

Oggetto: adozione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro di Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari per l'anno 2024

Tenuto conto di quanto previsto dal D.L. n. 34/2020 come convertito dalla L. n. 77/2020 nonché dal Decreto del Ministero della Transizione ecologica 12 maggio 2021 e da Decreto direttoriale di cui all'articolo 3, comma 5 del Decreto interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, si adotta il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro per la sede di Alghero di Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari per l'anno 2024.



PIANO

DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

2024

SEDE DI ALGHERO (SS)

Lettera del Mobility Manager.....	4
Introduzione	5
Quadro normativo.....	5
Struttura del PSCL	6
Sezione informativa e di analisi	6
Sezione progettuale	6
Programma di monitoraggio	7
Domanda di mobilità	9
Offerta di mobilità	16
Analisi di accessibilità della sede	16
Mappe isocrone.....	16
Trasporto pubblico nelle vicinanze della sede.....	18
Piste ciclabili nelle vicinanze della sede	23
Aree di sosta nelle vicinanze della sede	24
Offerta di mobilità aziendale.....	25
Analisi delle emissioni annuali della mobilità casa-lavoro.....	30
Scenario as-is.....	30
Stima dei benefici potenziali	31
Progettazione e monitoraggio delle misure di mobilità.....	38
Misure di mobilità previste	Errore. Il segnalibro non è definito.
Altro. Valutazione fattibilità campagne di sensibilizzazione.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
Carpooling. Valutazione fattibilità implementazione carpooling.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
Trasporto pubblico. Incentivo al TPL	Errore. Il segnalibro non è definito.
Bike to work. Infrastrutture per il bike to work	Errore. Il segnalibro non è definito.
Appendice A - Risultati dell'indagine di mobilità	40
Appendice B - Tabelle emissive dei potenziali benefici ambientali	57

Lettera del Mobility Manager

Gentili lettrici e lettori,

questo documento riassume i risultati delle indagini di mobilità casa - lavoro, l'impatto e le iniziative che Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari ha deciso di intraprendere nell'ambito della transizione verso una mobilità più sostenibile in riferimento agli spostamenti casa - lavoro.

L'impegno riguarda, da un lato, la possibilità di promuovere il benessere, la qualità della vita e la soddisfazione delle persone, dall'altro, riflette l'attenzione all'ambiente nei luoghi dove Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari opera. Le iniziative descritte in questo documento nascono proprio dalla coesistenza di queste due anime e dal prezioso sostegno fornito da stakeholder interni ed esterni, ponendosi come obiettivo anche una collaborazione vantaggiosa con altre Aziende sul territorio e le Amministrazioni comunali.

Si desidera infine ringraziare tutte le persone che vorranno prendere visione di questo documento e che hanno contribuito alla sua realizzazione attraverso le risposte ai questionari e i preziosi feedback. Questo lavoro non sarebbe stato possibile senza tutto ciò.

Un cordiale saluto,

Gianfranco Bichiri

Mobility Manager - Azienda Ospedaliero Universitaria di Sassari

Introduzione

Quadro normativo

Il contesto in cui questo PSCL è stato articolato e proposto è quello che riguarda il mobility management e, più nello specifico, la sua definizione ed enunciazione all'interno del quadro normativo di riferimento. Le linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5) definiscono questa disciplina come:

L'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità del proprio personale, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa.

Viene affidata al mobility manager la responsabilità nell'implementazione di queste iniziative. Il compito di questa figura di riferimento è quello di promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e di prendersi carico del conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti.

Fino al 2020, la redazione del PSCL risultava assolutamente facoltativa ed ad appannaggio di poche aziende particolarmente virtuose e sensibili al tema. Tuttavia, il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio", convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", al comma 4 dell'articolo 229 ha disposto come segue:

"Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile".

Questa nuova legge quindi, ha trasformato a tutti gli effetti il PSCL in un documento obbligatorio e assolutamente necessario per ogni azienda inclusa nella nuova normativa.

Sulla linea di questa normativa, il Decreto Interministeriale n. 179/2021 ha, invece, rimarcato gli importanti benefici derivanti dal continuo dialogo tra le aziende, e quindi i rispettivi mobility manager, e la Pubblica Amministrazione di riferimento rappresentata nella figura del mobility manager d'area. La collaborazione tra questi ruoli ha il preciso scopo di massimizzare l'impatto delle singole iniziative proposte per la creazione di sinergie tra i piani di aziende diverse nello stesso Comune.

Struttura del PSCL

Seguendo le direttive e le linee guida della normativa sulla redazione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro (Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5), questo PSCL si articola in 3 macro sezioni. A loro volta, esse si compongono di diverse sottosezioni che andremo ora a descrivere.

Sezione informativa e di analisi

La prima sezione del report è necessaria per definire gli obiettivi dell'analisi e per impostare il lavoro di ricerca sulla domanda e sull'offerta di mobilità. Risulta, infatti, essenziale conoscere la situazione corrente, così come la propensione del personale al cambiamento per proporre ed implementare misure attuative che vengano effettivamente apprezzate dalle persone in azienda (vero stakeholder di questa normativa).

- **L'analisi della domanda di mobilità** parte dalla verifica della zonizzazione e della turnazione della forza lavoro presente in azienda. Si concentra inoltre sull'indagare le abitudini di spostamento del personale così come la propensione ad adottare forme di mobilità sostenibile.
- **L'analisi dell'offerta di mobilità** parallelamente, raccoglie tutte le indicazioni di accessibilità che riguardano le sedi dell'azienda in esame, come le dotazioni e i servizi disponibili per la mobilità e la strutturazione dell'offerta di trasporto presente nei pressi della sede aziendale.

Questa analisi preliminare è la chiave informativa su cui poi vengono strutturate tutte le proposte progettuali di mobilità sostenibile da parte del mobility manager.

Sezione progettuale

Partendo dai risultati ottenuti durante la fase di analisi, il mobility manager può individuare proposte progettuali ed interventi da adottare per migliorare l'accessibilità dell'azienda. In particolare, vengono evidenziati i potenziali benefici derivanti dalla loro implementazione:

- **Per il personale:**
 - riduzione dei tempi di spostamento;
 - riduzione dei costi di spostamento;
 - riduzione del livello di stress dovuto allo spostamento;

- **Per l'azienda:**
 - rafforzamento dell'immagine aziendale;
 - maggiore soddisfazione e dedizione del personale;
 - maggiore regolarità nell'arrivo del personale;

- **Per la collettività:**
 - riduzione delle emissioni di inquinanti;
 - riduzione della congestione del traffico veicolare;
 - aumento della sicurezza stradale.

Trattandosi di una progettualità a tutti gli effetti, devono essere individuati degli specifici KPI per valutare le misure programmate. Questi possono essere molteplici e riguardare, ad esempio:

- l'aumento/riduzione (in termini di veicoli per km) delle percorrenze delle autovetture private;
- l'aumento/riduzione del coefficiente di riempimento passeggeri/veicolo;
- l'aumento/riduzione di biciclette utilizzate;
- l'aumento/riduzione degli utenti del trasporto pubblico e utenti in car pooling, bike-scooter, car sharing, ecc.

A seguito dell'elaborazione di proposte e interventi e della valutazione dei benefici conseguibili risulta essenziale il confronto tra il Mobility Manager e il Mobility Manager d'Area per verificare preventivamente la fattibilità tecnica ed economica degli interventi proposti. A seguito di questa fase, risulta necessario anche coinvolgere e preparare il personale al cambiamento attraverso la comunicazione aziendale. Il PSCL può quindi passare nella sua fase attuativa.

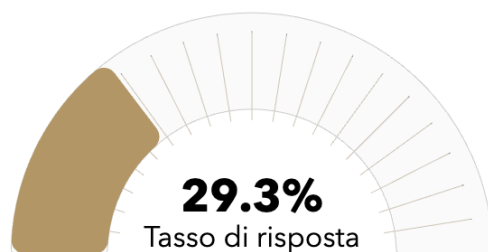
Programma di monitoraggio

Il 31 dicembre di ogni anno, le aziende interessate dalla normativa sono tenute a presentare una versione revisionata del PSCL. Va quindi messo in atto un vero e proprio piano di valutazione e di monitoraggio. Questo piano serve per tracciare il progresso degli indicatori di efficacia del piano definiti in fase di progettazione e per implementare gli inevitabili aggiustamenti necessari.

Trattandosi di un processo iterativo che si rinnova ogni anno, questo consente, nel lungo termine, di produrre percorsi progettuali più aderenti alle singole realtà lavorative e quindi ancor più efficaci.

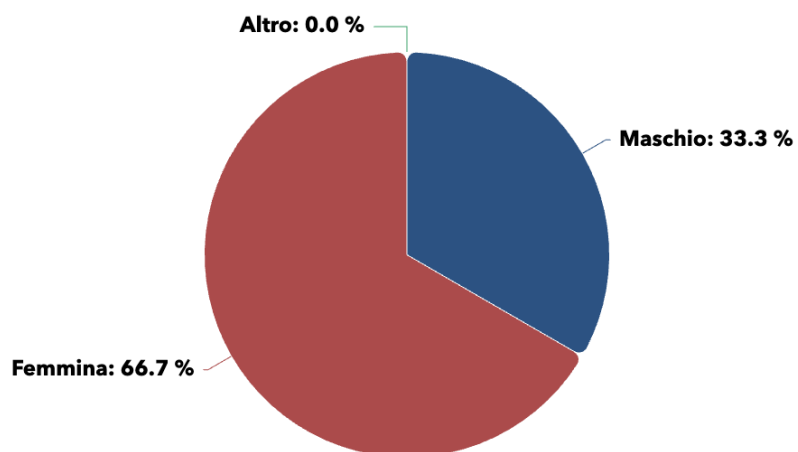
Domanda di mobilità

36 persone su 123 hanno partecipato all'indagine di mobilità, per un **tasso di risposta pari al 29.3%**.



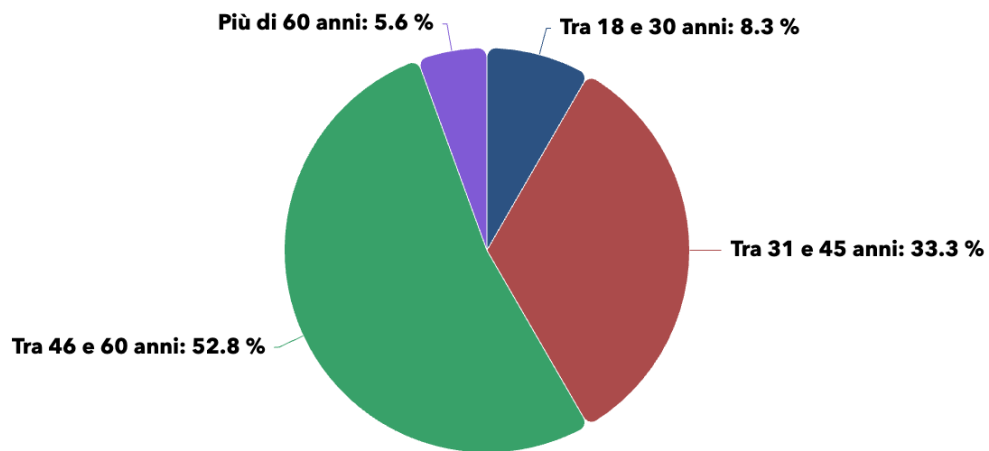
Genere

36 profili analizzati



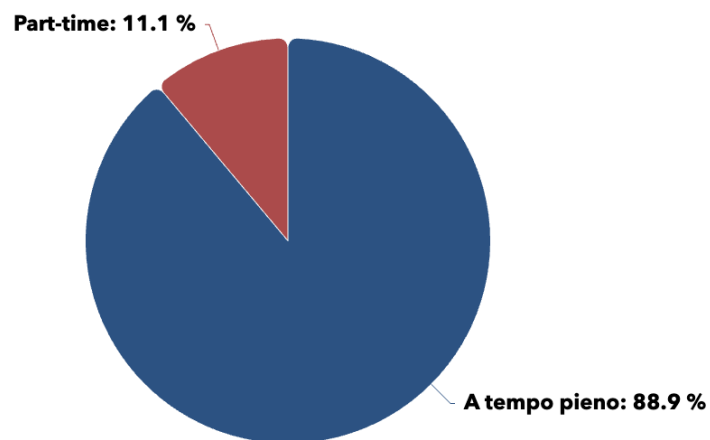
Età

36 profili analizzati



Tipo di contratto

36 profili analizzati



Orario di entrata

36 profili analizzati

3%	42%	47%	8%	Lunedì
3%	42%	47%	8%	Martedì
3%	42%	47%	8%	Mercoledì
3%	42%	47%	8%	Giovedì
3%	42%	47%	8%	Venerdì
44%	36%	14%	6%	Sabato
47%	36%	14%	3%	Domenica
Non lavoro in ufficio	Prima delle 07:00	Tra le 07:00 e le 08:00	Tra le 08:00 e le 09:00	

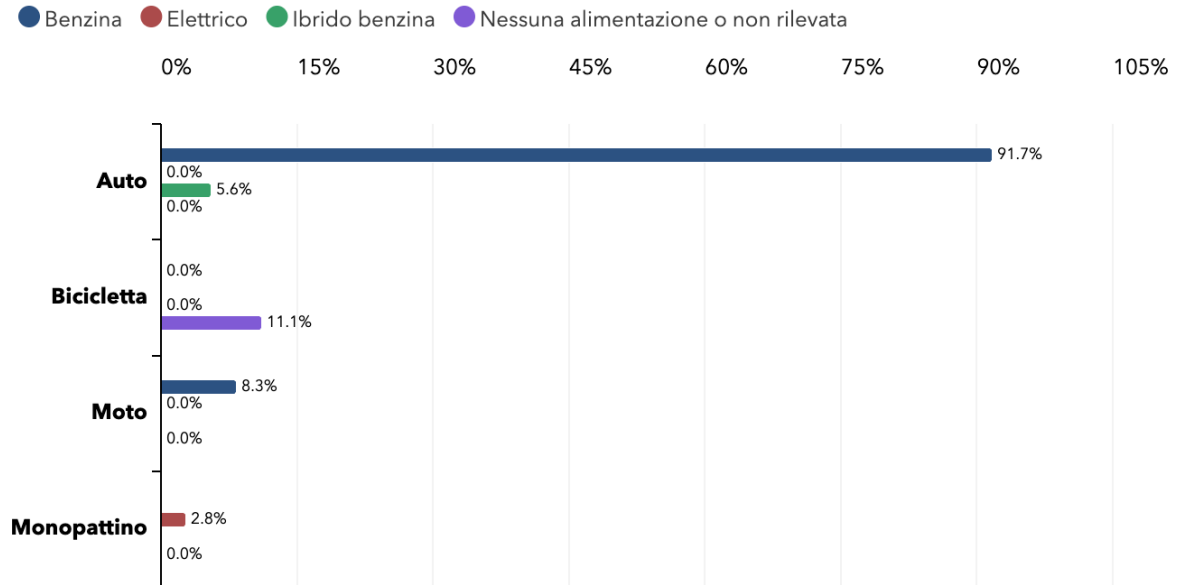
Orario di uscita

36 profili analizzati

0%	67%	6%	8%	0%	19%	Lunedì
0%	61%	6%	14%	0%	19%	Martedì
0%	69%	6%	6%	0%	19%	Mercoledì
0%	64%	6%	11%	0%	19%	Giovedì
0%	69%	6%	6%	0%	19%	Venerdì
39%	33%	3%	3%	0%	22%	Sabato
39%	31%	3%	3%	3%	22%	Domenica
Non lavoro in ufficio	Prima delle 16:00	Tra le 16:00 e le 17:00	Tra le 17:00 e le 18:00	Tra le 18:00 e le 19:00	Dopo le 19:00	

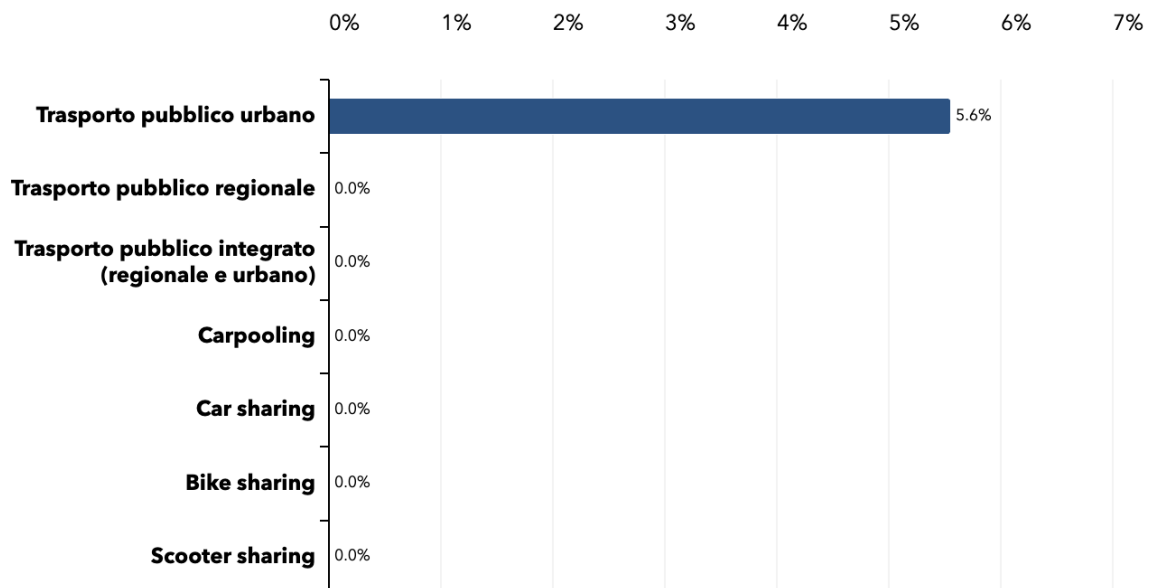
Mezzi di trasporto disponibili

36 profili analizzati



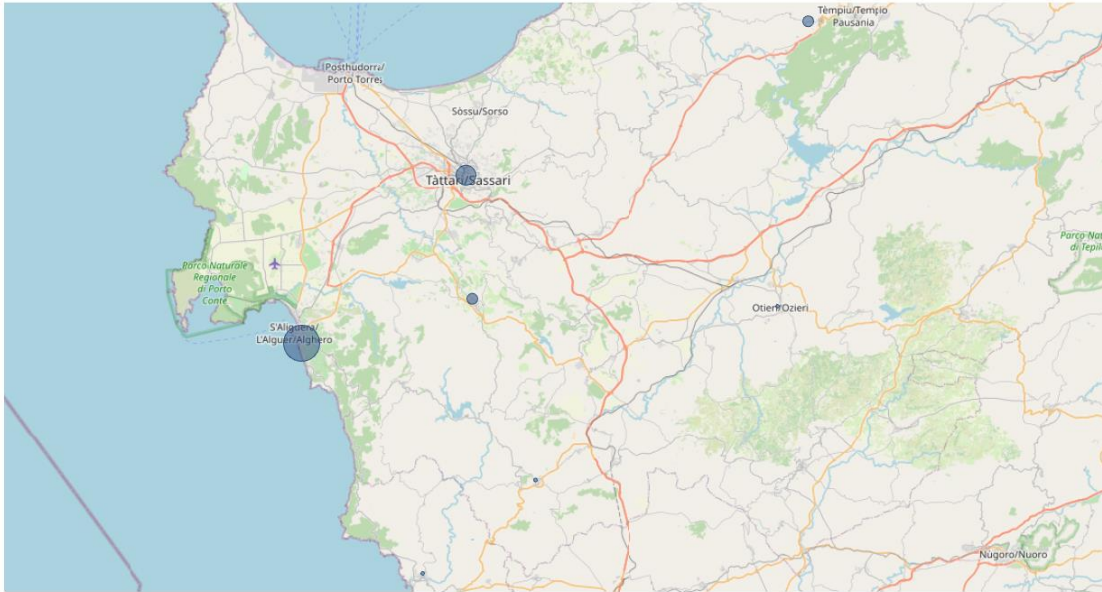
Abbonamenti a servizi di mobilità disponibili

36 profili analizzati



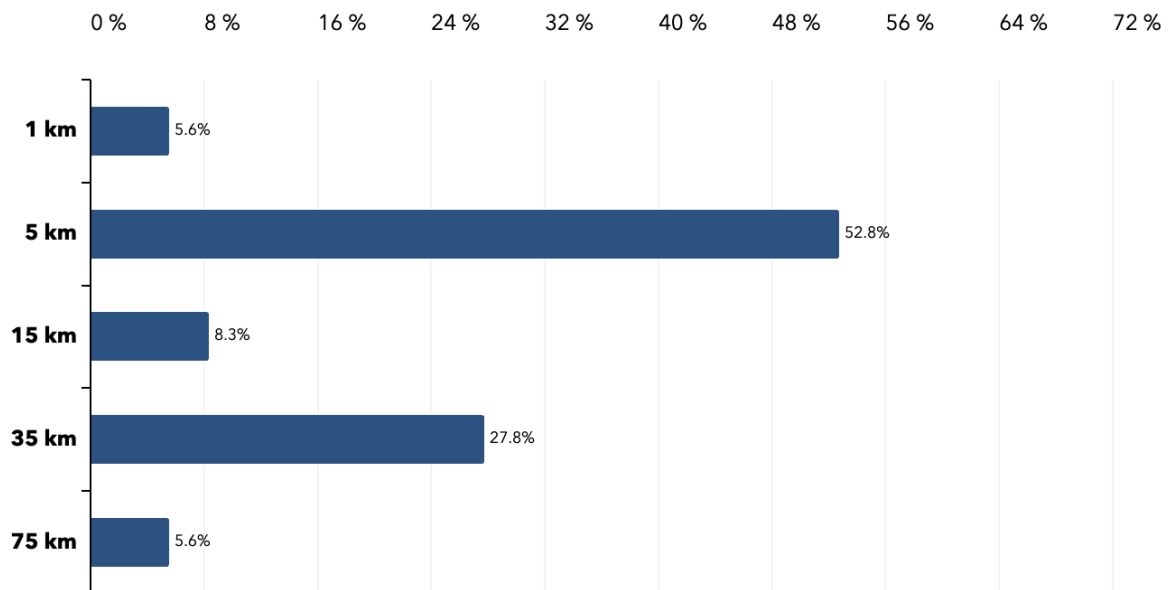
CAP di origine

36 profili analizzati



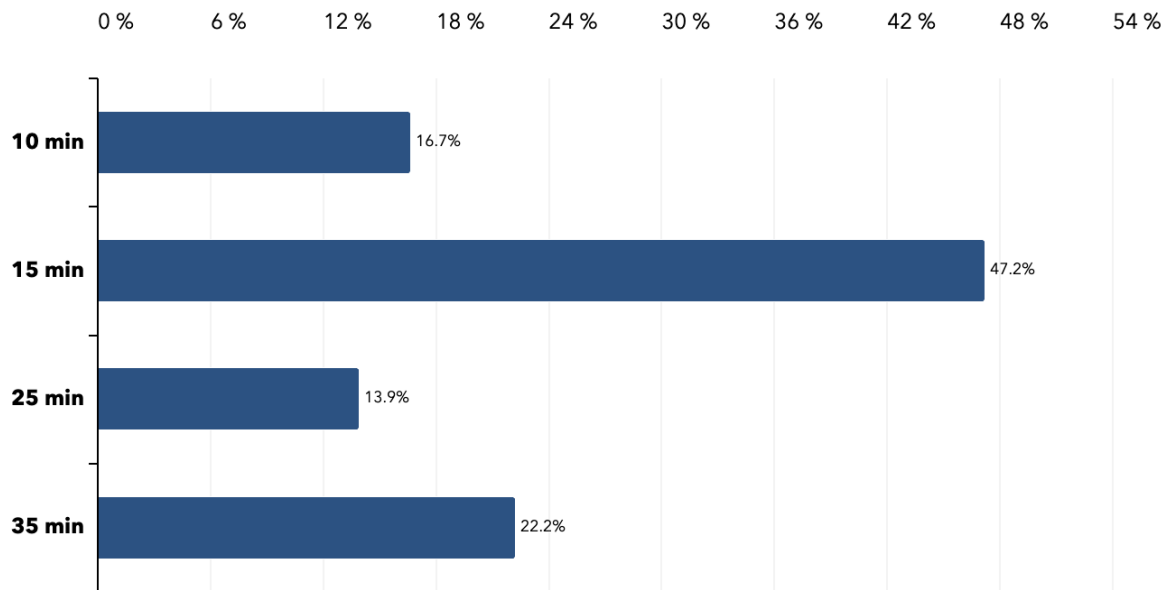
Distanza casa-lavoro

36 profili analizzati (singola tratta)



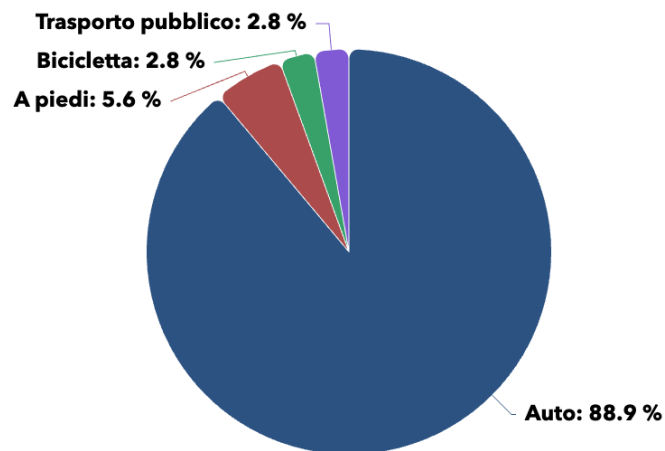
Durata viaggio casa-lavoro

36 profili analizzati (singola tratta)



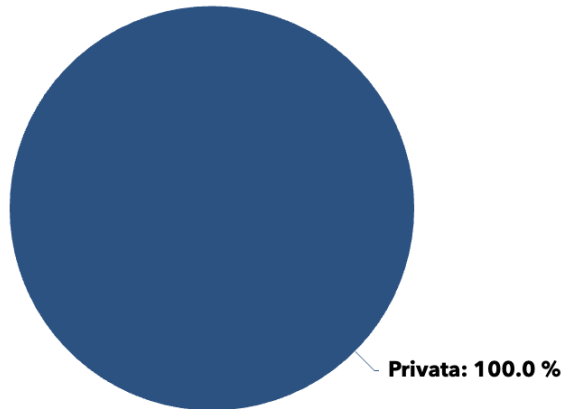
Mezzo di trasporto principale

36 profili analizzati



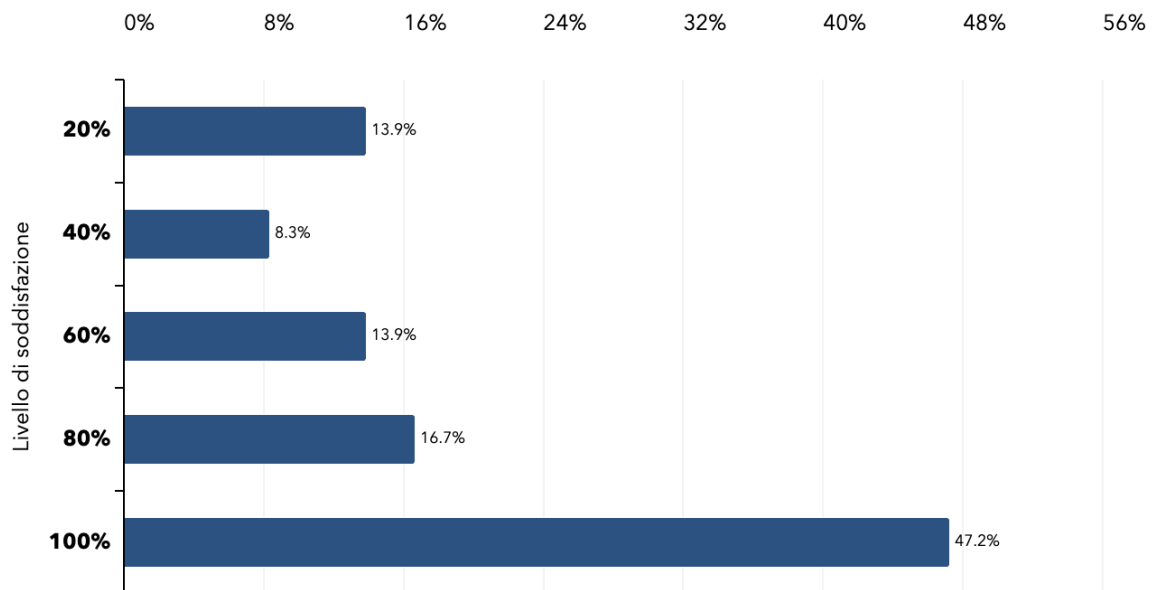
Proprietà dell'auto utilizzata per andare al lavoro

32 profili analizzati



Soddisfazione del viaggio casa-lavoro

36 profili analizzati



Offerta di mobilità

Analisi di accessibilità della sede

Indirizzo	Viale I Maggio 20
Comune	Alghero (SS)
CAP	07041

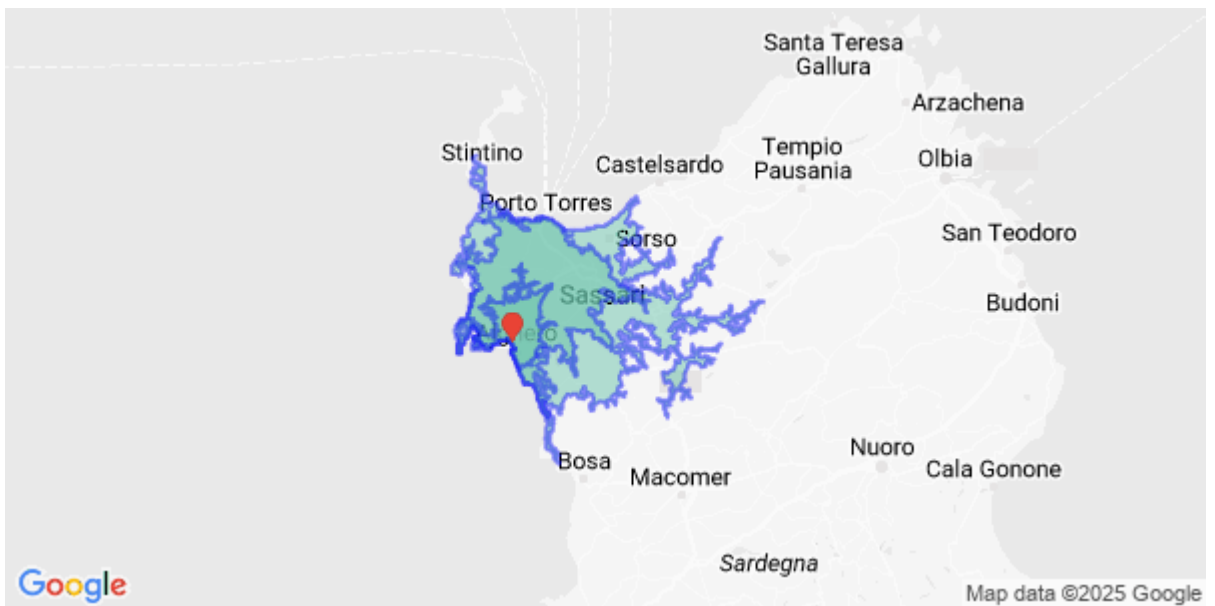
Mappe isocrone



Isocrone a piedi Area in cui è possibile raggiungere a piedi la sede aziendale (pin rosso) entro 10, 20 e 30 minuti.

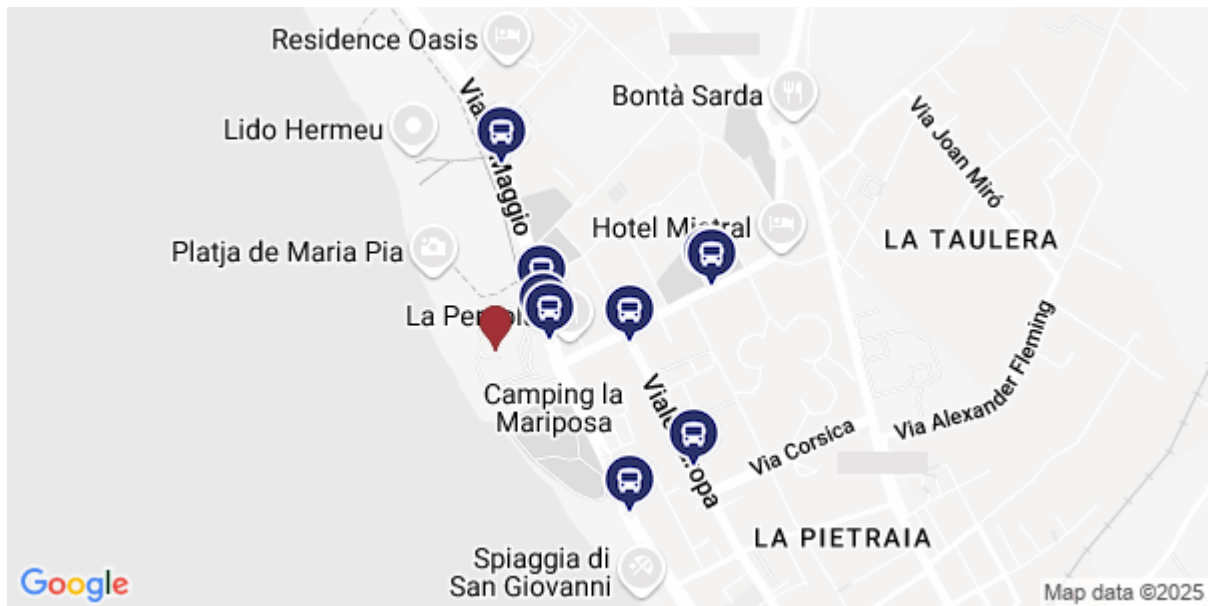


Isocrone in bici Area in cui è possibile raggiungere in bici la sede aziendale (pin rosso) entro 15, 30 e 45 minuti.



Isocrone in auto Area in cui è possibile raggiungere in auto la sede aziendale (pin rosso) entro 20, 40 e 60 minuti.

Trasporto pubblico nelle vicinanze della sede



Trasporto pubblico di superficie Stazioni di trasporto pubblico di superficie nelle vicinanze della sede aziendale.



Treni Stazioni ferroviarie nelle vicinanze della sede aziendale.

Linee del trasporto pubblico nelle vicinanze della sede

Alghero Ospedale Marino Stazione del trasporto pubblico

Distanza

93 m

Tipo	Bus
Linee	Linea AF FERTILIA PIAZZA VENEZIA GIULIA Linea ALFA ALGHERO VIA CATALOGNA Linea AP ALGHERO VIALE I MAGGIO FR.OSPEDALEMARINO Linea NALFA ALGHERO VIA CATALOGNA

Alghero Lido Stazione del trasporto pubblico

Distanza	98 m
Tipo	Bus
Linee	116-01 1 116-01 2 2205 1 2205 2 2205 3 2205 4 Linea 740 ALGHERO LIDO Linea 740 OSSI PIAZZA DEL POPOLO Linea 750 ALGHERO LIDO Linea 750 MORES

Alghero Viale I Maggio FR.Ospedalemarino Stazione del trasporto pubblico

Distanza	119 m
Tipo	Bus

Linee	<p>Linea AF FERTILIA PIAZZA VENEZIA GIULIA</p> <p>Linea ALFA AEROPORTO FERTILIA</p> <p>Linea AP ALGHERO VIALE I MAGGIO FR. OSPEDALEMARINO</p> <p>Linea NALFA AEROPORTO FERTILIA</p>
-------	---

Alghero Viale Europa 110 Stazione del trasporto pubblico

Distanza	240 m
Tipo	Bus
Linee	Linea AP ALGHERO VIALE DELLA RESISTENZA-FR.S.ANNA

Alghero Ist.Arte Stazione del trasporto pubblico

Distanza	334 m
Tipo	Bus
Linee	<p>Linea 9324 ALGHERO IST.ARTE</p> <p>Linea 9324 ITTIRI PIAZZA SIMULA 18</p>

Alghero Viale I Maggio Scuola D'Arte Stazione del trasporto pubblico

Distanza	339 m
Tipo	Bus

Linee	Linea AF FERTILIA PIAZZA VENEZIA GIULIA Linea ALFA AEROPORTO FERTILIA Linea NALFA AEROPORTO FERTILIA
-------	---

Alghero Viale I Maggio FR.Scuola D'Arte Stazione del trasporto pubblico

Distanza	339 m
Tipo	Bus
Linee	Linea AF FERTILIA PIAZZA VENEZIA GIULIA Linea ALFA ALGHERO VIA CATALOGNA Linea NALFA ALGHERO VIA CATALOGNA

Alghero Via Lido 113 Stazione del trasporto pubblico

Distanza	384 m
Tipo	Bus
Linee	Linea AF FERTILIA PIAZZA VENEZIA GIULIA

Alghero Via Liguria Polisoccorso Stazione del trasporto pubblico

Distanza	400 m
Tipo	Bus

Linee	Linea ALFA AEROPORTO FERTILIA Linea AP ALGHERO VIALE I MAGGIO FR. OSPEDALEMARINO Linea AP ALGHERO VIALE DELLA RESISTENZA-FR.S.ANNA Linea NALFA AEROPORTO FERTILIA
-------	--

Alghero Via Liguria FR.Polisoccorso Stazione del trasporto pubblico

Distanza	406 m
Tipo	Bus
Linee	Linea ALFA ALGHERO VIA CATALOGNA Linea AP ALGHERO VIALE I MAGGIO FR. OSPEDALEMARINO Linea NALFA ALGHERO VIA CATALOGNA

Alghero Viale Europa 94 Stazione del trasporto pubblico

Distanza	415 m
Tipo	Bus
Linee	Linea AF FERTILIA PIAZZA VENEZIA GIULIA Linea AP ALGHERO VIALE DELLA RESISTENZA-FR.S.ANNA

Alghero Stazione del trasporto pubblico

Distanza	1097 m
Tipo	Treni regionali

Linee

SASSARI-ALGHERO ALGHERO

SASSARI-ALGHERO OLMEDO

SASSARI-ALGHERO SASSARI

Piste ciclabili nelle vicinanze della sede



Continuità dell'infrastruttura ciclabile dati OpenStreetMap

Aree di sosta nelle vicinanze della sede



Densità delle aree adibite alla sosta dei veicoli dati OpenStreetMap

Offerta di mobilità aziendale

Orari di apertura e chiusura

Giorno	Apertura	Chiusura
Lunedì	00:00	00:00
Martedì	00:00	00:00
Mercoledì	00:00	00:00
Giovedì	00:00	00:00
Venerdì	00:00	00:00
Sabato	00:00	00:00
Domenica	00:00	00:00

Risorse aziendali Risorse economiche ed umane allocate per la mobilità aziendale

Tipo	Valore
Risorse umane	1 FTE
Budget annuale	0 €

Mezzi di trasporto Mezzi e servizi di trasporto aziendali messi a disposizione del personale

Mezzo o servizio	Descrizione
Biciclette aziendali	Non disponibile
Car sharing aziendale	In corso il monitoraggio dell'adesione tra dipendenti ad iniziative volontarie di condivisione dei veicoli nel compimento dei percorsi casa-lavoro
Carpooling aziendale	Non disponibile
Auto aziendali	Non esteso a tutti i dipendenti aziendali.

Mezzo o servizio	Descrizione
Navetta aziendale	Non disponibile
Sharing di monopattini elettrici	Non disponibile
Scooter sharing aziendale	Non disponibile
Altro	Non disponibile

Incentivi economici Forme di incentivazione economica per la mobilità sostenibile

Incentivo	Descrizione
Incentivi economici per il bike to work	Non disponibile
Sconti e/o convenzioni per l'acquisto di abbonamenti e/o biglietti del trasporto pubblico	Non disponibile

Incentivo	Descrizione
Sconti e/o convenzioni per servizi di sharing mobility	Non disponibile

Aree di sosta aziendali Parcheggi e/o aree di sosta a disposizione del personale

Tipo	Numero	Note
Parcheggi per automobili	30	Area parcheggi riservati ai dipendenti nelle aree esterne dello Stabilimento Ospedaliero non identificati da segnaletica stradale.
Parcheggi per motocicli	30	Area parcheggi riservati ai dipendenti nelle aree esterne dello Stabilimento Ospedaliero non identificati da segnaletica stradale.
Aree di sosta / rastrelliere per biciclette	20	Area parcheggi riservati ai dipendenti nelle aree esterne dello Stabilimento Ospedaliero non identificati da segnaletica stradale.
Aree di sosta per monopattini elettrici	20	Area parcheggi riservati ai dipendenti nelle aree esterne dello Stabilimento Ospedaliero non identificati da segnaletica stradale.

Strutture Strutture fisiche e organizzative di supporto al personale che adotta forme di mobilità sostenibile

Struttura	Descrizione
Mensa aziendale	Non disponibile
Spogliatoi aziendali con docce per il personale che raggiunge la sede in bicicletta	Non è presente un servizio doccia centralizzato. Si rileva la presenza di impianti doccia presso i servizi igienici interni alle singole Strutture /Reparti non utilizzati, che richiedono interventi strutturali.
Principali canali di comunicazione e/o promozione della mobilità sostenibile	Pubblicazione del PSCL nel sito Aziendale; Comunicato stampa iniziative aziendali relative alla promozione di misure di mobilità sostenibile nei percorsi casa lavoro dei dipendenti; Attivazione link nel sito aziendale;

Analisi delle emissioni annuali della mobilità casa-lavoro

Scenario as-is

Emissioni prodotte Emissioni prodotte ogni anno dagli spostamenti sistematici casa-lavoro

	PM ₁₀	NO _x	CO ₂
Medie pro-capite	268 g/anno	2831 g/anno	1323 kg/anno
Totali*	32.9 kg/anno	348.2 kg/anno	162.7 ton/anno

* Le emissioni totali sono calcolate ripartendo proporzionalmente le emissioni medie pro-capite, calcolate sulla base dei dati raccolti nell'indagine di mobilità annuale, sul numero totale di persone

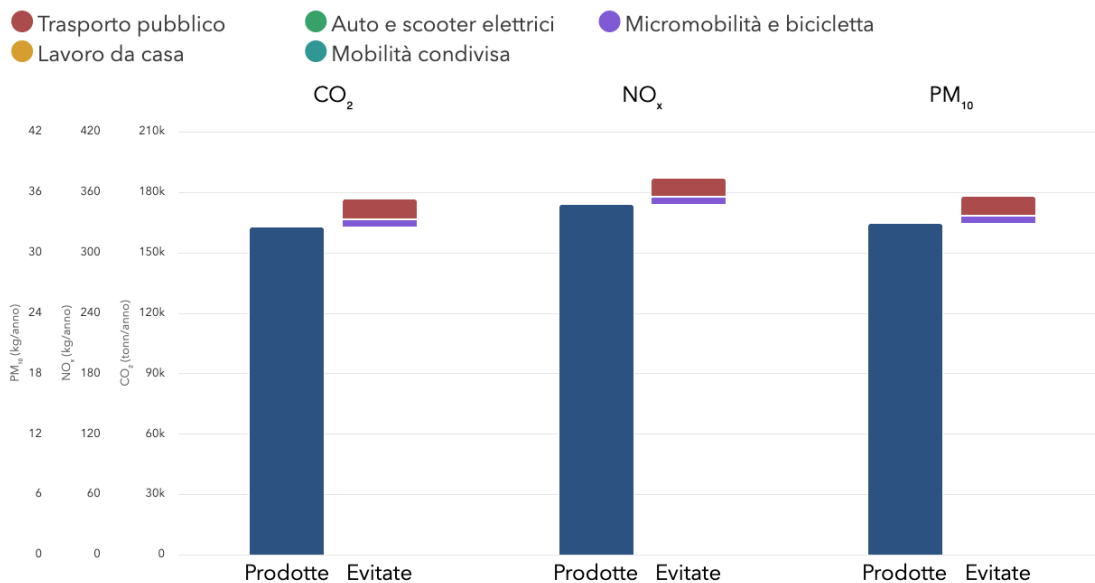
Emissioni evitate Emissioni evitate ogni anno grazie alle abitudini di mobilità sostenibile dichiarate dalle persone

	PM ₁₀	NO _x	CO ₂
Lavoro da casa	0.0 kg/anno	0.0 kg/anno	0.0 ton/anno
Trasporto pubblico	1.9 kg/anno	18.4 kg/anno	9.7 ton/anno
Mobilità condivisa	0.0 kg/anno	0.0 kg/anno	0.0 ton/anno

	PM ₁₀	NO _x	CO ₂
Micromobilità e bicicletta	0.7 kg/anno	6.5 kg/anno	3.5 ton/anno
Auto e scooter elettrici	0.1 kg/anno	0.9 kg/anno	0.5 ton/anno
Totale	2.6 kg/anno	25.8 kg/anno	13.7 ton/anno

Le emissioni annuali evitate ogni anno grazie alle abitudini di mobilità sostenibile desunte dal questionario e alla ridotta domanda di mobilità casa-lavoro dovuta al lavoro da casa sono state stimate seguendo un approccio di calcolo scenario-based, il quale permette di separare i contributi delle singole forme di mobilità da quello della riduzione della domanda di mobilità.

Emissioni annuali evitate



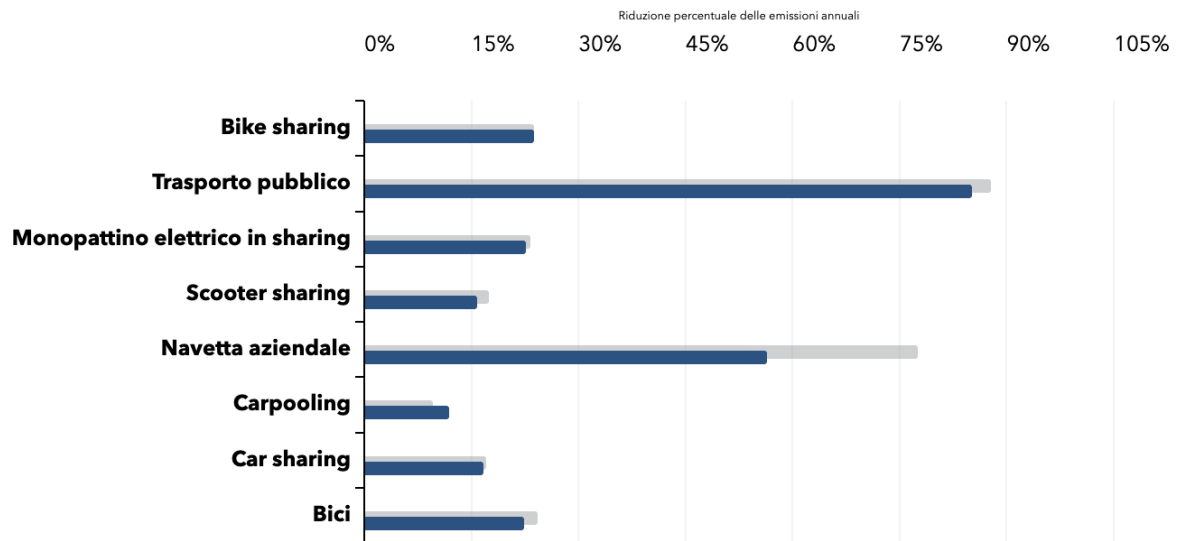
Stima dei benefici potenziali

Le riduzioni percentuali riportate nelle seguenti analisi sono calcolate rispetto alle emissioni prodotte nel caso as-is. Valori percentuali positivi corrispondono a una riduzione delle emissioni (impatto positivo), valori percentuali negativi a un aumento delle emissioni (impatto negativo).

Panoramica dei benefici potenziali

Impatto potenziale delle misure proposte sulle emissioni annuali

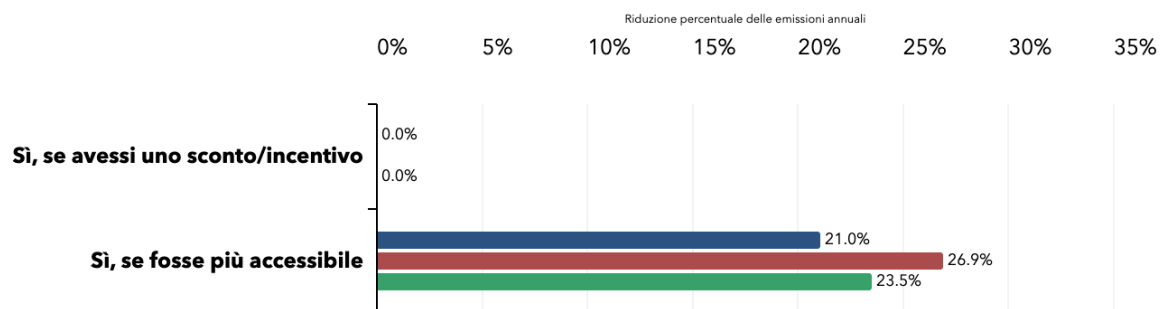
● Tutte le persone propense ● Condizione a maggiore impatto



Benefici potenziali: Bike sharing

Nei diversi scenari di adozione della misura

● CO₂ ● NO_x ● PM₁₀



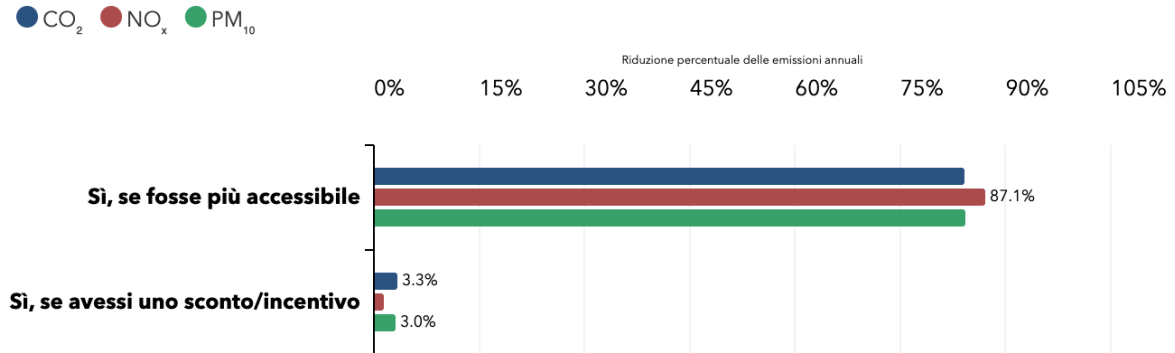
Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

Bike sharing	Numero persone*	%
Si, se avessi uno sconto/incentivo	7	5.7%
Si, se fosse più accessibile	21	17.1%
Tutte le persone propense	27	22.0%

*ottenuto riproponendo le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Benefici potenziali: Trasporto pubblico

Nei diversi scenari di adozione della misura



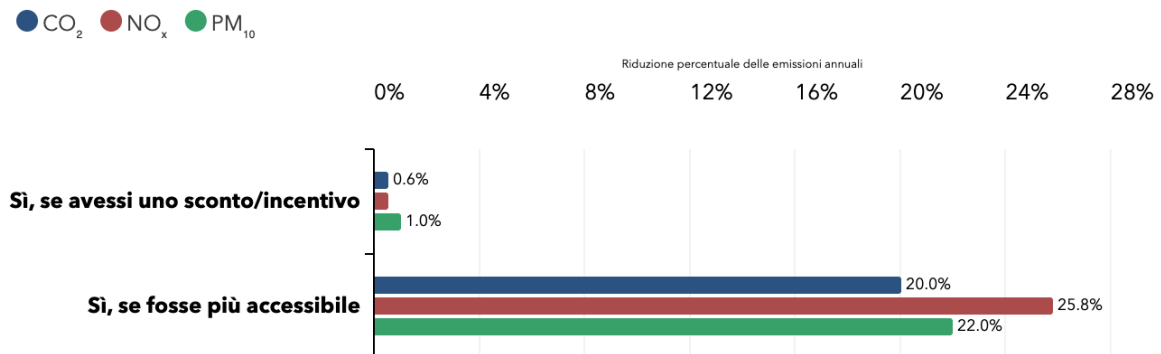
Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

Trasporto pubblico	Numero persone*	%
Si, se fosse più accessibile	65	52.8%
Si, se avessi uno sconto/incentivo	17	13.8%
Tutte le persone propense	82	66.7%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Benefici potenziali: Monopattino elettrico in sharing

Nei diversi scenari di adozione della misura



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

Monopattino elettrico in sharing	Numero persone*	%
Si, se avessi uno sconto/incentivo	14	11.4%

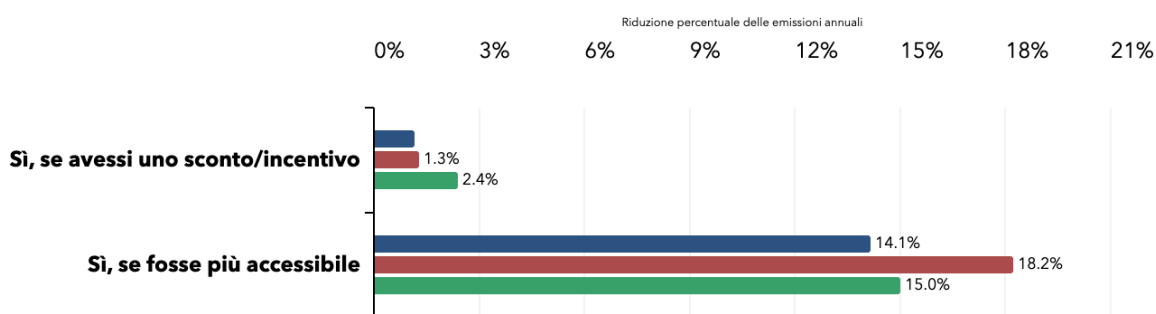
Monopattino elettrico in sharing	Numero persone*	%
Sì, se fosse più accessibile	10	8.1%
Tutte le persone propense	24	19.5%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Benefici potenziali: Scooter sharing

Nei diversi scenari di adozione della misura

● CO₂ ● NO_x ● PM₁₀



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

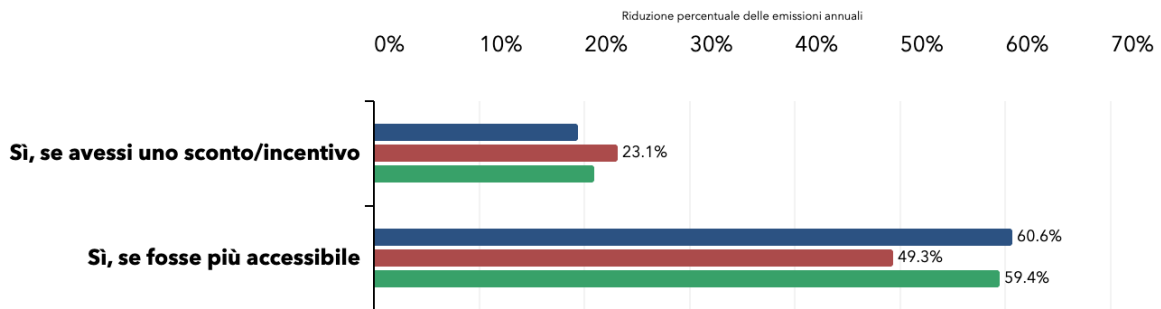
Scooter sharing	Numero persone*	%
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	17	13.8%
Sì, se fosse più accessibile	7	5.7%
Tutte le persone propense	24	19.5%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Benefici potenziali: Navetta aziendale

Nei diversi scenari di adozione della misura

● CO₂ ● NO_x ● PM₁₀



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

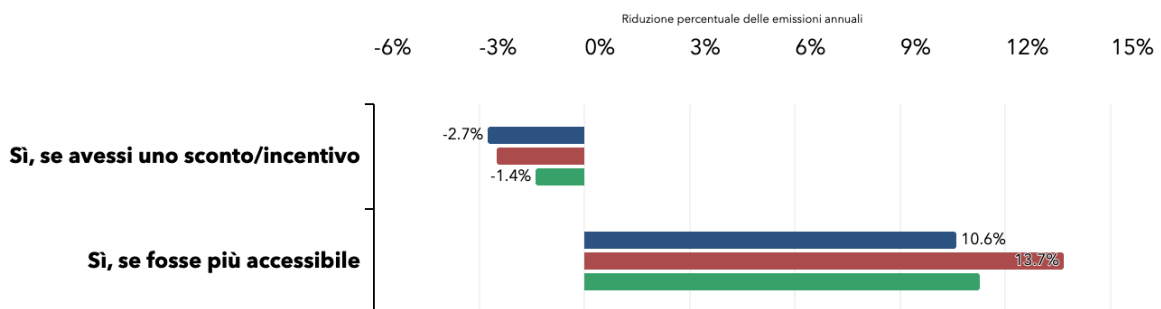
Navetta aziendale	Numero persone*	%
Si, se avessi uno sconto/incentivo	24	19.5%
Si, se fosse più accessibile	55	44.7%
Tutte le persone propense	79	64.2%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Benefici potenziali: Carpooling

Nei diversi scenari di adozione della misura

● CO₂ ● NO_x ● PM₁₀



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

Carpooling	Numero persone*	%
Si, se avessi uno sconto/incentivo	21	17.1%

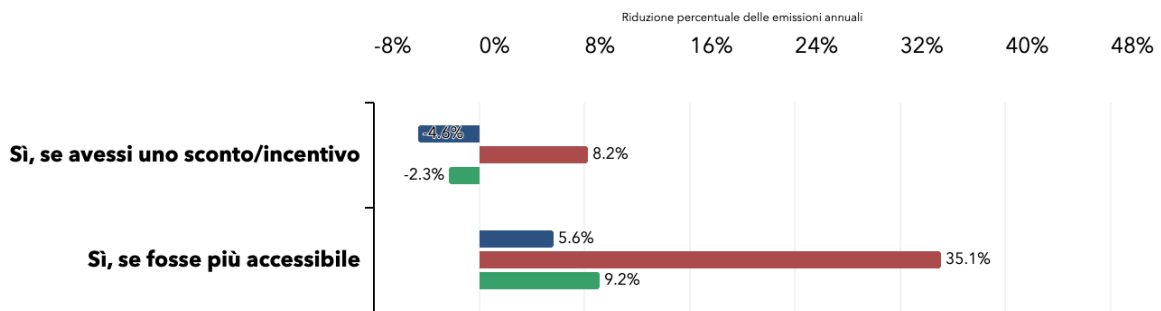
Carpooling	Numero persone*	%
Sì, se fosse più accessibile	7	5.7%
Tutte le persone propense	27	22.0%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Benefici potenziali: Car sharing

Nei diversi scenari di adozione della misura

● CO₂ ● NO_x ● PM₁₀



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

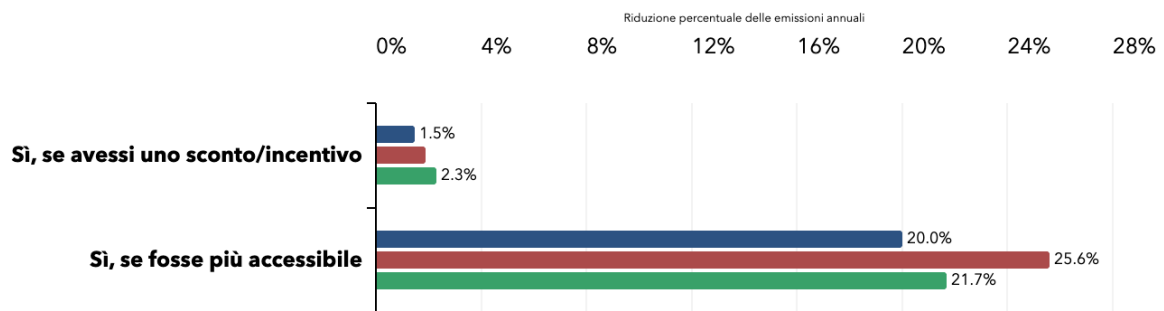
Car sharing	Numero persone*	%
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	21	17.1%
Sì, se fosse più accessibile	21	17.1%
Tutte le persone propense	41	33.3%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Benefici potenziali: Bici

Nei diversi scenari di adozione della misura

● CO₂ ● NO_x ● PM₁₀



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

Bici	Numero persone*	%
Si, se avessi uno sconto/incentivo	14	11.4%
Si, se fosse più accessibile	14	11.4%
Tutte le persone propense	27	22.0%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Progettazione e monitoraggio delle misure di mobilità

Misure di mobilità previste

Altro. Valutazione fattibilità campagne di sensibilizzazione

Periodo:

dalla data di approvazione del PSCL da parte della Direzione Strategica aziendale.

Descrizione:

Valutazione fattibilità campagne di sensibilizzazione. Rinnovo abbonamento annuale Associazione Euromobility per la formazione e diffusione di buone pratiche a sostegno della mobilità sostenibile.

Carpooling. Valutazione fattibilità implementazione carpooling

Periodo

dalla data di approvazione del PSCL da parte della Direzione Strategica aziendale.

Descrizione

Valutazione fattibilità implementazione carpooling, eventualmente con incentivo in favore dei dipendenti per incentivare l'adozione del principio della condivisione dei veicoli privati tra la popolazione aziendale, attraverso la riduzione nella misura del 50% sulle tariffe di accesso e sosta dei veicoli presso le aree esterne aziendali.

Trasporto pubblico. Incentivo al TPL

Periodo

dalla data di approvazione del PSCL da parte della Direzione Strategica aziendale.

Descrizione

Incentivo in favore dei dipendenti nella porzione del 30% sul costo dell'abbonamento mensile/annuale per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale in ambito urbano, Città di Sassari e di Alghero, e Regionale.

Bike to work. Infrastrutture per il bike to work

Periodo

dalla data di installazione degli arredi urbani precedentemente acquistati dall'AOU di Sassari come previsto da specifica e recente Determina Dirigenziale

Descrizione

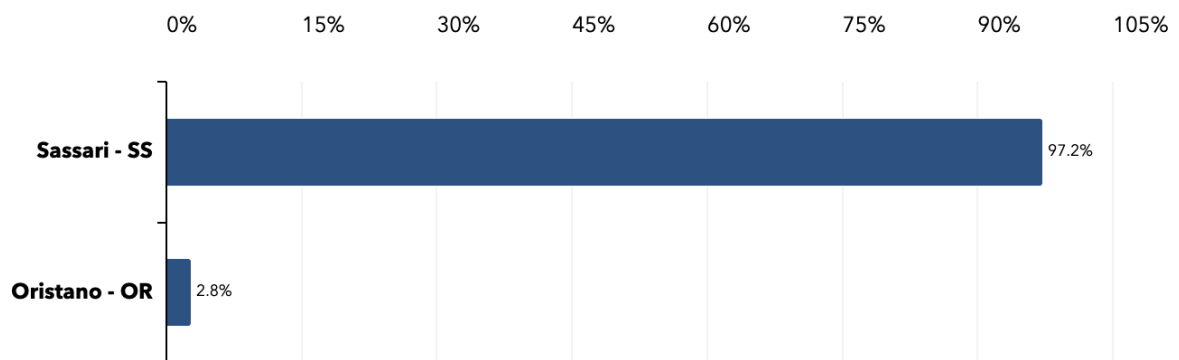
Utilizzo di portabici e portamonopattini con stazioni di ricarica e-bike e di gonfiaggio da installare presso le aree esterne del Plesso Ospedaliero SS. Annunziata, per il parcheggio a titolo gratuito di bici e monopattini dei dipendenti .

Appendice A - Risultati dell'indagine di mobilità

Nel sottotitolo di ciascun grafico è specificato il numero di persone che hanno risposto alla relativa domanda rispetto al totale delle risposte ricevute (alcune domande potrebbero essere mostrate o nascoste in fase di compilazione del questionario in funzione di una o più risposte precedenti)

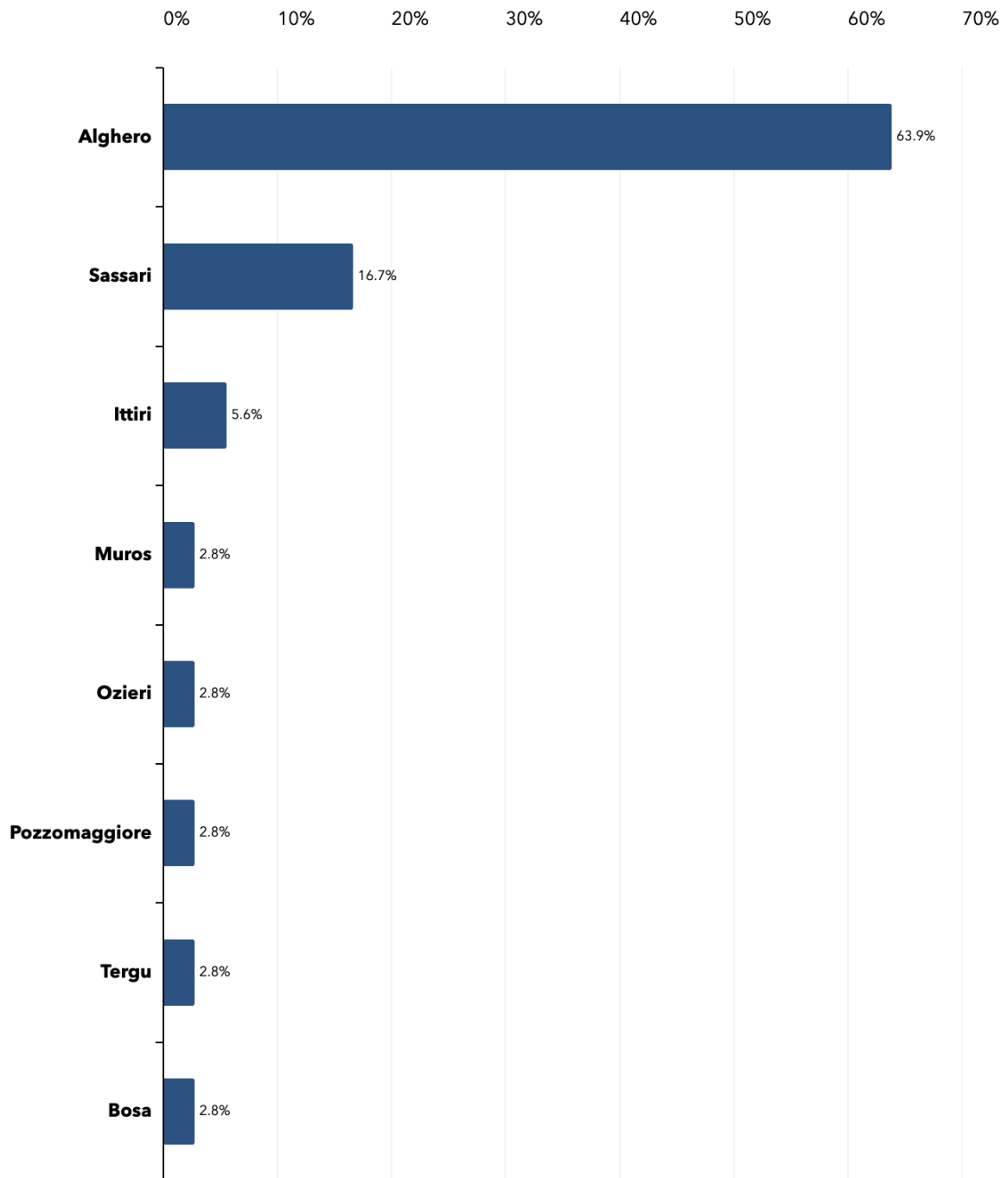
Qual è la provincia del tuo domicilio?

36 su 36 hanno risposto



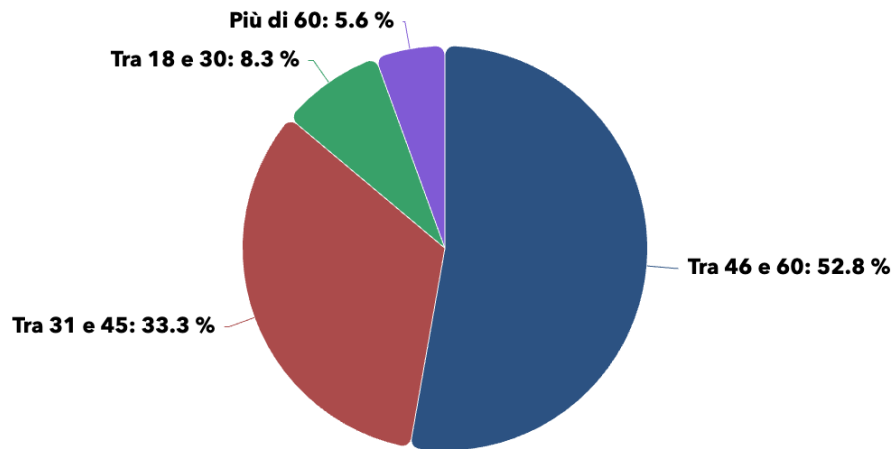
Qual è il comune del tuo domicilio?

36 su 36 hanno risposto



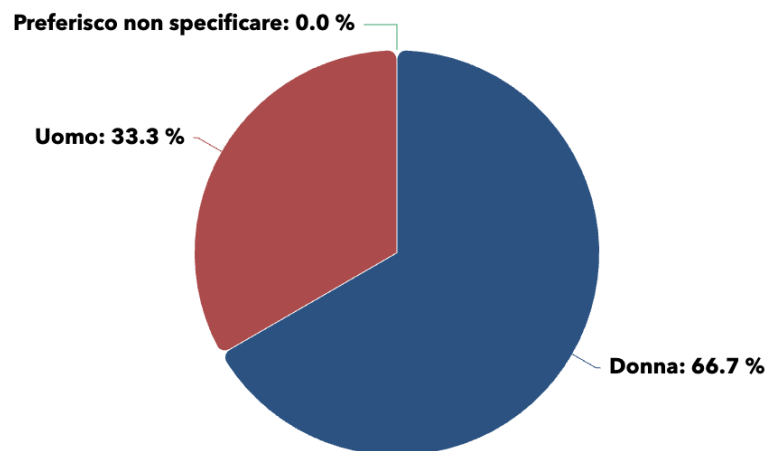
Qual è la tua età?

36 su 36 hanno risposto



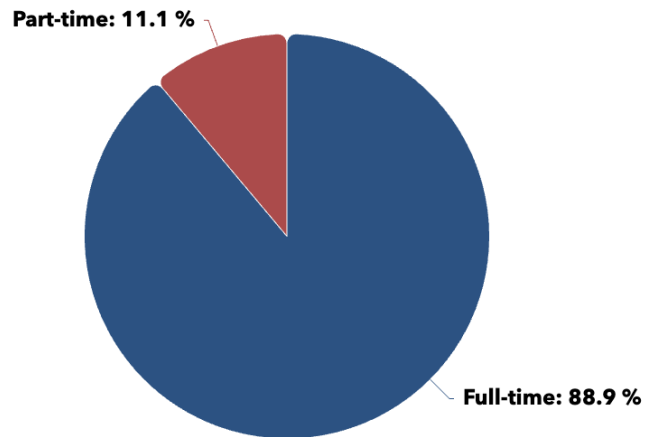
Qual è il tuo genere?

36 su 36 hanno risposto



Sei un dipendente full-time o part-time?

36 su 36 hanno risposto



A che ora entri in ufficio di solito? (Scorri verso destra per visualizzare tutte le opzioni.)

36 su 36 hanno risposto

3%	42%	47%	8%	0%	0%	Lunedì
3%	42%	47%	8%	0%	0%	Martedì
3%	42%	47%	8%	0%	0%	Mercoledì
3%	42%	47%	8%	0%	0%	Giovedì
3%	42%	47%	8%	0%	0%	Venerdì
44%	36%	14%	6%	0%	0%	Sabato
47%	36%	14%	3%	0%	0%	Domenica
Non lavoro	Prima delle 7	Tra le 7 e le 8	Tra le 8 e le 9	Tra le 9 e le 10	Dopo le 10	

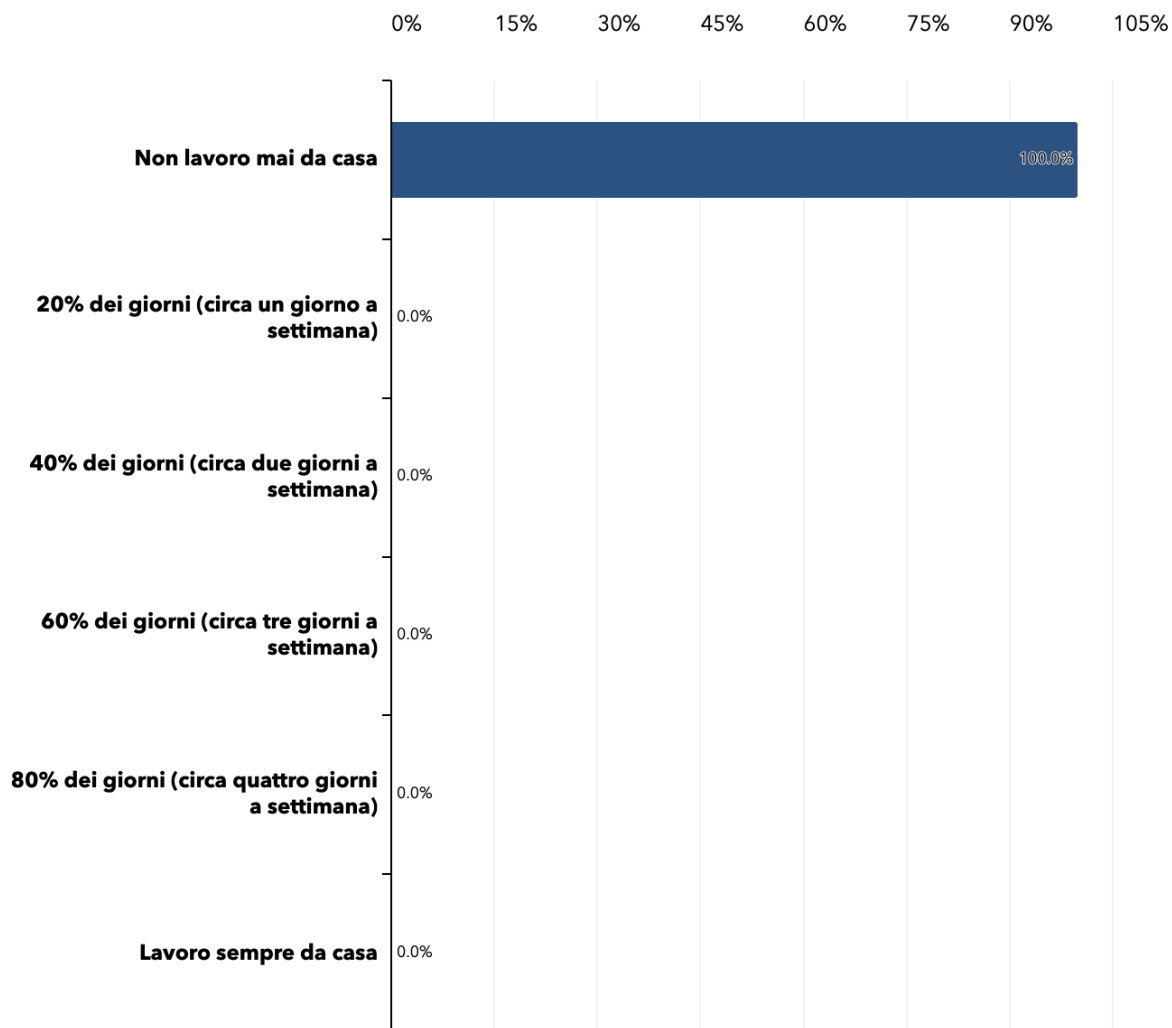
A che ora esci dall'ufficio di solito? (Scorri verso destra per visualizzare tutte le opzioni.)

36 su 36 hanno risposto

0%	19%	0%	8%	6%	67%	Lunedì
0%	19%	0%	14%	6%	61%	Martedì
0%	19%	0%	6%	6%	69%	Mercoledì
0%	19%	0%	11%	6%	64%	Giovedì
0%	19%	0%	6%	6%	69%	Venerdì
39%	22%	0%	3%	3%	33%	Sabato
39%	22%	3%	3%	3%	31%	Domenica
Non lavoro	Dopo le 19	Tra le 18 e le 19	Tra le 17 e le 18	Tra le 16 e le 17	Prima delle 16	

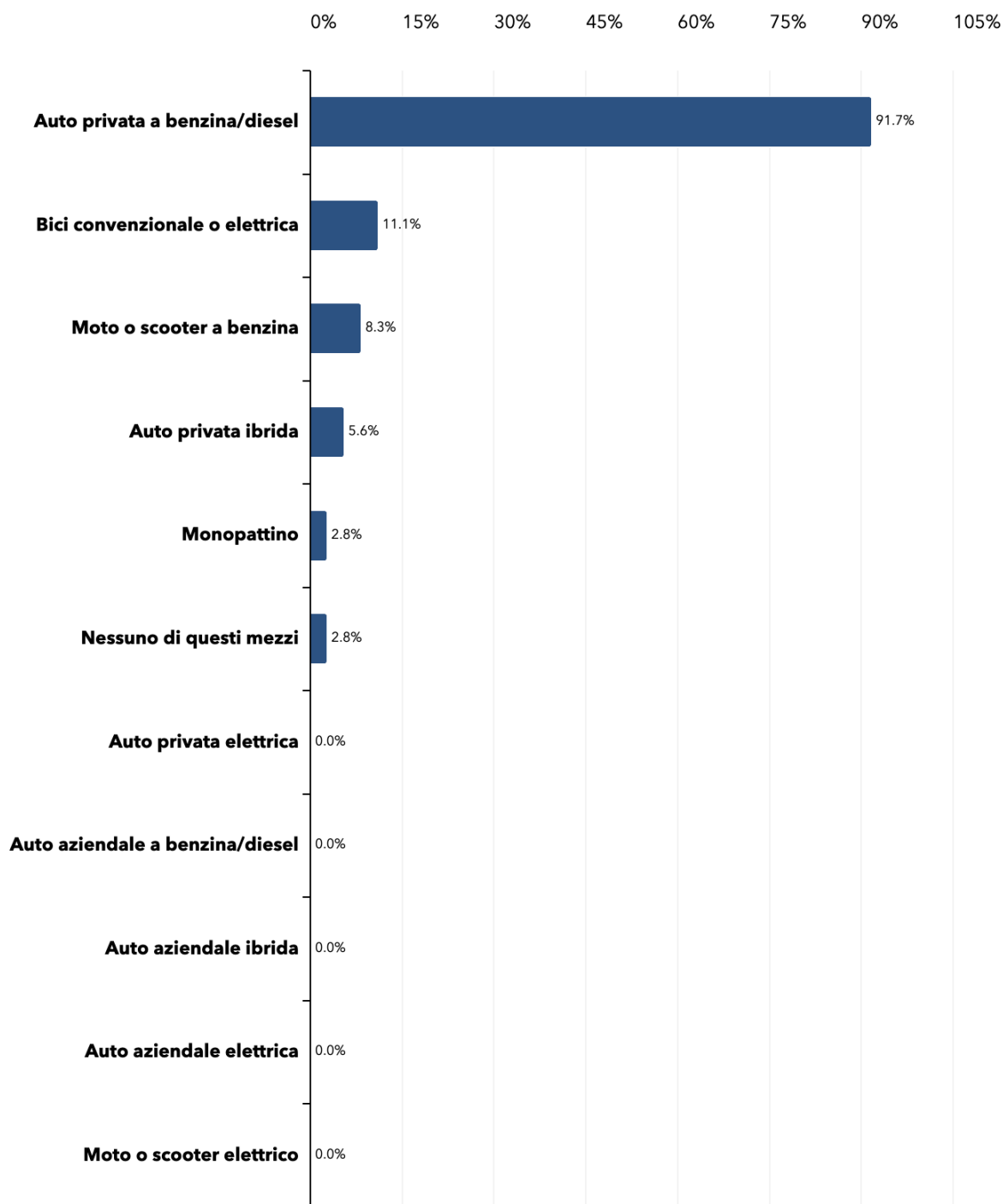
Qual è la percentuale tipica di giorni in cui lavori da casa in un mese?

36 su 36 hanno risposto



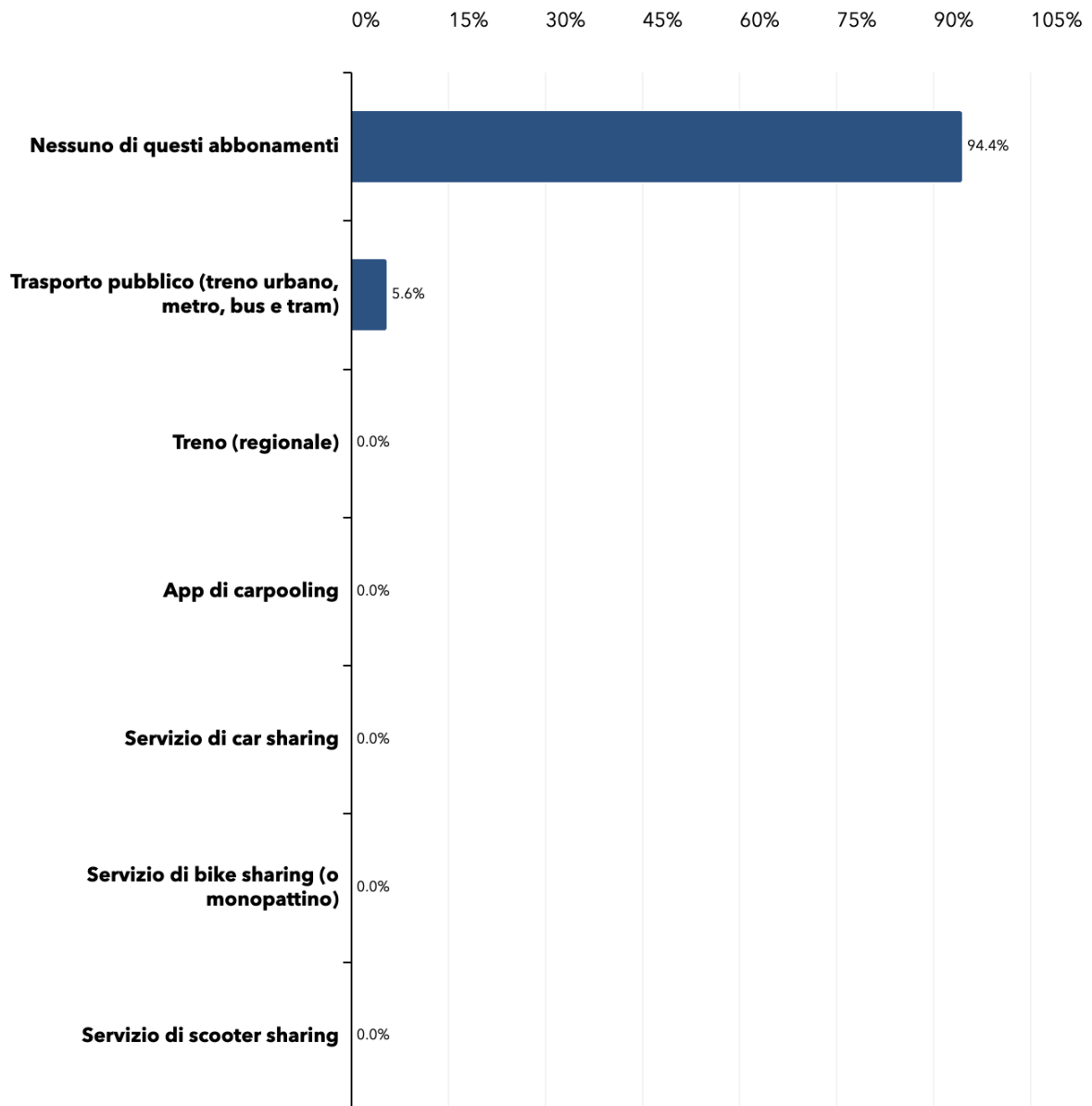
Di quali mezzi di trasporto privato disponi?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



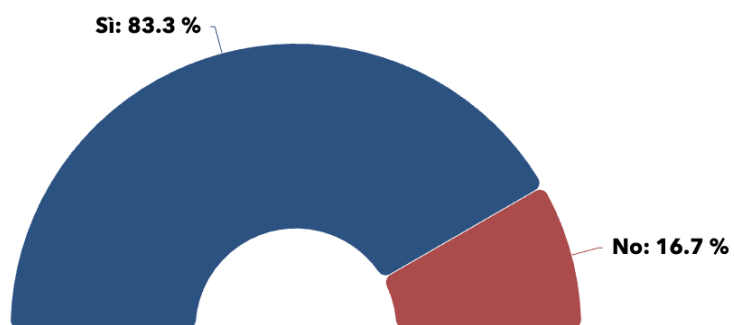
Di quali abbonamenti a servizi di trasporto pubblico/privato disponi?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



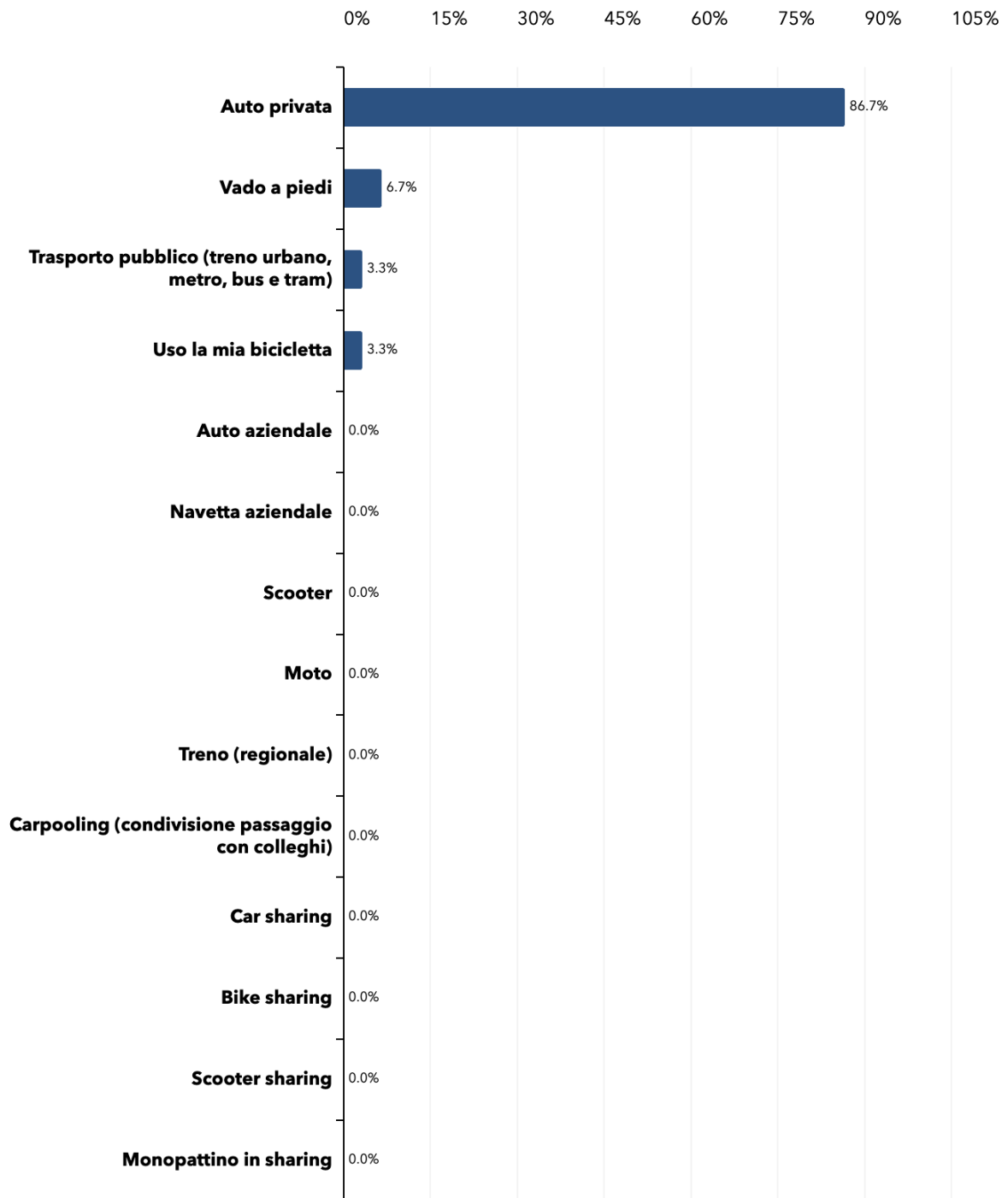
Tipicamente utilizzi un solo mezzo di trasporto per recarti a lavoro?

36 su 36 hanno risposto



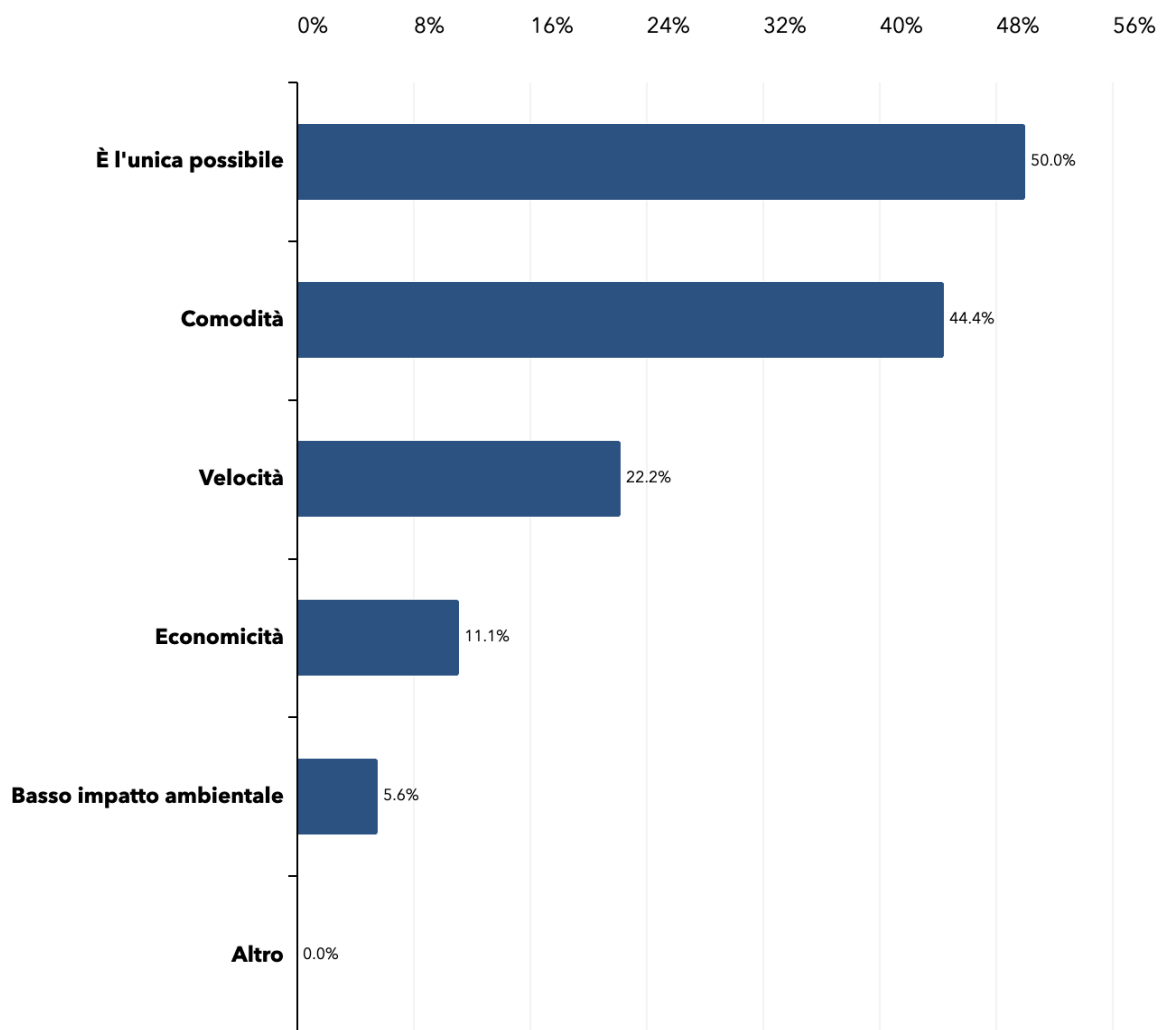
Qual è il principale mezzo di trasporto che utilizzi per recarti a lavoro?

30 su 36 hanno risposto



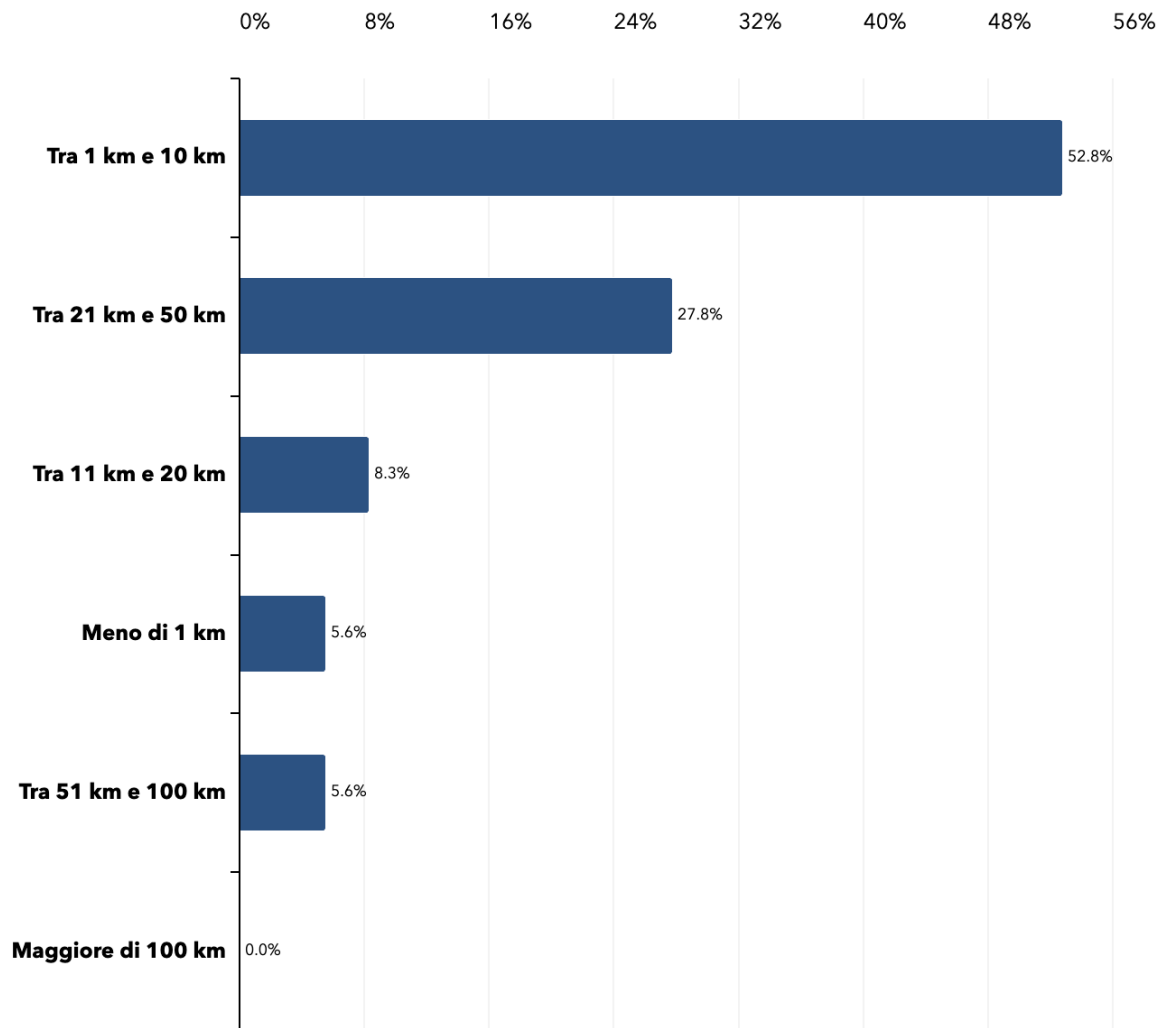
Per quali principali motivazioni prediligi la modalità di spostamento che hai indicato?

36 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



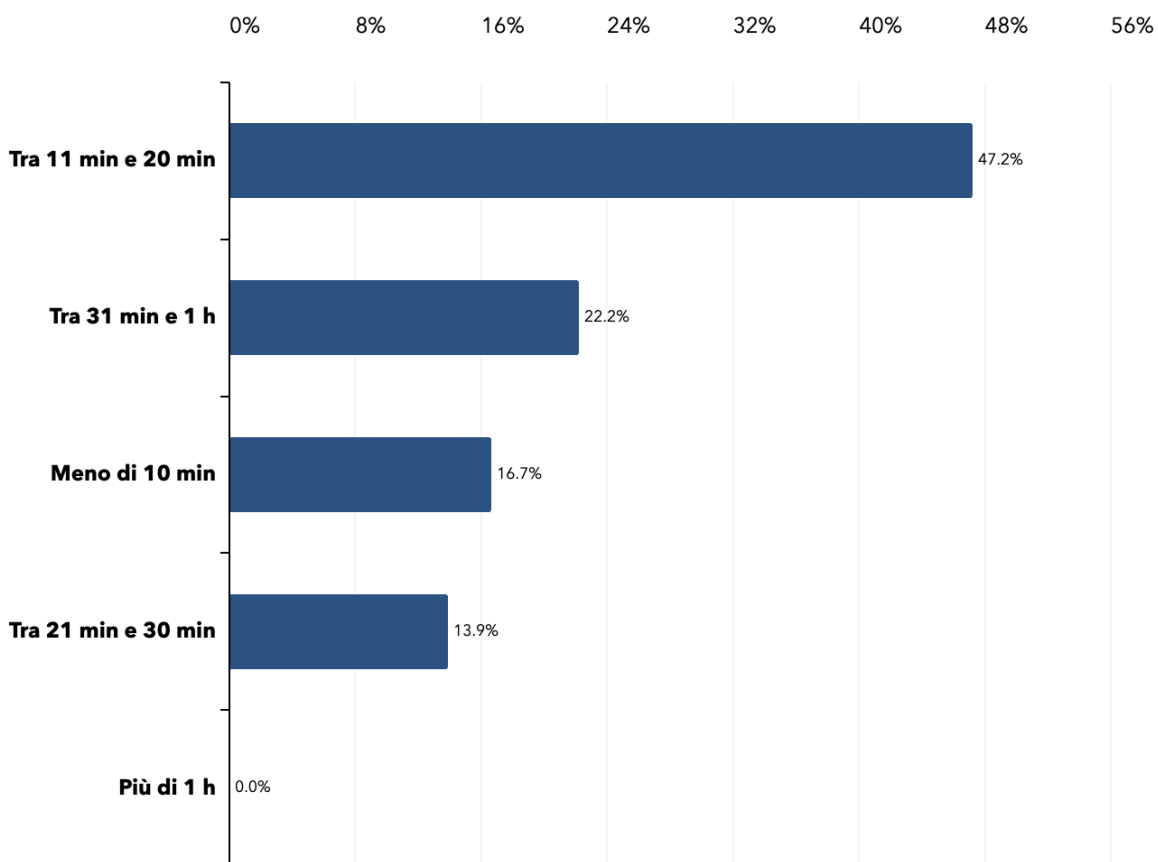
Qual è la distanza media che impieghi abitualmente per recarti a lavoro (singolo viaggio giornaliero di andata)?

36 su 36 hanno risposto



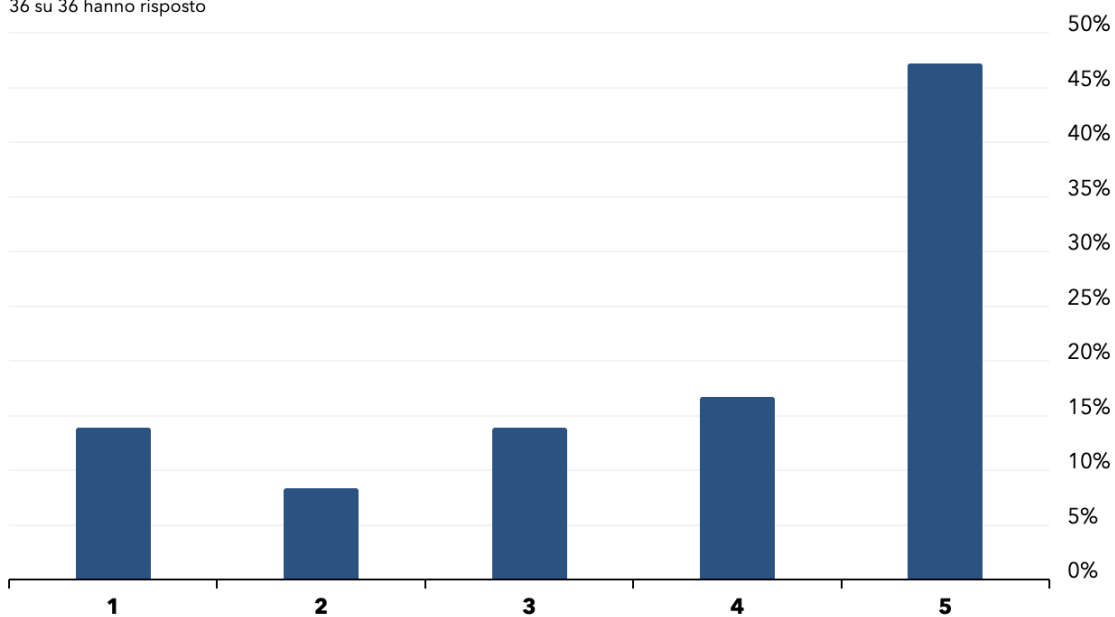
Qual è il tempo medio che impieghi tipicamente per andare a lavoro (singolo viaggio giornaliero di andata)?

36 su 36 hanno risposto



Quanto sei soddisfatto da 1 a 5 della tua abituale modalità di spostamento casa lavoro?

36 su 36 hanno risposto



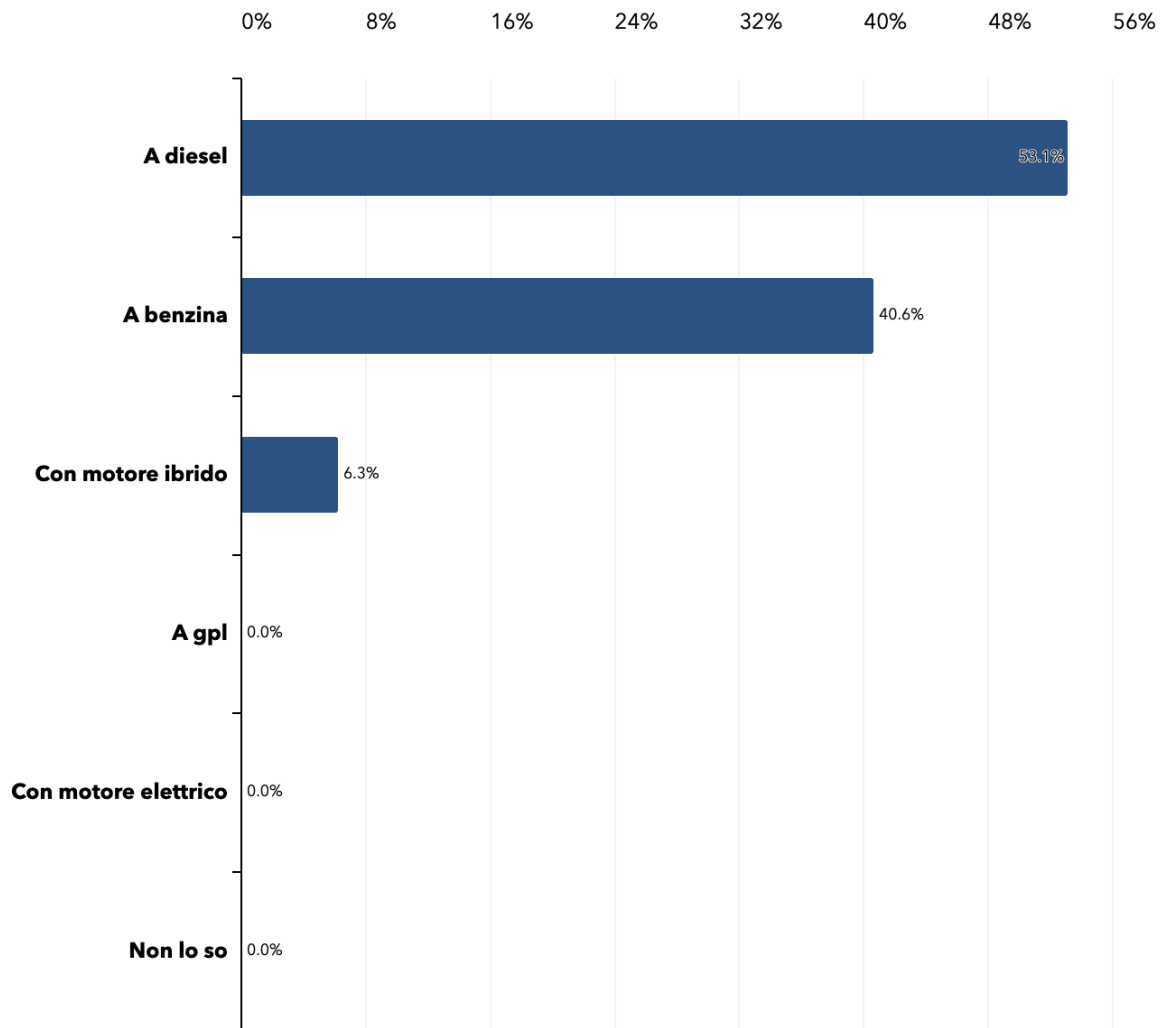
Utilizzeresti queste modalità di trasporto? (Scorri verso destra per visualizzare tutte le opzioni.)

36 su 36 hanno risposto

53%	14%	31%	3%	Trasporto pubblico
11%	11%	67%	11%	Bicicletta (bike to work)
6%	17%	78%	0%	Carpooling
17%	17%	67%	0%	Car sharing
6%	14%	78%	3%	Scooter sharing
17%	6%	78%	0%	Bike sharing
8%	11%	78%	3%	Monopattini in sharing
44%	19%	36%	0%	Navetta aziendale
Si, se fosse più accessibile	Si, se avessi uno sconto/incentivo	No, indipendeme... da costo/accessibilità	Già la utilizzo	

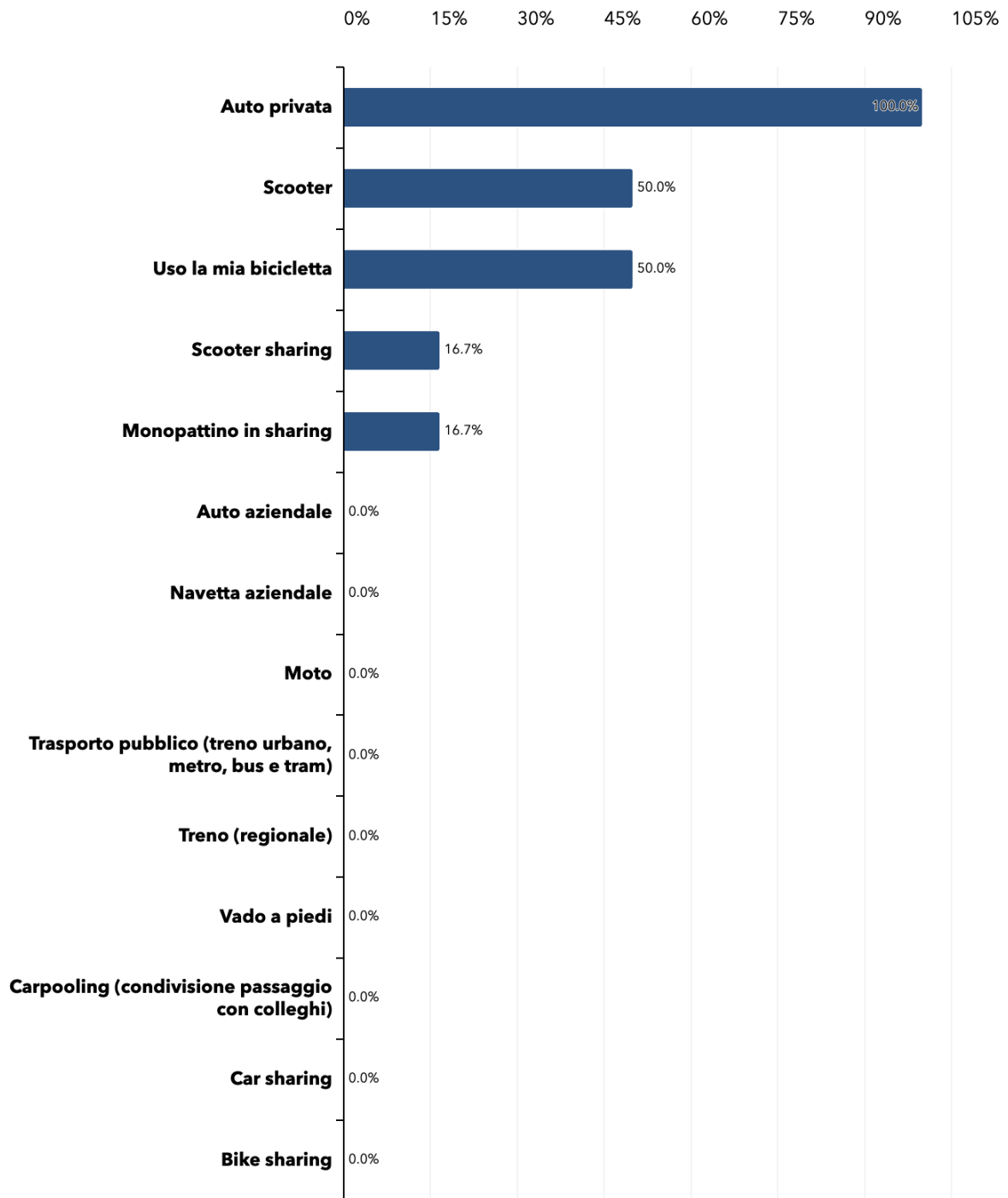
Com'è alimentata l'auto che utilizzi per recarti a lavoro?

32 su 36 hanno risposto



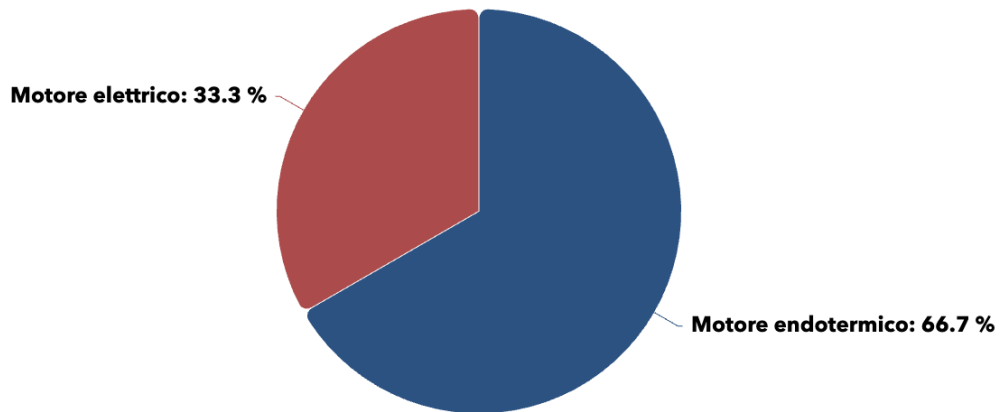
Com'è composta la combinazioni di mezzi di trasporto che utilizzi abitualmente per andare a lavoro?

6 su 36 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Com'è alimentata la moto/lo scooter che utilizzi per recarti a lavoro?

3 su 36 hanno risposto



Appendice B - Tabelle emissive dei potenziali benefici ambientali

Bike sharing

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	0.0 tonn/anno	0.0 kg/anno	0.0 kg/anno
Sì, se fosse più accessibile	34.2 tonn/anno	93.7 kg/anno	7.7 kg/anno
Tutte le persone propense	34.2 tonn/anno	93.7 kg/anno	7.7 kg/anno

Trasporto pubblico

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se fosse più accessibile	137.0 tonn/anno	303.1 kg/anno	27.7 kg/anno
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	5.4 tonn/anno	4.8 kg/anno	1.0 kg/anno
Tutte le persone propense	142.4 tonn/anno	307.9 kg/anno	28.7 kg/anno

Monopattino elettrico in sharing

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	0.9 tonn/anno	1.9 kg/anno	0.3 kg/anno

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se fosse più accessibile	32.6 tonn/anno	89.8 kg/anno	7.2 kg/anno
Tutte le persone propense	33.5 tonn/anno	91.7 kg/anno	7.6 kg/anno

Scooter sharing

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	1.9 tonn/anno	4.5 kg/anno	0.8 kg/anno
Sì, se fosse più accessibile	23.0 tonn/anno	63.4 kg/anno	4.9 kg/anno
Tutte le persone propense	24.9 tonn/anno	67.9 kg/anno	5.7 kg/anno

Navetta aziendale

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	31.6 tonn/anno	80.6 kg/anno	6.9 kg/anno
Sì, se fosse più accessibile	98.7 tonn/anno	171.8 kg/anno	19.6 kg/anno
Tutte le persone propense	130.2 tonn/anno	252.3 kg/anno	26.5 kg/anno

Carpooling

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	-4.5 tonn/anno	-8.7 kg/anno	-0.5 kg/anno
Sì, se fosse più accessibile	17.3 tonn/anno	47.6 kg/anno	3.7 kg/anno
Tutte le persone propense	12.8 tonn/anno	38.9 kg/anno	3.2 kg/anno

Car sharing

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	-7.6 tonn/anno	28.7 kg/anno	-0.8 kg/anno
Sì, se fosse più accessibile	9.2 tonn/anno	122.3 kg/anno	3.0 kg/anno
Tutte le persone propense	1.6 tonn/anno	151.0 kg/anno	2.3 kg/anno

Bici

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Sì, se avessi uno sconto/incentivo	2.4 tonn/anno	6.5 kg/anno	0.8 kg/anno
Sì, se fosse più accessibile	32.6 tonn/anno	89.1 kg/anno	7.1 kg/anno

	CO ₂	NO _x	PM ₁₀
Tutte le persone propense	35.0 tonn/anno	95.7 kg/anno	7.9 kg/anno