



ASP Reggio Emilia – Città delle Persone
Villa Primula e Sede Amministrativa
Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Villa Primula
Comune	Reggio Emilia
CAP	42122
Indirizzo e numero civico	Via Marani 9/1

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	111
Numero personale dipendente tempo pieno	105
Numero personale dipendente part time	6
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	07:15 - 09:15
Orario di uscita dei dipendenti	13:15 - 18:45
Altri orari	lavori su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	Sì	
Ore/giornate in smart working	30 ore	
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

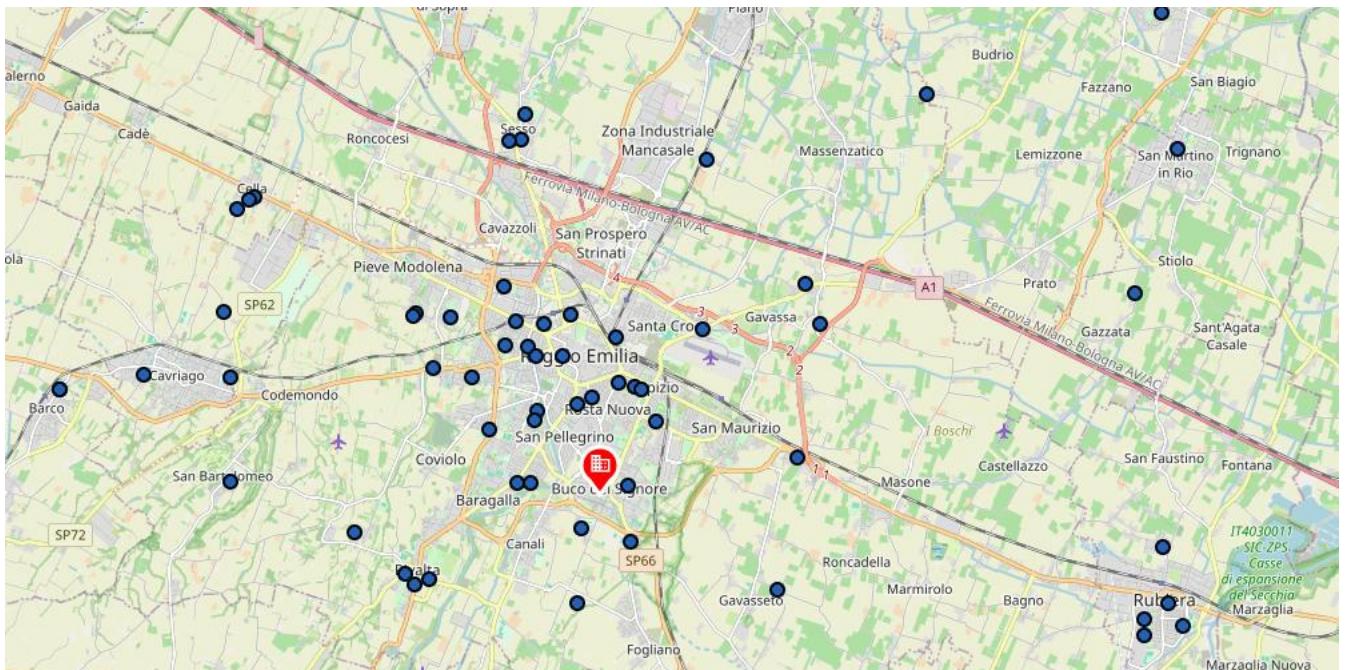
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



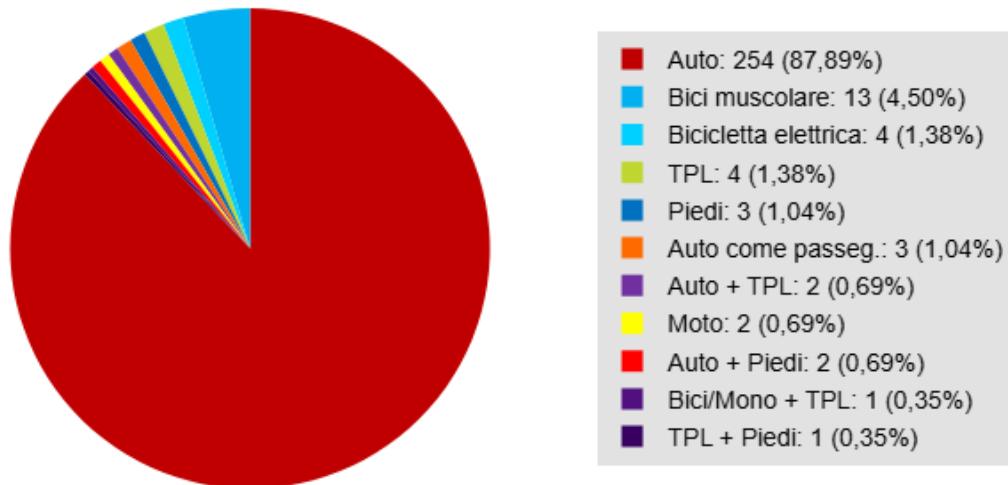
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

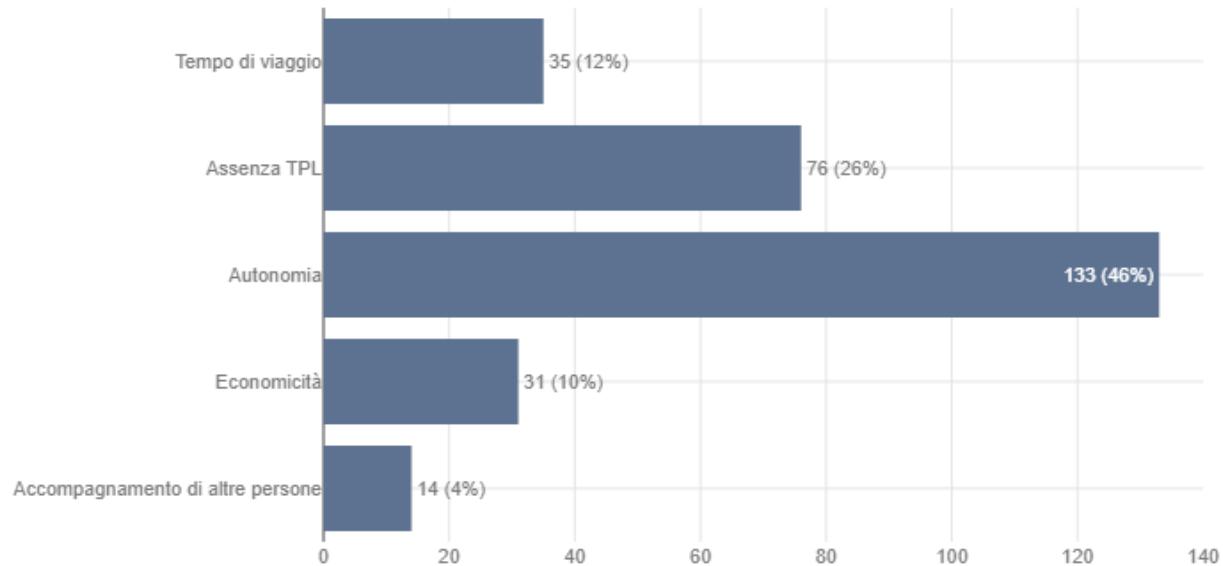
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

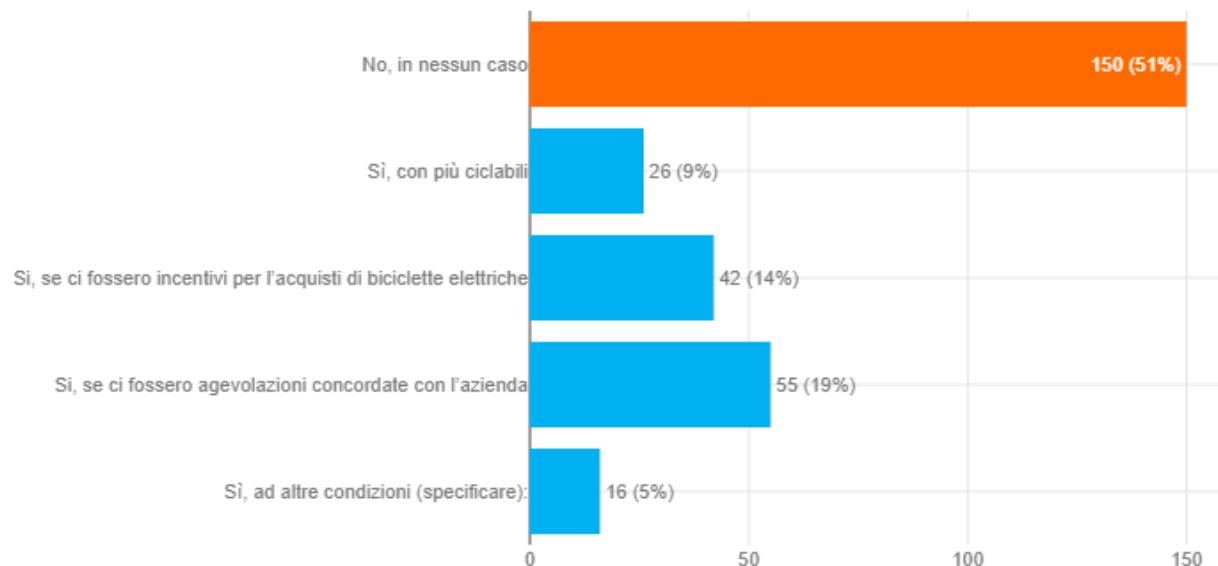
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



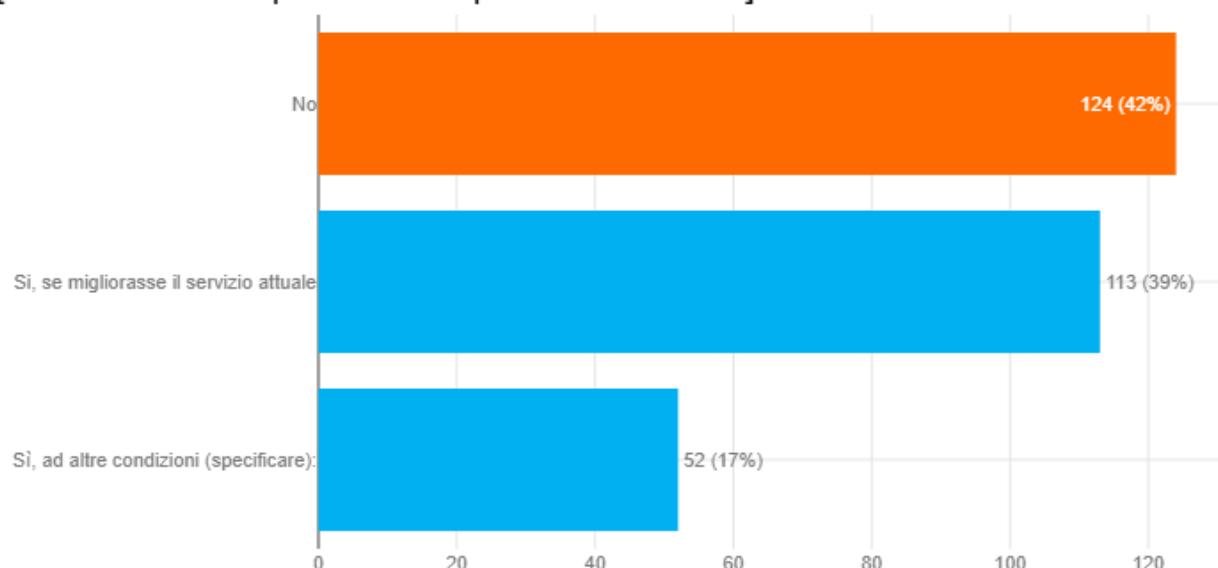
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

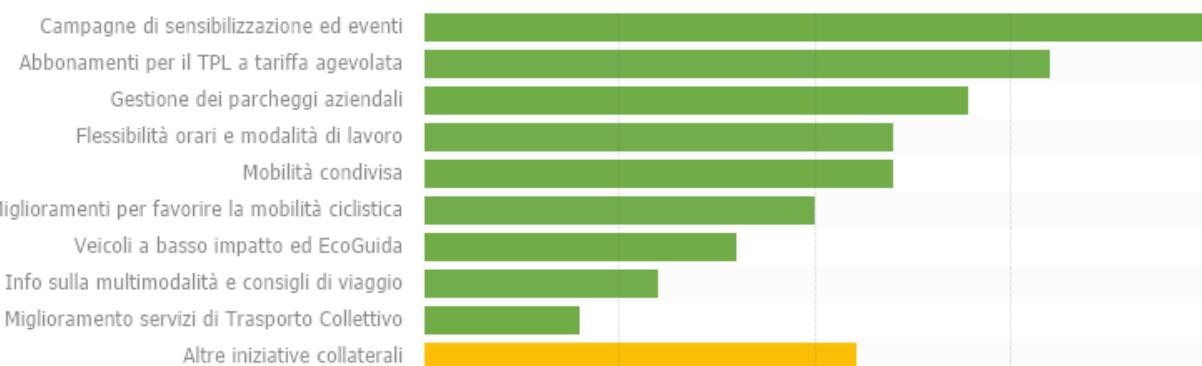


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	2	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	3	5,00	200		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	16	15,00	40		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,88	438,72	0,08
Trasporto pubblico	2,39	1.196,50	0,22
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	7,65	3.828,80	0,69
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	10,92	5.464,02	0,99

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
36023	MODENA	1
41012	CARPI	1
41013	CASTELFRANCO EMILIA	3
41042	FIORANO MODENESE	1
41125	MODENA	2
41126	MODENA	1
42011	BAGNOLO IN PIANO	1
42011	BAGNOLO IN PIANO	1
42012	CAMPAGNOLA EMILIA	1
42013	CASALGRANDE	2
42014	CASTELLARANO	1
42015	CORREGGIO	1

42017	NOVELLARA	1
42018	SAN MARTINO IN RIO	1
42019	SCANDIANO	7
42020	QUATTRO CASTELLA	5
42020	ALBINEA	3
42020	SAN POLO D'ENZA	1
42021	BIBBIANO	2
42023	CADELBOSCO DI SOPRA	2
42024	CASTELNOVO DI SOTTO	2
42025	CAVRIAGO	3
42027	MONTECCHIO EMILIA	1
42030	VEZZANO SUL CROSTOLO	3
42030	VILLA MINOZZO	1
42030	VIANO	1
42045	LUZZARA	1
42048	RUBIERA	4
42049	SANT'ILARIO D'ENZA	1
42100	REGGIO NELL'EMILIA	5
42121	REGGIO NELL'EMILIA	1
42121	REGGIO NELL'EMILIA	1
42122	REGGIO NELL'EMILIA	11
42123	REGGIO NELL'EMILIA	17
42124	REGGIO NELL'EMILIA	16
43037	LESIGNANO DE' BAGNI	1
43100	PARMA	1
43100	PARMA (PR)	1
91031	MISILISCEMI	1
98023	FURCI SICULO	1

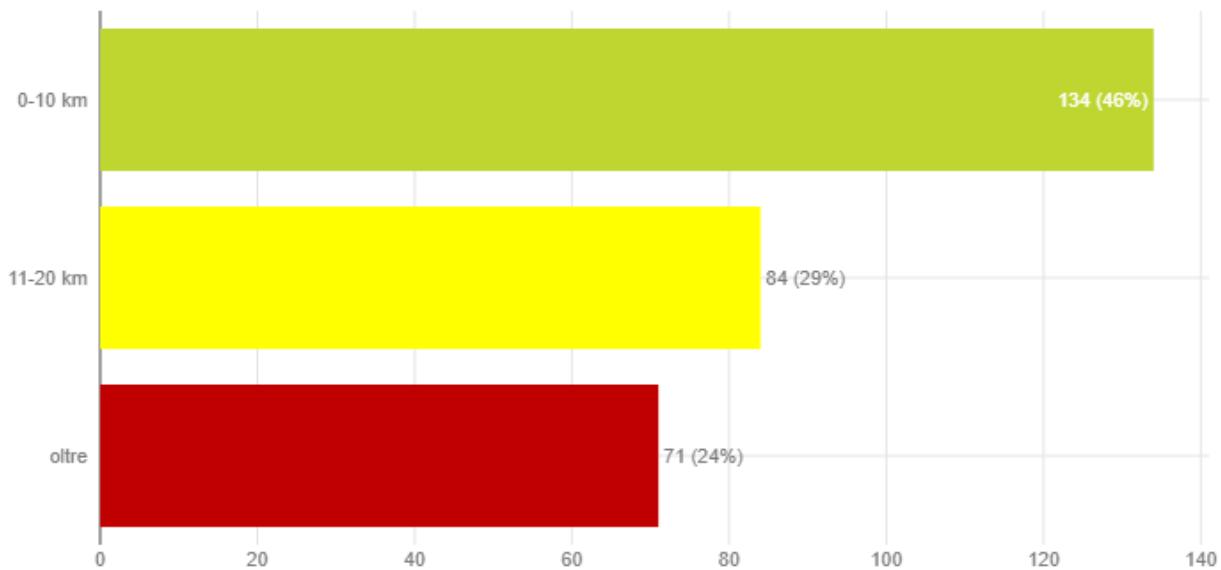
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

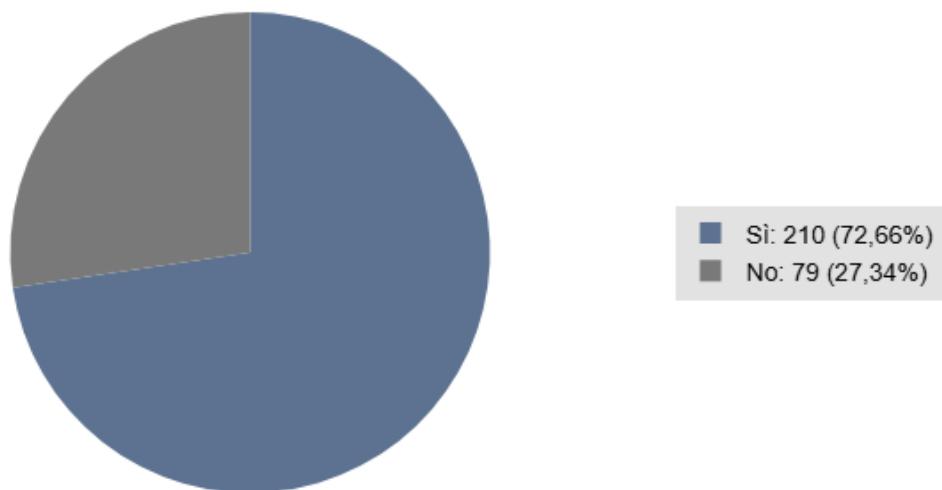
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

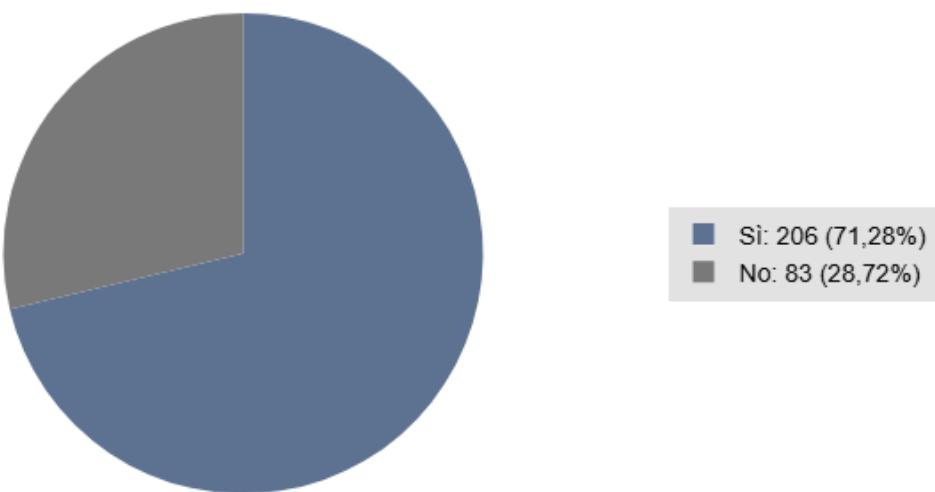
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?



ALLEGATI:

- PSCL CRA I GIRASOLI
- PSCL CRA I TULIPANI
- PSCL CRA VILLA ERICA
- PSCL CRA VILLA LE MAGNOLIE
- PSCL CRA VILLA LE MIMOSE
- PSCL CRA MARGHERITA
- PSCL CASA SI RIPOSO OMOZZOLI PARISSETTI
- PSCL AGGLOMERATO CENTRI DIURNI ANZIANI
- PSCL VILLAGGIO DOSSETTI
- PSCL CAVA RESIDENZIALE E DIURNO
- PSCL AGGLOMERATO APPARTAMENTI DISABILI
- PSCL AGGLOMERATO POLI SOCIALI
- PSCL MAGAZZINO



ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Villa Girasoli

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Villa Girasoli
Comune	Reggio Emilia
CAP	42124
Indirizzo e numero civico	Via Zambonini 61

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	57
Numero personale dipendente tempo pieno	55
Numero personale dipendente part time	2
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Lavoro su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

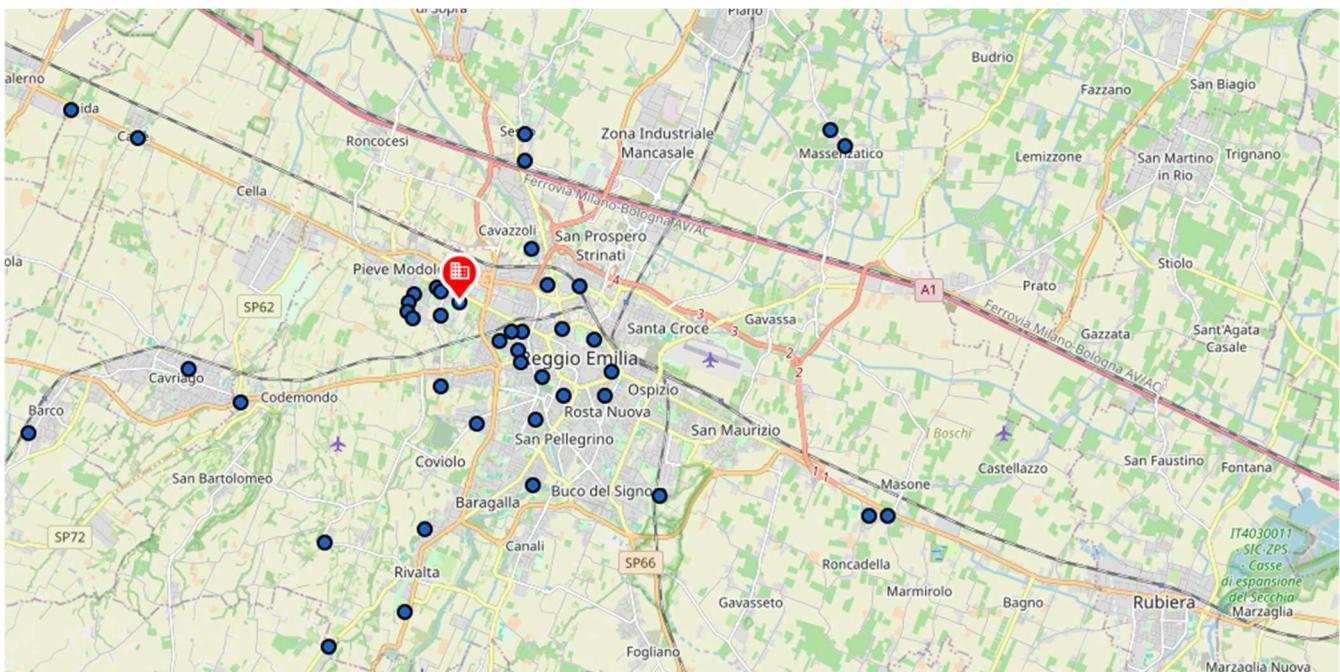
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Bassa
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



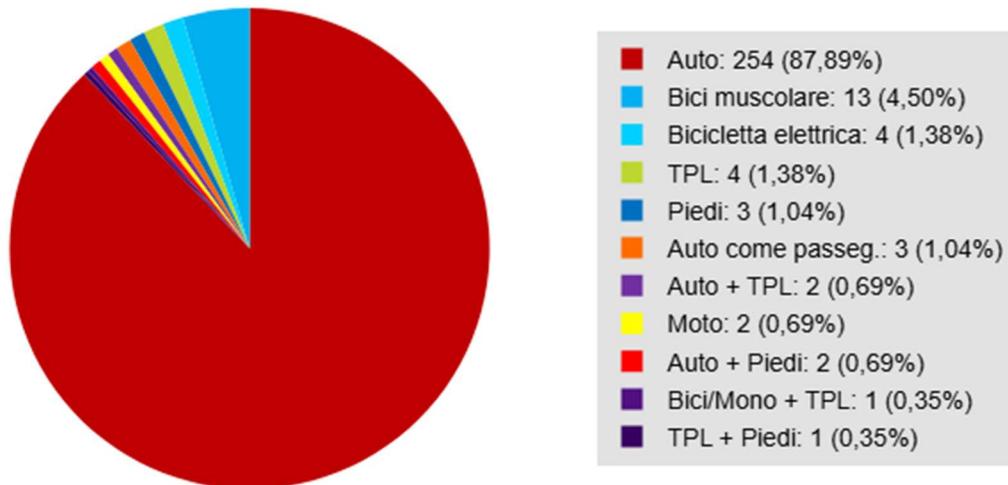
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

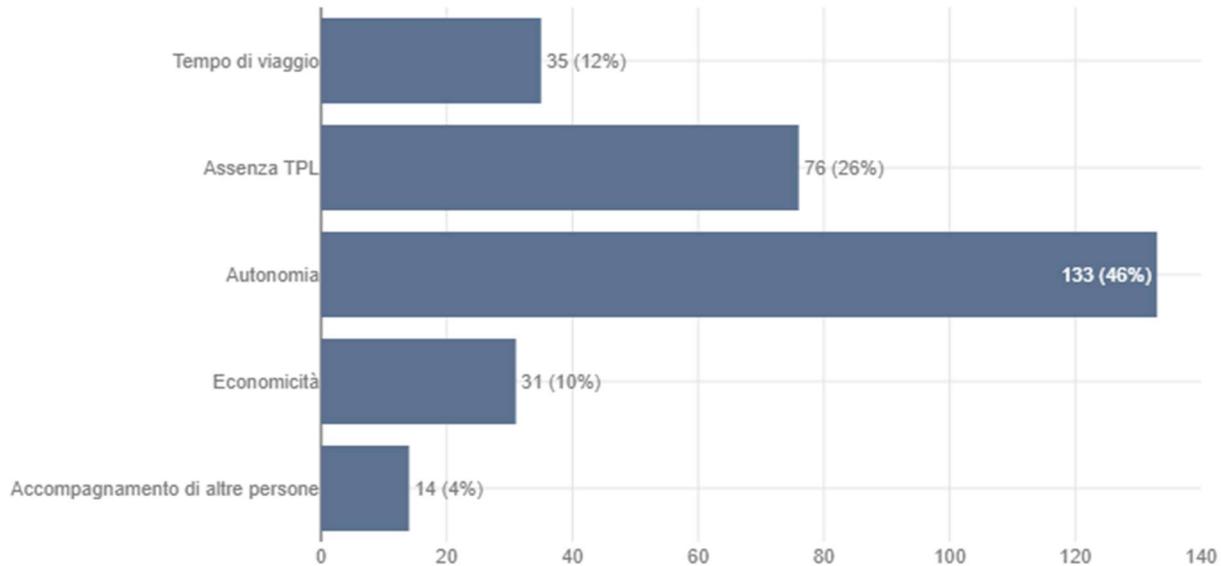
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

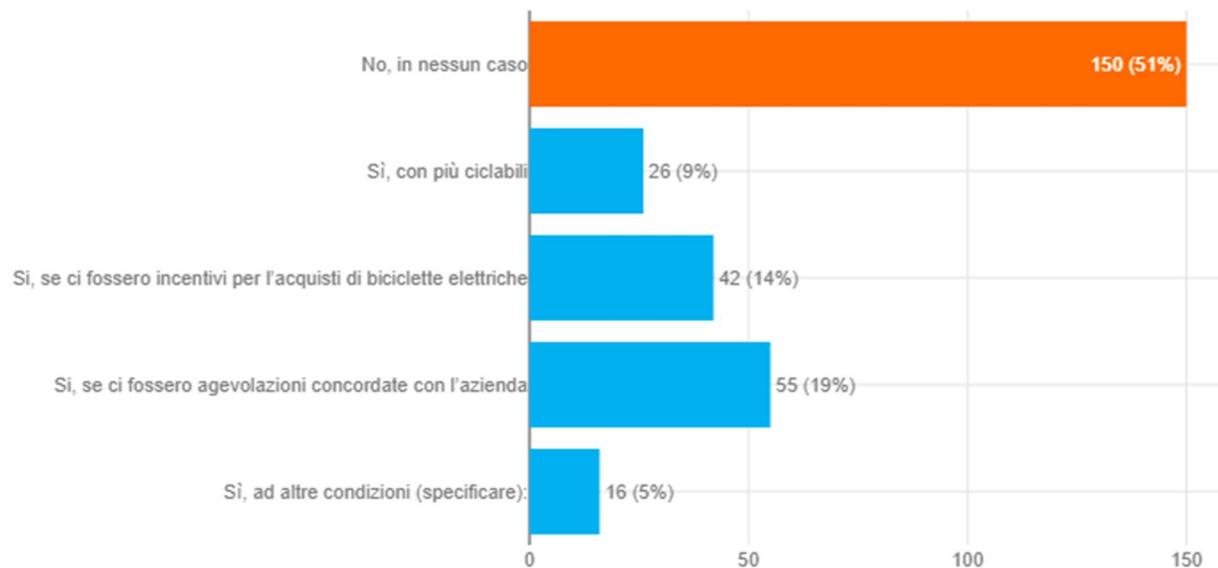
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



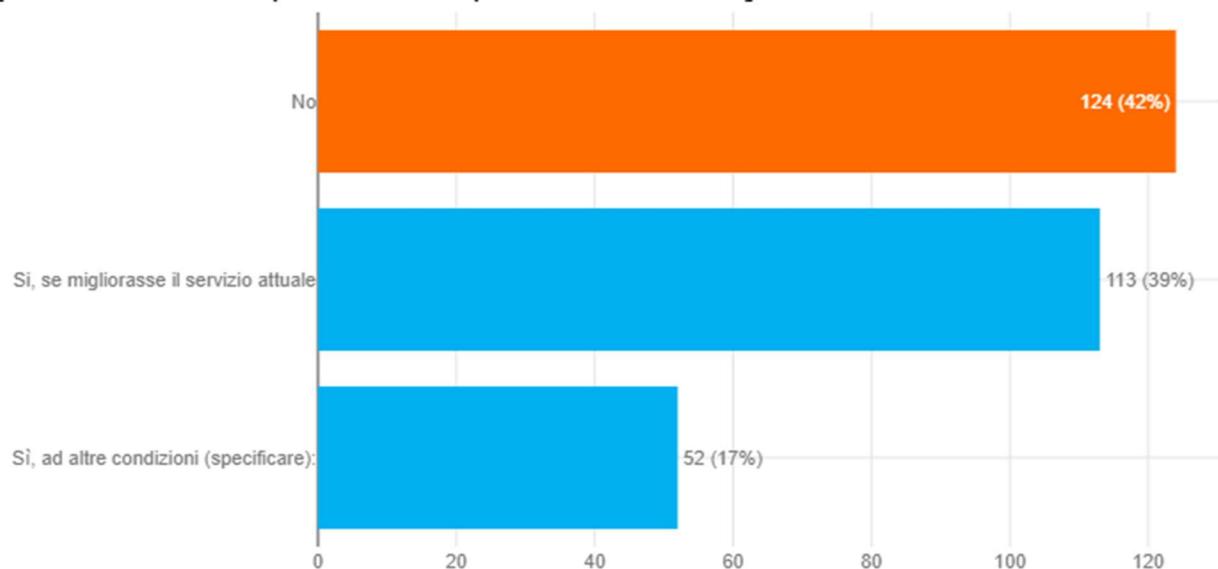
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

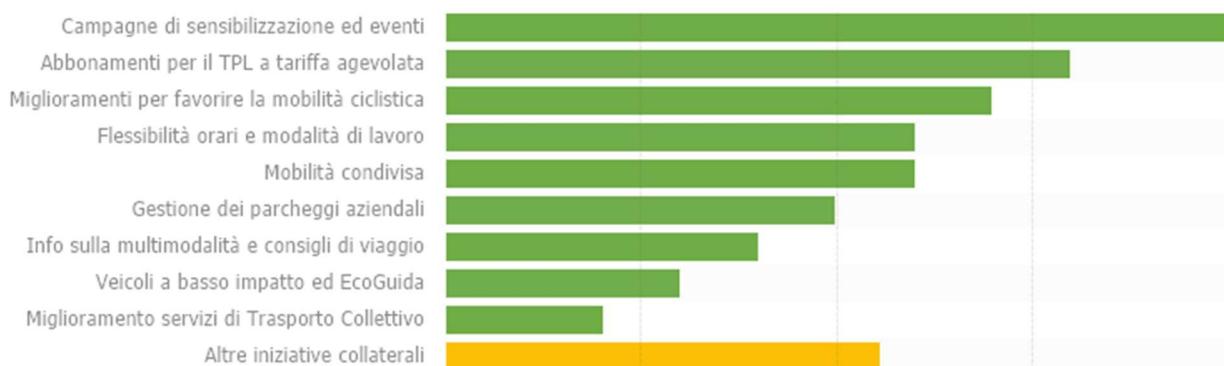


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	1	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	0	0,00	0		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,44	219,36	0,04
Trasporto pubblico	0,00	0,00	0,00
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,44	219,36	0,04

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
26041	CASALMAGGIORE	1
41014	CASTELVETRO DI MODENA	1
41038	SAN FELICE SUL PANARO	1
41058	VIGNOLA	1
42013	CASALGRANDE	1
42019	SCANDIANO	1
42020	QUATTRO CASTELLA	1
42021	BIBBIANO	1
42025	CAVRIAGO	1
42033	CARPINETI	1
42034	CASINA	1
42049	SANT'ILARIO D'ENZA	1

42100	REGGIO NELL'EMILIA	3
42121	REGGIO NELL'EMILIA	2
42122	REGGIO NELL'EMILIA	5
42123	REGGIO NELL'EMILIA	12
42124	REGGIO NELL'EMILIA	18
42124	QUATTRO CASTELLA	1
56121	PISA	1
70123	BARI	1
81030	SUCCIVO	1
90135	PALERMO	1

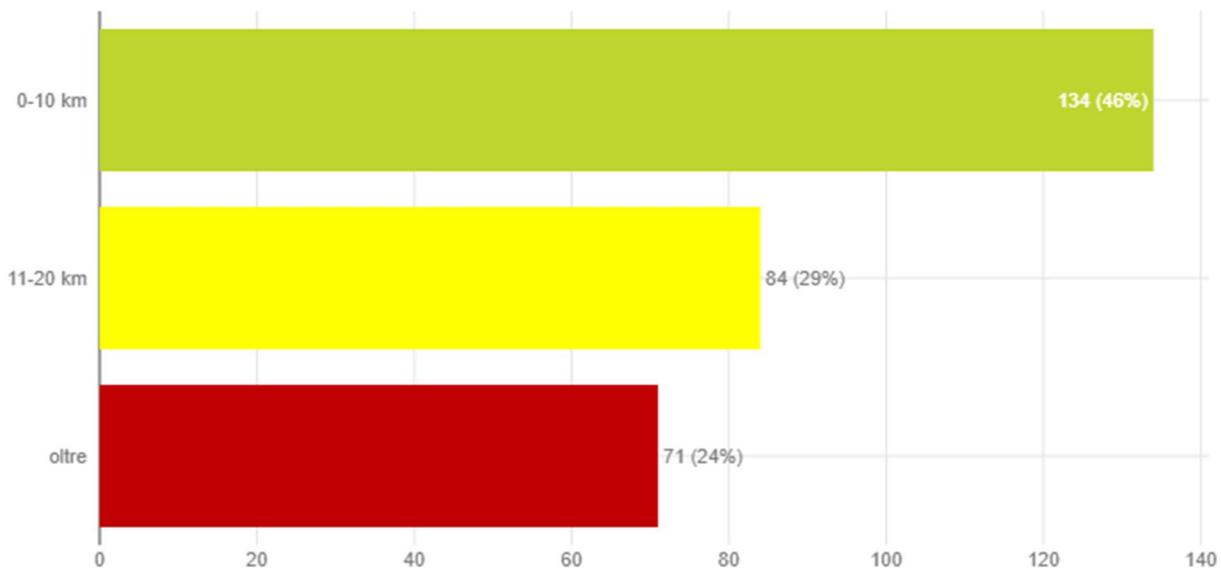
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

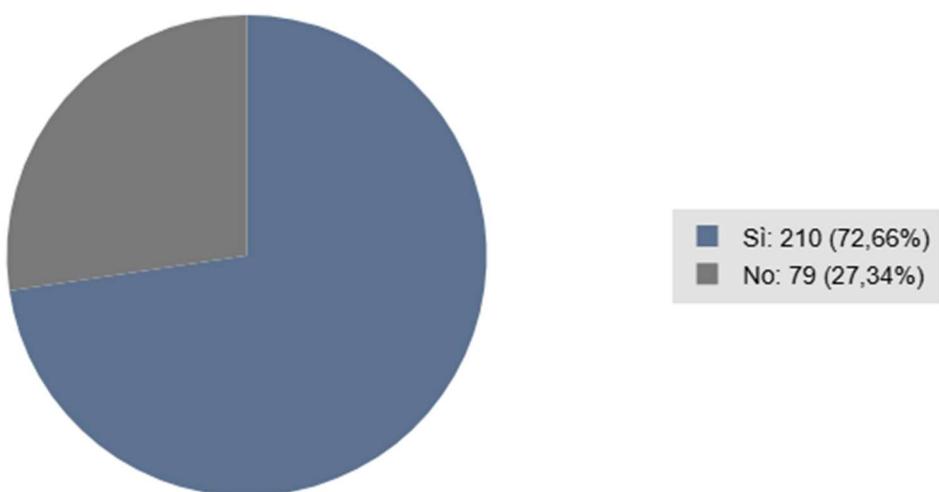
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

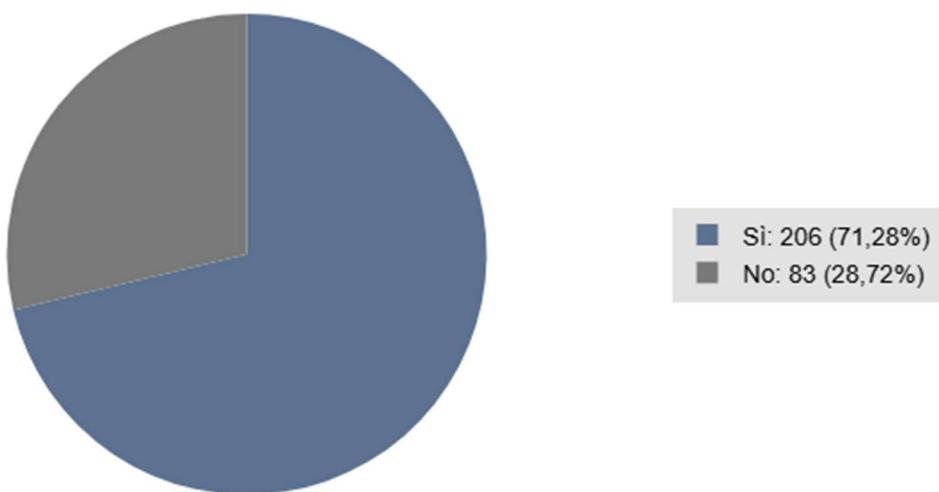
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

I Tulipani

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Extraurbana
Denominazione della sede	I Tulipani
Comune	Reggio Emilia
CAP	42122
Indirizzo e numero civico	Via Beethoven 61/1

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	34
Numero personale dipendente tempo pieno	33
Numero personale dipendente part time	1
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Lavoro su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

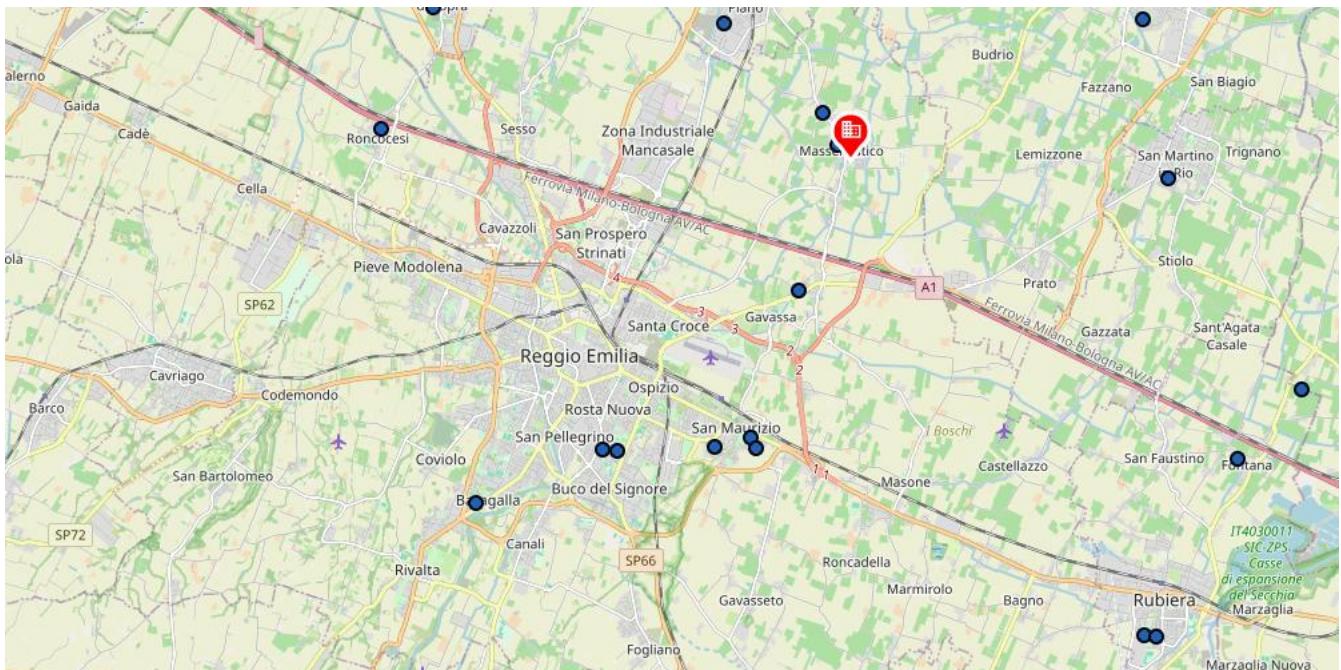
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Molto alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



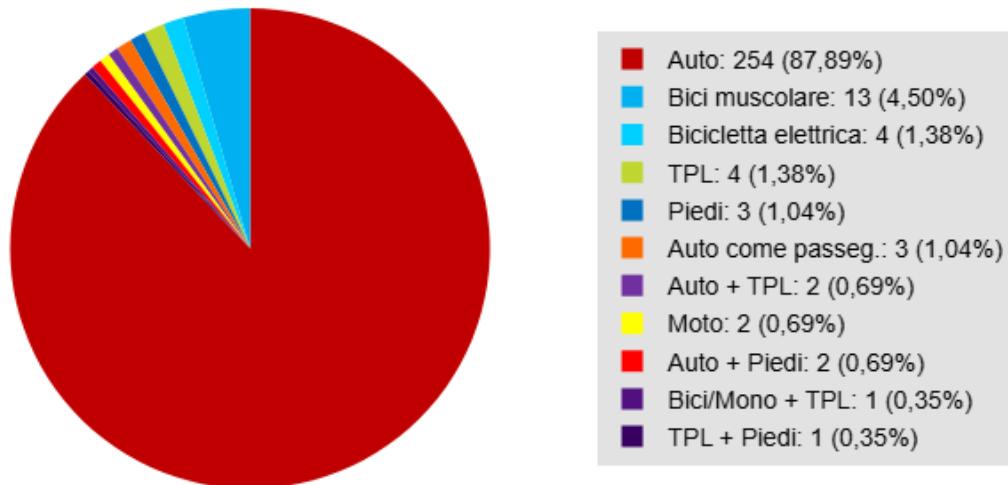
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

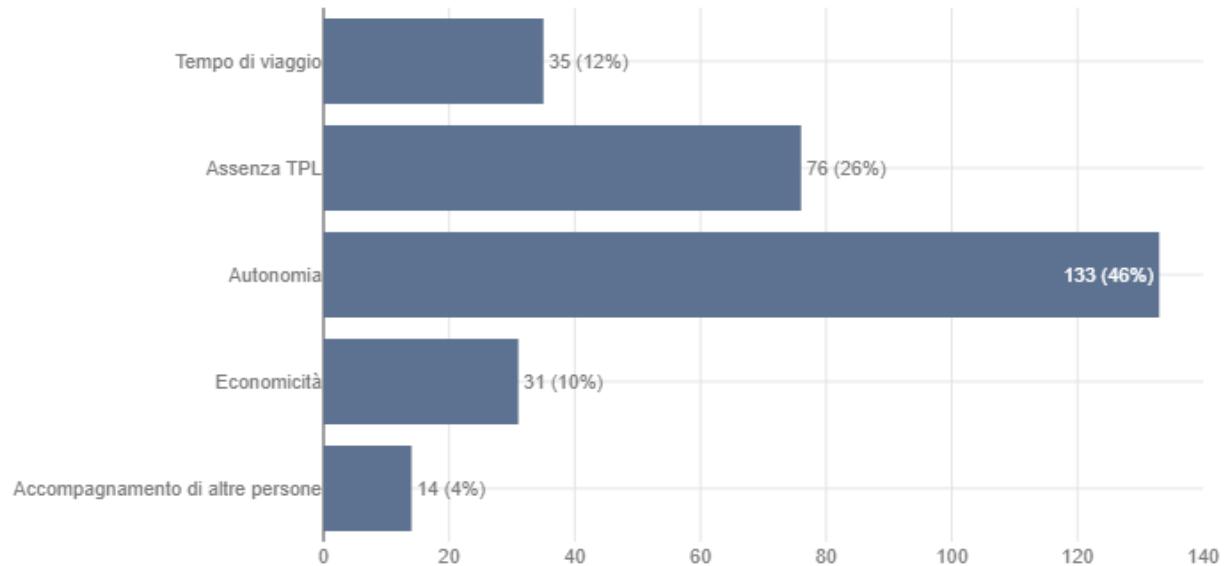
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

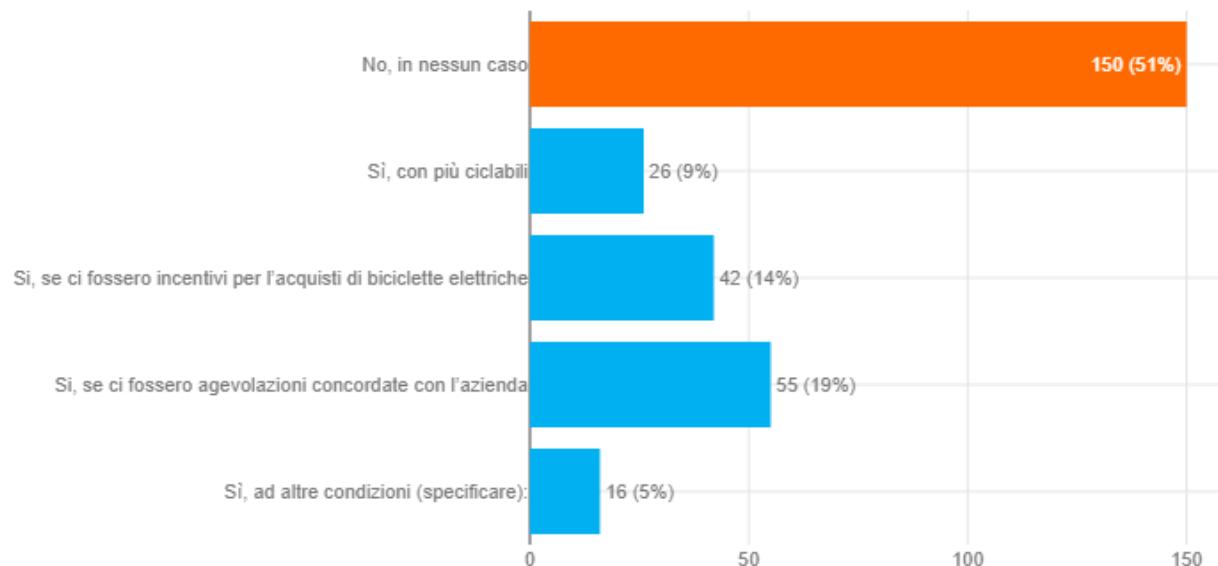
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



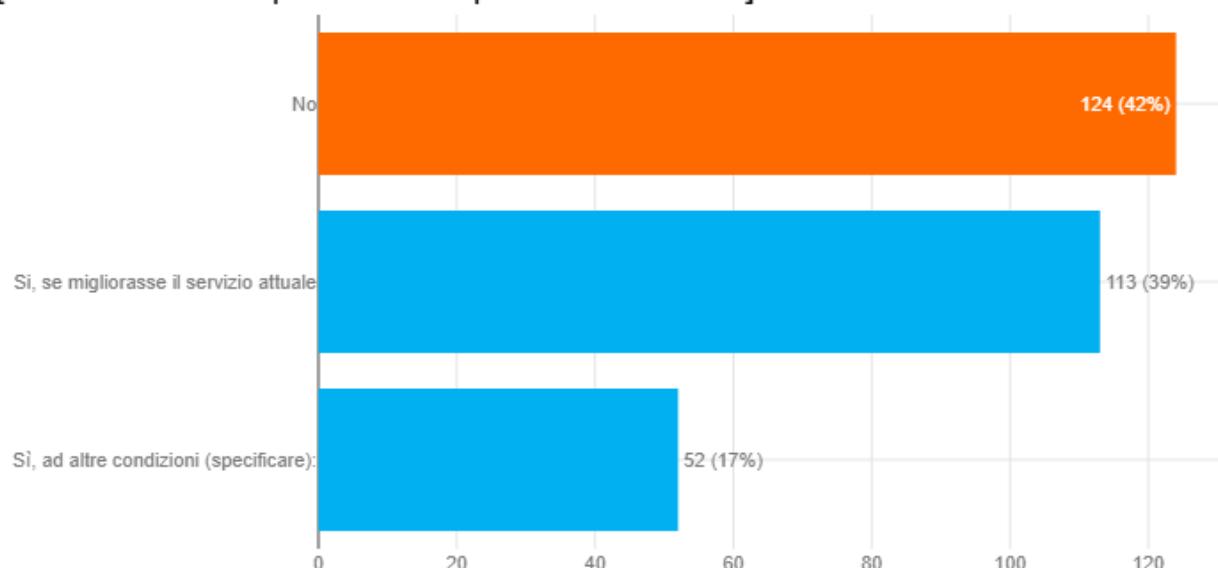
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

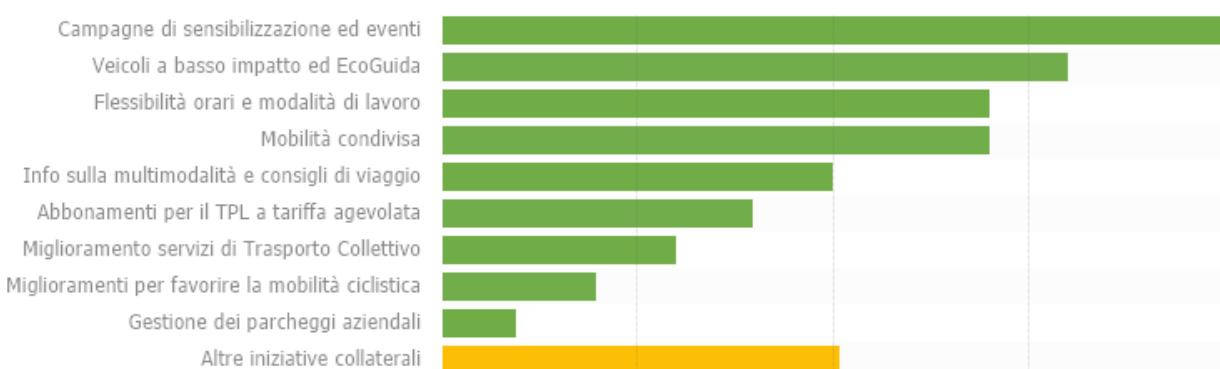


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	0	0,00	0		0	0,00
Trasporto pubblico	1	10,00	220		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,00	0,00	0,00
Trasporto pubblico	1,75	877,43	0,16
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	1,75	877,43	0,16

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
41011	CAMPOGALLIANO	1
41123	MODENA	1
42011	BAGNOLO IN PIANO	2
42011	REGGIO EMILIA	1
42013	CASALGRANDE	1
42015	CORREGGIO	2
42016	CORREGGIO	1
42018	SAN MARTINO IN RIO	1
42019	SCANDIANO	1
42020	QUATTRO CASTELLA	1
42021	BIBBIANO	1
42023	CADELBOSCO DI SOPRA	1

42030	VEZZANO SUL CROSTOLO	1
42048	RUBIERA	4
42100	REGGIO NELL'EMILIA	2
42122	REGGIO NELL'EMILIA	9
42122	REGGIO EMILIA	1
42124	REGGIO NELL'EMILIA	2
46030	DOSOLO	1

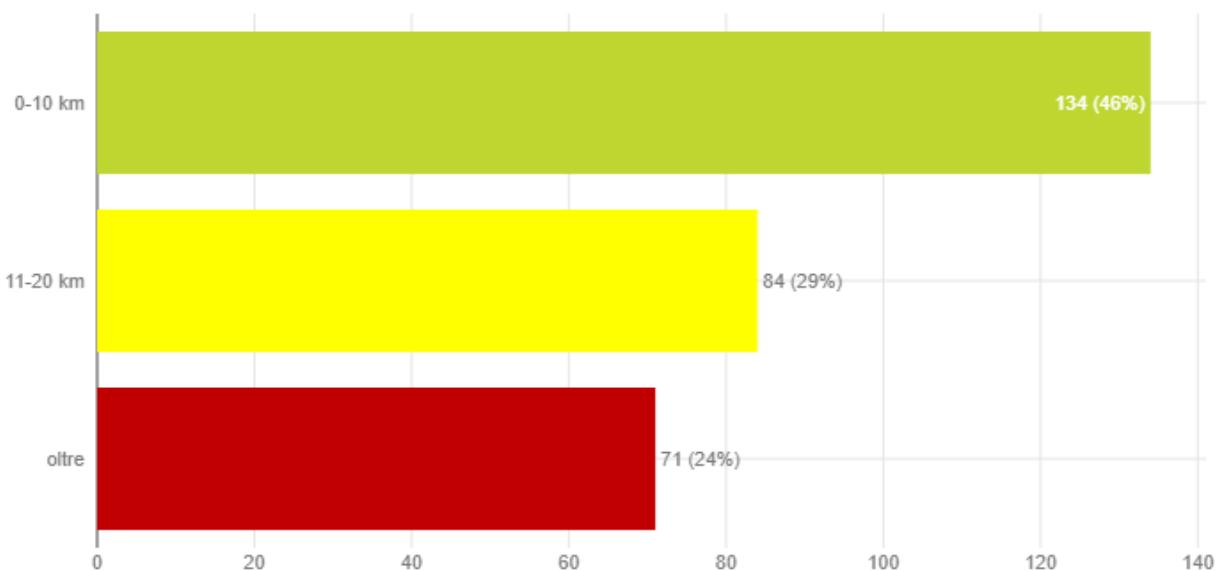
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

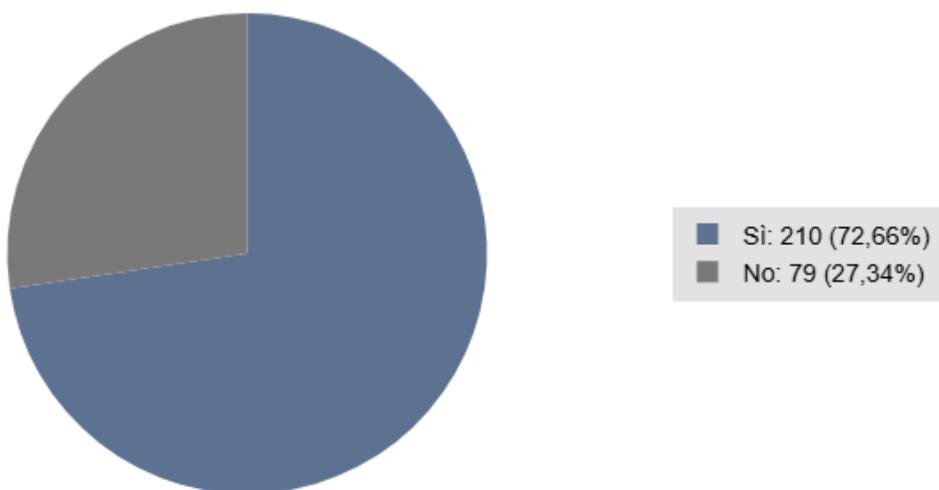
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

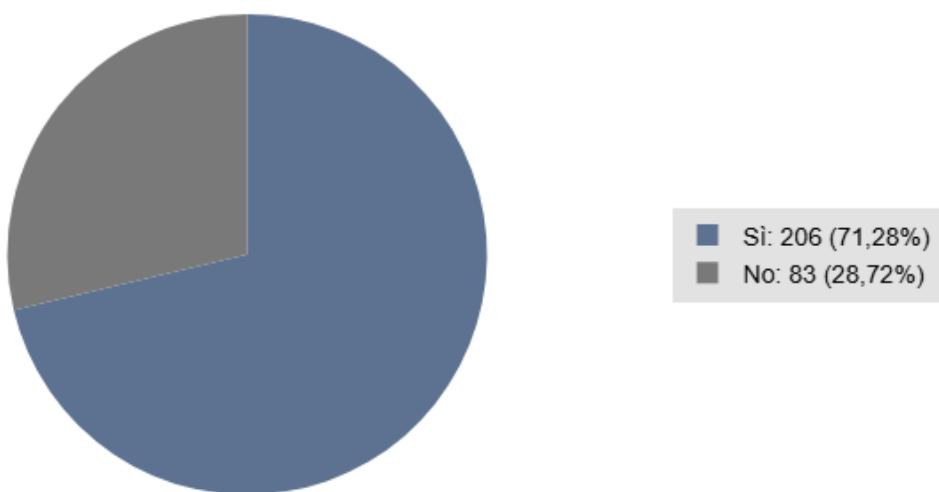
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Villa Erica

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Villa Erica
Comune	Reggio Emilia
CAP	42124
Indirizzo e numero civico	Via Samoggia 38

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	32
Numero personale dipendente tempo pieno	30
Numero personale dipendente part time	2
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Lavoro su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	No	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	No	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

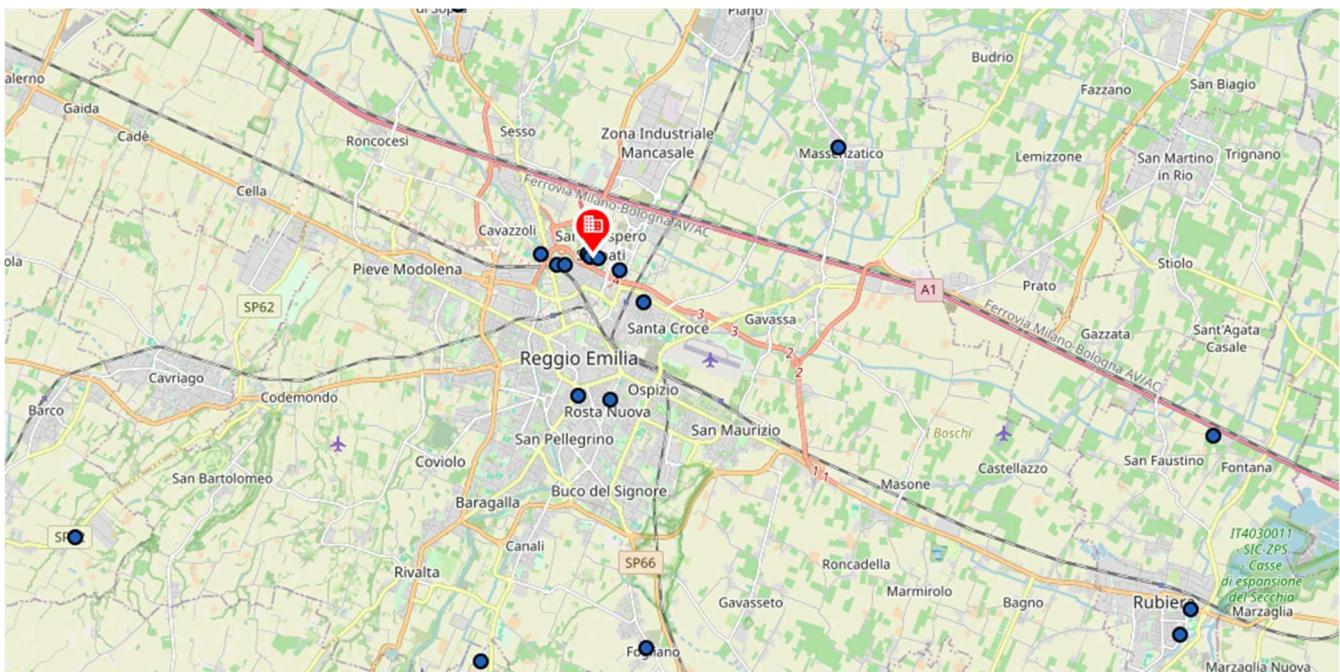
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Bassa
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



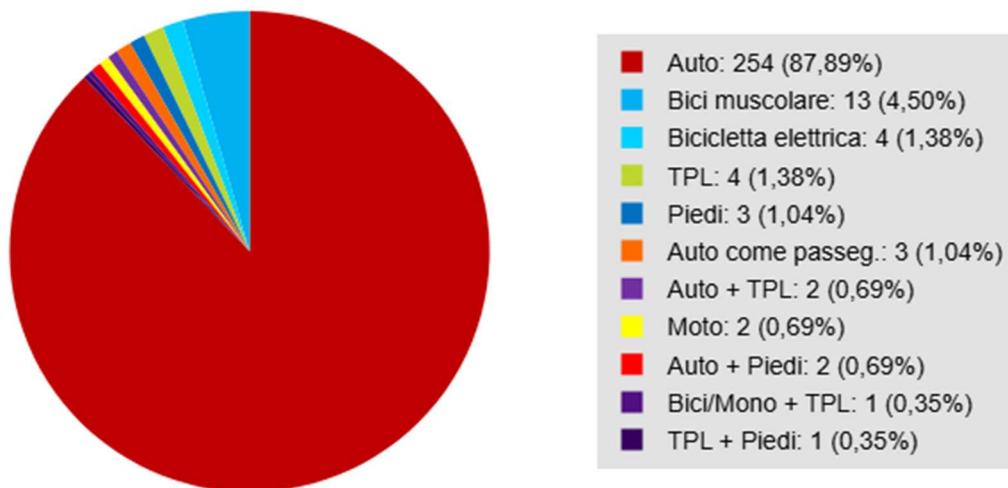
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

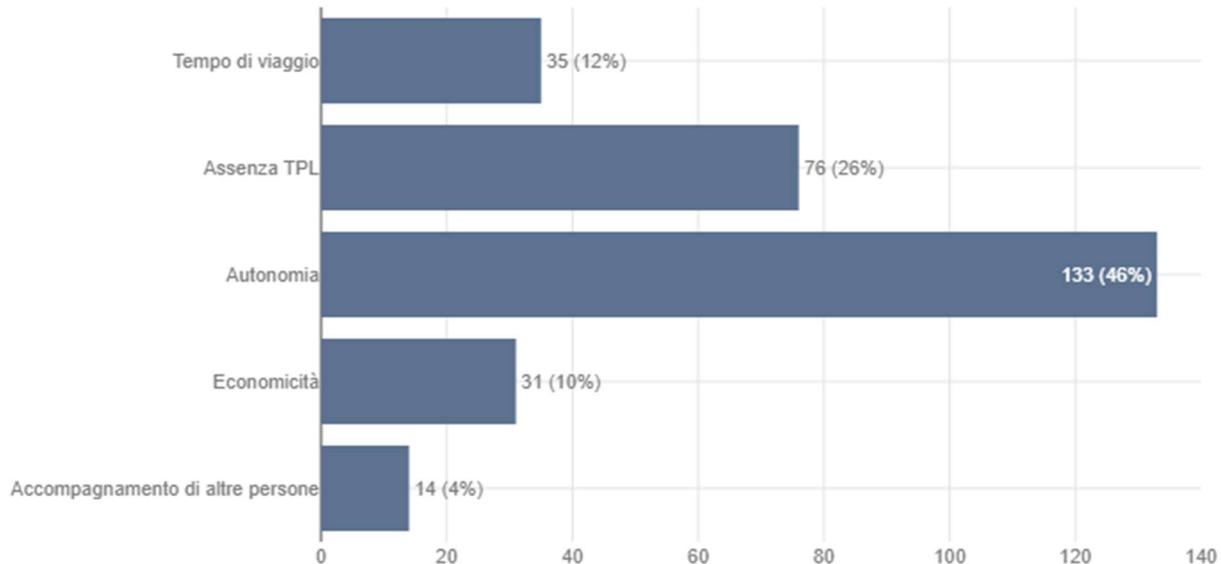
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

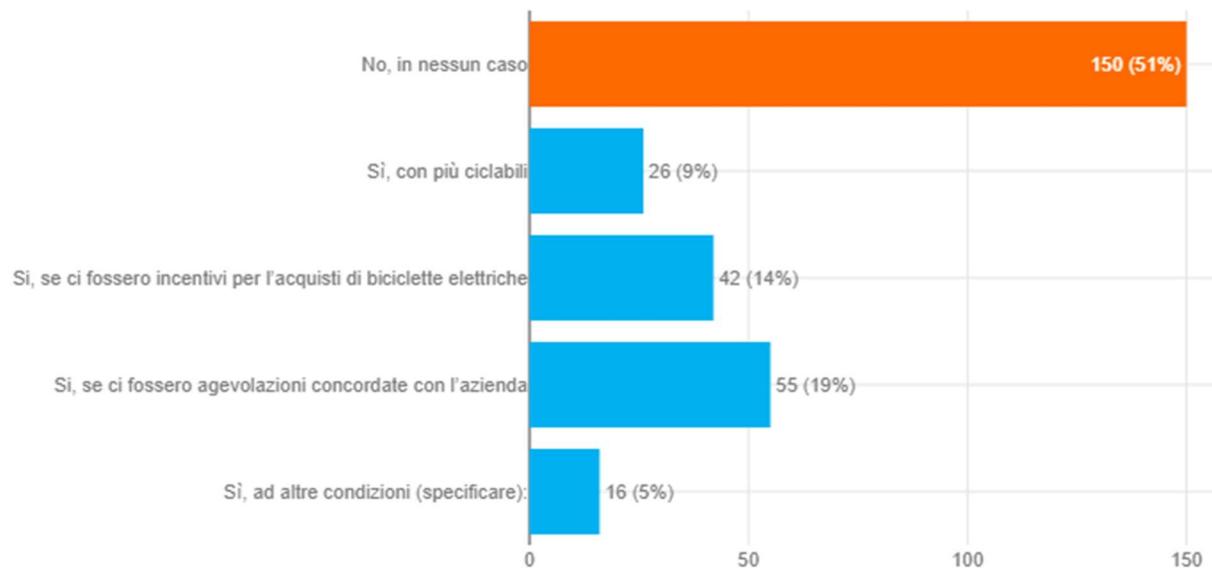
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



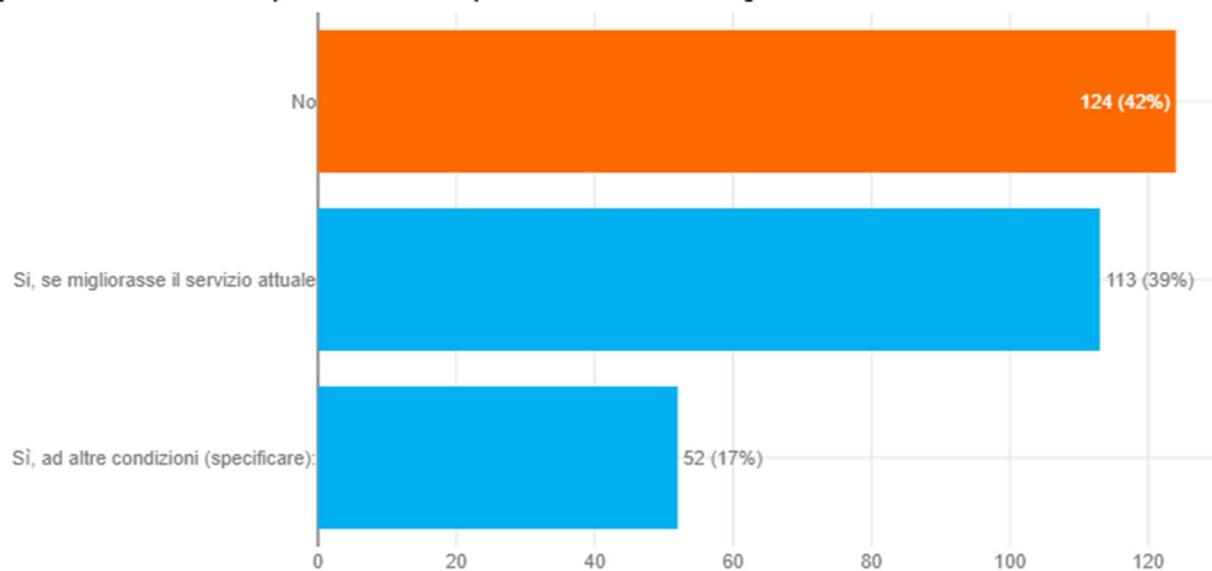
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

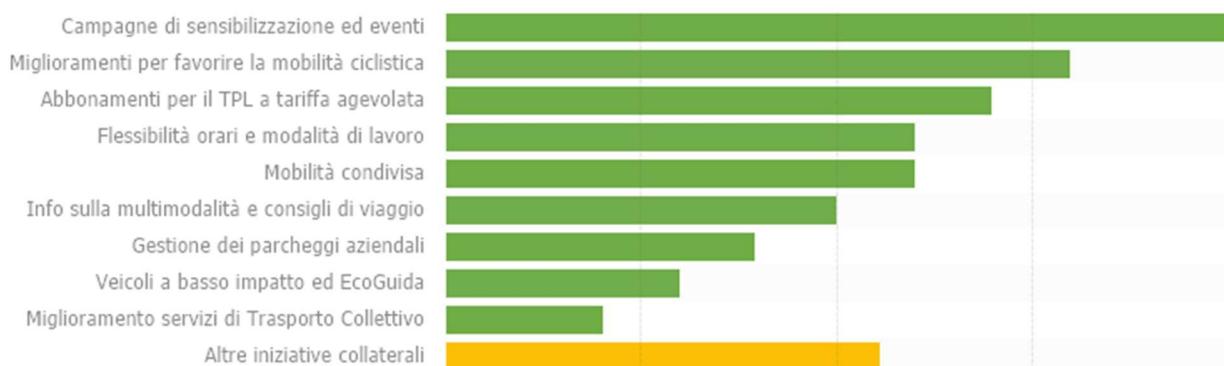


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	1	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	0	0,00	0		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,44	219,36	0,04
Trasporto pubblico	0,00	0,00	0,00
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,44	219,36	0,04

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
41011	CAMPOGALLIANO	1
41012	CARPI	1
41123	MODENA	1
42013	CASALGRANDE	1
42015	CORREGGIO	1
42019	SCANDIANO	1
42020	ALBINEA	1
42021	BIBBIANO	1
42023	CADELBOSCO DI SOPRA	1
42027	MONTECCHIO EMILIA	1
42035	CASTELNOVO NE' MONTI	1
42040	CAMPAGINE	1

42046	REGGIOLO	1
42048	RUBIERA	3
42122	REGGIO NELL'EMILIA	2
42123	REGGIO NELL'EMILIA	2
42124	REGGIO NELL'EMILIA	8
42124	SAN PROSPERO	1
43125	PARMA	1
91028	PARTANNA	1
97100	RAGUSA	1

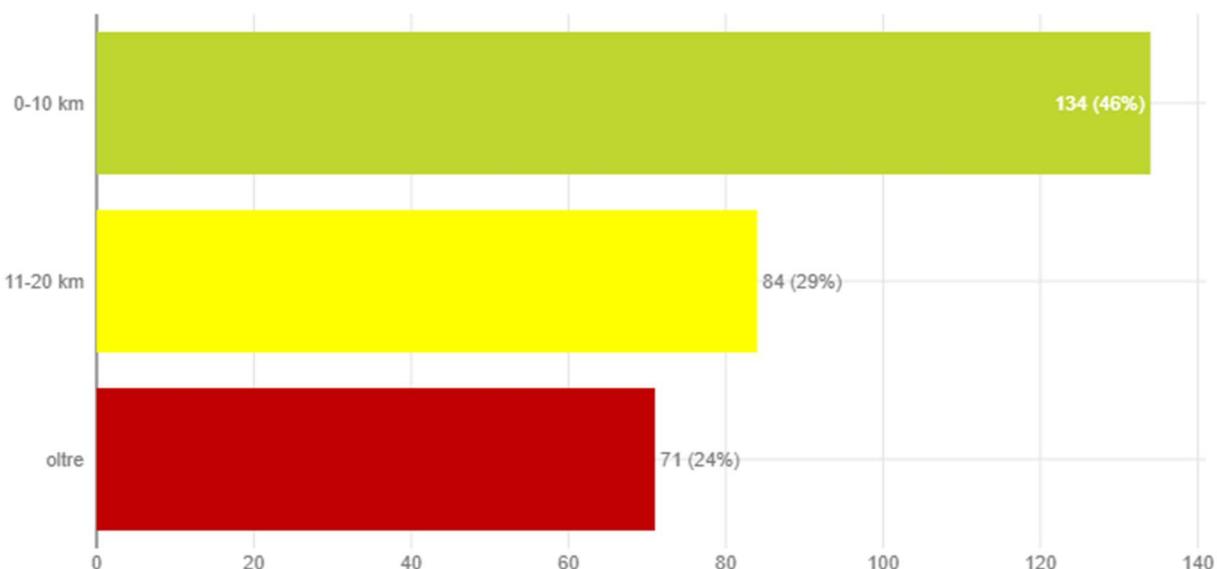
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

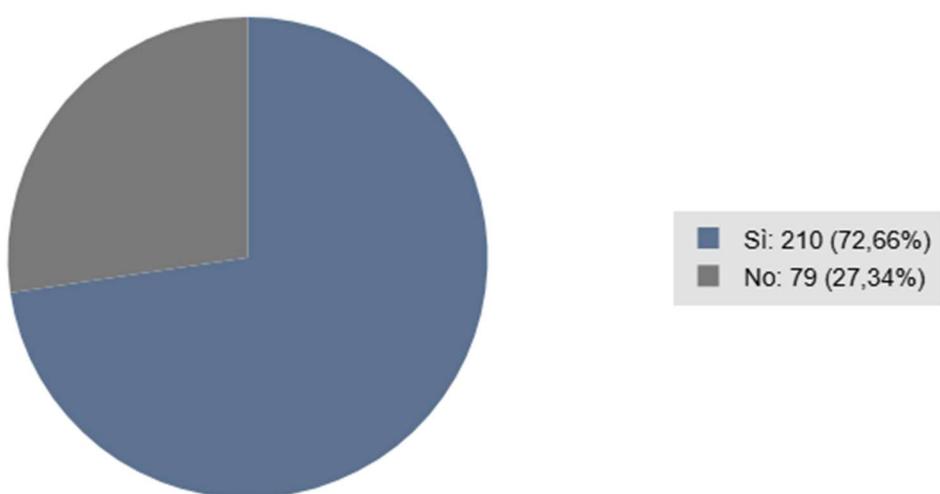
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

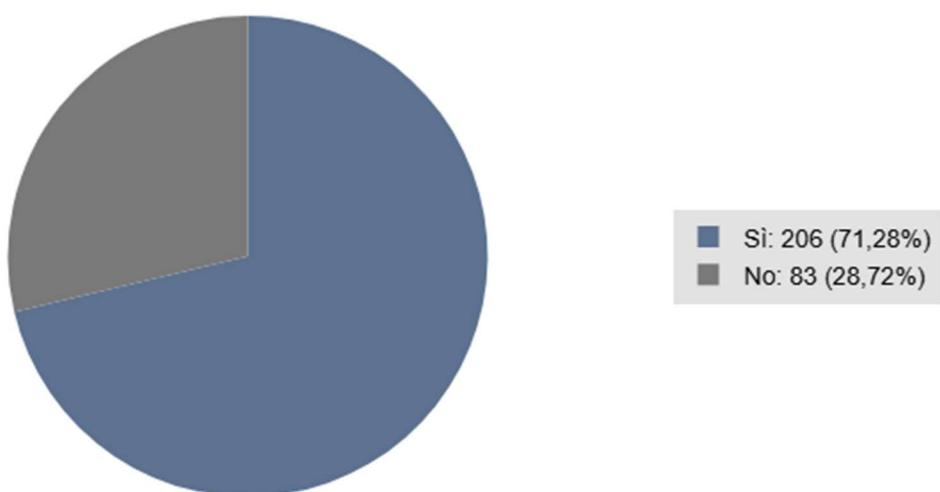
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Villa le Magnolie

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Villa le Magnolie
Comune	Reggio Emilia
CAP	42124
Indirizzo e numero civico	Via Belgio 42

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	70
Numero personale dipendente tempo pieno	65
Numero personale dipendente part time	5
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Lavoro su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	Sì	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

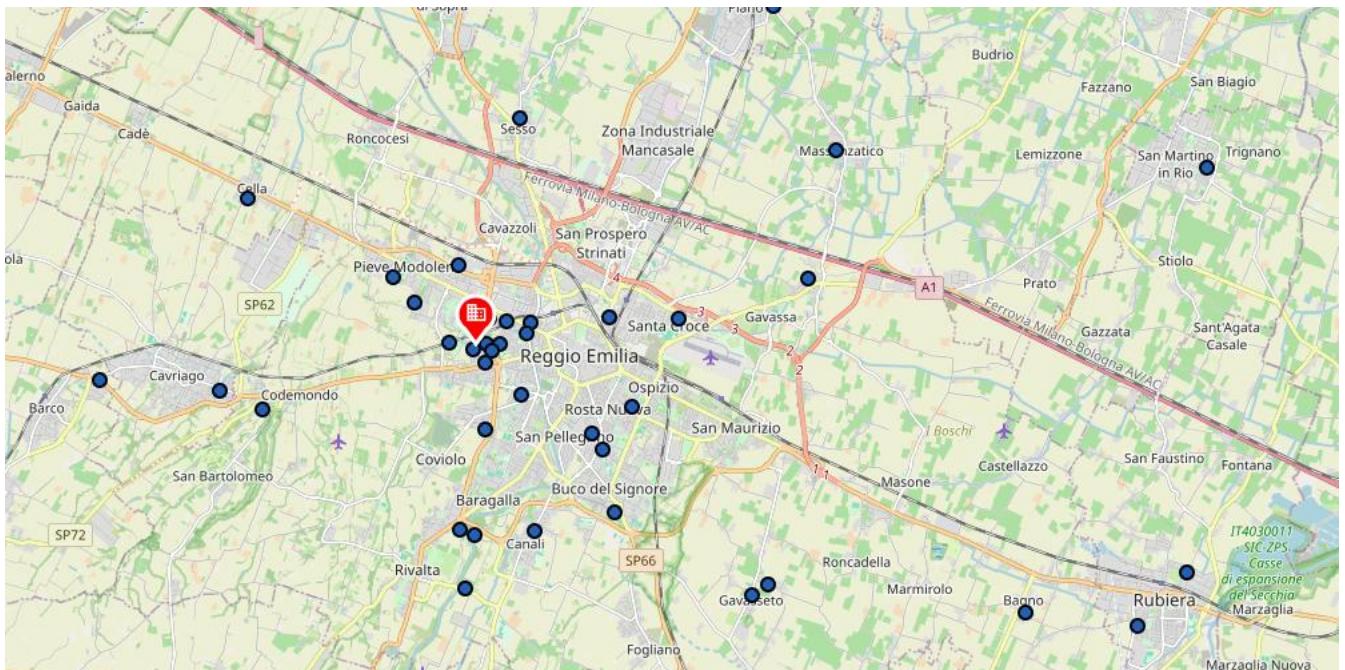
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

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	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Non presenti
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



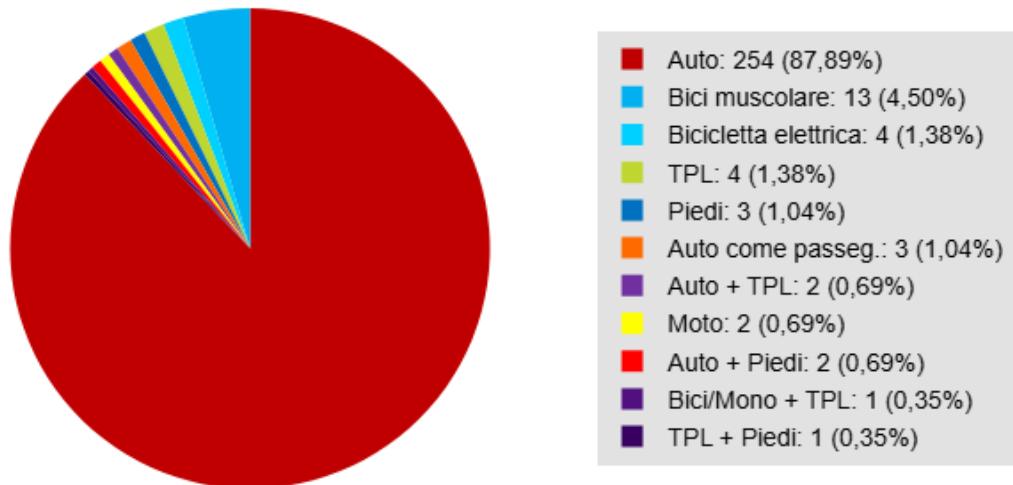
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

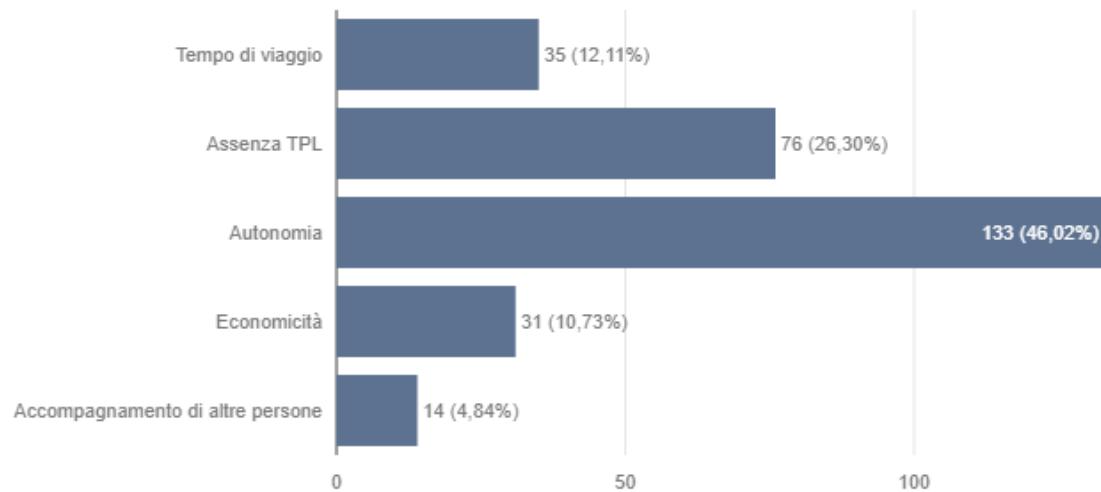
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

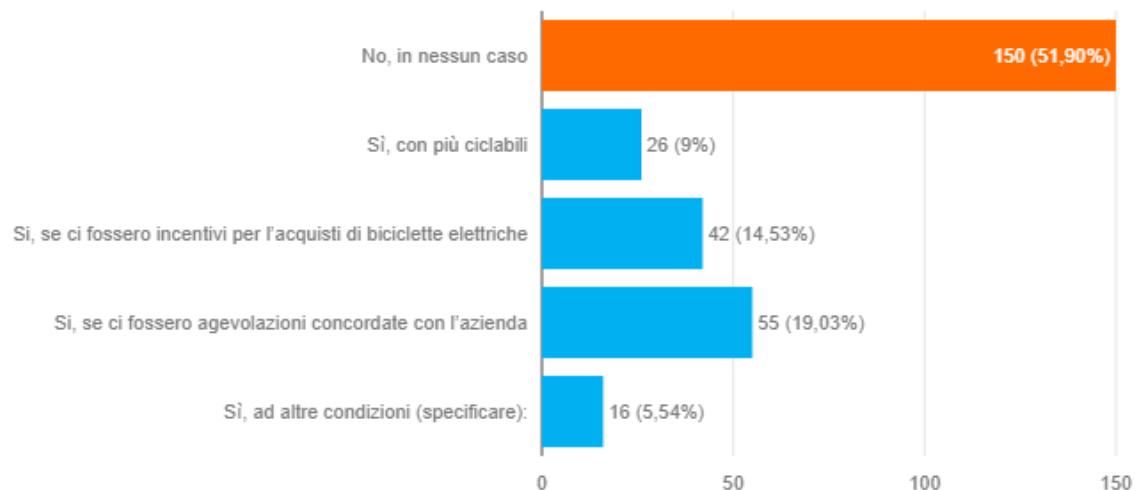
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



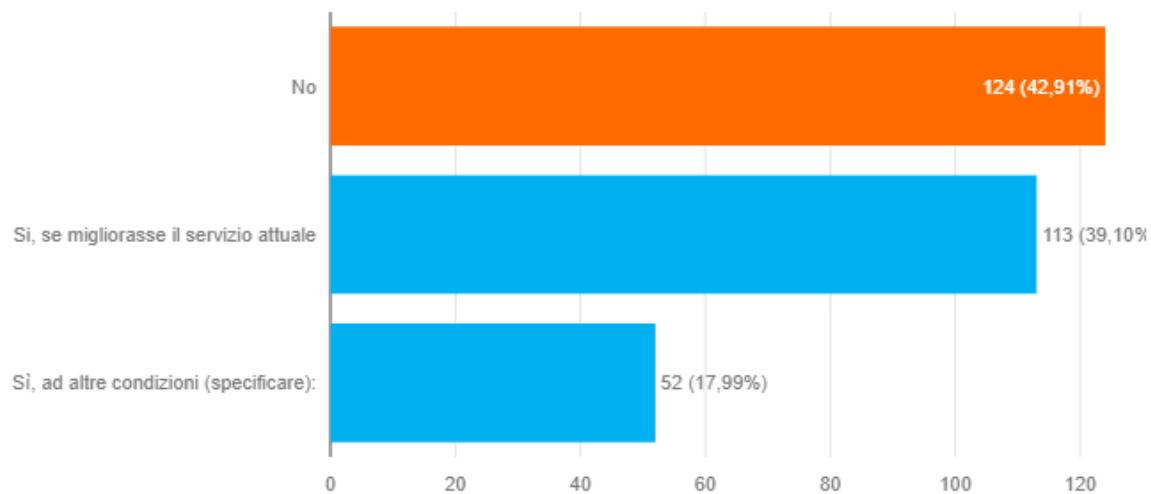
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

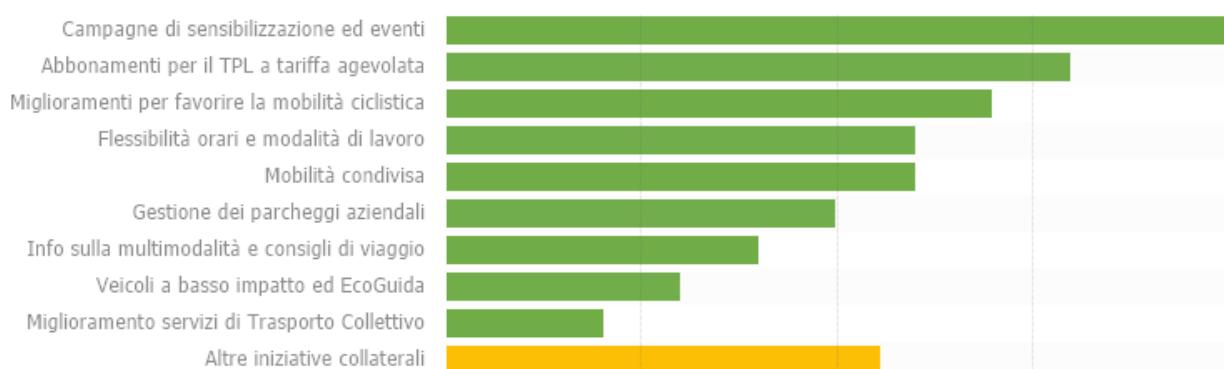


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	1	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	0	0,00	0		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,44	219,36	0,04
Trasporto pubblico	0,00	0,00	0,00
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,44	219,36	0,04

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
03030	CAMPOLI APPENNINO	1
41011	CAMPOGALLIANO	1
41049	SASSUOLO	1
42011	BAGNOLO IN PIANO	3
42018	SAN MARTINO IN RIO	1
42019	SCANDIANO	1
42020	ALBINEA	1
42020	QUATTRO CASTELLA	1
42020	SAN POLO D'ENZA	1
42021	BIBBIANO	1
42023	CADELBOSCO DI SOPRA	1
42024	CASTELNOVO DI SOTTO	1

42025	CAVRIAGO	1
42027	MONTECCHIO EMILIA	3
42030	VEZZANO SUL CROSTOLO	2
42030	VIANO	1
42048	RUBIERA	1
42049	SANT'ILARIO D'ENZA	1
42100	REGGIO NELL'EMILIA	4
42121	REGGIO NELL'EMILIA	3
42122	REGGIO NELL'EMILIA	6
42123	REGGIO NELL'EMILIA	10
42124	REGGIO NELL'EMILIA	19
46019	TERAMO	1
88100	CATANZARO	1
91028	PARTANNA	2
95041	CALTAGIRONE	1

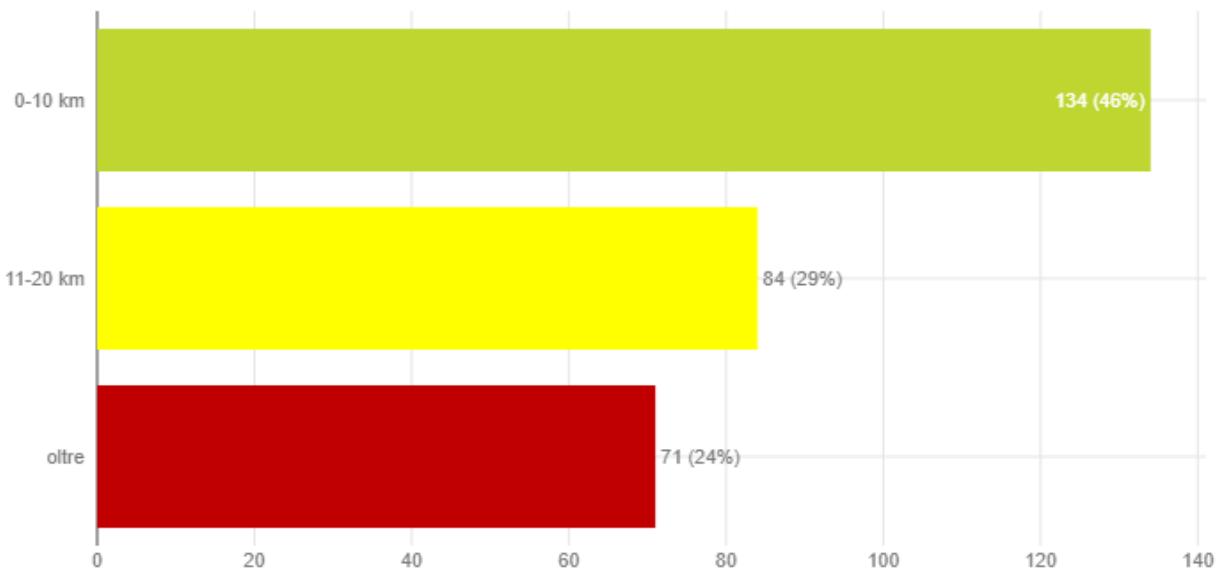
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

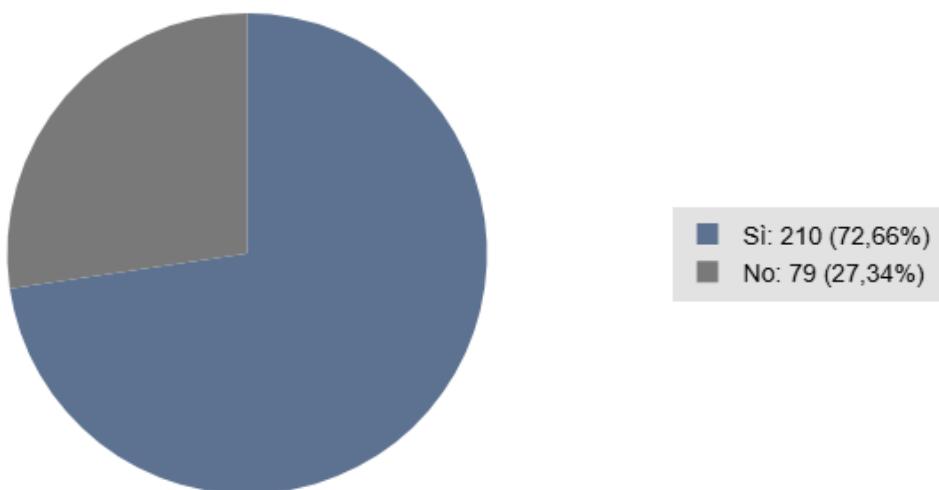
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

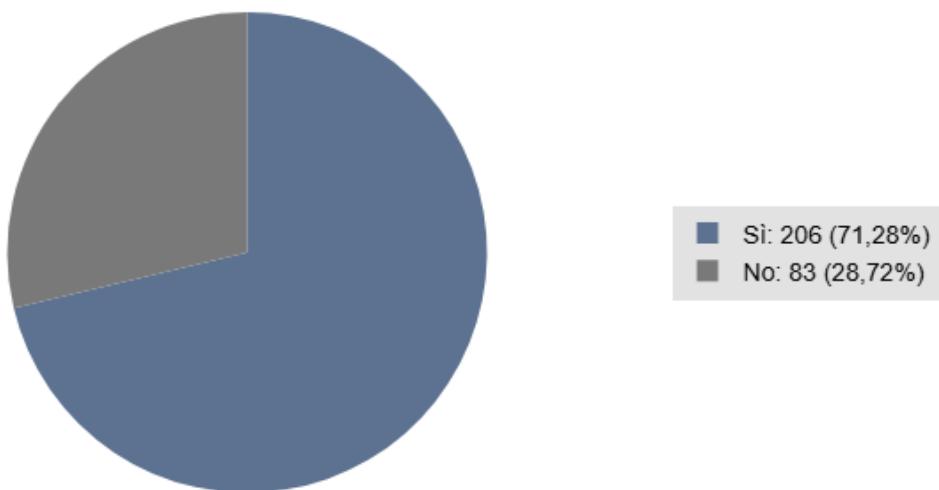
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Villa Le Mimose

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Villa Le Mimose
Comune	Reggio Emilia
CAP	42123
Indirizzo e numero civico	Via Guinizelli 35

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	32
Numero personale dipendente tempo pieno	32
Numero personale dipendente part time	0
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	Sì	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

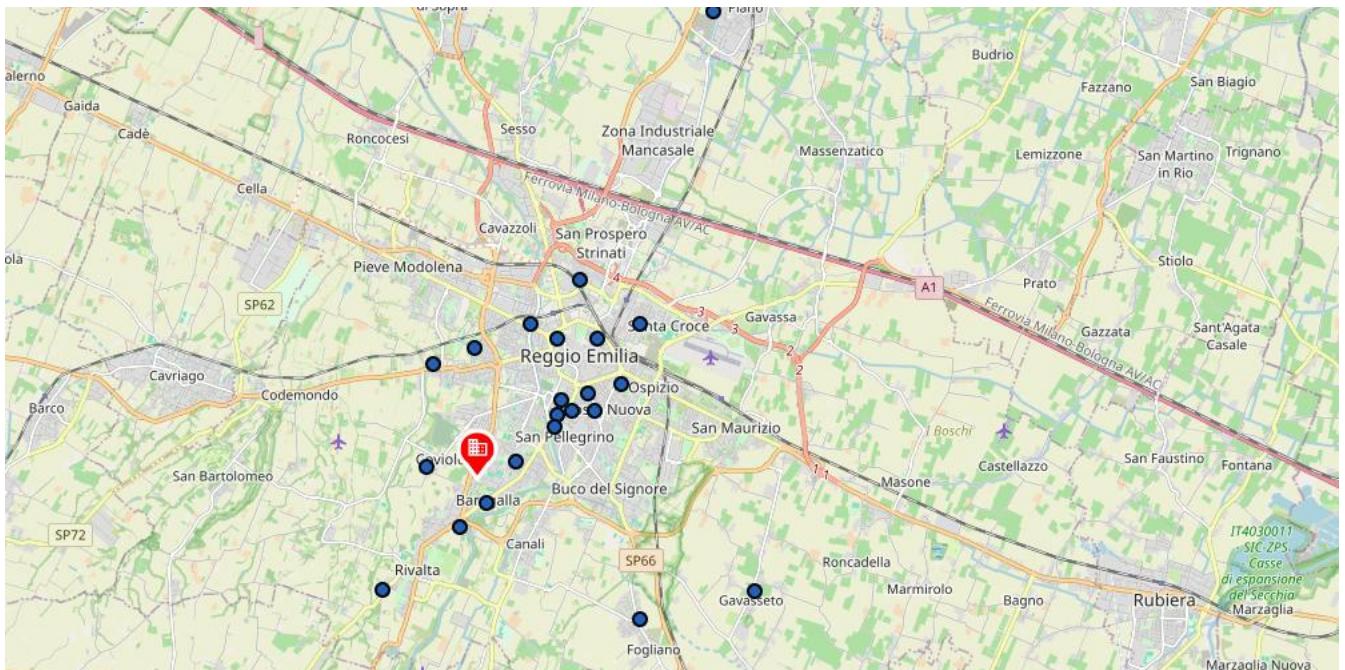
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Molto alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



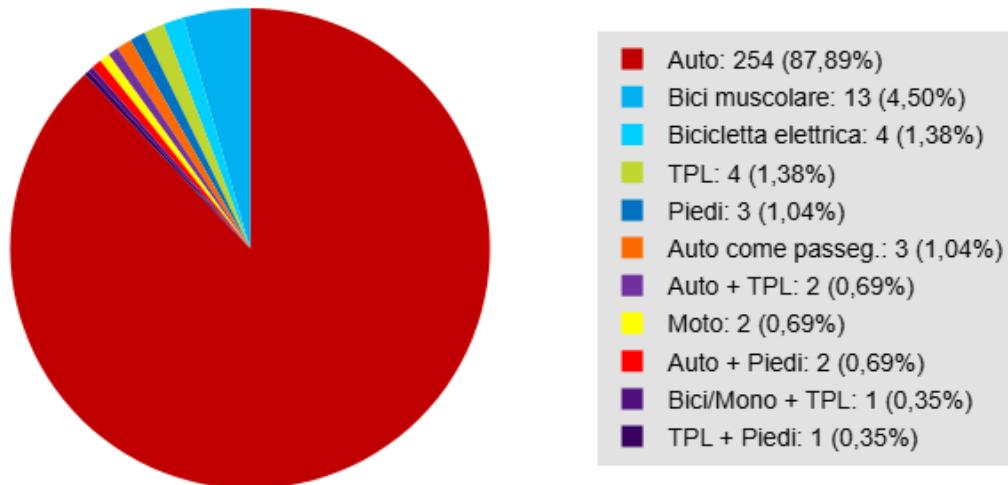
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

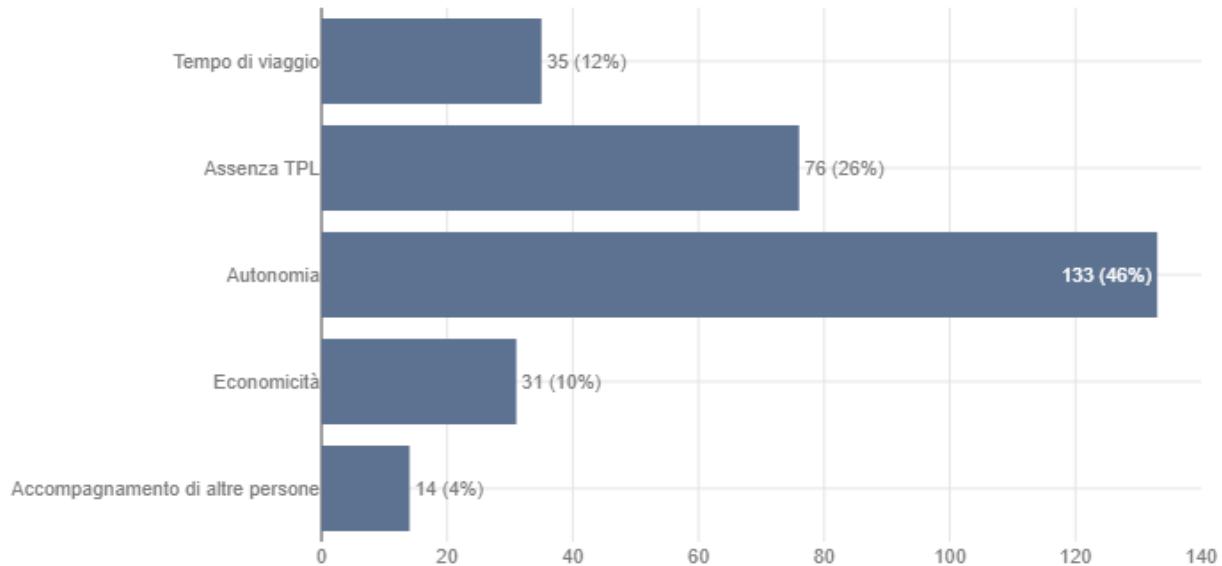
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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”.

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

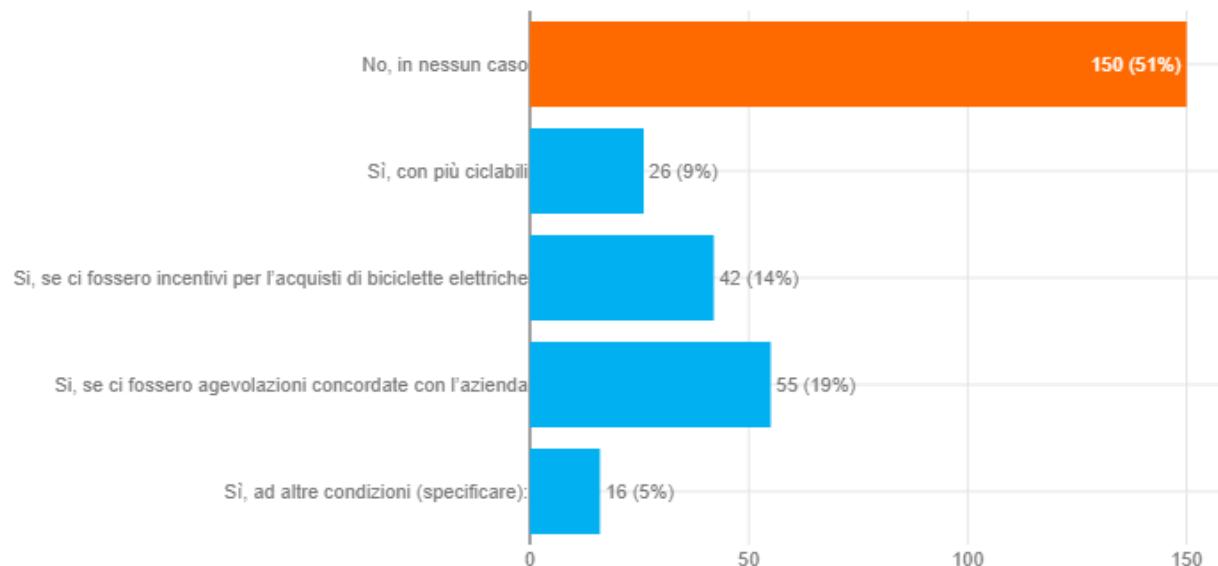
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



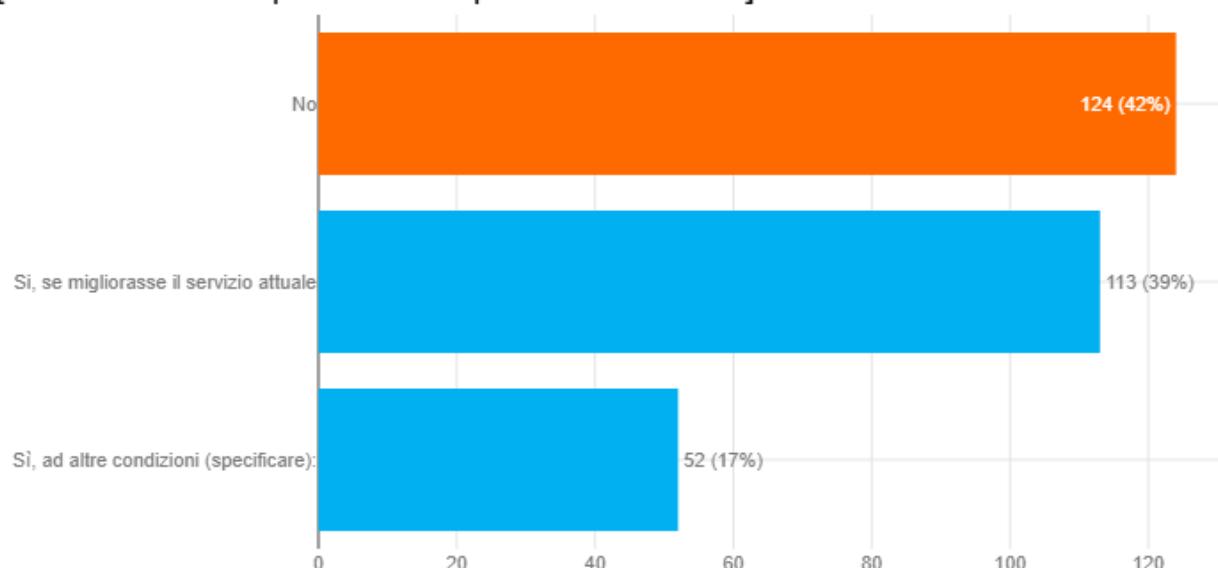
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

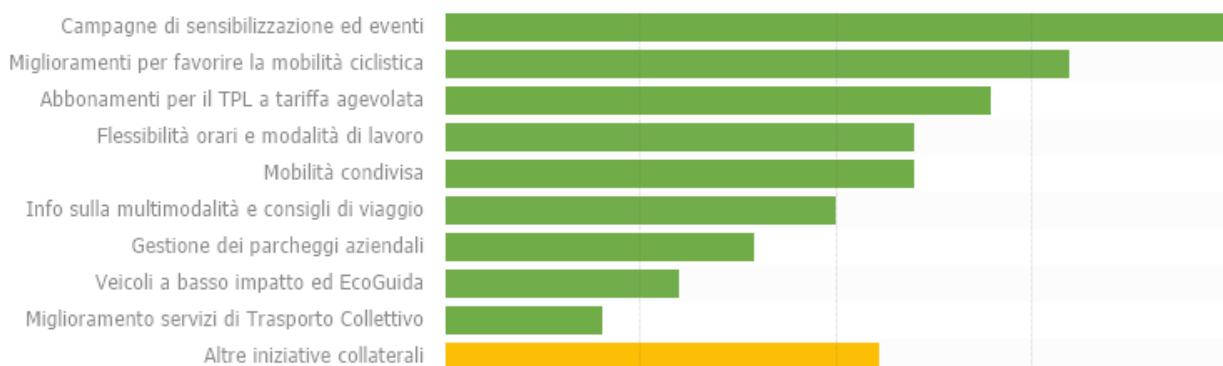


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	0	0,00	0		0	0,00
Trasporto pubblico	1	5,00	110		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,00	0,00	0,00
Trasporto pubblico	0,44	219,36	0,04
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,44	219,36	0,04

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
41012	CARPI	1
41049	SASSUOLO	1
42011	BAGNOLO IN PIANO	2
42013	CASALGRANDE	2
42019	SCANDIANO	2
42027	MONTECCHIO EMILIA	1
42030	VEZZANO SUL CROSTOLO	1
42100	REGGIO NELL'EMILIA	2
42121	REGGIO NELL'EMILIA	2
42122	REGGIO NELL'EMILIA	1
42123	REGGIO NELL'EMILIA	11
42123	Reggio nell'Emilia	1

42124	REGGIO NELL'EMILIA	4
43032	VENTASSO	1

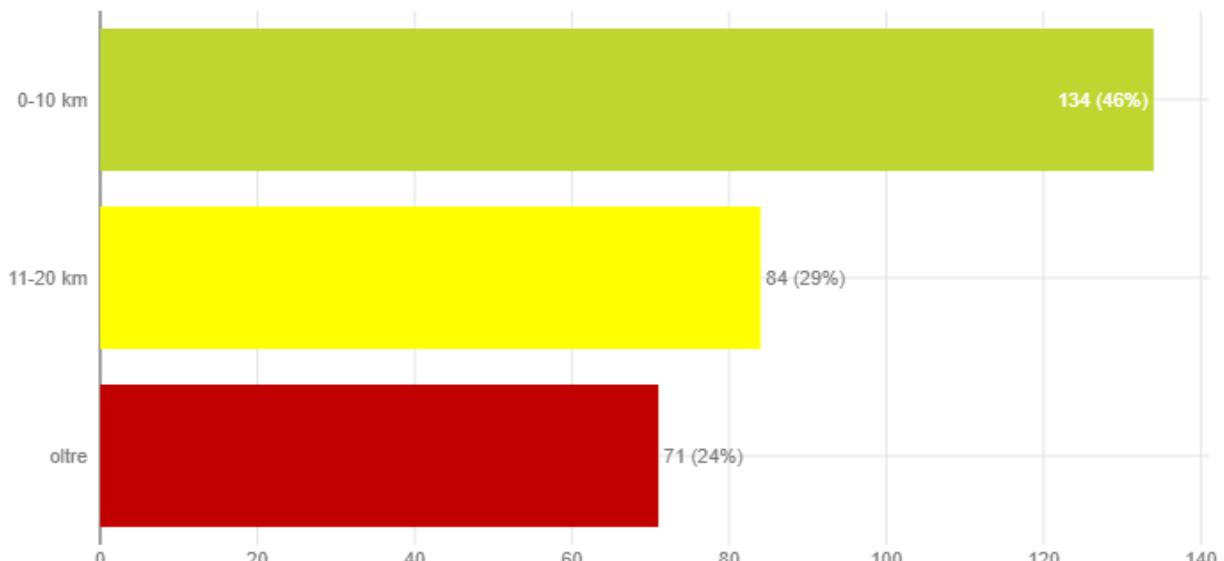
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

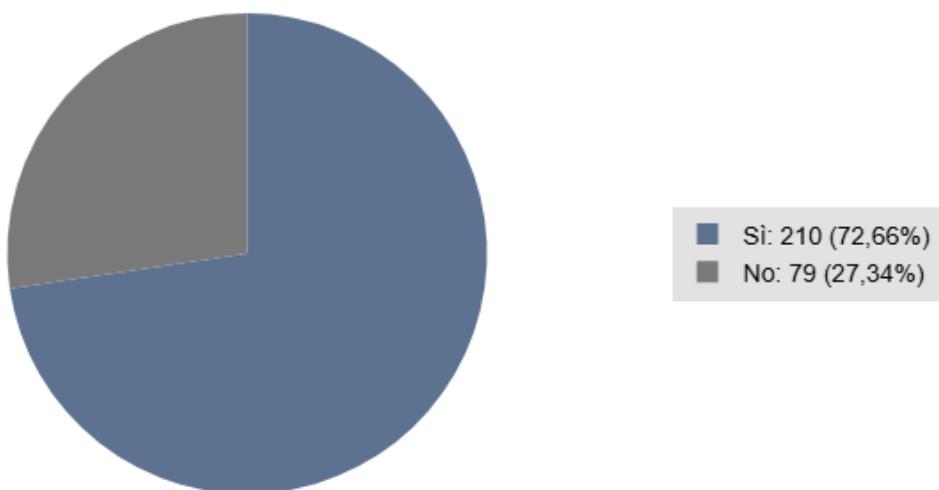
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

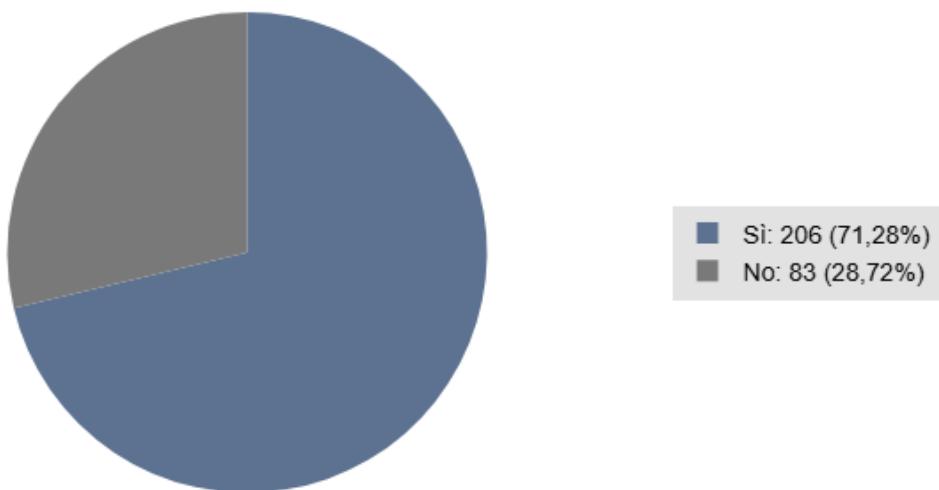
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Villa Margherita

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Extraurbana
Denominazione della sede	Villa Margherita
Comune	Reggio Emilia
CAP	42124
Indirizzo e numero civico	Via Cella all'Ondo 2/a

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	22
Numero personale dipendente tempo pieno	21
Numero personale dipendente part time	1
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Lavoro su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

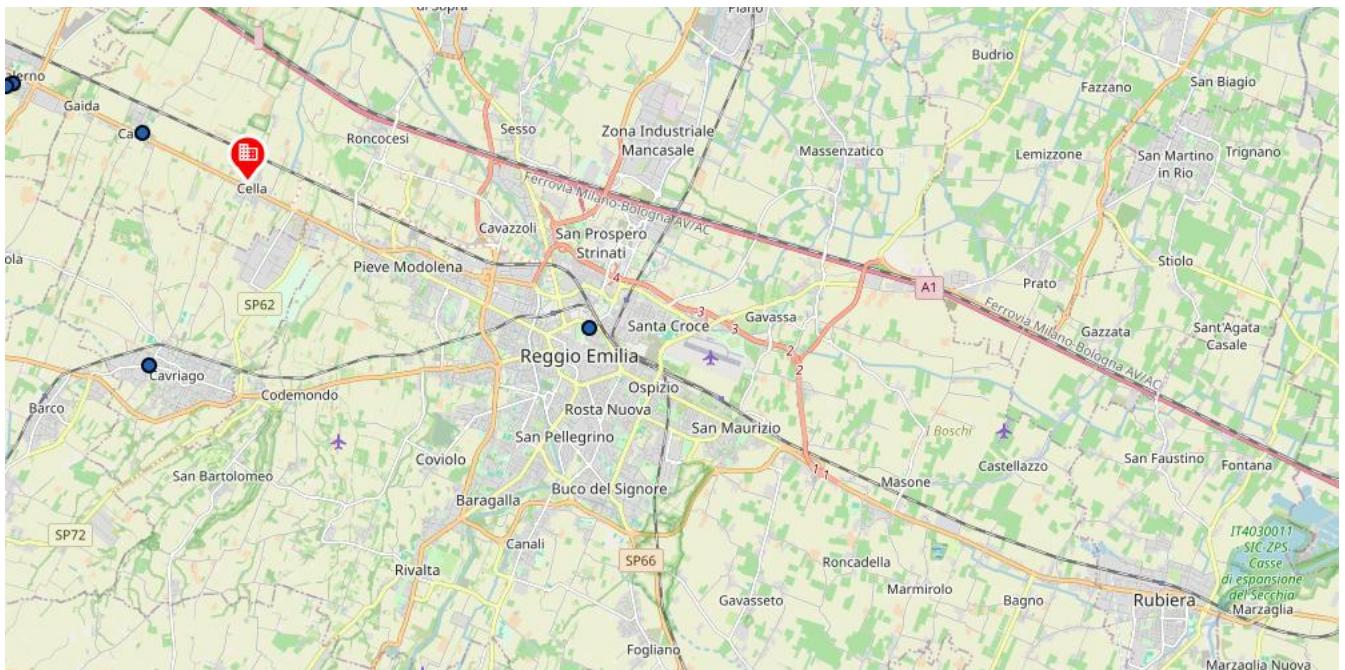
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Molto alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



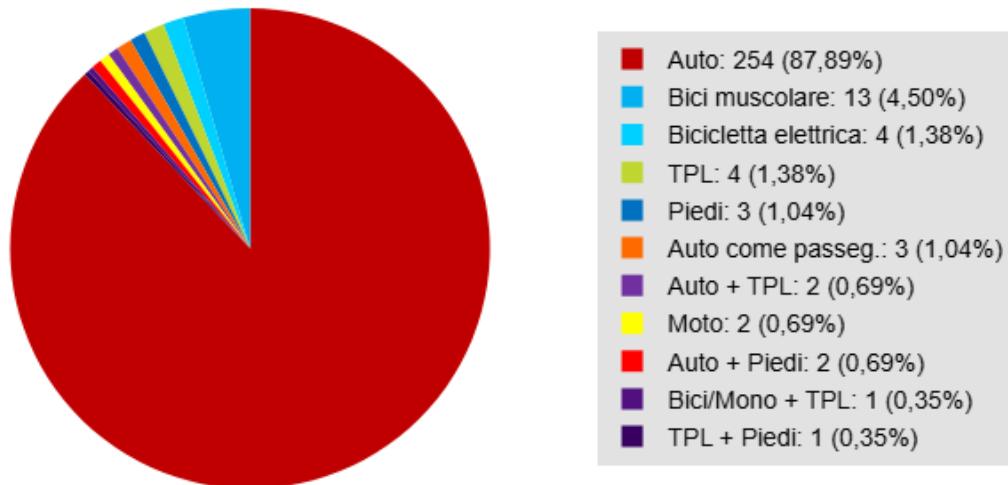
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

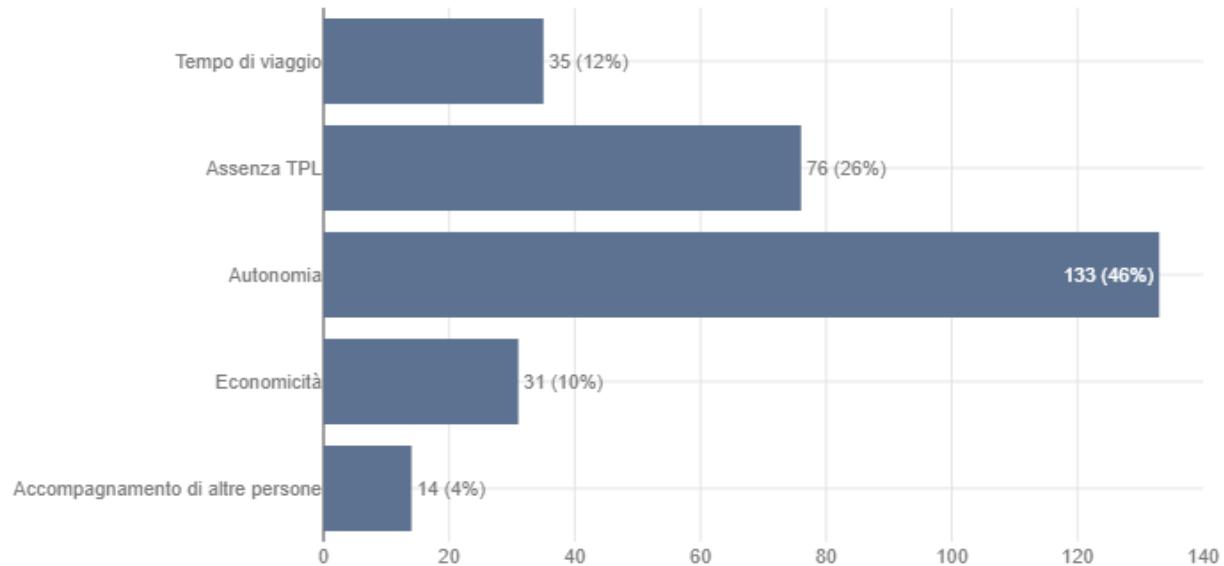
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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”.

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

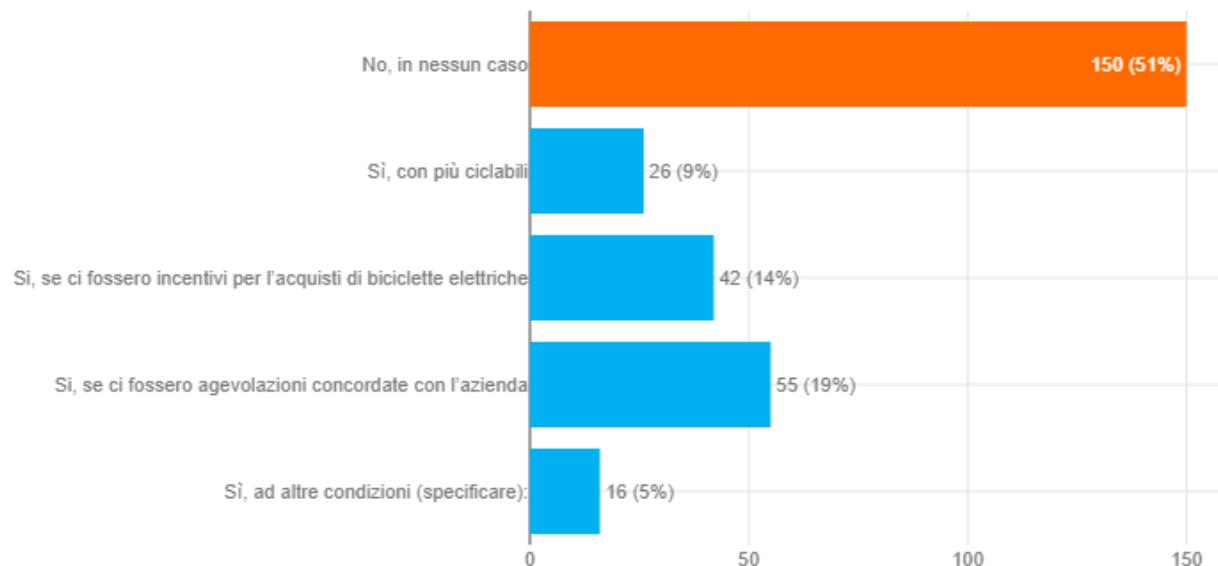
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



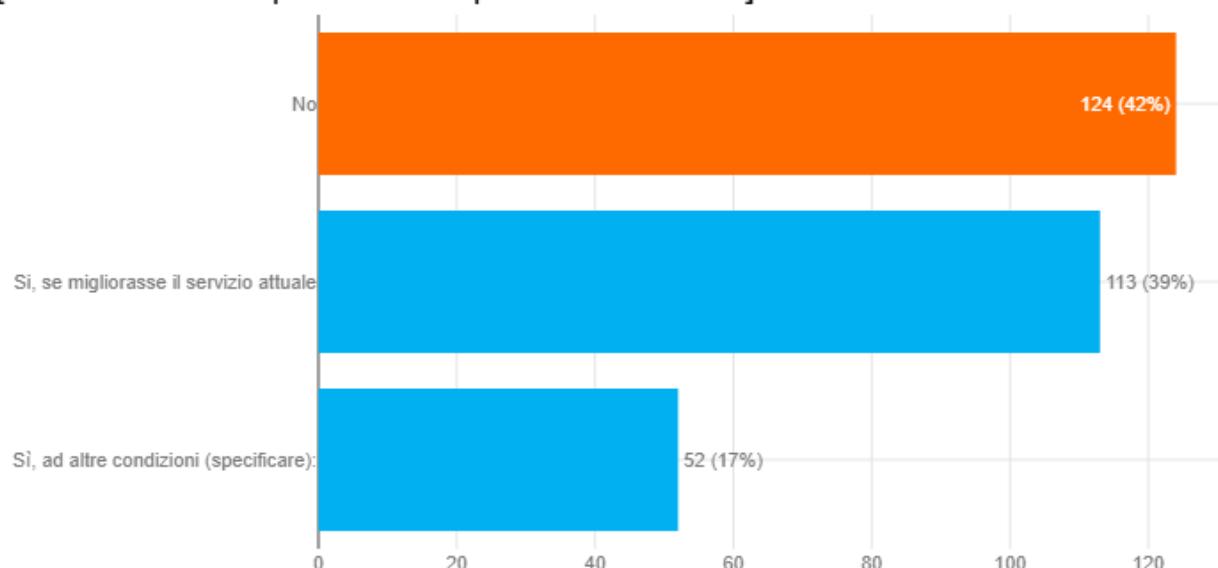
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

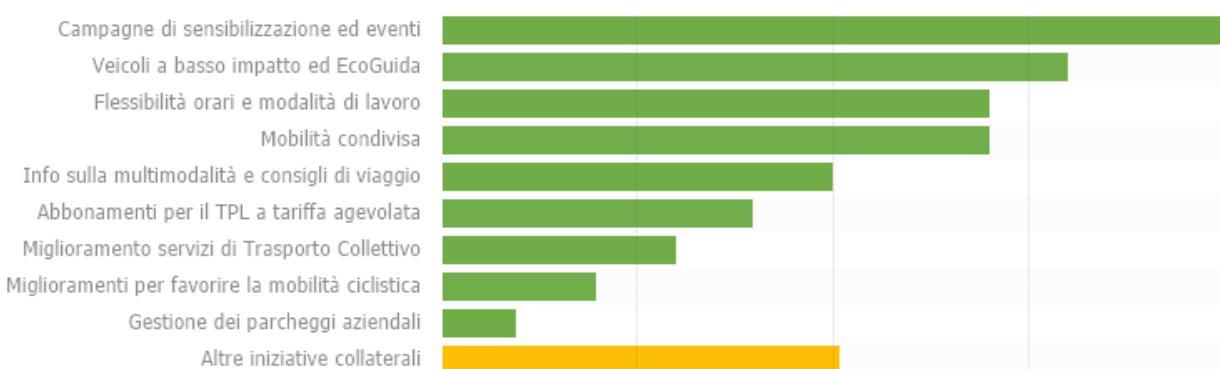


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	0	0,00	0		0	0,00
Trasporto pubblico	1	10,00	110		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,00	0,00	0,00
Trasporto pubblico	0,88	438,72	0,08
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,88	438,72	0,08

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
20011	CORBETTA	1
42011	BAGNOLO IN PIANO	1
42017	NOVELLARA	1
42021	BIBBIANO	1
42021	GOITO	1
42023	CADELBOSCO DI SOPRA	1
42025	CAVRIAGO	1
42027	MONTECCHIO EMILIA	2
42040	CAMPEDOCIA	1
42043	GATTATICO	1
42049	SANT'ILARIO D'ENZA	4
42100	REGGIO NELL'EMILIA	1

42121	REGGIO NELL'EMILIA	1
42124	REGGIO NELL'EMILIA	2
43100	PARMA	1
43125	PARMA	1
47037	RIMINI	1

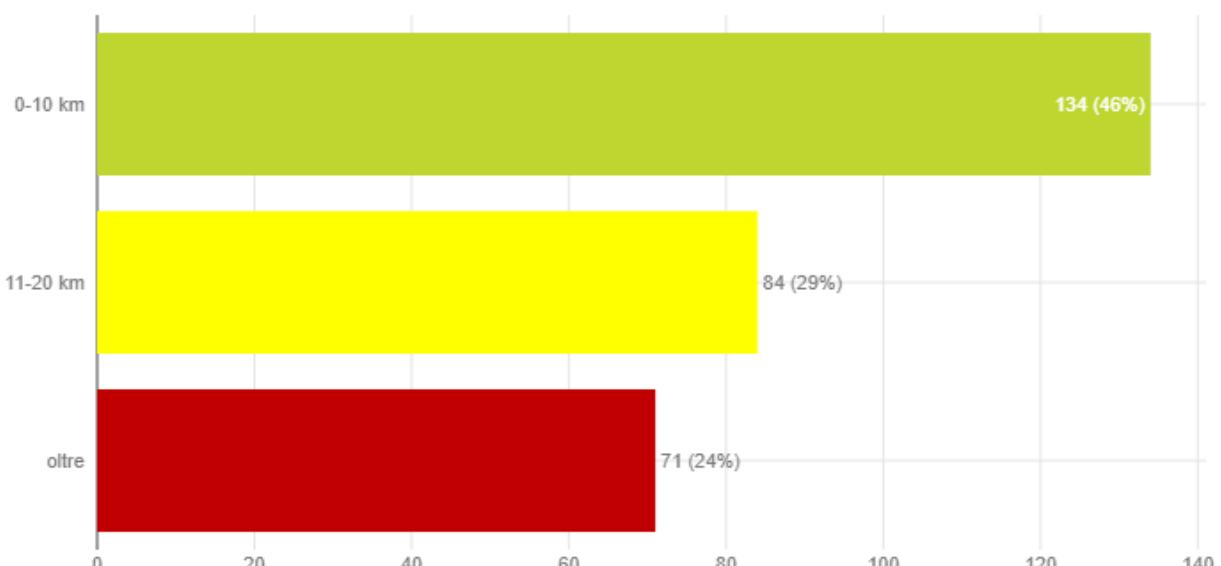
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

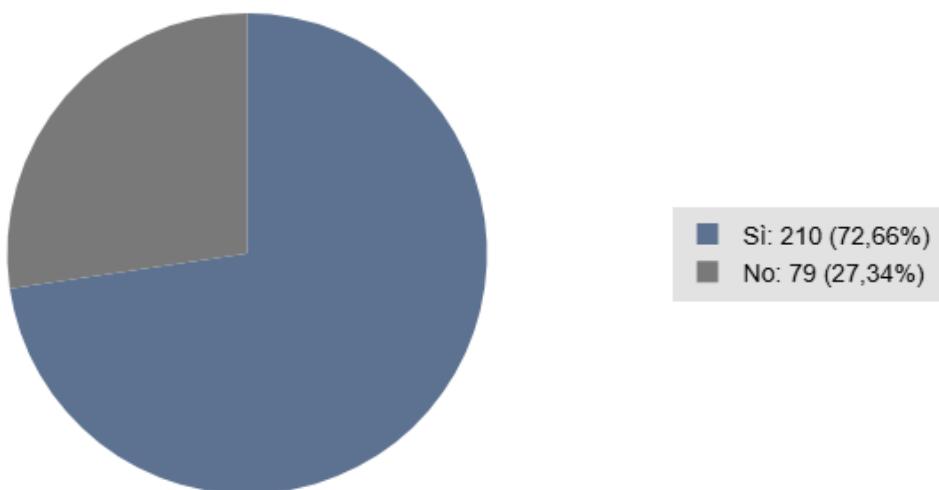
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

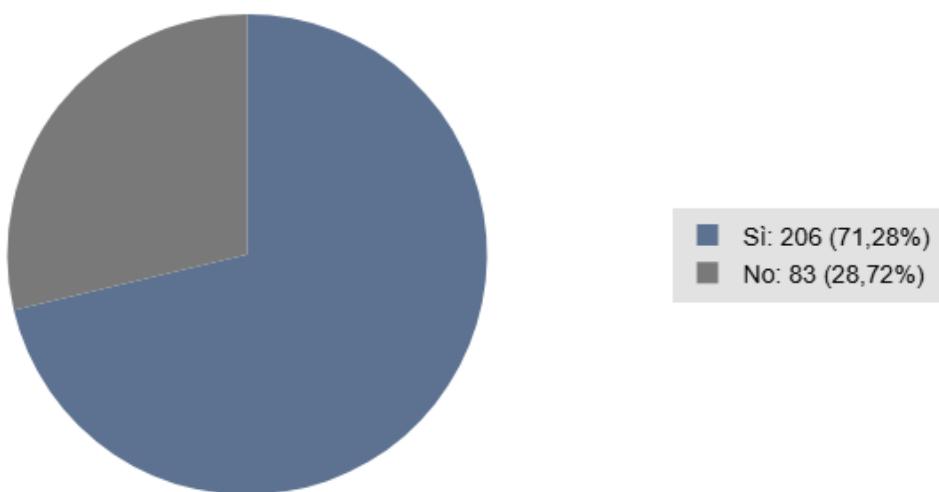
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Omozzoli Parisetti

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana centrale
Denominazione della sede	Omozzoli Parisetti
Comune	Reggio Emilia
CAP	42121
Indirizzo e numero civico	Via Toschi 24

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	20
Numero personale dipendente tempo pieno	18
Numero personale dipendente part time	2
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Lavoro su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

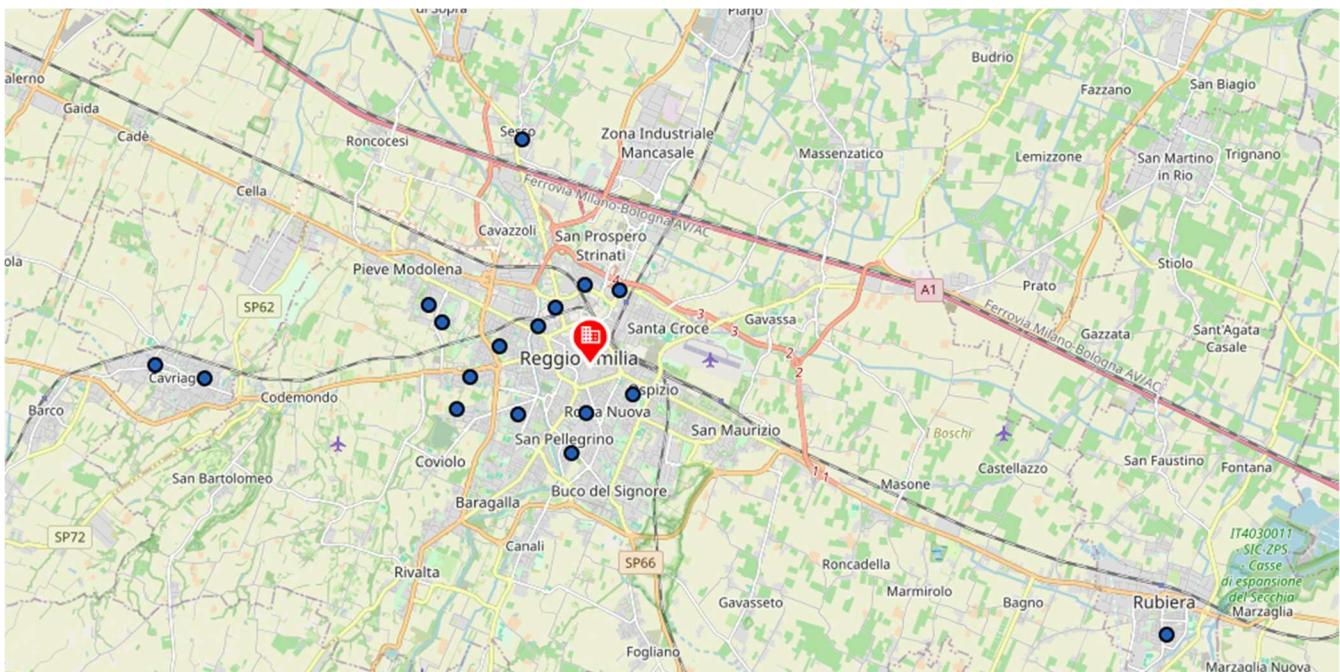
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	1
Aree di soste esterne	No
Area pedonale o ZTL	Sì
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



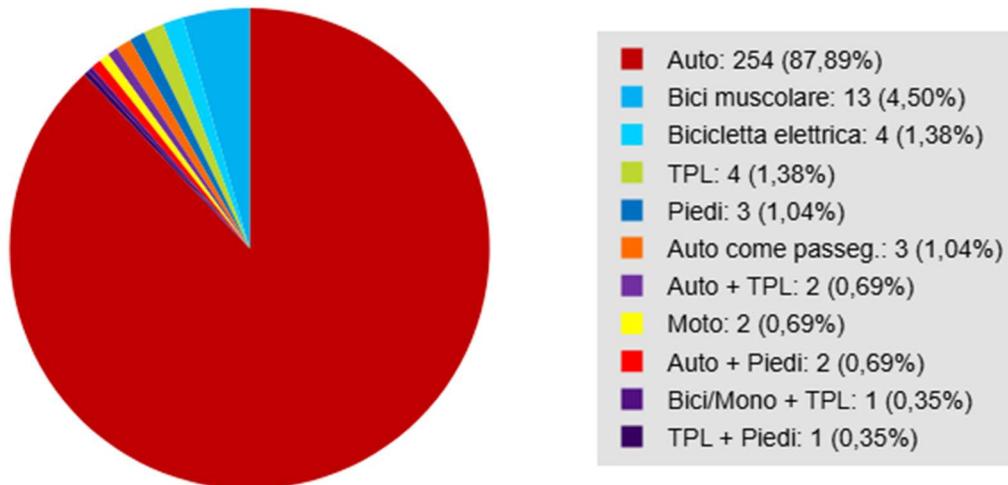
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

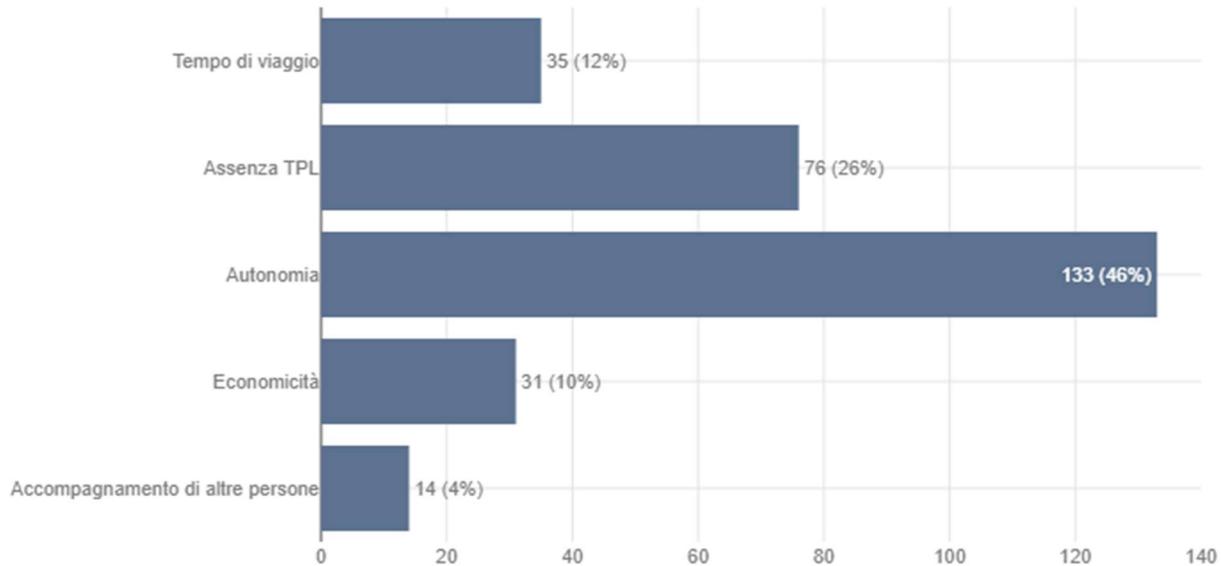
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

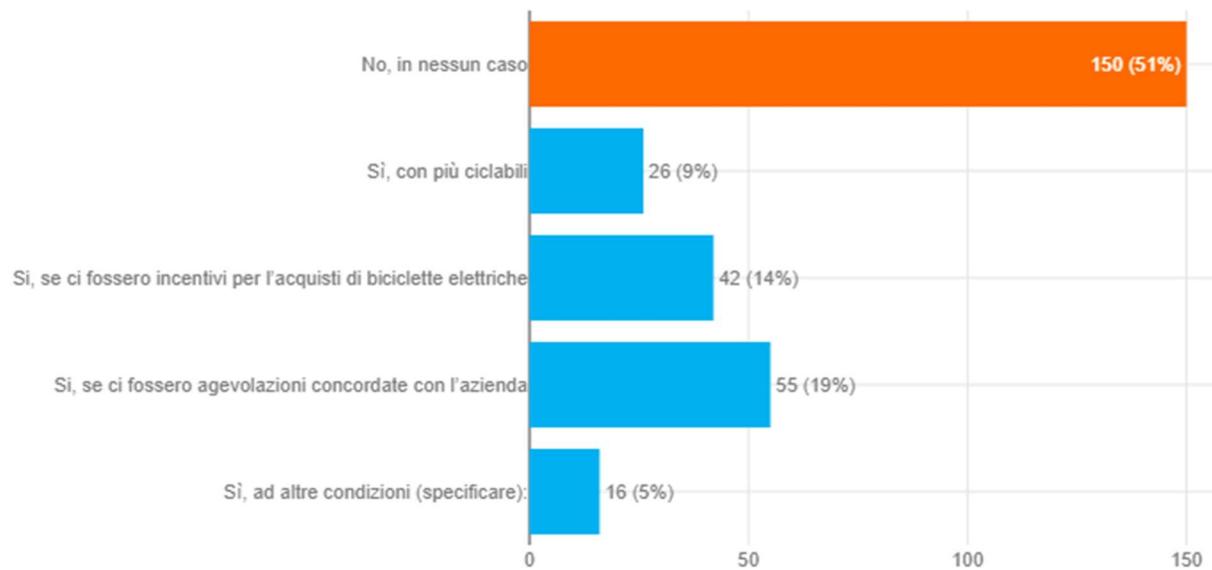
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



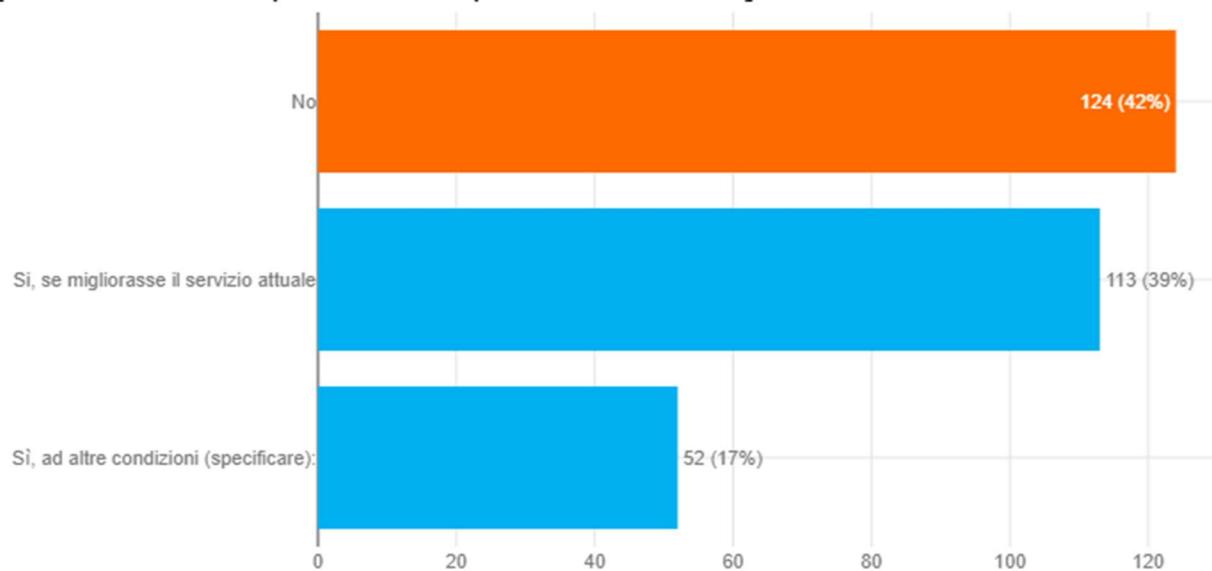
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

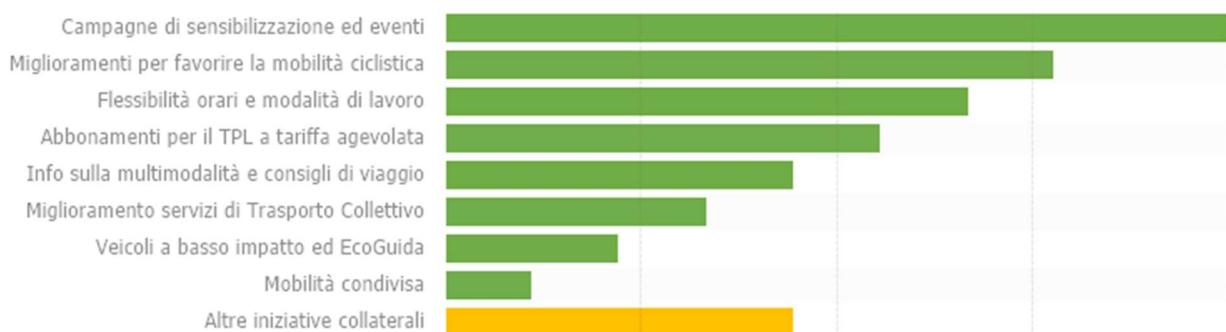


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di

gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	6	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	0	0,00	0		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	2	1,00	110		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	2,63	1.316,15	0,24
Trasporto pubblico	0,00	0,00	0,00
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,18	87,74	0,02
Benefici ambientali [kg/anno]	2,81	1.403,89	0,26

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

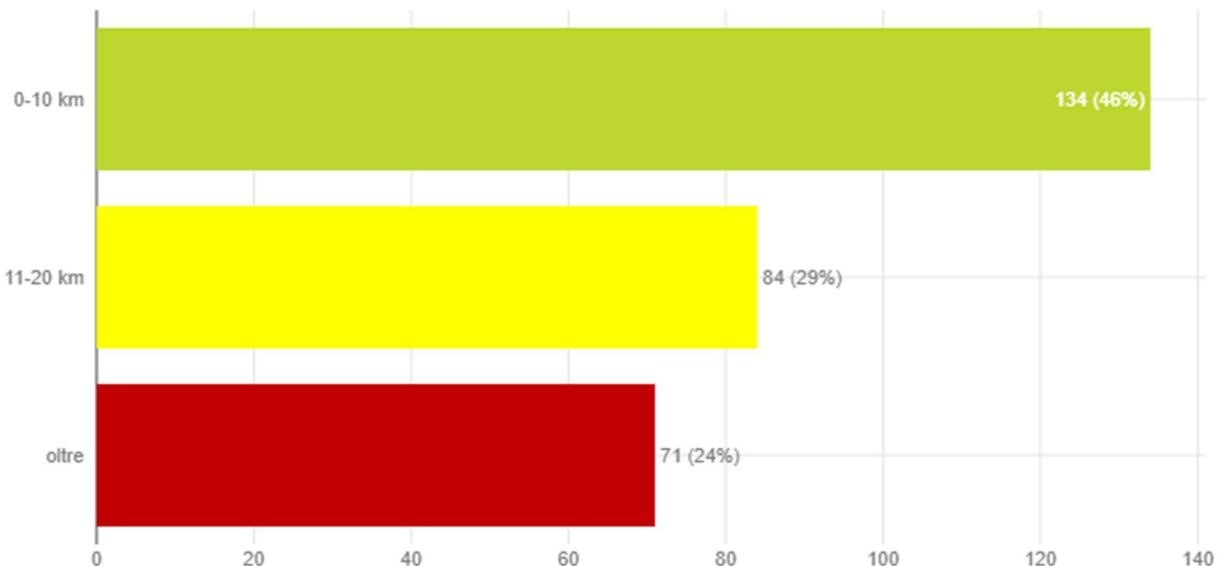
Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
42019	SCANDIANO	1
42025	CAVRIAGO	2
42034	CASINA	1
42048	RUBIERA	1
42122	REGGIO NELL'EMILIA	2
42123	REGGIO NELL'EMILIA	5
42124	REGGIO NELL'EMILIA	8

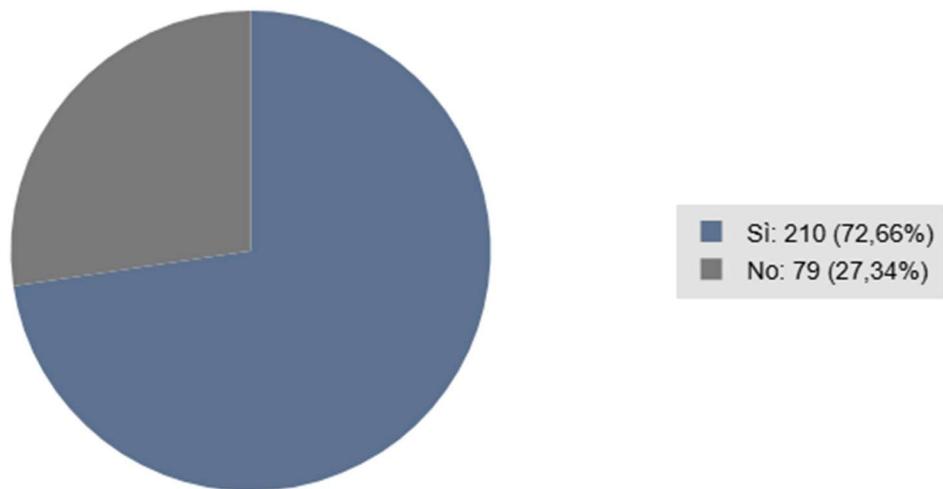
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
<i>Orari di entrata dei dipendenti</i>							
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica

Orari di uscita dei dipendenti

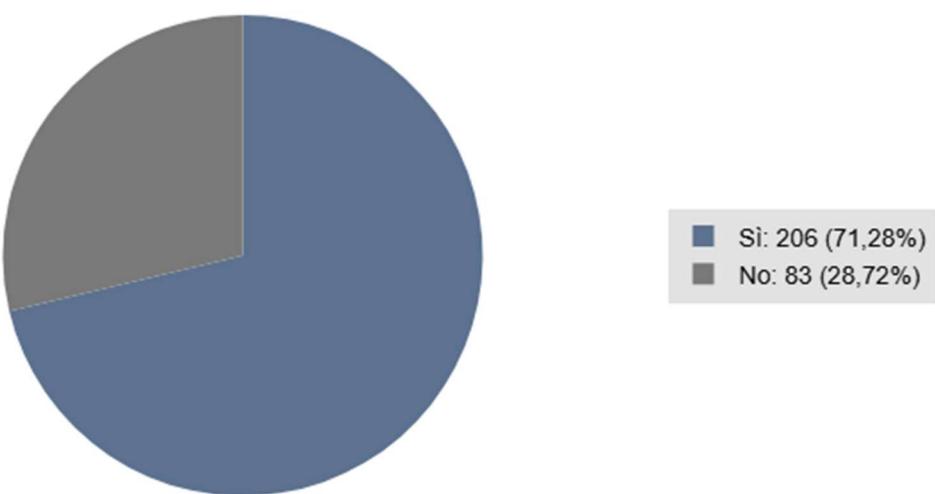
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone
AGGLOMERATO CENTRI DIURNI ANZIANI
Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Indirizzi:

- CENTRO DIURNO LORENZO E ENRICO FERRETTI - VIA DEL GHIRLANDAIO N. 6
- CENTRO DIURNO IL MELOGRANO - VIA GRAN SASSO D'ITALIA N. 17
- CENTRO DIURNO LA COCCINELLA - VIA CECOSLOVACCHIA N. 14
- CENTRO DIURNO STELLA POLARE - VIA ACCURSIO DA REGGIO N. 20
- CENTRO DIURNO TAGLIAVINI E FERRARI - VIA GATTALUPA N. 5

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	AGGLOMERATO CENTRI DIURNI
Comune	Reggio Emilia
CAP	42122
Indirizzo e numero civico	vari

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	38
Numero personale dipendente tempo pieno	23
Numero personale dipendente part time	15
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Su turni dalle 7 alle 19
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	No
Domenica lavorativa	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Area di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		

Strumenti per smart working forniti?		
--------------------------------------	--	--

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	
Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla 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. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

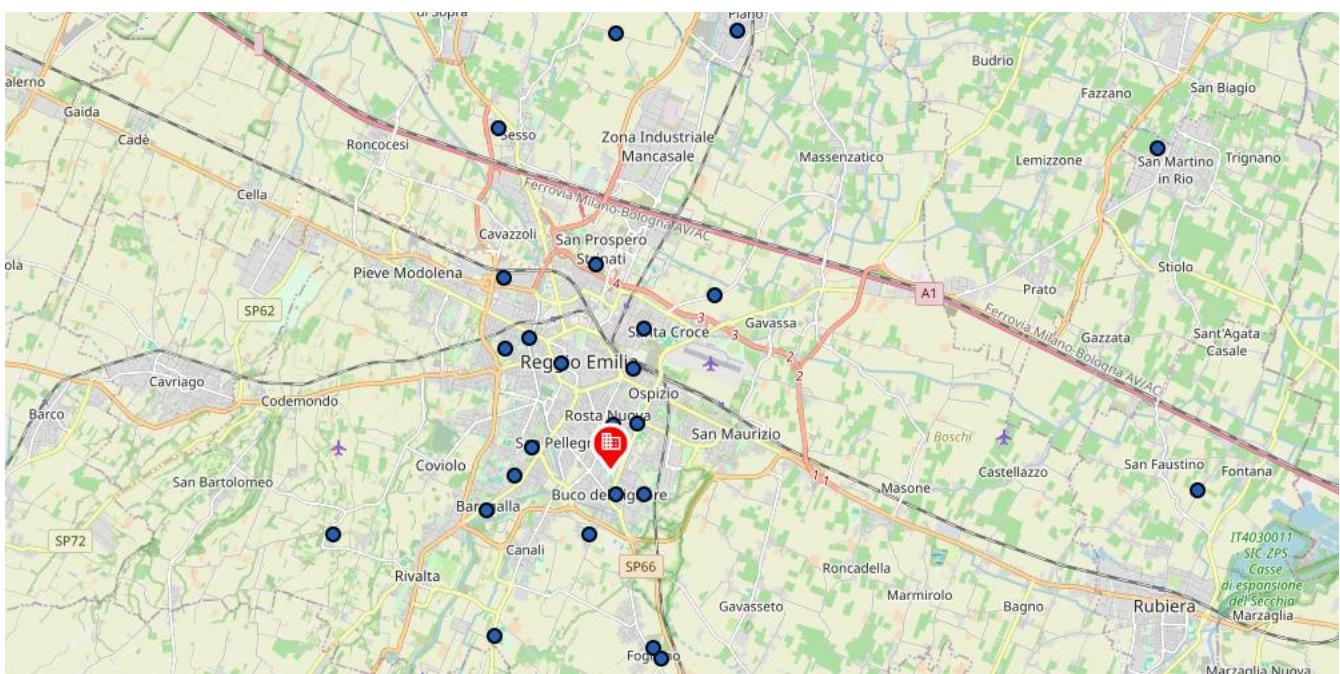
Offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500m)

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Alta

Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	1
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



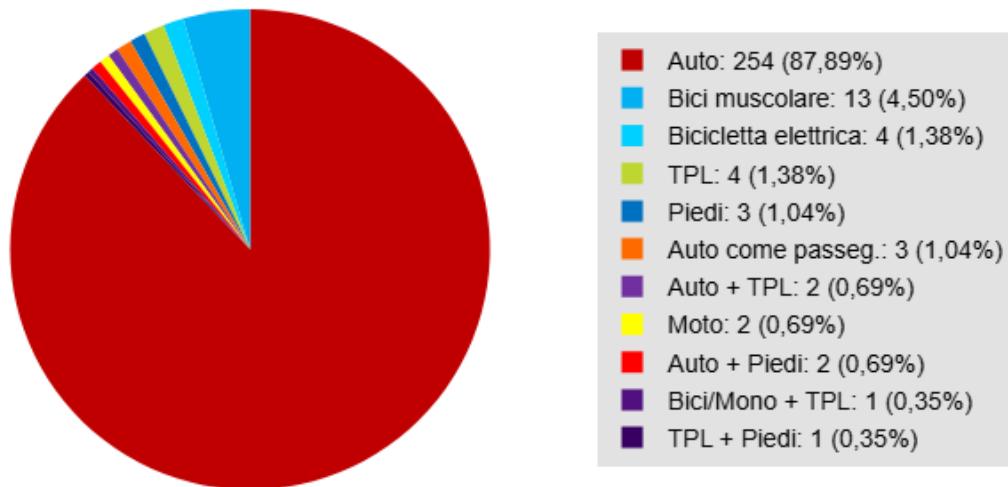
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

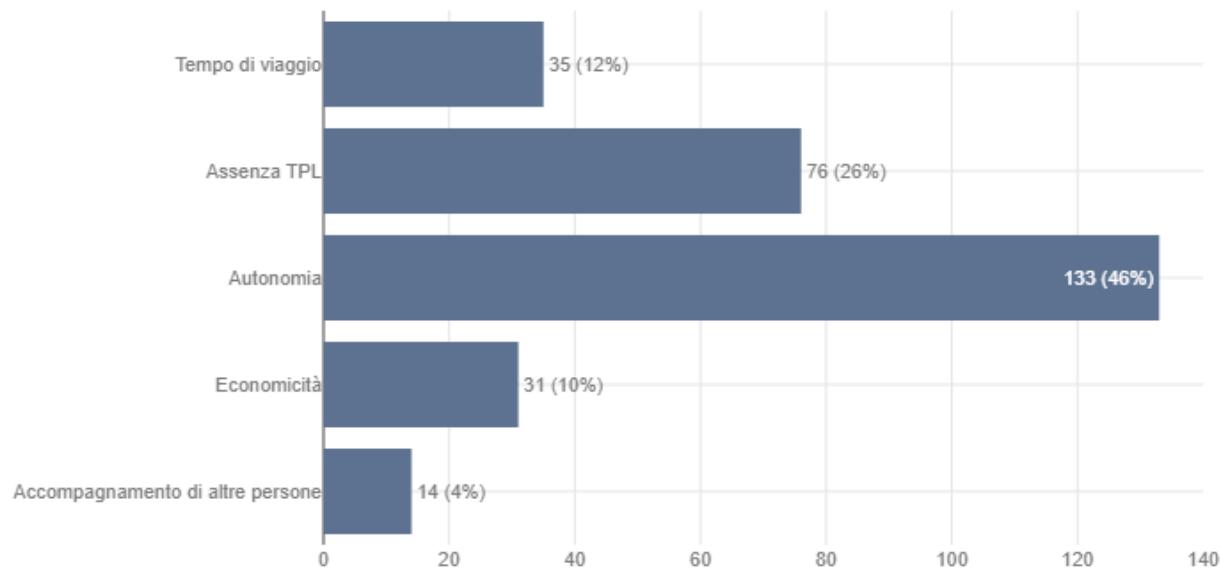
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

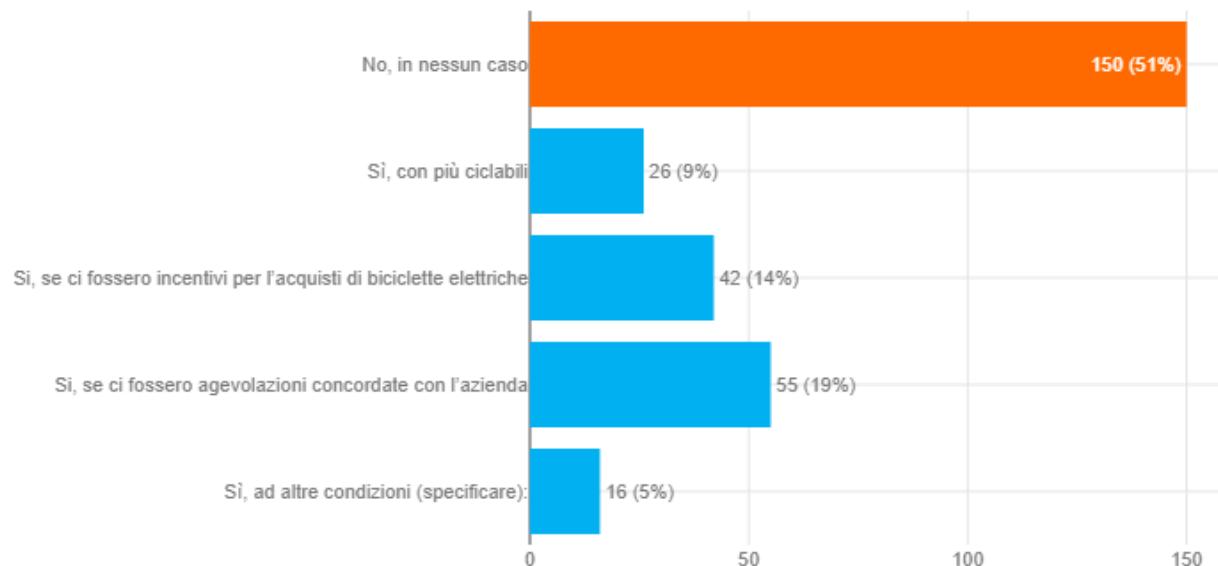
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



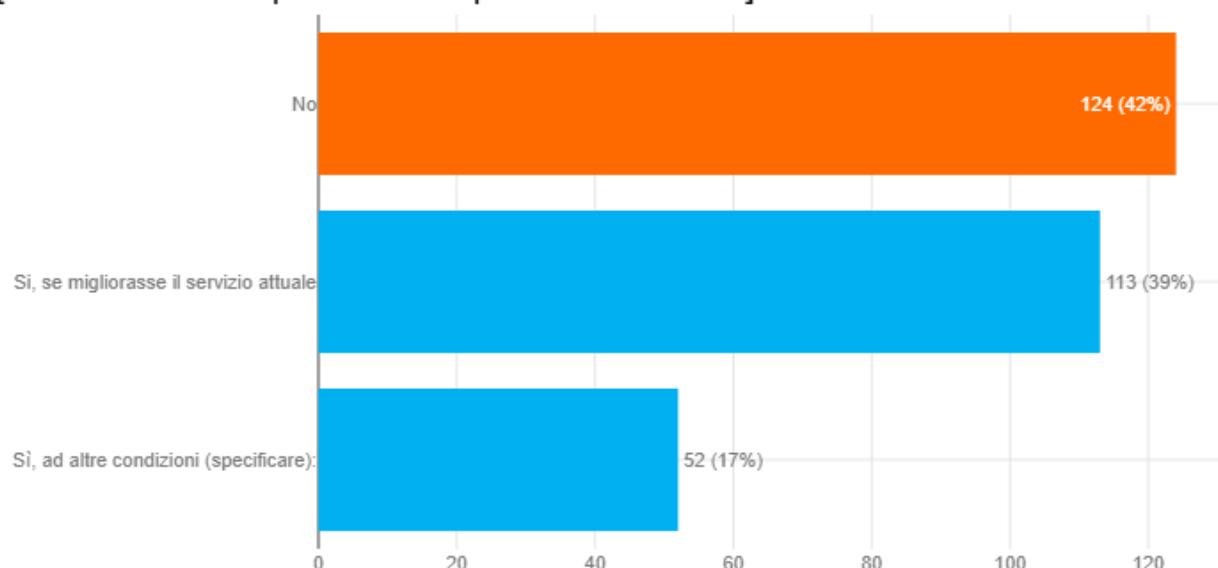
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

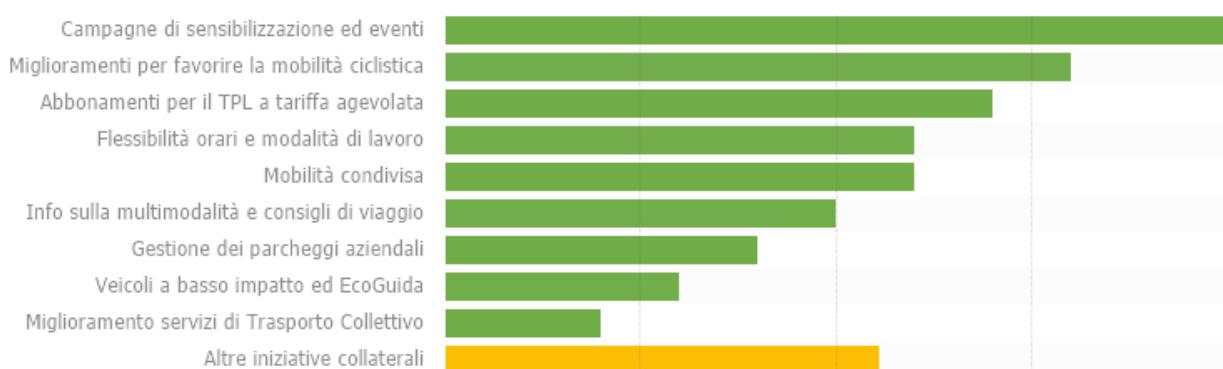


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	1	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	1	5,00	110		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,44	219,36	0,04
Trasporto pubblico	0,44	219,36	0,04
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,88	438,72	0,08

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

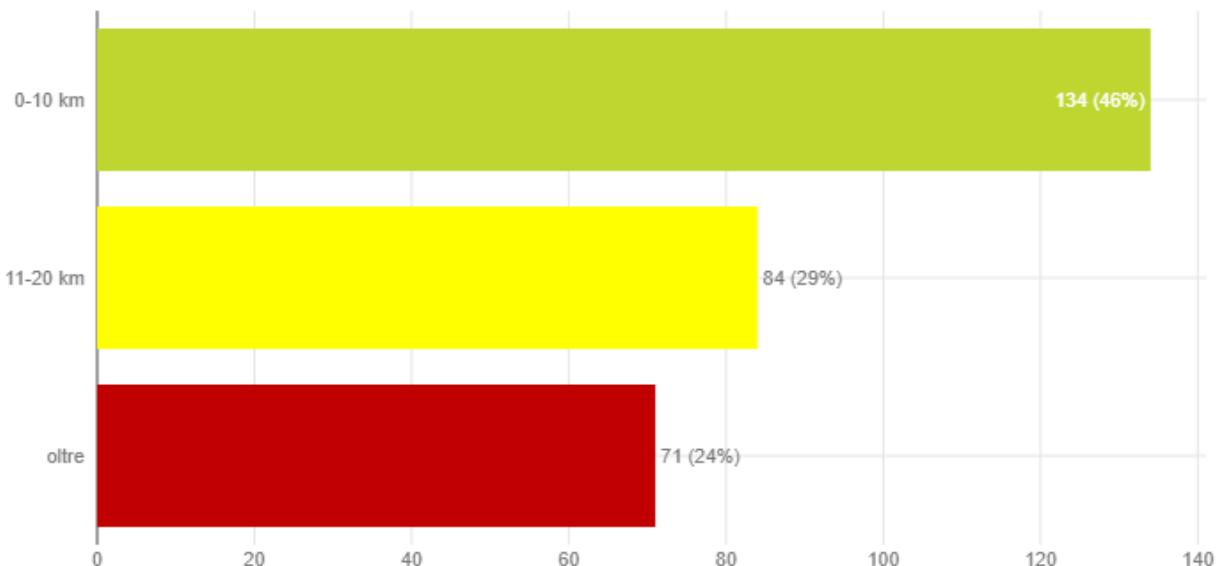
Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
42011	BAGNOLO IN PIANO	2
42012	CAMPAGNOLA EMILIA	1
42018	SAN MARTINO IN RIO	1
42019	SCANDIANO	3
42020	ALBINEA	1
42023	CADELBOSCO DI SOPRA	1
42024	CASTELNOVO DI SOTTO	1
42027	MONTECCHIO EMILIA	1
42030	VEZZANO SUL CROSTOLO	1
42040	CAMPEGINE	1
42048	RUBIERA	1
42121	REGGIO NELL'EMILIA	3

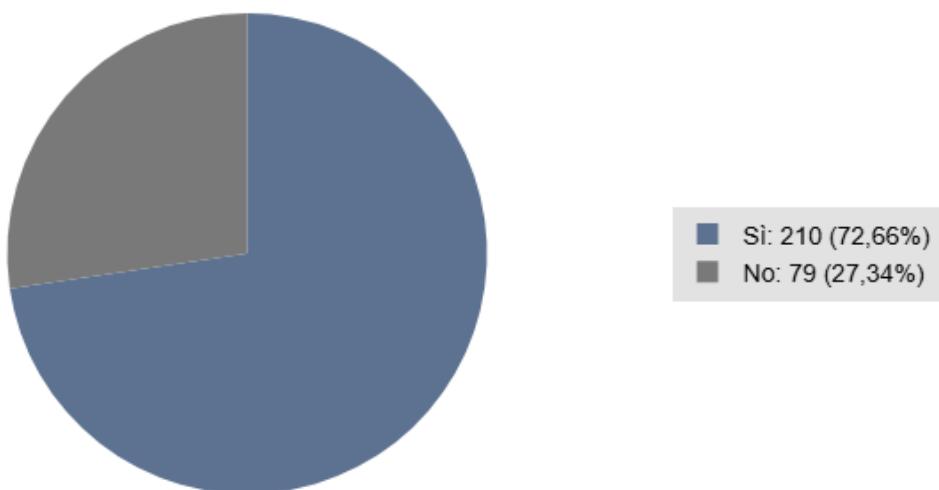
42122	REGGIO NELL'EMILIA	5
42123	REGGIO NELL'EMILIA	8
42124	REGGIO NELL'EMILIA	8

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
<i>Orari di entrata dei dipendenti</i>							
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
<i>Orari di uscita dei dipendenti</i>							

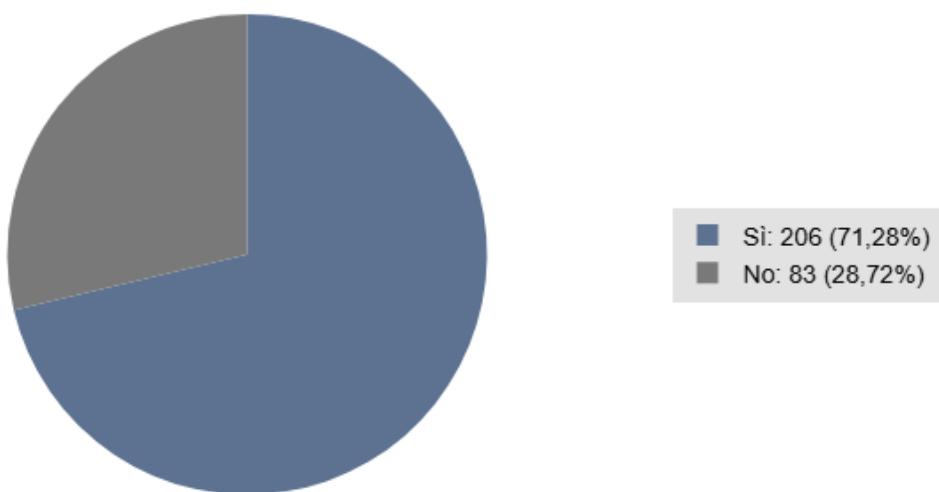
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Villaggio Dossetti

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Villaggio Dossetti
Comune	Reggio Emilia
CAP	42123
Indirizzo e numero civico	Via Martiri della Bettola 51

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	46
Numero personale dipendente tempo pieno	36
Numero personale dipendente part time	10
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	07:15 - 09:15
Orario di uscita dei dipendenti	13:15 - 18:45
Altri orari	turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	Sì	
Ore/giornate in smart working	30 ore	
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?	Sì	

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

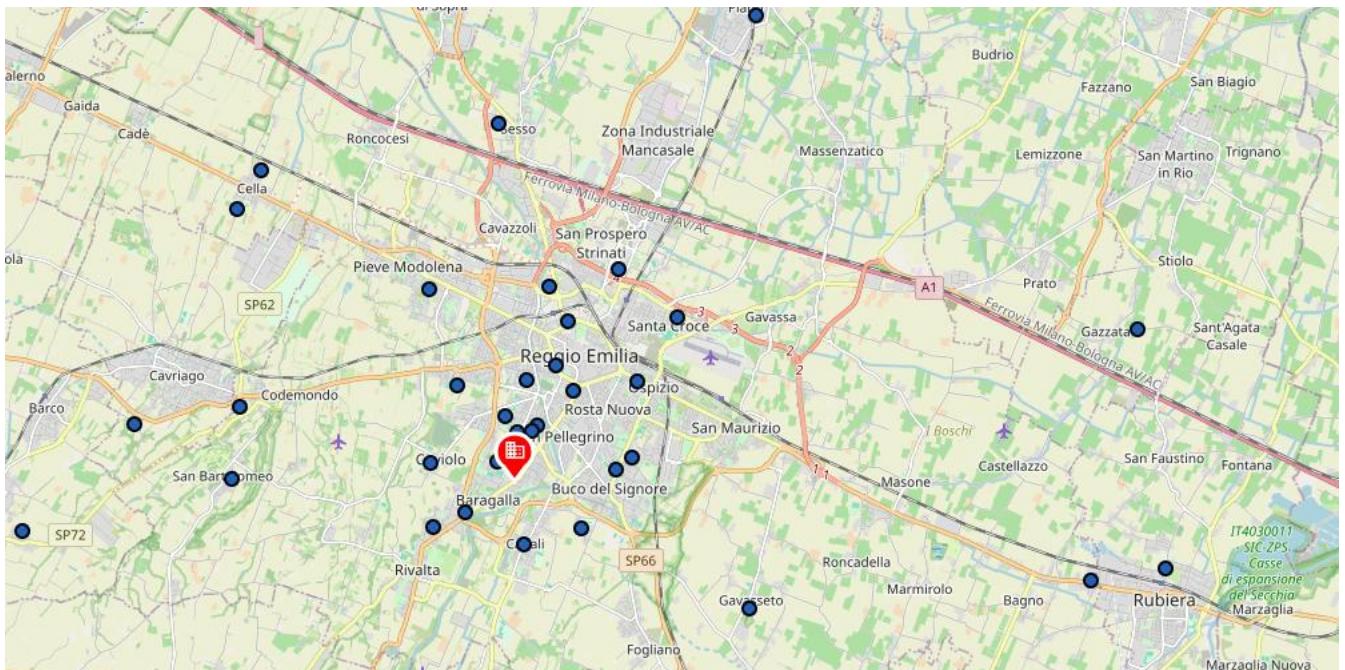
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Molto alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Molto alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



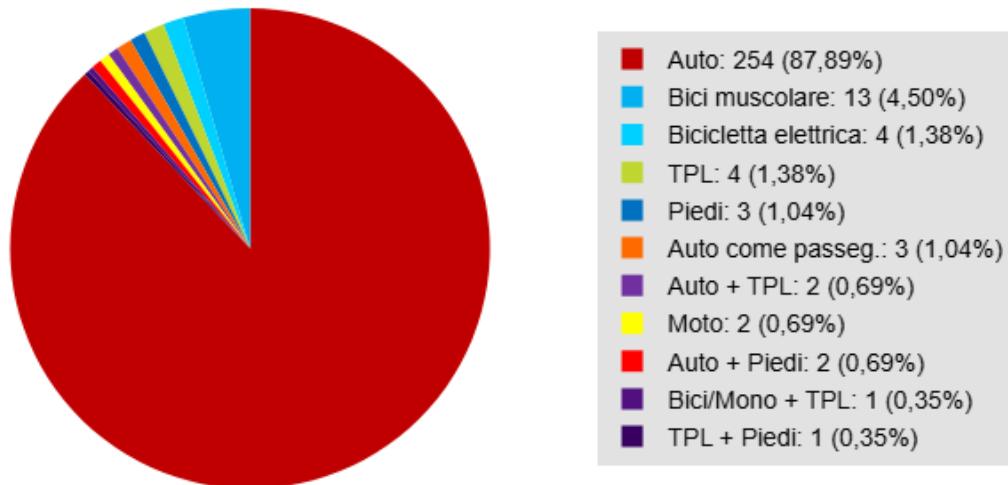
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

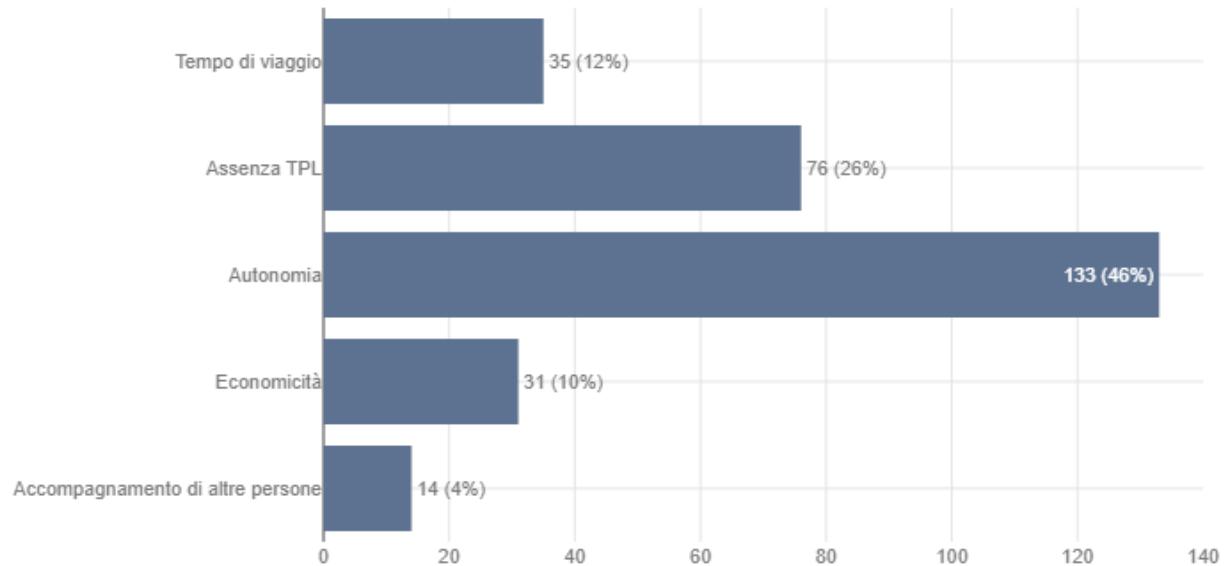
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

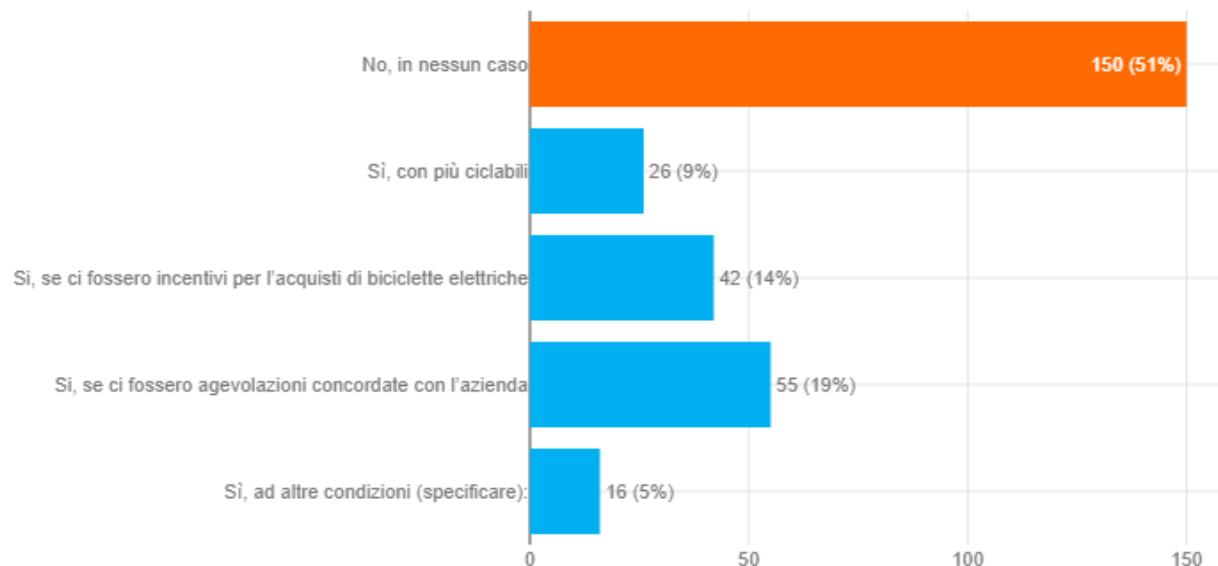
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



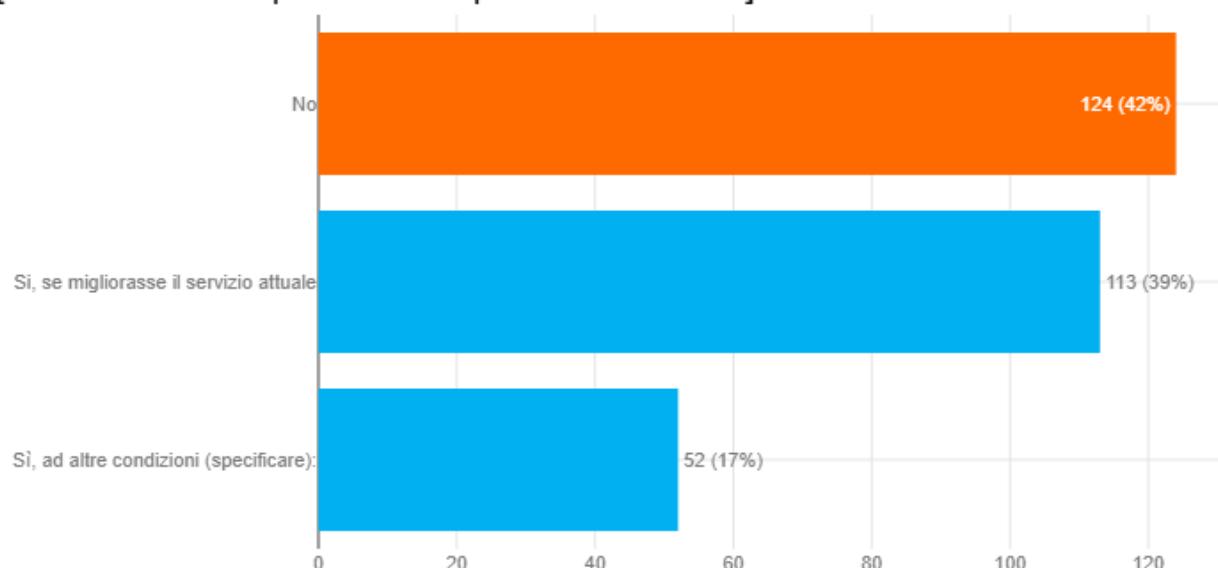
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

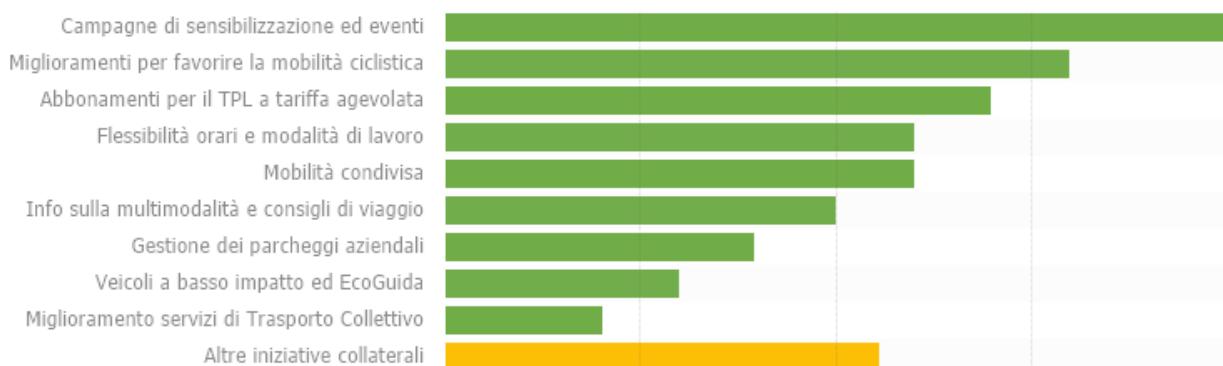


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	3	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	1	5,00	200		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	10	15,00	40		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	1,31	658,08	0,12
Trasporto pubblico	0,80	398,83	0,07
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	4,78	2.393,00	0,43
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	6,89	3.449,91	0,62

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

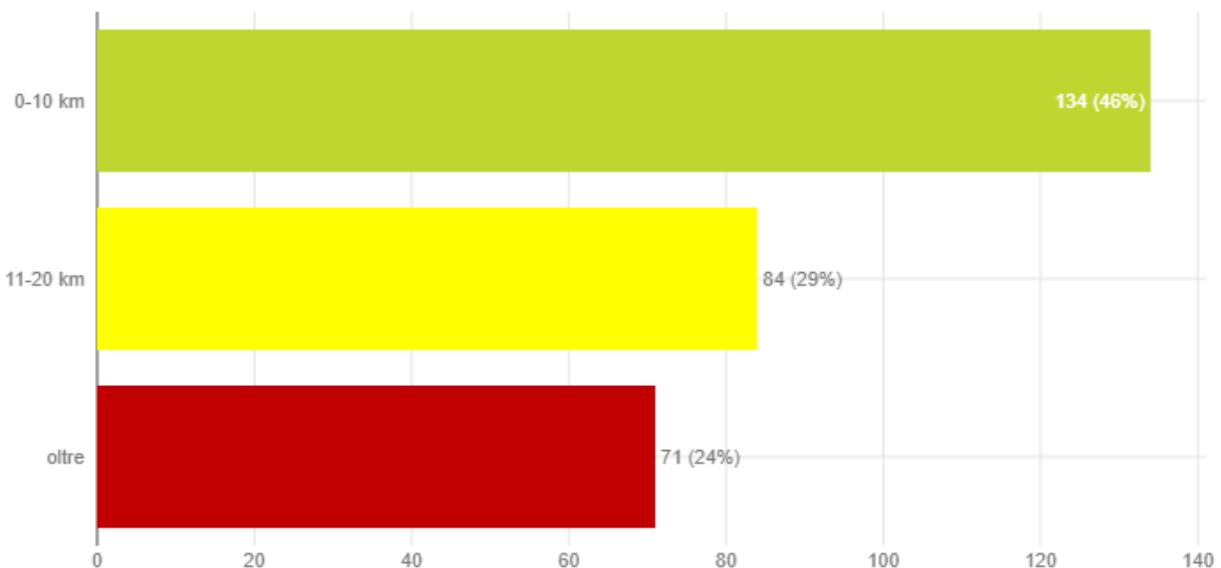
CAP	Città	N° dipendenti
40017	SAN GIOVANNI IN PERSICETO	1
42011	BAGNOLO IN PIANO	2
42018	SAN MARTINO IN RIO	1
42019	SCANDIANO	1
42020	ALBINEA	2
42025	CAVRIAGO	1
42042	FABBRICO	1
42047	ROLO	1
42048	RUBIERA	1
42100	REGGIO NELL'EMILIA	1
42121	REGGIO NELL'EMILIA	1

42122	REGGIO NELL'EMILIA	6
42123	REGGIO NELL'EMILIA	15
42124	REGGIO NELL'EMILIA	9
43032	VENTASSO	1
43100	PARMA	1
43126	PARMA	1

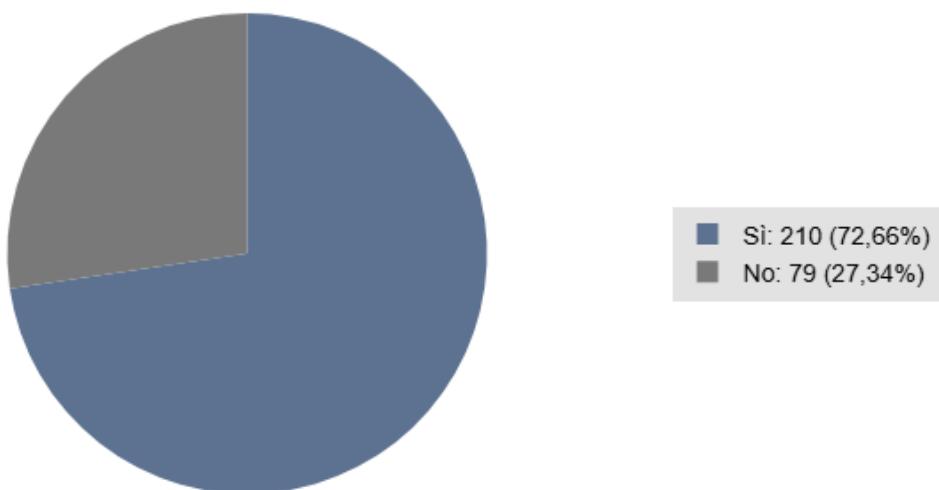
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
<i>Orari di entrata dei dipendenti</i>							

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
<i>Orari di uscita dei dipendenti</i>							

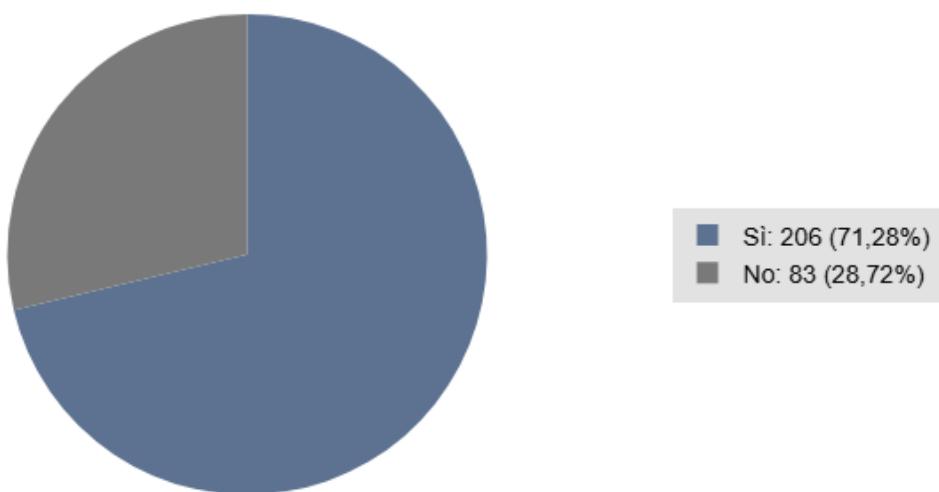
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

La Cava diurno e residenziale

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Extraurbana
Denominazione della sede	La Cava diurno e residenziale
Comune	Reggio Emilia
CAP	42124
Indirizzo e numero civico	Via Salimbene da Parma 39

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	33
Numero personale dipendente tempo pieno	27
Numero personale dipendente part time	6
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	Lavoro su più turni h24
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	Sì
Domenica lavorativa	Sì

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	Sì	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

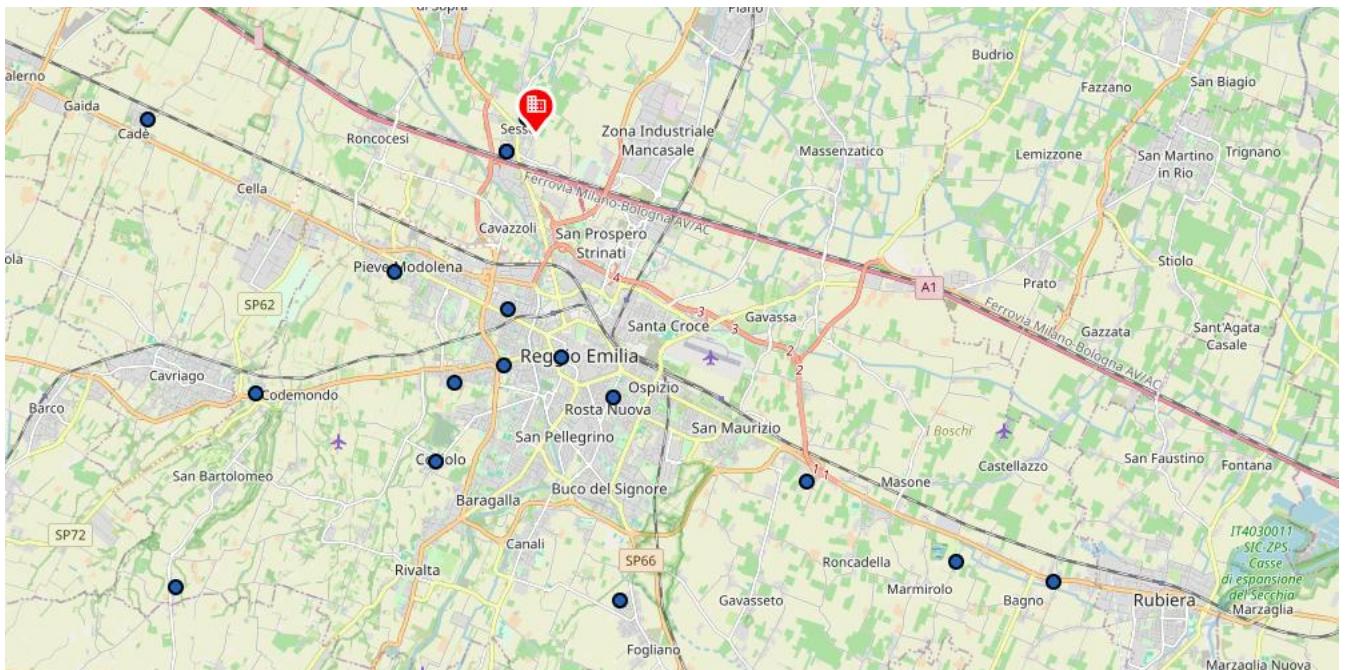
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Bassa
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Bassa
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



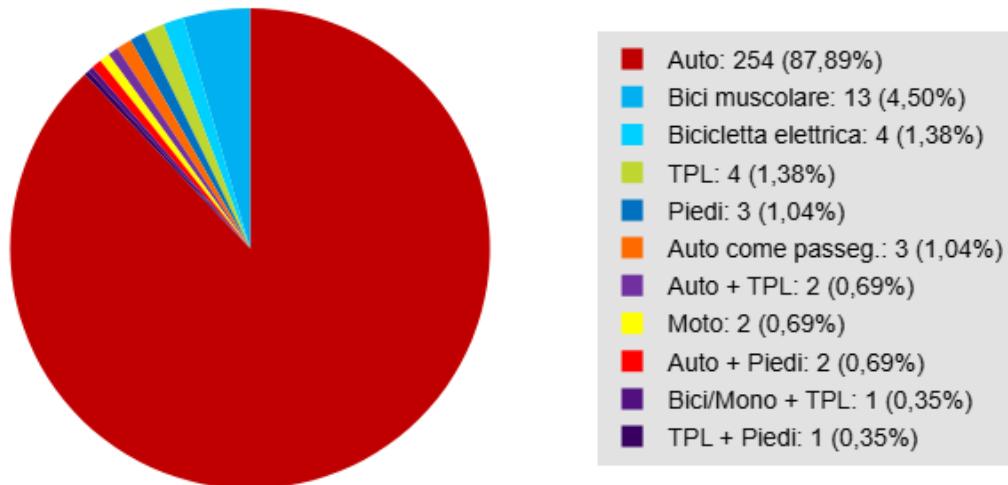
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

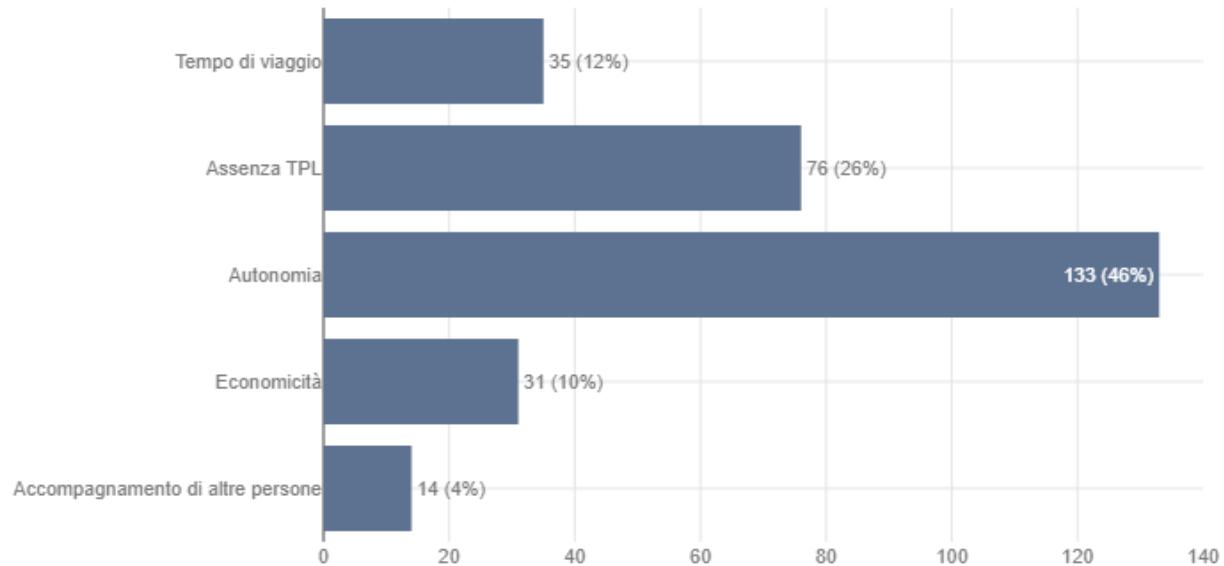
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

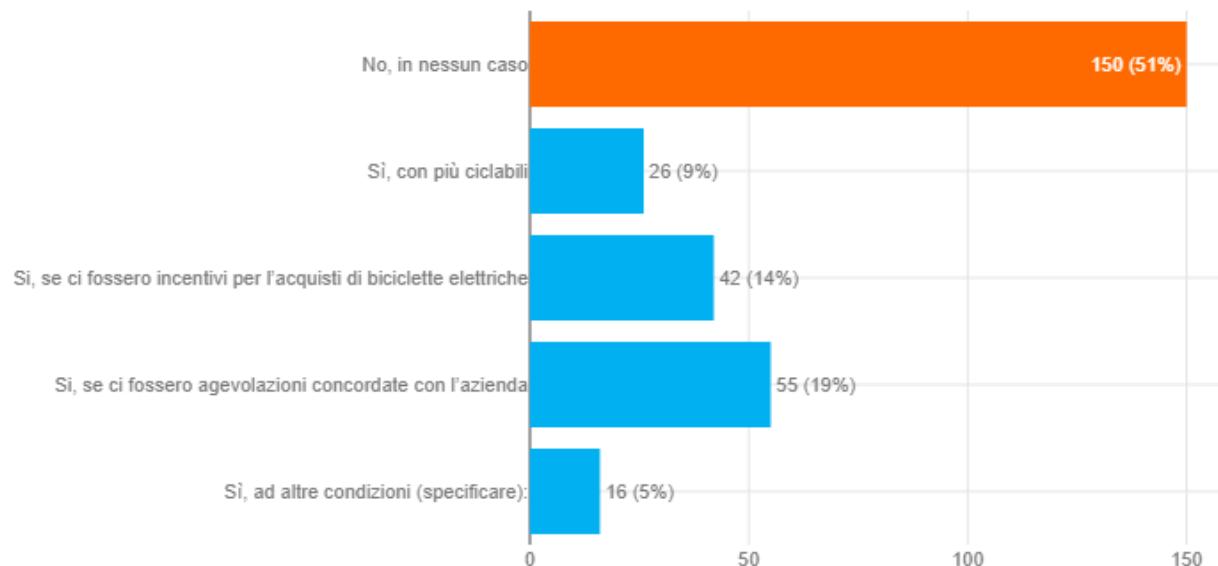
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



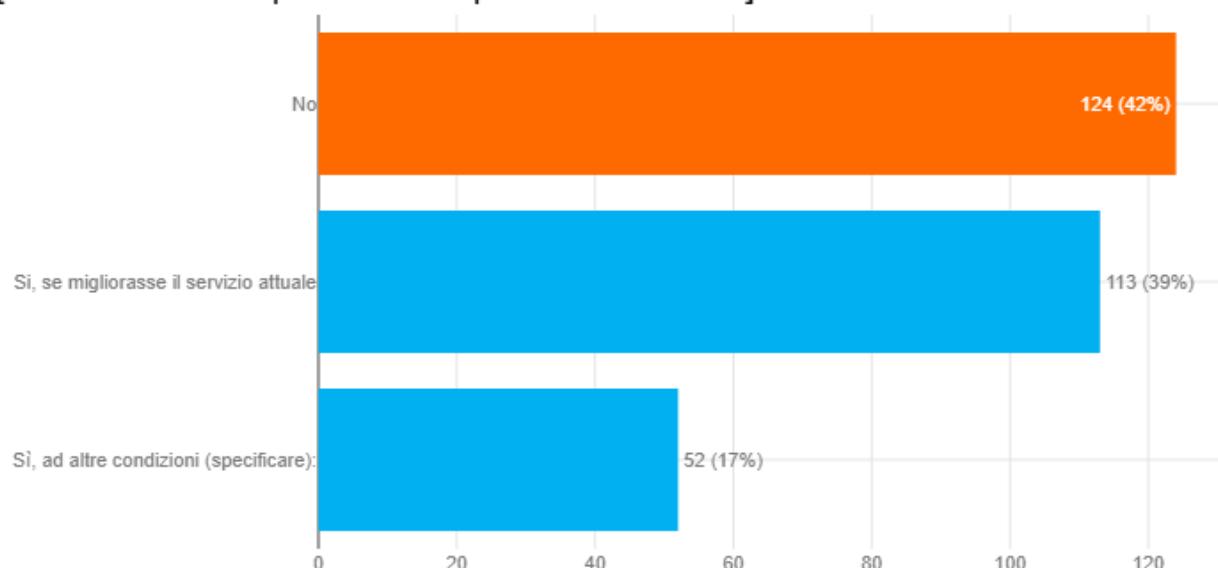
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

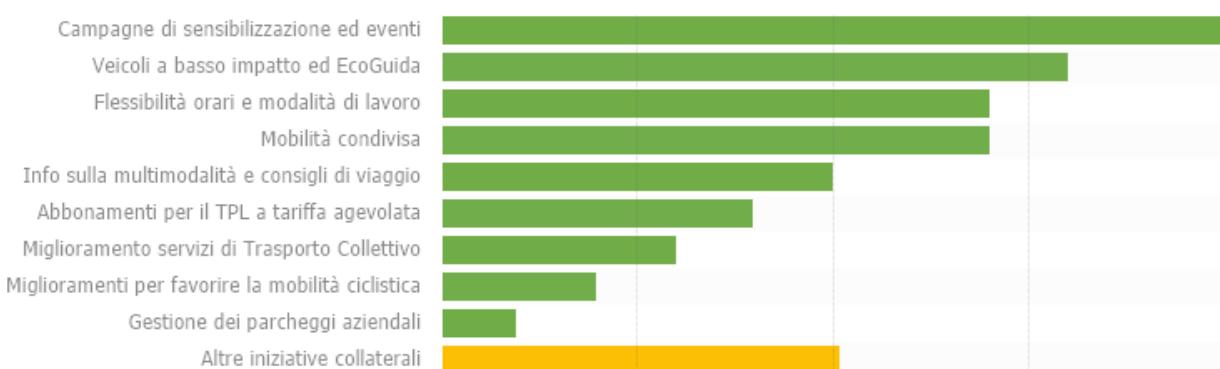


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	0	0,00	0		0	0,00
Trasporto pubblico	0	0,00	0		0	0,00
Car pooling	2	10,00	100		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,00	0,00	0,00
Trasporto pubblico	0,00	0,00	0,00
Car pooling	0,80	578,83	0,07
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,80	578,83	0,07

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
41122	MODENA	1
42012	CAMPAGNOLA EMILIA	1
42016	GUASTALLA	3
42017	NOVELLARA	2
42019	SCANDIANO	1
42020	SAN POLO D'ENZA	1
42020	ALBINEA	1
42023	CADELBOSCO DI SOPRA	1
42030	VEZZANO SUL CROSTOLO	1
42042	FABBRICO	1
42121	REGGIO NELL'EMILIA	1
42122	REGGIO NELL'EMILIA	3

42122	Reggio nell'Emilia	1
42123	REGGIO NELL'EMILIA	6
42124	REGGIO NELL'EMILIA	7
64032	ATRI	1
95042	GRAMMICHELE	1

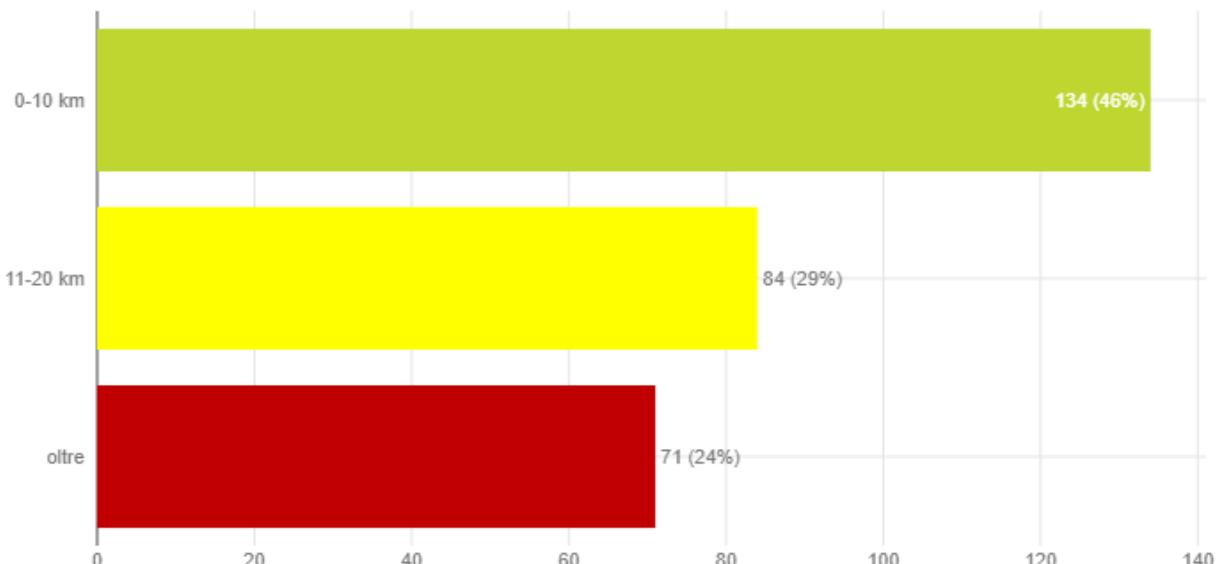
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

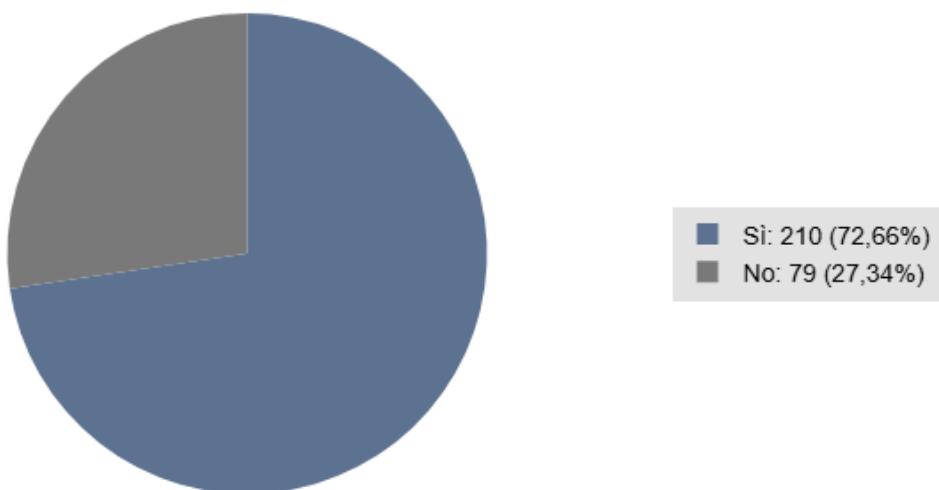
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

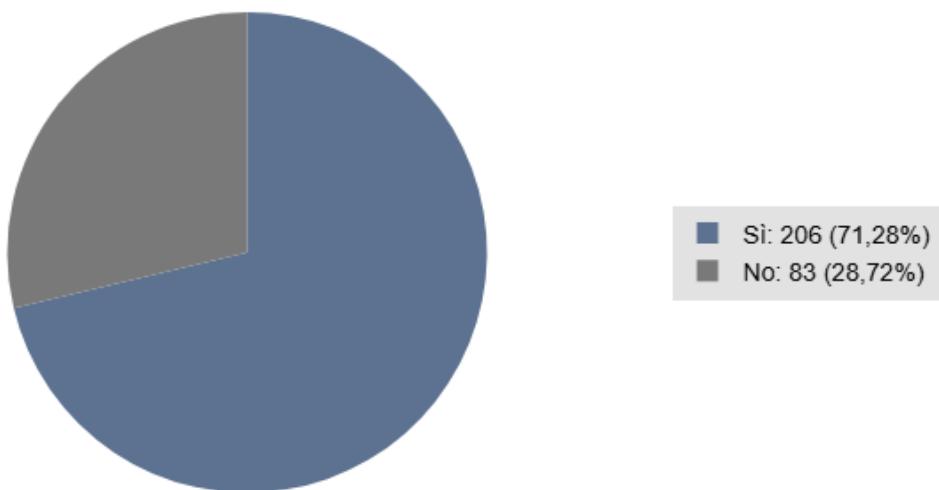
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone
Agglomerato abitazioni per livelli di autonomia
Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Indirizzi:

- APPARTAMENTI PER CITTADINI DISABILI "VIA ROSSENA" - VIA ROSSENA, 8
- APPARTAMENTI GERRA - VIA EMILIA OSPIZIO 89 E 89/1

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Agglomerato abitazioni per livelli di autonomia
Comune	Reggio Emilia
CAP	42123
Indirizzo e numero civico	VARI

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	7
Numero personale dipendente tempo pieno	6
Numero personale dipendente part time	1
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	No
Domenica lavorativa	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore

Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Sì	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		

Strumenti per smart working forniti?		
--------------------------------------	--	--

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	No	
Mensa aziendale	No	
Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla 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. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

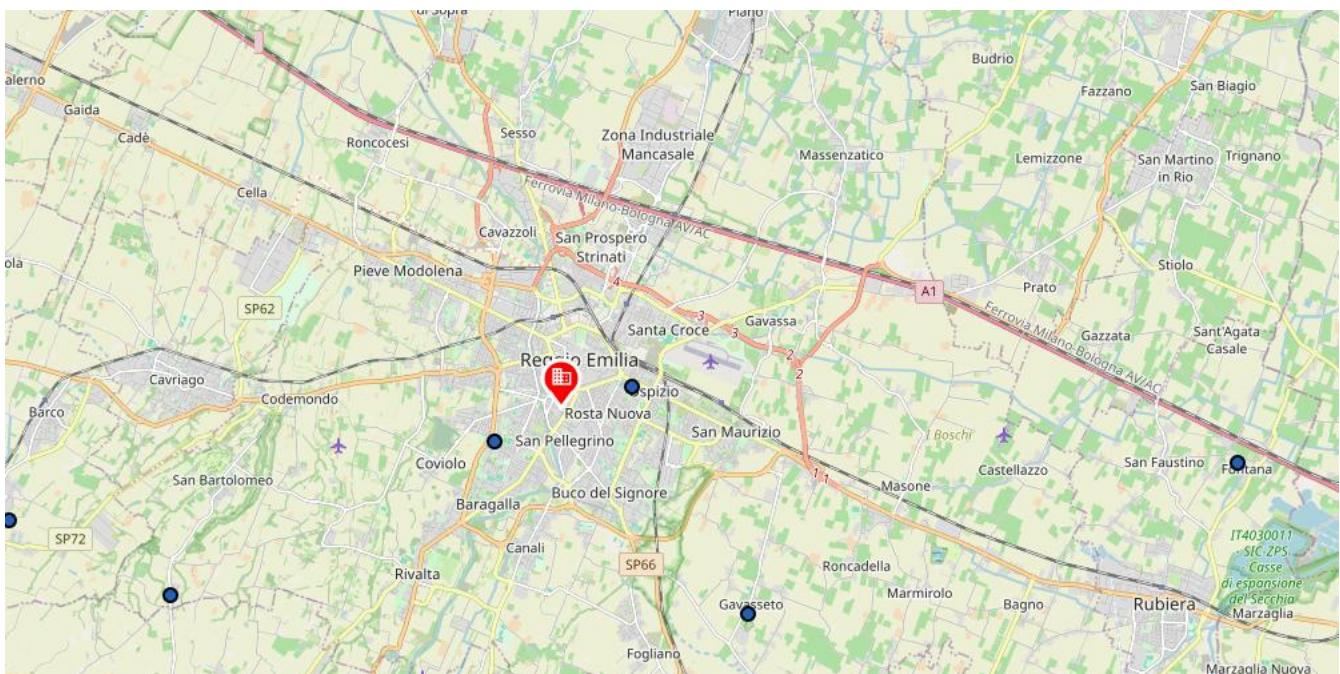
Offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500m)

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Alta

Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	1
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



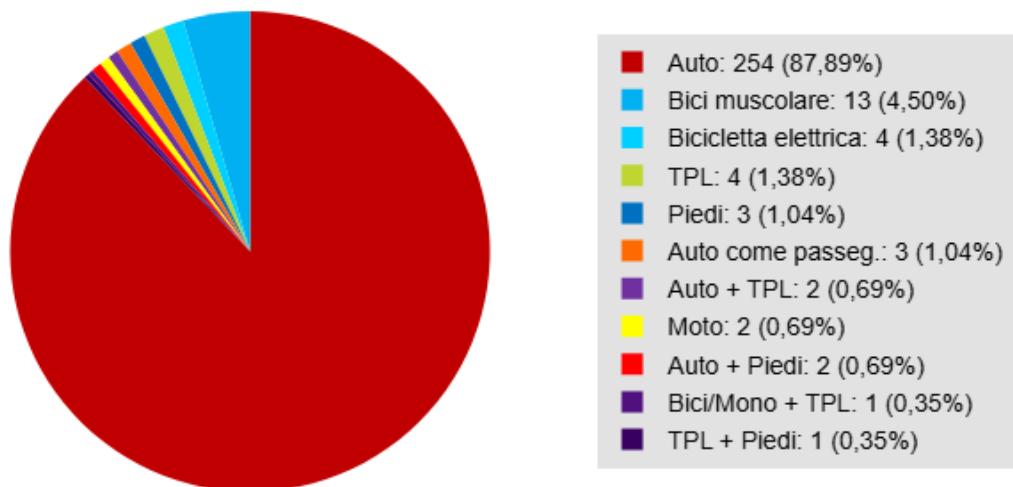
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

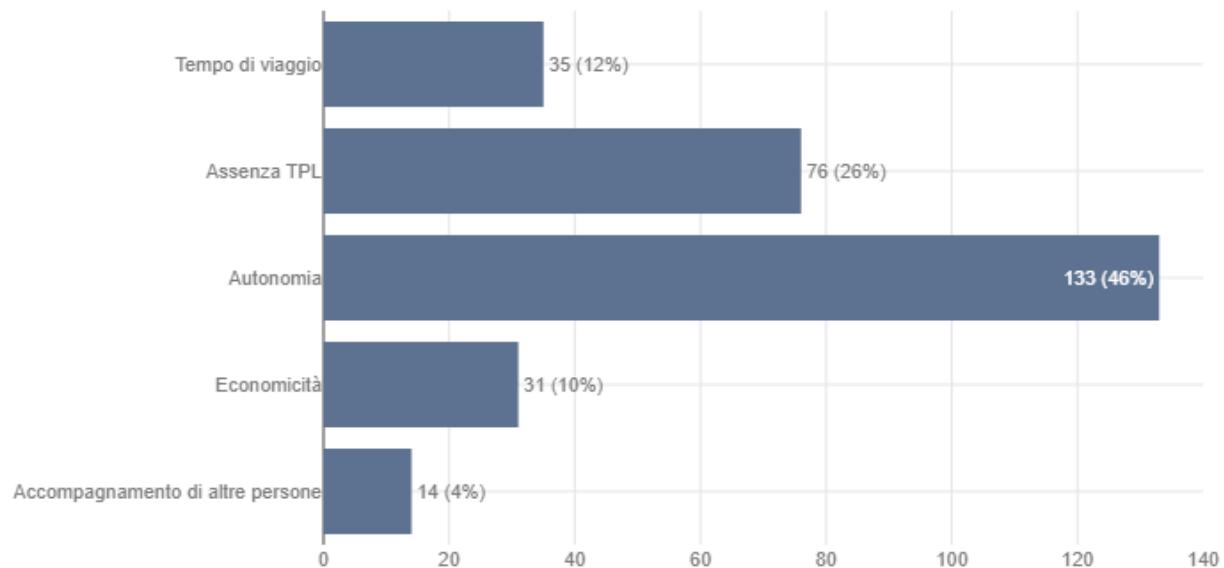
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

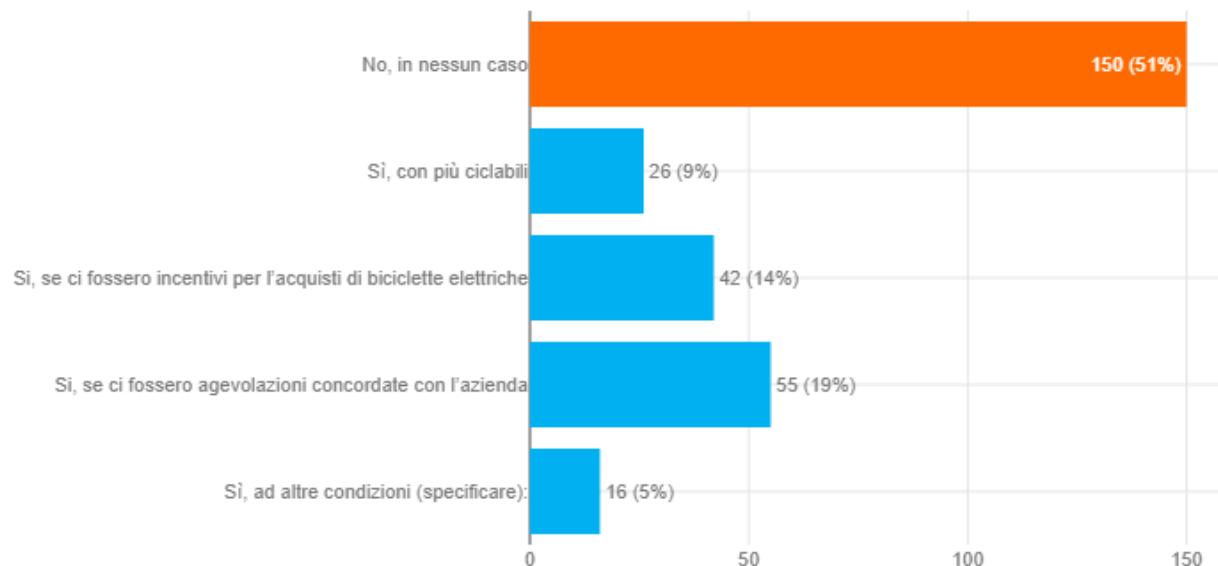
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



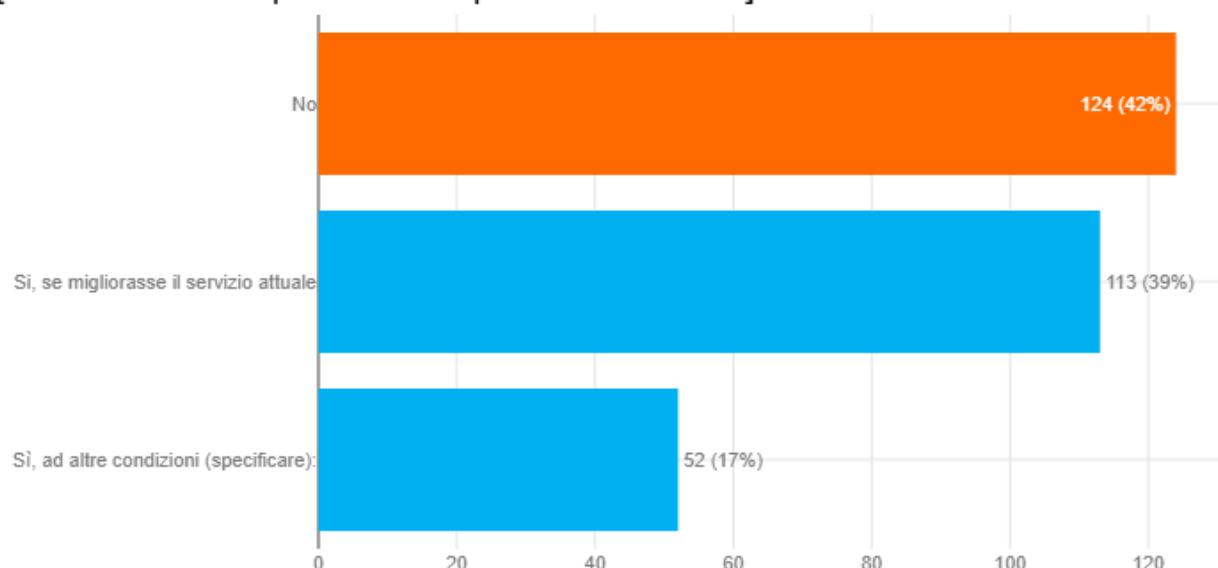
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

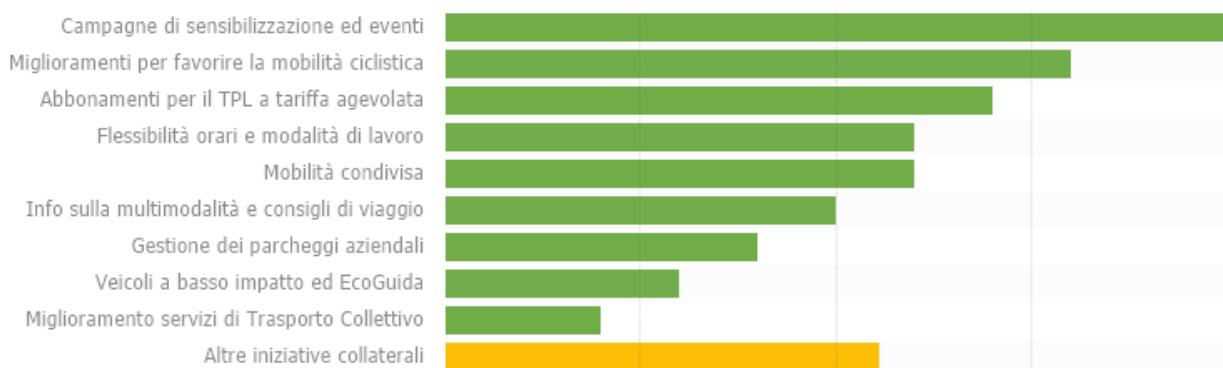


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	1	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	1	5,00	110		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,44	219,36	0,04
Trasporto pubblico	0,44	219,36	0,04
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,88	438,72	0,08

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	BIKE TO WORK 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
42021	BIBBIANO	1
42026	CIANO D'ENZA	1
42048	RUBIERA	1
42122	REGGIO NELL'EMILIA	2
42123	REGGIO NELL'EMILIA	2

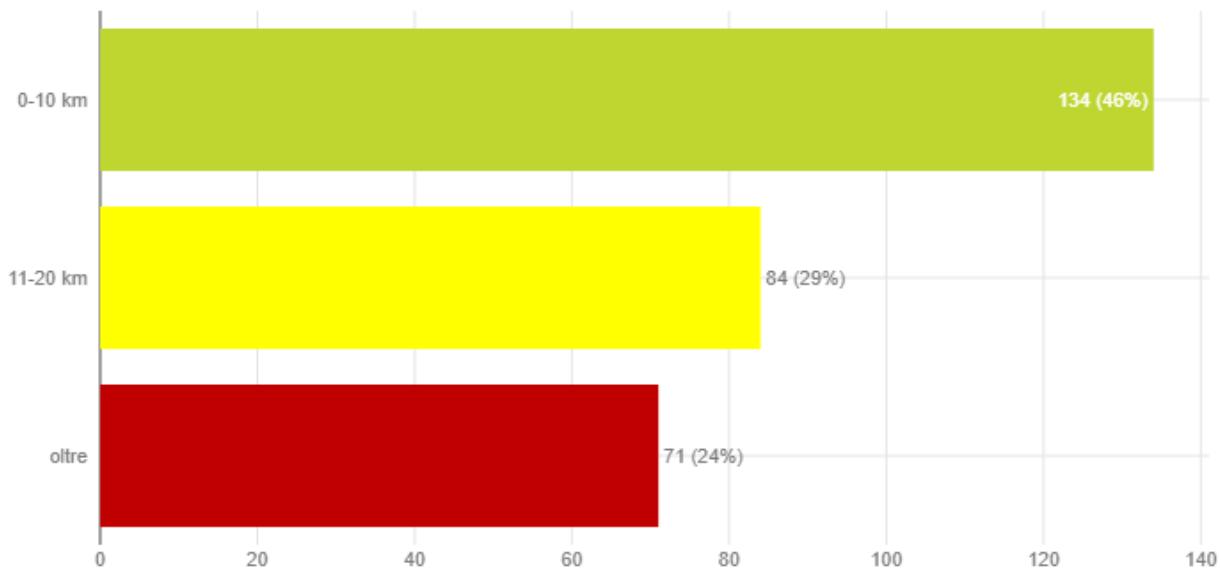
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

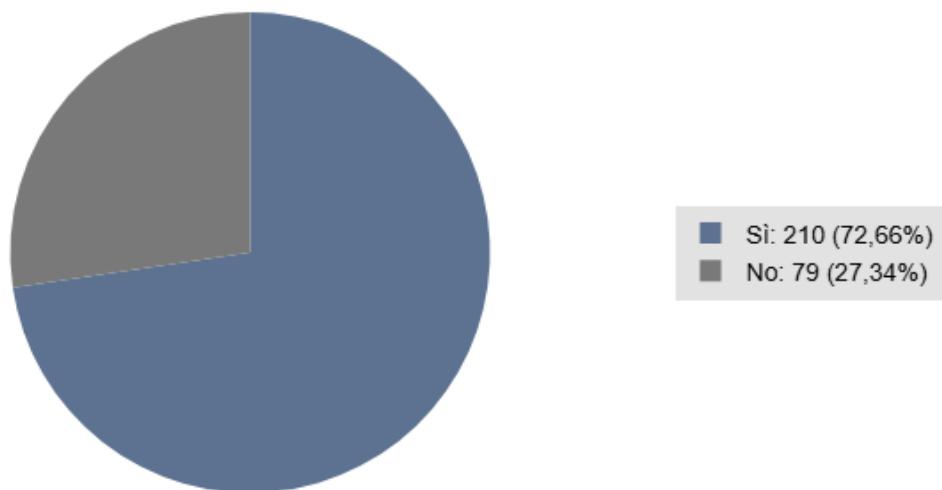
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

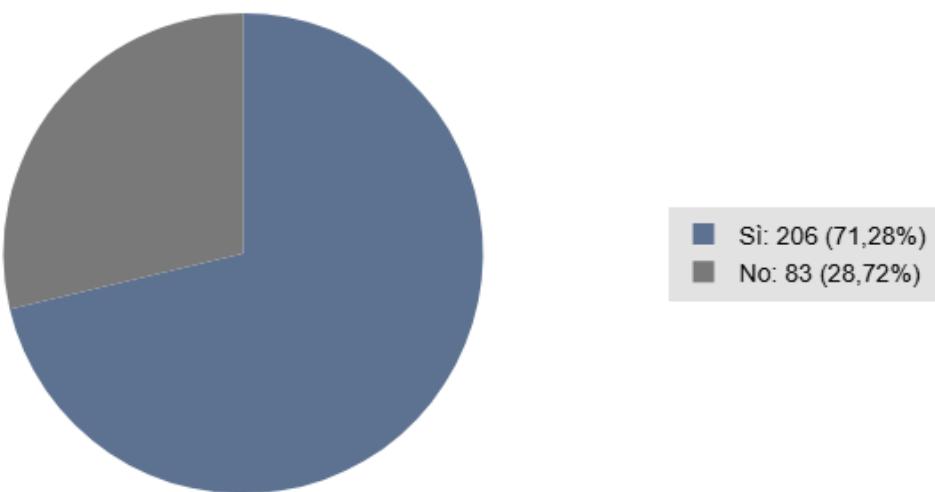
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone
Agglomerati Poli Sociali
Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Indirizzi:

- POLO SOCIALE TERRITORIALE NORD VIALE TRENTO E TRIESTE 11
- POLO SOCIALE TERRITORIALE SUD. VIA MOHANDAS KARAMCHAND GANDHI 20
- POLO CENTRO - UFFICIO MINORI STRANIERI NON ACCOMPAGNATI - VIA GUIDO DA CASTELLO
- POLO SOCIALE TERRITORIALE OVEST. VIA FRATELLI CERVI 70
- POLO SOCIALE TERRITORIALE EST. VIA GIOVANNI VECCHI 2/A

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Denominazione della sede	Agglomerati Poli sociali
Comune	Reggio Emilia
CAP	42124
Indirizzo e numero civico	vari

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	17
Numero personale dipendente tempo pieno	15
Numero personale dipendente part time	2
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	No
Domenica lavorativa	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	No	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	Sì	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Area di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		

Strumenti per smart working forniti?		
--------------------------------------	--	--

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	No	
Mensa aziendale	No	
Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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	No
Newsletter	No
Sito intranet	Sì
Altro	No

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla 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. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

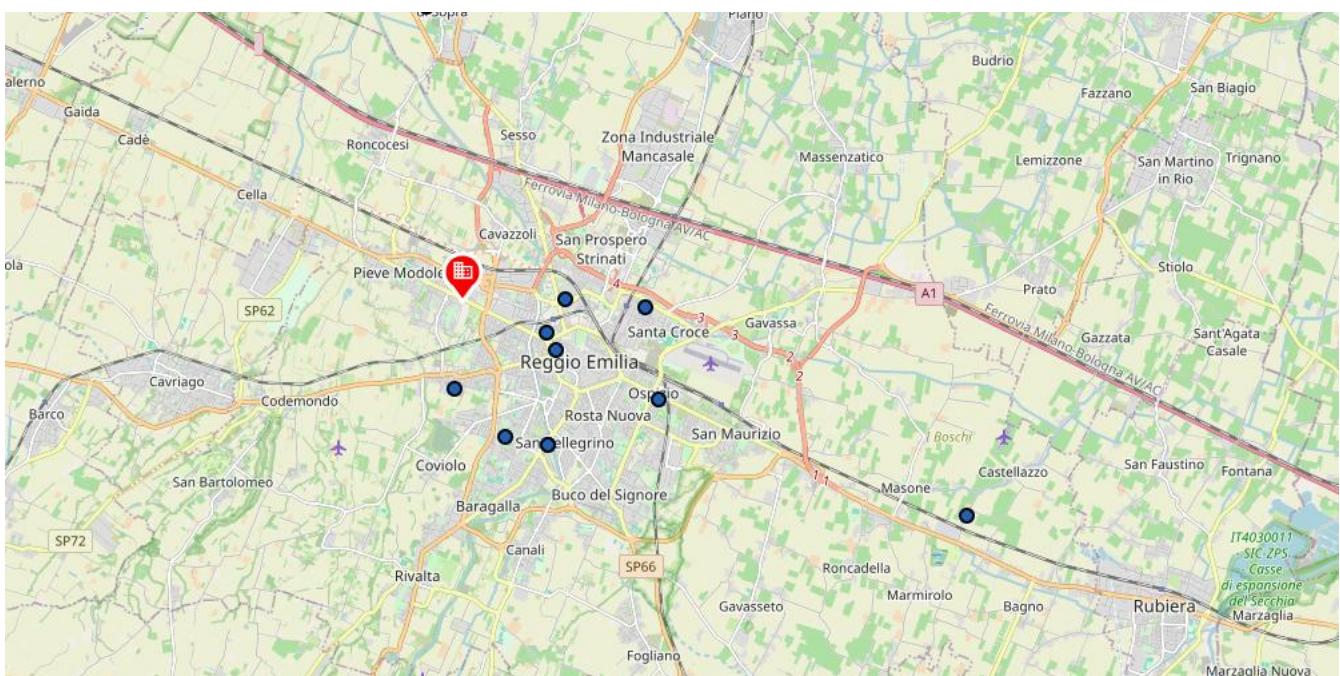
Offerta di trasporto nei pressi della sede (distanza max 500m)

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Alta
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Molto alta
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Molto alta

Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	1
Aree di soste esterne	Sì
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



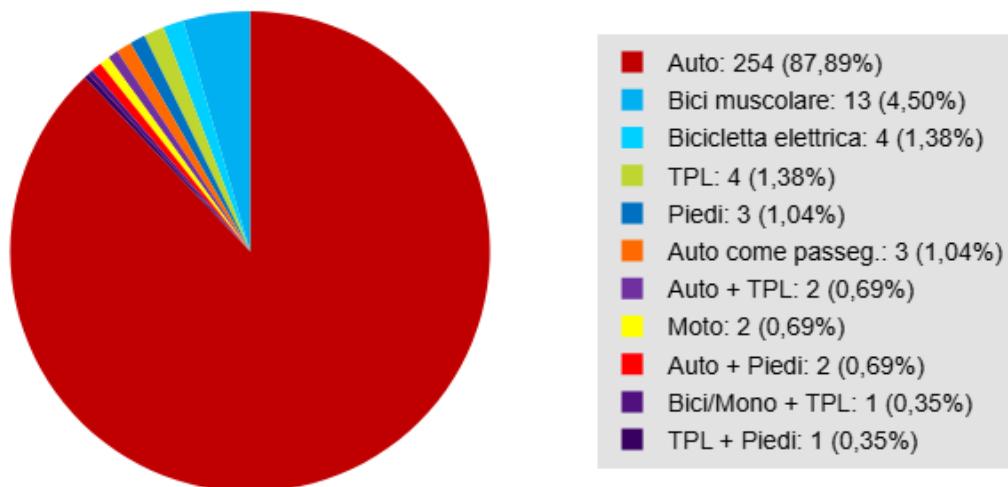
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

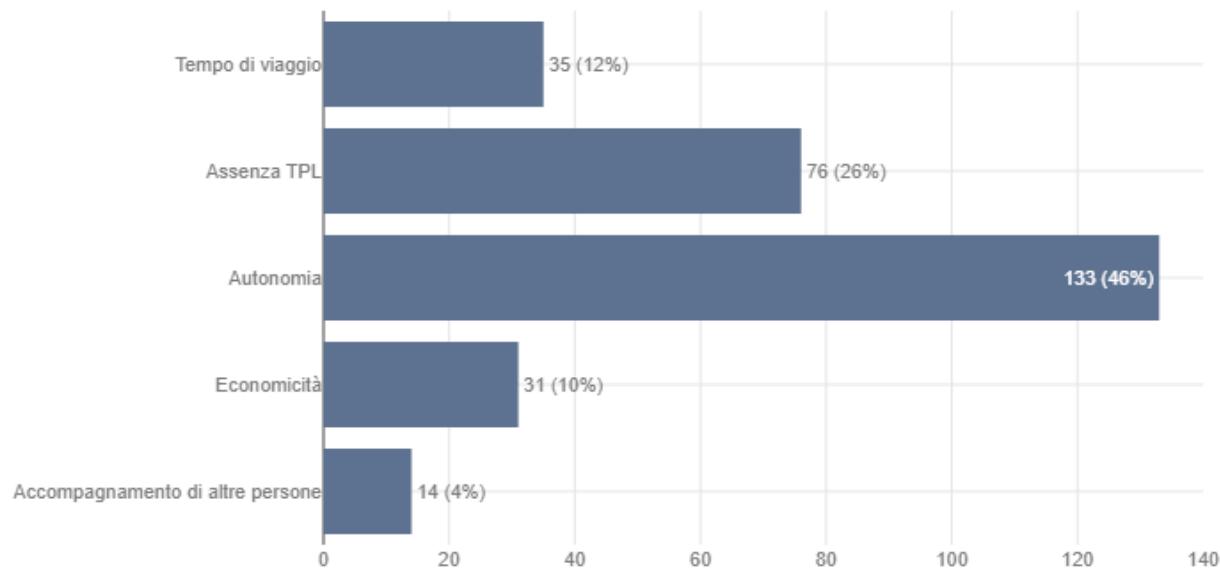
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

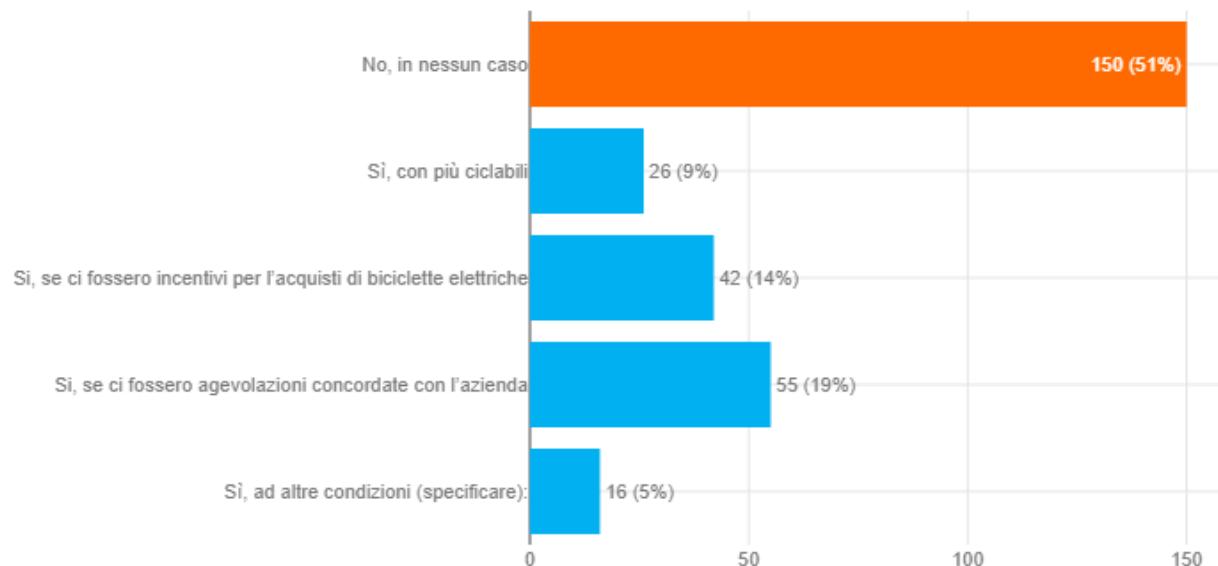
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



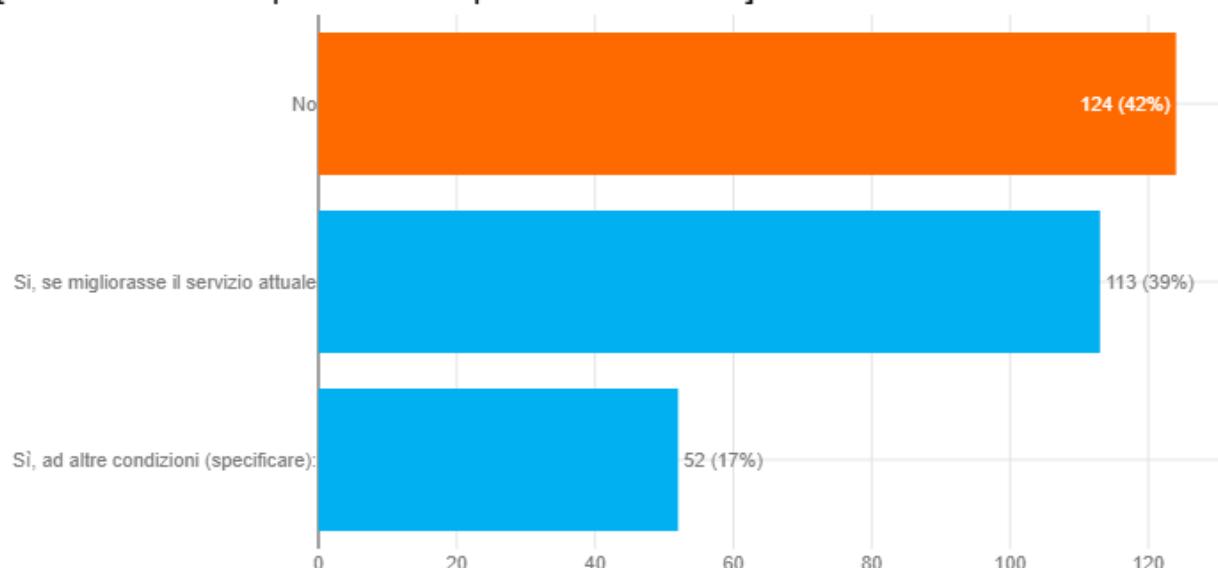
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

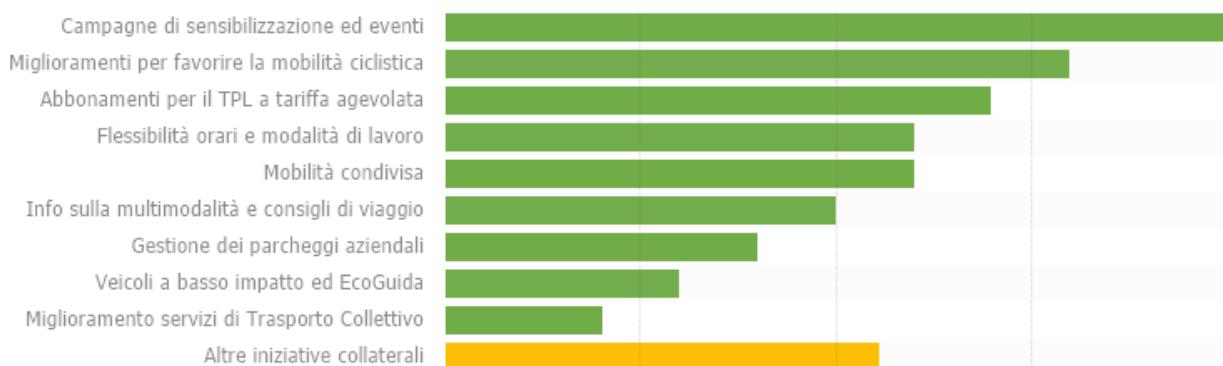


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che

si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	1	5,00	110		0	0,00
Trasporto pubblico	0	0,00	0		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,44	219,36	0,04
Trasporto pubblico	0,00	0,00	0,00
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,44	219,36	0,04

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	Bike To Work 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
42017	NOVELLARA	1
42020	ALBINEA (RE)	2
42020	QUATTRO CASTELLA (RE)	1
42023	CADELBOSCO DI SOPRA (RE)	1
42030	VEZZANO SUL CROSTOLO (RE)	1
42030	VIANO (RE)	1
42100	REGGIO NELL'EMILIA (RE)	1
42122	REGGIO NELL'EMILIA (RE)	2
42123	REGGIO NELL'EMILIA (RE)	3
42124	REGGIO NELL'EMILIA (RE)	4

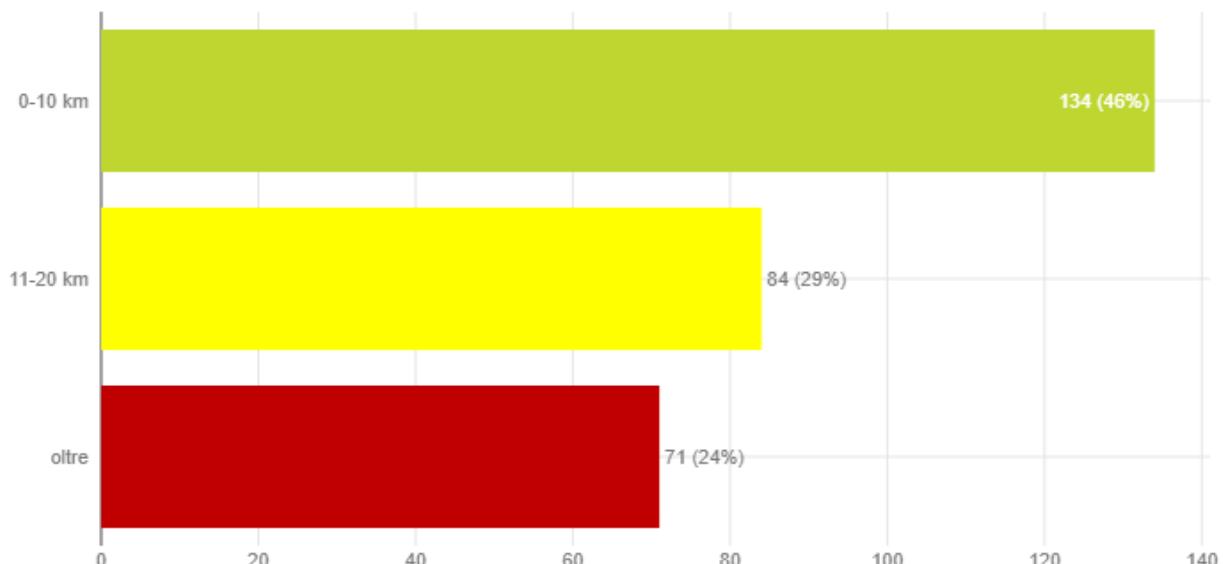
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

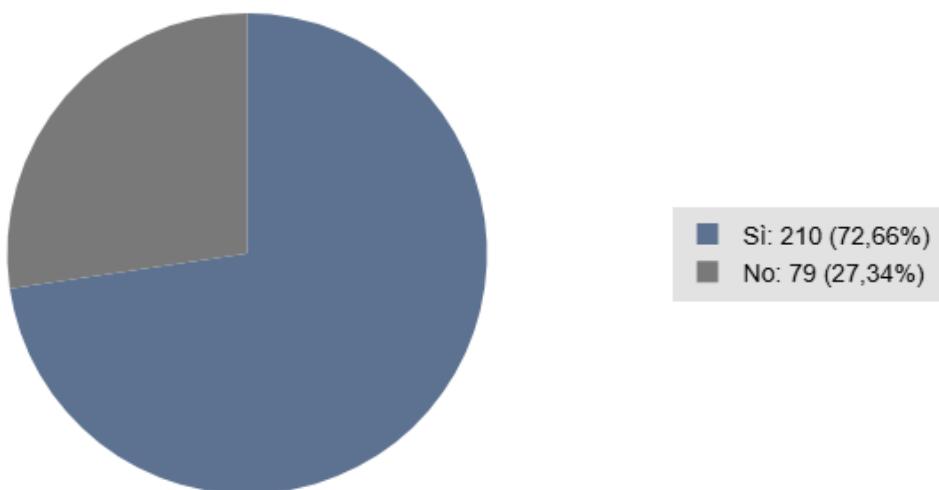
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

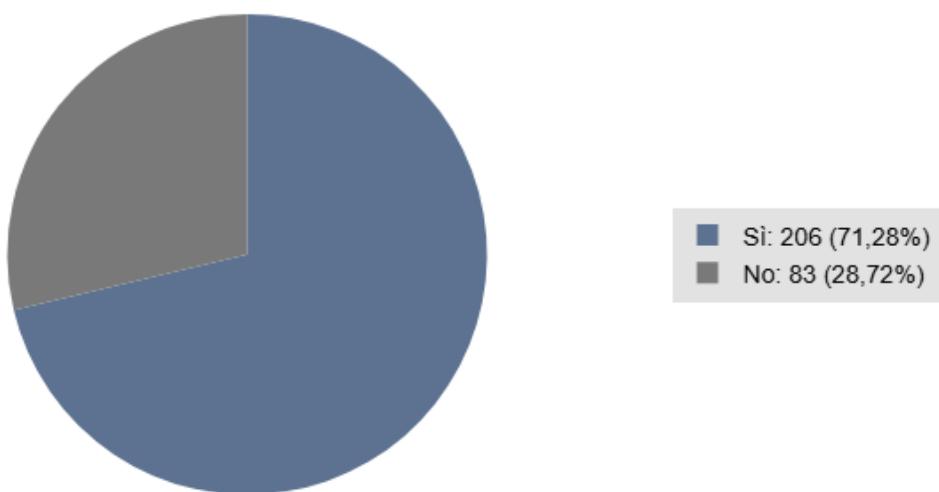
Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?





ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

Magazzino

Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro

dicembre 2025

A cura di

Ing. Claudio Caretta

Mobility Manager di ASP Reggio Emilia – Città delle Persone

1. Introduzione

Il presente PSCL è stato redatto con mobilityPlatform, la web-application per la redazione dei PSCL in collaborazione con Scrat srl.

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. L’obiettivo dichiarato all’art. 229 è quello “di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale”.

Il successivo Decreto 179 firmato congiuntamente il 12 maggio 2021 dal Ministero della Transizione Ecologica e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato sulla GU del 26 maggio 2021, definisce le modalità attuative di quanto previsto dal citato art. 229 del DL 34/2020. Sono 9 gli articoli di tale decreto, il primo dei quali, “Oggetto e finalità”, recita che lo stesso decreto è “... finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare”.

Si segnala che, se il Decreto 179 specifica che “Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ... si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero 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”, il successivo Decreto del 16 settembre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica aggiunge che “In caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme 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”.

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 Sostenibili 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”.

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere determinata da più fattori, di natura interna all'azienda o relativi al contesto esterno. Il presente paragrafo descrive le condizioni strutturali dell'azienda, vale a dire le caratteristiche interne che influenzano la scelta modale di spostamento da parte dei lavoratori. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche della sede, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

Localizzazione

Voce	Valore
Localizzazione della sede	Extraurbana
Denominazione della sede	Magazzino
Comune	Reggio Emilia
CAP	42124
Indirizzo e numero civico	Via Santi Grisante e Daria 74

Personale dipendente

Voce	Valore
Numero totale di dipendenti	3
Numero personale dipendente tempo pieno	3
Numero personale dipendente part time	0
Numero personale esterno	0

Orario di lavoro

Voce	Valore
Orario di ingresso dei dipendenti	00:00 - 00:00
Orario di uscita dei dipendenti	00:00 - 00:00
Altri orari	
Come vengono gestite le ore straordinarie?	
Sabato lavorativo	No
Domenica lavorativa	No

Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Voce	Valore
Budget annuale dedicato alla gestione della mobilità dei dipendenti [€]	0,00
Risorse umane dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti [n° persone]	0,00

Servizi di trasporto per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	No	
Moto/biciclette/monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling		

Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Voce	Valore	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi/sconti per servizi di mobilità condivisa	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	No	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

Aree di sosta riservate ai dipendenti

Voce	Valore	Numero	Note
Posti auto	No	0	
Posti moto	No	0	
Posti bici	No	0	
Tipologia posti bici			
Posti auto car pooling	No	0	
Deposito monopattini	No		
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No		

Smart working

Voce	Valore	Note
Smart working/telelavoro	No	
Ore/giornate in smart working		
Requisiti smart working?		
Strumenti per smart working forniti?		

Altri servizi

Voce	Valore	Note
Spogliatoi e docce	No	
Mensa aziendale	No	

Asilo aziendale	No	
Altri Servizi	No	

Strumenti di comunicazione

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

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

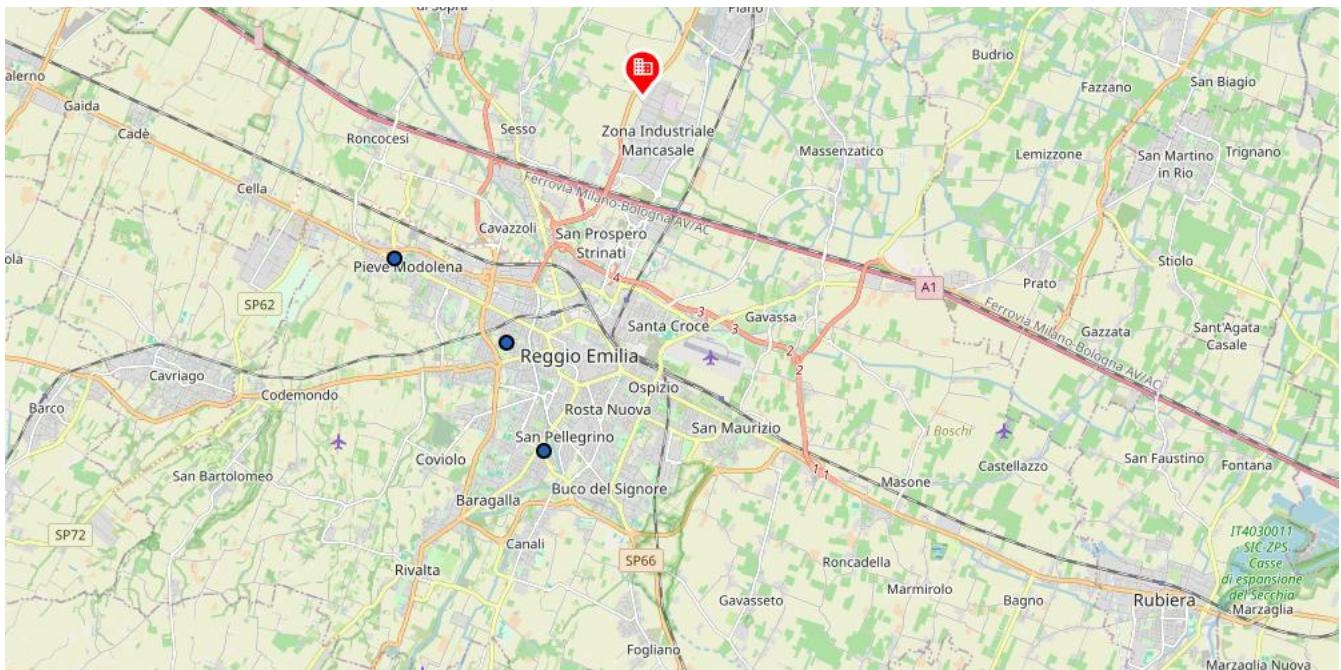
Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, ossia la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di facilitazioni per i ciclisti e i pedoni. Un servizio pubblico efficiente e la presenza di percorsi sicuri per i ciclisti e i pedoni possono favorire spostamenti sostenibili; viceversa, una grande offerta di parcheggio può incentivare l'utilizzo dell'automobile. Si riportano sinteticamente le principali caratteristiche dell'offerta di trasporto, rilevanti ai fini della definizione del grado di accessibilità, 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".

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

Voce	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Molto bassa
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni metro	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus/filobus/tram	Molto bassa
Presenza e qualità di piste ciclabili/ciclopedonali da e verso l'azienda	Bassa
Tariffazione della sosta su strade esterne all'azienda	0
Aree di soste esterne	No
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Esistenza di servizi di monopattini di sharing	No

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro

Al fine di analizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, se ne riporta innanzitutto la matrice O/D (origine/destinazione) degli spostamenti, nella quale l'origine viene espressa dal CAP e dal Comune di provenienza, mentre l'origine è costituita dalla sede di lavoro. Si rappresenta di seguito anche l'origine dei dipendenti su mappa.



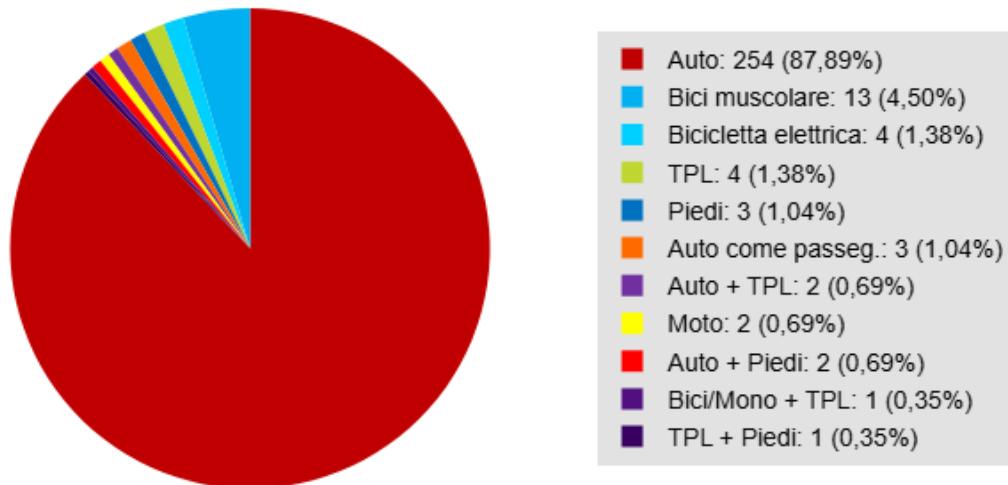
Localizzazione dei lavoratori rispetto alla sede

2.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro e della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

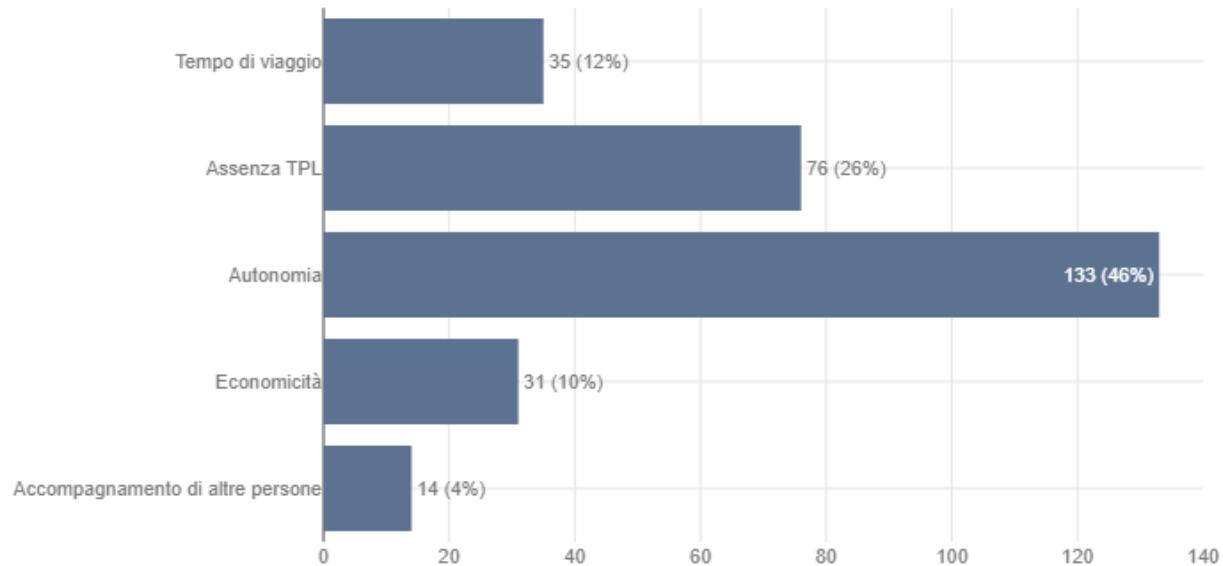
Mediante mobilityPlatform, è stata condotta una specifica campagna finalizzata a rilevare gli elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei lavoratori, nonché la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibili. L'indagine è stata condotta mediante un questionario auto-compilato online, 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".

L'indagine è stata condotta a livello aziendale, in quanto il questionario è stato inviato a tutti i dipendenti di ASP dal Comitato Unico di Garanzia (CUG), e risultano pervenuti **289** questionari validi, pari al **55.36%** sul totale dei dipendenti pari a 522 lavoratori.

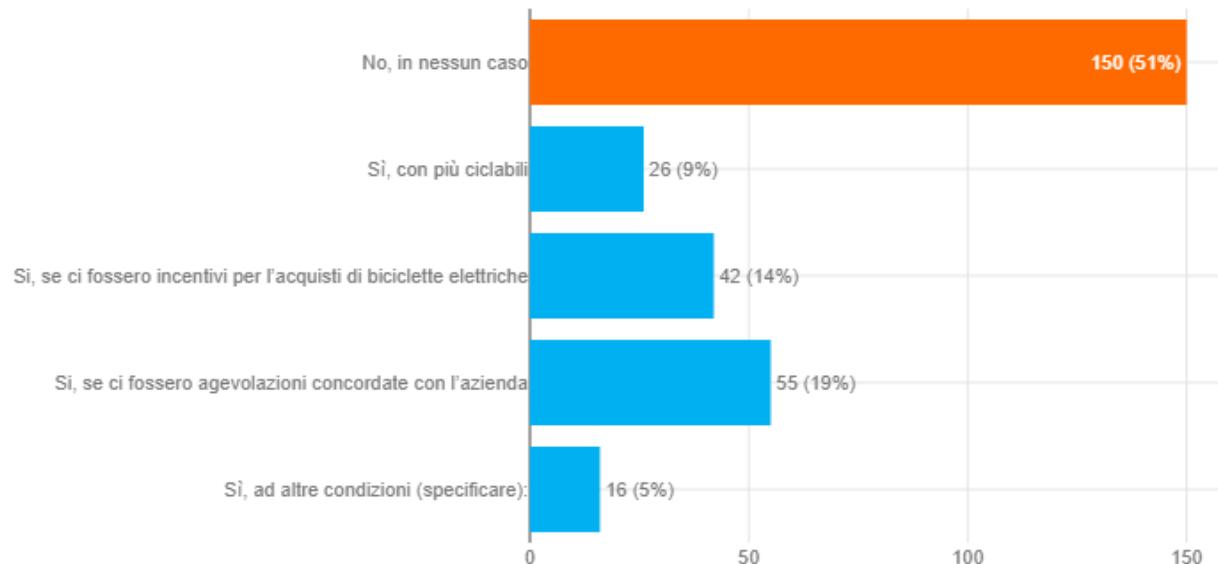
Quando ti rechi in sede, quale mezzo (o sequenza di mezzi) utilizzi più frequentemente?



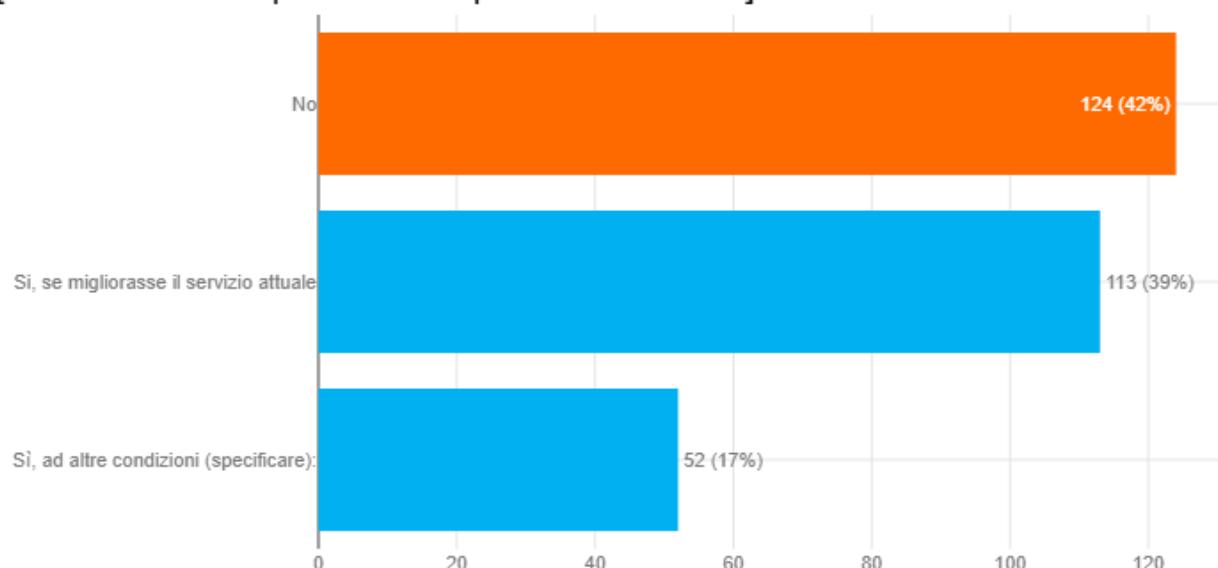
Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa-lavoro? [seleziona un massimo di 4 risposte]



Saresti disponibile all'uso della bicicletta o del monopattino per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]



Saresti disponibile all'uso del trasporto pubblico (autobus urbano, extraurbano, minibù, treno o loro combinazione) per recarti in sede? [seleziona anche più di una risposta affermativa]

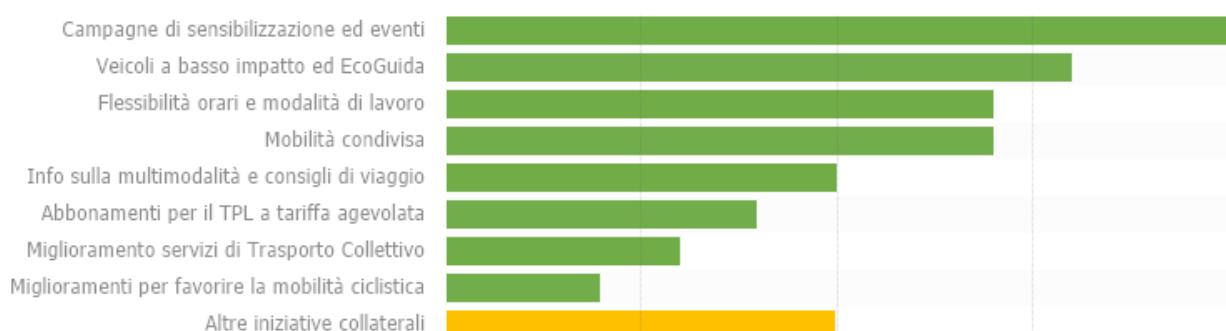


3. Parte progettuale

3.1 Progettazione delle misure

3.1.1 Descrizione delle misure da implementare

L'obiettivo principale del Piano è quello di ridurre l'uso dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, ma anche consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei lavoratori che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse. Non dovranno neppure essere trascurati possibili interventi volti all'aumento della quota modale sul trasporto pubblico. Ulteriori obiettivi, strettamente legati a quello principale, sono la diminuzione dell'impatto ambientale dell'azienda (limitatamente alla componente mobilità), l'aumento della sicurezza degli spostamenti dei lavoratori, la promozione della cultura della sostenibilità e il miglioramento delle condizioni di viaggio (economiche, di comfort e di stress).



Assi	Misure
Asse 5	Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici

3.1.2 Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure

Sono stati calcolati tramite questionario i benefici preesistenti l'ammontare attuale e i benefici attribuibili allo smart working. Si è ipotizzato che chi lavora da remoto utilizzerebbe tutti i giorni la modalità indicata in fase di indagine (e utilizzata attualmente nei soli giorni in cui si reca in sede). I benefici calcolati sono i seguenti:

- 0,00 kg/anno di Nox
- 0,00 kg/anno di PM10
- 0,00 tonnellate/anno di CO2

Come prescritto dall'Allegato 4 "Metodologia di valutazione dei benefici ambientali" 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 Sostenibili il 4 agosto 2021, per ogni misura sono stati stimati i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno, con particolare attenzione al risparmio di emissioni di

gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10). La stima dei benefici ambientali è stata effettuata adottando le tre procedure di calcolo, così come definite nell'Allegato 4 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. Si riportano dunque nella tabella seguente i valori di input utilizzati per il calcolo dei benefici secondo le procedure ministeriali, provenienti dai risultati dell'indagine svolta presso i lavoratori e da ulteriori stime effettuate dal mobility manager.

Modalità	N° automobili	Distanza media	Operatività misure	Alimentazione	N° di viaggi	Percorrenza
Bicicletta	0	0,00	0		0	0,00
Trasporto pubblico	1	10,00	100		0	0,00
Car pooling	0	0,00	0		0	0,00
Car sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Scooter sharing	0	0,00	0	Mista	0	0,00
Bike sharing	0	0,00	0		0	0,00
Monopattini in sharing	0	0,00	0		0	0,00
Smart working	0	0,00	0		0	0,00
Navette	0	0,00	0	Gasolio	0	0,00
Piedi	0	0,00	0		0	0,00

Si evidenzia di seguito il risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x, e materiale particolato, PM10) che si stima di ottenere implementando le misure previste dal PSCL.

Modalità	NOx	CO2	PM10
Bicicletta	0,00	0,00	0,00
Trasporto pubblico	0,80	398,83	0,07
Car pooling	0,00	0,00	0,00
Car sharing	0,00	0,00	0,00
Scooter sharing	0,00	0,00	0,00
Bike sharing	0,00	0,00	0,00
Monopattini in sharing	0,00	0,00	0,00
Smart working	0,00	0,00	0,00
Navette	0,00	0,00	0,00
Piedi	0,00	0,00	0,00
Benefici ambientali [kg/anno]	0,80	398,83	0,07

3.2 Programma di implementazione

Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure, che riporta il budget necessario per l'implementazione delle misure previste e rimanda all'approvazione del bilancio per l'assunzione dell'impegno di spesa. I tempi indicati sono da verificarsi in funzione della disponibilità di risorse e di bilancio.

Misura	Data	Costo di implementazione	Costo di gestione	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	01/01/2026	0,00 €	0,00 €	BIKE TO WORK 3
Totale		0,00 €	0,00 €	

3.3 Programma di comunicazione

Come definito dalle linee guida al paragrafo 6 - 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 ... Inoltre, 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. Il presente PSCL prevede pertanto la definizione di un vero e proprio Programma di Comunicazione, il cui obiettivo principale è diffondere le informazioni relative ai risultati che il PSCL si propone di raggiungere. Lo scopo è pertanto quello di contribuire a sensibilizzare gli stakeholder e i target destinatari delle misure sull'importanza delle stesse. Si riporta di seguito, in forma tabellare, il programma delle attività di comunicazione previste per ognuna delle misure.

Misura	Attività di comunicazione	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Sito intranet	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Sito intranet	0,00 €	
Totale		0,00 €	

4. 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 ostacolino 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	Attività di monitoraggio	Costo	Note
Campagna di comunicazione dei risultati del questionario informativo	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
Promozione di stili di vita sostenibile, ad es. in bici	Indagini su uso e gradimento	0,00 €	
	Totale	0,00 €	

4.1 Aggiornamento del piano

L'aggiornamento del presente Piano avverrà con cadenza annuale. Il prossimo è previsto entro il 31 dicembre del prossimo anno e sarà redatto mediante specifica indagine sulla mobilità dei lavoratori, 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 Sostenibili il 4 agosto 2021.

Appendice

CAP	Città	N° dipendenti
42123	REGGIO NELL'EMILIA	1
42124	REGGIO NELL'EMILIA	2

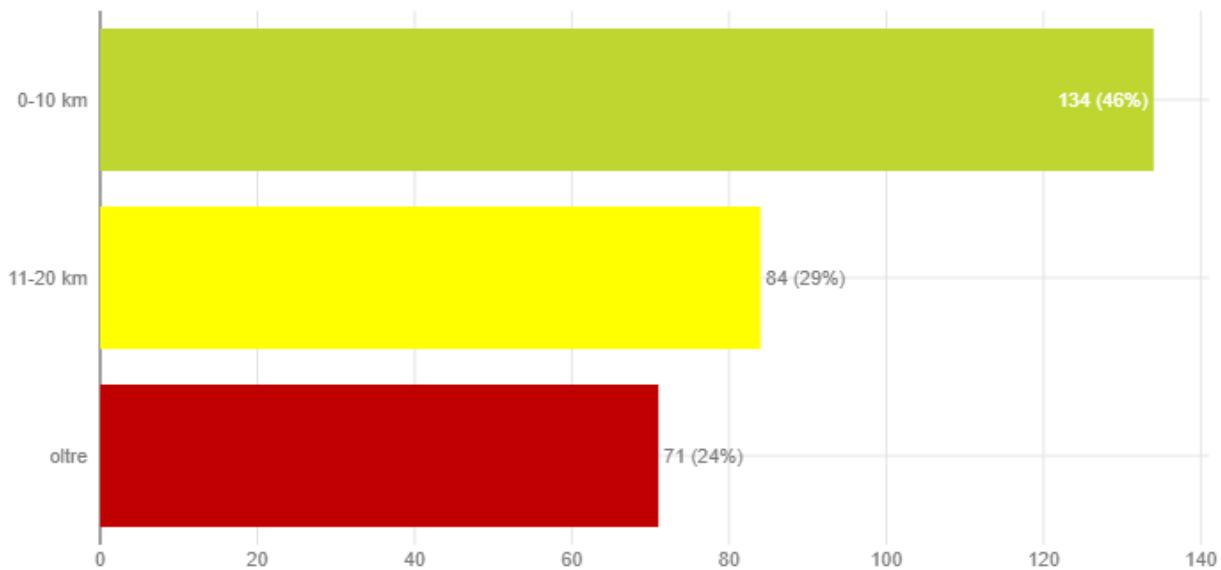
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di entrata dei dipendenti

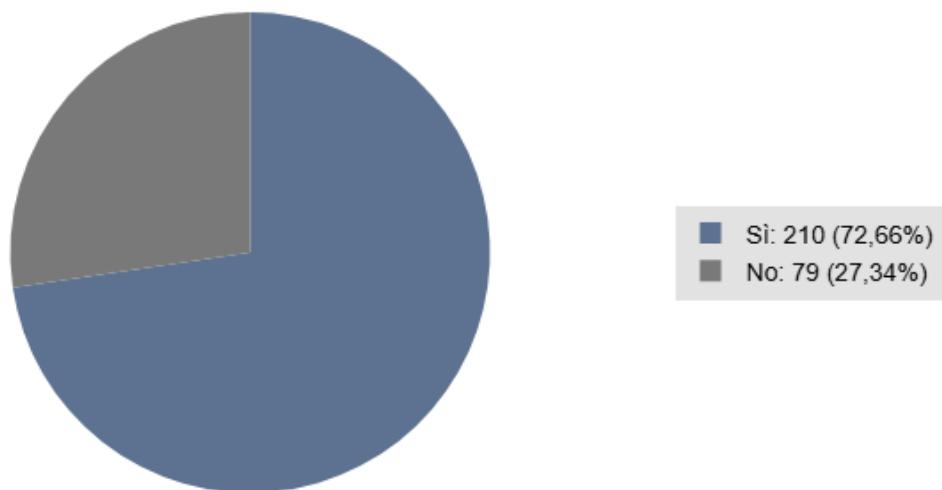
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
--	--------	---------	-----------	---------	---------	--------	----------

Orari di uscita dei dipendenti

Qual è la distanza del tuo spostamento in km?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta di auto?



Ritieni che vicino alla tua zona di lavoro esistano spazi adeguati per la sosta delle biciclette?

