



Proposta	n. PDEL-2025-177 del 23/12/2025
Deliberazione del Direttore Generale	n. DEL-2025-164 del 30/12/2025
Oggetto	Direzione Amministrativa. Servizio Acquisti e Patrimonio. Approvazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2025 di Arpae Emilia-Romagna.
Dirigente proponente	Servizio Acquisti e Patrimonio - Bortolotti Elena
Responsabile del procedimento	Bortolotti Alberto

Questo giorno *30/12/2025* il Direttore Generale, Ing. Ferrecchi Paolo, delibera quanto segue.

VISTI:

- il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 contenente disposizioni relative agli strumenti per sviluppare la mobilità sostenibile nelle aree urbane, ed in particolare l'art. 3 ai sensi del quale gli Enti pubblici possono individuare i responsabili della propria mobilità aziendale i quali potranno altresì avvalersi di apposite strutture di supporto e di collaborazioni esterne;
- la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155, di attuazione della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008;
- il documento "Quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima", convenuto dal Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014, nel quale si prevede al 2030 un taglio del 40% delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990;
- l'Accordo di Parigi adottato dalla COP21 tenutasi a Parigi nel dicembre 2015;
- la comunicazione della Commissione Europea dell'11 dicembre 2019 recante "Il Green Deal europeo" con la quale si propone il target di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 tra il 50% e il 55% rispetto ai livelli del 1990;
- l'art. 229 "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" del Decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con modificazioni, dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, del 12/05/2021, n. 179 recante: "Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager";
- il decreto del MITE del 16/09/2022 "Modifiche al decreto 12 maggio 2021", recante "Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del Mobility Manager";

PREMESSO:

- che l'articolo 229, comma 4, del Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, prevede che al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un

capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti, sono tenute ad adottare entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un Mobility Manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;

- che l'art. 2 del Decreto n. 179 del 12/05/2021 definisce il piano degli spostamenti casa-lavoro (nel seguito anche PSCL) come lo strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa;
- che l'art. 6 del decreto di cui sopra individua e delinea le funzioni e le attività del Mobility Manager aziendale rispetto all'adozione dei piani degli spostamenti casa-lavoro;

DATO ATTO:

- che il PSCL, definito dal Decreto Interministeriale del 12/05/2021, è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato ed individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato, nonché definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e comfort di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici;
- che Arpae, in conformità alla propria mission istituzionale e alla Politica di consumo sostenibile e appalti verdi, approvata con D.D.G. n. 30 del 13/03/2020, condivide l'esigenza di perseguire obiettivi ambientali e sociali che garantiscano una maggiore sostenibilità delle aree urbane attraverso l'adozione e l'attuazione di piani di spostamento casa-lavoro che limitino gli spostamenti sistematici effettuati con il veicolo motorizzato ed il solo conducente a bordo e al contempo favoriscano lo shift modale verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale;
- che, in particolare, Arpae, al fine di poter stipulare intese e/o accordi con gli enti competenti in tema di mobilità sostenibile è tenuta ad adottare entro il 31 dicembre il PSCL;

CONSIDERATO:

- che con D.D.G. n. 49 del 17/04/2024 è stato confermato Responsabile della Mobilità aziendale - Mobility Manager - di Arpae il dipendente Alberto Bortolotti;
- che il Mobility Manager di Arpae ha provveduto alla redazione del PSCL alla luce delle “Linee Guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro” approvate con la sottoscrizione del Decreto Interdirettoriale n. 209 del 4/08/2021, allegato sub A) al presente atto;
- che il PSCL è stato redatto altresì rispettando quanto previsto dalla normativa di riferimento ed in linea con le politiche di mobilità dei Comuni di Bologna e di Ravenna e della Regione Emilia-Romagna (Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale);
- che in Arpae due articolazioni organizzative superano i 100 dipendenti, l’Area Prevenzione Ambientale Metropolitana di Bologna con 108 unità di personale e la nuova sede di Ravenna con 119 dipendenti;
- che il Piano Spostamenti annuale di Arpae da anni include tutte le 5 sedi di Bologna città, in quanto, pur se ripartite nelle varie sedi, gravitano nel Comune di Bologna circa 400 unità di personale, delle quali occorre conoscere le esigenze di mobilità, in una realtà articolata e complessa quale è la città Metropolitana di Bologna, che richiede l’adozione di iniziative ed attività di mobilità sostenibile coordinate tra le varie sedi dell’Agenzia;
- che, in particolare, il PSCL, redatto sulla base delle risultanze del questionario somministrato nel giugno 2025 ai dipendenti di tutte le sedi dell’Agenzia presenti nel territorio regionale è stato strutturato secondo le seguenti principali fasi:
 1. Parte informativa e di analisi, in cui ampio spazio è dedicato all’indagine sugli spostamenti casa-lavoro condotta sulle abitudini del personale riferite all’intero campione regionale e con specifici approfondimenti dedicati alle 5 sedi ubicate nel Comune di Bologna e alla sede del Comune di Ravenna;
 2. Parte progettuale, con stima dei benefici conseguibili grazie alle azioni che Arpae metterà in campo;
 3. Comunicazione del PSCL ai dipendenti e monitoraggio dei risultati;
- che il PSCL sarà trasmesso al Comune di Bologna e al Comune di Ravenna entro quindici giorni dall’adozione, come previsto dalla normativa vigente per le sedi dell’Agenzia nelle quali operano più di 100 dipendenti;

RITENUTO:

- di approvare il Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2025 del personale di Arpae, redatto dal

Mobility Manager di Arpae e allegato al presente atto, che sarà trasmesso nei termini di legge al Comune di Bologna e al Comune di Ravenna;

- di demandare al Dott. Alberto Bortolotti, in qualità di Mobility Manager, l'adempimento dei prescritti oneri di comunicazione del PSCL;

SU PROPOSTA:

- della Dott.ssa Elena Bortolotti, Responsabile del Servizio Acquisti e Patrimonio, la quale ha espresso il proprio parere favorevole di regolarità amministrativa in merito al presente atto;

ACQUISITI:

- il parere favorevole espresso dal Direttore Tecnico, Dott. Eriberto de' Munari, e dal Direttore Amministrativo, Dott.ssa Lia Manaresi;

DATO ATTO:

- che Responsabile del Procedimento ai fini del presente atto, ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241, è il Dott. Alberto Bortolotti, Mobility Manager di Arpae Emilia Romagna,

DELIBERA

1. per le motivazioni espresse nella parte narrativa del presente provvedimento e qui integralmente richiamate, di approvare - ai sensi dell'art. 3 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n. 179 del 12/05/2021, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - il Piano Spostamenti Casa-Lavoro Arpae 2025, redatto dal Mobility Manager di Arpae e allegato sub A) al presente atto quale parte integrante e sostanziale dello stesso;
2. di demandare al Dott. Alberto Bortolotti, in qualità di Mobility Manager di Arpae, l'adempimento dei prescritti oneri di trasmissione ai Comuni di Bologna e di Ravenna, come previsto dalla normativa vigente per le sedi dell'Agenzia nelle quali operano più di 100 dipendenti.

PARERE: FAVOREVOLE

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO

Firmato digitalmente

Dott.ssa Manaresi Lia

PARERE: FAVOREVOLE

IL DIRETTORE TECNICO

Firmato digitalmente

Dott. de' Munari Eriberto

IL DIRETTORE GENERALE

Firmato digitalmente

Ing. Ferrecchi Paolo

Si dichiara che sono parte integrante del presente provvedimento gli allegati riportati a seguire ¹,
come file separati dal testo del provvedimento sopra riportato:

¹ L'impronta degli allegati rappresentata nel timbro digitale QRCode in elenco è quella dei file pre-esistenti alla firma digitale con cui è stato adottato il provvedimento



Piano Spostamenti Casa – Lavoro
(ai sensi del Decreto 12 maggio 2021 - Ministero della Transizione
Ecologica)

Anno 2025



A cura di Alberto Bortolotti (Mobility Manager Arpae)
elaborazione dati: Michele Banzi

1. Premessa	5
1.1 Riferimenti normativi	5
1.2 Acronimi e glossario	6
1.3 Finalità del PSCL	7
1.4 Struttura del PSCL	8
1.5 Periodicità di redazione del Piano Spostamenti Casa - Lavoro	8
2 Parte informativa e di analisi	9
2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'Agenzia	10
2.1.1 Sedi di Bologna città	14
2.1.2 Sede di Ravenna	18
2.2 Analisi degli spostamenti casa - lavoro (risultati del questionario)	19
2.2.1 Informazioni sulla popolazione lavorativa	21
2.2.2 Sedi di Bologna città. Personale in servizio: origine - destinazione; part time-full time.	21
2.2.3 Sede di Ravenna Personale in servizio: origine - destinazione; part time-full time.	27
2.2.4 Età del personale in servizio: intera Arpae	28
2.2.5 Età del personale in servizio: sedi di Bologna città	29
2.2.6 Età del personale in servizio: sede di Ravenna	31
2.3 Orari di ingresso e uscita dei dipendenti	32
2.3.1 Tutto il campione	32
2.3.2 Sedi di Bologna città	33
2.3.3 Sede di Ravenna	38
2.4 Distanza tra domicilio abituale e luogo di lavoro	40
2.4.1 Tutto il campione	40
2.4.2 Sedi di Bologna città	41
2.4.3 Sede di Ravenna	43
2.5. Durata tragitto A/R	44
2.5.1 Durata tragitto A/R intera Arpae	44
2.5.2 Durata tragitto A/R sedi di Bologna città	47
2.5.3 Durata tragitto A/R sede di Ravenna	51
2.6 Presenze e lavoro agile	53
2.6.1 Giorni lavorati a settimana in SW : intera Arpae	53
2.6.2 Luogo prevalente di lavoro in SW: Intera Arpae	54
2.6.3 Motivi scelta luogo SW: Intera Arpae	54
2.6.4 Giorni lavorati a settimana in SW: Sedi di Bologna città	56
2.6.5 Luogo prevalente di lavoro in SW - Sedi di Bologna città	58
2.6.6 Motivi scelta luogo SW: sedi di Bologna città	60
2.6.7 Giorni lavorati a settimana in SW: sede di Ravenna	62
2.6.8 Luogo prevalente di lavoro in SW: sede di Ravenna	63
2.6.9 Motivi scelta luogo SW: sede di Ravenna	64
2.7 Split modale: caratteristiche dello spostamento casa - lavoro	65
2.7.1 Modalità abituale di spostamento: Intera Arpae	65
2.7.2 Modalità abituale di spostamento: sedi di Bologna città	67
2.7.3 Modalità abituale di spostamento: Sede di Ravenna	72
2.8 Tappe intermedie nel tragitto casa - lavoro	73
2.8.1 Tutto il campione	73

2.8.2 Sedi di Bologna città	74
2.8.3 Sede di Ravenna	76
2.9 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl)	77
2.9.1 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl): Tutto il campione	77
2.9.2 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl): sedi di Bologna città	79
2.9.3 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl): sede di Ravenna	80
2.10 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing	81
2.10.1 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing: Tutto il campione	81
2.10.2 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing: Sedi di Bologna città	82
2.10.3 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing: Sede di Ravenna	84
2.11 Percorsi a piedi superiori a 15 minuti per recarsi al lavoro	85
2.11.1 Percorsi a piedi: tutto il campione	85
2.11.2 Percorsi a piedi: Sedi di Bologna città	86
2.11.3 Percorsi a piedi: Sede di Ravenna	88
2.12 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro	88
2.12.1 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro: tutto il campione	88
2.12.2 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro: Sedi di Bologna città	89
2.12.3 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro: Sede di Ravenna	90
2.13 Tipologia di automezzi utilizzati per recarsi al lavoro	91
2.13.1 Cilindrata - Intera Arpae	91
2.13.2 Cilindrata: Sedi di Bologna città	92
2.13.3 Cilindrata: sede di Ravenna	93
2.13.4 Classe euro: tutto il campione	93
2.13.5 Classe euro: sedi di Bologna città	94
2.13.6 Classe euro: sede di Ravenna	95
2.13.7 Alimentazione: tutto il campione	95
2.13.8 Alimentazione: sedi di Bologna città	96
2.13.9 Alimentazione: sede di Ravenna	98
2.14 Titoli di viaggio utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro	98
2.14.1 Spesa annuale per bus urbano/extraurbano: Tutto il campione	99
2.14.2. Sedi di Bologna città	99
2.14.3 Sede di Ravenna	100
2.15 Propensione al cambiamento	101
2.15.1 Propensione al cambiamento: Trasporto Pubblico Locale - Intera Arpae	101
2.15.2 Propensione al cambiamento TPL - Sedi di Bologna città	103
2.15.3 Propensione al cambiamento: TPL - Sede di Ravenna	104
2.15.4 Motivazioni per la disponibilità al cambio verso TPL: Sedi di Bologna città	105
2.15.5 Motivazioni per la disponibilità al cambio verso TPL: sede di Ravenna	108
2.15.6 Propensione al cambiamento: Bicicletta - Intera Arpae	109
2.15.7 Propensione al cambiamento - Bicicletta - Sedi di Bologna città	111
2.15.8 Propensione al cambiamento: Bicicletta - sede di Ravenna	113
2.15.9 Propensione al cambiamento: Sharing: Intera Arpae	115
2.15.10 Propensione al cambiamento: Sharing - sedi di Bologna città	115
2.15.11 Propensione al cambiamento: Sharing - sede di Ravenna	116
2.15.12 Motivazioni al cambiamento Mezzi in sharing: sedi di Bologna città	117

2.15.13 Motivazioni al cambiamento: Sharing - sede di Ravenna	118
2.15.14 Propensione al cambiamento: Car Pooling - Intera Arpae	118
2.15.15 Propensione al cambiamento: Car Pooling - Sedi di Bologna città	119
2.15.16 Propensione al cambiamento: Car Pooling - Sede di Ravenna	120
2.16 Agevolazioni tariffarie e incentivi predisposti da Arpae	121
2.16.1 Agevolazioni tariffarie e incentivi : TPL - Intera Arpae	121
2.16.2 Agevolazioni tariffarie e incentivi: TPL - Sedi di Bologna città	122
2.16.3 Agevolazioni tariffarie e incentivi: TPL - Sede di Ravenna	123
2.16.4 Motivi mancato acquisto TPL: Intera Arpae	124
2.16.5 Motivi mancato acquisto TPL: Sedi di Bologna città	125
2.16.6 Motivi mancato acquisto TPL: Sede di Ravenna	126
2.16.7 Utilizzo del TPL da parte di chi ha acquistato il titolo: Intera Arpae	127
2.16.8 Utilizzo del TPL da parte di chi ha acquistato il titolo: Bologna città	129
2.16.9 Utilizzo del TPL da parte di chi ha acquistato il titolo: Sede di Ravenna	130
2.16.10 Agevolazioni tariffarie e incentivi: Bike to Work - Intera Arpae	131
2.16.11 Agevolazioni tariffarie e incentivi: Bike to Work - Bologna città	131
2.16.12 Agevolazioni tariffarie e incentivi: Bike to Work - Sede di Ravenna	133
2.16.13 Partecipazione al BTW - Intera Arpae	133
2.16.14 Partecipazione al BTW: sedi di Bologna città	135
2.16.15 Motivi mancata fruizione BTW - Intera Arpae	137
2.16.16 Motivi mancata fruizione BTW .- Sedi di Bologna città	137
2.16.17 Motivi mancata fruizione degli incentivi: sede di Ravenna	138
2.16.18 Utilizzo della bicicletta con il BTW	139
2.16.19 Utilizzo della bicicletta con il BTW: - sedi di Bologna città	140
2.16.20 Utilizzo della bicicletta con il BTW: sede di Ravenna	142
2.16.21. Conoscenza dell'abbonamento agevolato al trasporto pubblico ferroviario: intera Arpae	143
2.16.22 Conoscenza dell'abbonamento agevolato: sedi di Bologna città	143
2.16.23 Conoscenza dell'abbonamento agevolato: sede di Ravenna	145
2.16.24 Acquisto dell'abbonamento agevolato al treno: Intera Arpae	145
2.16.25 Acquisto dell'abbonamento agevolato al treno: sedi di Bologna città	145
2.16.26 Acquisto dell'abbonamento agevolato al treno: sede di Ravenna	146
2.16.27 Motivazioni al mancato acquisto dell'abbonamento agevolato al Trasporto Pubblico Ferroviario: Sedi di Bologna città	147
2.16.28 Motivazioni al mancato acquisto dell'abbonamento agevolato al Trasporto Pubblico Ferroviario: Sede di Ravenna	148
2.16.29 Utilizzo treno dopo l'acquisto dell'abbonamento agevolato: Sedi di Bologna città	148
2.16.30 Utilizzo treno dopo acquisto abbonamento agevolato: Sede di Ravenna	149
2.16.31 Carpooling, Car sharing	150
2.17 Valutazione iniziative mobilità sostenibile: Intera Arpae	150
2.17.1 Valutazione iniziative mobilità sostenibile: sedi di Bologna città	151
2.17.2 Valutazione iniziative mobilità sostenibile: sede di Ravenna	154
3. Azioni future (Parte Progettuale)	156
3.1 Misure confermate	156
3.2 Azioni di miglioramento	158
3.3 Azioni implementabili e benefici conseguibili	159
3.4 Stima dei benefici ambientali	160

3.4.1 Incentivo all'uso del TPL (tariffe agevolate)- Bologna - stima benefici	163
3.4.2 Incentivo all'uso della mobilità ciclabile- Bologna - stima benefici	165
3.4.3 Riduzione della domanda di mobilità (SW): Bologna - stima benefici	168
3.4.4 Incentivo all'uso della mobilità sostenibile (TPL, BTW, SW) - Sede di Ravenna	171

1. Premessa

Il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), previsto all'art.3 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica 12 maggio 2021, è lo strumento di pianificazione per gli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente concepito per fornire alle aziende pubbliche e private l'opportunità di sviluppare e sostenere misure alternative più sostenibili e convenienti, rispetto all'utilizzo individuale del veicolo privato a motore.

Il PSCL considera l'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, le loro esigenze di mobilità, lo stato dell'offerta di trasporto presente sul territorio interessato e definisce i benefici conseguibili, valutando i vantaggi per i dipendenti coinvolti (in termini di costi, tempo, comfort e sicurezza), per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta (in termini economici, di produttività, di responsabilità sociale) e per la collettività (minori costi sociali per inquinamento, traffico, incidenti stradali, tempi di spostamento).

Il presente PSCL è redatto dall'Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia dell'Emilia-Romagna (Arpae) rispettando quanto previsto dalla normativa di riferimento ed in linea con le politiche di mobilità del Comune di Bologna e della Regione Emilia-Romagna (Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale).

Il Piano è stato redatto seguendo le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)", approvate con la sottoscrizione del Decreto Interdirettoriale n. 209 del 4 agosto 2021.

Le analisi e le valutazioni effettuate ai fini dell'aggiornamento del PSCL hanno coinvolto l'intera struttura dell'Agenzia al fine di aumentare il livello di informazione e sensibilizzazione del personale e sono state un'occasione per valutare e mettere a punto nuove soluzioni a favore della mobilità sostenibile.

1.1 Riferimenti normativi

Riferimenti Normativi – Tabella di Sintesi		
Norma	Ambito di Applicazione	Obblighi / Contenuti Principali
DM 27 marzo 1998	Introduzione PSCL e politiche di mobilità sostenibile	- Introduce il PSCL
(Decreto Ronchi)		- Istituisce il Mobility Manager aziendale
		- Obbligo per unità locali >300 dipendenti e imprese >800 addetti

DM 20 dicembre 2000	Mobilità sostenibile di area vasta	- Introduce Mobility Manager di Area
		- Coordina mobility manager aziendali
		- Supporto alla redazione PSCL
		- Promozione iniziative territoriali
D.L. 34/2020 – conv. L. 77/2020	Emergenza Covid-19 e lavoro agile	- Soglia obbligo PSCL ridotta a 100 dipendenti
		- Rafforzamento ruolo Mobility Manager
		- Adeguamento allo smart working
Decreto 12 maggio 2021	Requisiti e funzioni del Mobility Manager	- Definisce requisiti minimi
		- Stabilisce funzioni operative e competenze
Decreto interministeriale 4 agosto 2021	Linee guida PSCL	- Adozione Linee Guida PSCL
		- Struttura del Piano
		- Indicatori e metodologie
		- Obbligo di aggiornamento annuale

1.2 Acronimi e glossario

Nel presente Piano Spostamenti Casa–Lavoro vengono utilizzati numerosi acronimi e termini tecnici relativi alla mobilità sostenibile, ai servizi di trasporto pubblico e all'organizzazione interna dell'Agenzia. Al fine di garantire chiarezza espositiva e uniformità interpretativa, si riporta di seguito un glossario sintetico dei principali termini ricorrenti.

A/R	Andata e Ritorno
APA	Area Prevenzione Ambientale
APAM	Area Prevenzione Ambientale Metropolitana
ARPAE	Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia dell'Emilia-Romagna
Bike Sharing	Servizio pubblico di biciclette condivise
BTW	Bike to Work
Car Pooling	Condivisione dell'auto privata per il tragitto casa–lavoro
Car Sharing	Servizio di auto condivisa
CFL	Contratto di Formazione e Lavoro
DG	Direzione Generale
DM	Decreto Ministeriale

DT	Direzione Tecnica
e-bike	Bicicletta elettrica
ER	Emilia-Romagna
FT	Full Time
L.	Legge nazionale
L.R.	Legge Regionale
Linee TPL	Linee del Trasporto Pubblico Locale
MM	Mobility Manager
Mobility Manager Aziendale	Responsabile della mobilità interna dell'Ente
Mobility Manager di Area	Coordinatore della mobilità per più enti/aziende
Modal split / Split modale	Ripartizione percentuale dei mezzi di trasporto utilizzati
PSCL	Piano Spostamenti Casa-Lavoro
PT	Part Time
PUMS	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
RER	Regione Emilia-Romagna
SAC	Servizio Autorizzazioni e Concessioni
SIMC	Servizio Idro-Meteo-Clima
SOD	Struttura Oceanografica Daphne
SSI	Servizio Sistemi Informativi
SW	Smart Working (lavoro agile)
TPL	Trasporto Pubblico Locale
TPER	Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna
Tram – Linea Rossa	Nuova linea tranviaria del Comune di Bologna
ZTL	Zona a Traffico Limitato

1.3 Finalità del PSCL

La principale finalità del PSCL consiste nell'introduzione di nuovi modelli organizzativi ed operativi per migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro, riducendo l'uso del mezzo privato individuale a favore di modalità di trasporto maggiormente ecosostenibili.

1.4 Struttura del PSCL

Il presente PSCL si compone di una parte informativa e di analisi degli spostamenti casa-lavoro ed una parte progettuale contenente le possibili misure da adottare e i benefici conseguibili.

Parte informativa e di analisi

- Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda
- Analisi dell'offerta di trasporto
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro
 - o Analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro
 - o Analisi della propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro

Parte progettuale

- Progettazione delle misure
 - o Descrizione delle misure da implementare
 - o Definizione dei benefici conseguibili con l'attuazione delle misure
- Programma di implementazione

1.5 Periodicità di redazione del Piano Spostamenti Casa - Lavoro

Nel rispetto di quanto previsto dal decreto-legge 19/05/2020 n. 34 convertito con modificazioni, dalla legge 17/07/2020 n. 77, Arpae approva entro il 31 dicembre di ogni anno il Piano Spostamenti Casa Lavoro con Delibera del Direttore Generale.

L'obbligatorietà prevista dalla normativa è riferita ad enti o imprese con più di 100 dipendenti, situate in centri urbani con oltre 50mila abitanti.

In Arpae 2 articolazioni organizzative superano i 100 dipendenti, l'Area Prevenzione Ambientale Metropolitana di Bologna, con 108 unità di personale, e la nuova sede di Ravenna, che a seguito del conferimento del personale che precedentemente era dislocato nei distretti di Lugo e Faenza, comprende ora 119 dipendenti.

Il Piano Spostamenti annuale di Arpae da anni include tutte le 5 sedi di Bologna città, in quanto, pur se ripartite nelle varie sedi, gravitano nel Comune di Bologna circa 400 unità di personale, delle quali occorre conoscere le esigenze di mobilità, in una realtà articolata e complessa quale è la città Metropolitana di Bologna, che richiede l'adozione di iniziative ed attività di mobilità sostenibile coordinate tra le varie sedi dell'Agenzia. Dal 2024 il Piano Spostamenti Casa Lavoro include la nuova sede di Ravenna.

A cadenza periodica il Piano Spostamenti Casa - Lavoro include tutte le sedi dell'Agenzia, al fine di monitorare la domanda di mobilità, l'efficacia e il gradimento delle misure adottate nelle varie Province.

Il presente elaborato oltre a riportare i risultati del questionario con riferimento a tutto il campione regionale, dedica specifico approfondimento ed analisi alle 5 sedi Arpae ubicate nella città di Bologna e alla nuova sede di Ravenna.

2 Parte informativa e di analisi

Nella parte informativa e di analisi del presente PSCL sono raccolte le informazioni ed i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale Arpae assegnato alle sedi ubicate nel territorio regionale, provenienti dall'indagine effettuata nel mese di giugno del 2025 (Questionario Spostamenti Casa-Lavoro), pubblicata sulla intranet aziendale, e redatta in conformità alle linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani Spostamenti Casa - Lavoro adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti .

In essa sono inoltre analizzate le condizioni strutturali dell'Agenzia, l'offerta di trasporto sul territorio, nonché le risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.

La campagna di indagine sugli spostamenti casa-lavoro, servita a rilevare elementi utili a comprendere le abitudini e le esigenze di spostamento dei dipendenti, ha avuto inoltre lo scopo di valutare le opinioni degli stessi in merito ai servizi di trasporto ad oggi offerti e la loro propensione al cambiamento verso forme di mobilità alternative più sostenibili.

La scelta del mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro può essere condizionata oltre che da fattori soggettivi anche da fattori di natura oggettiva come la posizione e l'accessibilità della sede, la rete stradale, l'offerta di trasporto pubblico e la presenza di piste ciclabili e pedonali. Alcuni fattori, come ad esempio un servizio di trasporto pubblico efficiente o la presenza di percorsi sicuri per ciclisti e pedoni, possono favorire spostamenti ecosostenibili; al contrario fattori come la grande offerta di parcheggio possono incentivare l'utilizzo dell'automobile.

In sintesi, il questionario ha interessato i seguenti aspetti:

- Dati del dipendenti
- Orari di lavoro
- Provenienza, distanza casa-lavoro e durata del tragitto
- Presenze e lavoro agile
- Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro
- Giudizio sulle iniziative di mobilità messe in campo da Arpae
- Propensione al cambiamento

2.1 Analisi delle condizioni strutturali dell'Agenzia

Le sedi Arpae, delle quali si riportano dati e posizione rispettivamente nella tabella e mappa seguenti, sono per un totale di dipendenti pari a 1201 al 31 maggio 2025.

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Direzione Generale	Via Po, 5, 40139 Bologna	86
APA Metropolitana/Laboratorio di Bologna	Via Rocchi, 19, 40138 Bologna (con altra entrata da Via Triachini, 17)	108
Direzione Tecnica	Largo Caduti del lavoro, 6, 40122 Bologna	75
Servizio Idro-Meteo-Clima (SIMC)	Viale Silvani, 6, 40122 Bologna	79
Servizio Sistemi Informativi (SSI)	Viale Silvani, 6, 40122 Bologna	14
Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC BO)	Via San Felice, 25, 40122 Bologna	46
Casalecchio di Reno	Galleria Ronzani, 7/39 - 40033 Casalecchio di Reno (Bologna)	4
Castel di Casio	Via Berzantina, 30/10 - 40030 Castel di Casio (Bologna)	4
Imola	Via Caterina Sforza 3, Pad.8 - 40026 Imola (Bologna)	10
San Giorgio di Piano	Via Fariselli, 5 - 40016 San Giorgio di Piano (Bologna)	6
San Giovanni in Persiceto	Circonvallazione Dante, 12/D - 40017 San Giovanni in Persiceto (Bologna)	1
Sedi della Provincia di Bologna		433

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale centro /SAC sede di Ferrara	Via Bologna, 534 - Ferrara	94
Distretto Daphne – Unità "Sacca di Goro"	Via del Corpo delle Capitanerie di Porto, 2 - 44020 Goro (Ferrara)	3
Sedi della Provincia di Ferrara		97

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Distretto Cesena	Via Marino Moretti, 43 Cesena	16
Struttura Oceanografica DAPHNE	Viale Vespucci, 2 - 47042 Cesenatico (FC)	14
Area Prevenzione Ambientale Est	Via Salinatore, 20 - Forlì	57
Servizio Autorizzazioni e Concessioni	Piazza Giovan Battista Morgagni, 9 - Forlì	29
Sedi della Provincia di Forlì Cesena		116

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale Centro - sede di Modena	Via Fontanelli, 21/23 - 41121 - Modena	47
Servizio Autorizzazioni e Concessioni	Via Pietro Giardini 472 scala L - 41124 - Modena	38
Distretto Area Nord (MO) - Carpi	Via Cattani Sud, 61 - 41012 Carpi MO	7
Distretto Area Sud (MO) - Fiorano Modenese	Via del Crociale 4/C - 41042 Fiorano M.	8
Distretto Area Sud (MO) - Pavullo	Via Giardini 15 41026 Pavullo nel Frignano MO	4
Sedi della Provincia di Modena		104

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale Ovest - sede di Parma	Via Spalato, 2 - 43125 - Parma	37
Servizio Autorizzazioni e Concessioni	Piazza della Pace, 1 - 43121 - Parma	32
Struttura IdroMeteoClima - Servizio idrologia	Strada Garibaldi, 75 43121 Parma	13
Distretto di Fidenza (PR)	Via XXIV Maggio, 28/B 43036 Fidenza (PR)	5
Sedi della Provincia di Parma		87

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale Ovest/ Servizio Autorizzazioni e Concessioni - sede di Piacenza	Via XXI Aprile, 48 - Piacenza	62
Distretto di Fiorenzuola d'Arda (PC)	Via S. Rocco 39 29017 Fiorenzuola d'Arda (PC)	5
Distretto di Borgonovo Val Tidone (PC)	Via Arcelli 29011 Borgo Novo Val Tidone (PC)	3
Sedi della Provincia di Piacenza		70

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale Est/ Servizio Autorizzazioni e Concessioni - sede di Ravenna	Via Marconi, 14 - 48124 Ravenna	119
Sedi della Provincia di Ravenna		119

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale Ovest - sede di Reggio Emilia	Via Amendola, 2 42122 Reggio Emilia	78
Servizio Autorizzazioni e Concessioni	Piazza Gioberti, 4 42121 Reggio Emilia	26
Distretto di Reggio Emilia Sede di Castelnovo ne' Monti	Via Roma, 26 42035 Castelnovo ne' Monti (RE)	2
Distretto di Reggio Emilia Sede di Novellara	Via della Costituzione, 10/B 42017 Novellara (RE)	5
Distretto di Reggio Emilia	Viale Martiri della Libertà, 8	3

Sede di Scandiano	42019 Scandiano (RE)	
Sedi della Provincia di Reggio Emilia		114

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale Est /SAC sede di Rimini	Via Settembrini, 17/D - 47923 Rimini	61
Sedi della Provincia di Rimini		61

2.2 Sedi oggetto di analisi

La presente analisi è riferita alle 5 sedi di Bologna città e alla sede di Ravenna.

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Direzione Generale	Via Po, 5, 40139 Bologna	86
APA Metropolitana/Laboratorio di Bologna	Via Rocchi, 19, 40138 Bologna	108
Direzione Tecnica	Largo Caduti del lavoro, 6, 40122 Bologna	75
Servizio Idro-Meteo-Clima (SIMC)	Viale Silvani, 6, 40122 Bologna	79
Servizio Sistemi Informativi (SSI)	Viale Silvani, 6, 40122 Bologna	14
Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC BO)	Via San Felice, 25, 40122 Bologna	46

Sedi Bologna città	408
--------------------	-----

<i>Sede Arpae</i>	<i>Indirizzo</i>	<i>Dipendenti</i>
Area Prevenzione Ambientale Est/ Servizio Autorizzazioni e Concessioni - sede di Ravenna	Via Marconi, 14 - 48124 Ravenna	119
Sedi della Provincia di Ravenna		119

2.1.1 Sedi di Bologna città

La sede della Direzione Generale ubicata in via Po, 5, è collocata in posizione decentrata rispetto al centro cittadino, nella periferia est della città, in prossimità della Via Emilia, ed è dunque ben servita da linee del TPL a elevata frequenza (nelle ore di punta le linee 27 e 19 effettuano passaggi ogni 3 minuti) che effettuano collegamenti con il centro cittadino, con la Stazione Centrale e con la periferia ovest (14, 25, 94). Dal mese di settembre 2024 è poi attivo il Servizio Ferroviario Metropolitano che collega tramite treno le stazioni di Casalecchio e Pianoro, fermando nelle stazioni di Casteldebole, Borgo Panigale (Via Emilia Ponente), Bologna Centrale, Bologna San Vitale (Via Rimesse), Mazzini (Via Emilia Levante), San Ruffillo, rendendo possibile spostarsi all'interno della città tramite ferrovia in pochi minuti.

Sono presenti piste ciclabili e postazioni di car sharing, mentre sono poco presenti in zona le stazioni di bike sharing. La sede dispone di 33 posti auto, 9 stalli per motocicli e 30 posti bici al coperto (in due rastrelliere) riservati ai dipendenti.

Direzione Tecnica

La sede della Direzione Tecnica Arpae si trova all'interno della Zona a Traffico Limitato (ZTL) e quindi non accessibile ai veicoli privati, ma è ottimamente collegata da quasi tutte le linee TPL che transitano lungo Via Marconi e Via Ugo Bassi, (25, 19, 13, 14, 20, 21, 35). La linea 19 si snoda lungo l'asse est - ovest, le linee 13, 14 e 20 lungo l'asse nord est - sud ovest. Presenti in modo capillare presso la sede i servizi di car sharing e bike sharing, la Direzione Tecnica è ottimamente collegata dalla rete di piste ciclabili e ciclo - pedonali.

Servizio Autorizzazioni e Concessioni

il Servizio Autorizzazioni e Concessioni è ubicato in pieno centro cittadino, nella Zona a Traffico Limitato. L'accesso alla Struttura è garantito dalla presenza di molte linee del TPL ad alta frequenza di passaggio, come ad esempio la linea 13, la linea 21, la linea 25, la linea 19 e la linea 20. Nel 2025 la via è stata interessata dai cantieri per la realizzazione della linea del tram (Linea Rossa).

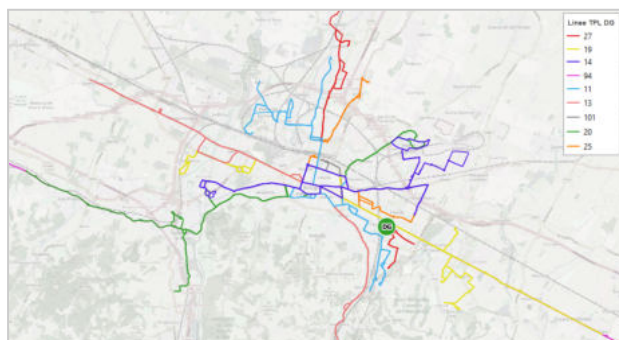
In prospettiva, nel 2026, la sede di Via San Felice sarà accorpata a quella di Largo Caduti del Lavoro.

La sede dell'APA Metropolitana/Laboratorio di Bologna (Via Rocchi, 19, con altra entrata da via Triachini, 17) si trova in posizione esterna al centro storico ma comunque in zona ben servita dal trasporto pubblico, da servizi di car sharing e bike sharing in quanto prossima alla sede del Policlinico Sant'Orsola-Malpighi. La sede non dispone di stalli riservati alle auto private; sono previsti 10 posti per motocicli e 10 posti bici riservati ai dipendenti. Le linee 37 e 25 collegano la sede alla zona Stazione, mentre la 14 al centro cittadino. Tutte le linee ad alta frequenza di passaggio.

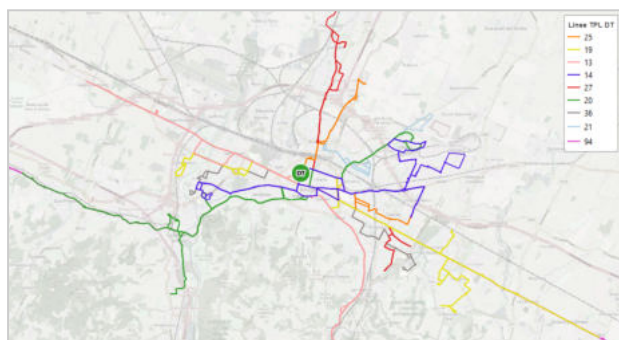
La sede del Servizio Idro-Meteo-Clima e Servizio Sistemi Informativi (Viale Silvani, 6) si trova sui viali di circonvallazione ovest al limite del centro storico cittadino. La zona è molto ben servita dal trasporto pubblico e da servizi di car sharing e bike sharing. La sede non dispone di stalli riservati ad auto, moto e cicli per i dipendenti. L'unica opportunità di parcheggio riguarda la sosta a pagamento, oppure il parcheggio scambiatore di Via Tanari, gratuito per chi possiede l'abbonamento TPER, che si trova ad una distanza di circa 10 minuti a piedi. Le linee bus più utilizzate sono la 19 e la 32 - 33, le cosiddette "circolari" che percorrono tutto l'anello che delimita il centro della città. In prospettiva, nel 2026-2027, la sede sarà trasferita presso la III torre della Regione Emilia - Romagna, in zona Fiera.

Mappe principali linee TPL (i percorsi non sono aggiornati alle deviazioni per i cantieri per la realizzazione delle nuove linee).

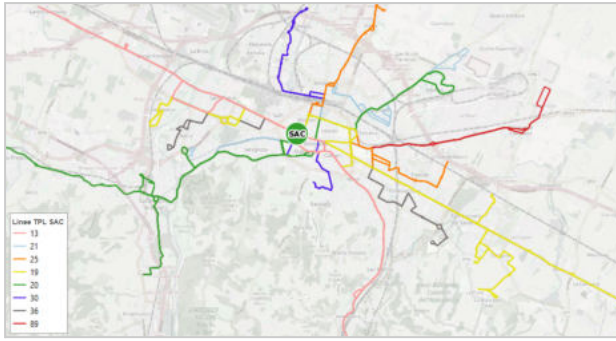
Direzione Generale - Linee TPL per raggiungere la sede di lavoro



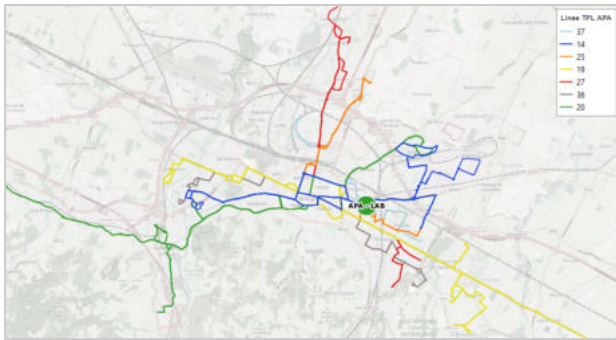
Direzione Tecnica - Linee TPL per raggiungere la sede di lavoro



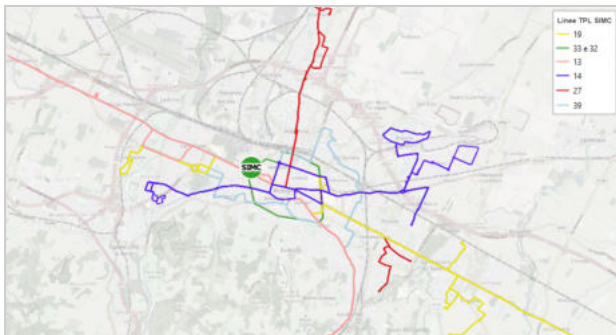
SAC - Linee TPL più utilizzate per raggiungere la sede di lavoro



APA Metropolitana/Lab - Linee TPL più utilizzate per raggiungere la sede di lavoro

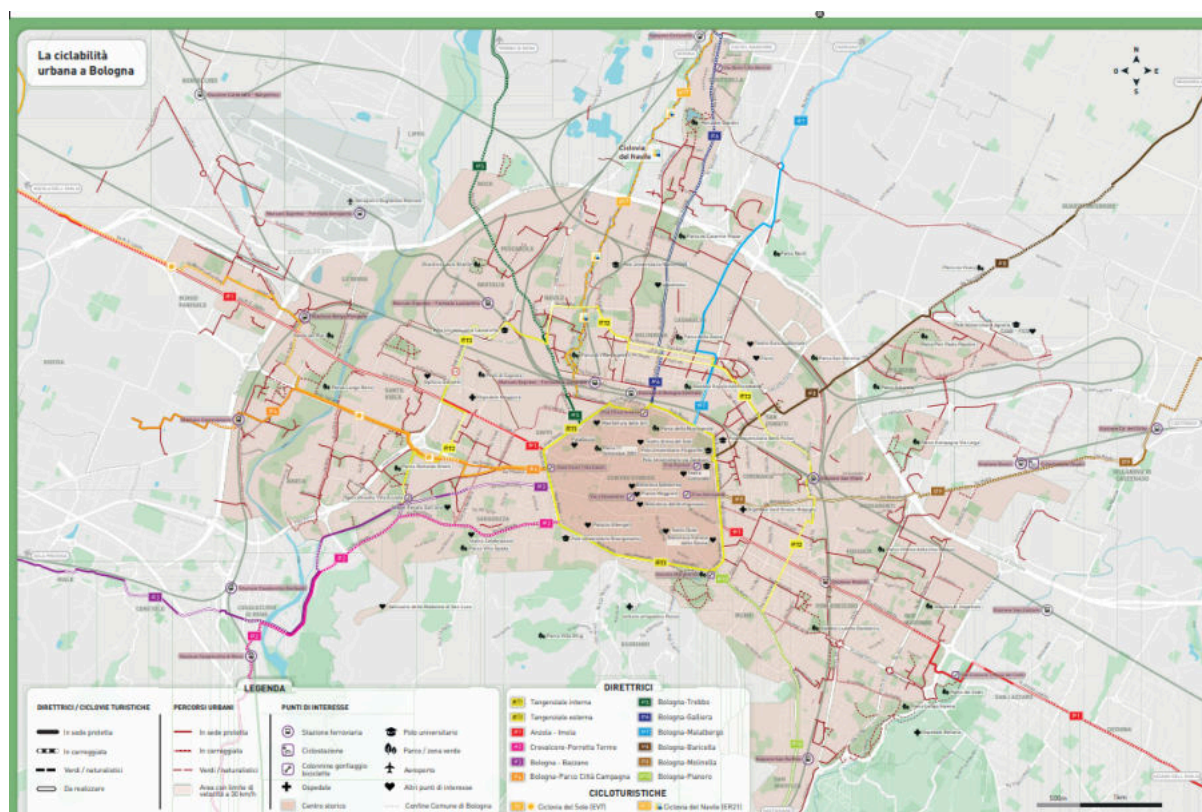


SIMC - Linee TPL più utilizzate per raggiungere la sede di lavoro



- Una fitta rete di piste ciclabili:

- circa 125 km di percorsi ciclabili in “sede protetta” (piste ciclabili in sede esclusiva oppure contigue a percorsi pedonali, percorsi promiscui pedonali e ciclabili);
- circa 82 km di percorsi ciclabili in carreggiata (piste e corsie ciclabili in carreggiata, corsie per il doppio senso ciclabile e itinerari promiscui veicolari e ciclabili all’interno di zone 30);
- circa 33 km di “percorsi verdi” (itinerari per lo più in aree verdi o fluviali, con fondo pavimentato o sterrato, non in possesso delle caratteristiche e della segnaletica di pista ciclabile prevista dal Codice della strada).



- 180 hub riservati al Bike sharing quasi tutti interni al semianello autostradale (2.200 bike + 360 e-bike)
- circa 50 postazioni di Car sharing tutte interne al semianello autostradale
- 170 colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche

2.1.2 Sede di Ravenna

La nuova sede di Ravenna si trova in via Marconi, 14 nella zona sud della città, a circa 5,5 km dalla stazione ferroviaria. Ospita l'Area di Prevenzione Ambientale, il Laboratorio Integrato, il Servizio Autorizzazioni e Concessioni e il Demanio Idrico.

Presso la sede sono disponibili 39 posti auto privati a disposizione delle auto di servizio e dei dipendenti.

Raggiungibilità della sede:

Trasporto pubblico

Raggiungono la sede le linee 4, 5, 8, 80 in circa 15 - 20 minuti e la linea 296 TPER bacino di Bologna, utilizzata dai dipendenti che gravitano nell'area Bagnacavallo - Lugo.

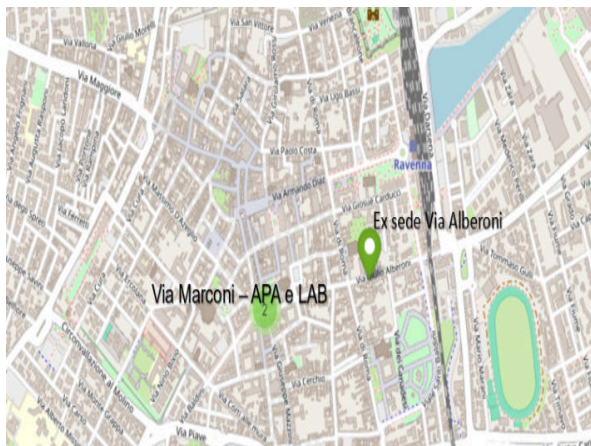
Mobilità ciclabile

Il percorso in bicicletta è di circa 15 minuti dalla stazione ed è agevole in virtù della buona rete ciclabile presente in città.

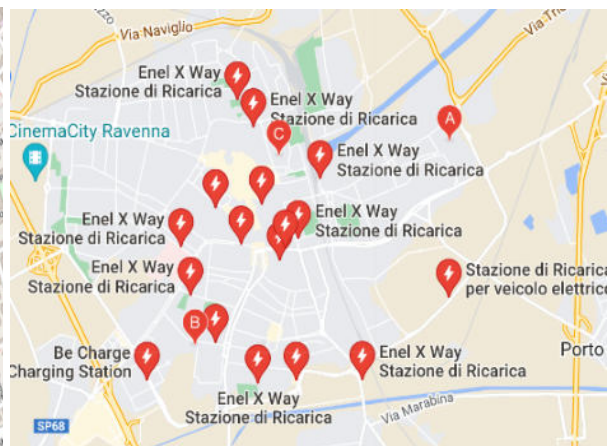
Bike Sharing

Presente in città con servizio noleggio attivo nei pressi della Stazione centrale.

Localizzazione sede di Ravenna



Colonnine ricarica auto elettriche



Rete ciclabile Ravenna



2.2 Analisi degli spostamenti casa - lavoro (risultati del questionario)

Si riportano nei paragrafi seguenti le risultanze del questionario somministrato ai dipendenti nel mese di giugno 2025.

Il 54% dei dipendenti ha risposto al questionario. Nella tabella sottostante è riportata la percentuale di risposta in tutte le sedi Arpae.

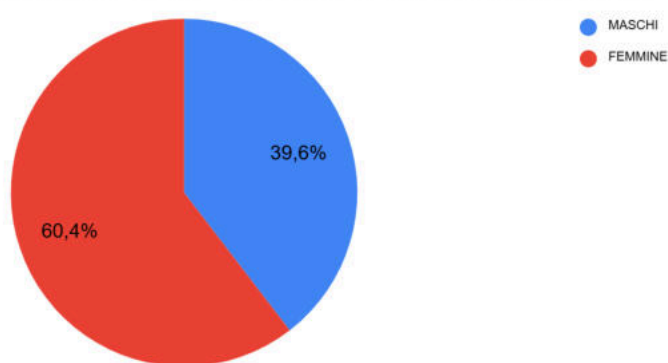
SEDE DI LAVORO	risposte al questionario		
	2025	n. totale dipendenti	%
Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6	46	75	61%
Bologna - Via Po, 5	49	86	57%
Bologna - Via Rocchi, 19/Triachini	60	108	56%
Bologna - Via San Felice, 25	25	46	54%
Bologna - Viale Silvani 6	52	93	56%
Casalecchio di Reno (BO)	2	4	50%
Castel di Casio (BO)	1	4	25%
Imola (BO)	4	10	40%
San Giorgio di Piano (BO)	4	6	67%
San Giovanni in Persiceto (BO)	0	1	0%
Sedi della provincia di Bologna	243	433	56%
Ferrara - Via Bologna 534	46	94	49%
Goro (FE)	3	3	100%
Sedi della provincia di Ferrara	49	97	51%
Cesena - Via Marino Moretti, 43	8	16	50%
Cesenatico (FC) - SOD	12	14	86%

Forlì - Piazza Giovan Battista Morgagni, 9	20	29	69%
Forlì - Viale Salinatore, 20	29	57	51%
Sedi della provincia di Forlì-Cesena	69	116	59%
Carpi (MO)	2	7	29%
Fiorano Modenese (MO)	2	8	25%
Modena - Via Fontanelli, 23	24	47	51%
Modena - Via Giardini, 472/L	23	38	61%
Pavullo nel Frignano (MO)	1	4	25%
Sedi della provincia di Modena	52	104	50%
Fidenza (PR)	5	5	100%
Parma - Strada Garibaldi, 75	5	13	38%
Parma - P.zza della Pace, 1	15	32	47%
Parma - Via Spalato, 2	24	37	65%
Sedi della provincia di Parma	50	87	57%
Borgonovo Val Tidone (PC)	0	3	0%
Fiorenzuola d'Arda (PC)	3	5	60%
Piacenza - Via XXI Aprile, 48	33	62	53%
Sedi della provincia di Piacenza	36	70	51%
Ravenna - Via Marconi, 14	68	119	57%
Sedi della provincia di Ravenna	68	119	57%
Castelnovo ne' Monti (RE)	1	2	50%
Novellara (RE)	5	5	100%
Reggio Emilia - Piazza Gioberti, 4	19	26	73%
Reggio Emilia - Via Amendola, 2	32	78	41%
Scandiano (RE)	0	3	0%
Sedi della provincia di Reggio Emilia	57	114	50%
Rimini - Viale Settembrini, 17/D	30	61	49%
Sedi della provincia di Rimini	30	61	49%
Arpae	654	1201	54%

2.2.1 Informazioni sulla popolazione lavorativa

DIPENDENTI	
ARPAE	1201
MASCHI	475
FEMMINE	726

Suddivisione per sesso - personale in servizio presso Arpae



Lavoro tempo pieno/Part time

La percentuale del personale in part time, riferita all'intera Agenzia, è del 6%.

2.2.2 Sedi di Bologna città. Personale in servizio: origine - destinazione; part time-full time.

Personale in servizio e suddivisione per sesso

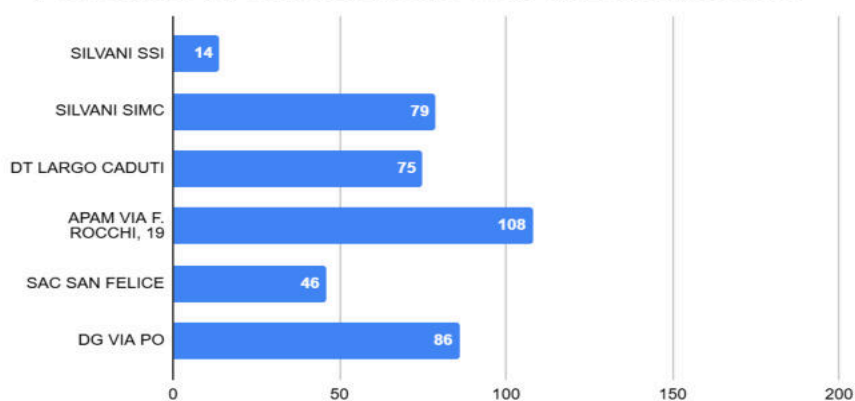
SEDI	DIPENDENTI	MASCHI	FEMMINE	ETA' MEDIA
DG VIA PO	86	34	52	51
SAC SAN FELICE	46	22	24	54
APAM	108	40	68	49

ROCCHI/TRIACHINI				
DT LARGO CADUTI	75	20	55	51
SILVANI SIMC	79	42	37	50
SILVANI SSI	14	11	3	47
TOTALE	408	169	239	50

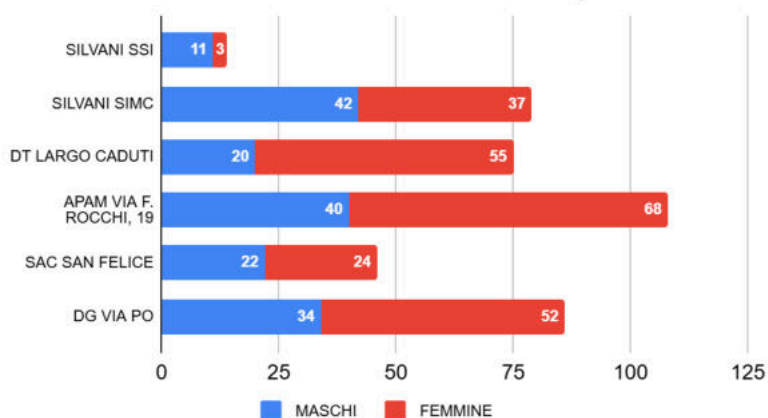
Osservazioni:

- La sede con più personale è **APA via Rocchi/Triachini (108)**.
- La presenza femminile è maggiore (239 donne vs 169 uomini).
- L'età media complessiva è **50 anni**.

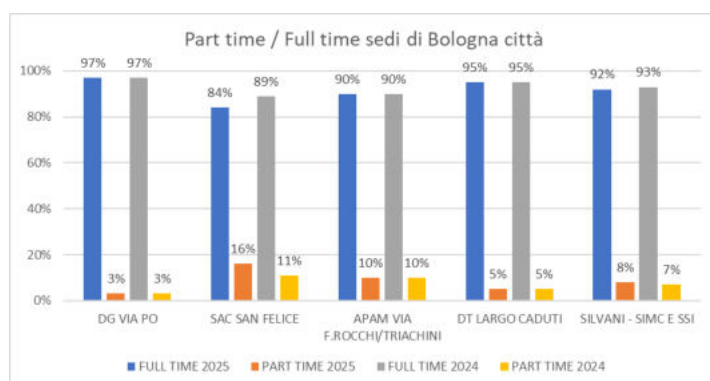
Personale in servizio nelle sedi di Bologna città



Personale in servizio - suddivisione per sesso



Lavoro Full Time/Part time - Sedi di Bologna città

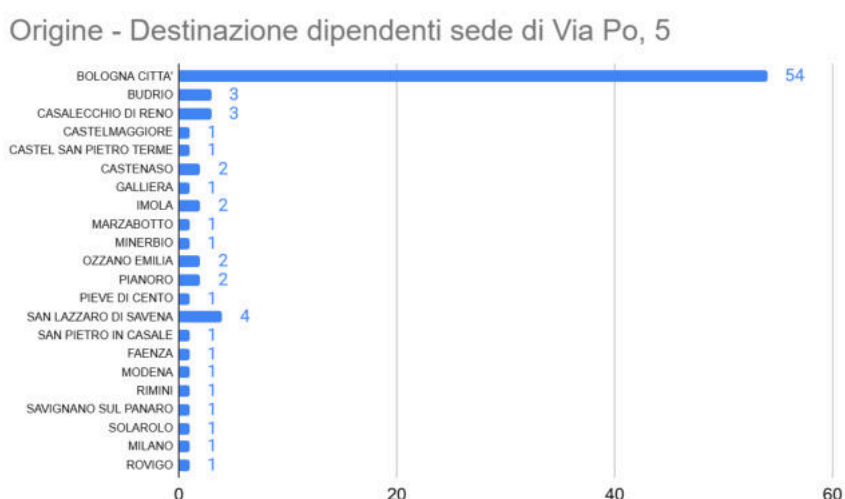


Analisi per sede

- **DG VIA PO:** nessuna variazione, con un organico stabile al 97% full time e 3% part time.
- **DT LARGO CADUTI:** anch'essa invariata (95% tempo pieno e 5% part time).
- **APA ROCCHI/TRIACHINI:** totale stabilità (90% tempo pieno e 10% part time).
- **SILVANI – SIMC E SSI:** lieve spostamento dal tempo pieno al part time (–1 punto percentuale di full time e +1 di part time).
- **SAC SAN FELICE:** è l'unica sede con una variazione significativa: il tempo pieno cala di 5 punti percentuali (da 89% a 84%), mentre il part time cresce dal 11% al 16%

Origine - Destinazione dipendenti delle sedi di Bologna città

Sede di Via Po, 5 - Direzione Generale



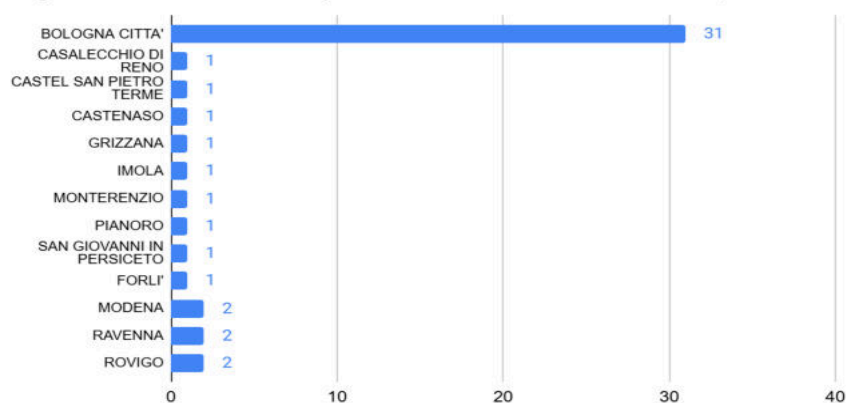
La sede Via Po è fortemente concentrata su Bologna città (54 dipendenti su 86, pari al 63%).

Sommando i comuni dell'area metropolitana bolognese, si arriva al 90% del personale complessivo.

Solo una quota molto ridotta (10%) risiede fuori da Bologna e dintorni, con presenze isolate in altre province dell'Emilia-Romagna, e pochissimi fuori regione (1 Milano, 1 Rovigo).

Sede di via S. Felice, 25 - Servizio Autorizzazioni e Concessioni

Origine - Destinazione dipendenti sede di Via S. Felice, 25



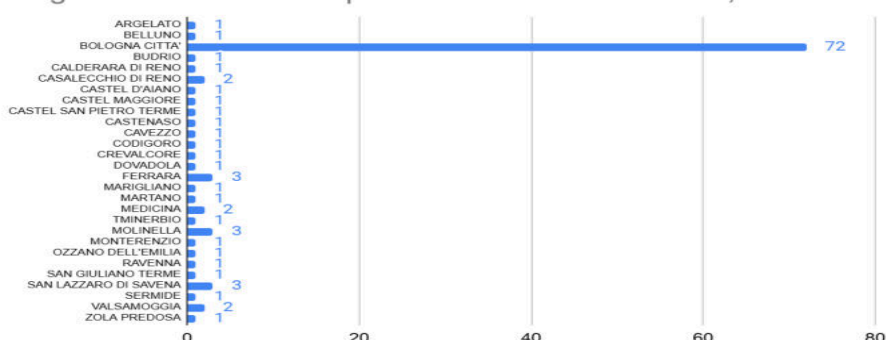
I dati mostrano che la maggior parte dei dipendenti (31) risiede nella città di Bologna stessa, indicando una forte concentrazione di personale proveniente dall'area urbana diretta della sede.

Un numero minore di dipendenti proviene da altri comuni della provincia di Bologna (8 in totale, con 1 dipendente per ciascuno dei seguenti comuni: Casalecchio di Reno, Castel San Pietro Terme, Castenaso, Grizzana, Imola, Monterenzio, Pianoro, San Giovanni in Persiceto). Questo suggerisce una base di pendolari più limitata dalle aree circostanti la città.

Infine, 7 dipendenti provengono da province diverse dall'Emilia-Romagna o da altre città al di fuori della provincia di Bologna, nello specifico: 1 da Forlì, 2 da Modena, 2 da Ravenna e 2 da Rovigo. Questa componente di pendolarismo extra-provinciale, sebbene minoritaria, comporta tempi di viaggio più lunghi e una maggiore dipendenza dai mezzi privati o dal trasporto ferroviario.

Sede di via F.Rocchi, 19- Area Prevenzione Metropolitana

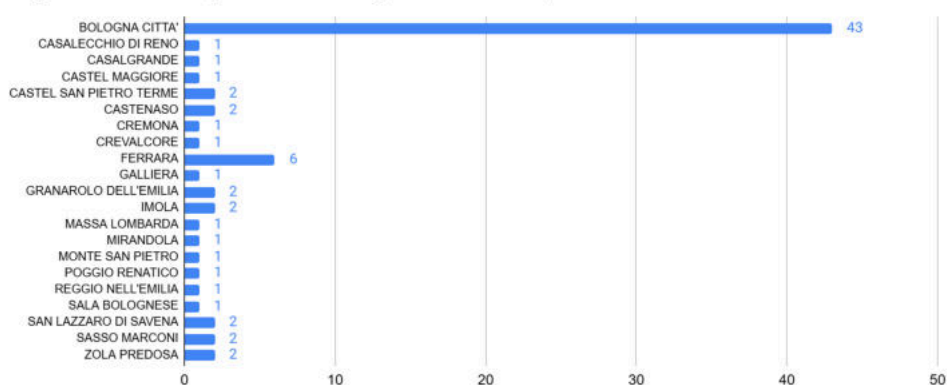
Origine - Destinazione dipendenti sede Via F. Rocchi, 19



La maggior parte dei dipendenti (72) risiede nella città di Bologna. I restanti 36 dipendenti provengono dalla Provincia di Bologna (19 dipendenti), e altre Province dell'Emilia-Romagna (6 dipendenti). Presenti anche dipendenti che provengono da altre Regioni.

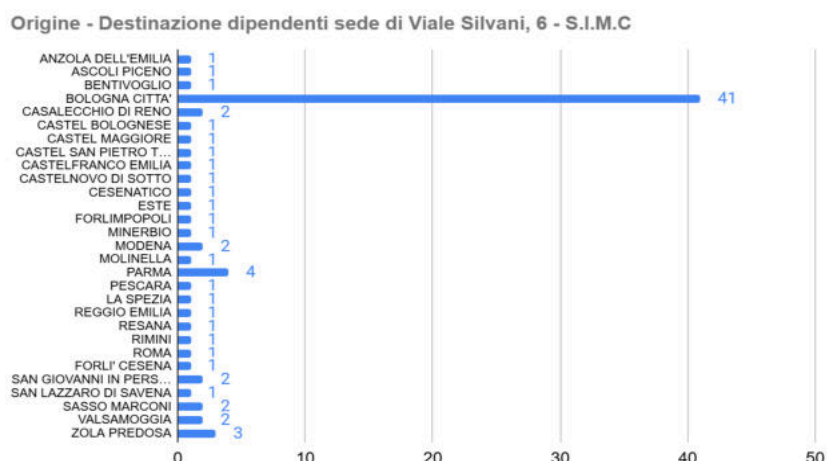
Sede di Largo Caduti del Lavoro, 6 - Direzione Tecnica

Origine - Destinazione dipendenti sede di Largo Caduti del Lavoro, 6



La maggior parte del personale, ovvero 43 dipendenti, risiede nella città di Bologna, indicando un significativo pendolarismo interno alla città. Un gruppo consistente di 24 dipendenti proviene da vari comuni della provincia di Bologna. Infine, 8 dipendenti arrivano da province limitrofe o più distanti,

Sede di Viale Silvani, 6 (Servizio Idro - Meteo Clima)

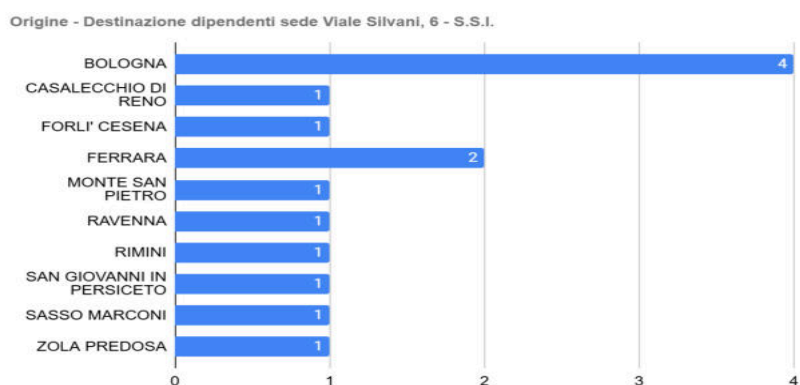


Le provenienze sono variegata, molti dipendenti da Bologna città ma anche da Comuni medio-lontani.

La sede è vicino a stazione e linee bus, ma con poca disponibilità di parcheggio.

Questo quadro indica che la sede SIMC di Viale Silvani, sebbene abbia un nucleo di dipendenti locali, serve anche un'area geografica molto più ampia, con un notevole pendolarismo da province limitrofe e anche da regioni diverse. Questo aspetto è cruciale per la pianificazione della mobilità, poiché le soluzioni di trasporto devono tenere conto delle diverse distanze e delle esigenze di questi pendolari.

Sede di Viale Silvani, 6 (Servizio Sistemi Informativi)



La Distribuzione è simile al servizio Idro-Meteo, con presenza di dipendenti anche da aree lontane (oltre 20 km). Ciò comporta spostamenti mediamente lunghi.

Sintesi generale (Bologna città)

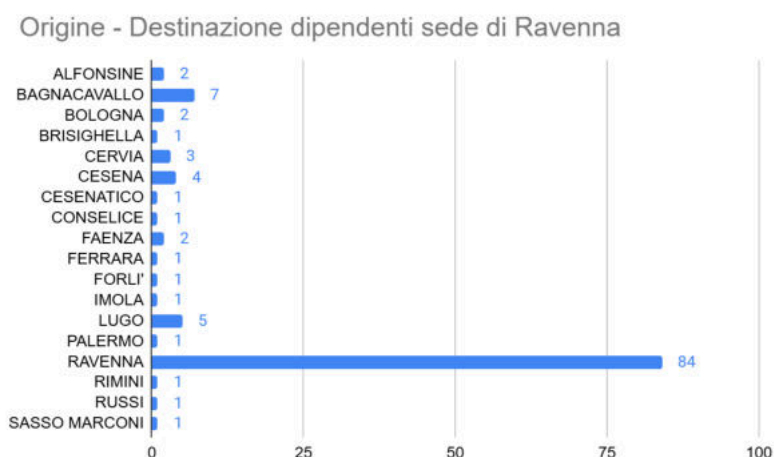
Le mappe mostrano che la maggior parte dei dipendenti risiede entro i 15–20 km, con concentrazioni diverse per sede. Le sedi centrali in ZTL (San Felice, DT) sono più favorevoli al TPL, bici e treno. Le sedi decentrate (Rocchi, Silvani, Via Po) hanno maggiore dipendenza dall'auto.

Il nodo stazione centrale (DT, Silvani) è il punto strategico per promuovere integrazione treno+TPL+bici

2.2.3 Sede di Ravenna Personale in servizio: origine - destinazione; part time-full time.

SEDE	DIPENDENTI	MASCHI	FEMMINE	ETA' MEDIA
RAVENNA	119	42	77	50

Origine - Destinazione sede di Ravenna



Distribuzione territoriale

Una quota importante di dipendenti risiede nel Comune di Ravenna o immediati dintorni (entro 5–10 km). Sono presenti anche residenze in comuni limitrofi (Lugo, Russi, Cervia, Faenza), e alcuni casi isolati in provincia di Forlì-Cesena e Ferrara.

Diffusi gli spostamenti di lungo raggio (>20 km).

Accessibilità e mobilità

La sede si trova in zona decentrata ma servita da linee bus urbane ed extraurbane.

La rete ciclabile è presente, ma la distanza di molti dipendenti (>15 km) limita l'uso quotidiano della bici.

La presenza di 39 posti auto interni rende più attraente l'uso dell'auto privata rispetto alle sedi bolognesi centrali (che spesso non hanno parcheggi).

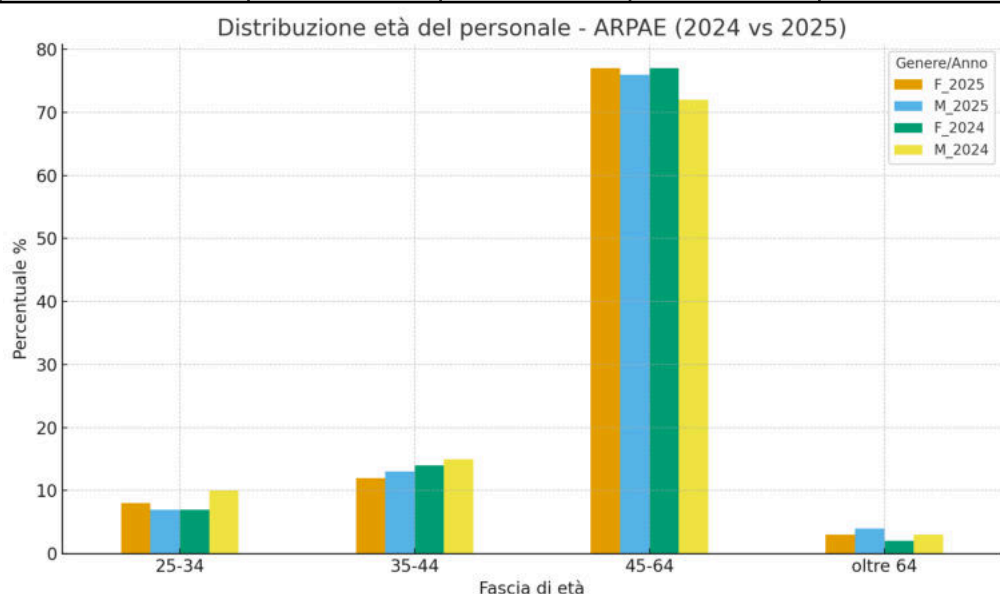
Implicazioni sui comportamenti

L'auto privata rimane il mezzo prevalente per chi proviene da comuni esterni. La sede di Ravenna ha un bacino di provenienza più disperso e policentrico rispetto a Bologna.

Questo spiega la maggiore dipendenza dall'auto e le difficoltà di intercettare tutta l'utenza con il solo TPL.

2.2.4 Età del personale in servizio: intera Arpae

Intera Arpae	2025	2025	2024	2024
Età del personale	F	M	F	M
25-34	8%	7%	7%	10%
35-44	12%	13%	14%	15%
45-64	77%	76%	77%	72%
oltre 64	3%	4%	2%	3%



La fascia **45-64 anni** è nettamente prevalente, stabile nelle donne (77%) e in crescita negli uomini (dal 72% al 76%).

La fascia **35-44 anni** è in diminuzione per entrambi i generi: -2 punti % per le donne (da 14% a 12%) e -2 punti % per gli uomini (da 15% a 13%).

Tra i **giovani (25-34 anni)** si osserva una lieve crescita nelle donne (da 7% a 8%) ma un calo negli uomini (dal 10% al 7%).

La fascia **oltre i 64 anni** mostra un leggero aumento sia per le donne (da 2% a 3%) sia per gli uomini (da 3% a 4%).

📌 In sintesi: la popolazione del personale rimane fortemente concentrata nella fascia 45-64 anni, con segnali di **invecchiamento complessivo** (più over 64 e meno under 44).

2.2.5 Età del personale in servizio: sedi di Bologna città

Analisi riportata in numeri assoluti.

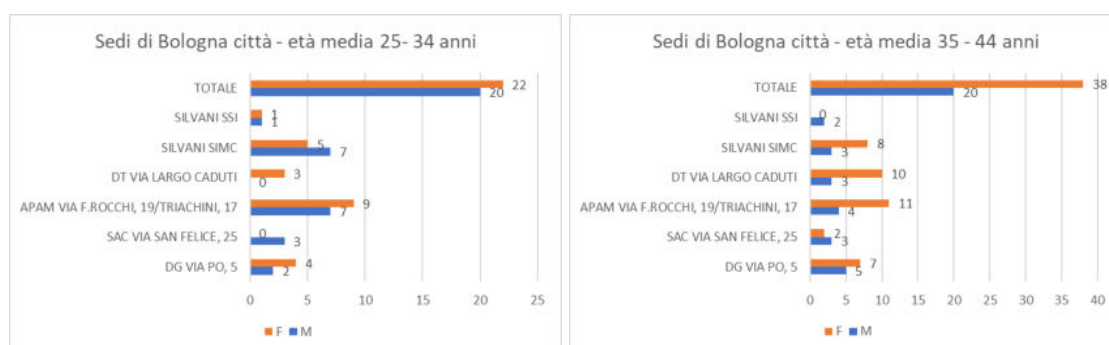
La fascia **45-64 anni** è nettamente predominante (299 persone, con prevalenza femminile: 175 F vs 124 M).

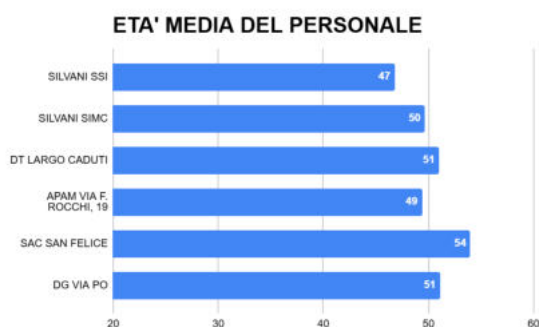
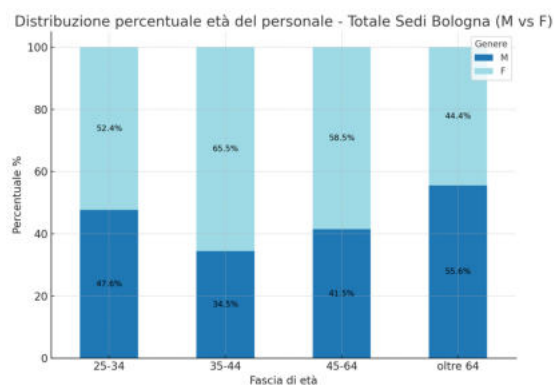
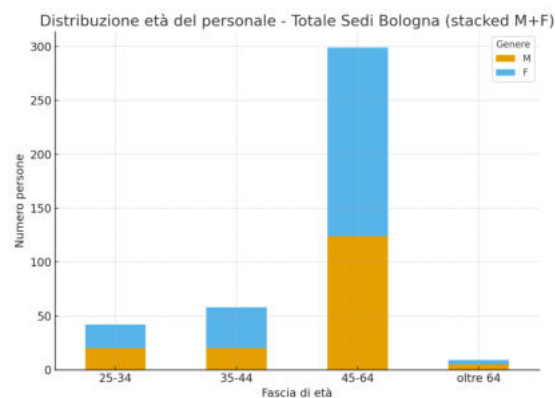
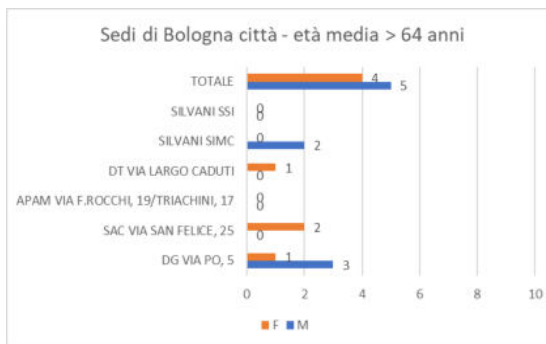
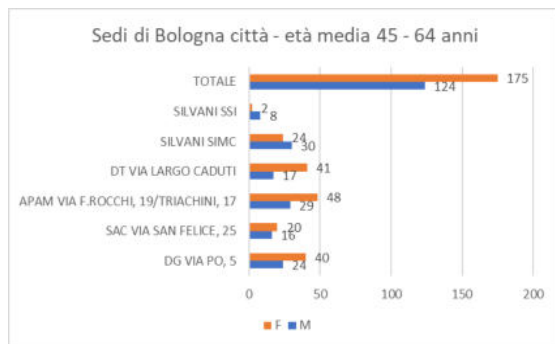
La fascia **35-44 anni** mostra un divario consistente: le donne (38) quasi raddoppiano gli uomini (20).

Nella fascia **25-34 anni** la distribuzione è abbastanza equilibrata (22 F vs 20 M).

Gli **over 64** sono pochi (9 in totale), con equilibrio tra i generi.

👉 Complessivamente emerge un personale **molto concentrato nella fascia 45-64 anni** e con una **presenza femminile più elevata**, soprattutto nelle fasce centrali (35-44 e 45-64).





- **SAC San Felice (54 anni)** → è la sede con l'età media più alta.
- **APA Via F. Rocchi/Triachini (49 anni)** e **Silvani SSI (47 anni)** → sono le sedi con l'età media più bassa.
- Le altre sedi (**DG Via Po**, **DT Largo Caduti**, **Silvani SIMC**) si collocano attorno ai **50-51 anni**.

👉 Questo suggerisce che:

- La popolazione lavorativa complessiva è **matura**, con valori vicini ai 50 anni.

- Non ci sono sedi con età media giovane (ad esempio <45), ma alcune differenze emergono: **Silvani SSI** ha un'età media più bassa, forse legata a un organico ridotto (14 dipendenti).

Implicazioni per la mobilità

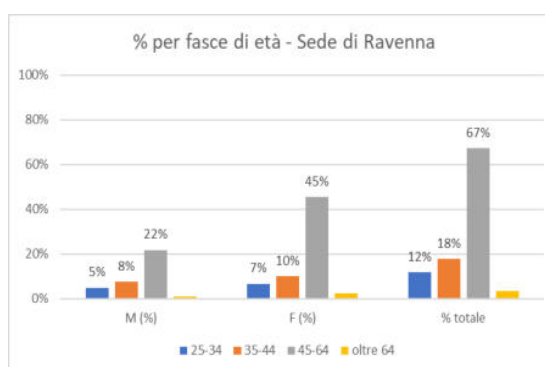
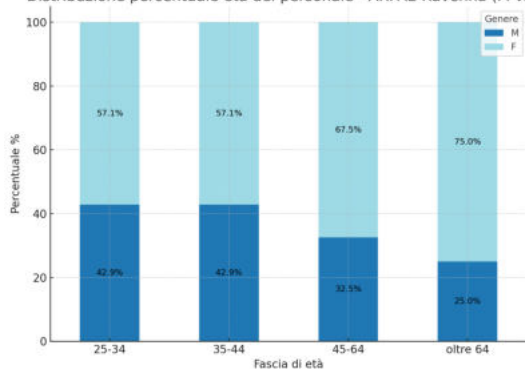
- L'elevata quota di over 50 suggerisce minore propensione a spostamenti in bici o a piedi, e maggiore sensibilità al comfort del TPL.
- Le fasce più giovani (pur minoritarie) risultano invece più inclini a sperimentare modalità sostenibili come bike sharing o TPL intermodale.
- In prospettiva, l'invecchiamento medio del personale rafforza la necessità di migliorare affidabilità e comodità del trasporto pubblico, oltre ad agevolare l'uso dell'auto condivisa.

2.2.6 Età del personale in servizio: sede di Ravenna

SEDE ARPAE RAVENNA	25 - 34		35 - 44		45 - 64		oltre 64		TOTALE
VIA MARCONI, 14	M	F	M	F	M	F	M	F	
	6	8	9	12	26	54	1	3	119

- La fascia **45-64 anni** è largamente prevalente (80 dipendenti, pari al **67%** del totale).
- I **giovani (25-34 anni)** rappresentano il **12%** del personale (14 persone).
- La fascia **35-44 anni** è poco più del **17%**.
- Gli **ultra 64enni** rappresentano il 3% (4 persone).

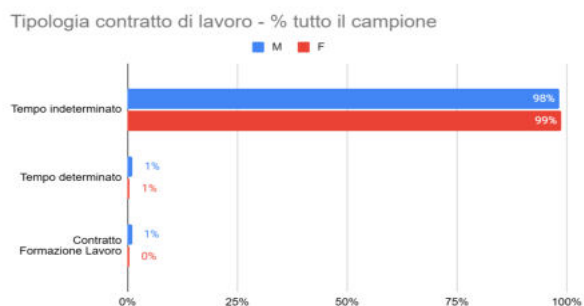
Distribuzione percentuale età del personale - ARPAE Ravenna (M vs F)



👉 la sede di Ravenna ha una popolazione lavorativa **molto concentrata nella fascia 45-64 anni**

età media del personale: 50 anni

2.2.7 Tipologia di rapporto di lavoro: tutto il campione



La **stragrande maggioranza** del personale ha un contratto a **tempo indeterminato** (98-99%).

I contratti a **tempo determinato** sono residuali (1% per entrambi i generi).

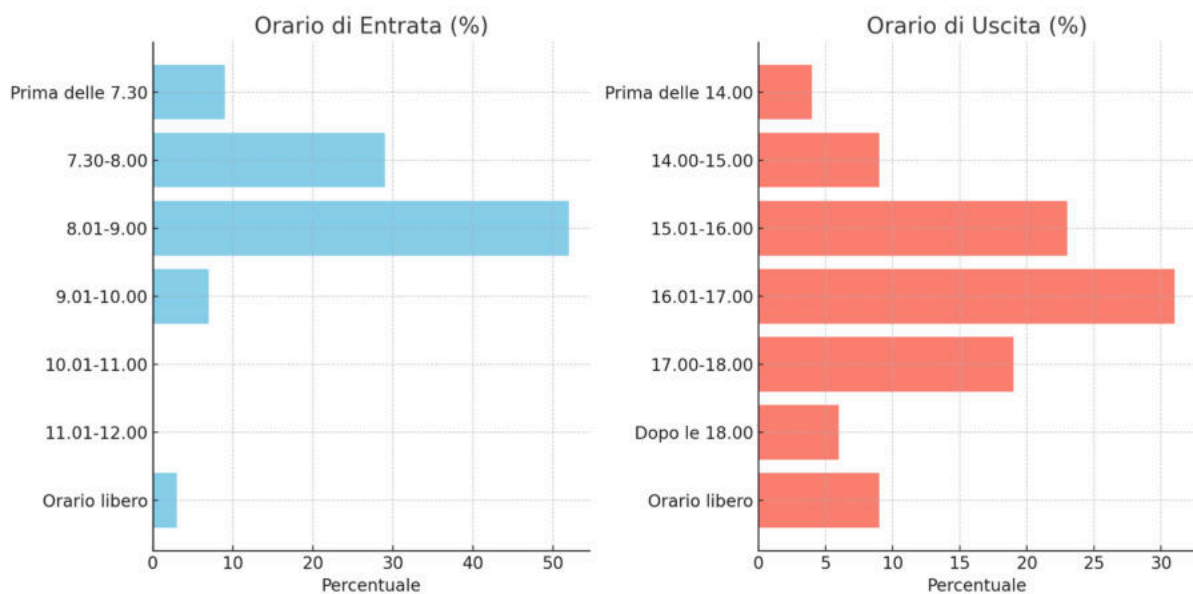
I **CFL** sono marginali: 1% tra gli uomini, assenti tra le donne.

Nel complesso, la **stabilità contrattuale** è quasi totale.

2.3 Orari di ingresso e uscita dei dipendenti

2.3.1 Tutto il campione

Orario di entrata	%	Orario di uscita	%
Prima delle 7.30	9%	Prima delle 14,00	4%
7.30-8.00	29%	14,00-15,00	9%
8.01-9.00	52%	15,01-16,00	23%
9.01-10.00	7%	16,01-17,00	31%
10.01-11.00	0%	17,00-18,00	19%
11.01-12.00	0%	Dopo le 18,00	6%
Orario libero	3%	Orario libero	9%
Totale	100%	Totale	100%



Per l'ingresso la fascia prevalente è 8.01–9.00 (52%), si riscontra forte concentrazione anche 7.30–8.00 (29%).

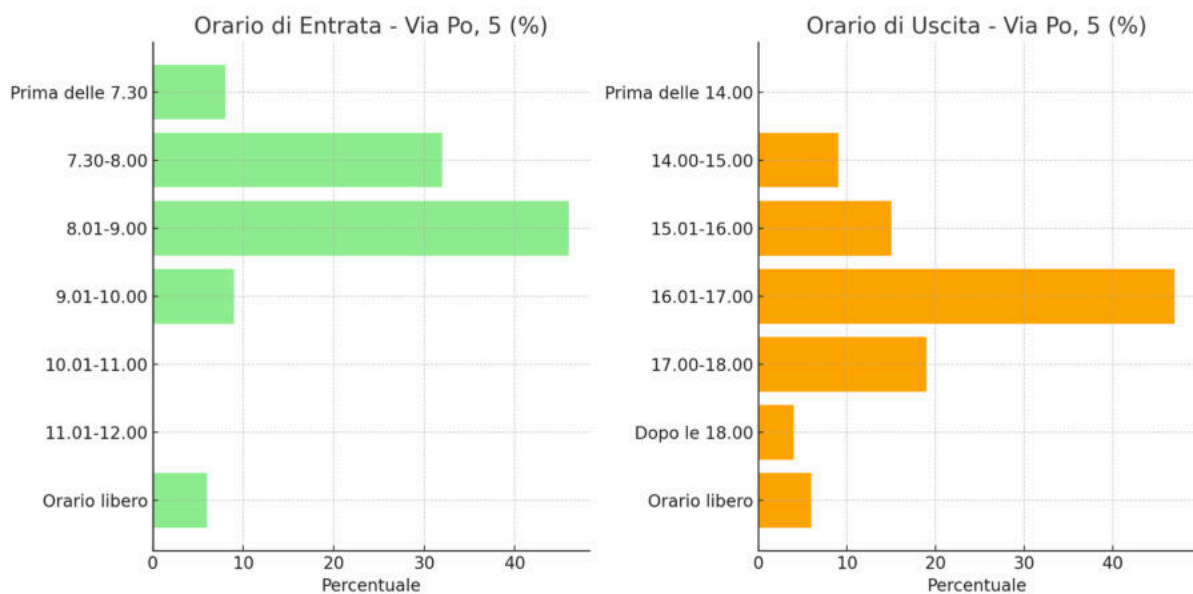
Le entrate dopo le 9.00 sono marginali.

All'uscita la prevalenza è tra le 16.01–17.00 (31%) e 15.01–16.00 (23%). Un picco anche tra 17.00–18.00 (19%). L'Orario libero si attesta al 9%.

2.3.2 Sedi di Bologna città

Via Po, 5 - DIREZIONE GENERALE

Orario di entrata	%	Orario di uscita	%
Prima delle 7.30	8%	Prima delle 14,00	0%
7.30-8.00	32%	14,00-15,00	9%
8.01-9.00	46%	15,01-16,00	15%
9.01-10.00	9%	16,01-17,00	47%
10.01-11.00	0%	17,00-18,00	19%
11.01-12.00	0%	Dopo le 18,00	4%
Orario libero	6%	Orario libero	6%
Totale	100%	Totale	100%



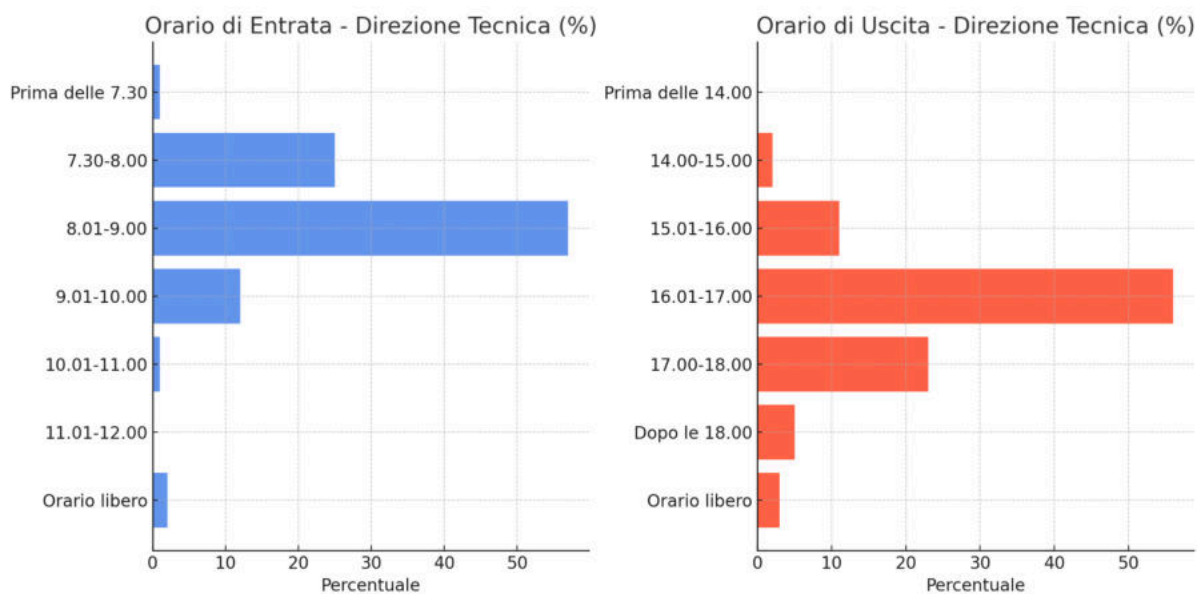
Ingresso: il 32% entra molto presto (7.30–8.00) e 46% tra 8.01–9.00.

Uscita: forte concentrazione tra 16.01–17.00 (47%).

Il profilo è **più anticipato** rispetto alla media; pochi ingressi dopo le 9.

Direzione Tecnica - Largo Caduti del Lavoro, 6

Orario di entrata	%	Orario di uscita	%
Prima delle 7.30	1%	Prima delle 14,00	0%
7.30-8.00	25%	14,00-15,00	2%
8.01-9.00	57%	15,01-16,00	11%
9.01-10.00	12%	16,01-17,00	56%
10.01-11.00	1%	17,00-18,00	23%
11.01-12.00	0%	Dopo le 18,00	5%
Orario libero	2%	Orario libero	3%
Totale	100%	Totale	100%



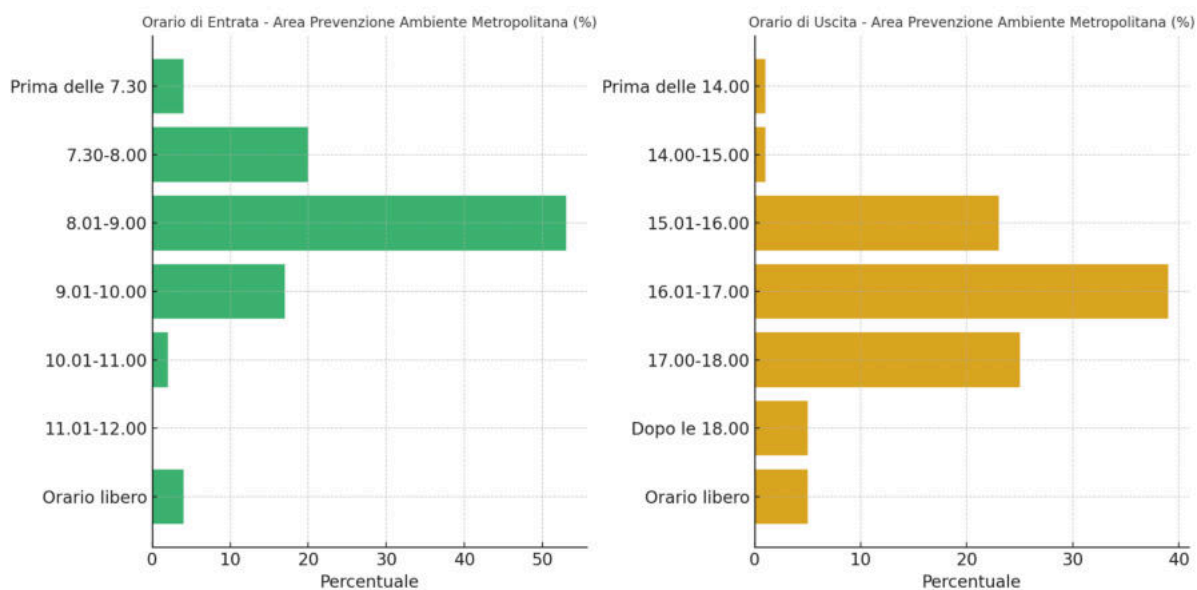
Ingresso: 57% tra 8.01–9.00, 25% 7.30–8.00.

Uscita: 56% tra 16.01–17.00 (record tra le sedi).

Pattern molto “regolare” e concentrato.

Area Prevenzione Ambiente Metropolitana - Via F. Rocchi, 19/Via Triachini, 17

Orario di entrata	%	Orario di uscita	%
Prima delle 7.30	4%	Prima delle 14,00	1%
7.30-8.00	20%	14,00-15,00	1%
8.01-9.00	53%	15,01-16,00	23%
9.01-10.00	17%	16,01-17,00	39%
10.01-11.00	2%	17,00-18,00	25%
11.01-12.00	0%	Dopo le 18,00	5%
Orario libero	4%	Orario libero	5%
Totale	100%	Totale	100%



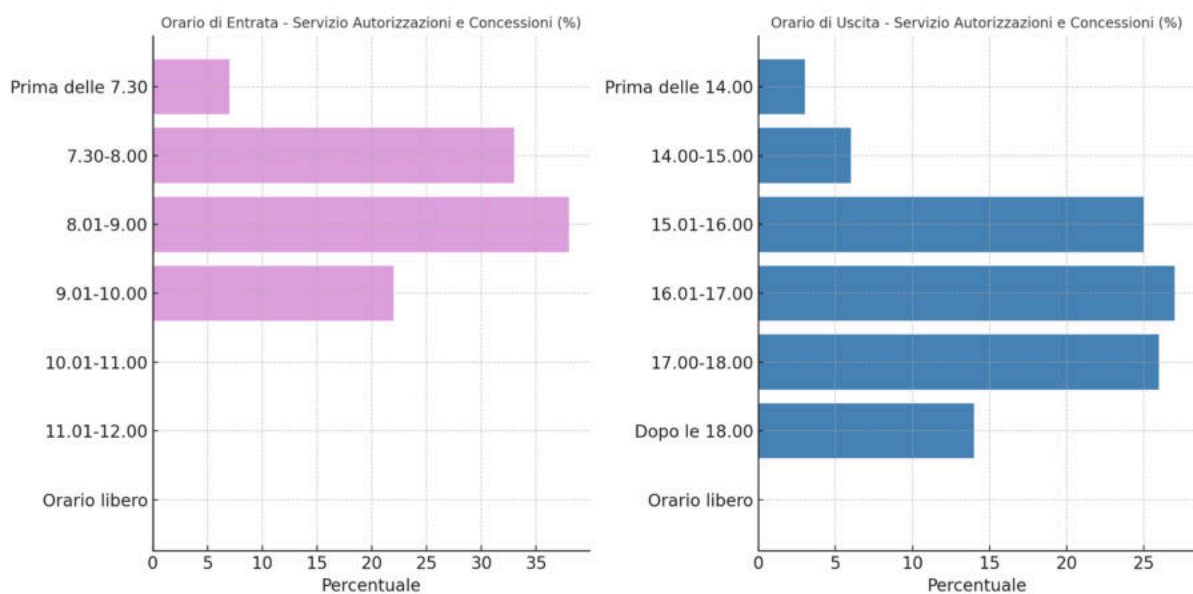
Ingresso: 53% tra 8.01–9.00, ma anche 17% 9.01–10.00 (più alta tra le sedi).

Uscita: distribuzione più spalmata: 39% 16.01–17.00, 23% 15.01–16.00, 25% 17.00–18.00.

La sede vede molta **flessibilità**, con ingressi ed uscite meno rigidamente concentrati.

Servizio Autorizzazioni e Concessioni - Via San Felice, 25

Orario di entrata	%	Orario di uscita	%
Prima delle 7.30	7%	Prima delle 14,00	3%
7.30-8.00	33%	14,00-15,00	6%
8.01-9.00	38%	15,01-16,00	25%
9.01-10.00	22%	16,01-17,00	27%
10.01-11.00	0%	17,00-18,00	26%
11.01-12.00	0%	Dopo le 18,00	14%
Orario libero	0%	Orario libero	0%
Totale	100%	Totale	100%



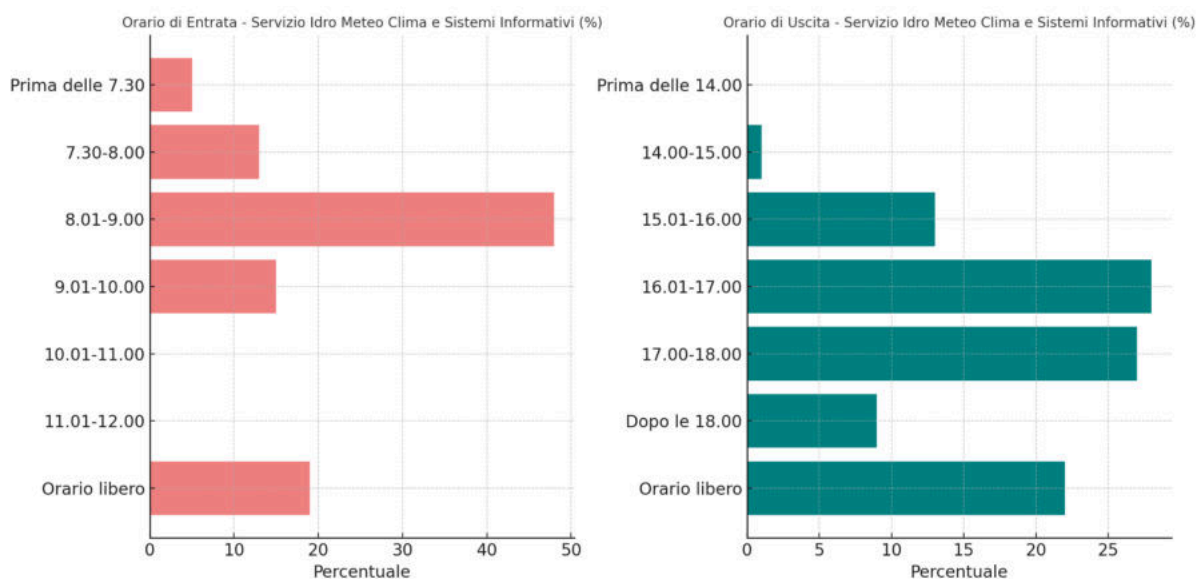
Ingresso: 38% tra 8.01–9.00 e 22% 9.01–10.00 (quota più elevata).

Uscita: molto distribuita: 25% 15.01–16.00, 27% 16.01–17.00, 26% 17.00–18.00.

E' presente grande dispersione di orari, con anche 14% di uscite oltre le 18.

Servizio Idro Meteo Clima e Servizio Sistemi Informativi - Viale Silvani, 6

Orario di entrata	%	Orario di uscita	%
Prima delle 7.30	5%	Prima delle 14,00	0%
7.30-8.00	13%	14,00-15,00	1%
8.01-9.00	48%	15,01-16,00	13%
9.01-10.00	15%	16,01-17,00	28%
10.01-11.00	0%	17,00-18,00	27%
11.01-12.00	0%	Dopo le 18,00	9%
Orario libero	19%	Orario libero	22%
Totale	100%	Totale	100%



Ingresso: 48% tra 8.01–9.00, 15% 9.01–10.00, ma soprattutto 19% con **orario libero**, non vincolato da fasce in ingresso e in uscita.

Uscita: distribuzione ampia: 28% 16.01–17.00, 27% 17.00–18.00, 22% orario libero.

La sede presenta **grande flessibilità**, orari meno rigidi rispetto ad altre.

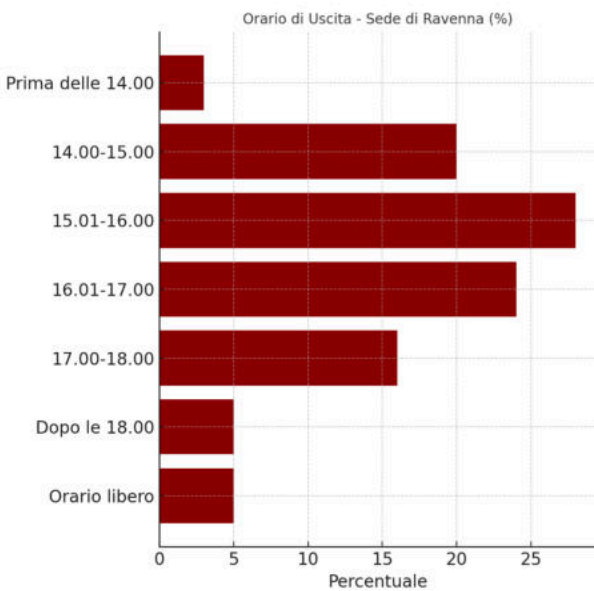
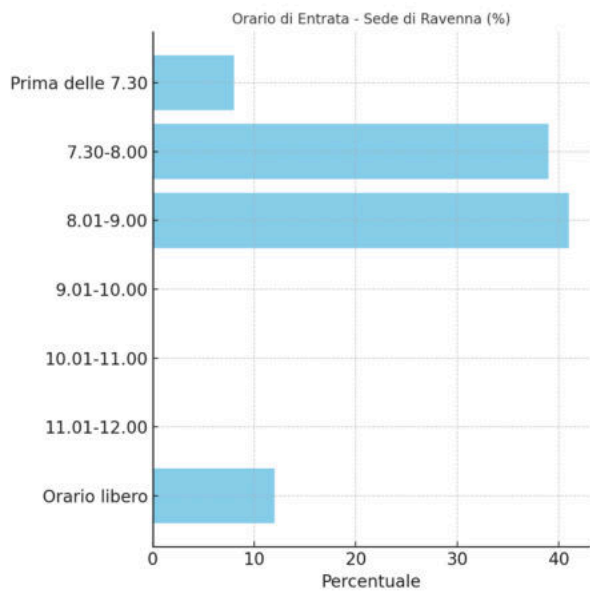
Sintesi comparativa Bologna città

- **Sedi più “rigide” e anticipate:** Via Po e DT (entrata mattutina definita, uscita concentrata 16–17).
- **Sedi più flessibili:** Rocchi e soprattutto Silvani, con ingressi/uscite più distribuiti e quota di “orario libero”.
- **San Felice** ha la **massima dispersione** negli orari, con un 14% che esce dopo le 18.
- Rispetto al **totale Arpa**, Bologna città mostra **più eterogeneità**: dal profilo “rigido” (DT) a quello molto flessibile (Silvani).

2.3.3 Sede di Ravenna

Orario di entrata	%	Orario di uscita	%
Prima delle 7.30	8%	Prima delle 14,00	3%
7.30-8.00	39%	14,00-15,00	20%
8.01-9.00	41%	15,01-16,00	28%
9.01-10.00	0%	16,01-17,00	24%
10.01-11.00	0%	17,00-18,00	16%
11.01-12.00	0%	Dopo le 18,00	5%

Orario libero	12%	Orario libero	5%
Totale	100 %	Totale	100%



Ingresso

- Fortissima concentrazione nella fascia **7.30–9.00**: 39% tra 7.30–8.00 - 41% tra 8.01–9.00
- Solo 8% entra prima delle 7.30.
- Nessun ingresso oltre le 9.00 (quindi orari molto definiti).

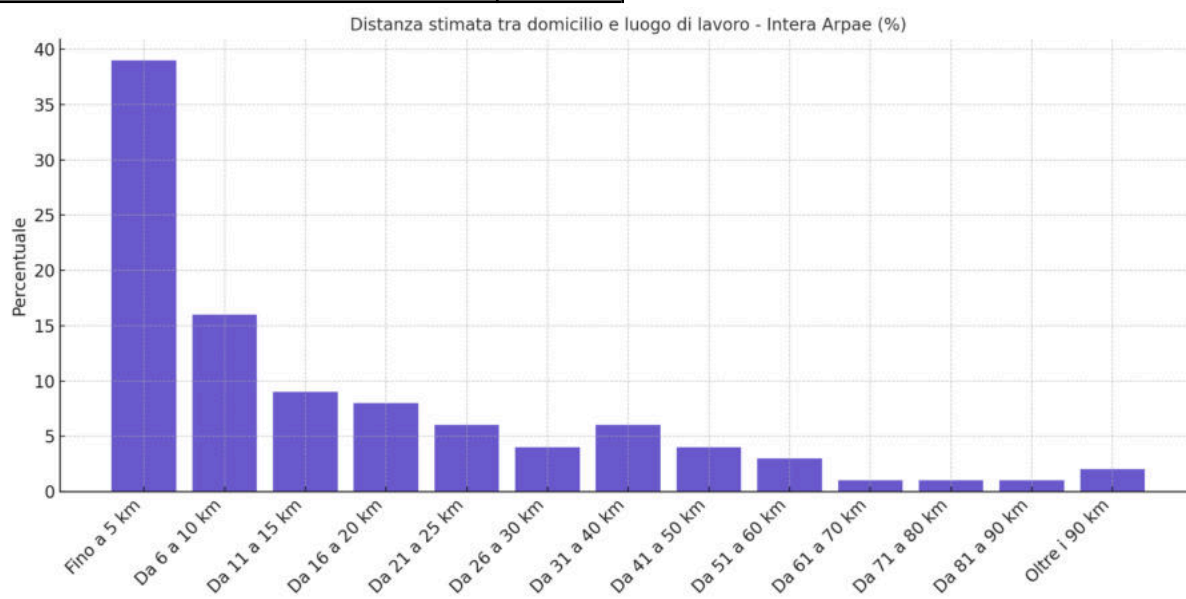
Uscita

- Distribuzione più frammentata:
 - 20% esce tra 14.00–15.00
 - 28% tra 15.01–16.00
 - 24% tra 16.01–17.00
 - 16% tra 17.00–18.00
 - 5% dopo le 18.00
 - 5% “orario libero”.

2.4 Distanza tra domicilio abituale e luogo di lavoro

2.4.1 Tutto il campione

Distanza stimata tra il domicilio abituale ed il luogo di lavoro in km - intera Arpae	%
Fino a 5 km	39%
Da 6 a 10 km	16%
Da 11 a 15 km	9%
Da 16 a 20 km	8%
Da 21 a 25 km	6%
Da 26 a 30 km	4%
Da 31 a 40 km	6%
Da 41 a 50 km	4%
Da 51 a 60 km	3%
Da 61 a 70 km	1%
Da 71 a 80 km	1%
Da 81 a 90 km	1%
Oltre i 90 km	2%
Totale	100%



Distribuzione complessiva (intera Arpae)

- **Fino a 5 km:** 39% → rappresenta la quota più consistente, cioè quasi 4 dipendenti su 10 vivono molto vicino al posto di lavoro.
- **6–10 km:** 16% → circa 1 su 6, distanza tipica dell'hinterland immediato.
- **11–20 km:** 17% complessivo (9% tra 11–15 km + 8% tra 16–20 km).
- **21–40 km:** 16% (6% tra 21–25 km, 4% tra 26–30 km, 6% tra 31–40 km).
- **Oltre 40 km:** 12% → quota non trascurabile di pendolari a medio-lunga distanza.

Quasi metà del personale (39%) abita a meno di 5 km → bacino fortemente urbano/metropolitano, con potenziale elevato per bici, pedonalità e TPL urbano.

Circa un terzo (33%) rientra tra 6–20 km → tipico raggio suburbano → qui auto e treno possono essere rilevanti, specie con soluzioni di interscambio.

Il 12% oltre 40 km mostra la presenza di pendolari veri e propri, con tempi di viaggio lunghi → in questi casi il treno o lo smart working diventano significativi.

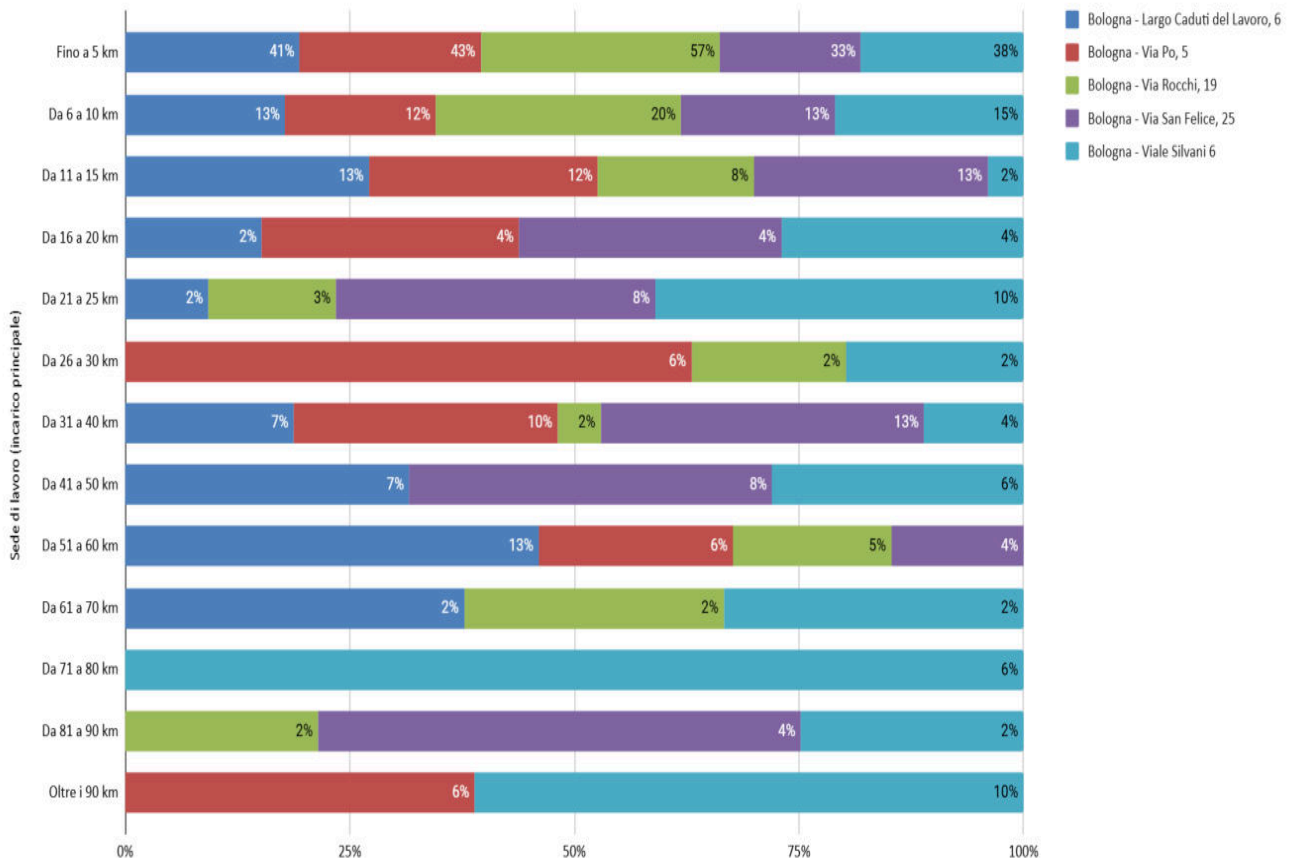
E' presente la c.d. Distribuzione a “doppio picco”: tanti residenti molto vicini (<5 km) e una parte rilevante molto distanti (>20 km). Le implicazioni della distribuzione del personale Arpae sul territorio daranno luogo a differenti strategie per favorire la mobilità sostenibile:

- **Vicini (<5 km):** proseguire con incentivi a bici e camminata e politiche di mobilità attiva.
- **Medi (6–20 km):** strategico promuovere il TPL urbano ed extraurbano.
- **Lunghi (>40 km):** smart working e treno i principali strumenti di mitigazione del ricorso al mezzo (auto) privato.

2.4.2 Sedi di Bologna città

Distanza tra domicilio e luogo di lavoro in km	Fino a 5 km	Da 6 a 10 km	Da 11 a 15 km	Da 16 a 20 km	Da 21 a 25 km	Da 26 a 30 km	Da 31 a 40 km	Da 41 a 50 km	Da 51 a 60 km	Da 61 a 70 km	Da 71 a 80 km	Da 81 a 90 km	Oltre i 90 km
Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6	41%	13%	13%	2%	2%	0%	7%	7%	13%	2%	0%	0%	0%
Bologna - Via Po, 5	43%	12%	12%	4%	0%	6%	10%	0%	6%	0%	0%	0%	6%
Bologna - Via Rocchi, 19/Via Triacchini, 17	57%	20%	8%	0%	3%	2%	2%	0%	5%	2%	0%	2%	0%
Bologna - Via San Felice, 25	33%	13%	13%	4%	8%	0%	13%	8%	4%	0%	0%	4%	0%
Bologna - Viale Silvani 6	38%	15%	2%	4%	10%	2%	4%	6%	0%	2%	6%	2%	10%

Distanza tra domicilio abituale e luogo di lavoro - sedi di Bologna città



Bologna – Largo Caduti del Lavoro, 6 (Direzione Tecnica)

- **Fino a 5 km:** 41% → quota consistente di residenti in città.
- **11–15 km:** 13% → peso non trascurabile da cintura intermedia.
- **51–60 km:** 13% → presenza di pendolari a medio-lunga distanza.
👉 Profilo polarizzato: molti vicini ma anche pendolari significativi.

Bologna – Via Po, 5 (Direzione Generale)

- **Fino a 5 km:** 43% → simile a DT, forte componente urbana.
- **31–40 km:** 10% e **oltre 90 km:** 6% → sede con alcuni casi di pendolarismo molto lungo.
👉 Alta quota di residenti urbani, ma spiccano *outlier* con distanze elevate.

Bologna – Via Rocchi, 19/Via Triachini, 17 (Area Prevenzione Metropolitana)

- **Fino a 5 km:** 57% → record tra le sedi, più della metà vicinissimi.
- **6–10 km:** 20% → totale 77% entro 10 km.

- Pochi pendolari lontani (solo quote isolate).
- 👉 Sede più “cittadina”, con bacino molto concentrato.

Bologna – Via San Felice, 25 (Servizio Autorizzazioni e Concessioni)

- **Fino a 5 km:** 33% → quota più bassa tra le sedi.
- Distribuzione più dispersa: 13% tra 11–15 km, 8% tra 21–25 km, 13% tra 31–40 km, 8% tra 41–50 km.

Sede con **maggiore dispersione** territoriale, meno concentrata in città.

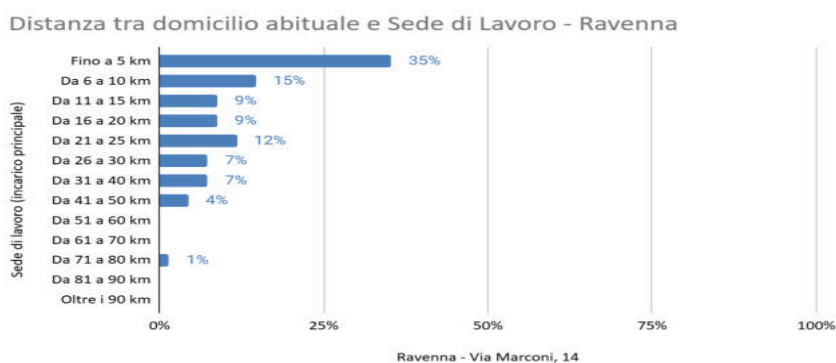
Bologna – Viale Silvani, 6 (Servizi Idro-Meteo e Sistemi Informativi)

- **Fino a 5 km:** 38% → nella media.
- Quote consistenti tra 21–25 km (10%) e oltre 90 km (10%).
- Distribuzione molto variegata, con presenze in quasi tutte le fasce.
- 👉 Sede con **alta eterogeneità**, inclusi pendolari estremi.

Sintesi comparativa Bologna città

- **Maggiore concentrazione in città:** Via F.Rocchi/Triachini (77% entro 10 km).
- **Più dispersa:** San Felice e Viale Silvani (quote rilevanti >20 km).
- **Pendolari lunghissimi:** presenti soprattutto a Viale Silvani (10% >90 km) e Via Po (6% >90 km).
- **Profilo medio:** tutte le sedi hanno almeno un terzo dei dipendenti entro 5 km, quindi il potenziale bici/pedonalità è molto alto.

2.4.3 Sede di Ravenna



- **Fino a 5 km:** 35% → buona quota di residenti in città, ma inferiore a molte sedi di Bologna (dove superava spesso il 40–50%).
- **6–10 km:** 15% → bacino suburbano immediato.
- **11–20 km:** 18% complessivo (9% tra 11–15, 9% tra 16–20).
- **21–30 km:** 19% (12% tra 21–25, 7% tra 26–30).
- **31–40 km:** 7% → presenza di pendolari medio-lunghi.
- **Oltre 40 km:** residuale (4% tra 41–50 e 1% tra 71–80).

In sintesi:

- Ravenna ha un mix di residenti urbani (35% entro 5 km) e una quota rilevante da 20–30 km. Ha dunque minore concentrazione sul “nucleo urbano”.

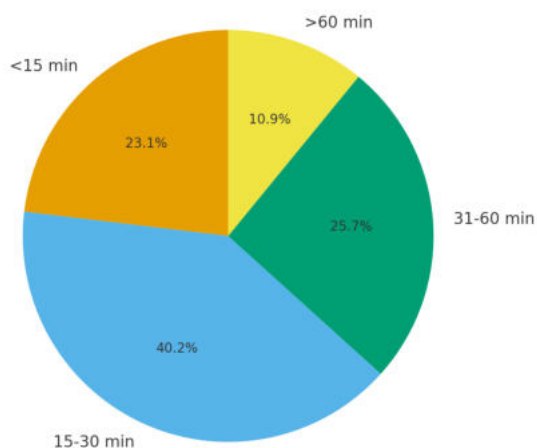
Strategie per favorire la mobilità sostenibile:

- **Vicini (≤ 5 km)** → forte potenziale bici e pedonalità (BTW in particolare);
- **Medi (20–30 km)** → l'auto oggi prevalente, occorre favorire il ricorso al **TPL extraurbano + interscambio**.
- **Pendolari lunghi** → sono casi residuali, intercettabili con promozione dell'abbonamento al treno + smart working.

2.5. Durata tragitto A/R

2.5.1 Durata tragitto A/R intera Arpae

Tempo di viaggio per andare al lavoro - Intera ARP AE



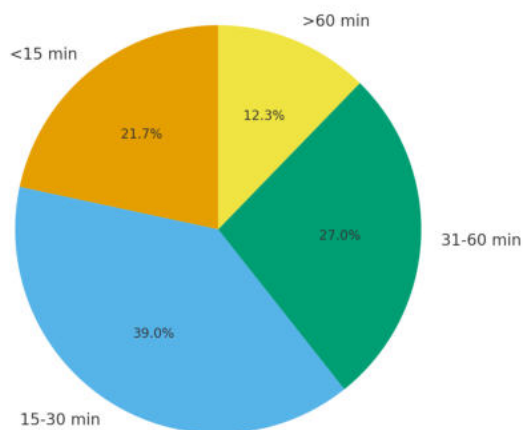
- La quota più numerosa è quella dei pendolari brevi (15–30 min, 40,2%), seguita da chi viaggia 31–60 min (25,7%).

- Quasi 1 su 4 (23,1%) vive a meno di 15 minuti dalla sede → alto potenziale per mobilità attiva (bicicletta, camminata).
- 1 su 10 (10,9%) impiega oltre un'ora → fascia critica per stress da pendolarismo e maggiore probabilità di uso dell'auto privata.

Implicazioni per la mobilità sostenibile:

1. Vicini (≤ 15 min, 23%) → target ideale per bicicletta, e-bike, camminata, se supportati da infrastrutture (rastrelliere, spogliatoi).
2. Pendolari medi (15–30 min, 40%) → facilmente intercettabili con TPL, car pooling e micro mobilità combinata (bicicletta + treno, bus + sharing).
3. Pendolari lunghi (31–60 min, 26%) → richiedono servizi di trasporto pubblico affidabili e competitivi (abbonamenti agevolati, navette da hub ferroviari).
4. Pendolari molto lunghi (> 60 min, 11%) → difficilmente convertibili, ma fortemente candidabili a smart working o a soluzioni ibride (1–2 giorni a settimana in presenza).

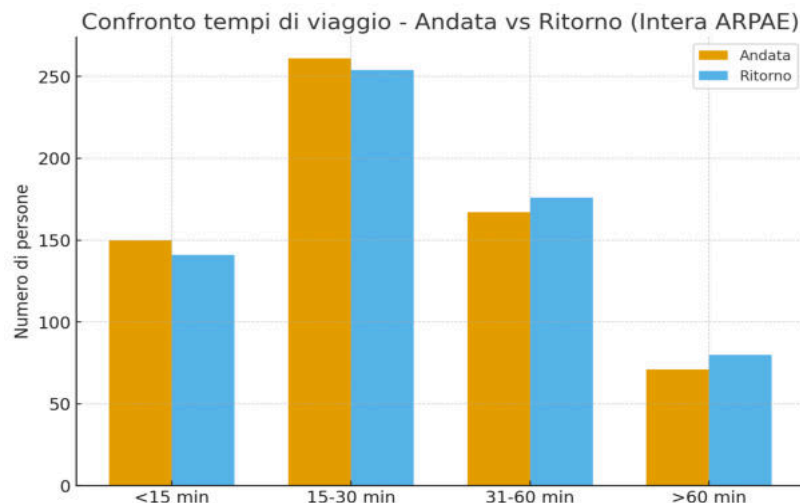
Tempo di viaggio per tornare dal lavoro - Intera ARPAE



1. **Brevi spostamenti (<15 min, 21,7%):** rappresentano circa **1 lavoratore su 5**, con ottimo potenziale per la **mobilità attiva** (bicicletta, camminata, e-bike).
2. **Spostamenti medio-brevi (15–30 min, 39%):** la fascia più consistente; perfettamente compatibile con **trasporto pubblico locale**, car pooling e micro mobilità combinata (es. bici + bus).
3. **Spostamenti medio-lunghi (31–60 min, 27%):** coinvolgono più di **1 su 4** → fascia critica che richiede **servizi di trasporto pubblico efficienti** (treno, bus extraurbano) o soluzioni aziendali (navette).

4. **Pendolari lunghi (>60 min, 12,3%)**: una quota non trascurabile, circa **1 su 8** → difficile da convertire alla mobilità sostenibile se non con **smart working** o riduzione della presenza in sede.

Confronto andata vs ritorno



- **<15 min**: calano leggermente (23,1% → 21,7%).
- **15–30 min**: rimangono stabili (40,2% → 39,0%).
- **31–60 min**: aumentano (25,7% → 27,0%).
- **>60 min**: aumentano un po' (10,9% → 12,3%).

Si nota che al ritorno i tempi tendono ad **allungarsi leggermente**, probabilmente per il traffico serale.

Considerazioni

- **Metà campione con tragitti brevi**: grande potenziale per mobilità sostenibile (TPL urbano, bici, camminata);
- **Un terzo con tragitti medi (30–60 min)**: qui l'auto è preferita, ma il treno e i bus extraurbani possono essere validi se frequenti e puntuali.
- **Una quota (15–17%) con tragitti lunghi (>1h)**: difficilmente intercettabile dal TPL urbano; servono soluzioni come treno + intermodalità + smart working.

La fotografia conferma la polarizzazione già vista nelle **distanze**: molti molto vicini (<30 min), una parte significativa molto lontana (>1h).

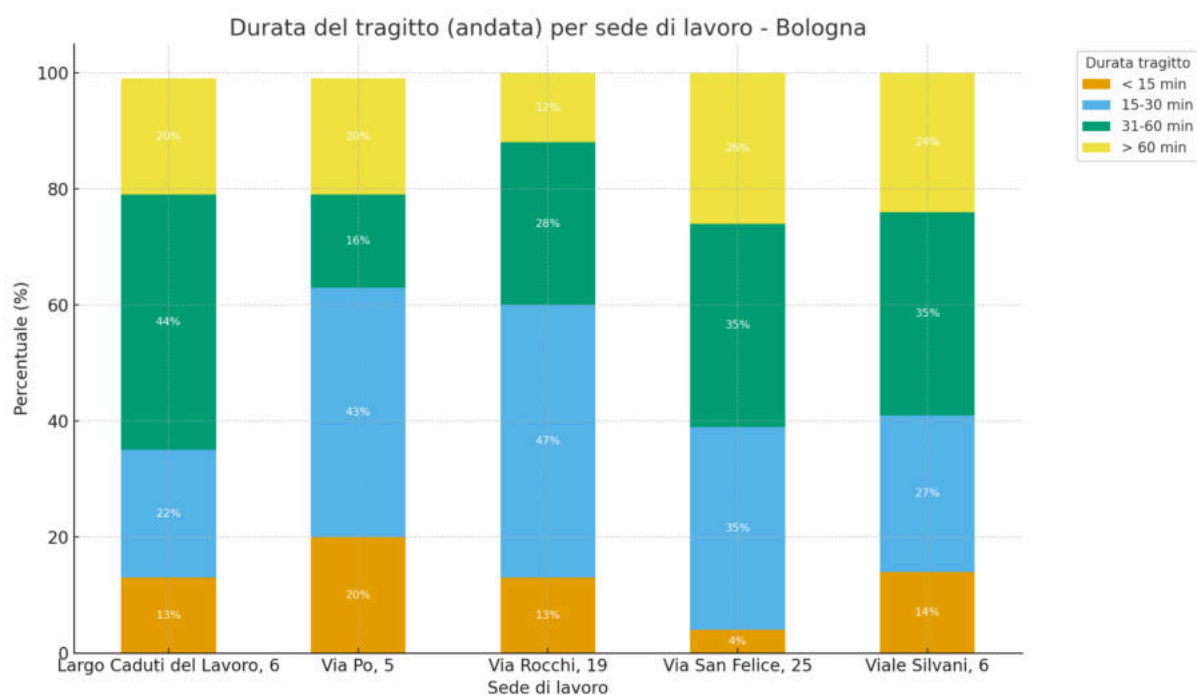
Ciò implica che le **politiche di mobilità** debbano differenziarsi:

- **Per i vicini** → bici, pedonalità, abbonamenti urbani.
- **Per i medi** → TPL extraurbano competitivo.

- **Per i lunghi** → treno e smart working.

2.5.2 Durata tragitto A/R sedi di Bologna città

Durata tragitto andata				
Sede di lavoro (incarico principale)	meno di 15 minuti	da 15 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre 60 minuti
Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6	13%	22%	44%	20%
Bologna - Via Po, 5	20%	43%	16%	20%
Bologna - Via Rocchi, 19	13%	47%	28%	12%
Bologna - Via San Felice, 25	4%	35%	35%	26%
Bologna - Viale Silvani 6	14%	27%	35%	24%



Analisi sede per sede: andata

Bologna – Largo Caduti del Lavoro, 6 (DT)

- **44%** con tragitti da 31–60 min → quota più elevata tra le sedi.
 - **20% oltre 60 min** → pendolarismo medio-lungo rilevante.
 - Solo **13% sotto i 15 min** → pochi residenti “molto vicini”.
- 👉 Profilo da sede con **bacino più disperso** e tempi medio-lunghi.

Bologna – Via Po, 5 (DG)

- 20% meno di 15 min e 43% entro 15–30 min → sede con i viaggi più brevi.
 - Solo 16% 31–60 min (la più bassa).
 - 20% oltre 60 min, come la DT.
- 👉 Profilo **polarizzato**: molti molto vicini, ma anche pendolari lunghi.

Bologna – Via Rocchi, 19 (Area Prevenzione Metropolitana)

- 47% 15–30 min (record tra le sedi).
 - 28% 31–60 min e solo 12% oltre 60 min.
- Sede con **tempi mediamente contenuti**, coerenti con la forte quota di residenti entro 10 km.

Bologna – Via San Felice, 25 (Servizio Autorizzazioni e Concessioni)

- 35% 15–30 min e 35% 31–60 min → distribuzione bilanciata.
 - 26% oltre 60 min → quota più alta di pendolari lunghi tra le sedi.
 - Solo 4% sotto i 15 min → pochissimi vicini.
- Sede con **grande dispersione** e criticità sui tempi lunghi.

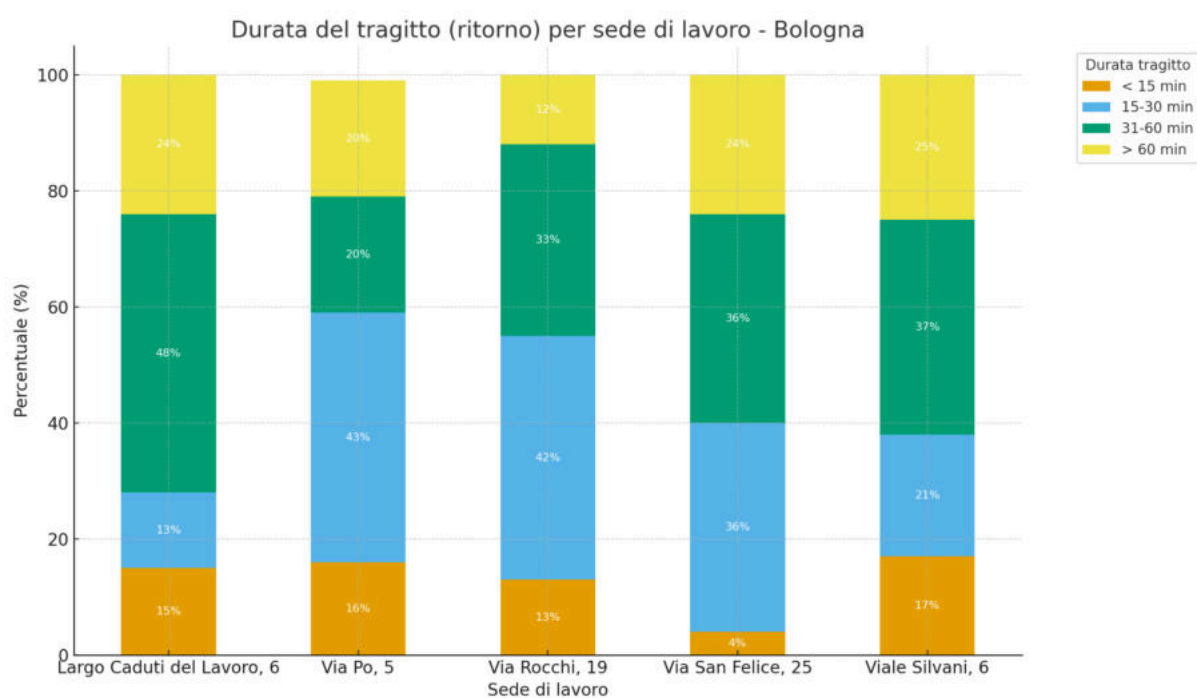
Bologna – Viale Silvani, 6 (Servizio Idro-Meteo e Sistemi Informativi)

- 27% 15–30 min; 35% 31–60 min 24% oltre 60 min.
 - Distribuzione “a metà strada”: discreta quota di medi, ma tanti pendolari lunghi.
- 👉 Sede **eterogenea**, riflette la varietà di bacino evidenziata nelle distanze.

Implicazioni per la mobilità sostenibile

- Via Po, 5 → sede con maggior potenziale per mobilità attiva e TPL locale, grazie alla forte concentrazione entro i 30 minuti.
- San Felice e Silvani → sedi più critiche, con tempi lunghi → potenziamento TPL soluzione possibile.
- Caduti del Lavoro → forte quota di pendolari 31–60 min → target ideale per trasporto pubblico ferroviario/extraurbano e sharing.
- Rocchi, 19 → situazione intermedia, con buon margine per ridurre l'uso dell'auto tramite intermodalità bici + TPL.

Tempo viaggio ritorno				
Sede di lavoro (incarico principale)	meno di 15 minuti	da 15 a 30 minuti	da 31 a 60 minuti	oltre i 60 minuti
Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6	15%	13%	48%	24%
Bologna - Via Po, 5	16%	43%	20%	20%
Bologna - Via Rocchi, 19	13%	42%	33%	12%
Bologna - Via San Felice, 25	4%	36%	36%	24%
Bologna - Viale Silvani 6	17%	21%	37%	25%



Analisi sede per sede: (ritorno)

Bologna – Largo Caduti del Lavoro, 6 (DT)

- **48% 31–60 min** → quota più alta, tempi medi dominanti.
- **24% oltre 60 min** → forte presenza di pendolari lunghi.
- Rispetto all'andata: aumentano i tragitti lunghi (+4%), calano quelli brevi.
👉 Evidente criticità di rientro (traffico serale).

Bologna – Via Po, 5 (DG)

- **43% entro 15–30 min** → sede con viaggi rapidi.

- **20% oltre 60 min**, stabile rispetto all'andata.
 👉 Profilo polarizzato: molti molto vicini, ma anche diversi pendolari lunghi.

Bologna – Via Rocchi, 19 (Area Prevenzione Metropolitana)

- **42% 15–30 min, 33% 31–60 min, solo 12% oltre 60 min.**

Rispetto all'andata: leggero peggioramento sui medi (da 28 a 33%).

Sede con **tempi contenuti**, conferma la forte concentrazione di residenti entro 10 km.

Bologna – Via San Felice, 25 (Servizio Autorizzazioni e Concessioni)

- **36% 15–30 min, 36% 31–60 min, 24% oltre 60 min.**

Rispetto all'andata: stessi valori di lungo raggio (26% vs 24%).

Conferma la grande dispersione territoriale e le difficoltà per molti pendolari.

Bologna – Viale Silvani, 6 (Servizio Idro-Meteo e Sistemi Informativi)

- **37% 31–60 min, 25% oltre 60 min.**

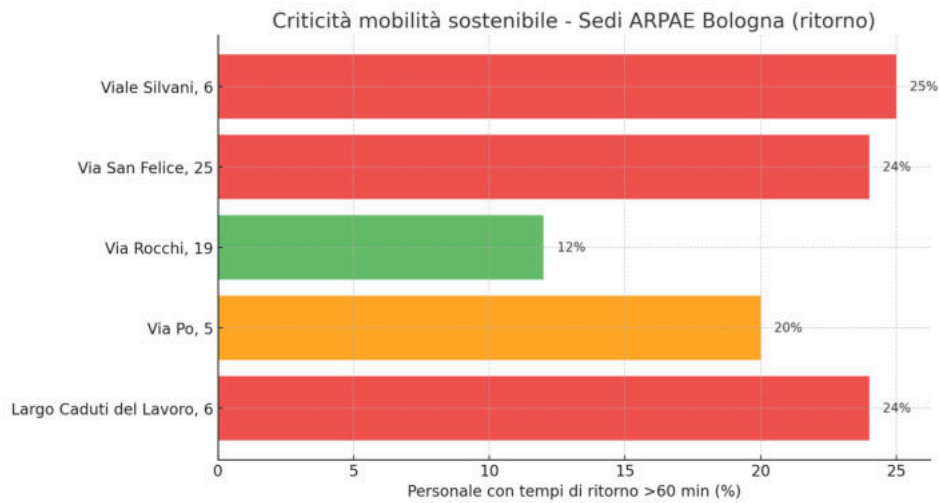
Rispetto all'andata: lieve peggioramento delle lunghe percorrenze (24 → 25%).

👉 Profilo misto e molto disperso, coerente con la presenza di pendolari anche da >90 km.

Osservazioni generali sul ritorno: tempi > 60 min.

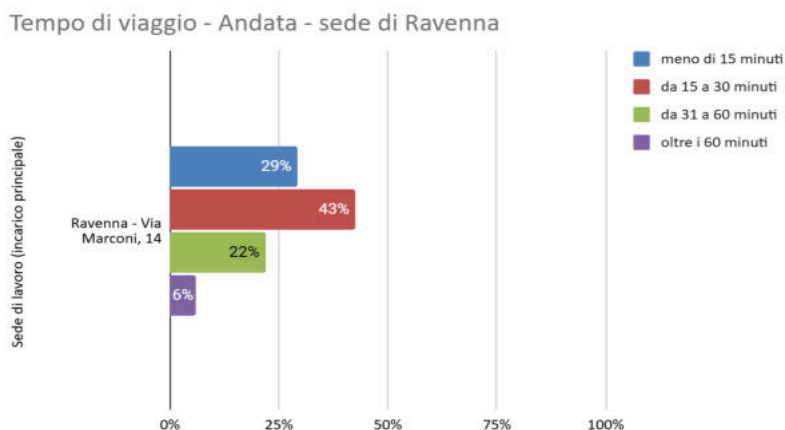
- Rispetto all'**andata**, aumentano leggermente i tempi lunghi (>60 min) in diverse sedi → probabile effetto del **traffico pomeridiano**.
- Le sedi più problematiche restano **San Felice e Silvani**, con oltre 1 su 4 che impiega più di un'ora.

- San Felice resta quella con maggiore dispersione, senza picchi di vicini e con un quarto oltre 60 min.



👉 Rispetto all'andata, i rientri serali risultano in generale più lunghi, segno del traffico pomeridiano e dell'uscita spesso concentrata nelle stesse fasce orarie (16–18).

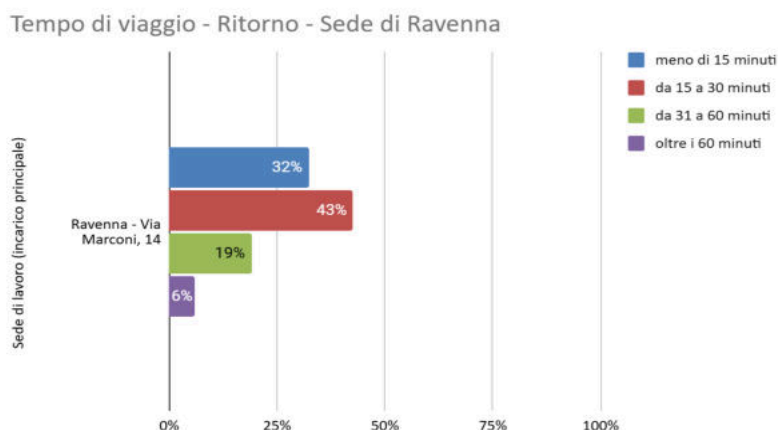
2.5.3 Durata tragitto A/R sede di Ravenna



- **29% meno di 15 minuti** → quota molto elevata di residenti in città;
- **43% 15–30 minuti** → la fascia dominante: la maggioranza dei dipendenti vive in comuni dell'hinterland ravennate.
- **22% 31–60 minuti** → un quinto di pendolari da medie distanze.
- **6% oltre 60 minuti** → pochissimi lunghi tragitti;

La maggioranza dei dipendenti vive a distanza breve o medio-breve.

Criticità ridotte: il **pendolarismo >1h è marginale**.



- <15 min → 32% (+3%)
- 15–30 min → 43% (stabile)
- 31–60 min → 19% (-3%)
- 60 min → 6% (stabile)

Osservazioni:

- **Profili molto simili:** la distribuzione tra andata e ritorno è quasi sovrapponibile.
- Lieve **aumento dei rientri molto rapidi (<15 min)** rispetto all'andata e calo dei medi (31–60).
- **Pendolarismo lungo (>1h)** resta marginale (6%), senza differenze tra andata e ritorno.
- Complessivamente oltre il 70% dei dipendenti rientra entro i 30 minuti.

Ravenna ha tragitti **brevi e stabili**, con pochi pendolari veri.

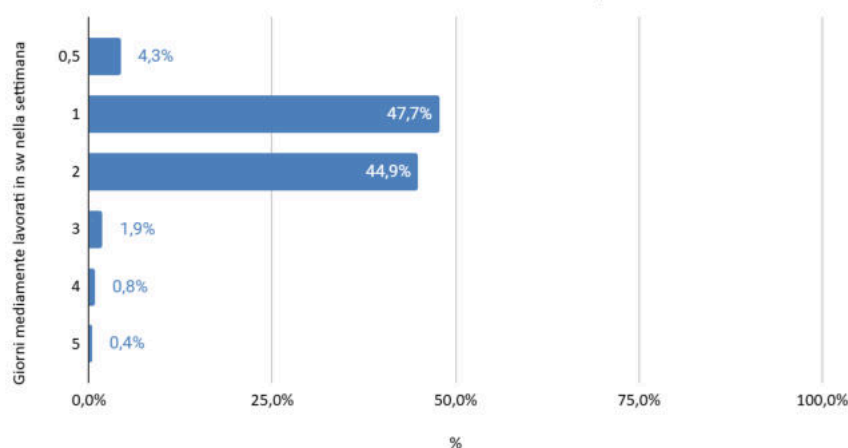
La differenza andata/ritorno è minima (al contrario di Bologna, dove i ritorni tendono a durare più a lungo per il traffico).

Questo conferma la **vocazione cittadina e locale** della sede ravennate, con spostamenti prevalentemente urbani e metropolitani di prossimità.

2.6 Presenze e lavoro agile

2.6.1 Giorni lavorati a settimana in SW : intera Arpae

Giorni mediamente lavorati a settimana - Intera Arpae



Quasi **tutto il campione (93%)** si concentra su **1–2 giorni a settimana**.

Le fasce **3–5 giorni** sono residuali (<3%).

Questo conferma che lo **smart working viene applicato in forma “equilibrata”** (poche giornate, integrate con presenza in sede).

Il dato medio si aggira intorno a **1,5 giorni di SW a settimana** per dipendente.

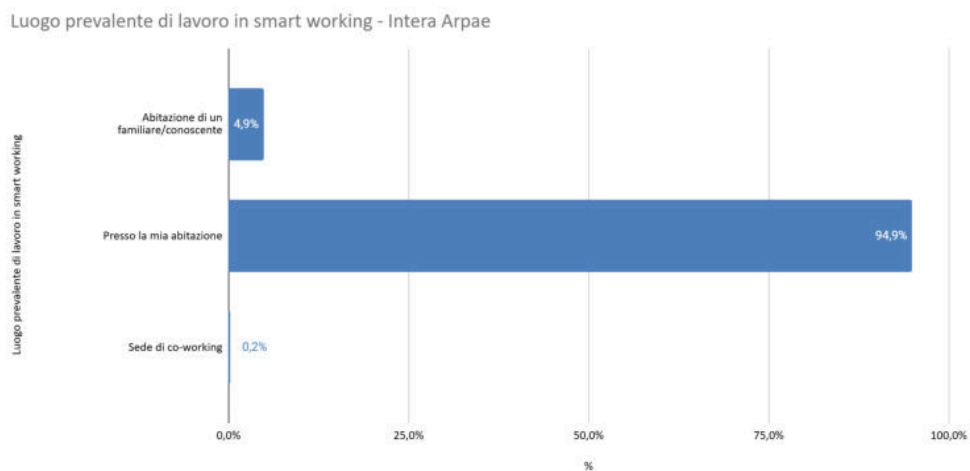
Nella realtà, quasi il **90% dei dipendenti si calibra su 1–2 giorni a settimana**, cioè 48–96 giorni/anno.

Le concessioni **estreme (28 o 120 giorni)** sono residuali e riguardano poche unità.

Le fasce **intermedie (48–96 giorni)** coincidono con la **massa critica** del personale.

Laddove il contratto prevedeva **3–4 giorni (120 gg)**, in realtà solo l'1–2% dei dipendenti li ha utilizzati.

2.6.2 Luogo prevalente di lavoro in SW: Intera Arpae

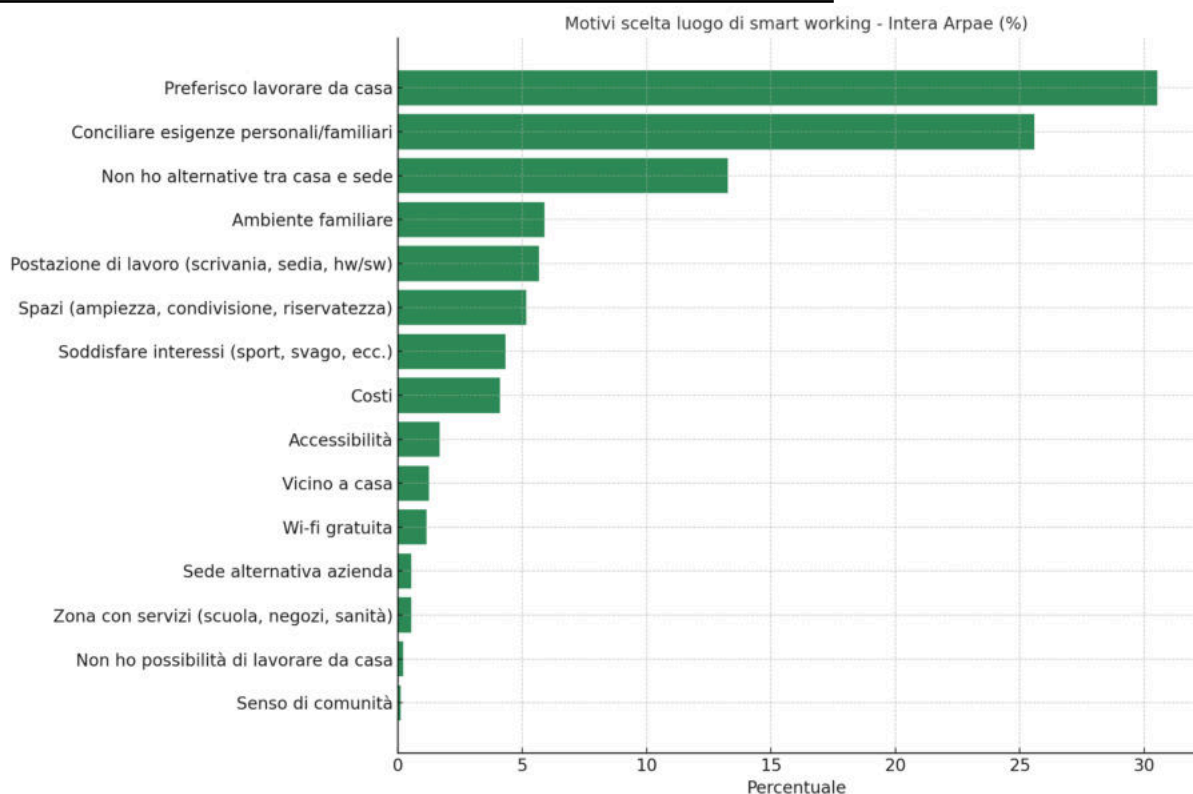


Il 95% del campione svolge lo SW presso la propria abitazione. Il 4,9% presso abitazione di familiari o conoscenti. Estremamente residuale la scelta di sede di co-working.

2.6.3 Motivi scelta luogo SW: Intera Arpae

Motivi scelta luogo smart working: Intera Arpae	%
Preferisco lavorare da casa	30,53%
Possibilità di conciliare con esigenze personali/familiari	25,58%
Non ho alternative tra casa e sede di lavoro	13,26%
Ambiente familiare	5,89%
Postazione di lavoro (scrivania, sedia, dotazione hardware/software, ecc.)	5,68%
Spazi (ampiezza stanza, condivisione, riservatezza, ecc.)	5,16%
Possibilità di soddisfare i miei interessi (sport, luoghi di svago, ecc.)	4,32%
Costi	4,11%
Accessibilità	1,68%
Vicino a casa	1,26%
Wi-fi gratuita	1,16%
Sede alternativa messa a disposizione dalla mia azienda	0,53%

Zona con servizi (scuola, negozi, sanità, ecc.)	0,53%
Non ho la possibilità di lavorare da casa	0,21%
Senso di comunità	0,11%



L'analisi evidenzia come la scelta del luogo di smart working sia motivata principalmente da ragioni di natura personale e organizzativa. Oltre la metà del personale (56%) dichiara di preferire il lavoro da casa, sia per una scelta consapevole legata al comfort (30,53%), sia per la possibilità di conciliare meglio esigenze familiari e professionali (25,58%).

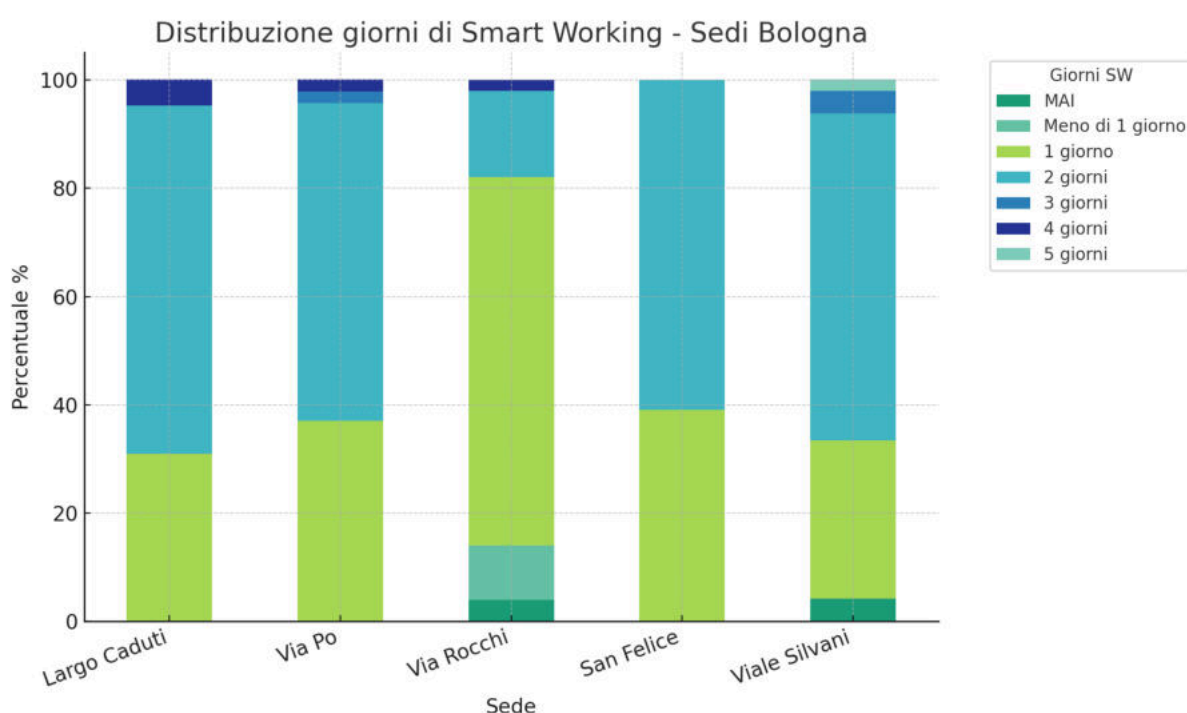
Una quota significativa (13,26%) indica invece di non avere alternative tra casa e sede di lavoro, segnalando quindi la presenza di vincoli piuttosto che di reali preferenze.

Tra gli altri fattori emergono l'importanza del contesto domestico (ambiente familiare, postazione adeguata e disponibilità di spazi riservati), che complessivamente incide per circa il 16%. Più marginali risultano le motivazioni legate alla riduzione dei costi, alla possibilità di coltivare interessi personali o a vari aspetti logistici (accessibilità, vicinanza, wi-fi, servizi di quartiere), tutti inferiori al 5%.

In sintesi, i dati confermano che lo **smart working** in Arpae è percepito prevalentemente come una scelta **volontaria e positiva**, finalizzata a **migliorare il benessere individuale e l'equilibrio tra vita privata e lavoro**, mentre gli aspetti economici e logistici rivestono un ruolo secondario.

2.6.4 Giorni lavorati a settimana in SW: Sedi di Bologna città

Giorni lavorati in SW a settimana	MAI	MENO DI 1 GIORNO	UN GIORNO	DUE GIORNI	TRE GIORNI	QUATTRO GIORNI	CINQUE GIORNI
Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6	0,0%	0,0%	31,0%	64,3%	0,0%	4,8%	0,0%
Bologna - Via Po, 5	0,0%	0,0%	37,0%	58,7%	2,2%	2,2%	0,0%
Bologna - Via Rocchi, 19	4,0%	10,0%	68,0%	16,0%	0,0%	2,0%	0,0%
Bologna - Via San Felice, 25	0,0%	0,0%	39,1%	60,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Bologna - Viale Silvani 6	4,2%	0,0%	29,2%	60,4%	4,2%	0,0%	2,1%



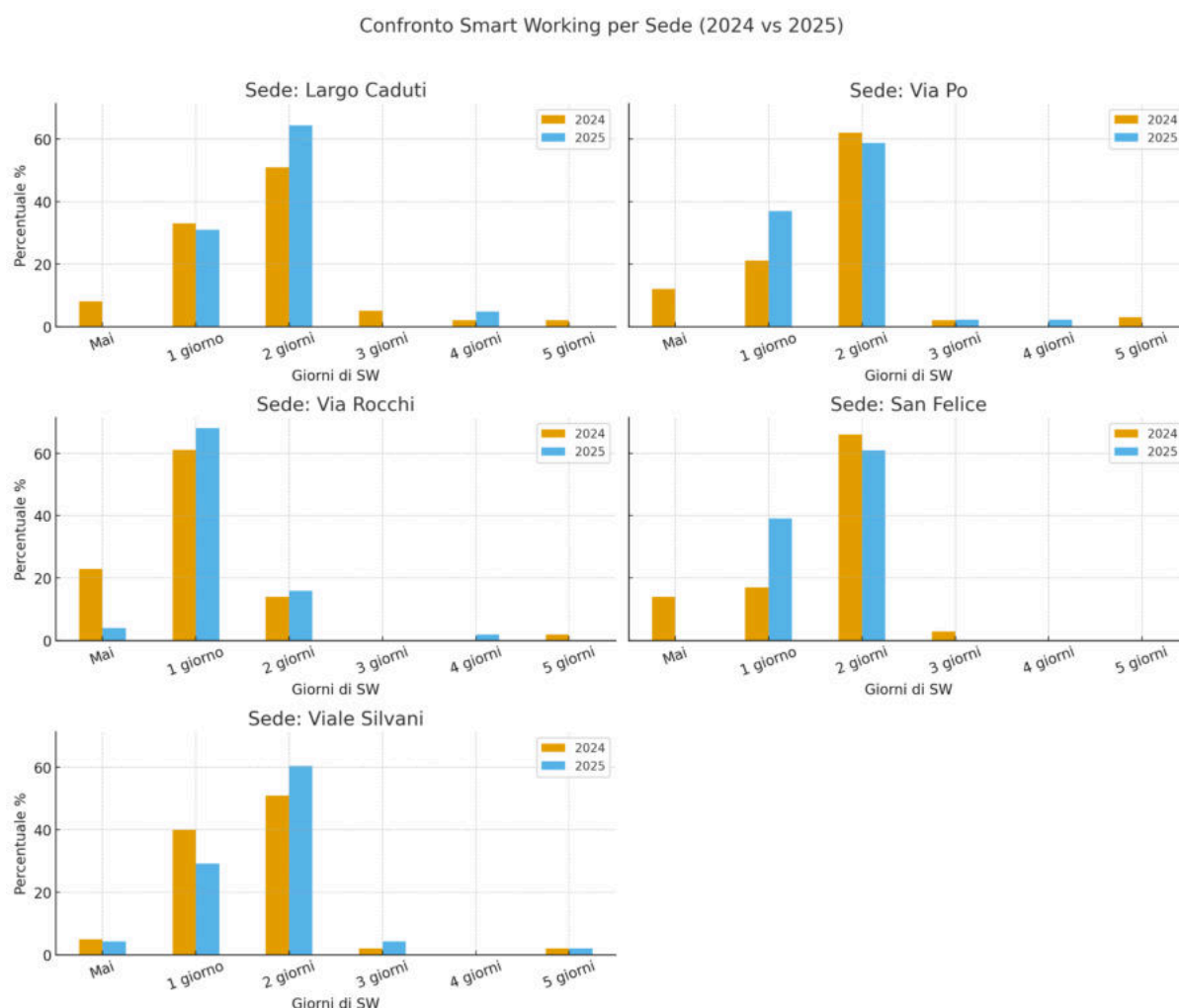
Dai dati emerge un quadro piuttosto omogeneo tra le sedi analizzate, con una **prevalenza netta di chi utilizza lo smart working per 1 o 2 giorni a settimana**.

- **Un giorno a settimana:** modalità diffusa, con percentuali che vanno dal 29,2% (Viale Silvani) al 68,0% (Via Rocchi, nella quale è nettamente prevalente).
- **Due giorni a settimana** modalità più frequente, con valori compresi tra il 16,0% (Via Rocchi) e il 64,3% (Largo Caduti del Lavoro).
- **Tre o più giorni a settimana:** risulta residuale, con valori sempre molto contenuti (al massimo 4,8% a Largo Caduti del Lavoro e 4,2% a Viale Silvani per i 3 giorni; rarissimi i casi di 4 o 5 giorni).
- **Assenza di smart working:** solo in due sedi (Via Rocchi e Viale Silvani) si registra una piccola quota di personale che non svolge mai attività in modalità agile (4%), in

ragione delle specifiche attività delle due sedi, laboratoristiche (Via Rocchi) e meteorologia e supporto operativo alla Protezione Civile (Viale Silvani).

L'organizzazione del lavoro agile a Bologna appare caratterizzata da un modello equilibrato, con una **prevalenza di 1-2 giorni di smart working a settimana** e una **limitata diffusione del full remote**. Questo dato riflette un'impostazione volta a conciliare flessibilità e presenza in sede, con un utilizzo dello strumento che rimane stabile e sostanzialmente uniforme tra le diverse strutture territoriali.

Confronto con il 2024



Dal confronto emerge:

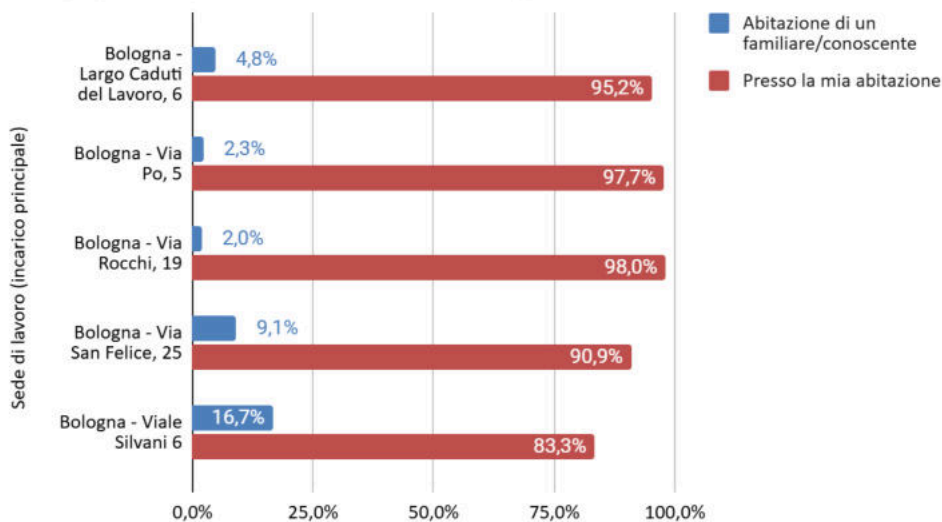
- **Calo netto dei “mai in SW”:** dal 2024 al 2025 la quota “mai” diminuisce sensibilmente in tutte le sedi (es. Via Po: 12% → 0%, San Felice: 14% → 0%).
- **Aumento di chi fa 1-2 giorni:**

- In **Via Rocchi/Triachini** cresce chi lavora 1 giorno (61% → 68%).
- In **Largo Caduti** e **Viale Silvani** cresce chi lavora 2 giorni.
- **Riduzione di chi fa 3 giorni o più:** quasi scompare il 3 giorni (presente nel 2024, quasi 0 nel 2025).
- **Leggero aumento di 4-5 giorni** solo in alcune sedi (es. Largo Caduti e Via Po introducono piccole quote al 4° giorno).

👉 Nel complesso, si consolida il modello **ibrido leggero (1-2 giorni)**, con forte riduzione di chi non lavora mai in smart working.

2.6.5 Luogo prevalente di lavoro in SW - Sedi di Bologna città

Luogo prevalente di SW - sedi di Bologna città



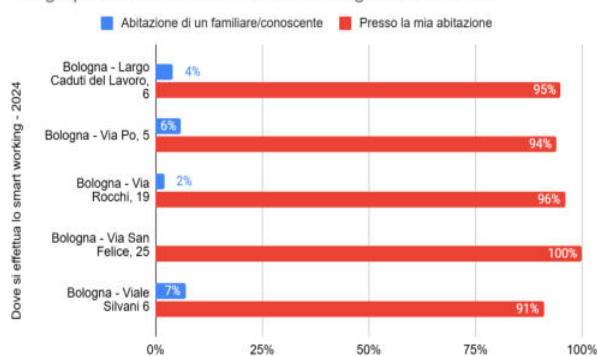
La maggioranza assoluta dei dipendenti di tutte le sedi svolge lo **smart working presso la propria abitazione** (tra l'83% e il 98%).

Una quota minoritaria lo fa presso **abitazioni di familiari/conoscenti**, con variazioni tra le sedi:

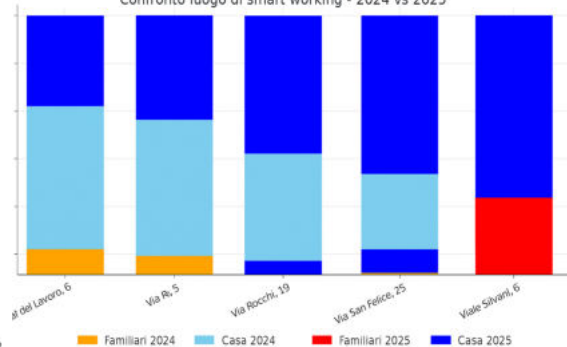
- **Viale Silvani (17%)** → il valore più alto, segno di maggiore necessità di flessibilità.
- **San Felice (9%)** → anche qui il fenomeno è rilevante.
- **Caduti del Lavoro, Via Po, Via Rocchi (2-5%)** → quota marginale.

Confronto con il 2024

Luogo prevalente di SW - Sedi di Bologna città - 2024



Confronto luogo di smart working - 2024 vs 2025



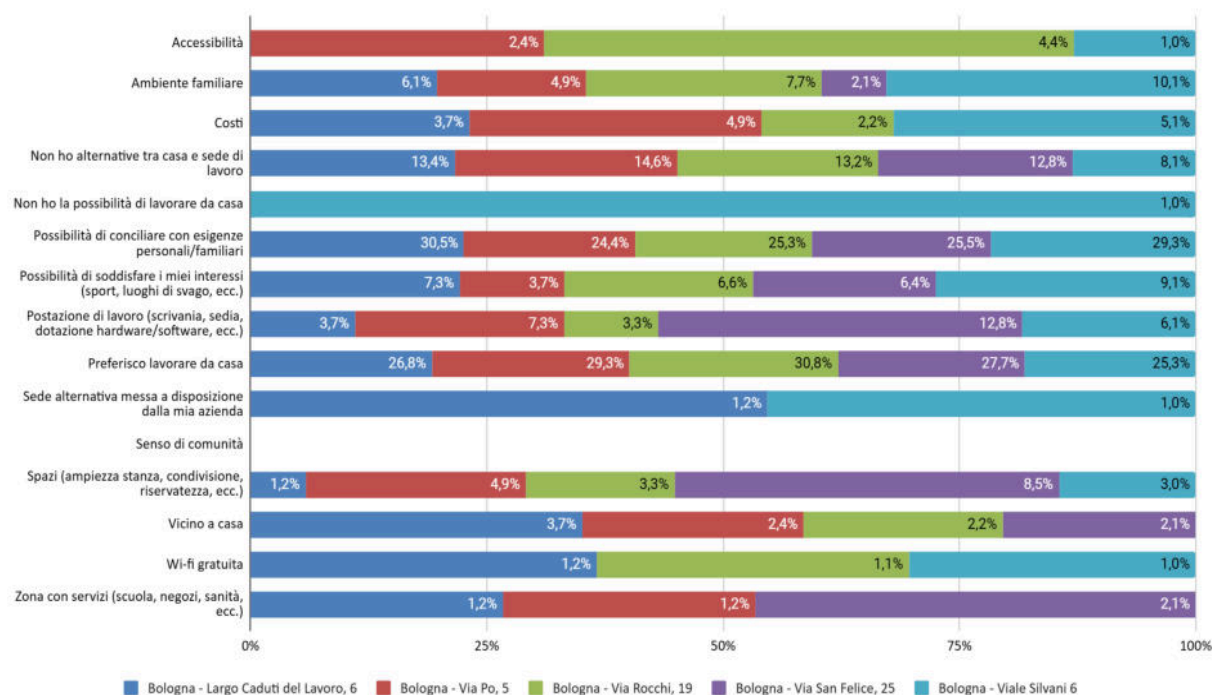
Stabilità generale → la maggioranza resta saldamente sullo smart working “da casa propria” (oltre 80–90% in tutte le sedi).

Cambiamenti rilevanti:

- Via Po → calo degli smart worker presso abitazioni di familiari (da 6% a 2%) → possibile consolidamento di soluzioni domestiche più stabili.
- Via San Felice → emergono per la prima volta smart worker da abitazioni familiari (9%) → segnale di nuove esigenze di cura.
- Viale Silvani → forte crescita (+10%) della quota “presso familiari” → indica nuove criticità logistiche o familiari che richiedono maggiore flessibilità.

2.6.6 Motivi scelta luogo SW: sedi di Bologna città

Motivi scelta luogo SW: Sedi di Bologna città



Dall'analisi dei dati relativi alle cinque sedi di Bologna emergono i seguenti aspetti:

1. Motivazioni prevalenti comuni

In tutte le sedi la scelta del luogo di smart working è trainata da due motivazioni principali:

- **Preferisco lavorare da casa** (tra il 25% e il 31% a seconda della sede)
- **Possibilità di conciliare esigenze personali/familiari** (dal 24% al 30%).

Queste due categorie costituiscono **oltre la metà delle motivazioni in ogni sede**, confermando una tendenza uniforme, **presente anche nella rilevazione del 2024**.

2. Assenza di alternative

La voce “*Non ho alternative tra casa e sede di lavoro*” ha un’incidenza significativa (8–14% circa), con valori più elevati a Largo Caduti del Lavoro (13,4%) e Via Po/Rocchi (14,6% e 13,2%).

3. Contesto domestico e postazione

- *Ambiente familiare*: varia molto (dal 2,1% di San Felice al 10,1% di Viale Silvani).

- *Postazione di lavoro adeguata*: generalmente bassa (3–7%), con un picco a San Felice (12,8%).
- *Spazi (ampiezza/riservatezza)*: modesti (1–8%), più rilevanti a San Felice.

4. Aspetti secondari

- *Costi*: mai sopra il 6% (più alti a Viale Silvani, 5,1%).
- *Possibilità di soddisfare interessi personali*: intorno al 4–9%, con valori più alti a Viale Silvani.
- *Altri fattori* (accessibilità, vicinanza, wi-fi gratuita, servizi di quartiere, senso di comunità) sono marginali, quasi sempre inferiori al 3%.

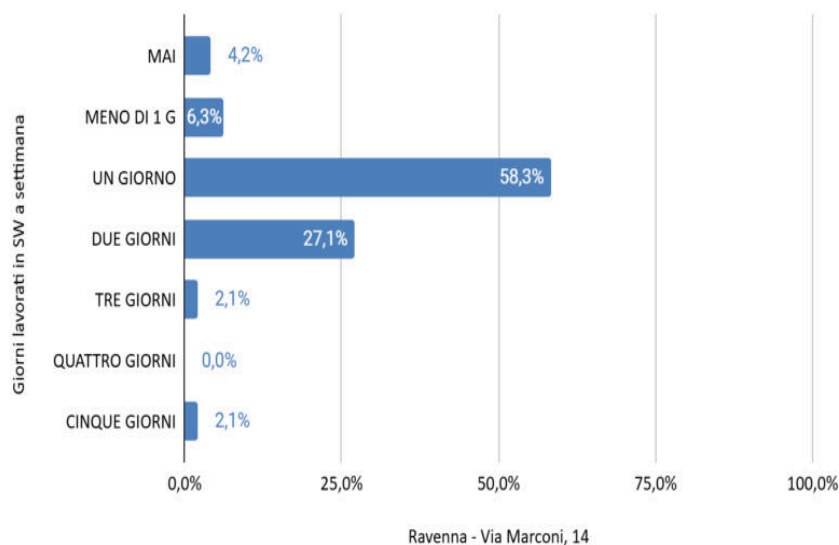
5. Differenze tra sedi

- **Via Rocchi/Triachini** tende a esprimere un peso maggiore su *preferisco lavorare da casa*.
- **San Felice** presenta una quota relativamente più alta di motivazioni legate alla *postazione di lavoro* e agli *spazi*.
- **Viale Silvani** mostra invece una distribuzione più variegata, con maggiore attenzione a *ambiente familiare* e *interessi personali*.

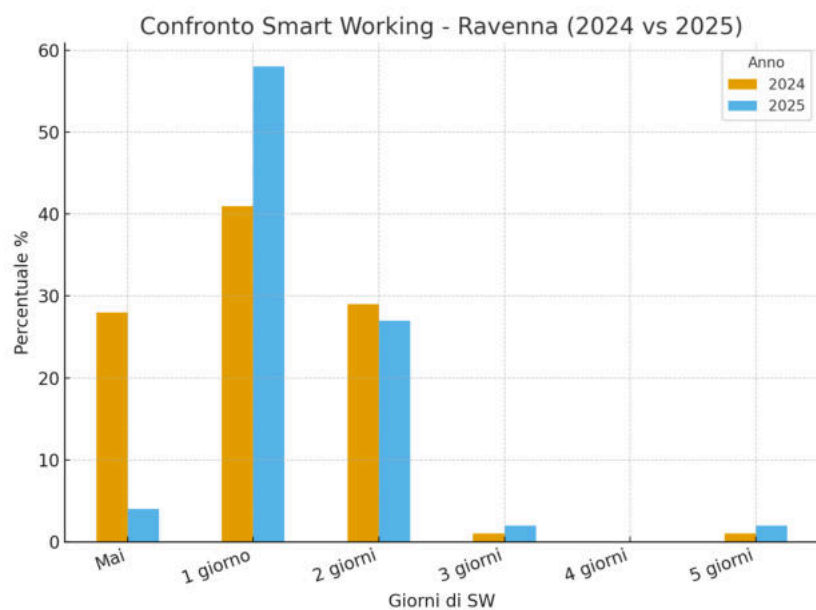
L'analisi conferma che, nelle sedi di Bologna, la scelta del luogo di smart working è prevalentemente determinata da **preferenza personale e conciliazione vita-lavoro**. A livello secondario emergono vincoli strutturali (assenza di alternative) e, in misura più contenuta, fattori legati all'ambiente domestico. Le differenze tra sedi sono marginali, pur con alcune specificità locali (San Felice più orientata agli aspetti tecnici della postazione, Viale Silvani più sensibile al contesto familiare).

2.6.7 Giorni lavorati a settimana in SW: sede di Ravenna

Giorni lavorati a settimana in SW - Sede di Ravenna



Confronto con il 2024



Si riduce fortemente la quota “mai SW”: dal 28% nel 2024 a solo il 4% nel 2025.

Cresce il lavoro ibrido leggero (1 giorno): 41% → 58%, diventando la modalità più diffusa.

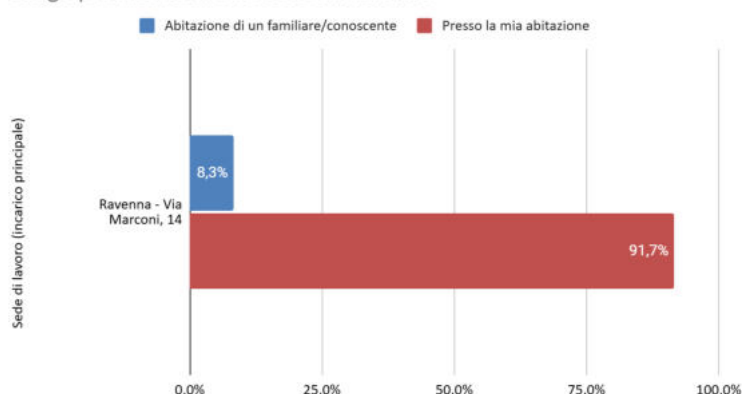
Due giorni resta stabile, attorno a 27-29%.

3 o più giorni rimane marginale, con piccoli aumenti.

👉 In sintesi: a Ravenna si è passati nel 2025 da una situazione più polarizzata (molti senza SW e molti con 1-2 giorni) a un modello **quasi universale di smart working**, soprattutto su **1 giorno fisso a settimana**.

2.6.8 Luogo prevalente di lavoro in SW: sede di Ravenna

Luogo prevalente di SW: Sede di Ravenna



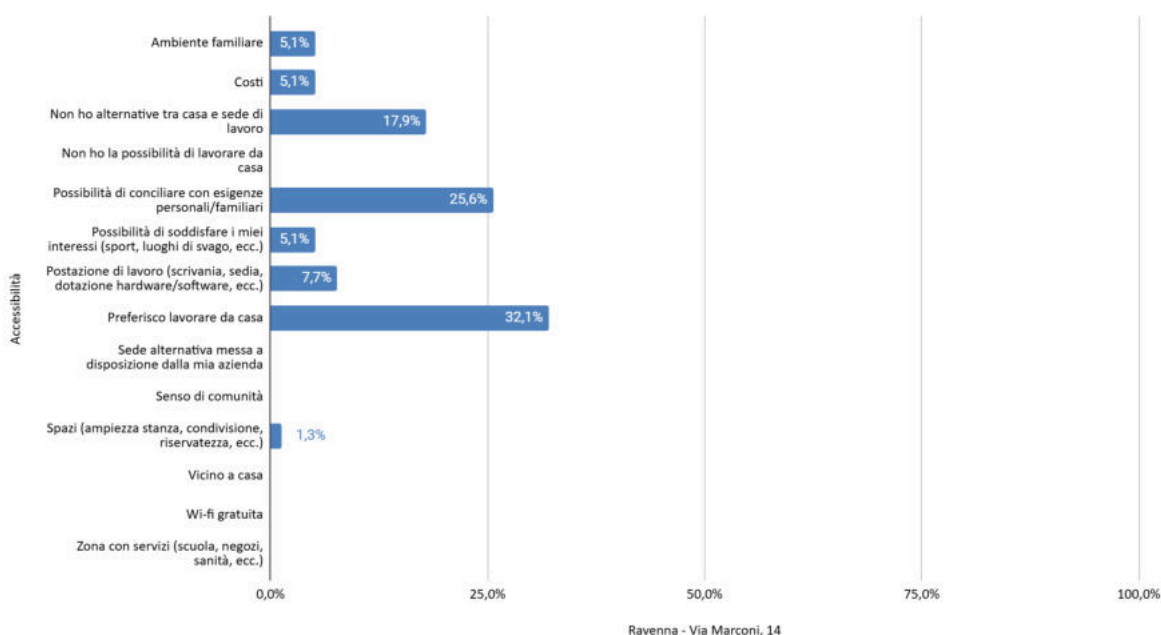
Dall'analisi emerge che lo smart working nella sede di Ravenna viene svolto prevalentemente presso la propria abitazione (91,7%). Questo indica che la casa personale rappresenta l'ambiente preferito, probabilmente perché ritenuto più comodo e funzionale per conciliare lavoro e vita privata. Una quota ridotta, pari all'8,3%, sceglie invece l'abitazione di un familiare o conoscente, scelta che potrebbe essere legata a esigenze particolari come la disponibilità di spazi più adeguati o problemi tecnici temporanei presso la propria abitazione. Nel 2024 svolgeva lo smart working presso la propria abitazione il 98% del campione, a fronte di un 2% presso l'abitazione di un familiare o conoscente.

Dal confronto emerge una **maggiore diversificazione dei luoghi di lavoro da remoto**.

Le motivazioni potrebbero essere ricondotte principalmente a esigenze di **conciliazione vita-lavoro**, legate alla cura di familiari o ad altre necessità personali.

2.6.9 Motivi scelta luogo SW: sede di Ravenna

Motivi scelta luogo SW: Sede di Ravenna



Motivazioni principali:

La **preferenza personale per lavorare da casa** rappresenta il motivo più rilevante (32,1%), seguita dalla **possibilità di conciliare esigenze personali/familiari** (25,6%), dato molto simile a quello della rilevazione del 2024.

Questo indica che la scelta dello smart working è guidata soprattutto da fattori legati alla **comodità e alla sfera privata**.

Altri fattori significativi:

Una parte consistente (17,9%) dichiara di **non avere alternative tra casa e sede di lavoro**, quindi la decisione non dipende sempre da una scelta libera.

L'**ambiente familiare**, i **costi** e la possibilità di coltivare interessi personali incidono poco (5,1% ciascuno).

Fattori marginali o assenti:

Non sono stati considerati rilevanti elementi come **accessibilità**, **sede alternativa messa a disposizione dall'azienda**, **senso di comunità**, **Wi-Fi gratuita** o **servizi di prossimità**.

Anche aspetti materiali come **postazione di lavoro** (7,7%) e **spazi** (1,3%) hanno un peso molto ridotto.

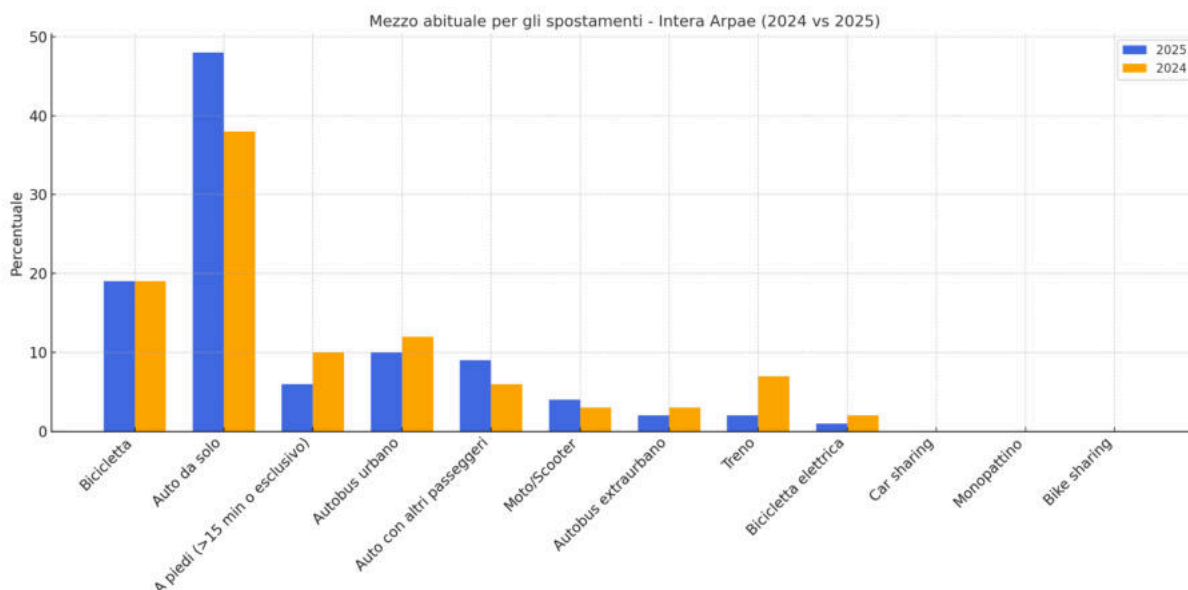
I dati mostrano che la scelta del luogo di smart working è trainata da preferenze individuali e dalla possibilità di gestire meglio la vita privata, più che da fattori logistici, economici o infrastrutturali. In sostanza, prevale l'idea che casa propria sia l'ambiente ideale, non solo per necessità pratiche, ma anche per motivazioni legate al benessere personale e alla conciliazione vita-lavoro.

2.7 Split modale: caratteristiche dello spostamento casa - lavoro

Si è chiesto al campione che ha risposto al questionario quale mezzo viene utilizzato abitualmente per recarsi al lavoro.

2.7.1 Modalità abituale di spostamento: Intera Arpae

Intera Arpae	2025	2024
Mezzo abituale	%	%
Bicicletta	19%	19%
Auto da solo	48%	38%
A piedi (indicare se esclusivo o percorso superiore a 15 minuti)	6%	10%
Autobus urbano	10%	12%
Auto con altri passeggeri	9%	6%
Moto/Scooter	4%	3%
Autobus extraurbano	2%	3%
Treno	2%	7%
Bicicletta elettrica	1%	2%
Car sharing	0%	0%
Monopattino	0%	0%
Bike sharing	0%	0%
Totale	100%	100%



Dal confronto tra il 2024 e il 2025 emergono alcune tendenze significative:

1. Prevalenza dell'auto privata

- L'uso dell'**auto da soli** è cresciuto sensibilmente, passando dal **38% nel 2024 al 48% nel 2025** (+10 punti percentuali).
- L'uso dell'**auto con passeggeri** è aumentato dal 6% al 9%, segnalando una parziale diffusione della condivisione, pur rimanendo limitata.

2. Mobilità sostenibile in calo

- La quota di chi si muove **a piedi** si è ridotta (dal 10% al 6%).
- L'uso del **treno** si è abbassato dal 7% al 2%.
- L'**autobus urbano ed extraurbano** registra una flessione complessiva (dal 15% al 12%).
- Anche le **biciclette elettriche** passano dal 2% all'1%.

Complessivamente, il trasporto pubblico e le forme di mobilità dolce/elettrica mostrano un arretramento.

3. Stabilità o lieve crescita di altre modalità

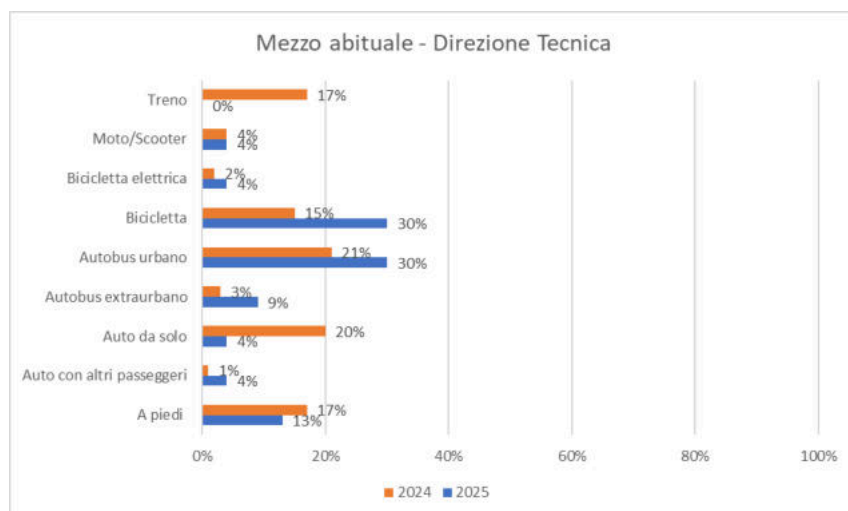
- **Bicicletta tradizionale** stabile, nelle risposte, al 19%, confermandosi la seconda modalità più diffusa dopo l'auto.
- **Moto/Scooter** in leggera crescita (dal 3% al 4%).
- Car sharing, monopattino e bike sharing rimangono assenti o marginali (0%).

Il confronto evidenzia un forte incremento dell'uso dell'auto privata come mezzo abituale di spostamento, a scapito sia del trasporto pubblico sia delle modalità sostenibili. La bicicletta rimane stabile, ma perde rilievo relativo a fronte della crescita dell'auto. Il dato suggerisce una regressione nelle abitudini di mobilità sostenibile tra il 2024 e il 2025, con un ritorno marcato all'uso individuale dell'automobile.

Sono rilevabili situazioni molto differenziate fra sede e sede.

2.7.2 Modalità abituale di spostamento: sedi di Bologna città

Direzione Tecnica - Largo Caduti del Lavoro, 6



1. Forte calo dell'uso dell'auto e del treno

- L'uso dell'**auto da solo** scende significativamente: dal **20% (2024)** al **4% (2025)**.
- Il **treno** crolla dal **17% al 0%**, segnalando l'abbandono totale di questa modalità.

2. Crescita significativa della mobilità sostenibile

- La **bicicletta** raddoppia la propria quota: dal **15% al 30%**.
- Anche la **bicicletta elettrica** cresce (dal 2% al 4%).
- L'uso dell'**autobus urbano** aumenta dal 21% al 30%.
Completivamente, la quota di **mobilità dolce/collettiva** (a piedi, bici, bus) raggiunge il **73% nel 2025**, rispetto al 53% del 2024.

3. Stabilità e incrementi marginali

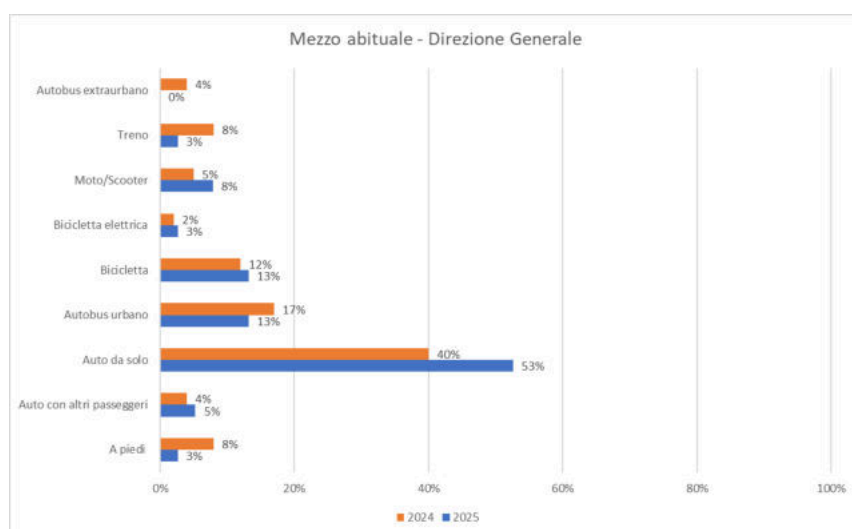
- Gli **spostamenti a piedi** calano leggermente (17% → 13%), ma restano significativi.
- L'**auto condivisa con passeggeri** passa dall'1% al 4%.
- **Moto/Scooter** rimane stabile al 4%.
- L'**autobus extraurbano** cresce dal 3% al 9%.

Sintesi

Il confronto registra un **cambiamento nelle abitudini di mobilità** a Largo Caduti:

- **Riduzione significativa** dell'uso di auto privata e treno.
- **Incremento marcato** di bicicletta e autobus urbano, che diventano i mezzi prevalenti (60% complessivo).
- Occorre dare atto che la sede si trova in zona centrale, a traffico limitato, ben servita dal TPL.

Direzione Generale - Via Po, 5



1. Crescita rilevante dell'uso dell'auto privata

- L'**auto da solo** passa dal **40% al 53%**, diventando nettamente il mezzo prevalente.
- Anche l'**auto con passeggeri** aumenta leggermente (4% → 5%).

2. Riduzione del trasporto pubblico e degli spostamenti a piedi

- L'uso dell'**autobus urbano** cala (17% → 13%).
- L'**autobus extraurbano** scompare (4% → 0%).
- Il **treno** scende sensibilmente (8% → 3%).

- Gli spostamenti **a piedi** calano dal 8% al 3%.

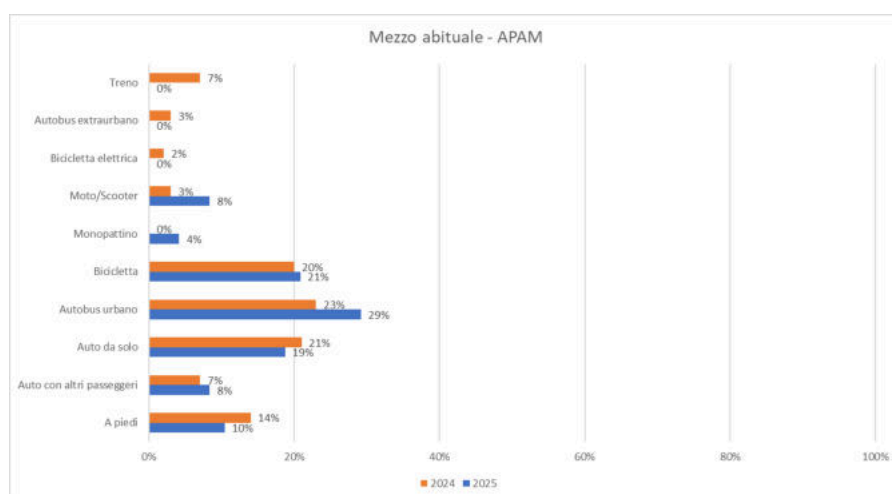
3. Mobilità ciclabile e alternativa stabile o in lieve crescita

- **Bicicletta**: leggera crescita (12% → 13%).
- **Bicicletta elettrica**: 2% → 3%.
- **Moto/Scooter**: 5% → 8%.

Il confronto 2024–2025 per la sede di Via Po evidenzia una **forte crescita dell'uso dell'auto privata** (oggi oltre la metà degli spostamenti) e una contestuale **diminuzione del trasporto pubblico e degli spostamenti a piedi**. La bicicletta e altre forme di mobilità alternativa crescono leggermente.

Si dà atto che la sede si trova in zona decentrata, con disponibilità di parcheggio interno o nelle zone limitrofe, non a pagamento.

Area Prevenzione Ambientale Metropolitana - Via F. Rocchi, 19/Via Triachini, 17



1. Mobilità collettiva e sostenibile in crescita

- L'**autobus urbano** cresce in modo netto (**23% → 29%**) e diventa il principale mezzo.
- La **bicicletta** è stabile su valori elevati (**20% → 21%**).
- Compare il **monopattino** al **4%** (assente nel 2024).

2. Uso dell'auto in lieve calo

- **Auto da solo** passa da **21% a 19%**.
- **Auto con passeggeri** cresce di poco (7% → 8%).

3. Riduzione dei mezzi a lunga percorrenza

- **Treno** scende bruscamente (**7% → 0%**).
- **Autobus extraurbano** cala (**3% → 0%**).

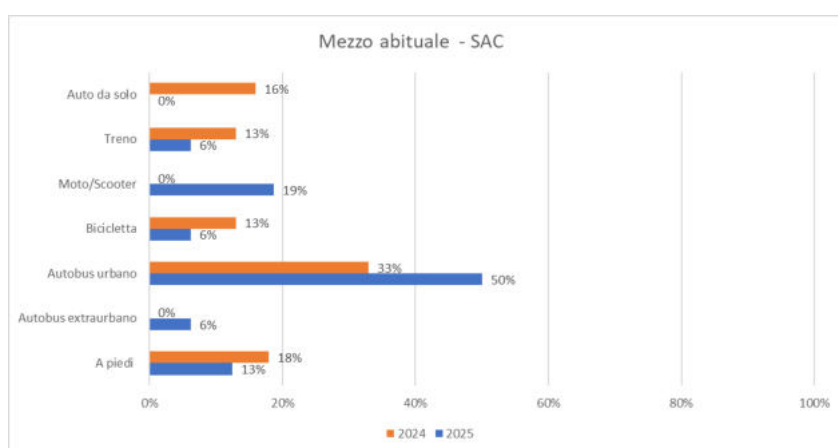
4. Altri mezzi

- **Moto/scooter** aumenta dal 3% all'8%.
- La **bicicletta elettrica** sparisce (2% → 0%).
- Gli spostamenti **a piedi** calano (14% → 10%).

La sede di **Via Rocchi** si caratterizza per una **forte centralità del trasporto pubblico urbano (29%) e della bicicletta (21%)**, che insieme coprono circa metà degli spostamenti.

Si dà atto che la sede si trova in sede decentrata, ma ben servita da mezzi pubblici. La sede non ha disponibilità di parcheggio ad uso dei dipendenti, e le zone limitrofe sono caratterizzate da parcheggi a pagamento sulle strisce blu (corona semicentrale).

Servizio Autorizzazioni e Concessioni - Via San Felice, 25



1. Crescita molto forte del trasporto pubblico urbano

- **Autobus urbano** sale dal **33% al 50%**, diventando il principale mezzo.
- Compare anche l'**autobus extraurbano** al **6%** (0% nel 2024).

2. Calo dei mezzi individuali tradizionali

- **Auto da solo** crolla dal **16% al 0%**.
- **A piedi** diminuisce (**18% → 13%**).
- **Bicicletta** si dimezza (**13% → 6%**).

3. Nuova centralità della mobilità su due ruote motorizzate

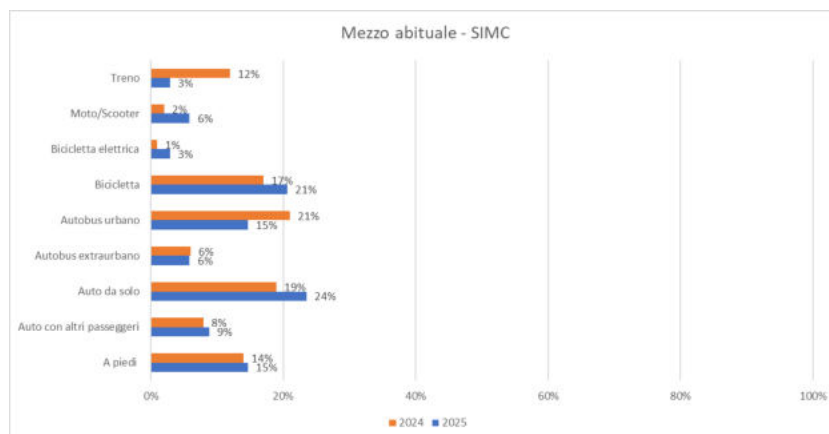
- **Moto/scooter** cresce fortemente (**0% → 19%**).

4. Trasporto ferroviario in calo

- **Treno** passa da **13% a 6%**.

La sede di **San Felice** nel 2025 registra la forte prevalenza **verso il trasporto pubblico urbano (50%)**. Emergono i **moto/scooter (19%)** come nuovo mezzo rilevante. La sede si trova in zona a traffico limitato, interessata nel 2025 dai lavori per la realizzazione del tram (Linea Rossa).

Servizio Idro - Meteo Clima e Servizio Sistemi Informativi - Viale Silvani, 6



1. Uso dell'auto in crescita

- **Auto da solo** aumenta (**19% → 24%**);
- **Auto con altri passeggeri** sale leggermente (**8% → 9%**).

2. Calo del trasporto pubblico

- **Autobus urbano** scende dal **21% al 15%**.
- **Treno** cala dal **12% al 3%**.
- **Autobus extraurbano** stabile al **6%**.

3. Crescita della mobilità dolce e micro-mobilità

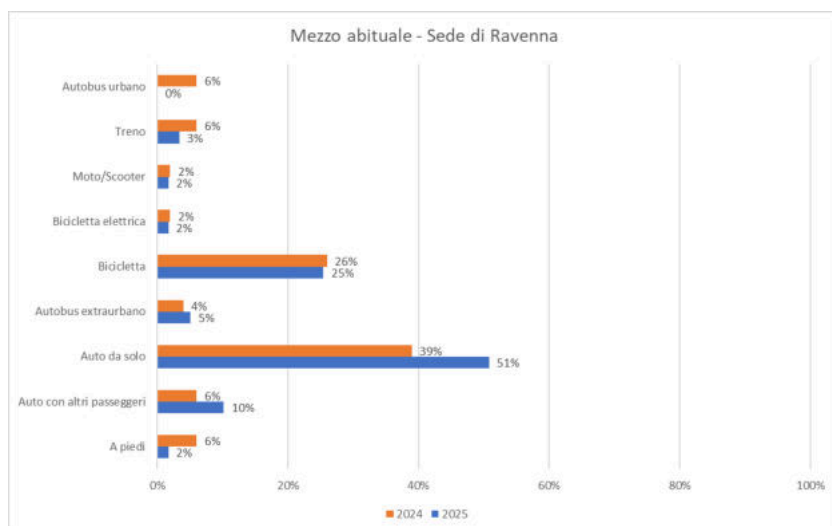
- **Bicicletta** passa dal **17% al 21%**.
- **Bicicletta elettrica** cresce (1% → 3%).
- **Moto/scooter** raddoppiano (**2% → 6%**).
- **A piedi** resta sostanzialmente stabile (14% → 15%).

Nel 2025, la sede di **Viale Silvani** mostra:

- **aumento dell'uso dell'auto (33% complessivo considerando viaggio da soli e con altri passeggeri);**
- **calo del trasporto ferroviario** (da 12% a 3%);
- **rafforzamento delle due ruote** (biciclette 24% totali e scooter 6%).

Si prende atto che il mezzo privato rappresenta un terzo fra tutti i mezzi abituali per lo spostamento casa - lavoro, nonostante i parcheggi presentino significative limitazioni.

2.7.3 Modalità abituale di spostamento: Sede di Ravenna



A Ravenna si osserva:

1. Forte crescita dell'uso dell'auto

- **Auto da solo** passa dal **39% al 51%** (+12 punti).

- **Auto con passeggeri** sale dal **6% al 10%**.
→ In totale, l'auto copre **61% nel 2025** contro il **45% nel 2024**.

2. Calo netto della mobilità pedonale e ferroviaria

- A piedi: **6% → 2%**.
- Treno: **6% → 3%**.

3. Trasporto pubblico locale in forte calo

- Autobus urbano: **6% → 0%**.
- Autobus extraurbano sostanzialmente stabile (4% → 5%).

4. Mobilità dolce stabile

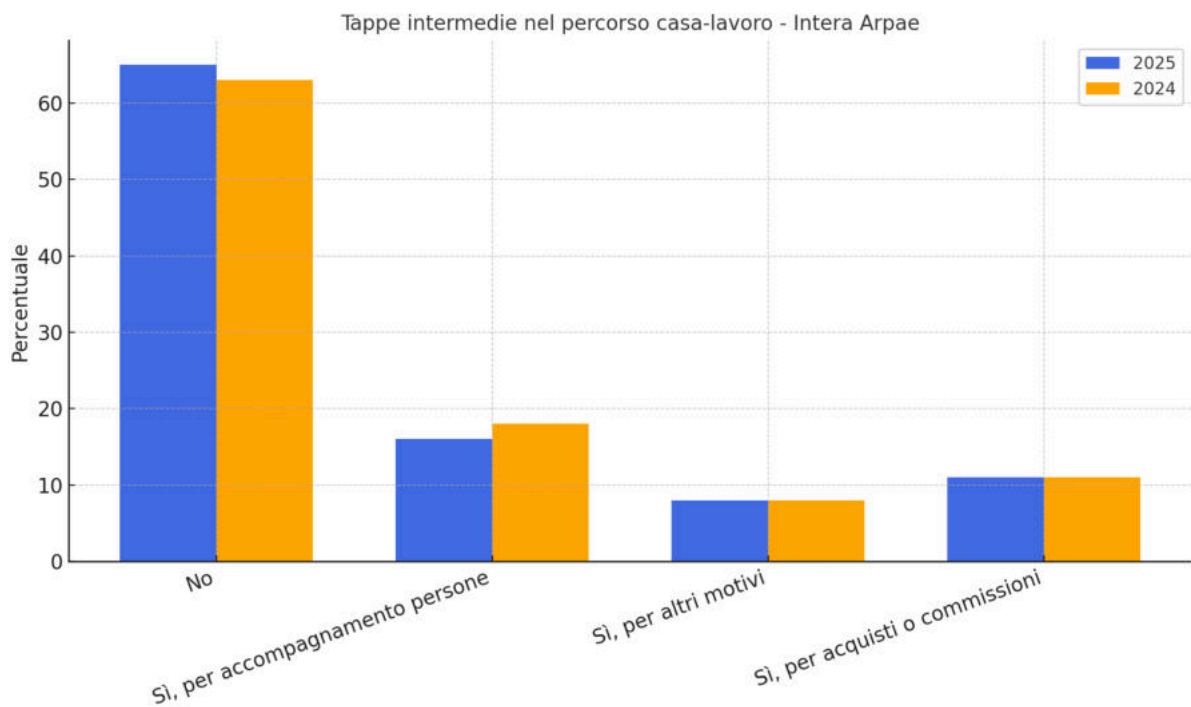
- Bicicletta resta molto diffusa, ma leggermente in calo (26% → 25%).
- Bicicletta elettrica stabile al 2%.
- Moto/scooter stabili al 2%.

Nel 2025 Ravenna mostra un forte ricorso all'auto (**61%**), con **calo del trasporto pubblico e degli spostamenti a piedi**. La bicicletta resta significativa (27% considerando anche l'elettrica).

2.8 Tappe intermedie nel tragitto casa - lavoro

2.8.1 Tutto il campione

Tappe Intermedie nel percorso casa - lavoro	NO		Sì, per accompagname nto di altre persone		Sì, per altri motivi		Sì, per fare acquisti o commissioni	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Intera Arpae	65%	63%	16%	18%	8%	8%	11%	11%



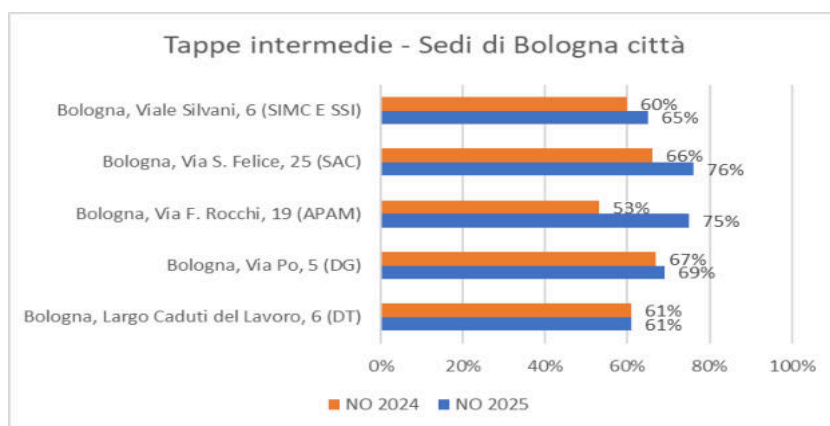
La maggioranza dei dipendenti Arpae si reca **direttamente al lavoro (65%)**, quota in aumento rispetto al 2024.

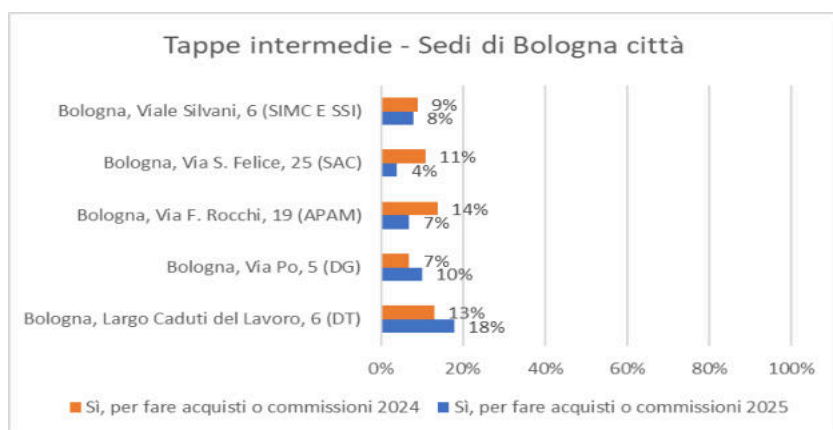
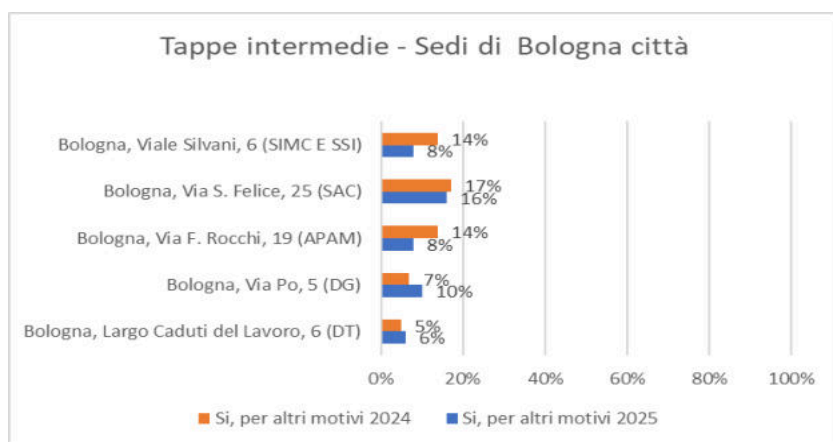
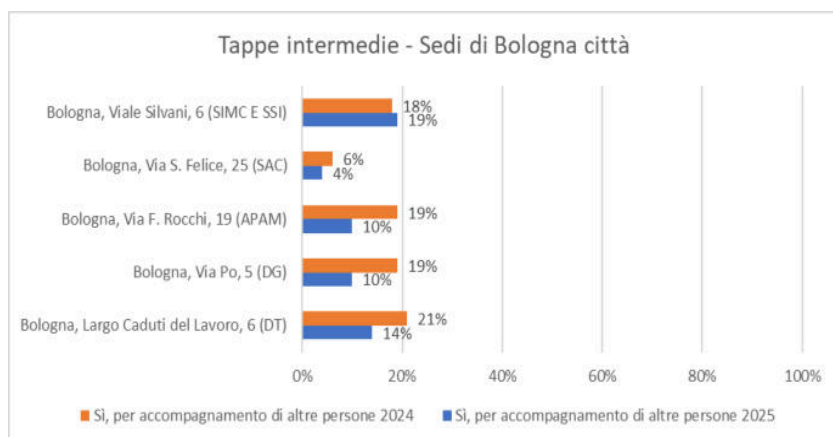
Le deviazioni per **accompagnare altre persone** restano frequenti ma in calo.

Altri motivi e acquisti/commissioni non mostrano variazioni: si confermano stabili.

Il 2025 segna una **tendenza alla semplificazione degli spostamenti**, con un leggero incremento della mobilità diretta casa-lavoro.

2.8.2 Sedi di Bologna città





Differenze tra le sedi

- **DT (Largo Caduti del Lavoro)**: situazione quasi stabile sul “NO”, ma forte crescita delle soste per acquisti/commissioni (+5 %).
- **DG (Via Po, 5)**: il “NO” cresce (67% → 69%), diminuisce l’accompagnamento (19% → 10%), mentre aumentano le soste per altri motivi (7% → 10%).

- **APAM (Via Rocchi, 19/Via Triachini, 17):** grande crescita del “NO” (53% → 75%), calo netto sia di accompagnamento (–9) che di “altri motivi” (–6).
- **SAC (Via San Felice, 25):** cresce molto il “NO” (66% → 76%), scende l’accompagnamento (6% → 4%), stabili “altri motivi”, cala il fare acquisti (–7).
- **SIMC- SSI (Viale Silvani, 6):** il “NO” cresce (60% → 65%), restano stabili le tappe per accompagnamento (18% → 19%), ma calano quelle per altri motivi (14% → 8%)

Tendenze generali

In tutte le sedi cresce la quota di chi **non effettua tappe intermedie**: segnale di una semplificazione negli spostamenti e forse di un’organizzazione diversa delle attività extra-lavorative.

Le tappe per **accompagnamento di altre persone** risultano in calo in quasi tutte le sedi, a indicare una minore condivisione del tragitto per esigenze familiari/sociali.

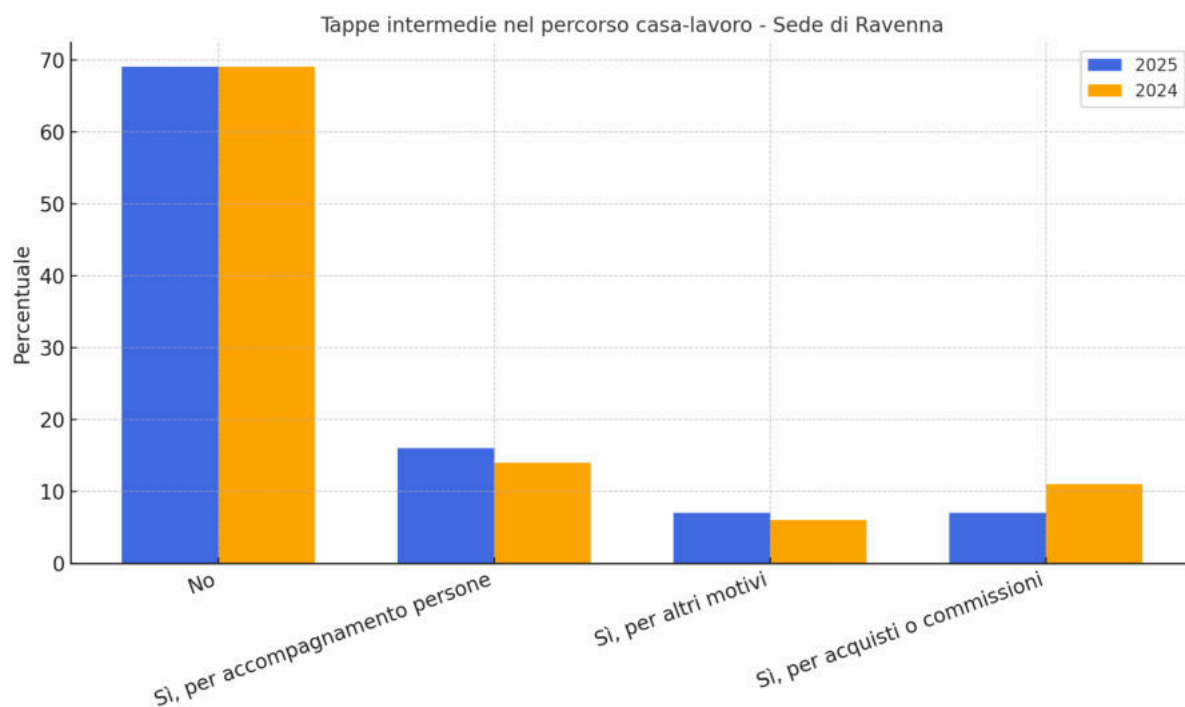
Le soste per **fare acquisti o commissioni** sono generalmente stabili o in calo, tranne a **DT**, dove si registra un aumento (dal 13% al 18%).

Le tappe per **altri motivi** mostrano andamenti variabili: calano ad APAM e SIMC, restano stabili a SAC e crescono a DG.

👉 In sintesi, il quadro generale evidenzia una **tendenza comune verso viaggi più diretti casa-lavoro**, con meno soste intermedie. Le sedi con le variazioni più nette sono **APAM e SAC**, mentre **DT** si distingue per l’aumento delle soste legate a commissioni.

2.8.3 Sede di Ravenna

Tappe intermedie: sede di Ravenna	2025	2024
No	69%	69%
Sì, per accompagnamento di altre persone	16%	14%
Sì, per altri motivi	7%	6%
Sì, per fare acquisti o commissioni	7%	11%



NO: rimane stabile al 69% → nessuna variazione, confermando che oltre due terzi dei lavoratori non fanno soste intermedie.

Accompagnamento di altre persone: cresce leggermente (14% → 16%), segnalando un piccolo aumento di viaggi condivisi per motivi familiari/sociali.

Altri motivi: in lieve crescita (6% → 7%).

Fare acquisti o commissioni: cala (11% → 7%), indicando una riduzione delle commissioni svolte lungo il tragitto casa-lavoro.

👉 In sintesi: Ravenna mostra **stabilità generale** con un equilibrio invariato sul “NO”, piccoli incrementi per accompagnamento e altri motivi, e un calo significativo delle commissioni.

2.9 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl)

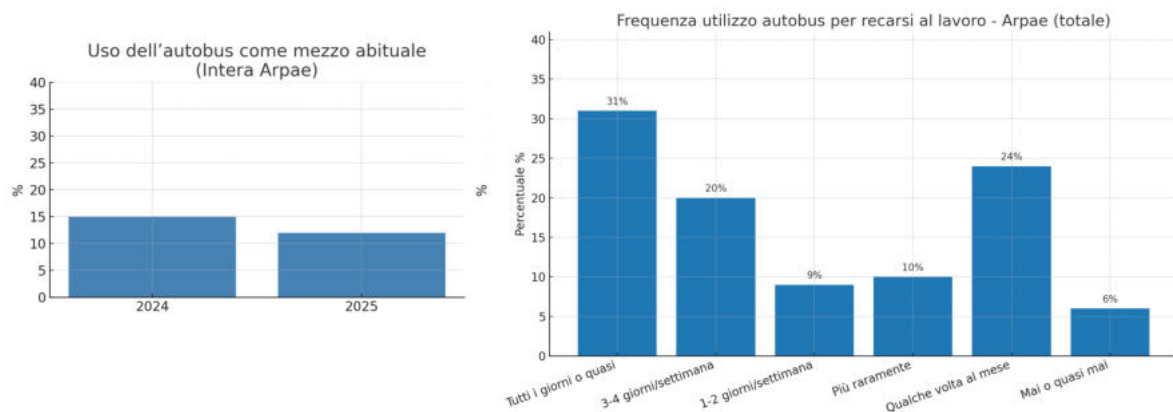
In questo e nei successivi paragrafi il campione è rappresentato da coloro che hanno dichiarato di utilizzare l'autobus per recarsi al lavoro.

2.9.1 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl): Tutto il campione

Frequenza utilizzo autobus urbano e/o extraurbano per recarsi al lavoro						
Intera Arpae	Tutti i giorni o quasi	3-4 giorni alla settimana	1-2 giorni alla settimana	Più raramente	Qualche volta al mese	Mai o quasi mai
	31%	20%	9%	10%	24%	6%

il trasporto pubblico è utilizzato con una certa regolarità dal **51% dei dipendenti** (sommando chi lo usa almeno 3-4 volte a settimana). Al tempo stesso, circa un **40% lo usa solo saltuariamente o raramente**, e solo un **6% non lo utilizza mai**, segnalando che la rete è comunque percepita come risorsa accessibile.

Confrontando i dati di **mobilità generale (mezzo abituale 2025 vs 2024)** con la **frequenza di utilizzo del bus in tutta Arpae** emergono due aspetti principali:



1. Uso abituale dell'autobus

Nel complesso Arpae, la quota di chi utilizza l'autobus come mezzo abituale per andare al lavoro **cala leggermente: dal 15% nel 2024 al 12% nel 2025**.

Si osserva quindi una tendenza alla riduzione, probabilmente a vantaggio di altri mezzi (auto, bici).

2. Frequenza di utilizzo

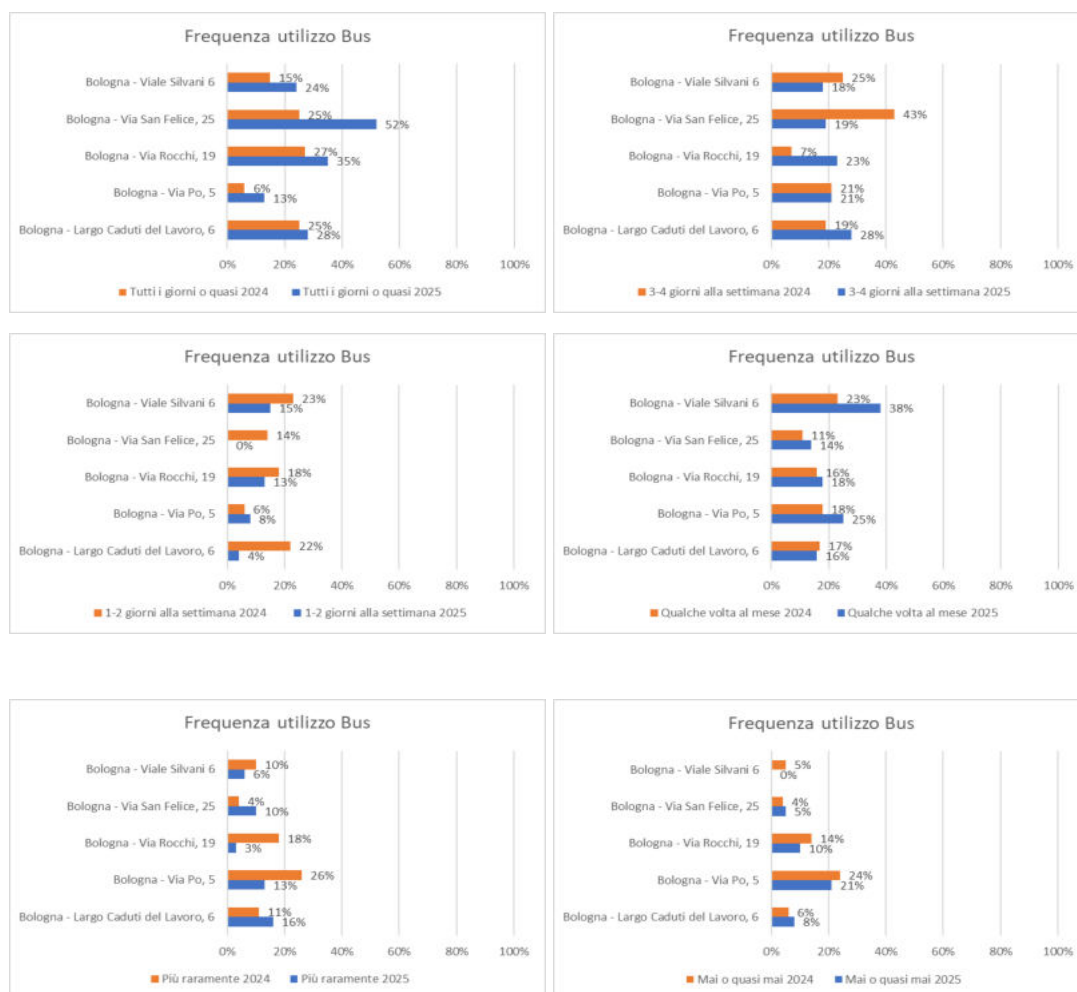
Tra chi utilizza l'autobus, una quota consistente (31%) lo usa tutti i giorni o quasi, a conferma che resta un mezzo fondamentale per una parte dei lavoratori.

Un altro 20% lo usa 3-4 volte a settimana, e il 24% qualche volta al mese, segnalando che c'è anche un uso "saltuario".

Il dato di "mai o quasi mai" (6%) indica che la larga maggioranza dei dipendenti ricorre all'autobus almeno occasionalmente.

In sintesi: l'autobus rimane importante per molti lavoratori, soprattutto come uso quotidiano, ma il calo nell'uso abituale suggerisce un progressivo spostamento verso altre modalità di trasporto.

2.9.2 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl): sedi di Bologna città



Uso quotidiano dell'autobus ("Tutti i giorni o quasi")

Cresce in quasi tutte le sedi:

- **Via San Felice** ha il valore più alto: **52% nel 2025** (contro il 25% nel 2024), quindi più della metà dei lavoratori usa l'autobus quotidianamente.
- Anche **Via Rocchi** (35%) e **Largo Caduti del Lavoro** (28%) mostrano una quota rilevante.
- **Via Po** è la sede con l'uso quotidiano più basso (**13%**), pur se raddoppiata rispetto al 2024.

Uso frequente (3-4 giorni/settimana)

- Molto rilevante in **Largo Caduti del Lavoro** (28%) e **Via Rocchi** (23%).

- In **Via San Felice** cala fortemente (dal 43% al 19%), ma ciò è legato al forte aumento di chi lo usa tutti i giorni.

Uso saltuario (1-2 volte/settimana o più raramente)

- In **Largo Caduti del Lavoro** cala drasticamente l'uso 1-2 volte a settimana (dal 22% al 4%), con spostamento verso gli usi quotidiani.
- **Via Po** mostra ancora una quota elevata di "più raramente" (13%) e "qualche volta al mese" (25%).

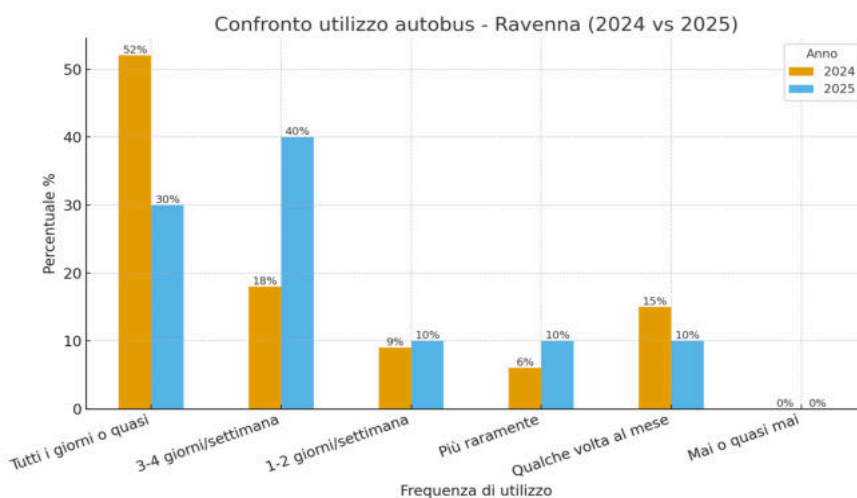
Non utilizzo (Mai o quasi mai)

- Rimane limitato in tutte le sedi (tra 0% e 21%).
- È più alto in **Via Po** (21%), mentre in **Viale Silvani** scende a **0%**.

Sintesi:

- **Via San Felice** si distingue come la sede con la maggiore diffusione dell'uso quotidiano dell'autobus.
- **Via Po** resta la sede con più basso uso quotidiano e più persone che usano l'autobus solo occasionalmente o mai.
- Le altre sedi (Caduti del Lavoro, Rocchi, Silvani) mostrano situazioni intermedie, con una crescita dell'uso regolare rispetto al 2024.

2.9.3 Utilizzo del trasporto pubblico locale (tpl): sede di Ravenna



Premesso che il dato è riferito al campione, e che a Ravenna l'uso dell'autobus è riservato alla categoria extra urbano, si nota una **ridistribuzione dall'uso quotidiano verso l'uso 3-4 volte/settimana**.

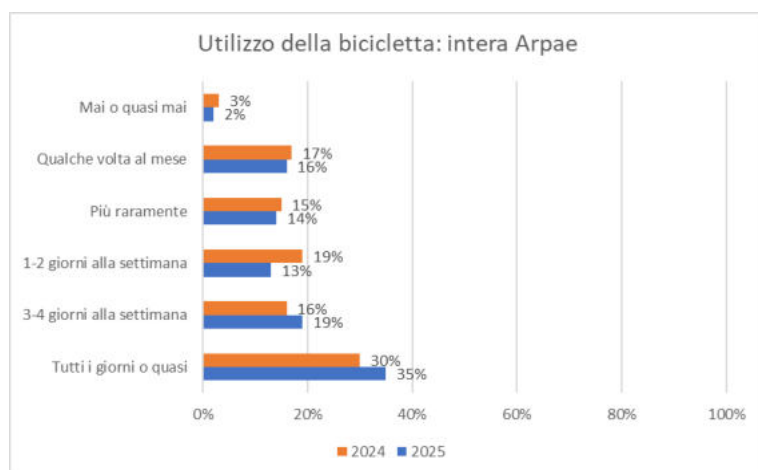
Il 70% **dei lavoratori nel 2025 lo prende almeno 3 volte a settimana**, ma con meno “fedeltà quotidiana” rispetto al 2024.

Non emergono abbandoni dell'autobus, dato che il “mai o quasi mai” resta a zero.

2.10 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing

In questo e nei successivi paragrafi il campione è rappresentato da coloro che hanno dichiarato di utilizzare la bicicletta per recarsi al lavoro.

2.10.1 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing: Tutto il campione



Uso quotidiano (“Tutti i giorni o quasi”)

- **Crescita dal 30% (2024) al 35% (2025).**
- Sempre più persone scelgono la bici come mezzo abituale.

Uso frequente (3-4 giorni/settimana)

- In **aumento** dal 16% al 19%.
- Segno che cresce anche l'uso regolare, seppur non quotidiano.

Uso occasionale (1-2 giorni/settimana / più raramente / qualche volta al mese)

- 1-2 volte/settimana: **in calo** (19% → 13%).
- Più raramente: **in leggero calo** (15% → 14%).
- Qualche volta al mese: **in lieve calo** (17% → 16%).

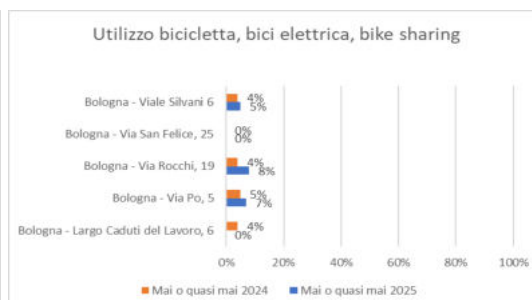
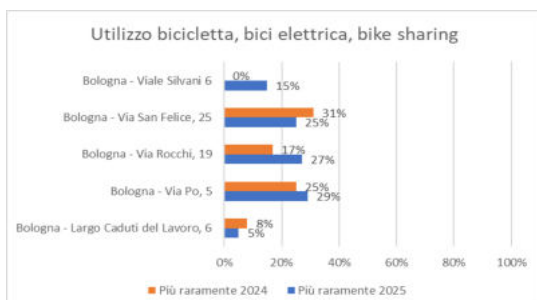
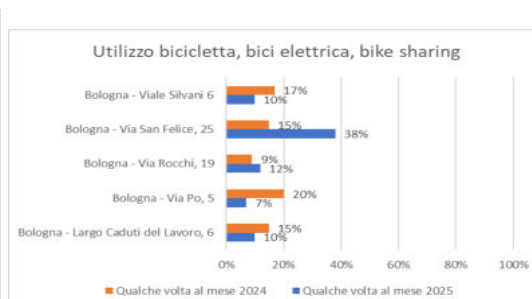
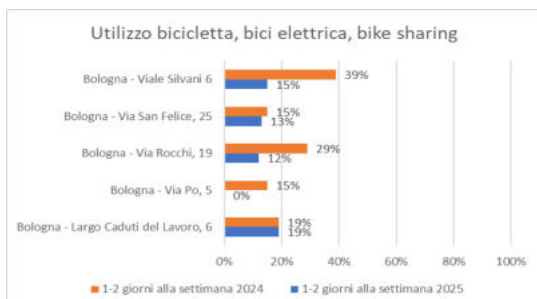
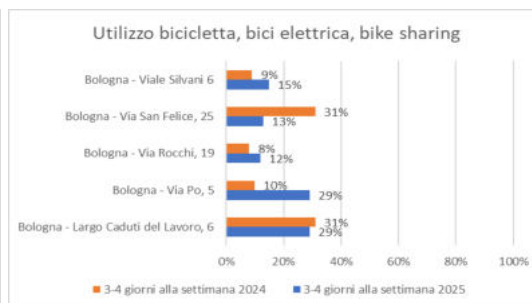
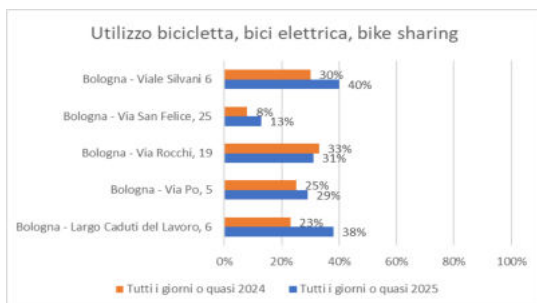
Non utilizzo (“Mai o quasi mai”)

- **In diminuzione** dal 3% al 2%.
- Quindi quasi tutti usano la bici almeno qualche volta.

Sintesi:

- Nel complesso si registra una **crescita nell'uso sistematico della bicicletta**: aumenta chi la usa **tutti i giorni o molto frequentemente**, mentre calano gli utilizzi sporadici.
- La bici si consolida come **mezzo sostenibile sempre più scelto** dai dipendenti Arpae.

2.10.2 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing: Sedi di Bologna città



Tutti i giorni o quasi

Il dato è differenziato fra le sedi:

- Largo Caduti del Lavoro: **38% (2025)** vs 23% (2024).
 - Via Po: 29% vs 25%.
 - Via San Felice: 13% vs 8%.
 - Viale Silvani: **40% vs 30%**.
 - Solo Via Rocchi cala leggermente: 31% vs 33%.
- 👉 *Sempre più persone scelgono la bici come mezzo principale.*

3-4 giorni a settimana

- Stabili o in lieve calo:
 - Largo Caduti del Lavoro: 29% vs 31%.
 - Via Po: **29% vs 10%**
 - Via Rocchi: 12% vs 8%
 - Via San Felice: **13% vs 31%**
 - Viale Silvani: 15% vs 9%

1-2 giorni a settimana

- Calano gli usi sporadici in alcune sedi:
 - Largo Caduti del Lavoro: stabile (19% entrambi gli anni).
 - Via Po: **0% vs 15%**.
 - Via Rocchi: 12% vs 29%
 - Via San Felice: 13% vs 15%
 - Viale Silvani: 15% vs 39%

Più raramente

- Largo Caduti del Lavoro: 5% vs 8%
- Via Po: 29% vs 25%
- Via Rocchi: 27% vs 17%
- Via San Felice: 25% vs 31%
- Viale Silvani: 15% vs 0%

Qualche volta al mese

- Largo Caduti del Lavoro: 10% vs 15%
- Via Po: 7% vs 20%
- Via Rocchi: 12% vs 9%
- Via San Felice: 38% vs 15%
- Viale Silvani: 10% vs 17%

Mai o quasi mai

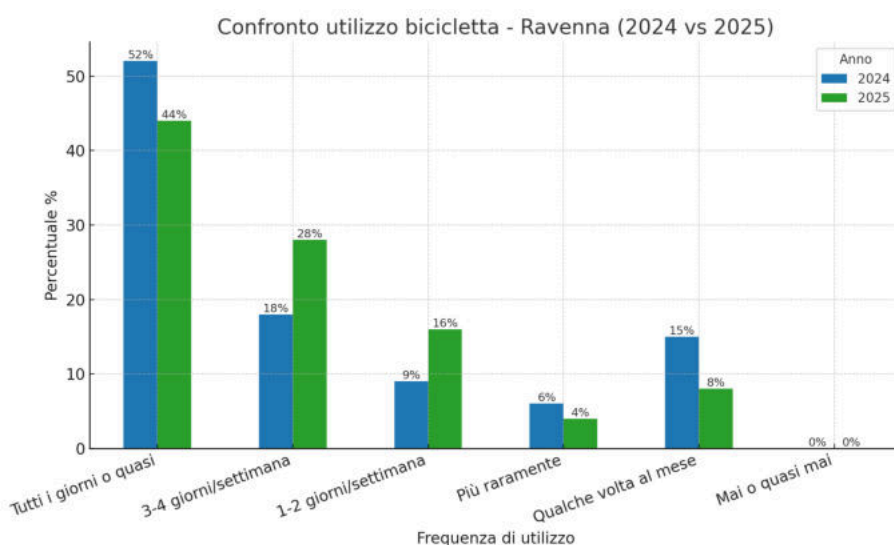
Generalmente basso ovunque:

- Largo Caduti del Lavoro: **0% vs 4%**
- Via Po: 7% vs 5%
- Via Rocchi: 8% vs 4%
- Via San Felice: **0% stabile.**
- Viale Silvani: 5% vs 4%

Sintesi:

- L'uso **quotidiano** della bici cresce quasi ovunque, in particolare a **Largo Caduti del Lavoro (+15%)** e **Viale Silvani (+10%)**.
- Calano invece gli usi **sporadici (1-2 volte a settimana)**, segno che chi sceglie la bici tende a usarla con maggiore regolarità.
- Via San Felice ha una dinamica particolare: meno uso regolare, ma **più utilizzo occasionale (qualche volta al mese)**.

2.10.3 Utilizzo della bicicletta/bici elettrica o bike sharing: Sede di Ravenna



La bici resta molto utilizzata, ma cala l'uso **quotidiano (-8%)** a favore di un utilizzo **più distribuito** (3-4 o 1-2 giorni/settimana).

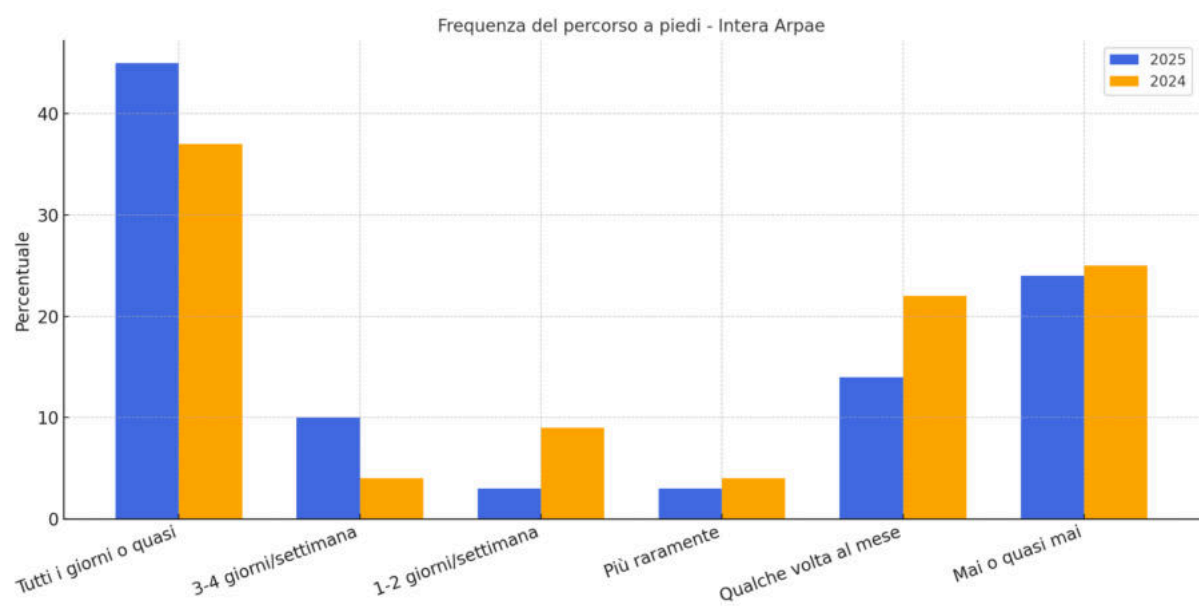
Si riduce l'uso **sporadico o occasionale**, mentre resta **nullo il non utilizzo**.

2.11 Percorsi a piedi superiori a 15 minuti per recarsi al lavoro

In questo e nei successivi paragrafi il campione è rappresentato dai dipendenti Arpae che hanno risposto di recarsi al lavoro a piedi.

2.11.1 Percorsi a piedi: tutto il campione

Intera Arpae	Tutti i giorni o quasi		3-4 giorni alla settimana		1-2 giorni alla settimana		Più raramente		Qualche volta al mese		Mai o quasi mai	
Percorso a piedi	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
	45%	37%	10%	4%	3%	9%	3%	4%	14%	22%	24%	25%

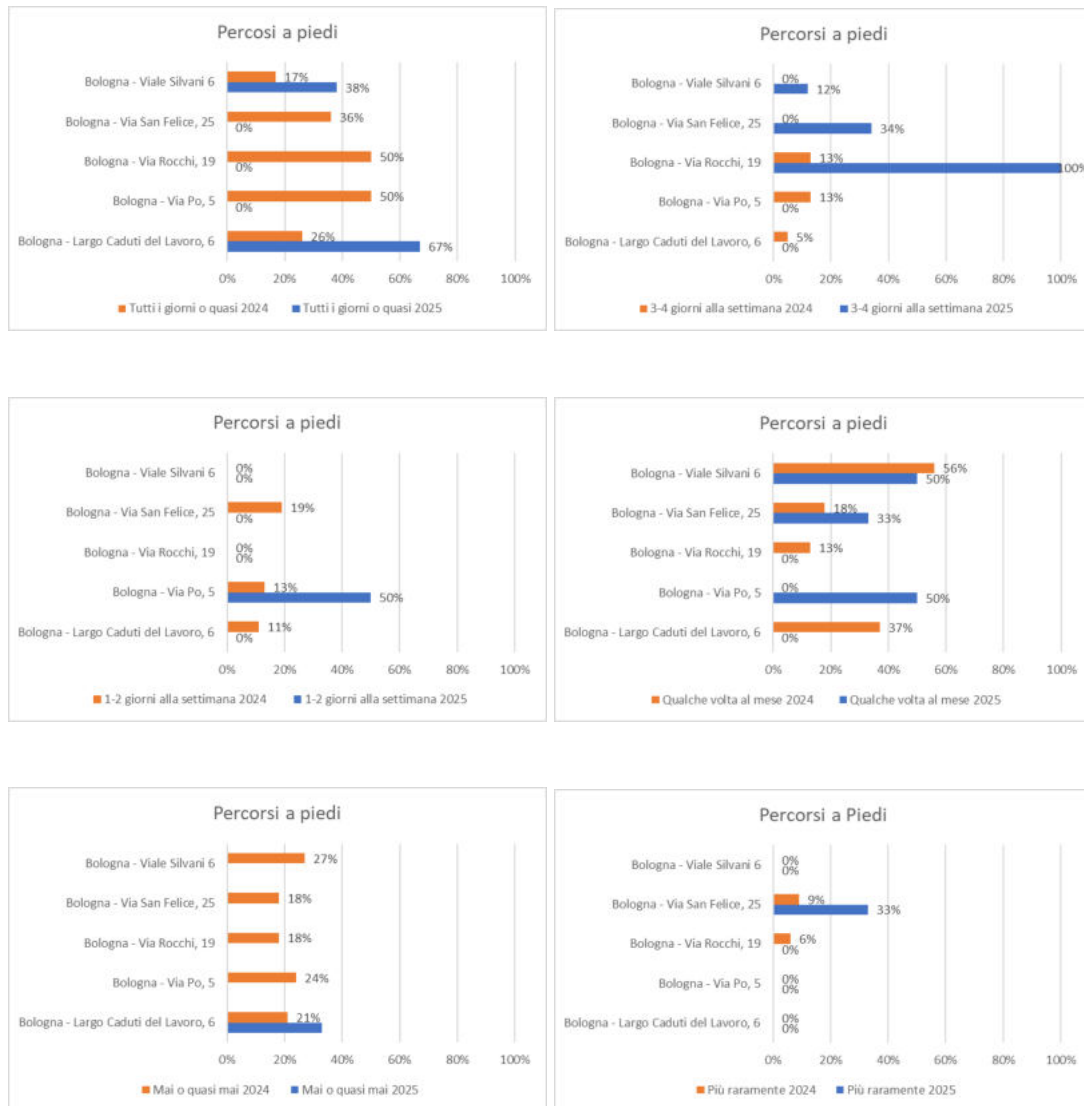


Sintesi generale (Intera Arpae):

- Cresce l'uso **quotidiano (+8 %)** e **frequente (+6%)**.
- Calano gli utilizzi **sporadici** (1-2 giorni, qualche volta al mese).
- La quota di chi non va mai a piedi resta stabile.

👉 meno persone usano il percorso a piedi in modo saltuario, più persone lo fanno in modo stabile e frequente.

2.11.2 Percorsi a piedi: Sedi di Bologna città



Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6

- **Tutti i giorni o quasi:** 67% (↑ dal 26%)
- Forte crescita nell'uso quotidiano.
- Calano invece “qualche volta al mese” (37% → 0%)
- “mai o quasi mai” aumenta (21% → 33%).

- 👉 Più persone camminano quotidianamente, meno occasionalmente.

Bologna - Via Po, 5

- **Tutti i giorni o quasi:** 0% (↓ dal 50%)
- **1-2 giorni a settimana:** 50% (↑ dal 13%)
- **Qualche volta al mese:** 50% (↑ dal 0%)
- “Mai o quasi mai” stabile al 24%.

Si riducono i cammini quotidiani, cresce l'uso saltuario o settimanale.

Bologna - Via Rocchi, 19

- **3-4 giorni a settimana:** 100% (↑ dal 13%)
- Spariscono gli altri usi (prima più distribuiti).

Nel 2025 chi cammina lo fa con regolarità “settimanale”, ma non più quotidiana.

Bologna - Via San Felice, 25

- **Tutti i giorni o quasi:** 0% (↓ dal 36%)
- **3-4 giorni a settimana:** 34% (nuovo incremento)
- **Più raramente:** 33% (↑ dal 9%)
- “Mai o quasi mai” stabile al 18%.

Assente il cammino quotidiano, cresce quello saltuario o settimanale.

Bologna - Viale Silvani, 6

- **Tutti i giorni o quasi:** 38% (↑ dal 17%)
- **Qualche volta al mese:** 50% (≈ stabile, 56% nel 2024)
- “Mai o quasi mai” cala (27% → 0%).

👉 Forte aumento degli spostamenti quotidiani a piedi, diminuiscono i non utenti.

Sintesi generale (Bologna, >15 min a piedi):

- **Due sedi (Caduti del Lavoro e Silvani)** hanno visto un **forte aumento di chi quotidianamente si reca al lavoro a piedi**.
- Invece **Via Po, Rocchi e San Felice** mostrano un calo di chi cammina quotidianamente e un aumento degli usi “settimanali” o “occasionalisti”.

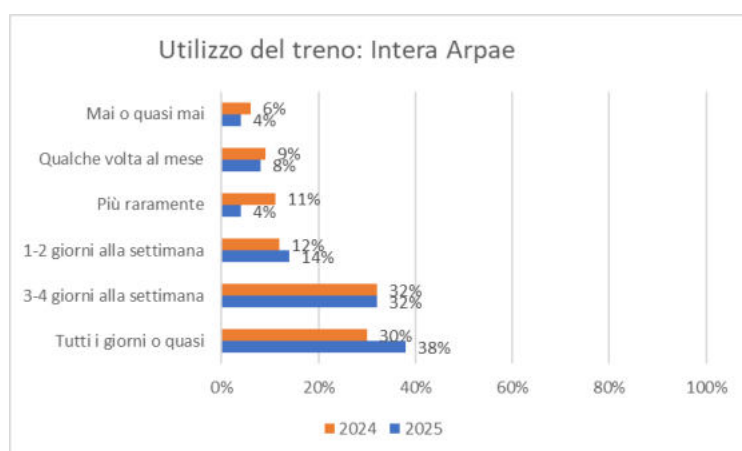
2.11.3 Percorsi a piedi: Sede di Ravenna

Tra coloro che hanno risposto al questionario, nessuno ha dichiarato di effettuare percorsi a piedi superiori a 15 minuti per recarsi al lavoro.

2.12 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro

In questo e nei successivi paragrafi il campione è rappresentato dai dipendenti Arpae che hanno risposto di recarsi al lavoro con il treno.

2.12.1 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro: tutto il campione

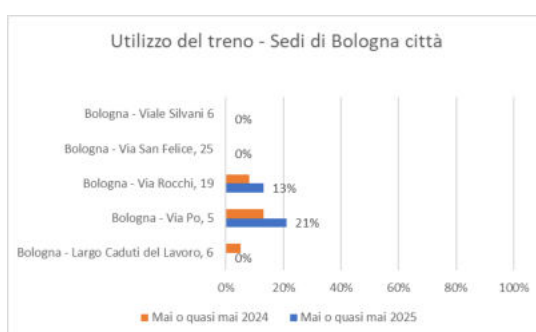
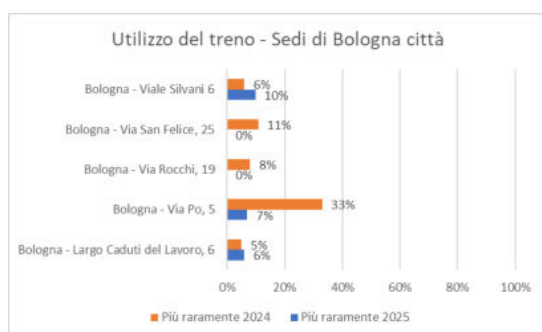
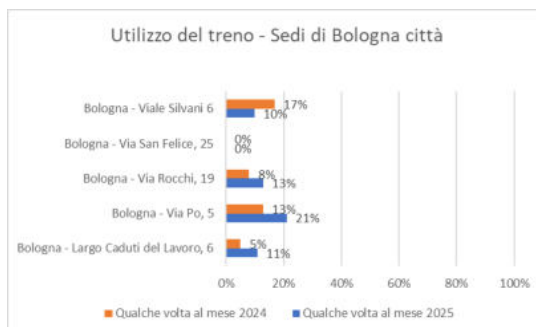
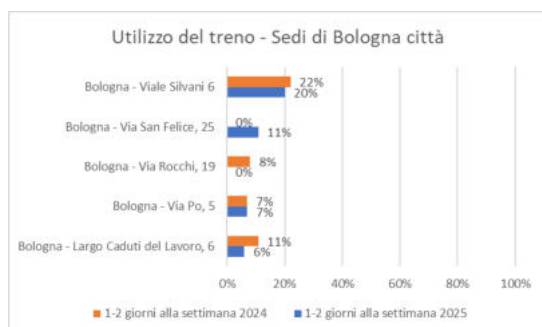
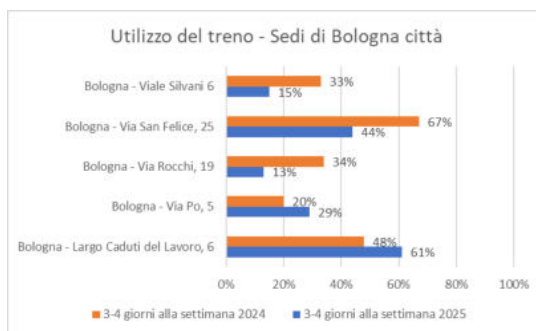
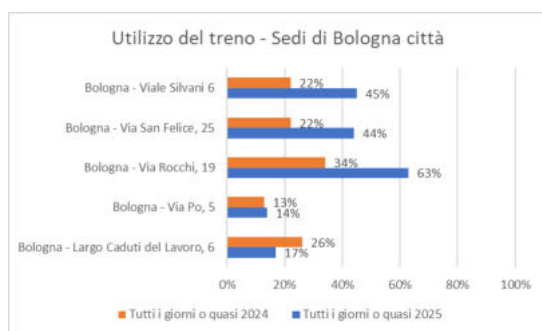


- **tutti i giorni o quasi:** 38% (↑ dal 30%)
- **3-4 giorni alla settimana:** 32% (stabile rispetto al 2024)
- **1-2 giorni alla settimana:** 14% (↑ dal 12%)
- **Più raramente:** 4% (↓ dall'11%)
- **Qualche volta al mese:** 8% (≈ stabile, 9% nel 2024)
- **Mai o quasi mai:** 4% (↓ dal 6%)

Cresce l'uso **quotidiano** e anche quello **settimanale (1-2 giorni)**, stabili i viaggiatori regolari (3-4 giorni/settimana) e diminuiscono i casi sporadici o chi non usa quasi mai il treno.

👉 In generale il treno è utilizzato con maggiore continuità rispetto al 2024.

2.12.2 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro: Sedi di Bologna città



Largo Caduti del Lavoro, 6

- **Tutti i giorni o quasi:** 17% ↓ (da 26%)
- **3-4 giorni/settimana:** 61% ↑ (da 48%)
- **1-2 giorni/settimana:** 6% ↓ (da 11%)
- **Mai o quasi mai:** 0% ↓ (da 5%)

👉 Forte spostamento verso l'uso **regolare (3-4 gg/sett.)**.

Via Po, 5

- **Tutti i giorni o quasi:** 14% (≈ stabile, 13% nel 2024)
- **3-4 giorni/settimana:** 29% ↑ (da 20%)

- Più raramente: 7% ↓ (da 33%)
- Mai o quasi mai: 21% ↑ (da 13%)

👉 Cresce complessivamente l'uso quotidiano o comunque prevalente nella settimana.

Via Rocchi, 19

- Tutti i giorni o quasi: 63% ↑ (da 34%)
- 3-4 giorni/settimana: 13% ↓ (da 34%)
- Mai o quasi mai: 13% ↑ (da 8%)

Cresce molto l'uso **quotidiano**, cala quello medio.

Via San Felice, 25

- Tutti i giorni o quasi: 44% ↑ (da 22%)
- 3-4 giorni/settimana: 44% ↓ (da 67%)
- 1-2 giorni/settimana: 11% ↑ (da 0%)

Più spostamenti quotidiani

Viale Silvani, 6

- Tutti i giorni o quasi: 45% ↑ (da 22%)
- 3-4 giorni/settimana: 15% ↓ (da 33%)
- 1-2 giorni/settimana: 20% ≈ stabile (22% nel 2024)
- Qualche volta al mese: 10% ↓ (da 17%)

👉 Netta crescita dell'uso **quotidiano**, riduzione degli usi occasionali.

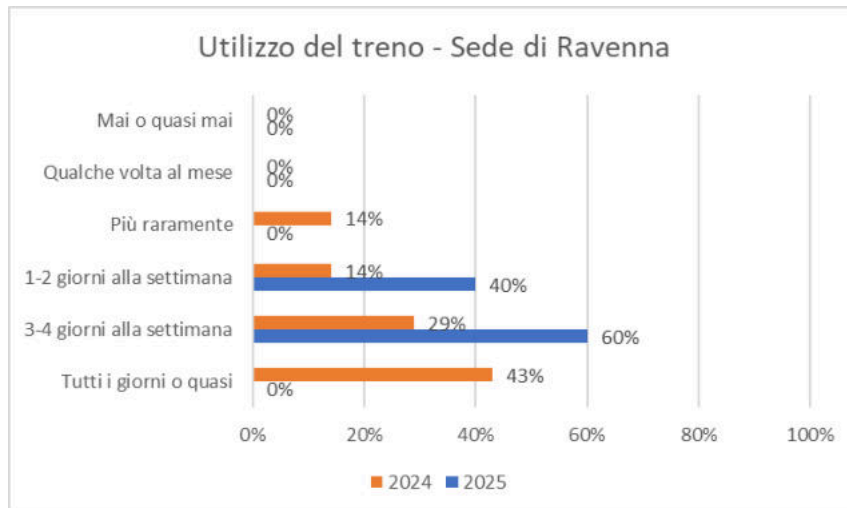
In sintesi:

- In quasi tutte le sedi, nel 2025 cresce, per chi ha dichiarato di utilizzare il treno, l'uso quotidiano.

2.12.3 Utilizzo del treno per recarsi al lavoro: Sede di Ravenna

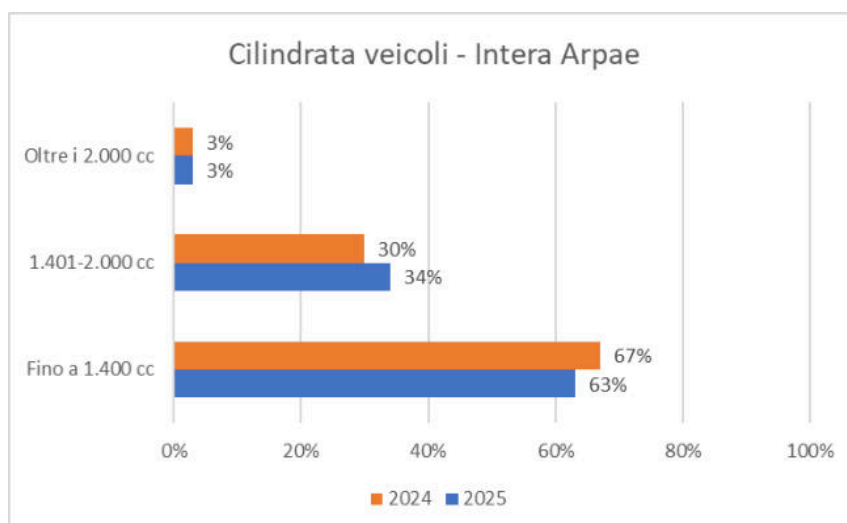
Nel 2024 molti dipendenti usavano il treno **quotidianamente (43%)**, ma nel 2025 il dato è pari a 0. L'uso del treno si è **spostato verso una frequenza intermedia** (soprattutto 3-4 giorni/settimana, 60%).

👉 In sintesi, a Ravenna c'è stata una **ricollocazione dell'uso del treno da quotidiano a regolare** (3-4 volte a settimana e 1 -2 giorni a settimana).



2.13 Tipologia di automezzi utilizzati per recarsi al lavoro

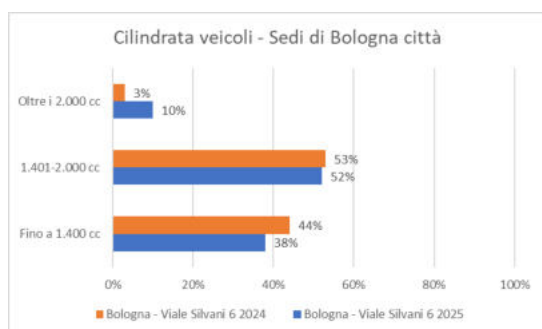
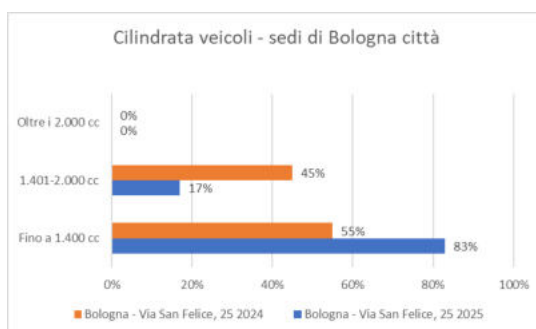
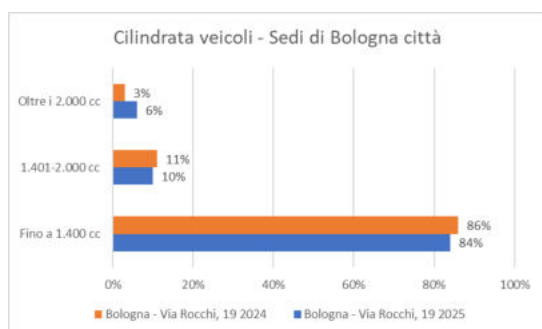
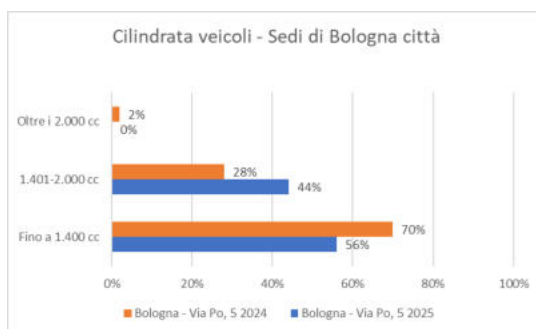
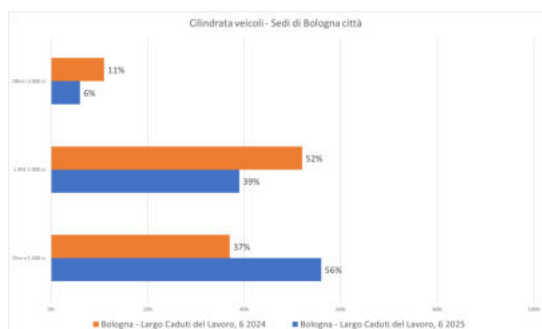
2.13.1 Cilindrata - Intera Arpae



- Si osserva una **leggera riduzione dei veicoli più piccoli** (fino a 1.400 cc).
- Parallelamente, aumenta la quota di auto con **cilindrata media (1.401-2.000 cc)**.
- Le auto oltre i 2.000 cc restano marginali (3%), senza variazioni.

👉 In sintesi, il parco auto si sta spostando **verso cilindrata leggermente più alte**, anche se i veicoli piccoli rimangono largamente prevalenti.

2.13.2 Cilindrata: Sedi di Bologna città



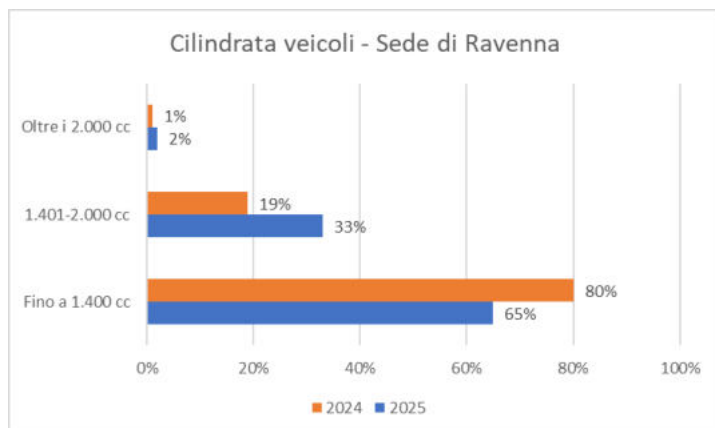
Osservazioni generali:

- **Via Rocchi e Via San Felice** hanno la percentuale più alta di auto piccole (oltre 80%).
- **Viale Silvani** si distingue invece per una maggiore quota di auto medio-grandi (1.401–2.000 cc e oltre).
- Alcune sedi (es. Largo Caduti del Lavoro e Via San Felice) hanno visto un **forte aumento delle auto sotto i 1.400 cc** nel 2025.

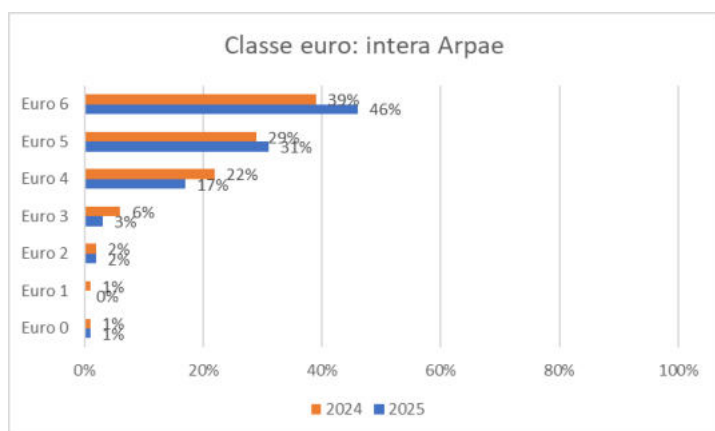
2.13.3 Cilindrata: sede di Ravenna

Si nota un **calo delle auto piccole (<1.400 cc)** a favore di quelle medio-grandi (1.401–2.000 cc).

Le auto oltre i 2.000 cc rimangono una quota molto marginale, ma in leggero aumento.



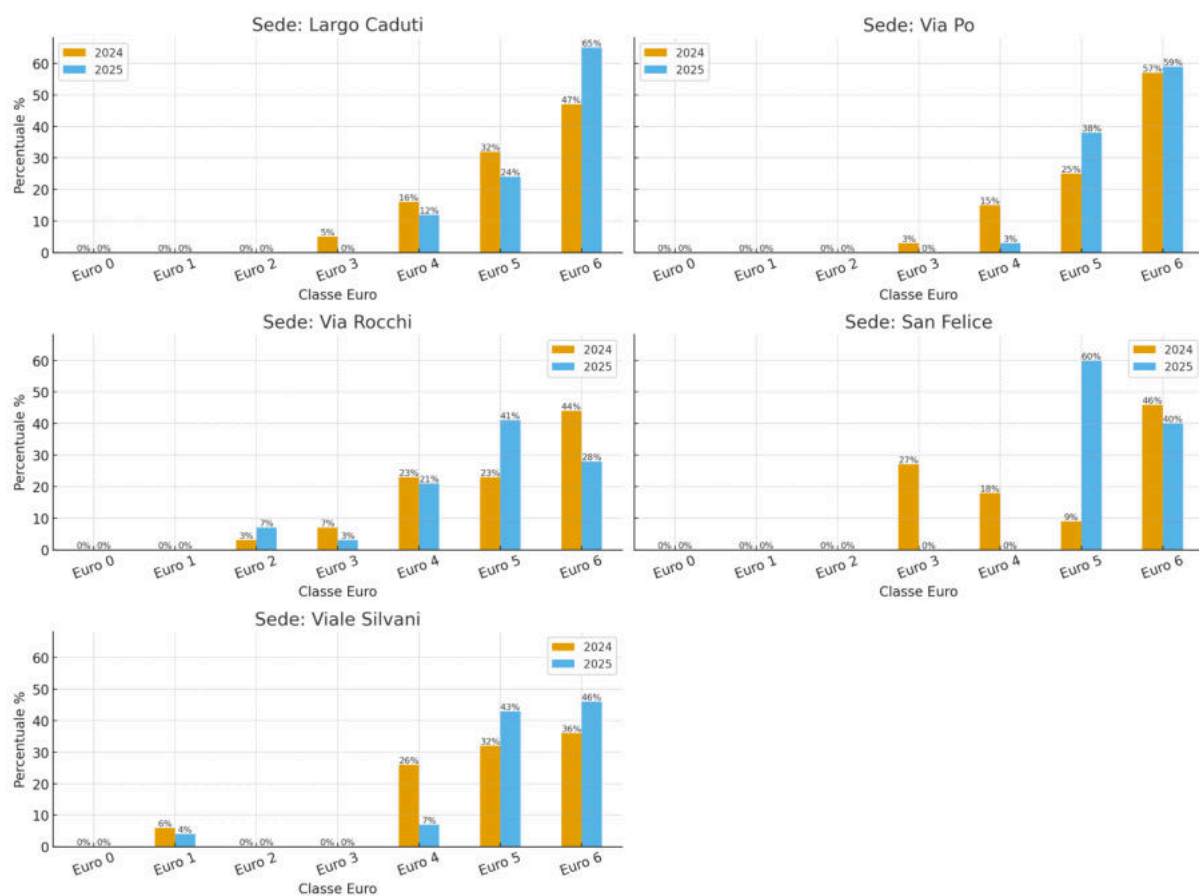
2.13.4 Classe euro: tutto il campione



- La quota di veicoli più vecchi (Euro 0–3) continua a **ridursi**.
- Gli **Euro 4** calano del 5%.
- Crescono invece gli **Euro 5** e **soprattutto gli Euro 6**, segno di un parco auto più recente e meno inquinante.

2.13.5 Classe euro: sedi di Bologna città

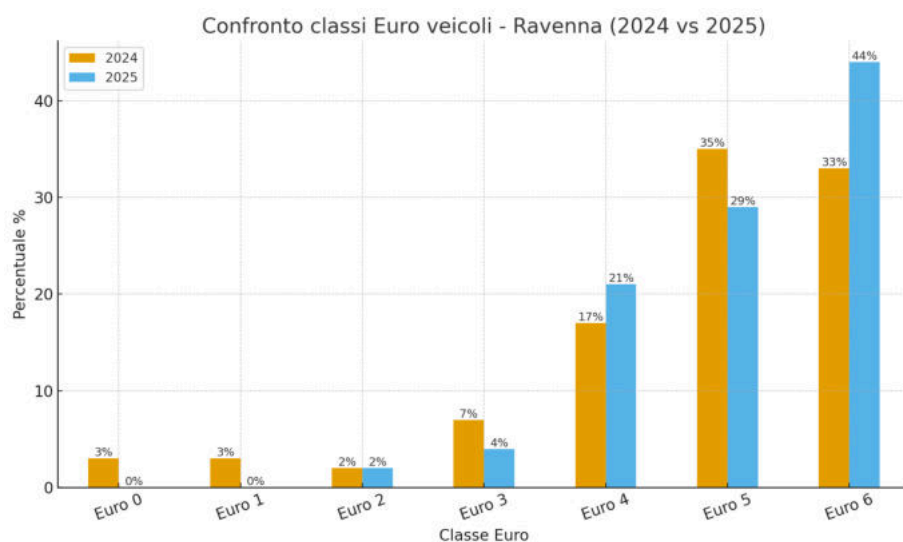
Confronto classi Euro veicoli - Sedi di Bologna (2024 vs 2025)



Sintesi complessiva Bologna città (trend 2024→2025):

- **Euro 6 in crescita** in quasi tutte le sedi, con picchi a *Largo Caduti del Lavoro* e *Via Rocchi*.
- **Euro 5 in calo diffuso**, sostituiti da veicoli Euro 6 o (in alcuni casi) da Euro 4.
- Gli **Euro 0–2 quasi azzerati**.

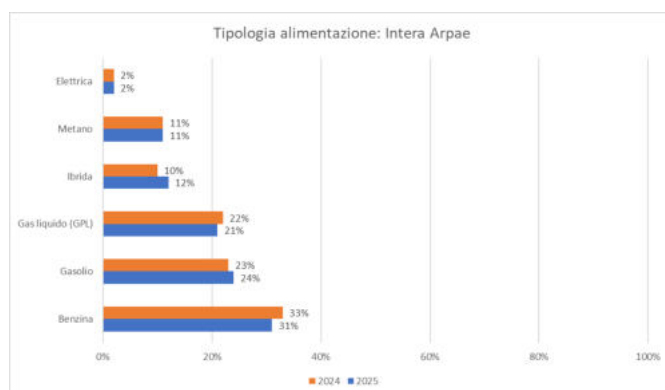
2.13.6 Classe euro: sede di Ravenna



- **Euro 6 in forte crescita** (dal 33% → 44%).
- **Euro 5 in calo** (35% → 29%), ma ancora consistente.
- **Euro 4 leggermente in aumento** (17% → 21%).
- **Euro 0–3 in progressiva riduzione**, ormai marginali.

👉 In sintesi, Ravenna conferma la **tendenza al rinnovamento del parco auto** già vista a Bologna, con un **passaggio deciso verso Euro 6** e una progressiva uscita dalla circolazione delle classi più vecchie.

2.13.7 Alimentazione: tutto il campione



Benzina in leggera discesa (33% → 31%).

Gasolio in lieve crescita (23% → 24%).

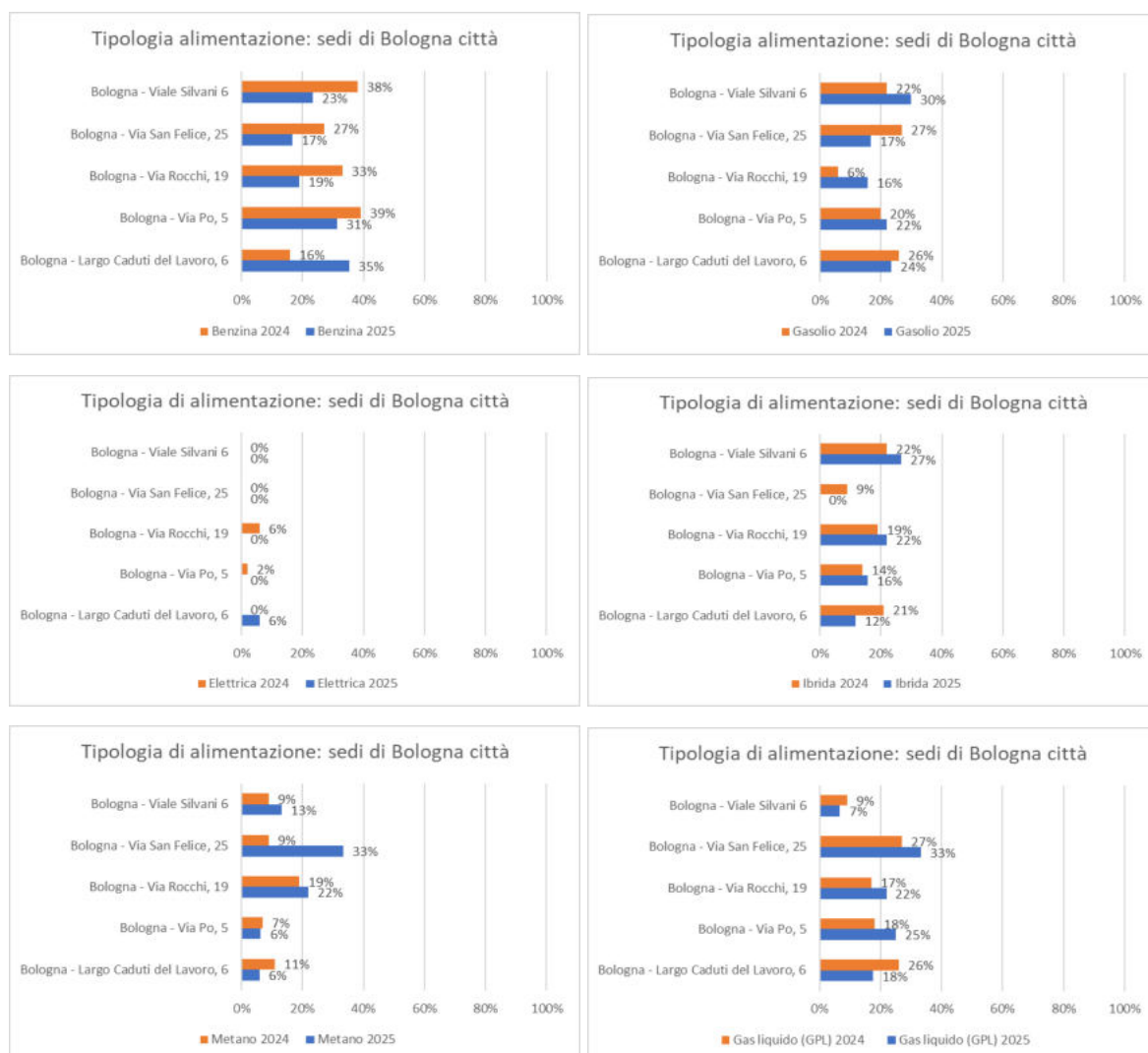
GPL stabile, ma in leggero calo (22% → 21%).

Ibride in aumento (10% → 12%).

Metano invariato (11%).

Elettrico fermo al 2%, ancora marginale.

2.13.8 Alimentazione: sedi di Bologna città



1. Benzina

- Cresce molto a **Largo Caduti del Lavoro (16% → 35%)**, segnalando un ritorno consistente.
- Cala invece nelle altre sedi, soprattutto in **Via Rocchi (33% → 19%)** e **Viale Silvani (38% → 23%)**.

2. Gasolio

- In aumento in **Viale Silvani (22% → 30%)**, ma cala a **San Felice (27% → 17%)**.
- Rimane stabile o con variazioni moderate altrove.

3. Elettrico

- Compare solo a **Largo Caduti del Lavoro (6%)**; in tutte le altre sedi resta nullo o marginale.

4. GPL

- Cresce in quasi tutte le sedi, con un picco in **San Felice (27% → 33%)**.
- Unica eccezione: **Viale Silvani** dove scende leggermente (9% → 7%).

5. Ibride

- Importante crescita in **Viale Silvani (22% → 27%)** e **Via Rocchi (19% → 22%)**
- Forte calo invece a **San Felice (9% → 0%)** e a **Largo Caduti del Lavoro (21% → 12%)**.

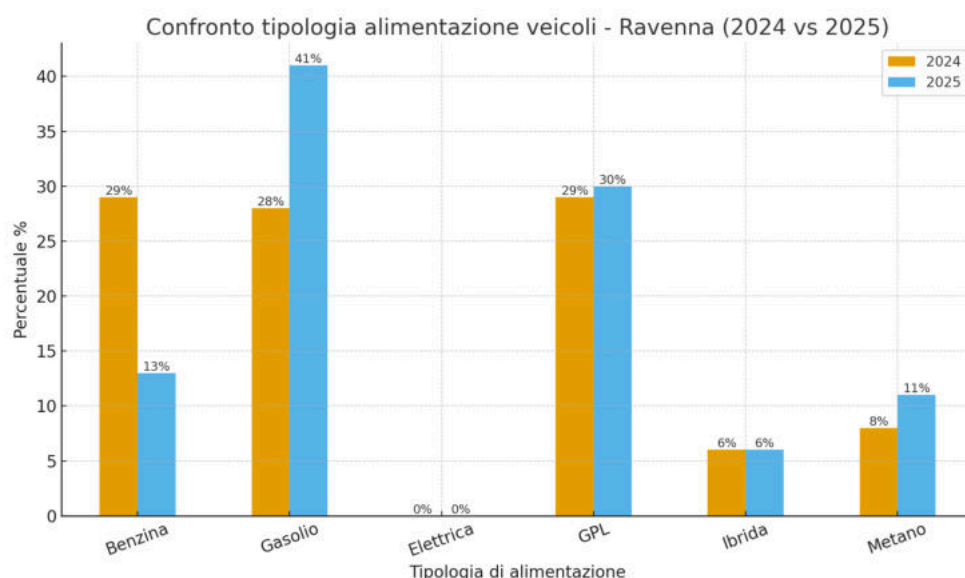
6. Metano

- In netta crescita a **San Felice (9% → 33%)** e **Via Rocchi (19% → 22%)**.
Cala invece a **Largo Caduti del Lavoro (11% → 6%)**.

Non emerge un **trend univoco per tutta Bologna**, ma variazioni locali significative:

- **Largo Caduti del Lavoro** si distingue per il forte aumento della benzina e l'ingresso dell'elettrico.
- **per San Felice** prevale il metano e GPL.
- **Viale Silvani** vede rafforzarsi gasolio e ibrido, con una riduzione della benzina.
- L'elettrico resta **pressoché assente**, confermando una transizione ancora lenta verso questo tipo di alimentazione.

2.13.9 Alimentazione: sede di Ravenna



Benzina: cala dal 29% al 13% → forte riduzione.

Gasolio: cresce leggermente dal 28% al 41% → diventa la tipologia più diffusa.

Elettrica: rimane assente (0%) → nessuna adozione.

GPL: resta stabile (29% → 30%) → mantiene un peso importante.

Ibrida: invariata al 6% → quota ancora marginale.

Metano: cresce dall'8% all'11% → lieve aumento.

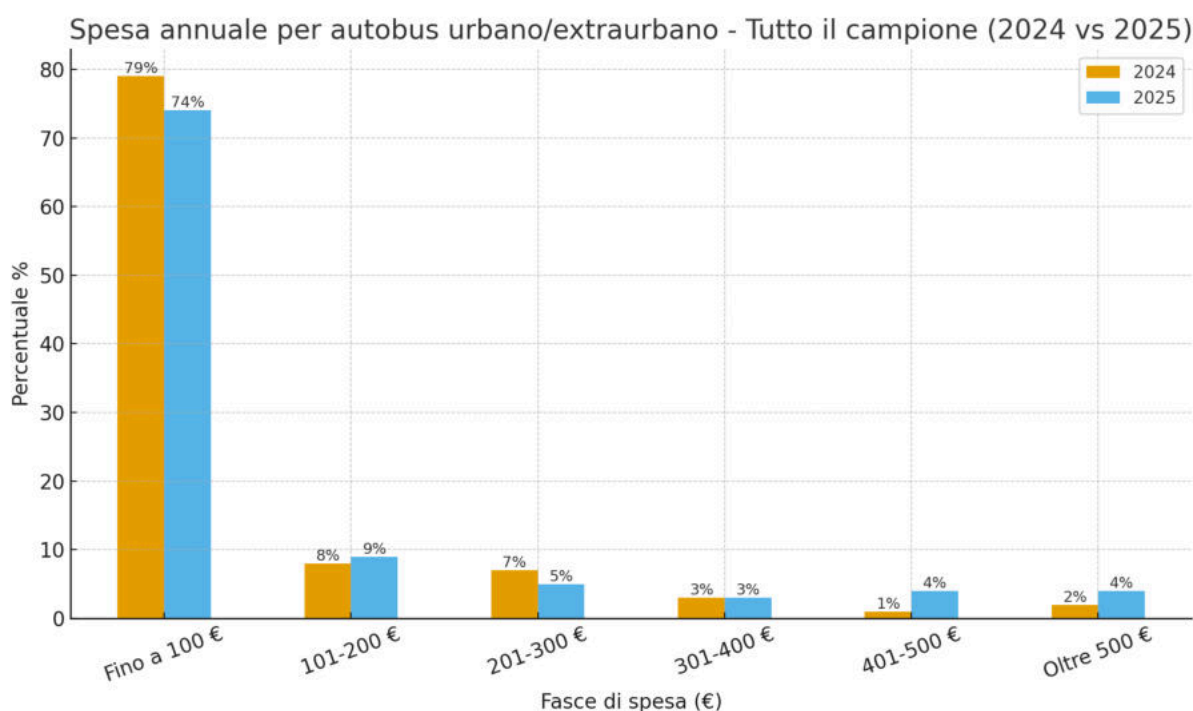
- Si osserva un **forte calo delle auto a benzina**, probabilmente dovuto sia a politiche di riduzione dei consumi sia alla sostituzione del parco auto.
- **Gasolio e GPL** consolidano la loro posizione, rappresentando insieme oltre il 70% del totale.
- **Le auto ibride e a metano restano marginali**, anche se il metano mostra un piccolo incremento.
- **L'elettrico è assente**, segnalando una mancata penetrazione della mobilità a zero emissioni in questo contesto specifico, almeno fino al 2025.

👉 In sintesi: si passa da una distribuzione più equilibrata nel 2024 a una maggiore concentrazione su **gasolio e GPL nel 2025**, con un forte ridimensionamento della benzina.

2.14 Titoli di viaggio utilizzati per raggiungere il luogo di lavoro

In questa analisi e nei successivi paragrafi il campione è rappresentato dai dipendenti Arpae che hanno risposto di aver acquistato un titolo di viaggio per recarsi al lavoro.

2.14.1 Spesa annuale per bus urbano/extraurbano: Tutto il campione



- La grande maggioranza (74% nel 2025, 79% nel 2024) spende **meno di 100 € all'anno** → molti dipendenti usufruiscono delle agevolazioni/abbonamenti a costo ridotto.
- Quote più alte di chi spende oltre **401 €** nel 2025 rispetto al 2024 (4% vs 1% e 4% vs 2%).
- Si riduce invece la fascia **201–300 €** (dal 7% al 5%).

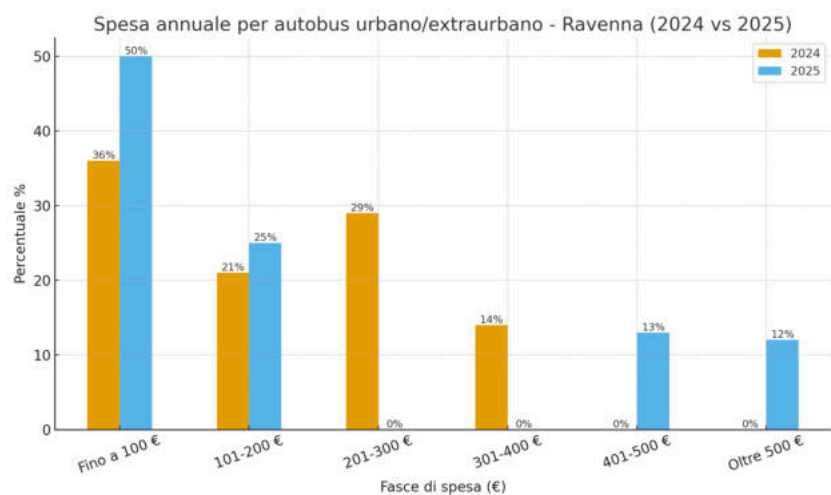
2.14.2. Sedi di Bologna città

Trend generali 2025

- In tutte le sedi prevale ancora la fascia **fino a 100 €** (in virtù degli acquisti di abbonamenti TPER da parte di Arpae, con costo a carico dei dipendenti per una quota pari a € 60,00).
- Crescono le quote di spesa **medio-alta (101–300 €)** in più sedi.
- Compaiono fasce **oltre 500 €** soprattutto a **Via Po, Rocchi e Viale Silvani**.



2.14.3 Sede di Ravenna



A Ravenna crescono le fasce basse (**fino a 100 € e 101-200 €**) → segnale che più dipendenti spendono poco per l'autobus (probabile maggiore uso di abbonamenti ridotti o

tratte brevi).

Spariscono le spese **medie (201–400 €)**.

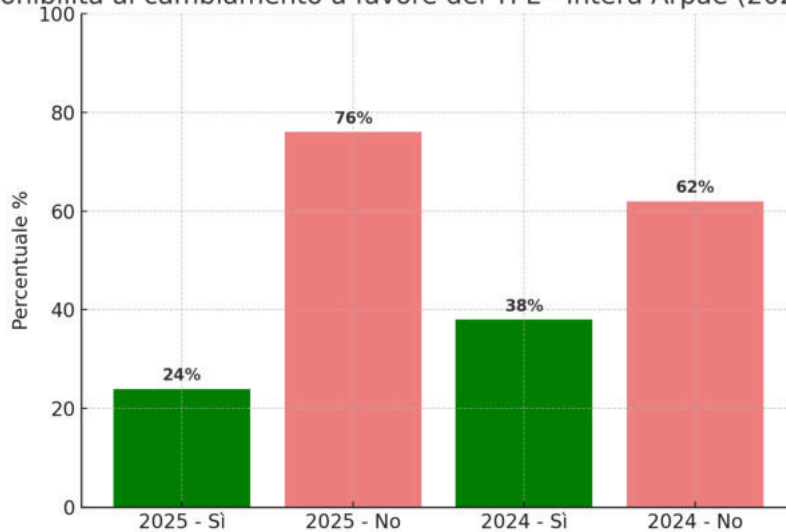
Compaiono le fasce **molto alte (401–500 € e oltre 500 €)** → segno che una parte di dipendenti ha costi molto maggiori rispetto al passato (probabilmente per lunghe percorrenze).

2.15 Propensione al cambiamento

In questo e nei successivi paragrafi il campione è rappresentato da coloro che si sono dichiarati disponibili ad orientarsi verso mezzi alternativi all'uso dell'automobile, quali trasporto pubblico locale, bicicletta, bike sharing, car pooling.

2.15.1 Propensione al cambiamento: Trasporto Pubblico Locale - Intera Arpae

Disponibilità al cambiamento a favore del TPL - Intera Arpae (2024 vs 2025)



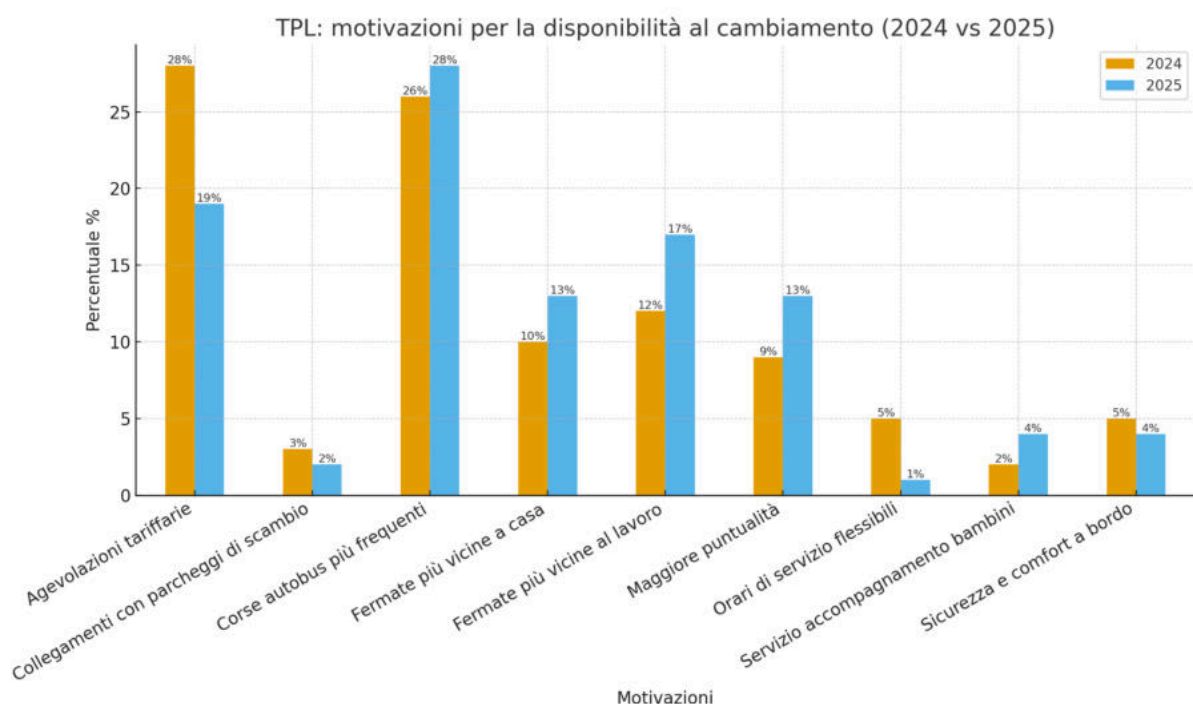
🔍 Si osserva un calo:

- dal **38% (2024)** al **24% (2025)** tra chi è disponibile con un conseguente aumento di chi non è disposto (**62% → 76%**).

Questo calo può essere interpretato alla luce di diversi fattori:

- **Soddisfazione insufficiente con l'offerta attuale del TPL:** è richiesta maggiore frequenza, puntualità, fermate più adeguate - cfr. più avanti).
- **Vincoli pratici legati alla mobilità individuale** (esigenze familiari, tempi di percorrenza, disponibilità di mezzi privati).

Motivazioni per la propensione al cambiamento



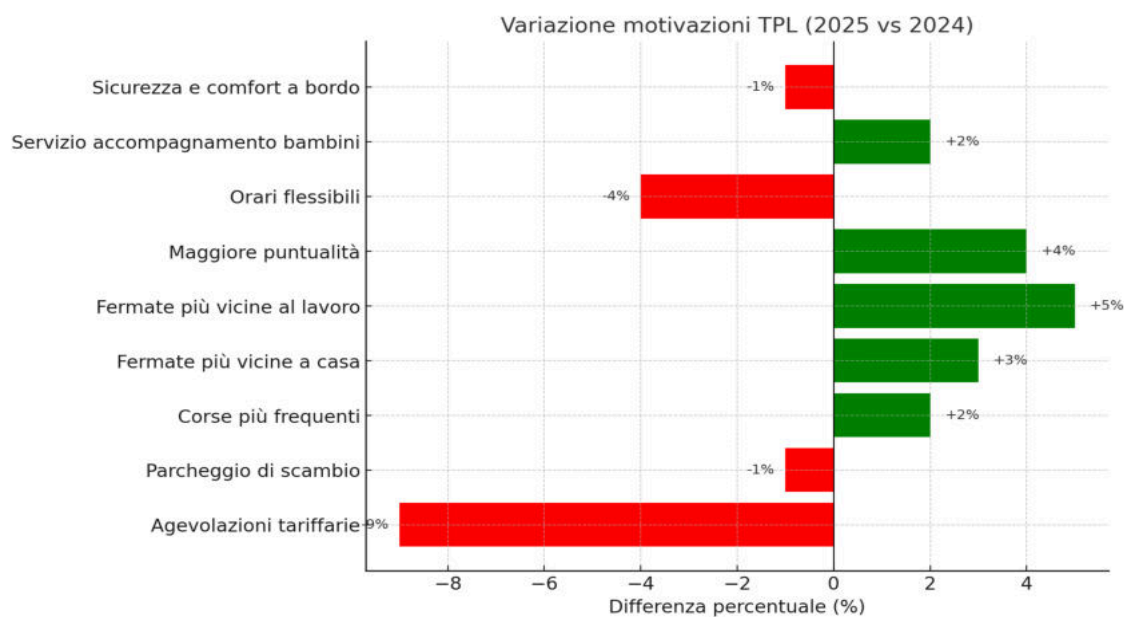
Evidenze principali (Tutto il campione)

- **A agevolazioni tariffarie** → in **calo** (28% → 19%). Meno rilevanti forse in quanto esistono già sconti consistenti ed agevolazioni;
- **Corse più frequenti** → in **leggero aumento** (26% → 28%). Rimane la motivazione principale.
- **Fermate più vicine a casa** → crescita (10% → 13%).
- **Fermate più vicine al lavoro** → crescita significativa (12% → 17%).
- **Maggiore puntualità** → crescita (9% → 13%).
- **Orari flessibili** → forte calo (5% → 1%).
- **Servizio accompagnamento bambini** → leggero aumento (2% → 4%).
- **Sicurezza e comfort a bordo** → leggero calo (5% → 4%).
- **Collegamenti parcheggi di scambio** → calo (3% → 2%).

Gli **aspetti legati alla qualità e comodità del servizio** (frequenza, fermate, puntualità) stanno diventando sempre **più importanti**.

Gli **incentivi economici** contano ancora, ma meno rispetto al passato.

Le motivazioni legate alla **flessibilità individuale** (orari, comfort, parcheggi di scambio) sono minoritarie.

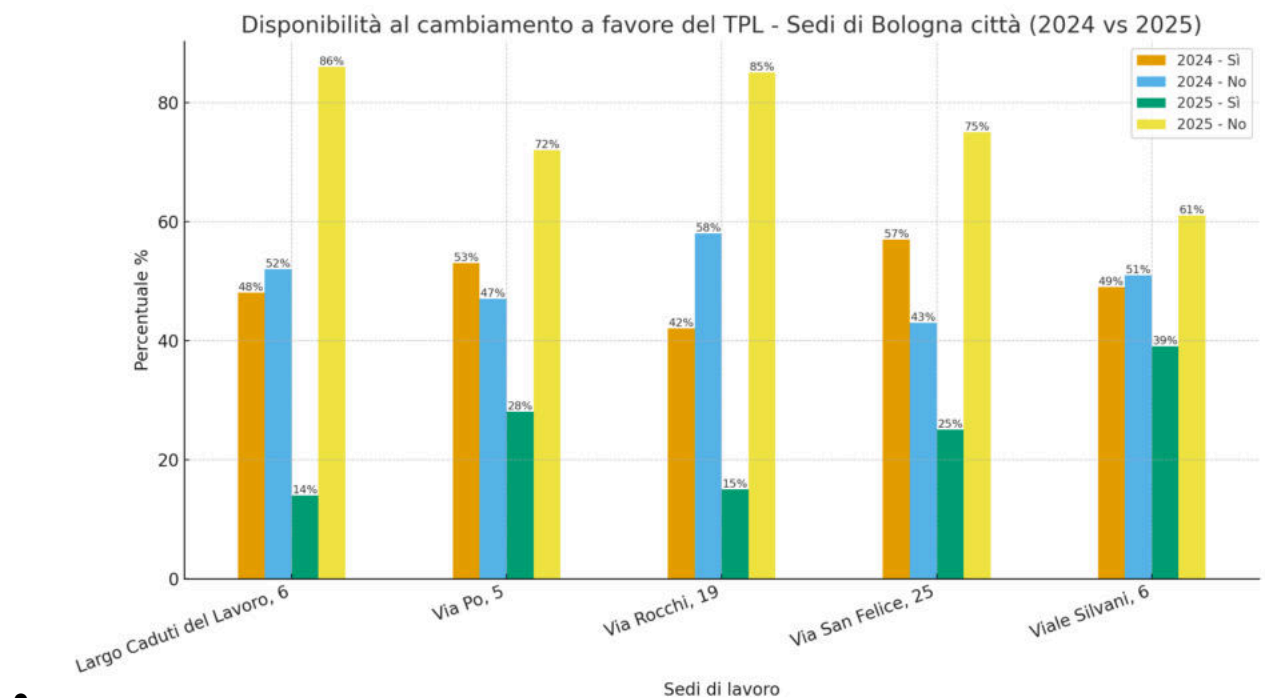


2.15.2 Propensione al cambiamento TPL - Sedi di Bologna città

Disponibilità al cambiamento a favore del TPL: sedi di Bologna città	NO		SI	
	2025	2024	2025	2024
Sedi di lavoro				
Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6	86%	52%	14%	48%
Bologna - Via Po, 5	72%	47%	28%	53%
Bologna - Via Rocchi, 19	85%	58%	15%	42%
Bologna - Via San Felice, 25	75%	43%	25%	57%
Bologna - Viale Silvani 6	61%	51%	39%	49%

Tendenze generali

- Nel 2025 la percentuale di dipendenti non disponibili (NO) è aumentata in tutte le sedi.
- Di conseguenza, cala ovunque la disponibilità al cambiamento (SI), con forti riduzioni rispetto al 2024.

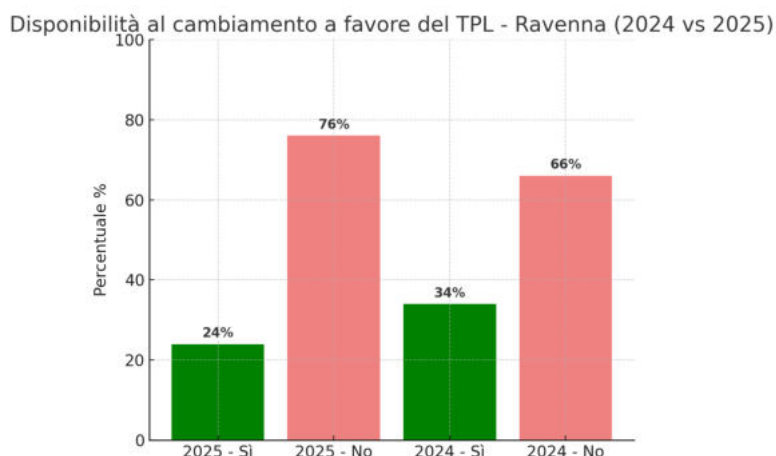


La rilevazione 2025 non mostra pertanto propensione a spostarsi verso il TPL.

Le sedi che nel 2024 erano più disponibili (San Felice, Po) registrano i cali più forti. La prima per la collocazione in centro storico, prevede già un utilizzo intensivo del TPL e la seconda probabilmente per la sua collocazione periferica e per **la disponibilità di parcheggi** aziendali o gratuiti nelle zone limitrofe, non sembra disponibile al mutamento di abitudine dal mezzo privato al trasporto pubblico.

La resistenza culturale all'abbandono dell'auto privata sembra essersi consolidata, probabilmente per mancanza di collegamenti diretti e frequenti, tempi di percorrenza percepiti troppo lunghi.

2.15.3 Propensione al cambiamento: TPL - Sede di Ravenna



Nel 2024, il **34%** era favorevole al cambiamento (SI), mentre il **66%** era contrario (NO).
 Nel 2025, la disponibilità è calata ulteriormente: solo il **24%** favorevole, contro il **76%** contrario.

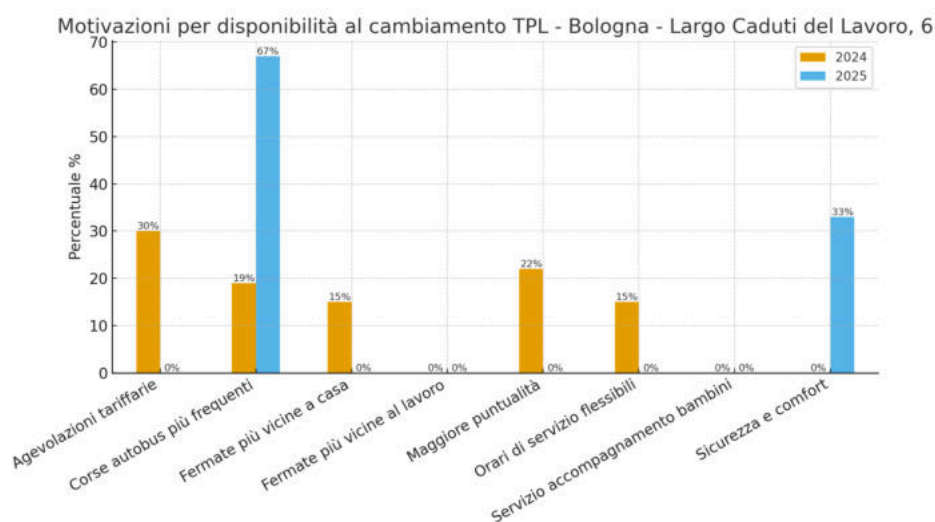
👉 A Ravenna la propensione a utilizzare/agevolare il TPL è diminuita di **10 punti percentuali** in un anno (dal 34% al 24%).

2.15.4 Motivazioni per la disponibilità al cambio verso TPL: Sedi di Bologna città

Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6

- **2025:** la motivazione principale è la richiesta di **corse più frequenti (67%)**, seguita da sicurezza/comfort (33%).
- **nel 2024:** prevalevano **agevolazioni tariffarie (30%)** e maggiore puntualità (22%).

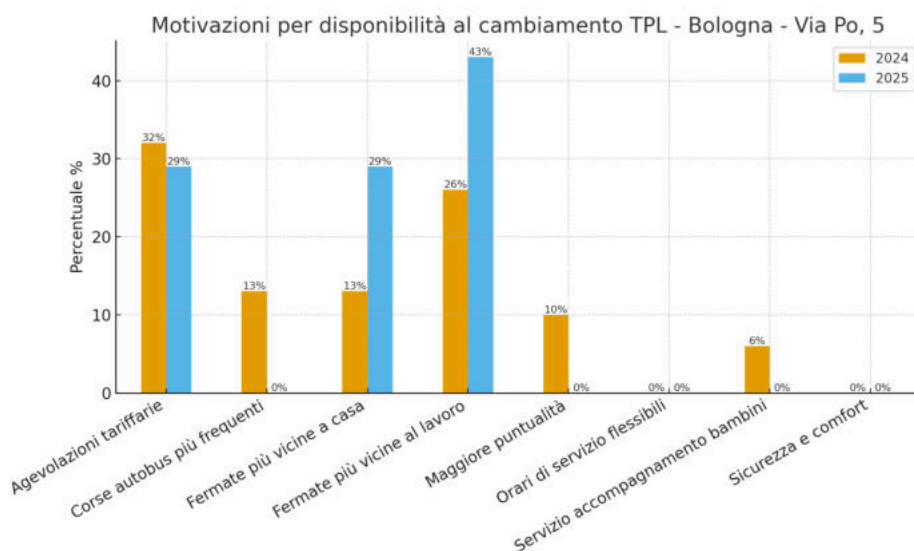
C'è stato un **cambio radicale di priorità**: meno interesse per il prezzo, più attenzione alla qualità e frequenza del servizio.



Bologna - Via Po, 5

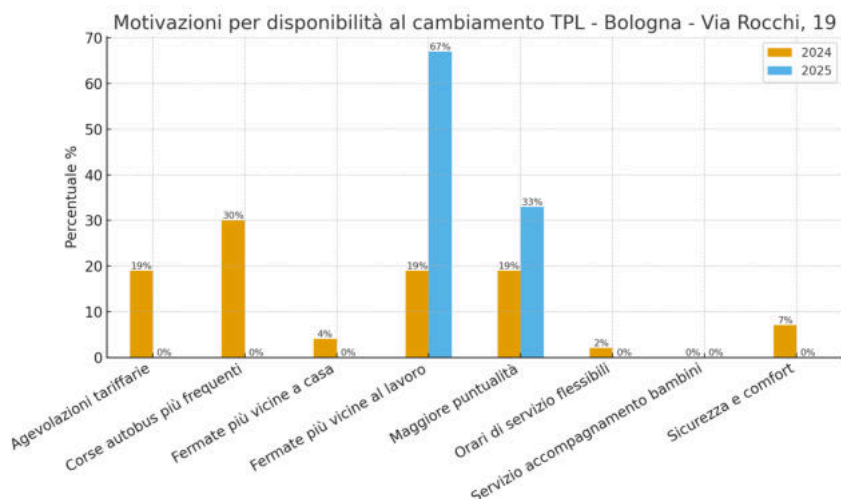
- **2025:** motivazioni distribuite tra agevolazioni tariffarie (29%) e fermate vicine a casa (29%); il 43% propende per fermate più vicine al lavoro.
- **nel 2024:** prevalevano agevolazioni (32%).

👉 La spinta economica resta importante, ma cresce la domanda di **vicinanza del servizio alla propria abitazione o al luogo di lavoro**



Bologna - Via Rocchi, 19

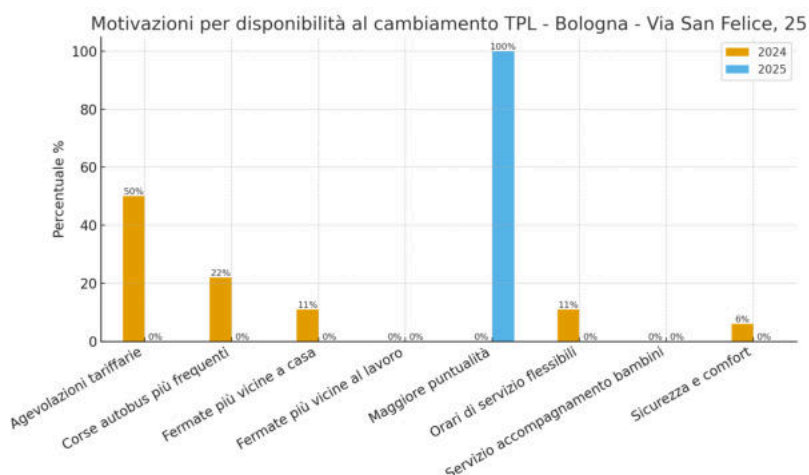
- **2025:** emergono due motivazioni principali: fermate adeguate vicino al lavoro (67%) e puntualità (33%).
- **nel 2024:** distribuzione più equilibrata, con preferenza per corse frequenti (30%).
 👉 Nel 2025 cresce l'interesse per la **vicinanza al luogo di lavoro** e per la **puntualità**.



Bologna - Via San Felice, 25

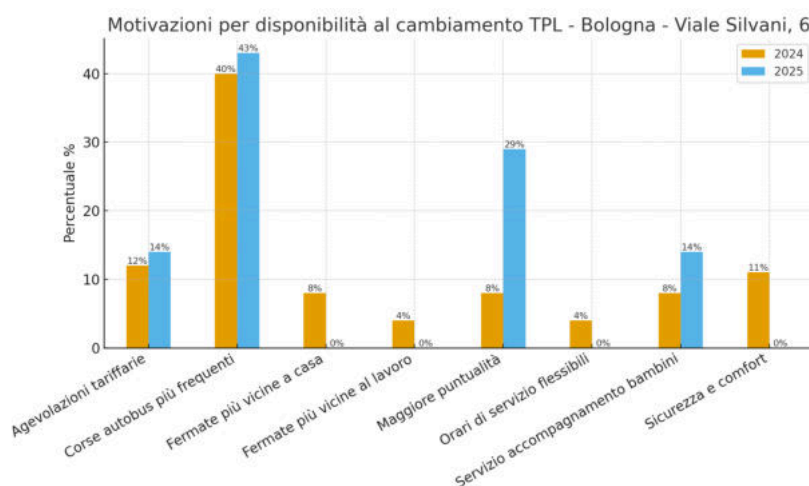
- **2025:** unica motivazione segnalata: maggiore puntualità (100%).
- **nel 2024:** prevaleva la richiesta di agevolazioni (50%).
 👉 Qui si nota un cambio netto: il costo non è più critico, interessa prevalentemente

la **qualità del servizio in termini di puntualità**.



Bologna - Viale Silvani, 6

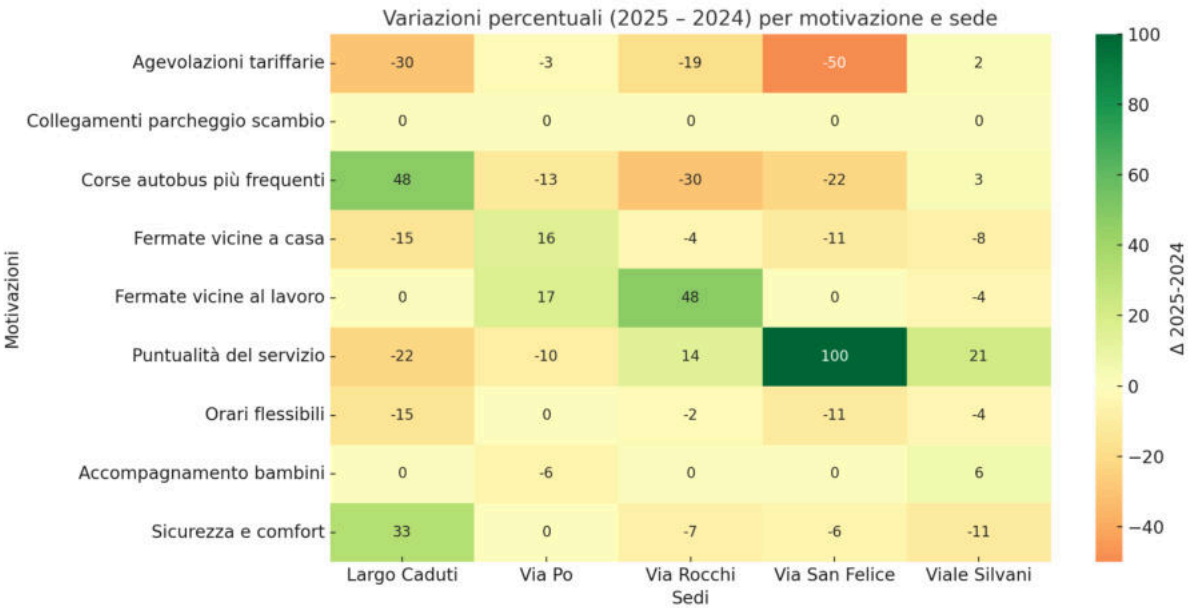
- **2025:** le motivazioni sono varie: corse più frequenti (43%), puntualità (29%), accompagnamento bambini (14%), agevolazioni (14%).
- **nel 2024:** prevalevano corse frequenti (40%) e agevolazioni (12%).
 👉 La sede più **eterogenea nelle esigenze**, con attenzione sia a qualità che a servizi accessori.



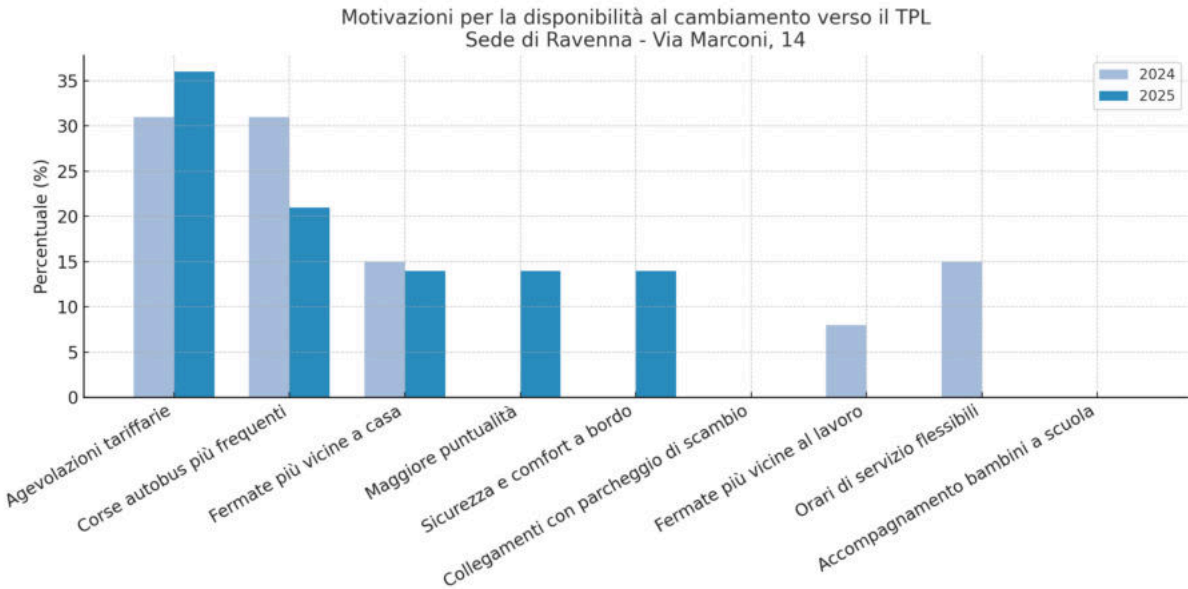
Considerazioni trasversali

- **Calo del peso delle agevolazioni economiche:** il dato evidenzia che nella realtà di Bologna il costo non è dirimente ai fini di un cambiamento di abitudini, anche perché apprezzato il livello di costo a carico dei dipendenti.

- **Aumento della domanda di qualità del servizio:** più corse, più puntualità, fermate più vicine, sia al luogo di lavoro che a casa.



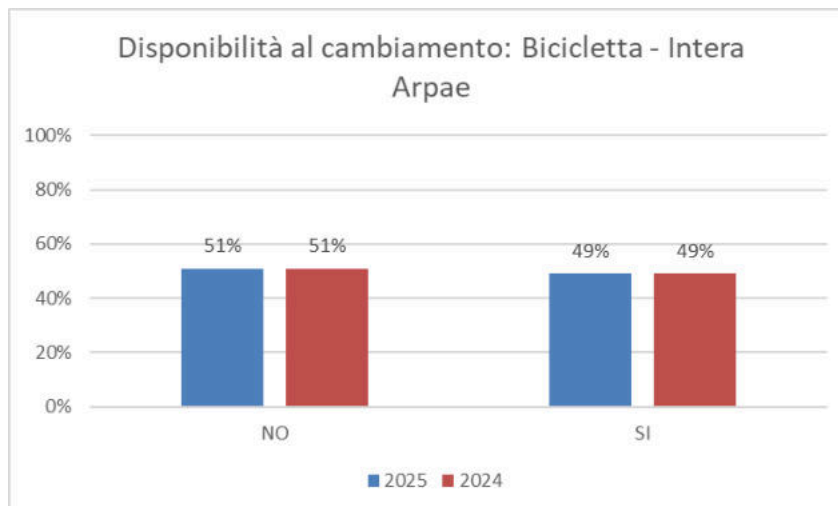
2.15.5 Motivazioni per la disponibilità al cambio verso TPL: sede di Ravenna



- Motivazioni in crescita (2025):
 - **Agevolazioni tariffarie (+5%),** sempre più centrali.

- **Maggiore puntualità** (+14%), segno che l'affidabilità del servizio è ora percepita come più importante.
- **Sicurezza e comfort a bordo** (+14%), nuovo fattore di rilievo.
- Motivazioni in calo (2025):
 - **Corse più frequenti** (-10%) e **orari flessibili** (-15%), che nel 2024 avevano più peso.
 - **Fermate vicine al lavoro** (-8%), ora trascurabili.
- **Motivazioni assenti:** collegamenti con parcheggi di scambio e accompagnamento scolastico restano non rilevanti.

2.15.6 Propensione al cambiamento: Bicicletta - Intera Arpae



La situazione è stabile: metà del campione è disponibile a usare la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, metà no.

A differenza del TPL, dove si sono viste variazioni significative tra 2024 e 2025, qui non ci sono segnali di cambiamento spontaneo.

Questo equilibrio evidenzia che la bicicletta è percepita come opzione praticabile solo da una parte della popolazione: probabilmente incidono fattori strutturali (distanza casa-lavoro, infrastrutture ciclabili, condizioni climatiche, sicurezza stradale).

Possibili azioni propulsive all'uso della bicicletta

Misure economiche di incentivo all'uso della bicicletta

- **Aumento Rimborso chilometrico** per chi utilizza la bici (sul modello francese: centesimi a km percorso).
- **Introduzione Voucher/buoni mobilità** per l'acquisto o la manutenzione della bicicletta (tradizionale o elettrica).

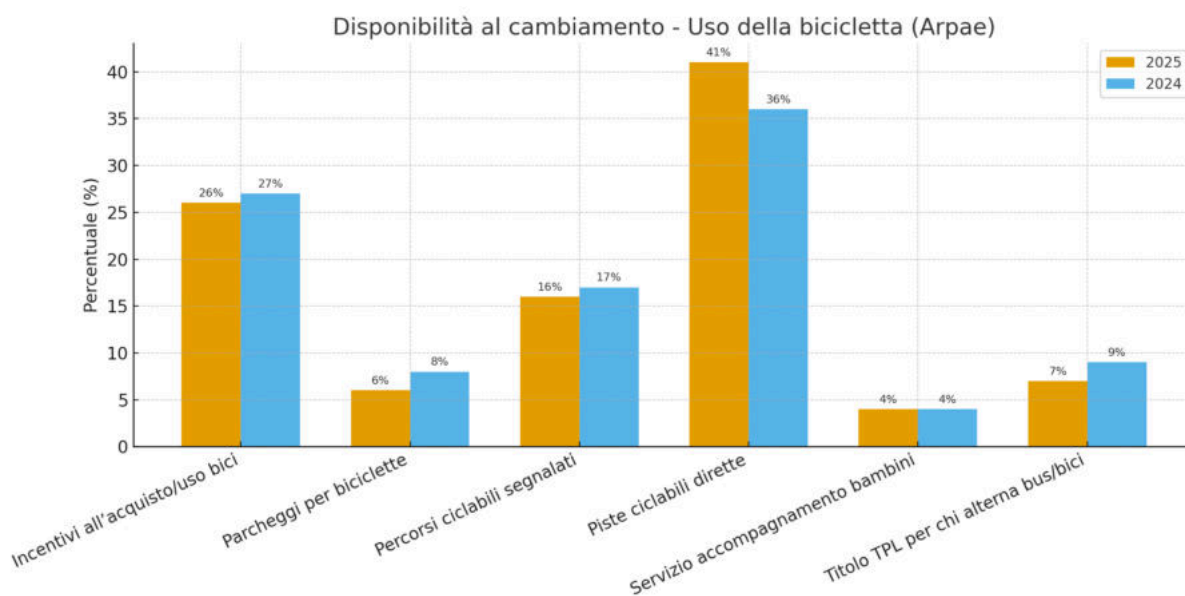
Infrastrutture e servizi quali incentivo all'uso della bicicletta

- **Parcheggi sicuri e coperti** presso le sedi di lavoro (con accesso controllato).
- **Spogliatoi con docce e armadietti** per chi arriva in bici.
- **Stazioni di ricarica per e-bike** gratuite o agevolate.

Integrazione con altri mezzi (intermodalità)

- stipula convenzioni con il TPL per trasporto gratuito/agevolato della bici su bus o treno.

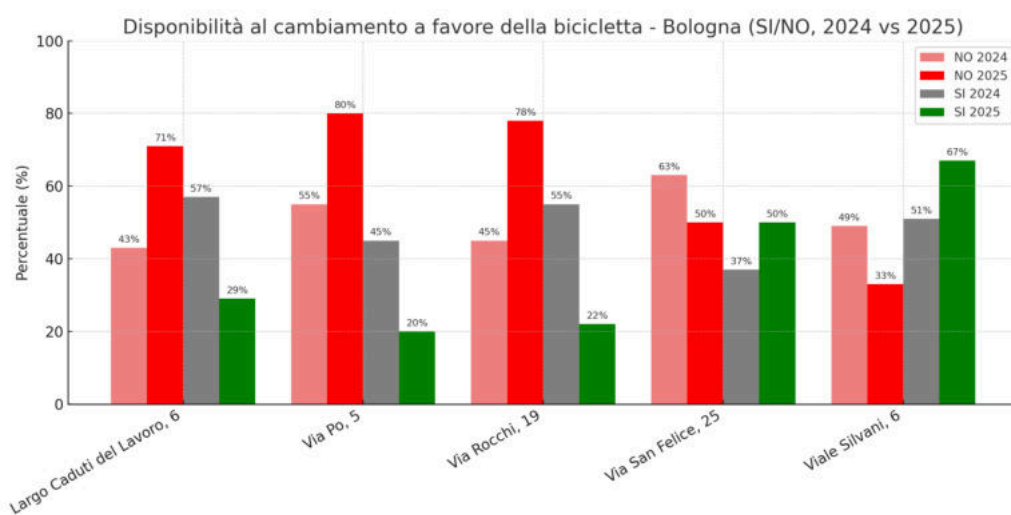
Motivazioni al cambiamento - Intera Arpae



- La misura più richiesta nel 2025 è la realizzazione di **piste ciclabili dirette** (41%), in crescita rispetto al 2024.

- Seguono gli **incentivi economici all'acquisto/uso della bici** (26%), che restano comunque fondamentali.
- **Parcheggi sicuri** e **segnaletica** hanno un peso minore, ma costante.
- La combinazione bici+TPL appare poco attrattiva (7%), leggermente in calo.
- Il servizio di accompagnamento bambini resta marginale (4%), ma potrebbe incidere su una piccola fetta di genitori.

2.15.7 Propensione al cambiamento - Bicicletta - Sedi di Bologna città



Sedi in **crescita** dei favorevoli (SI):

- Viale Silvani, 6 → 51% → 67% (▲ +16 pp)
- Via San Felice, 25 → 37% → 50% (▲ +13 pp)

Sedi in calo netto dei favorevoli (SI):

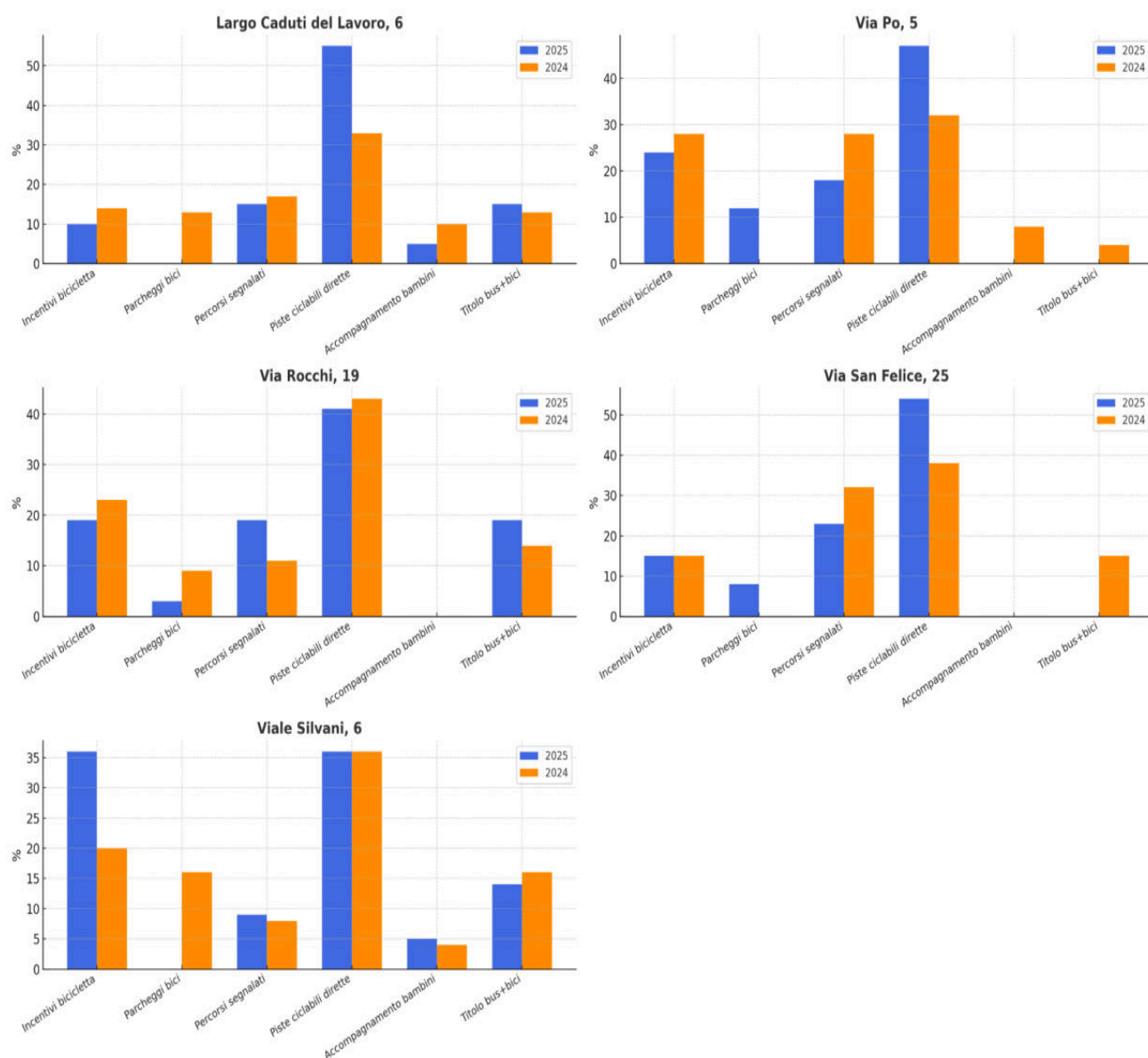
- Via Rocchi, 19 → 55% → 22% (▼ -33 pp)
- Largo Caduti del Lavoro, 6 → 57% → 29% (▼ -28 pp)
- Via Po, 5 → 45% → 20% (▼ -25 pp)

Interpretazione complessiva

Il dato evidenzia il consolidamento del livello attuale di utilizzo della bicicletta, per cui non sono attesi margini per il cambiamento di abitudini. Solo alcune sedi (Viale Silvani, Via San Felice) manifestano la propensione al cambiamento.

Motivazioni al cambiamento - Sedi di Bologna città

Disponibilità al cambiamento - Bicicletta (Sedi Bologna città)



Tendenze principali

- **Piste ciclabili dirette** sono la misura più richiesta in **tutte le sedi**, con valori molto alti (36–55% nel 2025). Rispetto al 2024 crescono soprattutto Largo Caduti del Lavoro (+22%) e San Felice (+16%).

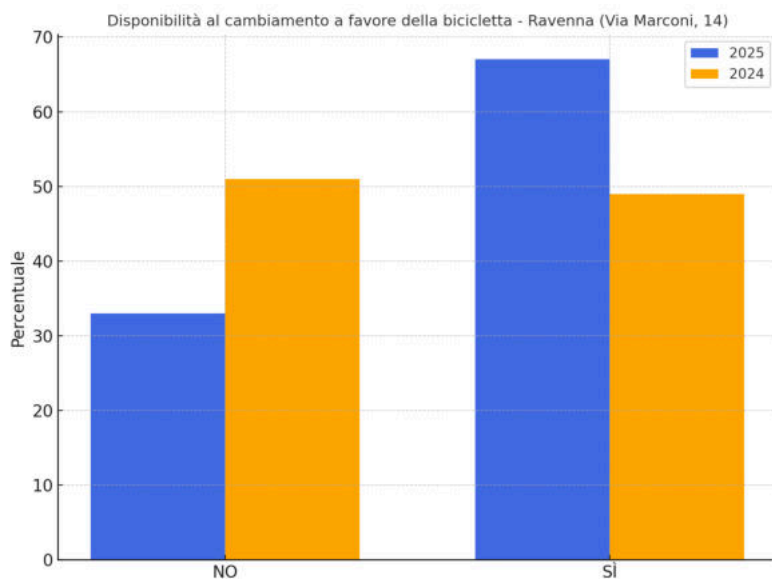
- **Incentivi economici (acquisto/uso bici)** mostrano discreto interesse, con il valore più alto in Viale Silvani (36%).
- **Parcheggi bici** hanno perso importanza in quasi tutte le sedi nel 2025 (es. Largo Caduti 0% vs 13% nel 2024).
- **Percorsi ciclabili segnalati** restano rilevanti, con picchi a San Felice (23%) e Via Po (18%).
- **Servizi di supporto specifici** (accompagnamento bambini, titolo di viaggio bus+bici) restano marginali, anche se Rocchi (19%) e Silvani (14%) mostrano più interesse per la combinazione bici+bus.

 Implicazioni per le politiche aziendali

1. Possibile **aumento incentivi economici** (bonus bici o rimborsi chilometrici) inciderebbero su sedi come **Silvani e Via Po**, dove la domanda è più forte.
2. **Integrazione bici e trasporto pubblico con formule “bus+bici”** nelle sedi Rocchi e Silvani, dove emerge più interesse.
3. Azioni di nicchia → piccoli interventi su parcheggi bici dove ancora percepiti utili.

2.15.8 Propensione al cambiamento: Bicicletta - sede di Ravenna

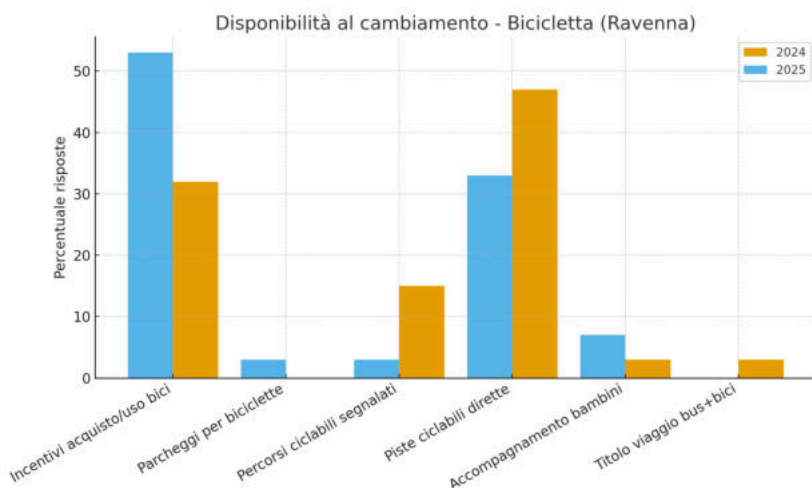
Disponibilità al cambiamento a favore della bicicletta	NO		SI	
	2025	2024	2025	2024
Ravenna - Via Marconi, 14	33%	51%	67%	49%



Variazione % di “SI” (2025 vs 2024)

- Ravenna - Via Marconi, 14 → 67% (da 49%) ▲ +18 pp

Motivazioni al cambiamento: Sede di Ravenna



Crescono fortemente gli **incentivi economici** per bici (+21%), diventando la principale motivazione.

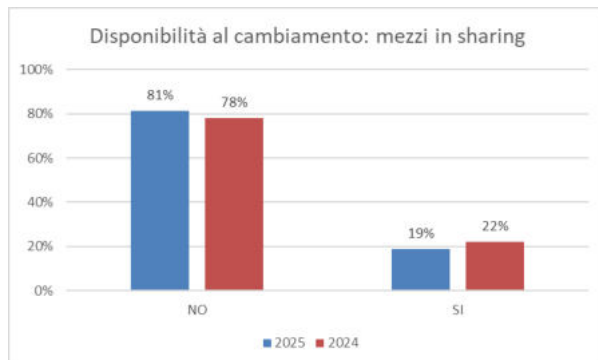
In lieve crescita anche: parcheggi bici (+3%) e accompagnamento bambini a scuola (+4%).

In calo la richiesta di **piste ciclabili dirette** (-14%) e di **percorsi segnalati** (-12%), che nel 2024 erano più rilevanti: le persone non vedono prospettive di miglioramento a breve nel contesto urbano, quindi il **focus si sposta sulle misure che Arpaè può mettere in campo**.

Emergono **nuove esigenze marginali**: parcheggi bici e accompagnamento scolastico cominciano a comparire → segnale di nicchia, ma utile per specifici profili di dipendenti.

👉 **Implicazione**: si richiedono politiche concrete e interne (es. parcheggi sicuri per bici, incentivi all'acquisto, piccoli servizi accessori).

2.15.9 Propensione al cambiamento: Sharing: Intera Arpae

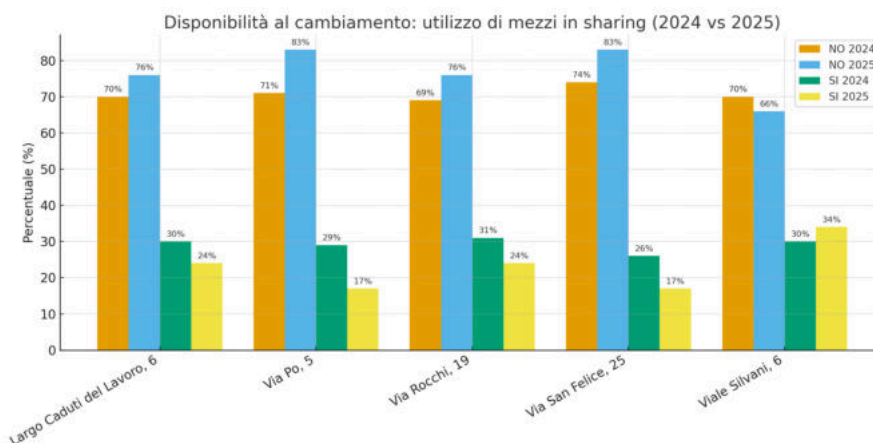


Dai dati emerge che nel **2025** la disponibilità a cambiare modo di spostarsi utilizzando mezzi in sharing (**car, moto, bike, monopattini**) è ulteriormente calata rispetto al 2024:

- **NO** → dal **78%** al **81%** (+3 punti percentuali)
- **SI** → dal **22%** al **19%** (-3 punti percentuali)

La tendenza è verso una **maggiore resistenza al cambiamento**: la quota di chi non intende adottare soluzioni di mobilità in sharing cresce, consolidando il dato negativo già prevalente nel 2024.

2.15.10 Propensione al cambiamento: Sharing - sedi di Bologna città



Principali evidenze

- **Tendenza generale** → nel 2025 prevale una maggiore **resistenza al cambiamento** (quota di “NO” in crescita in quasi tutte le sedi, tranne una).
- **Sedi più resistenti:**
 - **Via Po, 5** e **Via San Felice, 25** con l’83% di risposte negative.
- **Unica sede con maggiore apertura:**
 - **Viale Silvani, 6** → il “SI” cresce dal 30% al 34% (+4 punti).
- **Cali più evidenti del “SI”:**
 - **Via Rocchi, 19** (dal 31% al 24%, –7 punti).
 - **Via Po, 5** (dal 29% al 17%, –12 punti).
- **Largo Caduti del Lavoro, 6** → leggera contrazione (dal 30% al 24%, –6 punti).

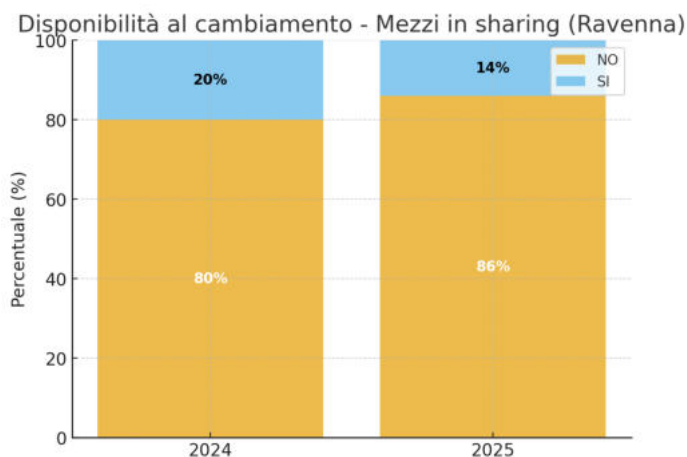
👉 In sintesi: l’uso dei mezzi in sharing incontra **scarsa disponibilità complessiva**; nel 2025 solo **Viale Silvani** mostra un aumento, mentre nelle altre sedi la propensione cala.

2.15.11 Propensione al cambiamento: Sharing - sede di Ravenna

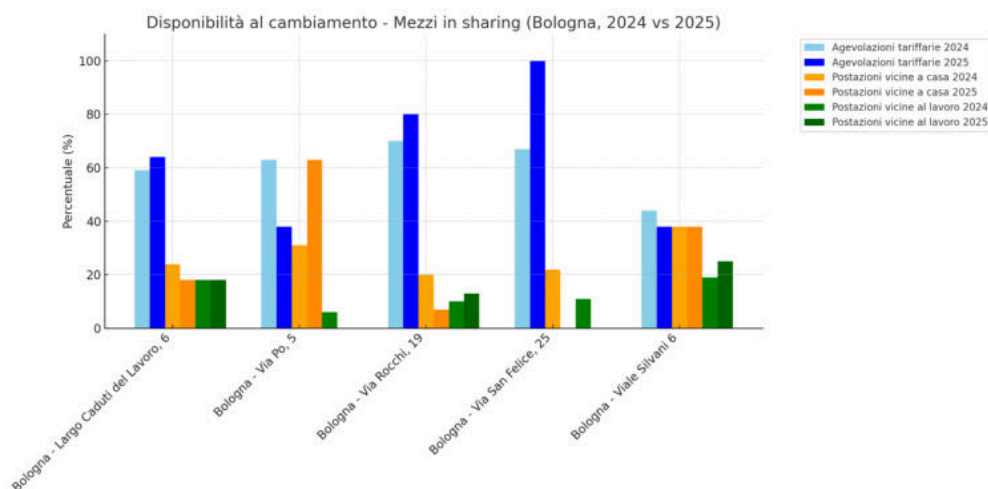
Nel 2024, il **20%** era disponibile a utilizzare mezzi in sharing.

Nel 2025, la disponibilità è **calata al 14%**.

Parallelamente, i **NO** sono aumentati dall’80% all’86%.



2.15.12 Motivazioni al cambiamento Mezzi in sharing: sedi di Bologna città



Agevolazioni tariffarie

- In crescita in quasi tutte le sedi:
 - Via Rocchi: dal 70% all'80%
 - San Felice: dal 67% al 100%
 - Largo Caduti del Lavoro: dal 59% al 64%
- In calo in:
 - Via Po: dal 63% al 38%
 - Viale Silvani: dal 44% al 38%

Postazioni vicine a casa

- In crescita:
 - Via Po: dal 31% al 63%
- In calo:
 - Via Rocchi: dal 20% al 7%
 - San Felice: dal 22% allo 0%
 - Largo Caduti del Lavoro: dal 24% al 18%
- Stabile:
 - Viale Silvani: 38%

Postazioni vicine al posto di lavoro

- In crescita:
 - Via Rocchi: dal 10% al 13%
 - Viale Silvani: dal 19% al 25%
- In calo o stabili:

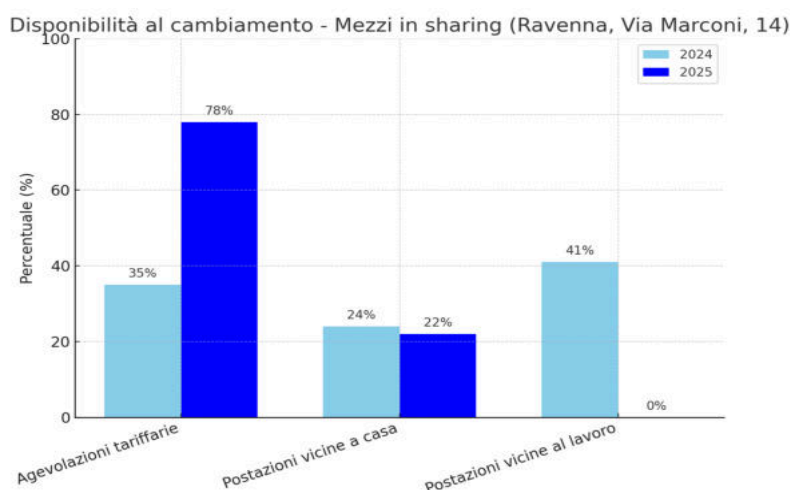
- San Felice: dall'11% allo 0%
- Via Po: dal 6% allo 0%
- Largo Caduti del Lavoro: stabile al 18%

L'interesse per le **agevolazioni tariffarie** è **complessivamente aumentato**, soprattutto a San Felice (100%).

Le postazioni vicine a casa restano importanti, ma con forti variazioni tra sedi (grande crescita in Via Po, calo netto in altre).

Le postazioni vicine al lavoro rimangono una scelta minoritaria, con solo Silvani e Rocchi in lieve crescita.

2.15.13 Motivazioni al cambiamento: Sharing - sede di Ravenna

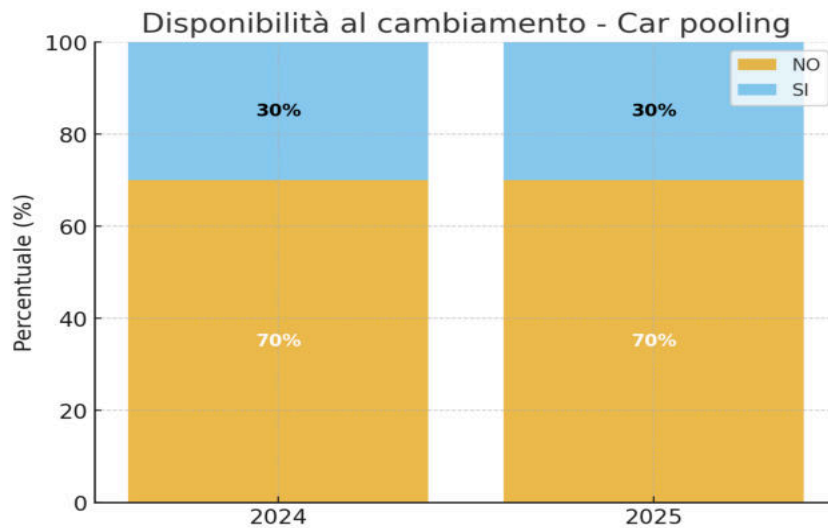


- **Agevolazioni tariffarie:** fortissimo aumento (dal 35% al 78%).
- **Postazioni vicine a casa:** quasi stabili (24% → 22%).
- **Postazioni vicine al lavoro:** crollo dal 41% allo 0%.

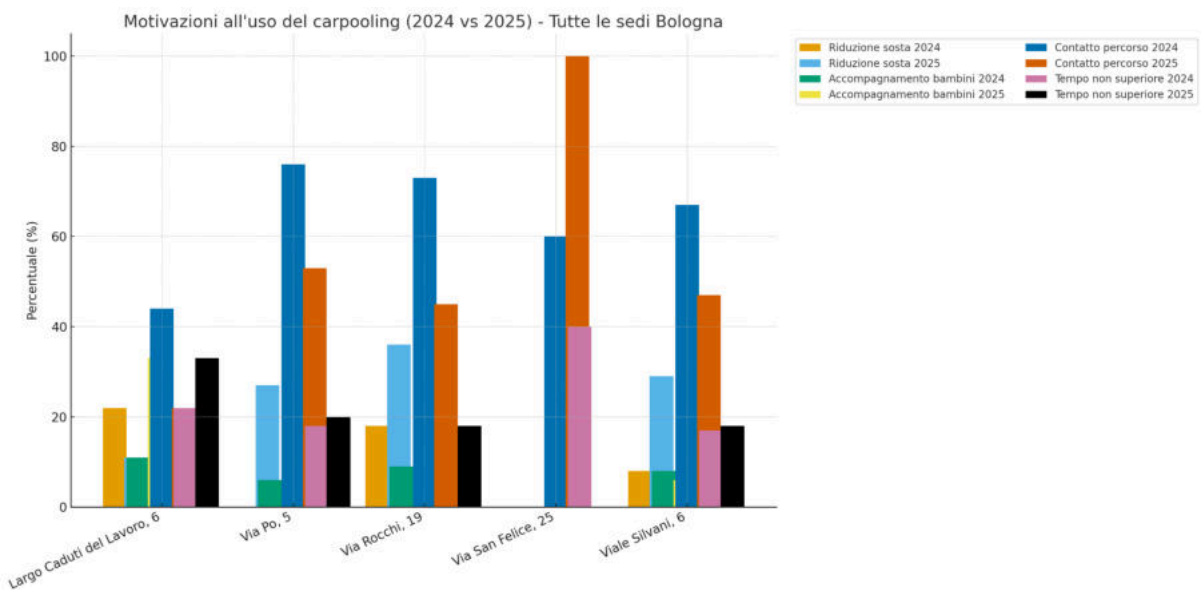
👉 A Ravenna, nel 2025, la disponibilità al cambiamento si concentra **quasi esclusivamente sulle agevolazioni tariffarie**, mentre l'interesse per le postazioni vicine (casa/lavoro) è calato molto.

2.15.14 Propensione al cambiamento: Car Pooling - Intera Arpae

La situazione è **stabile**: tra il 2024 e il 2025 non ci sono variazioni. Il **70%** non è disponibile al car pooling, mentre solo il **30%** lo è.



2.15.15 Propensione al cambiamento: Car Pooling - Sedi di Bologna città



Analisi per motivazione

1. Riduzione del costo della sosta

- Nel **2025 cresce ovunque**, tranne San Felice (sempre 0%).
- Aumenti rilevanti a **Via Rocchi (18% → 36%)**, **Viale Silvani (8% → 29%)** e **Via Po (0% → 27%)**.
 👉 Questo segnala che il **costo della sosta diventa un driver importante** per incentivare il carpooling.

2. Servizio di accompagnamento bambini a scuola

- È quasi irrilevante in tutte le sedi, eccetto al **Largo Caduti del Lavoro**, dove cresce dal 11% al 33%.

👉 Motivazione di nicchia, legata a esigenze familiari e concentrate solo in un punto.

3. Sistema che mi metta in contatto con chi fa lo stesso percorso

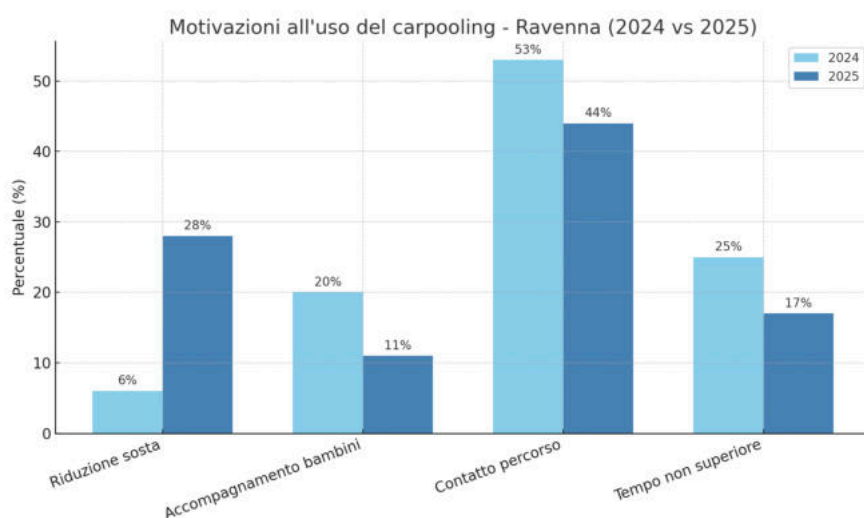
- Era la motivazione **più forte nel 2024**, con valori alti (60–76% in quasi tutte le sedi).
- Nel **2025 cala ovunque** (es. Via Po 76% → 53%, Rocchi 73% → 45%, Silvani 67% → 47%), **tranne San Felice**, dove sale addirittura al 100%.

C'è una **diminuzione dell'interesse per la condivisione pura**, probabilmente perché **crescono altri bisogni pratici** (sosta e tempi di viaggio).

4. Tempo di spostamento non superiore (5-10 min)

- Rimane una motivazione **secondaria ma stabile**:
 - **Costante a Silvani (17% → 18%)**,
 - **leggero aumento a Rocchi (0% → 18%) e Largo Caduti (22% → 33%)**,
 - **calo netto a San Felice (40% → 0%)**.
- 👉 Indica che, in alcune sedi, la rapidità inizia a pesare di più, ma non è ancora un driver decisivo.

2.15.16 Propensione al cambiamento: Car Pooling - Sede di Ravenna



- **Riduzione costo sosta** → cresce molto (6% → 28%). Segnale che il fattore economico sta diventando più importante.
- **Accompagnamento bambini** → cala sensibilmente (20% → 11%). Probabile riduzione dell'interesse o minor bisogno su questa sede.
- **Sistema che metta in contatto chi fa lo stesso percorso** → resta la motivazione principale, ma scende (53% → 44%). Anche qui, come a Bologna, c'è un calo della componente "sociale" del carpooling.
- **Tempo di spostamento non superiore** → cala leggermente (25% → 17%), rimanendo una motivazione secondaria.

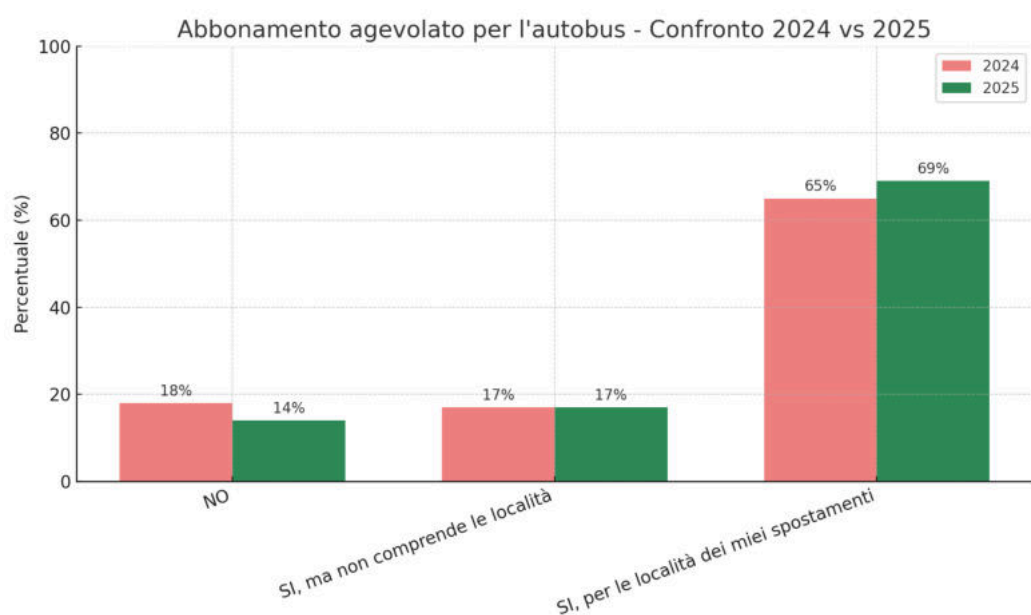
Nel 2024 la spinta principale era la **rete di contatti (53%)**, seguita dal **tempo** e dall'**accompagnamento bambini**.

Nel 2025 emerge con forza la **riduzione della sosta (28%)**, mentre calano tutte le altre motivazioni.

2.16 Agevolazioni tariffarie e incentivi predisposti da Arpae

Abbiamo domandato se l'Agenzia prevede agevolazioni e incentivi per la mobilità sostenibile, al fine di verificare la diffusione delle informazioni sulle iniziative intraprese.

2.16.1 Agevolazioni tariffarie e incentivi : TPL - Intera Arpae

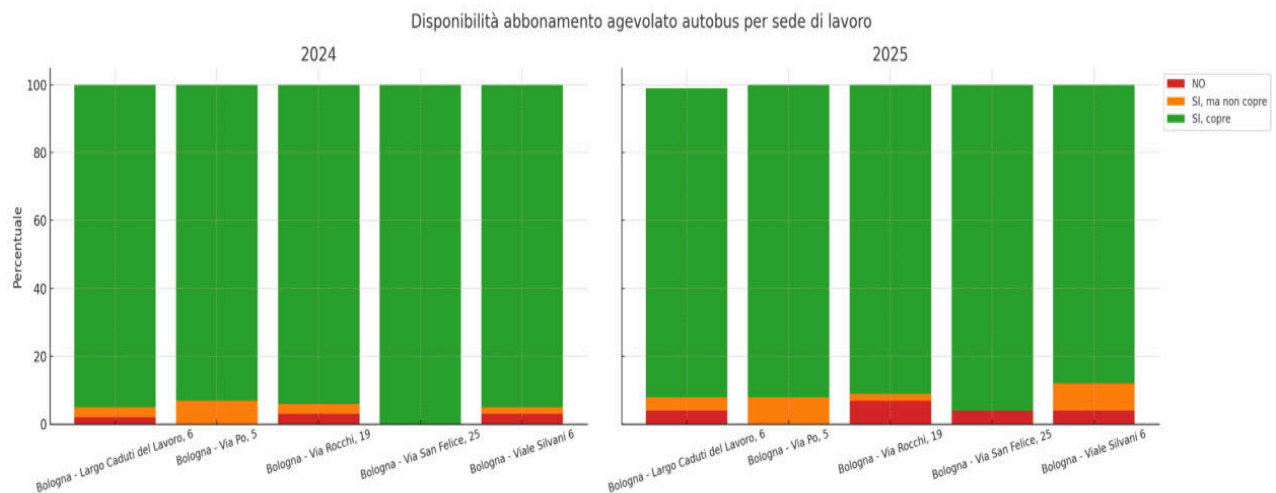


- **Aumenta la quota positiva:** chi dichiara che l'abbonamento agevolato **copre le proprie località di spostamento** cresce dal **65% al 69%**.

- **Cala il “NO”**: dal **18% al 14%**, segnale che la percezione di assenza di agevolazioni si riduce.
- **Stabile il “SI, ma non comprende le località dei miei spostamenti”**: rimane fermo al **17%**, quindi non migliora l'estensione territoriale.

Cresce la percezione positiva, ma resta **critico il 17% che si sente escluso**.

2.16.2 Agevolazioni tariffarie e incentivi: TPL - Sedi di Bologna città



Analisi dei risultati (2024 vs 2025)

1. Prevalenza di “SI, per le località dei miei spostamenti”

- Tutte le sedi hanno percentuali **molto alte (88–96%)**, con una sostanziale stabilità o leggero calo nel 2025.
- Il dato conferma che l'agevolazione è ben nota.

2. Quota residuale di “NO”

- Molto bassa (0–7%), con picchi a **Bologna – Via Rocchi, 19 (7%) nel 2025**.
- Probabile **problema di comunicazione locale** o percezione che l'abbonamento non copra bene quella zona.

3. “SI, ma non comprende le località dei miei spostamenti”

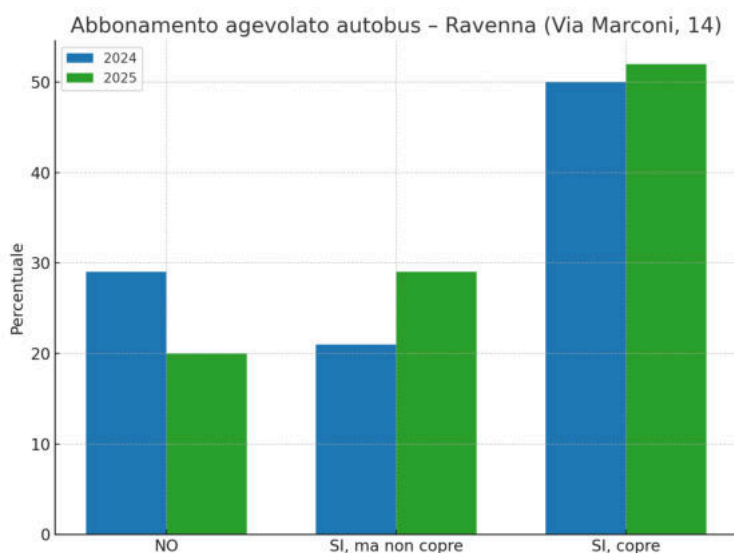
- Presente in misura contenuta (2–8%).
- Si concentra soprattutto in **Bologna – Viale Silvani 6 (8%) nel 2025** e **Via Po (7–8%)**.

Qui il problema non è la mancanza di informazione, ma probabilmente la **copertura geografica non pienamente soddisfacente** (presenza di pendolari anche da medie - lunghe distanze).

In conclusione, l'abbonamento agevolato è **largamente conosciuto**.

Si suggerisce una **comunicazione mirata** nelle sedi con più "NO" (es. Via Rocchi).

2.16.3 Agevolazioni tariffarie e incentivi: TPL - Sede di Ravenna

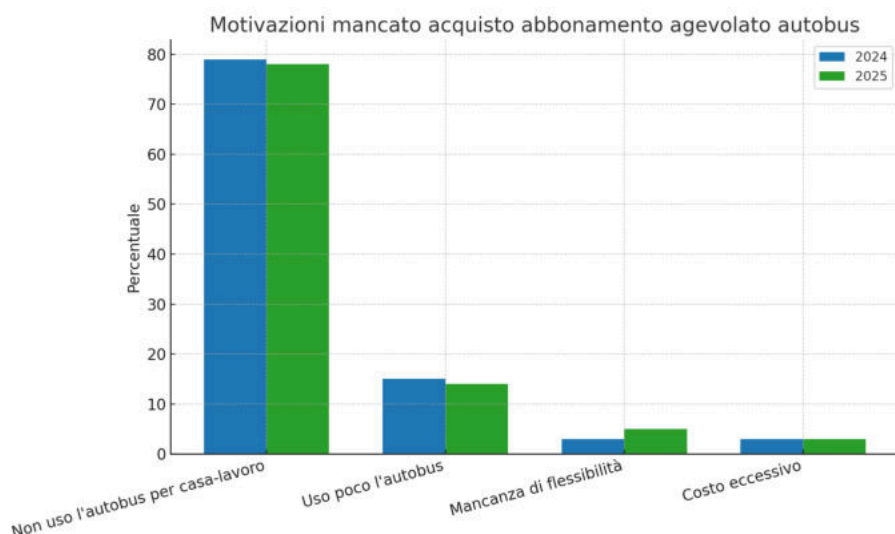


Analisi dei risultati

- **SI, copre le località:** stabile e prevalente (52% nel 2025 vs 50% nel 2024).
- **SI, ma non copre tutte le località:** in crescita (29% nel 2025 vs 21% nel 2024) → segnale che una parte dei dipendenti trova utile l'abbonamento, ma non vede coperta l'intera tratta dei propri spostamenti.
- **NO:** cala sensibilmente (20% nel 2025 vs 29% nel 2024) → quindi la conoscenza dell'abbonamento è migliorata.

In sintesi: Ravenna mostra un **buon trend di miglioramento**, con meno persone che dicono "NO" e più che riconoscono almeno un'utilità. Resta però un tema di **copertura geografica** che limita la piena adozione.

2.16.4 Motivi mancato acquisto TPL: Intera Arpae



- **Non uso l'autobus per gli spostamenti casa-lavoro**

👉 Rimane la motivazione principale e quasi invariata (78% nel 2025 vs 79% nel 2024).

Questo evidenzia che la barriera maggiore è di **abitudine e modalità di spostamento**, più che di costi o comunicazione.

- **Uso poco l'autobus**

Leggero calo (14% → 15%), ma resta la **seconda ragione più citata**.

Qui il tema è la **scarsa frequenza di utilizzo**, che rende l'abbonamento poco interessante.

- **Mancanza di flessibilità dell'abbonamento**

Piccolo aumento (5% nel 2025 vs 3% nel 2024).

Segnale che una parte dei dipendenti richiede **formule più elastiche** (es. carnet, abbonamenti part-time, flessibili).

- **Non conveniente (costo eccessivo)**

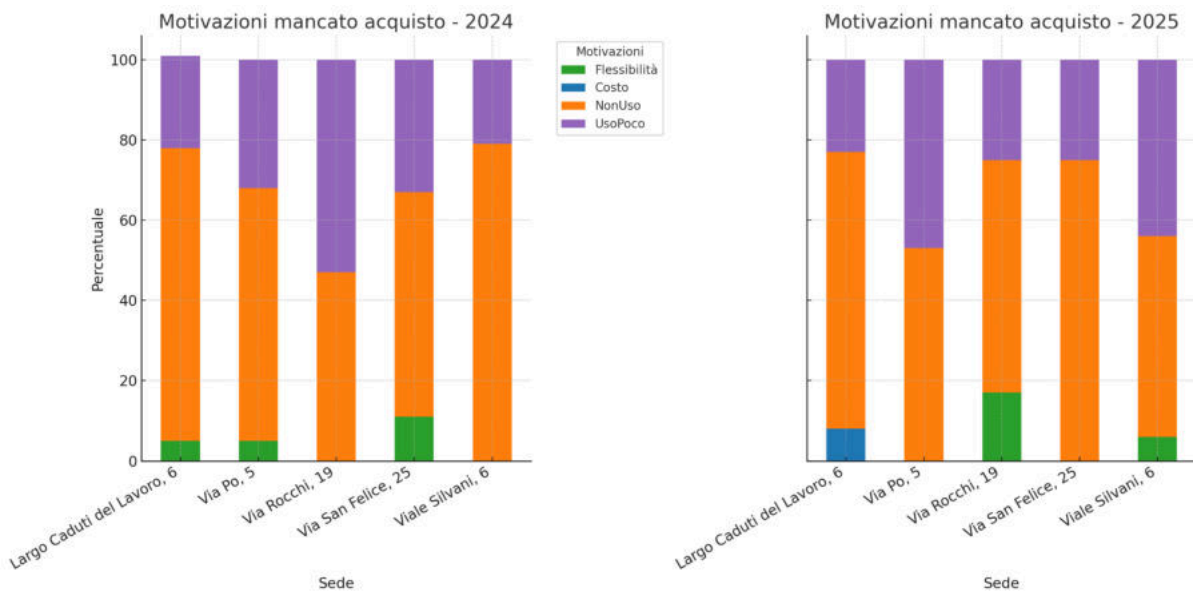
👉 Invariato (3% in entrambi gli anni).

Quindi il costo **non è percepito come il problema principale**.

Il mancato utilizzo dell'abbonamento dipende soprattutto da **fattori strutturali e abitudini di mobilità**:

- L'auto rimane il mezzo principale per la maggioranza.
- L'abbonamento non viene percepito come utile se non si usa regolarmente l'autobus.
- Solo una piccola parte segnala problemi di costo o rigidità del servizio.

2.16.5 Motivi mancato acquisto TPL: Sedi di Bologna città



Analisi dei risultati per sede

- **Bologna – Largo Caduti del Lavoro, 6**
 - La stragrande maggioranza dichiara di **non usare l'autobus** (69–73%).
 - Una parte minore segnala **uso sporadico** (23%).
 - Aumenta leggermente il peso del **costo** (8% nel 2025).
- **Bologna – Via Po, 5**
 - Diminuisce il “non uso l'autobus” (53% nel 2025 vs 63% nel 2024).
 - Cresce l'uso sporadico (47% nel 2025 vs 32%).
 - Non emergono problemi di costo o flessibilità.
- **Bologna – Via Rocchi, 19**
 - Forte crescita della **mancaanza di flessibilità** come barriera (17% nel 2025).
 - Il “non uso l'autobus” resta alto (58%) ma cala rispetto al 2024.
 - L'uso sporadico è in diminuzione (25% vs 53%).
- **Bologna – Via San Felice, 25**
 - Il “non uso l'autobus” cresce molto (75% vs 56%).

- L'uso sporadico cala (25% vs 33%).
- Nel 2024 si segnalava qualche problema di costo (11%), che nel 2025 sparisce.

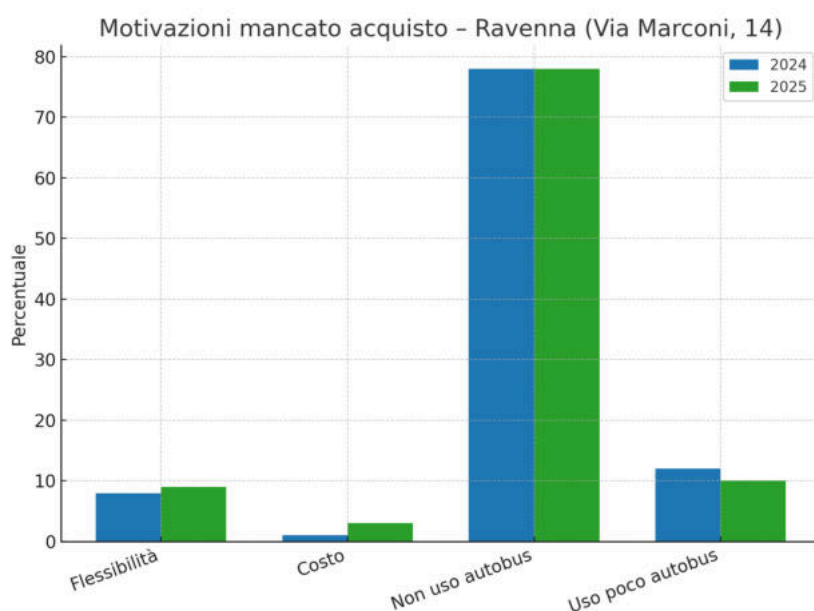
- **Bologna – Viale Silvani, 6**

- Forte riduzione del “non uso l'autobus” (50% vs 79%).
- Cresce notevolmente la quota di chi lo usa sporadicamente (44% vs 21%).
- Segnalazioni di flessibilità (6%) compaiono solo nel 2025.

In conclusione:

- La **mancanza di utilizzo strutturale** dell'autobus resta la prima motivazione in tutte le sedi.
- Alcune sedi (es. **Via Rocchi** e **Viale Silvani**) mostrano segnali di **maggiore apertura all'uso sporadico**: qui interventi di flessibilità potrebbero essere più efficaci.
- Il **costo** incide pochissimo, quasi nullo ovunque.
- La **mancanza di flessibilità dell'abbonamento** emerge come barriera solo in alcune sedi, ma in crescita.

2.16.6 Motivi mancato acquisto TPL: Sede di Ravenna



Analisi dei risultati Ravenna

- **Non uso l'autobus per gli spostamenti casa-lavoro**

👉 È la motivazione dominante e stabile: **78%** sia nel 2024 che nel 2025.

Questo conferma che la barriera principale è di **abitudine e modalità di**

spostamento consolidate.

- **Uso poco l'autobus**

👉 Leggera riduzione (dal 12% al 10%).

Anche qui emerge la **scarsa frequenza d'uso** come seconda motivazione.

- **Mancanza di flessibilità dell'abbonamento proposto**

Leggero aumento (dal 8% al 9%).

Un segnale che una parte dei dipendenti gradirebbe **opzioni più elastiche** (abbonamenti part-time, carnet).

- **Non conveniente, costo eccessivo**

👉 Rimane marginale (1% → 3%).

Quindi il prezzo **non è un fattore determinante**.

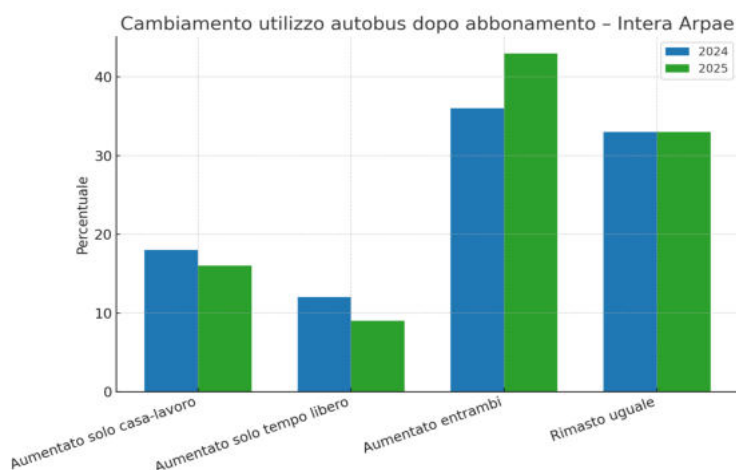
In conclusione:

Per Ravenna la situazione è molto simile alla media generale:

- La ragione del mancato acquisto dell'abbonamento è che la maggioranza non utilizza l'autobus.
- Solo una minoranza segnala **uso sporadico o rigidità dell'abbonamento**.
- Il costo incide pochissimo.

2.16.7 Utilizzo del TPL da parte di chi ha acquistato il titolo: Intera Arpae

E' stato chiesto ai dipendenti se dopo l'acquisto di un abbonamento al TPL sono cambiate le proprie abitudini nell'uso di questo mezzo.



Analisi dei risultati

- **Aumentato per i soli spostamenti casa-lavoro**

👉 In leggero calo: dal 18% (2024) al 16% (2025).

Significa che una parte di chi ha fatto l'abbonamento ha aumentato l'uso, ma limitatamente al tragitto principale.

- **Aumentato per i soli spostamenti nel tempo libero**

In calo dal 12% al 9%.

Evidenzia che l'impatto sul tempo libero è marginale e tende a diminuire.

- **Aumentato per entrambi (casa-lavoro e tempo libero)**

Crescita importante: dal 36% al 43%.

Questo è il dato più interessante: l'abbonamento incentiva un **uso più ampio per entrambe le finalità**.

- **Rimasto uguale**

👉 Stabile al 33% in entrambi gli anni.

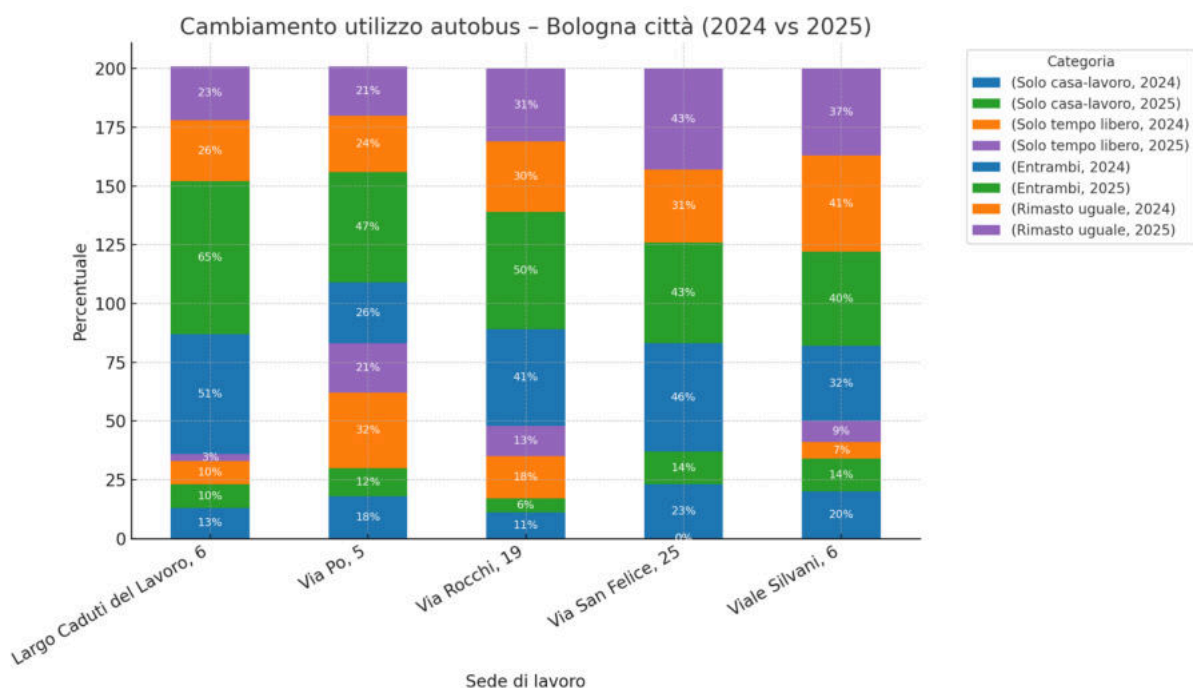
Quindi circa un terzo dei dipendenti non cambia abitudini, anche con l'abbonamento.

In conclusione:

L'abbonamento agevolato ha un effetto positivo soprattutto quando riesce a incentivare **un utilizzo combinato (casa-lavoro + tempo libero)**, che cresce sensibilmente.

Il suo impatto invece è limitato se considerato solo per un singolo ambito (solo casa-lavoro o solo tempo libero).

2.16.8 Utilizzo del TPL da parte di chi ha acquistato il titolo: Bologna città



Analisi per sede

- **Bologna – Largo Caduti del Lavoro, 6**
 - Forte aumento dell'uso **per entrambi (65% vs 51%)**.
 - Cala sia l'uso solo per casa-lavoro che solo per tempo libero.
 - Stabili i "rimasto uguale" (~25%).
- **Bologna – Via Po, 5**
 - Calo netto dell'uso solo per tempo libero (21% vs 32%).
 - Grande **crescita nell'uso combinato** (47% vs 26%).
 - Quasi stabile la quota "rimasto uguale".
- **Bologna – Via Rocchi, 19**
 - Cresce **l'uso per entrambi** (50% vs 41%).
 - Calano le altre categorie (sia casa-lavoro, sia tempo libero).
 - Leggero aumento dei "rimasto uguale".
- **Bologna – Via San Felice, 25**
 - Forte diminuzione di chi dichiara "solo casa-lavoro" (14% vs 23%).
 - Nessun utilizzo per soli spostamenti di tempo libero.
 - Forte **aumento di chi non cambia** (43% vs 31%).
 - Leggera riduzione di chi usa per entrambi (43% vs 46%).

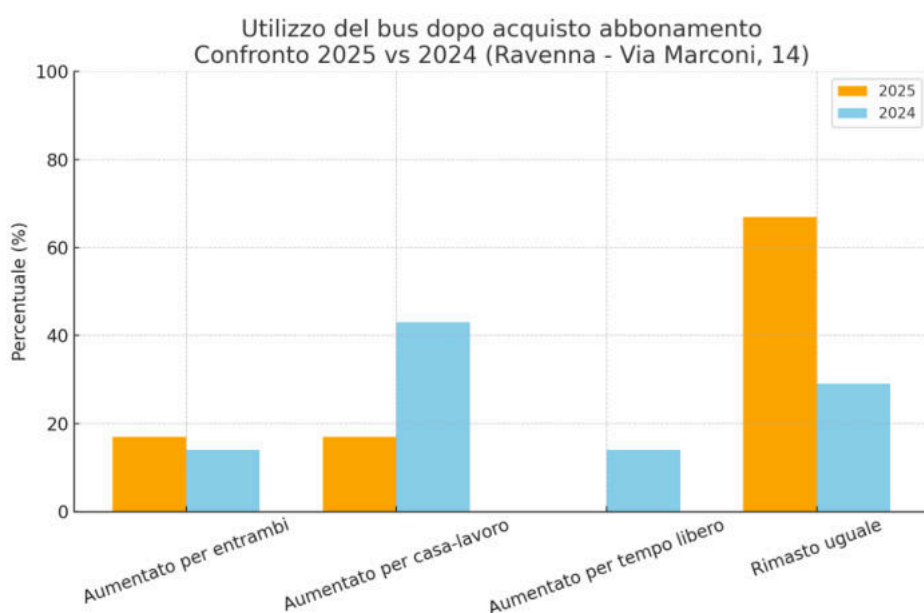
- **Bologna – Viale Silvani, 6**

- Cresce chi usa **per entrambi** (40% vs 32%).
- Calano leggermente sia solo casa-lavoro che solo tempo libero.
- Leggera diminuzione dei “rimasto uguale” (37% vs 41%).

In conclusione:

- In quasi tutte le sedi si registra una **forte crescita dell'uso combinato (casa-lavoro + tempo libero)**: l'abbonamento viene sfruttato anche al di fuori delle esigenze lavorative.
- L'utilizzo “solo tempo libero” cala ovunque, segno che l'abbonamento è percepito soprattutto come **strumento di mobilità quotidiana**.
- In alcune sedi (es. **San Felice**) aumenta chi dichiara che l'uso è rimasto uguale.

2.16.9 Utilizzo del TPL da parte di chi ha acquistato il titolo: Sede di Ravenna

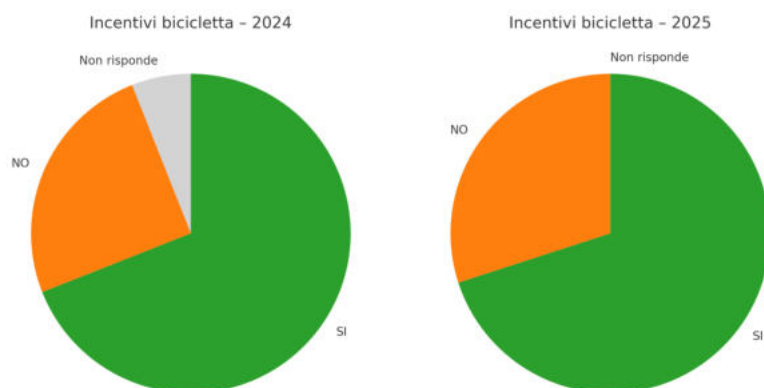


Dal confronto tra il 2025 e il 2024 emergono alcune differenze significative:

- La quota di chi ha aumentato l'utilizzo del bus per entrambi gli spostamenti è lievemente cresciuta (17% vs 14%).
- La quota di chi dichiara che l'utilizzo è rimasto invariato è aumentata in modo marcato (67% nel 2025 contro il 29% del 2024).

2.16.10 Agevolazioni tariffarie e incentivi: Bike to Work - Intera Arpae

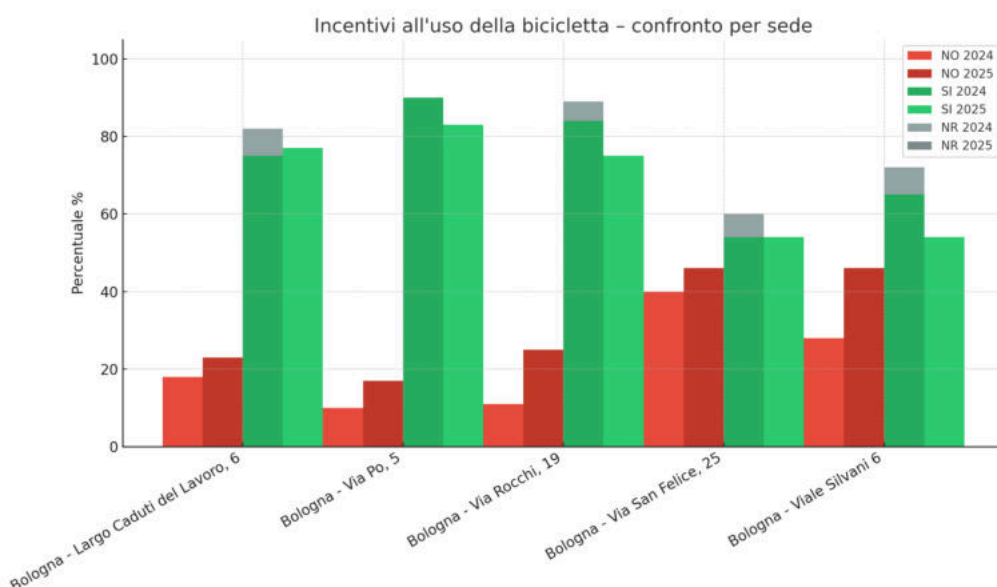
E' stata posta la domanda se Arpae prevede incentivi all'utilizzo della bicicletta.



- La quota di chi conferma che l'Agenzia prevede incentivi all'uso della bici resta **alta e stabile (circa 70%)**, segno che la misura è largamente conosciuta.
- Resta però una **fascia rilevante (30%)** che non conosce l'istituto dell'agevolazione; appare opportuno dare maggiore risalto dal punto di vista comunicativo all'iniziativa.

👉 In sintesi: cresce la consapevolezza, ma occorrerà intervenire sulla **chiarezza della comunicazione** e sulla percezione dell'esistenza degli incentivi per ridurre il divario tra chi li conosce e chi no.

2.16.11 Agevolazioni tariffarie e incentivi: Bike to Work - Bologna città



● SI (conoscenza degli incentivi)

- **In tutte le sedi prevale la risposta positiva ("SI"), ma con differenze marcate:**
 - Via Po mantiene un'alta percezione (83% nel 2025, ma realizza un - 7% rispetto al 2024).
 - Largo Caduti è stabile su valori alti (77%).
 - Via Rocchi si attesta al 75% cioè - 9% rispetto al 2024.
 - Via San Felice e Viale Silvani restano invece deboli, con solo il 54% nel 2025.
- **Questo indica che, sebbene la maggioranza dei dipendenti conosca gli incentivi, ci sono zone critiche dove la comunicazione non è arrivata con la stessa efficacia.**

● NO (mancata conoscenza degli incentivi)

- Via San Felice e Viale Silvani mostrano i valori più alti (46% nel 2025), con una crescita rispetto al 2024 → segnale di scarsa percezione o comunicazione degli incentivi.

In sintesi:

Largo Caduti e Via Po presentano la maggior consapevolezza.

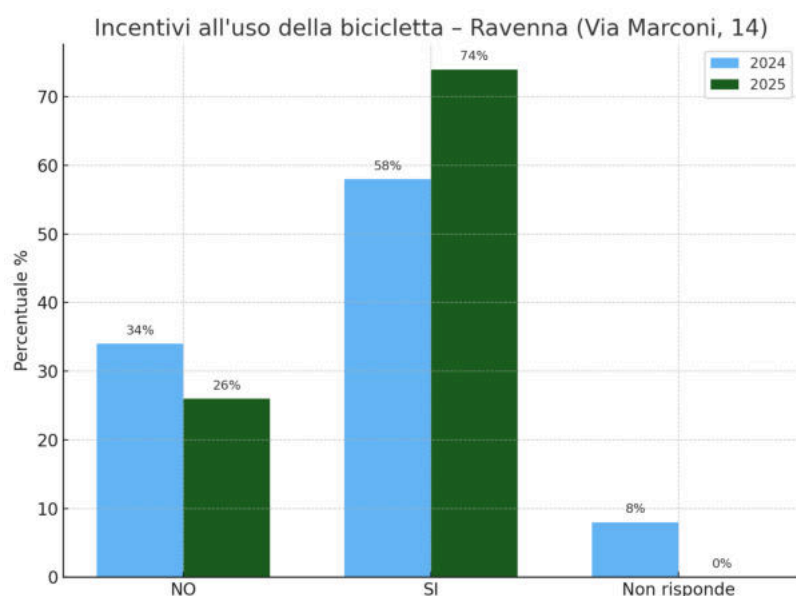
Via Rocchi mostra un calo inatteso → serve attenzione.

San Felice e Silvani restano **le sedi più critiche**: occorre dare priorità alla comunicazione mirata e al coinvolgimento diretto dei dipendenti.

Riepilogo

Sede di lavoro	SI 2024	SI 2025	Variazione percezione	Risultato
Largo Caduti del Lavoro, 6	75%	77%	2%	Percezione già alta, ulteriore lieve crescita.
Via Po, 5	90%	83%	-7%	Valori comunque molto alti, ma in lieve calo.
Via Rocchi, 19	84%	75%	-9%	Buona percezione ma in calo rispetto al 2024.
Via San Felice, 25	54%	54%	0%	Criticità: metà dei dipendenti non conosce incentivi.
Viale Silvani, 6	65%	54%	-11%	Forte peggioramento, livello più basso tra le sedi.

2.16.12 Agevolazioni tariffarie e incentivi: Bike to Work - Sede di Ravenna



● SI (conoscenza degli incentivi)

- **74% nel 2025**, in forte crescita rispetto al **58% del 2024** → aumento di **16 punti percentuali**.
- Questo mostra un **chiaro miglioramento nella comunicazione e nella conoscenza** degli incentivi in questa sede.

● NO (mancata conoscenza degli incentivi)

- **26% nel 2025**, in calo rispetto al **34% nel 2024** → segnale positivo: meno persone pensano che non ci siano incentivi.

La sede di Via Marconi ha compiuto un **notevole passo avanti** nella consapevolezza della misura incentivante.

Il margine di miglioramento riguarda quel **26% che ancora non riconosce l'esistenza degli incentivi**.

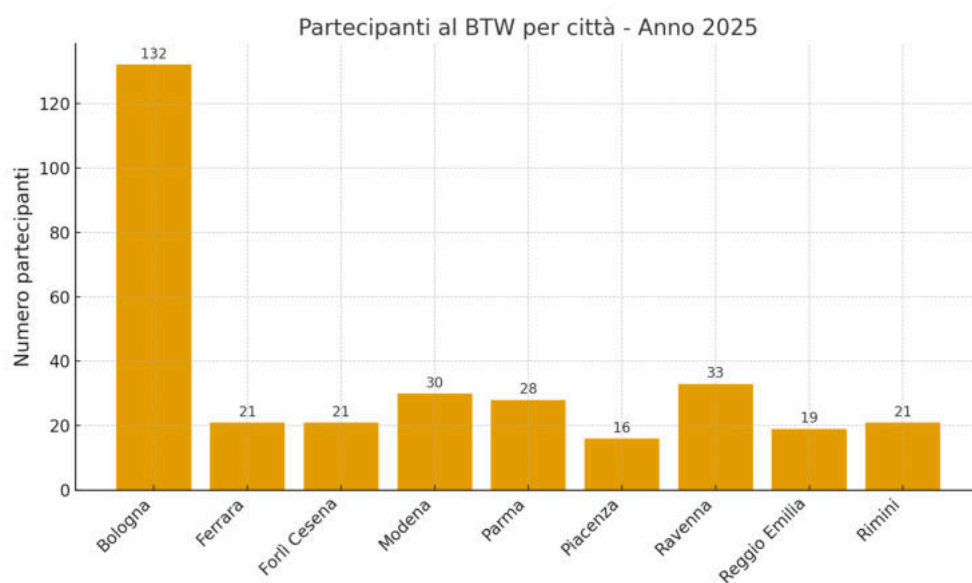
2.16.13 Partecipazione al BTW - Intera Arpae

Sulla base delle esperienze e delle modalità di attuazione previste in Europa dove l'incentivo alla mobilità ciclabile era già realtà, Arpae nel 2020 ha predisposto il progetto BTW adattandolo alla propria struttura organizzativa articolata in circa 40 sedi sul territorio regionale. L'iniziativa, divenuta negli anni successiva misura strutturale a favore di una mobilità eco - sostenibile, prevede la corresponsione di un incentivo chilometrico per il

tragitto casa - lavoro effettuato in bicicletta.

La tabella sotto riportata mostra la partecipazione per città al Progetto.

PARTECIPANTI AL BTW	2025	2024	2023	2022	2021
Bologna	132	120	111	100	80
Ferrara	21	21	20	16	15
Forlì Cesena	21	20	18	14	11
Modena	30	30	30	27	22
Parma	28	26	23	17	15
Piacenza	16	11	11	11	7
Ravenna	33	35	33	26	15
Reggio Emilia	19	19	18	13	11
Rimini	21	24	23	24	15
TOTALE	321	306	287	248	191



Il numero totale di partecipanti al BTW è cresciuto costantemente dal 2021 al 2025. Nel 2021 si registravano 191 partecipanti, si arriva a 321 nel 2025. Questo indica un crescente interesse e partecipazione al programma nel corso degli anni.

Performance per Città:

- **Bologna:** Mostra il numero più elevato di partecipanti in tutti gli anni e una crescita significativa, passando da 80 nel 2021 a 132 nel 2025. Questo suggerisce un'ottima adesione e un possibile successo delle iniziative locali a Bologna.
- **Modena:** Mantiene un numero elevato e stabile di partecipanti (27-30) con una crescita più contenuta rispetto a Bologna, ma comunque positiva.
- **Ravenna:** Ha registrato una crescita molto forte, quasi triplicando i partecipanti dal 2021 (15) al 2025 (33). Nel 2024 ha avuto il picco massimo di 35 partecipanti.
- **Parma:** Anche Parma mostra una buona crescita, da 15 a 28 partecipanti nel periodo considerato.
- **Rimini:** Presenta una partecipazione abbastanza stabile con leggere fluttuazioni, mantenendosi intorno ai 21-24 partecipanti.
- **Ferrara e Forlì-Cesena:** Hanno una crescita moderata ma costante nel corso degli anni.
- **Piacenza e Reggio Emilia:** Partono da numeri più bassi e mostrano una crescita più contenuta, con Piacenza che ha una crescita significativa tra il 2021 e il 2022 (da 7 a 11) e poi si mantiene stabile, e Reggio Emilia con una crescita costante moderata.

Trend Temporale (2021-2025):

- **Crescita Continua:** Il trend generale è di costante aumento dei partecipanti di anno in anno per la maggior parte delle città.
- **Aumento nel 2025:** Il 2025 vede un ulteriore incremento complessivo dei partecipanti rispetto al 2024 (321 vs 306).

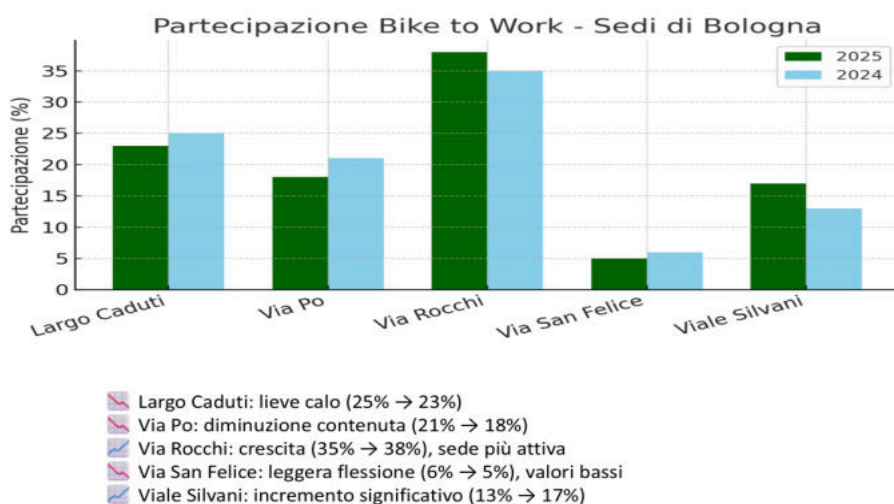
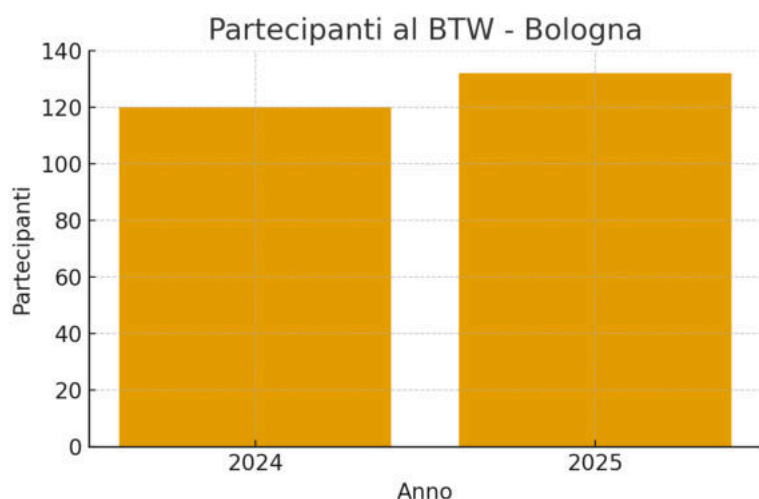
In sintesi, i dati indicano un successo crescente del programma Bike to Work nell'area, con Bologna che si conferma la sede con la maggiore partecipazione e Ravenna che mostra un dinamismo notevole in termini di crescita percentuale.

Dall'attivazione dell'iniziativa, nel settembre 2020, ad oggi, sono stati risparmiati, attraverso l'utilizzo della bicicletta nell'ambito del Bike To Work, **46.977,82 di Kg CO2** percorrendo **325.730,28 km**, con **80.369 viaggi**.

2.16.14 Partecipazione al BTW: sedi di Bologna città

Il grafico mostra l'andamento del numero di partecipanti al BTW a Bologna negli anni 2024 e 2025.

L'aumento è di 12 partecipanti, pari a +10% rispetto all'anno precedente.



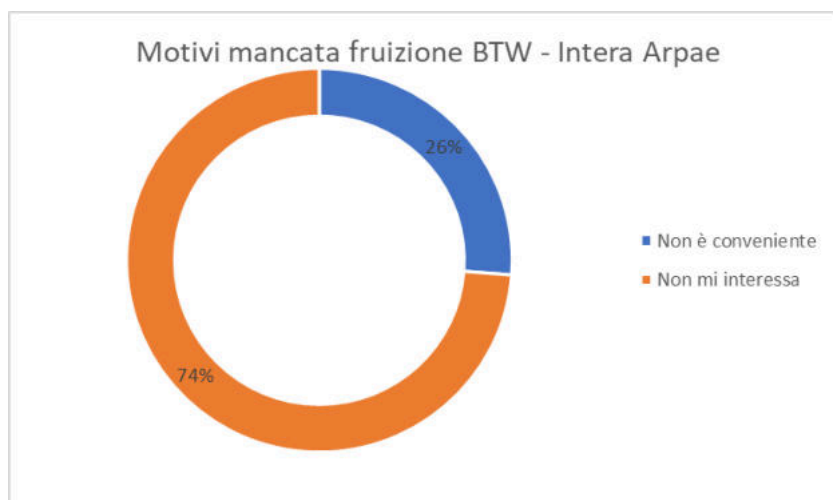
Analisi per Sede:

- **Largo Caduti:** La partecipazione in questa sede è leggermente diminuita, passando dal 25% nel 2024 al 23% nel 2025.
- **Via Po, 5:** Anche in questa sede si osserva una lieve diminuzione della percentuale di partecipanti, dal 21% nel 2024 al 18% nel 2025.
- **Via Rocchi, 19:** Questa sede mostra la percentuale di partecipazione più alta in entrambi gli anni, con un aumento dal 35% nel 2024 al 38% nel 2025. Questo indica un forte coinvolgimento e successo delle iniziative in Via Rocchi.
- **Via San Felice, 25:** Questa sede ha la percentuale di partecipazione più bassa, con un leggero aumento dal 5% nel 2024 al 6% nel 2025.

- **Viale Silvani, 6:** La partecipazione in questa sede è aumentata in modo più significativo, passando dal 13% nel 2024 al 17% nel 2025.

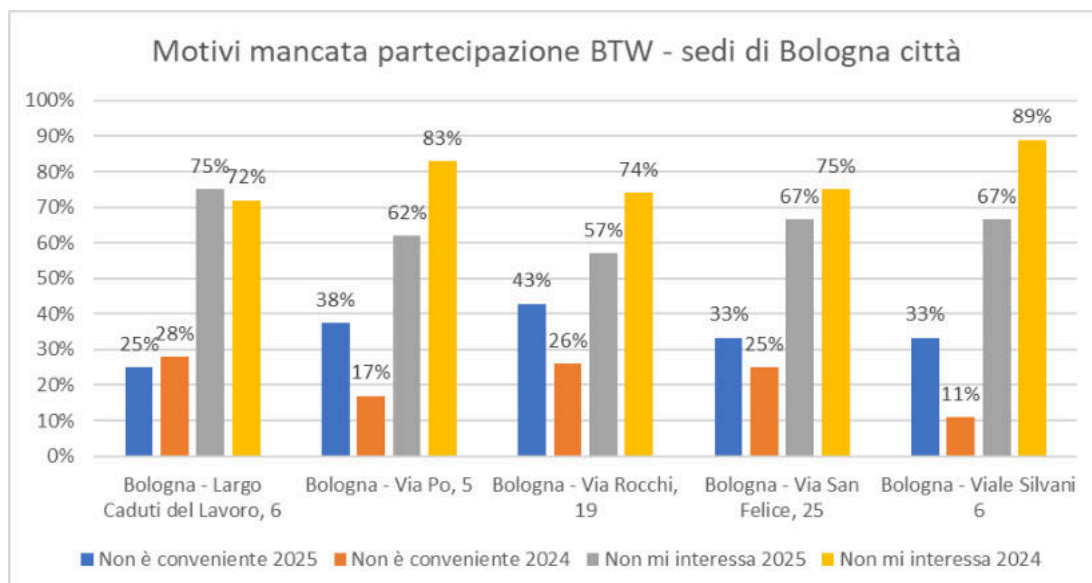
La partecipazione al BTW all'interno delle sedi di Bologna città presenta andamenti diversi. Mentre alcune sedi mostrano una leggera diminuzione o un aumento contenuto, **Via Rocchi, 19** mantiene una leadership chiara in termini di percentuale di partecipanti, e Viale Silvani, 6 evidenzia una crescita notevole tra il 2024 e il 2025.

2.16.15 Motivi mancata fruizione BTW - Intera Arpae



Il 75% del campione su base regionale non aderisce al BTW per mancanza di interesse. Il 26% ritiene non conveniente partecipare. Il dato è esattamente corrispondente alla rilevazione del 2024.

2.16.16 Motivi mancata fruizione BTW - Sedi di Bologna città



Motivo “Non è conveniente”

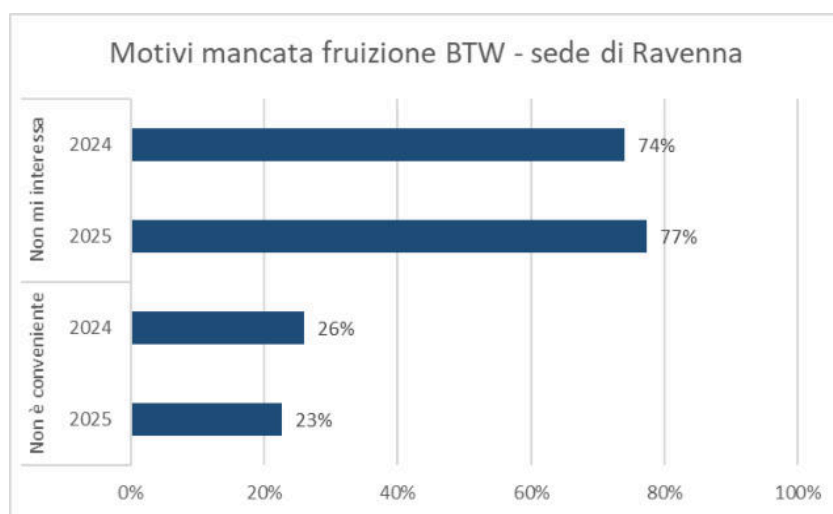
- Nel 2025 cresce in quasi tutte le sedi rispetto al 2024.
 - **Via Rocchi, 19** passa dal 26% al 43% (incremento più marcato).
 - **Via Po, 5** aumenta di oltre 20 punti (dal 17% al 38%).
 - **Viale Silvani, 6** cresce dal 11% al 33%.
- Solo **Largo Caduti del Lavoro, 6** registra un lieve calo (28% → 25%).
👉 Questo segnala che la percezione di scarsa convenienza è in aumento, con differenze anche notevoli tra le sedi.

Motivo “Non mi interessa”

- In generale resta il motivo prevalente in tutte le sedi.
- **Tendenza al calo** in 4 sedi su 5:
 - **Via Po, 5** scende dall'83% al 62%.
 - **Via Rocchi, 19** dal 74% al 57%.
 - **Via San Felice, 25** dal 75% al 67%.
 - **Viale Silvani, 6** dal 89% al 67%.
- Solo **Largo Caduti del Lavoro, 6** aumenta leggermente (72% → 75%).
👉 Quindi, pur rimanendo alta, la quota di chi “non è interessato” tende a ridursi, lasciando spazio a considerazioni di tipo economico.

Nel 2024 il motivo dominante era chiaramente **“Non mi interessa”** (spesso sopra l'80%).
Nel 2025 questo motivo cala in molte sedi, mentre cresce **“Non è conveniente”**.

2.16.17 Motivi mancata fruizione degli incentivi: sede di Ravenna



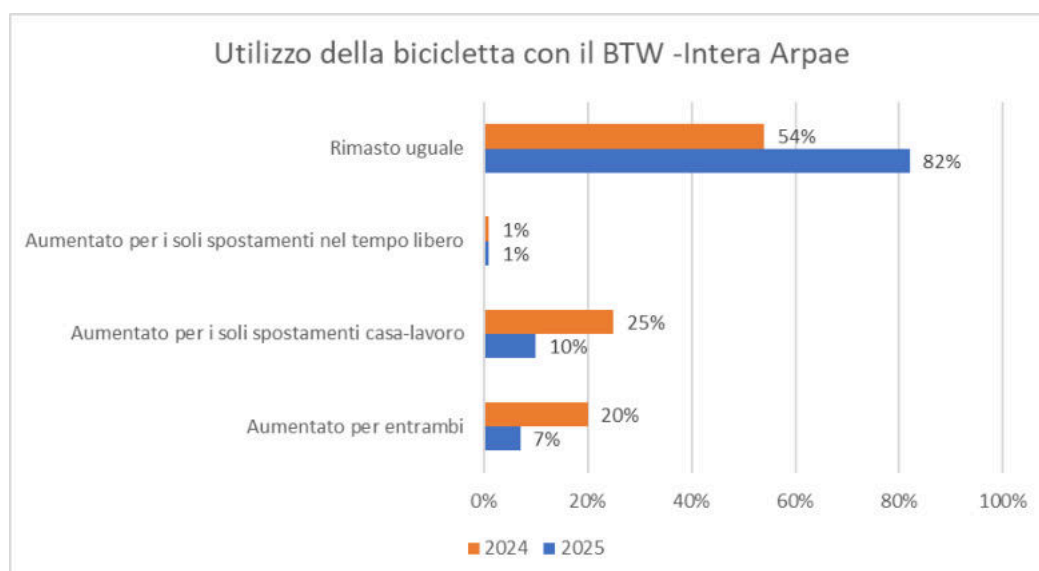
Non è conveniente: leggero calo dal 26% (2024) al 23% (2025).

Non mi interessa: in lieve aumento dal 74% al 77%.

👉 Qui la dinamica è diversa da Bologna: il tema della convenienza pesa meno, mentre resta molto alta e stabile la quota di non interessati. Il focus è sulla **difficoltà a stimolare nuovo interesse**.

2.16.18 Utilizzo della bicicletta con il BTW

Si è posta la domanda se l'utilizzo della bicicletta dopo la fruizione degli incentivi è aumentato.



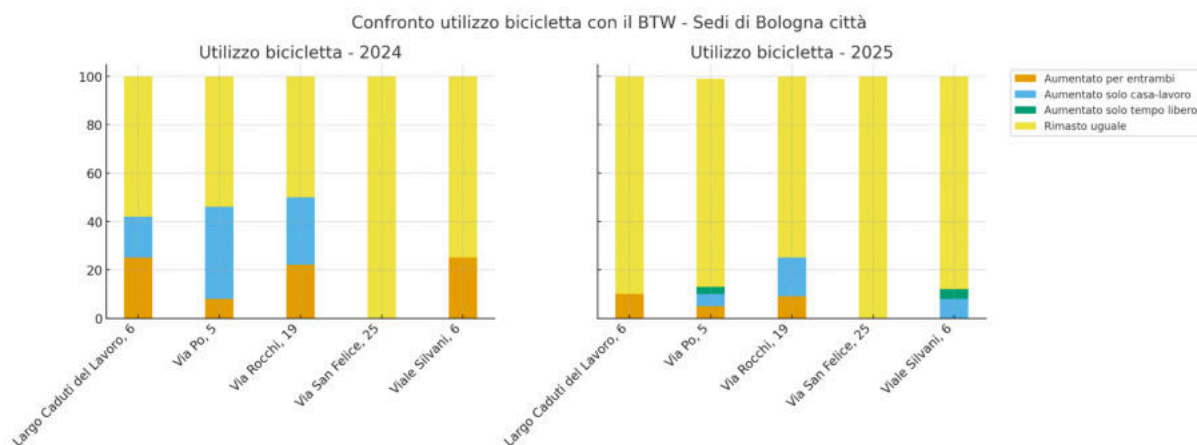
Il dato più evidente è una **diminuzione significativa** della percentuale di chi ha aumentato l'uso della bicicletta "per entrambi" gli scopi (casa-lavoro e tempo libero) e "per i soli spostamenti casa-lavoro" nel 2025 rispetto al 2024. Parallelamente, si registra un **forte aumento di chi dichiara che l'uso della bicicletta è rimasto uguale**.

Questo potrebbe indicare due scenari principali:

1. **Saturazione o assestamento:** Dopo un periodo iniziale di incentivi che hanno spinto all'adozione della bicicletta (visibile nel 2024), nel 2025 la maggior parte dei ciclisti ha stabilizzato le proprie abitudini, e gli incentivi attuali potrebbero non generare nuove conversioni significative.
2. **Efficacia degli incentivi:** Gli incentivi del 2024 sembrano aver avuto un impatto maggiore nel far aumentare l'uso della bici, soprattutto per il casa-lavoro. Nel **2025**, gli incentivi sono meno efficaci, avendo già raggiunto nel 2024 chi era più propenso al cambiamento.

2.16.19 Utilizzo della bicicletta con il BTW: - sedi di Bologna città

Si è chiesto se l'abitudine all'utilizzo della bicicletta dopo l'adesione al Bike To Work di Arpae si è modificato



Analisi per Sede:

- **Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6:**

Nel 2024, il 25% aveva aumentato l'uso per entrambi gli scopi (casa - lavoro e tempo libero) e il 17% solo per casa-lavoro. Nel 2025, queste percentuali crollano rispettivamente al 10% e 0%. Di conseguenza, la percentuale di chi non ha cambiato abitudine sale dal 58% al **90%**. Questa sede mostra il maggiore calo di "aumento" e il maggiore aumento di "rimasto uguale".

- **Bologna - Via Po, 5:**

Si osserva un calo marcato nell'aumento per casa-lavoro (dal 38% al 5%) e, in misura minore, per entrambi (dall'8% al 5%). Il "rimasto uguale" sale significativamente dal 54% all'**86%**.

- **Bologna - Via Rocchi, 19:**

Simile trend: l'aumento per entrambi passa dal 22% al 9%, e per casa-lavoro dal 28% al 16%.

Il "rimasto uguale" passa dal 50% al **75%**. Questa sede, pur mantenendo un 16% di **aumento per casa-lavoro** (il più alto tra le sedi nel 2025 per questa categoria), mostra comunque un forte assestamento.

- **Bologna - Via San Felice, 25:**

Questa sede si distingue perché **non ha mai registrato alcun aumento** dell'uso della bicicletta a seguito degli incentivi, né nel 2024 né nel 2025. Il 100% degli intervistati dichiara che l'uso è "rimasto uguale".

Questo suggerisce che in questa sede gli incentivi non hanno avuto alcun impatto percepibile sulla variazione dell'uso della bici, probabilmente per fattori intrinseci alla sede, collocata in pieno centro storico nella zona a traffico limitato, raggiungibile con il TPL o appunto, con la bicicletta.

- **Bologna -Viale Silvani 6:**

Nel 2024, il 25% aveva aumentato l'uso per entrambi, percentuale che crolla allo 0% nel 2025. L'aumento per casa-lavoro invece sale dall'0% all'8%. Il "rimasto uguale" sale dal 75% all'**88%**. Un dato interessante è la comparsa di un 4% che ha aumentato l'uso solo per il tempo libero nel 2025, assente nel 2024.

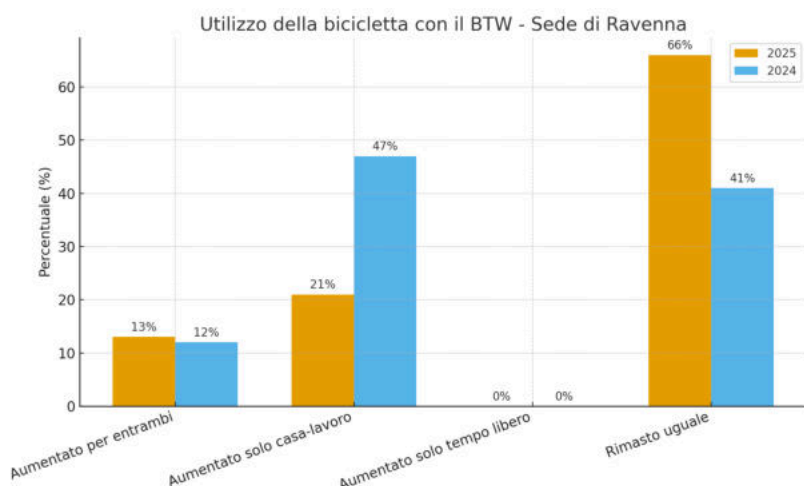
Considerazioni e Implicazioni:

Efficacia degli Incentivi nel 2025: I dati del 2025 suggeriscono che gli incentivi attuali potrebbero non essere sufficienti a generare nuove significative ondate di adozione della bicicletta tra i non-utilizzatori. La maggior parte di coloro che potevano o volevano cambiare abitudine lo ha già fatto, e ora si è stabilizzata.

Targeting Futuro: Per aumentare ulteriormente la partecipazione al BTW e all'uso della bici in generale, le future strategie dovrebbero forse concentrarsi su:

- **Mantenere e consolidare** le abitudini di chi già usa la bici (il 75-90% che "è rimasto uguale" include anche chi la usava già prima).
- **Rimodulare l'incentivo:** occorrerà comprendere se sono gli incentivi a non essere attraenti, o i benefici sono percepiti insufficienti rispetto agli ostacoli (es. comodità dell'auto, sicurezza, distanza).
- **Focus sulla motivazione intrinseca:** Visto l'alto "non mi interessa" emerso in precedenza, potrebbe essere necessario lavorare sulla cultura della mobilità sostenibile
- **Differenze tra Sedi:** La variabilità tra le sedi è notevole (es. Via San Felice vs altre). Questo rafforza l'idea che le politiche di mobilità debbano essere, per quanto possibile, *tailor-made*, considerando le specificità di ogni luogo di lavoro.

2.16.20 Utilizzo della bicicletta con il BTW: sede di Ravenna



Analisi delle Categorie:

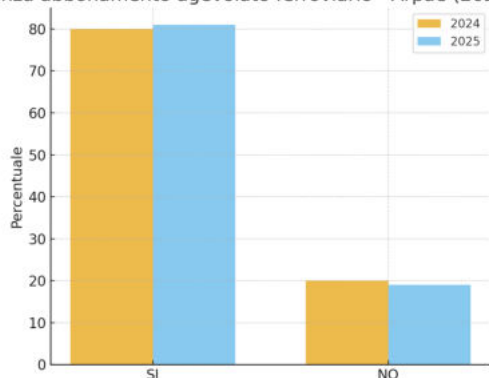
- **"Aumentato per entrambi"** (spostamenti casa-lavoro e tempo libero): Si registra un leggero incremento dal 12% nel 2024 al 13% nel 2025. Questo indica una crescita, seppur modesta, dell'uso complessivo della bicicletta, suggerendo che un piccolo gruppo di dipendenti ha intensificato l'uso della bici sia per il tragitto casa-lavoro sia per il tempo libero.
- **"Aumentato per i soli spostamenti casa-lavoro"**: Questa categoria ha subito una forte diminuzione, passando dal 47% nel 2024 al 21% nel 2025. Questo è il dato più significativo: indica che una parte consistente di coloro che in precedenza avevano aumentato l'uso della bici specificamente per il tragitto casa-lavoro, nel 2025 non registra più alcun cambiamento, come esplicitato nel punto successivo;
- **"Rimasto uguale"**: Questa categoria ha visto un aumento sostanziale, passando dal 41% nel 2024 al 66% nel 2025. Questo dato è cruciale: suggerisce che la maggior parte dei dipendenti che già utilizzavano la bicicletta con il BTW ha mantenuto le proprie abitudini invariate o è stata riclassificata in questa categoria. L'incremento del 25% qui, a fronte del calo nella categoria "Aumentato per i soli spostamenti casa-lavoro", potrebbe indicare che l'iniziale entusiasmo per un aumento specifico degli spostamenti casa-lavoro in bici si è stabilizzato in un utilizzo costante e consolidato.
- **"Aumentato per i soli spostamenti nel tempo libero"**: Questa percentuale rimane stabile a 0% in entrambi gli anni. Ciò significa che nessun dipendente ha dichiarato di aver aumentato l'uso della bicicletta esclusivamente per il tempo libero nell'ambito del BTW. Questo potrebbe essere dovuto al fatto che il BTW è specificamente orientato agli spostamenti casa-lavoro.

In sintesi, il programma BTW a Ravenna sembra aver favorito una stabilizzazione dell'uso della bicicletta tra i dipendenti, con una quota maggiore di persone che la utilizzano in modo costante, anche al di fuori degli spostamenti casa-lavoro.

2.16.21. Conoscenza dell'abbonamento agevolato al trasporto pubblico ferroviario: intera Arpae

E' stata posta la domanda se Arpae prevede incentivi all'utilizzo del treno, sotto forma di abbonamenti a tariffa agevolata..

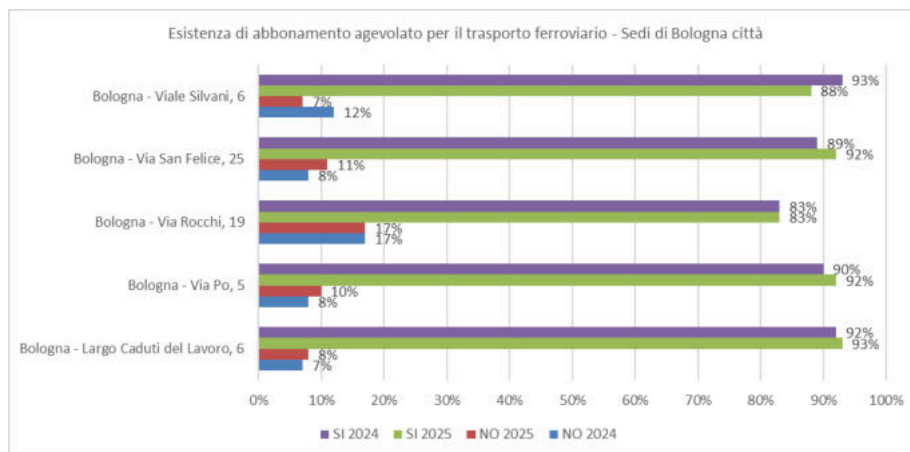
Esistenza abbonamento agevolato ferroviario - Arpae (2024 vs 2025)



La situazione è stabile: circa 4 persone su 5 dichiarano che esiste un abbonamento agevolato.

Dal 2024 al 2025 si registra un piccolo aumento dei "Sì" (80% → 81%) e una corrispondente lieve diminuzione dei "No" (20% → 19%).

2.16.22 Conoscenza dell'abbonamento agevolato: sedi di Bologna città



Osservazioni generali:

- **Conoscenza dell'agevolazione all'acquisto:** In tutte le sedi e per entrambi gli anni, la percentuale di "SI" (esistenza dell'abbonamento agevolato) è molto alta, variando tra l'83% e il 93%. Questo indica che l'abbonamento agevolato è una misura ampiamente conosciuta per i dipendenti di queste sedi.

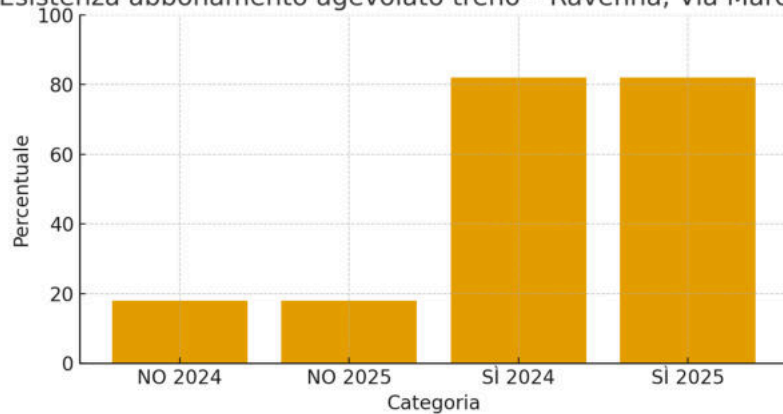
Dettagli per sede:

- **Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6:** La conoscenza è molto alta (93% nel 2025, 92% nel 2024), con un leggero aumento nel 2025.
- **Bologna - Via Po, 5:** Anche qui la conoscenza è elevata (92% nel 2025, 90% nel 2024), mostrando un incremento nel 2025.
- **Bologna - Via Rocchi, 19:** Questa sede presenta la percentuale di "SI" più bassa tra quelle esaminate, ma rimane comunque elevata (83% sia nel 2025 che nel 2024).
- **Bologna - Via San Felice, 25:** La conoscenza è alta (92% nel 2025, 89% nel 2024), con un notevole aumento nel 2025 rispetto all'anno precedente.
- **Bologna - Viale Silvani, 6:** La conoscenza è elevata, e questa sede mostra il maggior aumento percentuale di "SI" tra il 2024 (88%) e il 2025 (93%).

Complessivamente, i dati indicano che l'abbonamento agevolato per il trasporto ferroviario è una prestazione ben consolidata e largamente conosciuta per il personale delle sedi Arpae di Bologna città. Le lievi variazioni tra il 2024 e il 2025 sono perlopiù positive o stabili, suggerendo una gestione efficace e una buona accessibilità di questa agevolazione.

2.16.23 Conoscenza dell'abbonamento agevolato: sede di Ravenna

Esistenza abbonamento agevolato treno - Ravenna, Via Marconi 14

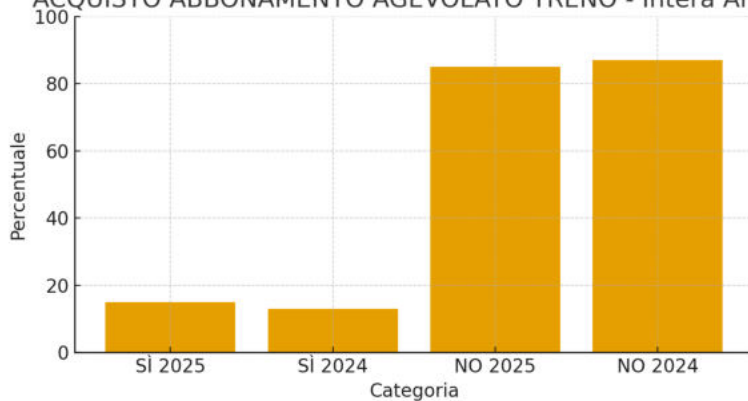


I dati mostrano una stabilità totale nella conoscenza circa l'esistenza di un abbonamento agevolato al treno tra il 2024 e il 2025.

2.16.24 Acquisto dell'abbonamento agevolato al treno: Intera Arpae

Le percentuali evidenziano una tendenza stabile, con un lievissimo aumento degli utenti che beneficiano dell'abbonamento agevolato.

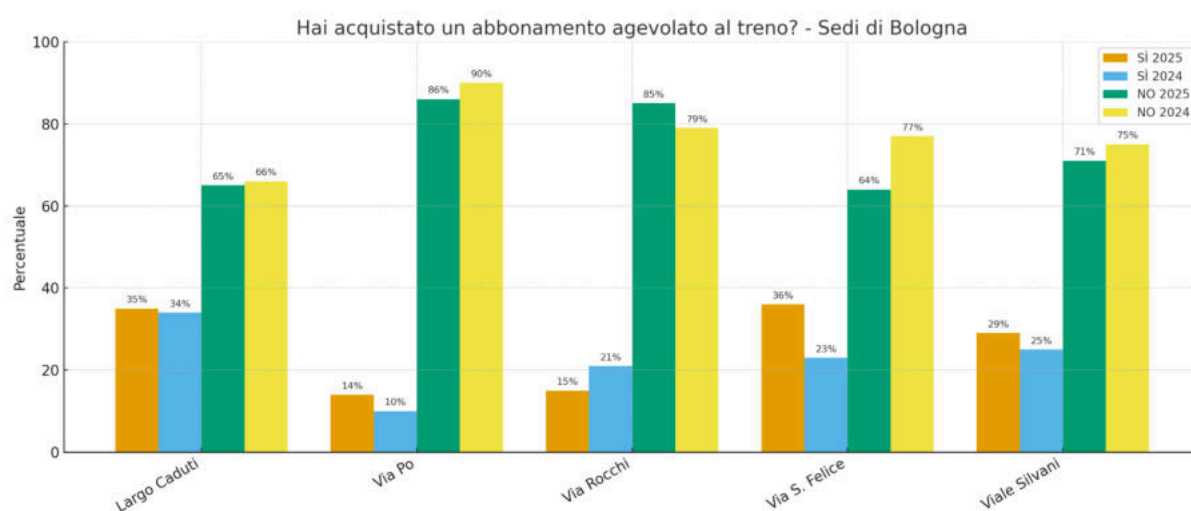
ACQUISTO ABBONAMENTO AGEVOLATO TRENO - Intera Arpae



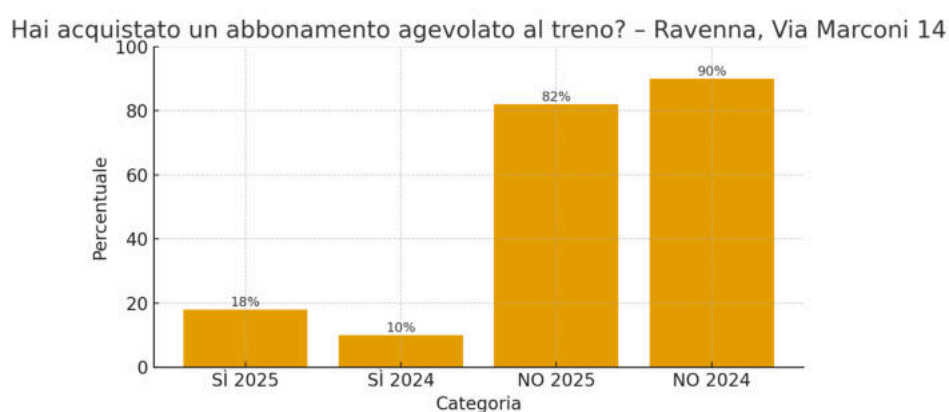
2.16.25 Acquisto dell'abbonamento agevolato al treno: sedi di Bologna città

Dall'esame dei dati relativi all'acquisto dell'abbonamento agevolato al treno da parte del personale delle sedi Arpae di Bologna per gli anni 2024 e 2025, emerge un aumento dell'acquisto del titolo di viaggio in quasi tutte le sedi.

In particolare, le sedi di Largo Caduti del Lavoro e Via San Felice presentano le percentuali più elevate di adesione all'abbonamento (rispettivamente 35% e 36% nel 2025), mostrando un leggero incremento rispetto all'anno precedente. Via Po e Viale Silvani mostrano un incremento del 4% (Via Po dal 10% al 14%, Viale Silvani dal 25% al 29%). Solo presso la sede di Via Rocchi si è registrato un calo dal 21% al 15%.



2.16.26 Acquisto dell'abbonamento agevolato al treno: sede di Ravenna



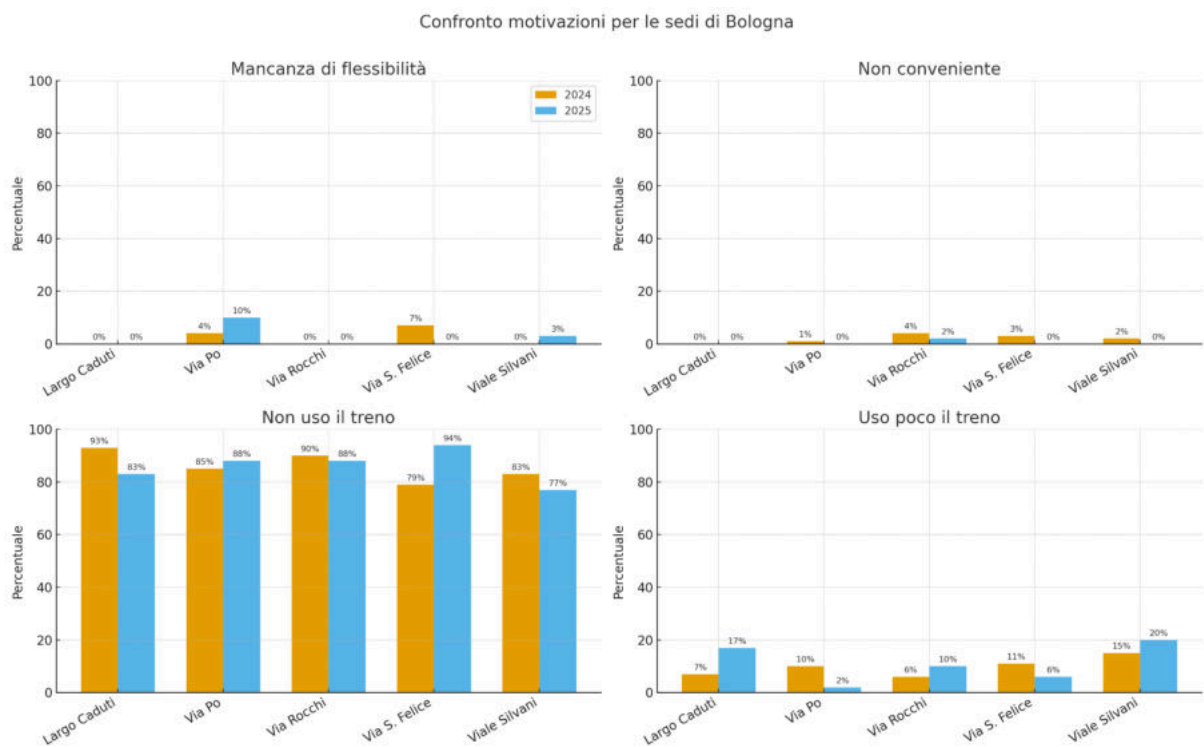
L'adesione cresce di 8 punti percentuali, segnale di una maggiore ricorso del personale a usufruire dell'agevolazione.

2.16.27 Motivazioni al mancato acquisto dell'abbonamento agevolato al Trasporto Pubblico Ferroviario: Sedi di Bologna città

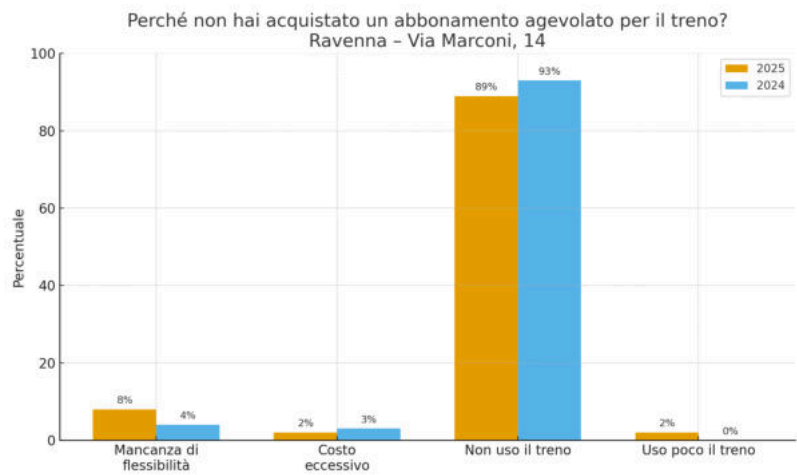
L'esame delle motivazioni dichiarate dal personale delle sedi Arpae di Bologna evidenzia che la ragione largamente prevalente per il mancato acquisto dell'abbonamento agevolato al treno consiste nel **non utilizzo del treno come mezzo di spostamento casa-lavoro**. Le percentuali, infatti, risultano ovunque molto elevate, variando fra 77% e 94% nel 2025 e fra 79% e 93% nel 2024.

Flessibilità e costo dell'abbonamento hanno un impatto **molto marginale**.

Le differenze tra 2024 e 2025 sono contenute e non indicano variazioni significative.



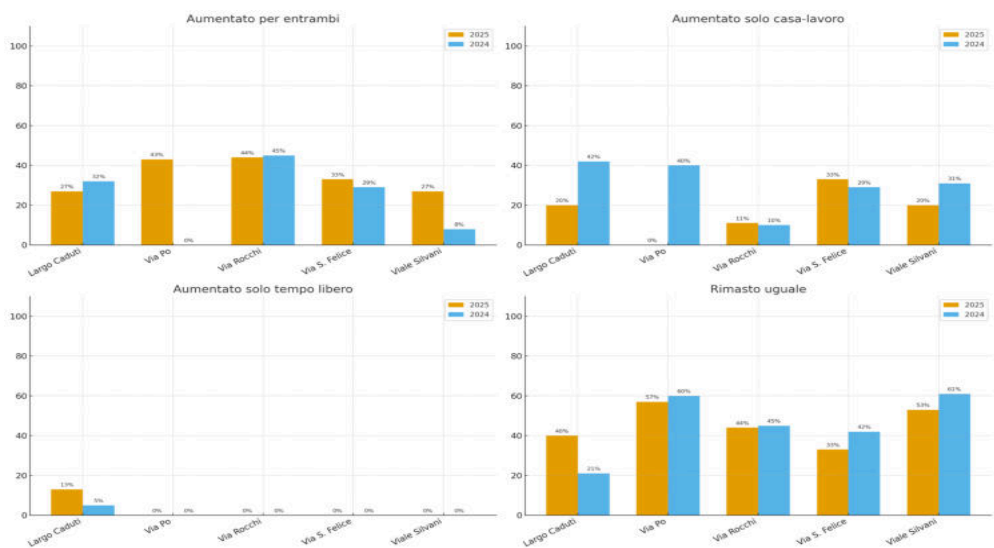
2.16.28 Motivazioni al mancato acquisto dell'abbonamento agevolato al Trasporto Pubblico Ferroviario: Sede di Ravenna



Nella sede di Ravenna, la motivazione dominante per il mancato acquisto dell'abbonamento agevolato al treno è il **non utilizzo del treno per gli spostamenti casa-lavoro**, che raggiunge valori molto elevati sia nel 2025 (89%) sia nel 2024 (93%). Le altre motivazioni risultano marginali: la mancanza di flessibilità e il costo incidono complessivamente meno del 10%, mentre l'uso solo occasionale del treno riguarda una quota minima del personale.

2.16.29 Utilizzo treno dopo l'acquisto dell'abbonamento agevolato: Sedi di Bologna città

Si è chiesto ai dipendenti se dopo l'acquisto dell'abbonamento agevolato, è aumentato l'uso del mezzo ferroviario, sia per gli spostamenti casa-lavoro, sia per il tempo libero.



1. Aumentato per entrambi (casa-lavoro e tempo libero)

Le sedi che registrano un incremento nel 2025 sono Via Po (43% - nel 2024 la percentuale era 0) e Viale Silvani (27% a fronte del 18% nel 2024). Le altre sedi evidenziano scostamenti più limitati.

2. Aumentato solo per gli spostamenti casa-lavoro

La sede di Via San Felice presenta la variazione in aumento più consistente (33% nel 2025). Stabile Via Rocchi (11% 2025, 10% 2024).

Largo Caduti registra una diminuzione rispetto al 2024 (dal 42% al 20%), così come Viale Silvani (dal 31% al 20%). Via Po, al contrario, nel 2025 non presenta aumenti.

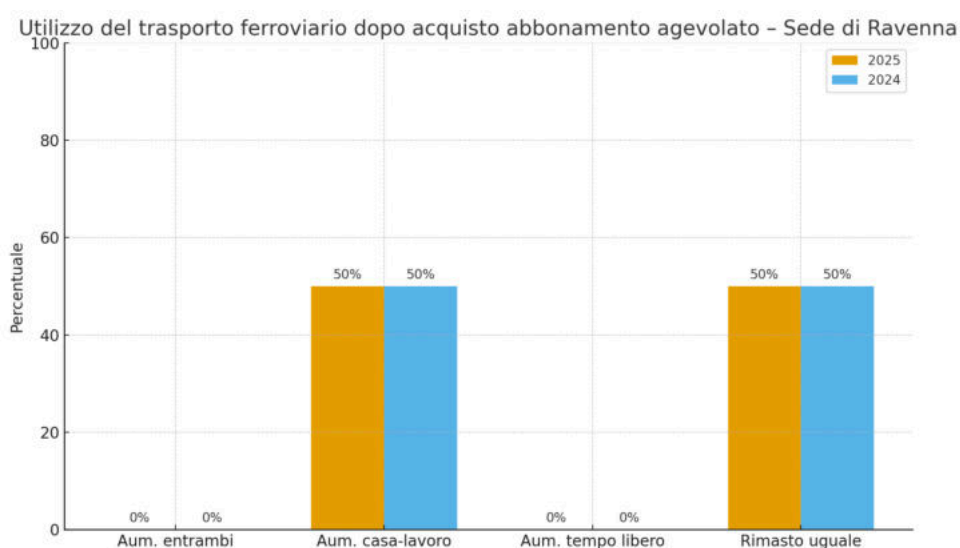
3. Aumentato solo per il tempo libero

L'unico valore significativo è Largo Caduti (13% nel 2025). Le altre sedi non registrano alcun utilizzo in aumento per il solo tempo libero.

4. Rimasto uguale

Variazioni significative nel 2025 si registrano in Largo Caduti (40% nel 2025, 21% nel 2024), San Felice (33% nel 2025, 42% nel 2024) e Viale Silvani (53% nel 2025, 61% nel 2024). Stabili Via Po e via Rocchi.

2.16.30 Utilizzo treno dopo acquisto abbonamento agevolato: Sede di Ravenna

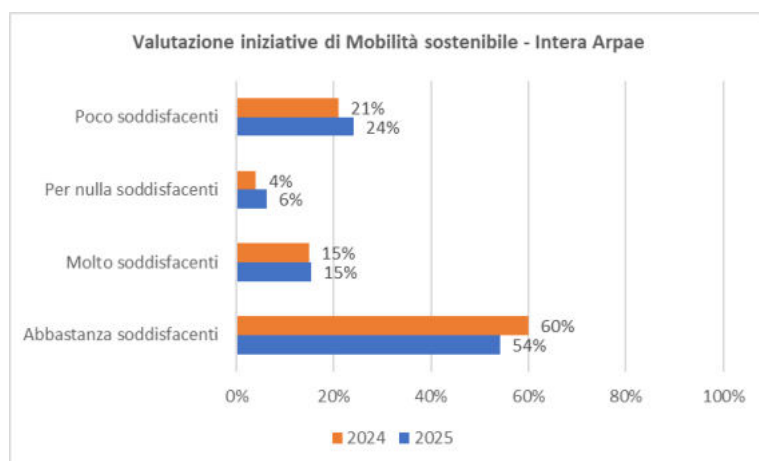


I dati sull'utilizzo del trasporto ferroviario dopo l'acquisto del titolo a prezzo agevolato mostrano una situazione stabile tra il 2024 e il 2025.

2.16.31 Carpooling, Car sharing

Non sono previsti incentivi all'utilizzo del car pooling o sharing in Arpae.

2.17 Valutazione iniziative mobilità sostenibile: Intera Arpae



Il quadro complessivo suggerisce un **lieve peggioramento nella percezione generale di soddisfazione** rispetto alle iniziative di mobilità sostenibile all'interno di Arpae. Sebbene la maggioranza (54% + 15% = 69% nel 2025) continui a considerare le iniziative "almeno abbastanza" soddisfacenti, e il contemporaneo aumento delle percentuali di "Poco soddisfacenti" e "Per nulla soddisfacenti" indicano che una parte dei dipendenti potrebbe aver riscontrato maggiori criticità o un minor beneficio dalle iniziative nel 2025 rispetto al 2024.

Questo potrebbe essere dovuto a diversi fattori, non desumibili dai soli dati presentati, come ad esempio un aumento delle aspettative, oppure a cambiamenti nelle esigenze a seguito di mutate abitudini o necessità di spostamento.

Potrebbero inoltre essere intervenuti cambiamenti nel trasporto pubblico, nel traffico o nelle infrastrutture non legate direttamente alle iniziative Arpae, tali da aver influenzato la percezione.

In conclusione, pur mantenendo una larga maggioranza di opinioni positive, i dati del 2025 invitano a un'analisi più approfondita delle ragioni dietro l'aumento dell'insoddisfazione, al fine di individuare aree di miglioramento per le future iniziative di mobilità sostenibile.

2.17.1 Valutazione iniziative mobilità sostenibile: sedi di Bologna città

Bologna città	Abbastanza soddisfacenti		Molto soddisfacenti		Per nulla soddisfacenti		Poco soddisfacenti	
Valutazione iniziative in tema di mobilità di Arpae	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6	78%	77%	15%	18%	0%	0%	7%	5%
Bologna - Via Po, 5	57%	60%	29%	28%	2%	2%	12%	10%
Bologna - Via Rocchi, 19	50%	61%	23%	25%	5%	0%	22%	14%
Bologna - Via San Felice, 25	60%	51%	16%	26%	0%	3%	24%	20%
Bologna - Viale Silvani 6	54%	56%	12%	21%	6%	0%	29%	23%



Analisi Generale:

Si osserva una tendenza generale di lieve diminuzione o stabilità della soddisfazione complessiva tra il 2024 e il 2025, con un corrispondente aumento delle percentuali di insoddisfazione ("Per nulla soddisfacenti" e "Poco soddisfacenti") in quasi tutte le sedi. La categoria "Molto soddisfacenti" rimane relativamente stabile.

Analisi per Sede:

Bologna - Largo Caduti del Lavoro, 6:

- Soddisfazione alta e stabile: La percentuale di "Abbastanza soddisfacenti" (78%) è la più alta tra le sedi nel 2025 e mostra un lieve aumento rispetto al 2024 (77%). La categoria "Molto soddisfacenti" registra un piccolo calo (dal 18% al 15%).
- Insoddisfazione molto bassa: Le categorie di insoddisfazione ("Per nulla" e "Poco") rimangono a livelli molto bassi (0% e 7% nel 2025), sebbene "Poco soddisfacenti" sia leggermente aumentata.

Questa sede mantiene una percezione molto positiva delle iniziative, evidenziando una buona riuscita delle politiche di mobilità in questa location.

Bologna - Via Po, 5:

- Lieve calo di "Abbastanza soddisfacenti": Si passa dal 60% al 57%.
- Stabilità di "Molto soddisfacenti": Rimane intorno al 28-29%.
- Aumento di "Poco soddisfacenti": Dal 10% al 12%.

La soddisfazione generale è ancora buona, ma si nota una leggera flessione nella percezione di un'adeguata soddisfazione, con un piccolo spostamento verso l'insoddisfazione.

Bologna - Via Rocchi, 19:

- Diminuzione significativa della soddisfazione: La percentuale di "Abbastanza soddisfacenti" scende dal 61% al 50%. Anche "Molto soddisfacenti" cala leggermente (dal 25% al 23%).

- Aumento marcato dell'insoddisfazione: La categoria "Per nulla soddisfacenti" appare (5% nel 2025, contro 0% nel 2024) e "Poco soddisfacenti" aumenta dal 14% al 22%.

Questa sede mostra il peggioramento più evidente nella valutazione. C'è un chiaro aumento dell'insoddisfazione, suggerendo che le iniziative potrebbero aver **incontrato maggiori difficoltà o non essere state percepite come efficaci** quanto prima.

Bologna - Via San Felice, 25:

- Aumento di "Abbastanza soddisfacenti": In controtendenza, passa dal 51% al 60%.
- Calo significativo di "Molto soddisfacenti": Dal 26% al 16%.
- Aumento di "Poco soddisfacenti": Dal 20% al 24%.

La diminuzione delle opinioni "Molto soddisfacenti" viene in parte compensata da un aumento delle "Abbastanza soddisfacenti", ma l'insoddisfazione complessiva ("Poco" + "Per nulla") aumenta. Questo potrebbe indicare che, sebbene più persone trovino le iniziative sufficienti, meno le considerano eccellenti.

Bologna - Viale Silvani 6:

- Diminuzione delle categorie "Abbastanza" e "Molto soddisfacenti": Scendono rispettivamente dal 56% al 54% e dal 21% al 12%.
- Aumento significativo dell'insoddisfazione: "Per nulla soddisfacenti" passa da 0% a 6%, e "Poco soddisfacenti" dal 23% al 29%.

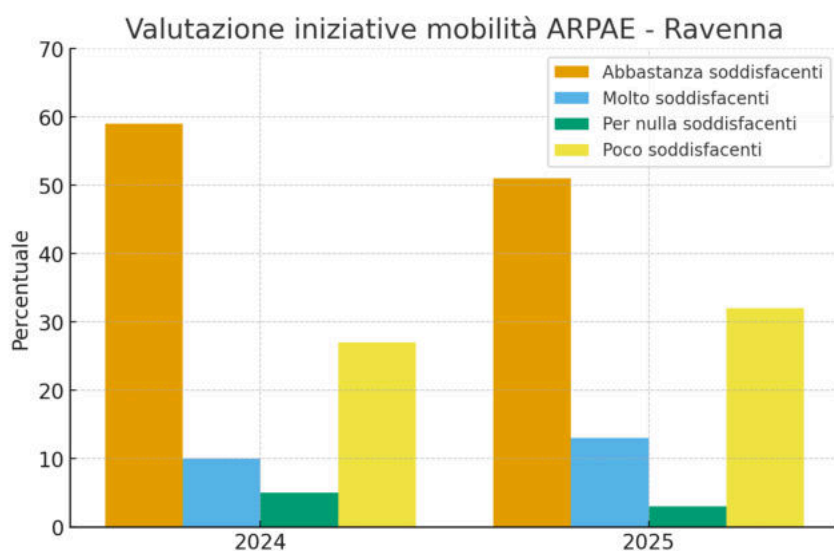
Questa sede mostra un netto calo nella percezione di soddisfazione, con un aumento notevole delle risposte negative. Questo suggerisce che le iniziative di mobilità in questa sede potrebbero aver subito un deterioramento della percezione da parte dei dipendenti.

Conclusioni complessive sulle Sedi di Bologna:

Nel complesso, le sedi di Bologna città presentano un panorama eterogeneo ma con una tendenza prevalente al lieve calo della soddisfazione generale per le iniziative

di mobilità sostenibile tra il 2024 e il 2025. Le sedi di Via Rocchi e Viale Silvani mostrano i segnali più evidenti di un aumento dell'insoddisfazione, mentre Largo Caduti del Lavoro mantiene una valutazione molto positiva. Questo suggerisce la necessità di un'analisi più approfondita a livello locale per comprendere le ragioni specifiche delle flessioni e implementare azioni mirate.

2.17.2 Valutazione iniziative mobilità sostenibile: sede di Ravenna



Tendenze Principali:

- **Aumento** delle risposte **"Molto soddisfacenti"**: In controtendenza, la percentuale di chi considera le iniziative "Molto soddisfacenti" è aumentata dal 10% al 13%.
- Diminuzione delle risposte **"Abbastanza soddisfacenti"**: La percentuale è scesa dal 59% nel 2024 al 51% nel 2025. Questo suggerisce che una parte dei dipendenti che trovava le iniziative mediamente buone, nel 2025 le percepisce in modo meno positivo.
- Aumento dell'insoddisfazione **"Poco soddisfacenti"**: Questa categoria è aumentata dal 27% al 32%.
- Diminuzione dell'insoddisfazione **"Per nulla soddisfacenti"**: La percentuale di chi trova le iniziative "Per nulla soddisfacenti" è diminuita dal 5% al 3%. Sebbene sia un dato positivo, la riduzione è minima e non compensa l'aumento delle "Poco soddisfacenti".

Nel complesso, la sede di Ravenna mostra un **lieve peggioramento nella percezione generale della soddisfazione** per le iniziative di mobilità sostenibile. La diminuzione della categoria "Abbastanza soddisfacenti" e l'aumento della "Poco soddisfacenti" indicano che una parte dei dipendenti è diventata più critica.

Questo potrebbe essere dovuto a diversi fattori, come ad esempio:

- Un aumento delle aspettative dei dipendenti che le iniziative non sono riuscite a soddisfare.
- Problemi specifici nell'implementazione o nella comunicazione delle iniziative nel 2025.
- Cambiamenti nelle condizioni esterne (es. trasporto pubblico, traffico) che rendono le iniziative meno efficaci.

In conclusione, anche la sede di Ravenna necessita di un'analisi più approfondita per comprendere le ragioni del calo nella soddisfazione intermedia e dell'aumento dell'insoddisfazione, al fine di riorientare o migliorare le iniziative di mobilità sostenibile.

3. Azioni future (Parte Progettuale)

Sulla base delle criticità riscontrate nell'analisi dello stato di fatto e delle risposte fornite dai dipendenti, di seguito, si descrivono le iniziative di mobility management valutate come maggiormente efficaci al fine dei benefici conseguibili.

3.1 Misure confermate

- a) Acquisto abbonamenti agevolati al TPL bacini di Bologna e Ferrara;
- b) Acquisto abbonamenti agevolati al TPF regionale;
- c) Bike to work
- d) Smart working

Budget stanziato alla voce di Bilancio *Mob* sost: euro 100.000,00

a) Acquisto abbonamenti al TPL Bacini di Bologna e Ferrara

Nella campagna abbonamenti 2025-2026 gli abbonamenti sono stati acquistati con le seguenti modalità:

- *gruppo di acquisto convenzione Intercent-er*
- *tariffa piena: € 216 per bacino territoriale*
- *tariffa praticata al dipendente: € 60 per bacino territoriale*
- *numero di titoli acquistati dai dipendenti: 259*
- *incentivo Arpae: € 156*

Arpae ha riproposto il progetto di contribuzione riguardante la scontistica sull'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale per l'annualità 2025 - 2026 stanziando a budget la somma di € 74.520,00

b) Acquisto abbonamenti al TPF regionale (Trenitalia - Tper)

Nel corso dell'anno 2025 gli abbonamenti al TPF sono stati acquistati con le seguenti modalità:

- *Convenzione con Trenitalia-Tper (D.D.G. n.69/2025);*
- *abbonamenti acquistati dal 1 gennaio 2025 al 31 dicembre 2025: 95 (+14 abbonamenti rispetto al 2024);*
- *costo sostenuto da Arpae al 31 dicembre 2025: € 9.630,58*

- *costo complessivo abbonamenti tariffa piena: € 48.152,90*
- *costo complessivo ai dipendenti con sconto 20% : € 38.522,32*

Arpae ha rinnovato sino al 31 maggio 2029 la Convenzione con Trenitalia, stanziando per il periodo 1 giugno 2025 - 31 maggio 2029 la somma di € 36.000,00. L'obiettivo consiste nel proseguire nel trend positivo di aumento delle sottoscrizioni, onde ritornare alla sottoscrizione di 100 abbonamenti annuali, corrispondenti circa al 9% degli spostamenti attuati tramite ferrovia.

c) Progetto 'Bike to work'

Con Delibera del Direttore Generale n. 85/2023 è stato disposto il proseguimento del progetto "Bike to work" finalizzato alla promozione dell'uso della bicicletta da parte dei dipendenti Arpae per 36 mesi, dal 1 settembre 2023 al 31 agosto 2026. Di seguito si riporta nel dettaglio l'impiego delle somme stanziare su scala regionale:

- *tracciamento spostamenti tramite app Wecity, costo servizio: € 22.000,00*
- *incentivi stanziati per tragitti casa-lavoro: euro 40.000,00*

Adesioni e incentivi su scala regionale dal 1 gennaio 2025 al 31 agosto 2025:

- *adesioni al progetto: 321 (+ 15 partecipanti rispetto al 2024);*
- *incentivi maturati al 31/08/25: €: 7.945,34; incentivi erogati al 30 giugno 2025: € 5.787,16*

Si riporta il dettaglio degli incentivi per le sedi di Bologna e Ravenna, uniche sedi che rientrano nell'ambito di applicazione del Decreto Interministeriale n. 179/2021, in quanto realtà con più di 100 dipendenti per sede.

Adesioni e incentivi nelle 5 sedi di Bologna dal 1 gennaio 2025 al 31 agosto 2025:

- *adesioni al progetto: 132 dipendenti (+12 partecipanti rispetto al 2024)*
- *incentivi maturati al 31 agosto 2025: € 2.477,81; incentivi erogati al 30 giugno 2025: 1.815,91*

Adesioni e incentivi i nella sede di Ravenna dal 1 gennaio 2025 al 31 agosto 2025:

- *adesioni al progetto: 33 dipendenti (-2 partecipanti rispetto al 2024)*
- *incentivi maturati al 31 agosto 2025: € 928,97; incentivi erogati al 30 giugno 2025: € 675,34*

3.2 Azioni di miglioramento

1. 🇮🇹 Azioni di comunicazione per aumentare il livello di conoscenza e di utilizzo degli abbonamenti agevolati al TPL (trasporto pubblico locale) da parte dei dipendenti.

Azione	Dettaglio
Promozione attiva e ripetuta	Ripetere informazione tramite email, bacheche, onboarding, newsletter
Messaggi chiari e su misura	Spiegare modalità, vantaggi economici e modalità di accesso
Personalizzazione e flessibilità	Offrire soluzioni su misura o integrazioni modali per coprire tragitti non serviti bene
Feedback e comunicazione bidirezionale	Chiedere ai dipendenti le loro esigenze e difficoltà
Monitoraggio dell'uso	Mappare adesioni e gap informativi per intervenire in modo mirato

2. Azioni di comunicazione per aumentare il livello di conoscenza e di utilizzo del BIKE TO WORK

Fase	Azioni principali	Obiettivo
1. Avvio	- E-mail ufficiale a tutti i dipendenti - Pagina intranet dedicata con FAQ e moduli - Poster e infografiche nelle sedi	Creare consapevolezza dell'esistenza del Bike to Work
2. Coinvolgimento	- Organizzazione "Bike Day" con test e info - Campagna social interna (Teams/piattaforme digitali per la collaborazione e la comunicazione aziendale)	Rendere il messaggio attraente e partecipativo
3. Incentivi	- Premi individuali (Rimborsi chilometrici) - Classifiche tra uffici/sedi	Aumentare la motivazione e la partecipazione
4. Monitoraggio e feedback	- Sondaggio di valutazione - Raccolta testimonianze positive - Adeguamento in base ai suggerimenti	Migliorare la comunicazione e l'efficacia

3.3 Azioni implementabili e benefici conseguibili

Le azioni implementabili nel 2026, con le risorse economiche destinate alle iniziative di mobilità sostenibile, quantificate in euro 100.000,00 e sulla base delle risultanze del questionario sottoposto ai dipendenti sono le seguenti:

- contributi per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale;
- contributi per l'acquisto di abbonamenti al trasporto ferroviario;
- incentivi economici all'uso delle bicicletta per effettuare il tragitto casa-lavoro (Bike to work);
- incentivazione all'uso delle biciclette, dotando le sedi di ulteriori rastrelliere da posizionare in aree sicure (autorimesse coperte, aree cortilive recintate di pertinenza, ecc).

Nell'ambito del PSCL è necessario evidenziare i benefici, diretti e indiretti, conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, individuando i vantaggi oltreché per l'ambiente anche per i dipendenti coinvolti, l'azienda e la collettività.

In particolare per i dipendenti di Arpae si potranno evidenziare:

- minori costi di trasporto;
- diminuzione del rischio di incidenti;
- minore stress psicofisico da traffico;
- aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi.

Per l'Agenzia si segnalano quali potenziali benefici:

- riduzione dello stress per i lavoratori con conseguente aumento della produttività;
- rafforzamento dell'immagine aziendale, anche in tema di sensibilità ambientale;
- riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio.

Per la collettività infine:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- benefici in termini di sicurezza;
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto.

3.4 Stima dei benefici ambientali

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; dai risultati del questionario 2025 distribuito ai dipendenti, è emerso infatti che l'auto privata è un mezzo ancora molto utilizzato per raggiungere il posto di lavoro.

I benefici ambientali conseguibili nell'arco di un anno, in termini di riduzione di gas climalteranti (anidride carbonica, CO₂), di gas inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, NO_x) e di materiale particolato con dimensioni inferiori ai 10 micron (PM₁₀), sono stati determinati utilizzando le procedure introdotte dall'Allegato 4 (Metodologia di valutazione dei benefici ambientali) alle *'Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro'*.

Saranno stimati i benefici ambientali conseguenti alla possibile modifica delle abitudini di spostamento con riferimento alle sedi Arpae di Bologna, e di Ravenna.

A Bologna da anni sono attivi accordi con le società del TPL, e il loro andamento è monitorato ogni anno con il PSCL; per la sede di Ravenna il presente elaborato costituisce la seconda indagine relativa agli spostamenti casa - lavoro e alle correlate esigenze di mobilità del personale, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa vigente per le sedi lavorative con più di 100 dipendenti.

Sedi di Bologna

Elaborando le risposte del questionario è emerso che l'auto privata è utilizzata per raggiungere il posto di lavoro con le seguenti percentuali:

- il 58% dei dipendenti della Direzione Generale, che su un totale di 86 persone, restituisce la stima di 50 utilizzatori dell'auto privata;
- l'8% dei dipendenti della Direzione Tecnica, che su un totale di 75 persone, restituisce la stima di 6 utilizzatori dell'auto privata;
- il 27% per i dipendenti dell'APA Metropolitana/Laboratorio, che su un totale di 108 persone restituisce la stima di 29 utilizzatori dell'auto privata;
- il 0% dei dipendenti del SAC, che su un totale di 46 persone, restituisce la stima di 0 utilizzatori dell'auto privata;
- il 33% dei dipendenti del SIMC, che su un totale di 93 persone, restituisce la stima di 31 utilizzatori dell'auto privata.

Sulla base delle risposte riguardo la propensione al cambiamento, è possibile stimare i benefici ambientali ottenibili in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera grazie alle azioni implementabili, utilizzando le seguenti relazioni:

$$\Delta Emi_{inq} = (\Delta km_{auto} * Fe_{inq} * Op) / 1000$$

dove:

- $\Delta km_{auto} = (Ut / \delta) * L$ = riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura
- Ut = numero dipendenti sottratti all'auto
- δ = tasso medio di occupazione (fissato pari a 1,2)

- L = percorrenza media giornaliera (A/R) evitata
- Op = numero giorni di operatività
- Fe_{Inq} = fattori di emissione medi

Il numero di dipendenti sottratti all'uso di autoveicoli Ut è determinato moltiplicando, di volta in volta, il numero di utilizzatori dell'auto privata per la percentuale di dipendenti che hanno dichiarato di essere interessati alla misura oggetto di analisi.

La percorrenza media giornaliera L (A/R) è stata determinata mediando le distanze casa-lavoro dichiarate nel questionario da tutti coloro che hanno risposto. Di seguito si riportano i risultati ottenuti:

- $L (DG) = 19,61 \text{ km}$
- $L (DT) = 19,5 \text{ km}$
- $L (APAM/Lab) = 11,15 \text{ km}$
- $L (SAC) = 19,96 \text{ km}$
- $L (SIMC) = 26,65 \text{ km}$

Il numero di giorni di operatività Op , per le diverse sedi Arpae di Bologna, è stato calcolato come differenza tra il numero di giorni lavorati per ogni anno dal lavoratore italiano medio, che statisticamente equivale a 220, e il numero di giorni all'anno che gli utenti lavorano in smart working dalla propria abitazione (sulla base delle risposte date al questionario). Di seguito si riportano i valori di Op calcolati:

- $Op (DG) = 147 \text{ gg}$
- $Op (DT) = 145 \text{ gg}$
- $Op (APAM/Lab) = 173 \text{ gg}$
- $Op (SAC) = 156 \text{ gg}$
- $Op (SIMC) = 157 \text{ gg}$

Infine sono stati utilizzati i fattori di emissioni medi resi disponibili da ISPRA (banca dati di ISPRA):

- Fattore di emissione medio $NO_x = 0,453 \text{ g/km}$
- Fattore di emissione medio $PM_{10} = 0,047 \text{ g/km}$

- Fattore di emissione medio CO₂ = 232,9 g/km

3.4.1 Incentivo all'uso del TPL (tariffe agevolate)- Bologna - stima benefici

Nel presente paragrafo si valuteranno i benefici ambientali conseguibili rinnovando le convenzioni con il trasporto pubblico locale.

Dalle risposte al questionario fornite dai dipendenti di tutte le sedi Arpae di Bologna è emerso che:

- Il 28% dei dipendenti della sede di via Po (DG), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando il trasporto pubblico; di questi, il 29% giudica incentivanti le agevolazioni tariffarie;
- Il 14% dei dipendenti della sede di Largo Caduti del Lavoro (DT), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando il trasporto pubblico; di questi, il 0% giudica incentivanti le agevolazioni tariffarie;
- Il 15% dei dipendenti della sede di via Rocchi (APAM/Lab), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando il trasporto pubblico; di questi, il 0% giudica incentivanti le agevolazioni tariffarie;
- Il 39% dei dipendenti della sede di viale Silvani (SIMC), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando il trasporto pubblico; di questi, il 14% giudica incentivanti le agevolazioni tariffarie.

Nell'ipotesi in cui tali dipendenti scegliessero di sfruttare le convenzioni Arpae per il trasporto pubblico, che prevedono agevolazioni sulle tariffe, sarebbe possibile ridurre le emissioni climalteranti delle quantità di seguito calcolate:

Direzione Generale

DG					
Ut	=	4	persone		
L	=	19,61	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	95,3	km
Op	=	147	gg		
FeCO ₂	=	232,9	g/km		
FePM ₁₀	=	0,047	g/km		
FeNO _x	=	0,453	g/km		
ΔEmiCO_2	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	3263	kg/anno
ΔEmiPM_{10}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	0,66	kg/anno
ΔEmiNO_x	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	6,35	kg/anno

Servizio Idro - Meteo Clima

SIMC					
Ut	=	2	persone		
L	=	26,65	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	53,6	km
Op	=	157	gg		
FeCO ₂	=	232,9	g/km		
FePM ₁₀	=	0,047	g/km		
FeNO _x	=	0,453	g/km		
ΔEmiCO_2	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	1959	kg/anno
ΔEmiPM_{10}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	0,40	kg/anno
ΔEmiNO_x	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	3,81	kg/anno

3.4.2 Incentivo all'uso della mobilità ciclabile- Bologna - stima benefici

Nel presente paragrafo si valuteranno i benefici ambientali conseguibili con le incentivazioni all'uso della bicicletta. Dalle risposte al questionario fornite dai dipendenti di tutte le sedi Arpae di Bologna è emerso che:

- Il 20% dei dipendenti della sede di via Po (DG), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando la bicicletta; di questi, il 24% giudica incentivante il contributo alla mobilità ciclabile (Bike to work);
- Il 29% dei dipendenti della sede di Largo Caduti del Lavoro (DT), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando la bicicletta; di questi, il 10% giudica incentivante il contributo alla mobilità ciclabile (Bike to work);
- Il 22% dei dipendenti della sede di via Rocchi (APAM/Lab), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando la bicicletta; di questi, il 19% giudica incentivante il contributo alla mobilità ciclabile (Bike to work);
- Il 67% dei dipendenti della sede di viale Silvani (SIMC), che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro, sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando la bicicletta; di questi, il 36% giudica incentivante il contributo alla mobilità ciclabile (Bike to work).

Nell'ipotesi in cui tali dipendenti scegliessero di aderire all'iniziativa del 'Bike to work' scegliendo come mezzo abituale per recarsi al lavoro la bicicletta, sarebbe possibile ridurre le emissioni climalteranti delle quantità di seguito calcolate. Nel caso specifico è stata considerata una percorrenza media giornaliera (A/R) pari a 12 km, distanza media casa-lavoro-casa risultata dalle analisi statistiche del Bike to work.

Direzione Generale

DG					
Ut	=	2	persone		
L	=	12	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	34,5	km
Op	=	147	gg		
FeCO ₂	=	232,9	g/km		
FePM ₁₀	=	0,047	g/km		
FeNO _x	=	0,453	g/km		
ΔE_{miCO_2}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	1180	kg/anno
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}}$	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	0,24	kg/anno
ΔE_{miNO_x}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	2,30	kg/anno

Direzione Tecnica

DT					
Ut	=	0	persone		
L	=	12	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	0,0	km
Op	=	145	gg		
FeCO ₂	=	232,9	g/km		
FePM ₁₀	=	0,047	g/km		
FeNO _x	=	0,453	g/km		
ΔE_{miCO_2}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	0	kg/anno
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}}$	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	0,00	kg/anno
ΔE_{miNO_x}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	0,00	kg/anno

Apam/Lab

APAM/Lab					
Ut	=	1	persone		
L	=	12	km		
Δk_{mauto}	=	$U_t * \delta * L$	=	17,6	km
Op	=	173	gg		
FeCO ₂	=	232,9	g/km		
FePM ₁₀	=	0,047	g/km		
FeNO _x	=	0,453	g/km		
ΔE_{miCO_2}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	707	kg/anno
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}}$	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	0,14	kg/anno
ΔE_{miNO_x}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	1,38	kg/anno

Servizio Idro - Meteo Clima

SIMC					
Ut	=	7	persone		
L	=	12	km		
Δk_{mauto}	=	$U_t * \delta * L$	=	106,6	km
Op	=	157	gg		
FeCO ₂	=	232,9	g/km		
FePM ₁₀	=	0,047	g/km		
FeNO _x	=	0,453	g/km		
ΔE_{miCO_2}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	3898	kg/anno
$\Delta E_{\text{miPM}_{10}}$	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	0,79	kg/anno
ΔE_{miNO_x}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	7,58	kg/anno

3.4.3 Riduzione della domanda di mobilità (SW): Bologna - stima benefici

Nel presente paragrafo si valuteranno i benefici ambientali conseguibili grazie ai giorni lavorati da casa in smart working dai dipendenti delle sedi Arpae di Bologna, che abitualmente utilizzano l'auto per raggiungere il posto di lavoro (sulla base delle risposte date al questionario):

- in DG il 98% di chi utilizza l'auto per spostamenti casa-lavoro svolge lo smart working presso la propria abitazione e la media annua dei giorni in regime di smart è di 73 gg;
- in DT il 95% di chi utilizza l'auto per spostamenti casa-lavoro svolge lo smart working presso la propria abitazione e la media annua dei giorni in regime di smart è di 75 gg;
- nell'APAM/Lab il 98% di chi utilizza l'auto per spostamenti casa-lavoro svolge lo smart working presso la propria abitazione e la media annua dei giorni in regime di smart è di 47 gg;
- al SIMC l'83% di chi utilizza l'auto per spostamenti casa-lavoro svolge lo smartworking presso la propria abitazione e la media annua dei giorni in regime di smart è di 63 gg.

Direzione Generale

DG					
Ut	=	49	persone		
L	=	19,61	km		
$\Delta kmauto$	=	$Ut * \delta * L$	=	1150,3	km
Op	=	73	gg		
$FeCO_2$	=	232,9	g/km		
$FePM_{10}$	=	0,047	g/km		
$FeNO_x$	=	0,453	g/km		
$\Delta EmiCO_2$	=	$(\Delta kmauto * FeCO_2 * Op) / 1000$	=	19557	kg/anno
$\Delta EmiPM_{10}$	=	$(\Delta kmauto * FePM_{10} * Op) / 1000$	=	3,95	kg/anno
$\Delta EmiNO_x$	=	$(\Delta kmauto * FeNO_x * Op) / 1000$	=	38,04	kg/anno

Direzione Tecnica

DT					
Ut	=	6	persone		
L	=	19,5	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	133,4	km
Op	=	75	gg		
FeCO2	=	232,9	g/km		
FePM10	=	0,047	g/km		
FeNOx	=	0,453	g/km		
ΔE_{miCO2}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FeCO2 * Op) / 1000$	=	2330	kg/anno
ΔE_{miPM10}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FePM10 * Op) / 1000$	=	0,47	kg/anno
ΔE_{miNOx}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FeNOx * Op) / 1000$	=	4,53	kg/anno

Apam/Lab

APAM/Lab					
Ut	=	29	persone		
L	=	11,15	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	382,4	km
Op	=	47	gg		
FeCO2	=	232,9	g/km		
FePM10	=	0,047	g/km		
FeNOx	=	0,453	g/km		
ΔE_{miCO2}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FeCO2 * Op) / 1000$	=	4185	kg/anno
ΔE_{miPM10}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FePM10 * Op) / 1000$	=	0,84	kg/anno
ΔE_{miNOx}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FeNOx * Op) / 1000$	=	8,14	kg/anno

SIMC					
U_t	=	25	persone		
L	=	26,65	km		
Δk_{mauto}	=	$U_t * \delta * L$	=	814,6	km
Op	=	63	gg		
$FeCO_2$	=	232,9	g/km		
$FePM_{10}$	=	0,047	g/km		
$FeNO_x$	=	0,453	g/km		
$\Delta E_{mi}CO_2$	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FeCO_2 * Op) / 1000$	=	11953	kg/anno
$\Delta E_{mi}PM_{10}$	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FePM_{10} * Op) / 1000$	=	2,41	kg/anno
$\Delta E_{mi}NO_x$	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * FeNO_x * Op) / 1000$	=	23,25	kg/anno

RIEPILOGO BENEFICI AMBIENTALI				
AZIONE	SEDE	CO2 [kg/anno]	PM10 [kg/anno]	NOx [kg/anno]
Rinnovo convenzioni col trasporto pubblico locale	DG	3.263	0,66	6,35
	DT	0	0,00	0,00
	APAM/Lab	0	0,00	0,00
	SAC	0	0,00	0,00
	SIMC	1.959	0,40	3,81
Incentivi Bike To Work	DG	1.180	0,24	2,30
	DT	0	0,00	0,00
	APAM/Lab	707	0,14	1,38
	SAC	0	0,00	0,00
	SIMC	3.898	0,79	7,58
Smart working come misura strutturale	DG	19.557	3,95	38,04
	DT	2.330	0,47	4,53
	APAM/Lab	4.185	0,84	8,14
	SAC	0	0,00	0,00
	SIMC	11.953	2,41	23,25
TOTALE		49.032,70	9,89	95,37

3.4.4 Incentivo all'uso della mobilità sostenibile (TPL, BTW, SW) - Sede di Ravenna

Con l'apertura della nuova sede di Ravenna, che accoglie anche i dipendenti precedentemente collocati presso i Distretti di Lugo e Faenza, il personale in servizio raggiunge le 119 unità.

La nuova sede è raggiunta dalle linee del TPL di Ravenna (START) e dalla linea 296 TPER (Bacino di Bologna) che raggiunge l'Ospedale Santa Maria delle Croci.

Nel presente paragrafo si valuteranno i benefici ambientali conseguibili qualora fosse possibile stipulare una Convenzione con l'azienda di Trasporto Pubblico Locale.

L'auto privata è utilizzata per raggiungere il posto di lavoro dal 61% dei dipendenti, che su un totale di 119 dipendenti restituisce la stima di 73 utilizzatori dell'auto.

La percorrenza media giornaliera L (A/R) è stata determinata mediando le distanze casa - lavoro dichiarate nel questionario da tutti coloro che hanno risposto. Il risultato ottenuto è stato il seguente:

$$- L(RA) = 16,1 \text{ km}$$

Il numero di giorni di operatività Op è stato calcolato come differenza tra il numero di giorni lavorati per ogni anno dal lavoratore italiano medio, che statisticamente equivale a 220, e il numero di giorni all'anno che gli utenti lavorano in smart working dalla propria abitazione (sulla base delle risposte date al questionario). Il valore di Op risultante è il seguente:

$$- Op(RA) = 164 \text{ gg}$$

Dalle risposte al questionario fornite dai dipendenti della nuova sede di Ravenna il 24% dei dipendenti della sede che utilizza l'auto privata per recarsi al lavoro sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa-lavoro utilizzando il trasporto pubblico; di questi, il 36% giudica incentivanti le agevolazioni tariffarie.

Nell'ipotesi in cui fossero disponibili Convenzioni con tariffe agevolate per il trasporto pubblico, sarebbe possibile ridurre le emissioni climalteranti delle quantità di seguito calcolate.

Trasporto pubblico

RA					
Ut	=	6	persone		
L	=	16,1	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	121,2	km
Op	=	164	gg		
FeCO ₂	=	234,7	g/km		
FePM ₁₀	=	0,036	g/km		
FeNO _x	=	0,369	g/km		
ΔEmiCO_2	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	4664	kg/anno
ΔEmiPM_{10}	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	0,72	kg/anno
ΔEmiNO_x	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	7,33	kg/anno

BIKE TO WORK

I benefici ambientali conseguibili con le incentivazioni all'uso della bicicletta emersi dalle risultanze del questionario somministrato ai dipendenti della sede di Ravenna sono i seguenti:

- il 67% di coloro che utilizzano l'auto privata per recarsi al lavoro sarebbe disponibile ad effettuare gli spostamenti casa - lavoro tramite bicicletta e di questi il 53% giudica incentivante il contributo alla mobilità ciclabile (Bike to Work).

Nell'ipotesi in cui i dipendenti scegliessero di aderire all'iniziativa del "Bike To Work" scegliendo come mezzo abituale per recarsi al lavoro la bicicletta, sarebbe possibile ridurre le emissioni climalteranti delle quantità di seguito calcolate. Nel caso della sede di Ravenna è stata considerata una percorrenza media giornaliera (A/R) pari a 10 km, distanza media casa - lavoro - casa risultata dalle analisi statistiche del Bike To Work.

RA					
Ut	=	26	persone		
L	=	10	km		
Δk_{mauto}	=	$Ut * \delta * L$	=	309,3	km
Op	=	164	gg		

FeCO ₂	=	234,7	g/km		
FePM ₁₀	=	0,036	g/km		
FeNO _x	=	0,369	g/km		
ΔEmiCO ₂	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	11906	kg/anno
ΔEmiPM ₁₀	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	1,83	kg/anno
	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	18,72	kg/anno

Smart Working

Di seguito sono rappresentati i benefici ambientali conseguibili grazie ai giorni lavorati da casa in smart working dai dipendenti in servizio presso la sede di Ravenna che abitualmente utilizzano l'auto per raggiungere il posto di lavoro (sulla base delle risposte date al questionario).

Il 92% di coloro che utilizzano l'auto per spostamenti casa - lavoro svolge lo smart working presso la propria abitazione. La media annua dei giorni in regime di smart è di 56 gg.

RA						DT
Ut	=	67	person e			Ut
L	=	16,1	km			L
Δkmauto	=	$Ut * \delta * L$	=	1290,2	km	Δkmauto
Op	=	56	gg			Op
FeCO ₂	=	234,7	g/km			FeCO ₂
FePM ₁₀	=	0,036	g/km			FePM ₁₀
FeNO _x	=	0,369	g/km			FeNO _x
ΔEmiCO ₂	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeCO}_2 * \text{Op}) / 1000$	=	16958	kg/anno	ΔEmiCO ₂
ΔEmiPM ₁₀	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FePM}_{10} * \text{Op}) / 1000$	=	2,60	kg/anno	ΔEmiPM ₁₀
ΔEmiNO _x	=	$(\Delta k_{\text{mauto}} * \text{FeNO}_x * \text{Op}) / 1000$	=	26,66	kg/anno	ΔEmiNO _x

RIEPILOGO BENEFICI AMBIENTALI - sede RAVENNA				
AZIONE	SEDE	CO2 [kg/anno]	PM10 [kg/anno]	NOx [kg/anno]
Rinnovo convenzioni col trasporto pubblico locale e ferroviario	RA	4.664	0,72	7,33
Incentivi Bike To Work	RA	11.906	1,83	18,72
Smart working come misura strutturale	RA	16.958	2,60	26,66
	TOTALE	33.527,88	5,14	52,71