility management, nonché newsletter periodica.

SEDE DI NIGUARDA

La sede del dipartimento di Milano sita in via Donatelli, 5 dispone di n. 20 posti auto riservati agli automezzi aziendali.

Vi sono una ventina di posti ove è possibile parcheggiare motocicli e una rastrelliera per una decina di biciclette.

Vi sono poi diverse linee di bus e tram intorno alla sede che permettono agli utenti provenienti dalle diverse direttrici del Comune di raggiungerla.

LOCALIZZAZIONE

DENOMINAZIONE: ARPA LOMBARDIA DIPARTIMENTO DI MILANO NIGUARDA

COMUNE: MILANO

VIA E NUMERO CIVICO: VIA RENATO DONATELLI, 5

CAP: 20162

PERSONALE DIPENDENTE

NUMERO TOTALE: 128

NUMERO PERSONALE DIPENDENTE TEMPO PIENO: 117

NUMERO PERSONALE DIPENDENTE PART TIME: 9

ORARIO DI LAVORO

ORARIO DI APERTURA: dal lunedì al venerdì ore 8:00 (flessibilità introdotta per COVID ed ancora vigente 7:30-10:30)

ORARIO DI CHIUSURA: dal lunedì al venerdì ore 17:00

RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale non previsto

Risorse umane dedicate: 2 persone di cui una risorsa a tempo parziale e nessuno in via esclusiva al Mobility Management e Rete dei Referenti della Mobilità.

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI

Navetta aziendale assente

Automobili aziendali in uso agli autisti o concesse in uso a dipendenti

Moto/biciclette/monopattini aziendali assenti

Car sharing aziendale assente

Piattaforma di car-pooling aziendale assente

INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI

Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al TPL

Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY non presenti

Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work) non presenti

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Numero posti auto riservati: 20 posti auto riservati agli automezzi aziendali

Numero posti moto: circa 20

Numero posti bici: circa 10

Zona deposito monopattini non prevista

SERVIZI IGIENICI CON PRESENZA DI DOCCE presenti

MENSA AZIENDALE presenti due mense aziendali

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE

Intranet con sezione news istituzionali e specifica pagina dedicata al mobility management, nonché newsletter periodica.

Analisi dell'offerta di trasporto

Si riporta di seguito un'analisi dell'offerta di trasporto pubblico e dei servizi di mobilità green nei pressi delle due sedi in esame.

OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLA SEDE CENTRALE DI VIA ROSELLINI, 17 (distanza max 500 m.)

NODI DI INTERSCAMBIO: I grossi nodi, costituiti dalle stazioni di Milano Porta Garibaldi e Milano Centrale distano sono situate rispettivamente a 1 km e 1,3 km dalla sede aziendale.

STAZIONI FERROVIARIE: tutte posizionate oltre i 500 m

STAZIONI METRO: Fermata GIOIA MM 2 – linea verde, SONDRIO e ZARA MM3 – linea gialla, ISOLA M5- linea viola

FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM: linee 43, 51, 81, 60, 82, 91, 92, 728, NM3, tram 7, 31, 33

ZONA SERVITA DA CAR SHARING: si

ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING: si

ZONA SERVITA DA BIKE SHARING: si

ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING: si

PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI: presenti lungo Via Melchiorre Gioia, via Volturmo, via Restelli

AREE DI SOSTA: pubbliche ma a pagamento nell'intorno della sede (strisce blu), Autosilo privati

AREA PEDONALE / ZTL: la sede non è all'interno di ZTL.

OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLA SEDE AZIENDALE DI NIGUARDA (distanza max 500 m.)

NODI DI INTERSCAMBIO: I grossi nodi sono posti a diversi km di distanza

STAZIONI FERROVIARIE: tutte posizionate oltre i 500 m

STAZIONI METRO: nessuna entro i 500 m

FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM: linee autobus 41, 51, 83, 166, 172, Z121 tram 4, 5

ZONA SERVITA DA CAR SHARING: si

ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING: si

ZONA SERVITA DA BIKE SHARING: si

ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING: si

PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI: no

AREE DI SOSTA: pubbliche e a pagamento nell'intorno della sede (strisce blu)

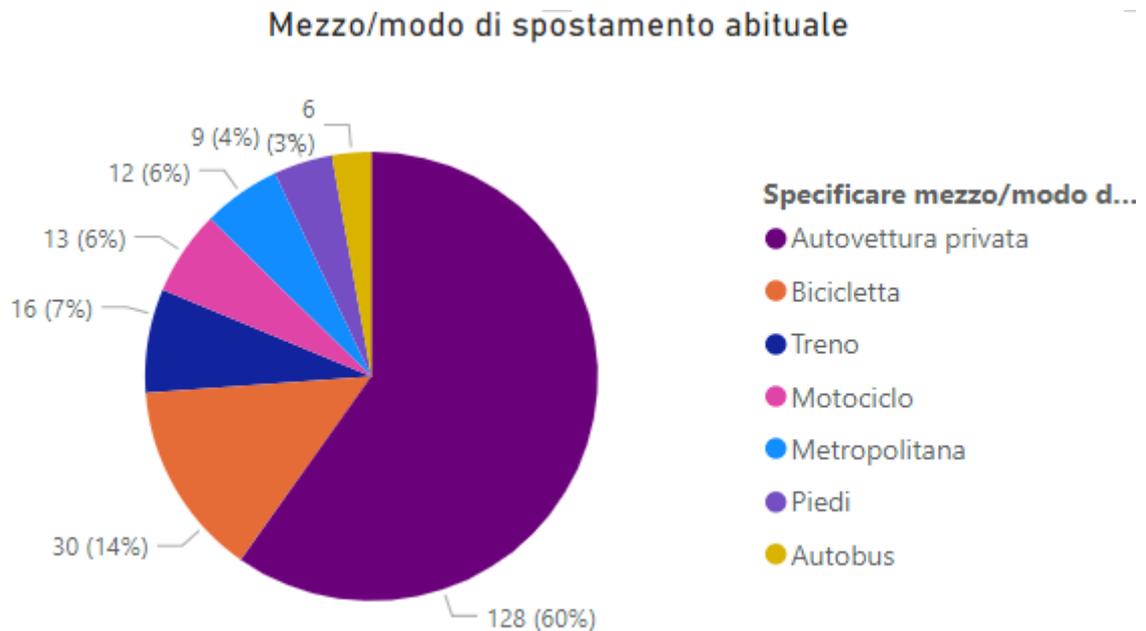
AREA PEDONALE / ZTL: la sede non è all'interno di ZTL.

Analisi degli Spostamenti Casa-Lavoro

Per consentire un'analisi specifica delle abitudini dei lavoratori di ARPA e di propensione al cambiamento, è stata condotta una specifica survey prendendo a riferimento il periodo 26/06/2022-30/09/2023.

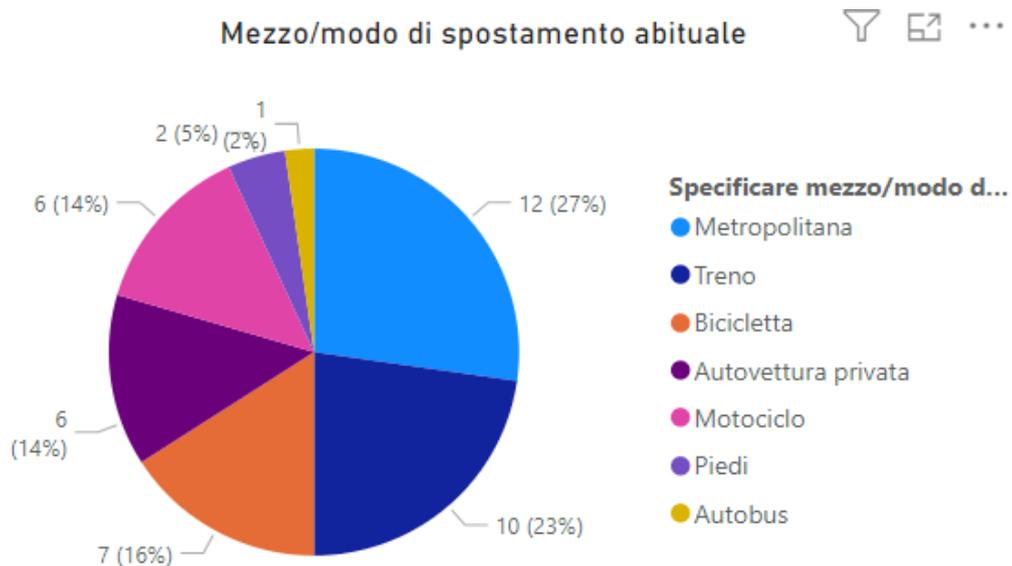
Hanno risposto 362 persone (tasso di risposta del 36%) su tutta ARPA: per quanto riguarda Milano (Sede di via Rosellini, Juvara e Niguarda) le risposte sono in linea con il tasso di risposta.

Dato generale (tutta ARPA)



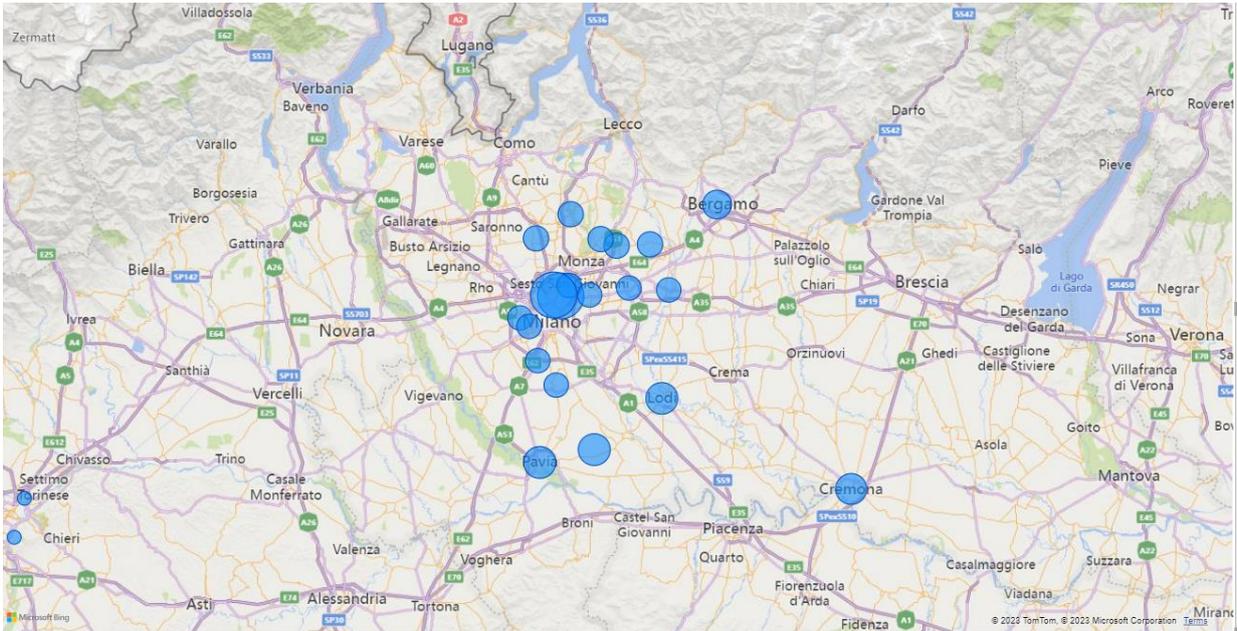
Il dato generale di tutte le sedi di ARPA mostra che l'autovettura privata è il mezzo più utilizzato. Considerando invece i rispondenti che hanno Milano come sede di lavoro si evidenzia il dato connesso ai mezzi pubblici (circa il 50%): di questi più della metà ha abbonamenti convenzionati con ARPA.

Dato Milano



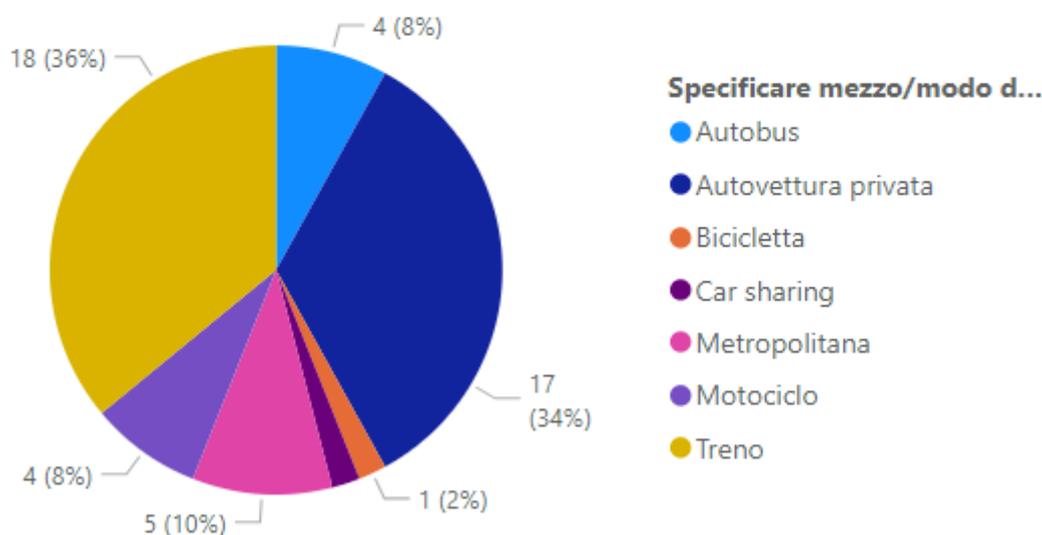
Focus Niguarda

Nella nuova sede di Niguarda sono confluiti i laboratori delle sedi di Parabiago e Monza, mentre la sede di via Juvara è stata completamente dismessa (ad esclusione del laboratorio CRR in procinto di essere spostato nella nuova sede nel corso del 2024). Relativamente a questa sede emerge l'utilizzo più ampio dell'autovettura privata, in funzione anche della distribuzione territoriale delle abitazioni.



I tempi di percorrenza sono in media di 102 minuti nel percorso andata e ritorno: la maggior parte di coloro che ha riportato la distanza percorsa in macchina percorre meno di 50 km complessivamente. I mezzi pubblici, in particolare il treno, sono utilizzati anche da chi percorre più di 100 km al giorno (circa la metà di coloro che hanno risposto).

Mezzo/modo di spostamento abituale



Per quanto riguarda la motivazione nel mancato utilizzo dei mezzi pubblici il 32% del campione ritiene i mezzi inefficienti, ma la percentuale sale al 74% di coloro che hanno fornito una risposta. In relazione alla disponibilità a cambiare a favore di mezzi più sostenibili il 73% si è dichiarato disponibile a valutare lo shift modale a seguito della corresponsione di un buono acquisto per i mezzi pubblici, il parcheggio o la bicicletta (elettrica e non).

PARTE PROGETTUALE

Descrizione delle possibili misure da implementare

Assi di intervento/strategie:

1. Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata:

Incentivare la mobilità alternativa all'uso dell'auto privata con accordi e scontistiche riservate per l'utilizzo di mezzi in modalità pooling e sharing.

2. Favorire l'uso del trasporto pubblico:

Atteso che l'introduzione della modalità di lavoro agile sta avendo considerevoli ripercussioni sulla mobilità e sugli aspetti ad essa collegati, si potrebbe ipotizzare la stipula di "convenzioni smart" con i vari operatori di trasporto pubblico locale che contemplino, nelle more della sottoscrizione dell'abbonamento annuale, forme flessibili che prevedano l'utilizzo del mezzo pubblico solo alcuni giorni della settimana a fronte di uno sconto sulla tariffa, ulteriormente disincentivando, con ciò, l'utilizzo del mezzo proprio.

3. Favorire la mobilità ciclistica e/o la micro-mobilità:

Incrementare la dotazione di rastrelliere per le biciclette ed implementarne la sicurezza, valutando la possibilità di dedicare spazi adeguati e sicuri nelle rimesse o in aree dedicate, nonché predisporre l'accesso dei monopattini elettrici privati all'interno della sede aziendale.

4. **Ridurre la domanda di mobilità:**

Ridurre la domanda di mobilità tramite la redazione e la successiva adozione di un piano per favorire lo smart working o per favorire il co-working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti.

5. **Ulteriori misure:**

Istituire un contributo monetario per l'attribuzione ovvero l'utilizzo dei posti auto, data la scarsità numerica degli stessi, da veicolare in incentivi per la smart mobility.

Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Le azioni di seguito elencate sono a rappresentare i benefici derivabili dalle misure adottate di cui al paragrafo precedente:

- L'attuazione di misure smart legate agli abbonamenti annuali sottoscrivibili, porterebbe ad un risparmio di natura economica da parte del dipendente oltre che ad una maggior flessibilità in termini orari e ad una sensibile diminuzione dell'affollamento del mezzo pubblico.
- L'incentivazione della mobilità alternativa come le forme di pooling o sharing comporterebbe la diminuzione dell'affollamento dei mezzi pubblici.
- L'incentivazione di misure volte ad agevolare lo smart working o il co-working agevolerebbe una diminuzione della mobilità all'interno del territorio in favore della micro-mobilità, agevolando la diminuzione dell'impatto ambientale.
- 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.

PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

È previsto che venga effettuata una revisione annuale del PSCL; in quest'ottica sarebbe ipotizzabile la predisposizione di nuove e aggiuntive survey a tutto il personale, a sei mesi, volte a raccogliere e recepire, in tempo reale, le necessità che potrebbero venire a crearsi, nelle more dell'aggiornamento del Piano in essere. In questa fase sarà fondamentale coinvolgere i dipendenti avviando interlocuzioni finalizzate alla condivisione di iniziative quali, ad esempio, l'adozione di orari flessibili, l'erogazione di incentivi economici e, più in generale, l'adozione di misure che incidono sui rapporti tra dipendenti e datore di lavoro.

È inoltre auspicabile l'aggiornamento continuo sulle tematiche green attraverso eco-pillole inoltrabili tramite la newsletter già esistente o da pubblicare sul sito di Arpa nonché favorire gli incontri con e tra esperti che individuino e aggiornino i dipendenti su quali siano i nuovi scenari attuali legati alla sostenibilità ambientale e quanto sia in previsione.

Si ritiene pertanto utile sondare le *best practices* e *technologies* adottate dalla vasta rete degli Enti Pubblici (e in particolare di altre Agenzie con struttura e compiti analoghi) nell'ottica di una PA sempre più volta alle tecnologie sostenibili e alla smart mobility.