



PIANO SPOSTAMENTI CASA – LAVORO

edizione 2023

*“Nella vita non contano i passi che fai, nè le scarpe che usi ma le impronte che lasci.”
(Anonimo)*

Gianfranco Bichiri
Mobility Manager

P.S.C.L. “muovere persone ... non veicoli”

→



SOMMARIO

1. Introduzione	3
1.1 Il contesto normativo in Internazionale.....	6
1.2 Il contesto normativo in Italia.....	6
1.2 I principi del Mobility Management	14
1.2.1 I responsabili del mobility management.....	17
1.2.2 Il Mobility Manager Aziendale.....	17
1.3 Il Piano Spostamento Casa – Lavoro (PSCL)	18
1.3.1 Struttura e contenuti del PSCL.....	19
2. Sezione informativa e di analisi	20
2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali	21
2.1.1 Localizzazione Strutture Sanitarie Aziendali.....	21
2.1.2 Personale dipendente dell’A.O.U. di Sassari.....	23
2.1.3 Orari di lavoro personale dipendente.....	26
2.1.3 Risorse, servizi e dotazioni aziendali.....	27
2.2 Analisi del Trasporto Pubblico Locale (TPL)	28
2.2.1 Il trasporto urbano nella Città di Sassari.....	29
2.2.2 Il trasporto extraurbano da e verso la Città di Sassari.....	37
2.2.3 Il trasporto urbano nella Città di Alghero.....	38
2.3 Analisi degli spostamenti casa – lavoro (Mobility Survey)	40
3. Sezione progetto	49
3.1 Progettazione e individuazione delle misure.....	49
3.1.1 Disincentivare l’uso individuale dell’auto privata.....	50
3.1.2 Favorire l’utilizzo del trasporto pubblico locale.....	51
3.2. Programma di implementazione.....	57
4. Adozione piano spostamenti casa lavoro	58
5. Piano di comunicazione	59
6. Piano di monitoraggio	60



1. Introduzione

Il traffico veicolare è oramai ampiamente riconosciuto come la causa principale dei fenomeni di inquinamento urbano.

Sembra ormai certo che i relativi problemi non risiedano soltanto nella carenza di infrastrutture o di servizi ma anche in un atteggiamento culturale diffuso che fa preferire al cittadino l'uso dell'automobile rispetto ad ogni altra modalità di trasporto.

Nel decennio 1985/95 (fonte ENEA) il traffico urbano ha registrato un incremento di oltre 60 punti percentuale delle percorrenze complessive, ossia cresciuti di oltre 100.000 milioni. Per contro, la percentuale di domanda soddisfatta dal trasporto pubblico è passata da 12.8 a 6.4, mentre l'automobile ha visto aumentare la propria percentuale di ripartizione di quasi 8 punti.

Tale scenario invita ad adottare efficaci politiche e strumenti di pianificazione della mobilità urbana finalizzati non soltanto al miglioramento del sistema dell'offerta, ma anche e soprattutto al controllo della domanda di mobilità: rimodulazione degli orari di lavoro, creazione di opportunità di mobilità virtuale, privilegio dei percorsi ciclopedonali, incentivazione all'uso di modalità alternative a quello dei veicoli individuali.

Dovrebbero inoltre essere individuati alcuni atteggiamenti significativi per aumentare l'efficacia e l'efficienza del trasporto

collettivo, nel contesto innovativo di gestione introdotto dal recepimento delle normative europee sulla privatizzazione dei servizi.

La consapevolezza diffusa, quindi, che un uso più razionale del veicolo privato possa contribuire a ridurre i livelli di congestione del traffico urbano e che il miglioramento della qualità della vita nelle nostre città debba diventare patrimonio comune e obiettivo condiviso, potrebbe determinare uno sforzo collettivo per la ricerca di adeguate soluzioni.

Dai dati relativi da un'indagine condotta sui 29 paesi OCSE nel 1998 l'Italia è al primo posto per l'uso del veicolo privato.

Il Mobility Management è l'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri dipendenti, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa – lavoro – casa.

Il Mobility Manager è la figura di riferimento per l'implementazione delle suddette iniziative con l'obiettivo di promuovere forme di mobilità sostenibile, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e il relativo cambiamento negli atteggiamenti e nelle abitudini delle persone.

La funzione del Mobility Management è principalmente promuovere soluzioni in favore di una mobilità rispettosa dell'ambiente e "smart", quindi più comoda, agile e sicura per favorire lo spostamento delle persone, quale alternativa all'uso del



veicolo privato inquinante. Modelli di mobilità sostenibile sono rappresentati dal “Carpooling”, il “Car-sharing”, il potenziamento e l’ottimizzazione del sistema del traffico locale e la pianificazione integrata dei mezzi di trasporti, la mobilità elettrica, la micro mobilità (uso del monopattino elettrico ed il percorso pedonale).

L’attivazione di applicazioni e di “sistemi di info-mobilità”, sono inoltre strumenti necessari al fine di promuovere e diffondere nella popolazione aziendale iniziative di mobilità sostenibile, ritenute indispensabili a ripensare a nuove ed evolute modalità di spostamento delle persone, che garantiscano un impatto positivo sull’ecosistema, la salvaguardia dell’ambiente naturale, e l’abbattimento degli effetti nocivi dei mezzi di trasporto inquinanti. Al Mobility Manager è riconosciuto il compito di *orientamento* verso l’adozione di modelli di mobilità sostenibile negli spostamenti casa- lavoro, definire i bisogni di mobilità dei lavoratori, e nel contempo analizzare *l’offerta* dell’intero sistema di trasporto locale presente nel territorio interessato.

Il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) è uno strumento pensato per favorire a ciascuna Azienda l’opportunità di sviluppare e sostenere misure alternative è più convenienti rispetto all’utilizzo dell’automobile per gli spostamenti quotidiani dei dipendenti nei percorsi da casa al lavoro.

Il principale obiettivo del PSCL è consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal

traffico veicolare nelle principali aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, che consentano di ottimizzare l’accessibilità al luogo di lavoro, la riduzione dell’uso del mezzo privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa – lavoro – casa, incidendo positivamente sul decongestionamento del traffico veicolare.

Il tema dello spostamento che quotidianamente viene effettuato dalle persone per recarsi presso la sede lavorativa è particolarmente rilevante e concreto, come dimostrano vari studi che hanno messo in luce che gli spostamenti casa – lavoro, in alcune città italiane, rappresentano una quota pari a circa il 40% degli spostamenti complessivi.

Con il termine “*mobilità sostenibile*” si intende indicare l’esigenza di riconoscere un sistema di mobilità urbana che, pur consentendo per ciascuno l’esercizio al proprio diritto alla mobilità, sia tale da non gravare in maniera significativa sul sistema sociale.

Con l’aggettivo “*sostenibile*” in particolare si intende correlare le diverse forme di mobilità al benessere delle persone, con una visione che non sia soltanto strutturata su indicatori economici, ma che consenta di armonizzare l’ineliminabile necessità di spostarsi con la qualità della vita.

La redazione del PSCL è introdotta in Italia con Decreto del Ministero dell’Ambiente “*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*”



del marzo 2008. Il medesimo Decreto introdusse inoltre la figura del Responsabile della Mobilità Aziendale, il Mobility Manager, le cui funzioni e relativi requisiti sono contenuti nel Decreto Interministeriale del maggio 2021.

1.1 - Il contesto normativo Internazionale

L'Accordo di Parigi, adottato al termine della Conferenza di Parigi sul clima (COP21) tenutasi nel dicembre 2015, il primo accordo universale e giuridicamente vincolante sui cambiamenti climatici che ha previsto di mantenere l'aumento medio della temperatura mondiale ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali come obiettivo di lungo termine.

E' un impegno globale dei 190 Stati Membri per evitare che i pericolosi cambiamenti climatici abbiano un impatto irreversibile sul pianeta e sull'umanità che da esso dipende.

Le città, le regioni e gli enti locali, la società civile, il settore privato sono in prima linea nell'affrontare i cambiamenti climatici. Essi sono invitati a intensificare i loro sforzi e sostenere le iniziative volte a ridurre le emissioni, costruire resilienza e ridurre la vulnerabilità agli effetti negativi dei cambiamenti climatici e mantenere e promuovere la cooperazione regionale e internazionale.

La commissione europea, con la direttiva dell'11 Dicembre 2019 recante: “ *Il Green Deal europeo* ” ha proposto il target di

riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 tra il 50% e il 55% rispetto ai livelli riferiti all'anno 1990.

Per perseguire concretamente gli obiettivi ambientali e sociali che garantiscono una maggiore sostenibilità delle aree urbane è necessaria l'adozione e l'attuazione di Piani di Spostamento Casa-Lavoro che limitino gli spostamenti sistematici effettuati con il veicolo motorizzato e di un solo conducente a bordo e che al contempo favoriscano lo “*shift modale*” verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale.

1.2 - Il contesto normativo in Europa e in Italia

Il tema della mobilità in ambito europeo è stato affrontato a livello legislativo all'interno del quadro più ampio riguardante la tutela dell'ambiente nel suo complesso.

La Direttiva Quadro Europea (96/62/CEE) sulla valutazione e gestione della qualità dell'aria, ha reso più stringenti i limiti delle emissioni ed imposto cambiamenti importanti nella politica della mobilità urbana; la direttiva ha previsto la predisposizione di piani di intervento per le zone che si trovano oltre il limite.

Il panorama normativo europeo e nazionale può essere sintetizzato da:



- ✓ *Direttive 94/12 e 96/69* attraverso le quali la Comunità Europea traccia le linee di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri e relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore;
- ✓ *Direttiva 97/24* contenente le prescrizioni relative all'inquinamento atmosferico prodotto dai motorini;
- ✓ *DPCM 28/03/1993 e DPR 203/88* che determinano valori limite di qualità dell'aria;
- ✓ *Legge 26/10/95 n. 447* "Legge quadro sull'inquinamento acustico"
- ✓ *Legge 04/11/1947 n. 413* relativa a: "Misure urgenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da Benzene", che fissa il tenore massimo di benzene ed idrocarburi aromatici nelle benzine, da stabilire con Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con i Ministri dell'Industria e della Sanità a decorrere dal 1 luglio 2000;
- ✓ *Decreto Ronchi 27/03/1998*: nell'ottica di una sostenibilità urbana che oltre a definire come obiettivi basilari la riduzione dell'inquinamento atmosferico da traffico, introduce la figura del Mobility Manager Aziendale e propone l'istituzione di una struttura di supporto e di coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale che mantenga i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto (Mobility Manager di Area);
- ✓ Strumenti di pianificazione a disposizione degli enti locali, come i Piani Urbani del Traffico (PUT), i Piani Energetici regionali (PER, previsti dal *Decreto 112/98* attuato dalla "Legge Bassanini"), tesi a migliorare le condizioni della circolazione nei centri urbani, ed a determinare minori tassi d'inquinamento e minori consumi energetici;
- ✓ Introduzione della "*carbon tax*" che stabilisce un'imposta progressiva sui veicoli secondo la capacità inquinante, colpendo negli aspetti economici i mezzi che più negativamente incidono sulla qualità dell'aria;
- ✓ **Decreto del Ministero dell'Ambiente del 22 dicembre 2000** (*G.U. 5 aprile 2001*) che ha dato l'avvio al cofinanziamento ai Comuni per gli interventi di governo della domanda di mobilità (Mobility Management) e sono state introdotte alcune novità rispetto al *Decreto del*



27/03/1998. Viene incentivata l'implementazione della figura del Mobility Management attraverso il finanziamento a Comuni e/o forme consociate di Comuni, non solo per interventi relativi agli spostamenti casa – lavoro, ma anche in riferimento a piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici o sanitari o aree che presentano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad elevata affluenza di pubblico;

- ✓ **Libro Verde:** “Verso una nuova cultura della mobilità urbana” Bruxelles, 25.09.2007.

In particolare si evidenzia come i contenuti del “Libro Verde” siano basilari per le politiche di Mobility Management in quanto la città costituisce ormai l’habitat della stragrande maggioranza della popolazione, che ha diritto di godere della migliore qualità di vita possibile. Tra questi risulta fondamentale ripensare la mobilità urbana, ovvero ottimizzare l’uso di tutte le modalità di trasporto ed organizzare la “comodità” tra i diversi modi di trasporto collettivo (treno, tram, metropolitana, autobus, taxi) e individuale (automobile, motocicletta, bicicletta,

percorsi pedonali). Gli obiettivi che si pone il libro verde possono essere così sintetizzati:

- ✓ *Un traffico scorrevole nelle città: promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta, ottimizzare l’uso dell’auto privata per una città più pulita, usare nuove tecnologie ed un nuovo modo di guidare, nuovi appalti ecologici;*
- ✓ *Un trasporto urbano più intelligente: tariffazione agevolata, migliore informazione per una mobilità agevole;*
- ✓ *Un trasporto urbano accessibile e sicuro: trasporti collettivi, interconnessione equilibrata dei territori ed un approccio integrato alla mobilità urbana;*
- ✓ *Una nuova cultura della mobilità urbana.*

Il pacchetto di misure avviato dal Governo Italiano può essere così sintetizzato:

- ✓ *Stipula di accordi volontari con case produttrici di autoveicoli o di motocicli per anticipare le emissioni rispetto a quanto richiesto dalla normativa vigente;*
- ✓ *Realizzazione di linee di trasporto tranviarie e metropolitane, utilizzo di mezzi pubblici a basso impatto*



- ambientale* (elettrici o a metano), utilizzo *taxi collettivo* e *taxi bus* (servizi collettivi a chiamata);
- ✓ Provvedimenti contingenti per la *limitazione del traffico a livello comunale* (targhe alterne, blocco della circolazione);
 - ✓ *Diffusione di mezzi a basso impatto ambientale* (5% degli acquisti) nei parchi veicolari degli Enti Pubblici;
 - ✓ *Istituzione del Mobility Manager*, ovvero il Responsabile della Mobilità Aziendale, nelle strutture produttive, commerciali e amministrative con singole unità locali superiori a 300 addetti;
 - ✓ Accelerare la *sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili*;
 - ✓ Migliorare l'accesso per le persone a mobilità ridotta;
 - ✓ Sviluppo del *Car Sharing* (utilizzo dell'auto in forme di multiproprietà), *car pooling* (condivisione di auto private);
 - ✓ Sviluppo *delle reti di piste ciclabili*;

- ✓ Riequilibrio della distribuzione delle merci per ferrovia ed incentivazione al risparmio energetico ed all'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale;
- ✓ Istituzione di osservatori della mobilità urbana

In particolare si evidenzia che gli obiettivi generali da raggiungere riportati nel D.M. 27/03/1998 sono:

- *Riduzione del consumo energetico;*
- *Riduzione inquinamento atmosferico e acustico;*
- *Riduzione delle emissioni di gas serra;*
- *Trasferimento della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi per la rimodulazione degli spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente.*

Il Decreto, inoltre, propone l'istituzione di una struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, che mantenga il collegamento con le strutture comunali e le aziende di trasporto (***Mobility Manager di Area***).



Il successivo *Decreto del 21/12/2000*, con cui il Ministero dell' Ambiente ha esteso l' ambito territoriale di riferimento del Mobility Manager di area a tutte le zone in cui esiste una elevata concentrazione di spostamenti di persone o cose ed a tutte le aziende, o ad altri attrattori, che fanno parte della stessa area con compiti di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale ha destinato risorse ai comuni per cofinanziare progetti indirizzati a:

- Assistere le Aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa – Lavoro);
- Favorire l' integrazione tra i PSCL e le politiche dell' Amministrazione Comunale in una logica di reti e di interconnessione modale;
- Verificare soluzioni, con il supporto delle Aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma o su ferro, per il miglioramento dei servizi e l' integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari e innovativi, per garantire l' intermodalità e l' interscambio, e l' utilizzo anche della bicicletta e/o dei servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale;
- Favorire la diffusione e sperimentazione dei servizi di taxi collettivo, di car-pooling e di car-sharing;

- Promuovere la diffusione dei sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- Monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.

Il 14/06/2022 nasce il più grande player italiano del settore denominato “*Centro Nazionale della Mobilità Sostenibile*”; 25 Università e relativi centri di ricerca, 24 grandi attori protagonisti del mondo della mobilità e delle infrastrutture insieme con un unico obiettivo: fare entrare nel vivo le misure indicate ne PNRR, missione “*From Research to business*” 4.2 attraverso un piano di investimento di 394 milioni di Euro per i primi tre anni (2023/2025) con il coinvolgimento di 636 ricercatori dedicati e 574 neoassunti.

Il Centro, spiegano i fondatori, nasce con una precisa missione: “*accompagnare la transizione green digitale in un'ottica sostenibile, garantendo la transizione industriale del comparto e accompagnando le istituzioni locali a implementare soluzioni moderne, sostenibili e inclusive nelle città e nelle regioni del Paese*”.

In questo contesto, si inseriscono le istituzioni comunitarie, che spingono per il raggiungimento di una nuova mobilità sostenibile secondo le indicazione del **Green New Deal** che si pone l'obiettivo di trasformare l'UE in una economia moderna, efficiente sotto il



profilo delle risorse e competitiva, garantendo che nel 2050 non siano più generate emissioni nette a effetto serra, la crescita economica sia dissociata all'utilizzo delle risorse, e che nessuna persona e nessun luogo siano trascurati.

Obiettivi prioritari e immediati del Centro Nazionale della Mobilità Sostenibile su cui lavorare nell'immediato saranno la *decarbonizzazione*, la *decongestione delle reti di trasporto*, la mobilità autonoma connessa e smart, ma anche la sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture, senza dimenticare *l'accessibilità* all'inserimento nel mercato di nuove professionalità e competenze.

Una sintetica quanto efficace definizione del *Mobility Management* è data dalla EPOMM, European Platform on Mobility management, organizzazione internazionale senza scopo di lucro:

“ Il Mobility Management è una pratica che riguarda la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti degli utenti ”.

Le azioni di Mobility Management mirano essenzialmente a:

- ✓ Assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone con il rispetto degli obiettivi di consumi energetici e dei costi ambientali, sociali ed economici legati all'intero sistema dei trasporti;

- ✓ Ottimizzare l'accessibilità dei centri urbani e città metropolitane con il recepimento dei principi di “*sostenibilità*” quali il trasporto collettivo, ciclo-pedonale ed intermodale;
- ✓ Influenzare i comportamenti individuali delle persone incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità attraverso i principi di trasporto sostenibile;
- ✓ Ridurre la frequenza e la durata ed i bisogni di spostamenti individuali con uso di veicolo privato.

Il Mobility Management rappresenta dunque un nuovo approccio per affrontare il problema del traffico e gli effetti di inquinamento e congestione prodotti dalla mobilità urbana attraverso la gestione della domanda di mobilità sistemica casa – lavoro.

La multi-mobilità, intesa come uso intelligente di differenti modi di trasporto, deve essere il modello di riferimento basandosi principalmente su misure “*software-oriented*” (informazione, comunicazione, coordinamento e organizzazione) che consentono all'utente un elevato grado di libertà di scelta, contrariamente alle regolarizzazioni, le misure fiscali o le infrastrutture che sono misure di “*hardware-oriented*”



Le scelte relative al soddisfacimento dei bisogni di mobilità comprendono sempre componenti soggettive ed hanno un forte legame con il concetto di stili di vita. Creare alleanze tra differenti partner (autorità regionali/locali, aziende di trasporto, imprenditori, gruppi di interesse, etc.) è il presupposto per un Mobility Manager di successo.

Il Mobility Manager è responsabile della redazione ed attuazione del Piano degli Spostamenti Casa - lavoro. Tale piano è un documento direttivo che include servizi, attività e iniziative riconosciute alla funzione di mobility management, nonché la loro implementazione. Il PSCL costituisce lo strumento di base a livello aziendale per il raggiungimento dell'obiettivo di ridurre l'utilizzo del veicolo a motore da parte della popolazione aziendale.

Per perseguire obiettivi di attuazione e implementazione delle misure previste e contenute nel PSCL si rimarca l'importanza per la funzione del Mobility Manager degli strumenti della comunicazione, intesa come strumento di valenza strategica per la ricerca della partecipazione e del consenso all'interno della popolazione aziendale.

Le differenti fasi che costituiscono la struttura del PSCL devono essere sufficientemente sostenute da vere e proprie "azioni di supporto", da intendere come campagne di marketing e comunicazione orientate alla vendita del "prodotto" mobilità sostenibile.

In Italia il *mobility management* è stato introdotto con l'articolo 3 del **Decreto del Ministero per l'Ambiente di concerto con quelli dei Lavori Pubblici, della Sanità e dei Trasporti, del 27 marzo 1998, "Mobilità sostenibile nelle aree urbane"** che prevede l'obbligo per enti pubblici e aziende private, con più di 300 dipendenti per sede, o 800 in più sedi, ubicate in città a maggior rischio di inquinamento atmosferico, di nominare un responsabile della mobilità aziendale e di produrre un Piano di Spostamenti casa-lavoro (PSCL). Detto Piano "è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico".

La materia è stata poi innovata dall'art. 1, comma 3, del **Decreto Direttoriale IAR del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000** sul *mobility management* – che introduce a titolo volontario il PSCL anche per "aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari e aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico" – e della **Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali"** – che prevede la figura del "Mobility Manager scolastico" per tutti gli



istituti scolastici di ogni ordine e grado. Il Decreto del 20 dicembre 2000, inoltre, ha meglio definito finalità e ruolo del mobility manager di area – già introdotto dal Decreto Ministeriale del 1998 – al quale vengono affidati i compiti di fornire supporto ai responsabili della mobilità aziendale, di coordinamento degli stessi, e di collegamento con le strutture comunali e le aziende di trasporto.

Infine il **Decreto-legge n.34 del 19 maggio 2020**, c.d. “**Decreto Rilancio**”, convertito con la legge n.77 del 17 luglio 2020, all’art.229 nell’ambito di una serie di misure volte ad incentivare la mobilità sostenibile – tra cui il “buono mobilità” – contiene specifiche previsioni riguardanti il *mobility management*. Tra di esse, l’abbassamento a 100 unità della soglia minima del numero di dipendenti per il quale è prevista la figura del *mobility manager*, *l’allargamento della platea dei comuni interessati a tutti quelli con popolazione superiore a 50.000 abitanti*, la ridefinizione dei compiti del *mobility manager*. A quest’ultimo, in particolare, vengono affidate “funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile”, nonché la promozione “*anche collaborando all’adozione del piano di mobilità sostenibile*” della “*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’adozione di interventi di mobilità sostenibile.

Lo stesso “Decreto Rilancio”, infine, assegna al Ministero dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, l’emanazione di uno o più decreti di natura non regolamentare volti a definire le modalità attuative delle disposizioni sul *mobility management*.

Il **12 maggio 2021 il Ministro della Transizione Ecologica** (ex Ministro dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare) si concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (ex Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) ha **emanato il Decreto Interministeriale n. 179**.

Il decreto prevede che il “*Mobility Manager Aziendale*” è una figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente. Il “*mobility manager d’area*” si occupa del supporto al Comune territorialmente competente, presso il quale è nominato, nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i *Mobility Manager Aziendali*.

Il Decreto identifica inoltre il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), che costituisce lo strumento di pianificazione degli



spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente. In particolare, le imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti situate in un capoluogo in Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia o in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un PSCL del proprio personale dipendente. Anche quelle che non rientrano in questi parametri, possono comunque procedere facoltativamente all'adozione del PSCL del proprio personale dipendente.

Proprio ai fini dell'adozione del PSCL, le Imprese e le Pubbliche Amministrazioni nominano il *mobility manager aziendale*, con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Il *mobility manager aziendale* e il *mobility manager d'area* sono nominati tra soggetto in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti e della tutela dell'ambiente.

Nell'ambito dei programmi di finanziamento per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile promossi dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile e congiuntamente dagli stessi Ministeri, può essere assegnata una premialità ai Comuni che presentano un progetto derivante dall'integrazione e dal coordinamento di più PSCL relativi al proprio territorio, adottati e

aggiornati ai sensi presente decreto. Le Amministrazioni Pubbliche provvedono all'attuazione del decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, o comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

1.3 - I principi del Mobility Management

Il mobility management ha lo scopo di individuare le misure e gli interventi programmati alle mutate esigenze di mobilità introducendo nel settore della mobilità e di mercato elementi di valenza strategica le tecniche comunemente utilizzate per l'introduzione nel mercato di altri beni e servizi.

Il *mobility management* è dunque un approccio fondamentale orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa concetti e strategie volti ad assicurare la mobilità delle persone in modo efficiente, per il perseguimento di obiettivi sociali e ambientali.

I suoi obiettivi possono essere sistematicamente sintetizzati:

- Assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali, sociali ed economici;



- Migliorare l'accessibilità delle città/regione con particolare riguardo ai modi "sostenibili", quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello intermodale;
- Influenzare i comportamenti individuali incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità utilizzando modi di trasporto sostenibili a livello ambientale e sociale;
- Ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;
- Incoraggiare gli individui, le imprese e le istituzioni a soddisfare i loro bisogni di spostamento attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto disponibili;
- Migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporti esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione;

- Aumentare l'efficienza economica di ogni singolo modo di trasporto.

Con il termine di "sostenibile" si tende a correlare le diverse forme di mobilità alla qualità dell'aria, alla sicurezza ed ad una qualità del servizio offerto nelle diverse forme modali: un bilancio di nuova concezione, che, non basandosi esclusivamente su indicatori economici, deve permettere una risposta soddisfacente all'incomprensibile necessità di spostarsi, determinando la propensione a scegliere ed utilizzare costantemente diverse modalità di trasporto rispetto a quelle attualmente diffuse, in altre parole diminuire il numero di auto private circolanti nelle aree urbane.

Dal punto di vista del singolo dipendente i vantaggi, tra diretti e indiretti possono identificarsi in:

- *Minori costi di trasporto;*
- *Riduzione dei tempi di spostamento;*
- *Possibilità di premi economici;*
- *Diminuzione del rischio di incidenti;*
- *Maggiore regolarità nei tempi di trasporto;*
- *Minore stress psicofisico da traffico;*



- *Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi;*
- *Maggiore socializzazione tra colleghi.*

Il mancato utilizzo del TPL è molte volte determinato non dall'assenza del servizio, ma dalla sua assenza del servizio, ma dalla sua inadeguatezza a soddisfare una domanda guidata dal raffronto con l'utilizzo dell'auto personale. Per questo motivo, unitamente a valutazione di carattere "ecologico", che possono giustificare solo l'azione di proposizione del *Mobility Manager*, l'offerta modale dovrà essere competitiva dal punto di vista della qualità del servizio e della sicurezza personale. Fare ricerca su questo tema vuole dire impegnarsi in indagini dirette, interviste, raccolta di questionari e nell'individuare i centri di generazione di traffico, analizzando nuovi indicatori e modalità di ricerca. Occorre perciò studiare diversi pacchetti d'offerta, "tagliati" a misura sulle caratteristiche del "target" d'utenza omogenea che si intende soddisfare.

Questo può avvenire anche con una diversa gestione del piano degli orari oltre che attraverso il supporto alla gestione sperimentale dei servizi di trasporto aggiuntivi a quelli eventualmente già esistenti, innovativi e integrativi o complementari ai servizi del TPL, che costituiscono gli spostamenti individuali motorizzati.

In conclusione, è necessario attivare ogni possibile sinergia per migliorare l'offerta di trasporto pubblico, rendendo accessibile il servizio esistente in termini di orari, fermate, prevendita di biglietti, intermodalità, parcheggi, etc. Occorre inoltre considerare che non è più possibile operare sulla mobilità del personale dipendente, considerando il tragitto casa lavoro come uno spostamento "sistematico" non condizionato da altri fattori, in quanto l'incidenza di diverse variabili è determinata da abitudini diverse, ma ugualmente importanti, che hanno modificato radicalmente le abitudini degli italiani. La composizione stessa della famiglia, caratterizzata dalla presenza di più lavoratori, che assicurano un reddito al nucleo familiare, ha un riscontro sulla scelta modale. L'utilizzo di due automobili, la propensione per lo spostamento in fasce orarie differenziate e l'utilizzo dell'automobile in fasce orarie determinate dai frequenti spostamenti concordati con gli altri componenti della famiglia condizione la scelta del mezzo da utilizzare per lo spostamento.

Dal punto di vista dell'Azienda/Ente i benefici si possono identificare in:

- *Regolarità nell'arrivo dei dipendenti sul posto di lavoro;*
- *Possibilità di creare una condizione di maggiore socializzazione tra dipendenti, con probabili guadagni in termini di sinergie dell'attività lavorativa;*



- Possibilità di offrire un servizio utile ai propri dipendenti con eventuali vantaggi in termini di dedizione al lavoro;
- Riduzione dei piazzali aziendali di sosta dedicati a parcheggi per i dipendenti e possibilità di riutilizzo per altre funzioni aziendali;
- Introiti dalla tassazione dell'area parcheggio;
- Aumento dell'accessibilità aziendale;
- Rafforzamento dell'immagine aziendale

1.4 - I responsabili del Mobility Management

Si distinguono due figure professionali: *il Mobility Manager di Area e il Mobility Manager Aziendale*. Il primo definisce e coordina gli interventi attuati nell'area di competenza (Comune o Area Metropolitana), mentre il secondo deve realizzare il piano di mobilità dei dipendenti della rispettiva azienda/ente di appartenenza.

1.5 - Il Mobility Manager Aziendale

Gli obiettivi del Mobility Manager Aziendale sono principalmente due:

- ✚ Migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro disincentivando l'utilizzo personale dell'auto privata a favore di altri modi di trasporti collettivo, ecologici, e non motorizzati;
- ✚ Gestire la domanda di mobilità dei dipendenti, in termini di numero di viaggi e durata/distanza dello spostamento.

Questi obiettivi possono essere raggiunti attraverso la realizzazione l'adozione del *piano spostamenti casa – lavoro* dei dipendenti.

Compito del Mobility Manager Aziendale è anche quello di evidenziare il bilancio positivo tra le risorse impegnate per l'adozione delle misure previste dal *Piano Spostamenti Casa-lavoro* ed i benefici conseguibili.

Nel definire i vantaggi, il *mobility manager aziendale* fa propri elementi di convinzione e di informazione da utilizzare verso i diversi attori del processo. Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nella campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti.

E' necessario inoltre un impegno per evidenziare i vantaggi per l'azienda, in quanto è opportuno che questa sostenga finanziariamente la realizzazione delle proposte del *Mobility Manager Aziendale*, e quindi estendere il raggio d'azione a livelli



di massima efficacia e convenienza complessiva per l'organizzazione e l'efficienza aziendale.

E' importante guadagnare consensi tra i soggetti coinvolti dal piano e consultarsi con tutti per assicurare che le misure selezionate abbiamo il più ampio supporto possibile.

1.6 - Il Piano Spostamento Casa – Lavoro (PSCL)

Il PSCL è uno strumento di analisi della domanda di mobilità dei dipendenti e di sviluppo e implementazione di interventi utili per la realizzazione degli spostamenti casa – lavoro, con l'obiettivo specifico di ridurre l'utilizzo dell'auto privata.

Il Piano definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la Pubblica Amministrazione che lo adotta in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

In particolare, i benefici conseguenti l'attuazione del PSCL possono essere sintetizzati:

Per il dipendente:

- *Minor costo nei trasporti;*
- *Riduzione dei tempi di spostamento;*
- *Possibilità di premi economici;*

- *Diminuzione dei rischi di incidenti;*
- *Minore stress psicofisico in condizioni ad elevati flussi veicolari e di traffico;*
- *Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che utilizzano modi alternativi;*
- *Socializzazione tra colleghi.*

Per l'Azienda:

- *Migliore accessibilità dei lavoratori all'Azienda;*
- *Riduzione dello stress per i lavoratori con conseguente aumento della produttività;*
- *Rafforzamento dell'immagine aziendale anche in tema di sensibilità all'ambiente;*
- *Riduzione dei costi e dei problemi legati al servizio dei parcheggi*

Per la collettività:

- *Riduzione dell'inquinamento atmosferico;*
- *Benefici in termini di sicurezza;*
- *Riduzione della congestione stradale;*
- *Riduzione dei tempi di trasporto.*

Preliminarmente alla redazione del PSCL, al fine di rendere efficace il piano, l'Azienda deve comunicare al proprio Mobility



Manager l'entità delle risorse aziendali disponibili per lo sviluppo e la realizzazione delle iniziative ivi contenute.

Il PSCL si compone, in generale, di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili. I contenuti minimi del PSCL sono indicati nelle linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa – lavoro in recepimento al *Decreto Ministeriale n. 179 del 12 Maggio 2021, art. 3 comma 5 (Pubblicato in G.U. – Serie Generale n.124 del 26 maggio 2021)*.

Per il successo di un PSCL sono decisivi l'interazione ed il coordinamento di tutti gli attori coinvolti nella fase di elaborazione e implementazione: *mobility manager aziendale, direttivo aziendale, dipendenti*. Infatti, affinché le misure previste dal piano vengano effettivamente realizzate deve essere garantito un costante coordinamento tra il mobility manager e le strutture interne di gestione delle risorse finanziarie e strumentali.

A tal proposito risultano di fondamentale importanza le strategie di comunicazione che il Mobility Manager mette in atto da un lato per stimolare e informare i dipendenti e dall'altro per ottenere la fattiva condivisione delle scelte operate ed inserite ne PSCL da parte dei vertici aziendali.

1.7 Struttura e contenuti del PSCL

Il PSCL rappresenta la sintesi di un progetto organizzativo che coinvolge l'intera popolazione aziendale, partendo dall'*analisi dei dati* raccolti (*analisi del contesto di riferimento e della domanda di mobilità*) per arrivare alle misure da adottare (*ambiti di intervento*). Possiamo quindi analizzare nel dettaglio il piano di spostamento casa – lavoro suddividendo la sua struttura in *quattro fasi operative*:

- 1. ANALISI:** *raccolta dei dati;*
- 2. PROGETTO:** *individuazione e sviluppo di misure di intervento;*
- 3. ATTUAZIONE:** *realizzazione delle misure di intervento e di comunicazione;*
- 4. AGGIORNAMENTO:** *monitoraggio dell'andamento e valutazione dell'efficacia*

La **fase di analisi** è volta alla conoscenza dettagliata della domanda di mobilità espressa dai dipendenti ed è estremamente importante sia per orientarla attraverso il PSCL sia per organizzare meglio i servizi di mobilità e gli interventi da attuare in seguito. Per fare ciò è stato utilizzato un questionario online rivolto ai dipendenti suddiviso in sezioni riguardanti:



- Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro e tragitti effettuati;
- Caratteristiche degli utenti dell'automobile e della moto/ciclomotore/scooter;
- Tipologia contrattuale, articolazione degli orari di lavoro e caratteristiche attività lavorativa;
- Profilo del dipendente;
- Brevi osservazioni, suggerimenti, proposte di miglioramento.

La **fase di progetto** consiste nella definizione di interventi finalizzati al conseguimento degli obiettivi prefissati tra cui di particolare importanza la riduzione dell'utilizzo individuale di veicoli a motore. A tale scopo è importante definire e creare un'apposita struttura di supporto e di coordinamento dei Mobility Manager Aziendali che mantenga i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto.

Durante la **fase attuativa** si provvederà all'attuazione degli interventi individuati alla fase precedente e saranno quindi predisposte tutte le azioni e tutti gli strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL. In questa fase risulta di particolare importanza l'attività di comunicazione interna, che ha grande valore strategico per la partecipazione ed il consenso dei

dipendenti. E'importante individuare strategie di comunicazione e sensibilizzazione che conferiscano forza e incisività al progetto.

La fase di **aggiornamento** è indispensabile per la revisione del PSCL con cadenze fissate, in relazione alle evoluzioni intercorse sia per quanto riguarda l'organizzazione aziendale sia per gli eventuali feedback emergenti a seguito della fase attuativa. A tale scopo è utile definire alcuni indicatori che valutino l'efficacia delle misure attuate. L'aggiornamento è inoltre finalizzato a identificare soluzioni innovative e nuove strategie di realizzazione.

2. Parte informativa e di analisi

La parte informativa e di analisi del PSCL contiene:

- **Analisi delle condizioni strutturali;**
- **Analisi dell'offerta di trasporto;**
- **Analisi degli spostamenti casa – lavoro**

Vengono raccolte tutte le informazioni e i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale e alla conoscenza delle condizioni strutturali, all'offerta di trasporto del territorio, nonché alle risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.



2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali

L'analisi delle caratteristiche e dotazioni dell'Azienda contengono oltre le informazioni sulla sede di lavoro, le dotazioni in termini di posti letto, posti bici, spogliatoi con doccia per i ciclisti ed altre informazioni sulle risorse strumentali dedicate alla mobilità del personale dipendente.

L'AOU di Sassari secondo quanto richiamato dalle specifiche Leggi Regionali fa parte del Sistema Sanitario della Regione Sardegna, mediante il quale sono assicurati i livelli essenziali e uniformi sull'intero territorio regionale.

L'AOU SS, è inoltre, l'Azienda di riferimento per le attività assistenziali delle funzioni istituzionali di didattica e ricerca della Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università degli Studi di Sassari.

Facendo seguito a quanto previsto dalla Legge Regionale n. 23/2014, l'AOU SS ha assorbito con **decorrenza 01 Gennaio 2016**, il **P.O. SS. Annunziata di Sassari**, Presidio Ospedaliero dell'ex Azienda ASL 1.

La Legge Regionale n. 24 del 01/09/2020 “**Riforma del Sistema Sanitario Regionale e riorganizzazione sistematica delle norme in materia**” dispone il trasferimento del Presidio Ospedaliero Marino “**Regina Margherita**” di Alghero all'Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari a decorrere dal 01/01/2022.



Fonte: Google Maps Ubicazione Strutture Sanitarie – AOU Sassari

2.1.1 Localizzazione Strutture Sanitarie Aziendali



Fonte: Google Maps Ubicazione urbana Strutture Sanitarie – AOU Sassari

Le strutture dell’AOU di Sassari sono essenzialmente distinte in:

- **Complesso Cliniche S. Pietro - Sassari**

Costituito da un complesso di n. 8 Padiglioni, di cui alcuni uniti tra loro da un percorso di comunicazione interna, ubicati nella città di Sassari, con punto di accesso per il pubblico e i dipendenti e servizio accoglienza in viale S. Pietro, comunicanti tra loro sia da spazi aziendali esterni che da un tratto stradale urbano di competenza comunale. I padiglioni ospitano strutture sanitarie, degenza, day hospital e day surgery, servizi ambulatoriali di diagnostica di laboratorio e di diagnostica per immagini, la Direzione Generale.

- **Plesso SS. Annunziata - Sassari**

Costituito da una struttura monoblocco con punto di accesso per il pubblico e per i dipendenti ubicati nella città di Sassari, in via Enrico De Nicola con accesso per il Pronto Soccorso e per le ambulanze dedicate ai trasporti secondari da viale Italia. Il Plesso SS. Annunziata si divide in corpo centrale, ala nord e ala sud. All’interno degli spazi esterni del presidio ospedaliero si riconoscono due strutture separate: l’obitorio e il *Palazzo Rosa* con accesso per il pubblico e per i dipendenti in via Monte Grappa n. 82

- **Ospedale Marino “Regina Margherita” – Alghero (SS)**
Presidio Ospedaliero ubicato presso la città di Alghero (SS) in viale I° Maggio snc, articolato su 4 livelli fuori terra di proprietà dell’ATS Sardegna e concesso con contratto in comodato d’uso all’Azienda Ospedaliero – Universitaria di Sassari per un periodo di anni trenta.



Ubicazione Ospedale Marino di Alghero



2.1.2 Personale dipendente dell’A.O.U. di Sassari

La dotazione di personale dipendente dell’Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari è di circa **2860 dipendenti** di cui:

- Personale Amministrativo: **210 (7.6%)**
- Personale Sanitario: **2650 (92.3%)**

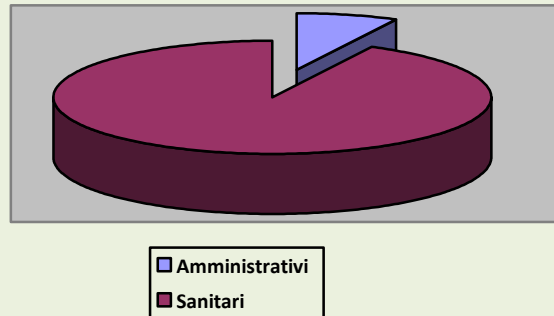
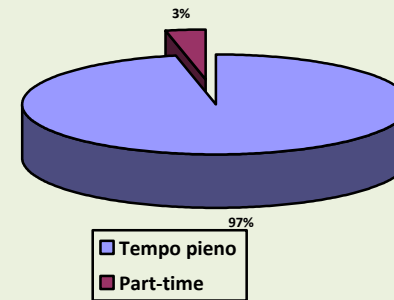


Figura 1 - Classificazione dipendenti AOU SASSARI

- Personale dipendente con *contratto a tempo pieno* **2849**,
- Personale dipendente con contratto part-time **30**;
- Personale dipendente di cui in telelavoro o smart – working....



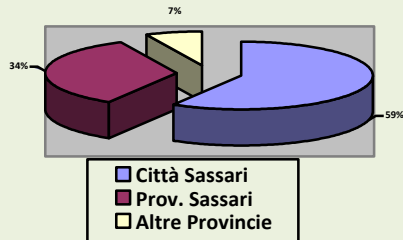
Sono stati censiti ulteriori **5%** dei lavoratori tra le categorie dei Medici in formazione, Docenti ricercatori, Ricercatori.

Dalla elaborazione dei dati relativi alla residenza, la popolazione aziendale può essere suddivisa seconda la seguente distribuzione geografica:

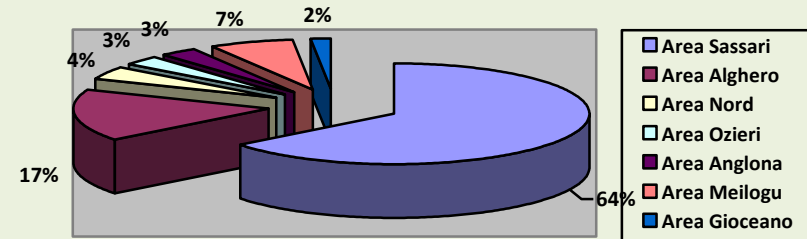
Residenza dipendenti AOU Sassari, 2023

Area di residenza	Residenti	Percentuale
<i>Dipendenti</i>		
Area Metropolitana di Sassari	1657	58.6%
Centri urbani Provincia di Sassari	979	34.3%
Altre provincie	224	7.1%
Totale	2860	100%

Fonte: Servizio Gestione e Risorse Umane – AOU Sassari



Distribuzione Popolazione Aziendale per ambito di residenza.



Distribuzione Popolazione Aziendale per ambito di residenza Provincia di Sassari

Residenza dipendenti AOU Sassari – Centri Urbani Provincia Sassari 2022

Are di residenza Provincia di Sassari	Residenti	Percentuale
Centro urbani "Hinterland Sassari" (es. Ossi, Tissi, Muros, Cargeghe; Sennori, Sorso)	613	64.3%
Area Alghero (es. Città di Alghero, Olmedo, Villanova, Putifigari)	159	16.6%
Area Sardegna Nord (es. Calstelsarda, Stintino)	39	4.1%
Area Ozieri (es. Ozieri, Pattada, Nughedu S.N.)	30	3.1%
Area Anglona (es. Nulvi, Chiaramonti, Erula, Laerru)	30	3.1%
Area Meilogu (es. Thiesi, Bonorva, Bessude, Padria)	66	6.9%
Area Goceano (es. Anela, Bono, Bultei, Esportatu.)	16	1.6%
Totale	985	100%

Fonte: Servizio Gestione e Risorse Umane – AOU Sassari

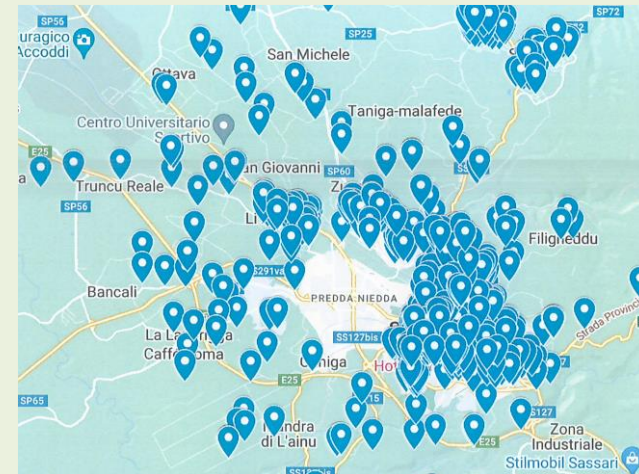


Distribuzione nazionale dipendenti AOU Sassari per residenza

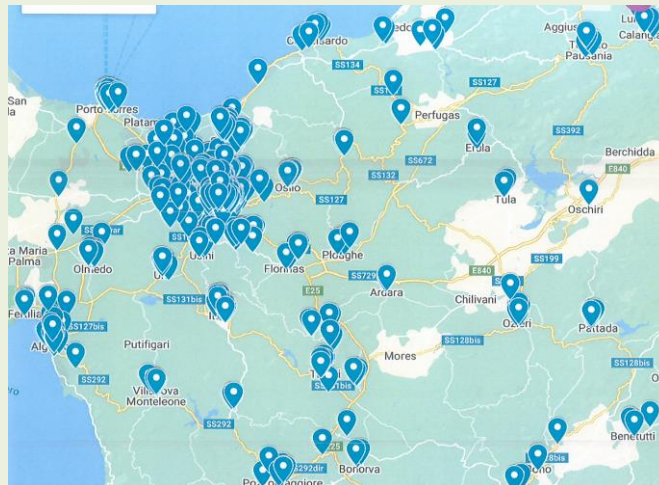
P.S.C.L. "muovere persone ... non veicoli"



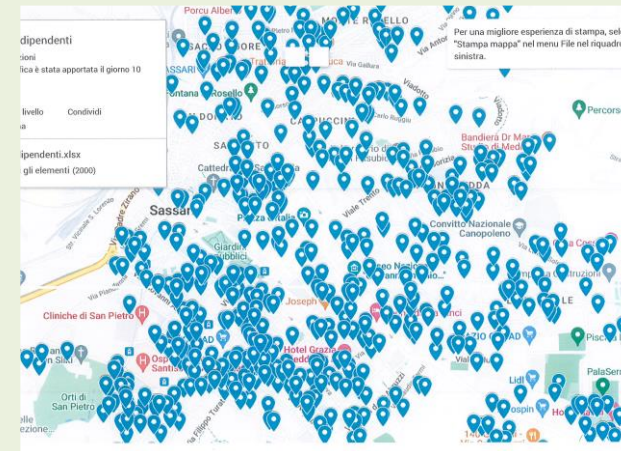
Distribuzione regionale dipendenti AO Sassari per residenza



Distribuzione area metropolitana Sassari dipendenti AO Sassari per residenza



Distribuzione Provincia Sassari dipendenti AO Sassari per residenza



Distribuzione area metropolitana Sassari dipendenti AO Sassari per residenza

P.S.C.L. “muovere persone ... non veicoli”



2.1.3 Orari di lavoro personale dipendenti e regolamento aziendale.

L'orario di lavoro del personale in servizio presso l'Azienda AOU di Sassari, con rapporto di lavoro a tempo indeterminato o determinato, a tempo pieno o parziale, è disciplinato dal relativo Regolamento Aziendale nel rispetto dai principi previsti dalle norme di legge e dal contratto nazionale di lavoro.

Possiamo sintetizzare gli orari di lavoro contenuti nel citato regolamento aziendale, ivi compresi i tempi di vestizione, vestizione e consegna nella relativa tabella:

Profili orari dipendenti AOU Sassari

PERSONALE NON TURNISTA		Inizio turno (con periodo di vestizione)	PAUSA PRANZO	Fine turno
MODALITA' (lun.-ven)	Profilo 1	08.00 (07.50)	14.00 – 14.30	17.30 (17.35)
MODALITA' (lun.-ven)	Profilo 2	08.00 (07.50)		14.00 (14.05)

PERSONALE TURNISTA H 12		Inizio turno	Fine turno)	Inizio turno	Fine turno
MODALITA' 6 giorni	Profilo 3	08.00 (07.50)	14.00 (14.05)	14.00 (13.55)	20.00 (20.05)
MODALITA' 6 giorni (personale in servizio presso l'obitorio)	Profilo 4	07.00 (06.50)	13.00 (13.05)	13.00 (12.50)	19.00 (19.05)
MODALITA' 5 giorni	Profilo 5	07.00 (06.55)	14.12 (14.22)	14.00 (13.55)	21.12 (21.22)
				12.43 (12.43)	20.00(20.10)

I periodi di vestizione e svestizione max 15 min.)

Regolamento Aziendale orario di lavoro – AOU Sassari

PERSONALE TURNISTA H 24		Inizio turno	Fine turno	Inizio turno	Fine turno	Inizio turno	Fine turno
MODALITA' standard su 5 giorni	Profilo 6 (in 5°)	07.00 (06.50)	14.12 (14.27)	14.00 (13.50)	21.12 (21.27)	21.00 (20.50)	07.12 (07.27)
MODALITA servizi H24	Profilo 7 (in 6°)	07.50 (07.45)	14.00 (14.10)	14.00 (13.55)	20.05 (20.15)	20.05 (20.00)	07.50 (08.00)
MODALITA Blocchi Operatori	Profilo 8 (in 6°)	07.00 (06.55)	14.12 (14.32)	12.48 (12.43)	20.00 (20.20)	20.00 (19.55)	07.00 (07.20)

Dalla elaborazione dei dati forniti dalla S.C. gestione Risorse Umane dall'AOU di Sassari la popolazione aziendale può essere ulteriormente classificata, rispetto al profilo orario di appartenenza, secondo il segue prospetto:

Attribuzione profili orari dipendenti AOU - Sassari

Profilo orario	dipendenti	percentuale	Profilo orario	dipendenti	percentuale
Personale (h 6solo mattina)	592	20.5%	Coordinatori	71	2.4%
Turnista (su due turni)	396	13.7%	Aea Dirigenza	798	9.6%
Turnista (su tre turni)	891	30.9%	Part-time	90	3.1%
Altri	31	1.07%			

Fonte: Servizio Gestione e Risorse Umane – AOU Sassari



2.1.4 Incidenza infortuni sul lavoro “in itinere” dipendenti AOU - Sassari

Nell’anno 2021 si sono registrate n. 28 pratiche di infortuni sul lavoro “in itinere” che riguardano altrettanti dipendenti dell’AOU di Sassari, per una decurtazione complessiva di **1433 giorni di lavoro**, e una media di **51 giorni di assenza dal servizio**, come rappresentato nella tab. successive.

Tab. Infortuni sul lavoro in itinere dipendenti AOU – Sassari, anno 2021

eventi	N. pratiche/anno	Media gg. di assenza	Percentuale/dotaz. organica
Infortuni sul lavoro “in itinere”, 2021	28	51	1%

Fonte: Servizio Gestione e Risorse Umane – AOU Sassari

2.1.5 Risorse, servizi e dotazioni aziendali

L’Azienda AOU di Sassari negli anni scorso ha intrapreso una serie di misure per regolamentare gli accessi e la sosta delle autovetture all’interno delle aree di pertinenza aziendale, riassunte in un “*Regolamento di accesso, parcheggio e circolazione ed il controllo nelle aree di pertinenza interna*”.

Allo stato attuale la sola area dedicata ai parcheggi in abbonamento per il personale dipendente dell’AOU di Sassari e per il solo

personale universitario che opera negli stabili dell’AOU di Sassari è situata presso lo spazio interno antistante lo Stabilimento del Complesso Microbiologico. La tariffa mensile prevista per l’abbonamento ai parcheggi degli autoveicoli e di Euro 30 mentre per i motoveicoli è di Euro 10.

All’interno dell’area, con parcheggio custodito da un servizio in outsourcing di vigilanza sulla viabilità, vi sono complessivamente n. 150 stalli.

L’accesso e il conseguente utilizzo delle aree di sosta dei parcheggi interna di competenza dell’AOU di Sassari è concesso agli utenti esterni previo pagamento con applicazione della tariffazione oraria o emissioni di abbonamenti a tariffazione mensile.

Al personale dipendente AOU e UNISS che accede agli spazi aziendali riservate ad aree di sosta per veicoli, motocicli, etc si applica una riduzione della tariffa ordinaria nella misura del 0.40 cent./ora per le autovetture e Euro 0.20 cent./ora per i motoveicoli.

Al personale sanitario e tecnico in regime di reperibilità, in caso di chiamata al servizio attivo è garantita la sosta gratuita all’interno dell’area parcheggi durante i giorni feriali dalle ore 20.00 alle ore 06.00 del giorno successivo con obbligo di compilazione di un registro custodito dagli addetti alla vigilanza fornendo i propri dati anagrafici, il numero di matricola, la Struttura di appartenenza e indicando il giorno e l’ora di ingresso.



Ulteriori aree aziendali riservate alla sosta di autoveicoli, e motoveicoli ubicate presso il Plesso SS. Annunziata (ala sud) e il Palazzo Rosa sono attualmente interdette a seguito dell'emergenza sanitaria di Covid 19.

• Aree di sosta riservate ai dipendenti	
Budge annuale assegnato	no
Risorse umane dedicate	no
• Aree di sosta riservate ai dipendenti	
Numero posti autoveicoli	150
Numero posti motoveicoli/motocicli	0
Numero posti bici	0
Numero posti bici pieghevoli all'interno	0
Aree deposito monopattini	0
• Servizi di trasporto per i dipendenti	
Navetta aziendale	no
Automobili Aziendali	no
Moto/biciclette/monopattini aziendali	no
Car sharing aziendale	no
Piattaforma Car-pooling aziendale	no
• Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti	
Incentivi per l'acquisto di abbonamenti al TPL	no
Convenzioni per agevolazioni tariffe servizio TPL	no

Incentivi per la tariffazione accesso area parcheggi aziendali in Carpooling

• Bonus acquisto di servizi di Sharing Mobility	no
• Incentivi per l'uso della bicicletta	no
• Spogliatoi con presenza di docce	no

2.2 Analisi del Trasporto Pubblico Locale (TPL)

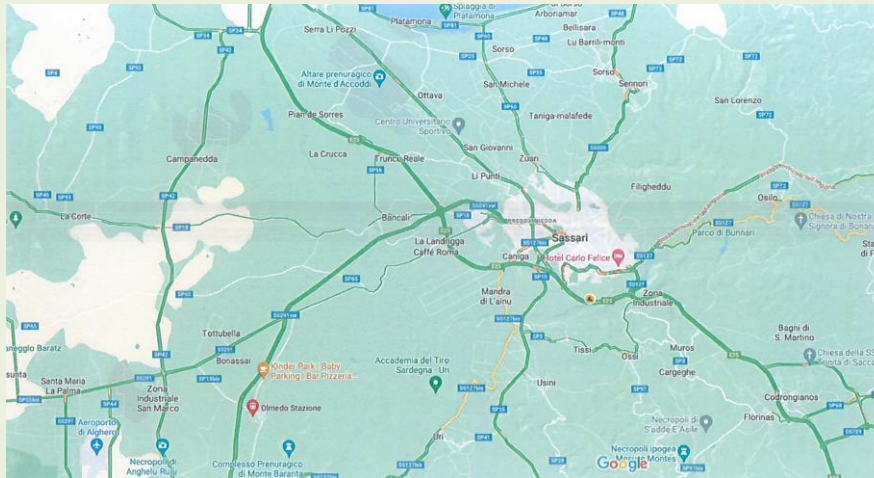
Le strutture sanitarie dell'AOU di Sassari, e principalmente il Plesso SS. Annunziata e il Complesso Cliniche S.Pietro, sono situate nella zona sud della città di Sassari, con accessibilità urbana al macrosistema "Budapest – Italia – Turati" più agevole per quanto riguarda l'ingresso in città dall'area extraurbana dalla SS 131 che attraverso il percorso urbano quale collegamento interquartiere (es. dai quartieri di *Li Punti, S. Maria di Pisa, Latte Dolce, Carbonazzi, Luna e Sole, etc*) e di collegamento al centro attivo.

Dai dati relativi al Piano Urbano di Mobilità del Comune di Sassari si rileva come la mobilità totale presso la città di Sassari è rappresentata da circa 80.000 spostamenti con un incremento di circa il 15% rispetto al periodo precedente.

All'interno di questo incremento, va rilevato come la mobilità extraurbana sia cresciuta di quasi il 73%, mentre la mobilità urbana è cresciuta di soli cinque punti in percentuale.



Gli *spostamenti extraurbani* sono in notevole aumento: allo stato attuale si stima una prevalenza degli spostamenti in auto pari al 50% rispetto a quelli soddisfatti da TPL pari al 46%.



Principali reti stradali extraurbane Città Sassari

Per la mobilità urbana il fenomeno più chiaro è costituito dalla diminuzione degli spostamenti pedonali a tutto vantaggio dell'auto. Il risultato è che l'auto assorbe il 49% di spostamenti sul totale mentre il trasporto pubblico si attesta solo al 13%.

Per quanto riguarda l'accessibilità dell'Azienda Ospedaliera di Sassari mediante **trasporto pubblico locale**, la zona è servita in

modo soddisfacente e con una buona capillarità soprattutto nei percorsi urbani e quale collegamento interquartiere.

2.2.1 Il trasporto urbano nella Città di Sassari

Vi sono **6 linee urbane** nella *fascia oraria diurna* e **2 linee urbane notturne** (dalle ore 22.30 sino alle 3.30) e la **Metropolitana** di superficie con fermate nei pressi degli ingressi principali dell'Azienda.



Rete urbana Trasporti Pubblico Locale Città Sassari

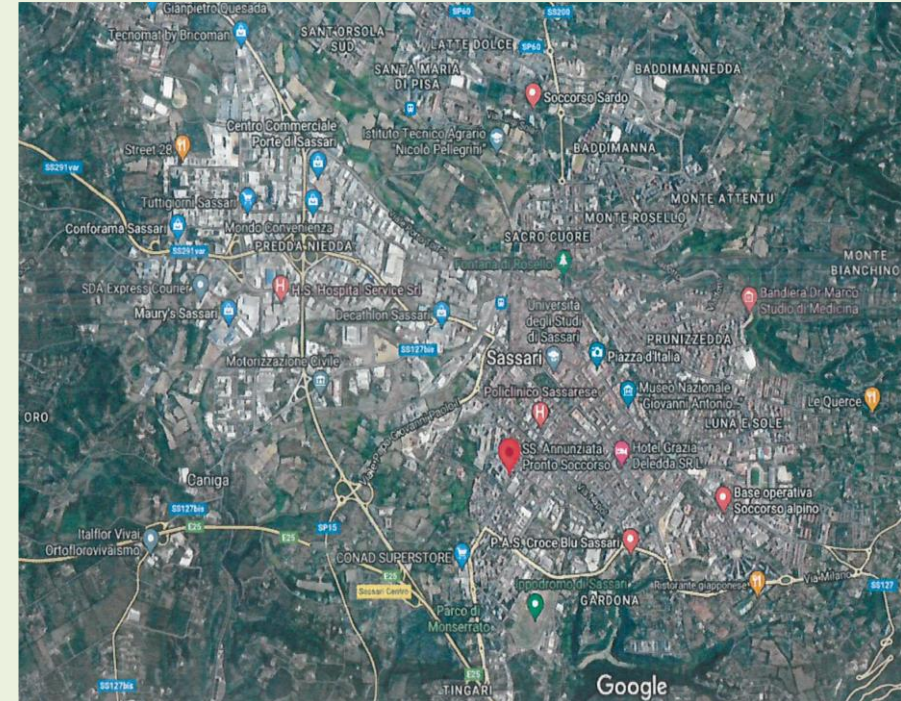
P.S.C.L. "muovere persone ... non veicoli"

Le linee con fermate più vicine rispetto agli accessi dell'AOU di Sassari sono le seguenti:

- **LINEA 1:** attraversa la città *da nord a sud*
- **LINEA 1/:** attraversa la città *da nord-est a sudovest*
- **LINEA 6:** attraversa la città *da sud-ovest a est*
- **LINEA 7:** attraversa la città *da nord a sud-est*
- **LINEA 22:** attraversa la città *da nord-ovest a sud*
- **METROPOLITANA:** attraversa la città *da nord al centro*

Per quanto riguarda il collegamento con le borgate, sono presenti 14 linee suburbane che garantiscono il collegamento continuo con il centro urbano con capolinea unico situato in **via Tavolara**, con distanza rispetto alle Strutture Sanitarie dell'AOU di Sassari di circa 2 Km e tempi di percorrenza con percorso pedonale di circa 10 min.

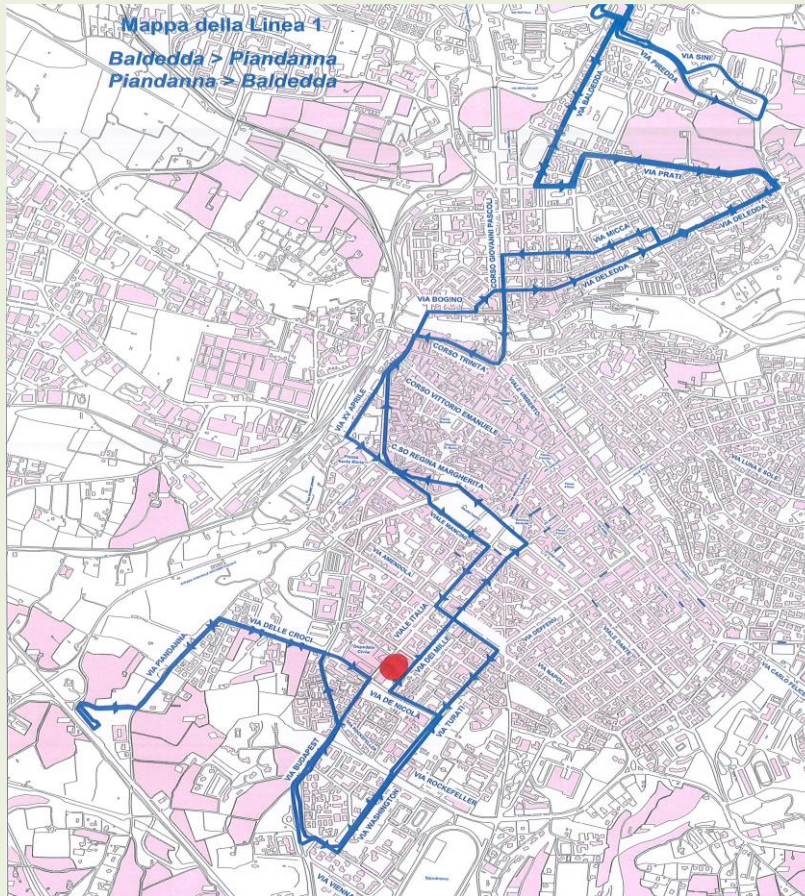
Possibile alternativa per il raggiungimento del posto di lavoro la **METROPOLITANA** e alcune **LINEE URBANE** che collegano il centro urbano (*zona Emiciclo Garibaldi*) con la *zona Ospedale*.



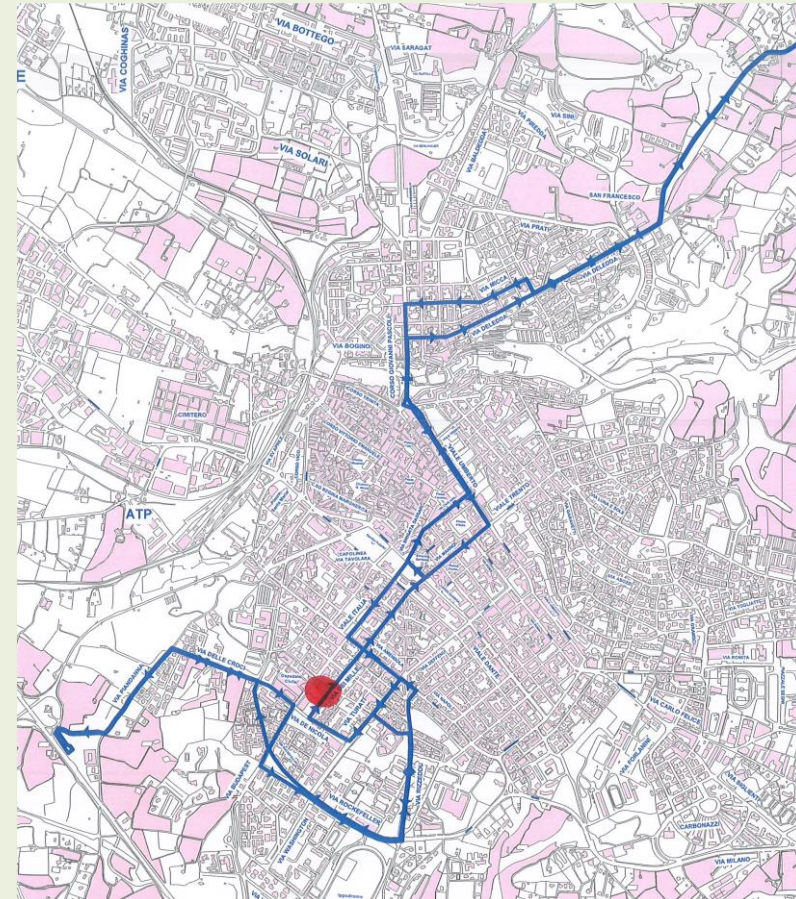
Ubicazione strutture AOU Sassari



LINEA 1 – BALDEDDA PIANDANNA

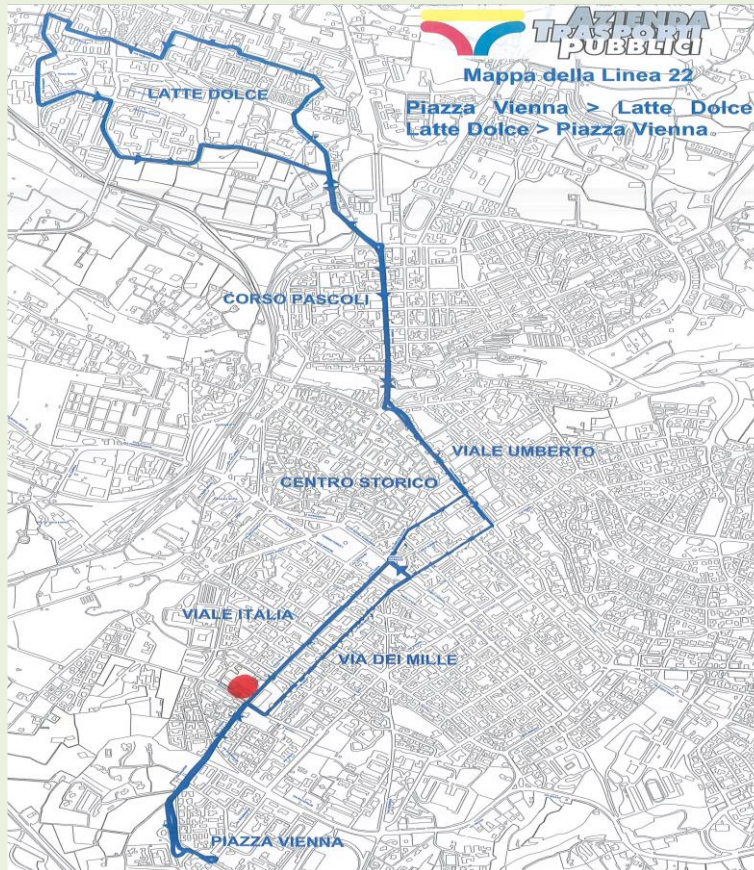


LINEA 1/ - SAN FRANCESCO PIANDANNA

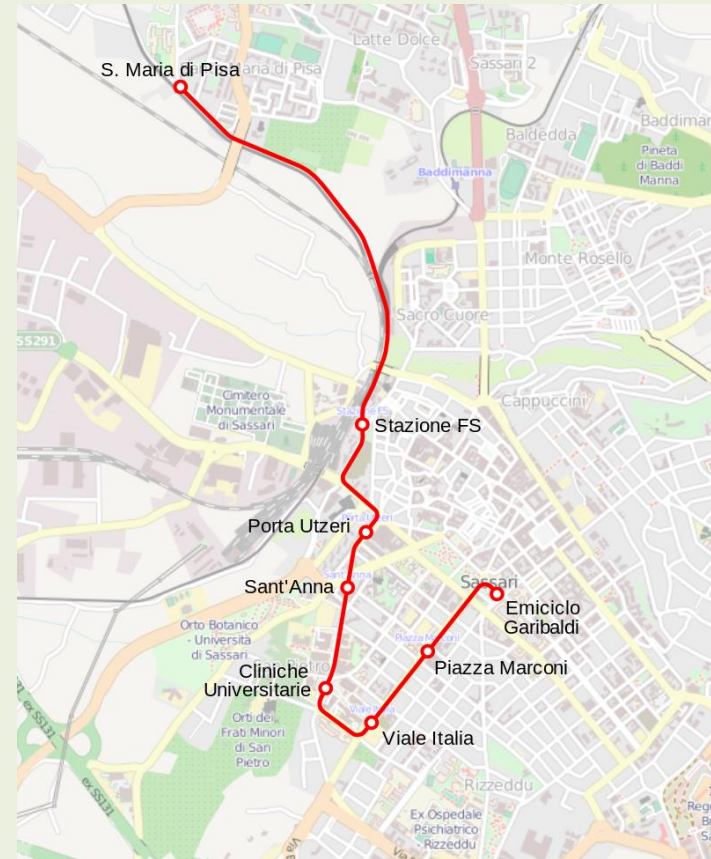




LINEA 22 – PIAZZA VIENNA LATTE DOLCE



LINEA METROPOLITANA



P.S.C.L. “muovere persone ... non veicoli”



fascia oraria	ORARI - FERIALI Linea 1/ (San Francesco)			
	PARTENZE DA SAN FRANCESCO		PARTENZE DA PIANDANNA	
	6.00	6.20	6.50	6.20
7.00	7.20		7.20	
8.00	8.00	8.50	8.00	8.40
9.00	9.30		9.30	
10.00	10.10	10.50	10.10	10.50
11.00	11.30		11.30	
12.00	12.10	12.50	12.10	12.50
13.00	13.35*		13.33	
14.00	14.10	14.50	14.10	14.50
15.00	15.30		15.30	
16.00	16.10	16.50	16.10	16.50
17.00	17.30		17.30	
18.00	18.10	18.50	18.10	18.50
19.00	19.30		19.30	
20.00	20.10	20.45	20.10	20.45
21.00	21.30		21.20	
22.00	22.05		22.05	

fascia oraria	ORARI - FERIALI - Linea 6			
	PARTENZE DA PIAZZA VIENNA		PASSAGGI PER CARBONAZZI	
	6.00	6.20	6.52	6.40
7.00	7.20	7.55	7.15	7.40
8.00	8.22	8.52	8.15	8.45
9.00	9.22	9.52	9.15	9.45
10.00	10.22	10.52	10.15	10.45
11.00	11.22	11.52	11.15	11.45
12.00	12.22	12.52	12.15	12.45
13.00	13.22		13.15	13.45
14.00	14.15	14.40	14.15	14.35
15.00	15.19	15.43	15.00	15.40
16.00	16.16	16.40	16.05	16.40
17.00	17.13	17.37	17.00	17.35
18.00	18.10	18.34	18.00	18.30 18.55
19.00	19.07	19.31	19.25	19.55
20.00	20.04	20.25 20.55	20.25	
21.00	21.45		21.15	
22.00			22.05	

fascia oraria	ORARI - FERIALI Linea 1 (Baldedda)	
	PARTENZE DA VIA BALDEDDA	
	6.00	
7.00	7.40	
8.00	8.15	
9.00	9.10	9.50
10.00	10.30	
11.00	11.10	11.50
12.00	12.30	
13.00	13.05	13.45
14.00	14.30	
15.00	15.10	15.50
16.00	16.30	
17.00	17.10	17.50
18.00	18.30	
19.00	19.10	19.50
20.00	20.30	
21.00		
22.00		

fascia oraria	ORARI - FERIALI - Linea 7			
	PARTENZE DA MOTEL LA GIOCCA		PASSAGGI PER PRUNIZZEDA	
	6.00	6.15	6.45	6.15
7.00	7.20	7.45	7.10	7.45* 7.47
8.00	8.00	8.24 8.42	8.10	8.25 8.49
9.00	9.00	9.18 9.36 9.54	9.07	9.25 9.43
10.00	10.12	10.30 10.48	10.01	10.19 10.37 10.55
11.00	11.06	11.24 11.42	11.13	11.31 11.49
12.00	12.00	12.18 12.36 12.54	12.07	12.25 12.43
13.00	13.12	13.35 13.48	13.01	13.33
14.00	14.42		14.00	14.25
15.00	15.08	15.30 15.52	15.05	15.33 15.55
16.00	16.14	16.36 16.58	16.17	16.39
17.00	17.20	17.50	17.01	17.23 17.45
18.00	18.15	18.40	18.15	18.40
19.00	19.05	19.30 19.55	19.05	19.30 19.55
20.00	20.25	20.40	20.05	
21.00	21.00	21.38	21.00	21.30
22.00	22.00		22.00	



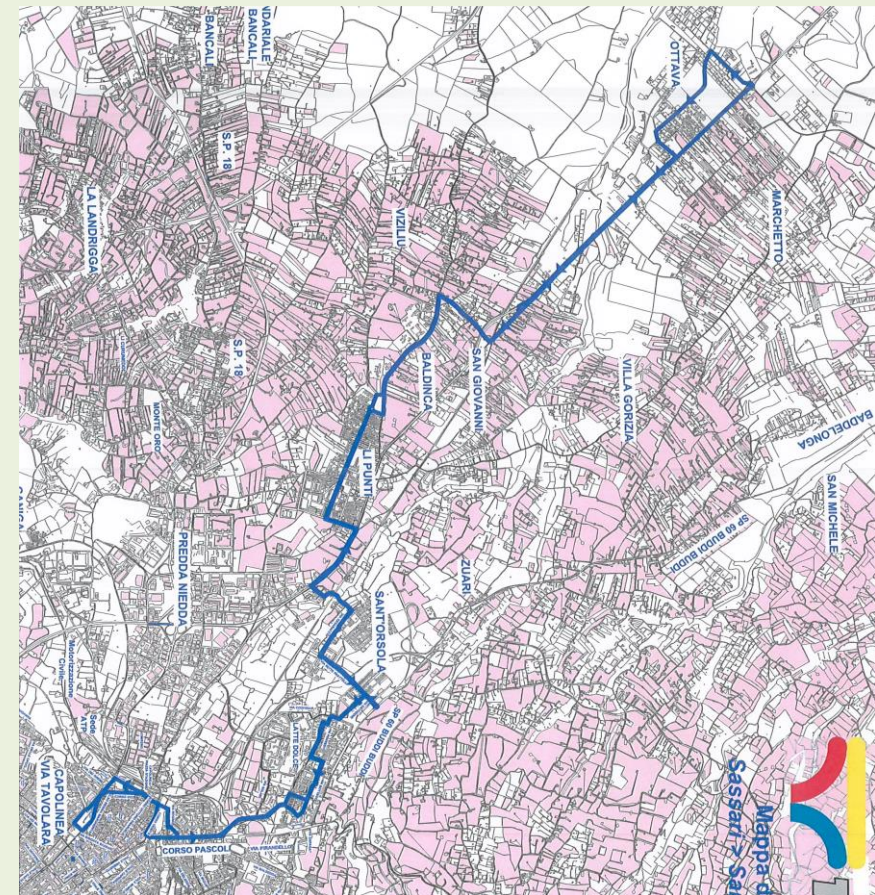
Il sistema di trasporti traffico locale della città di Sassari prevede inoltre n. 2 linee urbane notturne (dalle ore 22.30 alle ore 03.30) con fermata in viale Italia presso l'ingresso dell'Ospedale SS. Annunziata (fronte Pronto Soccorso). Inoltre sono previste n. 14 linee sulle tratte suburbane che collegano la maggior parte delle borgate di competenza del Comune di Sassari al centro della città con capolinea integrato presso via Tavolara (Giardini Pubblici).

LINEE SUBURBANE

Il sistema traffico pubblico locale della Città di Sassari è garantito dall'Azienda Trasporti Pubblici (ATP) mediante tratte dedicate al collegamento con le zone sub-urbane dell'Area Metropolitana di Sassari e il centro urbano della città. Complessivamente le linee sub-urbane sono 14 che garantiscono il collegamento giornaliero con le borgate di Bancali, Marchetto, San Camillo, Sant'Orsola, La Landrigga, Li Punti-Ottava, Pian di Sorres.

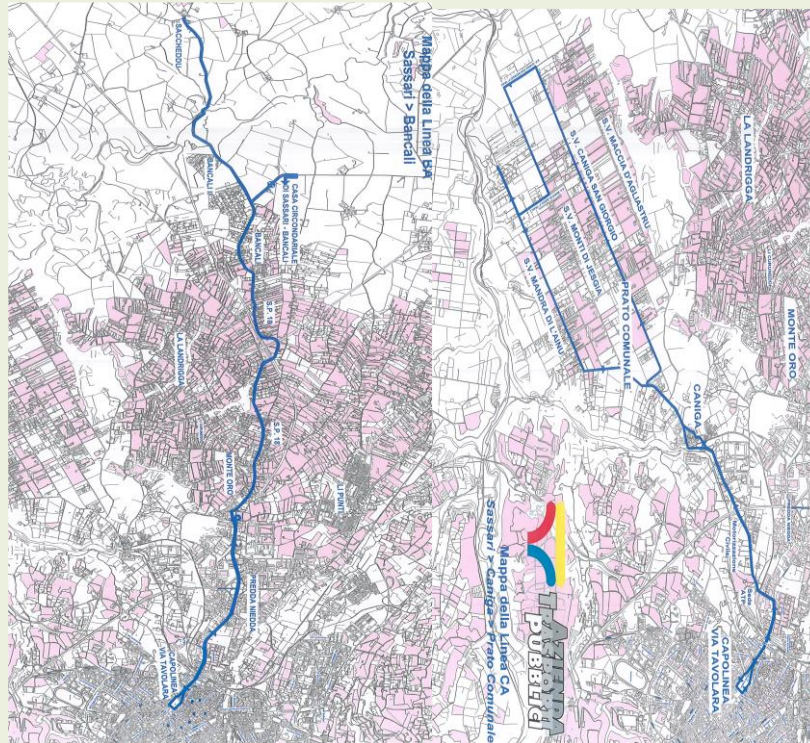
L'Azienda trasporti garantisce per tutto l'anno inoltre il collegamento con la Zona Industriale di Predda Niedda, la Marina di Platamona, e, relativamente al periodo estivo, gli stabilimenti balneari della litoranea di Platamona di competenza del Comune di Sassari con le fermate nelle rispettive discese a mare.

LI PUNTI – OTTAVA



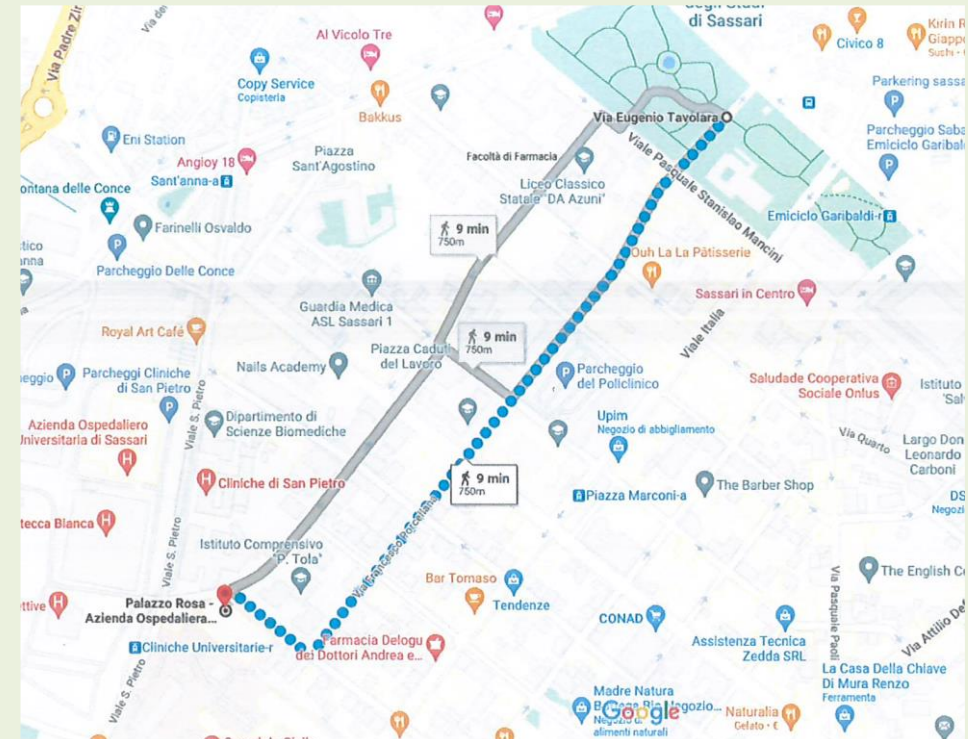


BANCALI – CANIGA



Il percorso pedonale dal capolinea indicato per recarsi presso gli edifici Aziendali è di circa 750 m. con un tempo di percorrenza di circa 9 min. Una soluzione di mobilità intermodale è la metropolitana “metro Sassari” con capolinea Emiciclo Garibaldi

(Giardini Pubblici) e fermata via Italia fronte pronto Soccorso Ospedale SS. Annunziata



Per quanto riguarda l’accessibilità tramite **piste ciclabili** si evidenzia come nell’area perimetrale del Plesso SS. Annunziata sono presenti infrastrutture per percorsi in bicicletta che collegano



le Strutture Sanitarie dell’AOU con il *Centro Urbano e diversi quartieri della Città*.

Da verificare l’integrazione intermodale della rete ciclabile e piste ciclopedonali con i mezzi di trasporto collettivo (autobus, treni, metropolitana).

In aggiunta a ciò risultano disponibili in città, anche in vicinanza dell’ingresso del Plesso SS. Annunziata, diverse postazioni di bike – Sharing, di cui n. 6 bici libere e n.3 posti liberi, presso il Parcheggio APCOA di via dei mille che offrono una possibilità di spostamento veloce ed economico.

2.2.2 Il trasporto extraurbano da e verso la Città di Sassari

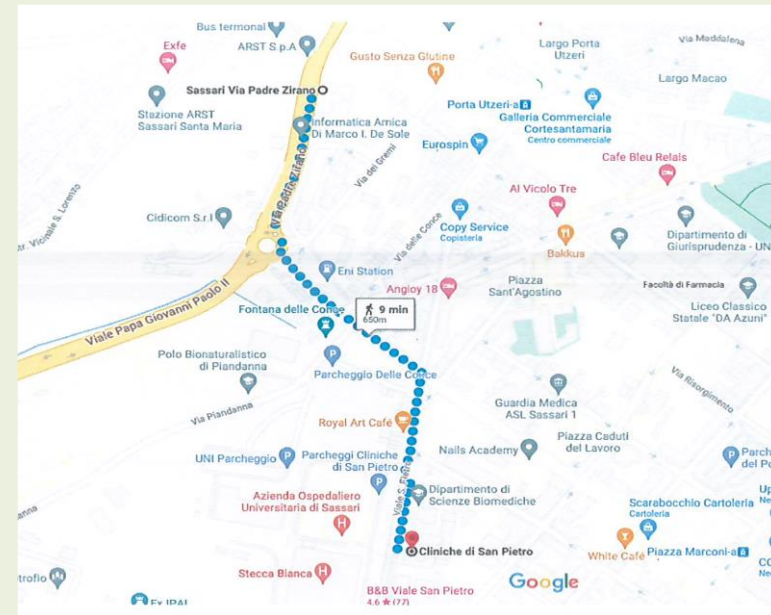
Per quanto riguarda il trasporto extraurbano è garantito dall’Azienda Regione Sarda Trasporti (ARST) che su tutto il territorio regionale garantisce il servizio di trasporto di persone e di bagagli.

Nella Città di Sassari garantisce il trasporto in ambito urbano in quanto gestore della linea di metro tranvia “*MetroSassari*”.

Inoltre presso la Provincia di Sassari, nel settore ferroviario garantisce l’offerta di TPL assicurando n. 2 linee:

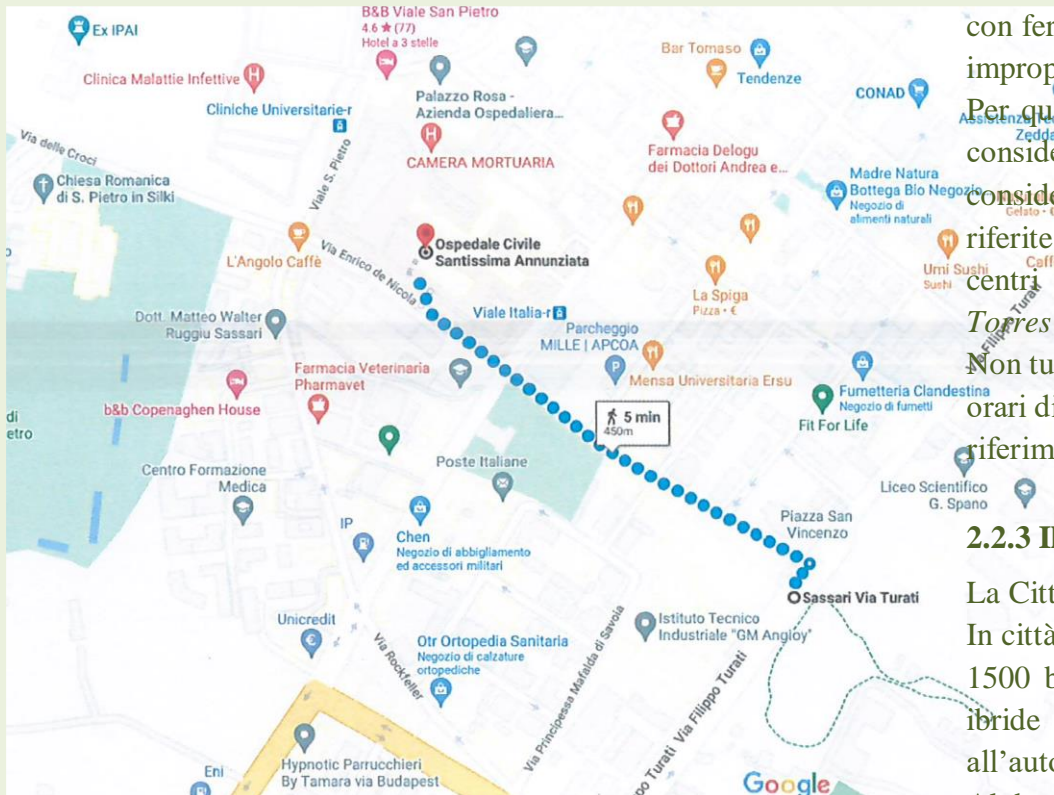
- Sassari – Alghero;
- Sassari – Sorso;

Soppressa di recente la tratta ferroviaria Sassari – Nulvi. Le diverse linee extraurbane che l’ARST garantisce per il collegamento extraurbano tra i differenti centri urbani del territorio e la Città Metropolitana di Sassari, l’Azienda è dotata di un Centro Intermodale di fermate autobus situata nella Città di Sassari in via Padre Zirano e distante dalle Strutture Sanitarie dell’AOU di Sassari circa 650 metri, con un tempo di percorrenza sul percorso pedonale di circa 9 min.





Ulteriore snodo per le fermate degli autobus è il più agevole sito di **via Turati** ubicato nelle vicinanze degli accessi alle Strutture Ospedaliere, consentendo il raggiungimento delle stesse con un percorso pedonale della durata di 5 min. (con un percorso pedonale di 450 metri).



In prossimità del Centro Intermodale di via Padre Zirano è prevista una fermata del tratto ferroviario *Sassari – Alghero*.

La stazione ferroviaria *FS* situata in *Piazza della Stazione* può garantire il raggiungimento delle strutture dell’AOU di Sassari attraverso il servizio di metro-tranvia denominato “*MetroSassari*” con fermate negli ingressi degli ospedali. In tal senso è da ritenersi improponibile il percorso pedonale per le distanze da compiere.

Per quanto riguarda il capolinea degli Autobus presso via Turati, considerato molto agevole per i dipendenti dell’AOU di Sassari considerate la distanza esigua dalle Strutture Ospedaliere, sono riferite alle linee che collegano la città di Sassari con i piccoli centri urbani quali *Ossi, Tissi, Codrongianos, Ploaghe, Porto Torres Z.I.*

Non tutti gli orari di partenza/arrivo sono sovrapponibili con gli orari di lavoro dei dipendenti dell’AOU di Sassari, con particolare riferimento all’organizzazione del lavoro “*a turni*”

2.2.3 Il trasporto urbano nella Città di Alghero

La Città di Alghero è la regina della mobilità green della Sardegna. In città si possono noleggiare circa 250 monopattini elettrici e oltre 1500 biciclette. Tra bici classiche, elettriche, monopattini e auto ibride in *car sharing* Alghero offre diverse alternative all’automobile. Secondo l’Associazione Sardegna Cicloturismo Alghero vanta il primato regionale per lamicro mobilità sostenibile

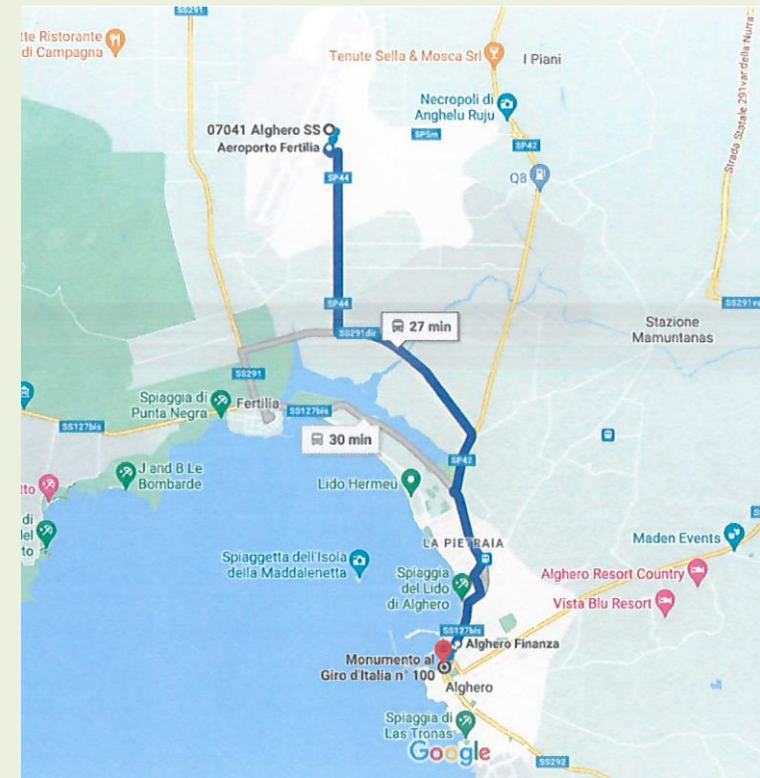


in proporzione al numero di abitanti. Ad Alghero la scelta della mobilità green è favorita da circa 25 Km di piste ciclabili, che rendono perfettamente raggiungibili i diversi punti della città. Per il servizio noleggio dei mezzi green sono previste tariffe scontate per ordini professionali, aziende del territorio, associazioni locali e studenti. L'Amministrazione Comunale di Alghero sta definendo un piano del traffico per la riduzione dell'inquinamento e con incentivi per la mobilità sostenibile.

L'Ospedale Marino "Regina Margherita di Alghero" è una struttura sanitaria articolata su 4 livelli fuori terra ubicata in via I°Maggio in Loc. La Pietraia situata a nord della città. Il presidio è servito da piste ciclabili che consentono ai dipendenti di recarsi al lavoro attraverso l'utilizzo della mobilità green da qualsiasi quartiere della città. Il trasporto Pubblico locale è garantito dall'Azienda trasporti Pubblici Regionale ARST con fermata fronte ingresso Ospedale. Le linee che prevedono una fermata presso il presidio ospedaliero sono:

- **AEROPORTO FERTILIA – STAZIONE**
Collega l'Aeroporto con la città di Alghero, con capolinea Stazione ferroviaria, con transito presso la borgata di Fertilia;
- **ALGHERO –PIETRAIA**

Garantisce il collegamento interquartiere della città di Alghero



- **ALGHERO – OSPEDALE MARINO – FERTILIA**
Garantisce il collegamento tra il centro della città di Alghero e la borgata di Fertilia con transito con percorso zona Lido e fermata presso l’Ospedale Marino di Alghero



2.2.4 Il trasporto extraurbano nella Città di Alghero

Il Collegamento tra la città di Alghero e la città metropolitana di Sassari è garantita inoltre dalla linea ferro tramviaria anch’essa gestita dall’Azienda ARST (Sistema Trasporti Regionali della Sardegna) con transito presso la città di Olmedo e alcune borgate delle due città. Interessante per i dipendenti dell’AOU di Sassari la fermata “Sassari Santa Maria” in quanto situata a ritroso del Centro Intermodale di via Padre Zirano, che prevede il compimento di un percorso pedonale sino alla zona Ospedale di circa 10 minuti. Il tempo di percorrenza della tratta è di circa 40 min. con orari più confacenti con le esigenze di mobilità dei lavoratori a turni (*prima corso dalle ore 05.30 e ultima alle ore 21.15*).

Altri collegamenti tra le due città sono garantiti dalle linee Autobus dell’ARST con capolinea nella città di Sassari previste in parte in Piazza della Stazione e in parte nel Centro Intermodale di via Padre Zirano.

La prima corsa è prevista per le due tratte intorno *alle ore 7.00 per un tempo di percorrenza di circa 60 min.*



2.3 Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile del Comune di Sassari (PUMS).

La città del Comune di Sassari conta circa 120 mila abitanti e rappresenta una delle principali realtà della Sardegna, oggi identificata anche come rete metropolitana del nord della Sardegna. Obiettivo principale del PUMS è quello di guidare il cambiamento, verso spostamenti più sostenibili, attraverso un set di azioni e di politiche, da mettere al centro di un nuovo modo di pianificare in cui la centro non vi è “l’auto”, ma “l’utente” nelle sue diverse caratteristiche sia di modalità di spostamenti (piedi, bici, TPL, auto) che fascia di età (particolari attenzioni alle utenze deboli anziani e bambini) che di motivo dello spostamento (sistematico, per lavoro o studio, occasionale, etc).

L’obiettivo, secondo le linee guida europee e la normativa nazionale, è quello di sviluppare un nuovo concetto di piano capace di affrontare le sfide e i problemi connessi al trasporto nelle aree urbane, suburbane e metropolitane, in maniera più sostenibile e integrata.

Unitamente alle tematiche legate alla sostenibilità ambientale del sistema della mobilità, il PUMS definisce misure specifiche per contribuire alla sicurezza stradale perseguendo “*la strategia per un trasporto sostenibile e intelligente*” della Commissione Europea con l’obiettivo a lungo termine di zero vittime entro l’anno 2050 (aspetto di sostenibilità sociale del piano).

Se i vecchi *piani di traffico* mettevano al centro l’automobile, relegando la mobilità pedonale e ciclabile a ruoli marginali e residuali, i piani di mobilità sostenibile di nuova generazione mette al centro l’uomo nelle varie declinazioni attraverso una riprogettazione degli spazi urbani non più contesi, ma condivisi, in cui **si riduce la velocità dei veicoli motorizzati** (*zone 30; la città dei 15 minuti*) e si creano quelle condizioni per una convivenza sicura tra le varie componenti che si muovono in modo longitudinale, e/o trasversale, all’asse della strada.

Strategie definite nel PUMS è garantire a tutti i cittadini soluzioni di trasporto che consentano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; migliorare **le condizioni di sicurezza; ridurre l’inquinamento atmosferico e acustico**, le emissioni di gas serra e i **consumi energetici**, migliorare **l’efficienza e l’economicità dei trasporti**. Ulteriori obiettivi migliorare l’attrattività del territorio e la qualità dell’ambiente urbano di Sassari a beneficio della collettività. Oltre al **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** la cui redazione è affidato alla Società Sintagma di Perugia, è prevista la redazione del **Piano Generale del Traffico urbano, del Piano di Trasporto Pubblico Urbano, il Piciplan, e il Piano di abbattimento delle barriere architettoniche**.



2.3 Analisi degli spostamenti casa – lavoro (Mobility Survey)

L'analisi preliminare alla redazione del presente PSCL, con particolare riferimento alla fase progettuale, è stata preceduta dalla rilevazione del bisogno di mobilità dei dipendenti dell'Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari, iniziativa promossa dalla Direzione Strategica Aziendale e rivolta alla popolazione aziendale attraverso la somministrazione di un questionario (*Mobility Survey*) mediante l'applicativo "google moduli"

Il questionario somministrato ai dipendenti ha consentito di raccogliere informazioni relativi ai seguenti ambiti a ciascuna delle quali è dedicata una sezione del questionario:

- Caratteristiche degli spostamenti casa – lavoro;
- Propensione al cambiamento;
- Analisi lavorativa
- Informazioni generali del dipendente intervistato.

L'indagine conoscitiva online è rimasta aperta a tutti i dipendenti dal 19/09/2022 al 07/10/2022.

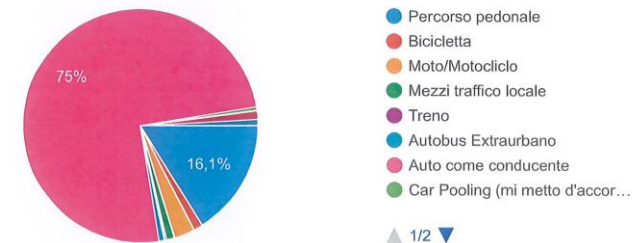
Al *Mobility Survey* hanno aderito **1159 dipendenti** con una percentuale di adesione di oltre il **41%** della popolazione aziendale.

Di seguito si riportano i dati ottenuti dalla compilazione dei questionari:

1 - Spostamenti casa - lavoro

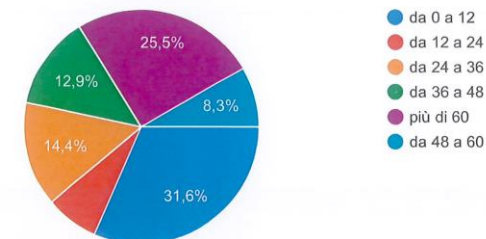
1.1 Quale mezzo utilizzi per recarti sul posto di lavoro?

1.159 risposte



1.2 Indica la spesa mensile (in Euro) che mediamente devi sostenere per la sosta della tua autovettura nei pressi del luogo di lavoro:

1.159 risposte

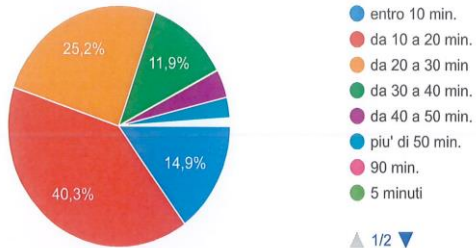




1.4 Quanto tempo impieghi complessivamente per compiere lo spostamento casa-lavoro?

Copia

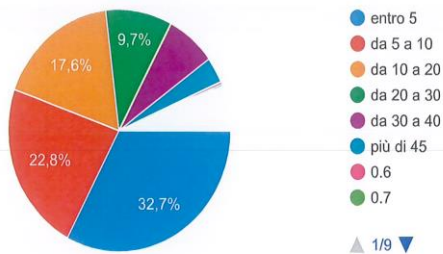
1.159 risposte



1.5 Quanto dista la tua abitazione dal posto di lavoro? (in Km). Se la distanza è inferiore al Km riportare il valore decimale (es. 600 metri = 0.6 Km.)

Copia

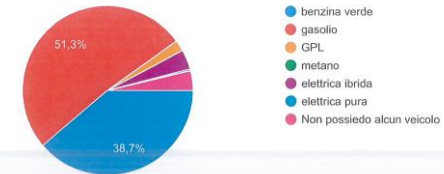
1.159 risposte



1.9 indica il tipo di alimentazione della tua auto

Copia

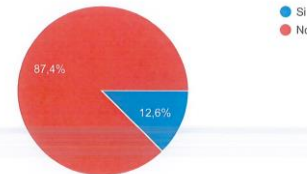
1.159 risposte



1.6 I mezzi di trasporto che utilizzi durante l'estate (nel periodo di inattività delle scuole) differiscono da quelli usati abitualmente?

Copia

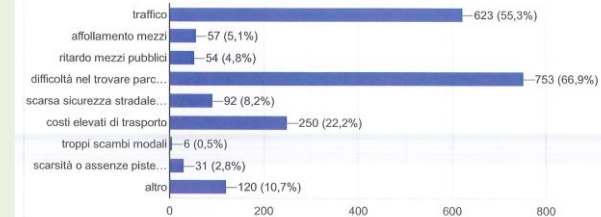
1.109 risposte



1.3 Se lo spostamento casa lavoro presenta delle criticita, indicane due più importanti:

Copia

1.126 risposte

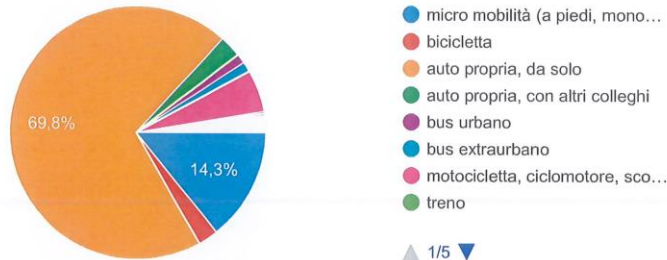




1.7 Qual è il mezzo prevalente che utilizzi per recarti a lavoro durante l'estate?



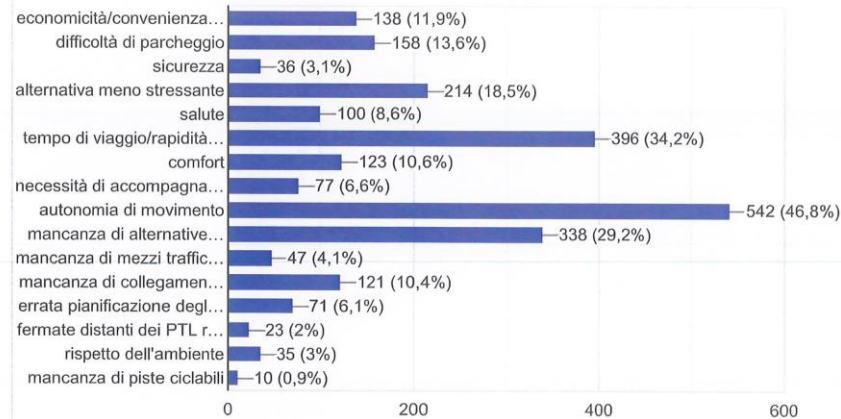
1.159 risposte



1.8 Quali sono i motivi della scelta del mezzo da te indicato per gli spostamenti casa-lavoro? (fino a 2 risposte possibili)



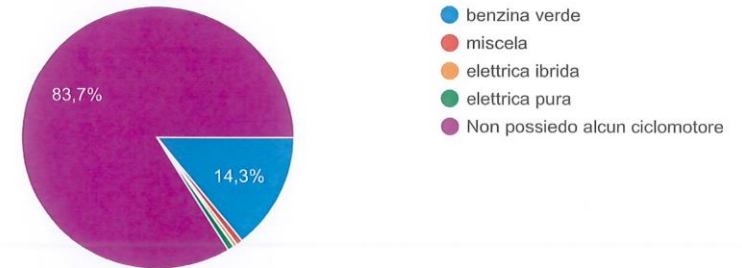
1.159 risposte



1.10 Indica il tipo di alimentazione del tuo motociclo/ciclomotore/scooter



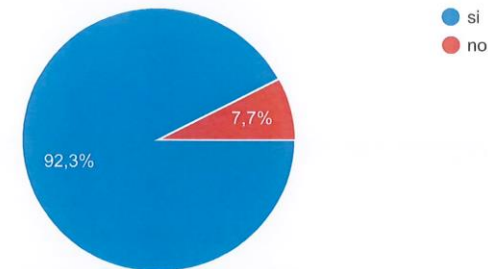
1.159 risposte



1.11 Ritieni che esistono significativi problemi di sosta dell'automobile in prossimità della sede di lavoro?

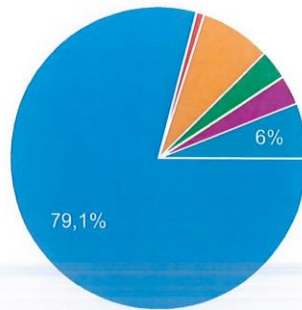


1.159 risposte



1.12 Di quale tipo?

1.159 risposte



- parcheggi sono scarsi e/o disagiati
- il tragitto dal luogo di sosta è insicuro e pericoloso
- il traffico è spesso congestionato in prossimità d...
- il proprio mezzo è esposto a possibili danni di atti vandalici...
- le contravvenzioni sono frequ...
- altro

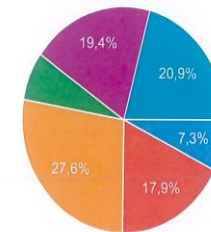


2 - Propensione al cambiamento

2.2 Quale tra i seguenti mezzi saresti disposto a utilizzare quale modalità diversa da quella che usi abitualmente?



1.159 risposte

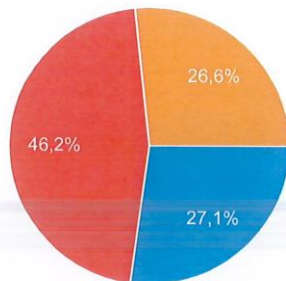


- Bicicletta
- Bici a pedalata assistita/vettura elettrica
- Trasporto Pubblico (bus o treno)
- Car Pooling (condivisione veicoli privati tra colleghi)
- Car sharing organizzate dal datore di lavoro mediante app...
- Altro

2.1 Per effettuare i tuoi spostamenti casa - lavoro, saresti disposto a utilizzare una modalità diversa da quella che usi abitualmente?



1.131 risposte

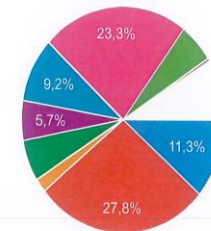


- Si
- Si, ma solo a date condizioni
- no, mai

2.3 A quali condizioni saresti disposto ad utilizzare i mezzi pubblici (PTL) per recarti a lavoro?



1.018 risposte

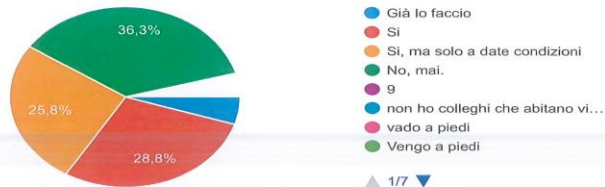


- Se venisse concesso un rimb...
- Se le corse dei mezzi pubblici...
- Se fossero disponibili parche...
- Se fossero presenti mezzi azi...
- Se le fermate dei mezzi pubbl...
- Se le fermate dei mezzi pubbl...
- Si, se ci fosse maggiore affid...
- Se l'acquisto del titolo di viag...



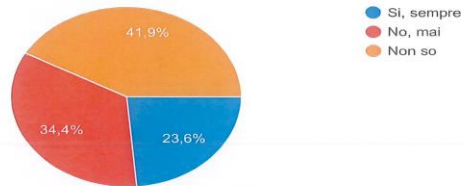
2.4 Saresti disposto a organizzarti con altre persone per recarti insieme a lavoro con un unico veicolo, condividendone i costi?

1.102 risposte



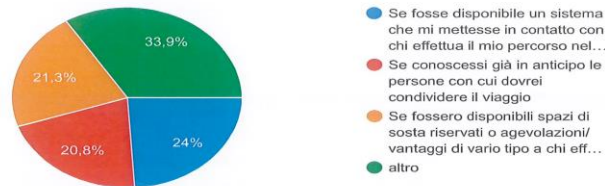
2.5 Saresti propenso a mettere a disposizione la tua auto per effettuare il car pooling (condivisione del tuo veicolo con altri colleghi)?

1.159 risposte



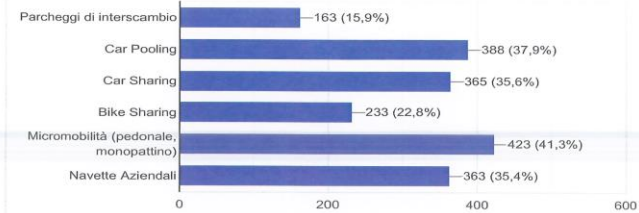
2.6 A quali condizioni saresti disposto a usufruire del car pooling?

1.159 risposte



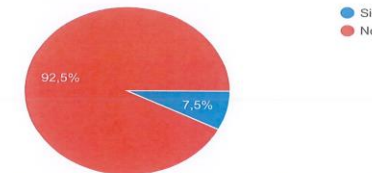
2.7 Quali tra queste iniziative di mobilità alternativa e sostenibile conosci? Indicane almeno due.

1.024 risposte



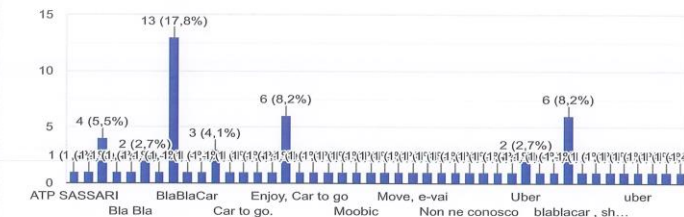
Conosci alcune delle "APP di infomobilità" che facilitano l'adozione di iniziative di mobilità sostenibile?

1.121 risposte



Se si, quale?

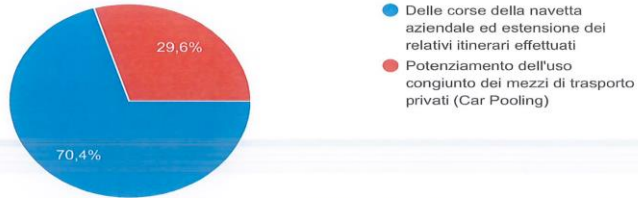
73 risposte





2.8 Quali delle seguenti proposte potrebbe agevolare i tuoi spostamenti tra casa e lavoro? 

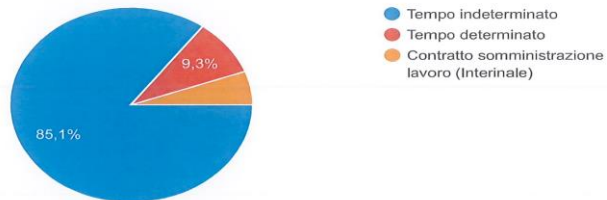
966 risposte




3 - Attività lavorativa

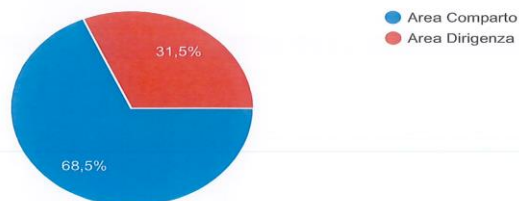
3.1 Indica la tipologia del tuo contratto 

1.146 risposte



3.2 Indica la Categoria nella quale sei inquadrato. 

1.144 risposte



2.3.1 Considerazioni e riflessioni indagine conoscitiva (Mobility Survey)

Dall'analisi delle informazioni che derivano dalla compilazione e successiva elaborazione dei questionari compilati, si evidenzia come il **75% dei dipendenti** dell'AOU di Sassari, utilizzi per il compimento dei percorsi casa – lavoro *il proprio veicolo come conducente*.

Tale percentuale è considerevolmente elevata se consideriamo che circa il **58% della popolazione aziendale risiede in ambito urbano e/o presso le borgate appartenenti alla Città Metropolitana di Sassari**. Per contro risulta incoraggiante il dato relativo *all'utilizzo del percorso pedonale per 187 dipendenti*, corrispondente ad una percentuale di **16.1% degli intervistati**. Scarso il ricorso all'utilizzo dei mezzi Trasporto Traffico Locale, che si attesta intorno al **1.9 %**, nonostante il presente Piano Mobilità presenti al proprio interno criteri di accessibilità all'**utilizzo dei mezzi TPL** (presenza di fermate presso gli ingressi delle Strutture Ospedaliere, percorsi non proibitivi rispetto ai centri intermodali ubicati nelle aree urbane, adozione dei principi di mobilità modulare).



La percentuale complessiva di iniziative alternative all'utilizzo del veicolo privato come conducente che prevede l'adozione di *iniziative di mobilità sostenibile per il 22,2%* della popolazione aziendale intervistata.

Durante il periodo estivo si evidenzia una riduzione di 6 punti percentuale sull'utilizzo del veicolo ad uso privato in favore dell'adozione di iniziative di mobilità sostenibile (*bicicletta, monopattino, micromobilità, etc*).

Per ciò che attiene il tempo impiegato per il compimento dei percorsi casa-lavoro si rileva che circa il **65% degli intervistati** corrispondente a **759 dipendenti** impegnano di media *20 minuti* per il raggiungimento delle Strutture Aziendali. Il **15% dei dipendenti** impiega *10 min.* per recarsi sul posto di lavoro.

I dati derivanti dal *Mobility Survey* hanno confermato il disagio più volte manifestato dai dipendenti rispetto alla disponibilità adeguata di parcheggi per la sosta dei veicoli nei pressi degli Stabilimenti Aziendali. Oltre il **92.3% dei dipendenti**, infatti, hanno rilevato difficoltà nel *reperimento e/o disponibilità di un parcheggio*,

condizione questa che incide negativamente sui tempi casa- lavoro e sul benessere organizzativo.

La disponibilità dei parcheggi dedicati ai dipendenti soddisfa una percentuale irrisoria della popolazione aziendale (**circa il 9.3%**).

Per ciò che attiene la *propensione al cambiamento* si rilevano dati significanti: il **70.4%** dei dipendenti (circa **850 intervistati**) ha espresso *parere favorevole* nei confronti dell'adozione di modelli di mobilità alternativi all'utilizzo del veicolo privato, purché adattabili alle esigenze dei lavoratori in termini di accessibilità, individuazione di percorsi agili, adattabilità orari delle tratte dei mezzi PTL con i differenti profili orari in uso all'organizzazione aziendale. Le differenti proposte di adozione di modelli di mobilità sostenibile sono state accolte positivamente da una percentuale rilevante degli intervistati, quali es. il *Car Sharing*, l'istituzione di una *navetta aziendale*, la condivisione del veicolo privato con altri colleghi per il compimento dei percorsi casa-lavoro (*Car Pooling*). Hanno partecipato al *Mobility Survey* **1159 dipendenti** in maggioranza con contratto di lavoro a tempo determinato; circa il **70%** degli intervistati afferiscono all'**Area del Comparto**.



Oltre il **65%** degli intervistati risultano essere *dependenti con lavoro a turni*, ed appartenenti per una percentuale di oltre il **75%** alla fascia di *età compresa tra i 40 e oltre i 50 anni di età*.

I dipendenti dell'AOU di Sassari che hanno aderito al Mobility Survey hanno dichiarato per una percentuale di circa il **63%** di *risiedere nell'ambito della Città di Sassari + borgate periferiche*, il **17%** nei *Centri Urbani dell'hinterland*, ed il restante **20%** residente in *Centri Urbani della Provincia di Sassari* che richiedono il compimento di lunghi percorsi (*oltre 40 Km. percorso A/R*) per il raggiungimento del posto di lavoro.

3. Parte progettuale

Le misure proposte scaturiscono dal raffronto tra la domanda di trasporto e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse disponibili.

3.1 Progettazione delle misure con stima dei benefici e stima dei costi.

Diverse sono le misure che possono essere previste nell'ambito di un PSCL per incentivare comportamenti virtuosi e orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane.

Le misure da implementare sono strettamente legate ai risultati emersi nel *benchmark* tra domanda e offerta e dalla propensione al cambiamento, ovvero come e a quali condizioni i dipendenti siano disposti a modificare le proprie abitudini di mobilità verso modi di trasporto più sostenibili.

La progettazione delle misure può essere aggregata per assi di azioni/intervento.

PROGETTAZIONE DELLE MISURE	AZIONI
ASSE 1 -	DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA
ASSE 2 -	FAVORIRE L'UTILIZZO DEL SISTEMA T.P.L.
ASSE 3	FAVORIRE LA MOBILITA' CICLABILE E LA MICROMOBILITA'
ASSE 4 -	RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA'
ASSE 5 -	ULTERIORI MISURE



3.1.1 Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata

Azioni Asse 1.

Azione 1- Attivazione servizio di bus navetta.

Azione 2- Carpooling

Azione 3- Sharing Mobility

Azione 4- Bonus elettrico

3.1.1.1 ASSE 1 Azione 1- Attivazione servizio di bus navetta.

Con l'obiettivo di disincentivare l'utilizzo individuale dell'auto privata si sta verificando la possibilità di introdurre un servizio navetta aziendale su prenotazione, perché se esistesse un servizio di bus navetta convenzionato con altri enti facente una fermata nel raggio di 1,5 Km dalla propria abitazione, ad un orario fisso, la mattina in corrispondenza dell'orario di lavoro in entrata per il personale amministrativo con orario di ufficio e per quello sanitario, con profilo orario articolato in 6 giorni lavorativi in h 6 (*profilo 1 -2*), in h 12 (*Profilo 3*) e in h 24 (*profilo 7*), e il pomeriggio verso casa, ci sarebbe interesse a usufruirne.

In particolare il servizio bus-navetta potrebbe rappresentare un importante **modello di mobilità intermodale** nel percorso lavoro case dei dipendenti che risiedono nelle borgate (*Capolinea*

centralizzato di via Tavolara) e/o per i dipendenti che utilizzano i mezzi di Trasporto Traffico Locale (TPL) – Autobus con capolinea verso il Centro Intermodale di via Padre Zirano, o nella linea ferroviaria Alghero – Sassari con fermata “Santa Maria”.

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari, se utilizzassero un mezzo collettivo, ridurrebbero i rischi legati all'incidentistica stradale e da stress legato alla guida quali traffico e ricerca del parcheggio, rinunciando all'uso del veicolo a motore, si inciderebbe sulla riduzione del traffico veicolare, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Stima dei costi: si dovrà verificare la fattibilità di condividere l'utilizzo de bus-navetta con altri Enti, ovvero di destinare risorse finanziarie per l'affidamento del servizio ad aziende specializzate.

3.1.1.1 ASSE 1 Azione 2- Carpooling

E' stata presa in considerazione l'adesione all'applicazione per agevolare lo spostamento casa lavoro e offrire un'alternativa di trasporto comoda, sicura, sostenibile e conveniente. Scaricando l'App e registrandosi gratuitamente, è possibile condividere il tragitto casa-lavoro con i colleghi che si trovano sullo stesso



percorso o vicino ad un punto di partenza comune, il parcheggio e le spese di viaggio.

L'iscrizione all'*App.* e la comprovata adesione al modello "*Carpooling*" potrebbero garantire l'accesso e l'utilizzo dei parcheggi aziendali, a titolo gratuito.

Stima dei benefici: il modello che rende possibile la condivisione dell'auto privata da parte dei colleghi che hanno percorsi ed orari compatibili negli spostamenti casa-lavoro consente il decongestionamento della viabilità e la riduzione di emissioni di anidride carbonica, oltre all'abbattimento alla spesa media pro-capite. Tramite l'*App.* dedicata è di fatto possibile organizzare i propri spostamenti, mettendo a disposizione l'auto (*driver*) o semplicemente viaggiando come passeggeri (*rider*) condividendo le spese di viaggio.

Stima dei costi: è in corso di verifica la fattibilità di prevedere un incentivo all'utilizzo e di comprendere l'eventuale necessità di una copertura assicurativa. Il *carpooling* rientra nella fattispecie del trasporto di cortesia, caratterizzato dalla mancanza di vincoli negoziali per chi lo effettua per il quale il Codice delle assicurazioni stabilisce che la normale RCA auto obbligatoria copre i danni subiti dai terzi trasportati.

3.1.1.3 ASSE 1 Azione 3- *Sharing Mobility*

Nell'ambito della pianificazione in materia di mobilità sostenibile sono previste iniziative atte a stipulare accordi e convenzioni con operatori di *Sharing Mobility* presenti nel territorio di Sassari e Alghero

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari utilizzando lo *Sharing Mobility* potrebbero condividere sia veicoli che tragitti, rendendo i trasporti più interattivi ed efficienti e riducendo notevolmente spese e consumi legati al mezzo di proprietà.

Stima dei costi: è in corso di verifica la fattibilità di un incentivo all'utilizzo e la sottoscrizione delle relative convenzioni.

3.1.1.4 ASSE 1 Azione 4- *Bonus elettrico*

Si sta individuando il modo di istituire "*buoni mobilità*" da destinare ai dipendenti che si recano a lavoro utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso del veicolo privato e operatori che forniscano agevolazioni per l'acquisto di auto elettriche.

Per quel che concerne l'installazione dei "*Wallbox*", ci si riferisce al disposto del comma 2 della legge 11 settembre 2020, n. 120 recante misure urgenti per la semplificazione e innovazione digitale delle aree di ricarica, secondo cui le aree di ricarica possono realizzarsi:



- All'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
- Su strade provate non aperte all'uso del pubblico;
- Lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso del pubblico;
- All'interno di aree di sosta, di parcheggi, di servizi, su aree pubbliche e private aperte all'uso del pubblico

Stima dei benefici: i lavoratori pendolari che decidessero di acquistare l'auto elettrica con agevolazioni potrebbero beneficiare dell'efficienza elettrica e risparmiare denaro, oltre a contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale.

Stima dei costi: è in corso di verificare la fattibilità di istituire "buoni mobilità" e dell'installazione di n. 3 wallbox.

3.1.2 Favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale (TPL)

3.1.2.1 ASSE 2 - Azione 1- Convenzione TPL

Per contribuire a dare un incentivo all'uso dei mezzi pubblici in modo continuativo si sta valutando la possibilità di implementare alcune iniziative quali stipulare convenzioni con il trasporto

ferroviario e pubblico locale, rateizzare il costo dell'abbonamento mensile in busta paga.

Stima dei benefici: i lavoratori, assumendo la decisione di non utilizzare i propri veicoli a motore, rinunciando alla guida, garantiscono l'abbattimento dei rischi legati all'incidentistica stradale e da stress derivanti dalla guida quali traffico e ricerca del parcheggio, riducendo inoltre il traffico su strada, con conseguente miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Stima dei costi: è in corso la verifica di fattibilità per ottenere un rimborso.

3.1.3 Favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità

3.1.3.1 ASSE 3 - Azione 1- Parcheggi biciclette e monopattini

Con l'obiettivo di favorire la mobilità ciclabile e la micro-mobilità è stata fatta un sopralluogo negli spazi aziendali esterni dei Plessi Ospedalieri di Sassari e di Alghero con il coinvolgimento della S.C. Servizio Edile, Impianti e Patrimonio per la individuazione di aree da dedicare a parcheggi per la sosta di biciclette e monopattini utilizzati dai dipendenti nei percorsi casa lavoro.



Allo stato attuale si evidenzia la necessità di predisporre infrastrutture negli spazi esterni aziendali da dedicare ad area sosta per la mobilità ciclabile e/o la micro-mobilità utilizzata dai dipendenti nel compimento dei percorsi casa-lavoro, dalla presenza di biciclette in sosta nei marciapiedi e/o nelle piste ciclabili nel perimetro delle Strutture Sanitarie Aziendali di Sassari e Alghero. Attualmente l'accesso e la relativa sosta di biciclette presso gli spazi esterni aziendali è interdetto.

Presso l'Ospedale Marino "Regina Margherita" di Alghero è già stato avviato un percorso a sostegno della mobilità ciclabile, attraverso la redazione di un progetto che ha visto coinvolti la stessa S.C. Servizio Edile, Impianti e Patrimonio dell'AOU di Sassari in collaborazione con la Direzione Medica di Presidio del Presidio di Alghero, nel quale sono state già individuate le aree di destinazione e la dotazione di infrastrutture per la mobilità sostenibile da allocarvi.

Stima dei benefici: i dipendenti che decidessero di non utilizzare i propri veicoli a motore per utilizzare la bicicletta potrebbero ridurre i tempi di spostamento, ottenere un risparmio economico, e dei benefici per il mantenimento della salute per il movimento fisico quotidiano. Inoltre, evitando la guida del veicolo, si ridurrebbero i rischi legati a l'incidentistica stradale e i rischi da

stress correlati alla guida (traffico e ricerca di parcheggio), con conseguente riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Stima dei costi: non sono, allo stato attuale determinabili.

3.1.4 Ridurre la domanda di mobilità

Con l'obiettivo di favorire un migliore equilibrio tra vita privata e attività lavorativa, nonché ridurre l'impatto ambientale connesso al trasferimento casa-lavoro dei dipendenti, occorre incentivare il ricorso al *lavoro agile* e al "*co-working*", modificando i *calendari* e *gli orari di lavoro* finalizzati alla di sincronizzazione.

3.1.4.1 ASSE 4 - Azione 1- Prospettive POLA

Valutare le prospettive del lavoro agile, anche alla luce del *Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA)* promosso dall'Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari con relativo Regolamento su lavoro Agile (Smart Working) e successiva attivazione di nuove tecnologie e nuove modalità lavorative.

Detta innovazione rappresenta la cornice di riferimento per pianificare una mobilità sostenibile che tenga conto degli spostamenti casa-lavoro e del percorso del benessere organizzativo, riducendo e rimodulando i trasferimenti dall'abitazione alla sede di lavoro, rendendoli più efficienti, veloci ed economici, salutari e sicuri.



Il cambiamento determinato dal vertiginoso progresso tecnologico (*World Economic Forum*) ha indotto un mutamento profondo nella concezione del tradizionale rapporto di lavoro, con significativi cambiamenti delle modalità con cui vengono rese le prestazioni lavorative.

Grazie alle innovazioni tecnologiche dell'informazione e della comunicazione, le prestazioni lavorative di alcune figure professionali non sono più strettamente legate al posto di lavoro inteso come *luogo fisico*, ma spesso, e sempre più, sono prestazioni che possono essere svolte in remoto, generalmente orientate ai progetti e programmi di lavoro.

Lo “*smart working*” è da intendere come una cultura del lavoro che dedica maggiore attenzione ai risultati e meno alla presenza fisica, dove la priorità viene data al risultato della prestazione del lavoratore piuttosto che alla sua effettiva presenza sul posto di lavoro.

Il “*Lavoro Agile*” peraltro riconosciuto al livello normativo con l'emanazione della *Legge 81 del 22 maggio 2017*, rappresenta anche lo strumento di mitigazione di quelle che sono le esigenze lavorative con quelle personali e familiari dei dipendenti assegnati a progetti di “*smart-working*”, rendendoli più soddisfatti della propria condizione lavorativa. La realizzazione di questi obiettivi comporta una maggiore produttività dei dipendenti coinvolti con enormi vantaggi per l'Azienda stessa.

Stima dei benefici: che possono scaturire da POLA e individuabili su più livelli:

- Il **primo** riguarda il comportamento del singolo **dipendente** e della unità organizzativa di cui fa parte, con una maggiore attitudine allo svolgimento dei carichi di lavoro assegnati ed al conseguimento degli obiettivi, destinati a procedere a pari passo con il raggiungimento di un maggior benessere organizzativo derivante dalla miglior conciliazione tra la vita personale e la vita lavorativa;
- Il **secondo** concerne i benefici per l'**Azienda**, in termini di riduzione degli spazi di lavoro e delle spese di funzionamento, e per l'**utenza**, in termini di raggiungimento di tempi amministrativi più celeri, come conseguenza di un inevitabile maggior ricorso alla digitalizzazione e ad altre procedure innovative capaci di rendere tale nuovo assetto organizzativo maggiormente efficiente rispetto a quella precedente;
- Il **terzo** è quello relativo alla **collettività**, considerati i benefici in termini di riduzione del traffico e dell'inquinamento (CO2 e MP10) e le conseguenze del cambiamento climatico.

Stima dei costi: è in corso una verifica sulla fattibilità di istituire ad un incentivo per ogni giornata di lavoro agile.



3.1.5.1 ASSE 5 - Azione 1- sensibilizzazione dipendenti

E' allo studio l'individuazione di iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile, corsi di formazione, incentivi per l'utilizzo di *App* per il monitoraggio degli spostamenti, richieste di interventi per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedinali/ciclabili in prossimità degli accessi aziendali, ecc.

Stima dei benefici: Si tratta di un'insieme di soluzioni che danno vita ad una mobilità vantaggiosa per l'ambiente e per le persone.

Stima dei benefici: è in corso di verifica la fattibilità di eventi formativi sul tema della mobilità sostenibile.

Distribuzione popolazione aziendale per residenza

Ambito di residenza	N. dipendenti	percentuale
	<i>dipendenti</i>	
Città di Sassari (ambito urbano)	1415	49.2%
Città di Sassari (Borgate)	249	8.6%
Centri urbani ambito Provincia di Sassari	985	34.3%
Centri Urbani (altre Provincie)	230	7.9%
Totale	2879	100%

Fonte: Servizio gestione Risorse Umane - AOU Sassari

CITTA' DI SASSARI – AREA URBANA		
AZIONE	CONTENUTI	BUDGET
1	Convenzioni con i Comuni territorialmente competenti (Sassari e Alghero) che preveda agevolazioni sui pacchetti abbonamento e/o tariffazione e per l'adeguamento degli orari delle tratte rispetto alle esigenze dettate dai profili orari Nei diversi turni di servizio.	
2	Attivazione servizio navetta aziendale per il trasferimento dei dipendenti aree urbane di parcheggi da individuare (es via Pirandello, Piazzale Segni, etc) verso gli ingressi delle Strutture Sanitarie Aziendali	
3	Convenzioni con operatori presenti nei comuni di riferimento per micromobilità urbana (servizio di Bike Sharing, Car Sharing, noleggio monopattini, etc)	
4	Bonus Mobilità da riconoscere al dipendente per acquisto sistemi di micro mobilità (bicicletta, bici elettrica, bici a pedalata assistita, monopattino elettrico, etc)	
5	Predisposizione infrastrutture per micro mobilità nelle aree parcheggi riservate a biciclette/monopattini con relativa pensilina utilizzate dai dipendenti nei percorsi casa lavoro.	
5	Individuazione ed allestimento di locali doccia/spogliatoio riservato ai dipendenti che utilizzano i principi di micro mobilità (bicicletta, etc)	

CITTA' DI SASSARI – AREA BORGATE		
AZIONE	CONTENUTI	BUDGET
1	Convenzioni con i Comuni territorialmente competenti (Sassari e Alghero) che preveda agevolazioni sui pacchetti abbonamento e/o tariffazione e per l'adeguamento degli orari delle tratte rispetto alle esigenze dettate dai profili orari Nei diversi turni di servizio.	



AZIONE 2	Attivazione servizio navetta aziendale per il trasferimento dei dipendenti dal Capolinea Integrato di via Tavolara verso gli ingressi delle Strutture Sanitarie Aziendali	
AZIONE 3	Convenzioni con il Comune di Sassari per mobilità modulare tra i mezzi TPL di collegamento con le Borgate (fermata capolinea via Tavolara) e la metropolitana di superficie con Capolinea Emiciclo Garibaldi, per fermata ingressi alle Strutture sanitarie Aziendali.	
AZIONE 4	Attivazione Piattaforma Web di Car Pooling per accesso ai dipendenti per la condivisione dei percorsi comuni casa – lavoro in auto	
AZIONE 5	Individuazione e disponibilità stalli parcheggio da garantire a titolo gratuito negli spazi esterni di proprietà dell'AOU di Sassari per i veicoli dei dipendenti che adottano il modello del Car Pooling	
AZIONE 5	Identificazione e allestimento postazioni lavoro con collegamento alla rete aziendale in locale da identificare al di fuori delle sedi aziendali o presso l'Ospedale Civile "Regina Margherita" di Alghero per attività in "Coworking"	

PROVINCIA DI SASSARI –AREE URBANE		
AZIONE	CONTENUTI	BUDGET
AZIONE 1	Convenzioni con il sistema Trasporti Pubblici Regionali che preveda agevolazioni sui pacchetti abbonamento e/o tariffazione e per l'adeguamento degli orari delle tratte rispetto alle esigenze dettate dai profili orari nei diversi turni di servizio.	
AZIONE 2	Attivazione Piattaforma Web di Car Pooling per accesso ai dipendenti per la condivisione dei percorsi comuni casa – lavoro in auto.	
AZIONE 3	Individuazione e disponibilità stalli parcheggio da garantire a titolo gratuito negli spazi esterni di proprietà dell'AOU di Sassari per i veicoli dei dipendenti che adottano il modello del Car Pooling	
AZIONE 5	Identificazione e allestimento postazioni lavoro con collegamento alla rete aziendale in locale da identificare al di fuori delle sedi aziendali o presso l'Ospedale Civile "Regina Margherita" di Alghero per attività in "Coworking"	

3.2. Programma di implementazione

Si individua un programma di riferimento al budget previsto e dei tempi di realizzazione delle misure previste, definendo puntualmente per ogni misura da realizzare la "priorità", la relativa "tempistica" e le "risorse" necessarie, come da prospetto riportato nella relativa tabella.

Misure adottate, dipendenti coinvolti, priorità, tempi di realizzazione, risorse disponibili.

Misure adottate	Dipendenti coinvolti	Stima dei Costi	Stima dei benefici	Priorità	Tempi di realizzazione	Risorse disponibili
Asse 1 - Incentivare la mobilità condivisa tra dipendenti - azione Carpooling - Misura 1 - Acquisito licenza APP di Info-mobilità denominato UP2GO	200	Euro 11.575	PSCL	alta	30 gg. dalla data di adozione del PSCL (delibera aziendale)	Budget Mobility
Asse 2 Incentivare la mobilità dolce e la ciclomobilità - azione 1 – Infrastrutture mobilità sostenibile per dipendenti Acquisito e installazione n. 6	35	Euro 31.476	PSCL	media	1 mese	



<i>Portabici monofacciale a 6 posti con Pensilina in policarbonato.</i>	24	Euro 3.147	PSCL	media	60 gg. dalla data di adozione del PSCL (delibera aziendale)	Budget Mobility								
Asse 2 - Incentivare la mobilità dolce e la ciclomobilità - misura 2 – Infrastrutture mobilità sostenibile per dipendenti														
<i>Acquisto e installazione n. 4 Rastrelliere per monopattini fissaggio a parete/terra.</i>	200	Euro 0	PSCL	media	90 gg. dalla data di adozione del PSCL (delibera aziendale)	No budget								
Asse 3 - Incentivare l'utilizzo del Sistema TPL azione 1 – Trasporto Pubblico <i>(Convenzioni con l'Azienda TPL/Regionale per agevolazioni pacchetti abbonamenti)</i>														
Asse 4 - Ridurre la domanda di mobilità tra i dipendenti - azione 1 –	30	Euro 0	PSCL	media	120 gg. dalla data di adozione del PSCL (delibera	No budget								
Attivazione postazioni Co-working <i>(Progetti attivazione postazione "Coworking")</i>														aziendale)
Asse 5 – Promozione cultura della mobilità sostenibile tra i dipendenti - Misura 1 - Evento formativo <i>previsto dal PAP anno 2024 nell'ambito delle attività promosse dal Comitato Unico di Garanzia</i>	200	Euro 0	PSCL	media	180 gg. dalla data di adozione del PSCL (delibera aziendale)	No budget								
Budget mobility PSCL anno 2024 : euro 46.196,00														
<i>Stima dei costi degli interventi previsti</i>														



4. Adozione Piano Spostamenti

Casa Lavoro

Come da disposizioni normative il Piano Spostamenti Casa-Lavoro deve essere adottato entro il 31 dicembre di ogni anno. L’Azienda In recepimento dei contenuti del decreto interministeriale n.179/2021 (art 4, comma 1), il PSCL adottato, previo atto deliberativo, dovrà essere trasmesso di seguito, entro i termini di 15 giorni dall’adozione, al Mobility Manager di Area del Comune territorialmente competente, (Comune di Sassari e Alghero) per una valutazione complessiva dei contenuti e delle misure previste, e la formulazione di proposte di finanziamento in relazione alle fonti disponibili, indispensabili per la successiva fase attuativa del piano stesso.

5. Piano della Comunicazione

La comunicazione nell’ambito della funzione del Mobility Management è da ritenersi come uno strumento di valenza strategica per il perseguimento e la realizzazione delle azioni previste dal PSCL, la ricerca della partecipazione e del consenso,

la promozione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile all’interno dell’intera organizzazione aziendale.

Risulta strategico sostenere le differenti fasi del Piano da vere e proprie “azioni di supporto” da intendersi come campagne di marketing e comunicazione orientate alla vendita del “prodotto” mobilità sostenibile.

Il Mobility Manager può prevedere di fare uso di più disparati strumenti di comunicazione interna, sia in fase preliminare, che nelle successive fasi di implementazione delle misure.

Dette attività rientrano nella logica della sensibilizzazione dei dipendenti e di ricerca nel consenso collettivo da parte della popolazione aziendale.

Tra i possibili strumenti di comunicazione distinguiamo:

Strumenti di comunicazione “freddi”

Tali strumenti sono tipicamente informativi e hanno l’obiettivo di divulgare messaggi:

- *invio ad personam;*
- *affissioni di volantini informativi in punti strategici;*
- *messaggi di posta elettronica ai dipendenti;*
- *Info point;*
- *Riviste aziendali*

Strumenti di comunicazione “caldi”

Tali strumenti prevedono la relazione personale con i destinatari e hanno l’obiettivo di coinvolgere e generare consensi, attraverso il contatto diretto e l’interlocuzione tra le parti. Alcuni esempi di questi strumenti sono:

- *Comunicazioni in plenaria;*
- *Focus group su temi specifici;*
- *Network di supporto interno;*
- *Family day.*

Come ribadito nelle linee guide, è importante che il PSCL sia portato a conoscenza di tutte le risorse e i diversi attori aziendali per il coinvolgimento attivo anche nelle successive fasi di implementazione. Una comunicazione innovativa, coinvolgente ed esplicativa, supporterà la partecipazione attiva di tutti e attraverso l’evoluzione della “*curva del cambiamento*” condurrà a una sua azione di successo, creando interesse e coinvolgimento.

Verranno promossi i progressi ottenuti e verranno ideate iniziative di co-progettazione affinché l’intera organizzazione aziendale possa sentirsi parte del cambiamento in essere.



6. Piano di monitoraggio

Il Piano Spostamenti Casa Lavoro, in base alle disposizioni delle normativa vigente, , sarà rivisto ed aggiornato con *cadenza annuale*. Dopo aver adottato le misure previste, è opportuno valutare i risultati raggiunti e se necessario apportare modifiche.

Il *Piano di Monitoraggio* adottato dall’Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari, ha come obiettivo:



La valutazione dell'efficacia delle iniziative realizzate, avendo cura di evidenziare i potenziali vantaggi e benefici per il personale e la collettività;

L'*individuazione di eventuali aree di miglioramento* di quelle iniziative che possono risultare di difficile attuazione o non riscontrare un livello di gradimento sufficiente.

Per la messa e regime del piano, saranno predisposte opportune *attività di monitoraggio*, che permettendo di verificare l'efficacia complessiva della strategia, **indicatori** che rappresentino i parametri per l'analisi delle dimensioni ed infine **strumenti** che consentano di rilevare le informazioni che alimentano gli indicatori del monitoraggio.

La principale *attività di monitoraggio* sarà la mappatura del piano di **realizzazione delle iniziative**, in termini quantitativi, di livello di attuazione e del rispetto delle tempistiche previste nel piano.

Oltre allo status di realizzazione collegato al monitoraggio delle iniziative, saranno presi in considerazione il livello di gradimento/soddisfazione dell'iniziativa tramite specifiche *survey* e il livello di efficacia comunicativa: quest'ultima potrà essere monitorata tramite *indicatori specifici* per canale adottato o il tasso di partecipazione agli eventi.

Esempi di attività previste in questa fase riguardano:

- Lo **stato di avanzamento periodico** degli interventi che saranno definiti;
- **Questionario** inviati a tutte le risorse interne incaricate della realizzazione/attuazione delle iniziative;
- **Incontri e interviste con** utenti interni ed esterni (*es. focus group, workshop, etc*);
- Rilevazione delle **presenze degli eventi**;
- **Analytics su intranet o altri social media aziendali** accessibili al personale

Gli *strumenti* proposti per la rilevazione delle informazioni che alimentano il piano di monitoraggio possono essere:

- L'erogazione di periodiche *survey* di indagine dei livelli di soddisfazione delle risorse rispetto alle iniziative intraprese dalla Direzione Strategica dell'AOU di Sassari;
- L'individuazione di nuovi obiettivi di breve periodo in linea con la *mission* aziendale;
- La possibilità di dare visibilità alle attività svolte anche nel contesto sociale del territorio di interesse.

Il Mobility Manager sarà supportato dai colleghi delle strutture interne aziendale con un approccio multidisciplinare.



Piste ciclabili via De Nicola



Piste ciclabili viale Italia





Fermate TPL Complesso Cliniche S. Pietro



Fermate TPL Plesso SS. Annunziata





Parcheggi per dipendenti



Parcheggi spazi esterni aziendali





Accessibilità urbana Complesso Cliniche S.Pietro (ZTL)



Ingresso dipendenti Plesso SS. Annunziata

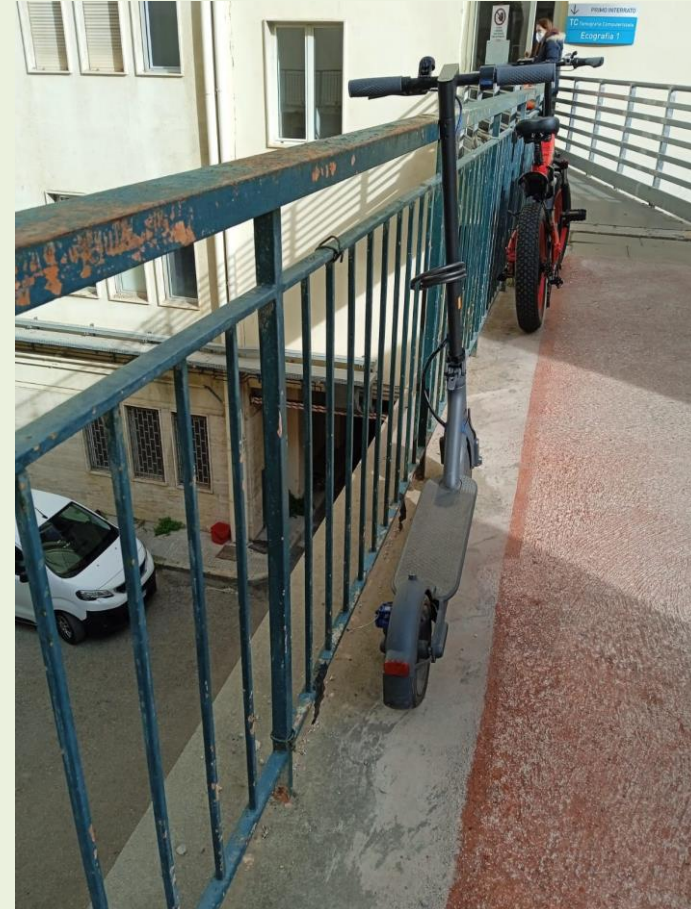




Biciclette dei dipendenti



Mezzi mobilità dolce in spazi esterni aziendali



P.S.C.L. “muovere persone ... non veicoli”



Bicicletta nel Palazzo Rosa



Bicicletta ingresso Plesso Cliniche S.Pietro



P.S.C.L. “muovere persone ... non veicoli”