



**Decreto del Direttore generale nr. 226 del 29/12/2022**

Proponente: *Pietro Rubellini*

*Direzione generale*

Pubblicità/Pubblicazione: Atto soggetto a pubblicazione *integrale* (sito internet)

Visto per la pubblicazione - Il Direttore generale: Dott. Pietro Rubellini

Responsabile del procedimento: Paola Querci

Estensore: *Simone Ricotta*

**Oggetto: Adozione del Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) per l'anno 2023**

**ALLEGATI N.: 1**

<i>Denominazione</i>	<i>Pubblicazione</i>	<i>Tipo Supporto</i>
All. 1 - Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) per l'anno 2023	sì	digitale

**Natura dell'atto:** *immediatamente eseguibile*

**Trattamento dati personali:** *No*

## Il Direttore generale

Vista la L.R. 22 giugno 2009, n. 30 e s.m.i., avente per oggetto "Nuova disciplina dell'Agencia regionale per la protezione ambientale della Toscana (ARPAT)";

Richiamato il decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 74 del 23.3.2021, con il quale il sottoscritto è nominato Direttore generale dell'Agencia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana;

Considerata la decorrenza dell'incarico di cui sopra dal 1° maggio 2021;

Dato atto che con decreto del Direttore generale n. 238 del 13.09.2011 è stato adottato il Regolamento di organizzazione dell'Agencia (approvato dalla Giunta Regionale Toscana con delibera n. 796 del 19.09.2011), successivamente modificato con decreti n.1 del 04.01.2013 e n. 108 del 23.07.2013;

Visto l'“Atto di disciplina dell'organizzazione interna” approvato con decreto del Direttore generale n. 270/2011 (ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del Regolamento organizzativo dell'Agencia), modificato ed integrato con decreti n. 87 del 18.05.2012 e n. 2 del 04.01.2013;

Richiamato il DL 34/2020 “Decreto Rilancio”, convertito in Legge 77/2020, art. 229 comma 4, che ha introdotto l'obbligo:

- di nominare un mobility manager;
- di adottare entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane;

per le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165, che abbiano singole unita' locali con più' di 100 dipendenti, ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città' metropolitana, in un capoluogo di Provincia, ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti;

Considerato che l'unica unità locale dell'Agencia che corrisponde alle caratteristiche sopra richiamate è quella del complesso immobiliare di Firenze;

Ricordato il proprio decreto n. 142 del 12.09.2022 con il quale il Dr. Simone Ricotta, collaboratore tecnico professionale di ARPAT, è stato nominato Mobility Manager di ARPAT per operare in relazione all'unità locale corrispondente al complesso immobiliare ARPAT di Firenze;

Considerato che l'art. 229, c. 4, del DL n. 34/2020, prevede che il mobility manager promuova, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile;

Richiamato altresì il Decreto interministeriale del Ministro della Transizione ecologica e del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 179 del 12.05.2021, che definisce le modalità attuative delle disposizioni di cui all'art. 229, c. 4, del DL n. 34/2020;

Considerato che il richiamato Decreto interministeriale n. 179/2021, stabilisce, all'art. 3, che il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, individui le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato;

Richiamato il Decreto direttoriale n. 209 del 04.08.2021, a firma congiunta MITE – MIMS Ministero della Transizione ecologica e Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili,

con il quale sono state adottate le “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”;

Dato atto che, in applicazione della citata normativa, il Mobility Manager, sulla base degli esiti del questionario somministrato ai dipendenti dell’Agenzia nel periodo 16 – 30 settembre 2022, ha redatto una proposta di Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) per l’anno 2023, conforme alle indicazioni delle linee guida ministeriali dei PSCL, che prevede:

- l’analisi delle condizioni strutturali dell’unità locale di Firenze;
- l’analisi dell’offerta di trasporto sul territorio dell’unità locale di Firenze;
- l’analisi degli spostamenti casa-lavoro del personale di tutta l’Agenzia;
- la quantificazione stimata delle emissioni di gas climalteranti relative agli spostamenti casa-lavoro del personale che lavora presso l’unità locale di Firenze;
- la definizione di misure per gli spostamenti casa-lavoro, aggregate per assi di intervento, destinate a tutto personale dell’Agenzia, per l’importo complessivo di 30.000 euro, finalizzate a limitare gli spostamenti effettuati con veicoli motorizzati con il solo conducente a bordo e a favorire il cambiamento delle abitudini di spostamento verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale;

Ricordato altresì che il richiamato Decreto interministeriale n. 179/2021 stabilisce, all’art. 4, che il PSCL venga trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dall’adozione;

Ritenuto opportuno

- di adottare la proposta di Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) per l’anno 2023 redatta dal Mobility Manager;
- di disporre che l’attuazione delle singole misure ivi indicate sarà valutata durante l’anno 2023;
- di quantificare il costo relativo alle misure ivi indicate in euro 30.000,00;
- di trasmettere il PSCL per l’anno 2023 al Comune di Firenze entro quindici giorni dalla sua adozione;

Visto il parere positivo di regolarità contabile in esito alla corretta quantificazione ed imputazione degli effetti contabili del provvedimento sul bilancio e sul patrimonio dell’Agenzia espresso dal Responsabile del Settore Bilancio e contabilità riportato in calce;

Visto il parere positivo di conformità alle norme vigenti, espresso dal Responsabile del Settore Affari generali, riportato in calce;

Visti i pareri espressi in calce dal Direttore amministrativo e dal Direttore tecnico;

decreta

1. di adottare il Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) per l’anno 2023, allegato 1, parte integrante del presente atto;
2. di disporre che l’attuazione delle singole misure ivi indicate sarà valutata durante l’anno 2023;
3. di quantificare il costo relativo alle misure ivi indicate in euro 30.000,00 nel bilancio preventivo economico per il 2023 alla voce "Altri servizi";
4. di trasmettere il PSCL per l’anno 2023 al Comune di Firenze, Ufficio del Mobility Manager, entro quindici giorni dalla sua adozione;
5. di individuare quale responsabile del procedimento, ai sensi dell’art. 4 della L. n. 241 del 07.08.1990 e s.m.i, il Direttore amministrativo di ARPAT;
6. di dichiarare il presente decreto immediatamente eseguibile, al fine di consentire

tempestivamente la trasmissione dell'atto al Comune di Firenze e la progettazione delle misure previste nel PSCL.

Il Direttore generale  
Dott. Pietro Rubellini\*

\* “Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. L'originale informatico è stato predisposto e conservato presso ARPAT in conformità alle regole tecniche di cui all'art. 71 del D.Lgs 82/2005. Nella copia analogica la sottoscrizione con firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del soggetto responsabile secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs 39/1993.”

Il Decreto è stato firmato elettronicamente da:

- Paola Querci , sostituto responsabile del settore Affari generali in data 29/12/2022
- Paola Querci , sostituto responsabile del settore Bilancio e Contabilità in data 29/12/2022
- Paola Querci , il sostituto del proponente in data 29/12/2022
- Paola Querci , Direttore amministrativo in data 29/12/2022
- Marcello Mossa Verre , Direttore tecnico in data 29/12/2022
- Pietro Rubellini , Direttore generale in data 29/12/2022



# Piano degli spostamenti casa-lavoro

## 2023

Dicembre 2022

## Indice

1. Premessa.....	3
2. Introduzione.....	3
3. Parte informativa e di analisi.....	4
3.1. Analisi delle condizioni strutturali dell'unità locale di Firenze.....	5
3.2. Analisi dell'offerta di trasporto.....	5
3.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro.....	7
3.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro del personale dell'Agenzia...7	
3.3.2 Gli spostamenti casa-lavoro dell'unità locale di Firenze e le relative emissioni di gas climalteranti.....	21
3.3.3 Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro.....	26
4. Parte progettuale.....	28
4.1. Progettazione delle misure.....	28
4.1.1. Descrizione delle misure da implementare.....	28
4.1.2. Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure.....	31
4.2. Attuazione delle misure.....	31
5. Programma di monitoraggio.....	31

# 1. Premessa

Questo è il **primo piano annuale degli spostamenti casa-lavoro del personale** che viene adottato dall'Agenzia.

Oltre che un adempimento di un obbligo normativo, recentemente esteso anche alle organizzazioni con "unità locali" con più di 100 dipendenti, rappresenta una tappa di un percorso di **coinvolgimento del personale** dell'Agenzia, iniziato con l'indagine conoscitiva del settembre 2022, per il miglioramento della sostenibilità ambientale, sociale ed economica degli spostamenti casa-lavoro del personale stesso.

Il piano prevede alcune analisi dedicate necessariamente alla sola **"unità locale" di Firenze**, come il calcolo delle **emissioni di gas climalteranti relativi agli spostamenti casa-lavoro del personale che lavora a Firenze**, ma prevede misure per **tutto il personale** di ARPAT, che saranno dettagliate meglio e implementate nel corso dell'anno.

Insieme al rinnovo della flotta dei veicoli per gli spostamenti di servizio, con l'acquisizione anche di auto elettriche, il Piano costituisce una tappa ulteriore nel percorso di crescita e cambiamento che vede impegnata l'Agenzia nella costante **ricerca di coerenza** del proprio agire rispetto al mandato istituzionale di protezione ambientale.

## 2. Introduzione

### Il contesto normativo di riferimento

L'articolo 229, comma 4, del Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 77 del 17 luglio 2020, ha previsto che imprese e pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti, debbano adottare, entro il 31 dicembre di **ogni anno**, un **"piano degli spostamenti casa-lavoro" (PSCL)** del proprio personale dipendente finalizzato alla **riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale**, nominando, a tal fine, un **mobility manager** con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

L'obiettivo della norma è quello di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare 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 mezzo di trasporto privato motorizzato individuale** negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

In attuazione della disposizione, il Ministro della Transizione Ecologica e il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili hanno sottoscritto il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, con il quale sono state definite le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d'area e sono state indicati sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL".

Il Decreto 179/2021 ha previsto l'adozione delle **"Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)"**, che sono state approvate con la sottoscrizione del Decreto Interdirettoriale n. 209 del 4 agosto 2021.

Secondo le linee guida, il PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile **alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore**, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

### Le scelte dell'Agenzia per il primo PSCL

ARPAT è articolata territorialmente attraverso sedici sedi dislocate in tutto il territorio regionale. **L'unica "unità locale" dell'Agenzia con oltre 100 dipendenti** e che corrisponde alle caratteristiche sopra richiamate, e quindi soggetta agli obblighi normativi sopra richiamati (adozione di un "piano degli spostamenti casa-lavoro" del proprio personale dipendente e nomina di un mobility manager) è quella del **complesso immobiliare di Firenze**, costituita dagli edifici ubicati in via Ponte alla Mosse n. 211.

Presso questa unità locale hanno sede, dai primi giorni dell'anno 2022, sia la Direzione dell'Agenzia che il Dipartimento di Firenze e l'Area Vasta Centro.

Conformemente alle indicazioni normative, con il decreto del Direttore generale n. 142 del 12.09.2022, è stato nominato il **mobility manager** dell'unità locale ARPAT di Firenze.

Con l'adozione del presente PSCL si completa il quadro degli adempimenti normativi.

Come dalle indicazioni ministeriali, il Piano è stato anticipato da un'indagine sugli spostamenti casa-lavoro del personale dell'Agenzia.

Infatti, nel mese di settembre 2022, nell'ambito della "**Settimana europea per la mobilità**", l'Agenzia ha proposto a tutti i propri seicentoventi dipendenti<sup>1</sup> la compilazione facoltativa di un **questionario** che ha indagato, in forma del tutto anonima, le abitudini del personale negli spostamenti casa-lavoro.

L'indagine, per gli esiti della quale si rimanda al par. 3.3.1, è stata condotta considerando le indicazioni contenute nelle suddette linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL.

La scelta operata è stata quella di indagare gli spostamenti di **tutto il personale** di ARPAT, nell'ottica di individuare **misure dedicate al personale di tutta l'Agenzia**.

In questo primo PSCL, **la parte relativa all'offerta di trasporto** è dedicata **soltanto all'unità locale di Firenze**, adempiendo così alle indicazioni ministeriali.

Il proposito è di approfondire, in fasi successive, l'analisi delle offerte di trasporto almeno per le sedi con maggior concentrazione di personale.

Ulteriore obiettivo del questionario è stato quello di ottenere dati utili a contribuire alla stima delle emissioni di gas climalteranti e quindi della **carbon footprint** dell'Agenzia.

L'articolazione del documento segue le indicazioni delle citate linee guida ministeriali (si veda il par. 2 e l'allegato 1 delle linee guida).

## 3. Parte informativa e di analisi

In questa parte del Piano sono raccolte le informazioni ed i dati relativi a:

- le esigenze di mobilità del personale di tutta l'Agenzia;
- le condizioni strutturali e l'offerta di trasporto sul territorio dell'unità locale di Firenze;
- le risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale complessivo di ARPAT.

La parte informativa e di analisi contiene:

- l'analisi delle condizioni strutturali dell'unità locale di Firenze;
- l'analisi dell'offerta di trasporto sul territorio dell'unità locale di Firenze;
- l'analisi degli spostamenti casa-lavoro del personale di tutta l'Agenzia;

---

<sup>1</sup> Dato del 20 ottobre 2022

- un approfondimento sugli spostamenti casa-lavoro del personale che lavora presso l'unità locale di Firenze e delle relative emissioni di gas climalteranti.

### **3.1. Analisi delle condizioni strutturali dell'unità locale di Firenze**

#### **Localizzazione**

Denominazione dell'unità locale: complesso immobiliare costituito dai palazzi A, B e C, sede della Direzione generale, del Dipartimento di Firenze e dell'Area Vasta Centro di ARPAT.

Comune: Firenze

Via e numero civico: via Ponte alle Mosse n. 211.

CAP: 50144

#### **Personale dipendente (al 20 ottobre 2022)**

Numero totale: 203 dipendenti

Personale dipendente a tempo pieno: 194 dipendenti con contratto a tempo pieno.

Personale dipendente: 12 dipendenti con contratto part time.

#### **Orario di lavoro**

Orario di apertura: dal lunedì al venerdì, 7:30

Orario di chiusura: dal lunedì al venerdì, 19:30

### **3.2. Analisi dell'offerta di trasporto**

#### **Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti**

Budget annuale dedicato: per il 2023 si prevede, per la prima volta, una quantificazione di 30.000 euro per le misure dedicate agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti di tutta l'Agenzia; nel corso dell'anno sarà definita la ripartizione tra i cinque assi e tra le singole misure individuate al par. 4.1.1.

Risorse umane dedicate: una persona (con contratto part time), dedicata in modo non prevalente al mobility management.

#### **Servizi di trasporto per i dipendenti**

Navetta aziendale: non presente.

Automobili aziendali: la flotta dei veicoli dell'Agenzia è dedicata agli spostamenti di servizio e non agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.

Moto/biciclette/monopattini aziendali: sono disponibili n. 7 biciclette dedicate agli spostamenti di servizio (la maggior di queste ha però bisogno di manutenzione per essere utilizzate).

Car sharing aziendale: non presente

Piattaforma di car-pooling aziendale: non presente

#### **Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti**

Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al TPL: non presenti.

Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di sharing mobility: non presenti

Incentivi all'uso della bicicletta ("bike to work"): non presenti

#### **Aree di sosta dedicate ai dipendenti**

Numero posti auto: non sono presenti posti auto interni all'unità immobiliare dedicate ai dipendenti.

Numero posti moto: il cortile interno all'unità immobiliare consente il parcheggio di motocicli e ciclomotori; gli spazi per la sosta non sono contrassegnati.

Numero posti bici: nell'unità immobiliare sono dislocate n. 7 rastrelliere per un totale di 53 posti per biciclette.

Zona deposito monopattini: non presente.

## **Spogliatoi con presenza di docce**

Nell'edificio A sono presenti spogliatoi per uomini e donne; nell'edificio C sono presenti spogliatoio e n. 2 docce per donne e spogliatoi e n. 2 docce per uomini

## **Strumenti di comunicazione aziendale**

Attualmente non sono presenti spazi nell'intranet dell'Agenzia, "Omnibus", specificatamente dedicati agli spostamenti casa-lavoro del personale; le comunicazioni interne avvengono via posta elettronica e attraverso la sezione delle notizie interne di Omnibus.

## **Offerta di trasporto nei pressi dell'unità locale**

L'analisi dell'offerta di trasporto nei pressi dell'unità locale di Firenze è stata effettuata con un raggio maggiore ai 500 metri, indicato nelle linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL. Per il calcolo dei tempi di percorrenza pedonale è stata adoperata la misura convenzionale di 5,5 km/h, pari ad una camminata di velocità media, non impegnativa.

## **Punti di inter scambio**

1. Piazza Vittorio Veneto (Cascine): 1,4 km a piedi (15 minuti)
2. Montelungo (a fianco Fortezza da Basso): 1,7 km a piedi (18 minuti)
3. Viale Guidoni: circa 2 km nel punto più vicino all'unità locale (21 minuti)

## **Stazioni ferroviarie**

1. Firenze Santa Maria Novella: 2 km (21 minuti)
  2. Firenze Rifredi: 2,3 km (25 minuti)
- (la stazione di Firenze Porta Prato, dedicata alla linea Empoli – Firenze, è stata dismessa nel mese di settembre 2022)

## **Fermate bus urbani ed extraurbani**

- Fermata "Toselli Veracini": Autolinee Toscane, linee bus n. 17, 30, 35, linea extraurbana Firenze Prato - 220 m (2 minuti e mezzo)
- Fermata "Ponte alle Mosse Puccini": Autolinee Toscane, linee bus n. 16, 17, 30, 35, linea extraurbana Firenze Prato - 110 m (poco più di un minuto)
- Fermata "Ponte alle Mosse Doni": Autolinee Toscane, linee bus n. 17, 30, 35, linea extraurbana Firenze Prato - 110 m (poco più di un minuto)

## **Tramvia**

- Fermata "Porta a Prato/Leopolda": GEST, linea T1 e T2 - 1,2 km (13 minuti)
- Fermata "Buonsignori": GEST, linea T2 - 650 m (7 minuti)

## **Zone servite da car sharing**

La zona nella quale è inserita l'unità locale è servita da due operatori di car sharing:

- Enjoy
- TiMove

## **Zone servite da scooter sharing**

- BIT, BIRD, Mimoto, ZigZag Sharing e TiMove

## **Zone servite da bike sharing**

- TiMove e RideMovi

Parcheggio bike sharing di TiMove: piazza Puccini - 250 m (meno di 3 minuti)

### **Zone servite da monopattini in sharing**

- BIT, BIRD e TiMove

### **Piste ciclabili / ciclopedonali**

E' stata recentemente inaugurata una nuova pista ciclabile che si allaccia a quella presente sui viali all'altezza del piazzale di Porta a Prato, per poi risalire via delle Porte Nuove e via Toselli fino a giungere a poca distanza dalla sede (circa 100 metri)

### **Aree di sosta**

Nella zona non è consentita la sosta libera; i residenti del Comune di Firenze possono parcheggiare previo pagamento di un contributo annuale di 10 euro, i non residenti pagano 1,5 euro l'ora o un abbonamento mensile a 50 euro.

### **Aree pedonali / ZTL**

La sede dell'unità locale dista circa 1,1 km dalla zona ZTL di Firenze.

## **3.3. Analisi degli spostamenti casa-lavoro**

### **3.3.1 Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro del personale dell'Agenzia**

Tutto il personale dell'Agenzia (620 dipendenti) è stato coinvolto dalla Direzione generale nel settembre 2022 (16-30 settembre) per la compilazione volontaria di un questionario anonimo sulle modalità di spostamento casa-lavoro, reso disponibile nell'intranet di ARPAT (Omnibus).

Il questionario, elaborato secondo le indicazioni delle linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL, era composto da 32 domande, oltre a uno spazio per commenti e suggerimenti, articolate in 8 sezioni:

1. Anagrafica
2. Attività lavorativa
3. Spostamenti casa – lavoro
4. Trasporto monomodale
5. Trasporto multimodale
6. Caratteristiche degli automezzi
7. Motivazione e grado di soddisfazione
8. Propensione al cambiamento

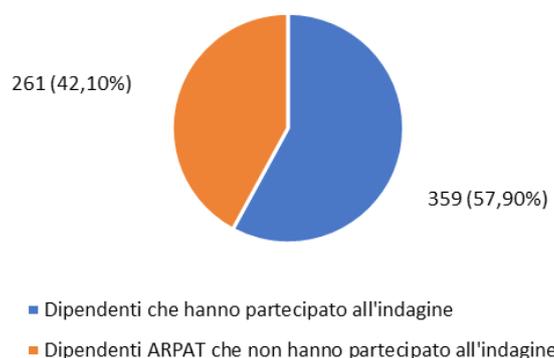
Hanno compilato il questionario 359 dipendenti, pari al 57,90% del totale.

Un tasso di risposta piuttosto elevato rispetto ad analoghe indagini svolte da altre organizzazioni<sup>2</sup>, ad indicare un interesse diffuso verso il tema in questione fra i dipendenti dell'Agenzia.

---

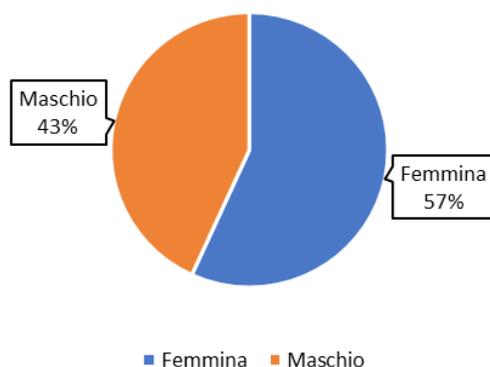
2 Comune di Firenze, indagine ottobre 2021, tasso di risposta: circa 50%; ARPA Lombardia, indagine novembre-dicembre 2021, tasso di risposta delle due sedi di Milano pari al 44% e 51%; ARPA Piemonte, indagine giugno 2021, tasso di risposta del 29% (36% per la sede di Torino). ARPA Veneto, tassi di risposta: indagine 2020, 46%; indagine 2021, 57%. L'Università di Pavia ha analizzato i tassi di risposta di cinque indagini condotte da organizzazioni pubbliche e private negli anni 2005-2011, riportando tassi compresi fra il 20% e il 41% (fonte: "Le risposte al questionario sugli spostamenti casa-lavoro dell'Università di Pavia: un'analisi d'insieme", reperibile su internet: <http://www-wp.unipv.it/mobilitymanagement/wp-content/uploads/2016/01/Nota-breve-15-Le-risposte-al-QSCL-dellUniversit%C3%A0-di-Pavia.pdf> [ultima visita: 27.11.2022]).

### Partecipazione all'indagine sulla mobilità casa-lavoro dei dipendenti ARPAT (settembre 2022)



Di seguito si riportano i principali esiti delle prime sette sezioni del questionario. Alla propensione al cambiamento è invece dedicato il par. 3.3.3.

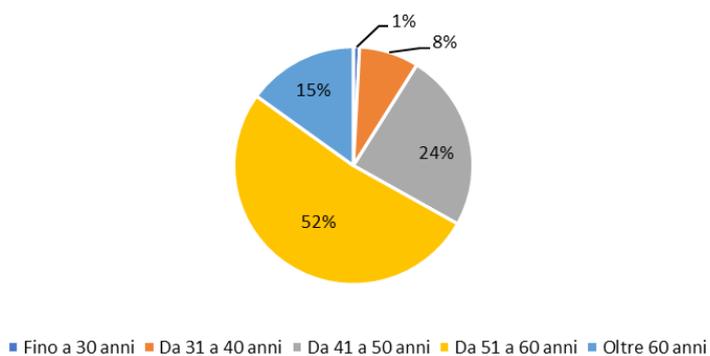
### Genere dei/delle dipendenti che hanno risposto al questionario



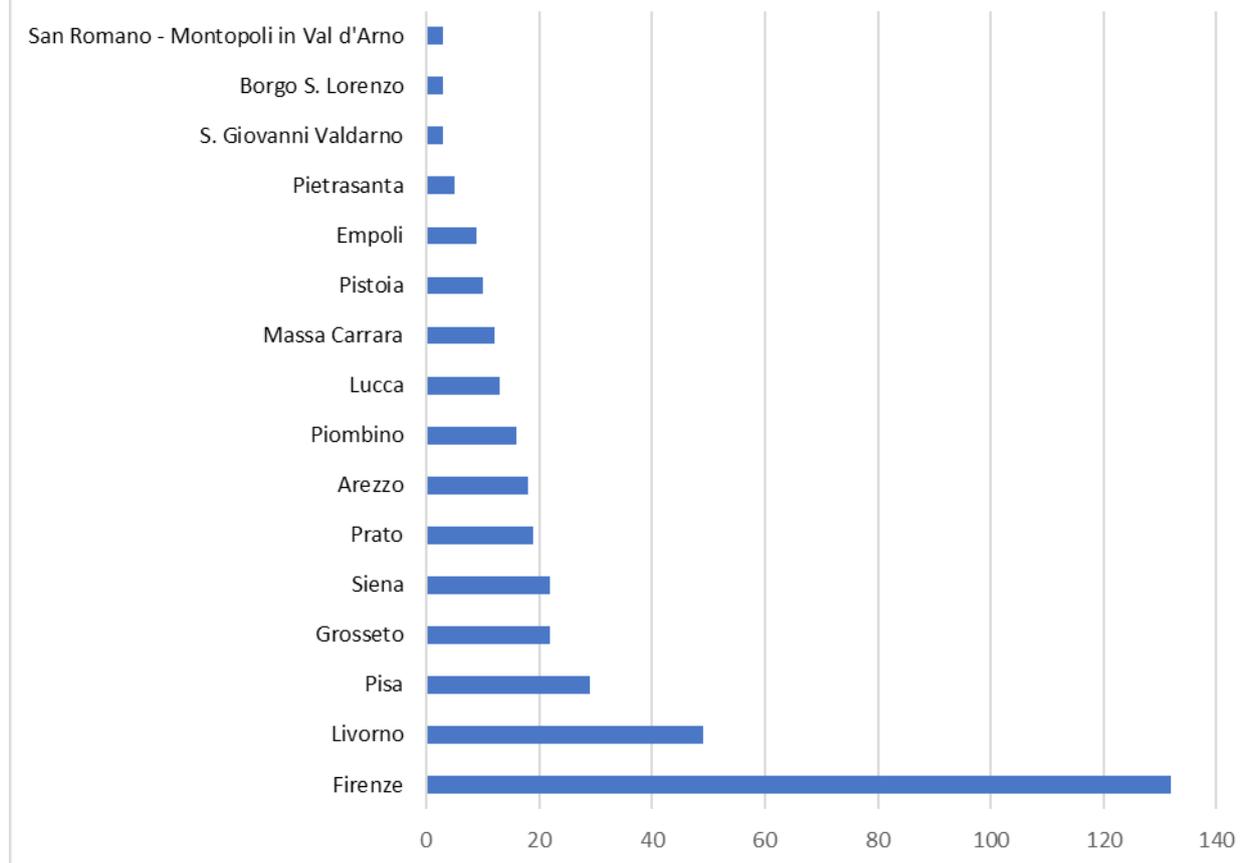
Hanno risposto al questionario:

- 204 femmine su 345 dipendenti femmine (59,13%)
- 155 maschi su 280 dipendenti maschi (55,36%)

### Fasce d'età dei/delle dipendenti che hanno risposto al questionario

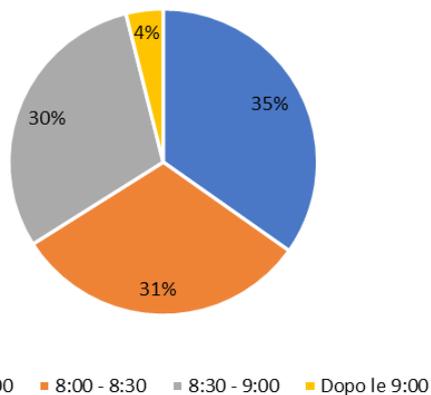


### Sedi di lavoro indicate dai/dalle dipendenti che hanno risposto al questionario

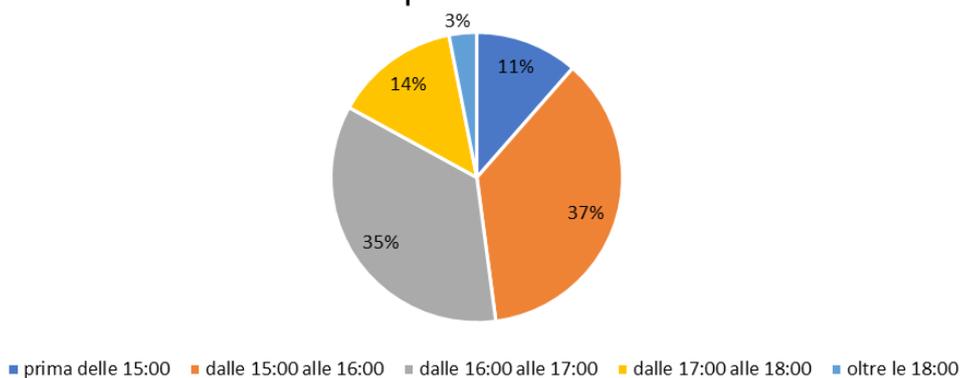


Sedi di lavoro indicate dai/dalle dipendenti che hanno risposto al questionario	n. dipendenti
Firenze	132
Livorno	49
Pisa	29
Grosseto	22
Siena	22
Prato	19
Arezzo	18
Piombino	16
Lucca	13
Massa Carrara	12
Pistoia	10
Empoli	9
Pietrasanta	5
S. Giovanni Valdarno	3
Borgo S. Lorenzo	3
San Romano - Montopoli in Val d'Arno	3

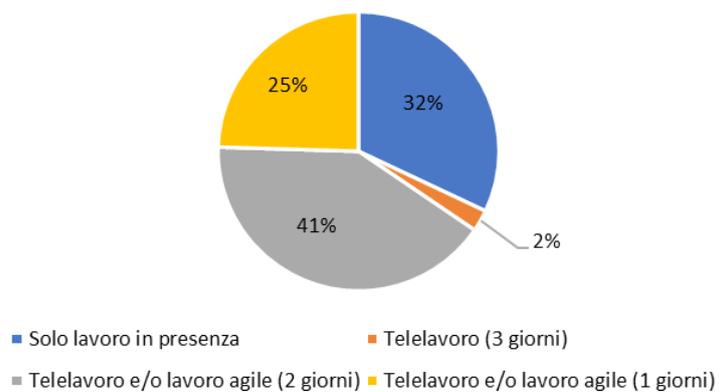
### Orario prevalente di entrata in servizio nei giorni di lavoro in presenza

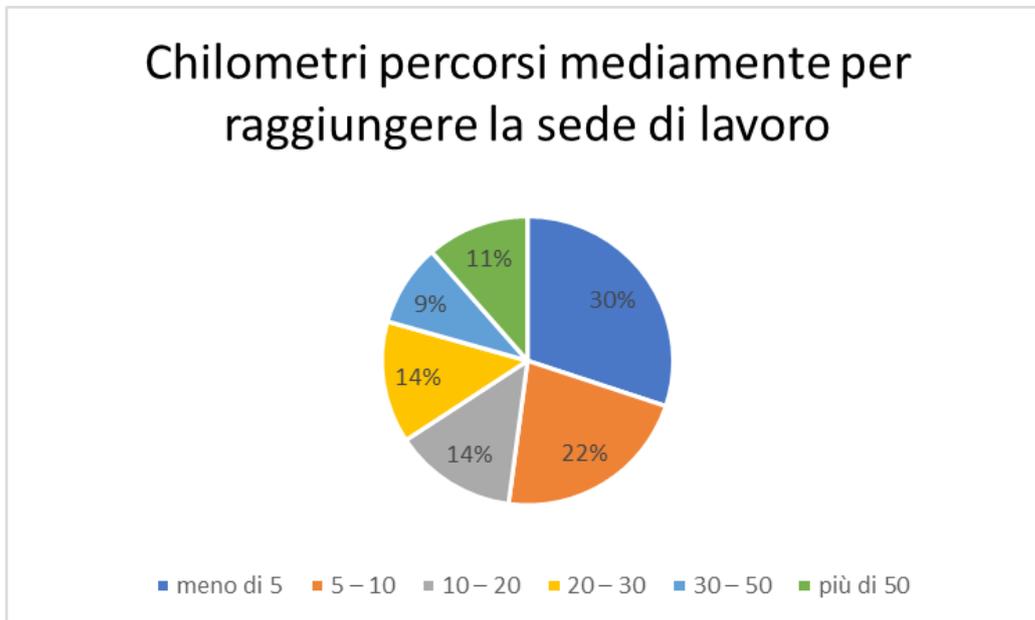
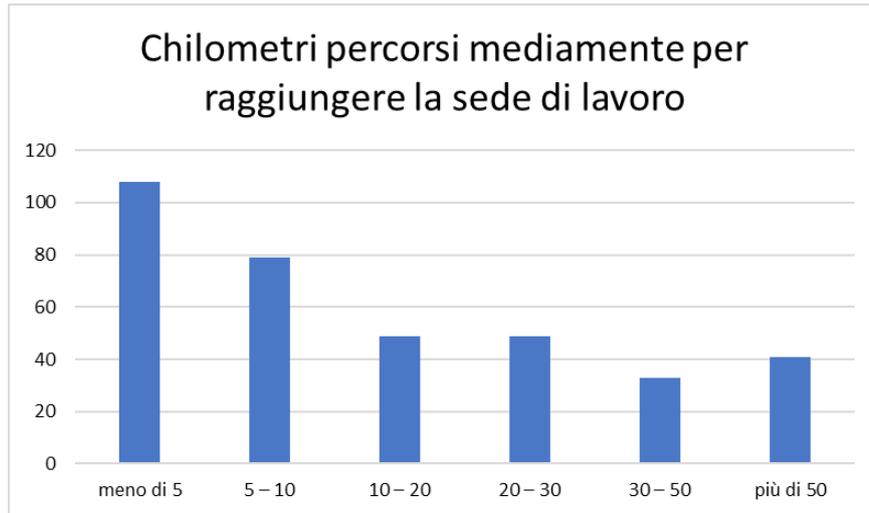


### Orario prevalente di uscita nei giorni di lavoro in presenza

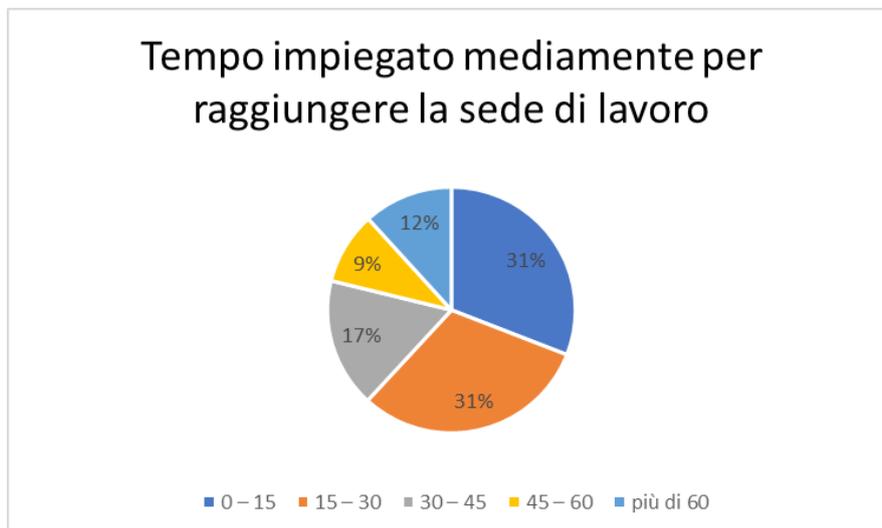
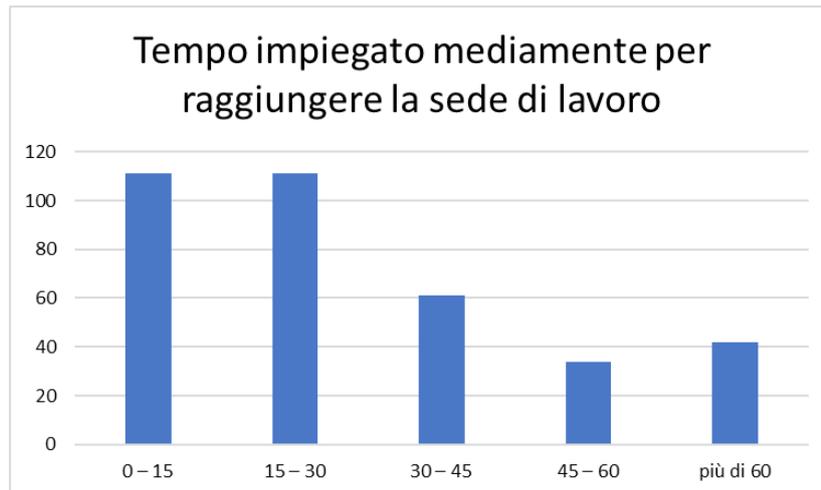


### Modalità di lavoro negli ultimi 4 mesi (giugno-settembre 2022)

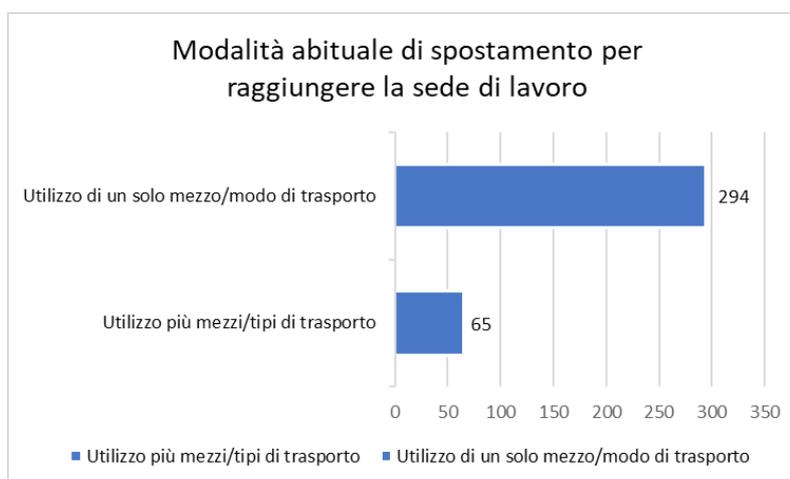
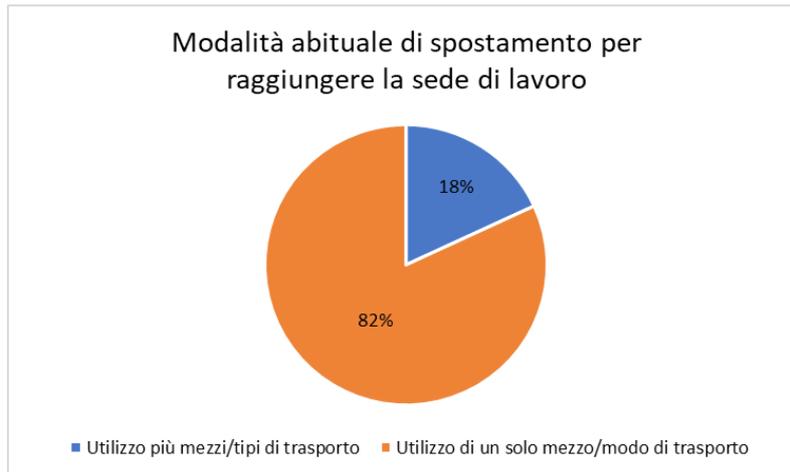




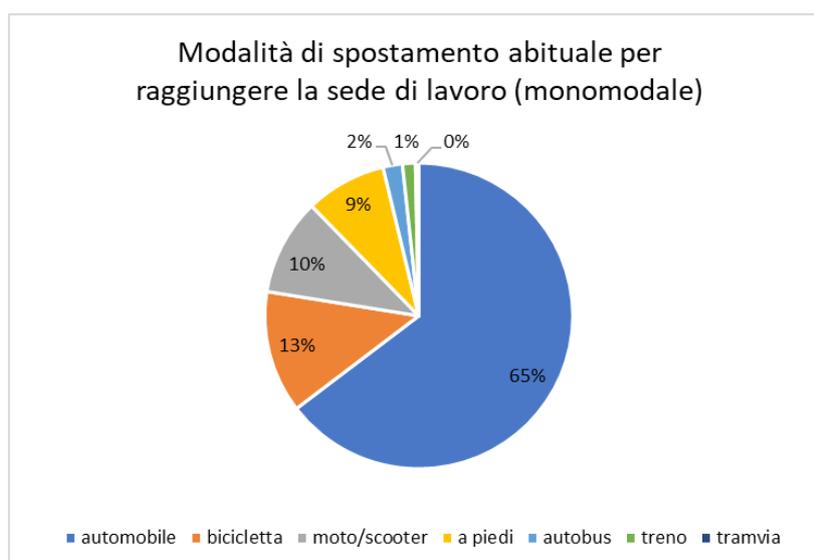
Chilometri percorsi mediamente per raggiungere la sede di lavoro	n. dipendenti
meno di 5	108
5 – 10	79
10 – 20	49
20 – 30	49
30 – 50	33
più di 50	41

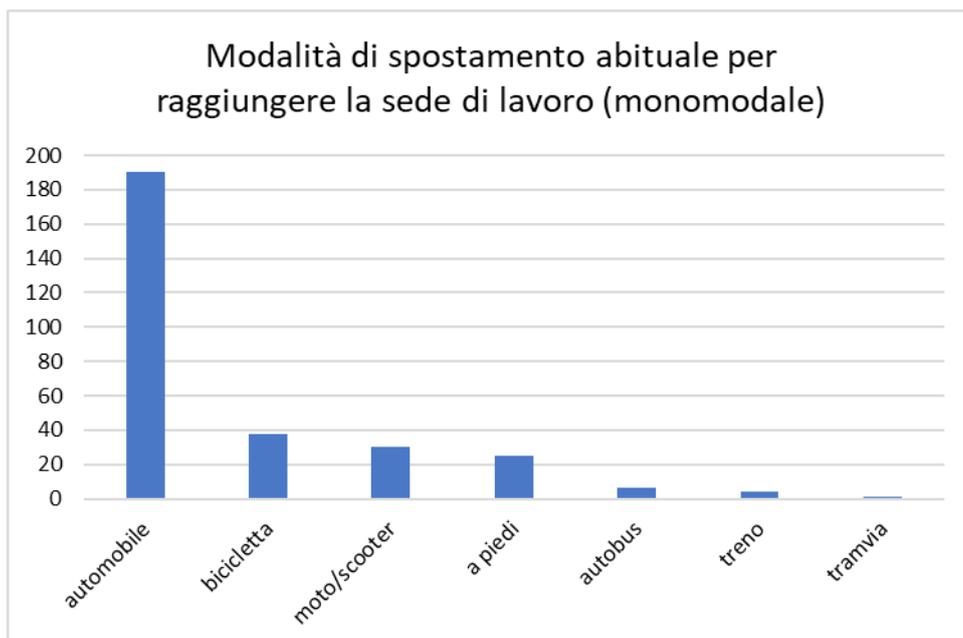


Tempo impiegato mediamente per raggiungere la sede di lavoro (in minuti)	n. dipendenti
0 – 15	111
15 – 30	111
30 – 45	61
45 – 60	34
più di 60	42



## Trasporto monomodale

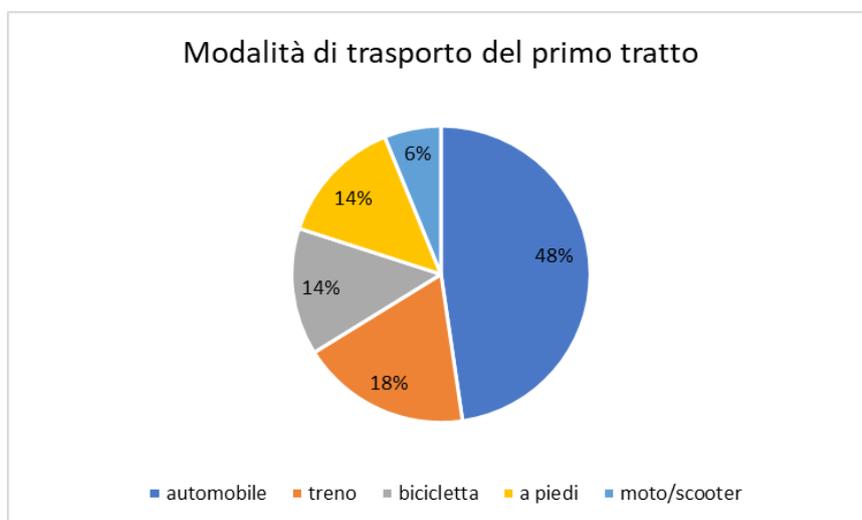


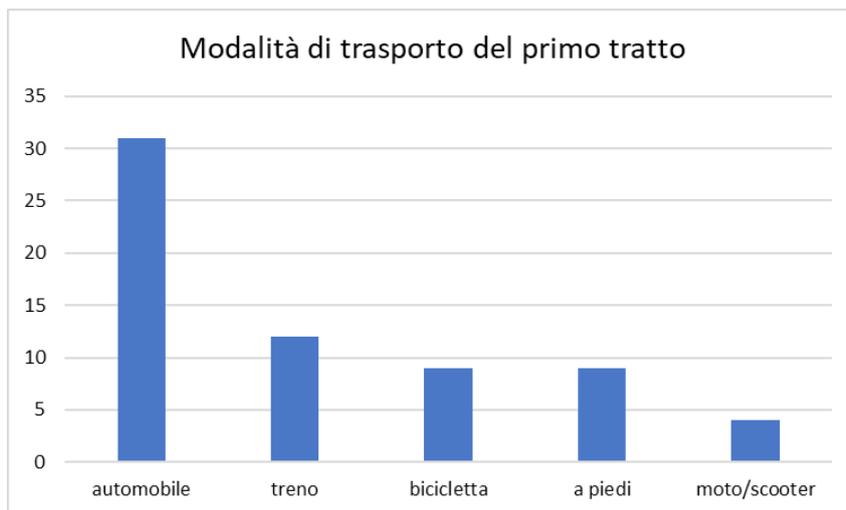


Modalità di trasporto (monomodale)	n. dipendenti
automobile	190
bicicletta	38
moto/scooter	30
a piedi	25
autobus	6
treno	4
tramvia	1

## Trasporto multimodale

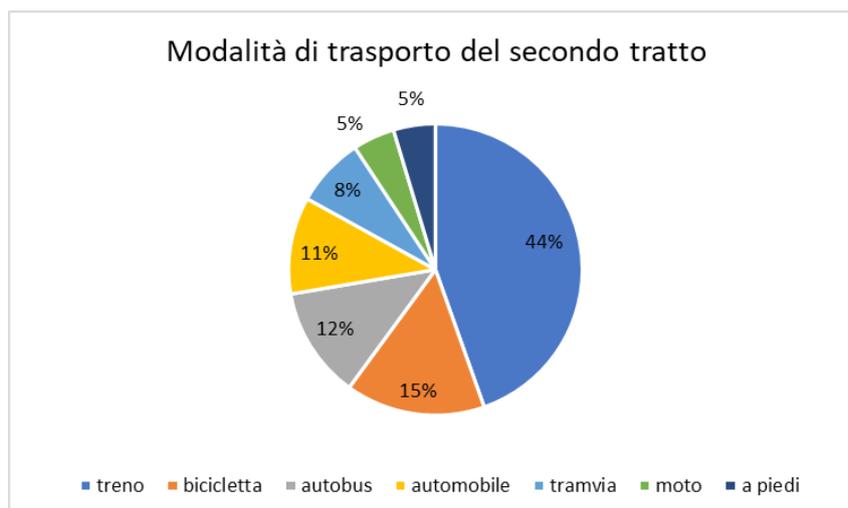
Primo tratto

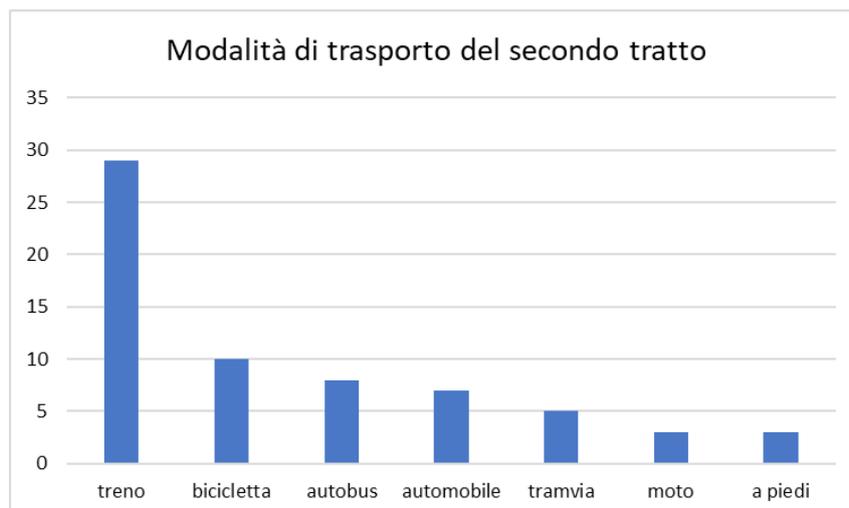




Modalità di trasporto primo tratto	n. dipendenti
automobile	31
treno	12
bicicletta	9
a piedi	9
moto/scooter	4

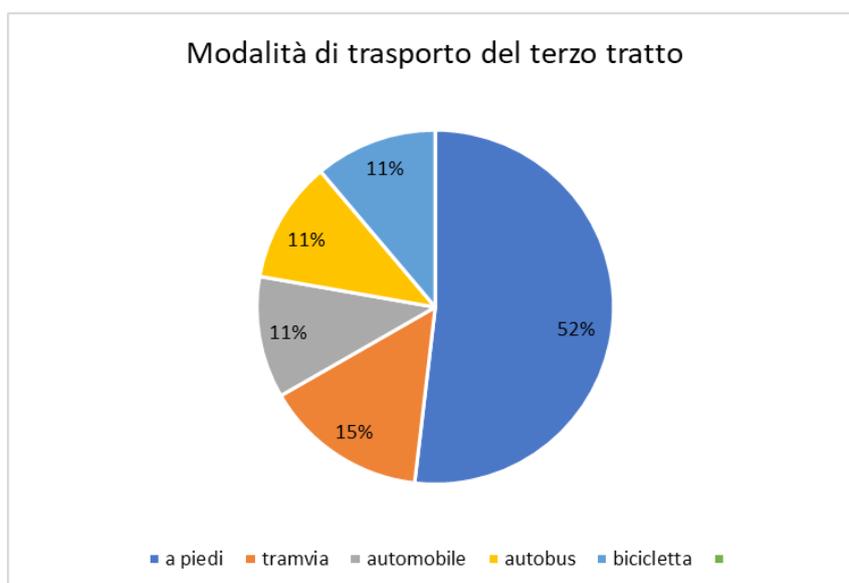
### Secondo tratto

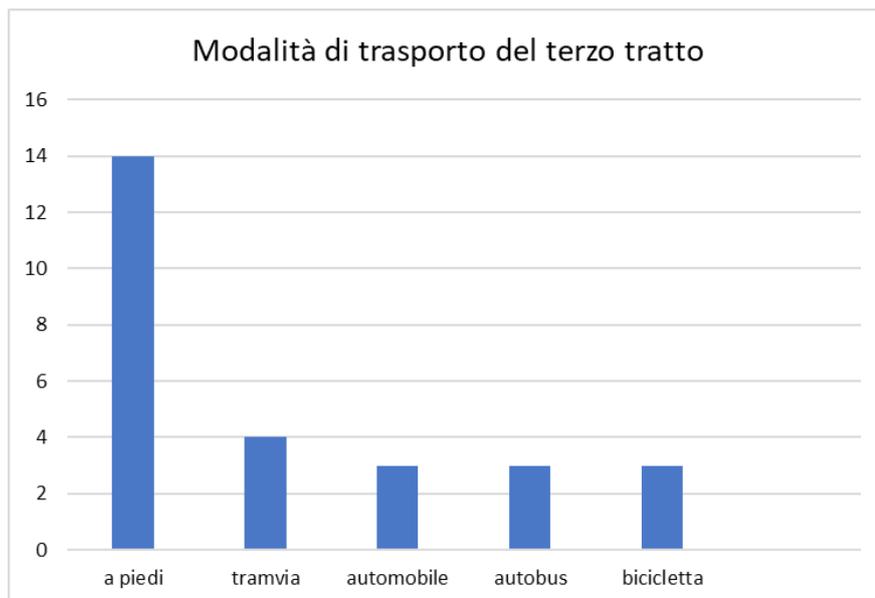




Modalità di trasporto secondo tratto	n. dipendenti
treno	29
bicicletta	10
autobus	8
automobile	7
tramvia	5
moto	3
a piedi	3

### Terzo tratto

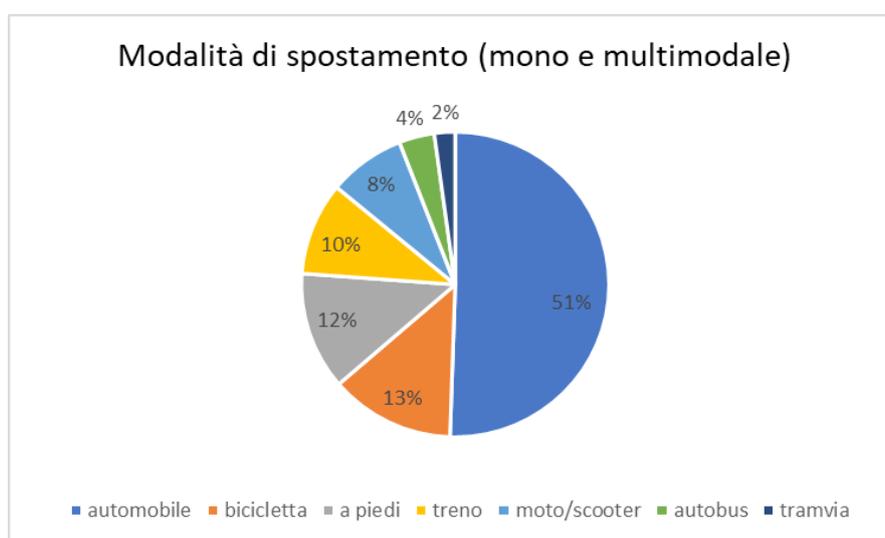


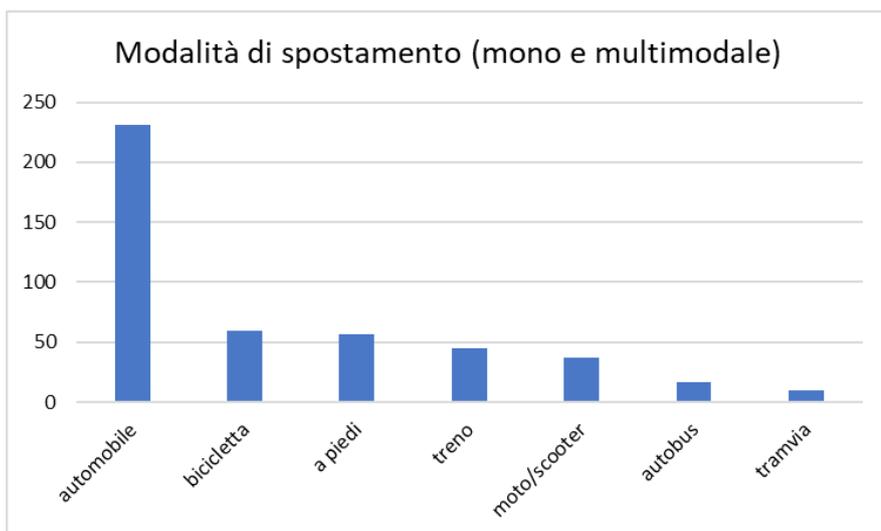


Modalità di trasporto terzo tratto	n. dipendenti
a piedi	14
tramvia	4
automobile	3
autobus	3
bicicletta	3

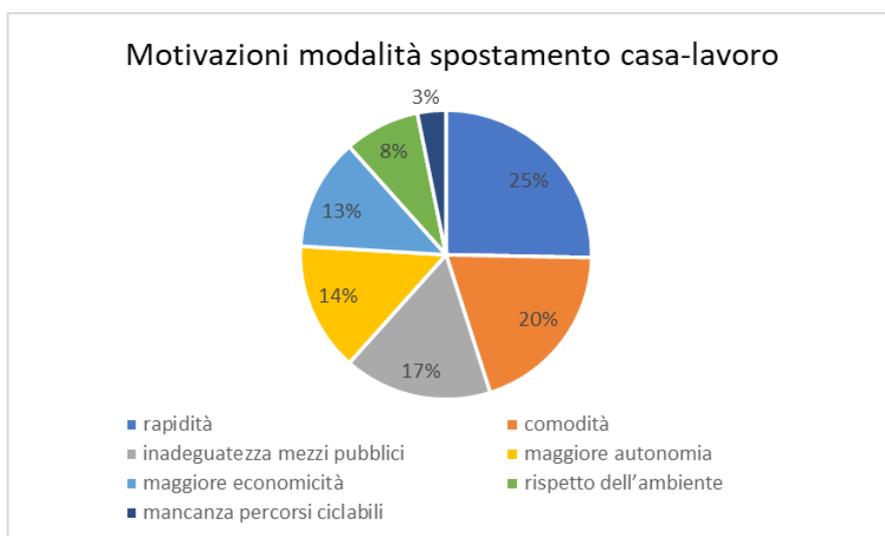
Infine, sei dipendenti hanno dichiarato che la modalità di trasporto del quarto tratto (tutte/tutti a piedi)

Considerando tutte le modalità di trasporto indicate (monomodale e multimodale), questa è la ripartizione delle singole modalità.

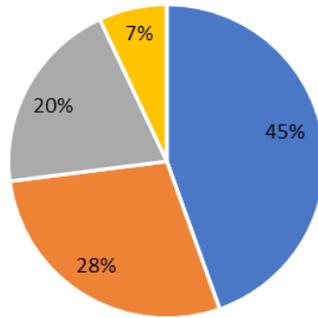




Modalità di spostamento (mono e multimodale)	n. dipendenti
automobile	231
bicicletta	60
a piedi	57
treno	45
moto/scooter	37
autobus	17
tramvia	10

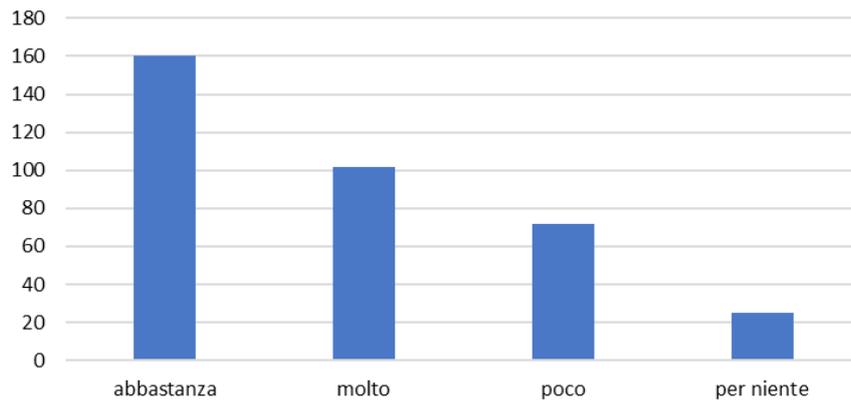


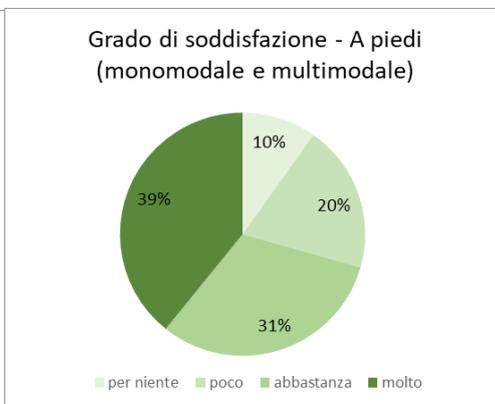
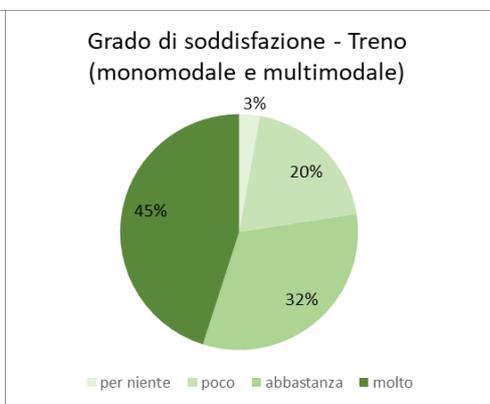
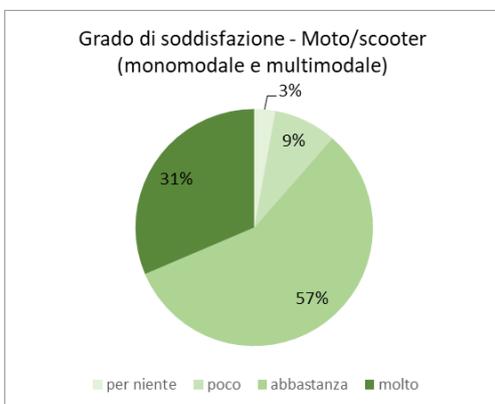
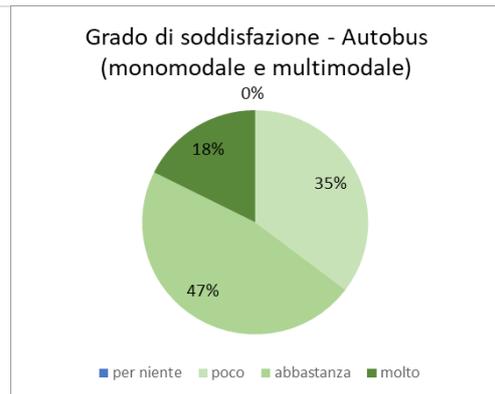
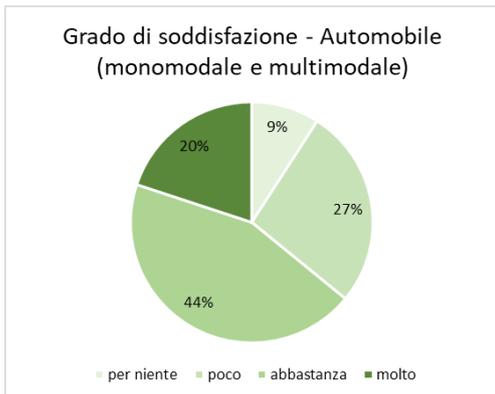
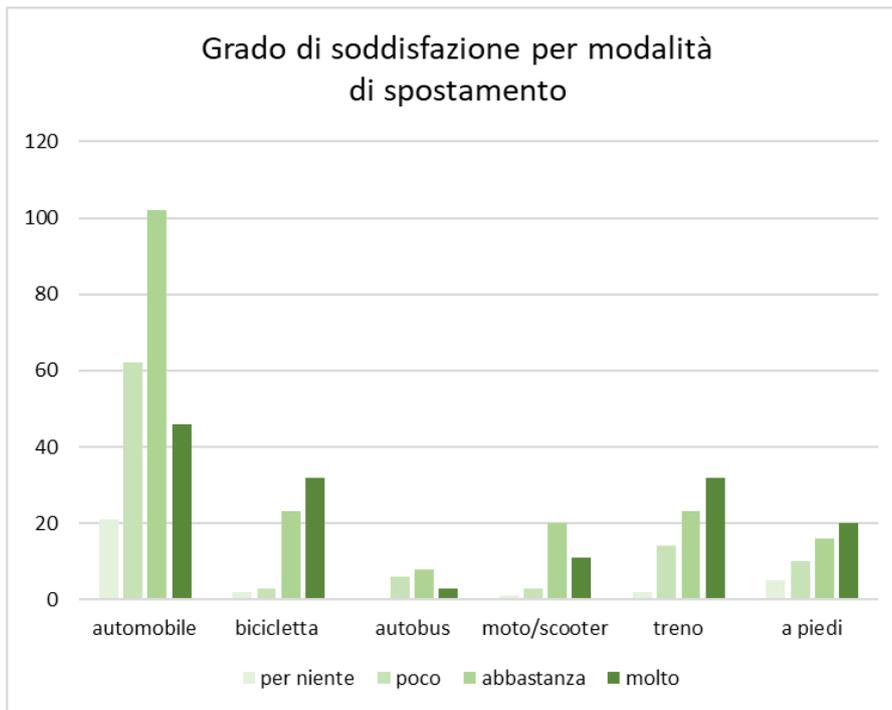
Grado di soddisfazione rispetto alle attuali modalità di spostamento



■ abbastanza ■ molto ■ poco ■ per niente

Grado di soddisfazione rispetto alle attuali modalità di spostamento





### 3.3.2 Gli spostamenti casa-lavoro dell'unità locale di Firenze e le relative emissioni di gas climalteranti

Come anticipato nell'introduzione, un ulteriore obiettivo del questionario di indagine sugli spostamenti casa-lavoro del settembre 2022 è stato quello di ottenere dati utili per contribuire alla stima delle emissioni di gas climalteranti e quindi della *carbon footprint* dell'Agenzia.

Il percorso di studio per il calcolo della *carbon footprint* di ARPAT è iniziato grazie all'apporto della Dott.ssa Barbara Manzini, dipendente dell'Agenzia, Collaboratore Tecnico Professionale Chimico assegnata al settore laboratorio dell'Area Vasta Centro.

La Dott.ssa Manzini ha frequentato il Master di II livello in Rendicontazione, Innovazione e Sostenibilità presso l'Università "Tor Vergata" di Roma, sostenendo la tesi conclusiva del Master sul tema "Il calcolo della Carbon Footprint: caso studio di ARPA Toscana".

La Dott.ssa Manzini, nell'ambito dell'elaborazione della tesi, ha calcolato la *carbon footprint* dell'unità locale di Firenze prendendo come riferimento gli standard internazionali "UNI EN ISO 14064-1 (2019) Gas ad effetto serra - Parte 1: Specifiche e guida, al livello dell'organizzazione, per la quantificazione e la rendicontazione delle emissioni di gas ad effetto serra e della loro rimozione" e il GHG Protocol "A Corporate Accounting and Reporting Standard" ideato dal GHG Protocol Initiative.

#### La *carbon footprint*

La "carbon footprint di organizzazione" (CFO) consiste nella quantificazione e rendicontazione delle emissioni, dirette o indirette di gas effetto serra (*greenhouse gases*, GHG) connesse all'organizzazione.

Così come classificate nel GHG Protocol, uno dei principali standard di riferimento in materia, le emissioni considerate sono state suddivise su tre "Scope", ovvero:

- le emissioni da Scope 1 che includono le emissioni generate da sorgenti in possesso o in controllo dell'organizzazione;
- le emissioni da Scope 2, che includono le emissioni indirette generate nella produzione di energia elettrica consumata da parte dell'organizzazione;
- le emissioni da Scope 3, che includono tutte le emissioni indirette che sono conseguenza delle attività dell'organizzazione, ma provengono da sorgenti che non sono in possesso o in controllo dell'organizzazione.

Queste ultime generalmente includono:

- emissioni legate alle forniture acquistate dall'organizzazione;
- emissioni da mobilità dei dipendenti da e verso il luogo di domicilio;
- emissioni legate al trasporto e smaltimento di rifiuti.

Per la quantificazione della *carbon footprint* complessiva della sede di Firenze è stato scelto di considerare il 2019 come anno di riferimento, per avere una fotografia della situazione pre pandemia da Covid-19, e come gas serra è stato considerato solo l'anidride carbonica, CO<sub>2</sub>.<sup>3</sup>

Nel questionario sono state indagate le abitudini degli spostamenti riferiti al momento della compilazione (settembre 2022).<sup>4</sup>

Considerando che nel periodo pandemico è stata introdotta la modalità del "lavoro agile", dalla quantificazione delle emissioni di gas climalteranti degli spostamenti casa-lavoro riferite al 2022 emergerà la riduzione delle emissioni delle stesse dovuta al lavoro agile.

---

<sup>3</sup> Nell'inventario delle emissioni dello studio della *carbon footprint* dell'Agenzia sono state considerate solo le emissioni di CO<sub>2</sub> in quanto largamente prevalenti sulle emissioni degli altri inquinanti solitamente considerati (CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFCs). Studi in letteratura infatti dimostrano che le emissioni di CO<sub>2</sub> costituiscono più del 99% delle emissioni totali, in quanto le emissioni di CH<sub>4</sub>, e N<sub>2</sub>O legate alle attività di combustione sono trascurabili. Anche i gas fluorurati non sono stati considerati perché sulle apparecchiature refrigeranti, il contenimento delle perdite è già un obbligo di legge su cui l'agenzia non ha possibilità di intervento.

<sup>4</sup> Solo per le domande relative alle distanze quotidianamente percorse per recarsi al lavoro, nonché ai mezzi di trasporto, è stato chiesto di evidenziare eventuali differenze rispetto al 2019.

Infine, la quantificazione delle singole tipologie di emissioni consente di stabilire l'incidenza relativa di quelle derivanti dagli spostamenti casa-lavoro rispetto alla *carbon footprint* complessiva della sede di Firenze.

Al termine del paragrafo sono illustrati in modo sintetico i risultati di queste due specifiche quantificazioni.

## Gli spostamenti casa-lavoro dell'unità locale di Firenze

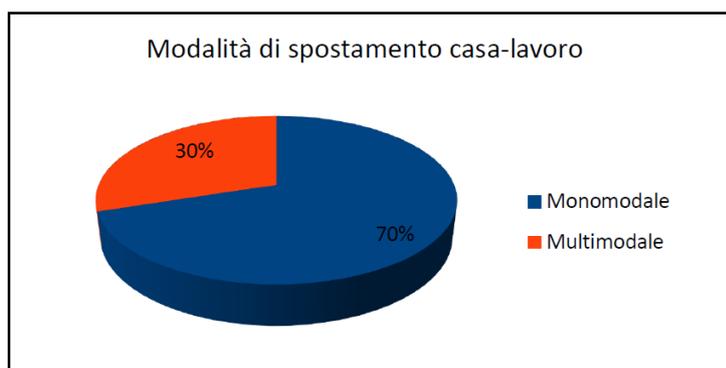
Dei 359 dipendenti che hanno partecipato all'indagine, 132 hanno dichiarato di avere Firenze come sede di lavoro, dei quali:

- 125 hanno indicato Firenze come unica sede di lavoro;
- 7 hanno indicato anche altre sedi di lavoro, oltre a quella di Firenze (dislocazione territoriale).<sup>5</sup>

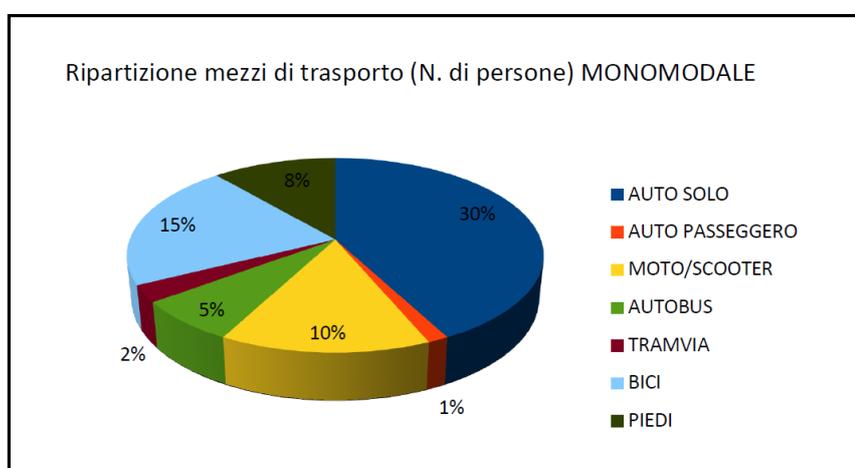
La numerosità dei dipendenti che lavorano a Firenze che hanno risposto al questionario (132) è quindi la base delle analisi degli spostamenti casa-lavoro oggetto di questo approfondimento sull'unità locale di Firenze.

Di seguito, una selezione dei risultati più significativi del questionario considerando le risposte dei dipendenti che hanno indicato l'unità locale di Firenze come una delle sedi di lavoro.

Il 70% dei dipendenti che hanno risposto utilizza un solo mezzo di trasporto per raggiungere la sede di Firenze:

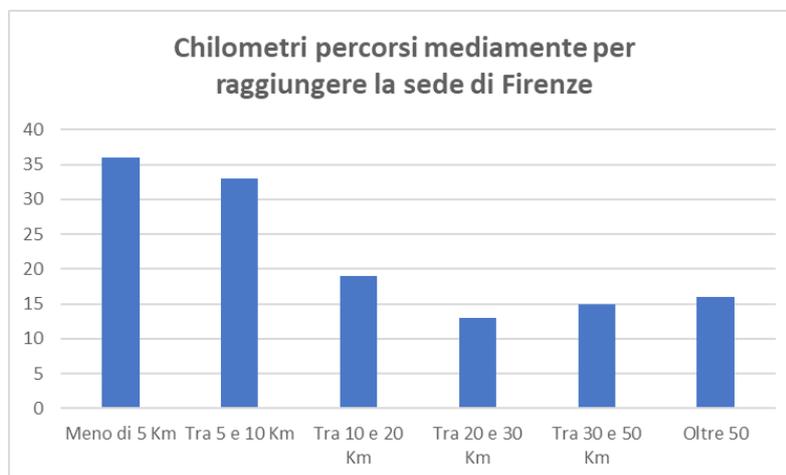


Dei dipendenti che utilizzano un trasporto monomodale, come rappresentato nel grafico che segue, la maggioranza utilizza la propria macchina da solo.

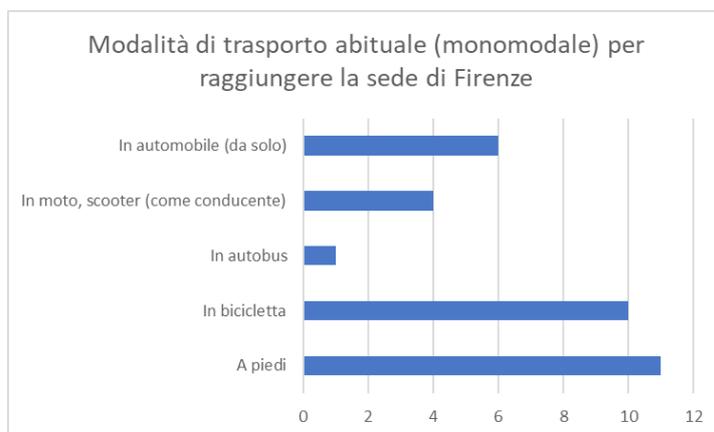


<sup>5</sup> La domanda n. 5 del questionario era la seguente: "Indica la tua sede di lavoro (puoi indicare più sedi, ma prosegui il questionario riferendoti alla sede più lontana dal domicilio)".

Queste invece sono le distanze chilometriche percorse mediamente per raggiungere la sede di Firenze.

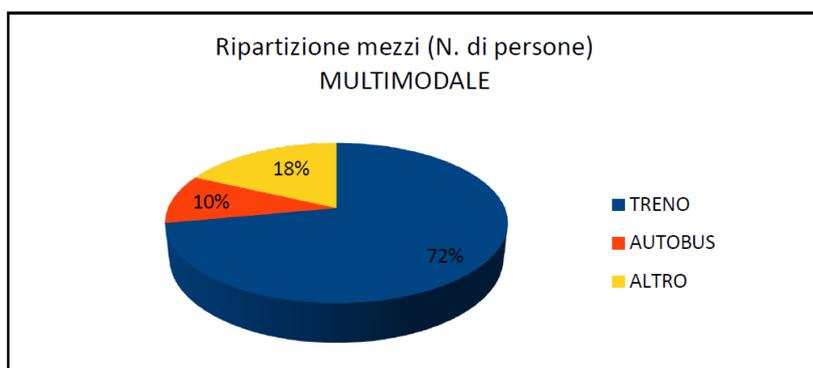


Focalizzando l'attenzione sui/sulle 36 dipendenti che hanno indicato una distanza inferiore a 5 km, la quasi totalità (32) utilizza una sola modalità di trasporto, secondo questa ripartizione:



## Le emissioni di gas climalteranti degli spostamenti casa-lavoro dell'unità locale di Firenze

Per quanto riguarda il trasporto multimodale, ai fini del calcolo dell'emissione di CO<sub>2</sub>, e non disponendo dei Km per i singoli tratti, è stata fatta l'assunzione che tutto il percorso, sebbene costituito dalla combinazione di più mezzi, fosse effettuato con il mezzo utilizzato per fare il tratto più lungo, assimilandolo di fatto a un trasporto monomodale. Dal questionario risulta che il 70% dei dipendenti che utilizzano il trasporto multimodale utilizzano il treno, mentre solo il 10% l'autobus. Il restante 18%, che nel grafico è stato indicato con altro, copre un tratto in auto e un tratto a piedi o in bici.



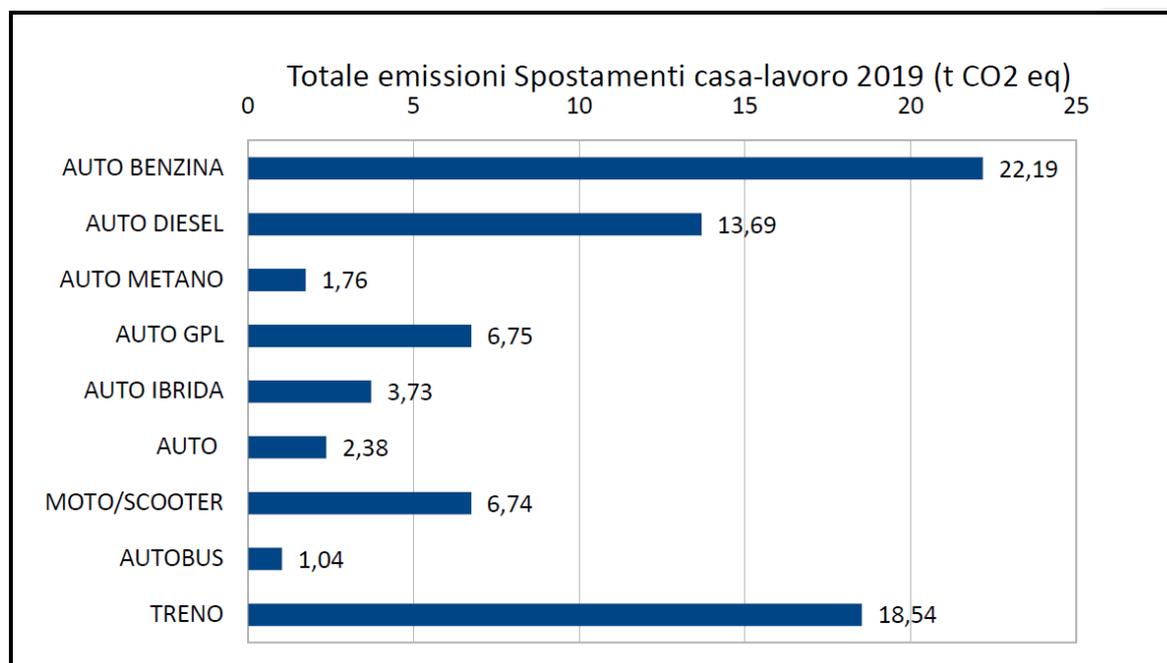
Passando all'elaborazione quantitativa dei dati, per ottenere le tonnellate di CO2 eq emesse a seguito dei Km percorsi dai diversi mezzi di trasporto utilizzata dai dipendenti, sono stati moltiplicati i Km percorsi in un anno dai vari mezzi di trasporto, per i fattori di emissione dell'inquinante CO2 presi dalla Rete SINA.

(<https://fettransp.isprambiente.it/#/>).

Per il calcolo sono state fatte le seguenti assunzioni:

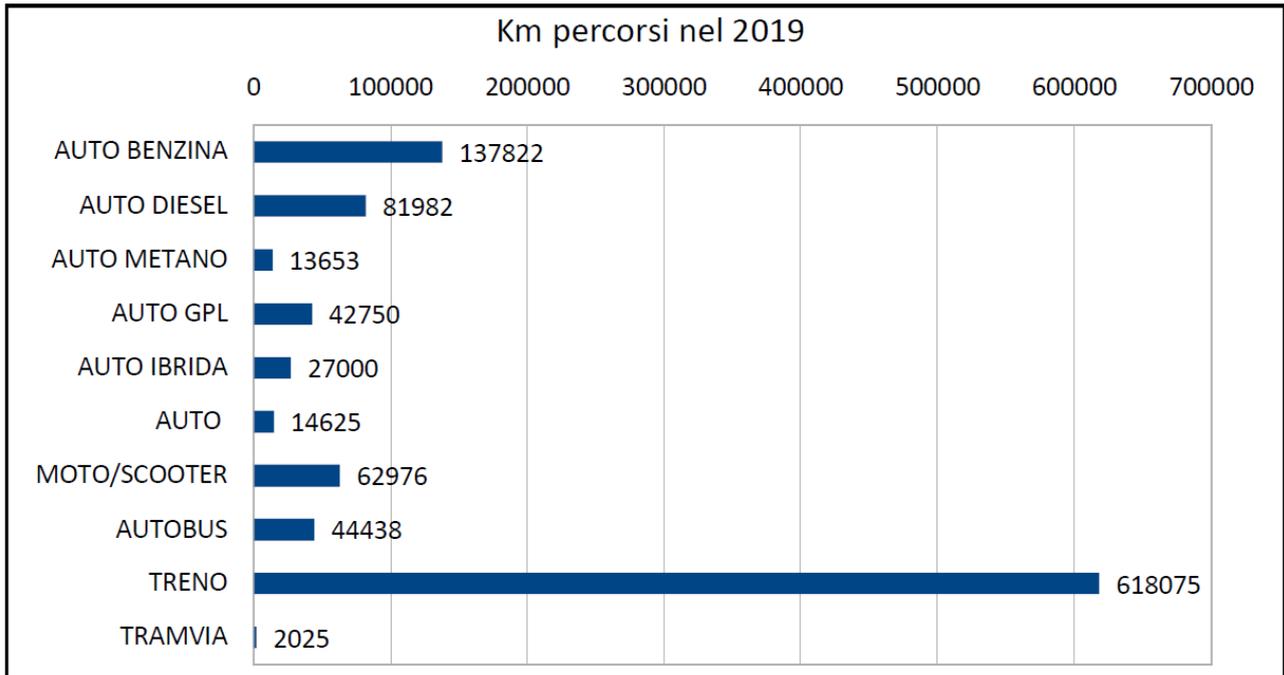
- per il calcolo dei Km, partendo dal range indicato sul questionario (es. 10-20Km), è stata usata la distanza media (es. 15 Km);
- i Km percorsi nel tragitto di andata e ritorno sono stati considerati gli stessi;
- per il calcolo dei Km nel 2019 sono stati moltiplicati i Km percorsi per i giorni lavorativi nell'anno (225);
- per il calcolo dei Km nel 2022 sono stati moltiplicati i Km percorsi per i giorni lavorativi effettuati in presenza indicati nel questionario.

Dall'elaborazione fatta, la ripartizione delle t CO2 eq emesse nel 2019 per mezzo di trasporto risulta la seguente:

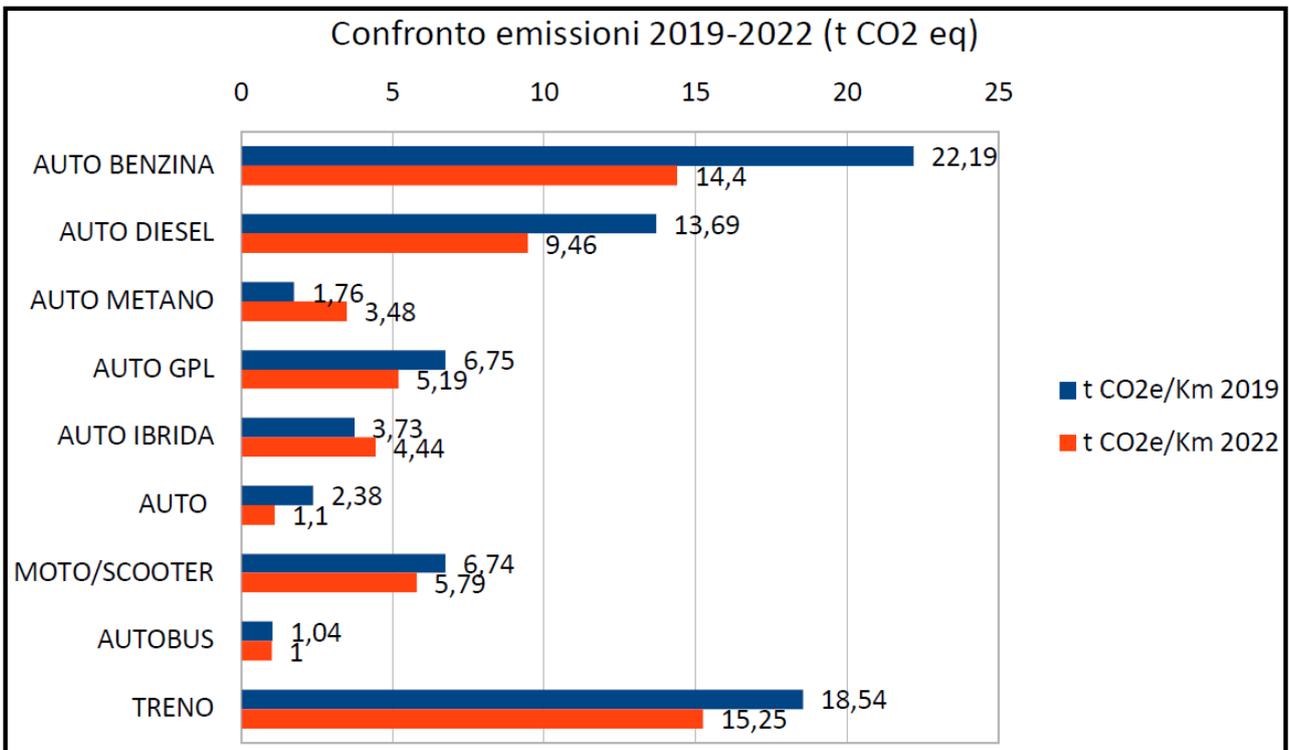


Si può osservare come il contributo maggiore alle emissioni deriva dagli spostamenti in auto, sebbene come si può osservare dal grafico successivo, il quantitativo maggiore in termini di

chilometri sia da ricondurre agli spostamenti in treno:



I dati relativi agli spostamenti casa-lavoro per l'anno 2022, ottenuti al 30 settembre 2022, sono stati estrapolati al 31 dicembre per poterli confrontare con il 2019. Come prevedibile, nel 2022 si è avuta una sensibile diminuzione della CO<sub>2</sub> emessa grazie all'introduzione del lavoro agile/telelavoro all'interno dell'agenzia, che per alcuni settori di attività ha introdotto la possibilità di fare fino a un massimo di 2 giorni in modalità lavoro agile/telelavoro.

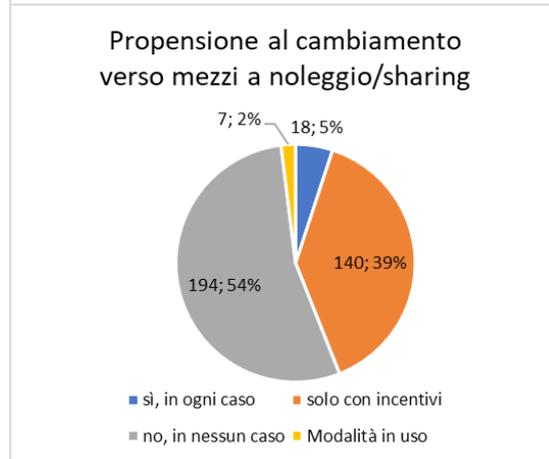
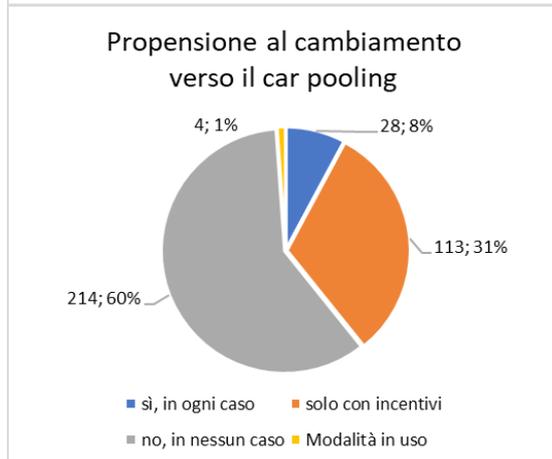
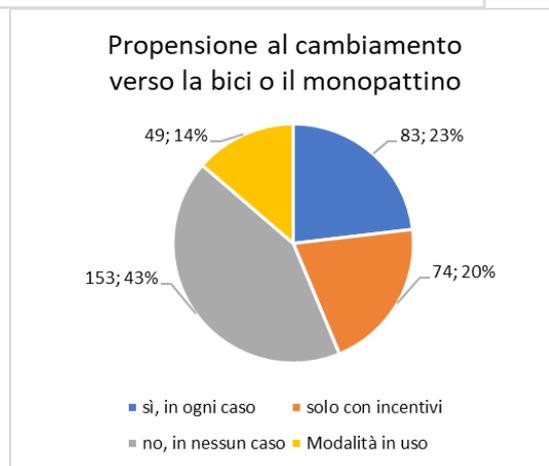
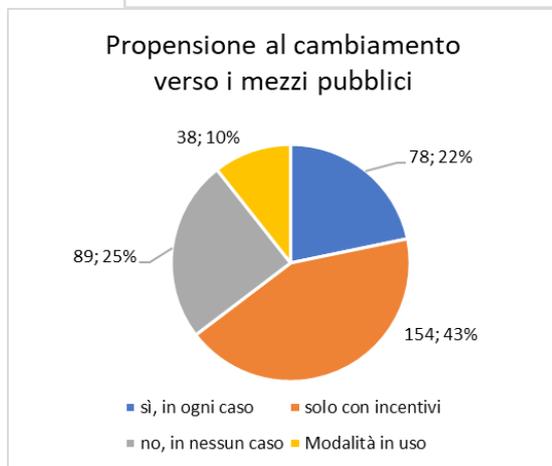
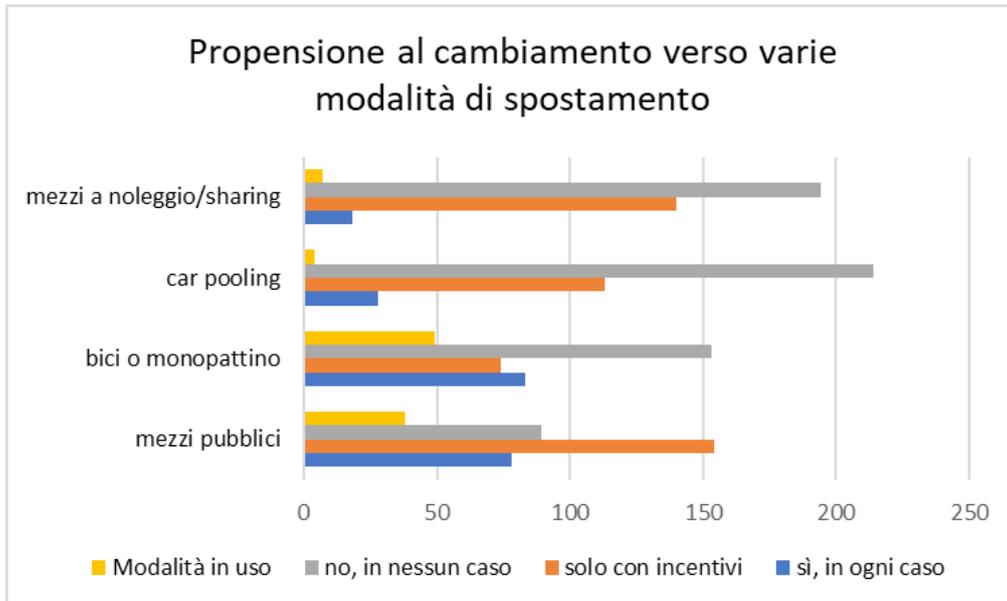


Dato che, per gli spostamenti casa-lavoro, il totale delle emissioni nel 2019 è stato di 76,831 t e nel 2022 di 60,181 t, si è registrata una diminuzione del 22% imputabile all'incidenza dell'introduzione del lavoro agile.

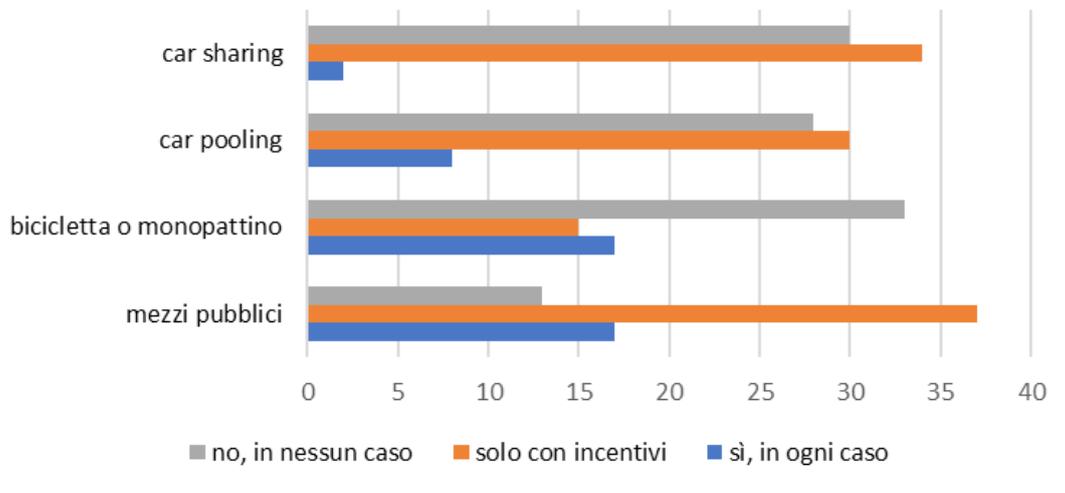
Dallo studio della *carbon footprint* della sede ARPAT di Firenze emerge che le emissioni di gas climalteranti relative agli spostamenti casa-lavoro del personale che vi lavora risultano essere maggiori del 10% delle emissioni di gas climalteranti complessive prese in considerazione.

Si tratta di un'incidenza significativa che sprona l'Agenzia a intervenire con adeguate misure sugli spostamenti casa-lavoro orientate alla riduzione dei relativi impatti ambientali.

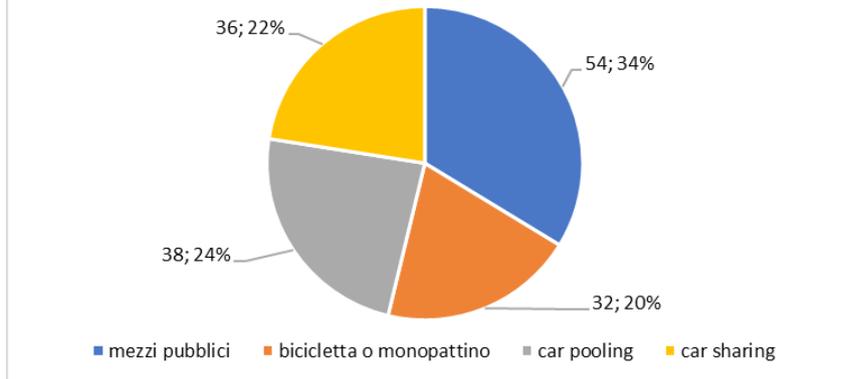
### 3.3.3 Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro



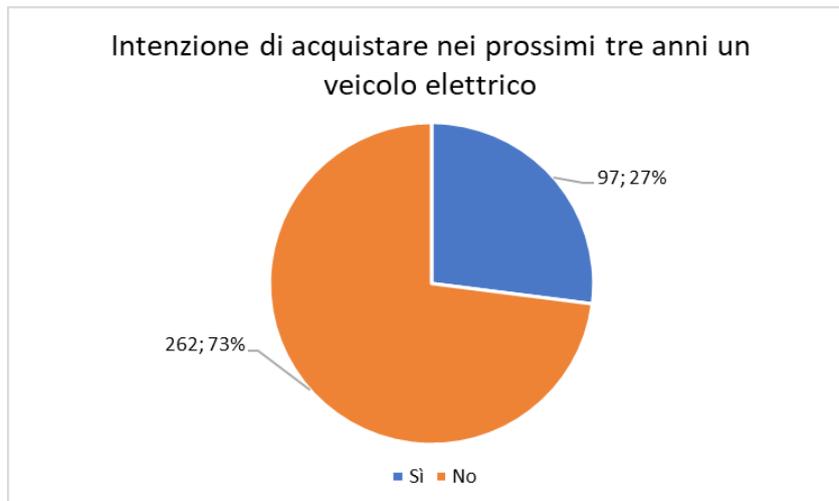
### Propensione al cambiamento di chi utilizza l'auto (monomodale) ed è poco o per niente soddisfatto

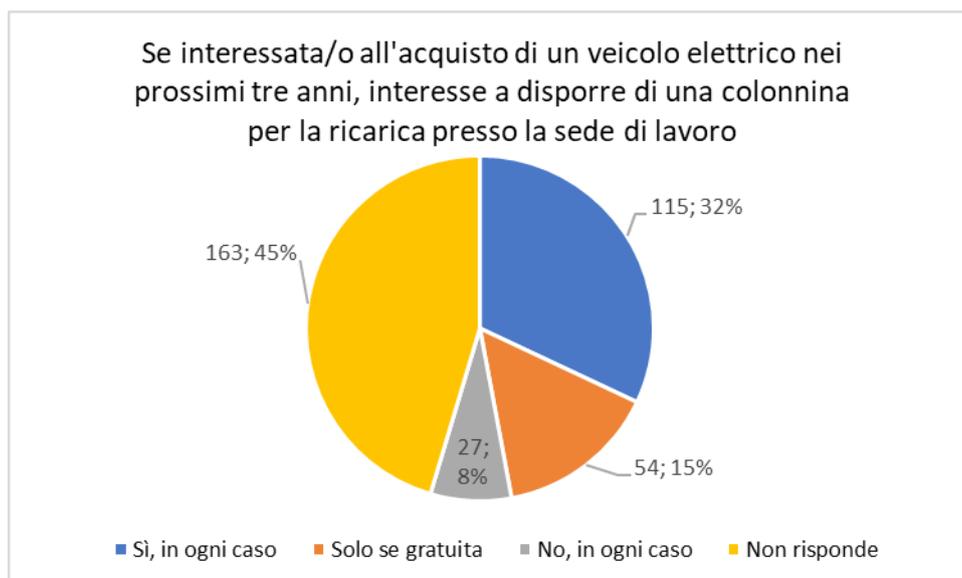


### Propensione al cambiamento di chi utilizza l'auto (monomodale) ed è poco o per niente soddisfatto Per modalità desiderata



### Intenzione di acquistare nei prossimi tre anni un veicolo elettrico





## 4. Parte progettuale

Come anticipato nell'introduzione, la parte progettuale di questo PSCL 2023 riporta le proposte di alcune misure che riguardano il personale dell'Agenzia nel suo complesso, e che **saranno meglio definite nel corso dell'anno**, a seguito di attività di coinvolgimento dello stesso personale (si veda più avanti l'Asse 5 - Ulteriori misure).

### 4.1. Progettazione delle misure

Si riporta di seguito un quadro delle **misure aggregate per assi di intervento/strategie di interesse** per l'Agenzia, seguendo le indicazioni delle Linee guida ministeriali per la redazione e l'implementazione dei PSCL (par. 4.1 delle Linee guida).

#### 4.1.1. Descrizione delle misure da implementare

##### Asse 1 – Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

L'auto privata è il mezzo prevalente utilizzato per recarsi al lavoro dal personale dell'Agenzia che ha risposto al questionario (51% - 213 dipendenti - sommando l'utilizzo dell'auto privata sia come unica modalità di spostamento che come una delle modalità fra le altre).

Tuttavia il 36% si dichiara non soddisfatto dall'auto privata.

Il 39 % del personale che ha risposto al questionario ha espresso una propensione positiva all'**uso collettivo dell'auto privata** (141 dipendenti propensi al car pooling, di cui 113 interessati solo se con facilitazioni, 28 dipendenti interessati in ogni caso).

Il 44 % del personale che ha risposto al questionario ha espresso una propensione positiva all'**uso condiviso di mezzi di trasporto** (158 dipendenti propensi al noleggio/sharing, di cui 140 interessati solo se con facilitazioni, 18 dipendenti interessati in ogni caso).

Per disincentivare l'uso individuale dell'auto privata a favore di un uso collettivo e condiviso dei mezzi di trasporto, durante l'anno sarà valutata l'implementazione delle seguenti misure:

1. Promozione del car-pooling aziendale tramite piattaforme online specializzate (app).
2. Creazione di spazi riservati alle auto utilizzate per il car-pooling aziendale nei parcheggi interni alle sedi territoriali dell'Agenzia.
3. Verifica della possibilità accordi e scontistiche con i soggetti gestori della sosta nei territori delle sedi dell'Agenzia per facilitare il parcheggio delle auto utilizzate per il car-pooling aziendale.
4. Verifica della possibilità di attivare convenzioni con i gestori di servizi di car-sharing.

Obiettivi:

- attivazione del car-pooling aziendale tramite piattaforma online specializzata (app);
- adesione di 35 dipendenti al car-pooling aziendale;
- attivazione di convenzioni con i gestori di servizi di car-sharing.

Costo della misura: 6.000 euro

## **Asse 2 – Favorire l'uso del trasporto pubblico**

Il mezzo pubblico è la seconda modalità di spostamento indicata dal personale dell'Agenzia che ha partecipato all'indagine (16%, considerando la somma delle modalità treno, autobus e tramvia).

Il 65% dei dipendenti che hanno risposto al questionario ha manifestato una propensione per questa modalità di trasporto, in particolare, il 43% ha indicato una propensione a fronte di incentivi. Fra i dipendenti che hanno partecipato all'indagine, il 34% (54 dipendenti) che utilizza l'auto come unica modalità di trasporto, ed è poco o per niente soddisfatto, propenderebbe per l'utilizzo di mezzi pubblici.

Per facilitare il ricorso al trasporto pubblico, durante l'anno sarà valutata l'implementazione delle seguenti misure:

1. Attivazione di convenzioni con Trenitalia e operatori del trasporto pubblico locale (TPL)
2. Cofinanziamento dei titoli di viaggio.

Obiettivi:

- sottoscrizione di convenzioni con Trenitalia e operatori del TPL;
- cofinanziamento dei titoli di viaggio per 100 dipendenti

Costo: 10.000 euro.

## **Asse 3 – Favorire la mobilità ciclabile o la micromobilità**

La bicicletta è secondo mezzo più utilizzato per recarsi al lavoro dai dipendenti dell'Agenzia che hanno risposto al questionario.

Infatti, 60 dipendenti che hanno partecipato all'indagine (pari al 13%) utilizzano la bicicletta per recarsi al lavoro, 38 come unica modalità di spostamento, 22 come una delle modalità fra le altre. Il 43% del personale che ha risposto al questionario (157 dipendenti) ha indicato la propensione a cambiare la modalità di spostamento verso la bicicletta.

25 dipendenti che hanno partecipato all'indagine (pari all'8,5%) si recano al lavoro a piedi, altri 32 percorrono comunque a piedi un tratto dei loro spostamenti casa-lavoro.

Per incentivare il ricorso a forme di micromobilità (la bicicletta, il monopattino, il camminare), sarà valutata durante l'anno l'implementazione delle seguenti misure:

1. Riconoscimento economico/premialità destinata ai dipendenti per i km percorsi per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta (“bike-to-work”), anche elettrica, a piedi (“walk-to-work”) o in monopattino.
2. Attivazione della gestione della micromobilità aziendale (“bike-to-work”, “walk-to-work”, utilizzo del monopattino) tramite piattaforme specializzate (app).<sup>6</sup>
3. Possibilità di accesso alle docce e agli spogliatoi presenti nelle sedi territoriali da parte degli utilizzatori della bicicletta;
4. Verifica della possibilità di attivare convenzioni con i gestori di servizi di sharing (bicicletta e monopattino)

Obiettivi:

- attivazione della gestione della micromobilità aziendale tramite piattaforme specializzate (app);
- adesione alle iniziative di micromobilità aziendale da parte di 70 dipendenti;
- attivazione di convenzioni con i gestori di servizi di sharing (bicicletta a monopattino)

Costi: 14.000 euro

#### **Asse 4 – Ridurre la domanda di mobilità**

Dalla lettura dei commenti e suggerimenti indicati dai dipendenti nel questionario di settembre 2022 emergono richieste relative all’organizzazione del lavoro, sia per estendere il lavoro agile che il telelavoro territoriale.

Per ridurre la domanda di mobilità, durante l’anno sarà valutata l’implementazione delle seguenti misure:

1. Favorire il ricorso alle varie forme del “lavoro a distanza” (dislocazione territoriale, telelavoro e lavoro agile) nell’ambito della gestione della sua nuova regolamentazione;
2. Predisposizione di spazi interni presso la Direzione per il co-working per i dipendenti in missione presso la Direzione.

#### **Asse 5 – Ulteriori misure**

Si tratta di iniziative finalizzate a:

- favorire una maggior consapevolezza dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile;
- permettere una maggior conoscenza, da parte dell’Agenzia, della mobilità casa-lavoro del personale, in particolare sulla “propensione al cambiamento” al fine di definire misure più efficaci rispetto alla domanda di mobilità casa-lavoro del personale stesso;
- supportare la Direzione e il mobility manager nella realizzazione e monitoraggio del programma attuativo del PSCL.

Durante l’anno saranno attuate le seguenti misure:

1. Iniziative di informazione/formazione interna sulle tematiche della mobilità sostenibile;

---

<sup>6</sup> Alcune piattaforme online (app) possono essere utilizzate sia per il car pooling che per il bike-to-work/walk-to-work; sarà valutata la possibilità di verificare la gestione delle due/tre modalità con una sola app, riducendo i costi di gestione.

2. Iniziative di indagine, coinvolgimento e partecipazione dei dipendenti sul tema degli spostamenti casa-lavoro;
3. Costituzione di un Gruppo di lavoro dedicato agli spostamenti casa-lavoro.

#### **4.1.2. Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure**

Le Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL prevedono che gli stessi evidenzino i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in essi previste, individuando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, sia per l'amministrazione che li adotta, sia per la collettività. Considerato che il presente è il primo PSCL adottato da ARPAT, l'Agenzia ha stabilito, come riportato nel successivo paragrafo 4.2, che la definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure sia rimandata al momento dell'approvazione delle singole misure.

### **4.2. Attuazione delle misure**

Il dettaglio e le modalità dell'implementazione delle misure previste saranno definite nel corso dell'anno.

Per le risorse economiche sarà fatto riferimento:

- all'importo previsto per il PSCL 2023 nel bilancio di previsione 2023 e alle sue eventuali variazioni;
- ad altre eventuali fonti di finanziamento (es. Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; Regione Toscana).

Le misure saranno implementate a valle di iniziative di indagine rivolte ai dipendenti rispetto agli spostamenti casa-lavoro.

Per ogni misura, al momento dell'approvazione, sarà esplicitata:

- la stima dei benefici conseguibili per i dipendenti coinvolti;
- la stima dei benefici conseguibili per la collettività;
- gli strumenti di valutazione e di monitoraggio dei risultati.

Al fine di realizzare le diverse attività previste dal PSCL, la Direzione e il mobility manager dell'Agenzia potranno far riferimento al supporto del Gruppo di lavoro di cui alla misura 5 del punto 4.1.1.

## **5. Programma di monitoraggio**

Il PSCL sarà oggetto di costante monitoraggio da parte del mobility manager dell'Agenzia e del Gruppo di lavoro di cui alla misura 5 del punto 4.1.1 in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolino o rendano difficile l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

Il monitoraggio valuterà i benefici conseguiti con l'attuazione delle misure previste dal PSCL, sia per i dipendenti coinvolti, sia per la collettività.