



Istituto Nazionale di Fisica Nucleare



PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO

INFN – SEZIONE DI ROMA
EDIZIONE DICEMBRE 2024

SABINA PELLIZZONI - MOBILITY MANAGER

mobilitymanager@roma1.infn.it

Sommario

Premessa	- 2 -
L'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare	- 4 -
La sezione INFN di Roma	- 5 -
Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)	- 6 -
<i>La metodologia</i>	- 6 -
1. <i>Fase informativa e di analisi</i>	- 7 -
1.1 <i>Analisi del questionario</i>	- 8 -
a) <i>Provenienza e tempi di percorrenza</i>	- 9 -
b) <i>Spostamenti casa-lavoro</i>	- 10 -
b.1) <i>Carbon footprint della Sezione di Roma</i>	- 12 -
c) <i>Propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro</i>	- 13 -
d) <i>Lavoro da remoto</i>	- 18 -
e) <i>Anagrafica e attività lavorativa</i>	- 20 -
2. <i>Fase progettuale</i>	- 21 -
2.1 <i>Generatore di Misure di PSCL per il 2025</i>	- 21 -
3. <i>Fase di confronto</i>	- 22 -
4. <i>Fase attuativa</i>	- 23 -
5. <i>Fase di aggiornamento e monitoraggio</i>	- 23 -
Conclusioni	- 24 -

Premessa

L'attenzione alla sostenibilità e alla mobilità rappresenta una delle priorità principali del nostro tempo, come sottolineato dal Green Deal Europeo, che mira a rendere l'Europa climaticamente neutrale entro il 2050. In questo contesto, la mobilità sostenibile si configura come uno degli strumenti fondamentali per affrontare il cambiamento climatico, riducendo le emissioni inquinanti e promuovendo soluzioni di trasporto più efficienti e meno impattanti.

In Italia, il trasporto su strada continua a essere una delle principali fonti di emissioni di gas serra, contribuendo significativamente all'inquinamento atmosferico e acustico. Le stime dell'Agenzia Europea dell'Ambiente confermano le gravi ripercussioni sulla salute pubblica, con un elevato numero di morti premature attribuibili alle polveri sottili e agli ossidi di azoto. Tuttavia, gli effetti della pandemia di COVID-19 hanno offerto uno spunto di riflessione, evidenziando i benefici ambientali derivanti dalla riduzione del traffico e incentivando modalità alternative di lavoro e spostamento.

In risposta a queste sfide, il legislatore italiano, con il Decreto Rilancio del maggio 2020, ha introdotto l'obbligo per enti pubblici e aziende con specifiche caratteristiche dimensionali di dotarsi di un Mobility Manager aziendale e di un Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). Questo strumento, obbligatorio per le unità locali con oltre 100 dipendenti situate in centri urbani di rilevante dimensione, mira a pianificare e promuovere soluzioni di mobilità sostenibile per i dipendenti, tenendo conto delle loro esigenze, dello stato delle infrastrutture e delle offerte di trasporto disponibili.

Il PSCL della Sezione INFN di Roma, in linea con le direttive ministeriali, si propone di contribuire a uno shift modale verso forme di trasporto collettivo, condiviso o a ridotto impatto ambientale. Attraverso un approccio olistico basato sulla strategia *"Avoid-Shift-Improve"*, il piano punta a minimizzare l'uso del mezzo privato, promuovere soluzioni di mobilità sostenibile e migliorare la qualità della vita lavorativa del personale. Per perseguire tali obiettivi, il PSCL individua vantaggi concreti e misurabili che coinvolgono i dipendenti, l'organizzazione e la collettività.

I vantaggi per il dipendente possono essere così sintetizzati:

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

I vantaggi per l'organizzazione si possono declinare in:

- regolarità nell'arrivo dei propri dipendenti;
- possibilità di offrire un servizio utile e creare una condizione di maggiore socializzazione tra i dipendenti, con probabili guadagni in termini di produttività;
- aumento dell'accessibilità;

- razionalizzazione delle sedi con previsione di postazioni di co-working;
- rafforzamento dell'immagine aziendale aperta ai problemi ambientali e dei propri dipendenti.

I vantaggi sociali per la collettività si possono sintetizzare in:

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

Con l'edizione di dicembre 2024, la Sezione di Roma rinnova il proprio impegno per una mobilità sostenibile, adottando un modello di pianificazione partecipativa, mirata a rispondere alle necessità dei dipendenti e a promuovere una cultura della sostenibilità, in linea con gli obiettivi strategici dell'INFN e delle politiche nazionali ed europee.

L'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare

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

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

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

Oggi l'ente conta circa 6000 scienziati il cui contributo è riconosciuto internazionalmente non solo nei vari laboratori europei, ma in numerosi centri di ricerca mondiali.

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

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

La sezione INFN di Roma

La [Sezione di Roma](#) dell'INFN ha sede presso il Dipartimento di Fisica, edificio "Guglielmo Marconi" all'interno della "Sapienza" Università di Roma sita in Piazzale Aldo Moro 2.

È composta da 127 dipendenti appartenenti ai seguenti profili professionali:

Profilo professionale	Unità
Tecniche/ci - Amministrative/i	46
Tecnologhe/gi	31
Ricercatrici/ori	50
Totale dipendenti	127

Afferiscono alla Sezione 324 ulteriori collaboratori e associati, prevalentemente legati al mondo universitario così ripartiti:

Profilo professionale	Unità
Assegniste/i	23
Borsiste/i	2
Associate/i universitari o di altri Enti	299
Totale collaboratrici/ori e associate/i	324

Al 16 dicembre 2024¹ Il personale in forza presso l'INFN Sezione di Roma risulta pari a 451 unità.

¹ Dati forniti dall'Ufficio del Personale della Sezione INFN di Roma.

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

La metodologia

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

1. Fase informativa e di analisi

Questa fase è consistita in una indagine conoscitiva che ha permesso di raccogliere ed elaborare i dati ed analizzare le condizioni strutturali della Sezione.

La strutturazione di questa prima fase è stata fondamentale per definire la reale domanda di mobilità del personale, e rappresenta la base dati informativa su cui costruire il piano di azioni da implementare e proporre nella fase di confronto. Per l'anno 2024 si è deciso di sottoporre l'indagine al solo personale dipendente.

2. Fase progettuale

A seguito dell'analisi dei dati pervenuti, si sono elaborate delle proposte ed individuate misure di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato. Trattandosi della quarta redazione, è stato possibile analizzare i cambiamenti intervenuti grazie all'applicazione dei piani spostamenti casa-lavoro precedenti a seguito delle misure poste in essere, identificandone punti di forza e debolezza e predisponendo nuove strategie;

3. Fase di confronto:

È la fase volta a verificare la fattibilità degli interventi.

In questa fase esplorativa il Mobility Manager deve cercare innanzitutto un confronto operativo con il Mobility Manager d'Area ed eventualmente con i mobility managers che insistono sullo stesso territorio alla ricerca di sinergie costruttive. È inoltre indicato ottenere ex ante il consenso degli stessi dipendenti su eventuali misure che impattino significativamente sulle loro consuete modalità di spostamento. In questa edizione, il confronto costante tra tutti i mobility managers INFN diffusi sul territorio nazionale ha permesso di elaborare ed implementare ulteriori azioni condivise;

4. Fase attuativa

In questa fase si implementano le misure individuate attraverso la stipulazione di accordi, la pianificazione di azioni, la condivisione con gruppi di dipendenti "target" per programmi di intervento, la verifica delle risorse finanziarie necessarie all'attuazione delle misure. Nella fase attuativa del PSCL è stata posta particolare attenzione alla comunicazione e alla formazione per sensibilizzare i dipendenti sul tema della mobilità sostenibile. Si è individuato nei "bikers" il principale gruppo target della Sezione, a loro sono state rivolte le principali misure operative;

5. Fase di aggiornamento e monitoraggio

Questa fase prevede un lavoro costante di verifica dello stato di avanzamento delle misure individuate e la relativa valutazione dell'efficacia e fattibilità delle azioni intraprese o programmate.

1. Fase informativa e di analisi

La prima parte del PSCL è costituita dalla raccolta e analisi dei dati degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti della Sezione di Roma.

L'analisi del modello abituale di spostamento del personale dipendente si è basata sulla somministrazione di un questionario attraverso una piattaforma on-line dell'INFN in grado di garantire l'anonimizzazione dei dati e nel rispetto dei requisiti minimi indicati dalle linee guida del ministero della transizione economica.

Il divieto di accesso veicolare all'interno della Sapienza Università di Roma, intervenuto nel corso del 2023, è stato parzialmente mitigato nel 2024 grazie a un nuovo accordo che, consentendo un accesso seppur parziale, ha reso più agevole la mobilità del personale.

Il campione statistico rilevato è così composto:

Inquadramento	Unità di personale	N. risposte	Percentuale
Dipendenti	127	58	46%

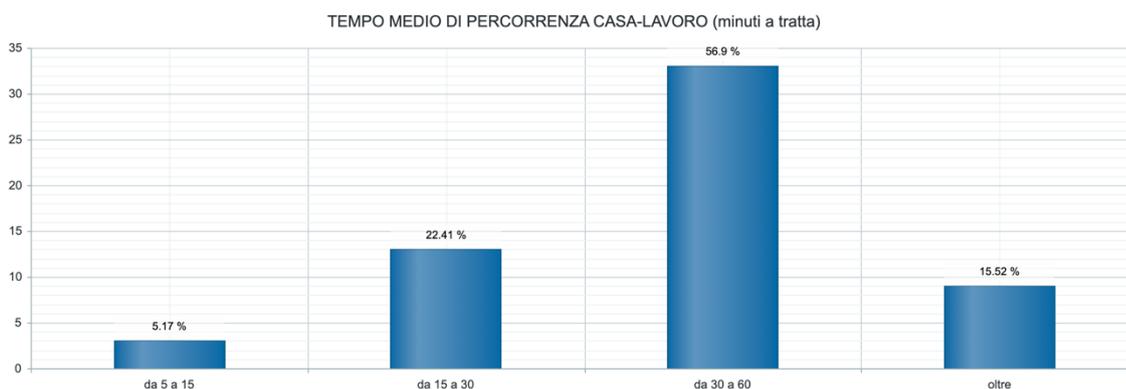
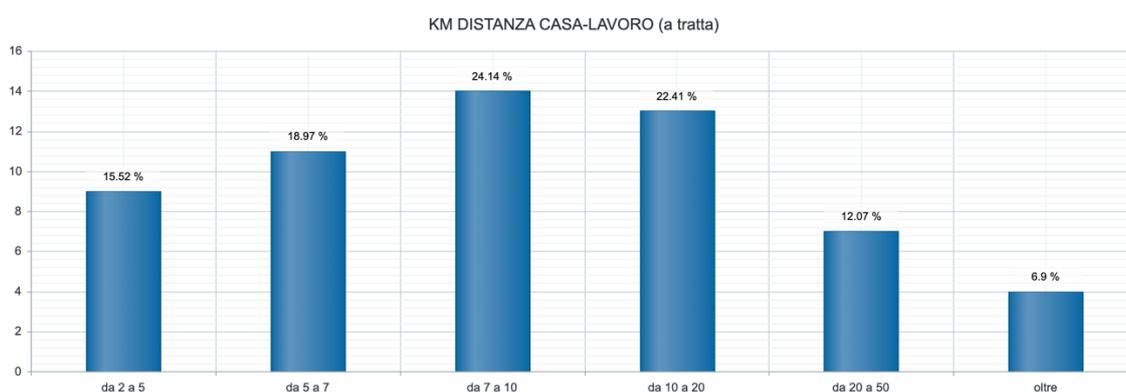
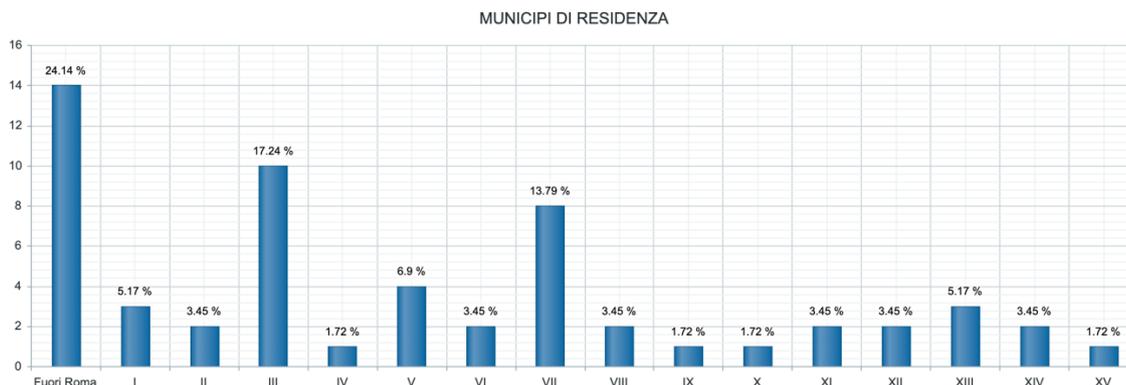
1.1 Analisi del questionario

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

Si articola in 5 sezioni di seguito analizzate:

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

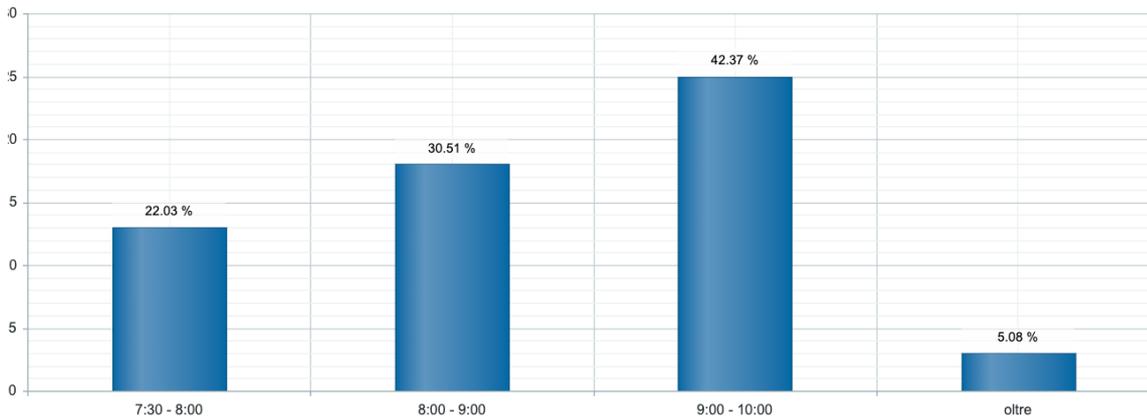
a) Provenienza e tempi di percorrenza



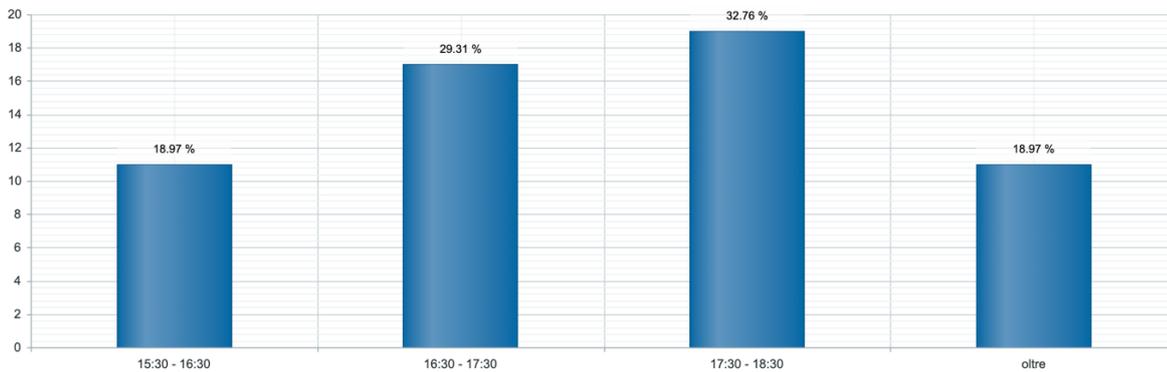
La distribuzione per provenienza e distanza dalla sede di lavoro evidenzia un netto peggioramento degli spostamenti del personale. Rispetto allo scorso anno, il tempo medio di percorrenza superiore ai 30 minuti è passato dal 56% al 72%. Questo dato è particolarmente critico e si riflette ulteriormente nel fatto che il 16% del campione impiega oltre un'ora per raggiungere la sede lavorativa. Tale situazione, aggravata dai nuovi cantieri nella città di Roma, sottolinea l'urgenza di affrontare le difficoltà logistiche e il crescente disagio per i lavoratori.

L'analisi differenziata per municipio, unitamente alle fasce medie di ingresso e uscita dei dipendenti, riportata di seguito, rappresenta un'indicazione importante per l'individuazione di misure di spostamento condivise e/o di prossimità (car pooling, navette aziendali, co-working, etc.).

FASCE ORARIE MEDIE DI INGRESSO

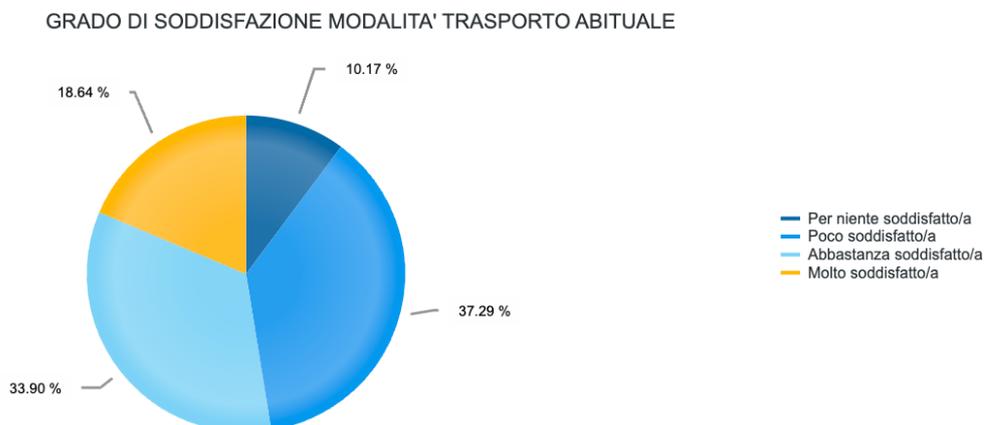
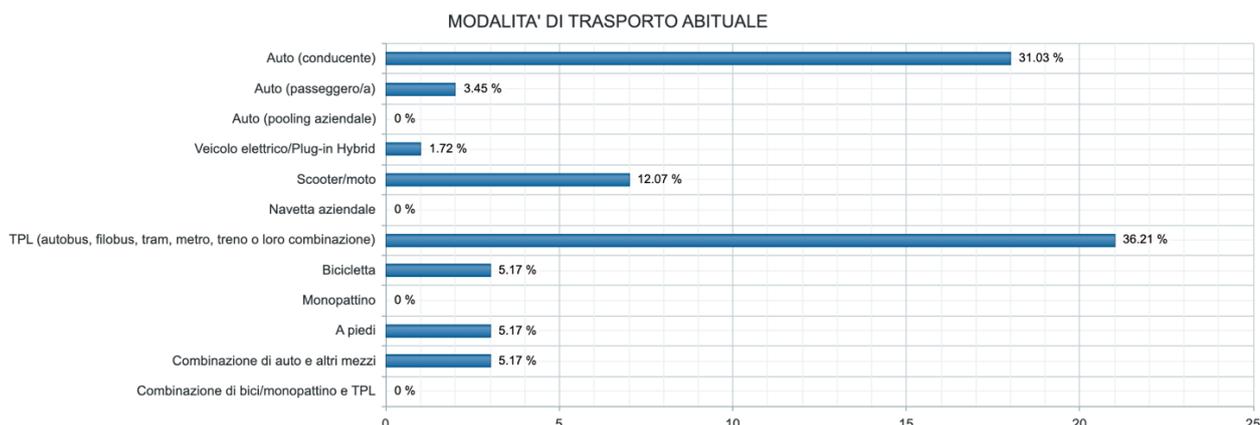


FASCE ORARIE MEDIE DI USCITA

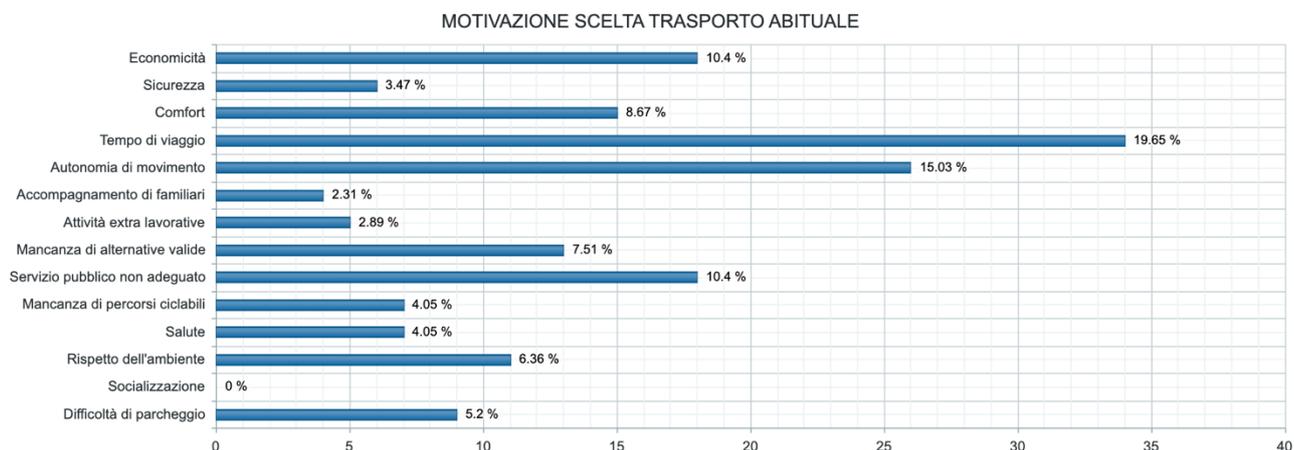


b) Spostamenti casa-lavoro

L'analisi dei dati mostra alcuni cambiamenti rilevanti nelle abitudini di spostamento del personale tra il 2023 e il 2024. L'utilizzo dell'auto come conducente è rimasto pressoché stabile (31%), mentre si registra **un aumento significativo del trasporto pubblico locale (TPL)**, che passa dal 31% al 36%, confermandosi una scelta sempre più rilevante. Al contempo, si osserva una diminuzione dell'uso di scooter/moto (dal 17% al 12%) e l'abbandono del monopattino (da 2% a 0%). Emergono nuove soluzioni di combinazioni multimodali (auto più altri mezzi 5%), segnale di una maggiore flessibilità nelle scelte di trasporto. L'incremento dell'uso del trasporto pubblico e la diversificazione delle modalità suggeriscono una parziale risposta alle difficoltà legate alla mobilità cittadina e ai cantieri in corso. Tuttavia, **alcune variazioni possono essere ascrivibili alla possibilità, seppur parziale, di poter nuovamente parcheggiare all'interno dell'Università La Sapienza**, influenzando in particolare l'uso dell'auto come conducente. **È interessante notare un miglioramento nel grado di soddisfazione della modalità di spostamento casa-lavoro**, con un totale del 29% di personale soddisfatto rispetto ai valori più contenuti rilevati in passato. La percentuale resta tuttavia ancora molto bassa.



Il grafico seguente mostra che le principali motivazioni che influenzano la scelta della modalità di trasporto sono legate al benessere personale. Tra i fattori più rilevanti spiccano il **tempo di viaggio** (20%) e l'**autonomia di movimento** (15%), seguiti dal **comfort** (9%) e dal **risparmio economico** (10%). Persistono criticità come l'**inefficienza del trasporto pubblico** (10%) e la **carenza di alternative valide** (8%), che ostacolano la diffusione di modalità di trasporto più sostenibili. Si registra, invece, un **calo dell'incidenza della difficoltà di parcheggio** (5%).



b.1) Carbon footprint della Sezione di Roma

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

- la carbon footprint del personale che ha risposto al questionario (58 tonnellate di CO₂);
- la stima della carbon footprint dell'intero personale dipendente della Sezione (124 tonnellate di CO₂)

Tonnellate CO₂ emissioni Annuie Sezione di Roma	
	Totale Tons
Personale che ha risposto al questionario	58
Emissione Media	0,98
Media km/settimana	41
Media km/viaggio	5,57
	Totale Tons
Stima calcolata sull'intero personale (dipendente)	124

c) Propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

La terza parte del questionario è dedicata all'analisi della disponibilità del personale ad adottare modalità alternative di spostamento. Come approfondiremo più avanti, uno degli obiettivi principali per incentivare la propensione al cambiamento verso forme di mobilità sostenibile consiste nella corretta informazione e sensibilizzazione del personale, insieme all'individuazione di incentivi e misure concrete. L'analisi prosegue con un focus sul trasporto pubblico locale (TPL) e regionale, oltre che sulle principali forme alternative di mobilità.

Trasporto pubblico locale/regionale (TPL)

Nell'ambito delle misure nazionali individuate dal network dei mobility managers INFN, si segnala che le sezioni pilota di Bologna e Torino hanno realizzato nel corso del 2024 accordi con i gestori TPL locali, offrendo agevolazioni e scontistiche dedicate al proprio personale. **Per il prossimo anno, è previsto l'avvio di un accordo di scontistica con Roma Mobilità, rivolto alle strutture INFN delle aree romana e frascatana, a fronte di un incentivo economico fornito dall'INFN.**

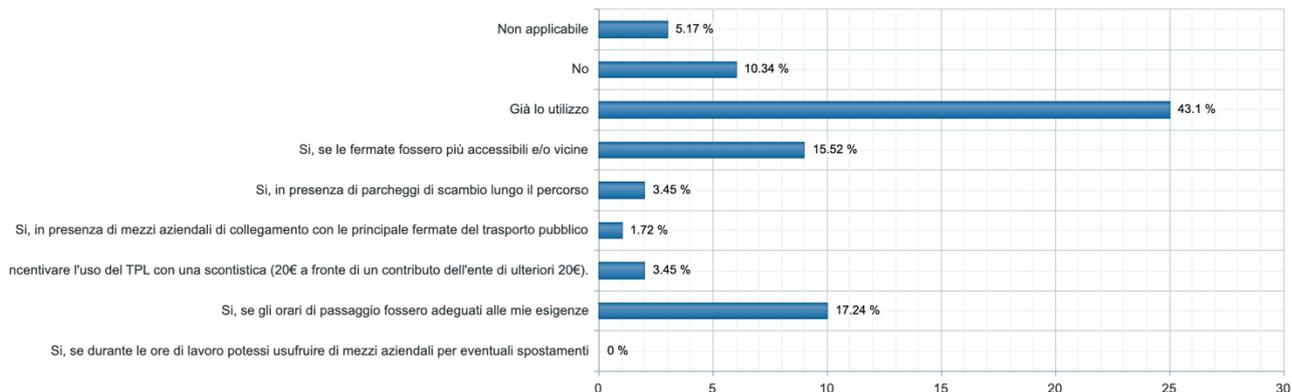
Tutte le Strutture romane dell'INFN, comprese quelle "sotto soglia" (Presidenza, Roma 2, Roma 3), partecipano infatti attivamente alle politiche nazionali dell'Ente in materia di mobilità: l'INFN ha recentemente nominato referenti per la mobilità in tutte le Strutture romane, coinvolte da anni, anche tramite i mobility manager delle Strutture "sopra soglia", nei sondaggi per la redazione del PSCL attuale e per la definizione delle misure di mobilità dell'area romana e frascatana (cfr. il "Generatore di Misure di PSCL per il 2025").

Tra le ulteriori azioni significative realizzate a livello nazionale e locale, si evidenziano:

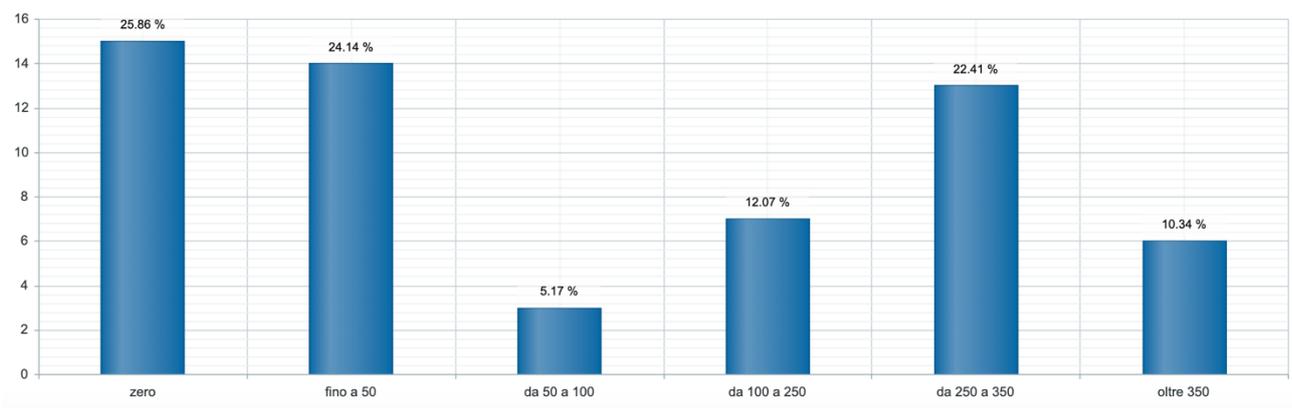
- la **rateizzazione degli abbonamenti annuali** direttamente in busta paga,
- la realizzazione di un **tavolo permanente con i sindacati** per valutare le modalità di incentivazione all'uso del TPL, utilizzando risorse economiche interne (CCNL) ed esterne (bandi).

Tale tavolo ha portato alla classificazione di una nuova voce relativa alla mobilità sostenibile tra i sussidi erogabili ai dipendenti.

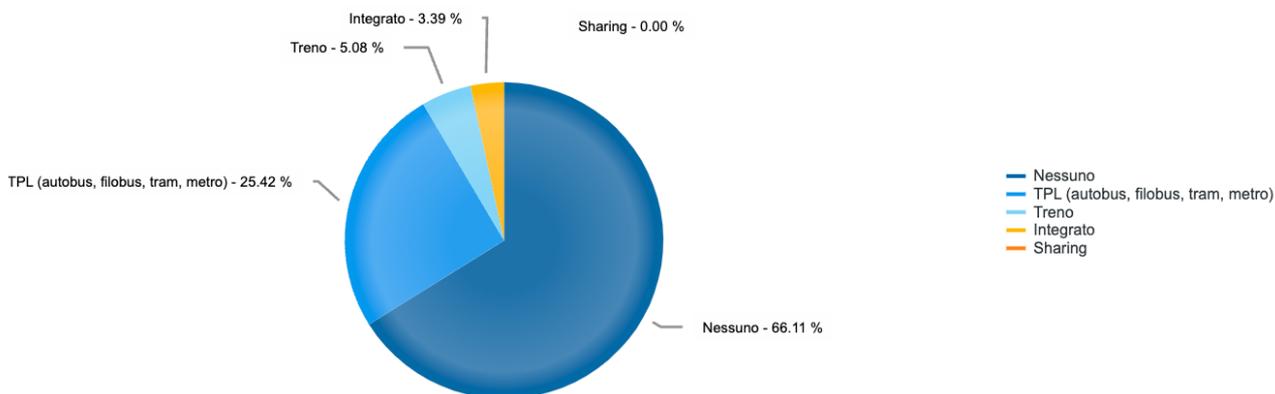
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE/REGIONALE



SPESA COMPLESSIVA PER MEZZI PUBBLICI (€/ANNO)



ABBONAMENTI UTILIZZATI PER SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Il 43% del personale intervistato utilizza già il TPL (Trasporto Pubblico Locale) regolarmente, avvalendosi di varie forme di abbonamenti (25%), **evidenziando un incremento rispetto alla rilevazione precedente.**

Tuttavia, una parte significativa del personale, pari al 66%, non dispone di alcun tipo di abbonamento.

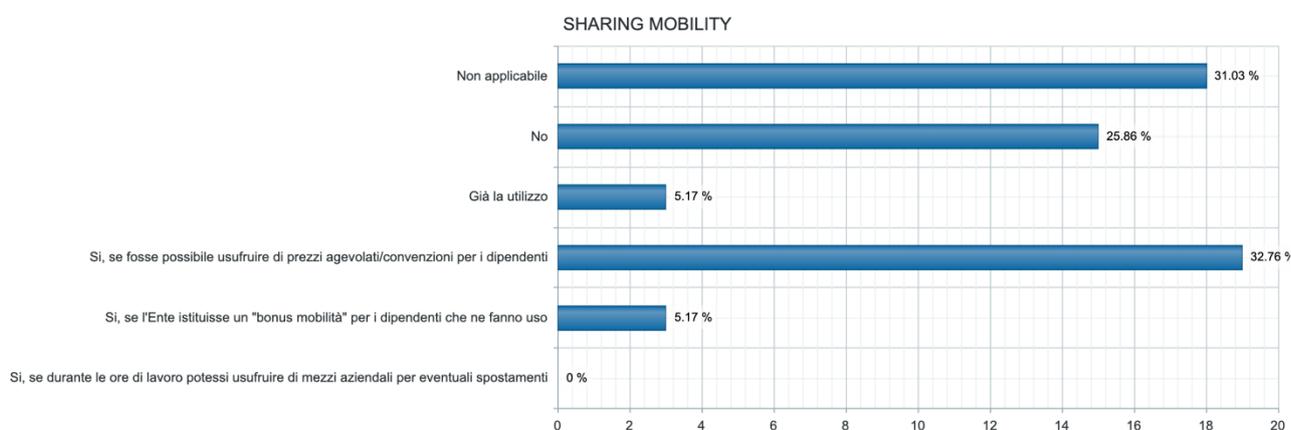
Per quanto riguarda la spesa complessiva, il 20% dei fruitori del TPL affronta costi annuali compresi tra 250€ e 350€, mentre il 10% supera i 350€/anno. È interessante sottolineare che, a fronte di un miglioramento dell’offerta del servizio, emerge la disponibilità di ulteriori potenziali fruitori (17%).

L’incremento nell’utilizzo del TPL, unito alle azioni già avviate e in programma, rappresenta un passo concreto verso una mobilità più sostenibile e attenta alle esigenze del personale.

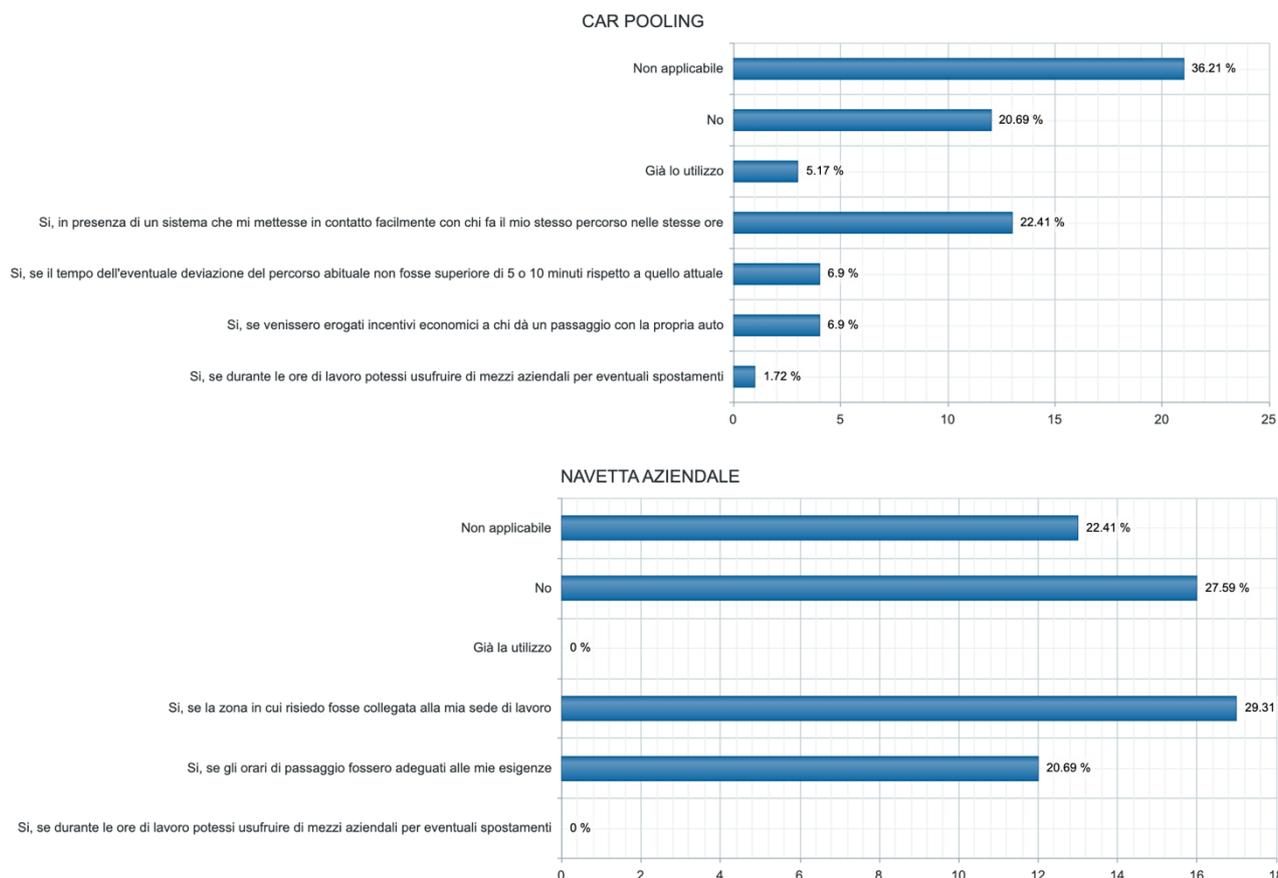
I seguenti grafici illustrano la valutazione dei dipendenti in merito alle ulteriori scelte modali di mobilità.

Sharing mobility

Nel 2024 la sharing mobility ha registrato un incremento del 3% rispetto all'anno precedente, un segnale incoraggiante, ma ancora insufficiente a renderla una scelta diffusa. Per favorirne l’adozione, sarebbe fondamentale puntare su incentivi come prezzi agevolati, convenzioni e bonus mobilità, interventi che potrebbero ampliare significativamente il suo utilizzo tra il personale.



Mobilità condivisa (carpooling) e mobilità collettiva (navetta aziendale)

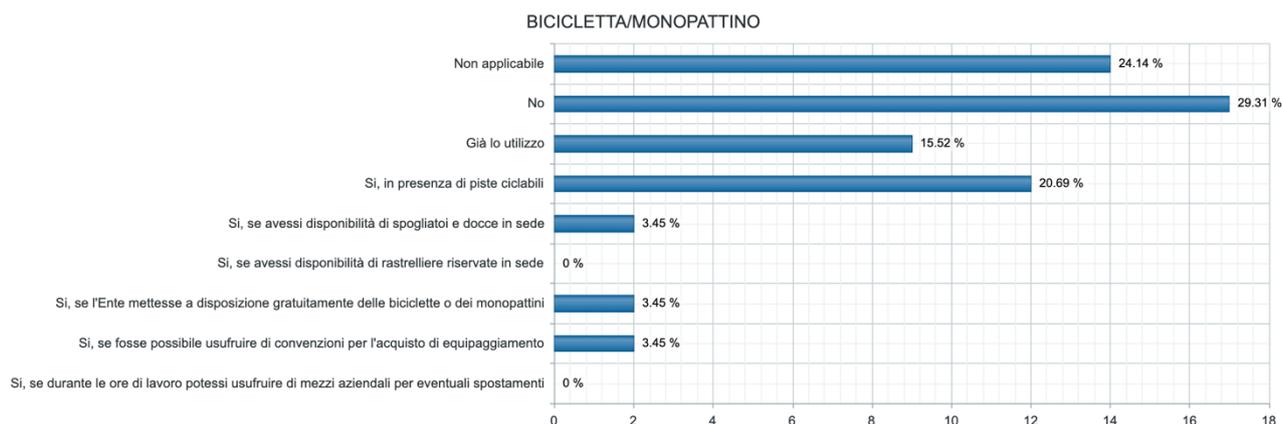


Il 5% del personale utilizza già il carpooling, un dato stabile rispetto agli anni passati. Tuttavia, è cresciuta in modo significativo la disponibilità dei dipendenti a sfruttare questa modalità, soprattutto se supportata da un coordinamento efficace che ne renda più agevole l'utilizzo. Allo stesso tempo, il 50% del personale ha espresso interesse per l'introduzione di una navetta aziendale, a condizione che il servizio sia in linea con le proprie necessità.

Bicicletta/monopattino

Il 16% degli intervistati utilizza la bicicletta come mezzo abituale di spostamento (+2%). L'attuazione di alcune delle misure a livello locale quali il posizionamento di rastrelliere e punti di ricarica elettrica, le campagne di sensibilizzazione, la competizione nazionale "Ciclosfida INFN" - divenuta misura di sensibilizzazione permanente a livello nazionale - partecipando anche alle challenges dell'European mobility week 2024- **stanno funzionando come volano nello shift modale.** Inoltre, a fronte di fattori incentivanti il personale disponibile ad utilizzare la bicicletta come mezzo alternativo di mobilità salirebbe di un ulteriore 24%.

Gli incentivi potrebbero essere appannaggio dell'Ente (spogliatoi, docce, materiale per piccole riparazioni, bonus) o del territorio comunale (piste ciclabili, percorsi sicuri). **È da segnalare la recente apertura della tratta ciclabile Stazione Termini – Università la Sapienza che potrebbe contribuire ad incentivare ulteriormente l'utilizzo di questa modalità di trasporto.**



Tra le misure introdotte negli ultimi anni, si segnala che il 19% del personale intervistato ha usufruito delle convenzioni di sharing mobility attivate a livello locale (Car Sharing Roma) e nazionale (Enjoy), ritenendole vantaggiose nel 40% dei casi.

Area di intervento

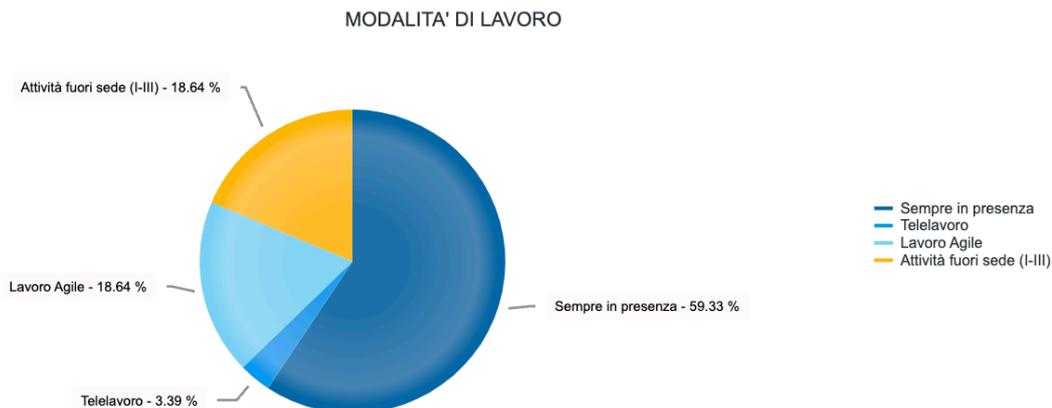
L'ultima domanda di questa sezione chiedeva (in una scala da 1=nulla a 5=molto), quanto fosse importante, per il miglioramento della mobilità verso il luogo di lavoro, un intervento nelle seguenti aree:

Area di intervento	valutazione	valutazione	valutazione	valutazione	valutazione
	1	2	3	4	5
TPL	3	2	1	4	48
Mobilità collettiva (navette aziendali)	16	11	12	9	10
Mobilità condivisa (carpooling)	15	11	19	9	4
Mobilità sharing	14	7	15	8	14
Piste ciclabili	12	3	11	12	20
Colonnine di Ricarica	16	7	11	13	11
Sicurezza Stradale (marciapiedi, illuminazione, manto stradale)	6	2	7	7	36

Le risposte mostrano ancora una volta come il miglioramento del trasporto locale sia considerato un asse fondamentale per la promozione della mobilità sostenibile unitamente al potenziamento delle piste ciclabili e della sicurezza stradale.

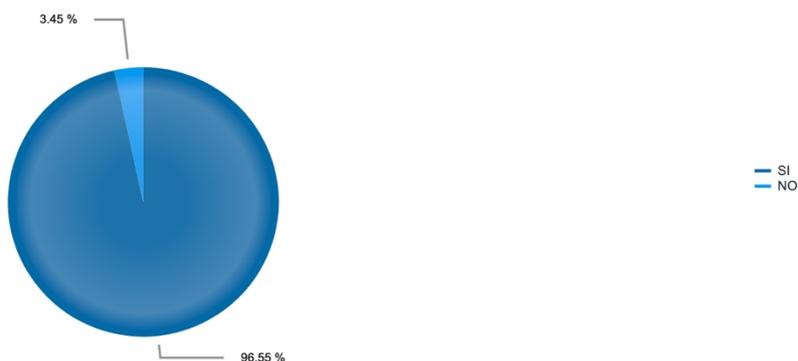
d) Lavoro da remoto

Un'ulteriore rilevazione riguarda la modalità lavorativa utilizzata ed il numero di giorni lavorativi svolti da remoto. Al termine del periodo di smart working straordinario, dovuto alla pandemia da Covid – 19, è attualmente in vigore il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA). Il lavoro “*sempre in presenza*” è tornato ad essere prevalente (60%) rispetto agli altri istituti esistenti (lavoro agile, telelavoro, attività fuori sede I-III).



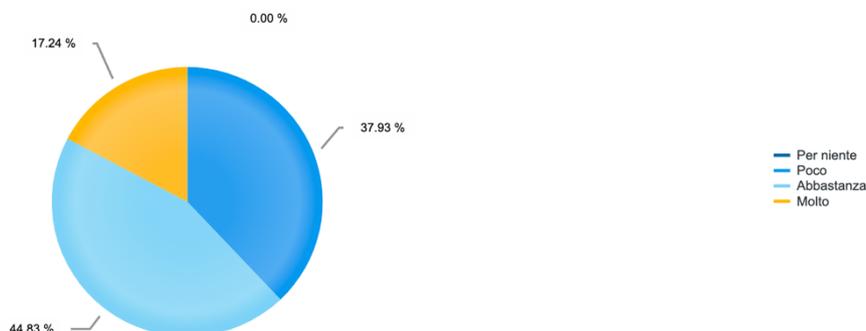
È interessante correlare i dati sopra riportati con la percezione del personale intervistato in merito alle modalità alternative di lavoro. **La quasi totalità dei dipendenti (97%), ritiene che il lavoro da remoto sia uno strumento fondamentale per il decongestionamento del traffico e la riduzione dei fattori climalteranti e anche un valido strumento per migliorare la qualità della vita e la conciliazione casa-lavoro.** Le risposte raccolte sono linea con tutti gli studi del settore che individuano in questa azione una delle misure più agevoli da attuare anche in virtù del fatto che non richiede impiego di risorse economiche aggiuntive. **Tale azione è indicata tra gli assi strategici de linee guida del PSCL (Asse 4 – Ridurre la domanda di mobilità - Redazione di un piano per favorire lo smart working o per favorire il co-working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti).**

MODALITA' IMPATTO LAVORO DA REMOTO (TRAFFICO/INQUINAMENTO)



Il questionario ha inoltre approfondito la valutazione dei dipendenti circa la valorizzazione da parte dell'Ente delle modalità emergenti di lavoro e la disponibilità personale ad incrementarne l'utilizzo. **Il 38% dei dipendenti ritiene che l'Ente non applichi la misura al pieno delle sue potenzialità; il 45% è abbastanza soddisfatto, e solamente il 17% del campione intervistato si ritiene soddisfatto.**

VALUTAZIONE INFN VALORIZZAZIONE LAVORO DA REMOTO



In linea con il dato sopra riportato l'83% dei dipendenti sarebbe favorevole ad incrementare il lavoro da remoto, mentre il 7% ritiene di non poter organizzare al meglio la propria attività professionale e il 10% segnala il rischio di alienarsi.

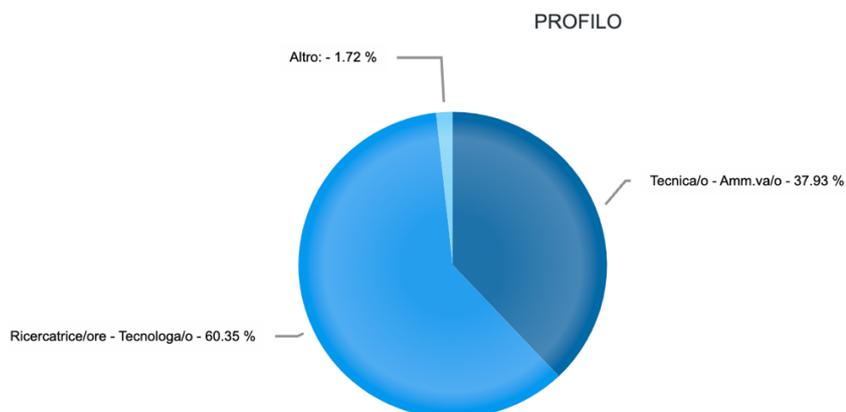
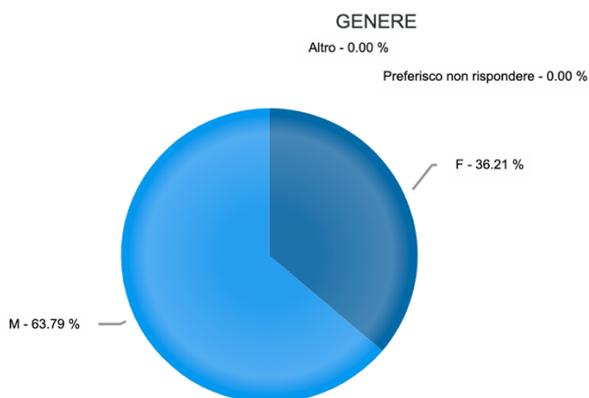
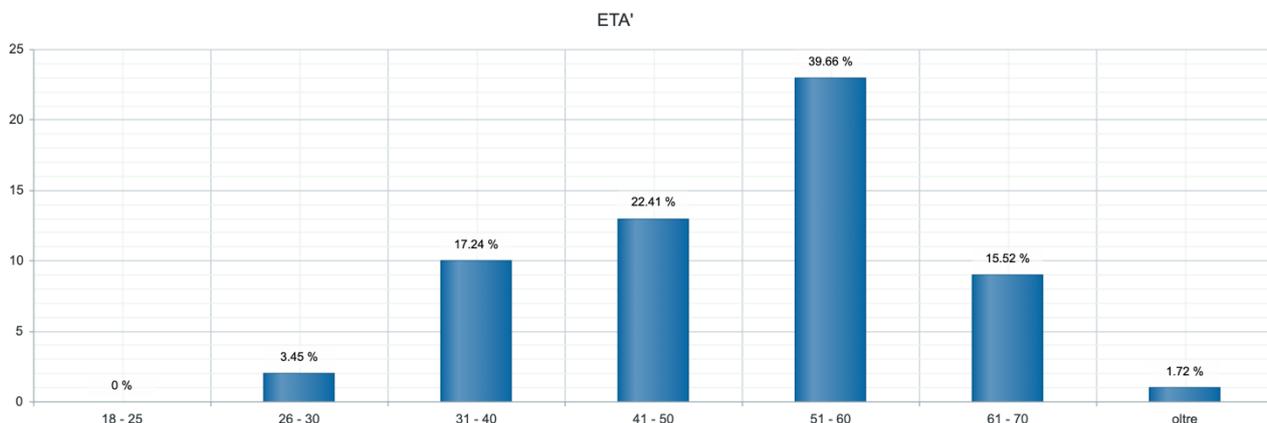
DISPONIBILITA' INCREMENTARE GIORNI DI LAVORO DA REMOTO



e) Anagrafica e attività lavorativa

La parte finale del questionario è dedicata alla raccolta dei dati anagrafici e professionali del personale.

Distribuzione del campione per età , genere e profilo



2. Fase progettuale

2.1 Generatore di Misure di PSCL per il 2025

Le misure di seguito proposte nascono dall'analisi combinata dei risultati emersi dal questionario condotto con i 5 assi di intervento indicati nelle linee guida del PSCL² ed integrati a livello nazionale grazie ad un confronto con l'intera rete dei mobility managers dell'INFN. **Il risultato è una matrice comune generatrice di misure strategiche**, a seconda delle possibilità di ciascuna Struttura, in ambito locale, interstrutturale o nazionale. Infine, trattandosi del quarto piano operativo della Sezione di Roma, le azioni individuate tengono conto delle evidenze emerse nell'implementare le misure previste nei precedenti PSCL.

Asse Strategico	Misure di Piano Spostamenti Casa Lavoro 2025	Locale	Interstrutturale	Nazionale	Stima costo
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Ulteriori convenzioni sharing mobility	X	X	X	Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Richiesta di ulteriori stalli dedicati al car sharing in aree ad elevata intensità di spostamenti casa-lavoro e di servizio	X			Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Verifica ulteriore rimodulazione orario di lavoro a livello sperimentale per car pooling, navetta pooling (flessibilità IV-VIII) nelle Strutture (LNGS etc)	X			Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Linee guida per spostamenti di servizio			X	Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Valutazione fattibilità istituzione di un nuovo capitolo di spesa centralizzato del bilancio per acquisti da parte delle Strutture per misure adottate negli assi I-V con attribuzione di un importo minimo			X	Effort mobility managers
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Rinnovo del parco auto di proprietà della Struttura a favore dell'ibrido e/o dell'elettrico	X		X	Da quantificare
ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	Rinnovo convenzioni leasing parco auto della Struttura a favore dell'ibrido e/o dell'elettrico	X		X	Leasing sul portale MEPA per acquisti hybrid
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Rinnovo convenzione della Sezione INFN di Torino con il GTT (Gruppo Torinese Trasporti) per il 2025 che prevede il contributo INFN all'acquisto degli abbonamenti annuali al TPL integrato pari al 20% del valore nominale.	X			Costo medio monitorato nel 2024: circa 100 euro a dipendente
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Rinnovo convenzione della Sezione di Bologna e del CNAF con il TPER (Trasporto Pubblico Emilia Romagna) per il 2025 che prevedono il contributo INFN all'acquisto degli abbonamenti annuali al TPL integrato pari al 20% del valore nominale.	X			Costo medio monitorato nel 2024: circa 100 euro a dipendente
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Attivazione di altre convenzioni con i TPL regionali e/o comunali che presentano incentivi economici a fondo perduto nelle altre Strutture (Padova, Milano, Pisa, Strutture dell'area romana e Frascati, etc) in possesso dei requisiti di legge (nomina del mobility manager, redazione del PSCL etc) con la previsione di un contributo INFN pari al 20% del valore nominale degli abbonamenti annuali.	X			Costo complessivo da valutare
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Per le restanti Strutture nelle quali non sono attive, a livello regionale e/o comunale, convenzioni che presentano incentivi economici a fondo perduto ovvero sono attive ma non sussistono alla data del 15-01-2025 i requisiti di legge (nomina del mobility manager, redazione del PSCL etc): attivazione, sulla base degli accordi Sindacati-Ente, ed in esecuzione della Delibera CD n.17243 del 29-09-2024, nei Sussidi per l'anno 2025 di un incentivo per l'acquisto di abbonamenti al TPL a rimborso ex post di euro 100 ad abbonamento annuale per dipendente			X	Costo paria a 100 euro a dipendente
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Valutazione della fattibilità in parallelo dell'anticipo di cassa da parte dell'Ente della spesa per abbonamenti annuali al TPL di importi particolarmente rilevanti sostenuti dal dipendente, con rateizzazione in busta paga previo sondaggio, a livello sperimentale, per abbonamenti al TPL integrato (TPL + trenitalia, trenord, etc) di importi superiori a 600 euro.			X	No cost
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazione col gestore del TPL, tramite il MM di area, per acquisto carnet di viaggio modulati sulle esigenze degli Smart Workers	X	X		Effort mobility managers
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazioni con MM di Università, ISPRA, di altri Enti Pubblici di Ricerca, INAIL e con i MM di area sul TPL per cogliere nuove opportunità e per il miglioramento del servizio	X	X		Effort mobility managers
ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Interazioni con altri Enti per integrazione utilizzo navette aziendali (private)	X			Effort mobility managers

² I 5 assi sono così articolati: 1. Disincentivare l'uso individuale dell'auto privata; 2. Favorire l'uso del trasporto pubblico; 3. Favorire la mobilità ciclabile e/o la micro-mobilità; 4. Ridurre la domanda di mobilità; 5. Ulteriori misure di sensibilizzazione

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Gruppo di Lavoro (Bologna, Padova, LNL, Pisa, Presidenza, AC/Direzione HR) per l'aggiornamento 2025 delle linee guida sulla ciclabilità con FAQ, verifica clausole del capitolato gara assistenza sanitaria e relative condizioni assicurative, predisposizione di un disciplinare di utilizzo		X		Effort mobility managers
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Interazioni con MM INAIL per approfondimento circolari INAIL su infortuni in itinere nell'utilizzo della mobilità di spostamento (casa-lavoro, uscita di servizio cod. 26, spostamento tra sedi cod.27 alla luce delle recente sentenza di cassazione n. 28429 del 05-11-2024, spostamento per missioni) in alternativa all'uso dell'auto individuale e aggiornamento capitolato polizza rischi extraprofessionali			X	No cost
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Noleggio o acquisto ebike INFN con fondi di Struttura (anche misti Direzione-CRAL)	X	X	x	1K€ a bici (IVA compresa)
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Lavori di edilizia (velostazioni) e acquisti per accessori per bike-to-workers (es. supporti per manutenzione, rastrelliere/alimentazione per ricariche elettriche/spazi per riparazioni/bombolette per riparare le camere d'aria, etc)	X			3k€ per Struttura
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Realizzazioni di spogliatoi con docce e armadietti riservati al personale	X			Da valutare con i servizi generali di Struttura (400 euro a Struttura)
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Ciclosfida INFN 2025 con upgrade software gestione e con premialità tramite i CRAL			X	200€ a Struttura
ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	Partecipazione ad iniziative coordinate con le associazioni FIAB/CIAB anche tramite iniziative di Strutture pilota	X			Il costo associativo è pari a 5€ a dipendente per assicurazione RC
ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ	Monitoraggio dell'applicazione delle misure formative e di digitalizzazione in ambito POLA (Piano Organizzativo Lavoro Agile) /PIAO (Piano Integrato Attività Organizzazione) per migliorare le abilità digitali e favorire lo smart-working e il co-working in sedi di prossimità a residenze/domicili dei dipendenti anche tramite apposite convenzioni	X		X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Nomina da parte dei Direttori dei referenti per la mobilità in tutte le Strutture INFN	X		X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Progettazione di un sondaggio di PSCL per tutte le Strutture tramite l'uso dell'applicativo MachForm o altro che permette il confronto dei dati tra le Strutture INFN (GdL coordinato dalla mm del LNS, con il supporto del personale con competenze informatiche dell'ufficio formazione e del mm Sez. di Pisa. Inizio lavori il 15 gennaio 2025 e termine lavori)			X	Effort mobility managers e AC
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Gruppo di Lavoro per l'installazione e la messa in servizio di punti di ricarica per veicoli elettrici sul comprensorio dei quattro laboratori nazionali dell'INFN - iniziativa interLab's (LNF, LNS, LNL, LNS) estensibile alle Sezioni eventualmente interessate (Lab. Tecnologico di Torino)		X		Euro 1.900 a colonnina installata compresi costi annui di gestione
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Capitolato gara per l'installazione di colonnine di ricarica fotovoltaico/elettrico (Laboratori e/o accordi con Università)	X			Effort staff infn
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Presentazioni sulla mobilità in Consiglio di Laboratorio e/o Consiglio di Sezione	X			No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Presentazione in Consiglio Direttivo sulle politiche e sulle misure di mobilità adottate dall'Ente			X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Promozione nelle Strutture da parte dei mobility manager e/o a livello nazionale di seminari/corsi/webinar sulle tematiche correlate agli stili di vita e alla mobilità sostenibile	X			No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Adesione a campagne di sensibilizzazione nazionali e internazionali e ad eventuali manifestazioni/concorsi	X		X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Campagna di divulgazione nell'ambito della European Mobility Week (promozione evento nazionale INFN/adesione ad eventi nel territorio)	X		X	€250 per struttura
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Promozione e aggiornamento siti web portale mobilità	X		X	Effort staff infn
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Upgrade metodo di calcolo inhouse del carbon footprint come previsto dalle linee guida ministeriali (a cura del mm della sezione di Padova)	X		X	Effort staff infn
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Gestione dei dati raccolti nei questionari sulla mobilità del personale con particolare riferimento alle matrici Origine-->Destinazione	X		X	Effort mobility managers
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Sportello virtuale di ascolto: segnalazioni criticità, raccolta di idee, proposte e promozioni di iniziative (es. modulo machform anonimizzato su sito locale mobilità)	X		X	Effort mobility managers
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Aggiornamento continuo dei mobility manager PNF 2025: corso di 4 ore in modalità mista presenza/remoto presso sede INFN di Torino erogato da Learning Service Provider esterno			X	5,1 k€
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Azioni di networking con istituzioni e portatori di interesse	X		X	Effort mobility managers
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Istituzione di una riunione periodica annuale per la mobilità/Commissione "CNMS" (Commissione Nazionale Mobilità Sostenibile)			X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Borse di studio per analisi dati mobilità: discussione in CD	X			10K€ (a borsa)
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Valutare l'inserimento nel provvedimento organizzativo del ruolo del mobility manager			X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Indicazioni ai Direttori circa la opportunità di assicurare un supporto al mobility manager			X	No cost
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Valutazione della fattibilità di estendere il pacchetto Zucchetti nella parte riguardante le soluzioni per la mobilità (app di calcolo del carbon footprint, app di gestione amministrativa delle colonnine di ricarica, di gestione del car pooling, etc)			X	To be determined
ASSE 5 - ULTERIORI MISURE DI SENSIBILIZZAZIONE	Monitoraggio continuo delle misure di PSCL	X		X	Effort mobility managers

3. Fase di confronto

L'INFN ha costituito un network interno composto da mobility managers delle strutture che rientrano nella casistica prevista dal Decreto Rilancio; ha inoltre dato facoltà di nominare il mobility manager d'azienda anche alle strutture con meno di 100 dipendenti ma presenti in territori particolarmente critici. La rete dei mobility managers INFN, pur nel rispetto delle specifiche peculiarità dei singoli territori, opera in maniera coordinata e continuativa per valutare ed individuare misure e strategie condivisibili. La mobility manager della Sezione di Roma, come programmato nel precedente PSCL si è fatta promotrice di azioni che hanno favorito tutti i dipendenti INFN dell'intera area romana (incluso anche le sezioni di Roma Tor Vergata, Roma 3 e della Presidenza) grazie al rinnovo della convenzione a tariffe agevolate con CAR SHARING ROMA. Ha promosso e coordinato l'attuazione di una convenzione nazionale a tariffe agevolate con la compagnia di sharing mobility ENJOY, rinnovata anche per l'anno 2025. Inoltre, di fondamentale importanza resta il costante confronto con il mobility manager della Sapienza Università di Roma dove è ubicata la Sezione di Roma per definire azioni collettive, così come la partecipazione ai tavoli tecnici proposti dal mobility manager d'area di Roma Capitale.

4. Fase attuativa

La fase attuativa dei precedenti PSCL (Piani di Sviluppo della Cultura della Sostenibilità) ha evidenziato la necessità di focalizzarsi sul gruppo "target" dei bikers all'interno del personale. Un referente locale è stato designato per raccogliere le principali esigenze del gruppo e collaborare alla implementazione di azioni specifiche. Tra le iniziative già intraprese, segnaliamo l'installazione di stalli dedicati al personale INFN per le biciclette con la possibilità di ricaricare le e-bike all'interno del Dipartimento di Fisica. Inoltre, sono state promosse delle ciclo-uscite in collaborazione con l'associazione FIAB, e la partecipazione alla Ciclo-sfida nazionale INFN durante la Settimana Europea per la mobilità.

Per il futuro, è essenziale consolidare la rete locale, identificare nuovi gruppi target (ad esempio, i car-pooler) con cui concordare e programmare misure e interventi. Inoltre, sviluppare canali di comunicazione e informazione sarà fondamentale per divulgare iniziative e raccogliere proposte. La fase attuativa richiederà anche una disamina attenta dei tempi e dei costi necessari ad avviare le misure, quali la stipula di accordi, le convenzioni, gli acquisti o la concessione di bonus per favorire la mobilità sostenibile, oltre all'avvio della scontistica per il TPL come sopra menzionato.

5. Fase di aggiornamento e monitoraggio

Il PSCL, come indicato dal decreto istitutivo, è soggetto a revisione e aggiornamento con cadenza annuale. Sarà cura della mobility manager operare per un monitoraggio costante delle misure adottate e per valutare sempre nuove strategie e progetti.

Conclusioni

L'adozione del presente Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) sottolinea l'urgenza di promuovere un cambiamento culturale verso l'adozione di forme di mobilità sostenibile, riducendo l'uso del trasporto individuale, ormai insostenibile per la città di Roma³. Tale cambiamento richiede misure concrete che incentivino il personale a privilegiare modalità di spostamento a basso impatto ambientale.

Le criticità emerse dal questionario, come l'aumento del tempo medio di percorrenza superiore ai 30 minuti dal 56% al 72%, evidenziano la necessità di interventi mirati.

Tra i miglioramenti previsti per il prossimo anno, si segnalano l'accordo di scontistica con Roma Mobilità, la rateizzazione degli abbonamenti per il trasporto pubblico locale direttamente in busta paga e l'introduzione di una nuova voce dedicata alla mobilità sostenibile tra i sussidi per i dipendenti.

Di particolare rilevanza è la promozione del lavoro da remoto, che durante la pandemia ha dimostrato essere una soluzione efficace per ridurre la domanda di mobilità, migliorando al contempo il traffico e la qualità della vita dei dipendenti. L'ampliamento di questa misura, insieme all'adozione di fasce orarie flessibili, rappresenta una strategia concreta per affrontare le sfide della mobilità urbana.

Infine, la recente apertura della pista ciclabile Termini-Sapienza costituisce un'importante opportunità per promuovere ulteriormente l'uso della bicicletta, in linea con gli obiettivi del PSCL. Continuare su questa strada, integrando misure di lungo termine con interventi più immediati, sarà fondamentale per rendere più sostenibili gli spostamenti casa-lavoro e ridurre l'impatto ambientale complessivo.

³ Secondo [l'INRIX 2018 Global Traffic Scorecard](#) una città ad alta presenza di lavoratori nella PA come Roma, dove lavorano 400mila persone tra ministeri e amministrazioni centrali e locali, è la seconda al mondo per ore trascorse in auto (dopo Bogotá), il doppio di New York, il 12% in più di Londra, il 70% in più di Berlino, il 95% in più di Madrid.