



Istituto Nazionale di Fisica Nucleare Sezione di Bologna e CNAF



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. 2022

Piano Spostamenti Casa Lavoro

Mobility Manager - Stefano Serra mobilitymanager@bo.infn.it

Sommario

• Premessa	- 2-
• Quadro normativo	- 3-
• L'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare	- 6-
• La Sezione INFN di Bologna	- 7-
• Il Centro INFN CNAF	- 8-
• Caratteristiche e accessibilità delle sedi	- 9-
• Il Piano di Spostamenti Casa-Lavoro	-11-
• La metodologia	-11-
1. Fase informativa e di analisi	-12-
Analisi del questionario	-14-
Carbon footprint della Sezione di Bologna e del CNAF	-18-
2. Fase progettuale	-22-
3. Fase di confronto	-24-
4. Fase attuativa.....	-24-
5. Fase di aggiornamento e monitoraggio	-25-
• Conclusioni	-25-

Premessa

Il traffico veicolare è ormai ampiamente riconosciuto come una delle cause principale 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

Quadro normativo

E' in questo contesto generale che il legislatore, nel maggio del 2020 con il "Decreto Rilancio", ha introdotto l'obbligo di nominare un mobility manager aziendale per tutte le aziende o gli Enti pubblici 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.

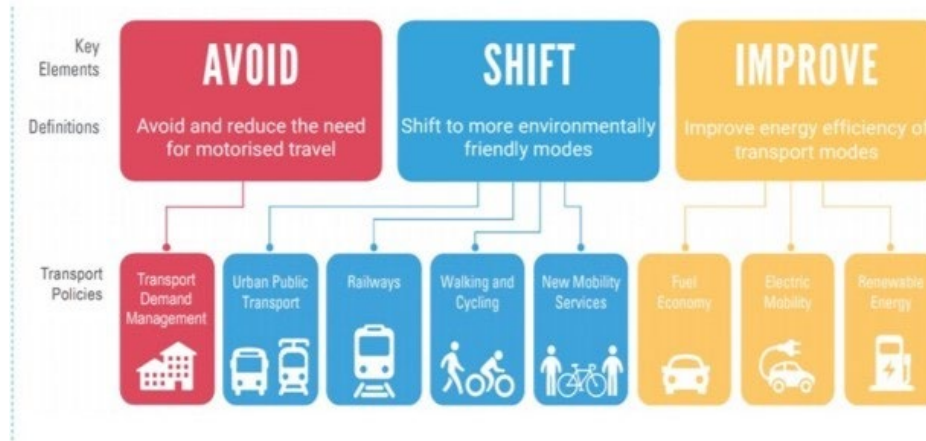
Nel maggio 2021 il Decreto Interministeriale⁴ ha definito le *"modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager"*. Tale decreto ha rappresentato l'occasione per una prima e organica razionalizzazione della materia inerente la mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse.

Il mobility manager aziendale è una sorta di "facilitatore" che, attraverso l'analisi del contesto e la raccolta delle esigenze del personale dipendente ne prova a governare la domanda di mobilità; lo strumento operativo di pianificazione, previsto dalla norma è il Piano degli spostamenti Casa Lavoro (PSCL), che il mobility manager deve redigere entro il 31 dicembre di ogni anno, finalizzato a orientare gli spostamenti del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative, sulla base di una analisi degli spostamenti sistematici casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto nel territorio interessato.

Il PSCL definisce altresì i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi e comfort di viaggio, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta in termini economici e di produttività, sia per la collettività, in termini ambientali sociali ed economici.

L'attività del mobility manager, attraverso la definizione del PSCL, mira pertanto ad individuare le misure utili ad operare uno «*shift modale*» 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 e combinato di iniziative da adottare, così come identificato nella strategia ASI (Avoid – Shift -Improve) che rappresenta un approccio olistico 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.

I vantaggi per il dipendente possono essere così sintetizzati:

- minori costi di trasporto;
- riduzione dei tempi di spostamento;
- possibilità di benefici economici;
- diminuzione del rischio di incidenti;
- maggiore regolarità nei tempi di trasporto;
- minori stress psicofisici per la guida nel traffico;
- benefici per la salute;
- socializzazione tra colleghi.

I vantaggi per l’organizzazione si possono declinare in:

- regolarità nell'arrivo dei propri dipendenti;
- possibilità di offrire un servizio utile e creare una condizione di maggiore socializzazione tra i dipendenti, con probabili guadagni in termini di produttività;
- aumento dell'accessibilità;
- razionalizzazione delle sedi con previsione di postazioni di co-working;
- rafforzamento dell'immagine aziendale aperta ai problemi ambientali e dei propri dipendenti.

I vantaggi sociali per la collettività si possono sintetizzare in:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto;
- risparmi energetici;
- miglioramento dell’area nella quale l’organizzazione risulta localizzata;
- miglioramento della qualità ambientale.

Infine, la gestione degli spostamenti nel dopo pandemia richiede di identificare azioni specifiche che permettano di fronteggiare la realtà emergenziale con soluzioni efficienti e al contempo sicure.

Riferimenti normativi

Quella del Mobility Manager è una figura introdotta in Italia 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).

D.M. del 20 dicembre 2000: 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.

Legge 28 dicembre 2015, n. 221 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.

Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (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

Decreto 12 maggio 2021 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.

DM del 4 agosto 2021 del Ministero della transizione ecologica che regola e introduce le “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”.

D.M. 8 ottobre 2021 (rientro PA) Art-2 : 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).

L'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare

Alcune delle strutture in cui è articolato sul territorio l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN), tra cui la Sezione di Roma, rientrano nella casistica prevista dal Decreto Rilancio e pertanto hanno l'obbligo di dotarsi di un Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL).

[L'INFN](#) è l'ente pubblico nazionale di ricerca, vigilato dal Ministero dell'Università e della Ricerca (MUR), dedicato allo studio dei costituenti fondamentali della materia e delle leggi che li governano. Svolge attività di ricerca, teorica e sperimentale, nei campi della fisica subnucleare, nucleare e astro particellare. Le attività di ricerca dell'INFN si svolgono tutte in un ambito di competizione internazionale e in stretta collaborazione con il mondo universitario italiano, sulla base di consolidati e pluridecennali rapporti. La ricerca fondamentale in questi settori richiede l'uso di tecnologie e strumenti di ricerca d'avanguardia che l'INFN sviluppa sia nei propri laboratori sia in collaborazione con il mondo dell'industria.

L'INFN è stato istituito l'8 agosto 1951 da gruppi delle Università di Roma, Padova, Torino e Milano al fine di proseguire e sviluppare la tradizione scientifica iniziata negli anni '30 con le ricerche teoriche e sperimentali di fisica nucleare di Enrico Fermi e della sua scuola. Nella seconda metà degli anni '50 l'INFN ha progettato e costruito il primo acceleratore italiano, l'elettrosincrotrone realizzato a Frascati dove è nato anche il primo Laboratorio Nazionale dell'Istituto. Nello stesso periodo è iniziata la partecipazione dell'INFN alle attività di ricerca del CERN, il Centro europeo di ricerche nucleari di Ginevra, per la costruzione e l'utilizzo di macchine acceleratrici sempre più potenti.

Oggi l'ente conta circa 5000 scienziati il cui contributo è riconosciuto internazionalmente non solo nei vari laboratori europei, ma in numerosi centri di ricerca mondiali.

L'attività dell'INFN si basa su due tipi di strutture di ricerca complementari: le Sezioni e i Laboratori Nazionali.

I quattro Laboratori Nazionali, con sede a Catania, Frascati, Legnaro e Gran Sasso, ospitano grandi apparecchiature e infrastrutture messe a disposizione della comunità scientifica nazionale e internazionale. Le 20 Sezioni e i 6 Gruppi collegati alle Sezioni o Laboratori hanno sede in altrettanti dipartimenti di fisica universitari e garantiscono la stretta connessione tra l'istituto e le Università.

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.

IL Centro CNAF I.N.F.N. di Bologna

L'acronimo CNAF sta per Centro Nazionale Analisi Fotogrammi e ci trasporta indietro nel tempo fino al 1962, anno in cui il CNAF fu fondato come nuovo centro tecnologico dell'INFN dedicato all'analisi e alle misure ad alta precisione delle pellicole fotografiche delle camere a bolle. A quell'epoca, le camere a bolle erano impiegate in molti laboratori di fisica nucleare – e in molte sedi dell'INFN – per rivelare le particelle elementari e generare immagini delle loro interazioni. La missione originale del CNAF fu quella di accorpare in un unico centro le grandi strumentazioni necessarie per le misure ad alta precisione delle pellicole nelle camere a bolle, come il Flying Spot Digitizer, e i computer utilizzati per l'acquisizione dei dati in real time e per il pre-processamento. Il CNAF assunse fisici, ingegneri e tecnici per sviluppare e sfruttare i primi strumenti che permettevano di digitalizzare le tracce prodotte dalle particelle elementari all'interno delle camere a bolle. Il Flying Spot Digitizer venne reso disponibile per tutte le sezioni italiane dell'INFN, e il CNAF divenne responsabile del coordinamento.

La fondazione del CNAF fu promossa dai professori Puppi e Clementel, e la sua prima sede fu presso il centro di calcolo del CNEN (Comitato Nazionale per l'Energia Nucleare), vicino all'IBM 7094, uno dei computer più avanzati dell'epoca. Il prof. Masetti diresse l'istituto dal 1962 al 1986, dalla fase delle camere a bolle all'inizio delle nuove attività informatiche e telematiche. Per più di mezzo secolo, dai fotogrammi delle camere a bolle fino al calcolo distribuito e alle reti, il CNAF è rimasto fedele alla sua missione originale di sfruttare e anticipare, nella loro rapida evoluzione, le tecnologie digitali per la ricerca in Fisica Nucleare.

In qualità di centro di calcolo principale dell'INFN, il CNAF si occupa oggi della gestione e dello sviluppo dei principali servizi di trasferimento di informazioni e dati a supporto dell'INFN a livello nazionale. Fin dalla creazione del sistema di calcolo distribuito su scala geografica noto come "Grid", il CNAF si occupa della gestione e dello sviluppo del middleware e dell'infrastruttura Grid all'interno del consorzio internazionale ([Worldwide LHC Computing Grid](#)). Dal 2003, il CNAF ospita il Tier-1 italiano per gli esperimenti di fisica delle Alte Energie del Large Hadron Collider di Ginevra, fornendo risorse, supporto e servizi necessari alle attività di storage, distribuzione, processamento e analisi dei dati. Inoltre, il CNAF rappresenta un'importante computing facility per molti altri esperimenti, principalmente di astrofisica delle particelle e di fisica del neutrino, e uno dei principali centri di calcolo distribuito in Italia.

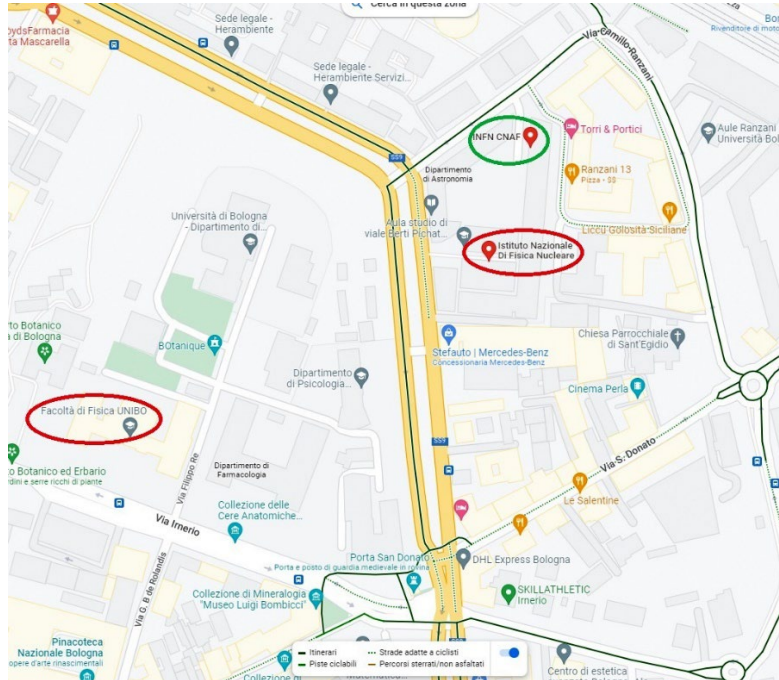
Dal 1998, le attività del CNAF sono specificate nella denominazione "Centro per la Ricerca e lo Sviluppo nelle Tecnologie ICT dell'INFN".

CARATTERISTICHE ED ACCESSIBILITA' DELLE SEDI

Sede Irnerio Servizi Locali Direzione e Personale Sezione di Bologna e CNAF Servizio Tecnico Generale Calcolo e Reti	Sezione INFN Parcheggi interni 50 posti circa 15 posti moto (circa) Rastrelliere bici : 60 posti scoperti 60 posti moto scoperti (condivisi con studenti/dipartimento) Accessibilità 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 Parcheggi 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
Sede Berti Pichat Servizi Locali Sezione 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 Laboratori: Camera pulita (condivisa con il DIFA) Laboratorio di criogenia (condiviso con il DIFA) Laboratorio silici Servizi Locali CNAF SDDS Servizi Nazionali Servizio Informativo Trasferimento tecnologico WLCG Tier-1 data center	Sezione INFN e CNAF Parcheggi interni 90 posti di cui 1 disabili 2 riservati ai mezzi INFN BO e INFN CNAF 14 posti moto interni (circa) coperti e 60 esterni Rastrelliere bici: 58 posti scoperti e 18 coperti da tettoia Accessibilità 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 Parcheggi esterni 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

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

Le sedi **INFN BOLOGNA** di Via Irnerio e Viale Berti Pichat si trovano in zona universitaria, nei pressi di porta San Donato e distano tra loro circa 600 metri a piedi. La zona è ampiamente servita da piste ciclabili e trasporto pubblico.



Il **Centro CNAF** attualmente ha l'unica sede in Viale Berti Pichat, ma ne corso del 2023 sarà aperta una seconda sede al Tecnopolo-ex manifattura tabacchi, che ospiterà il Data Center WLCG Tier-1. La zona si trova nei pressi dello svincolo 7 della tangenziale, sono presenti piste ciclabili. Sono presenti due fermate TPL, Bonvicini e Tangenziale Fiera. È auspicabile un incremento dei collegamenti TPL, dal momento che l'area ospita anche i data center di **ECMWF** e **CINECA**.



Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

La metodologia

In ottemperanza a quanto previsto dalle linee guide ministeriali per l'elaborazione del PSCL⁶ si è proceduto a strutturare il piano secondo le seguenti fasi:

1. 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 e CNAF. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

1. Fase informativa e di analisi

Il **PSCL** riguarda i dipendenti della **Sezione di Bologna dell'INFN e CNAF**, che ospitano nelle proprie sedi il personale interessato.

Alla data del questionario (ottobre 2022), risulta così composto:

- Dipendenti **116**
- Associati da Università **210**
- Assegnisti **8**
- Borsisti **4**

Totale **338** suddiviso in 40% in via Irnerio e 60% in viale Berti Pichat

Per il **CNAF**

- Dipendenti **41**
- Associati da Università **8**
- Assegnisti **16**

Totale **65** al 100% in viale Berti Pichat

L'indagine relativa alla domanda di mobilità da parte dei dipendenti è stata effettuata attraverso somministrazione di un **questionario basato sulla piattaforma MMS** del Comune di Bologna, già conforme alle nuove linee guida, con l'indubbio vantaggio di uniformarci alle altre Aziende/enti/scuole del territorio.

C'è da considerare che alla data di lancio del questionario, fine Ottobre 2022, il 60% del personale effettua almeno un giorno di Lavoro Agile a settimana. Nel 2022 si è passati dal Lavoro Agile Emergenziale (emergenza sanitaria da Covid19) a quello strutturato. Nel mese di Novembre 2022 sono state presentate le domande (da parte dei tecnici e amministrativi) per il Lavoro Agile 2023. Inoltre, il personale Ricercatore e Tecnologo può utilizzare, senza particolari vincoli contrattuali, la "attività fuori sede".

CAMPIONE STATISTICO

Questionario è stato proposto a **403 lavoratori**, ottenendo 81 risposte. Il dato rapportato a tutto il campione rappresenta circa il **19%**.

Il sistema adottato non consente di scindere il campione tra dipendenti INFN e associati/borsisti/assegnisti, quindi, per pura informazione si riporta il dato dell'anno precedente: *"Nel dettaglio ha risposto il 64% dei dipendenti INFN, il 18% degli Associati e il 54% dei Borsisti/Assegnisti."*

Analisi del questionario

Il questionario mira a rilevare le condizioni strutturali e organizzative dell'azienda ed analizzare l'offerta di trasporto disponibile sul territorio, al fine di comprendere i principali elementi qualitativi e quantitativi riferiti a servizi, infrastrutture e risorse dedicate alla mobilità dei dipendenti.

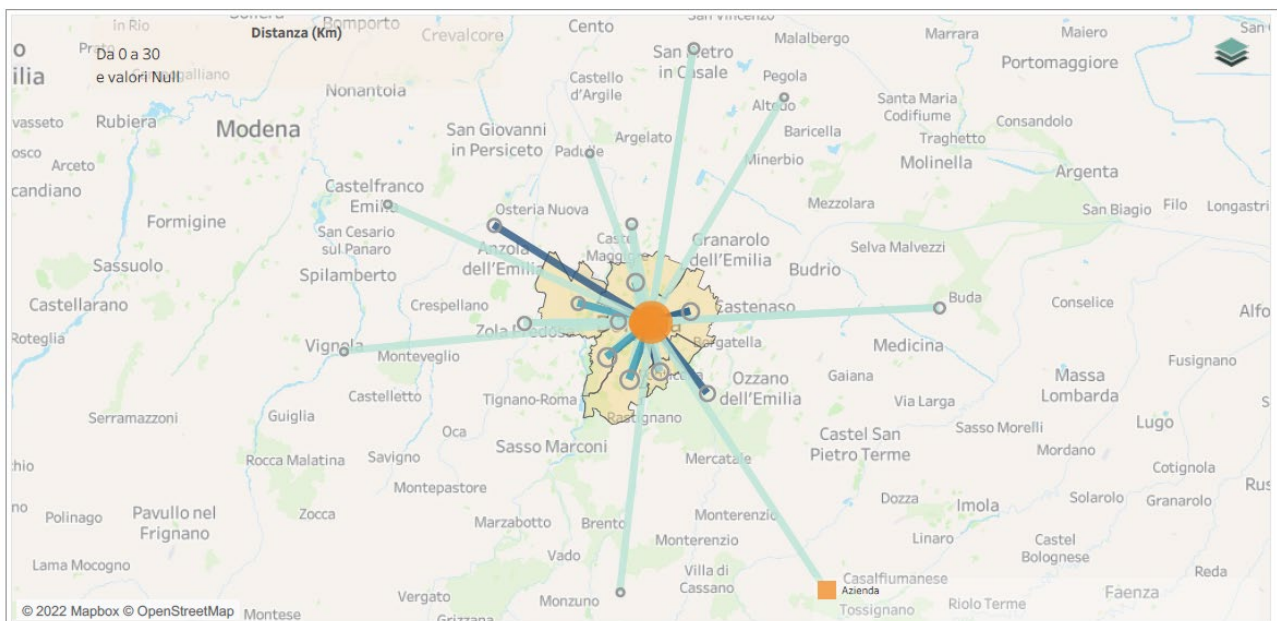
Si articola in cinque sezioni di seguito analizzate:

- I. **Provenienza e tempi di percorrenza**
- II. **Spostamenti casa-lavoro** (modalità abituale di spostamento ed analisi delle motivazioni che spingono all'uso del mezzo prevalente);
- III. **Propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro** (motivi e condizioni verso forme di mobilità sostenibili);
- IV. **Lavoro da remoto** (valutazione dell'impatto delle modalità alternative di lavoro: telelavoro, smart-working, attività fuori sede).
- V. **Anagrafica**

I. Provenienza e tempi di percorrenza

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

- **il 42%** viene da **Bologna Città** (Cap 40121-40141).
- **il 30%** viene dai comuni della **Città metropolitana** (Cap 40010-40069).
- **il 15%** viene da altri CAP in regione
- **il 4%** viene da CAP di altre regioni
- **il 10%** non ha fornito indicazioni sul proprio indirizzo



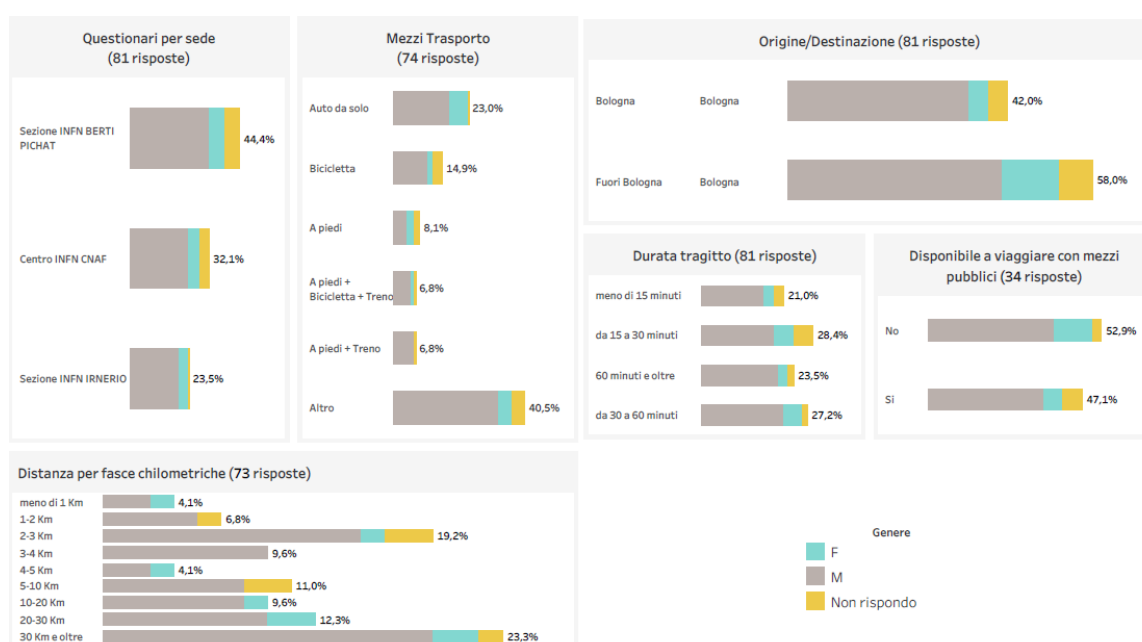
N. questionari validi: 81. Dato georef. origine raccolto in modo puntuale su 58 questionari, a livello di Comune su 15 questionari. N. questionari non georef.: 8.

Distanza di spostamento casa-lavoro:

- Il 23,3% del personale percorre oltre 30 km
- Il 19,2% percorre tra i 2 e 3 km
- Il 12,3% percorre tra 20 e 30 km
- L' 11% percorre tra i 5 e 10 km

Tempo di spostamento casa-lavoro:

- Il 28,4% impiega da 15 a 30 minuti
- Il 27,2% impiega da 30 a 60 minuti
- Il 23,5% impiega 60 minuti e oltre
- Il 21% impiega meno di 15 minuti



Gli orari di apertura delle strutture INFN consentono un'ampia flessibilità di accesso, sia in entrata che in uscita.

Si riportano di seguito le fasce a maggior concentrazione:

Entrata:		Uscita:	
7:30 - 8:30	30%	15:30 - 17:00	27%
8:30 - 9:30	40%	17:00 - 18:00	38%

II. Spostamenti casa-lavoro

Una parte significativa del questionario è dedicata all'analisi delle modalità abituali di spostamento del personale, con particolare attenzione ai mezzi di trasporto principali. Si sono analizzate le motivazioni che determinano le scelte e la percezione di soddisfazione della modalità di trasporto impiegata.

L'automobile resta il mezzo principale per il 35% del campione intervistato, mentre il treno è il mezzo maggiormente gettonato tra chi usa più mezzi in sequenza (intermodale)

Mezzo di trasporto (81 risposte)

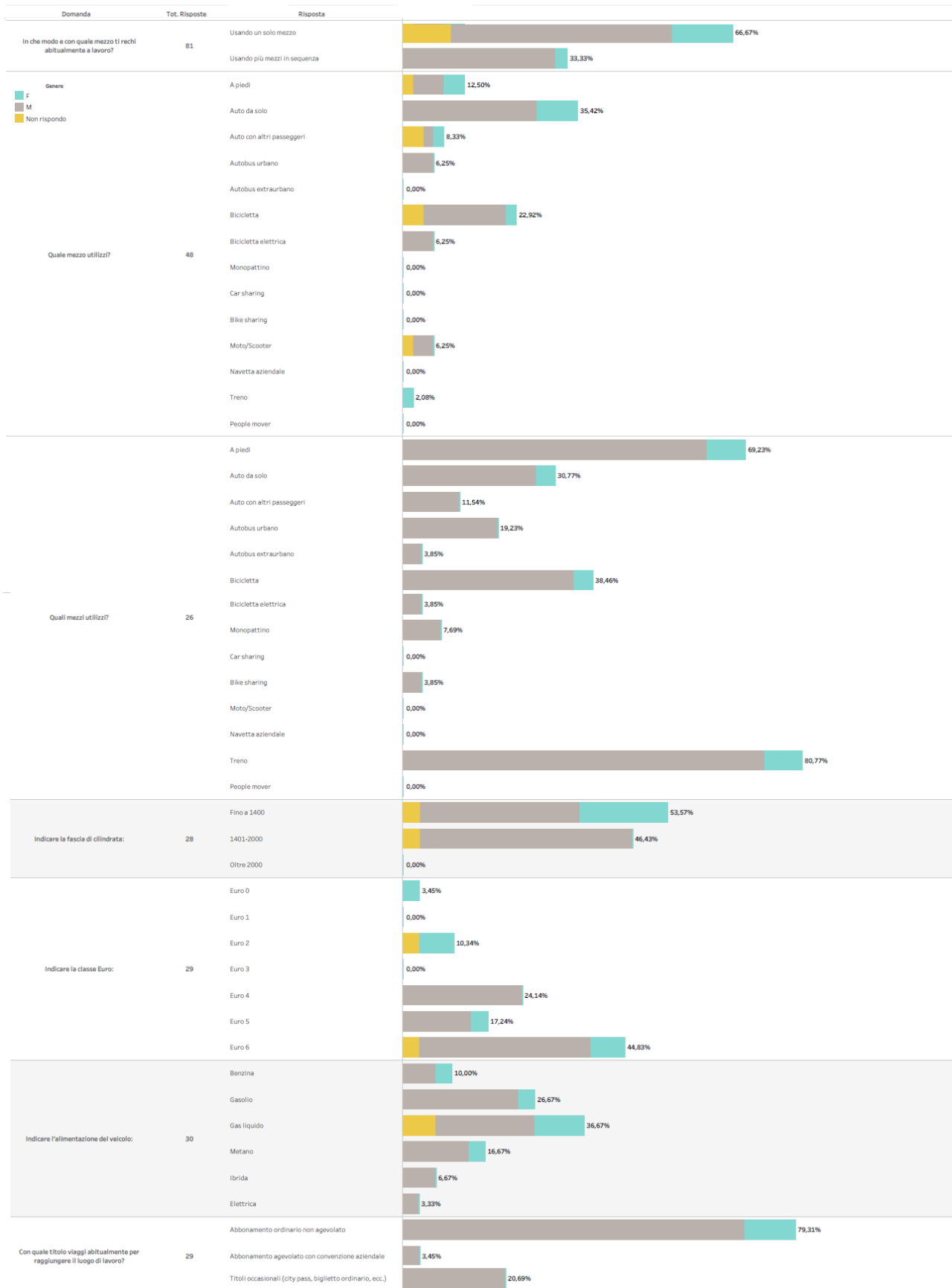
Circa 2/3 dei rispondenti usa un unico mezzo per recarsi al lavoro, in dettaglio:	Circa 1/3 dei rispondenti usa più mezzi per recarsi al lavoro, in ordine di utilizzo:
• 35 % in auto da solo • 23 % in bicicletta • 12,5 % a piedi • 8,3 in auto con altri (car-pooling) • 6,25 % Moto/scooter • 6,25 % E-Bike • 6,25 % Autobus Urbano	1. Treno 2. A piedi 3. Bicicletta 4. Auto da solo 5. Autobus urbano 6. In auto con altri (car-pooling) 7. Monopattino

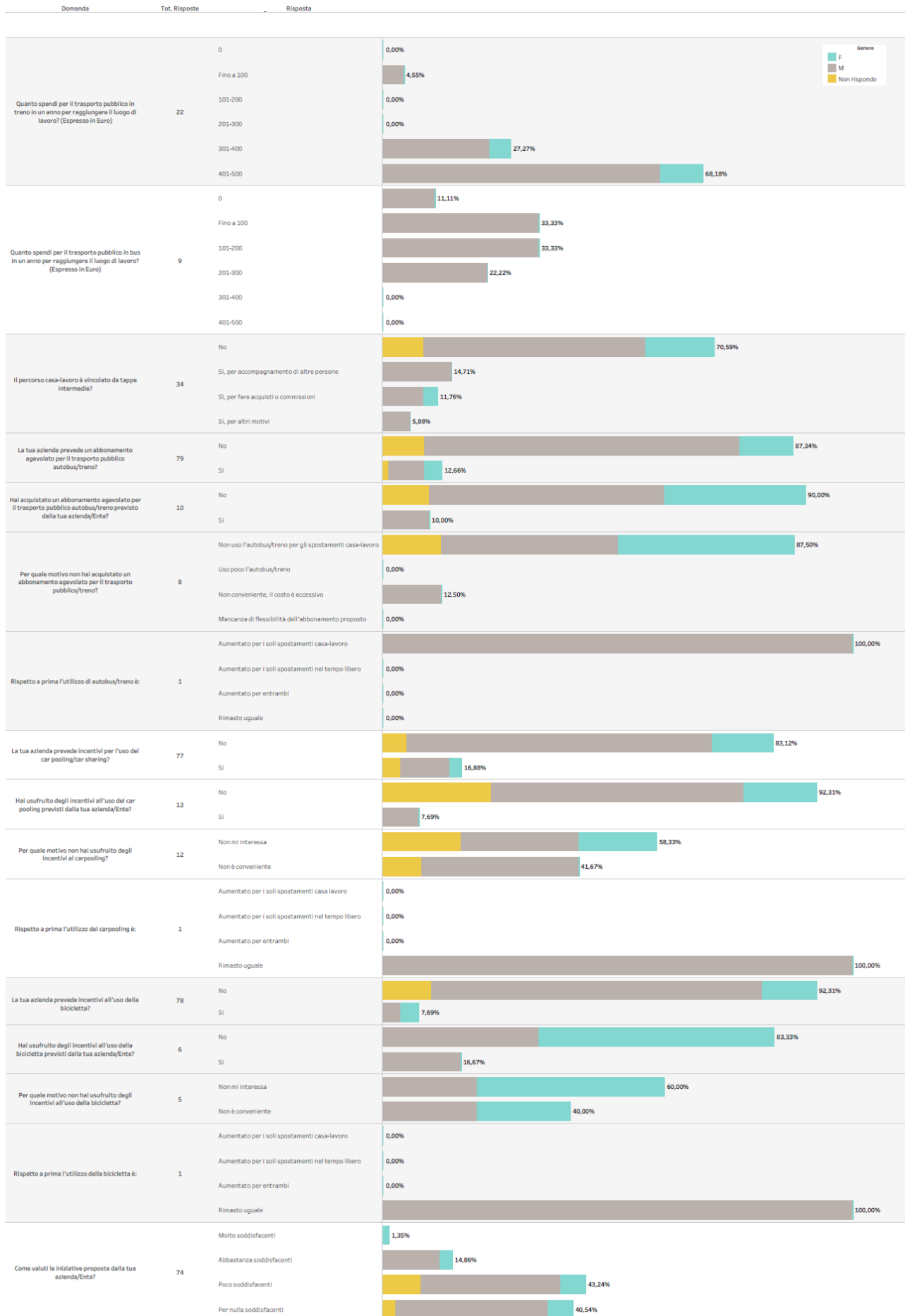
Tipologia di Automobile usata (30 risposte)

Cilindrata: ▪ 54 % fino a 1400 cc ▪ 46 % tra 1400 e 2000 cc Classe euro : ➤ 45% EURO 6 ➤ 24% EURO 4 ➤ 17% EURO 5 ➤ 14% EURO 0-1-2-3	Alimentazione: ○ GPL 37% ○ Gasolio 27% ○ Metano 17% ○ Benzina 10% ○ Ibrida 6,7% ○ Elettrica 3,3%
---	--

Trasporto pubblico (31 risposte)

Quanto spendi per il trasporto pubblico in treno in un anno per raggiungere il luogo di lavoro? (22 risposte)		Quanto spendi per il trasporto pubblico in bus in un anno per raggiungere il luogo di lavoro? (9 risposte)	
0 euro	-	0 euro	11%
Fino a 100	4,5%	Fino a 100	33%
101-200	-	101-200	33%
201-300	27%	201-300	-
301-400	-	301-400	22%
401-500 e oltre	68%	401-500 e oltre	-





Carbon footprint della Sezione di Bologna e del CNAF

L'analisi degli spostamenti abituali quest'anno è arricchita dalla misurazione del "Carbon footprint" delle strutture. L' "impronta di carbonio", stima le emissioni in atmosfera di gas serra causate da un evento, un individuo o un'organizzazione. Nella crescita della consapevolezza verso la sostenibilità, questa variabile è cruciale per comprendere l'impatto delle nostre scelte quotidiane per l'intero ecosistema ambientale. **La tabella seguente misura le tonnellate di CO₂ equivalente emesse dalle strutture INFN di Bologna in un anno**, calcolate utilizzando i parametri della modalità abituale di trasporto (kgCO₂ eq/km per tipologia di mezzo utilizzato), i km di percorrenza casa-lavoro (andata e ritorno) ed il numero di giorni settimanali lavorati in presenza. Il grafico riporta:

1. la carbon footprint del personale che ha risposto al questionario (41 tonnellate di CO₂);
2. la stima della carbon footprint dell'intero personale "Dipendente" (100 tonnellate di CO₂).

Calcolo delle emissioni di CO₂

Utilizzando il file emesso dal questionario sono state calcolate le emissioni annue di CO₂ delle strutture:

Valori utilizzati per il Calcolo	kgCO ₂ eq/km
Piedi	0
Bicicletta	0
auto da solo	0,16
auto (passeggero)	0
Scooter/moto	0,06
TPL (autobus, filobus, tram, metro, treno o loro combinazione)	0,04
Veicolo elettrico/Plug-in Hybrid	0,06
Combinazione di bici/monopattino e TPL	0,04
Monopattino	0,02
Combinazione di auto e altri mezzi	0,1

Tons Emissioni Annue struttura	
dei soli rispondenti:	40,82
Emissione Media	0,54
Numero "dipendenti"	185,00
Totale Tons CO₂ stimate	100,00
Media km/settimana	155,80
Media km/viaggio	19,37

III. Propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

La terza parte del questionario è volta ad analizzare la volontà del personale di optare per modalità alternative di spostamento. Come valuteremo più avanti, uno degli obiettivi principali da perseguire per far crescere la propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibile risiede nella corretta informazione e sensibilizzazione del personale, oltre che nell'individuazione di incentivi e misure sostenibili.

L'analisi del questionario prosegue con un focus sul trasporto pubblico locale (TPL) e regionale e sulle principali forme alternative di mobilità.

CAMBIAMENTO VERSO IL MEZZO PUBBLICO (34 risposte).

L'analisi della propensione al cambiamento rileva che il 47% è disposto a cambiare il mezzo di trasporto a favore del mezzo pubblico

I motivi che maggiormente incentiverebbero il cambiamento sono:

- Agevolazioni tariffarie
- Corse autobus più frequenti
- Maggiore puntualità del servizio pubblico

CAMBIAMENTO VERSO LA BICICLETTA (34 risposte).

Tra i disponibili al cambio di modalità a favore della bicicletta le principali richieste sono:

- Piste ciclabili dirette
- Incentivi all'acquisto o all'utilizzo della bicicletta
- Percorsi opportunamente segnalati

N.B. Grazie gli incentivi del MM d'area (500 euro*) sono state acquistate sei e-bike.

CAMBIAMENTO VERSO I MEZZI IN SHARING (auto/moto/bici/monopattino) (34 risposte).

Circa un terzo dei rispondenti cambierebbe se ci fossero:

- Agevolazione tariffarie
- Postazioni vicino a casa

CAMBIAMENTO VERSO IL CAR-POOLING (27 risposte).

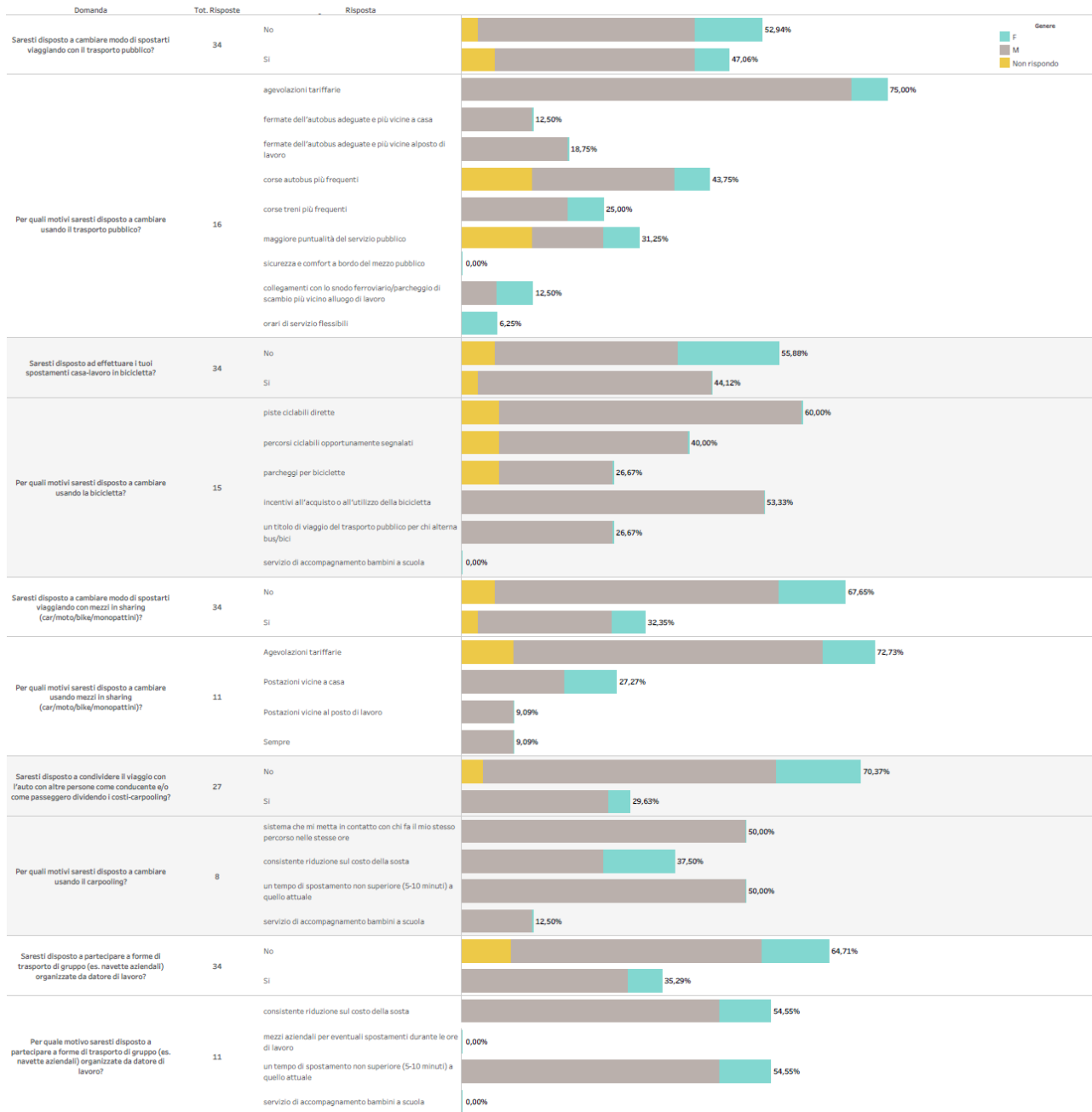
Tra i disponibili al cambio di modalità le principali richieste sono:

- Un sistema che metta in contatto le persone che fanno lo stesso tragitto
- Un tempo di spostamento limitatamente superiore al solito (5-10 minuti)

CAMBIAMENTO VERSO LE NAVETTE AZIENDALI (34 risposte).

Circa un terzo dei rispondenti cambierebbe se il tempo di spostamento fosse superiore al solito al massimo di 5-10 minuti.

**L'iniziativa, che prevede una somma disponibile di 1.000.000 di euro, è finanziata con fondi del Programma operativo nazionale città metropolitane 2014-2020 (PON Metro), e rientra tra le iniziative di MaaS (Mobility as a Service) sviluppate dal Comune di Bologna nell'ambito delle politiche a favore della mobilità sostenibile*

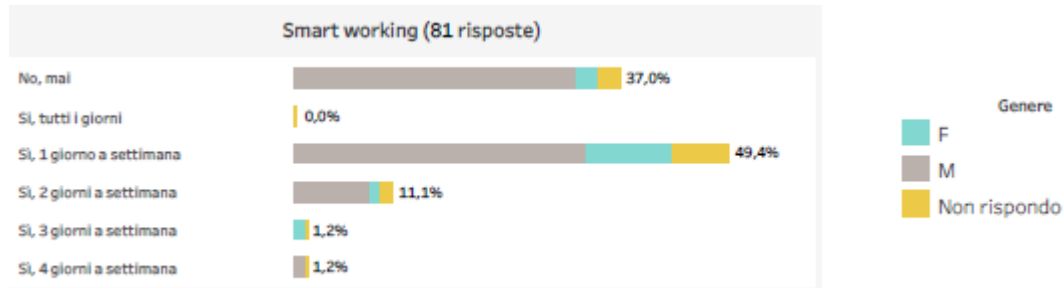


IV. Lavoro da remoto

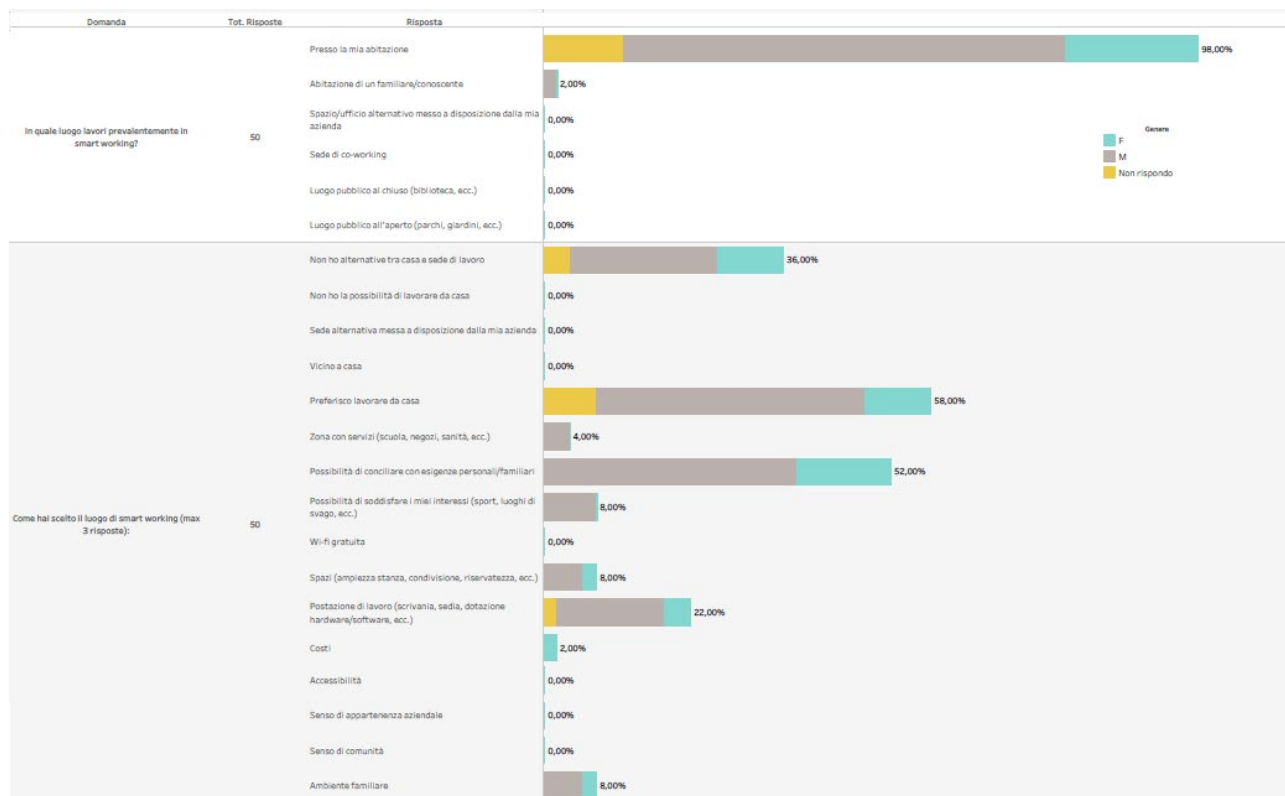
Un'ulteriore rilevazione riguarda la modalità lavorativa utilizzata ed il numero di giorni lavorativi svolti da remoto. Al termine del periodo di smart working straordinario, dovuto alla pandemia da Covid – 19, è attualmente in vigore il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA). Il lavoro *“sempre in presenza”* è attualmente al 37% rispetto agli altri istituti esistenti (lavoro agile, telelavoro, attività fuori sede I-III) con quasi il 50% del personale che lavora da remoto un giorno alla settimana

Alla domanda del questionario “smart working” afferiscono tutte le tipologie di lavoro da remoto attualmente in essere all’ INFN :

- Lavoro Agile
- Telelavoro
- Attività fuori sede (Ricercatori e Tecnologi)



Riguardo la scelta del luogo di lavoro da remoto, la quasi totalità lavora presso la propria abitazione (98%), principalmente come preferenza personale, possibilità di conciliare con esigenze personali/familiari.

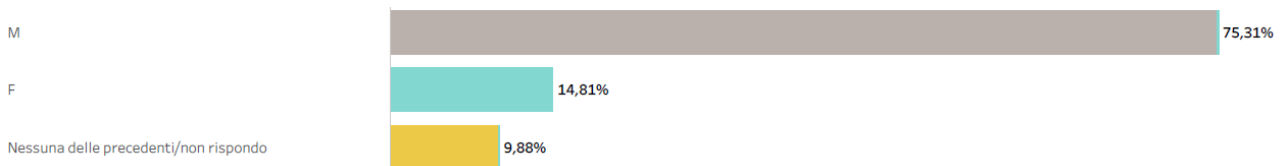


V. Anagrafica

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

Genere

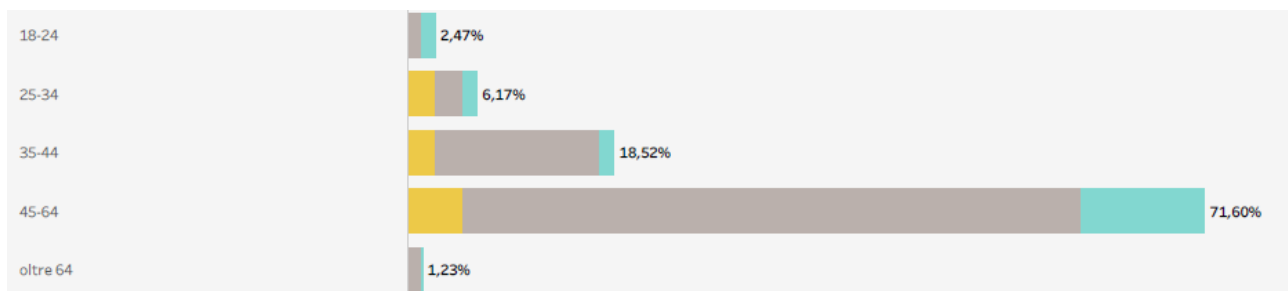
Alla domanda di genere il 14% ha risposto **F** il 75% **M** e circa il **10% Nessuna delle precedenti/non rispondo**



Età

I dipendenti che hanno compilato il questionario hanno un'età:

18-24 anni: 2,5% 25-34 anni: 6,2% 35-44 anni: 18,5% 45-64 anni: 71,6%
oltre 64 anni: 1,2%



2.Fase progettuale

Le misure di seguito proposte nascono dall'analisi combinata dei risultati emersi dal questionario condotto con i 5 assi di intervento indicati nelle linee guida del PSCL ed integrati a livello nazionale grazie ad un confronto con l'intera rete dei mobility managers dell'INFN. Il risultato è una matrice comune generatrice di "misure strategiche" declinabili, a seconda delle possibilità di ciascuna Struttura, in ambito locale, interstrutturale o nazionale. Infine, trattandosi del secondo piano operativo delle strutture INFN di Bologna, le azioni individuate tengono conto delle evidenze emerse nell'implementare le misure previste nel primo PSCL.

ASSI STRATEGICI-LINEE GUIDA PSCL

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

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

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

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE

Asse Strategico	Misura	Locale	Interstruttura	Nazionale	Stima costo
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Studio di fattibilità installazione colonnine di ricarica fotovoltaico/elettrico (laboratori/accordi con università)			X	Effort staff infn
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Verifica possibilità di esplicitare e valorizzare la voce sui trasporti già presente nel Disciplinare Sussidi (artt. 24 e 30 lettera l) e/o istituire dei "buoni mobilità" da destinare ai dipendenti che si recano in ufficio utilizzando forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale dell'autovettura privata			X	Effort staff infn
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Ulteriori convenzioni sharing mobility	X	X	X	Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Pianificazione richiesta stalli dedicati car sharing	X	X		Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Verifica ulteriore rimodulazione orario di lavoro a livello sperimentale per car pooling, navetta pooling (flessibilità IV-VIII)	X			Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Linee guida per spostamenti di servizio			X	Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Rinnovo del parco auto della Struttura a favore dell'ibrido e/o dell'elettrico	X		X	Da quantificare
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Rinnovo convenzioni leasing/acquisti parco auto della Struttura a favore dell'ibrido e/o dell'elettrico	X		X	Leasing sul portale MEPA per acquisti hybrid
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Anticipo di cassa per TPL			X	No cost
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Incontro con i Sindacati dedicato a valutare le modalità di incentivazione all'uso del TPL nell'ambito delle risorse economiche disponibili (CCNL, etc)	X	X	X	Effort mobility managers
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazione col gestore TPL, tramite il MM di area, per acquisto carnet di viaggio modulati sulle esigenze degli Smart Workers	X	X		Effort mobility managers
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazioni con Università, altri Enti e MM di area per miglioramento TPL	X	X		Effort mobility managers
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Acquisti per bikers (es.bombolette per riparare le camere d'aria/rastrelliere/alimentazione per ricariche elettriche/spazi per riparazioni)	X			3k€ per Struttura
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Noleggio o acquisto Ebike INFN	X	X	X	1K€ a bici
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Studio di fattibilità bonus per acquisto di biciclette personali e/o altri mezzi elettrici			X	Effort mobility managers
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Ciclosfida INFN/software gestione/premio			X	5k€
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Associazione e partecipazione ad iniziative coordinate con le associazioni FIAB/CIAB	X	X	X	Costo associativo nazionale (3€ a dipendente)
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Interazioni con MM INAIL per infortuni in itinere nell'utilizzo mobilità alternativa e missioni			X	No cost
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Analisi di fattibilità per la realizzazione di spogliatoi con docce riservati al personale	X		X	No cost
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ	Monitoraggio applicazione e supporto miglioramento POLA (misure formative, digitalizzazione) per favorire smart working e co working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti			X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Presentazioni in CdS e CdL	X			No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Presentazione in CD ai Direttori			X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Promozione di seminari/ corsi sulle tematiche della mobilità sostenibile	X	X	X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Adesione a campagne di sensibilizzazione nazionali e internazionali e ad eventuali manifestazioni/concorsi	X	X	X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Campagna di divulgazione dell'European mobility week (promozione evento nazionale INFN/ adesione ad eventi)	X	X	X	3k€ per struttura
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Promozione e aggiornamento sito web portale mobilità	X		X	Effort staff infn
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Calcolo carbon footprint/advanced	X		X	Effort staff infn
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Raccolta e gestione dei dati raccolti nei questionari sulla mobilità del personale	X		X	Effort mobility managers
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Sportello virtuale di ascolto: segnalazioni criticità, raccolta di idee, proposte e promozioni di iniziative (es. modulo machform anonimizzato su sito locale mobilità)	X			Effort mobility managers
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Aggiornamento mobility manager PNF 2023 (docenze/missioni)			X	5k€
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Istituzione di una riunione periodica annuale per la mobilità/Commissione CNMS			X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Monitoraggio misure PSCL	X		X	Effort mobility managers

3. Fase di confronto

L'INFN ha costituito un network interno composto da mobility managers delle strutture che rientrano nella casistica prevista dal Decreto Rilancio; ha inoltre dato facoltà di nominare il mobility manager d'azienda anche alle strutture con meno di 100 dipendenti ma presenti in territori particolarmente critici. La rete dei mobility managers INFN, pur nel rispetto delle specifiche peculiarità dei singoli territori, opera in maniera coordinata e continuativa per valutare ed individuare misure e strategie condivisibili.

In quest'ottica il mobility manager della Sezione di Bologna, è stato incaricato nel corso del 2022 a mobility manager del Centro CNAF.

Come programmato nel precedente PSCL si è fatto promotore di azioni di contatto con altri mobility manager di istituti di ricerca presenti in città metropolitana, CNR ed ENEA, ponendo le basi per scambi di idee, collaborazioni riguardo i rispettivi PSCL.

Prosegue il confronto con il mobility manager UNIBO per la ricerca di soluzioni condivise negli spazi comuni.

4. Fase attuativa

Nella fase attuativa del primo PSCL si è cercato di individuare zone ove posizionare stalli/rastrelliere sicure e coperte, adatte anche alla ricarica delle Ebike.

Purtroppo, il prolungarsi dei lavori di adeguamento del certificato di prevenzioni incendi non ha consentito il raggiungimento di questo obiettivo, rimandato quindi al 2023.

In via temporanea è stato concesso dalla Direzione e CRAL l'uso degli spogliatoi e della doccia per i bikers che ne facessero richiesta. Un piccolo spazio per la ricarica delle Ebike è disponibile negli stessi locali.

La fase attuativa richiederà anche una disamina attenta dei tempi e dei costi necessari ad avviare le misure, quali la stipula di accordi, le convenzioni, gli acquisti o la concessione di bonus per favorire la mobilità sostenibile.

A tal proposito, nei futuri incontri col MM d'area, sarà posta la questione del miglioramento dell'accesso al Tecnopolo-ex manifattura: Fermate TPL, sicurezza degli attraversamenti pedonali e dalle piste ciclabili, stalli per car-sharing.

L'utilizzo del lavoro a distanza per il 50% dei dipendenti pone le basi per la richiesta al gestore TPL (TPER) di titoli di viaggio, anche extraurbani, adatti agli smartworkers : una sorta di tessera a scalare per incentivare l'uso del TPL anche da parte di chi fa parte del lavoro da remoto e quindi non trova convenienza nel classico abbonamento annuale.

Si segnala che il blocco normativo riguardante l'utilizzo di fondi derivanti dal welfare aziendale, da destinarsi a contributi per l'acquisto di abbonamenti annuali al TPL, non ha consentito di aderire all'accordo quadro Comune di Bologna-TPER.

5. Fase di aggiornamento e monitoraggio

Il PSCL, come indicato dal decreto istitutivo, è soggetto a revisione e aggiornamento con cadenza annuale; la crisi pandemica ha infatti mostrato l'importanza di operare con flessibilità e rapidità nell'analisi ed adozione di azioni e misure di mobilità sostenibile alternative.

Sarà cura del mobility manager operare per un monitoraggio costante delle misure adottate e per valutare sempre nuove strategie e progetti.

In particolare, si valuterà assieme ai Direttori se aumentare i giorni di lavoro agile, rendendo più efficace questa misura, con particolare attenzione a chi usa l'auto e viene a fuori Bologna.

L'apertura di uno Sportello virtuale di ascolto, tramite un modulo machform anonimizzato su sito locale mobilità, sarà il motore della partecipazione dei dipendenti alle attività di mobility management (raccolgendo segnalazioni criticità, raccolta di idee, proposte e promozioni di iniziative).

Conclusioni

Nell'adottare il presente PSCL, si sottolinea nuovamente la necessità di sviluppare comportamenti nuovi e consapevoli rispetto all'utilizzo del mezzo di trasporto individuale.

Tale cambio di mentalità deve essere accompagnato dall'adozione di misure che incentivino il personale ad adottare nuove forme di mobilità sostenibile e/o ad impatto zero.

Alcuni interventi, come il miglioramento del TPL/Regionale o la costruzione di nuovi percorsi ciclabili sono più complessi da realizzare, mentre altri quali la stipula di accordi e convenzione, la crescita della rete con i portatori di interesse, la sensibilizzazione, informazione e formazione, la messa a sistema degli spostamenti fra colleghi o la costituzione di bonus/incentivi specifici potrebbero essere agiti con un impegno inferiore.

Si evidenzia come il 2022 abbia visto il consolidamento della misura dello smart working, confermata per il 2023 dall'accoglimento di tutte le domande presentate.

Questa misura, in accordo a quanto delineato dal POLA dell'ente, e specificatamente prevista nell'asse 4 del PSCL per ridurre la domanda di mobilità alla sola necessaria ed indispensabile, rappresenti una strategia percorribile e implementabile con sforzi relativamente minimi e costituirebbe un impatto positivo sulla riduzione del traffico e della mobilità, unitamente all'adozione di ulteriore adozione fasce flessibili di ingresso e uscita dal lavoro per evitare picchi di congestione veicolare.