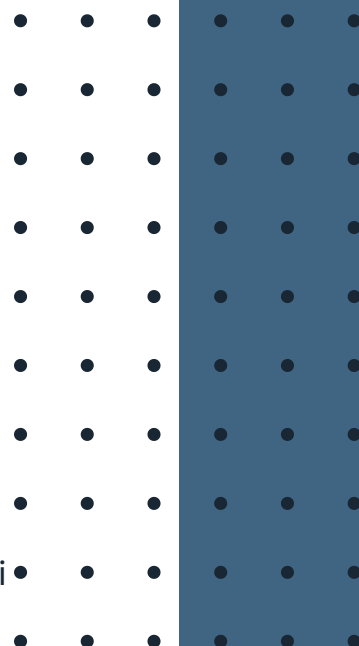


ARES Sardegna

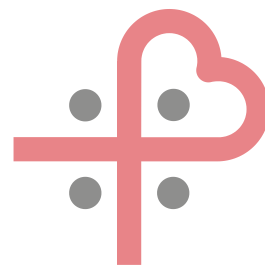


PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO SEDE DI SELARGIUS



SC Energy Management e Servizi Logistici Centralizzati • • • • •

www.aressardegna.it



SC Energy Management e Servizi Logistici Centralizzati

Direttore: ing. Giampiero Testoni

mail: energy.logistica@aressardegna.it

P.E.C.: energy.logistica@pec.aressardegna.it

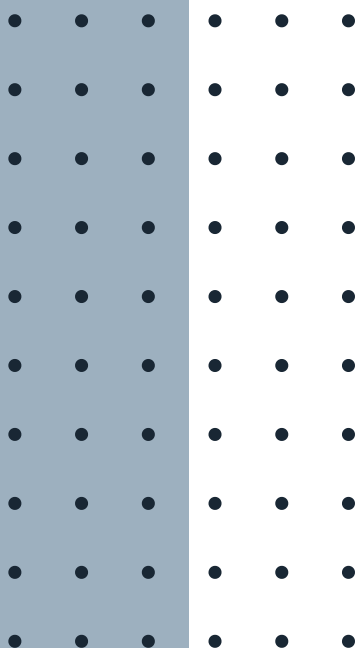
Mobility Manager: dott. Carlo Spiga

Relatore

- dott. Carlo Spiga

Correlatori

- dott.ssa Emanuela Cecilia Casula
- ing. Antonio Garau



SOMMARIO

Premessa e riferimenti normativi	3
1.1. Il Contesto Internazionale	4
1.2. Il Contesto Italiano	6
2. Compiti del Mobility Manager	10
3. Dati generali dell'Ente	11
4. Piano Spostamenti Casa-Lavoro.....	13
5. Le tre fasi del PSCL	14
5.1. La fase di analisi (quadro conoscitivo)	14
5.2. La fase di progettazione	14
5.3. La fase attuativa	15
FASE DI ANALISI	16
6. Metodologia di analisi.....	16
7. Analisi della mobilità attuale	17
7.1. Risposte al questionario	17
7.2. Fasce orario di ingresso	23
8. Offerta di trasporto pubblico	24
8.1. Trasporto Pubblico Locale	24
8.2. Trasporto pubblico nelle vicinanze della sede	25
8.3. Piste ciclabili nell'Area Metropolitana di Cagliari	26
8.4. Piste ciclabili nelle vicinanze della sede	27
8.5. Aree di sosta nelle vicinanze della sede.....	27
9. Analisi ambientale e criticità	28
FASE PROGETTUALE	29
FASE ATTUATIVA.....	31
10. Obiettivi strategici e indicatori di risultato	35
11. Piano d'azione	36
12. Monitoraggio e aggiornamento del Piano	37
13. Conclusioni	37
14. Allegati tecnici	38
14.1. ALLEGATO TECNICO 1.....	39
14.2. ALLEGATO TECNICO 2.....	45

14.3.	ALLEGATO TECNICO 3.....	49
-------	-------------------------	----

Premessa e riferimenti normativi

Il presente Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) è redatto ai sensi del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021.

Il Piano riguarda la sede dell'Ente situata nel Comune di Selargius e mira a ridurre l'uso del mezzo privato a motore e incentivare la mobilità sostenibile.

La mobilità urbana, della quale gli spostamenti casa-lavoro rappresentano una fetta significativa, è un elemento che influenza profondamente la qualità della vita, l'economia e l'ambiente.

Negli ultimi decenni, la crescita della popolazione urbana e l'aumento della motorizzazione individuale hanno comportato ripercussioni significative su diversi aspetti della vita dei cittadini:

- **impatto sulla mobilità:** congestione, ritardi e difficoltà di parcheggio limitano la fluidità del traffico e aumentano i tempi di percorrenza;
- **impatto ambientale:** le emissioni prodotte dai veicoli inquinano l'aria e contribuiscono al cambiamento climatico;
- **impatto sulla salute:** l'inquinamento atmosferico derivante dal traffico è associato a problemi respiratori e cardiovascolari, soprattutto nei bambini e negli anziani;
- **impatto economico:** la congestione e l'inquinamento possono scoraggiare le attività commerciali e ridurre l'attrattiva delle città;
- **impatto sulla qualità della vita:** lo stress causato dal traffico, la riduzione della sicurezza stradale e il deterioramento della qualità dell'aria influiscono negativamente sulla qualità della vita dei cittadini.

È pertanto necessario, da parte di Enti pubblici e privati, promuovere una mobilità urbana più sostenibile, efficiente ed inclusiva.

1.1. Il Contesto Internazionale

La Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 ha istituito misure volte a:

- definire e stabilire obiettivi di qualità dell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso;
- valutare la qualità dell'aria ambiente negli Stati membri sulla base di metodi e criteri comuni;
- ottenere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente per contribuire alla lotta contro l'inquinamento dell'aria e gli effetti nocivi e per monitorare le tendenze a lungo termine e i miglioramenti ottenuti con l'applicazione delle misure nazionali e comunitarie;
- garantire che le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente siano messe a disposizione del pubblico;
- mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove sia buona e migliorarla negli altri casi;
- promuovere una maggiore cooperazione tra gli Stati membri nella lotta contro l'inquinamento atmosferico.

Il 23 ottobre 2014 il Consiglio europeo ha convenuto il quadro (particolarmente ambizioso) per le politiche dell'energia e del clima con orizzonte 2030, nel quale si prevedeva un taglio del 40% delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990.

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) ha previsto, come obiettivo di lungo termine, di contenere l'aumento medio della temperatura mondiale al di sotto di 2°C (e comunque perseguire gli sforzi necessari a limitarne l'aumento a 1.5°C) rispetto ai livelli preindustriali.

Si tratta di 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. La Commissione europea, con la comunicazione 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 del 1990 con l'obiettivo ultimo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050;

COP24 (2018, Katowice, Polonia): Qui è stato adottato il "Regolamento di attuazione dell'Accordo di Parigi", un pacchetto di regole per implementare l'Accordo, che include il sistema di monitoraggio e rendicontazione delle emissioni e degli impegni;

COP25 (2019, Madrid, Spagna): Sebbene la COP25 non abbia prodotto risultati decisivi in termini di nuove azioni concrete, ha contribuito a mantenere viva l'attenzione sul clima. La spinta per l'aumento della fiducia nelle politiche di finanziamento climatico è stata uno degli aspetti chiave;

COP26 (2021, Glasgow, Scozia): La COP26 ha visto numerosi impegni importanti, tra cui promesse di ridurre progressivamente l'uso del carbone, eliminare i sussidi per i combustibili fossili e accelerare la transizione verso le energie rinnovabili. È stato anche l'anno in cui gli NDC sono stati aggiornati, con diversi paesi che hanno alzato la loro ambizione;

COP27 (2022, Sharm El-Sheikh, Egitto): Un punto significativo è stato il riconoscimento ufficiale della "perdita e danno" legata ai cambiamenti climatici. I paesi più vulnerabili hanno ottenuto un impegno a creare un fondo per sostenere le nazioni che affrontano impatti climatici devastanti, come l'innalzamento del livello del mare e i disastri naturali;

COP28 (2023, Dubai, Emirati Arabi Uniti): Durante la COP28, la comunità internazionale ha continuato a riflettere sull'importanza di mantenere vivo l'obiettivo di 1,5°C e fare progressi tangibili, anche se molte delle problematiche relative al finanziamento, alla giustizia climatica e all'integrazione delle azioni locali e globali sono ancora sotto dibattito;

COP29 (2024, Baku, Azerbaijan). La COP29 ha approvato un accordo sulla finanza climatica (New Collective Quantified Goal) che prevede la mobilitazione di almeno 300 miliardi di dollari annui entro il 2035 dai paesi sviluppati, con una roadmap verso 1.300 miliardi includendo fonti pubbliche e private; sono stati inoltre fatti progressi sui mercati del carbonio e sull'adattamento, pur con critiche da paesi in via di sviluppo per importi ritenuti insufficienti e ritardi sulla mitigazione.

COP30 (2025, Belém, Brasile) Sempre richiamando l'Accordo di Parigi, viene ribadito l'obiettivo di contenere il riscaldamento globale entro gli 1,5 gradi centigradi rispetto ai livelli preindustriali.

1.2. Il Contesto Italiano

Il Decreto Ronchi "Mobilità sostenibili nelle aree urbane" (Decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente di concerto con i Ministeri dei Lavori Pubblici, della Sanità, dei Trasporti e della Navigazione) ha introdotto nel nostro ordinamento il concetto di Mobility Management, in particolare l'art. 3 ha prescritto l'obbligo per Enti Pubblici e aziende private, con più di 300 dipendenti per sede o 800 in più sedi, ubicate in città ad elevato rischio di inquinamento atmosferico, di nominare un responsabile della mobilità aziendale e di produrre un Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL). *"Il 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"*.

Successivamente, il Decreto Direttoriale IAR del Ministero dell'ambiente del 20 dicembre 2000 sul Mobility Management introduce (a titolo volontario) il PSCL anche per *"aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico"*.

La 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" 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.

Il D.L. n. 34 del 19 maggio 2020 (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.

Detta norma nell'ambito di una serie di misure volte a incentivare la mobilità sostenibile 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 con *“funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Il Mobility Manager promuove, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e*

gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile”.

Successivamente il Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in data 12 maggio 2021, ha emanato il Decreto Interministeriale n. 179 il quale stabilisce 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 decreto, inoltre, identifica il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), come *“lo strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa”.*

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

Ai fini dell’adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni nominano il Mobility Manager Aziendale.

Con Decreto Interdirettoriale n. 209 del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 04 agosto 2021 sono state approvate le *“Linee guida per la redazione e l’implementazione dei*

piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)” (previste dall’art. 3 del citato Decreto Interministeriale n. 179/2021).

Ai sensi dell’articolo 4, primo comma, del Decreto n. 179/2021 il predetto PSCL dovrà essere trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

Ai sensi del secondo comma dell’articolo 4 del decreto n. 179/2021 *“al fine di ottimizzare le politiche locali di mobilità sostenibile, il Comune, con il supporto del Mobility Manager d'Area, individua, d'intesa con il Mobility Manager Aziendale che ha prestato la propria attività a supporto dell'adozione dello specifico PSCL trasmesso ai sensi del comma 1, eventuali modifiche al PSCL medesimo, e può stipulare con l'impresa o la pubblica amministrazione che lo ha adottato, intese e accordi per una migliore implementazione del PSCL.”*

2. Compiti del Mobility Manager

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. Il Mobility Manager è la figura responsabile della **gestione della mobilità aziendale** e del **coordinamento del Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)**, con l'obiettivo di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale e ridurre l'impatto ambientale derivante dall'uso del mezzo privato. Tra i principali compiti del Mobility Manager rientrano:

- la **rilevazione dei fabbisogni di mobilità** del personale attraverso indagini e questionari;
- la **progettazione di misure organizzative** e infrastrutturali per favorire l'uso del trasporto pubblico, della mobilità condivisa e attiva;
- la **promozione di politiche aziendali sostenibili**, come il telelavoro, gli orari flessibili e gli incentivi alla mobilità verde;
- il **monitoraggio annuale** dei risultati e l'aggiornamento periodico del PSCL;
- il coordinamento con il Mobility Manager d'Area nominato dai Comuni di riferimento.

Il ruolo del Mobility Manager è quindi strategico per l'attuazione delle politiche di **transizione ecologica**, contribuendo alla riduzione delle emissioni climalteranti e al miglioramento della qualità della vita urbana.

3. Dati generali dell'Ente

Denominazione: **ARES SARDEGNA**

- Sede di Selargius, via Piero della Francesca n. 1

Numero **250** Dipendenti afferenti presso la sede di Selargius.

Brevi cenni: La Legge Regionale 11 settembre 2020, n. 24 “Riforma del Sistema Sanitario Regionale e riorganizzazione sistematica delle norme in materia: Abrogazione della Legge Regionale n. 10 del 2006, della Legge Regionale n. 23 del 2014 e della Legge Regionale n. 17 del 2016” e ss.ii.mm (L.R. n. 32 del 23/12/2020 e L.R. n. 17 del novembre 2021, L.R. n. 8 del 11/03/2025), ha modificato l’assetto istituzionale del Servizio sanitario regionale, istituendo, tra le altre, l’Azienda regionale della salute (ARES).

L’ARES è una Azienda sanitaria parte integrante del sistema del Servizio Sanitario della Regione Autonoma della Sardegna e del sistema del Servizio Sanitario Nazionale.

Compito principale di ARES è quello di fornire alle aziende/enti sanitari (Aziende socio sanitarie locali (ASL), Aziende ospedaliero-universitarie di Cagliari e Sassari, Azienda di rilievo nazionale ed alta specializzazione "G. Brotzu" (ARNAS), Azienda regionale dell'emergenza e urgenza della Sardegna (AREUS), istituto zooprofilattico della Sardegna (IZS) i servizi tecnici amministrativi e sanitari di supporto all’ erogazione delle prestazioni assistenziali garantendo l’efficacia e impiegando in modo efficiente le risorse assegnate.

Pertanto, il contesto territoriale e di azione, ai fini di una pianificazione delle attività core dell’Azienda, ed in particolare quella afferente ai fattori produttivi (risorse umane, beni e servizi, tecnologie), è l’intero territorio della Regione Autonoma della Sardegna.

In particolare ARES, come ampiamente esplicitato nel piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) 2025-2027, promuove lo sviluppo del capitale

relazionale incentivando il lavoro di équipe e la creazione di competenze, basate sulla collaborazione all'interno e all'esterno dell'Azienda; tale fattore contribuisce alla creazione del valore nelle interazioni con i diversi attori sociali ed istituzionali, ponendo le basi per una comunicazione bidirezionale strutturata.

Il flusso di conoscenza e la condivisione delle informazioni sono individuate da ARES come perno della creazione del valore all'interno del capitale intangibile (umano, organizzativo) e la sua gestione è imprescindibile per un'adeguata diffusione all'interno dell'organizzazione e per la standardizzazione dei processi.

4. Piano Spostamenti Casa-Lavoro

Il PSCL costituisce “lo strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa”.

Obiettivo del Piano è fornire misure alternative e più convenienti rispetto all’uso dell’automobile attraverso un insieme ottimale di azioni utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti. Così concepito, il Piano è in grado di determinare *“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”* (Art. 3 del citato DM del 12 maggio 2021 n. 179).

Le *“Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”* individuano come obiettivo del PSCL, la riduzione del traffico veicolare privato e l’individuazione delle misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all’uso individuale del veicolo privato a motore, analizzando gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, le loro esigenze di mobilità e lo stato dell’offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

Le linee guida suggeriscono una strutturazione del PSCL in tre fasi:

- Fase di analisi;
- Fase di progettazione;
- Fase attuativa.

5. Le tre fasi del PSCL

5.1. La fase di analisi (quadro conoscitivo)

La fase di analisi preliminare del PSCL ha lo scopo di delineare un quadro completo delle condizioni ambientali e infrastrutturali che caratterizzano il territorio in cui è ubicato l'ente/azienda e di individuare le specifiche esigenze di mobilità del personale. In questa fase si analizzano la domanda di mobilità espressa dai dipendenti, le caratteristiche della sede, l'accessibilità del luogo (condizione della rete stradale, distanza dalle fermate del trasporto pubblico, presenza di piste ciclabili, percorsi pedonali ecc.) e tutti i fattori che possono influenzare la scelta modale dello spostamento. Per quanto riguarda la raccolta di dati utili a comprendere abitudini ed esigenze dei dipendenti nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro, si procede tramite la somministrazione di questionari.

5.2. La fase di progettazione

Dopo un'accurata analisi delle condizioni iniziali sono selezionate le misure di Mobility Management più opportune al caso.

Le misure da proporre nell'ambito del PSCL sono quelle che “scaturiscono dall'incrocio tra la domanda di trasporto analizzata attraverso il questionario ai dipendenti e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente in conto la propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché le risorse disponibili”.

Le iniziative proposte mirano a stimolare nei dipendenti comportamenti virtuosi, orientandoli, per gli spostamenti casa-lavoro, verso l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici, condivisi o a basso impatto ambientale. Ciò con lo scopo di ridurre la congestione da traffico veicolare e i suoi effetti indotti, primi fra tutti il consumo di energia, gli impatti sull'incidentalità, sulla qualità dell'aria e gli effetti climatici.

5.3. La fase attuativa

In questa fase si provvede all'attuazione delle azioni individuate, predisponendo tutte le azioni e tutti gli strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL. Contestualmente, si avvia una campagna informativa mirata a rendere note ai dipendenti le modalità di attuazione del piano, a sensibilizzarli sui benefici dello stesso e a coinvolgerli attivamente nella sua attuazione.

Il PSCL deve, in base al sopracitato decreto Ronchi, “*essere revisionato*” ed aggiornato con cadenza annuale. Dopo avere adottato le misure previste dal PSCL, è opportuno svolgere un'attività di monitoraggio continuo in relazione all'efficacia delle misure attuate, individuando eventuali impedimenti e criticità. Dovranno essere valutati i risultati raggiunti (compresi i vantaggi per i dipendenti coinvolti e per l'Amministrazione) e, se necessario, apportare modifiche al PSCL.

FASE DI ANALISI

6. Metodologia di analisi

Il PSCL si basa su:

1. **Somministrazione di un questionario** ai dipendenti per raccogliere informazioni su:
 - distanza dal luogo di lavoro (solo con indicazione del CAP, nel rispetto della privacy);
 - mezzo di trasporto utilizzato;
 - eventuali preferenze per alternative sostenibili.

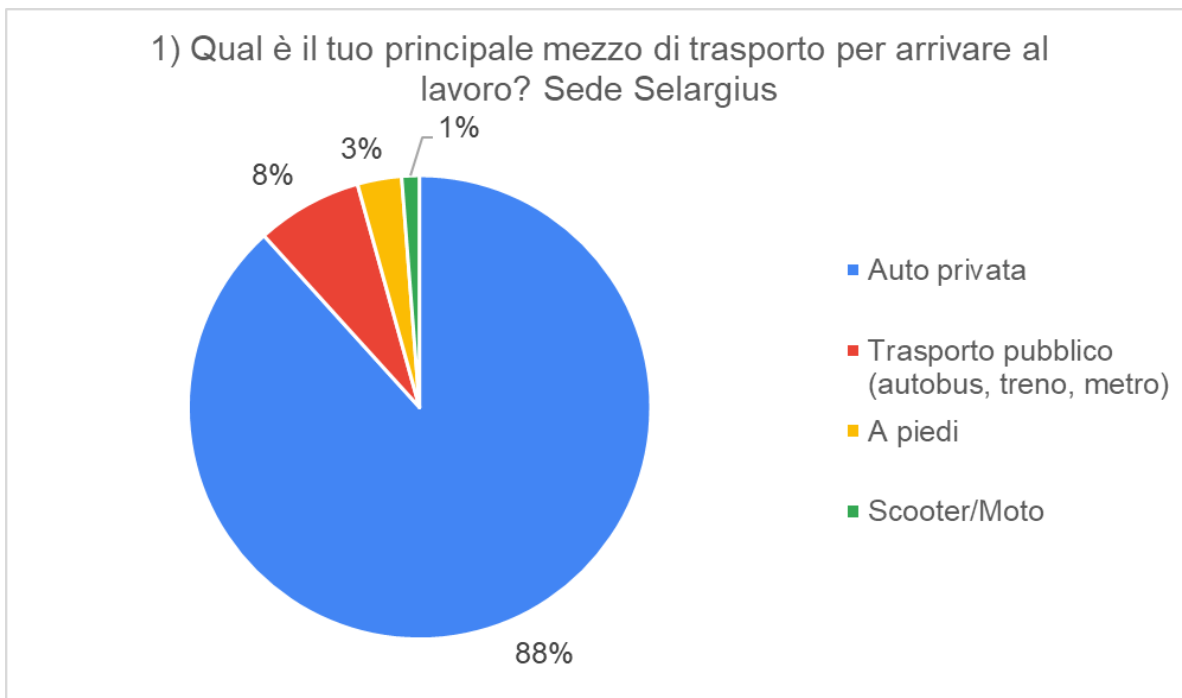
2. **Elaborazione dei dati** mediante tabelle e grafici per individuare:
 - modalità prevalenti di spostamento;
 - tempi medi di percorrenza;
 - criticità infrastrutturali o organizzative;
 - fascia orario di ingresso.

3. **Analisi ambientale di contesto**, in relazione ai flussi di traffico e all'offerta di TPL (trasporto pubblico locale) nel territorio comunale.

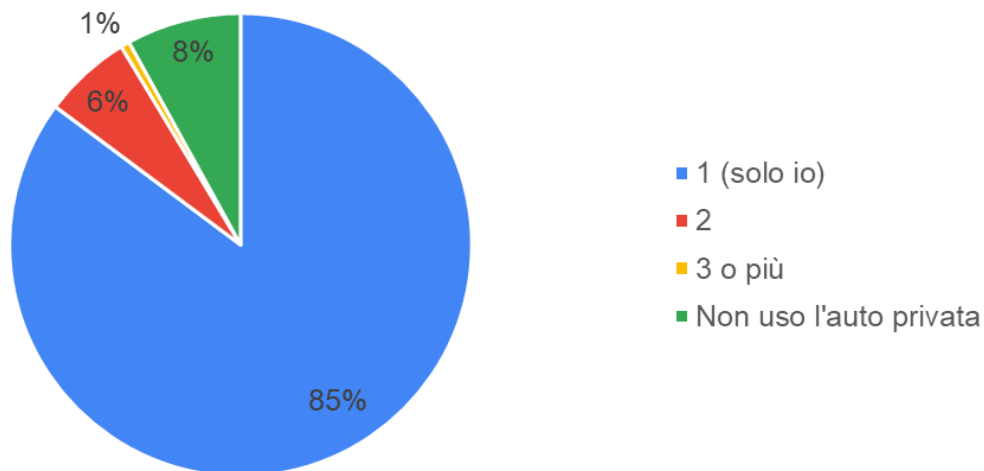
7. Analisi della mobilità attuale

7.1. Risposte al questionario

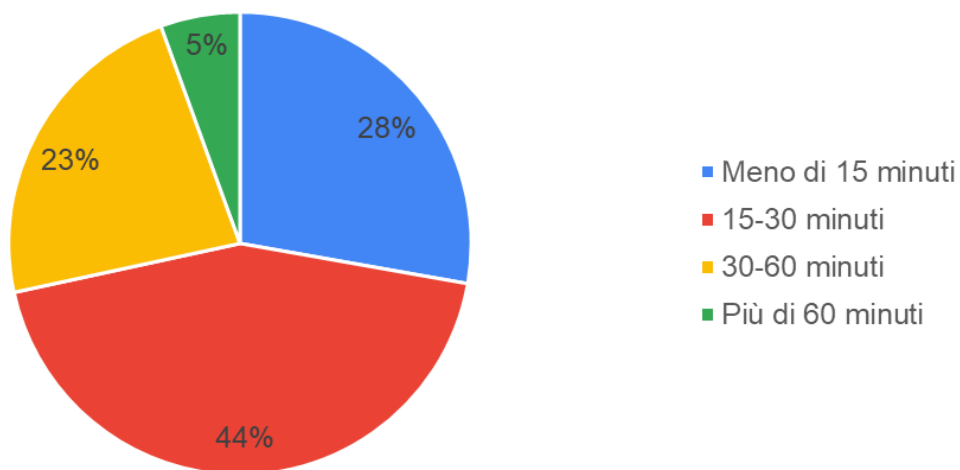
Per la sede di Selargius sono state raccolte complessivamente 162 risposte al questionario somministrato al personale.



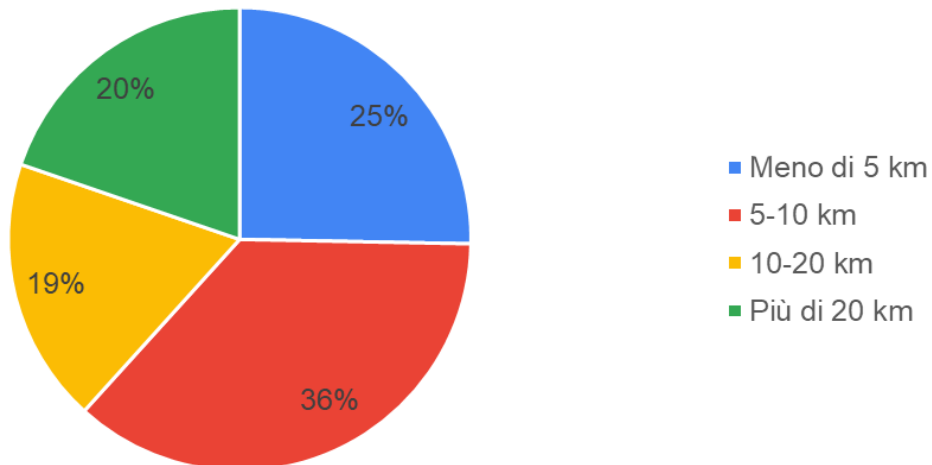
2) Se utilizzi l'auto privata, quante persone solitamente viaggiano insieme? Sede Selargius



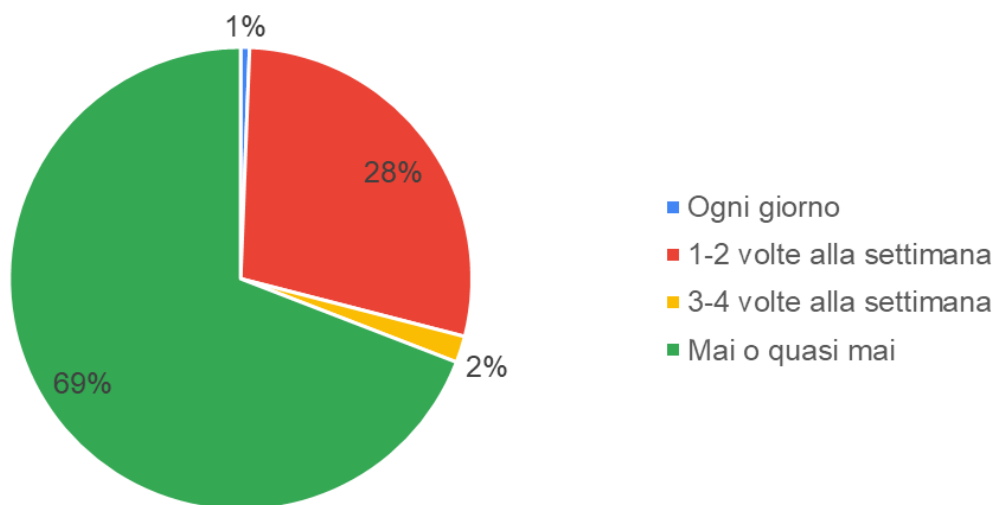
3) Quanto tempo impieghi per arrivare al lavoro? Sede Selargius



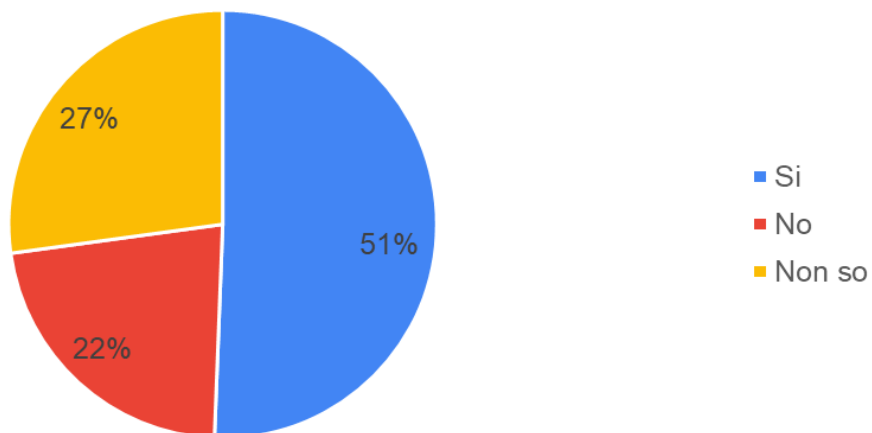
4) Qual è la distanza approssimativa tra la tua casa e il posto di lavoro? Sede Selargius



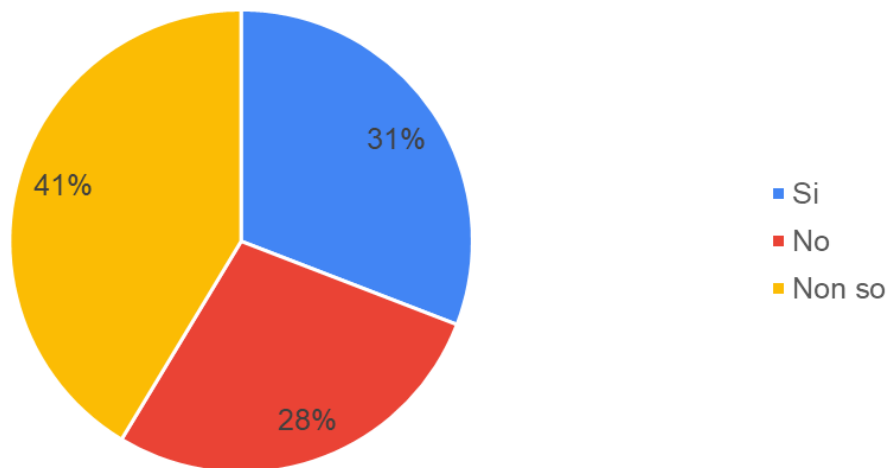
5) Per quanti giorni mediamente alla settimana lavori da casa (smartworking)? Sede Selargius



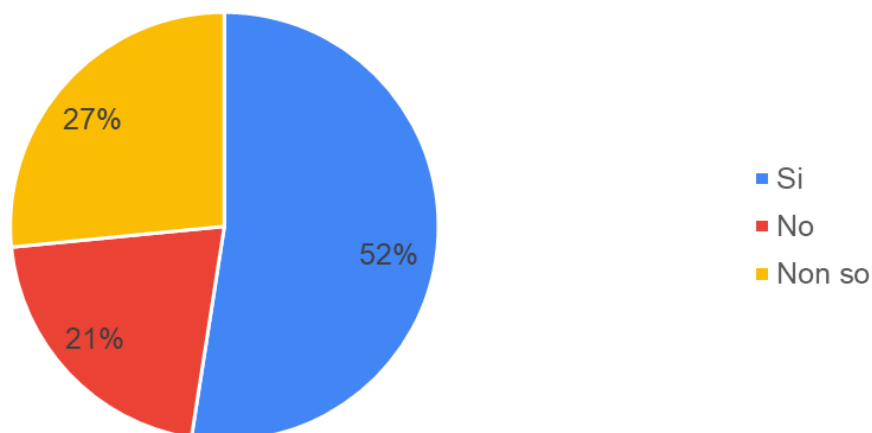
6) Se ti fosse possibile, cambieresti il tuo mezzo di trasporto per una soluzione più sostenibile (bicicletta, trasporto pubblico, carpooling)? Sede Selargius



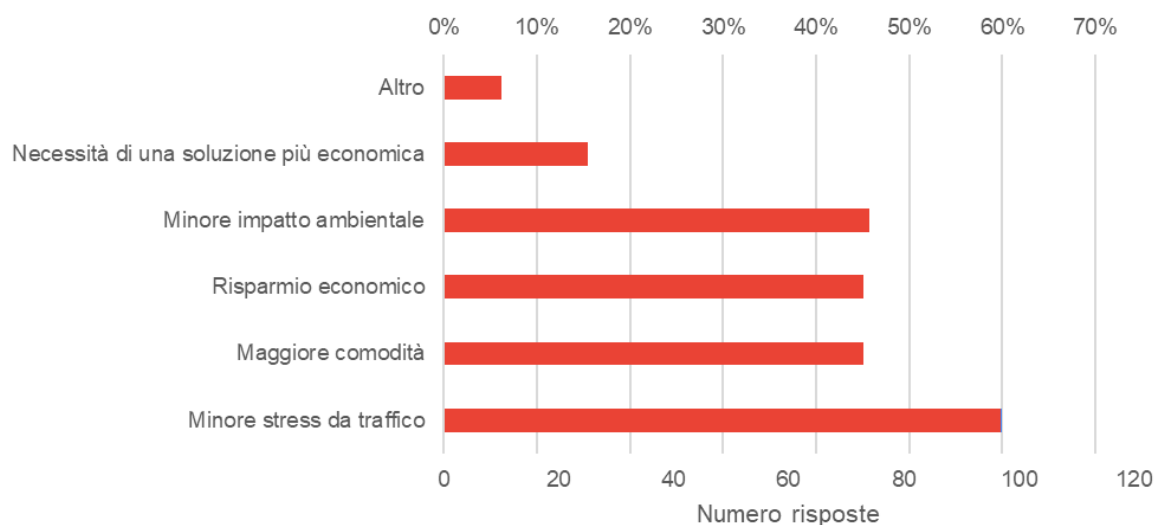
7) Saresti disposto a partecipare a un programma di carpooling organizzato dall'azienda? Sede Selargius

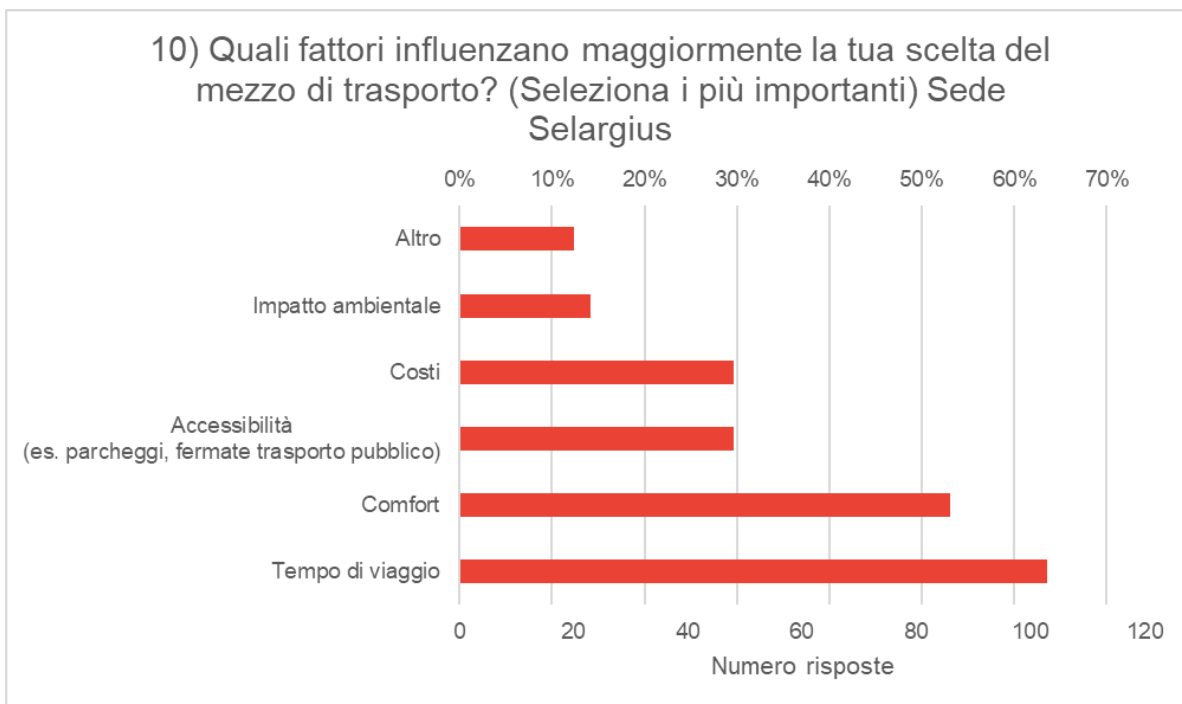


8) Se l'azienda mettesse a disposizione abbonamenti al trasporto pubblico, saresti interessato a utilizzare il servizio?
Sede Selargius

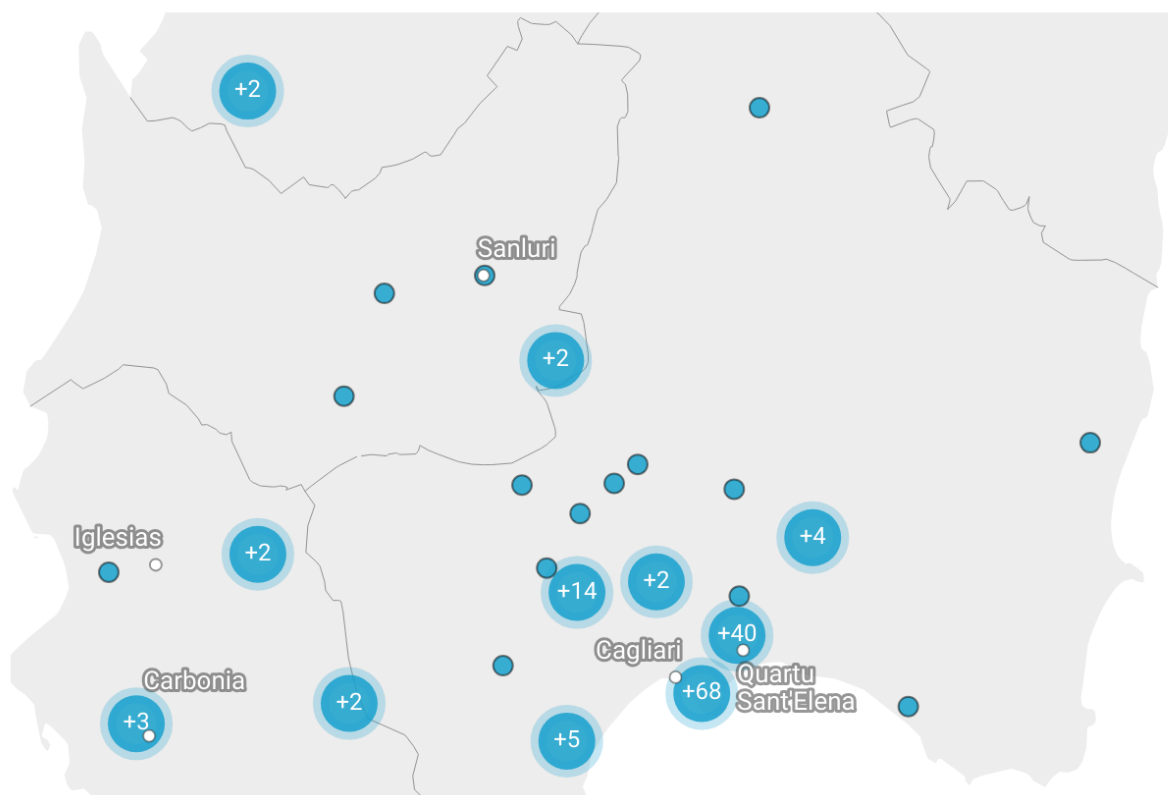


9) Quali sarebbero le principali motivazioni per modificare le tue abitudini di spostamento? (puoi selezionare più di una risposta) Sede Selargius

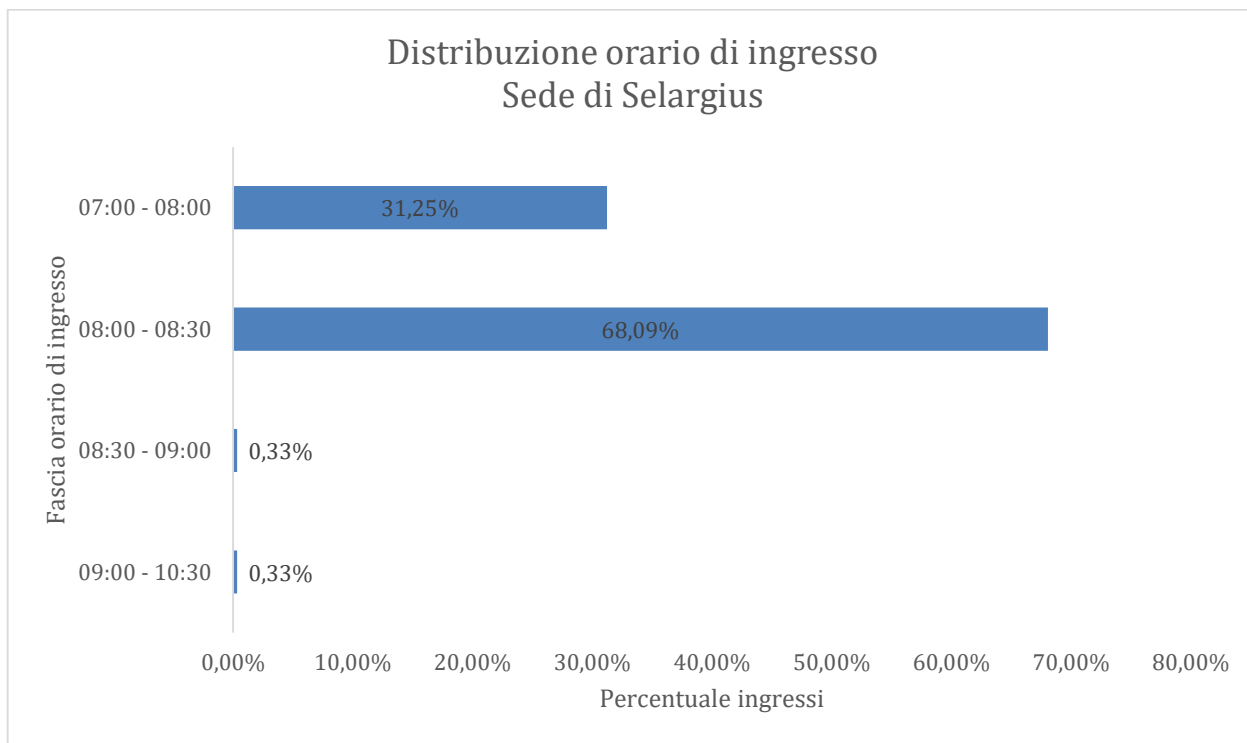




Cap di provenienza - Sede di Cagliari



7.2. Fasce orario di ingresso



8. Offerta di trasporto pubblico

Il fabbricato che ospita la sede aziendale di ARES Sardegna è situato a Selargius, in via Piero della Francesca n. 1, con accesso pedonale e carraio anche dalla via Peretti, ricadente nel territorio del Comune di Cagliari.

Cagliari rappresenta il principale polo metropolitano della Sardegna, con un bacino di pendolarità giornaliera che coinvolge i comuni limitrofi di Quartu Sant'Elena, Selargius, Monserrato, Assemini, Sinnai, Decimomannu, Uta e altri centri dell'Area Metropolitana.

Il territorio è caratterizzato da un'alta densità di servizi pubblici e da un sistema di trasporto urbano integrato.

8.1. Trasporto Pubblico Locale

Il Trasporto pubblico locale (TPL) è garantito dal CTM S.p.A., con una rete estesa di linee urbane e suburbane, incluse le linee metropolitane leggere di superficie (MetroCagliari).

- Linee disponibili:
 - linea-1;
 - linea-19;
 - linea-19S;
 - linea-20;
 - linea-QS;
 - linea-QSB;
 - linea-UEX.
- Frequenza media:
 - Da 10 minuti a 50 minuti in funzione della linea
- Fermate prossime alla sede:
 - Peretti (uffici ASL) gp0764 (distanza 117 metri);
 - Peretti (Hotel Quadrifoglio) gp0765 (distanza 130 metri);
 - Piero della Francesca (civico 4) pf2072 (distanza 195 metri);

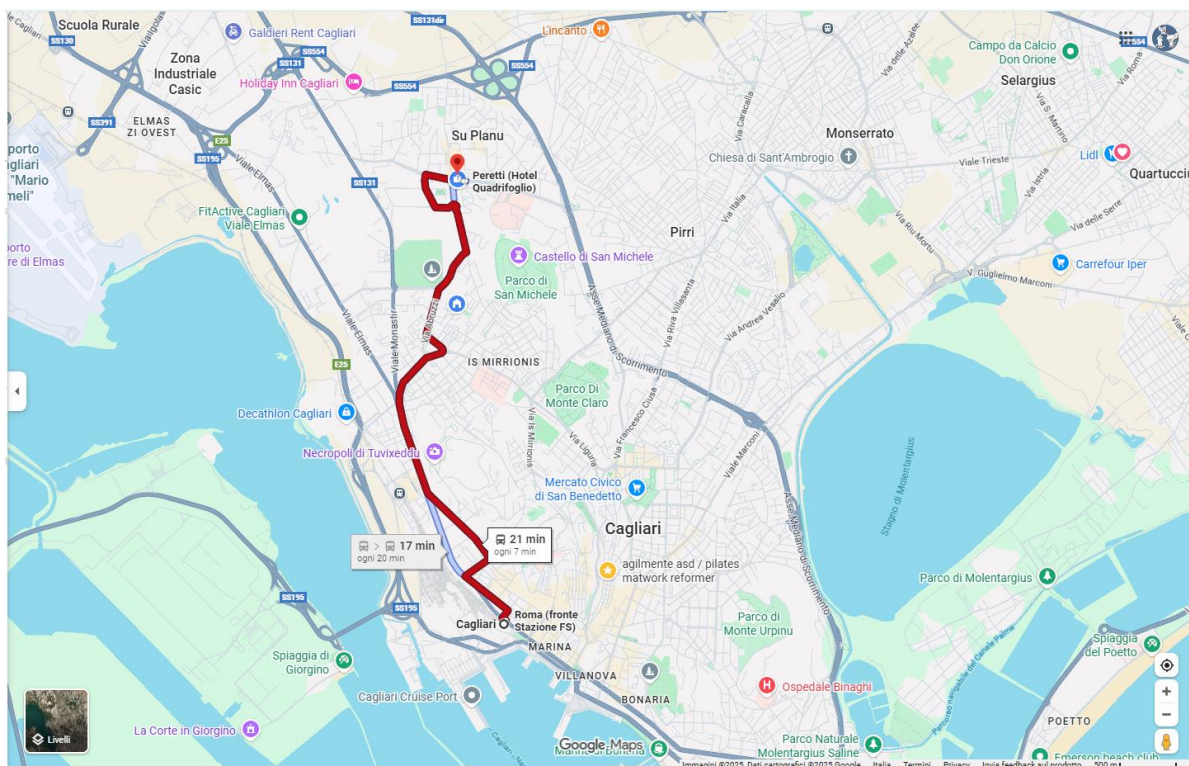
- Piero della Francesca (fronte Centro Commerciale) pf0626 (distanza 120 metri).

8.2. Trasporto pubblico nelle vicinanze della sede

L'analisi contiene una valutazione dell'offerta di trasporto nei pressi della sede al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti, per individuare le modalità alternative al mezzo privato, in considerazione della distanza degli spostamenti casa-lavoro.

La posizione della sede di ARES Sardegna dista dalla stazione ferroviaria di Cagliari, Piazza Matteotti, circa 5 km dove è localizzata la stazione ARST, nonché uno dei nodi principali della rete CTM.

È raggiungibile direttamente in autobus tramite la linea 1 del CTM.



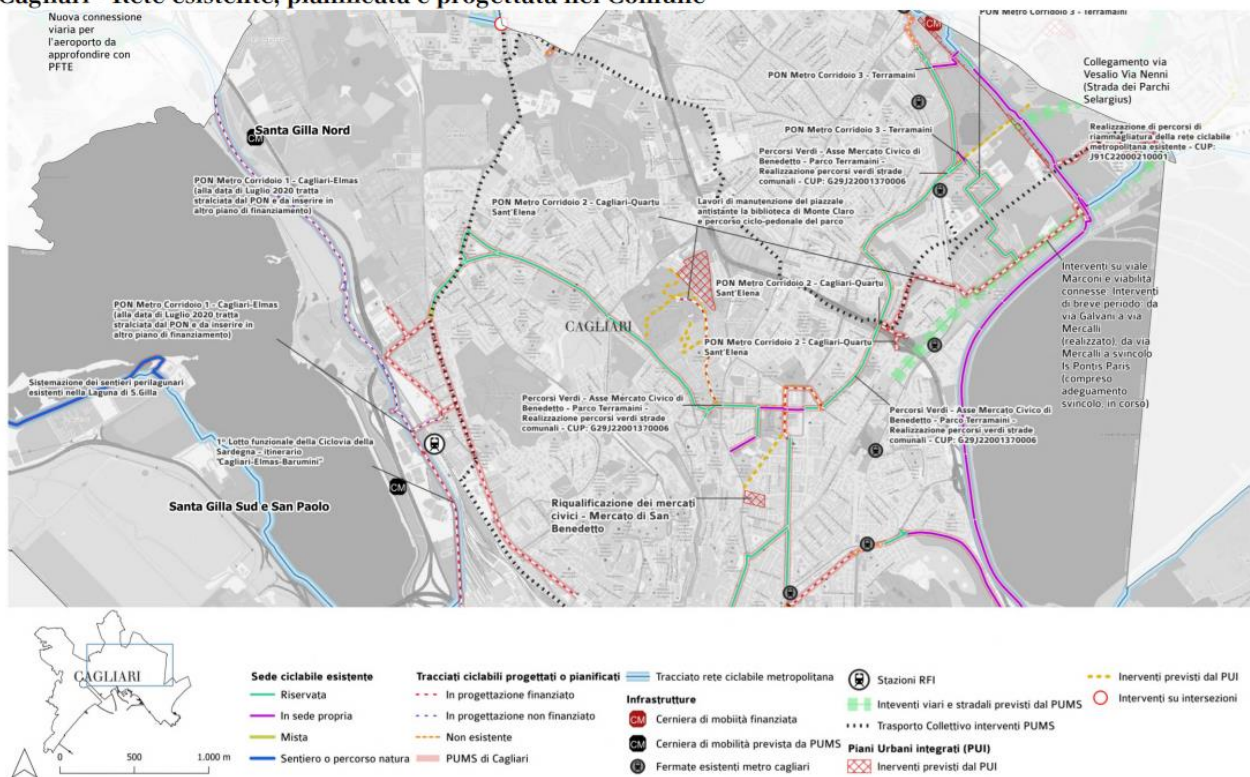
8.3. Piste ciclabili nell'Area Metropolitana di Cagliari

La bicicletta rappresenta una modalità di trasporto cosiddetta “dolce”, parte rilevante del traffico lento, sia come forma di mobilità a sé stante, che in combinazione con altri mezzi di trasporto.

Il Comune di Cagliari, nel contesto del piano urbano della mobilità sostenibile, ha previsto una rete di itinerari di ben 70 km di piste ciclabili, per sostenere la dimensione lavorativa e turistica in bicicletta: da piazza Matteotti al Poetto, fino a San Michele, Sant'Avendrace e Mulinu Becciu.

Una lunga rete di percorsi che collegherà Monte Urpinu, Tuvixeddu, il parco della Musica e tutte le aree verdi più importanti della città.

Cagliari - Rete esistente, pianificata e progettata nel Comune



La Città Metropolitana con Decreto del Sindaco Metropolitano N. 145 del 01/08/2025 ha disposto l'aggiornamento del Piano *Biciplan della Città Metropolitana di Cagliari*.

Il Piano prevede l'aggiornamento e il potenziamento della rete ciclabile metropolitana.

Per ulteriori informazioni e aggiornamenti, consulta il sito ufficiale del Comune di Cagliari al link indicato qui sotto:

https://istanze.cittametropolitanacagliari.it/openweb/pratiche/dett_registri.php?id=22092&codEstr=ALTRO&CSRF=c6ab49d74f611332090b5ea4ead1b4aa

8.4. Piste ciclabili nelle vicinanze della sede

In prossimità della sede sono presenti brevi tratti di piste ciclabili non integrate con il resto della rete cittadina.

8.5. Aree di sosta nelle vicinanze della sede

In prossimità della sede sono presenti le seguenti aree di sosta evidenziate in colore arancio nella planimetria di seguito riportata:

- Parcheggi a disposizione presenti presso la sede di Selargius n. 48;
- Parcheggi a disposizione presenti presso il parcheggio di via Aresu 73.



9. Analisi ambientale e criticità

- Alta dipendenza dall'uso dell'auto privata;
- Scarsa adesione a iniziative di mobilità condivisa;
- Assenza di disponibilità di parcheggi per bici e ricarica veicoli elettrici;
- Orari del TPL non perfettamente coordinati con quelli di lavoro;
- Assenza di incentivi economici alla mobilità sostenibile.

FASE PROGETTUALE

Sulla base del quadro conoscitivo sopra esposto e in particolare sulla base delle informazioni e dei dati emersi dall'analisi dei questionari raccolti, sono state identificate le azioni che potranno essere realizzate in futuro con un buon rapporto costi benefici e con effetti ambientali positivi nel breve/medio periodo.

Le misure sono state inquadrate nelle categorie riferite agli assi previsti dalle "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)" (previste dall'art. 3 del citato Decreto interministeriale n. 179/2021):

Asse 1 disincentivare l'uso individuale dell'auto privata:

- razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni favorendo l'uso di mezzi condivisi;
- favorire l'utilizzo di APP dedicate per la gestione del carpooling aziendale;
- istituzione di "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata.

Asse 2 favorire l'uso del trasporto pubblico:

- richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda, richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda, convenzioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti a prezzi agevolati per i dipendenti.

Asse 3 favorire la mobilità ciclabile - la micromobilità – la mobilità sostenibile:

- realizzazione di stalli videosorvegliati per le biciclette, di spazi dedicati ai monopattini elettrici, di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini, auto elettriche, convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al

fine di fornire servizi di bikesharing e/o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti.

Asse 4 ridurre la domanda di mobilità:

- redazione di un piano per favorire lo smart working o per favorire il co-working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti.

Asse 5 ulteriori misure:

- iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile, richieste di interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali/ciclabili in prossimità degli accessi alle sedi aziendali, ecc.

FASE ATTUATIVA

Azione 1 - Promozione dell'utilizzo del Trasporto Pubblico (Asse 2)

Il Trasporto Pubblico utilizzato in sostituzione dell'auto privata rappresenta una soluzione efficace per ridurre significativamente il traffico veicolare con effetti benefici sull'inquinamento atmosferico delle aree urbane, diminuendo l'incidentalità, riducendo i costi di trasporto (considerando i costi di acquisto, manutenzione, carburante, parcheggio, ecc. di un'auto) contribuendo a migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Secondo l'analisi illustrata nel quadro conoscitivo, le 7 linee che collegano la sede al resto dell'area urbana sono situate ad una distanza inferiore ai 500 m.

Dalle risultanze del questionario, quasi la metà degli intervistati, che attualmente non utilizzano il trasporto pubblico, sono disponibili a prenderlo in considerazione pur, in qualche caso, a determinate condizioni (in presenza di un incentivo sul costo dell'abbonamento e con orari compatibili con le fasce di ingresso e uscita).

L'orario di lavoro flessibile, con ampia possibilità di gestire timbrature in ingresso e in uscita da parte dei dipendenti, consente agli stessi di adeguarsi agli orari del trasporto pubblico, evitando o riducendo i tempi di attesa.

L'incentivazione all'utilizzo del mezzo pubblico costituisce dunque una priorità da perseguire sia per i benefici prodotti per la collettività che per i vantaggi che possono derivare ai dipendenti.

Considerato che un intervento su linee ed orari (al fine di renderli più aderenti alle esigenze dei dipendenti) risulta particolarmente complesso, trattandosi di variabili la cui modifica impatta su una grande parte della cittadinanza, l'intervento più facilmente e velocemente implementabile è quello di incentivare l'utilizzo del TPL attraverso un contributo all'acquisto dell'abbonamento.

È inoltre opportuna un'adeguata azione di comunicazione che, oltre a rendere noti gli incentivi che saranno messi in campo, informi anche sulle opportunità che il TPL offre o può offrire.

Azione 2 - Promozione dell'utilizzo della bicicletta (Asse 3)

L'utilizzo della bicicletta presenta, per la collettività, gran parte dei benefici già indicati per il Trasporto Pubblico (riduzione del numero di auto in circolazione quindi riduzione del traffico stradale e delle emissioni inquinanti). Dall'analisi dei questionari, la problematica maggiormente sentita sia da parte degli utilizzatori di bicicletta sia da parte di chi non la utilizza, ma sarebbe disposto a farlo, è legata alle piste ciclabili (sono poche e frammentate).

Azione 3 - Promozione dell'utilizzo della Sharing mobility (Asse 3)

La sharing mobility non è al momento particolarmente utilizzata e, da parte dei dipendenti, non è emerso particolare interesse a servirsene ma, un maggior utilizzo di questa modalità di trasporto avrebbe un impatto ambientale favorevole. Ad esempio, un utilizzo combinato con l'auto privata parcheggiando in zone periferiche e facilmente raggiungibili della città (ad es. parcheggi scambiatori) o con il TPL extraurbano che ha fermate lontane dalla sede (oltre un km) consentirebbe di raggiungere il luogo di lavoro in breve tempo (tenuto conto, nel caso dell'auto, degli elevati tempi di percorrenza delle strade più centrali nelle ore di punta), migliorando il comfort per il dipendente (contribuendo a risolvere i problemi di parcheggio e/o consentendogli l'utilizzo del TPL con risparmio di tempo). Si ritiene che lo scarso utilizzo della modalità di trasporto descritta sia dovuto da una scarsa conoscenza delle proposte offerte, si ritiene, pertanto che, un'adeguata campagna informativa presso il personale possa essere utile in tale senso.

Azione 4 - Promozione dell'utilizzo del car pooling (Asse 3)

Il car pooling, cioè la condivisione dell'auto tra più dipendenti per recarsi al lavoro, produce una diminuzione dell'uso dell'automobile e ha effetti positivi sulla riduzione del traffico, del relativo impatto ambientale, dei costi di trasporto ecc. Al momento, è una modalità di trasporto scarsamente utilizzata, si ritiene

utile stimolarne l'utilizzo tra i dipendenti, destinando alcuni dei posti auto del parcheggio interno all'Ente (o in altre localizzazioni eventualmente disponibili) a coloro che aderiranno ad un programma di car pooling. L'azione dovrà essere preceduta da un sondaggio per valutarne l'interesse tra i dipendenti e definita in collaborazione con l'area tecnica per quantificare il numero di posti auto effettivamente disponibili.

Azione 5 - Promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici (Asse 3)

La mobilità elettrica, consentendo di ridurre le emissioni in atmosfera, ha un impatto positivo sulle problematiche ambientali legate alla mobilità. Dall'analisi effettuata tra i dipendenti risulta però che al momento è una modalità quasi inutilizzata. Potrebbe essere incoraggiata, con riferimento a veicoli, motocicli, biciclette, monopattini, installando una stazione di ricarica a disposizione dei dipendenti. Questa azione andrà valutata attentamente sia con riferimento alla fattibilità tecnica che per prevederne i costi per l'Ente.

Azione 6 - Smart working (Asse 4)

Ares Sardegna già utilizza questa modalità di prestazione lavorativa. Gli effetti positivi dello smart working sulla mobilità consistono in una riduzione del numero di spostamenti casa-lavoro con effetti benefici sul livello delle emissioni, sul traffico (con impatto positivo oltre che sui tempi di percorrenza anche sull'incidentalità) e con benefici diretti per il dipendente (riduzione dei costi di trasporto, dello stress, dell'incidentalità). Si ritiene importante, ai fini degli obiettivi del PSCL, continuare ad utilizzare questa forma di prestazione lavorativa.

Azione 7 - Informazione e comunicazione (Asse 5)

Nella descrizione delle azioni precedenti si è accennato alla necessità di un'adeguata campagna informativa riguardo alle varie azioni proposte e/o opportunità già presenti e poco sfruttate. Si ritiene pertanto, di considerare l'attività di informazione alla stregua di una vera e propria azione, sfruttando i mezzi a disposizione, quali:

- posta elettronica (che ha il pregio di raggiungere singolarmente i dipendenti) non limitandosi ad informare circa il lancio di una particolare iniziativa ma instaurando una periodicità dell'azione informativa;
- Intranet Aziendale;
- locandine da appendere nei luoghi ad elevata frequentazione all'interno dell'ente, quali l'area timbratura, la zona delle macchinette del caffè ecc.

Infine, nell'ambito della comunicazione e della sensibilizzazione al tema della mobilità sostenibile, si ritiene di valutare e definire la forma di un'eventuale adesione alla "settimana europea della mobilità" (European Mobility Week - "la campagna di sensibilizzazione più importante della Commissione Europea sulla mobilità urbana sostenibile"), che si svolge ogni anno nel mese di settembre e promuove il cambiamento comportamentale a favore della mobilità attiva, del trasporto pubblico e di altre soluzioni di trasporto pulite e intelligenti.

10. Obiettivi strategici e indicatori di risultato

AMBITO	OBIETTIVO
Riduzione traffico privato	-20% uso auto privata entro 3 anni
Incentivazione TPL	+15% abbonamenti TPL
Promozione car pooling	Utilizzo app dedicata
Sostegno micromobilità	Installazione di n.10 nuovi stalli bici
Incentivare la mobilità sostenibile	Installazione di n. 1 colonnina di ricarica elettrica
Smart working	Mantenimento 2 giorni medi/sett.

11. Piano d'azione

Principali interventi previsti:

- Convenzioni TPL (CTM, ARST);
- Car pooling aziendale;
- Realizzazione stalli bici;
- Installazione colonnina elettrica;
- Campagne “Muoviti Verde”

Intervento	Descrizione	Attori resp. azione	Tempi	Collaborazioni / note
Car pooling interno	Utilizzo di una APP per la condivisione tragitti	Mobility Manager	2026	SADIT/ fornitori esterni
Abbonamenti TPL agevolati con contributo Aziendale	Convenzione con azienda trasporti locale	Mobility Manager / dip. RRUU	2026	Innovaz. Svil. - Progr. Contr. - Bil.
Parcheggi bici	Realizzazione rastrelliere e colonnine ricarica e-bike	Area tecnica / Mobility Manager	2026	
Installazione Colonnina elettrica	Realizzazione di uno spazio dedicato per l'installazione di ricarica per veicoli elettrici	Area tecnica/ Mobility Manager	2026	enti terzi / fornitori esterni
Campagne di sensibilizzazione	Settimana europea mobilità	AAGG / Mobility Manager	Annuale (dal 2026)	enti terzi

Comunicazione e coinvolgimento del personale

Il PSCL sarà comunicato a tutto il personale attraverso:

- circolari interne e intranet;
- incontri informativi;
- newsletter e bacheche digitali;
- iniziative di *green engagement* (incentivi per chi adotta comportamenti sostenibili);
- Diffusione del PSCL tramite intranet, circolari, eventi e Settimana Europea della Mobilità.

12. Monitoraggio e aggiornamento del Piano

Il Mobility Manager effettuerà un **monitoraggio annuale** degli indicatori principali:

- modalità di spostamento prevalente;
- variazione dei flussi di traffico;
- numero di adesioni alle iniziative di mobilità sostenibile;
- riduzione stimata delle emissioni di CO₂.

13. Conclusioni

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) rappresenta uno strumento strategico per orientare in modo strutturato e continuativo le politiche di mobilità dell'Ente verso modelli più sostenibili, efficienti e coerenti con gli obiettivi nazionali ed europei di riduzione delle emissioni climalteranti.

L'analisi effettuata ha evidenziato una forte dipendenza dall'uso dell'auto privata, ma anche una significativa disponibilità del personale a valutare modalità di spostamento alternative, qualora adeguatamente supportate da interventi organizzativi, infrastrutturali ed economici.

Le azioni individuate nel presente PSCL - dal potenziamento dell'utilizzo del trasporto pubblico, alla promozione della mobilità ciclabile e condivisa, fino al

rafforzamento dello smart working - costituiscono un insieme integrato di misure in grado di produrre effetti tangibili sia nel breve che nel medio periodo.

La loro attuazione consentirà di generare benefici rilevanti su più livelli:

- **per i dipendenti**, grazie alla riduzione dei costi di spostamento, del tempo trascorso nel traffico e dello stress legato alla mobilità quotidiana;
- **per l'Ente**, attraverso un miglioramento dell'efficienza organizzativa e dell'immagine istituzionale, in linea con i principi della transizione ecologica;
- **per la collettività**, tramite la diminuzione della congestione, dell'inquinamento atmosferico e dell'impatto ambientale complessivo degli spostamenti casa-lavoro.

Il PSCL non si esaurisce nel presente documento, ma costituisce un processo dinamico da aggiornare annualmente, monitorando i risultati raggiunti e adeguando le misure alle nuove esigenze emergenti. Il coinvolgimento attivo del personale, unito ad una comunicazione costante e mirata, rappresenterà un elemento fondamentale per il successo delle azioni proposte.

ARES Sardegna, attraverso questo Piano, conferma il proprio impegno nel favorire modelli di mobilità sostenibile e nel promuovere comportamenti responsabili, contribuendo concretamente agli obiettivi di sostenibilità, tutela ambientale e miglioramento della qualità della vita lavorativa e urbana.

14. Allegati tecnici

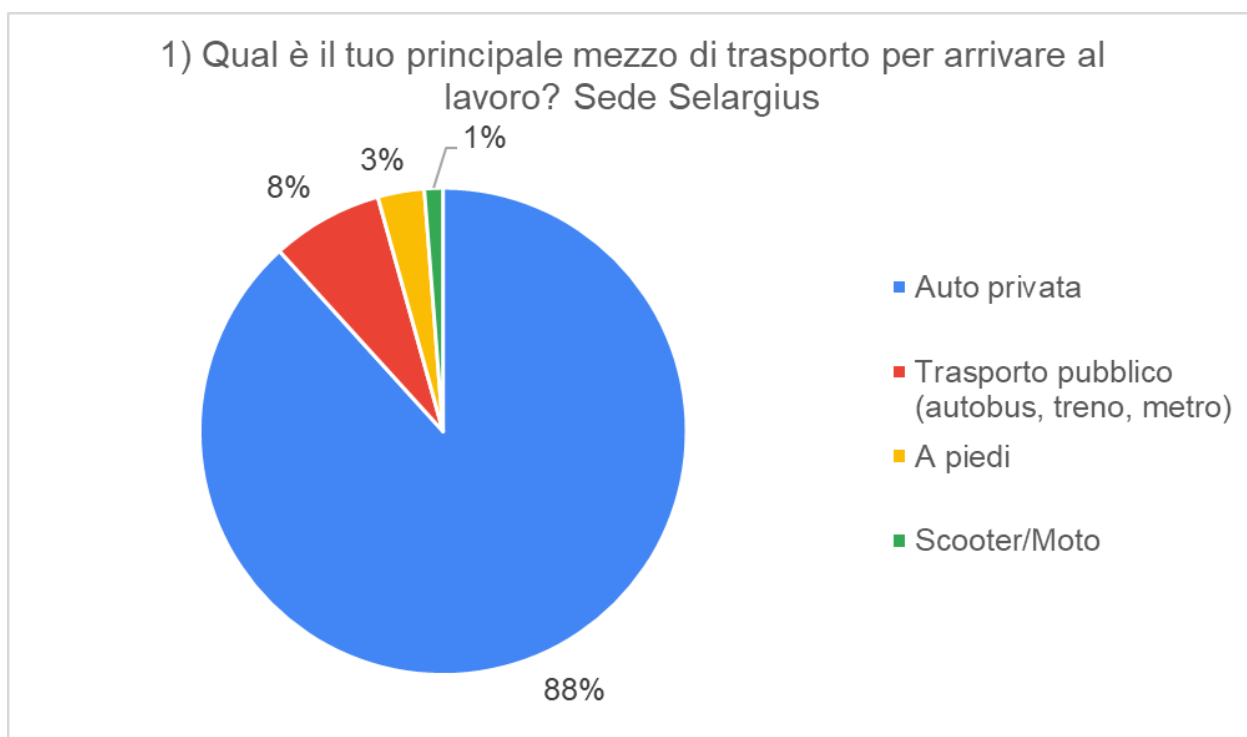
- 1) Questionario somministrato ai dipendenti;
- 2) Mappa flussi di mobilità/isocrone;
- 3) Dettaglio costi e tratte TPL

14.1. ALLEGATO TECNICO 1

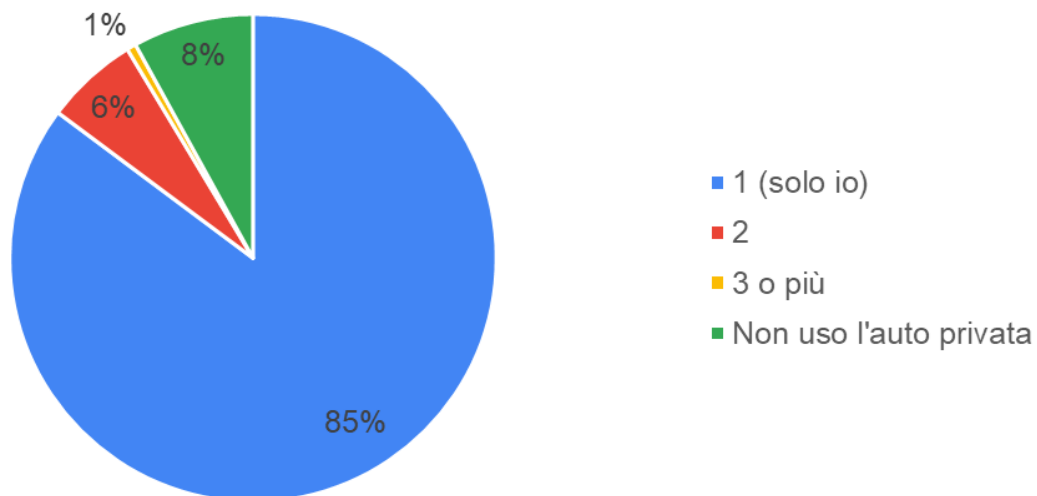
Questionario somministrato ai dipendenti

Il presente Allegato Tecnico raccoglie l'esito del questionario somministrato ai dipendenti di ARES Sardegna dal 30 ottobre 2025 al 10 novembre 2025, finalizzato a rilevare le abitudini di mobilità adottate negli spostamenti casa-lavoro e a individuare eventuali criticità, preferenze e disponibilità al cambiamento.

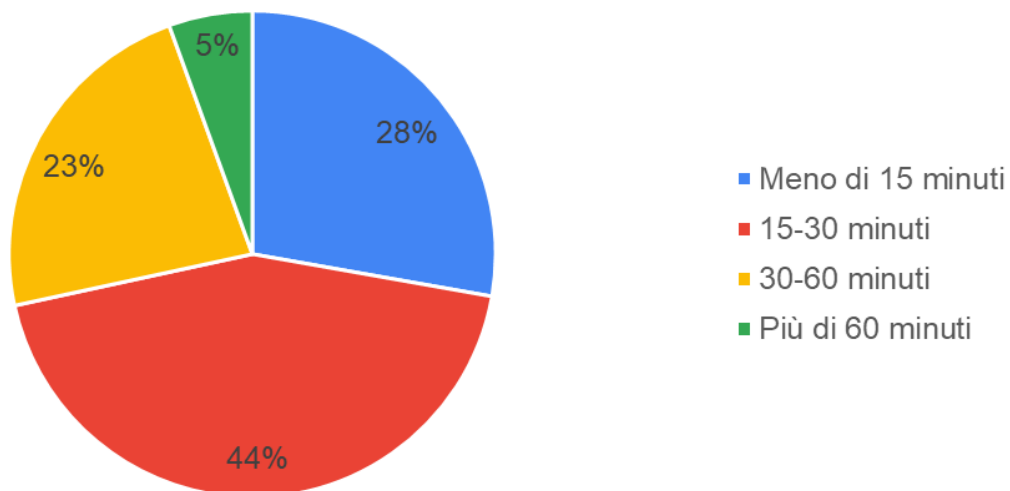
Per la sede di Selargius/Cagliari sono state raccolte complessivamente 162 risposte al questionario somministrato al personale.



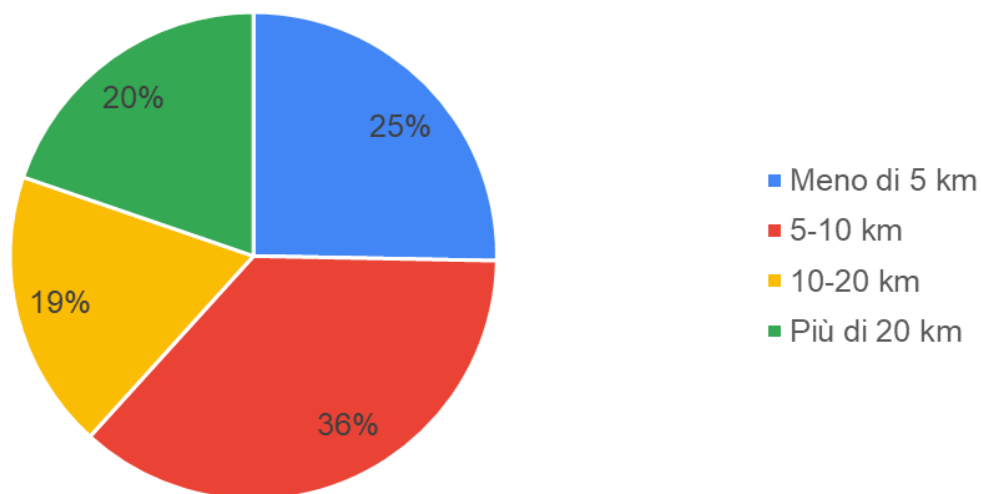
2) Se utilizzi l'auto privata, quante persone solitamente viaggiano insieme? Sede Selargius



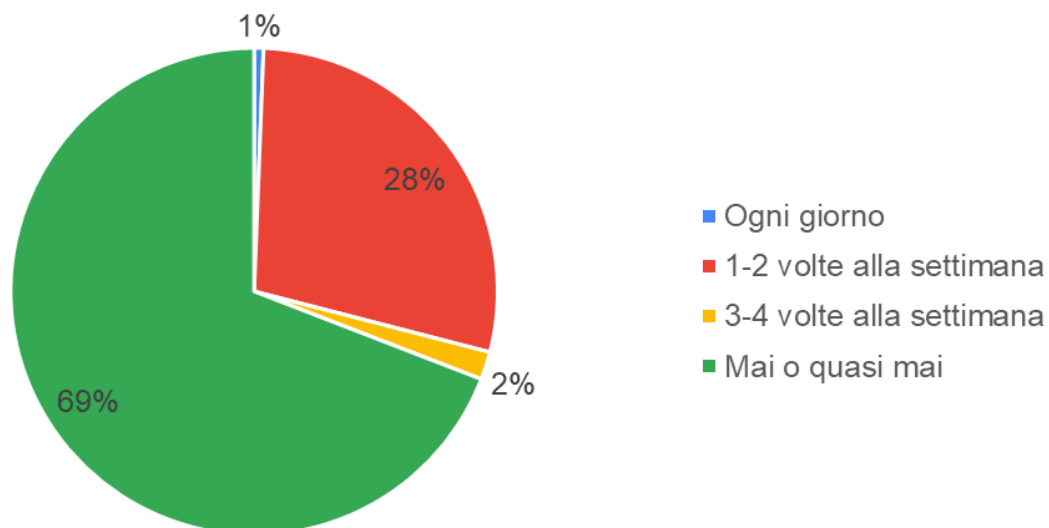
3) Quanto tempo impieghi per arrivare al lavoro? Sede Selargius



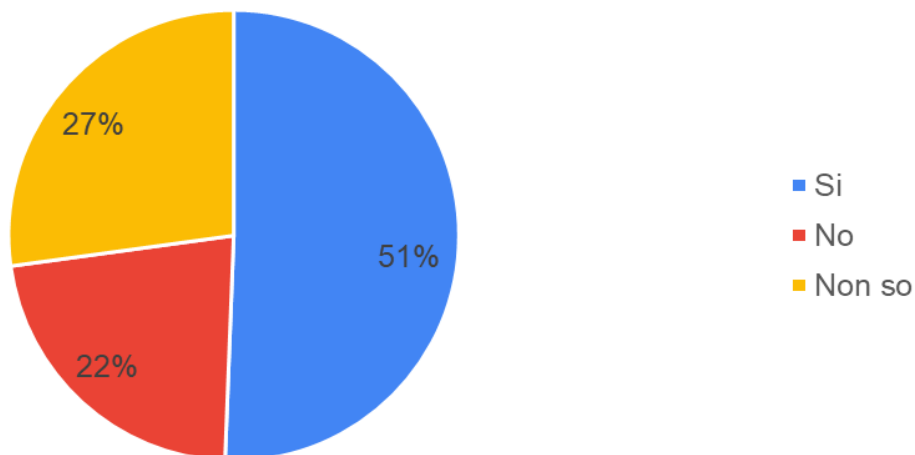
4) Qual è la distanza approssimativa tra la tua casa e il posto di lavoro? Sede Selargius



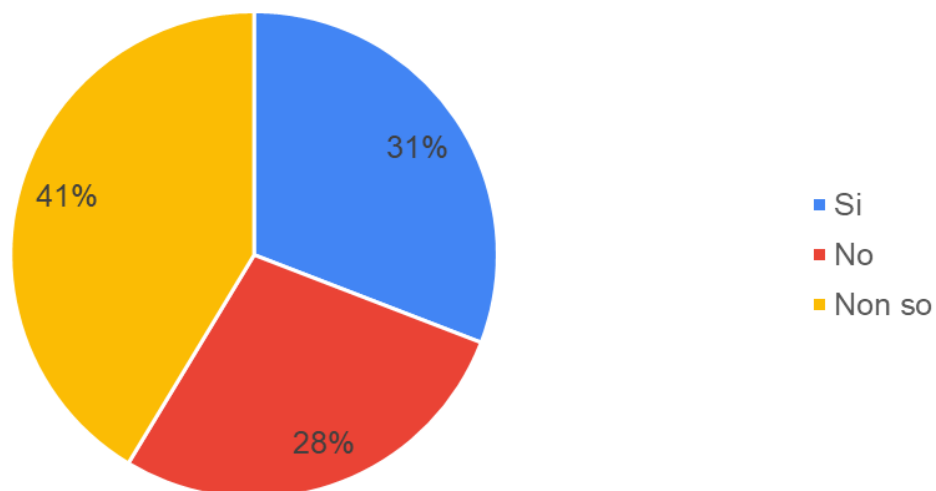
5) Per quanti giorni mediamente alla settimana lavori da casa (smartworking)? Sede Selargius



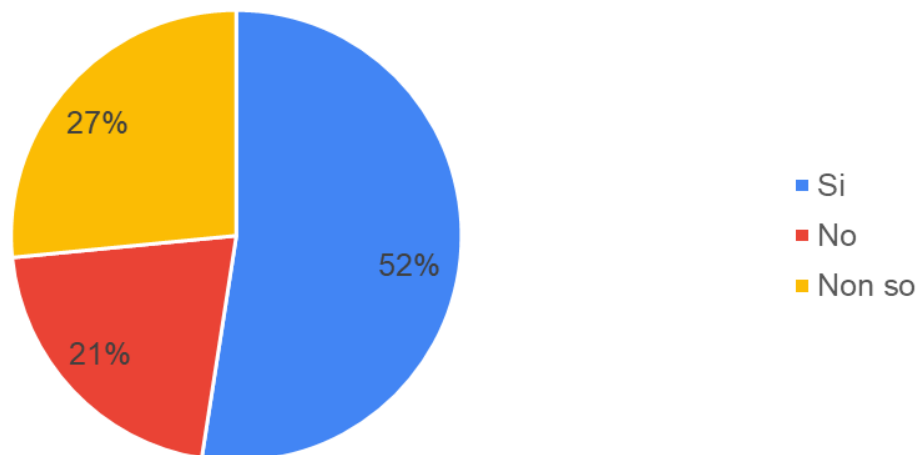
6) Se ti fosse possibile, cambieresti il tuo mezzo di trasporto per una soluzione più sostenibile (bicicletta, trasporto pubblico, carpooling)? Sede Selargius



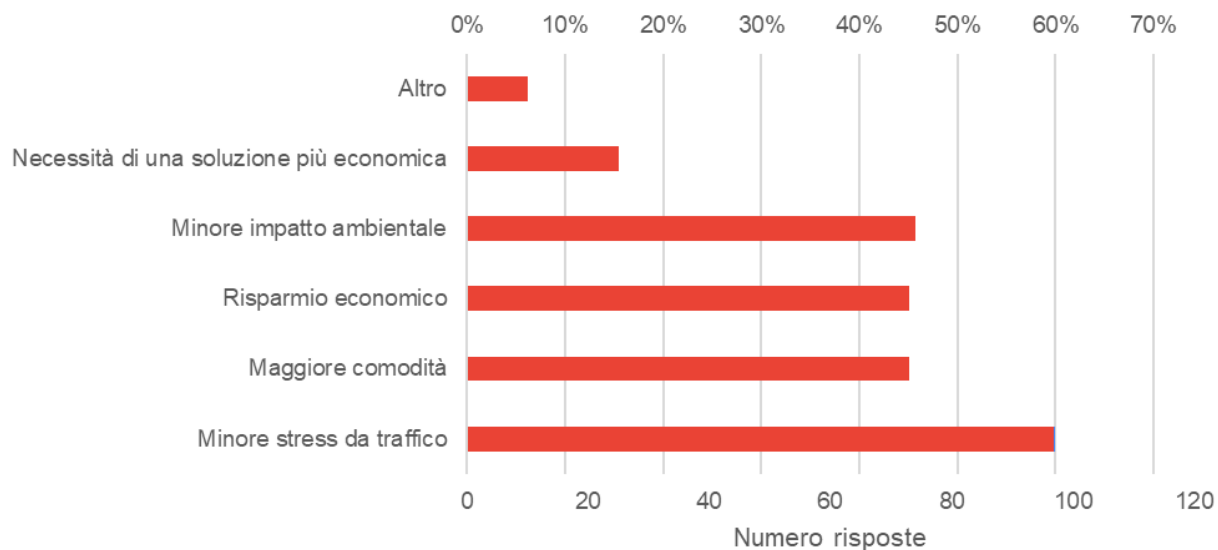
7) Saresti disposto a partecipare a un programma di carpooling organizzato dall'azienda? Sede Selargius

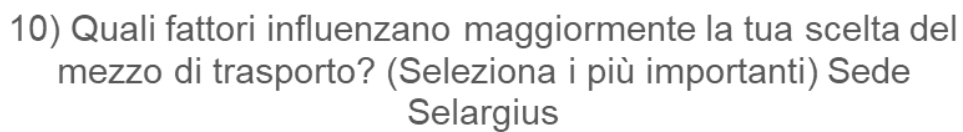


8) Se l'azienda mettesse a disposizione abbonamenti al trasporto pubblico, saresti interessato a utilizzare il servizio?
Sede Selargius



9) Quali sarebbero le principali motivazioni per modificare le tue abitudini di spostamento? (puoi selezionare più di una risposta) Sede Selargius





A map of Sardinia, Italy, illustrating the distribution of COVID-19 cases across its municipalities. The map uses blue circles of varying sizes to represent the number of cases, with some circles containing numerical values. Labeled locations include Iglesias, Carbonia, Sanluri, Cagliari, Quartu Sant'Elena, and others. The size of each circle corresponds to the number of cases, with larger circles indicating higher case counts. Some circles are labeled with numbers like +2, +3, +5, +14, +40, and +68. The map also shows the island's coastline and internal administrative boundaries.

14.2. ALLEGATO TECNICO 2

Mappa flussi di mobilità/isocrone

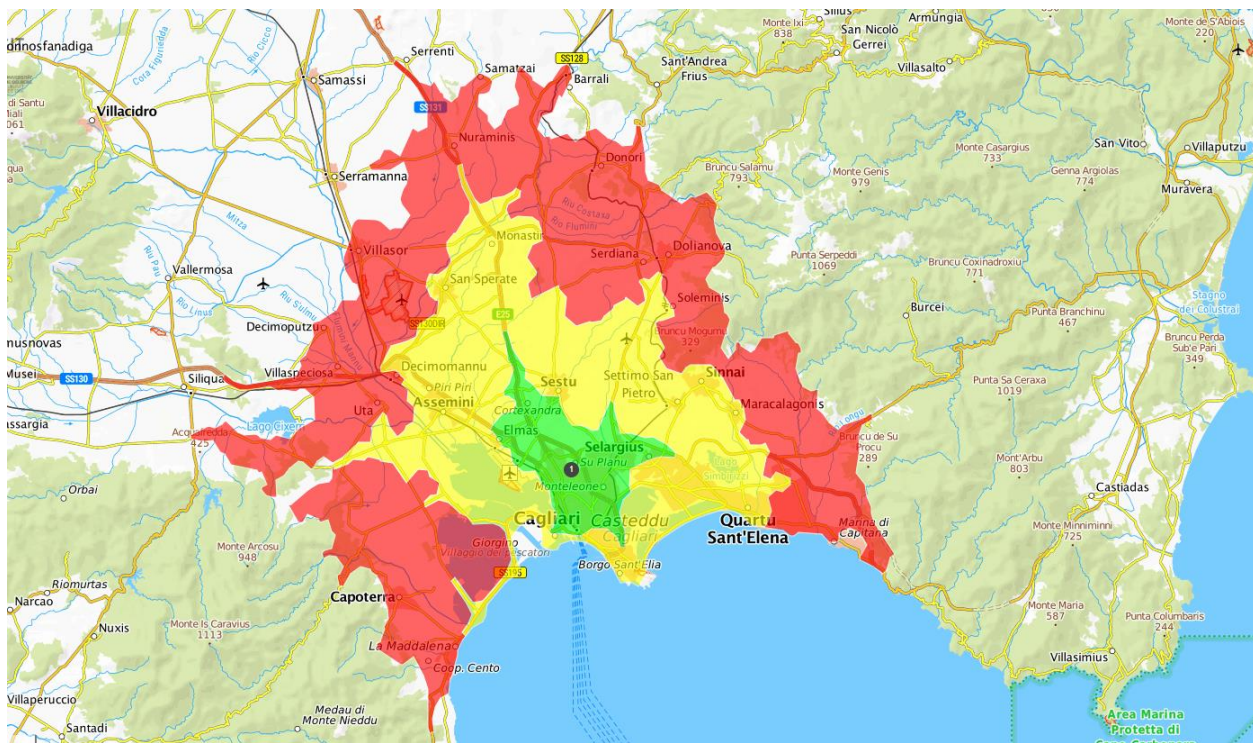
Di seguito vengono allegate le **mappe isocrone di percorrenza** in auto, in bicicletta e a piedi, calcolate rispetto alla sede ARES di Via Piero della Francesca a Selargius, considerata come punto centrale. Le aree sono rappresentate con differenti cromie per evidenziare i tempi di viaggio:

- **Verde (10 minuti)** – Rappresenta l'area più interna, corrispondente alle zone raggiungibili in circa dieci minuti. È una fascia compatta, immediatamente circostante il punto di origine, utile per descrivere la mobilità più rapida.
- **Giallo (20 minuti)** – Costituisce la fascia intermedia e comprende tutte le località accessibili entro venti minuti. Questo anello riflette un raggio di spostamento più ampio e include in genere gli assi viari principali che permettono tempi di percorrenza efficienti.
- **Rosso (30 minuti)** – Identifica l'anello più esterno, che delimita le aree raggiungibili in un massimo di trenta minuti. La sua forma può risultare irregolare in relazione alla configurazione della rete stradale e alla presenza di tratti con velocità di percorrenza variabile.

Le tre isocrone, distribuite concentricamente, consentono una lettura immediata dell'accessibilità territoriale in funzione del tempo di viaggio, offrendo un quadro chiaro e comparativo delle possibilità di spostamento con i diversi mezzi.

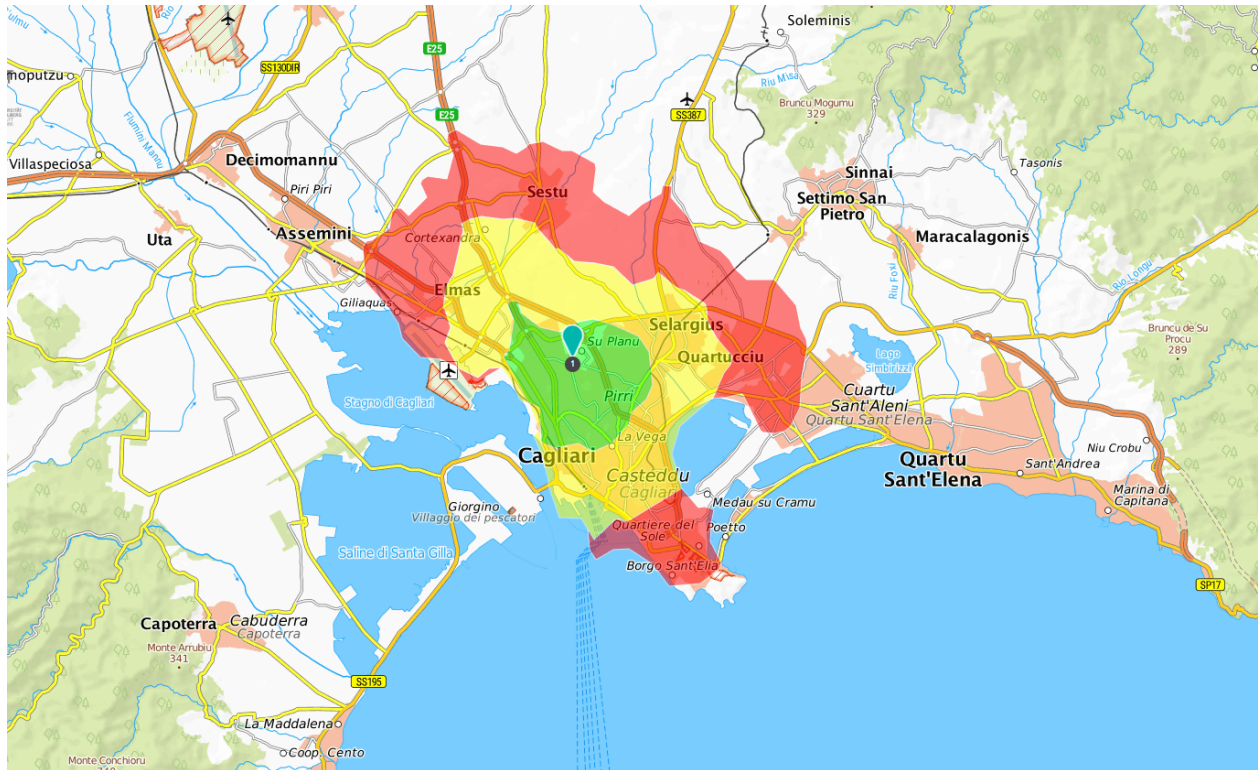
Inoltre, le tabelle allegate consentono di individuare la popolazione residente ricompresa all'interno delle diverse isocrone, permettendo così un'analisi quantitativa dell'accessibilità e dell'impatto territoriale dei tempi di percorrenza.

Isocrona Auto



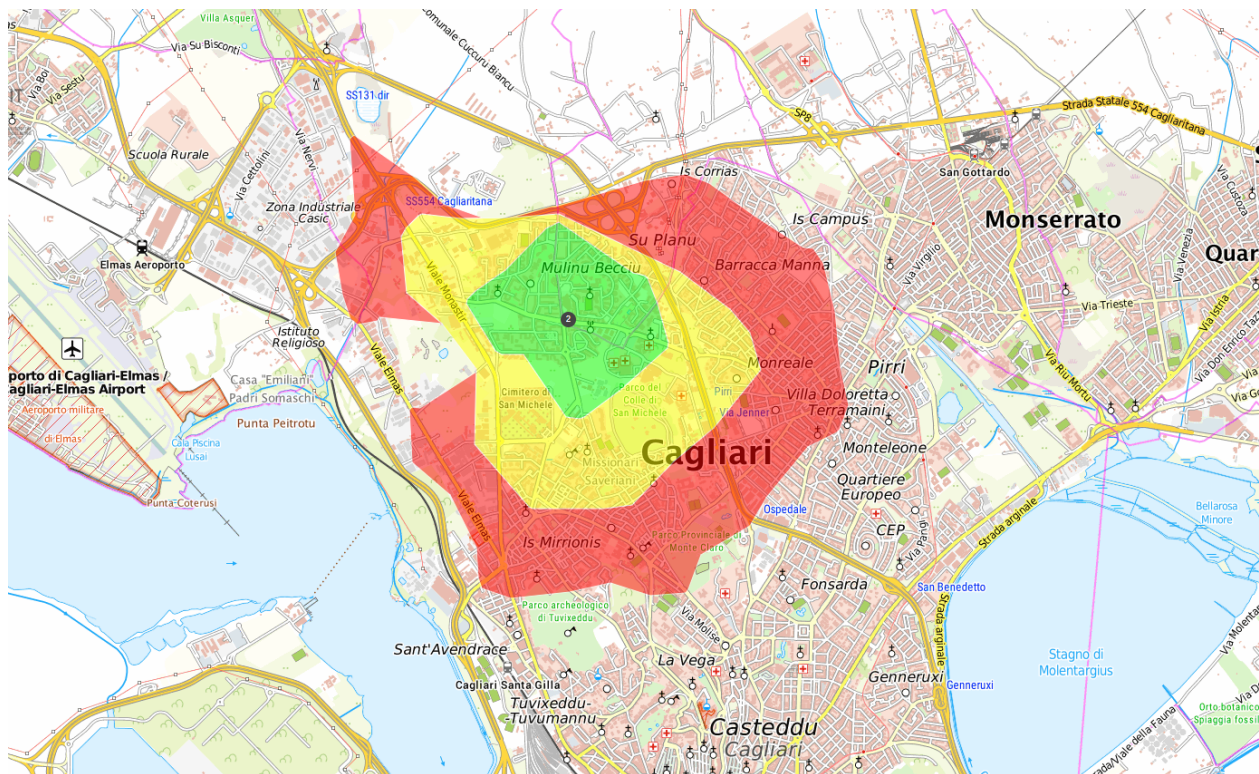
Range	Area	Popolazione
10 minuti	61.23 km ²	160990
20 minuti	363.17 km ²	380939
30 minuti	862.71 km ²	460583

Isocrona Bici



Range	Area	Popolazione
10 minuti	15.07 km ²	63832
20 minuti	55.05 km ²	160411
30 minuti	108.37 km ²	262697

Isocrona Piedi



Range	Area	Popolazione
10 minuti	1.52 km ²	9150
20 minuti	4.67 km ²	20245
30 minuti	10.11 km ²	50719

14.3. ALLEGATO TECNICO 3

Dettaglio costi e tratte TPL gestito da CTM SpA

Estensione della rete

- 8 Comuni serviti
- 402 km² coperti
- 350.849 utenti potenziali
- 3.371 corse feriali giornaliere
- 962 fermate
- Collegamenti feriali e festivi
- Integrazione con MetroCagliari, ARST, Trenitalia

Costo del servizio (titoli principali)

- Corsa semplice 90': €1,30
- Carnet 12 corse: €13,00
- Giornaliero: €3,30
- Settimanale: €12,00
- Abbonamento Mensile impersonale: €34,50
- Abbonamento Mensile over 65: €16,50
- Abbonamento Annuale impersonale: €303,00 (cedibile, valido 12 mesi su rete CTM e MetroCagliari)

Fonte: Carta dei Servizi | 2025-2026 CTM SpA (https://www.ctmcagliari.it/wp-content/uploads/CTM_carta_dei_servizi.pdf)

Fermate di riferimento per la Sede ARES

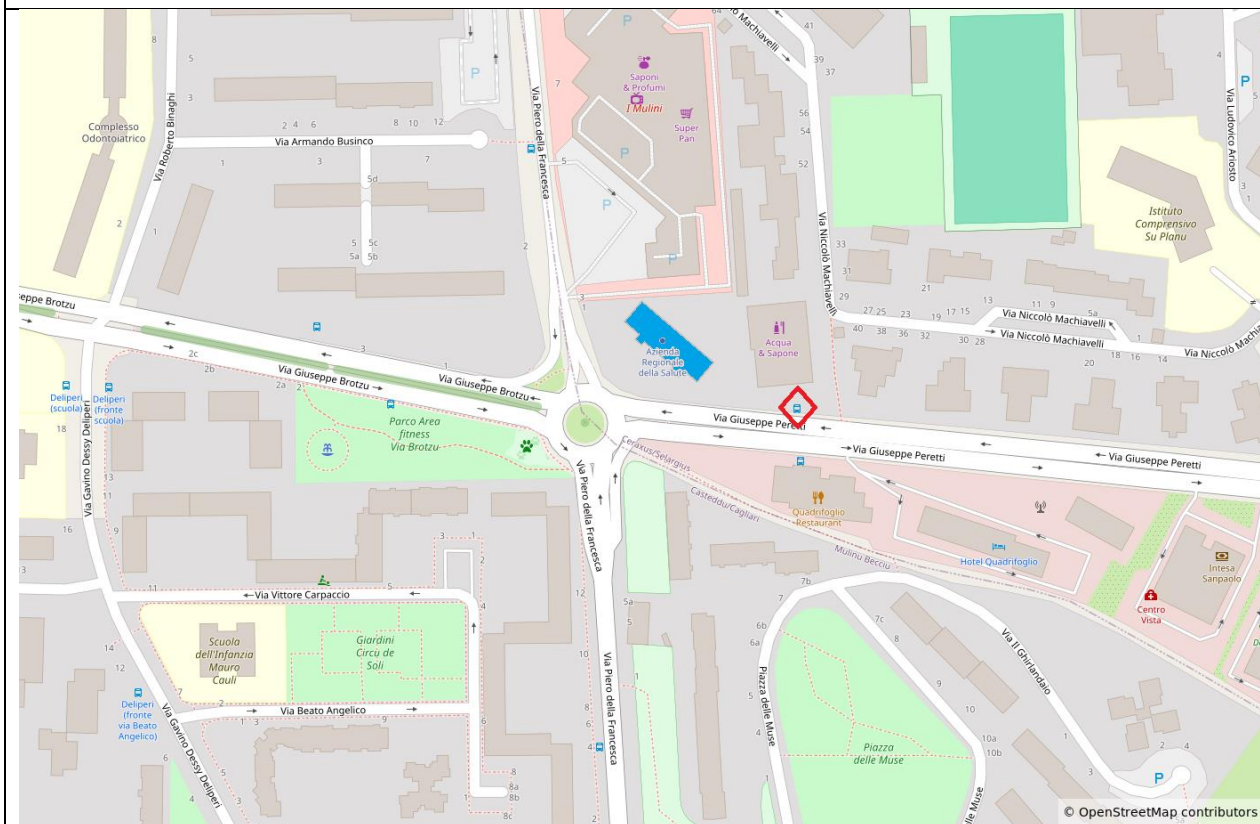
Peretti (uffici ASL) gp0764

Distanza 117 metri



 Fermata accessibile con accompagnatore

LINEA	ORARI
linea-1	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0764/?origin=linea-1
linea-19	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0764/?origin=linea-19
linea-19S	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0764/?origin=linea-19S
linea-QS	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0764/?origin=linea-19S

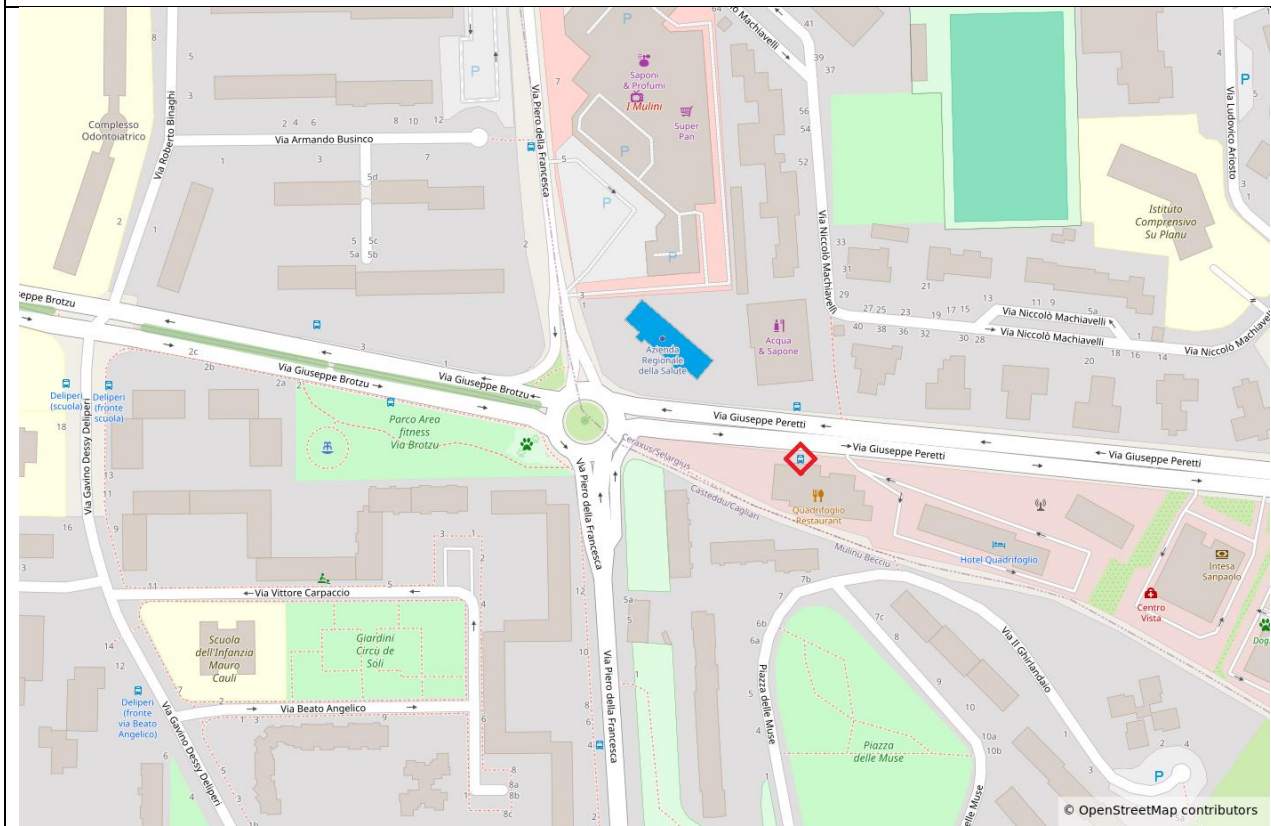


Peretti (Hotel Quadrifoglio) gp0765

Distanza 130 metri



LINEA	ORARI
linea-1	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0765/?origin=linea-1
linea-19	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0765/?origin=linea-19
linea-19S	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0765/?origin=linea-19S
linea-QS	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0765/?origin=linea-QS
linea-QSB	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0765/?origin=linea-QSB
linea-UEX	https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-gp0765/?origin=linea-uex



Piero della Francesca (civico 4) pf2072

Distanza 195 metri



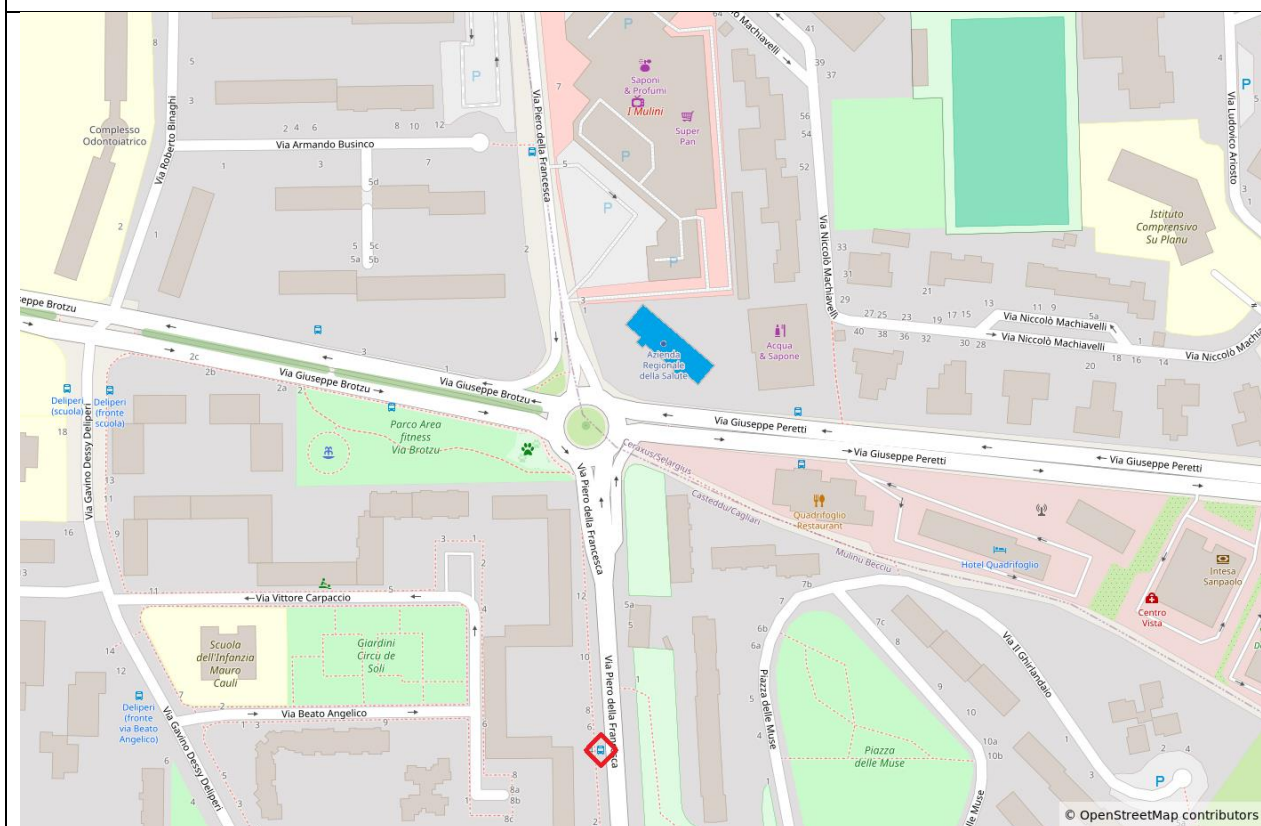
Fermata accessibile con accompagnatore

LINEA

ORARI

linea-UEX

<https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-pf2072/?origin=linea-uex>



Piero della Francesca (fronte Centro Commerciale) pf0626

Distanza 120 metri



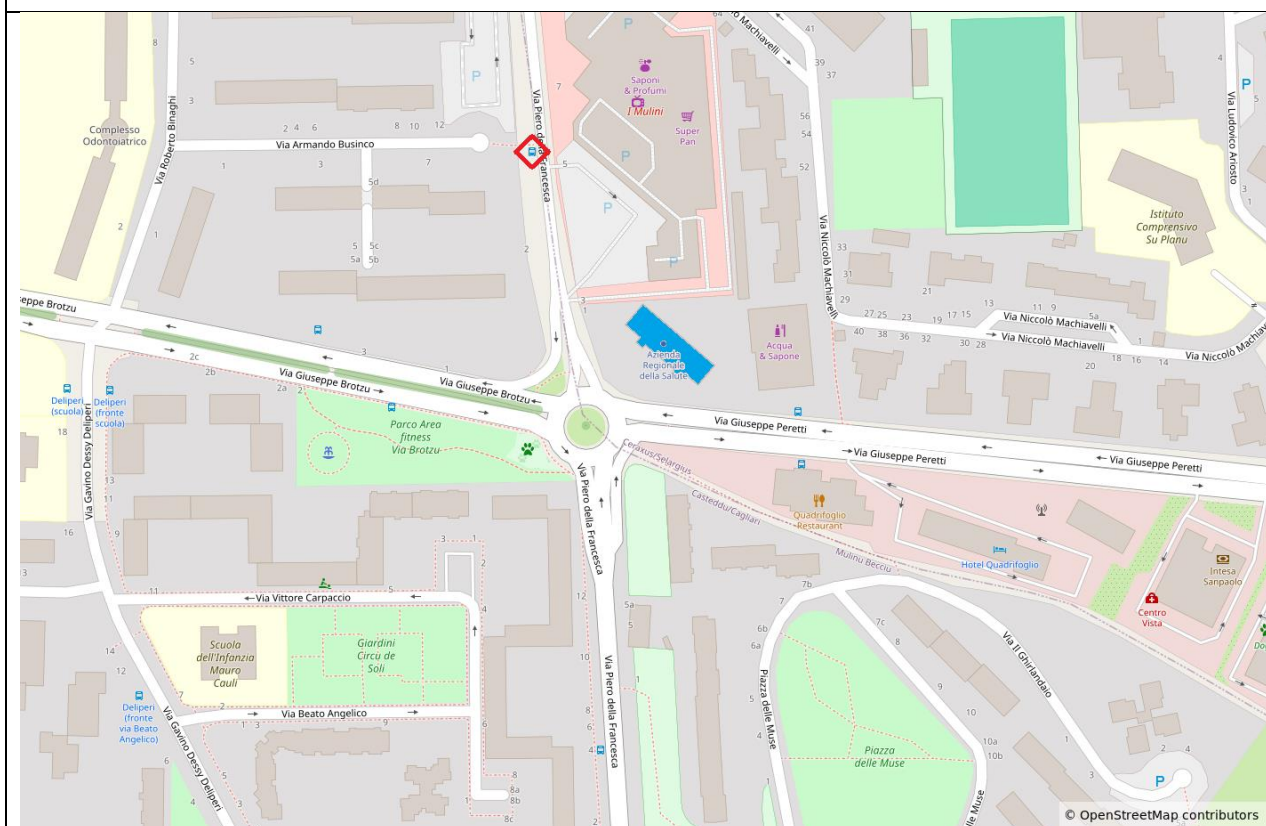
Fermata accessibile con accompagnatore

LINEA

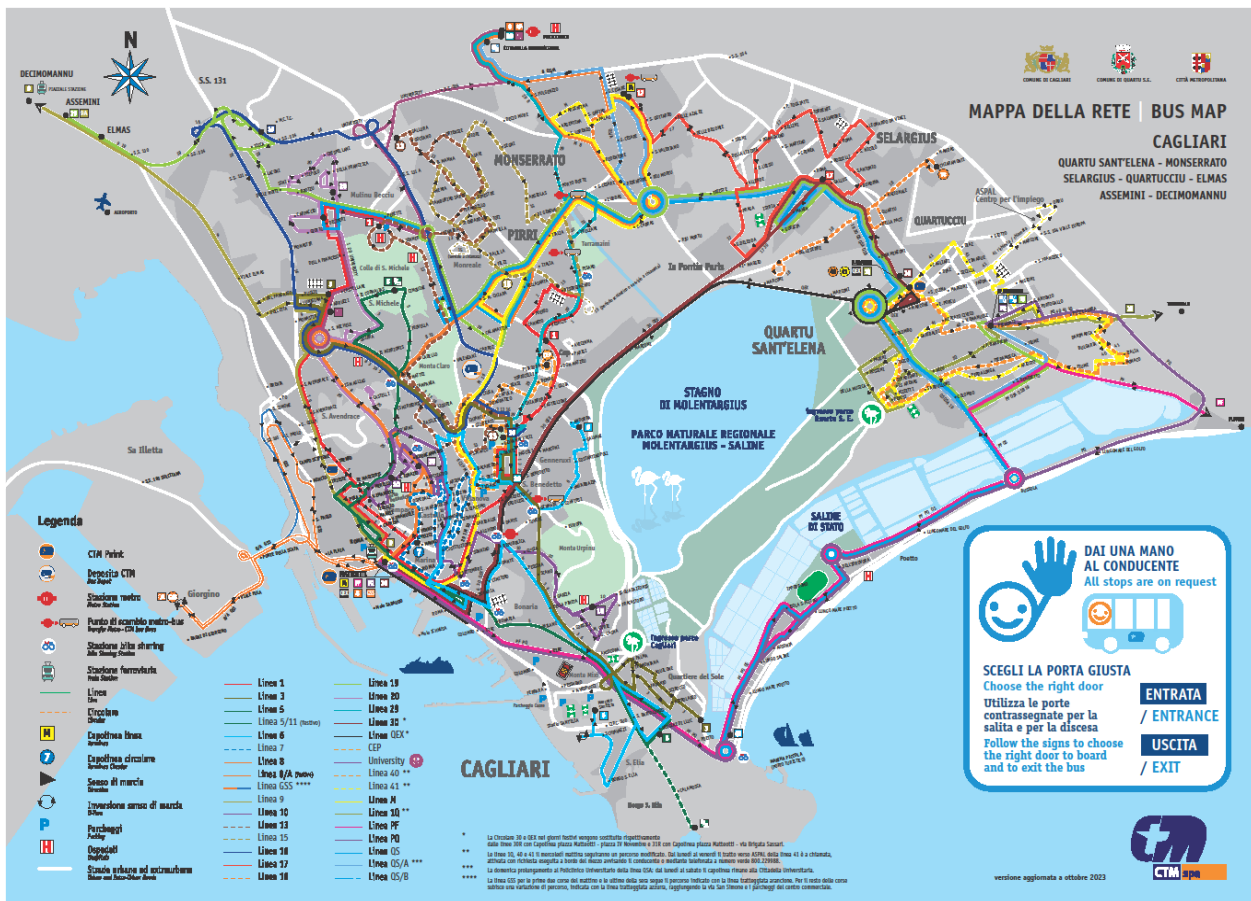
ORARI

linea-20

<https://www.ctmcagliari.it/fermate/fermata-pf0626/?origin=linea-20>



Mappa della RETE CTM



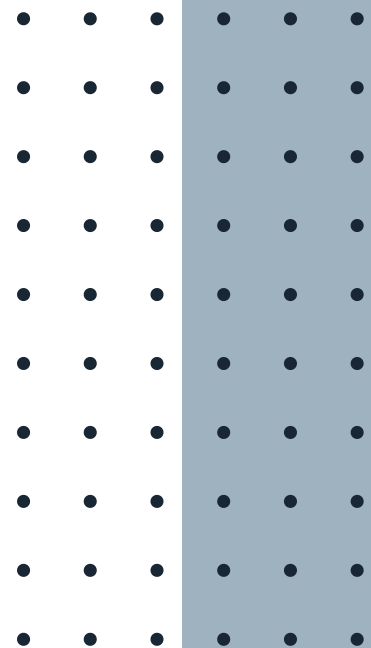
Un sentito Ringraziamento per il tempo che ci avete dedicato

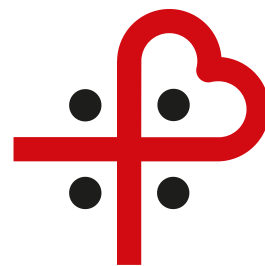
Dal Mobility Management Team

Dott. **Carlo Spiga** – Mobility Manager Aziendale

Dott.ssa **Emanuela Cecilia Casula** – Funz. Amm. Energy Management e Servizi Logistici Centralizzati

Ing. **Antonio Garau** – Funz. Tec. Energy Management e Servizi Logistici Centralizzati





Azienda Regionale della Salute (ARES)

Direttore Generale: Dott. Giuseppe Pintor

Direttore Amministrativo: Dott. Ugo Porcu

Direttore Sanitario: Dott.ssa Evelina Gollo

Codice Fiscale e Partita IVA: 03990570925

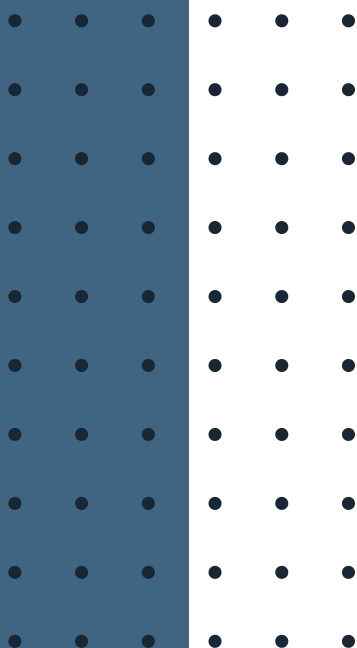
Sede Legale:

Via Piero della Francesca 1 – 09047 Selargius (CA)

P.E.C.: protocollo@pec.aressardegna.it

Telefono 070/6093359 (sede Cagliari)

Telefono: 079/2084420 – 079/2084422 (sede Sassari)



SC Energy Management e Servizi Logistici Centralizzati

www.aressardegna.it