

**SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA**
Istituto di Montecatone

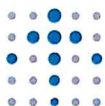
Ospedale di riabilitazione

PIANO SPOSTAMENTI CASA – LAVORO 2024



Via Montecatone, 37 - 40026 Imola (BO)

Dipendenti: 430



Sommario

1. Introduzione e obiettivi generali	3
2. Quadro normativo di riferimento	4
3. Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda	6
4. Analisi della mobilità aziendale	8
Il questionario	8
Esiti dell'indagine	9
Evidenze emerse	19
Mobilità, stress lavoro-correlato e soddisfazione lavorativa	19
Emissioni inquinanti e climalteranti annue	21
5. Parte progettuale – Descrizione delle misure di mobilità sostenibile	22
Definizione dei benefici conseguibili con l'implementazione delle misure.....	23
6. Programma di monitoraggio	23
7. Allegati	25
Allegato 1: dettaglio dei CAP di provenienza dei dipendenti	25

1. Introduzione e obiettivi generali

Il tema della mobilità sostenibile nelle aree urbane, periurbane e metropolitane rappresenta una questione complessa e articolata, che richiede un'attenzione continua.

La mobilità ha visto un'evoluzione forzata a causa della pandemia da covid-19. Se è vero che nei mesi da marzo a giugno 2020 c'è stato un calo drastico dell'impatto dei trasporti sull'inquinamento e sul paesaggio urbano, dovuto alle chiusure non solo italiane ma europee e mondiali, dalla fine del lockdown in avanti le scelte di mobilità sono state mutevoli e disomogenee per territorio e periodo, anche a causa delle normative sanitarie in continuo cambiamento e dello smart-working forzato in molte realtà. In particolare, è calato l'utilizzo (e in parte è stata limitata l'offerta) di trasporto pubblico locale, mentre è aumentato l'interesse per la mobilità dolce e la micromobilità elettrica.

All'interno del panorama complessivo della mobilità delle persone, si possono individuare alcune categorie di spostamento che definiamo convenzionalmente "sistematiche", cioè che si verificano con cadenza regolare, scandendo la nostra giornata e diventando uno dei punti fermi della quotidianità. Proprio il fatto che ogni giorno ci spostiamo rende particolarmente rilevanti le scelte in tema di mobilità ai fini di una migliore qualità della vita.

Gli spostamenti sistematici, grazie alle loro caratteristiche, possono essere analizzati e studiati per essere ottimizzati attraverso interventi organizzativi e gestionali. Va altresì considerato che oltre alla qualità della vita, dell'aria e del traffico è importante valutare il fattore economico.

Investire in mobilità sostenibile significa infatti anche ottenere un risparmio in termini economico-sociali per i singoli dipendenti nel breve periodo, insieme a benefici per la collettività nel medio/lungo periodo.

L'eccessivo ricorso all'auto privata, particolarmente pronunciato nella realtà italiana, produce una serie di impatti negativi che si possono sintetizzare come segue:

- inquinamento atmosferico (da ossidi di carbonio, ossidi di azoto, benzene, particolato PM10 e PM 2,5) che secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità è responsabile di significativi impatti sulla salute e sulla vita delle persone;
- inquinamento acustico;
- incidenti stradali;
- deterioramento del paesaggio urbano
- peggioramento della qualità di vita dei cittadini, con particolare impatto sulle categorie più fragili;
- perdite di tempo e relativi danni economici derivanti dalla congestione del traffico;
- lentezza e onerosità nel trasporto e nella distribuzione delle merci.

È in questo contesto che si inserisce il Mobility Management, che si configura come una risposta efficace ai problemi legati alla mobilità nelle aree urbane e metropolitane.

2. Quadro normativo di riferimento

in Italia la disciplina del Mobility Management e le modalità di elaborazione del PSCL sono regolate dalle seguenti disposizioni normative:

- D.M. 27 marzo 1998 art. 3 (noto come **Decreto Ronchi**);

Il Decreto stabilisce adempimenti a carico di imprese ed enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali: in particolare, i soggetti interessati devono adottare il **Piano degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente (PSCL)** e identificare la figura del **Mobility Manager**, un responsabile della mobilità aziendale, che ha il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale, al fine di ridurre l'uso del mezzo di trasporto privato individuale e quindi limitare la congestione veicolare. Lo strumento che deve essere adottato da ogni singolo polo (Azienda o Ente) per il raggiungimento delle finalità richiamate è, appunto, il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) che consiste nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure che tenga conto dei comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, degli strumenti di pianificazione dei trasporti, della situazione dei trasporti dell'area urbana nella quale le imprese sono situate.

- In G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, è pubblicata la Legge 17 luglio 2020, n. 77: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, (noto come **Decreto Rilancio**) recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19;

Nella legge vengono estesi gli obblighi del "Decreto Ronchi" alle aziende con **almeno 100 dipendenti** ubicate in un capoluogo di Regione, una città metropolitana, un capoluogo di provincia oppure un **comune con almeno 50.000 abitanti**, mantenendo sostanzialmente inalterati gli adempimenti per le aziende

- Decreto interministeriale del Ministero della Transizione ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili: "**Modalità attuative** delle disposizioni relative alla figura del mobility manager";

Nel decreto vengono definite in maniera da eliminare ogni tipo di equivoco i requisiti, **le mansioni e le funzioni della figura del mobility manager**, le modalità corrette del conteggio dei dipendenti per il raggiungimento della soglia di 100 dipendenti per unità locale definita nella legge rilancio, le modalità generali e le scadenze per l'implementazione e l'invio dei PSCL

- Decreto 209 del 4 agosto 2021 "**Linee guida** per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)".

Nel decreto sono specificate tutte le **informazioni minime che devono essere presenti nel piano** e sono esplicitate le equazioni che devono essere utilizzate per il corretto **calcolo degli inquinanti** emessi e da risparmiare grazie alle misure di mobilità sostenibile.

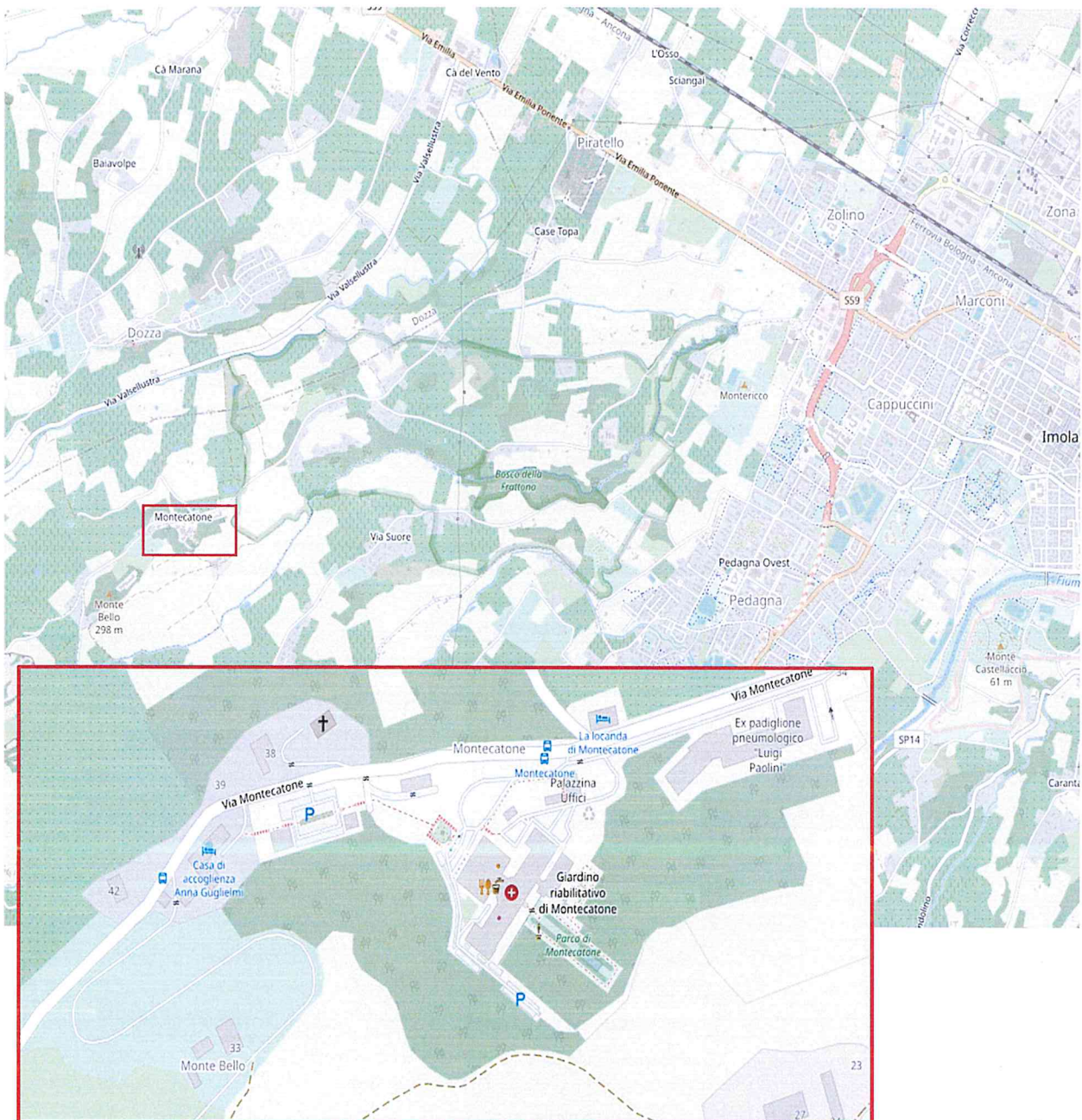
In conclusione, seguendo gli aspetti sostanziali messi in luce all'interno dei decreti sopra citati, il presente documento ha il compito di perseguire i seguenti **obiettivi generali** riguardo gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti:

- Miglioramento dell'**accessibilità** aziendale;
- Miglior **organizzazione** degli spostamenti;
- Riduzione dell'utilizzo delle auto private;
- Aumento dell'utilizzo del trasporto collettivo;
- Aumento della mobilità attiva (pedonale e ciclistica);
- **Razionalizzazione** del lavoro da remoto in funzione degli obiettivi di mobilità;
- Riduzione dei tempi di spostamento e dello stress psicofisico da traffico;
- Riduzione dei costi del trasporto per raggiungere il luogo di lavoro;
- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti;
- **Sensibilizzazione** sui temi di sostenibilità e ambiente.

3. Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

Il presente Piano si riferisce alla sede dell'**Istituto Montecatone Ospedale di Riabilitazione**, sito in Via Montecatone, 37, 40026 Imola BO

In questo capitolo sono illustrate le condizioni strutturali dell'Istituto e della disponibilità di servizi di mobilità nei pressi della sede.



DESCRIZIONE GENERALE

La frazione Montecatone è una località extraurbana di collina, a 5 km dall'abitato di Imola, a 220 mslm.

Le principali infrastrutture di trasporto sono:

Stazione ferroviaria e Autostazione di Imola a km 8,3

Casello autostrada A1 Imola a km 11,4

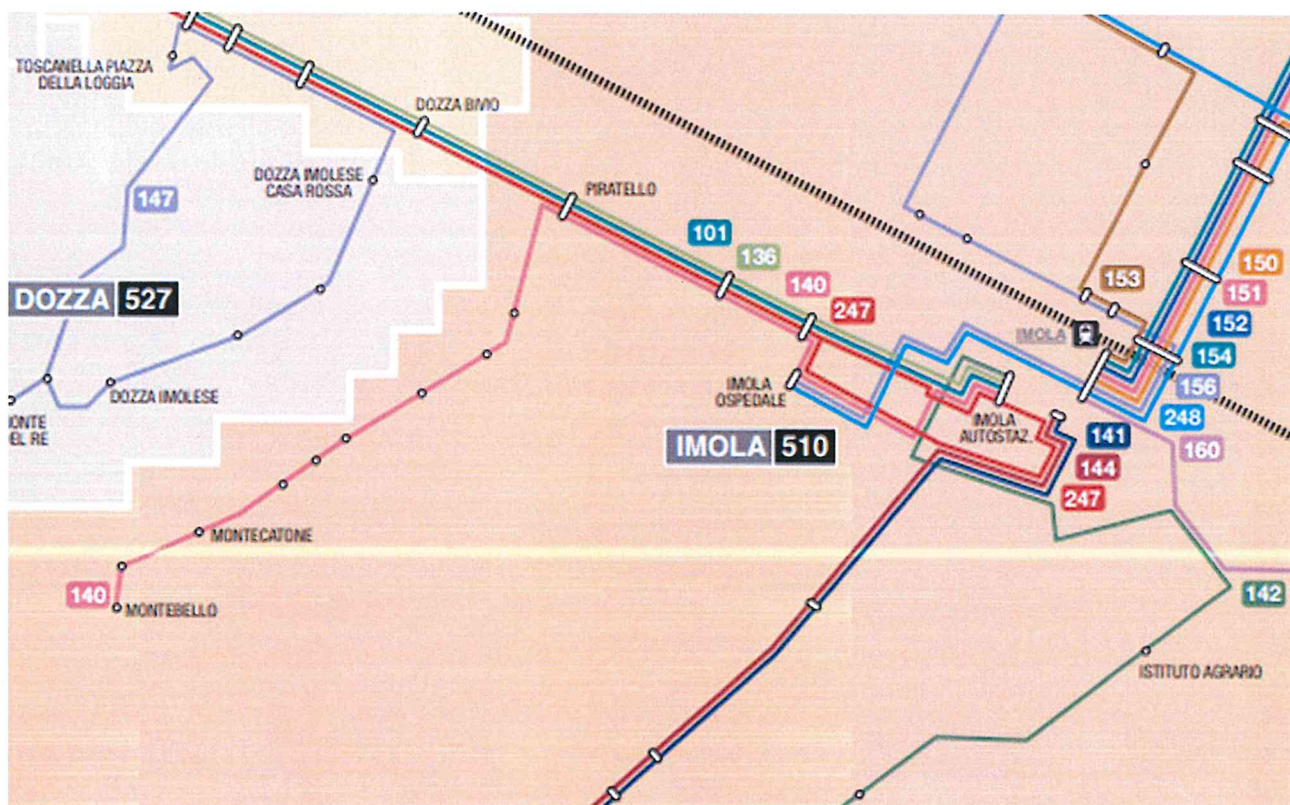
Fermata del trasporto pubblico (linea 140) presso l'ingresso della struttura.

Accessibilità ciclabile

Montecatone, per chi proviene da Imola, non è raggiungibile tramite piste ciclabili, se non per il tratto fino all'incrocio tra Via Emilia a Via Montecatone, a circa 4 km dall'Istituto, che non è dunque raggiunto da alcuna infrastruttura dedicata alla mobilità leggera. A questo si aggiunge il dislivello di circa 150 m che separa la frazione dal capoluogo.

Linee di Trasporto Pubblico

Il centro Urbano di Imola è servito da 5 linee gestite dalla società TPER. La località Montecatone è invece raggiunta soltanto dalla linea 140, che in circa 20 minuti la collega con l'Autostazione, sita nelle immediate vicinanze dalla Stazione Ferroviaria.



Parcheggi

Sia all'interno che all'esterno dell'Ospedale è disponibile una buona dotazione di parcheggi, indifferentemente utilizzabili sia dall'utenza che dai dipendenti. Non vi sono aree in uso esclusivo ai dipendenti.

Altri servizi di mobilità

L'Istituto Montecatone è coperto da CORRENTE, servizio di car sharing a flusso libero di TPER, che mette a disposizione veicoli full electric.

4. Analisi della mobilità aziendale

Questo capitolo è dedicato a descrivere la mobilità dei lavoratori dell'Istituto.

Il questionario

Per indagare le abitudini di spostamento dei dipendenti è stato somministrato nel mese di novembre 2024 un questionario a cui hanno risposto 114 lavoratori, un numero non pienamente sufficiente a rendere il campione rappresentativo dell'intera popolazione aziendale.

Il sondaggio è stato sviluppato basandosi sulle linee guida per la redazione dei PSCL, col fine di indagare gli elementi utili a comprendere e analizzare le principali abitudini dei dipendenti in relazione alla quantità e alla qualità degli spostamenti per recarsi a lavoro. Tale analisi rappresenta il punto di partenza per definire un Piano di Spostamento Casa - Lavoro e per proporre iniziative ecosostenibili che risultino sostenibili ed efficaci.

L'obiettivo della ricerca è indagare sulle modalità e sulle tipologie di spostamento che caratterizzano i tragitti Casa-Lavoro in termini di provenienze, distanze, tempi di percorrenza e mezzi impiegati. Oltre a ciò, l'intento è stato quello di comprendere la disponibilità della popolazione aziendale rispetto all'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico o di altre modalità di spostamento alternative.

All'interno di iniziative volte a migliorare il benessere complessivo del personale, è stata integrata nel questionario una sezione specifica dedicata al tema dello stress e dell'incidenza degli spostamenti sullo stress e sulla soddisfazione complessiva rispetto al proprio lavoro.

La metodologia di raccolta delle informazioni è stata l'auto-somministrazione, che ha visto ciascun rispondente leggere le domande e rispondere in modo autonomo. Oltre che essere strumento di misura, il questionario si è configurato anche come strumento di comunicazione finalizzato a facilitare l'interazione tra ricercatore e rispondenti, oltre che come mezzo di sensibilizzazione: riteniamo che buona parte dei rispondenti non si siano mai posti gli interrogativi per cui hanno dovuto impegnarsi durante la compilazione, confidiamo che questo sarà il punto di partenza per la transizione di mobilità desiderata.

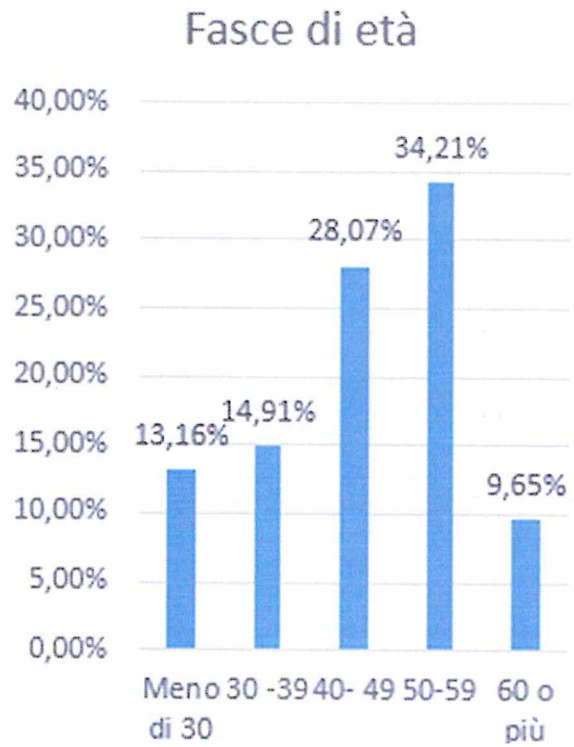
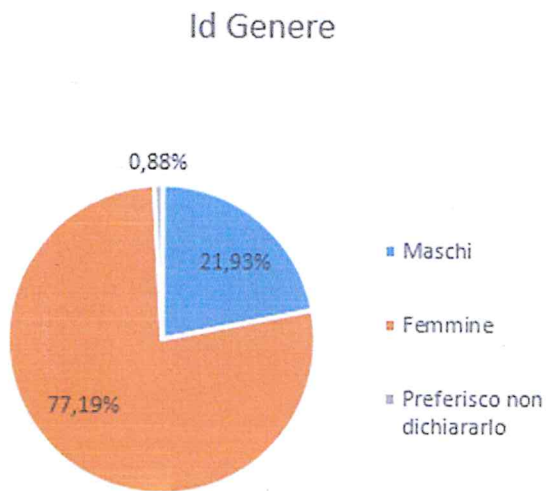
Il questionario somministrato è composto da 42 domande (quasi tutte a scelta multipla) suddivise in quattro parti, mirate ad indagare:

- informazioni generali sul rispondente
- informazioni riguardanti le sue scelte di mobilità
- informazioni sui mezzi a disposizione
- informazioni riguardanti la disponibilità al cambiamento di modalità di spostamento.

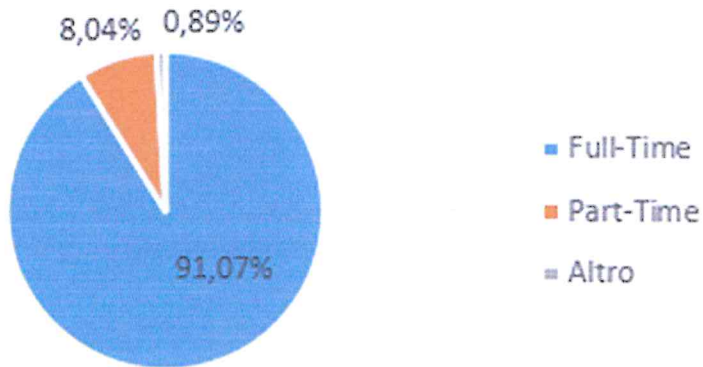
Per la creazione e la somministrazione del questionario è stato impiegato l'applicativo Survey Monkey.

Esiti dell'indagine

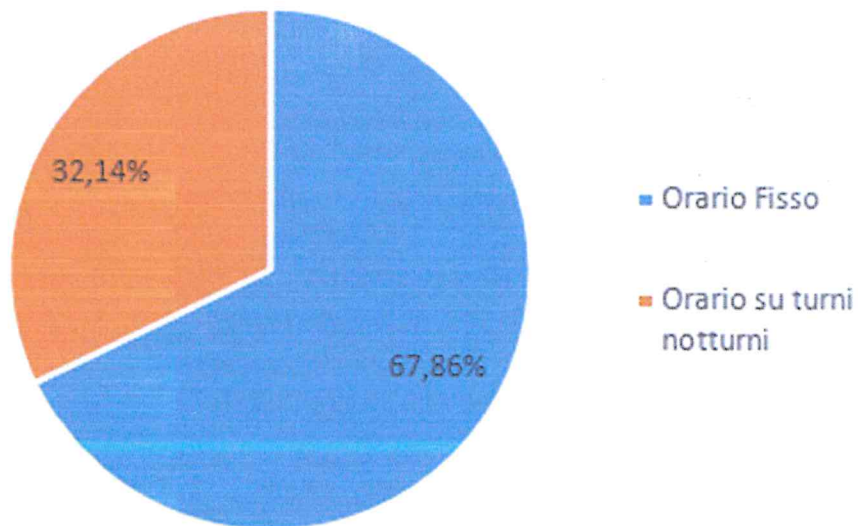
Composizione del campione



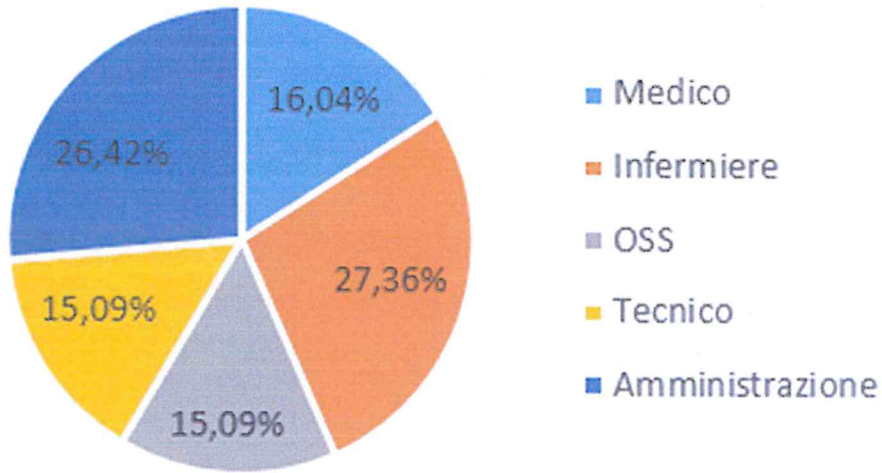
Tipologia di contratto



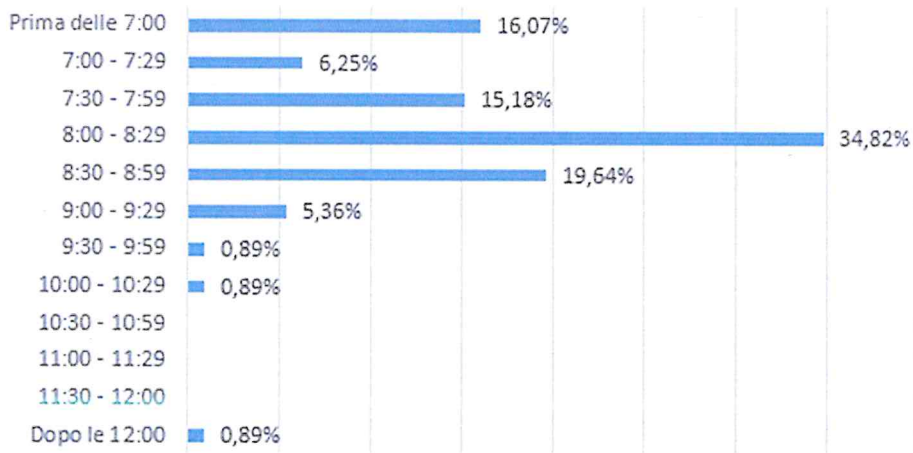
Orari di Lavoro



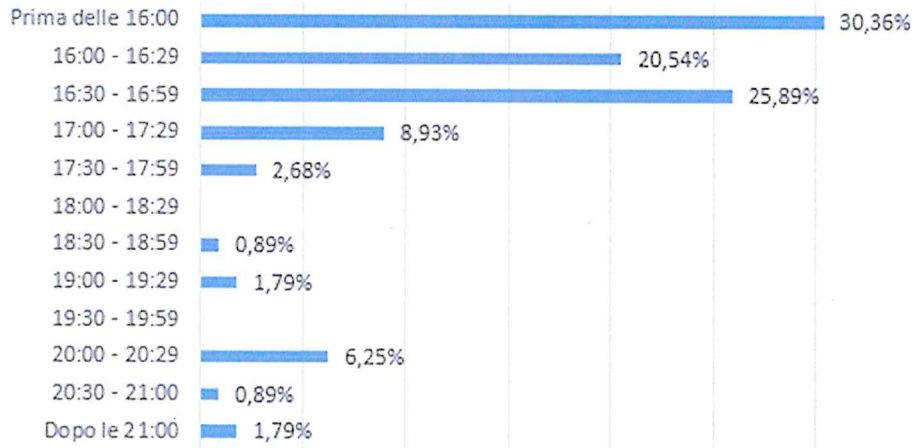
Ruolo Ricoperto



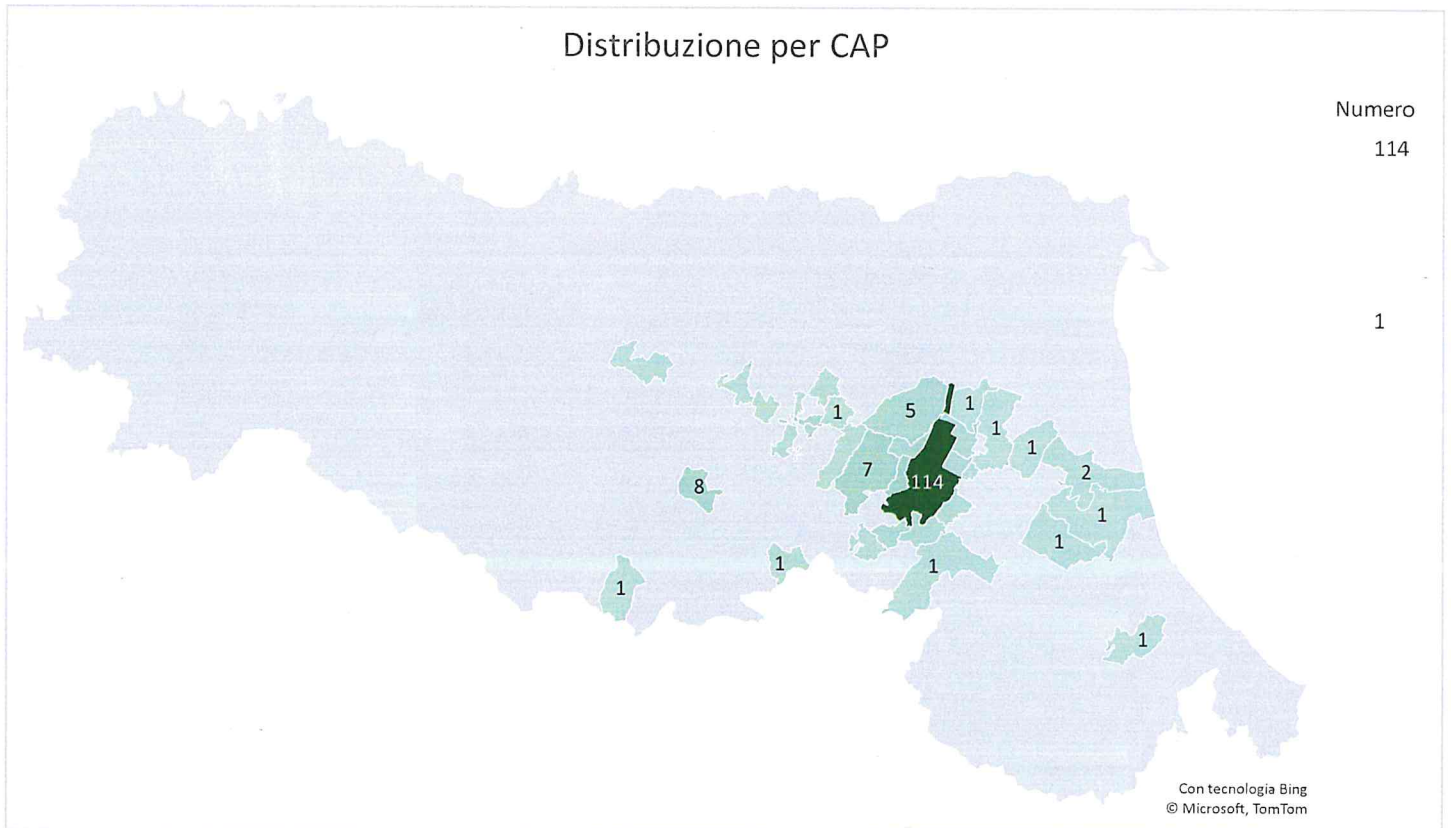
Orari di Ingresso



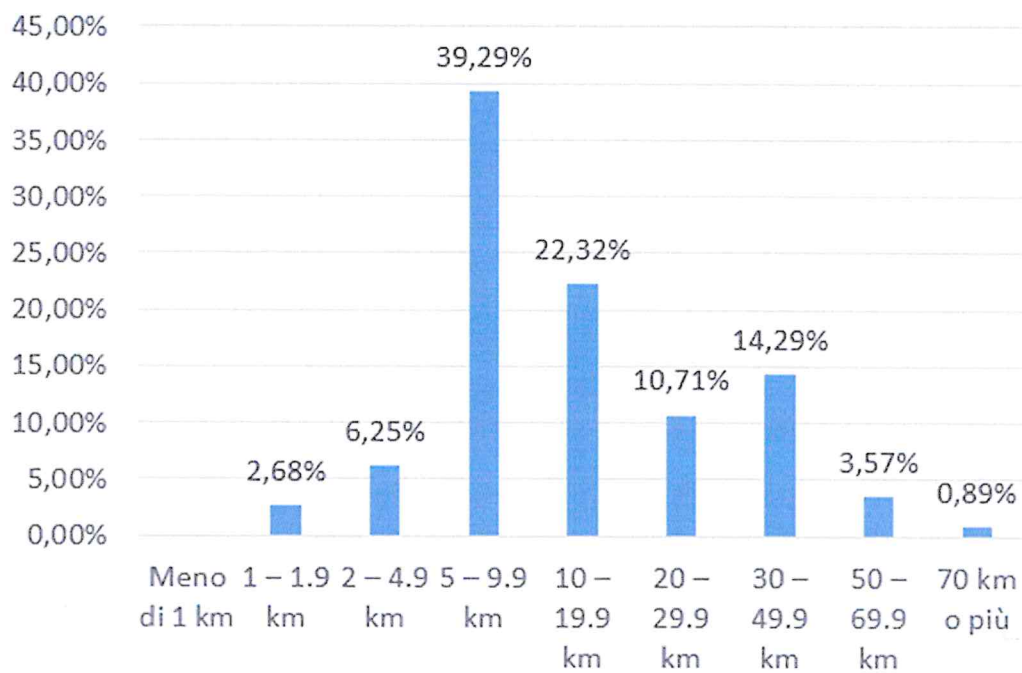
Orari di uscita



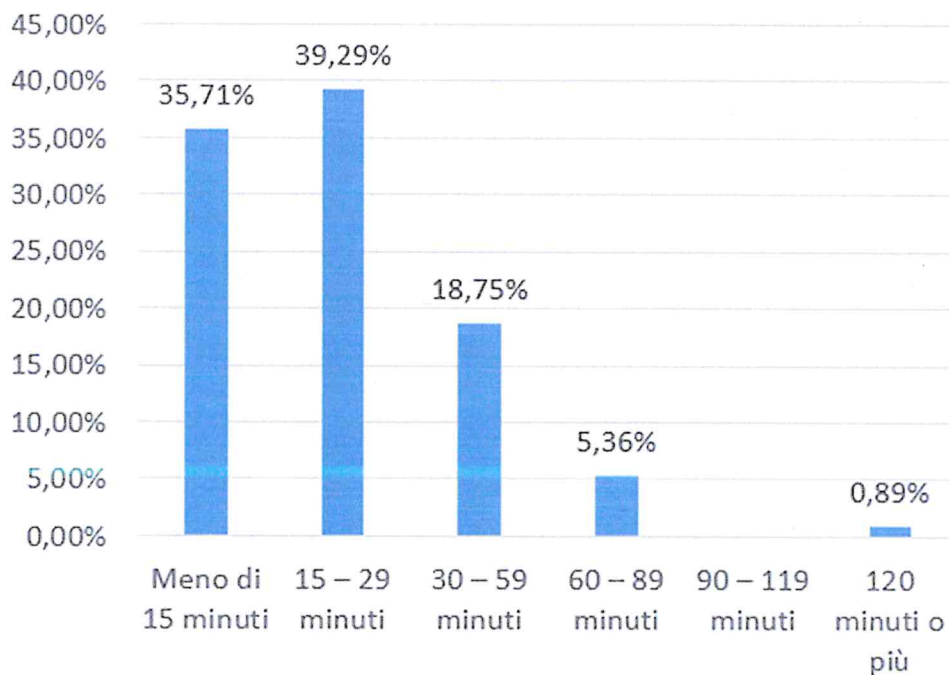
Distribuzione per CAP



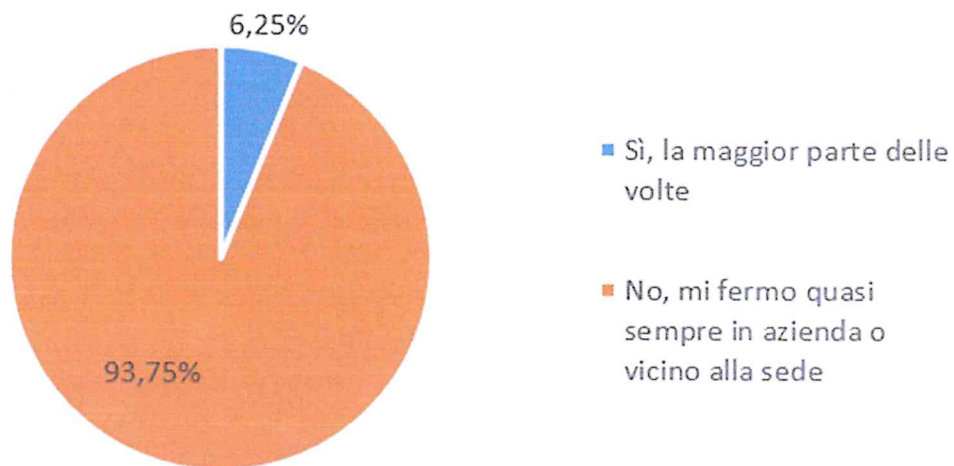
Distanze Percorse



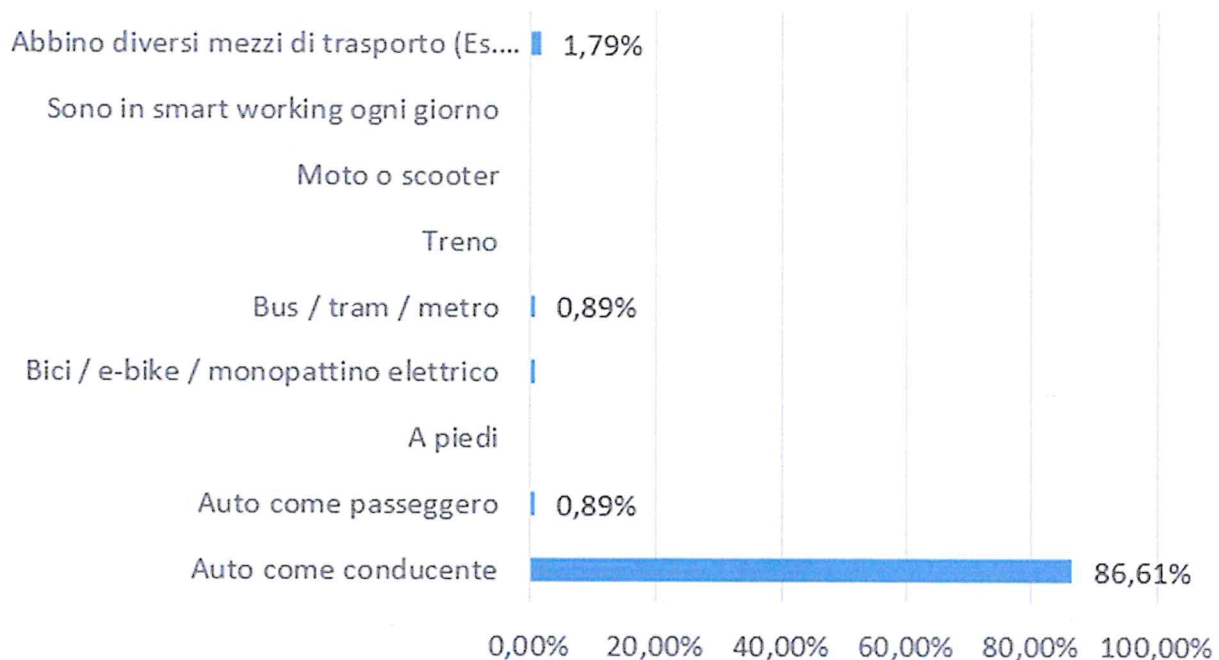
Tempi di Percorrenza



Rientro per la Pausa Pranzo

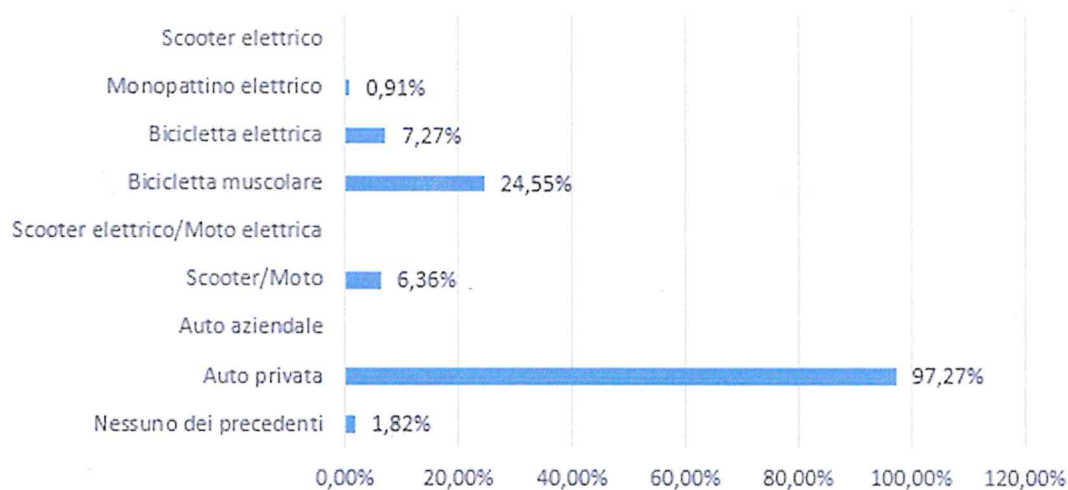


Principale mezzo Utilizzato

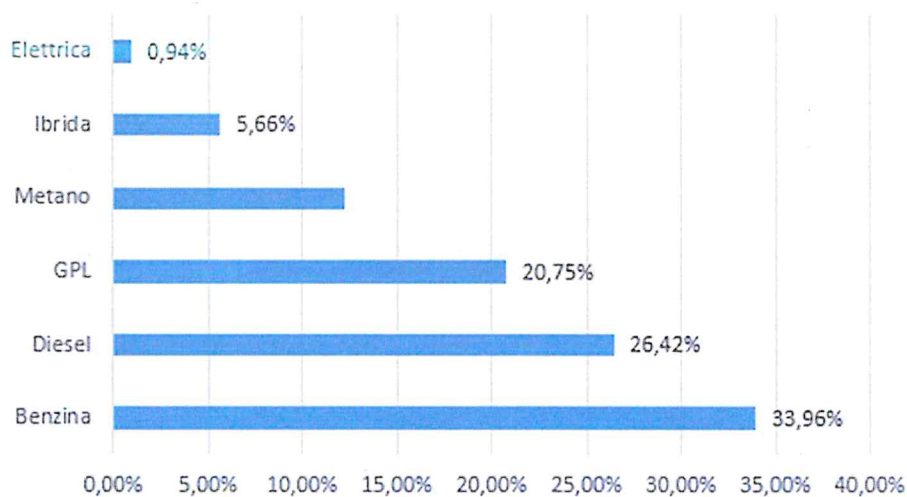


Nel grafico precedente i mezzi usati per fare multimodalità sono ripartiti nelle rispettive categorie

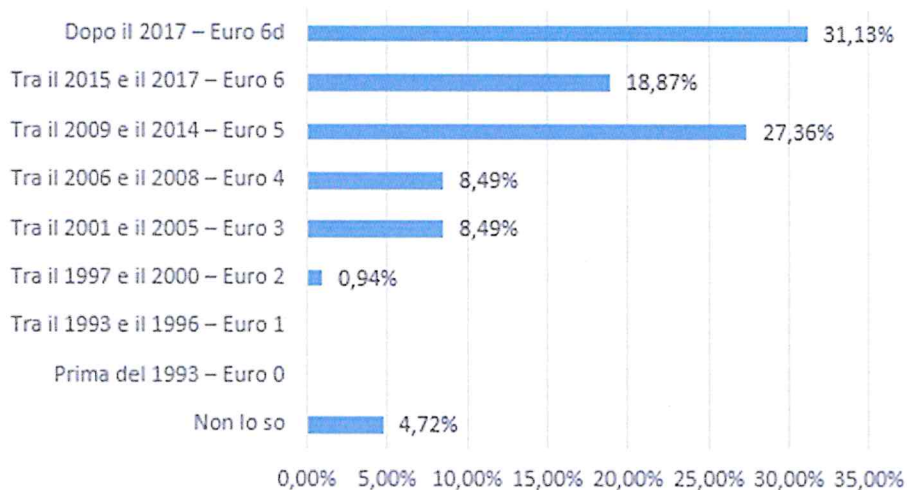
Mezzi di Proprietà



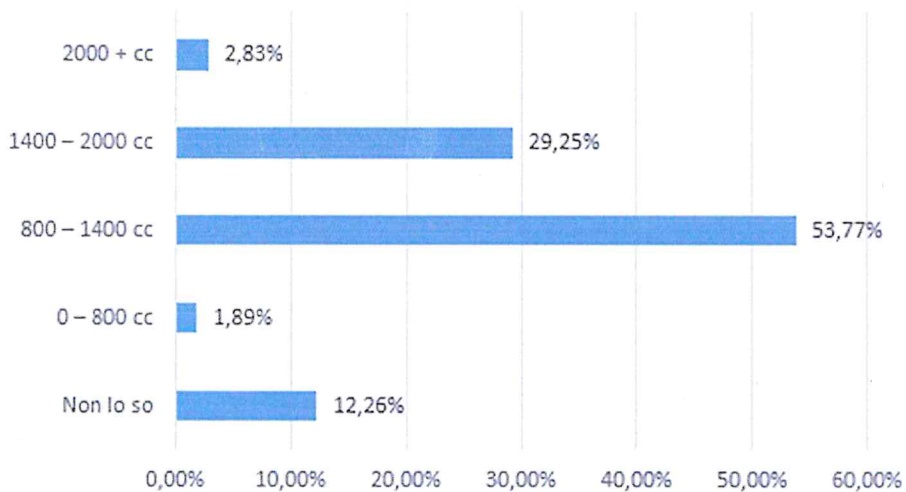
Alimentazione Auto



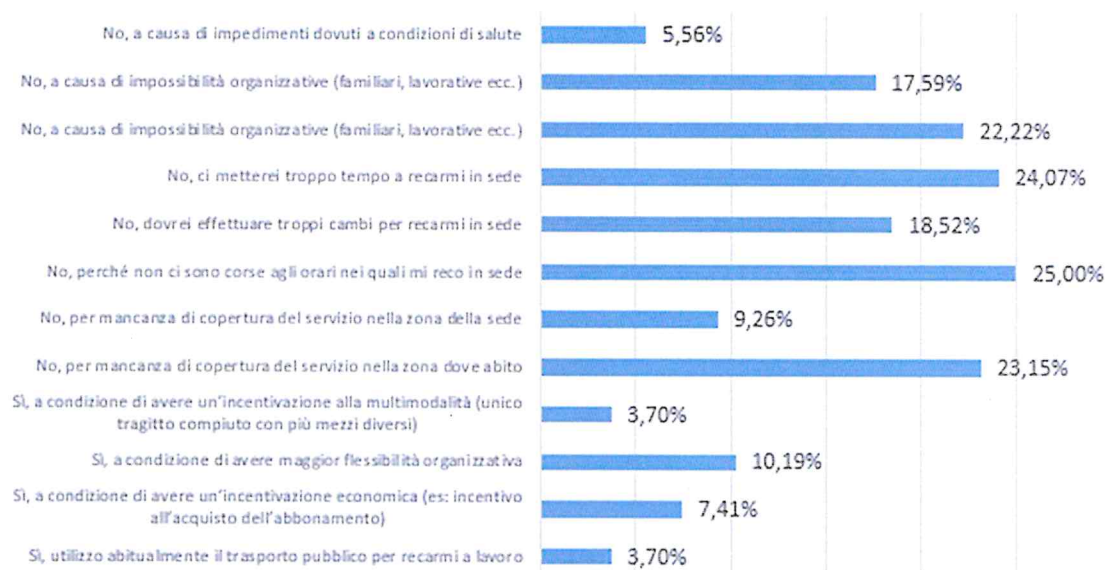
Classe emissiva Autovetture



Cilindrata Autovetture



Disponibilità al Cambiamento - TPL

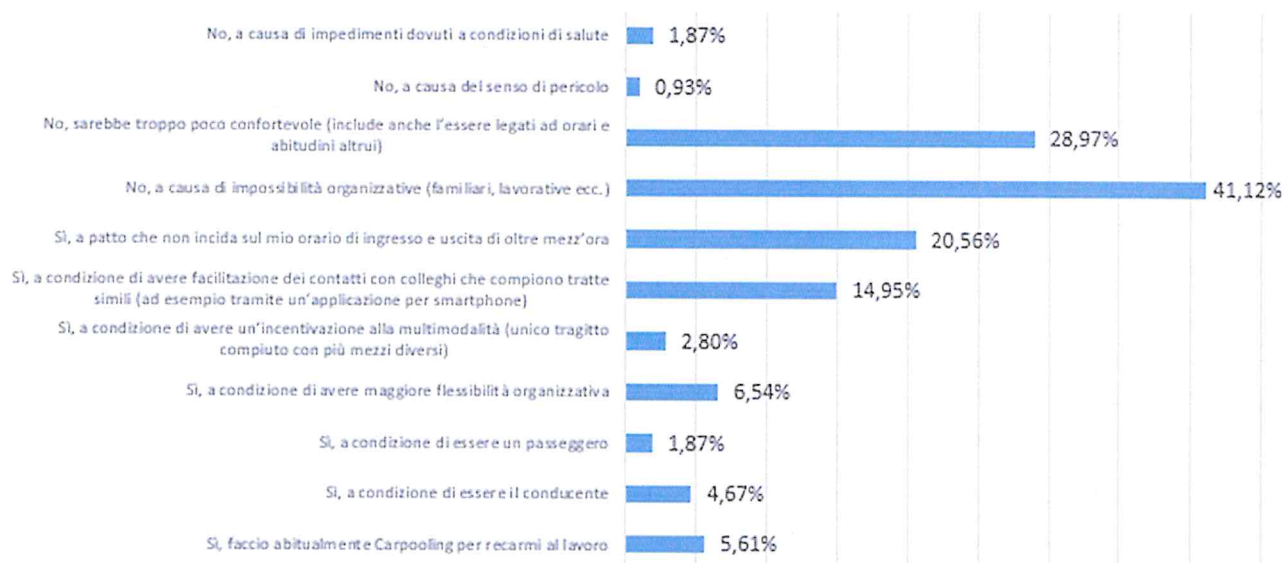


Disponibilità al Cambiamento - Micromobilità

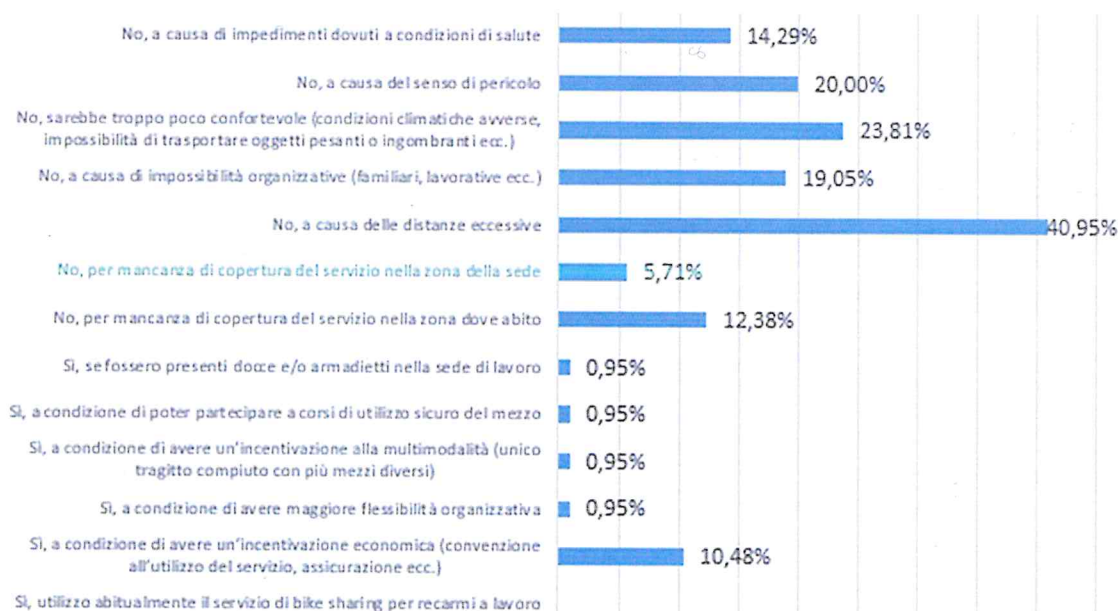




Disponibilità al Cambiamento - Carpooling



Disponibilità al Cambiamento - Bike Sharing



Evidenze emerse

Dall'analisi strutturale e dal questionario emerge un paradigma di mobilità fortemente sbilanciato sull'auto privata. Questo stato di cose trae origine dalla combinazione di alcuni fattori, che si possono riassumere sinteticamente come segue:

- forte propensione culturale all'uso del veicolo privato, comune a tutta la popolazione italiana,
- limitata copertura del trasporto pubblico locale, largamente indicata come motivazione per il mancato utilizzo del TPL.
- difficile accessibilità ciclabile, per mancanza di infrastruttura e per il dislivello che separa Montecatone da Imola.

Non è un caso che la maggiore propensione al cambiamento riguardi il car pooling, (al quale già oggi dichiara di ricorrere il 5,6% dei rispondenti) che si effettua comunque con auto private, sia pure in forma condivisa. Questa percentuale si è alzata fino al 57%, rispetto al 33% della precedente indagine.

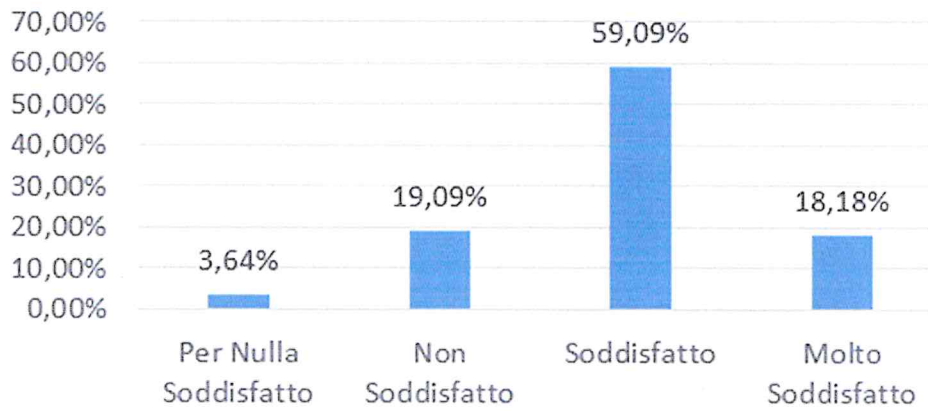
Per il 91% della popolazione aziendale il tragitto casa-lavoro comporta una percorrenza superiore a 5km, il che rappresenta un ulteriore elemento di scarsa appetibilità per le opzioni legate alla bicicletta o agli altri mezzi di mobilità dolce e micromobilità.

Mobilità, stress lavoro-correlato e soddisfazione lavorativa

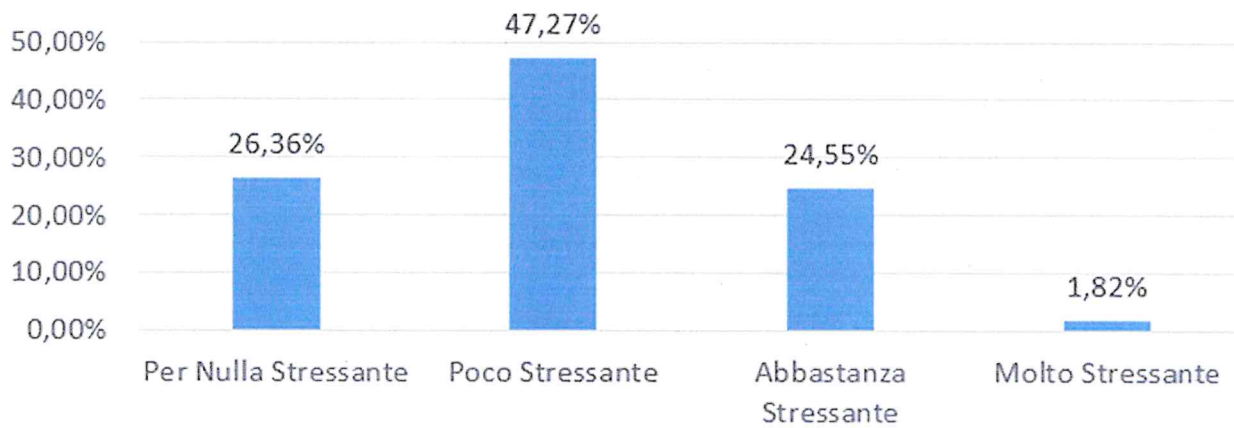
Una sezione specifica dell'indagine è stata dedicata al tema dello stress e dell'incidenza degli spostamenti sullo stress e sulla soddisfazione complessiva rispetto al proprio lavoro.

- Oltre il 77% dei rispondenti si dichiara soddisfatto o molto soddisfatto dell'attuale modalità di spostamento, anche in virtù della collocazione extraurbana in un contesto di traffico poco congestionato.
- Il 26% dei rispondenti ritiene che lo spostamento casa-lavoro incida sullo stress lavorativo.
- Il 45% dei rispondenti considera la mobilità rilevante ai fini della soddisfazione complessiva rispetto alla propria condizione lavorativa.

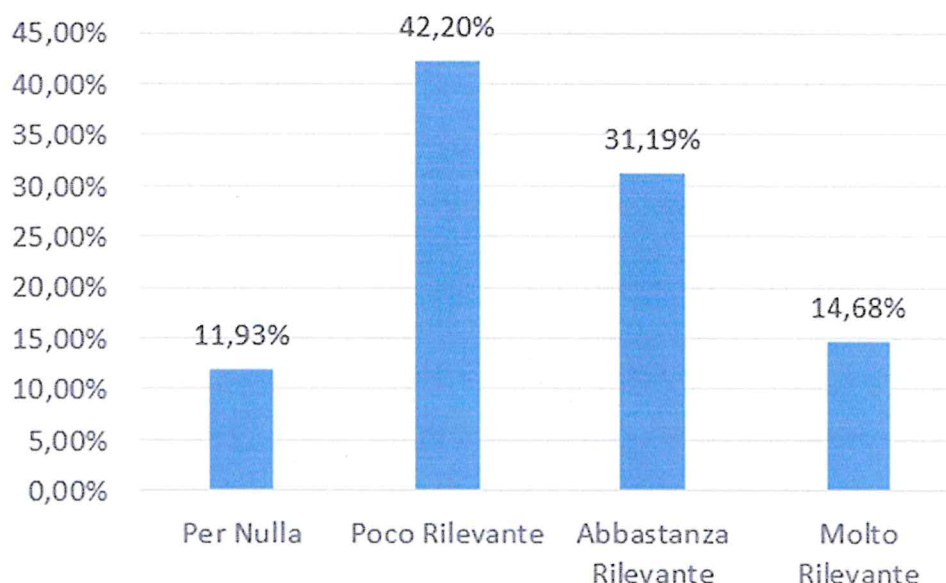
Tasso di Soddisfazione Modalità di Spostamento



Incidenza del viaggio sullo stress lavoro - correlato



Incidenza del viaggio sulla soddisfazione lavorativa



Emissioni inquinanti e climalteranti annue

Utilizzando i dati raccolti tramite l'erogazione del questionario è stato possibile stimare le emissioni totali annue dei principali inquinanti: CO₂, NO_x e PM₁₀.

Per stimare le emissioni degli inquinanti dovute agli spostamenti casa – lavoro dei dipendenti sono stati considerati il tipo di alimentazione del veicolo, la cilindrata e la classe di emissione dell'auto di proprietà dichiarate rispondendo al questionario.

Per ogni dipendente sono state stimate le emissioni annue (Emi_{inq}) tramite la seguente formula:

$$Emi_{inq} = (km_{auto} * Fe_{Inq} * Op) / \delta * 1000$$

- km_{auto} sono i km percorsi con l'auto privata dal lavoratore ogni giorno;
- Op è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente si reca a lavoro;
- Fe_{Inq} sono i fattori di emissione medi rispettivamente di CO₂, NO_x e PM₁₀ dell'auto dichiarata dal dipendente espressi in grammi/km e ricavati dalla banca dati ISPRA;
- δ è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2).

Sommando i valori così calcolati si ottiene la stima della distanza percorsa annualmente in auto dalla totalità dei dipendenti e delle emissioni di inquinanti riportate nella tabella sottostante. Il numero dei rispondenti è sufficiente a rendere il campione adeguatamente rappresentativo, risulta lecito estendere la stima all'intera popolazione aziendale.

5. Parte progettuale – Descrizione delle misure di mobilità sostenibile

- A. *Formazione e sensibilizzazione.* L'azienda programmerà, a cura dell'ufficio HR e del Mobility Manager, momenti divulgativi a beneficio della popolazione aziendale sul valore, i benefici e le opportunità della mobilità sostenibile. Le modalità di erogazione potranno essere differenziate a seconda dei vari ruoli, funzioni e profili.
- B. *Promozione del carpooling per i dipendenti dell'azienda.* Il questionario ha ancora una volta evidenziato un buon interesse per la misura del carpooling. Si verificheranno soluzioni organizzative e strumenti digitali per facilitare i contatti tra colleghi che percorrono lo stesso tragitto casa – lavoro, così da razionalizzare gli spostamenti riducendo il traffico, l'inquinamento, i costi di viaggio dei dipendenti e l'occupazione di parcheggi.
- C. *Agevolazioni per il trasporto pubblico locale.* Per favorire l'accesso al posto di lavoro tramite trasporto pubblico, l'Istituto tramite il Comune sonderà la possibile estensione della copertura oraria del servizio
- D. *Infrastrutture per veicoli elettrici.* Montecatone aderirà al bando indetto dalla Regione Emilia-Romagna relativo a finanziamenti per infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici e per biciclette a pedalata assistita.
- E. *Consulenza di supporto* per implementazione misure e aggiornamento piano.
- F. *Prosecuzione della convenzione con il servizio "Corrente".* Verrà mantenuta e proseguita la convenzione in essere relativa al servizio di car sharing stipulato tramite il Comune di Imola.

Le misure previste rientrano negli assi d'intervento previsti dalle Linee Guida ministeriali:

Asse 1	Disincentivazione dell'uso dell'autoveicolo privato
Asse 2	Promozione del ricorso al trasporto pubblico
Asse 3	Promozione del ricorso alla mobilità ciclabile e altre forme di micromobilità
Asse 4	Riduzione della domanda di mobilità
Asse 5	Misure ulteriori

	Misura	Asse	Costo stimato	Note
A	Formazione e sensibilizzazione	5	€ 500	
B	Promozione del carpooling	1	€ 500	
C	Agevolazioni per il trasporto pubblico locale	2		
D	Bando regionale Infrastrutture per veicoli elettrici	5		Finanziamento regionale
E	Consulenza di supporto per implementazione misure e aggiornamento piano	5	€ 1700	
F	Prosecuzione della convenzione con il servizio "Corrente"	1		

I costi stimati in questa tabella sono da ritenersi indicativi e non rappresentano un impegno di spesa vincolante per l'azienda.

Definizione dei benefici conseguibili con l'implementazione delle misure

- **Per l'Azienda** una efficace applicazione del PSCL potrà rappresentare un elemento di maggiore efficienza e produttività, di miglioramento dell'accessibilità anche a favore dell'utenza, di rafforzamento della reputazione interna ed esterna e delle relazioni con gli Enti Locali.
- **Per i dipendenti** le misure di Piano rappresentano un'opportunità per migliorare i tempi e i costi di spostamento, oltre ad incrementare il benessere e il bilanciamento tra vita lavorativa e personale.
- **Per la collettività**, le misure di piano potranno mitigare i classici impatti della mobilità automobilistica, di cui tipicamente le strutture sanitarie rappresentano un hotspot. In particolare, si attendono benefici su qualità dell'aria e congestione del traffico.
- Target diminuzione emissioni 2024: 3%

6. Programma di monitoraggio

Al monitoraggio del Piano è affidato il compito di tenere sotto controllo i risultati del Piano stesso, consentendo di capire nel tempo qual è l'effettiva efficacia delle azioni introdotte, e di programmare eventuali azioni correttive.

Un meccanismo di monitoraggio e di valutazione permette di:

- rivedere le misure al fine di conseguire gli obiettivi in modo più efficace;
- fornire le prove a sostegno dell'efficacia del Piano;
- continuare il percorso partecipativo con i dipendenti e con altri stakeholder interni o esterni.

Il monitoraggio ha cadenza annuale, poiché ai sensi della normativa vigente ogni anno è necessario presentare l'aggiornamento del Piano. Il monitoraggio viene realizzato attraverso un sistema di indicatori di risultato. Il monitoraggio potrà passare dal coinvolgimento dei dipendenti dell'Azienda, attraverso momenti di formazione, condivisione, nonché con la somministrazione di questionari ogni volta che questo si renda necessario.

Indicatori per il monitoraggio:

Indicatore	Unità di misura
Riduzione delle percorrenze effettuate ricorrendo all'auto privata, determinata da smart working, spostamenti in bicicletta, a piedi o con il tpl.	Km
Riduzione delle percorrenze effettuate ricorrendo all'auto privata, determinata dalla fruizione di un servizio di sharing mobility o di car pooling.	Km
Riduzione delle emissioni dovuta alla diminuzione delle percorrenze con autovettura a motore termico a seguito delle misure implementate.	Δ Kg/anno CO ₂
Percorrenze con le autovetture condivise durante un noleggio.	Km
Incremento dipendenti che utilizzano il tpl.	Δ n. Utenti
Incremento dipendenti che utilizzano la bicicletta.	Δ n. Utenti

Incremento dipendenti che utilizzano mezzi di micromobilità elettrica.	<i>Δ n. Utenti</i>
Età media parco mezzi aziendali e personali dei dipendenti.	<i>Anni/ Classe emissiva euro</i>
Quota di giorni in smart working.	<i>Giornate lavorative</i>

Per quanto riguarda l'anno 2024 l'azienda ha erogato il questionario, supportandolo con un'attività di comunicazione interna volta alla sensibilizzazione sui temi della sostenibilità ambientale.

Grazie alla profondità dei dati raccolti sarà possibile nel 2025 esporre i differenziali in km ed inquinanti relativi alla riduzione dell'impatto ambientale dei singoli dipendenti.

7. Allegati

Allegato 1: dettaglio dei CAP di provenienza dei dipendenti

CAP	Comune	Provincia	N° Dipendenti
40026	Imola	BO	71
40138	Bologna	BO	6
40060	Dozza	BO	6
40027	Mordano	BO	4
40133	Bologna	BO	3
40136	Bologna	BO	2
40021	Imola	BO	2
40059	Medicina	BO	2
40024	Bologna	BO	1
40126	Bologna	BO	1
40134	Bologna	BO	1
40055	Castenaso	BO	1
40012	Dozza	BO	1
40023	Imola	BO	1
40063	Monghidoro	BO	1
40065	Pianoro	BO	1
47020	Longiano	FC	1
47121	Bagno di Romagna	FC	1
47522	Cesena	FC	1
48024	Massa Lombarda	RA	2
48012	Bagnacavallo	RA	1
48014	Castel Bolognese	RA	1
48017	Conselice	RA	1

Piano redatto nel mese di Dicembre 2024

Mobility Manager Aziendale: Alberto Frabboni

frabboni@montecatone.com

