



Elettra Sincrotrone Trieste

PSCL- Piano Spostamenti Casa Lavoro di Elettra-Sincrotrone Trieste S.C.p.A. 2024



Questo documento ha seguito il seguente iter di ufficializzazione:

Redazione: Ing. Fabio Morea – Mobility Manager

Ing. Massimiliano Spadaro

Arch. Marco Slavich

Rev03	aggiornamento PSCL 2024	Redazione	-	Mazzucco Benvenuto
		Validazione	19/12/2024	Larice Matteo
		Verifica	19/12/2024	Forgiarini Laura
		Verifica	19/12/2024	Marin Luca
		Verifica	19/12/2024	Cocolo Euro
		Verifica	27/12/2024	Bavdaz Flavio
		Approvazione	19/12/2024	Svandrlik Michele
		Approvazione	19/12/2024	Franciosi Alfonso



Revisioni precedenti

Rev02	aggiornamento PSCL 2023	Redazione	04/12/2023	Mazzucco Benvenuto
		Validazione	04/12/2023	Mazzucco Benvenuto
		Verifica	05/12/2023	Bavdaz Flavio
		Verifica	05/12/2023	Cocolo Euro
		Verifica	05/12/2023	Forgiarini Laura
		Verifica	05/12/2023	Russo Livio
		Approvazione	05/12/2023	Svandrlík Michele
		Approvazione	05/12/2023	Franciosi Alfonso
Rev01	aggiornamento PSCL 2022	Redazione	23/12/2022	Mazzucco Benvenuto
		Validazione	28/12/2022	Mazzucco Benvenuto
		Verifica	29/12/2022	Forgiarini Laura
		Verifica	30/12/2022	Russo Livio
		Verifica	06/01/2023	Bavdaz Flavio
		Verifica	09/01/2023	Cocolo Euro
		Approvazione	29/12/2022	Franciosi Alfonso
		Approvazione	29/12/2022	Svandrlík Michele
Rev00	prima revisione	Redazione	22/11/2021	Mazzucco Benvenuto
		Validazione	18/11/2021	Morea Fabio
		Validazione	19/11/2021	Mazzucco Benvenuto



Indice

1	INTRODUZIONE	2
2	PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	3
2.1	LOCALIZZAZIONE	3
2.2	PERSONALE E ORARIO DI LAVORO.....	4
2.3	RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI.....	6
2.4	OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO NEI PRESSI DELLA SEDE AZIENDALE.....	9
2.5	ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO	9
3	PARTE PROGETTUALE	13
3.1	ACCORDO DI COLLABORAZIONE CON AREA SCIENCE PARK PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	13
3.2	LAVORO AGILE	13
3.3	MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	14
3.4	RICARICA VEICOLI ELETTRICI	14
3.5	CAR-POOLING	15
3.6	PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE	16
4	ADOZIONE, ESECUZIONE E MONITORAGGIO	18



1 INTRODUZIONE

Elettra Sincrotrone Trieste S.C.p.A. (di seguito “Società”) è un centro di ricerca internazionale multidisciplinare di eccellenza specializzato nella generazione di luce di sincrotrone e di laser ad elettroni liberi di alta qualità e nelle sue applicazioni nelle scienze dei materiali e della vita. La sua missione è di promuovere la crescita culturale, sociale ed economica tramite

- La ricerca di base e applicata
- Il trasferimento tecnologico e della conoscenza
- L'alta formazione tecnica, scientifica e gestionale
- La creazione e il coordinamento di reti scientifiche nazionali e internazionali

L'obiettivo è lo sviluppo dell'eccellenza, fornendo alla ricerca scientifica di alta qualità e livello internazionale servizi allo stato dell'arte, contribuendo così a migliorare l'impatto e la rilevanza della scienza per la società.

Le principali risorse del centro di ricerca sono due sorgenti avanzate di luce, l'anello di accumulazione Elettra ed il laser a elettroni liberi (FEL) FERMI. Operative con continuità (H24), esse forniscono nel complesso luce di "colore" e qualità definita ad oltre 30 stazioni sperimentali che consentono di caratterizzare la struttura e la funzione dei materiali, con sensibilità fino al livello molecolare ed atomico. Questi potenti mezzi sono utilizzati da una vasta comunità di ricercatori provenienti dall'accademia e dall'industria per fabbricare nanostrutture e dispositivi, nonché sviluppare nuovi processi tecnologici.

La Società è soggetta all'obbligo di produrre annualmente il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (di seguito “PSCL”) in base all'articolo 229, comma 4, del Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 77 del 17 luglio 2020. Questo documento ne riporta l'aggiornamento al 2024.

L'obiettivo che si prefigge la Società mediante il PSCL di è quello di descrivere la situazione e le iniziative avviate e programmate per la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dalla mobilità sistematica casa-lavoro.

Il Piano fa riferimento principalmente ai dipendenti (n. 366 persone); sono comunque presenti presso la sede persone che la frequentano per altri motivi: studenti, dottorandi, fornitori di servizi di pulizia e di vigilanza, nonché partner provenienti da altri enti di ricerca.

Il documento è stato redatto secondo 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 (pubblicato in G.U. – Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021).

Il PSCL 2024 è il quarto aggiornamento annuale, pertanto sintetizza i dati generali già ampiamente illustrati nei Piani precedenti, per focalizzarsi sullo sviluppo delle principali attività svolte o avviate nel corso dell'anno.

2 PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1 Localizzazione

La sede di Elettra Sincrotrone Trieste S.C.p.A. si trova a Trieste, nella frazione di Basovizza (S.S. 14 Km 163,5), all'interno del campus di Area Science Park. È circondata da vaste aree verdi ed è collegata alla viabilità principale (SS 14) da quella interna al campus, dotata anche di una pista ciclopedonale bidirezionale su un lato della carreggiata. Il centro abitato di Basovizza, distante circa 1,4 km, si può raggiungere a piedi sia percorrendo la SS 14, lungo la quale però mancano circa 120 m di marciapiede, che lungo un percorso ciclopedonale, la cui ristrutturazione è terminata nel 2024 con la sua pavimentazione e illuminazione notturna (paragrafo 3.2 "Riqualificazione del percorso ciclabile per Basovizza"). L'abitato di Padriciano, leggermente più distante (circa 2 km), si raggiunge attraverso la viabilità locale che è in gran parte priva di marciapiedi e di illuminazione notturna. Il centro della città di Trieste, invece, dista circa 10 km con un dislivello di oltre 300 metri.



Figura 1 - Vista aerea del comprensorio di Elettra Sincrotrone.

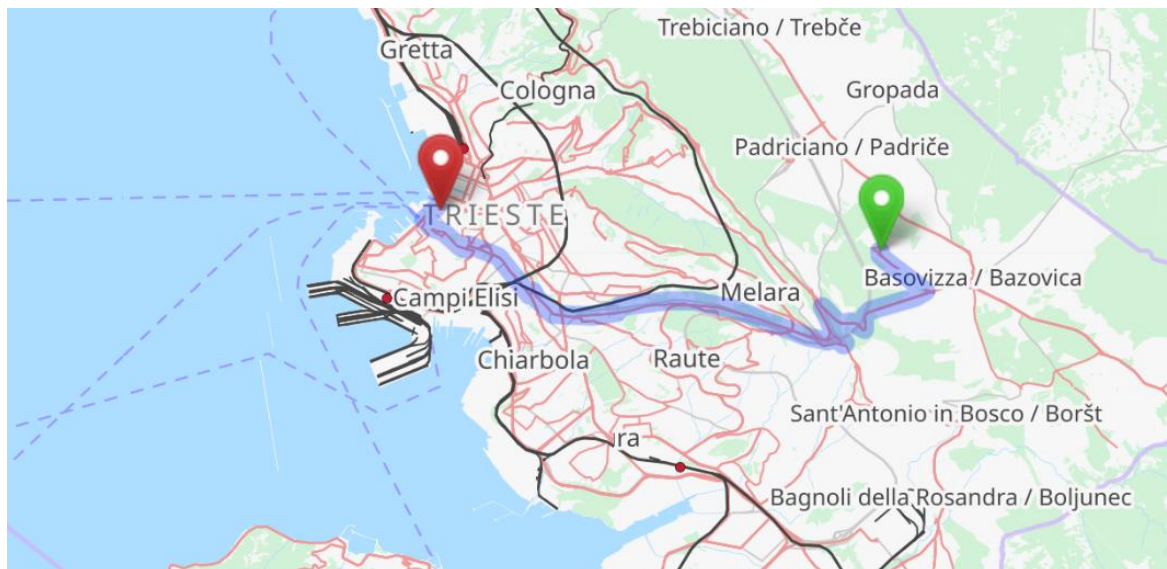


Figura 2 - Collegamento stradale con il centro della città di Trieste (fonte: openstreetmap.org).

2.2 Personale e orario di lavoro

Il numero di persone che frequenta Elettra Sincrotrone Trieste è pari a circa 700 di cui 366 sono lavoratori dipendenti o somministrati, mentre i rimanenti sono studenti o ricercatori che provengono da altri enti di ricerca.

Il PSCL si riferisce esclusivamente ai 366 dipendenti e lavoratori somministrati, che sono in maggioranza uomini (76%). La distribuzione per fasce d'età è equilibrata, con una prevalenza di persone di età superiore ai 45 anni.

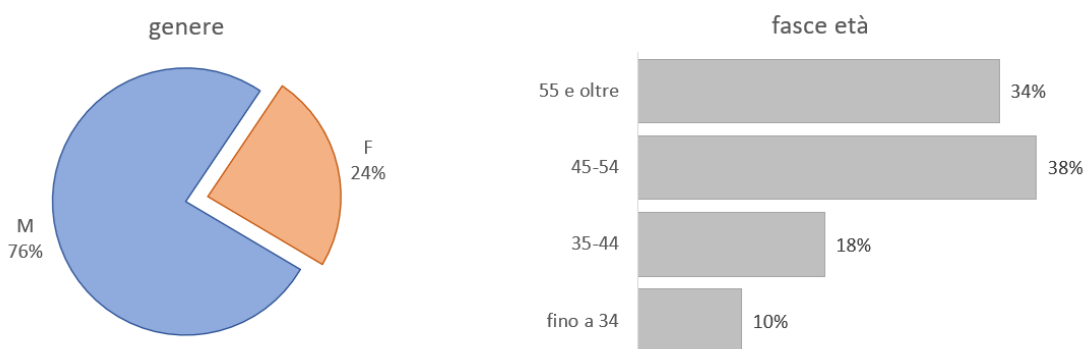


Figura 3 - Personale dipendente per genere e fascia d'età.



Al fine di valutare le esigenze di mobilità, i vincoli e la consistenza di gruppi di potenziali utenti di servizi di trasporto collettivo, è importante analizzare gli orari di lavoro e la quota di personale soggetto a vincoli di orario di ingresso e uscita.

Poco più della metà dei dipendenti della Società (57% circa) ha un turno giornaliero a tempo pieno da lunedì a venerdì con orario elastico, in ingresso dalle ore 8:00 alle ore 10:00 e in uscita dalle ore 16:30 alle ore 20:00. I ricercatori (35%) hanno l'autonomia di determinazione del proprio tempo di lavoro in un orario lavorativo giornaliero, gli operatori macchina a tempo pieno hanno orari a turni dalle ore 7:00 – 15:00 – 23:00. I dipendenti part time utilizzano il sistema orizzontale o misto.

Tutte le altre persone (studenti e ricercatori) che frequentano regolarmente la sede della Società non hanno vincoli di orario.

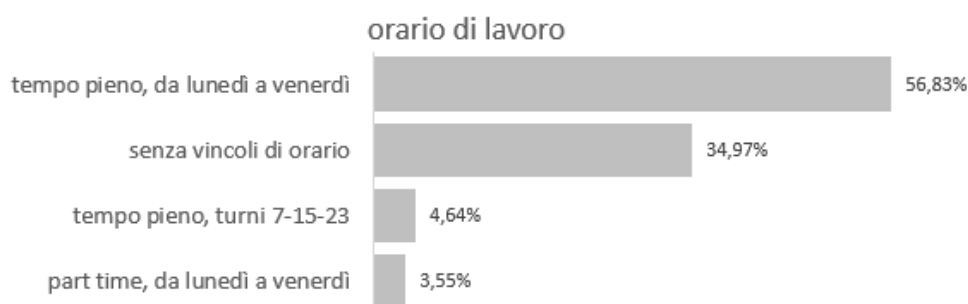


Figura 4 - Tipologia di orario dei dipendenti.

Gli orari di ingresso e uscita effettivi sono distribuiti nell'arco delle 24 ore, con un picco di ingressi tra le 8:00 e le 10:00 del mattino e uscite che iniziano alle 16:30 per raggiungere un picco tra le 17:00 e le 19:00.

Ai fini del PSCL è significativo rilevare che le fasce orarie con i maggiori spostamenti sono abbastanza ampie e sono compatibili con l'uso di trasporti collettivi o condivisi. Rimane comunque una quota di spostamenti casa-lavoro in orari serali o notturni per i quali il mezzo privato è l'unica opzione possibile.

Il lavoro agile è stato introdotto in via sperimentale e attualmente è consentito fino al 30 giugno 2025 secondo le modalità definite negli accordi individuali ed è trattato nel dettaglio nel paragrafo 3.2 "Lavoro Agile".

2.3 Risorse, servizi e dotazioni aziendali

Aree di sosta

Le aree di sosta a disposizione degli utenti della Società sono ampiamente sufficienti rispetto al numero di veicoli presenti: ai circa 100 posti interni per autovetture (evidenziati in azzurro nella planimetria sottostante) si aggiungono le aree di sosta esterne, a disposizione di tutti gli utenti del campus di Basovizza (evidenziati in rosso).

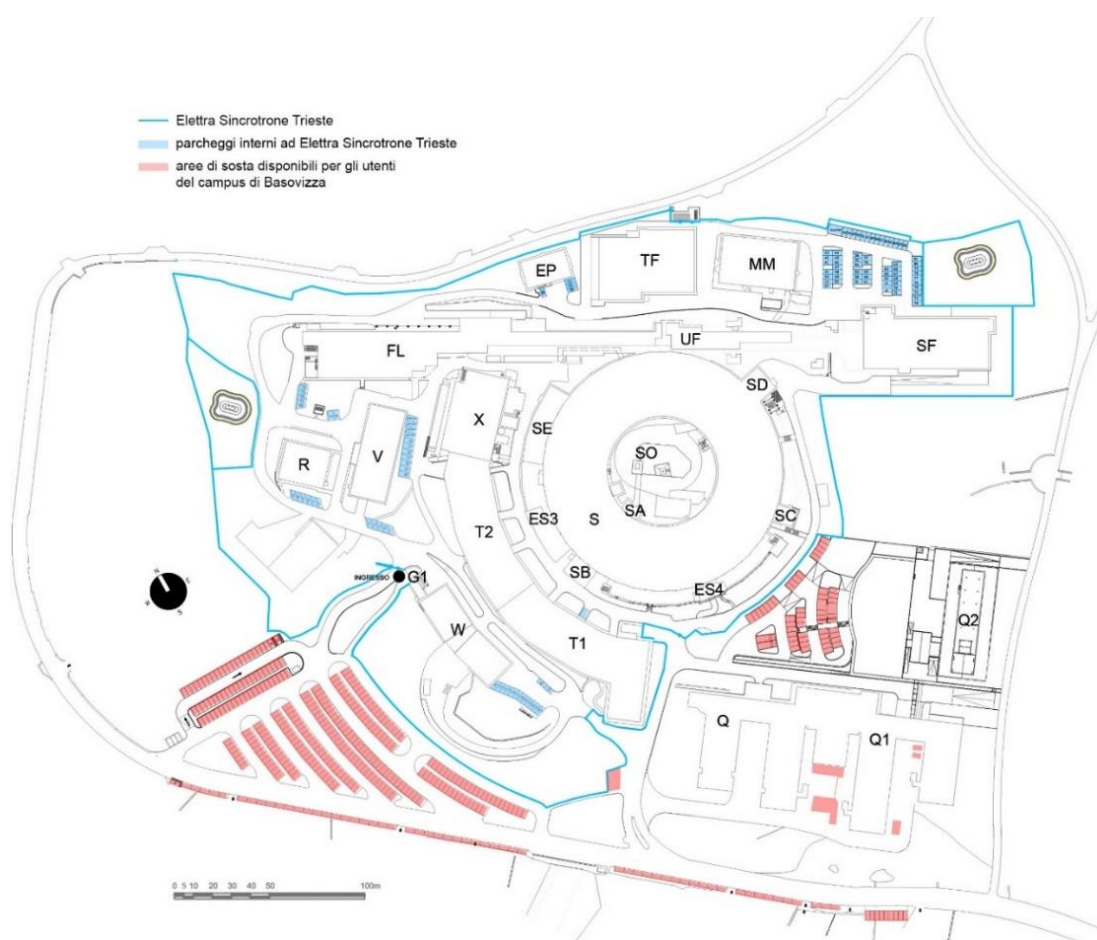


Figura 5 - Parcheggi in prossimità della sede di Elettra Sincrotrone.

Nel corso del 2025 l'ingresso principale verrà spostato nell'edificio T1, dove è fase di completamento una nuova reception unica per la Società e Area Science Park. L'ingresso attuale rimarrà unicamente un accesso carrabile ai parcheggi interni per i veicoli autorizzati.

In corrispondenza dell'attuale reception (G1) è disponibile una zona di parcheggio per biciclette con 10 posti scoperti.



Figura 6 - Parcheggio per biciclette.

Inoltre, è stato realizzato un secondo ampio parcheggio coperto per biciclette in corrispondenza dell'edificio UF.



Figura 7 – Nuovo parcheggio coperto per biciclette in prossimità dell'edificio UF.



Nel parcheggio antistante la mensa sono presenti quattro punti per la ricarica (due da 7,4 kW e due da 22 kW) gestiti da Area Science Park e disponibili per tutto il personale della Società. La disponibilità dei punti di ricarica favorisce l'utilizzo di automobili elettriche o ibride *plug-in* e di conseguenza comporta una riduzione delle emissioni di CO₂.



Figura 8 - Stazioni di ricarica.

Altri servizi

Nel campus di Basovizza è presente un servizio di ristorazione convenzionato, a disposizione di tutta l'utenza della Società.



2.4 Offerta di trasporto pubblico nei pressi della sede aziendale

La sede di Eletttra – Sincrotrone Trieste S.Cp.A. è servita dalla linea 51 del trasporto pubblico locale gestito da Trieste Trasporti - TPL FVG con una fermata vicina all'ingresso principale. L'orario invernale 2024-2025 prevede una decina di corse nella fascia oraria di punta del mattino e cinque corse in partenza tra le 16:30 e le 18:30. Inoltre, raggiungendo a piedi il centro abitato di Basovizza sono disponibili ulteriori corse della linea 39/.

Principali collegamenti tra il Campus di Basovizza e il centro città nelle ore di punta

Orari di arrivo al mattino	06:20	07:22	08:04	08:08	08:34	08:39	08:45	08:59	09:03	09:09	09:33	09:39
Orari di partenza al pomeriggio	16:38	17:02	17:13	17:32	18:02	18:32	19:32	-	-	-	-	-

Le criticità del trasporto pubblico locale sono analizzate nel paragrafo 3.3.

2.5 Analisi degli spostamenti casa lavoro

A novembre 2024 è stato somministrato un questionario a tutto il personale della Società, per aggiornare le informazioni riguardanti le zone di origine, le modalità di spostamento e la propensione al cambiamento.

2.5.1 Zone di origine

La mobilità casa-lavoro del personale della Società si caratterizza per un flusso principale dalla città di Trieste e diversi flussi provenienti da altre zone più distanti. In particolare, il 75% delle persone si sposta dalla città di Trieste, mentre il restante 25% proviene da altre zone (principalmente zona di Gorizia e dal monfalconese, una quota da Duino-Aurisina e dalla direttrice est Muggia - San Dorligo della Valle).

Un numero significativo di persone proviene da zone che distano oltre 50 km dalla sede, da Udine o da località in Provincia di Udine.

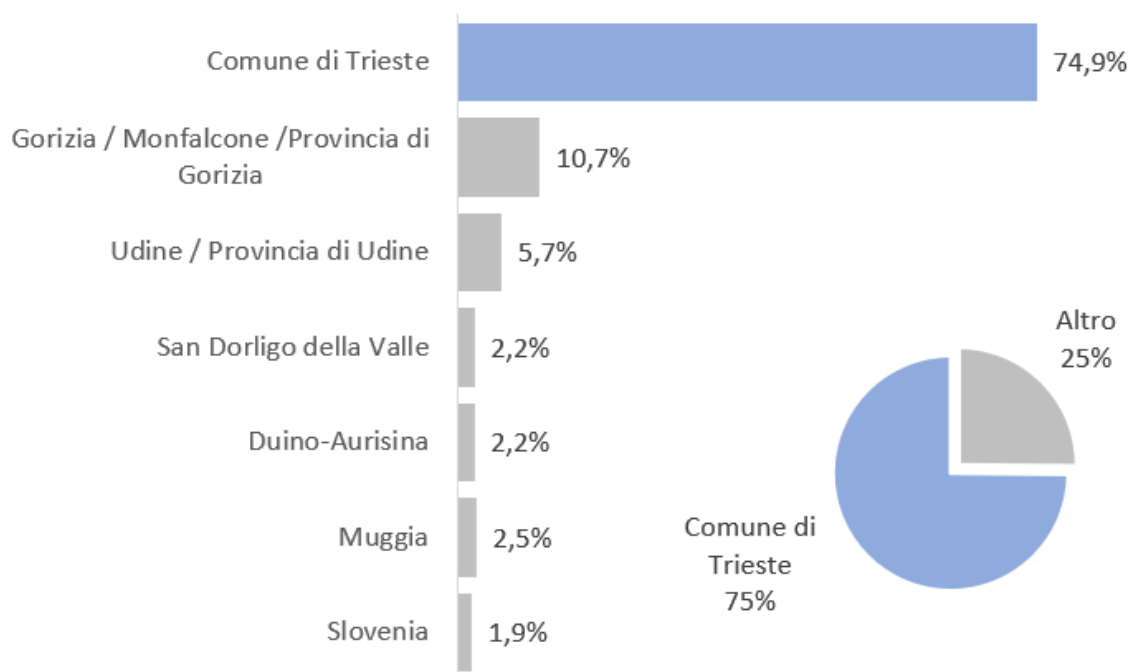


Figura 9 - Zone di origine.

Distanze e tempi di percorrenza variano notevolmente, come indicato nella **Figura 10**. La maggior parte delle persone (85%) percorre tra 10 e 20km al giorno mentre il 10% delle persone percorre distanze superiori a 30km.

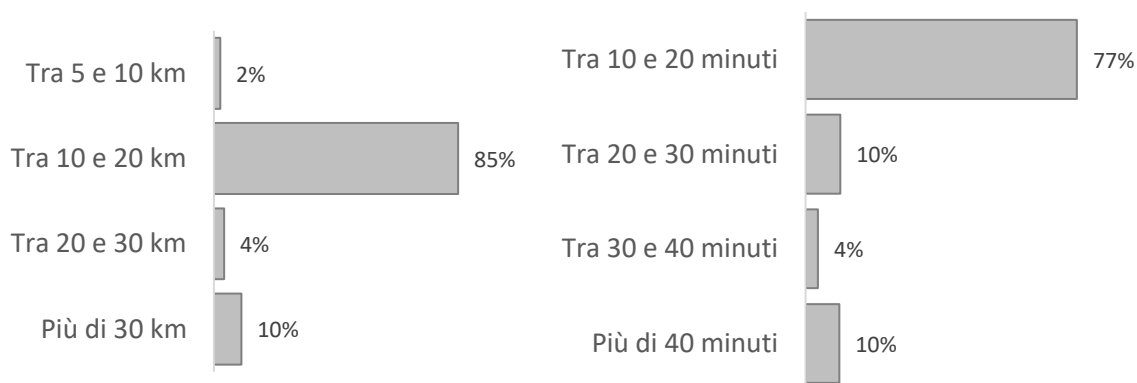


Figura 10 - Distanze e tempi di percorrenza.

2.5.2 Modalità abituali di spostamento casa-lavoro

La ripartizione modale è rimasta pressoché invariata rispetto agli anni precedenti: la maggior parte raggiunge la sede di lavoro con l'automobile. In particolare, il 77% del totale si sposta sempre in auto (da solo/a) o moto/scooter, mentre il 15% utilizza il trasporto pubblico locale; la rimanente quota in modalità condivisa o bicicletta.

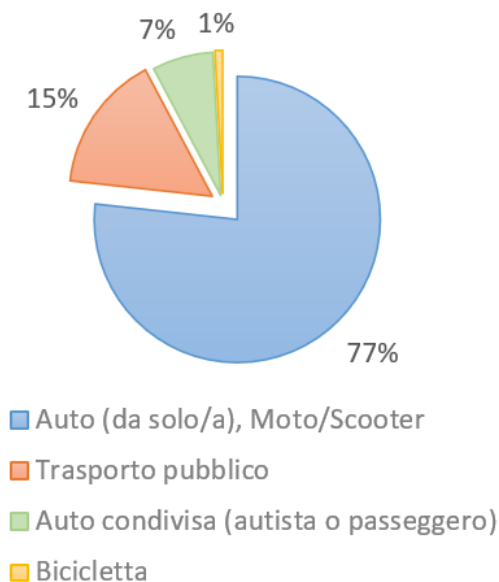


Figura 11 - Ripartizione modale.

2.5.3 Propensione al cambiamento di abitudini

La disponibilità degli utenti a modificare le proprie abitudini di spostamento è stata rilevata attraverso il questionario ed ha confermato che la maggior parte preferisce l'uso di un mezzo privato non condiviso. Tuttavia, questa preferenza potrebbe evolvere a favore del trasporto pubblico, a patto che venga assicurata una linea diretta, affidabile e puntuale tra la zona di residenza e il luogo di lavoro. Per molti utenti, ciò implicherebbe la necessità di una linea alternativa rispetto a quella attualmente disponibile.

Il *car-pooling* risulterebbe interessante solo in presenza di una maggiore possibilità di coordinamento con colleghi che abbiano orari compatibili, senza rinunciare a una certa flessibilità nei tempi di viaggio. Infine, l'uso della bicicletta sarebbe considerato un'opzione valida esclusivamente se fossero disponibili una pista ciclabile sicura, un deposito custodito per le biciclette e strutture adeguate come spogliatoi con docce presso il luogo di destinazione.

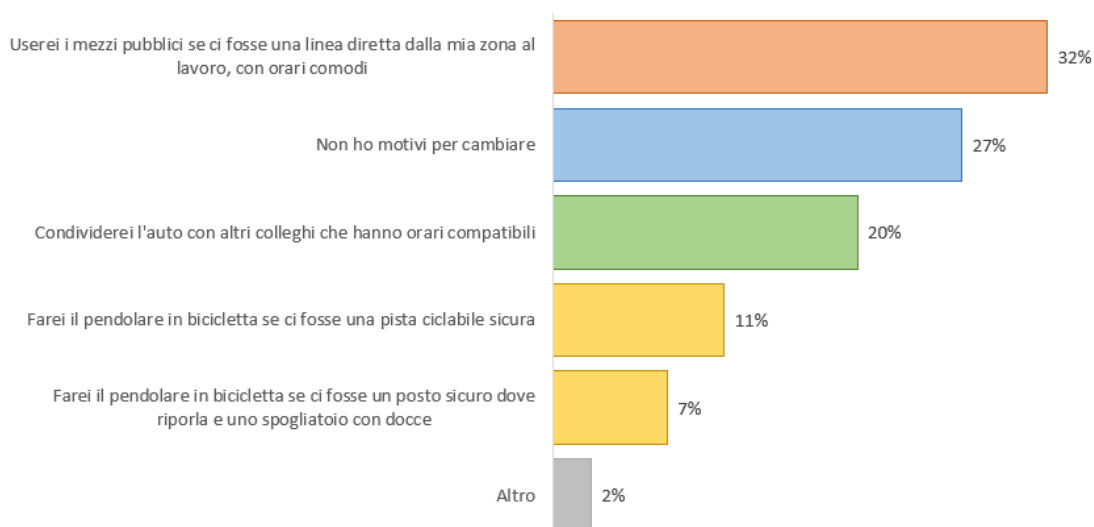


Figura 12 - Propensione al cambiamento.



3 PARTE PROGETTUALE

Per raggiungere l'obiettivo del PSCL (riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dalla mobilità sistematica casa-lavoro) la Società ha avviato le cinque azioni elencate nei paragrafi successivi.

3.1 Accordo di collaborazione con Area Science Park per la mobilità sostenibile

La Società e Area Science Park nel mese di novembre 2024 hanno rinnovato l'accordo triennale di collaborazione per la promozione della mobilità sostenibile che prevede la nomina di un *mobility manager* congiunto e la condivisione di informazioni, proposte e progetti.



3.2 Lavoro Agile

Il lavoro agile consiste nella possibilità di svolgere la prestazione lavorativa da remoto, evitando lo spostamento verso il luogo di lavoro. L'impatto sugli indicatori del PSCL è potenzialmente molto significativo: un giorno alla settimana di lavoro agile riduce del 20% il numero di viaggi e di conseguenza tutti gli altri impatti sul traffico e le emissioni.



Il lavoro agile offre numerosi vantaggi per la comunità, tra cui la riduzione del traffico e delle emissioni. Anche la Società può trarne benefici significativi: grazie a un'organizzazione flessibile degli spazi di lavoro, è possibile accogliere un numero maggiore di persone nello stesso edificio, generando risparmi sia sugli investimenti immobiliari sia sulle spese di gestione. Inoltre, la diminuzione degli spostamenti casa-lavoro contribuisce a ridurre l'incidenza degli infortuni in itinere. Il lavoro da remoto può anche incrementare la competitività aziendale, favorendo al contempo un migliore equilibrio tra vita professionale e privata, con ricadute positive sul clima aziendale.

Dal punto di vista degli utenti, il lavoro agile è generalmente apprezzato, poiché consente di risparmiare tempo, costi e di ridurre i rischi legati agli spostamenti. Tuttavia, non mancano le criticità, come la necessità di predisporre spazi lavorativi adeguati in casa e il rischio di perdita di contatto con il team.

Nel corso del 2024 La Società ha introdotto accordi individuali di lavoro agile a termine, sino al 30 giugno 2025. Nel corso del periodo gennaio – settembre 2024, l'utilizzo del lavoro agile si è attestato al 16,1% delle ore lavorate da remoto sulle ore di lavoro totali; nel medesimo periodo, la percentuale di ore lavorate da remoto sulle ore lavorate totali dei soli utilizzatori del lavoro agile, si è attestata al 21,1%.

3.3 Miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale

Il servizio di trasporto pubblico locale presenta alcune criticità, principalmente riconducibili al sovraffollamento della linea 51 nelle ore di punta. Le problematiche e le richieste di miglioramento sono emerse attraverso un questionario rivolto a tutto il personale della Società. I risultati sono stati condivisi con Trieste Trasporti, accompagnati dalla richiesta di incrementare il numero di corse e introdurre un orario cadenzato.



A partire dal mese di giugno 2024, gli orari della linea 51 sono stati aggiornati, prevedendo partenze regolari ogni 15 minuti dal capolinea, oltre all'introduzione di due corse "express" con partenza da piazza della Libertà alle 8:23 e alle 8:37, che raggiungono Basovizza rispettivamente alle 8:45 e alle 8:59. Sebbene tali interventi non abbiano risolto completamente i problemi di capienza e sovraffollamento, rappresentano un miglioramento del servizio.

3.4 Ricarica veicoli elettrici

Le postazioni di ricarica per veicoli elettrici sono gestite da Area Science Park e sono disponibili per tutto il personale della Società.

Al fine di favorire l'utilizzo delle stazioni di ricarica, già nel corso del 2023 è stato attivato un sistema di gestione dedicato agli utenti abituali tramite pagina web dedicata <https://areasciencepark.emobitaly.it/>.



Il servizio è tuttora attivo e disponibile.



I dati da ottobre 2023 a ottobre 2024 indicano che le 4 postazioni del campus di Basovizza sono state utilizzate per 501 sessioni di ricarica e complessivamente l'energia erogata è pari a circa 7.140kWh.

Le tariffe di ricarica vengono adeguate periodicamente seguendo l'andamento del costo dell'energia elettrica.



3.5 Car-pooling

Per *car-pooling* si intende la condivisione dello spostamento casa-lavoro con uno o più colleghi utilizzando la propria automobile.

Per incentivare il *car-pooling* la Società ha aderito all'iniziativa di Area Science Park che mette a disposizione un'applicazione che facilita l'incontro tra domanda e offerta di passaggi. Gli utenti possono utilizzare l'app per offrire o prenotare un passaggio e per gestire eventuali rimborsi spese concordati direttamente tra passeggero e autista.



La app offre inoltre alcune funzionalità di comunicazione e fidelizzazione (ad esempio con l'indicazione dei viaggi effettuati, la stima dei risparmi di carburante, di costi e di emissioni).

Il *car-pooling* è stato attivato nel mese di aprile 2023, ed è tuttora disponibile. L'applicazione consente di rilevare con precisione i dati di utilizzo effettivo e presenta indicatori di impatto (numero di persone coinvolte, numero di viaggi, distanze, riduzione di emissioni) che fanno riferimento a tutti gli utenti (quindi anche gli utenti del parco scientifico e tecnologico esterni alla Società). L'impatto specifico degli utenti della Società è stato stimato sulla base della destinazione (campus di Basovizza) e riassunto nella tabella sottostante.

indicatore	valore stimato (gennaio 2024 - ottobre 2024)
Utenti iscritti all'applicazione di car-pooling (tutti gli utenti)	188
Utenti attivi (media mensile, tutti gli utenti)	34
Tragitti totali (tutti gli utenti)	4.765
Km risparmiati (tutti gli utenti)	58.590 km
Km percorsi dalle auto in carpooling (tutti gli utenti)	42.792 km
Percorrenza media giornaliera delle auto in carpooling (tutti gli utenti)	42,37 km
riduzione delle emissioni (tutti gli utenti)	- 9,54 tCO ₂
riduzione delle emissioni (solo utenti Elettra)	- 0,91 tCO ₂

Dai dati del 2024 si evidenzia che gli utenti attivi della Società rappresentano solamente il 10% del totale.

3.6 Promozione della mobilità ciclabile

Il ricorso a forme di mobilità attiva come quella ciclabile contribuisce a ridurre l'utilizzo dei veicoli a motore e, di conseguenza, le emissioni. Purtroppo, nel caso specifico della sede della Società, il dislivello di circa 300 metri con il centro città e la mancanza di percorsi ciclabili protetti alternativi alla viabilità extraurbana rendono lo spostamento casa-lavoro in bicicletta impossibile per la maggior parte delle persone.



Tuttavia, attualmente alcune persone scelgono comunque questa modalità di spostamento e la Società mette a loro disposizione alcuni stalli per biciclette come evidenziato nel capitolo 2.3.

Inoltre, la Società ha recentemente completato i lavori di ripristino della strada pedonale che collega il centro di Basovizza con il comprensorio di Area Science Park e il centro di ricerca.



Figura 13 - Il percorso ciclopedonale riqualificato ed il suo tracciato.

L'intervento, previsto tra le azioni dei precedenti PSCL e realizzato in collaborazione con il Comune di Trieste, è consistito nell'allargamento del percorso, il ripristino dei tradizionali muretti a secco carsici, la pavimentazione e l'illuminazione notturna. Questa nuova via permette un collegamento diretto e sicuro migliorando l'accessibilità per i numerosi ricercatori, scienziati e ospiti che ogni giorno raggiungono il campus.

La Legge Regionale 8/2018 del Friuli Venezia Giulia rappresenta un'opportunità per l'ulteriore sviluppo della mobilità ciclabile da e verso la sede di lavoro. L'obiettivo della Legge è infatti promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti pendolari sistematici (casa/scuola/lavoro) e, più in generale, per tragitti di breve raggio, tra aree urbane e periurbane o tra capoluoghi e frazioni. Tra le principali innovazioni introdotte dal provvedimento vi è il concetto di Sistema della Ciclabilità Diffusa (SICID), che si realizza attraverso il Piano Regionale della Mobilità Ciclabile (PREMOCI).

Il PREMOCI definisce i tracciati della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR), tra cui l'itinerario ciclabile FVG2b – Ciclabile del Carso, progettato per attraversare il campus di Basovizza. Tale percorso collega il campus a Banne e Opicina da un lato e, dall'altro, al centro di Trieste tramite la pista ciclabile Cottur, come illustrato nella figura seguente.



Figura 14 - Mobilità ciclabile.

Dettaglio del tracciato di progetto dell'itinerario ciclabile di interesse regionale FVG2b - Ciclabile del Carso previsto dal Piano Regionale della Mobilità Ciclabile (PREMOCI) in corrispondenza del passaggio davanti alla sede di Elettro Sincrotrone.

Nel corso dei prossimi anni la Regione Friuli Venezia Giulia potrebbe realizzare i percorsi previsti dalla RECIR, pertanto la Società avrà la possibilità di proporre il percorso ciclopedonale recentemente riqualificato come parte di questa rete e di collaborare alla realizzazione di ulteriori collegamenti in prossimità della propria sede, in modo da favorire spostamenti ciclabili nel percorso casa-lavoro.



4 ADOZIONE, ESECUZIONE E MONITORAGGIO

Il PSCL della Società viene aggiornato annualmente e viene adottato dal Presidente e Amministratore delegato.

Il documento e i relativi dati vengono trasmessi al **mobility manager d'area del Comune di Trieste** (territorialmente competente) per una valutazione complessiva da parte di quest'ultimo delle misure previste nel territorio di riferimento.

Gli obiettivi del PSCL (riduzione del numero di automobili e del conseguente impatto ambientale) toccano direttamente scelte e abitudini personali di mobilità di centinaia di persone, pertanto possono essere raggiunti gradualmente, **coinvolgendo tutte le persone interessate** per individuare le barriere e le strategie che possono consentire di superarle.

Il PSCL viene **monitorato** annualmente al fine di verificare l'attuazione delle misure previste, la loro efficacia nel raggiungere gli obiettivi e la presenza di eventuali impedimenti o criticità.

Il PSCL e i relativi dati pubblici sono disponibili alla pagina web:

<https://www.elettra.trieste.it/public/amministrazione-trasparente/dati-ulteriori.html>