

Piano degli spostamenti casa-lavoro

Decreto interministeriale 179 del 12 maggio 2021 art. 3 comma 5

Area Firenze Centro

INTRODUZIONE

Il presente piano è stato redatto in ottemperanza alle linee guida riportate ai sensi nel decreto ministeriale n. 179/21 art. 3 comma 5.

La tematica della mobilità per l'Azienda USL Toscana centro si presenta attualmente particolarmente complessa in considerazione delle quattro ex USL che la compongono; infatti la ex USL 10 di Firenze e le altre 3 (ex USL 3 di Pistoia, ex USL 4 di Prato e ex USL 11 di Empoli) compongono la nuova Azienda istituita nell'anno 2016 e sono presenti sul territorio toscano con leggere diversità territoriali in ordine dei servizi svolti e alla dislocazione degli stabilimenti ospedalieri (ove presenti).

E' indubbio che in tema di trasporto pubblico per la zona territoriale che rappresenta buona parte della regione Toscana sono state portate avanti diverse iniziative dal competente assessorato regionale che tratta il tema del trasporto pubblico locale, ciò per favorire il trasporto su ferro anziché quello su gomma, o iniziative legate alla creazione di piste ciclabili o adeguati incentivi alla mobilità.

Come è facile evincere dall'**allegato 1** (estratto planimetrico) l'analisi dei Presidi Sanitari che compongono la Zona Firenze.

PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

In considerazione di quanto sopra riportato nasce l'esigenza di rendicontare e condividere con la figura del mobility manager d'area Comunale prevista dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000 la tematica dopo la sua redazione del citato piano.

Questo documento riguarda l'espletamento dell'adempimento relativo all'area fiorentina che come è noto si compone di 5 quartieri.

Le strutture presenti in conformità ai piani sanitari regionali si qualificano come ospedali, hospice, case della salute, distretti, centri di riabilitazione funzionale, centri di salute mentale, centri riabilitazione sulle dipendenze, ecc.

Tale diversificazione nei servizi erogati induce spostamenti dell'utenza con volumi diversi, ma anche soprattutto spostamenti del personale equiparati alla necessità di svolgere le attività lavorative in diversificate fasce orarie; una fotografia sintetica delle condizioni strutturali aziendali sarà riportata nella scheda informativa sulle condizioni strutturali aziendali offerta di trasporto che verrà predisposta in conformità alle linee guida (**allegato 2**).

L'analisi degli spostamenti sarà condotta invece attraverso la scheda informativa da sottoporre ai dipendenti e terrà conto evidentemente tra le altre cose della residenza dalla quale il personale si muove verso i luoghi di lavoro, ma l'elemento fondamentale saranno anche le fasce orarie nell'ambito delle quali avvengono tali spostamenti.

Dall'allegata disposizione dei presidi sanitari e sociosanitari nel tessuto dell'area fiorentina si può evincere che la distanza media dalle fermate dei bus e delle tramvie rispetto all'ubicazione dei presidi non supera mai 350 metri, ciò è un dato che qualifica come congrua l'offerta fornita dal trasporto pubblico urbano su gomma e quindi può essere un elemento a vantaggio di un ipotetico abbandono del mezzo di trasporto di solito utilizzato (autovetture a motore endotermico). Questo dato peraltro era stato già riscontrato nel corso di

passate analisi già a partire dal 2008 e non può che essere confermato dall'attivazione della tramvia che rispetto ad altre realtà cittadine contempla una percorrenza media di 35 minuti per raggiungere il posto di lavoro.

D'altro canto un elemento positivo è sicuramente l'utilizzo del treno come adeguato mezzo per il non irrisorio gruppo di personale che dalle direttrici Prato Pistoia Empoli e Pisa Livorno accede alle strutture sopra elencate. Allo stato attuale anche se non si ha contezza sulla provenienza del personale dipendente visto il numero che caratterizza la forza lavoro di ogni presidio abbiamo buone ragioni di pensare che buona parte degli stessi provenga dalle zone limitrofe della città di Firenze.

### **(allegato 1 estratto planimetrico con ubicazione dei presidi e degli ospedali)**

Lo strumento che permetterà comunque di ottenere risposte sui itinerari normalmente percorsi dai dipendenti per spostarsi dalle zone residenziali a quelle lavorative sarà ovviamente il questionario il cui schema viene allegato al presente piano il quale citato prima si basa anche sugli organici dei presidi (**allegato 3**).

Solo dopo un'attenta valutazione di tutte le componenti che verranno tratte da esso sarà possibile esprimere in forma adeguata un'ipotesi di azione tesa ad abbandonare quanto più possibile le usuali autovetture.

Un elemento che comunque sin da adesso appare evidente come per una certa percentuale di dipendenti la necessità di utilizzare il mezzo proprio derivi dalle turnazioni presso gli ospedali o i presidi nell'ambito dei servizi svolti all'utenza. Si ritiene che vista la caratteristica dell'Azienda USL Toscana Centro nonché della zona fiorentina presa in esame forse un incentivo al cambiamento possa discendere da forme di benefit ai dipendenti a carattere economico

Il tema del cambiamento nello stile di vita e nell'utilizzo dei mezzi alternativi all'autovettura è comunque sentito dal personale sanitario e pertanto si confida di ricavarne conferma dalla lettura del questionario proposto.

## **PARTE PROGETTUALE**

Le misure da adottare terranno conto di tutti gli elementi posti precedentemente e dovranno fare i conti con la reale fattibilità economica delle iniziative poste in essere, tale fattibilità dovrà essere commisurata con relativi benefici in termini di mancato inquinamento, benefici che saranno ottenuti in conformità da quanto previsto dall'allegato 4 delle linee guida (**metodologie di valutazione dei benefici ambientali**).

Gli step per l'attuazione delle misure saranno tre: la prima riguarderà una fase sperimentale con un progetto pilota da porre in essere su uno o più presidi ospedalieri, la seconda terrà conto del monitoraggio dei risultati attesi, la terza invece sarà quella di mutuare le buone pratiche avviate anche alle altre realtà sociosanitarie dell'area fiorentina, tutto ciò in un programma di implementazione caratterizzato da tempi di realizzazione delle misure previste e da un relativo budget economico da reperire.

Infine, non per ultimo, sarà messo in atto un programma di monitoraggio con cadenza bimensile caratterizzato dall'analisi di due o tre indicatori tipici del progetto di mobilità.

Mobility Manager Azienda

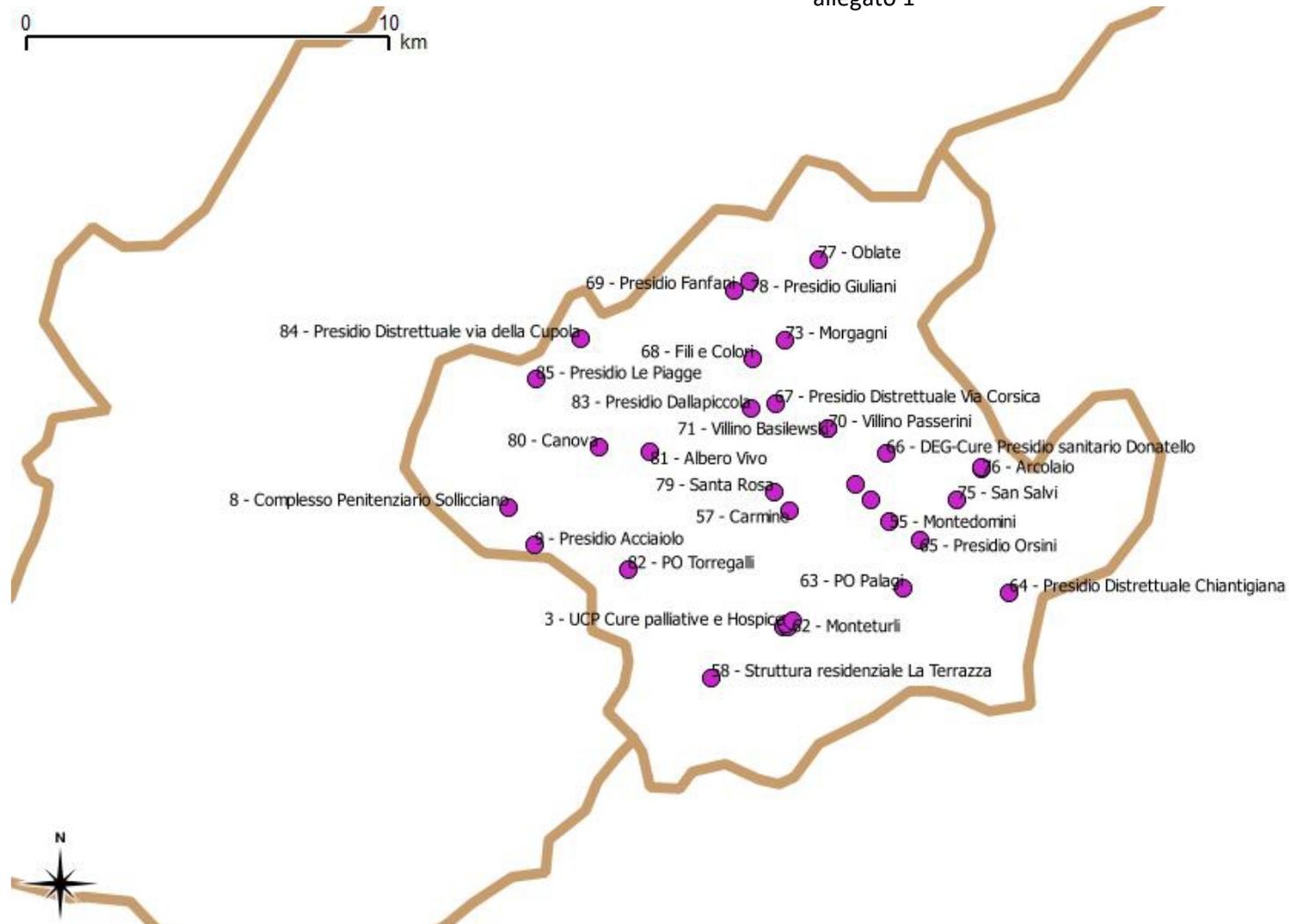
Azienda USL Toscana centro

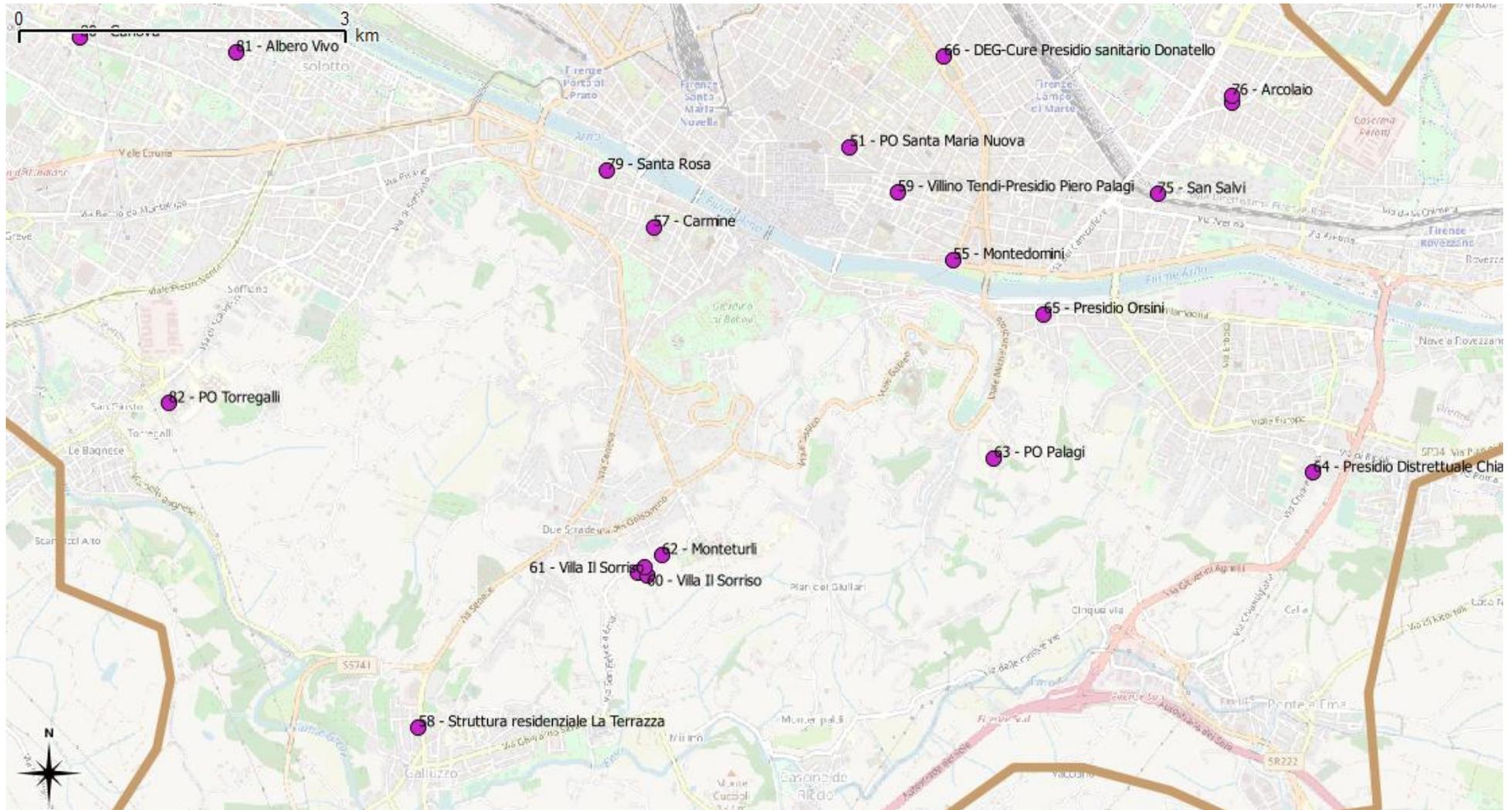
Ing. Guido Bilello

Piano degli spostamenti casa lavoro  
Decreto interministeriale 179 del 12 maggio 2021 art. 3 comma 5

**Zona Firenze Centro**

allegato 1





Firenze centro - dettaglio

---

## Allegato 2 - Scheda informativa su condizioni strutturali aziendali e offerta di trasporto

Per ciascuna sede di lavoro, con più di 100 dipendenti, è necessario rilevare le condizioni strutturali e organizzative dell'azienda e analizzare l'offerta di trasporto, al fine di comprendere i principali elementi qualitativi e quantitativi riferiti a servizi, infrastrutture e risorse dedicate alla mobilità dei dipendenti.

Si riportano di seguito le *informazioni minime necessarie da rilevare*.

### 1. LOCALIZZAZIONE

- 1.1. DENOMINAZIONE DELLA SEDE
- 1.2. COMUNE
- 1.3. VIA E NUMERO CIVICO
- 1.4. CAP

### 2. PERSONALE DIPENDENTE

- 2.1. NUMERO TOTALE
  - 2.1.1. Numero personale dipendente tempo pieno
  - 2.1.2. Numero personale dipendente part time

### 3. ORARIO DI LAVORO

- 3.1. ORARIO DI APERTURA (per ciascun giorno della settimana)
- 3.2. ORARIO DI CHIUSURA (per ciascun giorno della settimana)

### 4. RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI

- 4.1. RISORSE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI
  - 4.1.1. Budget annuale dedicato
  - 4.1.2. Risorse umane dedicate
- 4.2. SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI
  - 4.2.1. Navetta aziendale
  - 4.2.2. Automobili aziendali
  - 4.2.3. Moto/biciclette/monopattini aziendali
  - 4.2.4. Car sharing aziendale
  - 4.2.5. Piattaforma di car-pooling aziendale
- 4.3. INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI
  - 4.3.1. Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al TPL
  - 4.3.2. Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di SHARING MOBILITY
  - 4.3.3. Incentivi all'uso della bicicletta (*Bike to work*)
- 4.4. AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI
  - 4.4.1. Numero posti auto
  - 4.4.2. Numero posti moto
  - 4.4.3. Numero posti bici
  - 4.4.4. Zona deposito monopattini

- 
- 4.5. SROGLIATOI CON PRESENZA DI DOCCE
  - 4.6. MENSA AZIENDALE
  - 4.7. STRUMENTI DI COMUNICAZIONE AZIENDALE

**5. OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLA SEDE AZIENDALE  
(distanza max 500 m.)**

- 5.1. NODI DI INTERSCAMBIO
- 5.2. STAZIONI FERROVIARIE
- 5.3. STAZIONI METRO
- 5.4. FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM
- 5.5. ZONA SERVITA DA CAR SHARING
- 5.6. ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING
- 5.7. ZONA SERVITA DA BIKE SHARING
- 5.8. ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING
- 5.9. PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI
- 5.10. AREE DI SOSTA
- 5.11. AREA PEDONALE / ZTL

Zona Firenze Centro

Allegato 3

COD. PRESIDIO	Descrizione Presidio	Conteggio Personale		tot personale assegnato al PRESIDIO	SEDE Descrizione CAP	SEDE Descrizione Indirizzo
		Personale suddiviso per PRESIDIO e TIPO TURNO	Personale suddiviso per PRESIDIO e TIPO TURNO			
3	UCP Cure palliative e Hospice T FI Sud Est	DIRIGENZA	1	19	Firenze (FI)	Via San felice a Ema, 17
		G	1			
		h12	2			
		h12-h24	2			
		h24	13			
8	Complesso Penitenziario Sollicciano	DIRIGENZA	3	13	Sollicciano Firenze (FI)	Via Minervini, 8R
		G	8			
		h12	2			
50	PRESIDIO DISTRETTUALE BRUNELLESCHI	DIRIGENZA	2	16	Firenze (FI)	P.zza Brunelleschi, 1
		G	10			
		h12	4			
51	PO Santa Maria Nuova	DIRIGENZA	149	680	Firenze (FI)	P.zza Santa Maria Nuova, 1
		G	99			
		h12	85			
		h12-h24	65			
		h24	272			
		PART TIME	10			
55	MONTEDOMINI	DIRIGENZA	3	43	Firenze (FI)	Viale Giovane Italia 1/1
		G	29			
		h12	8			
		PART TIME	3			
57	CARMINE	DIRIGENZA	9	15	Firenze (FI)	Piazza Del Carmine 17
		G	4			
		h12	1			
		PART TIME	1			
58	STRUTTURA RESIDENZIALE LA TERRAZZA C/O	h24	14	14	Firenze (FI)	Via Senese 206
59	VILLINO TENDI - PRESIDIO PIERO PALAGI	DIRIGENZA	4	10	Firenze (FI)	Via Michelangelo, 41 (FI)
		G	2			
		h12	3			
		PART TIME	1			
60	Villa il Sorriso	DIRIGENZA	2	3	Firenze (FI)	Via S. Felice a Ema, 13/15
		G	1			
61	Villa Il Sorriso	DIRIGENZA	1	8	Firenze (FI)	Via S. Felice a Ema, 15
		G	6			
		h12	1			
62	MONTEURLI	G	1	8	Firenze (FI)	Via San Felice Ad Ema 12
		h24	7			
63	H PALAGI	DIRIGENZA	114	582	Firenze (FI)	Viale Michelangelo 41
		G	69			
		h12	132			
		h12-h24	6			
		h24	238			
		PART TIME	23			
64	PRESIDIO DISTRETTUALE CHIANTIGIANA	DIRIGENZA	3	22	Firenze (FI)	Via Chiantigiana, 37
		G	15			
		h12	3			
		PART TIME	1			
65	Presidio Orsini	G	1	14	Firenze (FI)	Via Giampaolo Orsini, 71/R
		h12	11			
		h24	2			
66	DEG - Cure Presidio Sanitario Donatello	G	1	17	Firenze (FI)	Piazzale Donatello, 14
		h24	16			
67	PRESIDIO DISTRETTUALE VIA CORSICA	DIRIGENZA	4	12	Firenze (FI)	Via Corsica, 4 int.10
		G	5			
		h12	3			
68	Fili e Colori	G	3	3	Firenze (FI)	Via E. Il Navigatore, 3
69	Presidio Fanfani	DIRIGENZA	11	32	Firenze (FI)	Via P. Fanfani, 17
		G	9			
		h12	9			
		PART TIME	3			
70	Villino Passerini	DIRIGENZA	2	6	Firenze (FI)	Via Lorenzo Il Magnifico, 102

71 Villino Basileswki	G	3	14	Firenze (FI)	Via Lorenzo Il Magnifico, 104
	h12	1			
73 MORGAGNI	DIRIGENZA	5	60	Firenze (FI)	Viale Morgagni 33/r
	G	2			
	h12	7			
	DIRIGENZA	3			
74 Presidio D'Annunzio	G	15	130	Firenze (FI)	Via G. D'Annunzio, 29
	h12	38			
	PART TIME	4			
	DIRIGENZA	24			
75 SAN SALVI	G	36	513	Firenze (FI)	Via San Salvi n. 12
	h12	56			
	h12-h24	2			
	PART TIME	12			
	DIRIGENZA	89			
76 ARCOLAIO	G	337	22	Firenze (FI)	Via Dell'arcolaio 2/a
	h12	54			
	h24	1			
	PART TIME	32			
77 OBLATE	DIRIGENZA	5	55	Firenze (FI)	Piazza Di Careggi 1
	G	6			
	h12	6			
	PART TIME	5			
78 Presidio Giuliani	DIRIGENZA	7	18	Firenze (FI)	Via Giuliani, 250 (FI)
	G	2			
	h12	2			
	h24	44			
	DIRIGENZA	1			
79 SANTA ROSA	G	13	162	Firenze (FI)	Lungarno Santa Rosa 13
	h12	3			
	PART TIME	1			
	DIRIGENZA	30			
80 CANOVA	G	48	54	Firenze (FI)	Via Canova ang.lo via Chiusi, 4, 4/1, 4/2
	h12	78			
	PART TIME	6			
	DIRIGENZA	4			
81 ALBERO VIVO	G	16	8	Firenze (FI)	Via Modigliani 45
	h12	26			
	h24	1			
	PART TIME	7			
82 PO Torregalli	G	8	1292	Firenze (FI)	Via Torregalli, 3
	DIRIGENZA	281			
	G	89			
	h12	264			
	h12-h24	86			
	h24	536			
83 Presidio Dalla Piccola	PART TIME	36	1	Firenze (FI)	Piazza dalla Piccola 7/8
	G	1			
84 PRESIDIO DISTRETTUALE VIA DELLA CUPOLA	DIRIGENZA	6	27	Firenze (FI)	Via della Cupola, 64
	G	19			
	PART TIME	2			
85 Presidio Le Piagge	G	10	41	Firenze (FI)	Via dell'Osteria, 18 - Le Piagge.
	h12	27			
	PART TIME	4			

TOTALE PERSONALE PER ZONA	3914
---------------------------	------

## Allegato 4 - Metodologia di valutazione dei benefici ambientali

Le misure proposte nel PSCL sono volte ad incentivare i dipendenti a modificare le proprie abitudini di spostamento riducendo l'uso dell'autovettura privata a favore di forme di mobilità più sostenibili.

Le misure che possono essere individuate in un PSCL sono riportate in modo schematico nel paragrafo 4.1 delle linee guida e sono distinte per assi di intervento/strategie di interesse per l'azienda.

Per ogni misura adottata è necessario stimare i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti (anidride carbonica, CO<sub>2</sub>) e di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO<sub>x</sub> e materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron, PM10).

La stima dei benefici ambientali può essere ottenuta adottando le tre seguenti procedure di calcolo che sono distinte a seconda della tipologia di misura prevista nel PSCL:

- **Procedura n. 1:**  
va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di spostamenti in **bicicletta o a piedi** o con un mezzo del **trasporto pubblico locale (TPL)**; tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo smart working o il co-working;
- **Procedura n. 2:**  
va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di servizi di **car pooling o car sharing** (aziendali o privati);
- **Procedura n. 3:**  
va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato perché fruisce di **servizi di trasporto collettivo aziendale** (navette).

Poiché l'obiettivo principe del PSCL è la riduzione del traffico veicolare privato, tutte le procedure di calcolo proposte si basano sulla riduzione delle percorrenze effettuate con l'autovettura privata.

### *Procedura n. 1*

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta km_{auto}$ ) determinata da smart working e/o co-working e/o anche dagli spostamenti effettuati in bicicletta, a piedi o con il TPL, è valutabile mediante la seguente formula:

$$\Delta km_{auto} = (U_t / \delta) * L$$

dove:

- $U_t$  è il numero di dipendenti sottratti all'uso dell'autovettura per effetto dello smart working e/o co-working e/o perché quotidianamente si spostano a piedi, in bicicletta e con i mezzi del TPL per raggiungere la sede di lavoro;
- $\delta$  è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2);

- $L$  è la percorrenza media giornaliera (andata e ritorno), espressa in km, effettuata dal dipendente per raggiungere la sede di lavoro utilizzando il mezzo privato ed evitata a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{mi_{inq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata ( $\Delta km_{auto}$ ) a seguito dell'adozione delle misure proposte nel PSCL, si propone la seguente formula:

$$\Delta E_{mi_{inq}} = (\Delta km_{auto} * Fe_{inq} * Op) / 1000$$

in cui:

- $Op$  è il numero di giorni in un anno in cui il dipendente è in smart working e/o co-working e/o si sposta a piedi, in bici o con il TPL per raggiungere la propria sede di lavoro;
- $Fe_{inq}$  sono i fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati ( $CO_2$ ,  $NO_x$  e  $PM_{10}$ ) espressi in grammi/km.

La scelta dei  $Fe_{inq}$  dei diversi inquinanti ( $CO_2$ ,  $NO_x$  e  $PM_{10}$ ) da trasporto in autovettura è un aspetto determinante, in quanto direttamente collegato alle diverse classi ambientali di appartenenza (classe Euro), alle diverse tipologie di alimentazione, alla cilindrata e al ciclo di guida (urbano, extra urbano o autostradale).

Ai fini di una più dettagliata valutazione dei fattori di emissione sarebbe opportuno rilevare nei questionari somministrati ai dipendenti, durante la fase di indagine conoscitiva, la tipologia di alimentazione e la classe Euro dell'auto non più usata dal dipendente a seguito dell'adozione delle azioni proposte nel PSCL.

I fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia, da associare al mancato utilizzo dell'auto privata, sono reperibili nella banca data ISPRA disponibile al seguente link:

<http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>

#### *Procedura n. 2*

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta km_{auto}$ ) derivante dalla fruizione di un servizio di sharing mobility o di car pooling è valutabile con la stessa formula della procedura 1:

$$\Delta km_{auto} = (Ut / \delta) * L$$

In aggiunta, è necessario stimare le percorrenze con le autovetture condivise ( $km_{sm}$ ), utilizzando la seguente formula:

$$km_{sm} = Nol * km_{not}$$

in cui:

- $Nol$  è il numero di noleggi giornalieri di veicoli condivisi;

- $km_{noi}$  è la stima della percorrenza media (in km) di un veicolo in sharing o pooling durante un noleggio.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{mi_{inq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in autovettura privata a seguito della fruizione di sistema di sharing mobility o di car pooling, si propone la seguente formula:

$$\Delta E_{mi_{inq}} = \frac{(\Delta km_{auto} * F_{e_{auto}} * G_s)}{1000} - \frac{(km_{ms} * F_{e_{sm}} * G_s)}{1000}$$

in cui:

- $G_s$  è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo di sharing mobility o in car pooling;
- $F_{e_{auto}}$  sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati ( $CO_2$ ,  $NO_x$  e  $PM_{10}$ ), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei suoi spostamenti casa-lavoro;
- $F_{e_{sm}}$  sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati ( $CO_2$ ,  $NO_x$  e  $PM_{10}$ ), espressi in grammi/km, per l'autovettura presa in condivisione.

Ai fini della scelta dei **fattori di emissione** valgono le medesime considerazioni fatte per la procedura 1. Si tenga altresì conto che, se i mezzi a noleggio o del car pooling sono ad alimentazione elettrica, i relativi fattori di emissione, in prima approssimazione, si possono considerare uguali a zero. In tal caso il sottraendo della formula  $\Delta E_{mi_{inq}}$  diviene pari a zero.

### Procedura n. 3

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura ( $\Delta km_{auto}$ ) derivante dalla fruizione di un servizio di mobilità aziendale condivisa (navetta) è valutabile con la stessa formula indicata per le procedure 1 e 2:

$$\Delta km_{auto} = (U_t / \delta) * L$$

In aggiunta, è necessario stimare le percorrenze effettuate con la navetta aziendale ( $km_{az}$ ), utilizzando la seguente formula:

$$km_{az} = viaggi * km_{viag}$$

in cui:

- **viaggi** è il numero di viaggi giornalieri del veicolo aziendale in condivisione, sia in andata che in ritorno;
- $km_{viag}$  è la stima della percorrenza (in km) di un veicolo aziendale condiviso per ogni viaggio.

Per la stima dei benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti ( $\Delta E_{mi_{inq}}$  espressa in kg/anno) dovuta alla diminuzione delle percorrenze chilometriche effettuate in

autovettura privata a seguito della fruizione del sistema di mobilità aziendale condivisa, si propone la seguente formula:

$$\Delta E_{mi_{inq}} = \frac{(\Delta km_{auto} * F_{e_{auto}} * G_s)}{1000} - \frac{(km_{az} * F_{e_{az}} * G_s)}{1000}$$

in cui:

- **G<sub>s</sub>** è l'operatività dell'intervento proposto, ossia il numero di giorni lavorativi medi all'anno in cui si fruisce di un veicolo aziendale in condivisione;
- **F<sub>e<sub>auto</sub></sub>** sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM10), espressi in grammi/km, per l'autovettura privata non più utilizzata dal dipendente nei suoi spostamenti casa-lavoro;
- **F<sub>e<sub>az</sub></sub>** sono i fattori di emissioni medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM10), espressi in grammi/km, con riferimento al veicolo aziendale in condivisione.

Ai fini della scelta dei **fattori di emissione** valgono le medesime considerazioni fatte per la procedura 1. Si tenga altresì conto che, se i mezzi aziendali in condivisione sono ad alimentazione elettrica, i relativi fattori di emissione, in prima approssimazione, si possono considerare uguali a zero. In tal caso il sottraendo della formula  $\Delta E_{mi_{inq}}$  diviene pari a zero.