

PSCL 2022

Piano Spostamento Casa Lavoro dei lavoratori dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare di Pisa

Istituto Nazionale di Fisica Nucleare

- Edificio C - Polo Fibonacci Largo B. Pontecorvo, 3 – 56127 Pisa
- Tel. +39 - 050-2214.000
- Direttore - *Prof. Marco Grassi*
- URL: www.pi.infn.it
- PEC: pisa@pec.infn.it
- PEO: prot_pi@pi.infn.it
- Mobility Manager - *Alessandro Profeti*
- Tel. +39 - 050-2214.369 - email: mobilitymanager@pi.infn.it

Sommario

La nostra storia	4
La Sezione di Pisa	4
Introduzione	5
Interventi da realizzare nel futuro prossimo	6
Mobilità urbana e regionale	6
Quadro Normativo di riferimento	7
Definizioni	8
Mobilità Sostenibile	8
Welfare Aziendale	8
Mobility Management	8
Mobility Manager d'Area	8
Mobility Manager Aziendale	9
Il PSCL	9
<i>Vantaggi per il Dipendente</i>	9
<i>Vantaggi per l'Azienda</i>	10
<i>Vantaggi per la collettività</i>	10
Metodologia di analisi	10
Struttura del PSCL	12
Organizzazione interna, Contesto ed Offerta in termini strutturali e di servizi	12
Analisi dell'offerta di trasporto presente sul territorio	13
Analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti: il questionario	13
Tipologia di contratto	14
Età	15
Profilo ricoperto in ambito INFN	15
Provincia di provenienza	15
Orario abituale d'ingresso	16
Orario abituale d'uscita	17
Distanza Casa Lavoro	17
Tempo di percorrenza Casa Lavoro	18
Modalità di lavoro	18
Numero di giorni settimanali di lavoro svolti da remoto	19
Mezzo utilizzato abitualmente per lo spostamento Casa Lavoro	20
Grado di soddisfazione per il mezzo utilizzato abitualmente per lo spostamento Casa Lavoro	21
Motivazione all'uso del mezzo abituale di spostamento Casa Lavoro	22

Uso del mezzo pubblico	22
Quali dei seguenti abbonamenti utilizzi per gli spostamenti casa-lavoro?	23
Spesa complessiva per l'utilizzo di mezzi pubblici in un anno.	23
La bicicletta o Monopattino come mezzo abituale per lo spostamento casa lavoro	24
Navetta aziendale	25
Uso del CAR-Pooling come conducente o passeggero.....	25
Uso dei monopattini e delle biciclette (micro-mobilità) in Sharing.....	26
Interventi per il miglioramento della mobilità verso il luogo di lavoro.....	26
Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sul Trasporto Pubblico come bus, metro o treno .	26
Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Mobilità collettiva (es. navetta aziendale)...	27
Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Mobilità Condivisa (Pooling)?	27
Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Mobilità Sharing (car, bike, scooter e monopattini)	28
Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulle Piste Ciclabili.....	28
Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulle Colonnine Elettriche di Ricarica	29
Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Sicurezza Stradale (marciapiedi, illuminazione e manto stradale).....	30
Forme di lavoro alternativo alla modalità in presenza.....	30
Lavoro in remoto, utile per la decongestione del traffico.....	30
Valorizzazione da parte dell'Ente delle nuove forme di lavoro in remoto.....	31
Saresti disposto ad aumentare i giorni di lavoro agile	32
Proposte degli afferenti.....	32
PSCL - Parte progettuale.....	33
ASSE 1 - Disincentivare l'uso individuale dell'Auto Privata.....	33
Pooling	33
Biciclette di proprietà.....	33
Sharing	34
ASSE 2 - Favorire l'uso del Trasporto Pubblico	35
ASSE 3 - Favorire la mobilità ciclabile e/o la Micro Mobilità	35
ASSE 4 - Ridurre la domanda di mobilità	36
ASSE 5 - Ulteriori Misure.....	37
<i>Valutazione dei benefici ambientali – carbon Footprint delle Sezione INFN-PI</i>	<i>37</i>
Conclusioni	38
Principali voci di spesa auspicabili e necessarie alle politiche di Mobility Management 2022/23 dell'INFN-PI	38
Misure INFN di carattere Locale, Inter-Struttura e Nazionale per il 2022/2023	39
Allegato 1 – Questionario 2022	43

La nostra storia

L'INFN è l'ente pubblico nazionale di ricerca, vigilato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR), 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, organizzato in 4 Laboratori Nazionali, 20 Sezioni, 6 Gruppi Collegati oltre al CNAF, TIFPA, GGI ed il Consorzio EGO, conta circa 5000 scienziati il cui contributo è riconosciuto internazionalmente non solo nei vari laboratori europei, ma in numerosi centri di ricerca mondiali.

La Sezione di Pisa

La Sezione di Pisa dell'INFN nasce durante i primi anni Cinquanta da un gruppo di ricercatori dell'Istituto di Fisica dell'Università di Pisa. Il loro intento, comune a quello di molti altri gruppi di fisici in Italia, era quello di proseguire ed ampliare anche a livello internazionale le attività di ricerca in fisica teorica e sperimentale iniziate negli anni '30 da Enrico Fermi che si era laureato a Pisa nel 1922. Per oltre quindici anni la Sezione di Pisa viene ospitata nello storico edificio di piazza Torricelli, sede dell'Istituto di Fisica dell'Università.

Nel 1972 per esigenze sempre più pressanti di spazio per nuovi laboratori, la Sezione viene trasferita in una struttura più ampia in località San Piero a Grado a circa 10 km dalla città. È in questa nuova sede che la Sezione si sviluppa notevolmente contribuendo a molti importanti esperimenti che hanno segnato la storia della fisica moderna. In particolare, con i nuovi laboratori di San Piero a Grado dove la Sezione resterà fino a tutto il 2002, si rafforzano notevolmente le attività sperimentali presso molti centri di ricerca internazionali; il CERN di Ginevra, il Fermilab di Chicago, lo SLAC in California sono forse i più importanti centri di ricerca, ma certo non i soli, con i quali la Sezione collabora in questo periodo. Importanti esperimenti vengono anche realizzati dai fisici pisani presso i laboratori nazionali dell'INFN quali quelli di Frascati, del Gran Sasso e di Legnaro. È inoltre in questi anni che il progetto Virgo per la ricerca delle onde gravitazionali prende forma a Pisa, l'apparato viene progettato e viene sviluppata la tecnologia necessaria a realizzarlo; l'apparato verrà poi realizzato nella piana di Cascina a pochi chilometri da Pisa.

Nonostante che la sede della Sezione in questo periodo sia a San Piero a Grado, i fisici teorici dell'INFN di Pisa continuano le loro attività di ricerca nel vecchio edificio di piazza Torricelli, all'interno del Dipartimento, affermandosi in tutti i campi della moderna fisica teorica. All'inizio del 2003 la sede della Sezione viene trasferita nel nuovo edificio C del complesso ex-Marzotto in largo Bruno Pontecorvo 3 in Pisa città. Finalmente,

dopo più di trenta anni, i fisici teorici e sperimentali della Sezione INFN di Pisa si riuniscono nella stessa sede acquisendo nuovi e più ampi spazi per laboratori e uffici.

Introduzione

È incontrovertibile che il nostro Pianeta stia affrontando una serie di sfide interdipendenti senza precedenti nella storia dell'umanità legate ad una degradazione impressionante degli ecosistemi a causa del loro eccessivo sfruttamento ed al cambiamento climatico.

La *pandemia* sopra tutte le crisi ci ha fatto capire quanto il nostro modello di sviluppo sia stato insostenibile. Ci ha fatto capire cosa significhi globalizzazione senza radici, delocalizzazione spinta, e anche come siano essenziali istituzioni sane che mettano al centro l'interesse dei cittadini e i servizi di pubblica utilità.

Per superare questa grave crisi, la Commissione Europea ha messo in campo uno sforzo straordinario, con il Recovery Fund Next Generation EU, di cui l'Italia è la prima beneficiaria con 209 miliardi di euro, il 28% del totale. Queste risorse senza precedenti devono essere investite in modo lungimirante e innovativo, per rinascere prosperi e sostenibili.

La Commissione Europea nel 2020 ha approvato il *Green Deal* europeo con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica in Europa entro il 2050. Secondo il Piano è necessario *ridurre le emissioni* di almeno il 55% entro il 2030 e la *neutralità climatica* al 2050. Si alzano dunque gli obiettivi di ridurre i gas serra e bisogna accelerare ogni sforzo in tutti i settori e gli investimenti per puntare con decisione sulla sostenibilità e la *decarbonizzazione*.

Mobilità sostenibile e decarbonizzazione dei trasporti sono le parole chiave necessarie per raggiungere gli obiettivi nel settore che produce il 26% di emissioni di CO₂. L'Italia è ancora purtroppo uno dei Paesi europei in cui l'inquinamento dell'aria fa più vittime, con 80.000 morti premature secondo i dati dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, e la componente traffico è tra quelle che producono più inquinanti.

È utile ricordare che il trasporto su strada è responsabile per l'80% delle emissioni di CO₂ da trasporti, di cui circa il 70% viene prodotto per spostamenti inferiori ai 50 km, ed è quindi in tale ambito che bisogna agire in maniera decisa tramite l'accelerazione dell'elettrificazione. Da un lato con l'attuazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, il potenziamento del TPL, delle infrastrutture per la mobilità attiva (ciclabile e pedonale) e dell'altro per l'intermodalità, il trasporto ferroviario locale, metropolitano e regionale.

Il sistema dei trasporti italiano sconta la mancanza di una pianificazione adeguata e coerente, un deficit di servizi di trasporti collettivi e per la mobilità attiva, importanti gap in termini di infrastrutture e servizi tra Nord, Centro e Sud. Sulle nostre strade ci sono ancora oltre 3.300 morti ogni anno e 250.000 feriti.

Metà delle città italiane supera i limiti per la qualità dell'aria. Il settore trasporti produce ben il 26% delle emissioni di CO₂ in Italia, che non sono diminuite in questo comparto dal 1990. Esse ammontano a circa 100 milioni di tonnellate di CO₂ che dovranno essere ridotte almeno del 90% nei prossimi 30 anni.

Interventi da realizzare nel futuro prossimo

Mobilità urbana e regionale

- *Mobilità Ciclistica.*
- *Interventi di moderazione del traffico, aree pedonali e cammini, strade scolastiche e sicurezza stradale nelle città.*
- *Potenziamento del trasporto collettivo, serve un investimento per nuovi autobus elettrici a zero emissioni.*
- *Far crescere la mobilità condivisa elettrica dei veicoli (bicicletta, scooter, auto, micromobilità, van sharing, cargo bike), i servizi MaaS (Mobility as a Service), l'intermodalità con il Trasporto Pubblico: le stazioni devono diventare hub della mobilità con parcheggi per bici, sharing e auto, percorsi ciclabili e pedonali.*
- *Reti per il trasporto collettivo di massa.* Realizzare nuove reti tranviarie, ampliamento della rete filobus e Bus Rapid Transit.
- *Cura del ferro per trasporto locale e aree metropolitane.* Abbiamo un deficit di trasporto ferroviario locale: serve il completamento dei nodi ferroviari, nuovi treni per i pendolari, l'incremento dei contratti di servizio per aumentare i servizi sia nelle aree dense con alta frequenza sia nelle aree a bassa densità per garantire accessibilità.
- *Per la distribuzione in città serve la riorganizzazione del sistema di consegne con veicoli commerciali elettrici e sviluppo della Logistica a Pedali.* Sostegno per il ricambio dei veicoli commerciali verso l'elettrico. Elettrificazione delle città e dei nodi-Centri logistici.

Elettrificazione dei veicoli e dei servizi, pubblici e privati

La quota di mercato italiana di auto elettriche, sebbene in netta crescita nel 2020, è ancora considerevolmente al di sotto della media UE e della maggior parte degli Stati membri. L'Italia si attesta tra le ultime in Europa anche per acquisto di autobus elettrici (solo il 5,4% nel 2019). A oggi in Italia si contano circa 9.000 stazioni di ricarica, concentrate soprattutto al Nord.

Messa in sicurezza delle infrastrutture stradali

Essa costituisce un obiettivo sociale ed ambientale irrinunciabile. In Italia abbiamo un deficit evidente di manutenzione e messa in sicurezza delle reti infrastrutturali stradali e autostradali, nelle città gli interventi di moderazione del traffico sono molto deboli. Questo porta ad avere ancora ben 3.300 morti e 250.000 feriti sulle nostre strade.

Tratto da: *Quarto Rapporto MOBILITARIA 2021, KYOTO CLUB – CNR-IIA*

POLITICHE DI MOBILITÀ E QUALITÀ DELL'ARIA NELLE CITTÀ ITALIANE 2021
NEXT GENERATION ITALIA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL FUTURO

Quadro Normativo di riferimento

- ✓ D.L. 27 marzo 1998 (c.d. Decreto Ronchi), recante norme in materia di Mobilità sostenibile nelle aree urbane (superato) ha introdotto il Mobility Manager Aziendale ed il Mobility Manager d'Area.
- ✓ L'art. 34 del Dlgs 50/2016 Nuovo Codice appalti: prevede l'adozione di Criteri Ambientali Minimi. I CAM dei Trasporti (maggio 2012): prevedono tra le indicazioni per le stazioni appaltanti: mobility manager e piano di mobilità aziendale.
- ✓ Il c.3 dell'art.1 della legge 12 dicembre 2019, n. 141 di conversione del 'Decreto Clima' prevede: le PA conformano l'attività agli obiettivi di contrasto al Cambiamento climatico.
- ✓ L'articolo 229 della legge 77 del 2020 (c.d. Decreto Rilancio) ha previsto l'obbligo di nomina del Mobility Manager per imprese e pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti in comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, di adozione PSCL e previsto un decreto attuativo. In vigore dal 19 luglio 2020.
- ✓ C. 3 e 4 all'art. 90 della legge 77/2020, di conversione del D.L. 19 maggio 2020: specifiche disposizioni in tema di Lavoro agile in deroga durante lo stato di emergenza epidemiologica e successivi provvedimenti di proroga.
- ✓ DL 31 dicembre 2020, n. 183 (c.d. Decreto "Mille Proroghe"), 31 marzo 2021 dell'utilizzo della procedura semplificata di Smart working.
- ✓ DL 30 aprile 2021 n. 56 (Decreto Sostegni bis) proroga al 31 dicembre lo smart working in deroga con programmazione con eliminazione della percentuale minima del 50%.
- ✓ Il Decreto del MITE attuativo 12 maggio 2021 recante "Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager" (GU 124 del 26 maggio 2021) prevede la nomina del Mobility Manager ai sensi dell'art. 229 della legge 77/2020 e la predisposizione di un piano degli spostamenti casa-lavoro. In prima attuazione entro 180 giorni dall'entrata in vigore. (23/11/2021)
- ✓ D.L. 105/2021 del 23 luglio ulteriore proroga dello stato di emergenza al 31 dicembre 2021.
- ✓ Linee guida per la redazione e l'implementazione dei PSCL, (LG_A1-5) emanate con Decreto Direttoriale interministeriale MiTE-MiMS n. 209 del 4 agosto 2021. Si applicano ai Piani adottati dopo il 23 novembre 2021.
- ✓ Decreto 16 settembre 2022: Modifiche al Decreto 12 maggio 2021, recante «Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager», GU n.271 del 19-11-2022

Definizioni

Mobilità Sostenibile

Con *Mobilità Sostenibile* si indicano le modalità di spostamento (nello specifico in un sistema di mobilità urbana) in grado di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati alimentati a benzina e diesel, in termini di:

- *Inquinamento atmosferico;*
- *Inquinamento acustico;*
- *Congestione stradale;*
- *Incidentalità;*
- *Degrado delle aree urbane (causato dallo spazio occupato dagli autoveicoli a scapito dei pedoni);*
- *Consumo di territorio (causato dalla realizzazione delle strade e infrastrutture);*
- *Costi per gli spostamenti (sia a carico della comunità sia del singolo).*

Welfare Aziendale

Con *Welfare Aziendale* s'intende l'insieme delle iniziative da parte del datore di lavoro per incrementare il benessere del lavoratore e della sua famiglia attraverso modalità "alternative" alla retribuzione, che possono consistere sia in somme rimborsate, sia nella fornitura diretta di servizi, o in un mix delle due. Alcuni esempi possono essere:

- *Assistenza sanitaria integrativa;*
- *Previdenza complementare e relativi vantaggi fiscali;*
- *Sostegno economico alle famiglie;*
- *Il nostro CRAL ed il CRDU dell'Università;*
- *Buoni pasto;*
- *Parcheggio interno, custodito e gratuito (dato spesso per scontato);*
- *Sussidi per l'acquisto di testi scolastici dei figli;*
- *La flessibilità d'orario;*
- *Sconti attraverso convenzioni Aziendali.*

Mobility Management

Il *Mobility Management* è l'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità dei propri lavoratori, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa.

Mobility Manager d'Area

Il *Mobility Manager d'Area* è la figura specializzata nel supporto al comune territorialmente competente, presso il quale è nominato nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali. Sono attribuite le seguenti funzioni:

- Attività di raccordo tra i mobility manager aziendali del territorio di riferimento, al fine dello sviluppo di best practices e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni (una tantum o con cadenze periodiche), l'organizzazione di incontri e seminari o di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;
- Supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;

- Acquisizione dei dati relativi agli orari di ingresso ed uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai mobility manager aziendali e scolastici e trasferimento dei dati agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.

Mobility Manager Aziendale

Il *Mobility Manager* è la figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, con funzioni di supporto professionale e continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Le funzioni del mobility manager:

- Promozione attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;
- Supporto all'adozione del PSCL;
- Adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del mobility manager d'area;
- Verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione;
- Cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;
- Attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;
- Promozione con il mobility manager d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;
- Supporto al mobility manager d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

II PSCL

Il *PSCL* è il *Piano Spostamento Casa Lavoro* dei dipendenti e afferenti INFN-Pisa (o anche *Piano della Mobilità Sostenibile Aziendale*), finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato che individua le misure utili ad orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore. Esso deve fornire vantaggi per il dipendente, l'azienda e la collettività.

Vantaggi per il Dipendente

- Riduzione dei costi di trasporto;
- Riduzione dei tempi di trasporto;
- Regolarità nei tempi di spostamento;
- Aumento del comfort di viaggio;
- Incentivi economici per abbonamenti e sconti;
- Riduzione dei rischi di incidenti;
- Minor accumulo di stress da traffico;
- Socializzazione.

Vantaggi per l'Azienda

- Regolarità nell'arrivo al lavoro dei propri dipendenti;
- Maggior dedizione al lavoro dei dipendenti soddisfatti dei servizi ricevuti;
- Possibilità di riutilizzo di spazi aziendali a seguito della riorganizzazione delle aree di sosta;
- Rafforzamento dell'immagine aziendale.

Vantaggi per la collettività

- Riduzione delle emissioni inquinanti e climatizzanti;
- Riduzione della congestione da traffico veicolare;
- Riduzione della incidentalità;
- Miglioramento della qualità della vita a tutto tondo, inteso come diminuzione dello stress, miglioramento complessivo da malattie dovute ad inquinanti, allergeni e polveri sottili PM 10 e 2,5, e conseguente alleggerimento del carico sul Servizio Sanitario Nazionale.

Metodologia di analisi

La mobilità è il fattore 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 dell'INFN di Pisa. 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 dai risultati dell'indagine, sarà possibile individuare proposte progettuali ed enunciare gli interventi da adottare per migliorare l'accessibilità all'INFN, 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

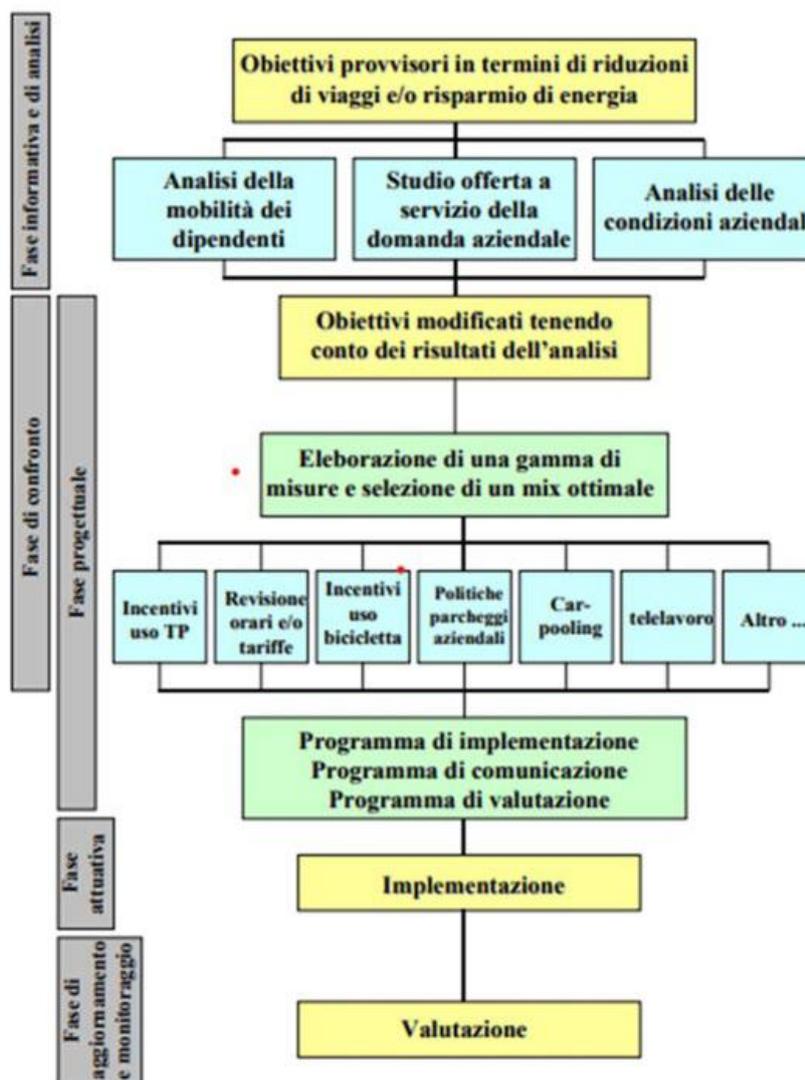
In questa fase si stipulano accordi e si pianificano i tempi necessari per eseguire gli interventi previsti e le risorse economiche e umane da impiegare. Gli interventi che si potranno proporre sono molteplici, dall'incentivo all'uso del trasporto pubblico, della bicicletta, la costruzione di parcheggi sicuri e coperti,

all'uso di veicoli a basso impatto ambientale, ibridi o elettrici, al *bike-scooter*, *car sharing* e al *carpooling*. Importante risulta essere in questa fase l'individuazione di "gruppi obiettivo", sensibili al tema della mobilità sostenibile, sui quali focalizzare un programma "educazione" e di comunicazione per creare maggior consenso e far conoscere le iniziative proposte.

Fase di aggiornamento e monitoraggio

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, in base al citato Decreto istitutivo, 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 alle singole realtà lavorative e quindi ancor più efficaci.

Figura 1 – 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

Figura 1 - 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.

Struttura del PSCL

La sezione INFORMATIVA del PSCL è costruita sull'analisi dei dati provenienti da:

- *Condizioni strutturali dell'Azienda e dei servizi offerti al lavoratore;*
- *Stato dell'offerta di trasporto pubblico e privato presente sul territorio;*
- *Spostamenti casa-lavoro dei dipendenti sulle abitudini di spostamento e sulla propensione al cambiamento attraverso la compilazione di un questionario anonimo;*
- *Risorse economiche disponibili per l'attuazione delle misure utili a migliorare la mobilità del personale.*

Organizzazione interna, Contesto ed Offerta in termini strutturali e di servizi

La *Sezione INFN di Pisa* ha la propria sede lavorativa nel nuovo edificio C del complesso ex-Marzotto (*Area Pontecorvo*) di proprietà dell'Università, in largo Bruno Pontecorvo 3 a Pisa; essa condivide gli spazi con il Dipartimento di Matematica, il Dipartimento di Informatica, le Segreterie didattiche degli studenti, la Biblioteca congiunta di matematica e fisica, la Segreteria di supporto alle lauree ed infine la Presidenza.

L'orario di servizio per il personale dipendente inquadrato nella posizione 4°-8° è dalle ore 7:30 alle ore 20:00, mentre *l'orario di lavoro* è dalle ore 8:00 alle ore 16:22.

La *fascia d'ingresso* è dalle ore 7:30 alle 10:00 mentre la *fascia d'uscita* inizia alle ore 15:30 fino alle ore 20:00.

Il personale dipendente, formato da 38 unità tra tecnici ed amministrativi, inquadrati nella posizione contrattuale 4°-8°, ha l'obbligo di *co-presenza* nella fascia oraria fissata dalle ore 10:00 alle 12:30 e dalle ore 14:00 alle 15:30 per i giorni della settimana dal lunedì al giovedì, mentre per il venerdì è applicata solo al mattino dalle ore 9:30 fino alle 12:30.

Il personale ricercatore e tecnologo, formato da 70 unità, ed inquadrato nella posizione contrattuale 1°-3° adotta lo stesso *orario di servizio e di lavoro* ma non ha le fasce orarie di co-presenza obbligatoria.

Il *contesto universitario* nel quale l'INFN opera è evidenziato nella pluralità di soggetti che giornalmente lavorano al proprio interno; le 108 unità di cui è composto il personale dipendente INFN sia a tempo determinato sia indeterminato, è affiancato dagli *Associati* (309 unità) nelle varie tipologie: studenti, laureandi, dottorandi (UNIFI e UNIFI), specializzandi (Scuola Normale e Fisica Medica), personale con incarichi di ricerca, associazioni scientifiche e tecnologiche, ricercatori a contratto ed il gruppo collegato di Siena. Il numero complessivo del personale che a vario titolo orbita in area INFN è di 417 unità.

Il complesso ex-Marzotto in largo Bruno Pontecorvo 3 in Pisa ha al proprio interno due grandi parcheggi auto a totale copertura del personale afferente sia INFN sia Universitario; essi sono gratuiti e regolamentati in accesso e uscita con sbarra, telecomando e tagliando di riconoscimento QR-Code. Anche motocicli e ciclomotori hanno a loro disposizione innumerevoli spazi ed il loro accesso all'Area Marzotto è libero e non regolamentato.

Sono presenti innumerevoli rastrelliere per biciclette sufficienti alla totale copertura di tutti gli afferenti e studenti che giornalmente affluiscono al polo universitario: molte sono coperte da pensiline e tettoie ma

nessuna postazione posta all'esterno è sorvegliata e da considerarsi luogo sicuro contro il furto, atti di manomissione o danneggiamento.

L'INFN ha al proprio interno alcuni posti per il ricovero delle biciclette sia aziendali CRAL sia per le biciclette di proprietà dei singoli dipendenti.

Non sono presenti all'Interno del Polo Universitario o nelle immediate vicinanze, colonnine di ricarica per mezzi elettrici; le più vicine all'Area Marzotto sono quelle posizionate in via Paparelli, piazza Santa Caterina e via Battelli.

Analisi dell'offerta di trasporto presente sul territorio.

I servizi di trasporto pubblico disponibili e utilizzabili dai dipendenti nell'ambito dei loro spostamenti casa-lavoro sono:

- **Sharing di biciclette e monopattini:** per quanto riguarda la *mobilità condivisa in sharing*, all'ingresso principale, lato sud-est dell'Area Marzotto, sono disponibili biciclette *muscolari* della società PISAMO (*Azienda per la Mobilità S.r.l.* - www.pisamo.it) organizzate in una piattaforma di condivisione con scheda elettronica o App su smartphone e da ottobre 2020 sono disponibili monopattini elettrici delle due società private Helbiz (www.helbiz.com) e BIT MOBILITY (www.bitmobility.it), per un totale di 600 unità distribuite su Pisa città. Da aprile 2022 la città di Pisa può contare anche su 300 nuove biciclette elettriche della Società Ride Movi (www.ridemovi.com/).
- **TPL:** presso l'ingresso principale del Polo Marzotto è presente la fermata dell'*autobus LAM VERDE* che garantisce il collegamento con la stazione ferroviaria, raggiungibile anche a piedi in circa 20-25 minuti, ed il piazzale scambiatore di via Paparelli, raggiungibile anch'esso a piedi in circa 10 minuti. Dal 1° novembre 2021 e per 11 anni a venire, il servizio di Trasporto Pubblico Cittadino è gestito dalla nuova società francese *RATP Autolinee Toscane* o *At*, responsabile di tutto il trasporto pubblico su gomma per la Regione Toscana (<https://www.at-bus.it/it/>).
"Autolinee Toscane, filiale italiana della francese RATP-Dev che fa capo al più grande gruppo al mondo che si occupa di trasporto pubblico di persone (1,5 miliardi di viaggiatori nel mondo, suddivisi in 470 città di 13 diversi Paesi) ha avuto via libera dal Consiglio di Stato per operare nei prossimi 11 anni gestendo un totale di 3.000 bus urbani ed extraurbani nella Regione Toscana" (ansa.it 01-07-2021 - 16:25).
- **Bicicletta di proprietà:** Vista la conformazione cittadina in termini di estensione e morfologia, Pisa si presta all'utilizzo della *bicicletta muscolare* in ogni direzione: la prima periferia è raggiungibile in circa 20-30 minuti.

Analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti: il questionario

L'analisi è avvenuta attraverso la compilazione un *questionario anonimo*, con lo scopo di raccogliere le informazioni sulle *abitudini* e sulle *esigenze di mobilità* del personale, al fine di ricostruire il quadro degli spostamenti casa lavoro. I quesiti sono inoltre serviti a valutare la *propensione al cambiamento* delle abitudini dei dipendenti, nel totale rispetto della normativa sulla privacy. Il questionario distribuito online nella rete intranet alla totalità del personale afferente (417 unità tra dipendenti ed associati), ha avuto un'adesione complessiva pari al 19,4%, con 81 questionari compilati. *Appare palese la ridotta partecipazione all'indagine che evidenzia la necessità di un'azione di maggior coinvolgimento e motivazione del personale al fine di poter avere un riscontro più dettagliato possibile. È però importante evidenziare la quota di adesione dei soli dipendenti che, avendo risposto al questionario in 49 su 108, portano la percentuale di partecipazione ad un*

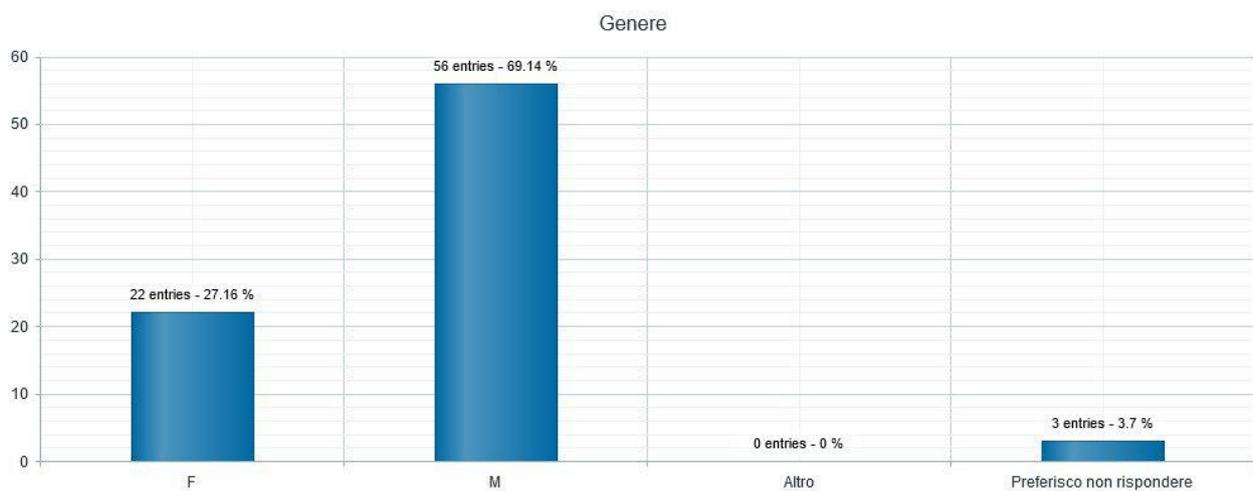
valore del 45,4%, più alta ed esaustiva: per questo motivo, verrà prodotta statistica sia sull'intero campione degli afferenti INFN sia ai soli dipendenti della sezione INFN di Pisa.

Il questionario è suddiviso in cinque sezioni distinte: *provenienza e tempi, modalità di spostamento, propensione al cambiamento, lavoro da remoto* ed infine *anagrafica*.

Partiamo dall'analisi dei dati raccolti dalla sezione *anagrafica* del questionario:

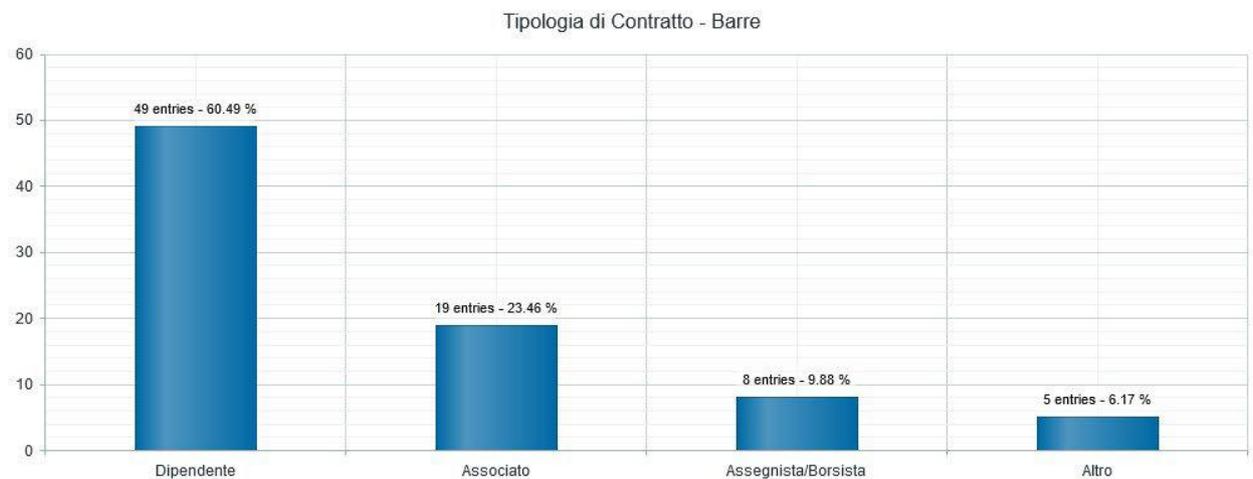
Genere

Le 81 persone che hanno risposto al questionario risultano così suddivise per genere: 22 donne, 56 uomini e 3 persone che hanno *preferito non rispondere* al quesito.



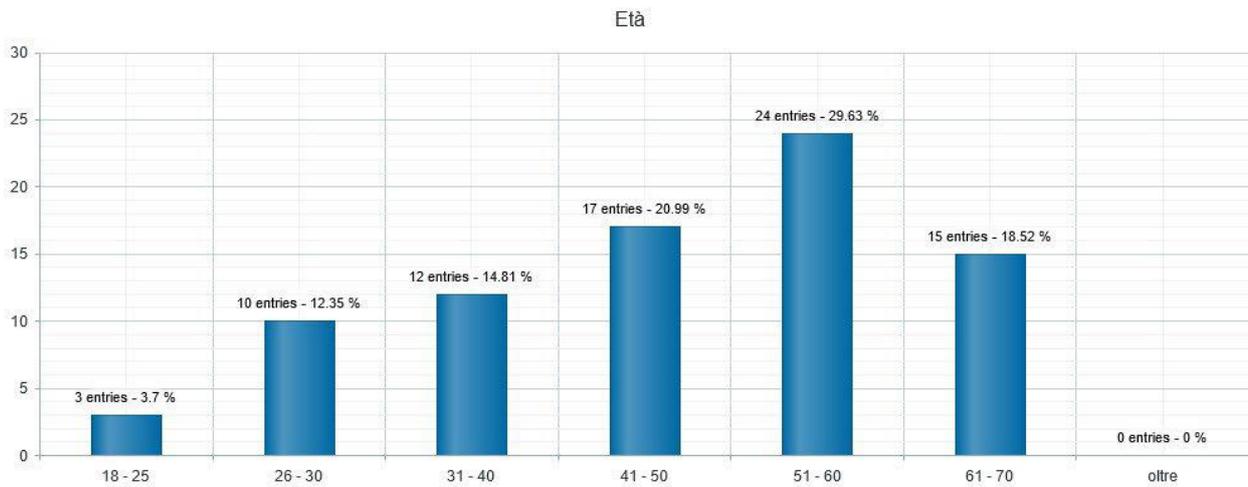
Tipologia di contratto

Il 60,5% delle persone che hanno risposto al questionario sono dipendenti (49 questionari riempiti su 108 totali - 45,4%) mentre la somma dei restanti profili si attesta al 39,5% (con soltanto 32 questionari riempiti tra associati, borsisti ed assegnisti su 309 complessivi con il 10,4%)



Età

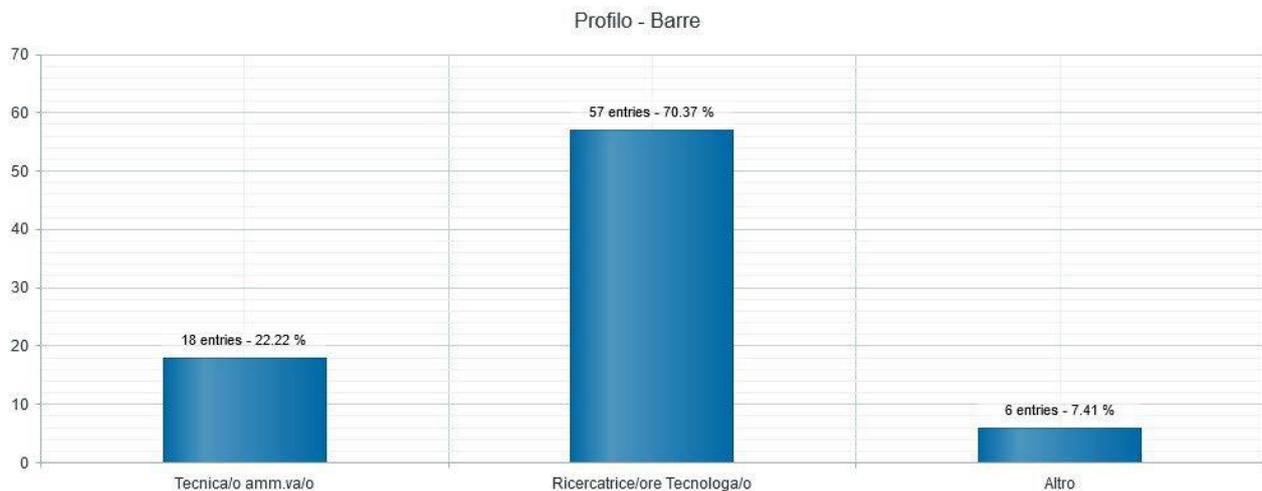
La fascia di età degli afferenti è risultata essere così distribuita:



Come si evince dai risultati ottenuti, le fasce di età dai 40 anni ai 70 sono le più popolate: raggruppando e confrontando gli under e over 40, le percentuali degli afferenti che hanno risposto al questionario sono 30,9% e 69,1% rispettivamente.

Profilo ricoperto in ambito INFN

Nel questionario è stato richiesto di specificare il ruolo ricoperto in ambito INFN, specificando se Tecnico/Amministrativo o Ricercatore/Tecnologo: 18 (22,2%) e 57 (70,4%) persone sono rispettivamente i risultati ottenuti.



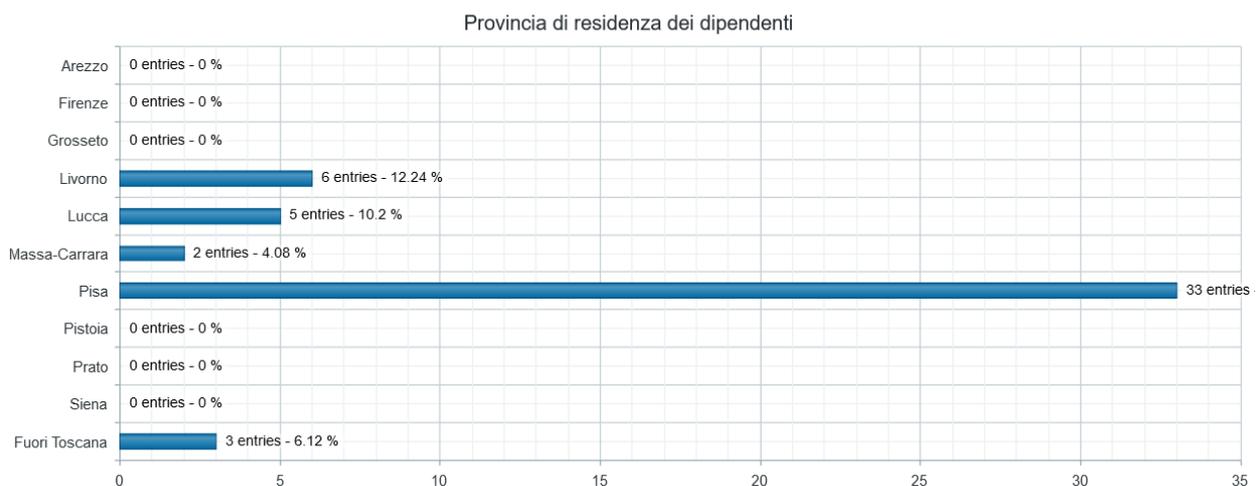
Occupiamoci adesso dell'analisi dei dati raccolti nella parte del questionario relativa alla *Provenienza e Tempi*.

Provincia di provenienza

La Provincia di residenza da cui deriva il maggior numero di lavoratori è risultata essere Pisa con il 70,4% (57 lavoratori), seguita da Livorno con 9,9% (8 lavoratori) e Lucca con l'8,6% (7 lavoratori). Firenze è presente con 1 lavoratori (1,2%), Massa-Carrara con 4 lavoratori (4,9) ed infine 4 persone provengono da fuori regione (4,9%).

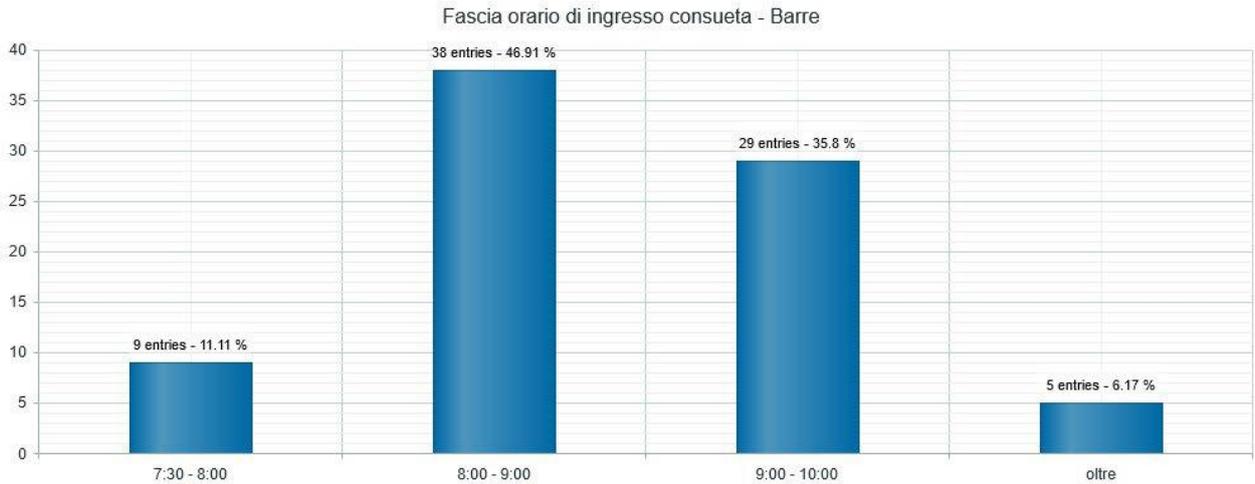


Se valutiamo la provincia di provenienza restringendo però il campo ai soli 49 dipendenti che hanno risposto al questionario (su 108 complessivi in forze all'INFN-PI) è risultato che 33 persone provengono dalla provincia di Pisa (67,4%), 6 dalla provincia di Livorno (12,2%), 5 da Lucca (10,2%), 2 da Massa-Carrara (4,1%) e 3 da fuori regione (6,1%).



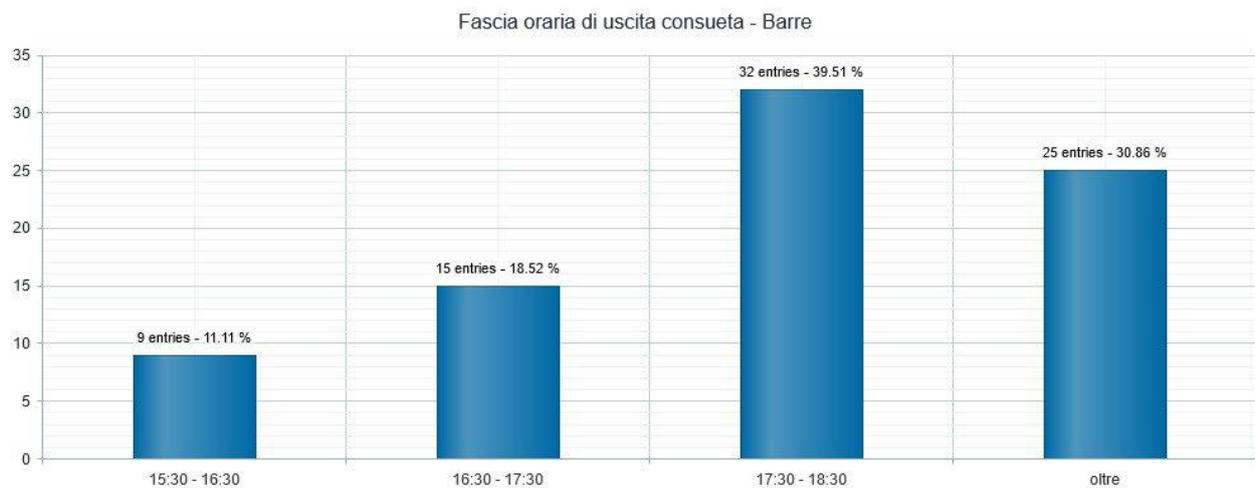
Orario abituale d'ingresso

L'orario d'ingresso abituale più utilizzato è risultato essere quello dalle 8:00 alle 9:00 con il 46,9% circa di preferenze espresse (38 entries), seguito da quello 9:00 – 10:00 con il 35,8% (29 entries). Oltre le ore 10 è preferito dal 6,2% circa (5 entries), mentre prima delle 8:00 è preferito dal 11,1% (9 entries) degli afferenti che hanno risposto al questionario.



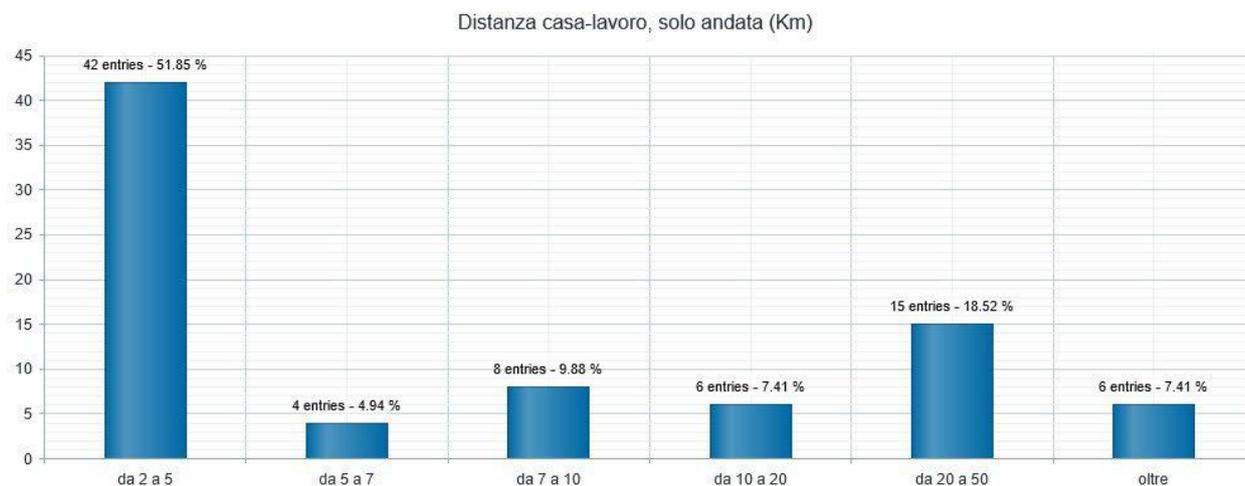
Orario abituale d'uscita

L'orario di uscita abituale, più utilizzato dagli afferenti che hanno risposto al questionario, è risultato essere quello dalle 17:30 alle 18:30 con il 39,5% (32 persone), seguito dalla fascia oraria oltre le 18:30 con il 30,9% (25 persone); la terza fascia è risultata essere quella dalle 16:30 alle 17:30 con il 18,5% (15 persone) ed a seguire l'ultima fascia per preferenza d'uscita, quella delle 15:30-16:30 con il 11,1% circa (9 persone).



Distanza Casa Lavoro

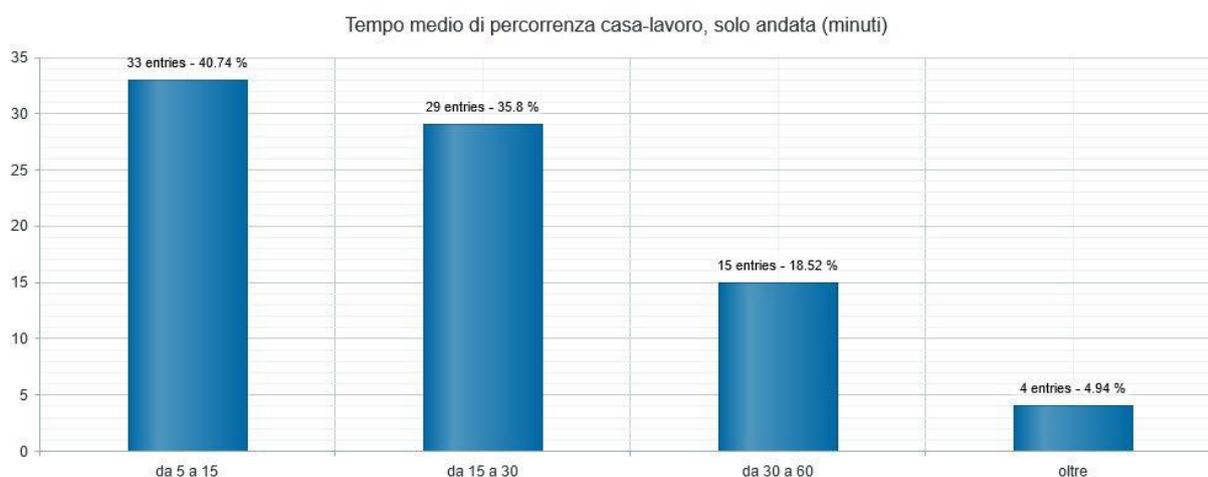
Questo quesito, strutturato per ricevere una risposta univoca è stato suddiviso in 6 fasce di distanza, in chilometri e riferito alla sola andata. I risultati degli afferenti che hanno risposto al questionario sono:



Gli afferenti, compresi in uno spostamento minore ai 5 chilometri sono risultati essere 42, con una percentuale del 51,85% e 39 persone oltre i 5 chilometri (48,15% del campione).

Tempo di percorrenza Casa Lavoro

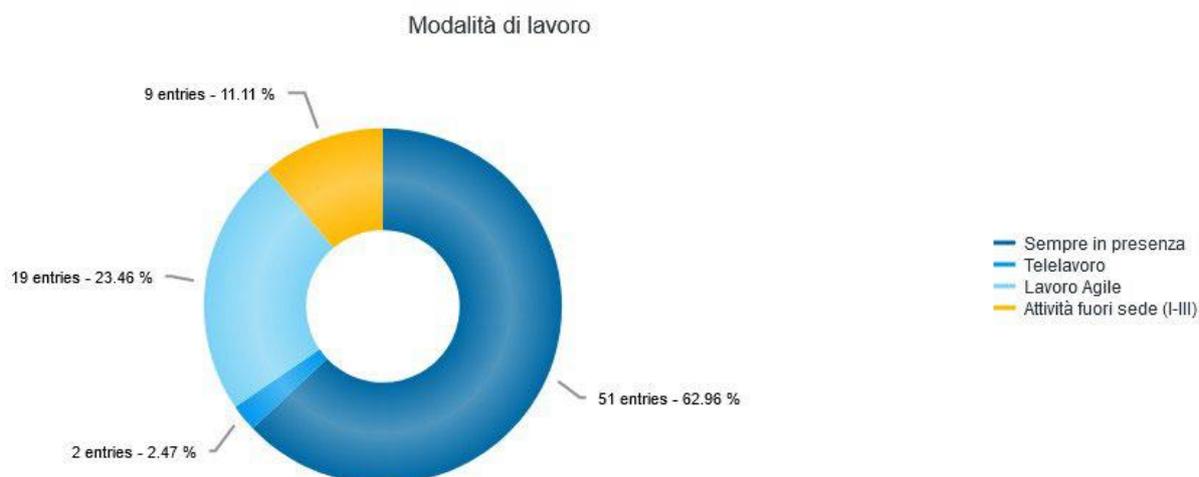
Analizziamo adesso il tempo necessario a ricoprire lo spostamento casa-lavoro (in minuti, solo andata):



33 lavoratori con il 40,7% del campione, ha dichiarato tra i 5 e 15 minuti il tempo necessario per raggiungere il lavoro, del tutto compatibile con l'uso della bicicletta; anche la seconda fascia di *tempo medio di percorrenza* compresa tra i 15 e i 30 minuti è stata scelta da 29 persone con una percentuale del 35,8%: sommando le prime due fasce orarie la percentuale di *tempo medio di percorrenza* arriva al 76,5%. Il *tempo medio di percorrenza* oltre i 40 minuti è stata selezionata da 19 lavoratori con il 23,5%.

Modalità di lavoro

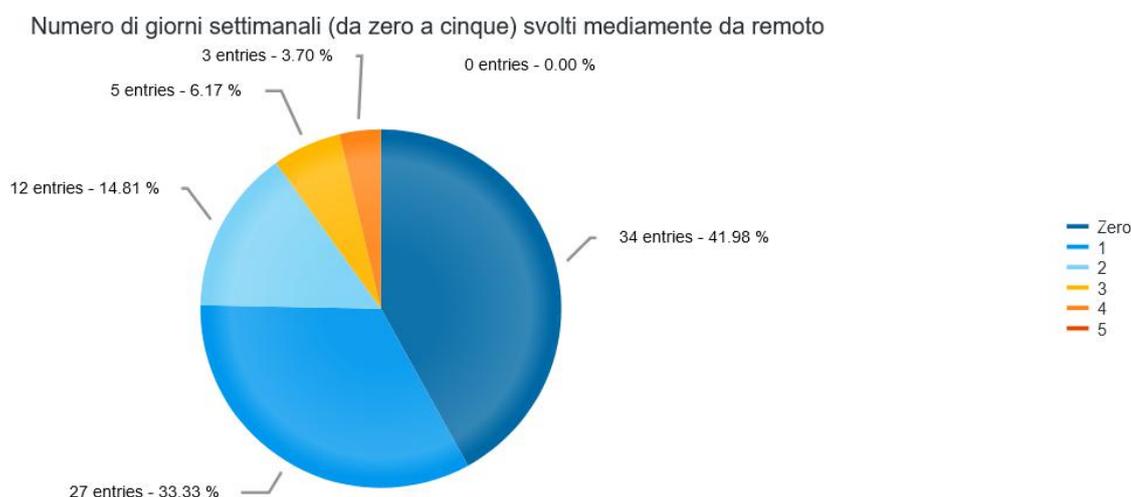
Il presente quesito ha chiesto agli afferenti quale fosse la propria modalità di lavoro tra *sempre in presenza*, *telelavoro*, *lavoro agile* o *attività fuori sede (I-III)*.



Le risposte degli afferenti che hanno risposto al questionario sono: 51 persone hanno dichiarato di lavorare *sempre in presenza* (63%), 2 persone mediante il *telelavoro* (2,5%), 19 persone attraverso il *lavoro agile* (23,5%) e 9 persone attraverso la modalità *Attività fuori sede* (11%).

Numero di giorni settimanali di lavoro svolti da remoto

Il presente quesito ha chiesto agli afferenti quale fosse il numero di giorni settimanali svolto in remoto, con possibilità di scelta, a risposta unica e obbligatoria, tra zero e cinque.



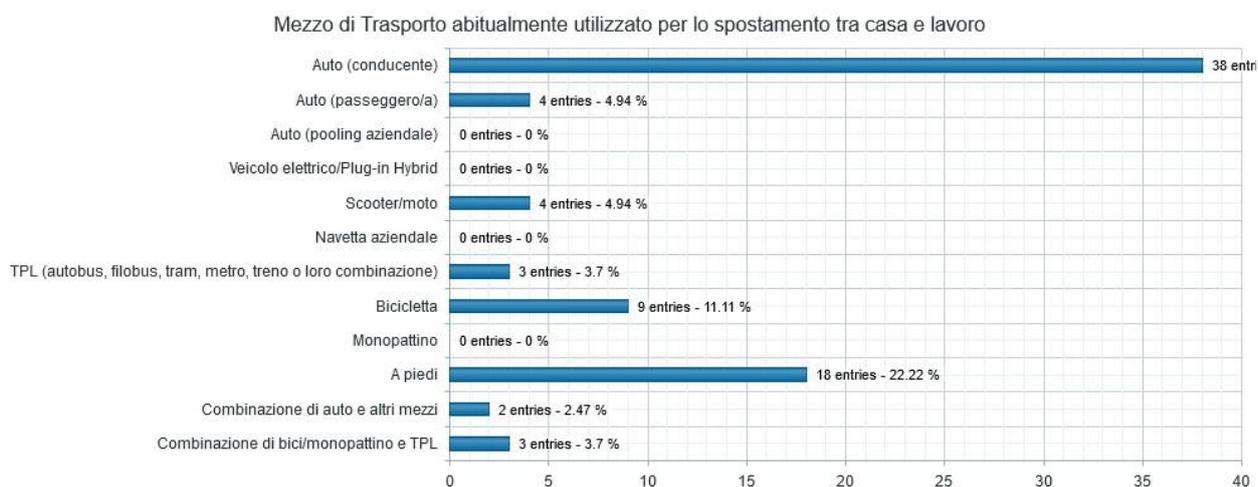
Le percentuali dei risultati ottenuti degli afferenti che hanno risposto al questionario sono: per *zero giorni* sono risultate 34 persone (42%), per *1 giorno* sono risultate 27 persone (33,3%), *2 giorni* 12 persone (14,8%), *3 giorni* 5 persone (6,2%), *4 giorni* 3 persone (3,7%), ed infine nessun afferente per tutti e cinque i giorni settimanali di lavoro svolto da remoto.

Occupiamoci adesso dell'analisi dei dati raccolti nella parte del questionario relativa alla *modalità di spostamento*.

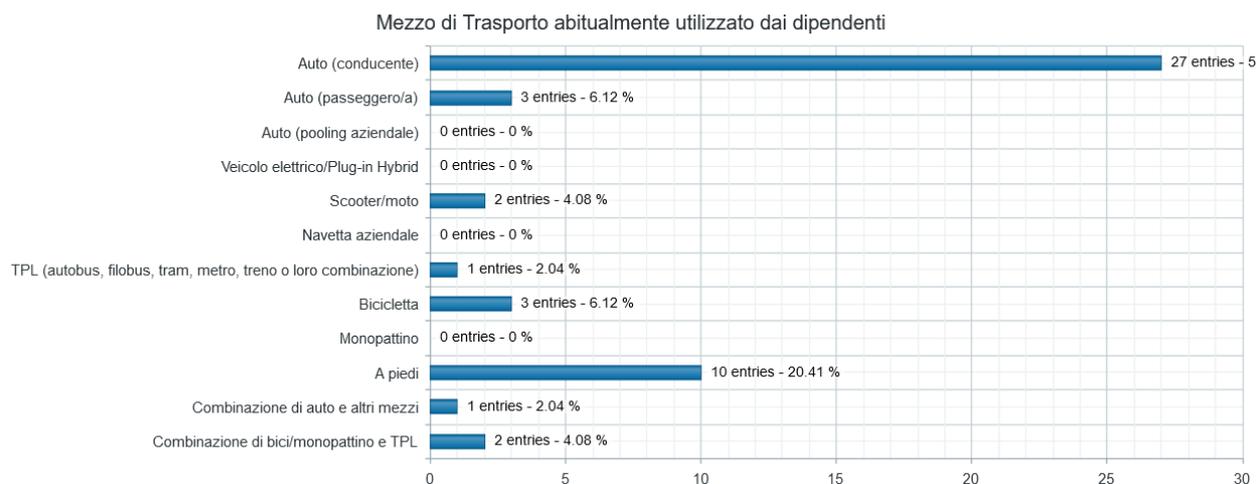
Mezzo utilizzato abitualmente per lo spostamento Casa Lavoro

Il presente quesito ha chiesto agli afferenti quale fosse il mezzo di trasporto abitualmente usato per raggiungere la sede di lavoro.

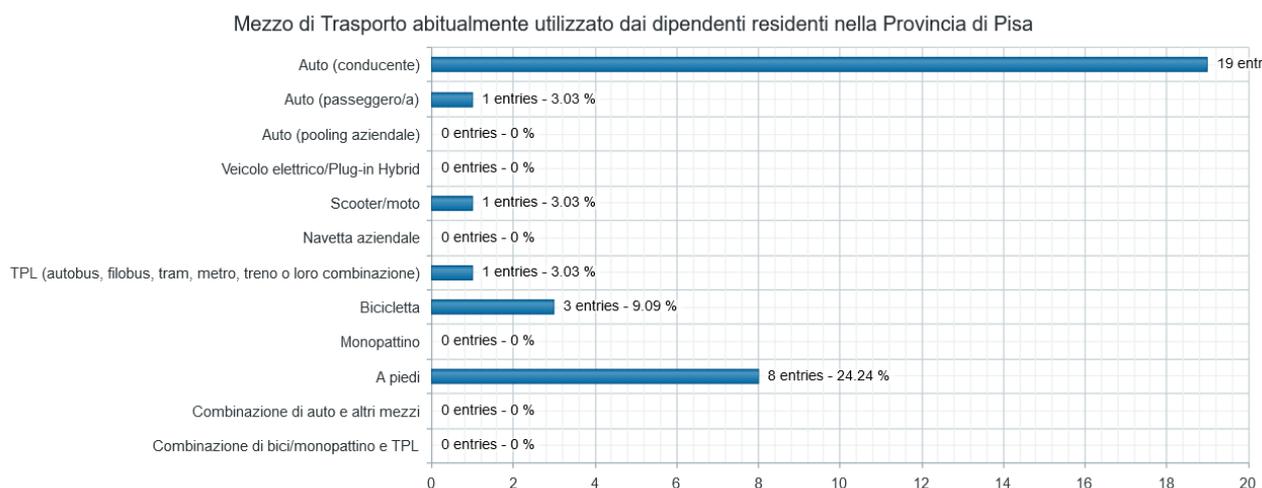
L'auto di proprietà (benzina/diesel) è risultato essere il mezzo di trasporto più utilizzato in assoluto dalle persone intervistate con una percentuale del 46,9% (38 entries), seguito dall'andare a piedi con il 22,2% (con 18 preferenze), dalla bicicletta di proprietà per il 11,1% (9 preferenze), scooter/moto come conducente 4,9% (4 preferenze). TPL è indicato da 3 preferenze a pari merito alla combinazione bici/monopattino e TPL (3,7%), ed infine, con 2 preferenze è indicata la combinazione auto/altri mezzi (2,5% circa). Nessun afferente dichiara di utilizzare veicoli elettrici (monopattini) o ibridi. Importante sottolineare anche il dato sull'uso dell'Auto come passeggero (Carpooling) menzionato da 4 utenti con una percentuale del 4,94%.



Analizzando i dati di spostamento e restringendo il campione ai soli dipendenti che hanno risposto al questionario (49 unità), ed i risultati ottenuti sono: l'auto di proprietà come conducente (benzina/diesel) risulta essere sempre il mezzo di trasporto più utilizzato in assoluto dai lavoratori dipendenti con una percentuale del 55,1% (27 entries), seguito dall'andare a piedi e bicicletta di proprietà con il 20,4% e 6,1% (con 10 e 3 preferenze) rispettivamente, scooter/moto come conducente 4,1% (2 preferenze). TPL è indicato da 1 preferenza a pari merito alla combinazione auto/altri mezzi (2,0%), ed infine, con 2 preferenze è indicata la combinazione bici/monopattino e TPL (4,1% circa). Nessun dipendente dichiara di utilizzare veicoli elettrici (monopattini) o ibridi. Importante sottolineare il dato sull'uso dell'Auto come passeggero (Carpooling) menzionato da 3 utenti con una percentuale del 6,1%.



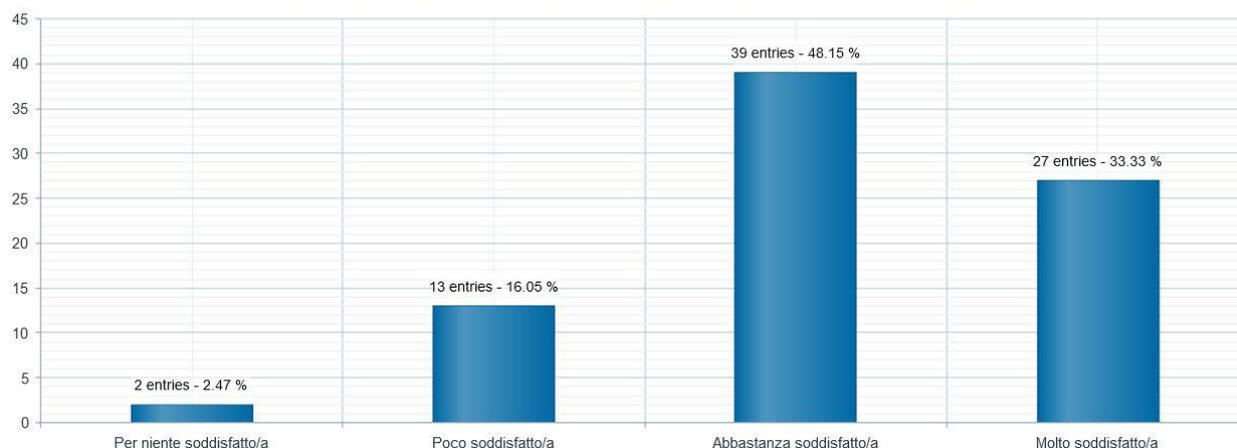
Abbiamo ulteriormente ristretto l'analisi dei dati di spostamento abituale Casa/Lavoro ai *dipendenti* residenti della sola *provincia di Pisa* ed è risultato che macchina e scooter sono ancora i mezzi più utilizzati per recarsi al lavoro; il dato deludente è quello relativo all'uso della bicicletta che per una città come Pisa, totalmente in piano e con 42 afferenti residenti entro i 5 Km e 33 afferenti con tempi di percorrenza entro i 15 minuti: è auspicabile un cambio di abitudini di questi lavoratori nella direzione della mobilità sostenibile. L'andare a piedi è di fatto il metodo più utilizzato tra quelli sostenibili, alternativo ai mezzi dotati di motore a combustione, per lo spostamento casa lavoro degli afferenti.



Grado di soddisfazione per il mezzo utilizzato abitualmente per lo spostamento Casa Lavoro

Il grafico che segue mostra il grado di soddisfazione per l'utilizzo il mezzo abitualmente utilizzato per venire al lavoro: gli 81 afferenti che hanno risposto al questionario sono molto soddisfatti per il 33,3%, soddisfatti per il 48,1%, poco soddisfatti per il 16% e per niente soddisfatti per il 2,5%.

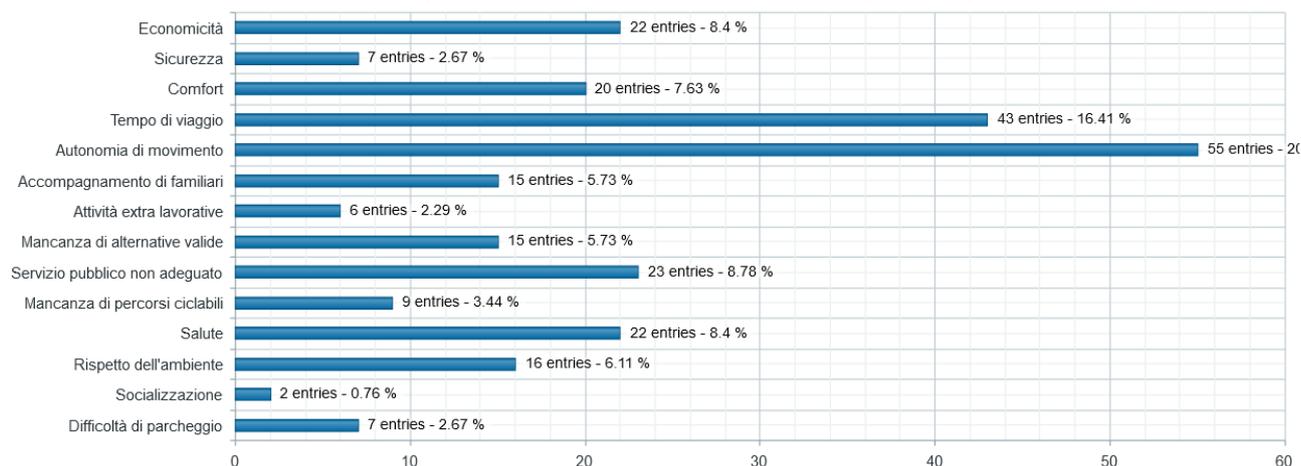
Esprimi il tuo grado di soddisfazione del mezzo di trasporto attualmente utilizzato.



Motivazione all'uso del mezzo abituale di spostamento Casa Lavoro

Questo quesito permetteva risposte multiple: i 262 entries registrati sono le risposte totali fornite dagli 81 afferenti che hanno risposto al questionario.

Motivazione per l'uso del mezzo abitualmente utilizzato - Risposte multiple



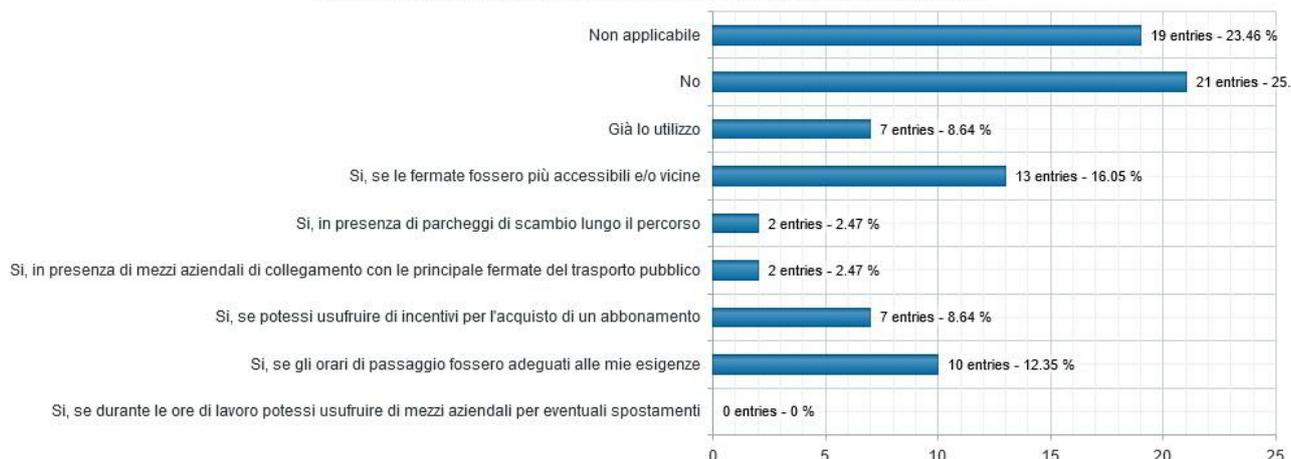
Analizzando le risposte ricevute, è evidente che la prima motivazione all'uso del mezzo abituale utilizzato per lo spostamento casa-lavoro è risultato essere *l'Autonomia di movimento* (21%), seguita da *Servizio pubblico non adeguato* (8,8%) e *Salute* e *Comfort* (7,6%): interessante notare l'aspetto economico, scelto dagli utenti come terza motivazione, a parimerito con *Salute*, all'8,4%.

Entriamo a questo punto nell'analisi dei dati raccolti nella parte del questionario dedicata alla *Propensione al Cambiamento*.

Uso del mezzo pubblico

Con questo quesito siamo andati a chiedere agli afferenti INFN-PI se fossero disposti ad utilizzare il Mezzo Pubblico per recarsi al lavoro ed a quali condizioni. Vediamo i risultati ottenuti:

Saresti disposto/a ad utilizzare il Trasporto Pubblico per venire al lavoro?

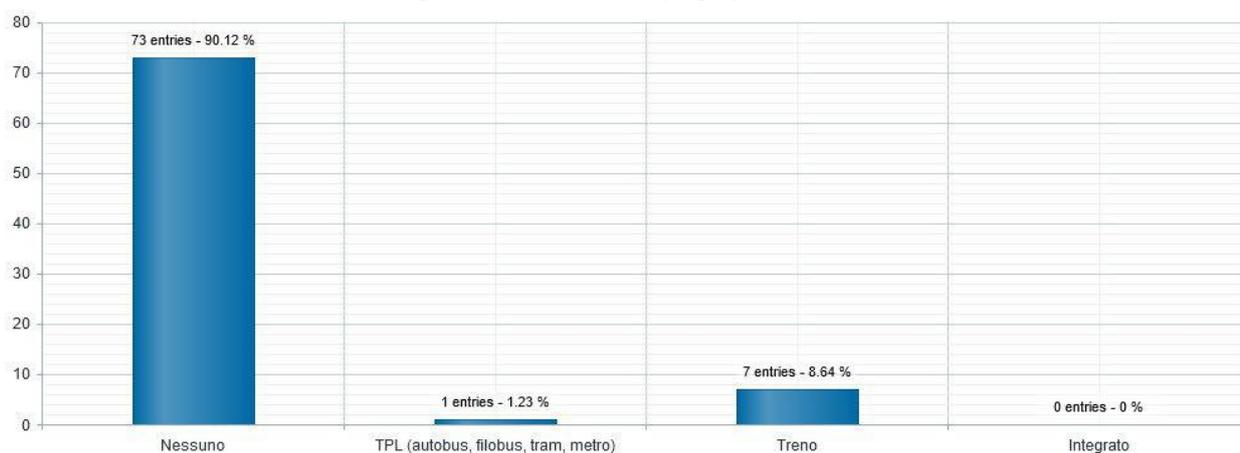


Dall'analisi dei dati ricevuti sono per un *no* secco 21 utenti con il 25,9% e 19 scelgono la voce *Non applicabile* con una percentuale del 23,5%: la somma dei voti negativi è quindi del 49,4% con 40 afferenti su 81 che hanno compilato il questionario. La scelta degli afferenti per il sì o per il sì condizionato vale 41 voti per una percentuale del 50,6%. Il mezzo pubblico si conferma concretamente una valida alternativa al mezzo privato a motore.

Quali dei seguenti abbonamenti utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro?

Abbiamo chiesto agli utenti INFN-PI se nell'anno 2022 avessero attivato degli abbonamenti per il *TPL*, *Treno* o *Integrato* per gli spostamenti casa-lavoro: le risposte sono state molto deludenti dato che il 90% degli 81 afferenti che hanno compilato il questionario ha risposto con un *Nessun* abbonamento utilizzato.

Quali dei seguenti abbonamenti utilizzati per gli spostamenti casa lavoro?



Spesa complessiva per l'utilizzo di mezzi pubblici in un anno.

Abbiamo chiesto agli afferenti INFN-PI l'ammontare della spesa sostenuta per l'utilizzo di mezzi pubblici durante l'arco dell'anno solare. I risultati sono stati: il 60,5% per zero spesa e 39,5% per importi che vanno da un euro fino agli oltre 350 euro complessivi annui.

Quale è la tua spesa complessiva (in euro) per l'utilizzo dei mezzi pubblici in un anno?



La bicicletta o Monopattino come mezzo abituale per lo spostamento casa lavoro

Abbiamo chiesto agli afferenti INFN-PI se fossero disposti a venire al lavoro con la bicicletta o con il monopattino elettrico. Vediamo i risultati:

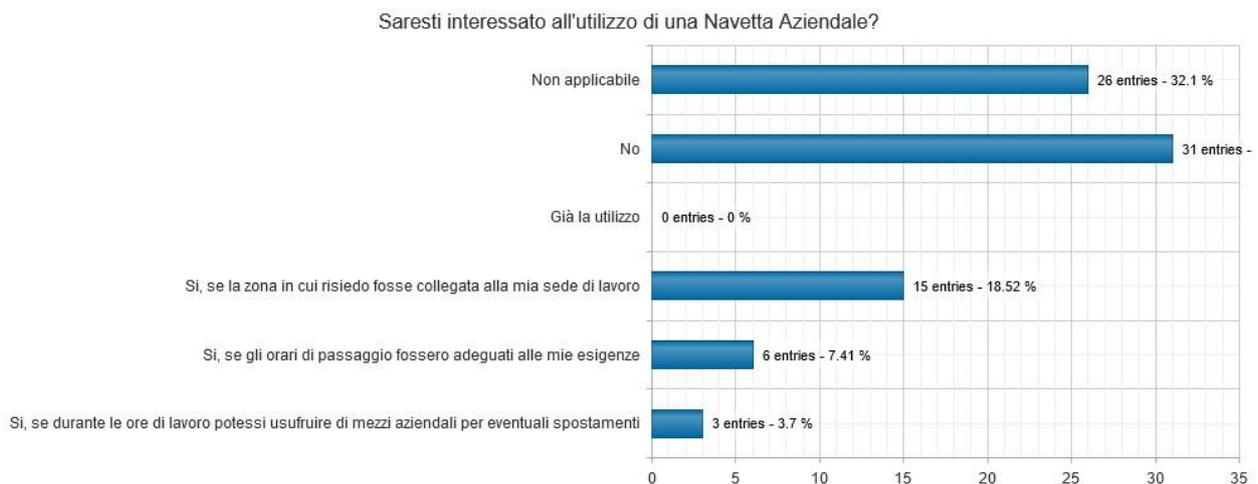
Il primo dato confortante arriva dalla risposta *già lo faccio* (21%), nella quale 17 persone hanno risposto che *abituamente utilizzano la bicicletta per recarsi al lavoro*. Una percentuale grande ha invece risposto con un *no secco* o *Non applicabile* con 18 entries e 25 entries rispettivamente (22,2% e 30,8%), anche se naturalmente questo dato contiene tutti i soggetti residenti fuori comune e quindi impossibilitati dalla distanza. Continuando ad analizzare i dati troviamo 6 preferenze, il 7,4% circa, che rispondono sì se la *bicicletta fosse offerta dall'INFN*. Una maggiore *qualità e diffusione delle piste ciclabili* sarebbe un ottimo incentivo per 8 persone (9,9%) come evidenziato dal questionario, ed anche se fossero *disponibili spogliatoi e docce* (2 entries, 2,5%). Altre persone sarebbero propense all'uso della bicicletta se potessero avere *rastrelliere riservate in sede*. Se sommiamo chi già utilizza la bici, con i sì condizionati, la percentuale di propensione all'uso della bicicletta in alternativa all'auto o allo scooter è davvero promettente: su 81 preferenze espresse, 38 (46,9%) sono positive e 43 (53,1%) negative.

Saresti interessato/a ad utilizzare la bicicletta/monopattino?



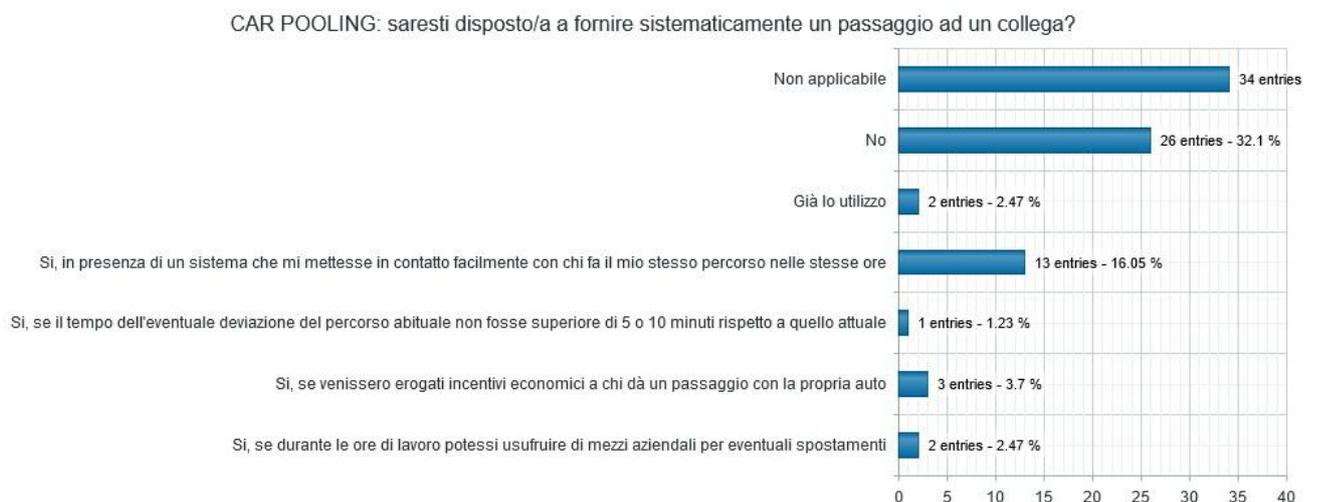
Navetta aziendale

Abbiamo chiesto agli afferenti INFN-Pi se fossero interessati all'utilizzo di una navetta aziendale di collegamento come mezzo per lo spostamento casa lavoro; vediamo i risultati ottenuti: le due voci *Non applicabile* e *no* secco sono le risposte preponderanti, con 57 utenti su 81 con una percentuale del 70,4%. I *si* condizionati riscuotono 24 preferenze con una percentuale del 29,6%: considerando la pandemia da Covid-19 ed il radicale cambio di abitudini di vita nella direzione di una minore promiscuità, il dato fa comunque ben sperare.



Uso del CAR-Pooling come conducente o passeggero

Abbiamo chiesto al nostro campione se fossero disposti ad effettuare il pooling (il collega che accompagna altri colleghi) sia come conducente sia come passeggero con questi risultati: il *no* secco raccoglie il 32,1% (26 preferenze) ed insieme alla voce *Non applicabile*, al 42% con 34 preferenze espresse, raccoglie un complessivo 74,1% di pareri negativi. Il *si* condizionato si attesta su 21 preferenze (su 81) con il 25,9%. Il Pooling, come per il quesito precedente, mostra numeri interessanti: considerando la pandemia da Covid-19 ed il radicale cambio di abitudini di vita nella direzione di una minore promiscuità, il dato ottenuto fa ben sperare.

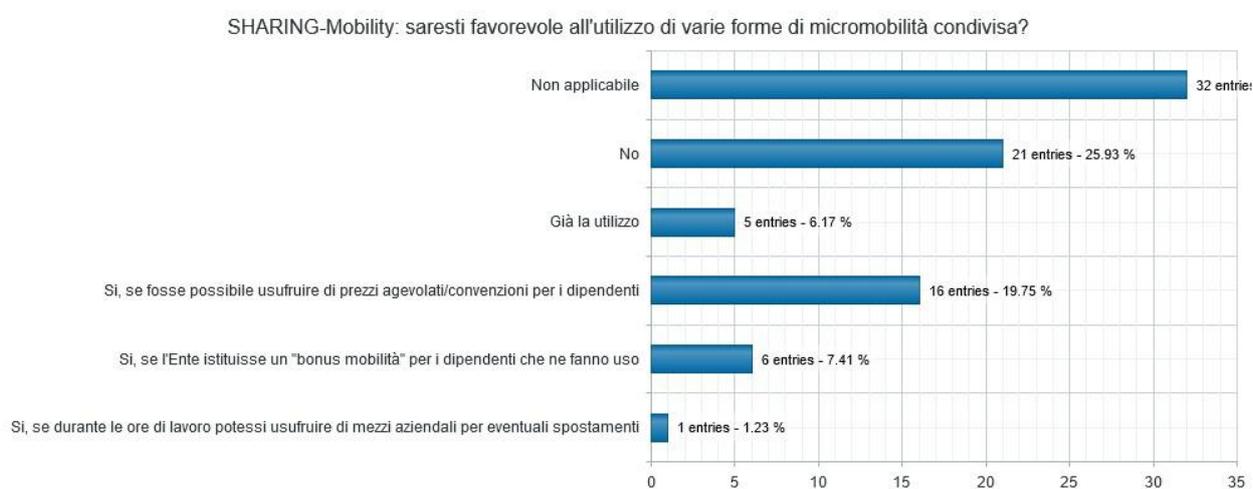


Uso dei monopattini e delle biciclette (micro-mobilità) in Sharing

La città di Pisa grazie a tre società private di sharing ha messo a disposizione dell'utenza un'interessante offerta di mezzi e offerte per i cittadini: monopattini elettrici, bici muscolari e biciclette elettriche.

Abbiamo chiesto al nostro campione di afferenti INFN se fossero disposti ad effettuare gli spostamenti con mezzi in SHARING al posto dell'auto o scooter privati. Vediamo i risultati:

Dal questionario si evince che cinque persone utilizzano *già* il monopattino o la bicicletta in sharing. Interessante notare che la propensione all'uso è auspicata da 23 preferenze (28,4%) nel caso di *piste ciclabili diffuse e sicure*. In questo specifico quesito il sostegno economico è auspicato dal 28,4% del campione. Su 81 preferenze espresse dagli afferenti 28 (34,6%) sono risultate essere a favore dello sharing-mobility come forma di micro-mobilità e 53 (65,4%) non a favore.



Interventi per il miglioramento della mobilità verso il luogo di lavoro

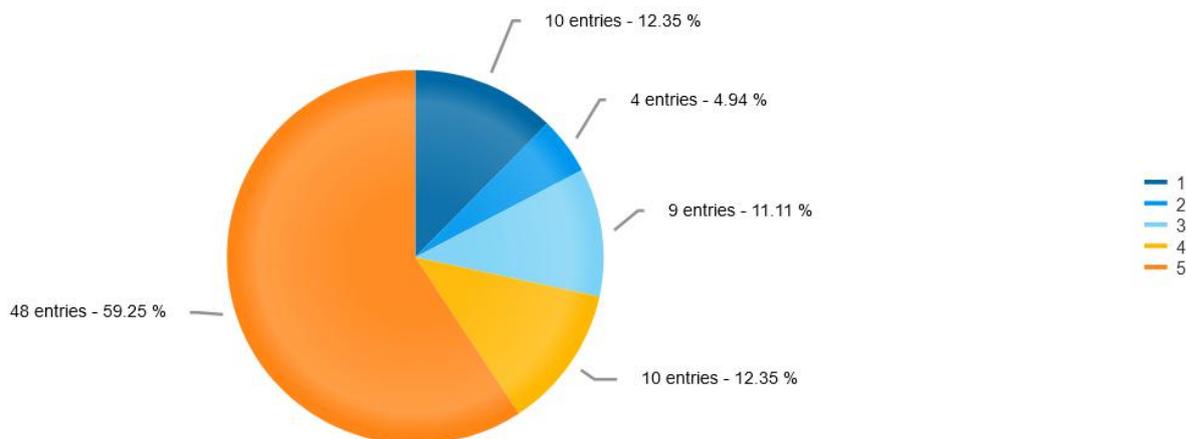
A questo punto del questionario abbiamo chiesto agli afferenti, su una scala da 1 a 5, quanto ritenessero importante un intervento in specifiche aree, per il miglioramento della mobilità verso il luogo di lavoro

Legenda: 1=nessuna-importanza, 2=poco-importante, 3=sufficientemente-importante, 4=abbastanza-importante e 5=molto-importante

Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sul Trasporto Pubblico come bus, metro o treno

Il primo grafico mostra quanto gli 81 afferenti, che hanno compilato il questionario, ritengano importante un intervento sul Servizio Pubblico per gli spostamenti casa lavoro. Essi esprimono il 59,2% (48 entries) per la voce *molto* importante, per il 12,3% (10 entries) per *abbastanza* importante, l'11,1% (9 entries) per *sufficientemente* importante e il 17,3% (14 entries) complessivamente per le risposte *poco* importante e importanza *nulla*. Un intervento sul TPL preso sommando le tre voci *molto*, *abbastanza* e *sufficientemente* importante, riceve un giudizio molto positivo con l'82,7% del campione.

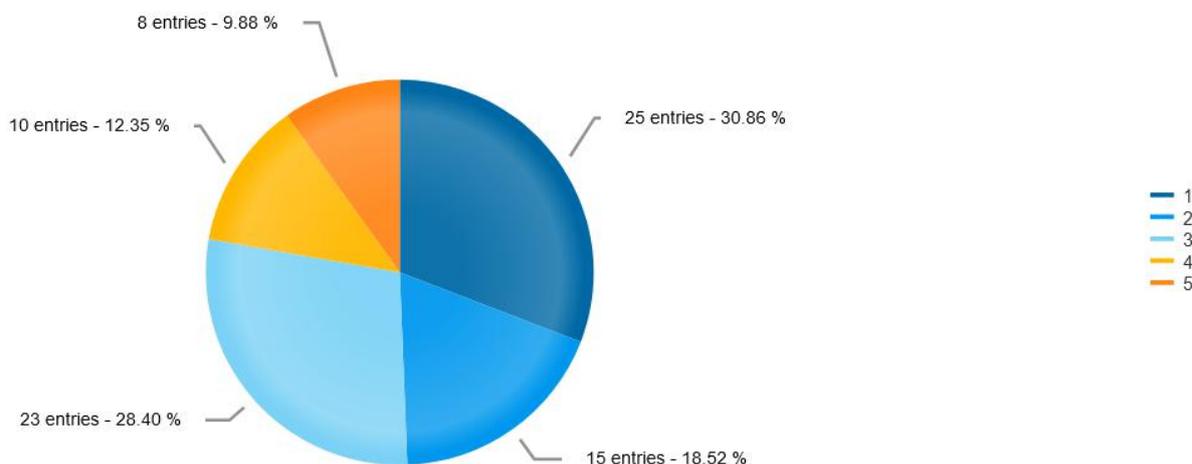
Da 1 a 5 quanto ritieni importante per la mobilità: Trasporto Pubblico (bus, metro, treno)



Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Mobilità collettiva (es. navetta aziendale)

Questo grafico mostra quanto gli 81 afferenti, che hanno compilato il questionario, ritengano importante un intervento sulla Mobilità Collettiva per gli spostamenti casa lavoro. Essi esprimono il 9,9% (8 entries) per la voce *molto* importante, per il 12,3% (10 entries) per *abbastanza* importante, il 28,4% (23 entries) per *sufficientemente* importante e il 49,4% (40 entries) complessivamente per le risposte *poco* importante e importanza *nulla*. La Mobilità Collettiva riceve un giudizio positivo per il 50,6% del campione.

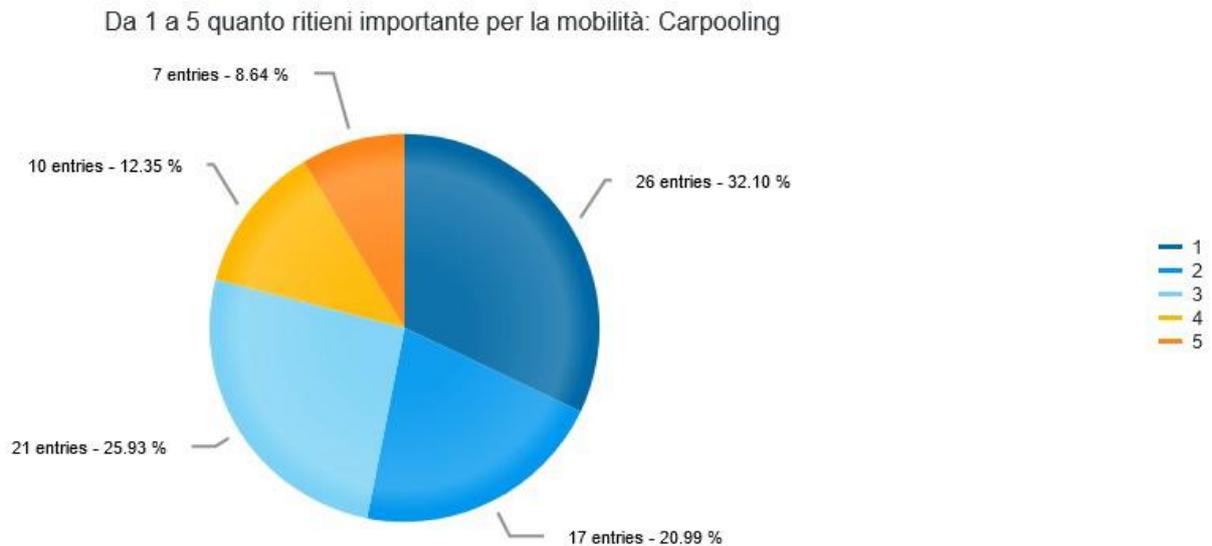
Da 1 a 5 quanto ritieni importante per la mobilità l'utilizzo della Navetta Aziendale



Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Mobilità Condivisa (Pooling)?

Il seguente grafico mostra quanto gli 81 afferenti, che hanno compilato il questionario, ritengano importante un intervento sulla Mobilità Condivisa (Pooling) per gli spostamenti casa lavoro. Essi esprimono l'8,6% (7 entries) per la voce *molto* importante, il 12,3% (10 entries) per *abbastanza* importante, il 25,9% (21 entries) per *sufficientemente* importante e il 53,1% (43 entries) complessivamente per le risposte *poco* importante e

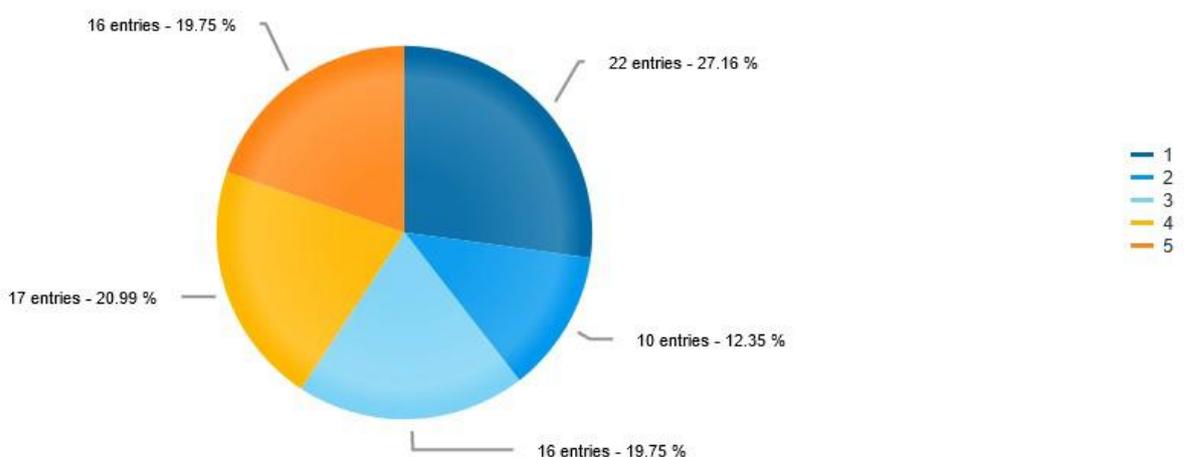
importanza *nulla*. La Mobilità Condivisa complessivamente riceve un buon giudizio positivo con il 46,9% dei consensi.



Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Mobilità Sharing (car, bike, scooter e monopattini)

Il seguente grafico mostra quanto gli 81 afferenti, che hanno compilato il questionario, ritengano importante un intervento sulla Mobilità in Sharing per gli spostamenti casa lavoro. Essi esprimono l'19,7% (16 entries) per la voce *molto* importante, il 21% (17 entries) per *abbastanza* importante, il 19,7% (16 entries) per *sufficientemente* importante e il 39,5% (32 entries) complessivamente per le risposte *poco* importante e importanza *nulla*. La Mobilità Condivisa complessivamente riceve un ottimo giudizio positivo con il 60,5% dei consensi.

Da 1 a 5 quanto ritieni importante per la mobilità: Sharing (car, bike, scooter, monopattini)

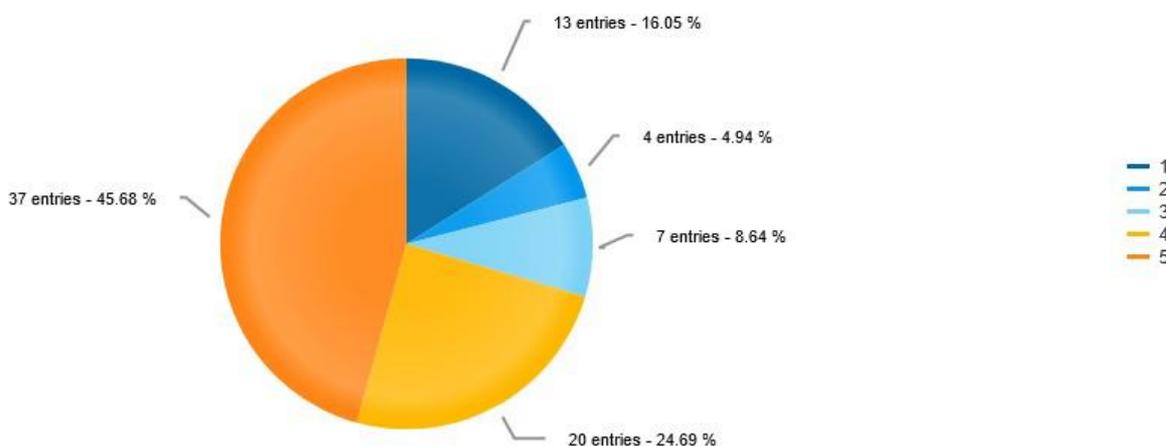


Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulle Piste Ciclabili

Il seguente grafico mostra quanto gli 81 afferenti, che hanno compilato il questionario, ritengano importante un intervento sulla costruzione o ammodernamento delle Piste Ciclabili per gli spostamenti casa lavoro. Essi

esprimono l'45,7% (37 entries) per la voce *molto* importante, il 24,7% (20 entries) per *abbastanza* importante, l'8,6% (7 entries) per *sufficientemente* importante e il 21% (17 entries) complessivamente per le risposte *poco* importante e importanza *nulla*. Un investimento sulle Piste Ciclabili Piste (nuove e ammodernamento) riceve un ottimo giudizio positivo con il 79% (64 utenti) dei consensi.

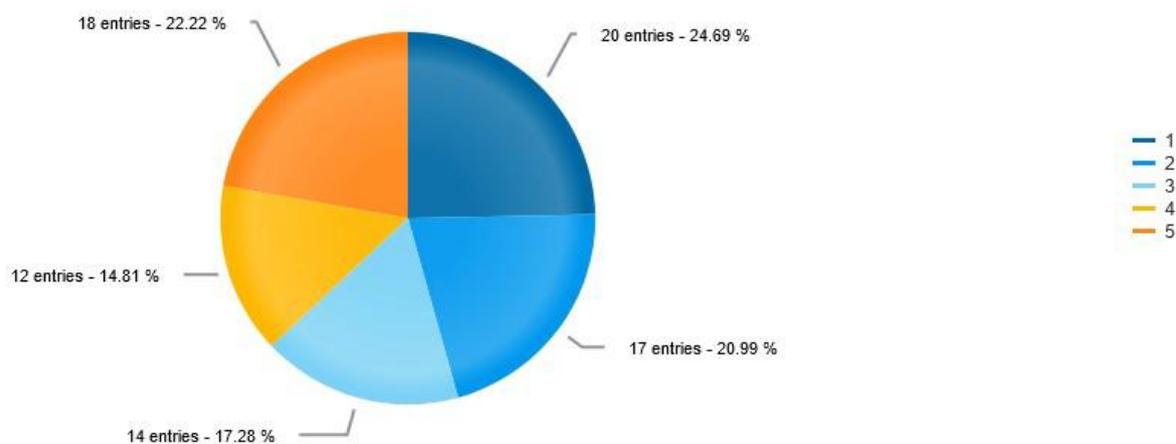
Da 1 a 5 quanto ritieni importante per la mobilità: piste ciclabili



Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulle Colonnine Elettriche di Ricarica

Il seguente grafico mostra quanto gli 81 afferenti, che hanno compilato il questionario, ritengano importante un intervento sulla costruzione di *Colonnine Elettriche di Ricarica* per i mezzi elettrici ad uso spostamento casa lavoro. Essi esprimono l'22,2% (18 entries) per la voce *molto* importante, il 14,8% (12 entries) per *abbastanza* importante, l'17,3% (14 entries) per *sufficientemente* importante e il 45,7% (37 entries) complessivamente per le risposte *poco* importante e importanza *nulla*. Un investimento sull'installazione di Colonnine Elettriche di Ricarica riceve un buon giudizio positivo espresso da 44 utenti con il 54,3% dei consensi.

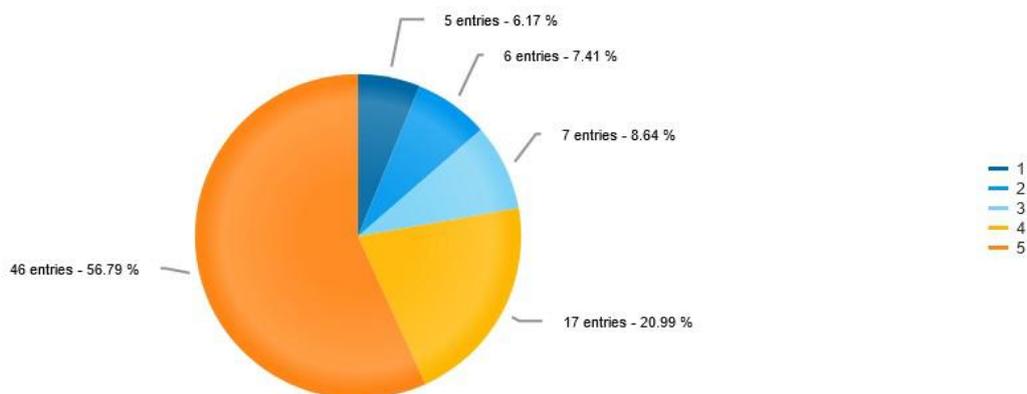
Da 1 a 5 quanto ritieni importante per la mobilità: colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici



Da 1 a 5 quanto ritieni importante un intervento sulla Sicurezza Stradale (marciapiedi, illuminazione e manto stradale)

Il seguente grafico mostra quanto gli 81 afferenti, che hanno compilato il questionario, ritengano importante un intervento sulla Sicurezza Stradale per lo spostamento casa lavoro. Essi esprimono l'56,8% (46 entries) per la voce *molto* importante, il 21% (17 entries) per *abbastanza* importante, l'8,6% (7 entries) per *sufficientemente* importante e il 13,6% (11 entries) complessivamente per le risposte *poco* importante e importanza *nulla*. Un investimento sulla Sicurezza Stradale riceve un ottimo giudizio positivo espresso da 70 utenti con l'86,4% dei consensi.

Da 1 a 5 quanto ritieni importante per la mobilità: intervento sulla sicurezza stradale (marciapiedi, illuminazione, manto stradale)



Il questionario adesso entra nella sezione che riguarda il *Lavoro da Remoto* sperimentato durante la pandemia da Covid19: essa ha inevitabilmente influenzato le nostre vite, le nostre abitudini di lavoro e di spostamento casa lavoro.

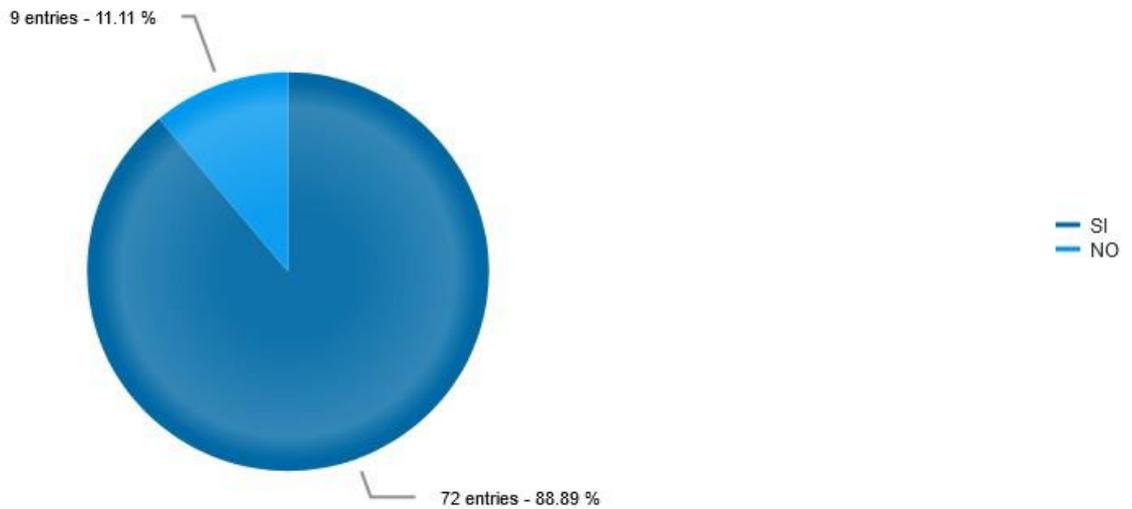
Forme di lavoro alternativo alla modalità in presenza

Causa pandemia da Covid-19, tutti noi siamo stati costretti a sperimentare in tempi brevissimi nuove forme di lavoro alternativo alla presenza fisica in sede, ampliando modalità esistenti come il telelavoro ed il Co-working e sperimentando nuove forme di lavoro alternative come lo Smart-Working. Con questa specifica sezione del questionario abbiamo chiesto agli afferenti se le varie tipologie di lavoro alternativo allo standard in presenza contribuiscono qualitativamente alla sostenibilità ambientale.

Lavoro in remoto, utile per la decongestione del traffico

Abbiamo chiesto ai nostri intervistati se ritenessero che, al fine della decongestione del traffico, della riduzione dei fattori climalteranti, del miglioramento della qualità della vita e della conciliazione casa/lavoro, il lavoro in remoto fosse da ritenersi utile. Vediamo i risultati ottenuti:

Ritieni che il lavoro in remoto sia da considerarsi utile al fine della riduzione del traffico?

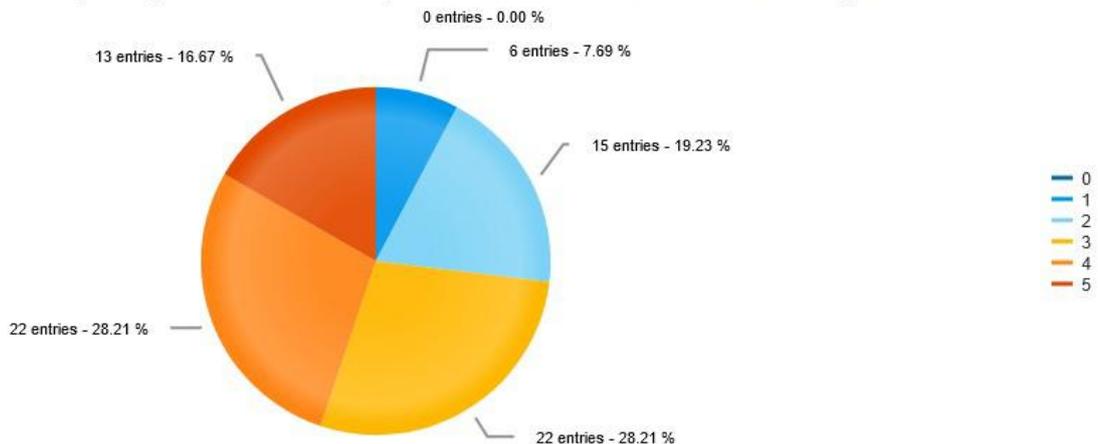


Il campione intervistato si è espresso a favore del lavoro in remoto come soluzione utile al miglioramento del traffico cittadino e della sostenibilità ambientale con l'88,9%, 72 preferenze espresse su 81 totali.

Valorizzazione da parte dell'Ente delle nuove forme di lavoro in remoto

Abbiamo chiesto al nostro campione di afferenti INFN-PI se secondo il loro giudizio (da 0=nessuno a 5=molto) l'Ente stia adeguatamente valorizzando le nuove modalità emergenti di lavoro in remoto (lavoro agile, telelavoro, attività fuori sede I-III), anche in applicazione della transizione digitale nella pubblica amministrazione e negli EPR. Vediamo i risultati:

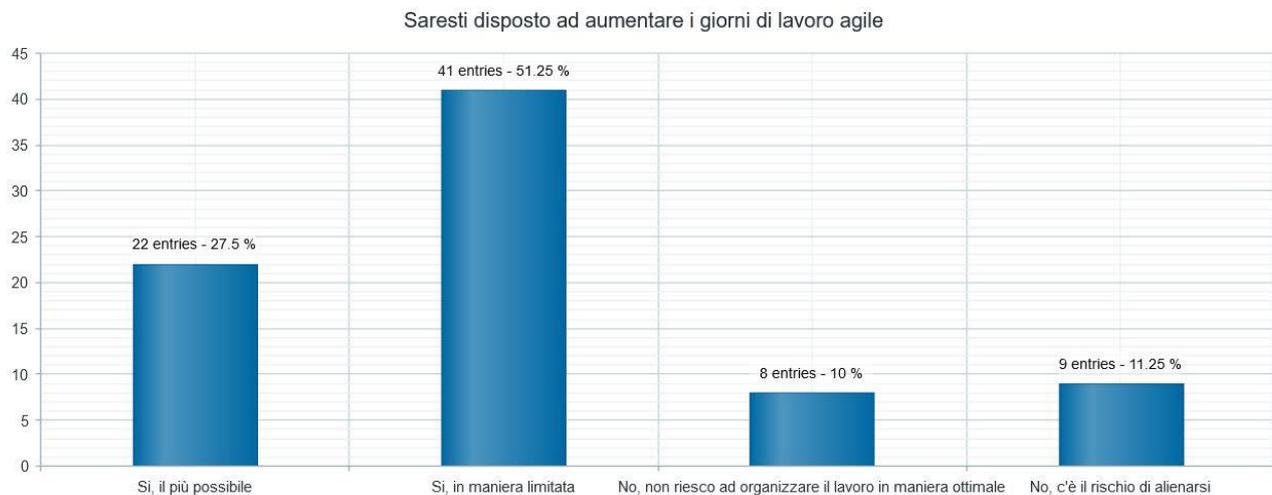
Su una scala da 0 a 5 esprimi il grado di soddisfazione per la valorizzazione del lavoro da remoto da parte dell'Ente



Il campione intervistato si è espresso positivamente sull'impegno dell'Ente a valorizzare le nuove forme emergenti di lavoro in remoto come soluzione utile al miglioramento della qualità della vita, della decongestione stradale e della sostenibilità ambientale. Le risposte da 3 a 5 (positive) sono il 73,1 %, con 57 preferenze espresse su 81 complessive. Gli utenti che ritengono invece che l'ente non si stia adeguatamente impegnando per la valorizzazione del lavoro da remoto sono il 26,9% (21 entries).

Saresti disposto ad aumentare i giorni di lavoro agile

Abbiamo chiesto al nostro campione di afferenti INFN se fossero disposti ad aumentare i giorni di lavoro da remoto. Vediamo i risultati:



Il campione intervistato sull'aumento dei giorni di lavoro da remoto, si è espresso a favore di un incremento con *sì*, *in maniera limitata* con 41 preferenze su 81 (51,3 %) e con *sì*, *il più possibile* con 22 preferenze su 81 (27,5 %); il *no*, nelle due condizioni possibili, ha ricevuto 17 preferenze espresse (21,3%). Complessivamente i *sì* hanno totalizzato il 78,7% con 63 preferenze su 81 espresse.

Proposte degli afferenti

Il questionario permette agli utenti un campo libero dove esprimere *proposte migliorative* al PSCL e al questionario presentato. Riportiamo integralmente tutte le idee ed opinioni espresse:

- *si potrebbe creare un canale chat su un'applicazione di messaggistica immediata che accolga i lavoratori disponibili ad organizzare un servizio di car pooling privato per gli spostamenti casa-lavoro);*
- *Potenziare le corse degli autobus (ogni 5 minuti nelle fasce di ingresso/uscita)*
- *Chiudere il centro storico alle auto*
- *Migliorare la fruizione del lavoro agile fornendo il telefono cellulare aziendale.*
- *Incentivare l'acquisto di auto elettriche installando colonnine di ricarica nel parcheggio, gratuite o a prezzi agevolati.*
- *(sono una dottoranda)*
I monopattini e le biciclette secondo me sono una soluzione ottimale ai vari problemi di trasporto su brevi tratte (o sullo step finale delle tratte lunghe con treno, macchina).
Io trovo più comoda l'idea di avere delle convenzioni con le compagnie di monopattini (BIT, Helbiz) e bici (ciclopi, ecc.) che quella di ottenere incentivi per l'acquisto di uno/a personale.
La loro comodità risiede in vari fattori: non avere pensiero circa eventuali furti e la disponibilità più o meno distribuita sul territorio.
Per lunghe tratte ovviamente incentivi per abbonamenti ai trasporti pubblici e car sharing sono le soluzioni migliori per l'ambiente, quindi le considero da super incentivare.

PSCL - Parte progettuale

Dall'incrocio delle informazioni fin qui raccolte, la parte progettuale del PSCL svilupperà le misure da proporre agli afferenti INFN per incentivare comportamenti virtuosi ad orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, al fine di decongestionare la città del traffico veicolare. La legge 179 del 12/05/20 ci propone le linee guida d'intervento organizzate in cinque ASSI:

ASSE 1 - Disincentivare l'uso individuale dell'Auto Privata

La nuova concezione di mobilità sostenibile sta prendendo forza tra i cittadini grazie all'informazione ed alla formazione; gli attualissimi cambiamenti climatici e i dati sull'inquinamento spingono verso un radicale cambiamento di paradigma.

La sostituzione dell'auto o scooter privato a favore di mezzi più eco-sostenibili è un passo faticoso per moltissime persone che, sulla spinta decennale della società dei consumi, hanno costruito e strutturato le proprie abitudini familiari su questi mezzi di trasporto; essi vengono considerati sicuri, affidabili, sempre disponibili e poco onerosi rispetto ai vantaggi ricevuti. Essi sono stati inoltre caricati di simbologie importanti nella nostra società ed elevati a status symbol, come indice di appartenenza a una classe socioeconomica elevata, o come dimostrazione di prestigio sociale; tornare indietro e rimodulare la necessità di spostamento con la sostenibilità ambientale sarà la sfida dei prossimi anni.

La disincentivazione del mezzo privato passa inesorabilmente attraverso soluzioni realistiche, economicamente vantaggiose, versatili e snelle. Vediamone alcune:

Pooling

Il collega che passa a prendere il collega è già una soluzione attuata dagli afferenti INFN: dal sondaggio effettuato abbiamo riscontrato che il pooling è utilizzato da 2 persone tra autisti e passeggeri (2,5%); esso potrebbe essere ampliato da ulteriori 19 utenti (+23,5%) se si concretizzassero certe condizioni, come *un software di contatto con altre persone* (anche esterne all'INFN stesso) *che effettuano lo stesso percorso*, se potessero usufruire di *mezzi alternativi per eventuali spostamenti*, se il *tempo di spostamento non fosse superiore di 5, 10 minuti rispetto a quello attuale e se durante le ore di lavoro potesse usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti*. Ad oggi il *no netto* si attesta al 32,1% con 26 preferenze espresse da sommare alla voce *Non applicabile* con 34 preferenze ed il 42% per un totale di 60 utenti su 81 con una percentuale negativa importante al 74,1%, mentre *sì condizionato* si attesta su 21 preferenze (su 81) con il 25,9%. Il Pooling mostra numeri interessanti: considerando la pandemia da Covid-19 ed il radicale cambio di abitudini di vita nella direzione di una minore promiscuità, il dato ottenuto fa ben sperare.

Biciclette di proprietà

La diffusione di percorsi ciclabili ben mantenuti ed illuminati, svincolati da mezzi pesanti e pericolosi, dotati di cartellonistica orizzontale e verticale specificatamente sviluppata per le biciclette, sicuri ed ininterrotti sarebbero sicuramente di incentivo al loro utilizzo come evidenziato dal quesito *specifico, un investimento sulla Sicurezza Stradale*, che riceve un ottimo giudizio positivo espresso da 70 utenti con l'86,4% dei consensi.

Dall'analisi dei dati del questionario risulta che per quanto riguarda l'uso della bicicletta (o monopattino) privata di proprietà del lavoratore come mezzo abituale per lo spostamento casa lavoro, 17 persone dichiarano

già di farlo (21%) e 21 preferenze (25,9%) sono state espresse a favore dell'utilizzo nel caso si realizzassero certe condizioni come la *diffusione delle piste ciclabili* sicure e mantenute, *bici fornite dall'amministrazione*, possibilità di *spogliatoi e docce*, aiuto economico per l'*acquisto dell'equipaggiamento*, *assicurazioni contro il furto* e più in generale maggiore sicurezza garantita durante le sosta delle biciclette in luoghi riparati e tutelati sia presso il luogo di lavoro sia presso i nodi di interscambio come stazioni ferroviarie o fermate autobus. Ad oggi il *no netto* si attesta al 22,2% con 18 preferenze espresse in aggiunta alla voce non applicabile espressa da 25 utenti con una percentuale del 30,8% per un dato complessivo negativo all'uso della bicicletta del 53% con 43 utenti su 81. Complessivamente il dato a favore dell'uso della bicicletta per lo spostamento casa lavoro si attesta all'ottimo risultato del 47%.

L'auspicata futura disponibilità di specifici fondi (*INFN-Mobility Management*) a disposizione dei dipendenti per l'aiuto ***all'acquisto di biciclette muscolari*** (contributo stimato di circa 100-300 euro a bicicletta) o ***elettriche*** (contributo stimato di circa 1000 euro a bicicletta) e *dotazioni sportive*, come vestiario, casco e parti di ricambio, sarebbe un ottimo incentivo all'ulteriore diffusione di questo mezzo di mobilità sostenibile per gli spostamenti casa lavoro; sicuramente i 42 afferenti che hanno dichiarato di abitare entro i 5 chilometri dal posto di lavoro e i 62 afferenti che hanno dichiarato di abitare entro i 30 minuti dal posto di lavoro, potrebbero essere allettati da questa opportunità.

Sharing

Monopattini elettrici e biciclette muscolari sono già da tempo presenti sul territorio Pisano offerte da tre aziende private: BitMobility, Helbiz e Pisamo. Da aprile 2022 Pisa ha a disposizione il servizio di sharing integrato da 300 biciclette elettriche della RideMovi. Dal questionario risulta che per quanto riguarda l'uso della bicicletta muscolare o monopattino elettrico in sharing come mezzo abituale per lo spostamento casa lavoro, 5 persone (6,2%) dichiarano *già di farlo* e 23 (28,4%) preferenze complessive sono state espresse a favore dell'utilizzo nel caso si realizzassero certe condizioni come la *diffusione di piste ciclabili sicure e mantenute*, *colonnine di ricarica più diffuse*, la *distribuzione più capillare* dei mezzi a disposizione (probabilmente riferito alle periferie cittadine), *aiuto economico sugli abbonamenti e prezzi calmierati* ed infine se il lavoratore potesse contare su *mezzi aziendali* nel caso di spostamenti per motivi lavorativi. Ad oggi il *no netto* si attesta sul 25,9% delle 21 preferenze espresse. La voce non applicabile si attesta al 39,5% con 32 utenti su 81. Complessivamente la parte di utenza favorevole all'uso dello Sharing si attesta sull'ottima percentuale del 34,56% con 28 utenti su 81.

L'interesse su questo specifico mezzo di trasporto è buono visto che già cinque persone dichiarano di utilizzarlo. Sarebbe interessante incentivarne l'uso garantendo ai dipendenti un aiuto economico per il pagamento di una quota di abbonamento mensile: prendendo ad esempio l'azienda *BitMobility* operante su Pisa, essa offre a circa 25 euro un abbonamento mensile con 2 sblocchi e 60 minuti per gli spostamenti: un ***contributo economico*** (con auspicati fondi *INFN-Mobility Management*) di 10-20 euro mensili per ogni dipendente, incentiverebbe significativamente l'utilizzo.

La nuova società *RideMovi* sbarcata a Pisa ad aprile 2022 con 300 bici elettriche offre tariffe a 0,19 euro al minuto (*queste le fasce previste*: 4.50 euro per 25 minuti (prezzo regolare 5 euro); 7.90 euro per 45 minuti (prezzo regolare 9 euro); 14.90 euro per 90 minuti (prezzo regolare 18 euro); 12.99 euro per la 30day membership (ogni 15 minuti l'utente pagherà 1 euro - www.intoscana.it/it/articolo/pisa-300-ebike-sharing-mobilita-sostenibile).

La spesa complessiva a copertura totale dei 108 dipendenti sarebbe una cifra compresa tra i 1000 euro/anno ai 2500 euro/anno circa.

ASSE 2 - Favorire l'uso del Trasporto Pubblico

Il trasporto pubblico, vero asse portante per la gestione della mobilità di grandi quantità di persone in modo ottimizzato, sconta anni di politiche incentrate sul mezzo privato. La città di Pisa, strutturata quasi totalmente per il trasporto su gomma (con la sola eccezione della rete ferroviaria), con poche corsie preferenziali, metropolitane di superficie, tram e autobus moderni e dimensionati, soffre nell'offrire servizi moderni e performanti: nelle ore di maggior congestione di traffico (entrata ed uscita da scuole o dal lavoro) è facile osservare autobus colmi di persone bloccate nel traffico automobilistico, impossibilitati al rispetto di orari e corse. Probabilmente l'acquisto di mezzi più piccoli e snelli da parte delle Aziende di Trasporto Pubblico Locale aiuterebbe la mobilità in un contesto cittadino così caotico e congestionato. È inoltre auspicabile la dotazione da parte delle Società di Trasporto Pubblico Locale di sempre più mezzi moderni ed aggiornati alle più moderne tecnologie antinquinamento e di sostenibilità ambientale come l'alimentazione a gas (metano o GPL) o elettrica.

La propensione dei cittadini all'uso del TPL passa sicuramente attraverso l'incentivazione economica: sconti e convenzioni sono da promuovere ed incentivare con risorse economiche da destinare alla Mobilità Sostenibile da parte degli Enti di Ricerca. La nostra proposta come INFN Pisa consiste nella ***richiesta di fondi da destinare al pagamento di una parte dell'abbonamento al TPL (con auspicati fondi INFN-Mobility Management)*** in misura di 200 euro/anno a dipendente a copertura del 50% dei 108 dipendenti INFN-PI, per un totale complessivo di circa 11000 euro/anno; questo finanziamento ci permetterebbe di far parte della convenzione stipulata tra Università, Scuola Normale Superiore, Scuola Superiore S. Anna e Comune di Pisa con l'Azienda di gestione del TPL.

Al fine di favorire l'uso del TPL è necessario sicuramente da parte delle società di gestione un salto di qualità dell'offerta ai cittadini in termini di modernità, di efficienza, di qualità, di pulizia, di sicurezza, di puntualità, di capillarità di affidabilità, di intermodalità e congruità con i costi europei rendendo facili i pagamenti elettronici in modo diffuso e sicuro, magari sviluppando una card unica dei servizi, migliorando la manutenzione dei mezzi circolanti, delle fermate e delle stazioni incrementando la presenza di personale staff.

Da parte del Comune di Pisa chiediamo che vengano introdotte risorse economiche per attività ed iniziative che contemplino incentivi economici delle persone che decidono di utilizzare il TPL (es. Mobilitando), sotto varie forme di premialità o scontistiche sugli abbonamenti stessi al TPL ed anche sull'acquisto di beni di consumo come libri e abbigliamento.

Chiediamo nuove piste ciclabili di qualità, diffuse ed illuminate, con segnaletica moderna ed integrate tra loro. Un buon punto di partenza potrebbe essere quello di valorizzare le piste già in essere con interventi di qualità atti a creare uno standard di alto livello (evitando di chiamare piste ciclabili semplici parti di corsia stradale delimitata da una striscia di vernice).

Incentivare la nascita di corsie preferenziali per il TPL evitando così la condivisione di spazi oramai congestionati e saturi con auto e scooter: pensare di mettere sulle stesse strade dai monopattini agli autobus, passando per le biciclette, ciclomotori, motocicli, auto camion di diversa stazza, è ad oggi, anacronistico.

ASSE 3 - Favorire la mobilità ciclabile e/o la Micro Mobilità

Come INFN Pisa, per favorire la mobilità ciclabile, possiamo trarre spunto direttamente dal nostro questionario, nel quale, oltre ad un dato confortante di persone che *abitualmente utilizzano la bicicletta per recarsi al lavoro (Già lo faccio, 21%)*, troviamo ulteriori persone che rispondono sì all'uso della bicicletta se questa fosse offerta dall'INFN, se ci fosse una maggiore qualità e diffusione delle piste ciclabili, se fossero disponibili spogliatoi e docce aziendali, se potessero usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti di lavoro, se potessero avere sconti sull'acquisto dell'equipaggiamento e ancora se potessero assicurare la propria bicicletta contro il furto.

- **Biciclette:** la sezione INFN di Pisa grazie al proprio Circolo Ricreativo dei Lavoratori (CRAL) ha già una dotazione di otto biciclette muscolari aziendali distribuite ai vari servizi interni e una bicicletta elettrica, del valore di circa 1.000 euro, acquistata su fondi CRAL-2021. La nostra proposta per questa specifica soluzione di mobilità sostenibile è quella di ***estendere ulteriormente la nostra dotazione di biciclette elettriche*** sia con fondi economici sullo specifico (ed auspicabile) capitolo di spesa *INFN Mobility Management*, sia su fondi CRAL. ***Per il 2022 è stata acquistata una seconda bicicletta elettrica del valore di circa 1.000 euro su fondi CRAL.***
- Nel 2022 è stata stipulata la convenzione nazionale tra INFN Nazionale e l'Azienda di *Car-sharing, Enjoy*.
- **Monopattini e biciclette in sharing:** l'INFN di Pisa si impegna a destinare fondi (*INFN-Mobility Management*, quando disponibili) per l'aiuto all'acquisto di abbonamenti mensili per biciclette e monopattini in sharing per i propri dipendenti.
- **Gli interventi:** per quanto riguarda gli interventi strutturali e di servizi ai propri lavoratori, l'INFN è indirizzata al recupero e l'organizzazione di spazi esterni con ***rastrelliere e pensiline di protezione contro gli agenti atmosferici*** ed anche spazi interni per garantire una maggiore sicurezza contro i furti e gli atti vandalici. La protezione delle biciclette dovrebbe essere garantita naturalmente non soltanto presso la sede lavorativa ma anche presso le stazioni di interscambio modale. La Sezione INFN di Pisa nel 2022 ha messo a disposizione ***un ulteriore locale adibito a spogliatoio con due docce calde per i propri ciclisti.*** Per il 2023 puntiamo alla messa in servizio ***di una stazione attrezzata per la manutenzione delle biciclette*** (gonfiaggio ruote e piccole riparazioni) ed anche alla ***realizzazione di un luogo interno, sicuro e protetto per il parcheggio delle bici*** degli afferenti.

ASSE 4 - Ridurre la domanda di mobilità

Da marzo 2020 causa Covid-19 gli afferenti INFN hanno potuto sperimentare forme lavorative di Co-working, Smart-working e Telelavoro in proporzioni numeriche e durata temporale mai sperimentate prima; per permettere ai propri dipendenti la prosecuzione del lavoro a distanza durante la pandemia, l'INFN di Pisa ha distribuito sufficiente e necessario materiale informatico.

- **SMART-Working:** l'INFN per tutto il perdurare della pandemia da Covid-19 ha sperimentato lo smart-working su 108 afferenti: esso ha permesso un notevole decongestionamento del traffico.
- **Co-working:** come emerso dal questionario esso è già oggi una realtà per un lavoratore INFN. Esso ha permesso lo svolgimento del proprio lavoro da una sede distaccata, presso un ufficio condiviso o area privata.
- **Telelavoro:** anch'esso è già una bella realtà per l'INFN di Pisa con diversi dipendenti che effettuano lavoro a distanza con questa modalità lavorativa.

Il questionario INFN Pisa utilizzato per la realizzazione di questo PSCL contiene tre specifici quesiti sul lavoro a distanza:

- Dal questionario: *al fine della decongestione del traffico, il lavoro in remoto è da ritenersi utile?* L'88,9% del campione ha risposto sì, e l'11,1% circa ha risposto no.
- Dal questionario: *in una scala da zero a cinque (0=nulla e 5=molto) in che misura ritieni che l'Ente stia valorizzando le modalità emergenti di lavoro da remoto?* Il 73,1% del campione ha risposto sì sommando le tre tipologie di risposte *molto*, *abbastanza* e in modo *sufficiente*, mentre il 26,9% ha risposto *poco* o *nulla*.
- Dal questionario: *saresti disposto ad aumentare i giorni di lavoro da remoto?* il 78,7% del campione ha risposto sì, il 21,3% ha risposto no.

ASSE 5 - Ulteriori Misure

L'INFN contempla nel proprio regolamento ed applica *l'Orario Flessibile*.

Per l'anno 2022/23 l'INFN-PI si attiverà per:

- *Sensibilizzazione del personale sulla mobilità sostenibile*
- *Corsi di formazione per lo staff di Mobility Management*
- *Adesione ad attività di mobilità sostenibile*

Tramite e-mail saranno pubblicizzate ai propri afferenti INFN App e siti web per la consultazione di orari di autobus e Treni. Attraverso la collaborazione con il Mobility Manager d'Area del comune di Pisa saranno inoltrate richieste per interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili ove necessari.

Presso l'INFN-PI è stata istituita la figura del Mobility Manager (protocollo AOO_PI-2021-0000414 in data 1-9-2021) e creata/attivata la casella di posta elettronica: *mobilitymanager@pi.infn.it*. Nel 2021 si è svolto il *corso di 8 ore per la formazione specifica di legge* del Mobility Manager in materia di Mobility Management. Nelle date del 7, 14, 21 e 28 giugno 2022 si è svolto il corso di aggiornamento di Mobility Management organizzato da SCRAT – Società di consulenza e Ricerca per l'Ambiente ed il Territorio di Euromobility - *www.scrat-srl.it*.

Per inizio 2023 è previsto un nuovo corso formativo di 32 ore.

L'INFN implementerà nel proprio spazio web, sia a livello nazionale centrale sia localmente un'apposita sezione di *Mobility Management* per la pubblicazione del proprio PSCL e di tutte le informazioni utili ai dipendenti in materia di Mobilità Sostenibile.

L'INFN di Pisa garantisce una totale e continuativa interlocuzione con il Mobility Manager dell'Università e degli altri Enti di Ricerca per la condivisione di competenze, progetti e convenzioni ed alla continua e fattiva collaborazione con il Mobility Manager d'Area del Comune di Pisa.

Valutazione dei benefici ambientali – carbon Footprint delle Sezione INFN-PI

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

È necessario stimare i benefici ambientali che si possono conseguire nell'arco di un anno con particolare attenzione al risparmio di emissioni di gas climalteranti come l'anidride carbonica, CO₂ (*impronta carbonica*). Abbiamo realizzato la stima della produzione di CO₂ degli afferenti per il loro viaggio casa lavoro: necessariamente sono state applicate al conteggio delle semplificazioni dovute alle **incertezze sul dettaglio dell'indirizzo di provenienza, delle presenze, del mezzo utilizzato, della qualità delle risposte degli afferenti** ed infine *dalla rappresentatività del campione raccolto con il questionario*.

<i>N. persone</i>	<i>Tonnellate di Emissioni CO₂</i>	<i>Media: Km/settimana</i>	<i>Media: Km/viaggio</i>	<i>N. alberi equivalenti*</i>
Stima relativa ai 49 dipendenti che hanno risposto al questionario	36,3	142,7	16,8	218
Stima relativa alla totalità dei questionari compilati (81)	47	123,6	15,6	282
Stima estesa a tutti gli afferenti INFN-Pi (417).	243	/	/	1.458

**Assumendo che un albero immagazzina circa 167 kg di CO₂ all'anno o 1 tonnellata di CO₂ all'anno per 6 alberi adulti.*

Conclusioni

Con questo PSCL dell'INFN di Pisa abbiamo voluto costruire un quadro complessivo e dettagliato della struttura dell'Azienda e dei servizi offerti al personale afferente, lo stato dell'offerta del TPL, le abitudini di spostamento dei lavoratori casa-lavoro ed anche l'analisi delle risorse disponibili per l'attuazione dei progetti individuati. Le abitudini di spostamento e la propensione al cambiamento sono stati ricavati attraverso l'analisi dei dati provenienti da un questionario inviato a tutto il personale afferente. La partecipazione al questionario ha avuto un duplice risultato: scarsa affluenza se riferito alla totalità del personale afferente (417 unità tra dipendenti ed associati) con soltanto il 19,3% di risposte, ma anche una buona affluenza se riferito al solo personale dipendente della sezione, con 49 partecipanti su 108, pari all' 45,4%.

Rimane inequivocabile la ridotta partecipazione all'indagine da parte di tutto il campione che evidenzia la necessità di un'azione di maggior coinvolgimento del personale al fine di poter avere un riscontro più dettagliato possibile. Su questo specifico aspetto ci viene in aiuto l'ASSE n. 5 delle linee guida della normativa (*Ulteriori Misure*), con la possibilità di effettuare corsi di sensibilizzazione ed istruzione in tema di mobilità sostenibile, fondamentali per un maggiore coinvolgimento del personale afferente su queste tematiche.

Principali richieste di finanziamento per la politica di Mobility Management 2022/23 dell'INFN-PI

I finanziamenti alle varie iniziative proposte dall'INFN-Pisa sono richiesti sugli auspicati fondi MITE-MIMS di Mobility Management, Decreto attuativo 12 maggio n.179 - (GU 124 del 26-05-2021) o su nuovi capitoli di spesa.

- **Incentivare e favorire tutte quelle forme di mobilità sostenibile alternativa** all'uso del mezzo privato come biciclette e monopattini in sharing, attraverso l'auspicata erogazione di fondi da impiegare per gli abbonamenti dei dipendenti (2500 euro/anno per la totale copertura dei 108 dipendenti). L'INFN Nazionale ha stipulato una convenzione a tariffe agevolate per tutte le sedi locali con la società **Enjoy**.
- **Bonus per favorire e sostenere il Car Pooling** tra afferenti (sono necessari circa 300 euro per abbonamenti ad App e servizi di coordinamento).
- **Bonus per l'acquisto di biciclette muscolari ed elettriche:** sarebbe auspicabile un contributo economico di circa 3.000 euro necessari all'acquisto di 3 biciclette elettriche d'Istituto e un ulteriore contributo economico di 3.000 euro per acquisto/contributo di biciclette di proprietà dei dipendenti, considerando almeno 150 euro per 20 utenti.
- Reperimento di **fondi da destinare a quote di abbonamento al TPL** che ci permetterebbe come INFN-PI di accedere alla convenzione stipulata tra l'Università di Pisa, la Scuola superiore S. Anna, la Scuola Normale Superiore e il Comune di Pisa con il gestore del TPL cittadino; per questa specifica istanza sono necessari almeno 11.000 euro/anno a copertura del 50% del personale dipendente per una quota di abbonamento al TPL urbano).
- **Organizzazione degli spazi esterni ed interni INFN** con rastrelliere e pensiline di protezione. Messa in esercizio di **docce con spogliatoi** per ciclisti e allestimento di **un'area per la piccola manutenzione delle biciclette:** richiesti 500 euro per l'acquisto del banco di lavoro e delle parti di ricambio delle biciclette.
- L'INFN di Pisa si attiverà, coordinata con la sede centrale di Frascati e le altre sezioni INFN sul territorio, per l'attivazione di corsi di informazione e sensibilizzazione per i propri afferenti e si impegna a **aderire ad attività ed iniziative in materia di Mobilità sostenibile**.
- **Formazione** per il Mobility Manager.
- Aggiornamento continuo dello specifico **spazio web di Mobility Management**.
- **Continua interlocuzione** con i Mobility Manager delle altre istituzioni cittadine e con il Mobility Manager d'Area del Comune di Pisa.
- **Diffusione ai nostri afferenti INFN del presente PSCL** e di tutte le informazioni e novità di mobilità sostenibile del territorio. È importante ricordare che la partecipazione dei lavoratori alla stesura di

questo PSCL non si esaurisce con la partecipazione iniziale al questionario, ma prevede un coinvolgimento attivo e continuativo nel tempo.

- **Monitoraggio costante del PSCL** da parte del Mobility Manager sull'efficacia delle misure implementate al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolano o rendano difficile l'attuazione. Il monitoraggio dovrà riguardare i benefici conseguiti, valutando i vantaggi per l'afferente, l'Azienda e la collettività.

Il totale dei finanziamenti *richiesti* per attività di Mobility Management per 108 dipendenti INFN-Pisa, ammontano a circa **20.000** euro per l'anno 2022/23.

Misure INFN di carattere Locale, Inter-Struttura e Nazionale per il 2022/2023

La tabella che segue riunisce le misure locali, di inter-struttura e nazionali, da promuovere e concretizzare nel 2023: le voci con la specifica dei costi sono da considerarsi gli investimenti minimi approvati in sede centrale e validi per tutte le Strutture INFN locali, ma ancora senza copertura economica.

Asse Strategico	Misura	Locale	Inter-struttura	Nazionale	Costi
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Studio di fattibilità 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 manager
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Pianificazione richiesta stalli dedicati al car sharing	X	X		effort mobility manager
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 manager
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Linee guida per spostamenti di servizio	X	X	X	effort mobility manager
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Rinnovo del parco auto della Sezione a favore dell'ibrido e/o dell'elettrico			X	effort mobility manager
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Rinnovo convenzioni leasing/acquisti parco auto della Struttura a favore dell'ibrido e/o 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 manager
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazioni con il gestore TPL, tramite il MM di area per acquisto di Carnet di viaggio modulati per le esigenze degli Smart Workers	X	X		effort mobility manager
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazioni con Università, altri Enti e MM di Area per miglioramento TPL	X	X		effort mobility manager

Asse Strategico	Misura	Locale	Inter-struttura	Nazionale	Costi
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazioni con Università, altri Enti per integrazione utilizzo navette aziendali	X			
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).	X			3k€ per struttura
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ'	Noleggio o acquisto di bike/e-bike 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 manager
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ'	Ciclo-sfida 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	X	X	X	Costo associativo nazionale (3€ euro a dipendente)
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ'	Interazione con il 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 (eventuale promozione/ adesione ad eventi)	X	X	X	3k€ per struttura

Asse Strategico	Misura	Locale	Inter-struttura	Nazionale	Costi
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Promozione e aggiornamento sito web portale mobilità	X		X	effort mobility manager
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Calcolo carbon footprint/advanced	X		X	effort mobility manager
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Raccolta e gestione dei dati raccolti nei questionari sulla mobilità del personale	X		X	effort mobility manager
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Sportello virtuale di ascolto: segnalazioni criticità, raccolta di idee, proposte e promozioni di iniziative	X			effort mobility manager
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Aggiornamento mobility manager PNF 2023 (docenze/missione)			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	Borse di studio sui dati della mobilità	X			10K€ (a borsa)
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Monitoraggio misure PSCL	X		X	effort mobility manager

ASSI STRATEGICI

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

~ . ~ . ~

Allegato 1 – Questionario 2022

Questionario proposto agli afferenti INFN-PI-2022.



INFN
Istituto Nazionale di Fisica Nucleare

Questionario sulla mobilità INFN-PI-2022

Cara/o ti chiedo solo pochi minuti del tuo tempo per compilare il seguente questionario che permetterà di acquisire le informazioni utili per analizzare il contesto e comprendere le esigenze di ciascuna/o al fine di ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro in modo sostenibile, massimizzando le risorse disponibili e delineando nuove opportunità.
I dati saranno acquisiti in forma anonima (come previsto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di privacy) e saranno utilizzati esclusivamente per i fini di cui sopra.
Grazie per la collaborazione!

(i campi con asterisco * richiedono una compilazione obbligatoria)

Pagina 1 di 6 - PROVENIENZA E TEMPI

17%

CAP di Residenza *

Comune di Residenza *

Provincia di Residenza *

Arezzo
 Firenze
 Grosseto
 Livorno
 Lucca
 Massa-Carrara
 Pisa
 Pistoia
 Prato
 Siena
 Fuori Toscana

Distanza casa-lavoro, solo andata (KM) *

da 2 a 5
 da 7 a 10
 da 20 a 50
 da 5 a 7
 da 10 a 20
 oltre

Fascia orario di ingresso consueta *

7:30 - 8:00
 9:00 - 10:00
 8:00 - 9:00
 oltre

Tempo medio di percorrenza casa-lavoro, solo andata (minuti): *

da 5 a 15
 da 30 a 60
 da 15 a 30
 oltre

Fascia orario di uscita consueta *

15:30 - 16:30
 17:30 - 18:30
 16:30 - 17:30
 oltre

Modalità di lavoro *

Sempre in presenza
 Attività fuori sede (I-III)
 Telelavoro
 Lavoro Agile

Specificare numero di giorni settimanali svolti mediamente da remoto: *

Zero 1 2 3 4 5



Istituto Nazionale di Fisica Nucleare

Questionario sulla mobilità INFN-PI-2022

Cara/o ti chiedo solo pochi minuti del tuo tempo per compilare il seguente questionario che permetterà di acquisire le informazioni utili per analizzare il contesto e comprendere le esigenze di ciascuna/o al fine di ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro in modo sostenibile, massimizzando le risorse disponibili e delineando nuove opportunità. I dati saranno acquisiti in forma anonima (come previsto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di privacy) e saranno utilizzati esclusivamente per i fini di cui sopra. Grazie per la collaborazione!

(i campi con asterisco * richiedono una compilazione obbligatoria)

Pagina 2 di 6 - MODALITA' DI SPOSTAMENTO

33%

MEZZO DI TRASPORTO ABITUALMENTE UTILIZZATO PER RAGGIUNGERE LA SEDE DI LAVORO *

- Auto (conducente)
- Auto (passaggero/a)
- Auto (pooling aziendale)
- Veicolo elettrico/Plug-in Hybrid
- Scooter/moto
- Navetta aziendale
- TPL (autobus, filobus, tram, metro, treno o loro combinazione)
- Bicicletta
- A piedi
- Monopattino
- Combinazione di bici/monopattino e TPL
- Combinazione di auto e altri mezzi

Valutazione della modalità di trasporto abituale: *

	Per niente soddisfatto/a	Poco soddisfatto/a	Abbastanza soddisfatto/a	Molto soddisfatto/a
Grado di soddisfazione	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Indicare la/le motivazione/i che ha portato alla scelta della modalità di spostamento *

- Economicità
- Sicurezza
- Comfort
- Tempo di viaggio
- Autonomia di movimento
- Accompagnamento di familiari
- Attività extra lavorative
- Mancanza di alternative valide
- Servizio pubblico non adeguato
- Mancanza di percorsi ciclabili
- Salute
- Rispetto dell'ambiente
- Socializzazione
- Difficoltà di parcheggio

Continue

[Previous](#)

Questionario sulla mobilità INFN-PI-2022

Cara/o ti chiedo solo pochi minuti del tuo tempo per compilare il seguente questionario che permetterà di acquisire le informazioni utili per analizzare il contesto e comprendere le esigenze di ciascuna/o al fine di ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro in modo sostenibile, massimizzando le risorse disponibili e delineando nuove opportunità.

I dati saranno acquisiti in forma anonima (come previsto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di privacy) e saranno utilizzati esclusivamente per i fini di cui sopra.

Grazie per la collaborazione!

(i campi con asterisco * richiedono una compilazione obbligatoria)

Pagina 3 di 6 - PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

50%

TRASPORTO PUBBLICO - Saresti disposta/o ad utilizzare il trasporto pubblico per lo spostamento casa-lavoro? *

- Non applicabile
- No
- Già lo utilizzo
- Sì, se le fermate fossero più accessibili e/o vicine
- Sì, in presenza di parcheggi di scambio lungo il percorso
- Sì, in presenza di mezzi aziendali di collegamento con le principali fermate del trasporto pubblico
- Sì, se potessi usufruire di incentivi per l'acquisto di un abbonamento
- Sì, se gli orari di passaggio fossero adeguati alle mie esigenze
- Sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti

Quali dei seguenti abbonamenti utilizzi per gli spostamenti casa-lavoro? *

- Nessuno
- TPL (autobus, filobus, tram, metro)
- Treno
- Integrato

Spesa complessiva per l'utilizzo di mezzi pubblici in un anno (euro) *

- Zero
- fino a 50
- da 50 a 100
- da 100 a 250
- da 250 a 350
- oltre 350

BICICLETTA/MONOPATTINO - Saresti disposta/o ad utilizzare la bicicletta/monopattino come mezzo per lo spostamento casa-lavoro? *

- Non applicabile
- No
- Già lo utilizzo
- Sì, in presenza di piste ciclabili
- Sì, se avessi disponibilità di spogliatoi e docce in sede
- Sì, se avessi disponibilità di rastrelliere riservate in sede
- Sì, se l'Ente mettesse a disposizione gratuitamente delle biciclette o dei monopattini
- Sì, se fosse possibile usufruire di convenzioni per l'acquisto di equipaggiamento
- Sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti

NAVETTA AZIENDALE - Saresti interessato all'utilizzo di una navetta aziendale di collegamento come mezzo per lo spostamento casa-lavoro? *

- Non applicabile
- No
- Già la utilizzo
- Sì, se la zona in cui risiedo fosse collegata alla mia sede di lavoro
- Sì, se gli orari di passaggio fossero adeguati alle mie esigenze
- Sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti

CAR POOLING - Saresti disposto/a a fornire sistematicamente un passaggio ad una/un collega con la tua auto e/o ricevere un passaggio da una/un collega condividendo le spese? *

- Non applicabile
- No
- Già lo utilizzo
- Sì, in presenza di un sistema che mi mettesse in contatto facilmente con chi fa il mio stesso percorso nelle stesse ore
- Sì, se il tempo dell'eventuale deviazione del percorso abituale non fosse superiore di 5 o 10 minuti rispetto a quello attuale
- Sì, se venissero erogati incentivi economici a chi dà un passaggio con la propria auto
- Sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti

SHARING MOBILITY - Saresti favorevole all'utilizzo di varie forme di micromobilità condivisa (car, bike, scooter, monopattino) per gli spostamenti casa-lavoro? *

- Non applicabile
- No
- Già la utilizzo
- Sì, se fosse possibile usufruire di prezzi agevolati/convenzioni per i dipendenti
- Sì, se l'Ente istituisse un "bonus mobilità" per i dipendenti che ne fanno uso
- Sì, se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti

Quanto ritieni importante per il miglioramento della mobilità verso il luogo di lavoro un intervento nelle seguenti aree? (1=nulla; 5=molto) *

	1	2	3	4	5
Trasporto pubblico (bus, treno, metro)	<input type="radio"/>				
Mobilità collettiva (navette aziendali)	<input type="radio"/>				
Mobilità condivisa (carpooling)	<input type="radio"/>				
Mobilità sharing (car, bike, scooter, monopattini)	<input type="radio"/>				
Piste ciclabili	<input type="radio"/>				
Colonnine di ricarica per veicoli elettrici	<input type="radio"/>				
Sicurezza stradale (marciapiedi, illuminazione, manto stradale)	<input type="radio"/>				

[Previous](#)



Istituto Nazionale di Fisica Nucleare

Questionario sulla mobilità INFN-PI-2022

Cara/o ti chiedo solo pochi minuti del tuo tempo per compilare il seguente questionario che permetterà di acquisire le informazioni utili per analizzare il contesto e comprendere le esigenze di ciascuna/o al fine di ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro in modo sostenibile, massimizzando le risorse disponibili e delineando nuove opportunità.

I dati saranno acquisiti in forma anonima (come previsto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di privacy) e saranno utilizzati esclusivamente per i fini di cui sopra. Grazie per la collaborazione!

(i campi con asterisco * richiedono una compilazione obbligatoria)

Pagina 4 di 6 - LAVORO DA REMOTO

67%

Al fine del decongestionamento del traffico, della riduzione dei fattori climalteranti, del miglioramento della qualità della vita e della conciliazione casa/lavoro ritieni che il lavoro da remoto (lavoro agile, telelavoro, attività fuori sede I-III) sia da ritenersi utile? *

- SI
- NO

In una scala da 0 a 5 in che misura ritieni che l'Ente stia valorizzando le modalità emergenti di lavoro da remoto (lavoro agile, telelavoro, attività fuori sede I-III), anche in applicazione della transizione digitale nella pubblica amministrazione e negli EPR? (0=nulla; 5=molto) *

	0	1	2	3	4	5
Grado di soddisfazione	<input type="radio"/>					

Saresti disposto/a ad aumentare i giorni di lavoro agile?

- Sì, il più possibile
- Sì, in maniera limitata
- No, non riesco ad organizzare il lavoro in maniera ottimale
- No, c'è il rischio di alienarsi

[Continue](#) [Previous](#)



Istituto Nazionale di Fisica Nucleare

Questionario sulla mobilità INFN-PI-2022

Cara/o ti chiedo solo pochi minuti del tuo tempo per compilare il seguente questionario che permetterà di acquisire le informazioni utili per analizzare il contesto e comprendere le esigenze di ciascuna/o al fine di ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro in modo sostenibile, massimizzando le risorse disponibili e delineando nuove opportunità.

I dati saranno acquisiti in forma anonima (come previsto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di privacy) e saranno utilizzati esclusivamente per i fini di cui sopra. Grazie per la collaborazione!

(i campi con asterisco * richiedono una compilazione obbligatoria)

Pagina 5 di 6 - ANAGRAFICA

83%

Età *

- 18 - 25 26 - 30 31 - 40
 41 - 50 51 - 60 61 - 70
 oltre

Genere *

- F M Altro
 Preferisco non rispondere

Contratto *

- Dipendente Associato Assegnista/Borsista
 Altro

Profilo *

- Tecnica/o amm.va/o Ricercatrice/ore Tecnologa/o
 Altro

Suggerimenti e osservazioni:

Continue

[Previous](#)