



## Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Sezione di Bologna



Sede di Viale Carlo Berti Pichat 6/2  
I-40127 Bologna, Italy  
Portineria:  
tel. +39 051 2095162  
fax. +39 051 2095292



Sede di Via Irnerio 46  
I-40126 Bologna, Italy  
Portineria:  
tel. +39 051 2091004

## P.S.C.L. 2021

### Piano Spostamenti Casa Lavoro

Mobility Manager - Stefano Serra    [mobilitymanager@bo.infn.it](mailto:mobilitymanager@bo.infn.it)

## LA SEZIONE I.N.F.N. DI BOLOGNA

La Sezione di Bologna dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare fu istituita circa cinque anni dopo la sua nascita, avvenuta l'8 agosto 1951 con un Decreto del Presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR). Bologna era dal 1953 un "gruppo aggregato" della Sezione di Padova la quale, insieme a Roma, Milano e Torino, faceva parte delle prime quattro Sezioni dell'INFN.

La storia della Sezione di Bologna inizia quindi nel 1956 con Giampietro Puppi, che ne fu il primo Direttore, fino al 1960, ed ebbe un ruolo di enorme importanza nella rinascita della fisica nella Città dopo le macerie della Seconda guerra mondiale. In cattedra a Bologna dal 1951, Puppi aveva stretto dal 1955 rapporti di collaborazione con il Comune e il sindaco di Bologna Giuseppe Dozza, ottenendo un finanziamento di 500 milioni di lire su 10 anni per lo sviluppo della ricerca e della fisica.

Tra le prime attività della Sezione spicca il progetto di una grande camera a bolle nazionale a idrogeno liquido, a cura di Marcello Conversi, Giampietro Puppi e Giorgio Salvini e costruita a Bologna sotto la guida di Pietro Bassi, chiamato da Padova per la sua esperienza in questo tipo di apparati.

Iniziò in questo modo la collaborazione tra gruppi di varie Sezioni e Università (Bologna, Padova, Pisa, Roma e Trieste) per la realizzazione di uno strumento che fu utilizzato da esperimenti al CERN di Ginevra tra il 1960 e il 1961. Questa realizzazione fece compiere un salto di qualità alla fisica sperimentale bolognese e alle infrastrutture locali quali l'officina meccanica. Da allora i gruppi bolognesi hanno contribuito alla costruzione di strumenti e apparati con tecnologie di frontiera per le ricerche presso gli acceleratori di laboratori nazionali e internazionali, fino all'odierno LHC.

Da Bologna sono arrivati contributi essenziali anche alla nascita della fisica astro-particellare in Italia e all'adozione della tecnologia dei magneti superconduttori negli acceleratori e negli esperimenti. La visione e determinazione di Antonino Zichichi, terzo direttore della Sezione dal 1967 al 1971 (il secondo fu Pietro Bassi) e Presidente dell'INFN dal 1977 al 1983, condussero alla realizzazione dei Laboratori Nazionali del Gran Sasso (infrastruttura unica al mondo per questo tipo di ricerche) e alla costruzione e messa in opera dei primi magneti superconduttori, con il coinvolgimento dell'industria italiana, per il collider HERA a DESY (Amburgo). Nel 2021 si sono festeggiati i 70 anni dell'INFN e i 65 della Sezione di Bologna.

Attualmente occupa, tra uffici e laboratori, circa 2000 mq in Viale Berti Pichat e 1200 mq in Via Irnerio, in convenzione con UNIBO

La presenza giornaliera media tra dipendenti, associati, ospiti è di circa 100-120 unità.

# SOMMARIO

INTRODUZIONE .....	PAG. 4
QUADRO NORMATIVO, METODOLOGIA E STRUTTURA	
<b>1</b> QUADRO NORMATIVO	PAG. 5
<b>2</b> METODOLOGIA DI ANALISI	PAG. 6
<b>3</b> CARATTERISTICHE ED ACCESSIBILITA' DELLE SEDI	PAG. 8
<b>4</b> STRUTTURA DEL PSCL	PAG. 9
<b>5</b> DOMANDA DI MOBILITÀ	PAG. 10
5.1 QUESTIONARIO: STATISTICA	PAG. 11
5.2 QUESTIONARIO: PROVENIENZA	PAG. 12
5.3 QUESTIONARIO: PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO	PAG. 13
5.4 QUESTIONARIO: ACCESSIBILITÀ	PAG. 15
5.5 QUESTIONARIO: PANDEMIA COVID19	PAG. 16
<b>6</b> INIZIATIVE	PAG. 17

## INTRODUZIONE

Il traffico veicolare è ormai ampiamente riconosciuto come una delle cause principali dei fenomeni di inquinamento urbano e come il settore con più elevata percentuale di consumi energetici complessivi.

L'automobile è ancora di gran lunga il mezzo più utilizzato: 33 milioni di persone risultano essere pendolari per motivi di studio o lavoro, 25 milioni di persone si muovono con la propria autovettura e 2 persone su 3 la usano tutti i giorni, mentre il mezzo pubblico o collettivo è stato utilizzato almeno una volta, nel 2019, da circa 13 milioni di persone, mentre 3 milioni circa hanno utilizzato tutti i giorni autobus, filobus e tram e in 900mila il treno ("Aspetti della vita quotidiana" dell'Istat, riferiti all'anno 2019).

Una delle maggiori sfide ambientali da affrontare oggi è creare soluzioni di trasporto sostenibile e la ricerca di soluzioni che garantiscano il flusso vitale di persone, beni e servizi, riducendo gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati come inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, congestione stradale, incidenti, degrado delle aree urbane.

Ma la mobilità urbana sostenibile e la conseguente trasformazione delle nostre città in luoghi più sicuri, richiedono un cambiamento di mentalità sia a livello politico che a livello individuale: il trasporto privato dovrebbe lentamente essere sostituito da diversi tipi di trasporto pubblico, veicoli elettrici, piste ciclabili e pedonali, condivisione di automobili, biciclette e scooter.

Nel corso del 2020 e del 2021 molti enti pubblici, ambientalisti, associazioni ed esperti del settore hanno lavorato a proposte concrete anche considerando i dati pervenuti in seguito all'emergenza sanitaria Covid-19 che ha bloccato quasi completamente il sistema dei trasporti e la mobilità urbana: le città si sono svuotate e l'obbligo di rimanere a casa per molti lavoratori, studenti e cittadini ha favorito una riduzione del traffico automobilistico con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché del numero di vittime per incidenti stradali.

Le scelte che verranno adottate per muoversi senza inquinare e congestionare le città saranno strategiche per il futuro: migliorare la qualità della vita nelle nostre città dovrebbe diventare patrimonio comune e obiettivo condiviso

# 1 QUADRO NORMATIVO

<p><b>Quella del Mobility Manager è una figura introdotta in Italia</b> con il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto Decreto Ronchi), recante norme in materia di “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” (in ottemperanza all’impegno assunto in sede internazionale con la firma del Protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincolava l’Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990).</p> <p><b>Il compito principale del Mobility Manager</b> è ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale dipendente della propria organizzazione attraverso la redazione e l’adozione del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL), finalizzato alla “riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico”.</p> <p><b>Il Mobility Management</b> è un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa strategie volte ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico.</p>	<p><b>D.M. del 20 dicembre 2000:</b> modello introdotto in Italia recante “Incentivazione dei programmi proposti dai mobility manager aziendali”, l’interlocutore di riferimento del Mobility Manager aziendale è il Mobility Manager di Area, responsabile della struttura di supporto e di coordinamento dei Mobility Manager Aziendali presso i Comuni.</p> <p><b>Legge 28 dicembre 2015, n. 221</b> recante “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali”, è stata introdotta, oltre alla figura del MM aziendale e del Mobility Manager di Area, la figura del Mobility Manager Scolastico.</p> <p><b>Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34</b> (cosiddetto Decreto Rilancio): viene inserito l'articolo 229 rubricato "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" che in 4 commi definisce l'incentivazione di forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale: acquisto biciclette e monopattini, rottamazione veicoli inquinanti.</p> <p><b>Decreto 12 maggio 2021</b> del Ministero della Transizione Ecologica contenente: “Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager” stabilisce l’obbligo per le PA 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, di adottare un piano degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale.</p> <p><b>D.M. 8 ottobre 2021 ( rientro PA ) Art-2 :</b> Al fine di agevolare gli spostamenti casa - lavoro del personale dipendente, anche con modalità sostenibili, i mobility manager aziendali delle pubbliche amministrazioni nominati ai sensi del decreto interministeriale 12 maggio 2021, elaborano i piani degli spostamenti casa - lavoro (PSCL) di propria competenza tenendo conto delle disposizioni relative all'ampliamento delle fasce di ingresso e uscita dalle sedi di lavoro di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b).</p>
--	--

## 2 METODOLOGIA DI ANALISI

PSCL – La mobilità è uno dei fattori chiave di un sistema complesso che ruota attorno all'organizzazione del lavoro e la metodologia di analisi prevede un piano di azione efficace ed efficiente, riassumibile in cinque fondamentali fasi operative:

### Fase informativa e di analisi

In questa fase vengono definiti gli obiettivi e impostata un'indagine conoscitiva per poi elaborare i dati e analizzare le condizioni strutturali della Sezione INFN di Bologna. Vengono raccolte con un questionario tutte le informazioni necessarie per inquadrare la reale domanda di mobilità del personale, che diviene la base informativa su cui fondare il progetto di azioni da proporre e discutere nella successiva fase di confronto.

### Fase progettuale

Partendo dall'analisi dei risultati dell'indagine, sarà possibile individuare proposte progettuali ed enunciare gli interventi da adottare per migliorare l'accessibilità alle sedi della Sezione INFN di Bologna, ridurre l'inquinamento, la congestione del traffico e assicurare maggiore sicurezza. Vengono inoltre individuate le strategie di comunicazione nonché i parametri di efficacia più significativi per la valutazione degli effetti delle misure programmate.

### Fase di confronto

È una fase intermedia tra la fase progettuale e quella attuativa, nella quale il Mobility Manager deve ricercare un confronto con il Mobility Manager d'Area per verificare preventivamente la fattibilità tecnica ed economica degli interventi proposti e con le RSU. Conclusa l'attività di confronto il progetto è pronto, in linea teorica, per passare alla fase attuativa. Il personale interessato dalle modifiche (mezzi, percorsi, orari) deve essere preparato ad accettare le novità, anzi il consenso dei dipendenti deve necessariamente essere acquisito attraverso il concreto coinvolgimento nella procedura di scelta.

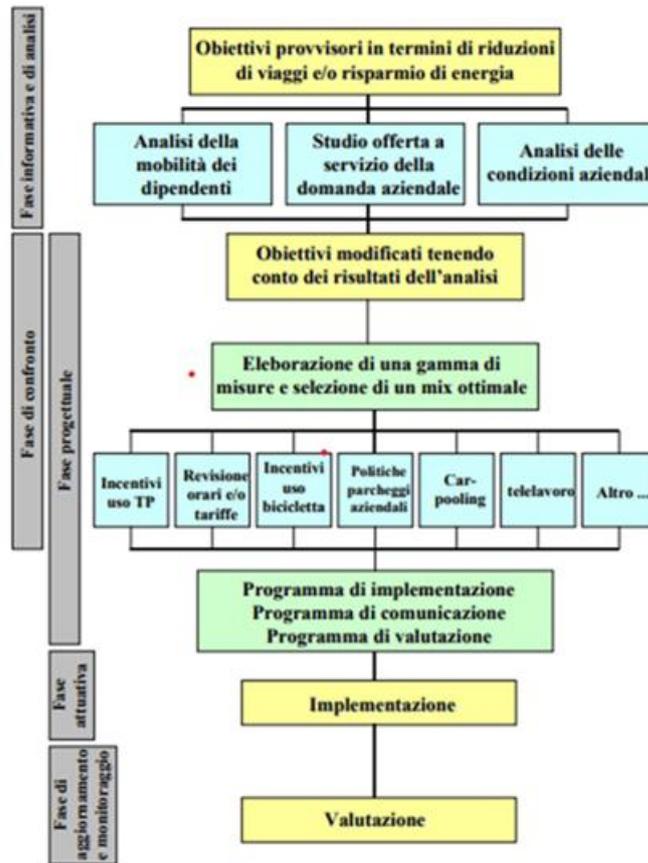
### Fase attuativa

In questa fase si stipulano accordi e si pianificano i tempi necessari per eseguire gli interventi previsti e le risorse economiche e umane da impiegare. Gli interventi che si potranno proporre sono molteplici, dall'incentivo all'uso del trasporto pubblico, della bicicletta, la costruzione di parcheggi sicuri e coperti, all'uso di veicoli a basso impatto ambientale, ibridi o elettrici, al bike-scooter, car sharing e al carpooling.

### Fase di aggiornamento e monitoraggio

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro deve essere "revisionato" ed aggiornato con cadenza annuale. L'evoluzione naturale degli eventi e gli inevitabili aggiustamenti necessari in corso d'opera richiedono attenzione e accuratezza nell'analisi delle azioni attuate, in relazione alla variazione degli indicatori di efficacia stabiliti nella fase progettuale che consentirà di produrre percorsi progettuali più aderenti alla realtà lavorativa e quindi ancor più efficaci.

## Fasi operative del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)



Fonte: ENEA - Linee guida per la redazione l'implementazione e la valutazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro

L'attività del mobilitymanager, attraverso la definizione del PSCL, mira pertanto ad individuare le misure utili ad operare uno «shiftmodale» verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale. Tuttavia, la soluzione ad un problema complesso risiede unicamente in un approccio flessibile combinato di iniziative da adottare, così come identificato nella strategia ASI (Avoid-Shift-Improve) che rappresenta un approccio fondamentale per l'elaborazione di misure organiche e ben integrate. Capaci di operare tale cambiamento:



Lo scopo del PSCL è quello di organizzare un insieme di soluzioni che diano vita ad una mobilità che sia vantaggiosa per l'ambiente, ma anche per le persone e per l'organizzazione.

### 3 CARATTERISTICHE ED ACCESSIBILITA' DELLE SEDI

<b>Sede Berti Pichat</b>	<b>Sede Irnerio</b>
<p><b>Servizi Locali</b>            Amministrazione Sezione di Bologna e CNAF            Direzione e Personale Sezione di Bologna e CNAF            Servizio Tecnico Generale            Elettronica            Progettazione Meccanica            Officina Meccanica            Calcolo e Reti            Prevenzione e Protezione</p> <p><b>Laboratori:</b>            Camera pulita (condivisa con il DIFA)            Laboratorio di criogenia (condiviso con il DIFA)            Laboratorio silici</p> <p><b>Parcheggi interni</b>            90 posti di cui 1 disabili 2 riservati ai mezzi INFN BO e INFN CNAF            14 posti moto interni (circa) coperti e 60 <b>esterni</b>            Rastrelliere bici: 58 posti scoperti e 18 coperti da tettoia</p> <p><b>Accessibilità</b>            Piste ciclabili: Tangenziale delle biciclette            Stazione Treni ed Autostazione a circa 1200 metri            Fermata autobus e linee extraurbane entro i 200 mt            Colonnine Ricarica: n 2 HERA adiacenti, in via Ranzani</p> <p><b>Parcheggi esterni</b>            MOBike (bike sharing) adiacenti, in via Ranzani            Parcheggio ENJOY Bologna (car sharing) a 800 mt            Parcheggi CORRENTE Bologna (car sharing) a 900 mt e 1100 mt</p>	<p><b>Servizi Locali</b>            Direzione e Personale Sezione di Bologna e CNAF            Servizio Tecnico Generale            Calcolo e Reti</p> <p><b>Parcheggi interni</b>            50 posti circa            15 posti moto (circa)            Rastrelliere bici : 60 posti scoperti            60 posti moto scoperti (condivisi con studenti/dipartimento)</p> <p><b>Accessibilità</b>            Piste ciclabili: Tangenziale delle biciclette            Stazione Treni ed Autostazione a circa 1400 metri            Fermata autobus e linee extraurbane entro i 200 mt            Colonnine Ricarica veicoli elettrici: n 2 HERA a 600 mt, in via Ranzani</p> <p><b>Parcheggi</b>            MOBike (bike sharing) a 400 mt, in via Irnerio            Parcheggio ENJOY Bologna (car sharing ) a 900 mt            Parcheggio CORRENTE Bologna (car sharing ) a 400 mt</p>

**ORARIO DI APERTURA DELLE SEDI: 7,30-19,30 DAL LUNEDÌ' AL VENERDÌ'**

## 4 STRUTTURA DEL PSCL

*Il Piano degli spostamenti casa-lavoro deve fornire misure alternative e più convenienti rispetto all'uso dell'automobile.*

### 1. VANTAGGI PER IL DIPENDENTE

- Minori costi del trasporto
- Riduzione dei tempi di spostamento
- Possibilità di premi economici
- Riduzione del rischio di incidenti
- Maggiore regolarità nei tempi di spostamento
- Minore stress psicofisico da traffico
- Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi
- Socializzazione tra colleghi

### 2. VANTAGGI PER L'AZIENDA

- Migliore accessibilità all'azienda (da considerare come un valore aggiunto)
- Riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio
- Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda
- Riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti
- Riduzione dello stress per i dipendenti e conseguente aumento della produttività
- Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda
- Conferimento di un'immagine aziendale aperta ai problemi dell'ambiente
- Promozione di una filosofia aziendale basata sulla cooperazione

### 3. VANTAGGI PER LA COLLETTIVITÀ

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

Tratto dalla pubblicazione di Euromobility "Il Mobility Management in Italia"

## 5 DOMANDA DI MOBILITÀ

Il **PSCL** riguarda i dipendenti della sezione di Bologna dell'INFN che ospita nelle proprie sedi il personale interessato che, alla data del questionario (ottobre 2021), risulta così composto:

- Dipendenti **116**
- Associati da Università **191**
- Assegnisti **9**
- Borsisti **7**

Totale **323**

L'indagine relativa alla domanda di mobilità da parte dei dipendenti è stata effettuata attraverso somministrazione di un **questionario dedicato**, impiegando per la raccolta dei dati la piattaforma informatica di proprietà di INFN.

C'è da considerare che alla data di lancio del questionario, fine Ottobre 2021, il personale effettua in media il 40% di Lavoro Agile a causa dell'emergenza sanitaria da Covid19.

### CAMPIONE STATISTICO

Questionario inviato a **323 dipendenti**; ha risposto circa il **37%**. Nel dettaglio ha risposto il **64%** dei dipendenti INFN, il **18%** degli Associati e il **54%** dei Borsisti/Assegnisti.

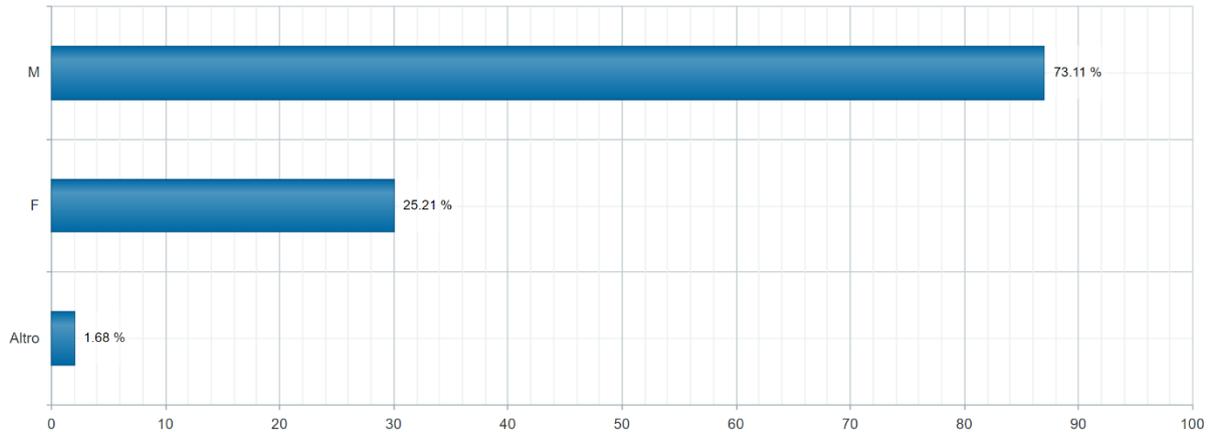
Il campione ottenuto è costituito da **30 donne** e da **87 uomini** (due persone alla domanda sul genere hanno risposto: Altro ). Il **14%** dei dipendenti che hanno compilato il questionario ha un'età dai **18 ai 35 anni**; il **34%** ha un'età compresa tra **36 e i 50 anni**; il **56%** ha **oltre 51 anni**.

Il **58%** del campione testato lavora nella Sede di **Viale Berti Pichat**, il **37%** in **Via Irnerio**. Il 5% ha risposto "Altro".

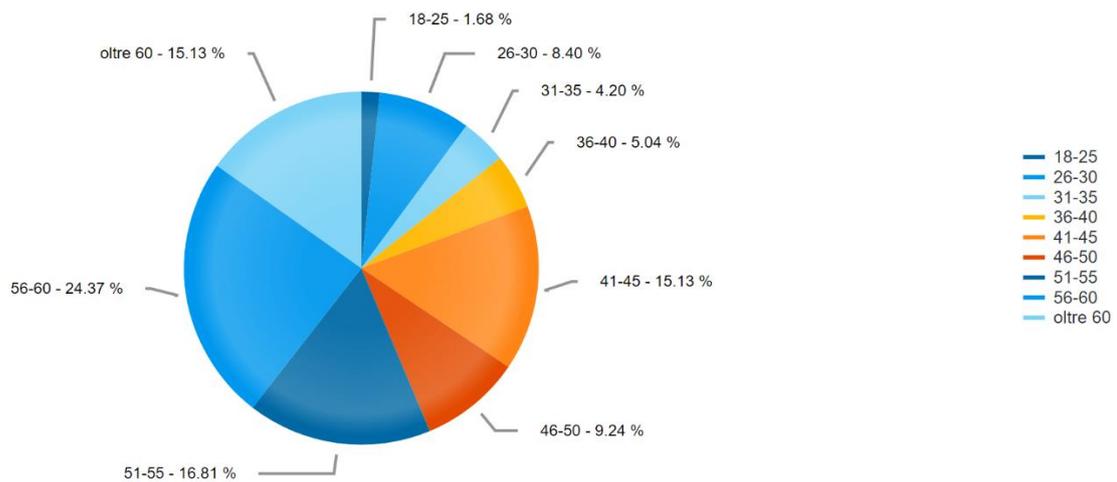
## 5.1 QUESTIONARIO: STATISTICA

Distribuzione per genere e per età del personale che ha compilato il questionario.

### Genere

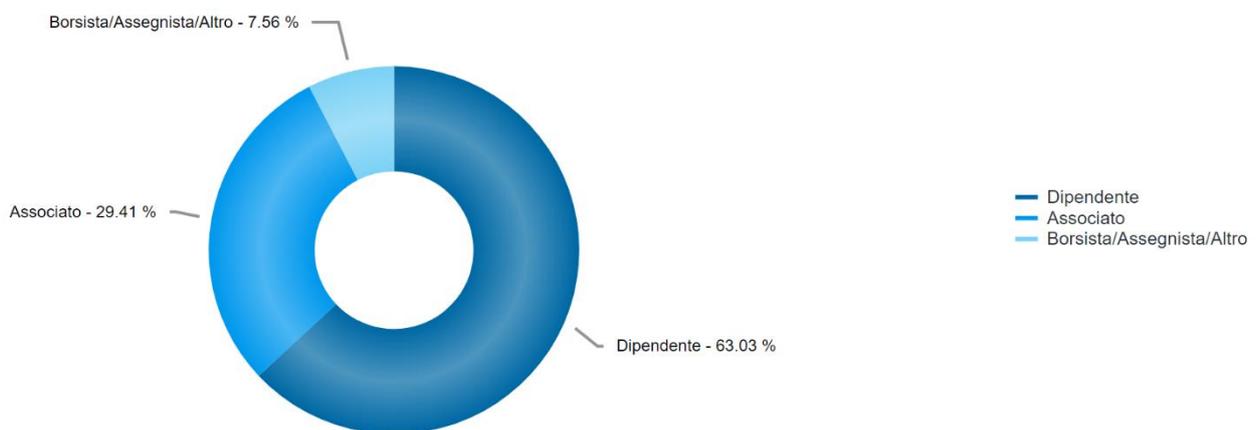


### Età

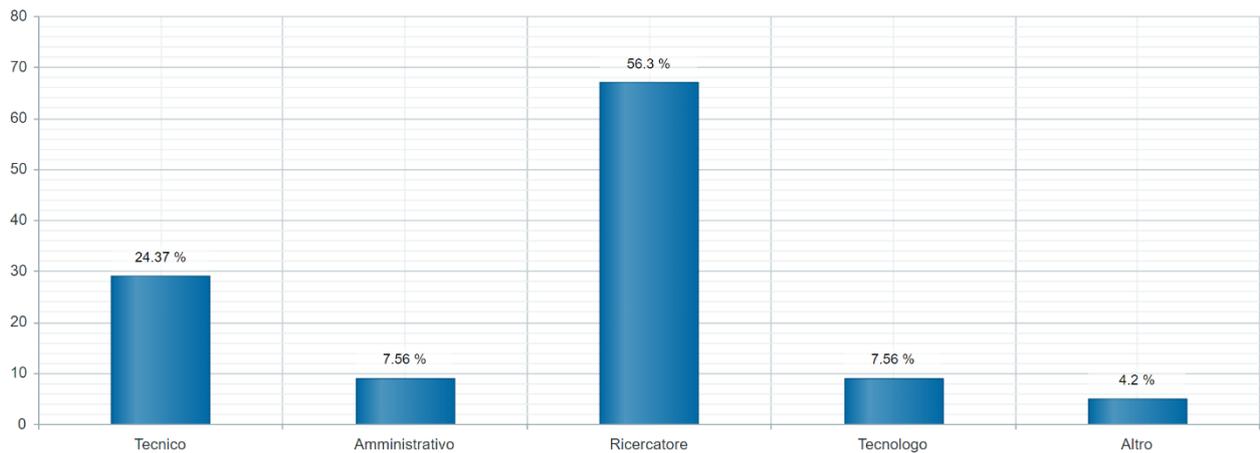


Distribuzione per tipo contratto e per profilo del personale che ha compilato il questionario.

### Tipo di contratto



## Profilo di Inquadramento del personale



## 5.2 QUESTIONARIO:

### PROVENIENZA E ABITUDINI DI SPOSTAMENTO CASA/LAVORO

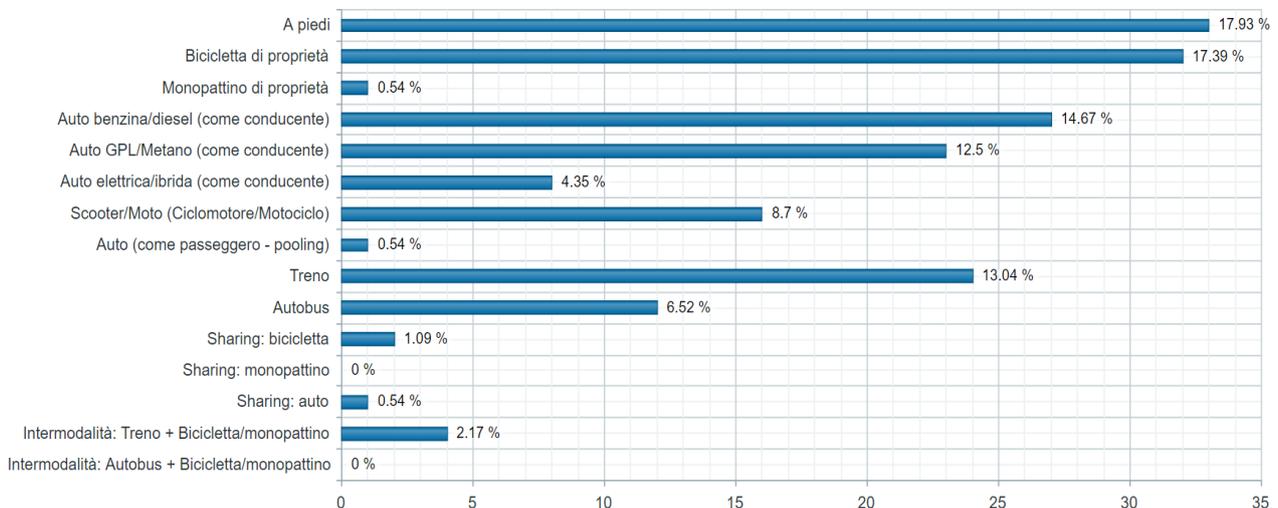
Dall'analisi dei **CAP di provenienza** risulta che:

- **il 48%** viene da **Bologna Città** (Cap 40121-40141).
- **il 28%** viene dai comuni della **Città metropolitana** (Cap 40010-40069 ).
- **il 24%** viene da CAP esterni alla Città metropolitana.

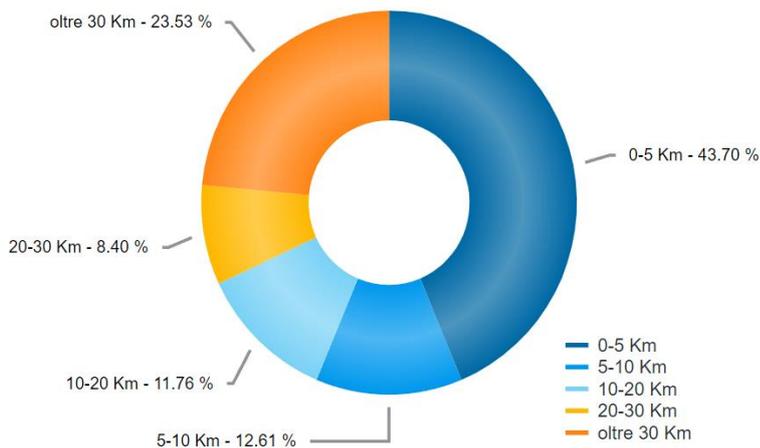
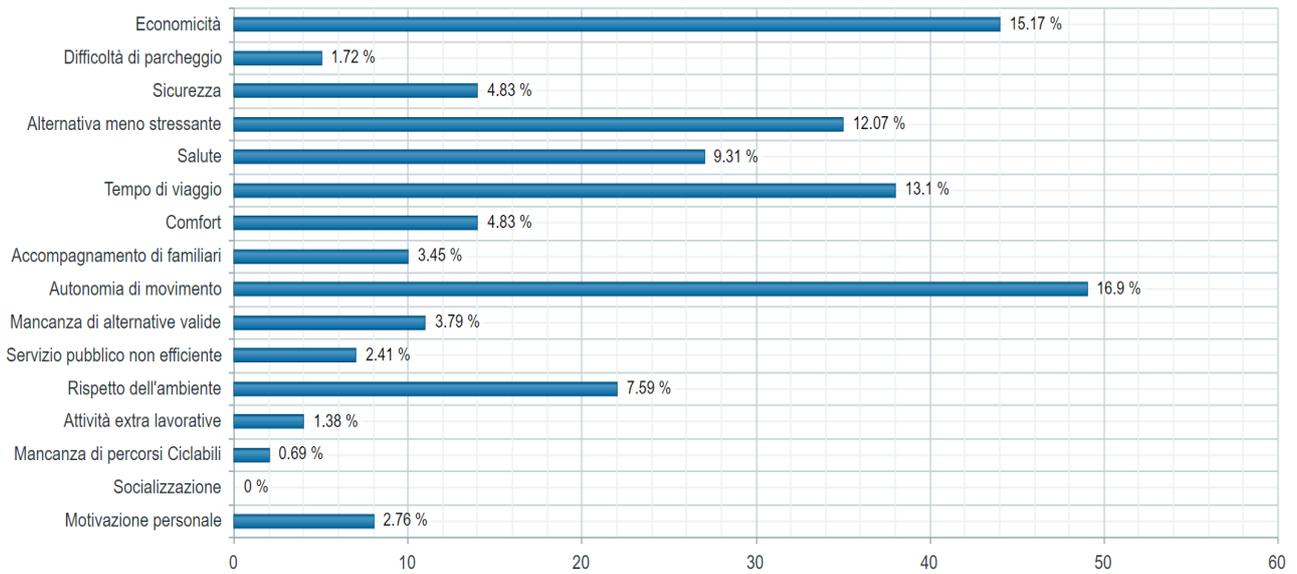
L'attuale modalità di spostamento viene giudicata:

- Buona dal **39%**.
- Sufficiente dal **34%**.
- Ottima dal **17%**.
- Insufficiente e pessimo sommano circa il **10%**.

### Mezzo di trasporto utilizzato

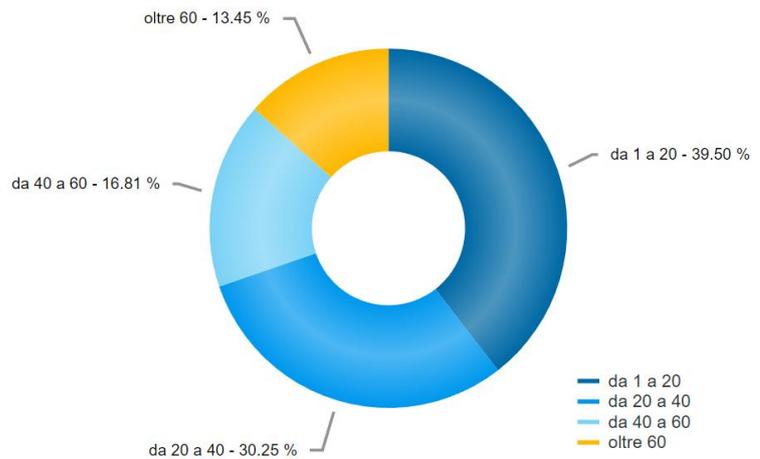


### Motivazione nella scelta della modalità di spostamento



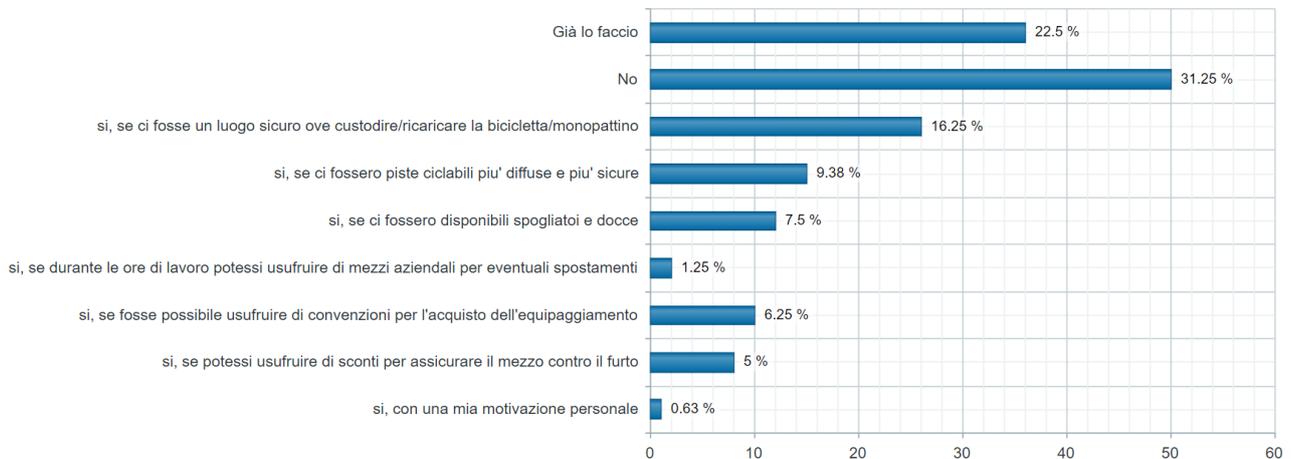
**Distanza percorsa nel tragitto casa/lavoro (solo andata)**

**Minuti di viaggio casa/lavoro (solo andata)**

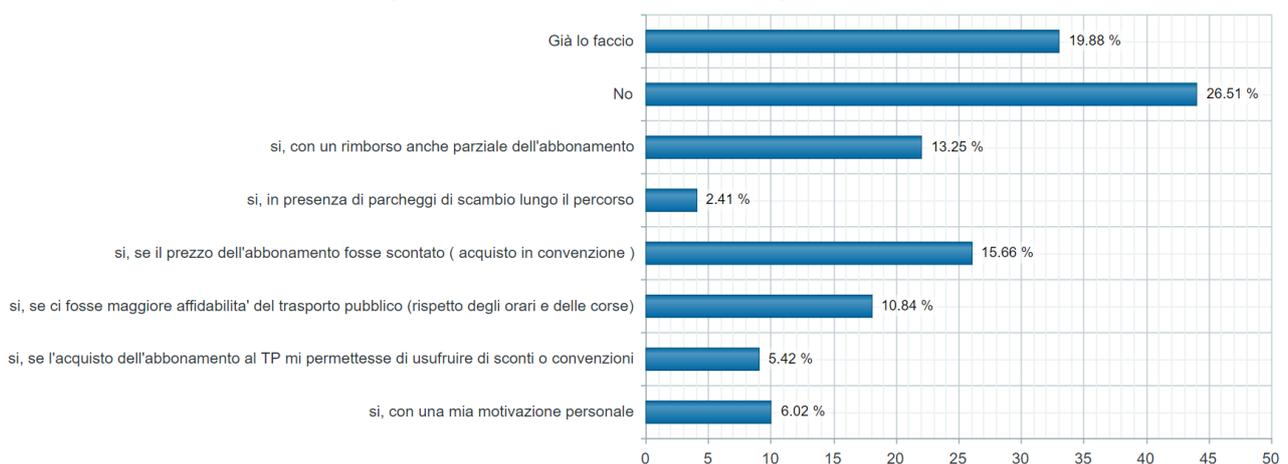


## 5.3 QUESTIONARIO: PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

### Predisposizione all'uso della bicicletta



### Predisposizione all'uso del Trasporto Pubblico



**Alla domanda:** Se l'automobile o motociclo è l'unico mezzo che utilizzi per lo spostamento casa lavoro, quale delle seguenti affermazioni meglio descrive il tuo atteggiamento nei confronti del tuo attuale livello di utilizzo del mezzo privato (automobile e/o motociclo)?

**Circa la metà dei dipendenti ha risposto:**

- **34%** -Al momento utilizzo l'automobile/motociclo per la maggior parte degli spostamenti, ma al momento non sono sicuro di come poter sostituire tali spostamenti e quando potrò farlo.
- **25%** - Sono a conoscenza dei molti problemi associati all'uso dell'automobile/motociclo ed ho già tentato di utilizzarla il meno possibile.
- **22%** - Al momento utilizzo l'automobile/motociclo per la maggior parte degli spostamenti ma è mio obiettivo ridurre l'attuale livello di utilizzo.
- **18%** -Al momento utilizzo l'automobile/motociclo per la maggior parte degli spostamenti, ma sento che in questo momento non è possibile cambiare le mie abitudini.

### Cambio di mezzo di trasporto verso la bicicletta/monopattino:

- **26 dipendenti** sono propensi all'utilizzo, a condizione che ci sia un luogo sicuro per la custodia e/o ricarica del bicicletta/monopattino.
- **15 vorrebbero piste ciclabili** più diffuse e sicure.
- **12 apprezzerebbero** la possibilità di utilizzare spogliatoi e docce dedicati ai ciclisti
- **36 persone** usano già abitualmente la **bicicletta**.

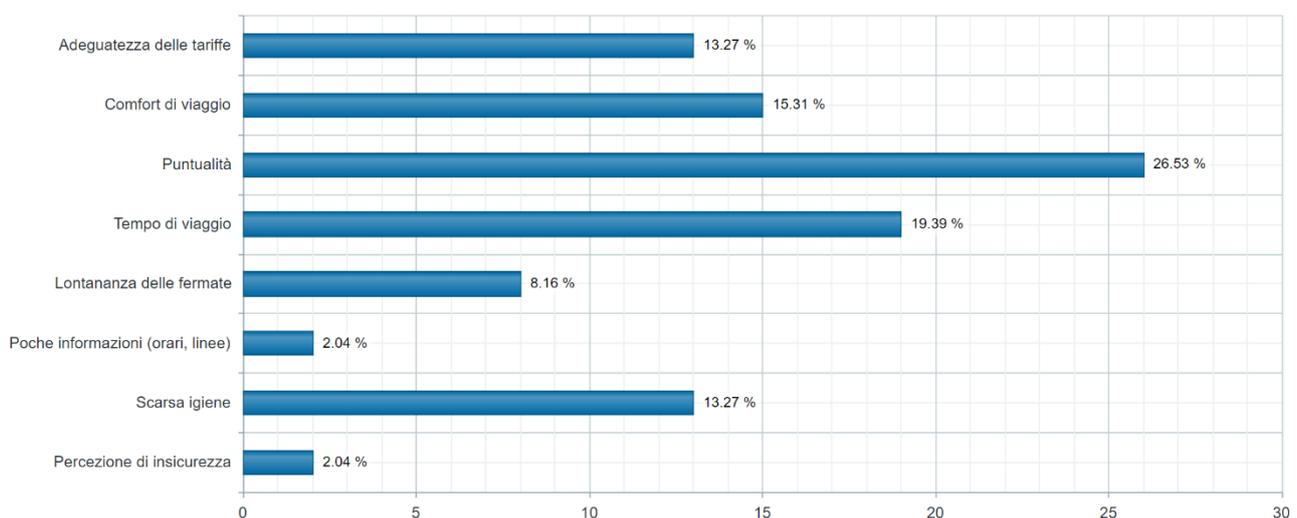
### Cambio di mezzo di trasporto verso il trasporto pubblico:

- **26 dipendenti** sono propensi all'utilizzo, a condizione che il costo dell'abbonamento sia scontato (acquisto in convenzione).
- **22** vedrebbero con favore un **rimborso anche parziale dell'abbonamento**.
- **36 persone** usano già abitualmente il **Trasporto Pubblico**.

**Sharing:** la condivisione dell'auto con i colleghi è al momento quasi inesistente, limitato a 2 persone anche l'utilizzo del Bike-Sharing presente in città (MOBike).

## 5.4 QUESTIONARIO: ACCESSIBILITÀ

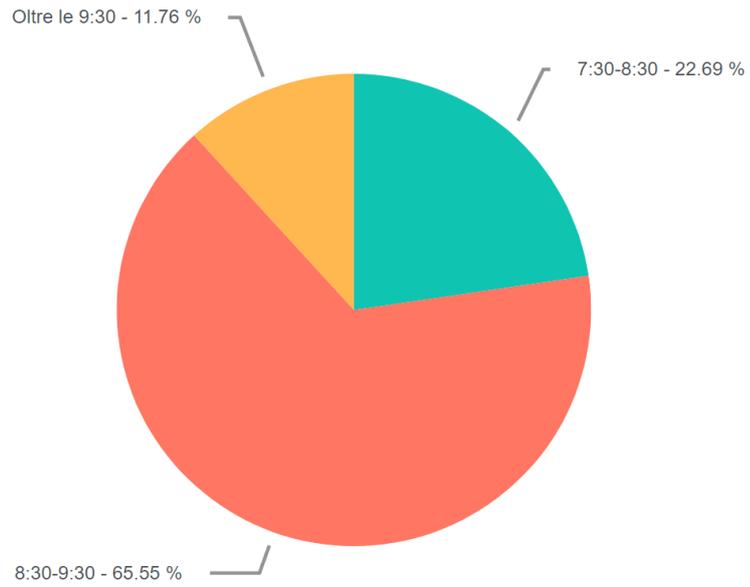
Per gli **attuali** utilizzatori **del Trasporto Pubblico** i **PRINCIPALI DISSERVIZI** che **disincentivano** l'uso del mezzo di Trasporto Pubblico sono:



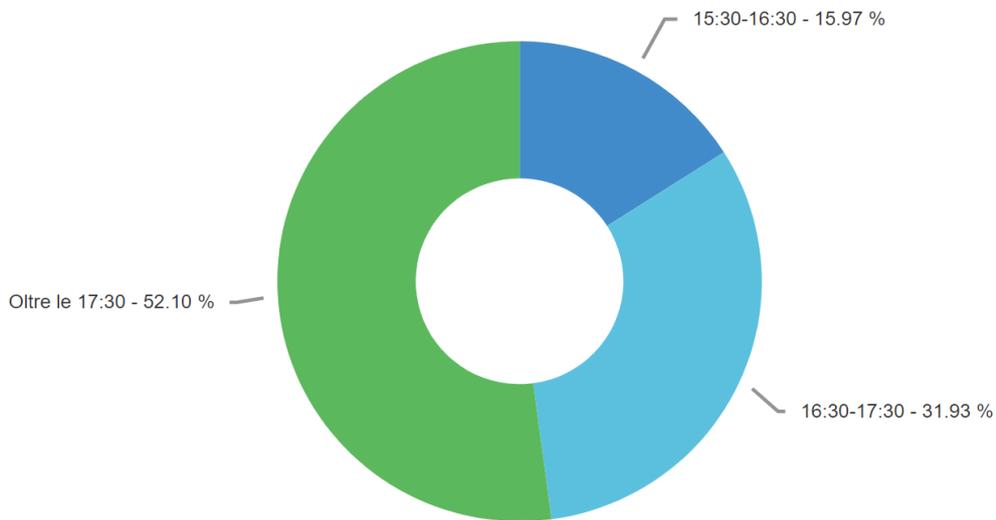
Le risposte riguardanti gli **orari d'ingresso** nelle sedi rivelano una concentrazione nelle fasce **8,30-9,30** e oltre le **17,30**.

La presenza nei giorni della settimana è quasi omogenea, con una leggera flessione, (-2%) il venerdì.

**Ora di ingresso  
nelle sedi**

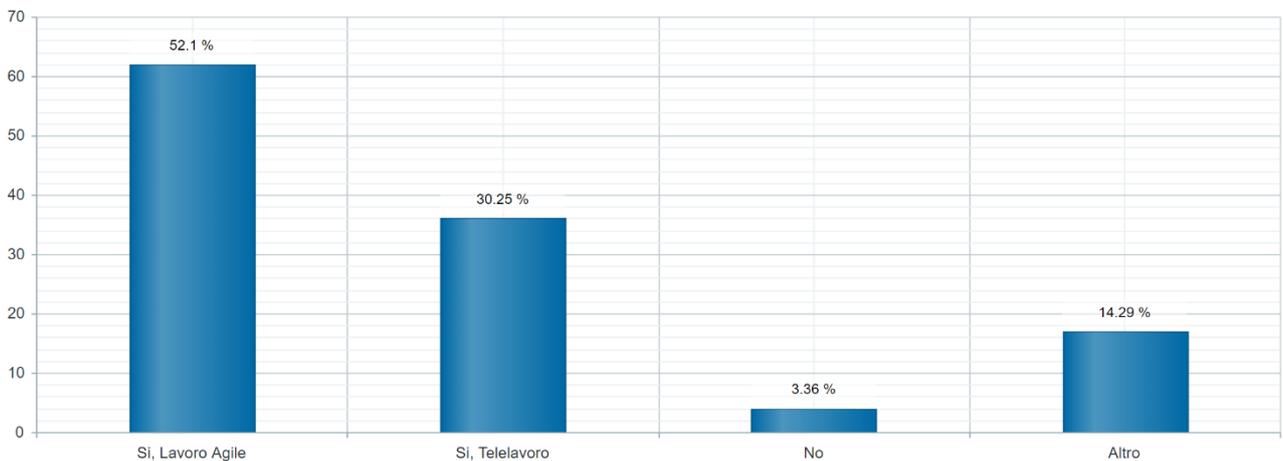


**Ora di  
uscita**



## 5.5 QUESTIONARIO: PANDEMIA COVID19

**Nel periodo marzo 2020 ad oggi, hai utilizzato forme di lavoro alternative alla modalità in presenza?**



## Benefici del lavoro da remoto:



## 6 INIZIATIVE

### L'attività del MOBILITY MANAGER nel 2021-22, prevede:

- Il completamento dell'analisi di tutte schede del Questionario.
- Un colloquio e successiva collaborazione con il MOBILITY MANAGER di UNIBO.
- Richiesta di incontro col MOBILITY MANAGER d'area, al fine di definire ulteriori iniziative sul territorio.
- Ricerca di altri MOBILITY MANAGER di istituti di ricerca, allo scopo di creare una rete in Città Metropolitana e, successivamente un coordinamento.

IL Ministero della Transizione Ecologica e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, hanno pubblicato le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)".

Dette Linee guida sono state approvate con la sottoscrizione del Decreto Interdirezionale n. 209 del 4 agosto 2021.

All'interno delle linee guida sono previsti essenzialmente **5 ASSI di intervento**, sui quali si sono definite alcune misure attuabili nel 2021-22 :

### ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

- Verifica sulla possibilità di istituzione di "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso dell'autovettura privata (compreso il car sharing con i colleghi).
- Razionalizzazione nell'uso dei parcheggi auto/moto interni favorendo l'uso di mezzi condivisi (da esaminare con UNIBO/DIFA).

## ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Esaminare le possibilità di convenzione con TPER al fine di fornire abbonamenti a prezzi agevolati per i dipendenti (da esaminare con il Mobility Manager UNIBO/DIFA).
- Esaminare, anche tramite il coordinatore nazionale dei Mobility Manager INFN, la possibilità di incentivare l'acquisto degli abbonamenti del TPL, eventualmente anche con una rateizzazione sul cedolino, in caso di abbonamenti annuali.

## ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ

- Realizzazione di stalli per biciclette custoditi e/o videosorvegliati, di spazi dedicati ai monopattini elettrici, di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini (da esaminare con UNIBO/DIFA).
- Realizzazione di spogliatoi con docce per i dipendenti (da esaminare con UNIBO/DIFA)
- Verificare presso il gestore del Bike-sharing presente in Città, la possibilità di ottenere prezzi agevolati per i dipendenti. (da esaminare con il Mobility Manager d'area).

## ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

- Redazione di un piano per favorire lo **smart working**, anche **secondo le indicazioni del D.M. 8 ottobre 2021** (decreto rientro PA).

## ASSE 5 – ULTERIORI MISURE

- Verificare la possibilità di installare punti di ricarica elettrica nei parcheggi DIFA.
- Iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile.
- Implementazione di una **pagina web sul sito della Sezione**, contenente il PDF del PSCL, pubblicazione delle iniziative locali sulla mobilità sostenibile, seminari per i dipendenti ecc.