

# Mobilità sostenibile

MOBILITÀ SOSTENIBILE  
PROVINCIA DI CHIETI

Newsletter Dicembre 2009

Car Pooling



## Redazione:

Settore Ambiente ed Energia  
della Provincia di Chieti

Piazza M. Venturi 4

66100 Chieti

Web:

[www.provincia.chieti.it](http://www.provincia.chieti.it)

## In questo numero:

**Il Piano provinciale degli spostamenti casa-lavoro e il car pooling** Pg 1

**Il progetto "Provincia car pooling - condividiamo l'auto", le fasi di attuazione** Pg 2

**Il "Pacchetto dipendenti" per incentivare l'uso dei mezzi pubblici** Pg 3

**Il progetto "Provincia in autobus"** Pg 4

**L'aggiornamento del Manuale degli Acquisti Verdi** Pg 4

## Il Piano provinciale degli spostamenti casa-lavoro e il car pooling

Una specifica sezione del Piano provinciale per la mobilità sostenibile è quella dedicata alla attivazione e promozione degli strumenti di **mobility management**, che ha portato all'elaborazione di un piano degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti dell'Ente e alla redazione di Linee guida per il car pooling (condivisione della stessa auto privata tra più utenti). L'organizzazione di azioni per la mobilità sostenibile in un Ente locale, infatti, non può prescindere dall'analisi degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti e dalla loro pianificazione. A norma di legge, il piano esamina l'organizzazione del lavoro aziendale, la logistica interna e l'accessibilità della sede di lavoro, rispetto ai servizi di trasporto, alla viabilità di connessione e di accesso alle sedi o allo stabilimento. Gli interventi proposti sono schematicamente divisibili in interventi mirati a migliorare l'accessibilità agli uffici, quindi interventi che agiscono sulle condizioni esterne all'Ente e sulla modifica del comportamento dei dipendenti, e interventi interni all'Ente che agiscano quindi sulla modifica di alcune caratteristiche stesse dell'organizzazione aziendale quali orari di lavoro, turni, telelavoro. In tale quadro si inserisce il car pooling, la condivisione dell'auto privata, che rappresenta uno degli interventi esterni più importanti e ormai già entrato stabilmente in alcune realtà nazionali, anche se ne-

cessita ancora di forte impulso per una definitiva affermazione, in quanto interpretato come una soluzione di nicchia. Il car pooling consente di ridurre la presenza di automobili in circolazione in favore di un aumento dei passeggeri delle stesse e prevede la realizzazione di una piattaforma internet di contatto. Per la redazione del piano degli spostamenti, è stato svolto un sondaggio presso i dipendenti della Provincia, nel quale emerge che la larga maggioranza degli intervistati è favorevole all'ipotesi di introduzione del sistema di car pooling. Questo rappresenta, infatti, una soluzione alternativa e conveniente alla mobilità tradizionale. Mettere l'auto in comune, condividendola con altre persone con medesime esigenze di trasporto (orario e luogo di partenza, luogo di arrivo, ecc.), consente notevoli vantaggi per la società, per l'Ente e per ciascun componente dell'equipaggio ed in particolare: meno veicoli in circolazione; minor inquinamento; minori costi di trasporto; minor usura dell'auto privata; minor stress psicofisico e diminuzione del rischio di incidenti; maggior possibilità di parcheggio, grazie al minor numero di autovetture in circolazione, e maggiori occasioni di socializzazione. Va detto che il car pooling non solo è consentito, ma è espressamente previsto dal D.M. 27/3/98 sulla mobilità sostenibile, che individua l'uso collettivo ottimale delle



autovetture.

La legge n. 340/2000 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 199-9" all'art. 22 ha istituito i cosiddetti PUM - Piani Urbani per la Mobilità - con compiti di progettazione di sistemi per la mobilità urbana al fine di ridurre l'uso individuale dell'auto. Prevista anche l'istituzione di un apposito fondo a cura del Ministero dei Trasporti.

### Non solo car pooling.

Il termine carpooling ("auto di gruppo") fa riferimento alla condivisione di automobili private tra un gruppo di persone, con il fine principale di ridurre i costi del trasporto. Negli ultimi tempi si parla anche di *dynamic ridesharing* (o "*instant ridesharing*", "*dynamic carpooling*"), ossia di un sistema che facilita l'incontro, stabilito poco prima della partenza, tra conducente e passeggero per un unico viaggio. Questo sistema deve risultare semplice, conveniente e flessibile e deve avvalersi delle moderne tecnologie (GPS, telefonia mobile, Web, open software) e dei più avanzati strumenti di comunicazione mobile (smartphone, palmari). Il *carsharing* ("auto condivisa") è un servizio che permette di utilizzare un'automobile su prenotazione, prelevandola e riportandola in un parcheggio vicino al proprio domicilio, e pagando in ragione dell'utilizzo.



## Il Progetto “Provincia car pooling - condividiamo l’auto”, le fasi di attuazione

Il car pooling può essere un utile progetto per l’implementazione di azioni di mobilità sostenibile all’interno dell’Ente. Come detto, si tratta di iniziative già intraprese da varie amministrazioni locali e regionali sul territorio italiano. Numerose iniziative sono state già avviate in tale direzione soprattutto attraverso progetti comunitari in partnership con l’Agenzia provinciale per l’energia Alesa (es. Progetto T.A.T. per la mobilità sostenibile nei distretti universitari).

Il progetto potrebbe essere meglio identificato come “Provincia car pooling – condividiamo l’auto”. Va detto che il car pooling potrebbe essere esteso anche alle fasi di lavoro di spostamento per riunioni di lavoro dei dipendenti di vari Enti, che potrebbero condividere le macchine aziendali. Le fasi delle attività di implementazione sono:

- Approvazione di un progetto nell’ambito del Programma annuale e triennale e relativo Piano Esecutivo di Gestione;
- Attivazione delle relazioni sindacali interne e attività di sensibilizzazione dei dipendenti nonché azione di condivisione della piattaforma con altri Enti o aziende interessate;
- Implementazione del software e delle iniziative di incentivazione;
- Gestione del sistema e monitoraggio del grado di soddisfazione degli utenti;
- Valutazione annuale dell’iniziativa.

Una volta avvenuta la formale approvazione del progetto, tramite delibera di Giunta di cui è stata già formulato uno schema tipo, è di fondamentale importanza la fase di consultazione sindacale per la condivisione degli obiettivi di dettaglio e per la disseminazione dell’iniziativa. Altresì dovranno attivarsi

azioni informative dirette, riunioni interne, informative sulle bacheche dei settori e ricezione delle domande di preadesione. A conclusione di questa fase occorre che i dipendenti che intendono aderire compilino un modulo di preadesione. E’ im-

dovrà sicuramente essere ricompresa l’implementazione del car pooling e l’adesione all’iniziativa della Provincia, divenuta struttura di supporto della Commissione Europea per l’attuazione del programma. La fase 3, implementazione del

introduzione di un ticket, anche simbolico, nei parcheggi provinciali per il finanziamento dell’iniziativa di mobilità sostenibile.

Ulteriori incentivi possono essere quelli di individuare percorsi ad hoc oppure dare la possibilità

### Car Pooling. Incentivi e problematiche

#### Incentivi

- Percorribilità di corsie riservate
- Posteggi dedicati
- Posteggi gratuiti
- Sconti sui pedaggi autostradali



#### Problematiche

- Controllo dell’effettiva presenza dell’equipaggio



portante avviare contatti con tutti i possibili Enti fruitori del servizio in modo da ampliare la massa critica degli utenti.

In tal senso, la piattaforma comune per la gestione del servizio in costruzione dalle varie province è una ottima base di partenza che deve essere ampliata a tutti gli Enti pubblici operanti sul territorio. L’adesione al car pooling può avvenire anche nell’ambito della “**Covenant of Mayors – Patto dei Sindaci**” che rappresenta l’adesione delle comunità locali all’obiettivo 20.20.20 dell’Unione Europea. Tale accordo prevede la realizzazione del Piano Comunale per l’Energia sostenibile e, tra le azioni di piano,

software, prevede la realizzazione di apposita gara di approvvigionamento, compresi gli atti propedeutici previsti dalle normative vigenti. Il sistema può avvalersi di varie possibilità tecnologiche.

In tal senso, la Provincia ha già predisposto degli schemi di determinazione a contrattare e di gara e capitolato. Le possibili azioni di incentivazione individuate sono: distribuzione di tessere di riconoscimento agli aderenti all’iniziativa, che potrebbero consentire al conducente dei vantaggi come riduzioni delle tariffe dei parcheggi; assegnazione di posti auto riservati ai “car-poolers” presso i parcheggi e le sedi provinciali;

di percorrere corsie riservate, ovvero sconti su pedaggi autostradali oppure il diritto al raggiungimento della sede di lavoro in caso di possibili restrizioni alla circolazione da verificare con l’accordo del Comune.

Le susseguenti fasi operative saranno quelle della gestione del sistema. E’ opportuno affidare la gestione della piattaforma a colui che si aggiudica la fornitura, mantenendovi ovviamente uno stretto contatto. Ultima fase, infine, di particolare rilevanza per la riuscita del progetto, è quella di valutazione annuale dell’iniziativa, per il monitoraggio della stessa in itinere e l’adozione di eventuali azioni correttive.



## Il “Pacchetto Dipendenti” per incentivare l’uso dei mezzi pubblici

Allo studio dell’Ente, per incentivare forme di mobilità sostenibile dei propri dipendenti, sono state anche le convenzioni con le aziende di trasporto pubblico per il decollo dei cosiddetti “Pacchetti dipendenti”. Al fine di incentivare l’uso del TPL (ferrovie e autolinee), l’Ente può stipulare convenzioni con i gestori del Trasporto. L’obiettivo è quello di fare accordi in cui sia garantito il blocco dei prezzi e uno sconto rispetto alla tariffazione normale determinato dalla sottoscrizione di numerosi abbonamenti. Vanno definite con chiarezza e precisione le tipologie e la durata degli abbonamenti convenzionati, la modalità di pagamento e la durata della convenzione. Le forme prese in considerazione sono: il ticket trasporto e l’abbonamento annuale. Il *ticket trasporto* è un voucher concepito in analogia con il ticket – restaurant, attraverso il quale le aziende possono contribuire alle spese per il trasferimento dall’abitazione al luogo di lavoro, usufruendo di un efficace servizio di outsourcing, privo di oneri fiscali e previdenziali sia per l’azienda, che per il dipendente. Il Ticket trasporto rappresenta uno strumento di grande potenzialità per il mobility manager che, nella redazione del piano degli spostamenti casa-lavoro, dopo aver analizzato la domanda, deve stabilire con l’azienda il valore da attribuire al benefit.

L’*abbonamento annuale*, invece, consiste nella sottoscrizione da parte dell’azienda di una convenzione valida per la stipula e il rinnovo degli abbonamenti per i dipendenti a tempo determinato e indeterminato, con la possibilità di un risparmio fino al 50% sul costo dell’abbonamento, che viene addebitato in rate mensili sullo stipendio del dipendente. Entrambe queste forme di incentivazione necessitano di un accordo con i gestori

del trasporto pubblico che consentano un effettivo e congruo risparmio. Questo soprattutto perché gli Enti locali non possono erogare contributi diretti per sostenere l’iniziativa, ma soltanto anticipare i costi per poi recuperarli nel corso dell’anno con trattenute stipendiali. Alcune regioni in Italia (es. Lombardia, Emilia Romagna) stanziavano contributi in conto capitale per cofinanziare le iniziative, così come anche vari comuni (es. Bologna, Parma, ecc.). Tuttavia, anche sulla scorta di recenti sentenze e indicazioni della Corte dei Conti, tali azioni non risultano corrette in quanto andrebbero a integrare il livello retributivo dei dipendenti pubblici senza alcuna norma contrattuale che lo consenta. La situazione del trasporto pubblico in Abruzzo, allo stato attuale, non consente margini di manovra molto ampi, soprattutto in ragione del fatto che il nuovo Piano Regionale Integrato di Trasporto (P.R.I.T.) non è stato ancora approvato nel suo complesso e le norme esistenti bloccano le possibilità di politiche tariffarie agevolate che non siano regolamentate dalla legge regionale stessa. La normativa regionale dei vari settori di trasporto pone con forza la necessità dei sistemi di tariffazione integrata sia per il trasporto merci che per quello passeggeri. La realizzazione di infrastrutture adeguate per l’integrazione tra diversi servizi e vettori e la configurazione di un sistema coordinato degli orari e delle frequenze dei servizi devono essere accompagnate dalla organizzazione di un sistema di integrazione tariffaria e, viceversa, un sistema integrato di trasporti deve vedere risolti tutti e due i problemi. Sul territorio regionale sono attualmente attivati due accordi di integrazione tariffaria: Girabruzzo (per la provincia de L’Aquila) e Unico, in vigore

dal 2004, che interessa l’area metropolitana di Pescara e Chieti.

Pur nella molto limitata capacità di trattativa che l’Ente possiede nei confronti dei gestori del trasporto pubblico, la Provincia ha promosso una serie di incontri con questi ultimi, che hanno evidenziato la loro disponibilità al decollo del “pacchetto dipendenti”. L’attenzione si è concentrata in modo particolare sull’incentivazione degli abbonamenti annuali, dal momento che quelli mensili già prevedono uno sconto dipendenti nella formula nominativa.

Rispetto all’uso del biglietto singolo il risparmio si aggirerebbe sul 150%, mentre rispetto agli abbonamenti mensili il risparmio sarebbe del 15% con l’aggiunta però della condizione che trattasi di abbonamento a vista e non personale e sarebbe su tutte le linee e non soltanto su una. Rispetto all’analogo abbonamento nominativo il risparmio sarebbe di 93 Euro, con la differenza di utilizzabilità anche nei giorni festivi.

Il recupero mensile sullo stipendio sarebbe di 17,25 Euro. Si deve evidenziare che l’abbonamento annuale su tutte le linee può essere un sistema per cambiare le abitudini di spostamento generali anche fuori dallo spostamento casa-lavoro e contribuire quindi con maggiore efficacia al perseguimento degli obiettivi ambientali dell’iniziativa. Nel caso degli spostamenti interurbani, le possibilità di economia appaiono più sostanziose nel caso di sostituzione dell’abbonamento settimanale o mensile rispetto a quello annuale.

L’analisi svolta nel nostro Piano riguarda i costi ricavati dal sito ufficiale dell’ARPA - Autolinee regionali abruzzesi, suddivisi per lunghezza delle tratte.



*“Il ticket trasporto è un voucher attraverso il quale le aziende possono contribuire alle spese per il trasferimento dall’abitazione al luogo di lavoro, usufruendo di un efficace servizio di outsourcing”*



*“L’abbonamento annuale su tutte le linee può essere un sistema per cambiare le abitudini di spostamento generali anche fuori dagli spostamenti casa-lavoro e contribuire, quindi, con maggiore efficacia al perseguimento degli obiettivi ambientali dell’iniziativa.”*

## Il progetto "Provincia in autobus"

Focalizzando, quindi, l'attenzione sull'opzione stipula "abbonamenti annuali", dal momento che allo stato attuale non appare percorribile l'implementazione del ticket-trasporto, la Provincia ha elaborato il progetto *Provincia in autobus*. Queste le principali fasi delle attività progettuali:

dimostrati sensibili alla problematica e intenzionati a pervenire volentieri alla sottoscrizione di accordi, anche sulla scia dell'ampio numero di buoni esempi presenti sul territorio nazionale. Ovviamente la convenzione dovrà essere concordata tra le parti e preventivamente approvata dal dirigente del set-



*Provincia in Autobus*

1. Approvazione di un progetto nell'ambito del Programma annuale e triennale e relativo Piano Esecutivo di Gestione;
2. Attivazione delle relazioni sindacali interne e attività di sensibilizzazione dei dipendenti;
3. Stipula delle convenzioni con i gestori dei trasporti pubblici locali interessati;
4. Adesione formale dei dipendenti, acquisto e distribuzione degli abbonamenti annuali;
5. Gestione stipendiale e monitoraggio grado di soddisfazione;
6. Valutazione finale dell'iniziativa.

Una volta avvenuta la formale approvazione del progetto è di fondamentale importanza la fase di consultazione sindacale per la condivisione degli obiettivi di dettaglio e per la disseminazione dell'iniziativa. I dipendenti che intendono aderire dovranno compilare un modulo di preadesione, in modo che si abbia la cognizione finanziaria dell'iniziativa e quali siano i gestori del TPL da coinvolgere, con cui sottoscrivere le relative convenzioni. Tutti i gestori si sono

tore competente, secondo gli indirizzi del PEG e/o della relativa delibera di approvazione. La gestione stipendiale è tipica

**Quanto ti costa andare al lavoro?**

per uno spostamento casa lavoro di 20 km  
**Puoi RISPARMIARE 500 euro all'anno!**  
 con l'abbonamento autobus per i dipendenti della Provincia

l'abbonamento annuale è scontato del 50%  
 l'abbonamento mensile è scontato del 35%  
 lo puoi pagare in due rate!

per informazioni contatta  
 Dario Vinciguerra tel 9944, dario.vinciguerra@provincia.ch.it  
 Giuseppe Potenza tel 9949, giuseppe.potenza@provincia.ch.it

**l'abbonamento al bus conviene!**

dell'ufficio personale in collaborazione con gli uffici di ragioneria. Importante, dopo sei mesi dall'avvio delle attività, prevedere un'indagine di *customer satisfaction* presso i dipendenti che hanno aderito all'iniziativa, al fine di riportarne le considerazioni ai gestori di TPL coinvolti.

## L'aggiornamento del Manuale Acquisti Verdi

All'interno del Piano provinciale per la mobilità sostenibile è stata realizzata anche una sezione di aggiornamento del Manuale degli Acquisti Verdi della Provincia di Chieti, già approvato con delibera di Giunta n. 66/2007. Il Green Public Procurement (GPP) ovvero Acquisti Pubblici Ecologici, rappresenta una modalità d'acquisto, da parte delle Pubbliche Amministrazioni locali e nazionali, basata su criteri ambientali oltre che sulla qualità e sul prezzo di prodotti e servizi. L'aggiornamento del Manuale nasce dalla consapevolezza che tra le azioni volte a ridurre gli impatti diretti e indiretti

causati dalle attività della Provincia, quello incidente sulla mobilità riveste un ruolo significativo.

Infatti, l'uso delle autovetture sia per le attività dirette dell'Ente che per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti provinciali può essere minimizzato liberando risorse aggiuntive sia per il bilancio dell'ente che per i dipendenti stessi. Come noto, gli Enti locali intermedi quali le Province, che non sono direttamente chiamati a prendere misure per il contenimento dell'inquinamento nelle aree urbane (competenza esclusiva dei Comuni), possono e devono intervenire sugli impatti diretti ed indiretti delle proprie attività. In tal senso, l'aggiornamento si è indirizzato sulla manutenzione e riconversione del parco auto dell'Ente, sull'ottimizzazione degli spostamenti di lavoro incoraggiando il ricorso ai mezzi pubblici e, infine, sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.

Operare la riconversione del parco autovetture dell'Ente, oltre che buona prassi è, nei fatti, anche un obbligo legislativo. Va segnalato che per la razionalizzazione delle spese già nell'anno 2006 la Provincia ha stabilito linee di indirizzo per la riduzione dei costi connessi alla gestione del parco



automezzi e negli anni successivi ha proseguito verso il conseguimento di tale obiettivo. Per le macchine cosiddette di rappresentanza, oltre al ricorso ai mezzi di trasporto collettivi, potrebbe ipotizzarsi in alternativa il noleggio di lunga durata senza autista, ricorrendo tra l'altro a convenzioni attivate dalla Consip con criteri verdi. Per ridurre le trasferte sul lavoro si prevede di acquistare pacchetti standard presso le compagnie di trasporto urbane e extra urbana. Per gli spostamenti casa-lavoro, invece, gli interventi esterni ipotizzati sono incentivare l'uso del trasporto pubblico e il car pooling, mentre a livello interno ci si propone di incidere sulla flessibilità degli orari e dei turni di lavoro e favorire l'introduzione, ove possibile, di forme di telelavoro.