



DECRETO DEL DIRETTORE GENERALE

N. 328 del 21 MAR. 2024

Oggetto: Approvazione Piano Spostamento Casa-Lavoro PSCL – anno 2024.

IL DIRETTORE GENERALE

Richiamata la deliberazione n. 3 del 01.01.2023 con la quale il Consiglio di Amministrazione della Fondazione IRCCS San Gerardo dei Tintori, prendendo atto del Decreto del Presidente della Regione Lombardia n. 993 del 27.12.2022, ha nominato il dott. Silvano Casazza quale Direttore Generale della Fondazione IRCCS San Gerardo dei Tintori di Monza con decorrenza dal 1.1.2023 sino al 31.12.2027;

Ricordato che – secondo quanto previsto dall'art. 16 dello Statuto di questo Ente – “al Direttore Generale compete la gestione della Fondazione”;

Richiamata la deliberazione n. 17 del 27.03.2023 con cui il Consiglio di Amministrazione di questa Fondazione – al fine di assicurare la semplificazione dei procedimenti amministrativi e garantire la dovuta tempestività e celerità nell'adozione di atti e provvedimenti - ha attribuito al Direttore Generale alcune deleghe di funzioni e di firma, come da prospetti allegati alla succitata deliberazione;

Richiamata la determinazione n. 262, del 9 marzo 2023, acquisita in atti, di approvazione del PSCL – anno 2023, conformemente agli obblighi di legge ex art. 229, comma 4, della Legge n. 77/2020 concernente le azioni ecosostenibili programmate dal Mobility Manager (dott. Antonio Borreca), per l'anno 2023, al fine di promuovere forme di mobilità sostenibili tra i dipendenti della Fondazione, con l'obiettivo di riuscire a ridurre le emissioni di gas serra legate alla mobilità, ed in particolare, l'incentivazione all'utilizzo di mezzi alternativi, come mezzi pubblici o elettrici, carpooling o bicicletta, ecc.;

Considerato:

- che nell'anno 2023, a tale scopo, il Mobility Manager ha provveduto, in attuazione del PSCL – anno 2023, succitato, e del PIAO anni 2023/2025 aziendale:
 - alla realizzazione di 30 box-bici, in sicurezza, all'interno del P.O. San Gerardo di Monza al fine di ridurre l'uso del mezzo privato da parte dei dipendenti della Fondazione;
 - e, altresì, promosso, di concerto con il Mobility Manager d'Area comunale, la realizzazione di una velostazione antistante il P.O. San Gerardo di Monza per ulteriori 40 box-bici utilizzabili a prenotazione mediante un'apposita APP comunale con annessa una postazione di bike-sharing;
 - nonché, attivato – conformemente ai predetti programmi aziendali – il procedimento per l'installazione di n. 5 stazioni di ricarica per auto elettriche (senza oneri a carico della Fondazione), presso il P.O. San Gerardo di Monza, implementabili fino a 10 stazioni di ricarica, complessivamente, al fine di incentivare l'uso di mezzi alternativi (elettrici o ibride)



a quelli tradizionali con motore endotermico, in fase di approvazione dell'esito di aggiudicazione;

Considerato che conformemente alla normativa surrichiamata è necessario provvedere all'aggiornamento del predetto PSCL relativamente all'attuazione delle nuove iniziative di sostenibilità ambientale della Fondazione intraprese dal Mobility Manager dott. Antonio Borreca per l'anno 2024 come già del resto trasposte nell'ambito delle azioni programmate (performance green) del PIAO anni 2024/2026, adottato dal Consiglio di Amministrazione con deliberazione n. 2 del 29/01/2024:

Visto il PLSC anno 2024, all'uopo predisposto dal Mobility Manager dott. Borreca Antonio (staff), acquisito in atti, conformemente alla normativa surrichiamata, in merito all'aggiornamento delle politiche ambientali della Fondazione previste per l'anno 2024 – sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti e delle loro esigenze di mobilità sostenibile (3° questionario informativo) – quale strumento di indirizzo e supporto per la definizione delle misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibili alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore;

Atteso:

- che il PSCL anno 2024 – sulla scorta dell'analisi dei dati acquisiti con il questionario informativo trasmesso a tutti i dipendenti della Fondazione, surrichiamato, e delle condizioni/vincoli strutturali del P.O. San Gerardo di Monza Via Pergolesi 33 – prevede, per l'anno 2024, l'implementazione di ulteriori misure (ambientali) potenzialmente attuabili, anche a corollario delle iniziative già intraprese nel 2023, summenzionate, di cui al paragrafo *“Progettazione e Implementazione delle Misure, Benefici e Risorse”* al fine di orientare gli spostamenti casa-lavoro-casa del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore nonché anche nella disponibilità di mezzi aziendali a trazione elettrica;
- che l'approvazione del PSCL è condizione necessaria per concorrere alla stipula di convenzioni e agevolazioni relative alla mobilità nonché per la partecipazione a bandi di finanziamento e cofinanziamento da parte di Enti e Istituzioni pubbliche;

Ritenuto di approvare il PSCL anno 2024, allegato e parte integrante e sostanziale del presente atto, all'uopo predisposto dal Mobility Manager Dott. Borreca Antonio (staff);

Dato atto che l'adozione del presente provvedimento non comporta oneri a carico del Bilancio della Fondazione;

Preso atto dell'attestazione del Responsabile del Procedimento dott. Antonio Borreca Responsabile della SS “Servizi amministrativi tecnici ed economici di base”, circa la correttezza formale e sostanziale del presente provvedimento;

Acquisiti i pareri favorevoli del Direttore Amministrativo e del Direttore Sanitario espressi ai sensi delle norme legislative e statutarie;



DETERMINA

per le motivazioni citate in premessa e che qui si intendono integralmente trascritte e riportate:

1. di approvare il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) – anno 2024 redatto dal Mobility Manager (staff) nel testo allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale;
2. di dare mandato al Responsabile del Procedimento, Mobility Manager Aziendale (staff), per i relativi e conseguenti adempimenti attuativi riguardanti il presente provvedimento;
3. di disporre la pubblicazione del PLSC anno 2024 nella sezione Amministrazione Trasparente del sito internet istituzionale dell'ASST Monza;
4. di dare atto che dal presente provvedimento non derivano oneri a carico del Bilancio della Fondazione;
5. di dare atto dell'attestazione del Responsabile del Procedimento, Responsabile della SS "Servizi amministrativi tecnici ed economici di base" Dott. Borreca Antonio, circa la correttezza formale e sostanziale del presente provvedimento;
6. di dare altresì atto che il presente provvedimento è immediatamente esecutivo e sarà pubblicato all'Albo Pretorio ai sensi dell'art. 17, della Legge Regionale n. 33/2009 e ss.mm.ii.

Il Direttore Generale
(Silvano Casazza)

Esprimono parere favorevole:

Direttore Amministrativo: Antonietta Ferrigno

Direttore Sanitario: Aida Andreassi



Allegato al Decreto del Direttore Generale n. **328** del **21 MAR, 2024**

Oggetto: Approvazione Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) - Anno 2024.

Il Responsabile del Procedimento: Dott. Borreca Antonio Responsabile della SS "Servizi amministrativi tecnici ed economici di base"

Copia non utilizzabile per fini legali



Fondazione IRCCS
San Gerardo dei Tintori

Sistema Socio Sanitario



Regione
Lombardia

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO (PSCL)

ANNO 2024



Staff Mobility Manager

Antonio Borreca (Mobility Manager)

Alessandro Villa (Collaboratore Esperto Informatico)

INDICE

1. NORMATIVA
2. PREMESSA
3. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI
 - ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELLA FONDAZIONE E DELLE RISORSE DISPONIBILI
 - ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO
 - ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO E DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO
4. PARTE PROGETTUALE
 - ESITO E PROGETTAZIONE/IMPLEMENTAZIONE DELLE MISURE, IPOTESI PERCORRIBILI
5. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE
6. MONITORAGGIO

NORMATIVA

Il mobility management è l'insieme delle iniziative che la Fondazione IRCCS San Gerardo dei Tintori (di seguito Fondazione) pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti casa-lavoro-casa; figura di riferimento per l'implementazione delle suddette iniziative è il Mobility Manager la cui attività è volta a promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, con il conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini dei dipendenti.

Il Mobility Manager (staff) ha funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile della Fondazione; promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità dei suoi dipendenti che consentano la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare

Il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021 definisce le figure, le funzioni e i requisiti dei Mobility Manager aziendali e dei Mobility Manager d'area (Comunali) indicando i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL".

Il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente della Fondazione verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio d'insistenza della Fondazione; valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per la Fondazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

Il PSCL si compone di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti della Fondazione ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili.

Il PSCL prevede l'interazione ed il coordinamento di tutti i componenti dello staff del mobility manager nell'elaborazione e implementazione delle misure nonché del contributo dei suggerimenti dei dipendenti stessi.

Il PSCL è uno strumento di programmazione aperto e dinamico, implementabile costantemente a tutte le iniziative e/o proposte dei dipendenti d'interesse o incidenti e fattibili sulla mobilità sostenibile nel tragitto casa lavoro e viceversa.

Le misure previste nel piano verranno effettivamente realizzate mediante un coordinamento costante tra il Mobility Manager aziendale (staff), il Mobility Manager di area (Comunale) e le strutture interne di gestione delle risorse finanziarie e strumentali della Fondazione, attraverso anche un raccordo con i dipendenti interessati al fine di rapportarle alla domanda potenzialmente sostenibile sia economicamente che sul fronte dei benefici attesi per la Fondazione e i dipendenti utilizzatori. Le risorse finanziarie spendibili per l'attuazione delle misure di mobilità sostenibile dovranno trovare ristoro all'interno delle poste di bilancio aziendale con l'autofinanziamento ovvero attraverso forme di sponsorizzazioni di privati, incentivazioni a fondo perduto regionali, risorse attivabili in seno al PNRR sulla mobilità sostenibile, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica; l'art. 9 del citato DM n. 179/2021 precisa, a tal proposito, che *"le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica"*.

PREMESSA

Fermo restando le premesse di fondo poste a fondamento del PLSC anno 2023 – di seguito riproposte – quale paradigma di riferimento nel perseguimento delle politiche ambientali della Fondazione, nonostante una leggera flessione nell'attenzione delle istituzioni europee e nazionali sulle politiche ambientali già intraprese anche in conseguenza degli eventi emergenziali sopravvenuti a seguito dei conflitti in atto in alcune aree geografiche del mondo e della crisi energetica derivante conseguentemente che hanno di fatto segnato un rallentamento nel processo in atto di de-carbonizzazione della società e offuscato in un certo qual modo gli scenari futuri in materia di politiche green attese dagli operatori di settore incidendo negativamente sull'attuazione della programmazione d'impresa, si registra, comunque – dai dati statistici sulla mobilità dei cittadini, ANCHE A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DI N.30 BOX-BICI INTERNI AL P.O. SAN GERARDO IN ATTUAZIONE DEL PSLC ANNO 2023 E DEL PIAO ANNI 2023/2025 NONCHE' DELLA REALIZZAZIONE A CURA DEL COMUNE DI MONZA DI UNA VELOSTAZIONE DI 40 POSTI BICI E UNA POSTAZIONE DI BIKE SHARING D'INANZI ALLA PALAZZINA ACCOGLIENZA DEL P.O. – una crescente propensione a muoversi a piedi o con mezzi come la bicicletta o il monopattino rispetto ad altre forme di mobilità condivisa in arretramento (*car pooling*, e *car sharing*).

Un punto cardine nel contrasto dell'emergenza ambientale (inquinamento atmosferico e riscaldamento globale) è rappresentato dalla previsione e l'attuazione programmatica (attraverso la codifica in atti normativi degli Stati nazionali) entro il 2015/2030/2050/2100 degli accordi internazionali sottoscritti (in seno alle organizzazioni internazionali dell'Onu o nelle conferenze internazionali tra Stati) dalle maggiori potenze economiche mondiali più inquinanti, sui cambiamenti climatici, volti a garantire un radicale e sistematico processo di transizione energetica e cambiamento degli stili di vita attraverso l'abbandono graduale di fonti energetiche fossili non rinnovabili e dannose per l'ambiente e la salute pubblica e l'incentivazione di fonti energetiche rinnovabili a basso impatto ambientale e sulla salute dei cittadini.

In tale ottica di trasformazione e cambiamento delle fonti energetiche da fossili a rinnovabili e degli stili di vita, conseguentemente, è previsto un primo traguardo nella lotta all'inquinamento atmosferico, ovvero la sostituzione programmata dei mezzi di trasporto a combustione interna con mezzi di trasporto a trazione elettrica, quale obiettivo (ambizioso) a medio termine che l'Unione Europea si prefigge, tra l'altro, di raggiungere entro il 2035, una data molto importante sul fronte della riduzione dei gas serra nell'atmosfera che segnerà l'abbandono definitivo (vendita) dei motori endotermici sul mercato ovvero, come si è palesato in base agli ultimi avvenimenti in seno alle istituzioni europee, di una proroga di tale scadenza per ragioni economiche-produttive di salvaguardia dei posti di lavoro e unità produttive mediante la sperimentazione di altre forme di incentivazione quali l'utilizzo di bio-combustibili non inquinanti. A TAL PROPOSITO CONFORMEMENTE A QUANTO PREVISTO DAI SUDETTI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE AZIENDALI E' IN FASE DI AGGIUDICAZIONE LA PROCEDURA PER L'INSTALLAZIONE DI 4/5 STAZIONI DI RICARICA PER AUTO ELETTRICHE AL FINE DI INCENTIVARE L'ACQUISTO O L'AGEVOLAZIONE DI MEZZI A TRAZIONE ELETTRICA.

Il processo atteso (oramai inarrestabile visti anche gli effetti disastrosi per la società a seguito dei cambiamenti climatici: l'anno 2023 è stato l'anno più calda mai registrato nel mondo secondo l'Organizzazione Meteorologica Internazionale da quando ci sono rilevazioni scientifiche, con la temperatura media di 1,45 gradi centigradi sopra i livelli pre-industriali) di transizione energetica e degli stili di vita rappresenta, dunque, una svolta epocale equiparabile alla rivoluzione industriale, incidendo fortemente sui comportamenti e le abitudini dei cittadini e della società dei consumi. In tal senso, si prevede un cambiamento radicale del nostro modello di sviluppo economico-sociale, oramai imprescindibile, pena la sopravvivenza stessa della specie umana.

E' con tali aspettative di una nuova rigenerazione delle coscienze e della sensibilità, nella fattispecie, dei dipendenti della Fondazione, e prima ancora di cittadini virtuosi, allo stesso tempo, in forma ambientalista che il PSCL (piano degli spostamenti casa lavoro) si propone di mediare e sostenere al fine di contribuire nel proprio piccolo, ma grandissimo contributo sul piano etico, alla lotta all'inquinamento atmosferico e al surriscaldamento globale.

Se vogliamo che le future generazioni possano perpetuarsi infinitamente e forgiare una coscienza incorruttibile in difesa dei valori ambientali, lo staff del Mobility Manager farà la propria parte affinché la sensibilità dei dipendenti verso le questioni ambientali sia, in primis, a dare l'esempio ed invertire i propri comportamenti (nel proprio piccolo), anche al fine di facilitare e migliorare (dal basso) l'efficacia degli accordi internazionali sui cambiamenti climatici, ancora troppo poco visionari e incisivi, come l'emergenza ambientale richiederebbe.

Con la sottoposizione a tutti i dipendenti della Fondazione del questionario informativo, sono state raccolte tutte le informazioni ed i dati relativi alle modalità di spostamento dei dipendenti stessi e alla loro propensione al cambiamento nonché sono state verificate le condizioni strutturali aziendali, l'offerta di trasporto sul territorio di insidenza, nonché le risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.

La parte informativa e di analisi del PSCL contiene:

- l'analisi delle condizioni strutturali aziendali e delle risorse disponibili per la mobilità sostenibile, oltre all'offerta di trasporto presente sul territorio della Fondazione;
- l'analisi degli spostamenti casa-lavoro.

La valutazione dell'offerta di trasporto presente sul territorio della Fondazione è stata effettuata al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti dell'azienda nell'ambito dei loro spostamenti casa-lavoro; è stata particolarmente analizzata l'offerta di trasporto pubblico incidente sul contesto territoriale della Fondazione, ovvero delle modalità alternative al mezzo privato con le quali è raggiungibile la sede aziendale in attesa della nuova metrò che transiterà proprio dinanzi all'Ospedale San Gerardo con tutti i benefici effetti che ne conseguiranno sulla mobilità sostenibile dei visitatori ed operatori della Fondazione IRCCS San Gerardo dei Tintori.

Nel definire il quadro degli spostamenti casa-lavoro, il personale dipendente è stato inquadrato in relazione a residenza e tipologia di turnazione aziendale e altre finalità; comprendendo le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti, nonché la loro propensione al cambiamento valutando le relative opzioni di mobilità sostenibile previste nel questionario informativo.

La parte progettuale del PSCL prevede:

- le misure proposte per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane, incrociando la domanda di trasporto desunta dal questionario informativo e l'offerta dei servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente conto della propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti nonché delle risorse aziendali disponibili.

ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELLA FONDAZIONE E DELLE RISORSE DISPONIBILI

L'attuale situazione strutturale della Fondazione ed in particolare del Presidio Ospedaliero San Gerardo dei Tintori di Monza, il maggior punto di riferimento e sensibile alle politiche di mobilità sostenibile della Fondazione, risente ancora, anche se in minima parte, dell'impatto, sul P.O. stesso, del contratto di concessione per la ristrutturazione e il potenziamento del plesso ospedaliero di via Pergolesi 33, in quanto, con la consegna e l'avvio del nuovo settore C, gran parte dell'area di cantiere è stata recuperata per le necessità di parcheggio dei dipendenti e delle politiche ambientali della Fondazione (RIGUARDO ANCHE ALL'AVVENUTA REALIZZAZIONE DI 30 BOX BICI E A BREVE DI 5 COLONNINE PER LA RICARICA DI AUTO ELETTRICHE) e conseguentemente è migliorata la viabilità interna e la sicurezza del presidio oltre che l'accessibilità più efficiente ed efficace ai servizi ospedalieri, lato nord.

In tale scenario di apertura di nuovi spazi per parcheggi, si è provveduto, contestualmente, anche al recupero di aree in disuso rese libere da macerie e rifiuti ovvero messe in sicurezza e/o ripulite per le necessità di parcheggio (a tal proposito è stato riattivato il parcheggio servito da sbarre - apertura 12,30 e chiusura 21,30 - per gli infermieri e medici turnisti che possono utilizzare-beneficiare senza alcun impedimento di circa 200 posti auto come paesato nelle risposte al 2° questionario informativo ai fini della stesura del PSCL anno 2023) anche e soprattutto per una questione di decoro e di immagine esterna della Fondazione.

Nonostante tutto, il cantiere occupa ancora un'area consistente del P.O., traducendosi, tra l'altro, in minori spazi soprattutto per i cittadini bisognosi (parcheggio di cortesia), mentre per i dipendenti, a seguito degli interventi di ripristino e una più stringente regolamentazione d'uso delle aree di parcheggio, soprattutto con il potenziamento di un servizio di rimozione più efficace degli abusivi è stato possibile accontentare tutti i dipendenti su tale versante attraverso la messa a disposizione di nuovi parcheggi resi liberi.

In tale contesto, come sopra evidenziato, gli spazi da dedicare alle politiche di mobility management, come risorse strumentali disponibili dalla Fondazione per l'attuazione delle misure di mobilità sostenibile, sono stati già individuati e disponibili al momento e in fase di attrezzaggio (UN PRIMO LOTTO DI BOX-BICI E' GIA' STATO REALIZZATO E SONO IN PREVISIONE N. 5 COLONNINE PER LA RICARICA DI AUTO ELETTRICHE) mentre altri spazi già disponibili dovranno essere attrezzati per la realizzazione di parcheggi per le bici, motocicli e monopattini in sicurezza come si evince dalle esigenze dei dipendenti manifestate in sede di presentazione del 3° questionario informativo ai fini della predisposizione del PSCL anno 2024.

In tale prospettiva (come previsto nel PIAO 2024/2026) anche il parco mezzi aziendali verrà riconvertito gradualmente in mezzi elettrici. La dotazione attuale di mezzi aziendali non è disponibile al momento per l'implementazione di politiche di mobilità sostenibile (trasporto collettivo con pulmini dalle stazioni di Monza e Lissone) essendo tutti i mezzi aziendali ad esclusivo appannaggio dei servizi sanitari e per la gestione del servizio commessi. Tra le misure implementabili è compresa, quindi, l'acquisizione di pulmini elettrici per gli spostamenti collettivi dalle stazioni di Monza e Lissone all'Ospedale San Gerardo oltre alla misura di dotare, rinnovare e incrementare gradualmente il parco mezzi aziendali con mezzi a trazione elettrica (in aggiunta ai pulmini per il trasporto cumulativo di persone) e l'installazione delle relative centraline di ricarica. In tale ottica la nuova e rinnovata dotazione strumentale di mezzi aziendale a trazione elettrica sarà in grado di incentivare anche la formazione spontanea di gruppi organizzati di lavoratori per un utilizzo condiviso dei mezzi aziendale

elettrici negli spostamenti esclusivamente casa-lavoro-casa, ovvero negli spostamenti tra la stazione di Monza (Lissone), l'ospedale vecchio e il nuovo ospedale. I vantaggi per la Fondazione deriverebbero esclusivamente dal fatto che tali investimenti potranno essere concretizzati soltanto se finanziati dalla Regione a fondo perduto o attingendo dai fondi per la realizzazione del PNRR in materia di mobilità sostenibile ovvero attivando forme di sponsorizzazione di privati. Le misure prevedono anche l'attivazione di una APP di car-pooling per la condivisione dei mezzi privati dei dipendenti sul percorso casa lavoro casa.

ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Nei pressi dell'area occupata dal plesso ospedaliero di via Pergolesi 33, entro 500 metri di distanza massima, non insistono né stazioni ferroviarie né metropolitane, al momento, in prospettiva è prevista la realizzazione di una stazione metropolitana dinanzi al presidio ospedaliero in grado di accentuare la mobilità sostenibile di visitatori ed operatori sanitari.

I mezzi di trasporto pubblici (linee) accessibili (fermate) nell'area del presidio ospedaliero risultano:

- Ospedale San Gerardo, servita dalle linee z204, z206 e, nei giorni festivi, z211;
- Monza Pergolesi, servita dalla linea z227;
- Monza Boito/Pergolesi, servita dalle linee z206, z227, z228 e, nei giorni festivi, z211.
- Nel piano di mobilità urbana del Comune di Monza sono previste alcune opere di prolungamento delle piste ciclabili nell'area di insidenza del P.O.
- Il Comune di Monza ha realizzato nel 2023 una Velostazione per bici e una postazione Bike Sharing dinanzi al P.O. San Gerardo Via Pergolesi 33.

Non risultano al momento servizi di Car Sharing e Scooter Sharing.

I monopattini in sharing sono quattrocento sul territorio del Comune di Monza e il servizio non prevede stazioni "fisiche" alle quali agganciare i dispositivi, ma è free floating. Nell'area a "sosta vincolata" che comprende il centro storico, la Stazione e il Parco i monopattini potranno essere prelevati e restituiti solamente in specifiche aree di sosta "virtuali" mappate sulle applicazioni di ciascuno degli operatori offerenti.

La città di Monza ha molte piste ciclabili ma nessuna in prossimità della Fondazione al momento. I punti più prossimi all'Ospedale sono la Rotonda dei Pini e il Parco di Monza.

Non sono presenti Ztl nei pressi del Plesso Ospedaliero.

Nei pressi dell'area, invece, occupata dal presidio sanitario di via Solferino 16 (ospedale vecchio) non insistono metropolitane (lo sarà in futuro), ma la stazione di Monza è alla distanza di circa 600 metri.

I mezzi di trasporto pubblici (linee) accessibili (fermate) nell'area del presidio sanitario risultano:

- Via Umberto I via Solferino, servita dalle linee z204 e z212;
- Via Solferino via Volturno, servita dalla linea z204;

Risultano presenti un Car Sharing in Stazione FS, in Piazza Castello (park Monza Stazione) e, invece, non sono presenti Scooter Sharing.

Sono presenti tre postazioni di bike sharing nei pressi della struttura, in via Arosio presso la Stazione Fs, all'Urban Center in via Turati e in via Solferino e di recente è stata creata dal Comune una postazione di Bike Sharing dinanzi al P.O. di Via Pergolese unitamente a una Velostazione con 40 Box-Bici in sicurezza.

ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO E DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Il 3° questionario è stato somministrato in data 20 dicembre 2023 a tutti i 3109 dipendenti della Fondazione ed hanno risposto, entro la data di scadenza fissata per il 20 gennaio 2024, in 482, circa il 16% dei dipendenti della Fondazione, con l'esito di seguito riassunto:

ORARIO PREVALENTE DI INGRESSO AL LAVORO:

prima delle 8h00	207
dalle 8:00 alle 9:00	166
dalle 9:00 alle 10:00	12
dalle 13:00 alle 14:00	4
dopo le 20:00	0
Non ho un orario prevalente	93

ORARIO PREVALENTE DI USCITA DAL LAVORO:

prima delle 8h00	1
dalle 8:00 alle 9:00	3
dalle 14:00 alle 15:00	29
dalle 15:00 alle 16:00	84
dalle 16:00 alle 17:00	123
dalle 17:00 alle 18:00	88
dalle 19:00 alle 20:00	21
dalle 20:00 alle 21:00	17
Dopo le 21:00	8
Non ho un orario prevalente	103

QUALE MEZZO DI TRASPORTO (O PIU' MEZZI COMBINATI) UTILIZZA PREVALENTEMENTE PER IL SUO TRAGITTO CASA-LAVORO?

Piedi	30
Bicicletta (privata)	59
Bicicletta Elettrica \ Monopattino Elettrico (privato)	11
Biciletta \ Monopattino (in abbonamento sharing)	3
Autobus	17
Treno \ Metropolitana	12
Scooter \ Moto (endotermica)	21
Auto (endotermica)	365
Auto \ Moto (full electric o plug-in)	54
Mi accompagnano \ Mezzo condiviso	12
Altro	2

TROVA DIFFICOLTA' NELL'ATTUALE MODALITA' DI TRASPORTO UTILIZZATO?

Difficoltà di parcheggio per auto	289
Difficoltà di parcheggio per moto \ scooter	5
Difficoltà di parcheggio per bicicletta \ monopattino	24
Mancanza di ciclabili lungo il tragitto casa-lavoro	41
Orario dei mezzi pubblici non compatibile con orari di lavoro	78
Mancanza di mezzi pubblici sul mio tragitto casa-lavoro	89
Mancanza del servizio sharing per bici \ monopattini	3
Sensazione di insicurezza per il mezzo utilizzato nel parcheggio aziendale	60
Sensazione di insicurezza personale nel parcheggio aziendale	39
No, nessuna difficoltà	89
Altro	46

E' ABBONATO A SERVIZI DI TRASPORRTO PUBBLICO PRIVATI PER IL TRAGITTO CASA-LAVORO?

Si, Autobus	17
Si, Treno \ Metropolitana	12
Si, Monopattino in abbonamento sharing	1
Si, Bicicletta in abbonamento sharing	2
Si, Auto in abbonamento sharing	0
No, non sono abbonato	446
Altro	4

RITIENE IMPORTANTE L'UTILIZZO DI MEZZI DI TRASPORTO A MINOR IMPATTO AMBIENTALE?

Si	352
No	38
Ci sto pensando	90

STA VALUTANDO DI MODIFICARE LA SUA MODALITA' DI RECARSI AL LAVORO A FAVORE DI MODALITA' PIU' SOSTENIBILI?

No	261
Si, con l'utilizzo di bicicletta muscolare \ bicicletta elettrica \ monopattino (privato)	81
Si, con l'utilizzo di bicicletta \ monopattino in abbonamento sharing	11
Si, con l'utilizzo in condivisione del mezzo di trasporto	17
Si, con l'utilizzo di mezzi pubblici	35
Si, con l'acquisto di auto \ moto (full electric \ plug-in)	61
Altro	41

QUALI MEZZI DI TRASPORTO DISPONE O SAREBBE DISPOSTO AD USARE IN ALTERNATIVA (E PIU SOSTENIBILE) PER RECARSI AL LAVORO?

Piedi	48
-------	----

Autobus \ Metropolitana	109
Bicicletta muscolare (classica)	114
Bicicletta elettrica	43
Monopattino elettrico	14
Moto \ Scooter (endotermico)	14
Moto \ Scooter (elettrico)	10
Auto (full electric \ plug-in)	73
Bicicletta \ Monopattino in abbonamento sharing	17
Auto \ Moto in abbonamento sharing	21
No, nessun altro mezzo	153

COSA LE IMPEDISCE DI UTILIZZARE UNA MODALITA O UN MEZZO PIU' SOSTENIBILE PER IL TRAGITTO CASA-LAVORO?

Orari dei mezzi pubblici non compatibili con orari di lavoro	225
Prezzo degli abbonamenti mezzi pubblici troppo caro	44
Fermate dei mezzi pubblici distanti da casa	114
Fermate dei mezzi pubblici distanti dalla sede di lavoro	80
Servizi di sharing bike e monopattini non disponibili	14
Servizi di sharing bike e monopattini troppo cari	12
Parcheggio bici \ monopattini poco sicuro o poco riparato	55
Parcheggio moto \ scooter poco sicuro o poco riparato	13
Mancanza di colonnine di ricarica per mezzi elettrici	39
Altro	112

SAREBBE DISPOSTO A SPOSTARSI IN BICICLETTA \ MONOPATTINO E A QUALI CONDIZIONI?

Si, se ci fosse un parcheggio sicuro	86
Si, se ci fossero strade ciclabili più sicure	135
Si, se ci fosse uno sconto sull'abbonamento sharing	26
No	225
Altro	63

SAREBBE DISPOSTO A SPOSTARSI CON I MEZZI PUBBLICI O NAVETTE AZIENDALI E A QUALI CONDIZIONI?

Si, se ci fosse un orario dei mezzi pubblici più compatibile con gli orari di lavoro	183
Si, se ci fosse una fermata dei mezzi pubblici più vicina al posto di lavoro	59
Si, se ci fosse una tratta casa-lavoro più diretta	211
Si, se ci fosse uno sconto sull'abbonamento	71
No	129
Altro	25

SAREBBE DISPOSTO A CONDIVIDERE IL VIAGGIO IN AUTO CON ALTRI COLLEGHI COME CONDUCENTE/PASSEGGERO E A QUALI CONDIZIONI?

Si, lo faccio già	47
Si, se ci fosse uno strumento per gestire la condivisione del tragitto	197
No	191
Altro	28

HA SEGNALAZIONI DA FARE SUL PARCHEGGIO AZIENDALE PER AUTO, MOTO/SCOOTER, BICICLETTE O MONOPATTINI

(risposta aperta si segnalano le più ricorrenti)

Parcheggio selvaggio e conseguenti ingorghi e danni alle auto
Parcheggio incustodito e poco sicuro e atti di vandalismo su auto e moto
Parcheggio collinetta con pessima manutenzione e poca sicurezza per persone e mezzi
Pochi posti auto e accessi non autorizzati
Impossibilità\ difficoltà di trovare parcheggio per chi arriva al secondo turno

HA OSSERVAZIONI O SUGGERIMENTI RIGUARDO LA MOBILITA' CASA-LAVORO?

(risposta aperta si segnalano le prime due più ricorrenti)

Aumentare mezzi pubblici
Attivare servizio navetta

ESITO E PROGETTAZIONE/IMPLEMENTAZIONE DELLE MISURE, IPOTESI PERCORRIBILI

Sulla base dell'analisi dei dati desunti dal questionario informativo (dicembre 2023 gennaio 2024), che ha evidenziato una forte propensione dei dipendenti al cambiamento degli stili di vita ai fini dell'attuazione delle politiche di sostenibilità ambientale, nonché delle politiche d'incentivazioni della Fondazione potenzialmente attivabili, tenuto conto anche delle politiche ambientali già REALIZZATE O IN FASE DI REALIZZAZIONE come sopra evidenziate, sono state definite e confermate le seguenti misure di mobilità sostenibile, implementabili, non ancora attivate, tenuto conto del contesto territoriale della Fondazione, dell'offerta dei servizi di trasporto locali, delle condizioni strutturali della Fondazione, contestuali e future, delle potenzialità economiche e finanziarie attivabili per l'attuazione, considerando che il novero delle stesse non è esaustivo né definitivo potendo, in itinere, essere implementate ulteriormente anche e soprattutto attraverso il contributo graduale dei dipendenti al cambiamento dei propri comportamenti e stili di vita.

L'offerta dei servizi di trasporto pubblico e privati, quest'ultimi, nelle varie forme di mobilità sostenibile, innovative e autogestibili (car sharing, monopattini elettrici, bike sharing), presenti sul territorio comunale di insidenza della Fondazione è attratta da una parte dei dipendenti della Fondazione, particolarmente motivati all'utilizzo di tali strumenti di mobilità, anche per la difficoltà di parcheggio dei propri mezzi di trasporto (stante anche la situazione strutturale contingente del P.O. San Gerardo), il ritardo e lo stress accumulati nel raggiungere in orario la propria sede di lavoro a causa, soprattutto, dell'eccessivo traffico cittadino, particolarmente intenso nelle ore di primo mattino (la fascia oraria maggiormente afferibile ai dipendenti della Fondazione di accesso agli uffici), privilegiando quindi gli uni o gli altri mezzi di trasporto (pubblici o privati) in base soprattutto all'età anagrafica, alla fascia oraria di accesso alla sede e inizio di lavoro e alla difficoltà di percorsi alternativi per bypassare il traffico cittadino e limitrofo.

Al fine, quindi, di incentivare e allargare, ulteriormente, a tutti i dipendenti della Fondazione, potenzialmente interessati, anche e soprattutto per i benefici che ne deriverebbero (direttamente) per il loro benessere psicofisico ed economico e per la tranquillità che ne conseguirebbe sugli ambienti di lavoro (indirettamente), considerando anche i riscontri ottenuti a seguito dell'incontro con il Mobility Manager di Area del Comune di Monza sulla impossibilità per ragioni soprattutto economiche riguardo alla difficoltà strategica d'implementazione-potenziamento di nuovi mezzi pubblici sul tragitto stazione-presidio di via Pergolesi 33, in tale ottica, le misure implementabili riguardano soprattutto, come già previsto nel PSCL precedente e più sopra rimarcate:

-l'attivazione e la pubblicizzazione di una apposita APP o più APP specifiche sull'aggiornamento continuo degli orari e degli itinerari dei mezzi di trasporto pubblico: treni e autobus, ovvero la segnalazione dei siti internet specializzati nella diffusione in tempo reale delle informazioni sugli orari dei mezzi di trasporto pubblico locali ed eventualmente l'opportunità di attivare forme di abbonamento ai mezzi pubblici a condizioni agevolate vista la moderata propensione dei dipendenti in tal senso per le ragioni summenzionate;

- la segnalazione delle iniziative intraprese dal Mobility Manager d'area sul territorio comunale, d'accordo con il Mobility Manager aziendale, al fine di favorire forme di mobilità sostenibili (condivise) negli spostamenti casa-lavoro-casa dei dipendenti sull'area comunale; rimarcando, in particolare: a) la valutazione della possibilità di incrementare le corse degli autobus che collegano la stazione di Monza e l'Ospedale San Gerardo di Via Pergolesi 33, soprattutto nelle ore di punta, in rapporto anche alle fasce orarie più sensibili alle esigenze dei dipendenti interessati, ovvero, in alternativa, valutare la possibilità di scaglionamenti e/o variazioni delle fasce orarie di entrata e uscita dalla sede di lavoro dei dipendenti interessati conformemente agli orari dei mezzi di trasporto pubblici utilizzabili; b) l'elargizione di sconti sugli abbonamenti dei mezzi di trasporto pubblico o la definizione di convenzioni riservate ai dipendenti interessati della Fondazione; c) l'apertura pomeridiana della viabilità (diretrice verso Villa Santa via Cavriga) interna al parco di Monza e l'illuminazione della stessa per ragioni di sicurezza soprattutto dell'utente debole della strada (ciclista); d) la realizzazione di diramazioni sulle piste ciclabili comunali verso i presidi della Fondazione soprattutto verso il P.O. di via Pergolesi; questioni del resto segnalate e già dibattute nell'incontro con il Mobility manager d'area Comunale;

- la possibilità d'utilizzo da parte dei dipendenti della Fondazione degli autobus che collegano la stazione di Monza e l'Università Bicocca adiacente al plesso ospedaliero di via Pergolesi mediante l'attuazione di una apposita convenzione con il gestore e l'Università stessa; a tal proposito c'è stato un contatto con il responsabile del servizio ai fini di una possibile utilizzazione della navetta anche da parte dei dipendenti del P.O.;

- la valutazione e l'attivazione di una navetta sul percorso stazione di Monza (Lissone)-Ospedale San Gerardo Via Pergolesi per i dipendenti che vorrebbero utilizzare il treno se agevolati nel trasporto verso la propria sede di lavoro, da finanziare con contributi pubblici a fondo perduto, sponsorizzazioni o contributi privati;

- l'attivazione e la pubblicizzazione di una APP o mappe specifiche sui percorsi ciclabili utilizzabili per il raggiungimento della sede di lavoro da parte dei dipendenti interessati e particolarmente sensibili a tali forme di mobilità sostenibile, tenuto conto della loro fascia d'età e distanza dal luogo di lavoro; va da sé che già molti dipendenti fanno uso della bicicletta per recarsi al lavoro (utilizzando i nuovi e sicuri box-bici all'interno del P.O. e potenzialmente anche la velostazione e bike sharing dinanzi al P.O.) e molti altri preferirebbero utilizzare tale mezzo di trasporto soltanto e se vengono predisposte apposite aree o depositi per il ricovero delle biciclette, videosorvegliati e custoditi, al fine di evitare incresciosi furti e demotivazioni

all'utilizzo, in parte, come sopra detto, già realizzate nell'anno 2023 (primo lotto BOX-BICI) implementabili in futuro;

- la creazione/potenziamento, quindi, di ulteriori aree di deposito (custodite) per il ricovero delle biciclette, motociclette, monopattini compatibilmente con le condizioni strutturali del P.O. San Gerardo; una volta liberata l'area di cantiere del P.O. San Gerardo, sarà valutata anche la possibilità di realizzazione appositi spogliatoi;

- l'incentivazione all'utilizzo delle APP sulla mobilità sostenibile, innovative e autogestibili, di soggetti privati (car-sharing, monopattini elettrici, bike-sharing) mediante forme di agevolazioni e sconti o la definizione di convenzioni con i gestori riservate ai dipendenti della Fondazione;

- il rinnovo e l'ampliamento del parco mezzi aziendale a trazione elettrica e la realizzazione di colonnine per la ricarica dei mezzi elettrici stessi di proprietà della Fondazione e di quelli dei dipendenti, anche per l'implementazione di misure orientabili alla mobilità (collettiva) di gruppi organizzati di lavoratori mediante l'utilizzo di mezzi aziendali elettrici condivisi, anche su prenotazione (in parte già in cantiere per quest'anno: colonnine per ricarica delle batterie auto elettriche); a tal proposito è in fase di aggiudicazione la procedura per l'installazione di colonnine per la ricarica di auto elettriche;

- la creazione di una apposita APP-CarPooling per la condivisione collettiva dei mezzi privati, valutando anche la possibilità di garantire il parcheggio dei mezzi privati utilizzati in condivisione (o di proprietà della Fondazione) con l'ipotesi presso il parcheggio pubblico BRIANZA PARCHEGGI adiacente all'università Bicocca e lo stesso P.O di via Pergolesi, unitamente a tutti i mezzi dei dipendenti in possesso di veicoli FULL ELECTRIC (prioritariamente) e FULL HYBRID in base alle potenzialità (garantite) del parcheggio stesso; nonché la valutazione, mediante apposite convenzioni con le case costruttrici o/e concessionari, anche di particolari sconti sull'acquisto di mezzi full electric o full hybrid in aggiunta a quelli governativi e regionali;

I benefici effetti derivanti dall'implementazione di dette misure di mobilità sostenibile, sia per i dipendenti che per la Fondazione, consistono, in primis, nel conseguimento di un maggiore benessere psicofisico e risparmio economico da parte dei dipendenti stessi, a causa del minore stress patito negli spostamenti casa-lavoro-casa e la riduzione del budget di spesa per il raggiungimento della propria sede di lavoro e in, secundis, nella maggiore produttività (attesa) da parte dei dipendenti stessi, nonché nella maggiore sicurezza e benessere ambientale degli ambienti di lavoro, per la Fondazione, conseguenti soprattutto nella maggiore tranquillità e serenità che ne deriverebbero nei rapporti interpersonali e in termini di maggiore produttività di lavoro.

Le risorse economico-finanziarie per quanto importanti finanziariamente che economicamente troveranno ristoro, alternativamente, nell'ambito delle poste spendibili del bilancio aziendale ovvero tramite forme di sponsorizzazioni o contributi e agevolazioni di derivazione pubbliche e/o private.

I vantaggi per il dipendente sono rappresentati da:

- minori costi del trasporto;
- riduzione rischio di incidenti e malattie cardiocircolatorie dovuto all'attività fisica (bike to work e walking)
- riduzione dei tempi di spostamento e arrivo in orario sulla sede di lavoro;
- minori stress psicofisici per la guida nel traffico;
- socializzazione tra colleghi (APP love to ride)
- maggiore regolarità nei tempi di trasporto

- maggiore regolarità nei tempi di spostamento

I benefici per la Fondazione si possono identificare, invece, in:

- regolarità nell'orario di arrivo in ufficio dei propri dipendenti;
- riduzione dello stress di viaggio dei dipendenti e quindi maggiore produttività;
- possibilità di creare una condizione di maggiore socializzazione tra dipendenti, con probabili guadagni in termini di maggiori sinergie nell'attività lavorativa;
- possibilità di offrire un servizio utile ai propri dipendenti, con eventuali vantaggi, seppure indiretti, in termini di dedizione al lavoro;
- aumento dell'accessibilità aziendale;
- rafforzamento dell'immagine aziendale quale azienda aperta ai problemi dell'ambiente.

I vantaggi sociali per la collettività generalmente si possono sintetizzare, invece, in:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto;
- risparmi energetici;

PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

Il PSCL riveste carattere di programmazione ed ipotesi di lavoro da perseguire ai fini della fattività pratica dello stesso con una visione aperta e dinamica verso l'implementazione continua di misure sulla mobilità sostenibile su iniziativa dello Staff del Mobility Manager ovvero su suggerimenti anche da parte dei dipendenti.

MONITORAGGIO

Il monitoraggio delle misure proposte verrà effettuato con cadenza annuale circa le attività realizzate in sede di aggiornamento del Piano, sulla scorta dei provvedimenti adottati di volta in volta dal Mobility Manager (staff).