



Giunta Regionale

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI
CASA – LAVORO
(PSCL) 2021

Palazzo Lombardia

INDICE

1. INTRODUZIONE

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

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

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

2.3. Analisi degli Spostamenti Casa-Lavoro -modalità abituali in periodo COVID

2.3.1 Effetti dell'emergenza sanitaria sul servizio ferroviario regionale

2.3.2 Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

3. PARTE PROGETTUALE

3.1. Descrizione delle possibili misure da implementare

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

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

1. INTRODUZIONE

Il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro, nel seguito per comodità PSCL, si pone quale obiettivo la riduzione del traffico veicolare privato ed 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.

Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i 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.

Stante quanto disposto dal Decreto interministeriale n.179 del 21 maggio 2021, l'obbligatorietà di dotarsi di uno specifico PSCL vige per le sole unità locali di aziende che abbiano in organico più di 100 dipendenti. Per tale ragione, valutata la realtà delle sedi regionali, la valutazione ed analisi di cui al presente documento è riferita alla sola sede di Palazzo Lombardia, dove risiedono gli uffici centrali della Giunta Regionale.

Il documento che segue si compone pertanto di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili.

Resta che il successo di un PSCL dipende in gran parte dall'interazione ed il coordinamento di tutti gli attori coinvolti nelle fasi tanto dell'elaborazione delle scelte quanto della loro implementazione: mobility manager aziendale, direttivo aziendale, dipendenti. Infatti, affinché le misure previste nel piano vengano effettivamente realizzate deve esserci un coordinamento costante tra il mobility manager e le strutture interne di gestione delle risorse finanziarie e strumentali.

Nel solco di tali propositi Regione Lombardia si è strutturata con uno specifico ufficio di supporto al Mobility Manager, declinandone le rispettive competenze e responsabilità dei suoi componenti (tra i quali rappresentanti delle Direzioni "Infrastrutture Trasporti e Mobilità Sostenibile", "Ambiente e Clima", "Famiglia, Solidarietà sociale, Disabilità e Pari Opportunità" e "Welfare") con specifici provvedimenti organizzativi. Pur nella consapevolezza dell'obbligo normativo che impone alle sole unità locali superiori a 100 dipendenti di dotarsi di una pianificazione in materia di mobility management, la scelta operata è stata quella di coinvolgere nell'Ufficio di supporto al Mobility Manager, oltre alle D.G. già menzionata, anche:

- i dirigenti di UTR in qualità di referenti per il personale delle proprie sedi territoriali al fine della eventuale stesura di atti programmatori di valenza locale nonché della raccolta di proposte di convenzionamento con le aziende di trasporto locale;
- gli Enti del Sistema allargato regionale, ivi inclusa ARIA S.p.A., ai quali è demandata l'individuazione formale di propri referenti interni nonché del

rispettivo mobility manager al fine del coordinamento che si rende obbligatorio operare nella redazione di un PSCL congiunto a quello che Regione deve già predisporre;

- POLIS Lombardia - Istituto regionale per il supporto alle politiche della Lombardia – quale supporto scientifico;
- eventuali professionisti esterni, nello specifico docenti universitari, esperti in materia, formalmente individuati;

A Tale Ufficio è peraltro demandato il compito di attuare le necessarie azioni per aderire, nei tempi utili, ai progetti di finanziamento che verranno promossi, ai fini sopraccitati, dai soggetti esterni all'Amministrazione regionale, traguardando quanto espressamente indicato nel Decreto interministeriale n.179 del 21 maggio 2021 e delle conseguenti linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) previste dall'art. 3 comma 5 del medesimo decreto, previa verifica delle disponibilità di bilancio necessarie.

In proposito preme ricordare, al fine della piena rispondenza a quanto indicato invece all'art.2 – misure in materia di mobilità del personale - del DM 8 ottobre 2021, che il presente Piano dovrà attendere gli esiti circa le scelte operate a livello direzionale centrale sul possibile ampliamento delle fasce di ingresso e uscita del personale dalla sede di lavoro. Tuttavia la formulazione attuale, comunque valida, e resa nel termine della scadenza prevista per le Amministrazioni che per la prima volta si dotano di un PSCL, ovvero il 22 novembre 2021, vuole configurarsi quale primo momento di generale analisi degli aspetti di mobilità e dell'offerta aziendale, rinviando ad un momento successivo l'analisi specifica sulle mobilità di spostamento casa lavoro dei dipendenti e sulla propensione al loro cambiamento in ottica di sostenibilità.

Analisi quest'ultima che tuttavia ha visto un generale approfondimento nel corso del periodo pandemico, di cui si darà notizia nel seguito, e che comunque vede Regione Lombardia già attiva, proprio in attuazione del mandato conferito all'ufficio di Supporto sopra citato, nell'aver stabilito un contatto operativo con AMAT- Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio – che a sua volta, nell'ambito del Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile Casa-Scuola e Casa-lavoro, parzialmente finanziato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stata incaricata dal Comune di Milano di organizzare una massiccia diffusione nel territorio della Città Metropolitana di Milano di strumenti di supporto ai Mobility Manager (MM) aziendali per l'elaborazione di piani di spostamento casa-lavoro (PSCL).

L'obiettivo principale di tale programma è quello di far crescere nelle aziende la cultura e la pratica del Mobility Management come strumento per migliorare la mobilità, favorire forme di spostamento casa lavoro meno impattanti, coinvolgendo il personale nelle iniziative di miglioramento. A tale proposito tra le iniziative vi è quello di incentivare le aziende a sviluppare i propri piani di spostamento, fornendo gratuitamente uno strumento che faciliti tutte le fasi di elaborazione dei suddetti

piani, dalla raccolta delle informazioni del personale alla definizione degli interventi più adeguati alla propria realtà.

In quest'ottica Regione ha aderito alla proposta e ha comunicato di voler avere accesso a tale piattaforma operativa (denominata Mobility 4MI) che vedrà pertanto la compilazione di specifici questionari, lato mobility e lato dipendenti, in grado di restituire le informazioni e le analisi di fattibilità e beneficio delle scelte possibili, che dovranno necessariamente convergere in integrazioni al Presente piano e nei suoi futuri aggiornamenti annuali.

Tra le aree di intervento del progetto vi è infatti per l'appunto uno strumento a supporto del mobility manager di area, di aziende e di università dell'area metropolitana di Milano, volto a contribuire alla stesura del Piano di Spostamento Casa Lavoro attraverso l'utilizzo di una piattaforma informatica, con il fine ultimo di fare in modo che gli stessi siano il più possibile integrati in un contesto omogeneo e coerente con i servizi pubblici della città.

Al momento la redazione degli specifici capitoli che seguiranno non ha tratto pertanto giovamento dagli esiti dell'utilizzo di tale piattaforma che invece convergeranno in successivi atti integrativi o di aggiornamento del Piano.

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

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

Preliminarmente occorre procedere con una analisi delle caratteristiche e dotazioni di cui Regione Lombardia dispone.

A tal proposito, si rappresenta che Palazzo Lombardia, situato in Piazza Città di Lombardia 1 a Milano, dispone di una propria autorimessa interrata, costituita da 3 piani, per un complessivo numero di posti auto pari a 552 e 237 posti moto.

Non vi sono posti auto esterni nelle adiacenze al Palazzo di proprietà dell'Ente, nella volontà anche di offrire una maggior tutela e beneficio nell'utilizzo degli spazi e della garanzia di protezione dei mezzi stessi, anche in caso di condizioni meteorologiche avverse.

Riguardo ai posti bici, nei pressi dei nuclei di accesso al Palazzo sono state disposte diverse rastrelliere al fine di consentirne l'impiego in libertà ed autonomia da parte degli utenti, disponendo le stesse in posizioni peraltro coperte, così da offrire anche un riparo dal maltempo e il più possibile orientate a favore di controllo telecamere di videosorveglianza per disincentivarne il furto.

In totale i posti bici sono oltre 230 senza una previsione specifica di spogliatoi dedicati a tali utenti (ad eccezione degli spazi assessorili che ne sono dotati, ma che nei fatti sono ad uso riservato). Agli utenti è data la possibilità di usufruire di servizi igienici posti in ogni nucleo anche prima dell'ingresso tornelli di rilevazione della presenza, così come di quelli presenti in ogni piano del Palazzo.

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, pur tuttavia consentendone il loro ingresso in palazzo (al pari delle bici pieghevoli), purché adeguatamente richiusi (e nel caso delle bici riposte all'interno delle loro sacche) e trasportati a mano. Per tale motivo, anche consci

della forte presenza di meccanismi di bike sharing attivi in città, la decisione di individuare ulteriori spazi di deposito è sempre rimasta marginale. Le aree di sosta del BIKEMI sono poste proprio in corrispondenza del Palazzo, ben riconoscibili, e offrono ampia capienza, la sede è facilmente raggiungibile dai mezzi pubblici che la stazione Gioia della metro verde si trova poco meno di 200 m. Le linee bus attraversano e percorrono l'intero perimetro del Palazzo potendo quindi agganciare i percorsi e le tratte di più utenti provenienti dalle diverse direttrici del Comune.

LOCALIZZAZIONE

DENOMINAZIONE DELLA SEDE: PALAZZO LOMBARDIA

COMUNE: MILANO

VIA E NUMERO CIVICO: PIAZZA CITTA' DI LOMBARDIA 1

CAP: 20121

PERSONALE DIPENDENTE

NUMERO TOTALE: 2155

NUMERO PERSONALE DIPENDENTE TEMPO PIENO: 1859 (di cui 102 non di ruolo)

NUMERO PERSONALE DIPENDENTE PART TIME: 51 (50%), 8 (60%), 58 (70%), 179 (80%)

ORARIO DI LAVORO

ORARIO DI APERTURA: dal lunedì al venerdì ore 7:00

ORARIO DI CHIUSURA: dal lunedì al venerdì ore 20:00

RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI

RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

Budget annuale dedicato

Risorse umane dedicate

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

Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work)

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Numero posti auto 552 (di cui 62 dedicati a vetture alimentate anche a GPL)

Numero posti moto 237

Numero posti bici 174 (non espressamente riservate ai dipendenti ma ad uso promiscuo)

Zona deposito monopattini (non prevista, stante l'attuale previsione di poter condurre all'interno degli spazi, se adeguatamente richiusi, gli stessi, o di usufruire del servizio di sharing presente in città)

SPOGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE (presenza di servizi igienici senza docce, ad eccezione degli spazi assessorili)

MENSA AZIENDALE: non più presente

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE: intranet con sezione news istituzionali e specifica pagina dedicata al mobility manager

OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLA SEDE AZIENDALE
(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 800 e 1 km dalla sede aziendale.

STAZIONI FERROVIARIE: tutte posizionate oltre i 500 m

STAZIONI METRO: Fermata GIOIA della MM 2 – linea verde

FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM: linee 60 e 728 su Via Galvani, 43 su Via Gioia

ZONA SERVITA DA CAR SHARING: sì

ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING: sì

ZONA SERVITA DA BIKE SHARING: sì

ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING: sì

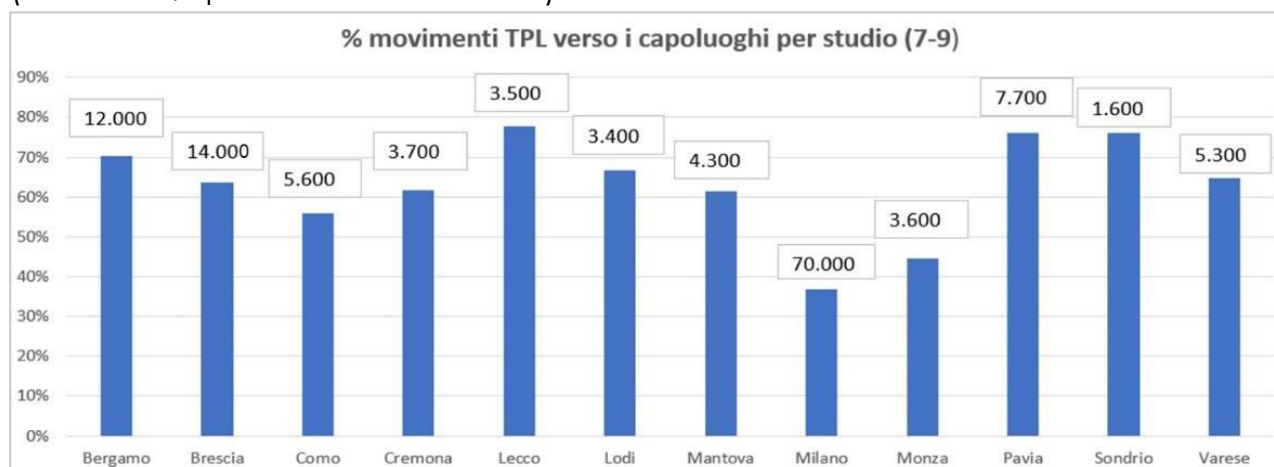
PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI: presenti lungo Via Melchiorre Gioia

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

AREA PEDONALE / ZTL: la Piazza è ad uso pedonale, l'intero stabile non è all'interno di alcuna ZTL.

2.2. Analisi dell'offerta di trasporto

Il Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Lombardia è un elemento critico di gestione in quanto risulta essere fortemente utilizzato per gli spostamenti sistematici da e per i luoghi di lavoro e studio ed è concentrato in alcune fasce orarie mattutine e pomeridiane. In un giorno feriale medio in Lombardia gli spostamenti in TPL sono circa il 30% per motivi di lavoro (di cui il 40% per il solo TPL Ferro) e il 25% per motivi di studio (di cui il 30% per il solo TPL Gomma).



Percentuale movimenti TPL verso i capoluoghi per studio in orario di picco (7-9) – fonte: Matrice O/D Regione Lombardia-ARIA Spa (2019)

Nelle ore di punta del mattino è prevalente l'uso del TPL per motivi di studio con valori tipicamente superiori al 60% e punte oltre il 75% (dato relativo ai movimenti verso i capoluoghi). Su Milano, le percentuali sono inferiori, ma con valori assoluti rilevanti.

Sul fronte della domanda passeggeri il settore del TPL nel 2020 ha risentito fortemente degli effetti delle limitazioni alla mobilità introdotte a contrasto dell'emergenza epidemiologica.

Nei mesi del lockdown (marzo e aprile 2020) si è registrato un calo dei passeggeri di circa il 90% e dell'offerta di trasporto pubblico (veicoli-km) fino al 50%.

A partire da maggio 2020, si è assistito ad una graduale ripresa dell'offerta e della

domanda: quest'ultima tuttavia - da fonti aziendali - si attesta a giugno 2021 ancora intorno al 50% di quella pre-Covid.

Questa situazione ha finora determinato una forte riduzione degli introiti da tariffa per le aziende del trasporto pubblico, a compensazione della quale sono stati previsti stanziamenti statali. Per la Lombardia sono pari a circa 643 milioni di euro per il biennio 2020-2021, incluse le risorse destinate a servizi aggiuntivi per soddisfare le esigenze di mobilità degli studenti (a fronte della riduzione del coefficiente di riempimento dei mezzi) e le risorse destinate ai servizi ferroviari.

Con Riguardo all'offerta di trasporto pubblico locale la situazione legata ai vettori operativi sull'area milanese permane quella ante-covid, ovvero con ATM e Trenord a offrire il convenzionamento per determinate tipologie di abbonamento, scontando l'acquisto di alcune tipologie di abbonamenti (ATM solo su urbano, Trenord 10% su ogni tratta servita dai treni Trenord, ad eccezione del solo IVOL).

2.3. Analisi degli Spostamenti Casa-Lavoro -modalità abituali in periodo COVID

L'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha determinato, negli ultimi 15 mesi, un profondo mutamento degli schemi di mobilità delle persone. Una serie di provvedimenti restrittivi, adottati sia a livello nazionale (DPCM), sia a livello regionale (ordinanze, ecc.), hanno determinato limiti e modifiche nella possibilità di circolazione delle persone con conseguenti adattamenti dei comportamenti legati alla mobilità.

L'andamento dell'epidemia ha visto, a partire dal mese di marzo 2020, l'alternarsi di periodi di veloce diffusione dei contagi e di periodi di riduzione degli stessi. Ad essi è stata fatta corrispondere l'adozione di provvedimenti di inasprimento delle restrizioni imposte ai cittadini e di successivi allentamenti. In particolare, a livello generale sono state individuate tre fasi di forte incremento dei contagi nella popolazione, definite come "ondate" che si sono registrate nella primavera e nell'autunno dello scorso anno (marzo-maggio e novembre-gennaio 2020) e nella primavera dell'anno corrente (marzo-fine aprile 2021). Nel corso di queste fasi sono state adottate le misure più restrittive che hanno determinato il c.d. "lockdown" (eliminazione di tutti gli spostamenti non necessari e isolamento delle persone non appartenenti allo stesso nucleo familiare), mentre nei periodi intermedi si sono registrati degli allentamenti nelle misure al fine di rendere possibile la c.d. fase delle "convivenza" (allentamento delle misure in fase non critica del periodo pandemico).

I periodi di lockdown hanno visto una drastica diminuzione degli spostamenti¹ con le riduzioni massime durante la prima ondata e meno accentuate nella seconda e

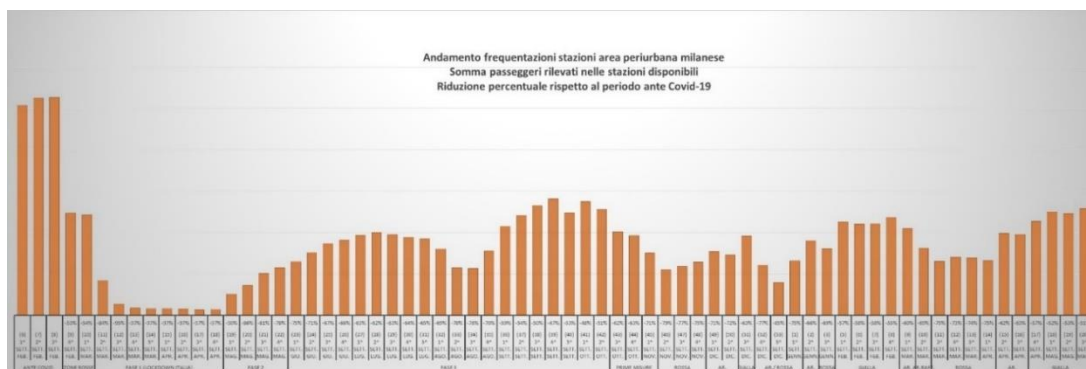
¹ Per analizzare gli impatti determinati sugli schemi della mobilità delle persone, Polis Lombardia, in collaborazione con Cefriel – Politecnico di Milano ha effettuato una analisi dei dati forniti da Apple, Google e Facebook sulla mobilità dei propri utenti. Si tratta di grosse basi informative contenenti dati anonimizzati sulla posizione e sugli spostamenti degli utenti. Tali dati sono desunti dai servizi di localizzazione contenuti nei sistemi operativi dei dispositivi mobili e-dai dati espliciti legati alla registrazione volontaria di posizioni (tag geografici) e all'utilizzo di servizi di navigazione. L'analisi di queste informazioni ha permesso di valutare le variazioni relative alla frequenza, alla lunghezza e alla modalità degli spostamenti effettuati dagli utenti, e quindi di analizzare gli impatti dei provvedimenti messi in campo a livello nazionale e locale per contrastare la diffusione del virus.

terza. La fase di “convivenza” (giugno-ottobre 2020) ha visto un ritorno a livelli simili a quelli dei periodi ordinari che si sono registrati anche nelle ultime settimane con la rimozione di gran parte delle limitazioni che erano state introdotte nel corso della terza ondata. In Lombardia, le persone “stanziali”, ovvero che sono rimaste, nel corso dell'intera giornata, all'interno di una singola area di riferimento, nella seconda metà di maggio 2021, risultano nuovamente allineate con i valori registrati a metà settembre 2020, prima delle nuove restrizioni subentrate per arginare la seconda ondata. Tale dato sembra sostanzialmente allineato a quello italiano che ha visto un aumento molto moderato, pari a circa l'1%. Andamento analogo è stato rilevato per quanto riguarda gli spostamenti in giornata per i quali il dato riferito ai cittadini lombardi è perfettamente in linea con il dato registrato a livello nazionale. Per quanto riguarda le tipologie di spostamenti, risultano in crescita costante, dall'allentamento delle restrizioni di fine aprile 2021, i trasferimenti effettuati a piedi e in auto che hanno raggiunto nuovamente i livelli di fine estate 2020. La crescita è leggermente più veloce a livello di territorio nazionale che in Lombardia anche se ciò può essere ricondotto al fatto che molte delle altre realtà regionali stanno recuperando il gap precedentemente accumulato. La Lombardia continua infatti a registrare il numero di trasferimenti per persona più elevato. Gli spostamenti in auto risultano maggiormente concentrati nei giorni feriali, mentre quelli a piedi nei giorni festivi, dimostrando una buona disponibilità dei cittadini lombardi a effettuare spostamenti a piedi per spese e commissioni, nonché per fini ricreativi qualora le destinazioni risultino effettivamente accessibili con questa modalità. I trasferimenti effettuati attraverso i mezzi di trasporto pubblico sono in aumento anche se tutt'ora risultano ben al di sotto dei livelli pre-Covid; ciò può essere spiegato con la scarsa propensione delle persone ad utilizzare i mezzi pubblici che vengono tutt'ora percepiti come i meno sicuri dal punto di vista del rischio di esposizione al contagio. Il forte incremento della popolazione vaccinata e immunizzata, le condizioni di rinnovata sicurezza sanitaria, associati ad una ripresa ancora moderata nell'utilizzo di questi mezzi di trasporto segnalano la probabile necessità di iniziative finalizzate ad incrementarne l'uso onde evitare ripercussioni negative, nel medio periodo, sulla congestione della rete stradale e sull'inquinamento dell'aria.

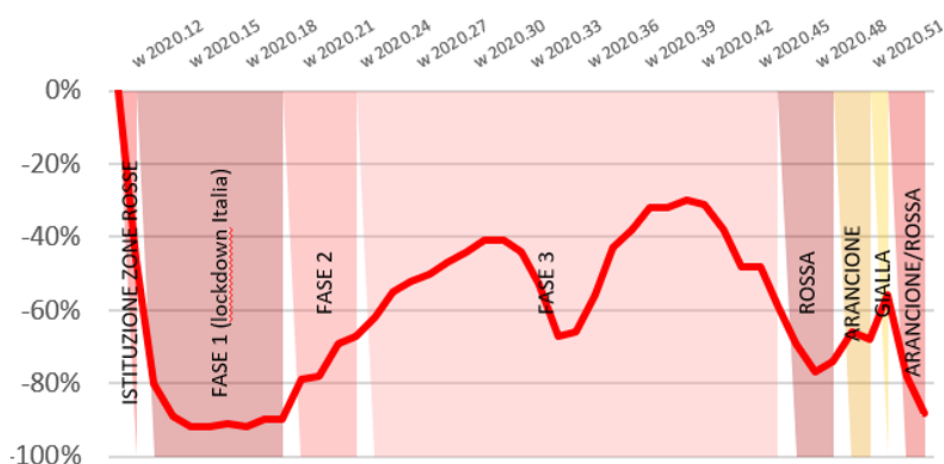
La presenza nei luoghi di lavoro ha registrato livelli crescenti nelle ultime settimane, attestandosi fino al 20% sopra al livello raggiunto precedentemente alla seconda ondata, con la Lombardia che si attesta tra le regioni più virtuose a livello nazionale. Buono è anche il dato relativo all'accesso alle stazioni ferroviarie, che durante l'ultima settimana di maggio 2021 ha superato del 6% il livello precedente alla seconda ondata.

2.3.1 Effetti dell'emergenza sanitaria sul servizio ferroviario regionale

Un'analisi è stata condotta anche per il comparto ferroviario, sia utilizzando dati di tipo tradizionale sia utilizzando (limitatamente agli effetti della pandemia riscontrabili nel periodo marzo - dicembre 2020) i BIG DATA della telefonia mobile.



Andamento frequentazione di alcune stazioni dell'area milanese – Riduzione percentuale rispetto al periodo ante Covid-19



Andamento presenze viaggiatori in alcune stazioni dell'area milanese – Riduzione percentuale rispetto al periodo ante Covid-19 (da BIG DATA della telefonia mobile - studio PolisLombardia-Regione Lombardia, 2020)

Per quanto riguarda la domanda, il numero di viaggiatori - registrato su un campione di stazioni ferroviarie dell'area urbana milanese - ha subito una forte riduzione già a partire dall'istituzione delle iniziali zone rosse del febbraio 2020 (si stima che la frequentazione delle stazioni ferroviarie si sia ridotta di oltre il 50%), per poi subire un crollo a partire dal lockdown (punte -97%). Nelle fasi seguenti si è osservata una crescita molto lenta ma verosimilmente costante dei viaggiatori, che comunque a inizio giugno sono risultati ancora di norma inferiori ai posti disponibili (nel contempo all'incirca dimezzati per via del distanziamento sociale). Successivamente si è registrato un progressivo recupero: prendendo a riferimento gli 820.000 viaggiatori/giorno del periodo invernale 2019 (intera Lombardia), nei primi giorni di ottobre 2020 si è rilevata una domanda dell'ordine di 480.000 viaggiatori/giorno, pari al 59% di quella ante - Covid: questo è stato il massimo raggiunto nel 2020, tra la prima e la seconda ondata della pandemia. I viaggiatori si sono nuovamente ridotti a partire dagli ultimi mesi dell'anno, in concomitanza con l'istituzione delle zone rosse e arancioni.

Dal lato dell'offerta, l'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia ha avuto un effetto significativo sul servizio ferroviario regionale, riassumibile in una contrazione

dell'offerta, che durante il periodo del lockdown è arrivata a misurare il 40% circa di quella ordinaria in termini di corse e km, e ancor meno in termini di posti.

A partire dal 14 settembre 2020, in coincidenza con la riapertura delle scuole, è stato introdotto un consistente ripristino di corse, per cui i servizi Trenord sono risultati inferiori del 6% circa in termini di corse e del 3% in termini di km rispetto a quelli pre-Covid (media regionale). La situazione è risultata comunque in continua evoluzione, in evidente correlazione con il "colore" attribuito alla Regione.

Con il cambio orario di giugno 2021 sono state ripristinate ulteriori corse (es. collegamenti per l'aeroporto di Malpensa) in incremento nel corso dello stesso anno.

Valori per il giorno medio feriale	Corse al giorno	Variazione % rispetto al servizio base	km al giorno	Variazione % rispetto al servizio base
Servizio base (ordinario)	2.299	0%	124.600	0%
Servizio – lockdown (dal 25 marzo al 3 maggio 2020)	936	-59%	54.600	-56%
Servizio dal 3 giugno 2020 (con alcune ulteriori riduzioni nel mese di agosto)	1.875	-18%	102.100	-18%
Servizio alla ripresa delle scuole, dal 14 settembre 2020 (poi confermato anche per i mesi successivi, ad eccezione delle fasi con la Lombardia in "zona rossa")	2165	-6%	120.500	-3%

Variazione percentuale offerta servizio ferroviario regionale rispetto al periodo ante Covid – 19 riferita ad alcuni periodi significativi del 2020

Per garantire la massima condizione di distanziamento possibile compatibilmente con la disponibilità di rotabili, le composizioni dei treni sono state allungate: in particolare, a partire dal 14 settembre 2020, i posti a sedere complessivamente offerti sono risultati superiori del 6% rispetto al servizio base ante Covid.

La riduzione di domanda si è tradotta in introiti da traffico sensibilmente inferiori a quelli storici, in parte compensati dalle risorse erogate dallo Stato con successivi e reiterati provvedimenti.

Infine il dato in positivo che può essere attribuito al periodo emergenziale legato al Covid-19 è quello inerente i dati sull'incidentalità stradale. Le restrizioni alla mobilità delle persone hanno determinato secondo ISTAT (ISTAT, 2020), nel periodo gennaio-settembre 2020 una forte riduzione del numero di incidenti stradali con lesioni a persone (90.821, pari a -29,5%), del numero dei feriti (123.061, -32,0%) e del totale delle vittime entro il trentesimo giorno (1.788, -26,3%). È probabile che questa riduzione interessi in egual misura anche la Lombardia dove le misure di contenimento della

mobilità sono state più restrittive rispetto al contesto nazionale. Va detto tuttavia che con l'attenuarsi delle restrizioni per la pandemia e la ripresa delle attività economiche, il traffico privato è poi ripreso con una crescente presenza di biciclette e monopattini elettrici, equiparati dal Codice della Strada ai velocipedi, favoriti anche dagli incentivi economici statali.

La reale consistenza della diminuzione dell'incidentalità stradale nel 2020 si potrà valutare a fine 2021 e si vedranno gli effetti della micro-mobilità elettrica che ha visto i monopattini elettrici coinvolti in un gran numero di incidenti stradali.

2.3.2 Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

Non si è assistito in generale, a fronte delle richieste di sottoscrizione di abbonamenti convenzionati per il tramite del mobility manager, ad una adesione ampia da parte del personale dipendente. Sicuramente la situazione emergenziale e la diffidenza nella condivisione di mezzi pubblici induce a preferire ancora l'utilizzo del mezzo privato, anche a fronte di un costo in termini economici maggiori. Solo in occasione dell'ultima e recente campagna abbonamenti (la quarta dell'anno) si è assistito ad un rialzo delle domande di adesione che possano essere ritenute in linea, in termini quantitativi, col trend di un ritorno ai livelli delle pari richieste che venivano avanzate in periodo pre-pandemico.

Con il recente cambio di rotta generato dal decreto Brunetta relativo ai rientri in sede del personale, è lecito però immaginare che una quota ancora maggiore di dipendenti che torneranno ad accedere alle forme di mobilità convenzionate per raggiungere la sede di lavoro.

3. PARTE PROGETTUALE

3.1. Descrizione delle possibili misure da implementare

Diverse sono le misure che possono essere previste nell'ambito di un PSCL per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane. La definizione delle misure da implementare in un PSCL è legata ai risultati emersi dalle indagini condotte ma anche alle valutazioni che la Struttura di supporto al Mobility Manager ha condotto autonomamente ritenendole necessarie in funzione degli obiettivi che più strettamente attengono alle competenze loro riferite e che indirettamente costituiscono elemento di upgrade del welfare aziendale. Tra queste:

ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

Introduzione di un servizio di navetta aziendale: oneroso, anche in termini manutentivi, e non verrebbe ancora "accettato" in periodo di emergenza sanitaria come strumento realmente fruibile in sicurezza. I connessi costi di continua sanificazione sono un indubbio ulteriore elemento a sfavore.

Auto aziendali su prenotazione: a fronte della possibilità di usufruire di mezzi di servizio e di autisti dedicati, il dipendente potrebbe valutare l'opportunità di non

necessitare per forza del proprio mezzo per recarsi al lavoro qualora dovesse nel corso dell'attività recarsi in posti esterni per missioni o sopralluoghi;

Altri: razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni favorendo l'uso di mezzi condivisi, tariffazione delle aree di sosta aziendali, predisposizione di parcheggi aziendali gratuiti per i dipendenti che condividono l'auto, creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale, istituzione di "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata.

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda, richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda, convenzioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati per i dipendenti.

In questo senso sono attive e perdurano delle convenzioni che il Mobility Manager ha sottoscritto con le aziende di TPL, ATM SpA e TRENORD Spa che consente ai dipendenti la sottoscrizione di abbonamenti (nuove emissioni o ricariche) a tariffa agevolata, fino alla copertura del 20 % del costo anche tramite risorse regionali, al fine di equiparare il trattamento economico indipendentemente dalla tipologia di abbonamento sottoscritto.

Ciò in quanto non sempre i vettori assicurano una scontistica uguale per tutte le tratte ferroviarie o le tipologie di abbonamento integrato (cd STIBM). A

A ciò si aggiunga che è dal 2020 assicurata, quale meccanismo di welfare aziendale integrativo, la possibilità per i dipendenti, al fine di offrire la più ampia flessibilità di scelta, di acquistare in autonomia abbonamenti annuali o anche mensili da poter poi indicare tra le spese oggetto di rimborso da parte del datore di lavoro di cui alla legge 54/1976.

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ

Realizzazione di stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati, di spazi dedicati ai monopattini elettrici, di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini, realizzazione di spogliatoi con docce per i dipendenti, 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.

Regione Lombardia ha attiva una convenzione con il servizio di Bike Sharing del Comune di Milano che si chiama BikeMi e viene gestito da Clear Channel Jolly Pubblicità SpA. Grazie a tale convenzione sottoscritta da Regione Lombardia, i dipendenti regionali possono acquistare l'abbonamento annuale al prezzo di 29 euro anziché 36 euro. I primi 30 minuti di utilizzo sono gratuiti. Dopo la prima mezz'ora, e fino ad un limite massimo di 2 ore di utilizzo, è previsto un costo di 0,50 centesimi per ogni frazione della durata di 30 minuti. Superato il limite massimo di 2 ore consecutive, si pagherà una penale di 2 euro per ogni ora o sua frazione. Dal primo al secondo viaggio devono passare almeno 5 minuti. L'abbonamento in

convenzione non prevede l'utilizzo di biciclette elettriche, che verrà addebitato secondo le tariffe pubblicate sul sito di BikeMi. Regione Lombardia ha peraltro esteso per i propri dipendenti la copertura assicurativa così che in caso di infortunio e di danni diretti e indiretti causati a terzi, per l'utilizzo di BikeMi anche nel tempo libero e nei giorni non lavorativi (festività, ferie, assenze dal lavoro a qualsiasi titolo), il dipendente si trovi tutelato.

È inoltre di sicuro vantaggio, in termini di guadagno di salute, che anche solo nel percorso più prossimo di avvicinamento alla sede di lavoro (ad esempio: dal nodo di arrivo ferroviario o metropolitano) possa essere preferito lo spostamento a piedi ed in bici per giungere agli ingressi al Palazzo e non necessariamente optare solo ed esclusivamente per uno spostamento con mezzi, limitando così lo sforzo e l'esercizio fisico quotidiano al minimo. Un percorso all'aria aperta e la stimolazione prolungata della circolazione sono fattori positivi cui orientare le proprie scelte, soprattutto in periodo pandemico dove è opportuno evitare luoghi chiusi e affollati.

Luoghi per il cambio e la pulizia personale: le docce per i dipendenti non sono prevedibili ma è ragionevole proporre eventualmente una forma di convenzionamento con la palestra per l'uso dei loro spazi in tal senso?

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'

Redazione di un piano per favorire lo smart working o per favorire il co-working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti.

Regione già dal 2017/2018 ha introdotto la possibilità di smart (seppur per una percentuale di dipendenti) e anche di coworking (2 giorni a settimana).

Con i recenti provvedimenti organizzativi, la possibilità concessa ai soggetti con fragilità sanitarie e/o familiari di prestare in maniera completa la loro attività in forma agile si configura quale scelta che sgrava la domanda di mobilità, così come quella di aprire ad un 20% giornaliero massimo di personale in smart working tra la quota restante dei dipendenti.

ASSE 5 - ULTERIORI MISURE

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 così da conoscere in tempo reale calorie consumate su percorsi a piedi o in bici, richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali, ecc.

In questa fase è importante coinvolgere i dipendenti avviando interlocuzioni finalizzate alla condivisione di iniziative quali, ad esempio, orari flessibili (oggetto di valutazione a seguito dei recenti disposti normativi del Ministro per la Pubblica amministrazione), incentivi economici e, più in generale, misure che incidono sui rapporti tra dipendenti e datore di lavoro.

In tema di uso monopattini, visto il crescente dilagare dell'accesso a tale forma di micro-mobilità cittadina, ma non solo è possibile prevedere spazi comuni eventualmente cui accedere previo controllo degli accessi.

Con le risorse rese disponibili nel corso degli ultimi mesi attraverso la legge regionale 9/2020, le leggi dello Stato per il bacino padano ed i fondi FSC, sono state inoltre avviate dalla Direzione Generale Ambiente e Clima una molteplicità di iniziative volte a promuovere forme di mobilità sostenibile per la riduzione delle emissioni in atmosfera, sia con riferimento agli inquinanti locali che alla riduzione dei gas climalteranti.

In particolare, sono state messe in campo misure di incentivazione per la sostituzione di veicoli con altri meno impattanti - tra cui anche i veicoli elettrici - e per l'installazione di infrastrutture elettriche destinate alla pubblica amministrazione ed ai privati (si è conclusa una misura rivolta agli Enti Pubblici, che è intenzione riproporre nel 2022 con anche un avvio di una nuova misura rivolta alle imprese).

In questo quadro di iniziative di sostegno ai cittadini lombardi è possibile ragionare all'opportunità di realizzare alcuni interventi anche presso le sedi di Regione Lombardia, al servizio ed a sostegno della mobilità sostenibile dei dipendenti regionali e dei cittadini lombardi che si recano presso le sedi regionali. La proposta può prevedere lo sviluppo dei seguenti elementi:

- installazione di colonnine e wall box nel garage regionale e nelle aree di pertinenza per la ricarica elettrica delle diverse tipologie di veicoli elettrici (autoveicoli, motoveicoli, biciclette a pedalata assistita, monopattini);
- incrementare la dotazione di rastrelliere per le biciclette ed implementarne la sicurezza, valutando la possibilità di dedicare spazi adeguati nelle rimesse o in aree dedicate sicuri;
- facilitare ulteriormente l'accesso dei monopattini elettrici in ufficio.

Parallelamente a queste iniziative si propone di individuare anche dei sistemi premiali per incentivare il ricorso a mezzi ecologici per gli spostamenti casa-lavoro, da affiancare al tradizionale sconto sul TPL, e monitorare e valutare gli obiettivi di miglioramento degli spostamenti dei dipendenti, al fine di portare avanti un'azione coordinata e sinergica per il raggiungimento di obiettivi di mobilità sostenibile, di servizi ai dipendenti e di protezione ambientale.

In questo senso un'azione specifica sulla programmazione futura potrebbe già operarsi da parte della Direzione competente individuando le opportune risorse per concretizzarla.

Non da ultimo si sottolinea l'importanza che potrebbero avere iniziative di questo tipo sul piano della comunicazione, sia nei confronti dei dipendenti regionali che verso l'esterno, amplificando il messaggio del sostegno della Regione alla sostenibilità, dando evidenza dell'attuazione delle migliori pratiche e fornendo il giusto esempio con la realizzazione di interventi innovativi nelle nostre sedi.

Da ultimo, come già accennato nelle premesse al documento, l'articolo 2 del Decreto Ministeriale in tema di smartworking - Misure in materia di mobilità del personale - indica, al fine di agevolare gli spostamenti casa - lavoro del personale dipendente, anche con modalità sostenibili, un ruolo attivo dei mobility manager aziendali delle pubbliche amministrazioni nominati ai sensi del decreto

interministeriale 12 maggio 2021, nell'elaborare i piani degli spostamenti casa – lavoro (PSCL) di propria competenza tenendo conto delle disposizioni relative all'ampliamento delle fasce di ingresso e uscita dalle sedi di lavoro.

In proposito sulla città di Milano il Sindaco ha dato espressa indicazione di favorire un ampliamento delle fasce di flessibilità consentite ai dipendenti per l'ingresso mattutino onde evitare un congestionamento dei mezzi pubblici e scongiurare assembramenti. Regione Lombardia in tal senso non ha operato ad oggi però alcuna estensione della fascia di accesso e di uscita dalle sedi, pertanto potendosi ricondurre tale obiettivo quale impegno conoscitivo sulle modalità di spostamento dei dipendenti ma non in funzione di una rimodulazione degli accessi.

A fronte delle modalità organizzative che stanno portando a mantenere la possibilità di accesso alla modalità di lavoro agile (pari al momento al 20% giornaliero per il personale di ogni Direzione Generale al netto dei soggetti fragili cui tale modalità è consentita già come ordinaria) è lecito ipotizzare che l'aggravio sul sistema di trasporto pubblico locale non vada ad alterarsi in maniera sensibile rispetto a quanto ad oggi già accade, stante che il lavoro in presenza viene svolto per la stragrande maggioranza del personale al più per soli 3 giorni a settimana.

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

Tutte le misure sopra citate, partendo dal primario scopo di favorire un accesso a forme di mobilità sostenibili hanno incontrovertibilmente l'indiretto beneficio di generare micro mobilità con vivibilità di spazi cittadini e aumentare il senso di fruibilità degli spazi e delle offerte di iniziative territoriali, favorire un avvicinamento a forma di spostamento più salutare e che sono veicolo per un buon stato di forma fisica e mentale anche nella fase iniziale di arrivo al luogo di lavoro (lo sforzo fisico quale momento di sfogo e attivazione dei processi psico-fisici di aumento delle capacità di concentrazione e ossigenazione).

Uno sgravio sul contributo di CO2 indotto dall'impiego di mezzi privati, un decongestionamento delle arterie di traffico con aumento delle velocità medie di percorrenza delle stesse e quindi dei dati di emissioni nocive o tossiche da parte dei mezzi.

Queste sono solo alcuni dei benefici che le misure proposte potrebbero generare. L'impiego degli esiti delle survey che saranno condotte tramite l'accesso alla piattaforma Mobility4MI consentirà di tracciarli puntualmente con maggiore dinamicità e facilità e saranno oggetto di specifica descrizione nelle future versioni del Piano e/o dei suoi aggiornamenti/integrazioni.

4. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

È previsto che venga effettuata, entro il mese di ottobre di ogni anno, una revisione del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro, possibilmente in maniera strutturata secondo anche quanto la piattaforma "Mobility4MI" sarà in grado di restituire, ma anche avvalendosi del lavoro di confronto e discussione di nuove misure e soluzioni all'interno dell'Ufficio di Supporto stesso.

Non è da escludere inoltre la strutturazione di survey nuove ed ulteriori, di dominio e creazione dello stesso Ufficio di Supporto al fine di raccogliere utili risposte su temi nuovi o quesiti legati a temi trasversali alle Direzioni.