

CAMB/2014/48 del 20 ottobre 2014

CONSIGLIO D'AMBITO

Oggetto: Piano degli spostamenti casa – lavoro (mobilità sostenibile). Approvazione.

Il Presidente
f.to Virginio Merola

parere di regolarità tecnica
Il Direttore
f.to Ing. Vito Belladonna

parere di regolarità contabile
Il Direttore
f.to Ing. Vito Belladonna

CAMB/2014/48

CONSIGLIO D'AMBITO

L'anno 2014 il giorno 20 del mese di ottobre presso la sala riunioni della sede ATERSIR in v.le Aldo Moro n. 64 a Bologna, si è riunito il Consiglio d'Ambito, convocato con lettera AT/2014/6652 del 17 ottobre 2014. Sono presenti i Sigg. ri:

N.		ENTE		P/A
1	Alberto Bellini	Comune di Forlì	FC	Assessore P
2	Giancarlo Castellani	Comune di Fidenza	PR	Assessore P
3	Stefano Reggianini	Comune di Castelfranco E.	MO	Sindaco A
4	Claudio Casadio	Provincia di Ravenna	RA	Presidente A
5	Paolo Dosi	Comune di Piacenza	PC	Sindaco P
6	Stefano Giannini	Comune di Misano A.	RN	Sindaco P
7	Mirko Tutino	Comune di Reggio Emilia	RE	Assessore P
8	Virginio Merola	Comune di Bologna	BO	Sindaco P
9	Tiziano Tagliani	Comune di Ferrara	FE	Sindaco P

Il Presidente Merola dichiara aperta la seduta ed invita il Consiglio a deliberare sul seguente ordine del giorno

Oggetto: Piano degli spostamenti casa – lavoro (mobilità sostenibile). Approvazione.

Vista la L.R. 23/12/2011, n. 23 recante “Norme di organizzazione territoriale delle funzioni relative ai servizi pubblici locali dell’ambiente” che, con decorrenza 1° gennaio 2012:

- istituisce l’Agenzia territoriale dell’Emilia-Romagna per i servizi idrici e rifiuti (ATERSIR), alla quale partecipano obbligatoriamente tutti i Comuni e le Province della regione, per l’esercizio associato delle funzioni pubbliche relative al servizio idrico integrato e al servizio di gestione dei rifiuti urbani,
- stabilisce la soppressione e la messa in liquidazione delle forme di cooperazione di cui all’art. 30 della L.R. 30/6/2008, n. 10 (ex Autorità d’Ambito provinciali), disponendo il subentro di ATERSIR in tutti i rapporti giuridici dalle stesse instaurati,

preso atto che il Consiglio d’Ambito, con deliberazione n. 12 del 24 aprile 2013, relativo all’approvazione del macro organigramma e della dotazione organica dell’ente, ha previsto, oltre alla sede centrale di Bologna, n. 2 articolazioni territoriali:

- “Emilia Ovest”, con funzioni di presidio dei territori provinciali di Piacenza, Parma e Reggio Emilia, con sede operativa a Piacenza, Via Taverna 74/A;
- “Romagna”, con funzioni di presidio dei territori provinciali di Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini con sede operativa a Forlì, presso i locali dell’ex ATO siti in Forlì – Piazza Morgagni n. 2;

visto l'art 3 del decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente recante “*mobilità sostenibile nelle aree urbane*” ed in particolare:

- il comma 1 secondo cui gli enti pubblici adottano il piano degli spostamenti casa-lavoro finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico, individuando altresì un responsabile della mobilità aziendale;
- il comma 2 che prevede che il piano venga trasmesso al Comune entro il 31 dicembre, ai fini dell'approvazione e della stipula con l'ente proponente di accordi per l'applicazione delle misure previste nel piano medesimo;

considerato che la predisposizione del piano è obbligatoria per gli enti con più di 300 dipendenti, ma che può esserne opportuna l'adozione anche per quelli con un numero inferiore, in particolare al fine della partecipazione a convenzioni/accordi per la promozione del trasporto pubblico;

considerato in particolare che l'Agenzia è caratterizzata da un “tasso di pendolarismo” del 70% con un utilizzo da parte dei dipendenti di diversi mezzi pubblici per raggiungere il luogo di lavoro, con conseguente allungamento del tempo di spostamento casa - lavoro, della distanza percorsa e del disagio;

valutato che, come previsto dal comma 1 succitato, nell'ambito della mobilità sostenibile oltre alla previsione di misure economiche volte ad incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico (treno e/o bus) e la mobilità collettiva (carpooling) rientrano anche azioni volte alla diminuzione degli spostamenti con conseguente riduzione delle emissioni e decongestionamento del traffico;

precisato che, al fine di predisporre il piano degli spostamenti casa – lavoro, è stato somministrato al personale in servizio, con qualsiasi tipologia di rapporto di lavoro, un questionario di ricognizione delle criticità con indicatori di sintesi;

ritenuto pertanto di predisporre il piano di mobilità, per prevedere specifiche misure a salvaguardia della mobilità sostenibile e del benessere del personale, che tenga conto delle criticità rilevate e suggerisca azioni concrete da attivare nel breve periodo;

considerato infine che:

- Intercent - ER e TPER S.p.A. (azienda a totale partecipazione pubblica di gestione del trasporto pubblico locale) hanno stipulato una convenzione finalizzata alla promozione dell'utilizzo del mezzo pubblico ed alla soddisfazione delle esigenze di mobilità sistematica dei dipendenti della Regione Emilia Romagna, di ERGO, di ARPA, di ENEA, di ERVET e di Lepida S.p.A.;
- l'ATERSIR, TPER ed Intercent-ER hanno raggiunto l'accordo per l'aggregazione dell'Agenzia alla convenzione suddetta, con la previsione di acquisto di 18 abbonamenti annuali;
- che l'Agenzia altresì intende stipulare anche con Trenitalia una convenzione specifica per l'acquisto a prezzo scontato di abbonamenti annuali;

visto il Bilancio di previsione 2014 approvato con deliberazione del Consiglio d'Ambito n. 39 del 30 dicembre 2013 e s.m.i.;

visti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica e contabile, ai sensi dell'art. 49 comma 1, del D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.;

dato atto che il verbale della seduta è depositato agli atti.

a voti unanimi resi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare, il Piano degli spostamenti casa - lavoro, allegato quale parte integrante e sostanziale al presente atto;
2. di porre in essere, al fine di ridurre l'impatto ambientale generato dalle emissioni per lo spostamento casa – lavoro migliorando le conoscenze sulla mobilità sostenibile dei propri dipendenti e collaboratori per ottimizzarne le scelte individuali, oltre che per migliorarne il benessere e la qualità lavorativa, le seguenti misure:
 - ricercare la sede di lavoro nei pressi delle stazioni principali dei mezzi pubblici riducendo l'utilizzo di combinazioni di più mezzi, diminuendo gli spostamenti e rendendo più competitivo l'uso di mezzi pubblici rispetto a quello privato;
 - promuovere l'eventuale stipulazione di convenzioni di avvalimento di uffici e servizi degli enti locali per l'espletamento di proprie funzioni ed attività ai sensi dell'art.4 comma 5 della LR 23/2011;
 - mettere in atto politiche di benefici economici a favore di chi utilizza il mezzo pubblico, incentivandone l'uso rispetto al mezzo privato e, se possibile, a favore di chi partecipa a forme di trasporto di gruppo, incentivandone l'adozione rispetto all'uso individuale;
3. di prevedere sin da subito la stipulazione di apposita convenzione con Trenitalia e la partecipazione al gruppo Intercent - ER per l'acquisto di abbonamenti TPER, stanziando specifiche risorse a copertura dei 2/3 del costo annuale per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico ed eventualmente il carpooling.
4. di trasmettere il presente provvedimento agli uffici di competenza per gli adempimenti connessi e conseguenti.

PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

1. L'AGENZIA

ATERSIR è stata istituita a far data dal 1 Gennaio 2012 con la Legge Regionale 23/2011 per lo svolgimento in forma associata delle funzioni relative al Servizio Idrico Integrato e del Servizio di Gestione dei Rifiuti Urbani già esercitate dalle precedenti Autorità di Ambito Territoriali poste in liquidazione dalla data medesima.

Per effetto del riassetto istituzionale derivante dalla Legge Regionale 23/2011, il personale dipendente delle sopresse ATO provinciali è stato trasferito alla nuova Agenzia, ai sensi dell'art. 31 del d.lgs. 165/2001. L'Agenzia ha sede principale a Bologna e due presidi territoriali a Piacenza e Forlì; ciò ha comportato disagi significativi per il personale che, nella maggioranza dei casi, ha è stato assegnato a Bologna, lontano dalla propria residenza/domicilio con spostamenti quotidiani per raggiungere il luogo di lavoro.

Un'ulteriore conseguenza del nuovo assetto è stata la forte mobilità del personale (14 unità) in precedenza alle dipendenze delle sopresse Autorità provinciali, favorita dai processi di trasferimento agevolati previsti dall'art. 21 comma 8 della L.R. 23/2011.

Il nuovo assetto organizzativo ha comportato la ridefinizione delle competenze, l'aumento dei carichi di lavoro e un forte sottodimensionamento complessivo della struttura. Le prime misure organizzative hanno previsto l'acquisizione di personale in comando e l'attivazione di rapporti di lavoro subordinato a tempo determinato e di collaborazione coordinata e continuativa, nonché l'implementazione di processi finalizzati all'omogeneizzazione delle metodologie di lavoro e delle discipline di funzionamento.

2. METODOLOGIA

Per predisporre un piano degli spostamenti casa-lavoro-casa che sia uno strumento non solo indicativo dei principi che si intendono perseguire, ma anche un documento contenente misure concrete che attraverso il modello organizzativo dell'ente possano efficacemente migliorare la mobilità del territorio, oltretutto il benessere del personale si è proceduto nel modo seguente:

1. Somministrazione di un questionario al personale;
2. Rilevazione delle criticità con indicatori sintetici - statistiche;
3. Predisposizione delle azioni.

L'indagine preliminare ha consentito la ricognizione di dati oggettivi, quali l'orario di lavoro e il tipo di mezzo utilizzato, e di valutare le opinioni dei dipendenti sui servizi di trasporto utilizzati e la disponibilità verso eventuali modalità alternative.

Il questionario somministrato ha riguardato le seguenti informazioni:

- Dati del dipendente (fascia di età – sede di lavoro – comune di residenza)
- Orari di lavoro
- Spostamento casa-lavoro (mezzi utilizzati)
- Spostamenti di lavoro
- Informazioni utili sullo spostamento
- Giudizio sulla qualità dei servizi di Trasporto Pubblico
- Alternative di trasporto

La compilazione del questionario è avvenuta tramite compilazione di apposito foglio excell.

L'adesione all'indagine da parte dei dipendenti è stata completa, probabilmente per le dimensioni ridotte dell'Ente; i questionari validi e correttamente compilati sono stati 25 su una base possibile di 28 unità al 30 settembre 2014. Sono stati preventivamente esclusi dalla compilazione 3 unità (una in malattia, una in maternità, una prossima al pensionamento).

3. ANALISI DEL CAMPIONE

L'indagine ha coinvolto i lavoratori di ATERSIR assegnati alle sedi dislocate nel territorio regionale, più precisamente 21 intervistati assegnati alla sede di Bologna, 1 alla sede di Forlì e 3 a quella di Piacenza. Il campione di intervistati è risultato composto da 14 uomini e 11 donne. Rispetto alla tipologia contrattuale risulta composto nel modo seguente:

Tipologia contrattuale	n. intervistati
Dipendente Tempo Indeterminato	11
Dipendente Tempo determinato	6
COCOCO	4
Comando da altro Ente	4

La stratificazione in funzione dell'età è la seguente:

Fascia di età	n. intervistati
26 - 34	1
35 - 44	9
45 - 64	15
oltre 64	0

4. LO SPOSTAMENTO CASA - LAVORO

4.1 Sede di lavoro e comune di residenza

Dei 21 lavoratori assegnati alla sede di Bologna, solo 5 sono residenti nel medesimo comune e addirittura solo 9 nella stessa provincia; i rimanenti 12 raggiungono il luogo di lavoro con significativi spostamenti. Anche il dipendente assegnato alla sede di Forlì risulta residente in un comune diverso. Diversamente per la sede di Piacenza i tre lavoratori assegnati sono tutti residenti nella città stessa. Considerando come "pendolare" un lavoratore che ha domicilio in un comune diverso rispetto a quello della sede di lavoro, ATERSIR è un ente costituito per circa il 70% da lavoratori pendolari.

Sede di lavoro	n. intervistati	n. residenti stesso comune	n. residenti comune differente	n. residenti provincia differente
Bologna	21	5	16	12
Piacenza	3	3	0	0
Forlì	1	0	1	0

Dato atto che l'orario di lavoro degli intervistati è compreso tra le 8 e le 9 di mattina in ingresso e tra le 17 e le 18 in uscita, l'analisi dello spostamento casa – lavoro ha evidenziato quanto riportato nei paragrafi seguenti.

4.2 Mezzo di trasporto utilizzato abitualmente

Auto da solo	8	32,0%
Auto con altri	2	8,0%
Combinazione di mezzi pubblici (auto/bici/piedi + treno + bus/bici)	8	32,0%
Motociclo	2	8,0%
Bici	3	12,0%
Bus urbano	2	8,0%

Il mezzo più utilizzato è l'auto, 40%, prevalentemente da solo. Al secondo posto, 32%, la combinazione di mezzi pubblici costituita prevalentemente da bus urbani e treno. Complessivamente il 52% dei dipendenti adotta forme di mobilità sostenibile.

È stato chiesto agli intervistati di esprimere una motivazione all'utilizzo dei mezzi usati abitualmente per recarsi al lavoro. Ogni intervistato ha potuto esprimere fino a tre motivazioni da scegliere tra una serie predefinita. L'utilizzo del mezzo proprio è dovuto principalmente alla minore durata del viaggio ed al maggior confort, quello del mezzo pubblico all'economicità oltre che alla maggior sicurezza percepita.

Utilizzo il MEZZO PROPRIO (auto – motociclo) perché	N.
Minore durata del viaggio	11
Meno stress	9
Maggiore autonomia	4
Maggiore confort	5
Le fermate del mezzo pubblico sono troppo lontane	1

Utilizzo IL MEZZO PUBBLICO perché	N.
Maggiore economicità	10
Difficoltà di parcheggio	7
Soluzione meno stressante	1
Maggior sicurezza	6
Salute	1

Utilizzo la BICICLETTA perché	N.
Economicità	3
Salute	3
Confort	3

4.3 Distanza percorsa

Fino a 5 km	6	24%
Da 6 a 15 km	3	12%
Da 16 a 30 km	3	12%
Da 31 a 50 km	5	20%
Oltre a 50 km	8	32%

Più della metà dei lavoratori impiegati presso Atersir percorre oltre 31 km per raggiungere la sede di lavoro, più del 30% ne percorre oltre 50%.

4.4 Tempo impiegato

Fino a 15 minuti	4	16%
Da 16 a 30 minuti	5	20%
Da 31 a 60 minuti	6	24%
Da 60 a 90 minuti	8	32%
Oltre a 90 minuti	2	8%

Il 40% dei dipendenti impiega più di un'ora per recarsi sul luogo di lavoro; circa il 65% più di mezzora. Solo circa il 35% si reca al lavoro entro mezz'ora.

4.5 Considerazioni sugli spostamenti casa – lavoro

Nel dettaglio, incrociando i dati relativi al comune di residenza, al mezzo utilizzato, al tempo ed ai km percorsi rispetto alla sede di lavoro si ottiene la seguente tabella:

Distanza percorsa - Km	Tempo impiegato - minuti	Mezzo usato	Numero	Comune sede lavoro – residenza
Fino a 5	Fino a 15 minuti	Bici	3	SI (PC)
	Da 16 a 30 minuti	Auto	1	No
	Da 31 a 60 minuti	Bus urbano	2	SI
Da 6 a 15 km	Fino a 15 minuti	Auto	1	SI
	Da 16 a 30 minuti	Motociclo	2	SI
Da 16 a 30 km	Da 16 a 30 minuti	Auto	2	No
	Da 31 a 60 minuti	Auto	1	No
Da 31 a 50 km	Da 31 a 60 minuti	Auto	2	No
	Da 60 a 90 minuti	Auto	1	No
	Da 60 a 90 minuti	Combinazione mezzi pubblici	1	No
	Oltre a 90 minuti	Combinazione mezzi pubblici	1	No
Oltre a 50 km	Da 31 a 60 minuti	Auto	1	No
	Da 60 a 90 minuti	Auto	1	No
	Da 60 a 90 minuti	Combinazione mezzi pubblici	5	No
	Oltre a 90 minuti	Combinazione mezzi pubblici	1	No

Rispetto agli 8 lavoratori che risiedono nello stesso comune in cui hanno la sede di lavoro, è interessante notare che quelli assegnati alla sede di Piacenza (n. 3) usano tutti la bicicletta, mentre quelli di Bologna usano il motociclo (2), il bus urbano (2) e l'auto privata (1).

A riguardo si fa notare che alla domanda “saresti disposto ad utilizzare la bicicletta?” posta ai lavoratori che risiedono in un raggio ragionevole di km dalla sede e che attualmente non la usano, (tutti nell'area di Bologna), hanno risposto:

- NO il 60% per mancanza di piste ciclabili / piste ciclabili sicure.
- SI' il 40%, se ci fossero piste ciclabili sicure e se l'ente mettesse a disposizione le biciclette.

Rispetto ai lavoratori che risiedono in comuni diversi da quello della sede di lavoro e che possono definirsi come pendolari è interessante notare come:

- per le distanze tra i 16 e i 50 km si preferisce usare il mezzo proprio mentre per quelle oltre i 50 km si utilizza prevalentemente la combinazione di mezzi;
- in generale l'utilizzo dell'auto, a prescindere dalla distanza chilometrica, permette di risparmiare tempo di viaggio;
- l'utilizzo di una combinazione di mezzi pubblici determina tempi di spostamento non inferiori ai 60 minuti, nella prevalenza dei casi il tempo di viaggio è tra 60 e 90 minuti.

4.6 Altre informazioni sugli spostamenti casa – lavoro

- Mezzo di trasporto all'andata e al ritorno: La totalità degli intervistati utilizza al ritorno lo stesso mezzo impiegato all'andata.
- Soste durante il tragitto casa – lavoro: sono pochi gli intervistati che dichiarano di effettuare soste durante il tragitto, solo l'8%.
- Utilizzo stesso mezzo estate inverno: normalmente tutti gli intervistati tendono ad utilizzare lo stesso mezzo sia in estate che in inverno.
- Mezzo utilizzato per spostamenti di lavoro (missioni): 14 intervistati su 25 (quasi il 60%) effettuano regolarmente spostamenti di lavoro, in questo caso il mezzo utilizzato è equamente diviso tra il mezzo aziendale (veicolo a metano – per spostamenti extra urbani) e il mezzo pubblico (prevalentemente FS per spostamenti extraurbani o bus per spostamenti cittadini).
- Utilizzo parcheggi scambiatori: nessun utilizzo.

5. TRASPORTO PUBBLICO

5.1 Valutazione sulle linee utilizzate

A chi utilizza, anche saltuariamente o per spostamenti di lavoro, i mezzi pubblici è stato chiesto di indicare quali linee utilizza prevalentemente e di esprimere un giudizio sul trasporto pubblico utilizzato. Hanno risposto al questionario praticamente tutti gli intervistati (24 su 25) anche chi utilizza i mezzi pubblici per spostamenti di lavoro o saltuariamente.

LINEA URBANA BOLOGNA	Utilizzo %
35 – 38 – 39	77%
27	15%
19	8%

TRATTA FS	Utilizzo %
MI – BO	46%
VE - BO	27%
RN – BO	18%
RA – BO	9%

Le linee degli autobus urbani di Bologna prevalentemente utilizzate sono quelle che servono la zona Fiera dove è locata la sede dell’Agenzia, mentre per quanto riguarda le ferrovie risultano utilizzate le linee che dalle province portano a Bologna. In particolare la tratta Parma – Modena – Bologna. Non risultano abitualmente utilizzate linee di autobus extra urbane.

Sull’intero campione i giudizi sul trasporto pubblico a disposizione per recarsi al lavoro sono abbastanza uniformi. Le tabelle seguenti riportano il numero di giudizi espressi per ciascun parametro qualitativo.

	Confort	Affidabilità	Tempo di viaggio	Disponibilità di informazioni
Del tutto insoddisfacente	3	0	3	1
Insoddisfacente	7	3	3	4
Parzialmente soddisfacente	11	20	16	14
Del tutto soddisfacente	3	1	2	5

Considerando il campione ristretto di chi abitualmente usa i mezzi pubblici, anche in combinazione, per recarsi al lavoro (dieci intervistati) i giudizi sono generalmente peggiori rispetto a chi utilizza il mezzo solo saltuariamente.

	Confort	Affidabilità	Tempo di viaggio	Disponibilità di informazioni
Del tutto insoddisfacente	1	0	1	1
Insoddisfacente	5	2	2	2
Parzialmente soddisfacente	4	8	7	4
Del tutto soddisfacente	0	0	0	3

- *Confort*: il 60% di chi utilizza i mezzi abitualmente non è soddisfatto, il rimanente 40% lo è solo parzialmente; sull’intero campione il giudizio prevalente invece è abbastanza soddisfacente.
- *Affidabilità*: i giudizi positivi superano quelli negativi sia nell’intero campione che in quello ristretto agli abituali, nella grande maggioranza dei casi il servizio risulta parzialmente soddisfacente;
- *Tempo di viaggio*: come nel caso precedente per entrambi i campioni il servizio è nella maggioranza dei casi parzialmente soddisfacente;

- *Disponibilità di informazione:* anche su questo punto il giudizio è positivo; è interessante notare che è l'unico campo in cui chi abitualmente usa il servizio si ritiene in taluni casi del tutto soddisfatto

Il questionario prevedeva anche la possibilità di scrivere un commento sintetico evidenziando le maggiori criticità del servizio.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale (autobus urbani – BO) sono state riportate le seguenti osservazioni:

- numero troppo ridotto di corse nelle ore di punta (in particolare la mattina in concomitanza con gli studenti) e nei periodi di fiera;
- numero troppo ridotto di corse nei periodi estivi;
- mezzi troppo piccoli su alcune tratte con conseguente limitata disponibilità di posti.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario sono state riportate le seguenti osservazioni:

- poche carrozze nelle ore di punta (in particolare al rientro nel pomeriggio);
- scarsa puntualità;
- eccessive soppressioni improvvisate;
- scarsa pulizia dei mezzi.

5.1 Tipologia di abbonamenti utilizzati

Rispetto a chi abitualmente utilizza il mezzo pubblico o una combinazione di mezzi per recarsi al lavoro:

- riguardo agli abbonamenti del treno (FS) il 50% utilizza abbonamenti annuali e il restante 50% abbonamenti mensili;
- riguardo agli abbonamenti dell'autobus (TPER) il 60% sono mensili, il restante 40% annuali.

6. UTILIZZO MEZZO PROPRIO

Dieci persone su 25 utilizzano l'auto propria per recarsi al lavoro; due il motociclo.

Delle dieci persone che utilizzano l'auto in due effettuano tra loro la condivisione del mezzo.

Chi utilizza l'auto dichiara il problema relativo all'assenza di parcheggi non a pagamento in prossimità del luogo di lavoro. In due casi, gli stessi che condividono il mezzo, gli intervistati usufruiscono del piano sosta agevolata per mezzi non inquinanti (veicoli a metano – gpl) del comune di Bologna che prevede abbonamenti agevolati nelle linee blu non a rotazione. In questo caso gli abbonamenti sono semestrali.

A chi utilizza il mezzo proprio è stata chiesta la disponibilità a utilizzare il mezzo pubblico e la disponibilità a condividere il proprio mezzo. La prima domanda è stata posta esclusivamente a chi utilizza il mezzo proprio abitualmente (campione di 12 unità), la seconda anche a chi lo utilizza non abitualmente (campione di 17 unità, naturalmente esclusi i motocicli), entrambe con la possibilità di scegliere fino a due motivazioni.

Saresti disposto a utilizzare il mezzo pubblico?	%
Si	75%
No	25%
Se si, a che condizioni?	
Se ci fosse il rimborso anche parziale dell'abbonamento	47%
Se ci fosse il collegamento diretto con l'azienda	27%
Se ci fossero delle coincidenze migliori	13%
Se il tempo di viaggio non fosse superiore a 5-10 minuti	13%
Se no perché?	
Perché aumenta di troppo il tempo di viaggio	50%
Perché manca collegamento diretto con azienda	30%
Perché perderei autonomia	20%

Saresti disposto a condividere il mezzo?	%
Si	58%
No	32%
Già lo faccio	10%
Se si, a che condizioni?	
Se ci fossero prcheggi riservati per il carpooling	12%
Se ci fosse un sistema di contatto tra chi percorre stessa tratta	33%
Se fosse garantito il rientro in caso di emergenza	33%
Se il tempo di viaggio non fosse superiore a 5-10 minuti	22%
Se no perché?	
Perché non sarei autonomo	75%
Per difficoltà organizzative	25%

In generale si può affermare che la maggioranza degli intervistati sarebbe favorevole all'utilizzo del mezzo pubblico e a partecipare a forme di trasporto di gruppo.

Gli elementi che renderebbero l'uso del TP come plausibile alternativa all'auto privata sono i (costi) rimborso parziale dell'abbonamento (circa 50%) e l'eventuale collegamento diretto con la sede di lavoro senza la necessità di prendere più mezzi in successione (circa 30%).

Gli elementi che invece incidono in modo determinante a sfavore dell'utilizzo del trasporto pubblico sono l'aumento complessivo dei tempi di spostamento (50%) e la perdita di autonomia (20%).

Oltre la metà degli intervistati sarebbe altresì disposto al *carpooling*, condividendo il viaggio di andata e ritorno dal lavoro assieme ad altri colleghi, sia come conducente che come passeggero, dividendone i costi. Elementi che, secondo il campione, faciliterebbero l'uso del *carpooling* sarebbero la disponibilità di un sistema che agevoli la formazione degli equipaggi (33%) e se fosse comunque garantito il rientro a casa anche in caso di emergenza. A sfavore invece la mancanza di autonomia (75%).

7. INTERESSE PER ABBONAMENTI AGEVOLATI

Dall'indagine effettuata deriva che circa il 70% degli intervistati (17 unità) sarebbe potenzialmente interessate all'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico locale anche ipotizzando di sostituire il mezzo proprio per recarsi alla sede di lavoro. I soggetti interessati sono, naturalmente, quelli che già usufruiscono del trasporto pubblico e buona parte di quelli che attualmente usano il

mezzo privato ma che, a fronte di agevolazioni economiche, e magari di collegamento diretto con la sede di lavoro, sarebbero disposti a passare al mezzo pubblico.

8. CONCLUSIONI: MISURE DI MOBILITA' SOSTENIBILE

ATERSIR si pone l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale generato dalle emissioni per lo spostamento casa – lavoro migliorando le conoscenze sulla mobilità sostenibile dei propri dipendenti e collaboratori al fine di ottimizzarne le scelte individuali e di migliorarne il benessere e la qualità della vita.

Dall'analisi dei dati riportati appare evidente che, in ordine di importanza progressiva in termini di beneficio ambientale, le **MISURE** più significative saranno tese a:

- ricercare la sede di lavoro nei pressi delle stazioni principali dei mezzi pubblici riducendo l'utilizzo di combinazioni di più mezzi, diminuendo gli spostamenti e rendendo più competitivo l'uso di mezzi pubblici rispetto a quello privato;
- promuovere l'eventuale stipulazione di convenzioni di avvalimento di uffici e servizi degli enti locali per l'espletamento di proprie funzioni ed attività ai sensi dell'art.4 comma 5 della LR 23/2011;
- mettere in atto politiche di benefici economici a favore di chi utilizza il mezzo pubblico, incentivandone l'uso rispetto al mezzo privato;
- mettere in atto politiche di benefici economici a favore di chi partecipa a forme di trasporto di gruppo, incentivandone l'adozione rispetto all'uso individuale.

A tal fine si prevede sin da subito di partecipare al gruppo Intercent - ER per l'acquisto di abbonamenti TPER e di stipulare la convenzione con Trenitalia, stanziando specifiche risorse per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico ed eventualmente il carpooling.

Approvato e sottoscritto

Il Presidente
f.to Virginio Merola

Il Direttore
f.to Ing. Vito Belladonna

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

La suesesa deliberazione:

ai sensi dell'art. 124 D.Lgs 18.08.2000 n° 267, viene oggi pubblicata all'Albo Pretorio per quindici giorni consecutivi (come da attestazione)

27 ottobre '14

Il Direttore
f.to Ing. Vito Belladonna