Provincia di CHIETI

PIANO REGIONALE TRIENNALE DI TUTELA E RISANAMENTO AMBIENTALE 2006-2008 ART. 225 L.R. 15/2004

REDAZIONE E/O ATTUAZIONE PIANO PROVINCIALE PER MOBILITA' SOSTENIBILE

ATTIVAZIONE E PROMOZIONE DEGLI STRUMENTI DEL MOBILITY MANAGEMENT

PIANO SPOSTAMENTI CASA LAVORO

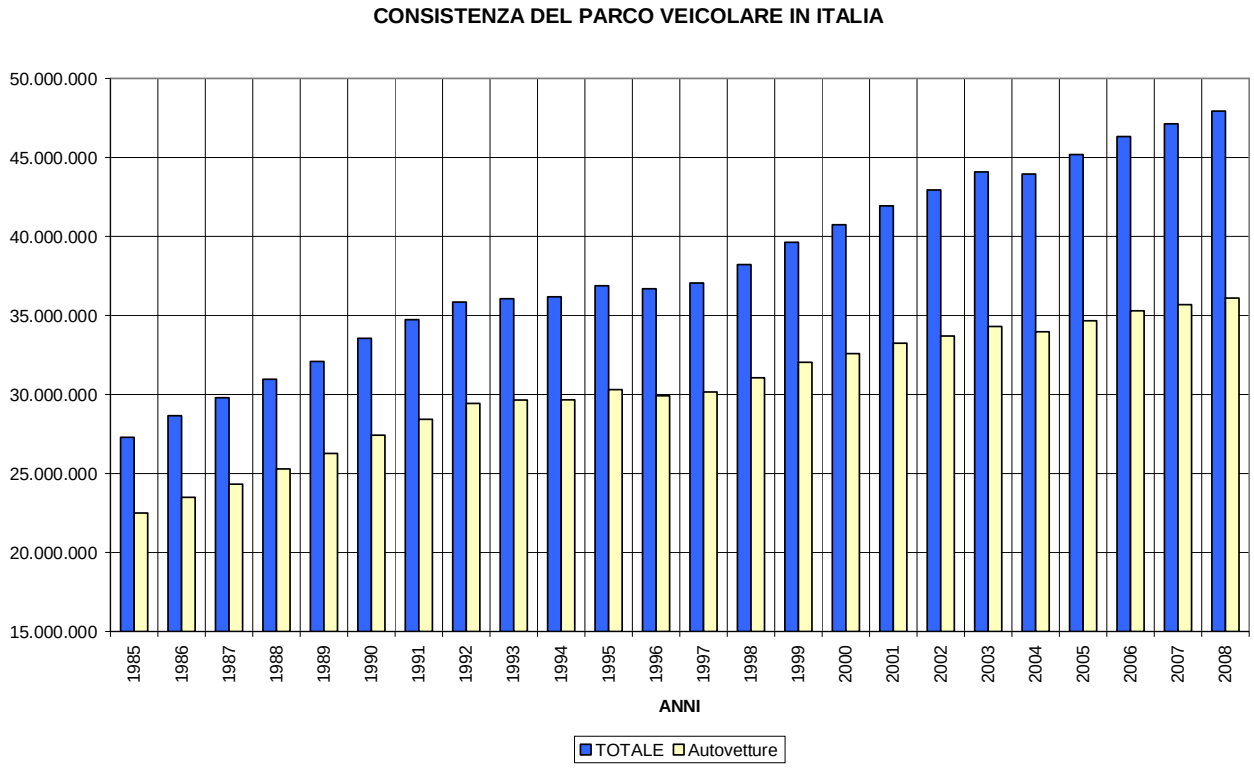
REPORT ATTIVITA' SVOLTA CON RISULTATI SONDAGGI E ELABORAZIONE DATI

MOBILITA' SOSTENIBILE PROVINCIA DI CHIETI

1. CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il traffico urbano è uno dei principali e più complessi problemi da gestire della società moderna ed anche una delle più rilevanti fonti di inquinamento. L'incremento degli autoveicoli negli ultimi anni ha ulteriormente aggravato la situazione. Si è fatta sempre più incalzante, quindi, la necessità di una adeguata politica per una mobilità sostenibile che può essere sviluppata solo integrando i vari aspetti economici, sociali ed ambientali. Cercare delle risposte al problema, inoltre, non può significare solo aumentare le infrastrutture di trasporto.

Motorizzazione civile in Italia – Fonte ACI – annuario statistico anno 2009



Da qui nasce il concetto di Mobility Management che è un approccio che consente di gestire e sviluppare efficacemente, in maniera sostenibile e rispettosa dell'ambiente, la mobilità di persone, veicoli e merci. E' sostanzialmente basato su criteri che possano promuovere l'informazione e la comunicazione, consentendo un'adeguata organizzazione finalizzata allo sviluppo di una politica sostenibile di governo del territorio. Conseguentemente alla nascita di tale approccio ed al fine di svilupparlo, è nata la figura professionale del Mobility Manager, introdotta ufficialmente con il Decreto del 27/3/98 del Ministero dell'Ambiente (Mobilità sostenibile nelle aree urbane) che

sottolinea come: “le imprese e gli Enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti adottano il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro del proprio personale dipendente, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale. Il piano è finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico”.

Attraverso la redazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro si effettua una analisi della situazione di partenza e si individuano possibili soluzioni che si indirizzano nell’utilizzo razionale dell’auto privata, favorendo il trasporto pubblico, la condivisione dell’auto e la mobilità ciclopedonale.

La Provincia di Chieti - anche non rientrando direttamente nei parametri obbligatori del decreto - avendo da tempo adottato un’ampia politica ambientale attraverso vari progetti, ritiene importante intraprendere questo ulteriore percorso con la realizzazione del presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro. Inoltre, tale lavoro rientra, attraverso il Piano Regionale Triennale di tutela e Risanamento Ambientale 2006-2008, nello studio più ampio e nella prossima realizzazione del Piano Provinciale per la Mobilità Sostenibile.

I vantaggi, di tipo sociale ed ambientale, che derivano dallo sviluppo corretto del Mobility Management sono diversi e toccano vari livelli: il singolo dipendente, l’Ente o l’azienda, l’ambiente e l’intera collettività.

I vantaggi per il lavoratore si possono riscontrare nei seguenti punti:

- riduzione dei costi del trasporto;
- riduzione dei tempi di spostamento;
- riduzione dei rischi di incidenti;
- riduzione dello stress psico-fisico dovuto al traffico;
- aumento della socializzazione tra colleghi;
- aumento di possibili facilitazioni per coloro che utilizzano modi alternativi e meno congestionanti per recarsi a lavoro.

I vantaggi per l’Ente o l’azienda possono essere:

- migliore accessibilità al luogo di lavoro;
- migliore impatto della sede con il tessuto urbano (parcheggi, traffico, abitanti);
- riduzione dei costi per i rimborsi da trasporto e/o parcheggio;
- migliore immagine dell’Ente o azienda che si propone aperta ai problemi socio-ambientali;

I vantaggi sociali si evidenziano nei seguenti punti:

- riduzione dell’inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione del traffico;

- riduzione dei tempi di trasporto;
- aumento della sicurezza stradale.

La Provincia di Chieti ha sviluppato questo studio attraverso l'uso di strategie partecipative per la programmazione e la gestione delle politiche di sviluppo urbano sostenibile, e per tale fine si è servita della propria Agenda 21 Locale.

Infatti, già nella Conferenza delle Nazioni Unite su Ambiente e Sviluppo del 1992 tra gli obiettivi prioritari erano stati individuati la riduzione della domanda di trasporto, la promozione dei trasporti non motorizzati e lo sviluppo dei trasporti pubblici, l'integrazione delle politiche di mobilità sostenibile in tutti i campi della pianificazione.

Il problema è stato poi successivamente rispeso, a testimonianza dell'importanza, come in occasione del Summit di Johannesburg del 2002 dove le nazioni partecipanti si sono impegnate a "promuovere un approccio integrato alla definizione delle politiche a livello nazionale, regionale e locale per servizi e sistemi di trasporto per l'uso del suolo, le infrastrutture, i sistemi pubblici di trasporto e le reti di distribuzione delle merci, allo scopo di fornire trasporti sicuri, accessibili in termini di costo ed efficienti, aumentando l'efficienza energetica, riducendo l'inquinamento, riducendo la congestione, riducendo gli effetti sfavorevoli sulla salute e limitando lo sviluppo urbano incontrollato, tenendo conto delle priorità e delle circostanze nazionali".

Infine, gli Enti Locali che hanno attuato A21L si sono impegnati al fine di promuovere e realizzare una mobilità sostenibile attraverso la sottoscrizione della Carta di Aalborg.

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le politiche per la mobilità sostenibile, sperimentate già da tempo in alcuni paesi europei, costituiscono l'anello finale di una catena che ha avuto inizio con l'approvazione della direttiva 96/62 per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane. A questa ha fatto seguito l'approvazione del decreto 163/99, con cui sono stati individuati i valori limite delle emissioni da traffico, che è infine confluito nel decreto di recepimento delle direttive europee 30/99 e 69/00, con cui sono state trasferite alle Regioni le competenze per la definizione dei piani di risanamento della qualità dell'aria all'interno delle zone classificate a rischio di inquinamento.

Il Mobility Management è stato introdotto Italia con Decreto del Ministero dell'ambiente del 27/03/1998 sulla "Mobilità sostenibile nelle aree urbane".

Il Decreto, nel disciplinare politiche ed interventi finalizzati al governo della domanda di mobilità, introduce la figura del responsabile della mobilità aziendale (Mobility Manager), con il compito di predisporre e gestire i piani degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente.

I piani sono finalizzati ad ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale, puntando alla riduzione dell'uso dell'auto privata e alla diffusione di veicoli elettrici, attraverso un'adeguata campagna di informazione e sensibilizzazione sui temi della mobilità.

L'adozione del piano e l'identificazione del Mobility Manager è obbligatoria per le strutture aziendali pubbliche e private con più di 300 dipendenti per unità locale o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali.

Oltre a quelli sopra citati, è possibile predisporre piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico.

In particolare, il ***Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro dei dipendenti*** si traduce, nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure che tenga conto delle abitudini e delle esigenze di mobilità dei dipendenti, degli strumenti di pianificazione dei trasporti, della situazione politica dei trasporti dell'area urbana nella quale le aziende e/o gli enti sono situate.

Lo strumento deve consentire il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- riduzione del consumo energetico;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione delle emissioni di gas serra;

- trasferimento della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi per la rimodulazione degli spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente.

Lo stesso decreto promuove anche l'istituzione, presso l'Ufficio Tecnico del Traffico o presso il servizio cui è stato affidato l'incarico di attuare il piano del traffico, di una struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, che mantenga i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto (Mobility Manager di Area).

A questo primo decreto si è aggiunto il successivo decreto del 21/12/2000, con cui il Ministero dell'Ambiente ha esteso l'ambito territoriale di riferimento del Mobility Manager di Area a tutte le zone in cui esiste una elevata concentrazione di spostamenti di persone o cose ed a tutte le aziende, o ad altri attrattori, che fanno parte della stessa area. Sono stati anche messi a disposizione degli Enti Locali, (Comuni, Associazioni di Comuni, Province delegate dai Comuni, indipendentemente dal numero di abitanti) risorse[1] finalizzate all'implementazione di strumenti di mobilità sostenibile.

Il Ministero ha inoltre finanziato, fra il 2000 ed il 2001, l'acquisto di veicoli e di carburanti a basso impatto ambientale, in particolare promuovendo l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione. Ha sovvenzionato lo sviluppo del programma per l'introduzione di servizi di car-sharing, ed ha infine contribuito alla realizzazione di politiche radicali per la mobilità sostenibile nelle aree urbane e metropolitane.

Le politiche per la mobilità sostenibile in ambito urbano hanno assunto nell'ultimo anno, con la finanziaria 2007, un ruolo significativo nelle politiche dei trasporti. È stato infatti istituito il ***Fondo per la mobilità sostenibile***, a sostegno della mobilità urbana e delle innovazioni di servizio da adottare insieme alle città assediate dal traffico motorizzato privato (dal comma 1121 al comma 1123), che verrà gestito d'intesa tra il Ministro per l'Ambiente ed il Ministro dei Trasporti. A questo si aggiunge il ***Fondo per il trasporto pendolari*** (commi 1031 e 1032), che servirà all'acquisto di treni, tram e bus al servizio del trasporto locale (300 milioni di euro per tre anni). Di rilievo, inoltre, la previsione di risorse per l'acquisto di bus, tram e treni per i pendolari, nonché la destinazione del 50% degli investimenti ferroviari nei relativi nodi.

[1] circa 15 milioni di euro da destinare alle seguenti azioni:

- promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli enti interessati;
- assistere le aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa Lavoro);
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale in una logica di rete e di interconnessione modale;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, e l'utilizzo anche della bicicletta e/o di servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale;
- favorire la diffusione e sperimentazione di servizi di taxi collettivo, di car-pooling e di car-sharing;
- fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi e incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
- promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.

Anche l'esperienza accumulata negli altri paesi europei e negli Stati Uniti dimostra come la gestione della domanda di mobilità sia considerata l'intervento più efficace ed efficiente per contrastare la congestione nei centri urbani, sia rispetto ai risultati ottenibili, sia rispetto al costo di questi interventi. La stessa realizzazione di nuove infrastrutture, per la circolazione o per la sosta dei veicoli diventa rapidamente inutile, anzi dannosa poiché, se non è accompagnata da radicali interventi per la riduzione del numero degli spostamenti individuali veicolari, determina un rapido aumento dei veicoli complessivamente in circolazione. Le politiche per la gestione della domanda di mobilità, non possono prescindere da un intervento organico di riorganizzazione complessiva della struttura interna delle amministrazioni locali.
Pertanto l'obiettivo generale che si pone richiede un'azione che incida complessivamente su tutti i fattori che influenzano scelte modali e comportamenti individuali, in primo luogo le decisioni in materia di insediamenti e di uso del territorio.

2.1 Mobilità sostenibile nella Regione Abruzzo

Negli ultimi anni anche la Regione Abruzzo, ha mostrato verso il tema della mobilità una notevole attenzione.
Con Legge Regionale n.72 del 1999, nel dare attuazione alla legge 366/98, è stata prevista l'erogazione di contributi per interventi finalizzati alla promozione della mobilità ciclistica. Successivamente, la Regione ha previsto di finanziare la redazione di Piani del Traffico nei comuni potenzialmente a rischio di superamento dei valori limite di emissione, ai sensi del DM 60/02[2] ed ha compartecipato ad importanti iniziative[3], quali:

- azioni predisposte dal Comune di Pescara per realizzare un "Programma di azioni sperimentali per il rientro nei valori limite di qualità dell'aria"[4].
- realizzazione di impianti di rifornimento per il metano dedicati al parco rotabile delle aziende di trasporto pubblico locale;
- realizzazione di progetti di studio per l'ambiente e la mobilità condotti dalla Provincia di Pescara.

[2] Il piano Regionale ambientale, adottato nel 2004 , prevedeva lo stanziamento di una somma pari a 1.800.000,00 € per la redazione di Piani Traffico.

[3] Dette azioni sono previste dalle Delibere di Giunta regionale n. 1338 e 1339 del 12/12/2005.

[4] Le azioni prevedono: interventi strutturali per la mobilità sostenibile, gestione sostenibile della mobilità, tecnologie e provvedimenti impatti da traffico.

Il Piano Triennale Regionale di Tutela e Risanamento Ambientale 2006-2008, inserisce le politiche di mobilità sostenibile tra gli strumenti fondamentali per contrastare l'inquinamento atmosferico nelle aree urbane. Per quanto riguarda il governo del traffico, il piano prevede "*che siano attuate azioni che insieme concorrano a perseguire obiettivi di riduzione delle emissioni totali inquinanti, di riduzione di necessità di mobilità, di aumento dell'offerta di trasporto collettivo, di contenimento dell'uso del mezzo privato motorizzato, di razionalizzazione degli strumenti normativi istituzionali per il riequilibrio dei trasporti"*.

Il piano dispone l'attuazione, tra gli altri, dei seguenti interventi:

- efficace e corretto utilizzo dei Piani Urbani del Traffico;
- adozione di politiche finalizzate a promuovere lo sviluppo dei carburanti a basso impatto ambientale, in particolare GPL e metano;
- istituzione di un tavolo regionale della mobilità, finalizzato alla diffusione e concertazione delle politiche locali in materia di traffico;
- intensificazione del sistema di trasporto collettivo;
- predisposizione del Piano degli spostamenti intercomunali casa-lavoro;
- introduzione capillare della figura del mobility manager ai diversi livelli di pianificazione (aziendale, comunale, di bacino);
- incentivazione per i lavoratori dipendenti all'uso del trasporto pubblico regionale mediante politiche tariffarie agevolate;
- predisposizione di campagne di sensibilizzazione dei cittadini.

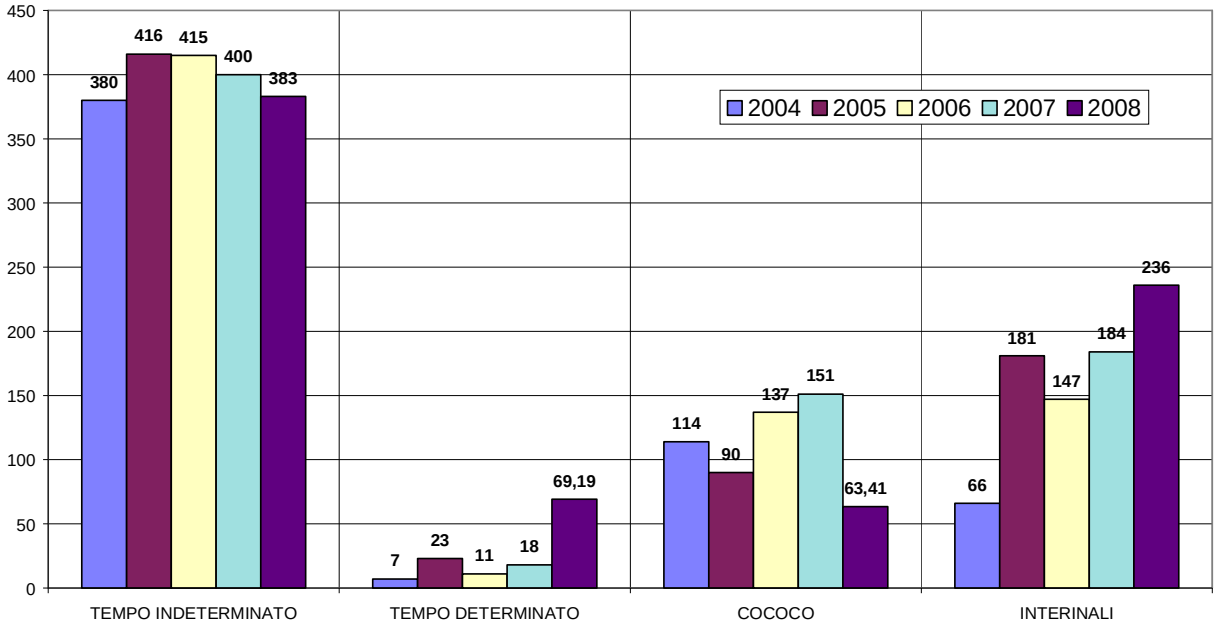
Sono promosse azioni finalizzate a incrementare il trasporto pubblico diminuendo contestualmente il costo/passeggero, a realizzare reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane, car pooling, consentire solo parcheggi pertinenziali per i residenti e di interscambio con il trasporto pubblico nelle aree periferiche e applicazione di tariffe road pricing. È prevista l'adozione di politiche strutturali, economiche e territoriali che consentano azioni, progetti e verifiche improntate alla riduzione di emissioni in atmosfera, dell'inquinamento acustico, all'efficienza energetica e al risparmio costante del suolo.

Notevole rilievo riveste la scelta operata dalla Regione di compartecipare finanziariamente alla realizzazione di Piani provinciali per la mobilità sostenibile.

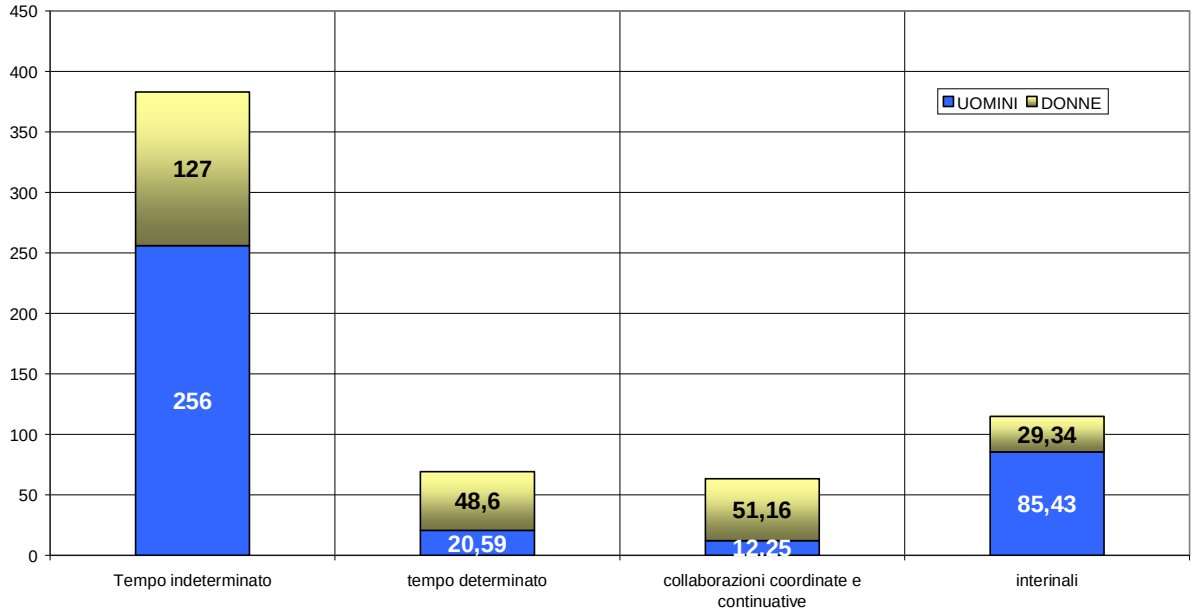
La provincia di Chieti ha ritenuto di cogliere detta opportunità apprestandosi a realizzare un Piano provinciale per la mobilità sostenibile, all'interno del quale si inserisce il Piano degli spostamenti Casa lavoro dei dipendenti.

3. DATI INDICATIVI DELLA PROVINCIA DI CHIETI

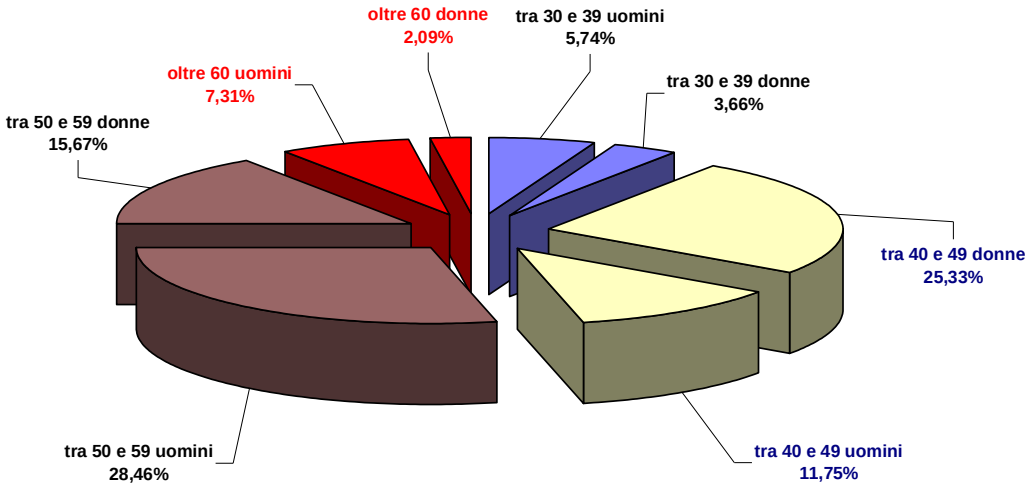
Secondo i dati forniti dal *Settore Organizzazione e Risorse Umane* ed aggiornati alla fine del 2008, la Provincia di Chieti è un'azienda che conta, su base annuale 383 a tempo indeterminat, 69,19 a tempo determinato, 63,41 collaboratori (Co.co.co) e 236 lavoratori interinali, per un totale di 751,60 unità di personale. Tale forza lavoro, pressoché stabile per numero totale nel periodo 2004-2008 è diminuita notevolmente nel 2009 in relazione alle riduzioni sopravvenute per quanto attiene al mancato turn over e alla drastica riduzione del ricorso alla somministrazione di lavoro.



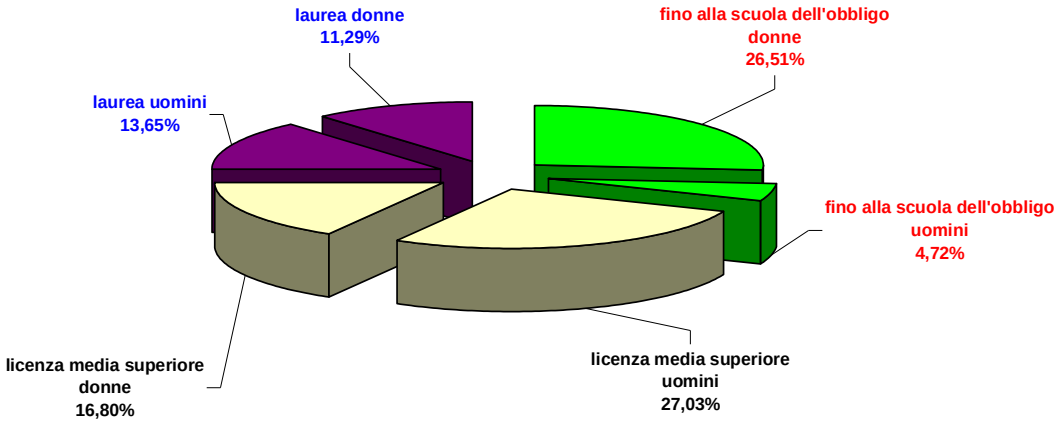
Nel 2008 la ripartizione per sesso vede una netta maggioranza di uomini (374,27 contro 256,10):



La ripartizione per età vede la prevalenza di over 50, anche se la percentuale maggiore è quella delle donne comprese tra 40 e 49 anni che prestano servizio presso le sedi di Chieti :



La ripartizione per titolo di studio vede una predominanza di diplomati e un basso livello di laureati:



I dipendenti dell'Ente svolgono la propria attività lavorativa nelle sedi indicate di seguito. Come si evince dall'elenco riportato il personale della Provincia presta servizio in sedi situate oltre che nel Comune di Chieti, anche in quelli di Ortona, Vasto e Lanciano.

SEDE CENTRALE
66100 Chieti (CH) - Corso Marrucino, 97
PROVINCIA 2
66100 Chieti (CH) - Piazza Venturi Monsignor Giuseppe, 1
PROVINCIA 3
66100 Chieti (CH) – Via Arniense, 208 (dismessa dal 2009)
POLO TECNICO
66100 Chieti (CH) - Via Nicolini Nicola, 2
BIBLIOTECA DE MEIS
66100 Chieti (CH) – c/o Theate Center
EUROPE DIRECT CHIETI
66100 Chieti (CH) Via Arcivescovado, 10

CENTRO PER L'IMPIEGO – SEDE DI CHIETI
66100 Chieti (CH) - Via Spezioli Domenico, 50
CENTRO PER L'IMPIEGO – SEDE DI LANCIANO
66034 Lanciano (CH) - Via Ovidio, 42
CENTRO PER L'IMPIEGO – SEDE DI ORTONA
66026 Ortona (CH) - Via Masci, 4
CENTRO PER L'IMPIEGO – SEDE DI VASTO
66054 Vasto (CH) - Via Maddalena, 61
POLIZIA PROVINCIALE - SEDE DI VASTO
66054 Vasto (CH) - Via Crispi, 20
PROVINCIA DI CHIETI - UFFICI DECENTRATI
66054 Vasto (CH) - Piazza L.V. Pudente, 1
UFFICIO POLIFUNZIONALE DI LANCIANO
(U.M.A., U.R.P., POLIZIA PROVINCIALE)
66034 Lanciano (CH) - Via della Rimembranza n.1/A
SEDE DI CORSO MARRUCINO S.N.C. (P.ZZA VALIGNANI)
Servizi URP, statistica e assistenza agli enti locali
SEDE DI CORSO MARRUCINO S.N.C. (P.ZZA VALIGNANI)
Servizi Telefonia, informatizzazione, Europe Direct
SEDE DI CORSO MARRUCINO S.N.C. (P.ZZA VALIGNANI)
Servizio Sport e Tempo Libero
UFFICI DECENTRATI
Via Galvani – Lanciano
POLIZIA PROVINCIALE DI LANCIANO
Via dei Frentani – Lanciano

4. STRUTTURA DEL PIANO PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Il questionario proposto è stato strutturato secondo prassi ormai collaudate in precedenti analisi simili da parte di enti pubblici ed aziende private. Sono state previste varie sezioni tematiche e per ognuna varie domande che vengono di seguito riportate.

SEZIONE A – DATI	
A.1	Età ☐
A.2	Sesso ☐ M ☐ F
A.3	**Origine dello spostamento** Indirizzo _____ N° _____ CAP _____ COMUNE _____ PROV _____
A.4	**Destinazione dello spostamento** Indirizzo _____ N° _____

SEZIONE B – TEMPI E ORARI DI LAVORO

TIPO DI LAVORO

B.1 Che tipo di lavoro hai? (una sola risposta)

Full time ☐ *5 giorni* ☐ *Turni*
☐ 6 giorni
Part time ☐ *orizzontale* ☐ *Altro (specificare _____)*
☐ Verticale

ORARI DI LAVORO

B.2 *Indichi i suoi orari di entrata e di uscita dal lavoro della scorsa settimana*

Orari di lavoro	lunedì	martedì	mercoledì	Giovedì	venerdì	sabato
Entrata						
Uscita (pranzo)						
Entrata (pranzo)						
Uscita						

B.3 A che parte da casa solitamente? ☐

B.4 A che arriva a casa solitamente? ☐

PAUSA PRANZO

B.5 Dove trascorre di solito la pausa pranzo?
☐ Casa ☐ Ristorante ☐ self service

B.6 Se esce dal luogo di lavoro, solitamente utilizza l'automobile?
☐ Si ☐ No

Dopo una breve sezione di inserimento dei propri dati generici e dell'origine e la destinazione dello spostamento, successivamente è presente una sezione dedicata ai tempi, tipologia ed orari di lavoro. Quella di seguito è un'importante sezione inerente lo spostamento casa-lavoro.

SEZIONE C – LO SPOSTAMENTO CASA-LAVORO

C.1 Quanti chilometri percorre per recarsi al lavoro? (solo andata)

1) 0-5 km 2) 6-10 km 3) 11-25 km 4) 26-50 km 5) oltre 50 km

C.2 Quanto tempo impega per recarsi al lavoro?

Andata ☐ Ritorno ☐

C.3 Quali mezzi usa in INVERNO per recarsi al lavoro?

Note per la risposta: indicare i mezzi utilizzati indicando anche l'ordine di utilizzo. ESEMPIO: se utilizza la bicicletta e poi il treno, barrare la casella accanto a "Bicicletta" nella prima colonna quindi la casella accanto a "Treno" nella seconda colonna.

Mezzo utilizzato	*1° mezzo*	*2° mezzo*	*3° mezzo*	*4° mezzo*
A piedi (se maggiore di 300 mt)	*1*	*1*	*1*	*1*
Bicicletta	*2*	*2*	*2*	*2*
Ciclomotore / motociclo	*3*	*3*	*3*	*3*
Automobile da solo	*4*	*4*	*4*	*4*
Automobile come passeggero	*5*	*5*	*5*	*5*
Autobus urbano (n° linea ____)	*6*	*6*	*6*	*6*
Autobus extraurbano (n° linea ____)	*7*	*7*	*7*	*7*
Treno	*8*	*8*	*8*	*8*

C.4 Quali mezzi usa in ESTATE per recarsi al lavoro?

☐ Uso gli stessi mezzi dell'inverno (*passare alla domanda successiva*)

Mezzo utilizzato	*1° mezzo*	*2° mezzo*	*3° mezzo*	*4° mezzo*
A piedi (se maggiore di 300 mt)	*1*	*1*	*1*	*1*
Bicicletta	*2*	*2*	*2*	*2*
Ciclomotore / motociclo	*3*	*3*	*3*	*3*
Automobile da solo	*4*	*4*	*4*	*4*
Automobile come passeggero	*5*	*5*	*5*	*5*
Autobus urbano (n° linea ____)	*6*	*6*	*6*	*6*
Autobus extraurbano (n° linea ____)	*7*	*7*	*7*	*7*
Treno	*8*	*8*	*8*	*8*

C.5 Utilizza gli stessi mezzi (in ordine inverso) anche per il ritorno?

☐ Si ☐ No

C.6 Ha colleghi che abitano nella stessa zona o sul percorso per andare al lavoro?

☐ Si ☐ No ☐ Non so

C.7 Indichi i motivi della sua scelta del mezzo di trasporto (max 4 risposte)

☐ Economicità	☐ Durata del viaggio	☐ Distanza casa lavoro
☐ Rispetto dell'ambiente	☐ Difficoltà del parcheggio	☐ Costo del parcheggio
☐ Traffico	☐ Assenza del mezzo pubblico	☐ Inefficienza del mezzo pub.
☐ Comfort, comodità	☐ Alternativa meno stressante	☐ Accompagnamento figli a scuola
☐ Non ho altra scelta	☐ Sicurezza nello spostamento	☐ Altro (specificare _____)

C.8 Effettua spostamenti per ragioni di lavoro

☐ No, non effettuo spostamenti per ragioni di lavoro

☐ Si, più spostamenti al giorno (percorrenza media per viaggio _____ km)

☐ Si, più spostamenti alla settimana (percorrenza media per viaggio _____ km)

☐ Si, più spostamenti al mese (percorrenza media per viaggio _____ km)

C.9 Quale modo di trasporto usa più di frequente per gli spostamenti di lavoro?

☐ Piedi	☐ taxi o auto a noleggio
☐ Bicicletta	☐ auto propria / motociclo
☐ Trasporto pubblico	☐ mezzo aziendale

SE USA IL MEZZO PROPRIO (automobile o ciclo / motociclo)

C.10 Durante lo spostamento casa-lavoro compie abitualmente delle soste?

Note per la risposta: barrare la casella "andata" se la sosta viene effettuata durante il percorso di andata, barrare la casella "ritorno" se la sosta viene effettuata durante il percorso di ritorno, non barrare alcuna casella se non si effettua alcuna sosta.

Andata	ritorno	
☐	☐	Nessuna sosta
☐	☐	Commissioni (spesa, posta, banca.....)
☐	☐	Portare / prendere i figli a scuola / altri familiari
☐	☐	Tempo libero / svago / sport
☐	☐	Altro (specificare _____)

C.11 Dove parcheggia di solito?

☐ Parcheggio aziendale
☐ Sulla strada a pagamento
☐ Sulla strada non a pagamento
☐ Altro (specificare _____)

C.12 Se utilizza un'automobile qual è il sistema di alimentazione?

☐ Benzina ☐ Gasolio ☐ GPL ☐ Metano ☐ Ibrida ☐ Elettrica

C.13 Se dispone di un servizio di trasporto pubblico e non lo utilizza, indichi il perché.

☐ Assenza di collegamento diretto
☐ Fermate troppo distanti dal posto di lavoro
☐ Comfort di viaggio insufficiente
☐ Fermate troppo distanti da casa
☐ Orari non favorevoli
☐ Altro (specificare _____)

SEZIONE D – SE ANCORA NON LO FA, SAREBBE DISPOSTO A…. (max 3 risposte)

D.1 .....utilizzare il mezzo di trasporto pubblico se….

☐ …le fermate del trasporto pubblico fossero entro _____ toi mt. da casa e dalla sede di lavoro
☐ …vi fosse flessibilità d'orario per chi utilizza il trasporto pubblico
☐ …impiegassi al massimo _____ minuti in più rispetto al mezzo utilizzato ora
☐ …ci fosse un collegamento diretto
☐ …non dovessi effettuare soste durante gli spostamenti
☐ …il servizio di trasporto pubblicofosse più efficiente (puntualità, maggiori comfort, ecc..)
☐ …vi fossero agevolazioni sull'acquisto del biglietto
☐ …altro (specificare _____)
☐ …non sono disposto ad utilizzare il mezzo di trasporto pubblico

D.2 .....utilizzare la bicicletta se….

☐ …la distanza casa-lavoro fosse inferiore a _____ km.
☐ …vi vossero percorsi ciclabili adeguati e sicuri
☐ …al lavoro vi fossero parcheggi coperti per le biciclette
☐ …non dovessi effettuare soste durante gli spostamenti
☐ … altro (specificare _____)
☐ … non sono disposto ad utilizzare la bicicletta

D.3 .....utilizzare il car-pooling* se….

☐ …fosse disponibile un sistema che mi metta in contatto con chi fa il mio stesso percorso
☐ …vi fosse il parcheggio riservato
☐ …vi fosse la garanzia di poter effettuare il tragitto anche in caso di emergenza
☐ …non venissero variati gli orari di lavoro
☐ …potessi scegliere con chi effettuare il viaggio (non fumatori, stesso sesso, stessa età, solo come passeggero)
☐ … altro (specificare _____)
☐ … non sono disposto ad utilizzare il car-pooling

(*) Il car-pooling è l'uso collettivo di un'auto privata. Si basa sull'organizzazione di spostamenti collettivi (soprattutto casa-lavoro e casa-scuola) per contenere il numero di veicoli che compiono lo stesso percorso. Serve pertanto a ridurre la quantità delle emissioni inquinanti e la congestione da traffico che si avrebbero se il medesimo tragitto fosse coperto da più mezzi.

La parte finale del questionario consente di avere un indice della qualità del servizio di trasporto pubblico.

SEZIONE E – PERCEZIONE D'USO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO

E.1 Esprima un giudizio sul servizio di trasporto pubblico a sua disposizione per recarsi

☐ Non è presente servizio di trasporto pubblico

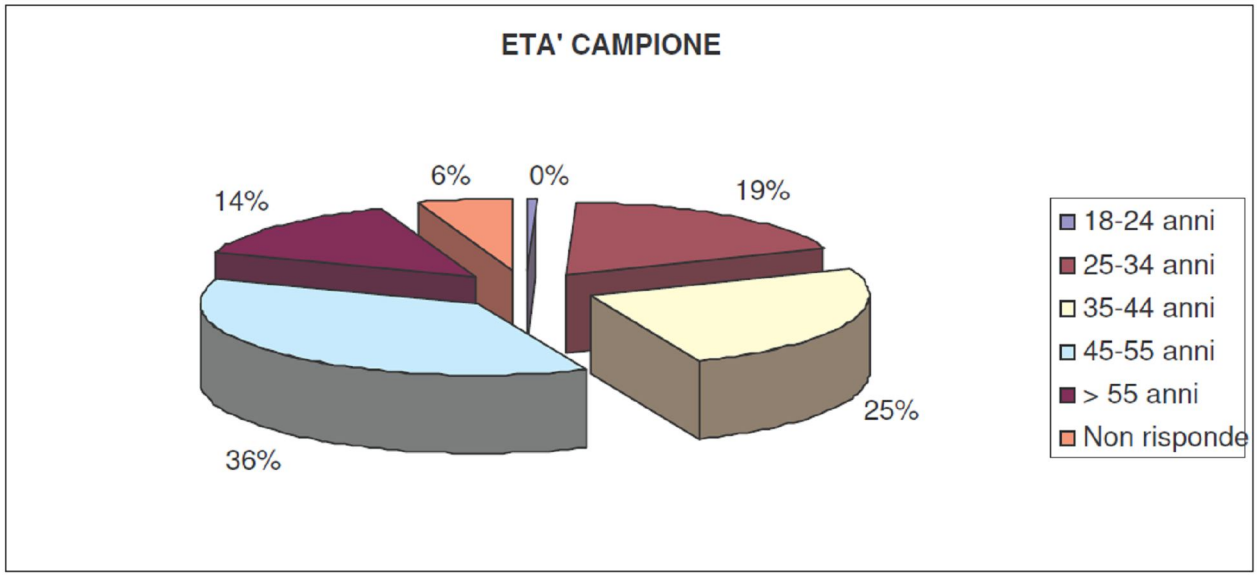
	Soddisfacente	Parzialmente soddisfacente	Insoddisfacente
Comfort	☐	☐	☐
Affidabilità	☐	☐	☐
Tempo di viaggio	☐	☐	☐
Informazioni (orari, lenee,…)	☐	☐	☐
Frequenza del del servizio	☐	☐	☐
Comodità delle linee (vicinanza delle Fermate, scambio mezzi,…)	☐	☐	☐

SEZIONE F – NOTE ED OSSERVAZIONI

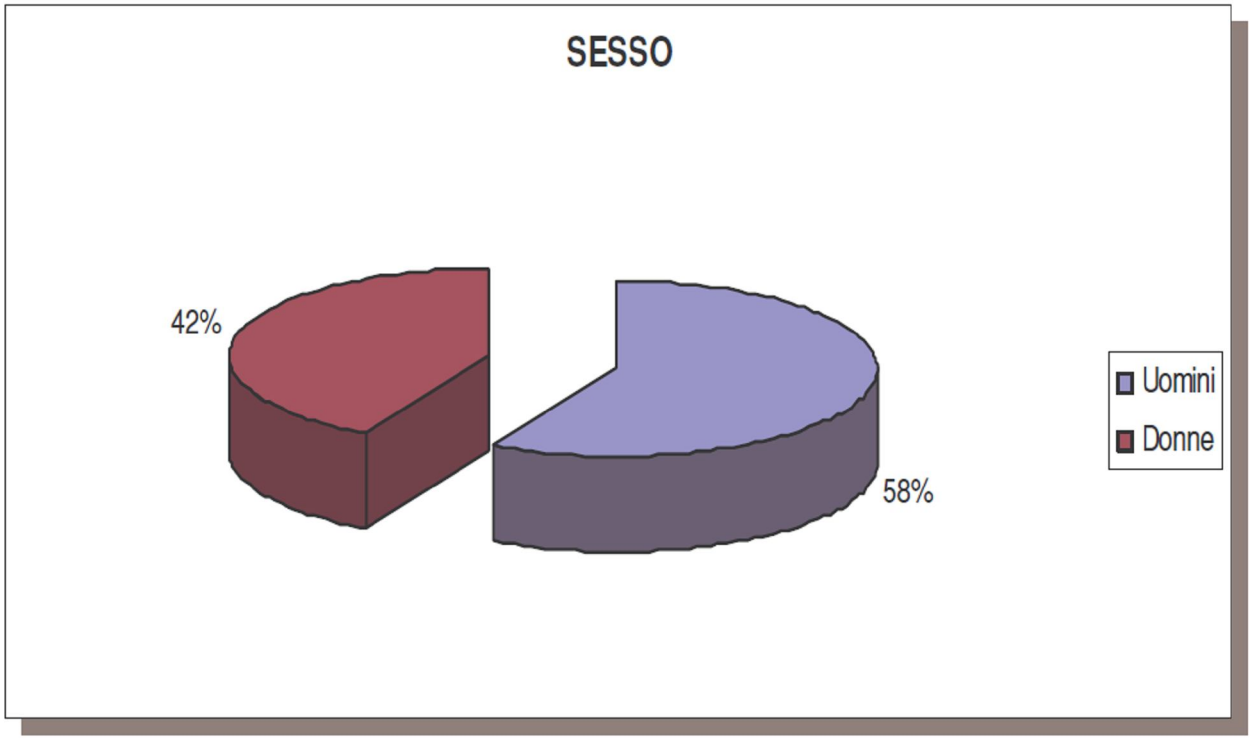
E.1 Qui può riportare eventuali osservazioni aggiuntive

5. DATI DEL CAMPIONE

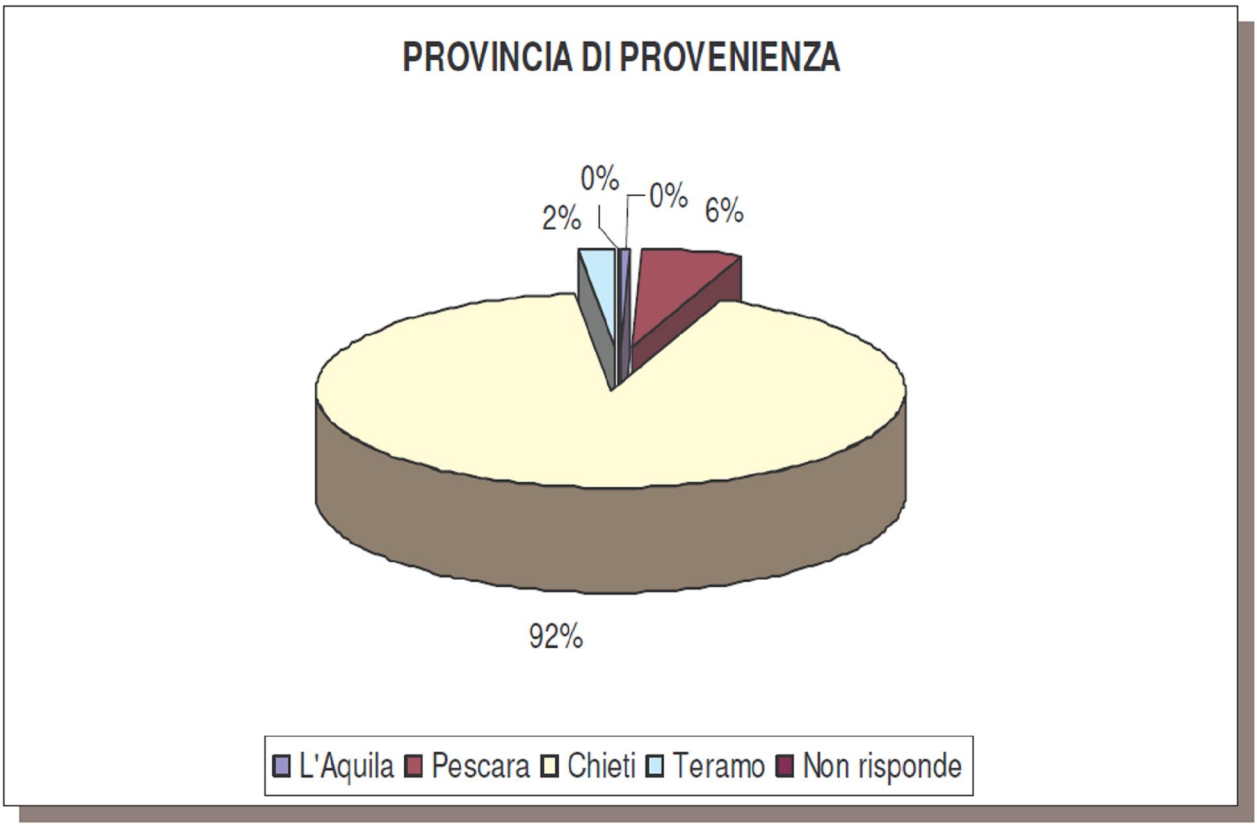
I questionari sono stati recuperati attraverso dei punti di raccolta presenti in ogni sede. All'analisi sono risultati, tra compilati completamente od in parte, in numero di 216, di cui 125 uomini e 91 donne, ovvero circa il 30% del totale ed hanno consentito vari spunti di interesse. In questo capitolo sono analizzati i dettagli completi del campione e le possibili proposte migliorative vengono esposte nel finale.



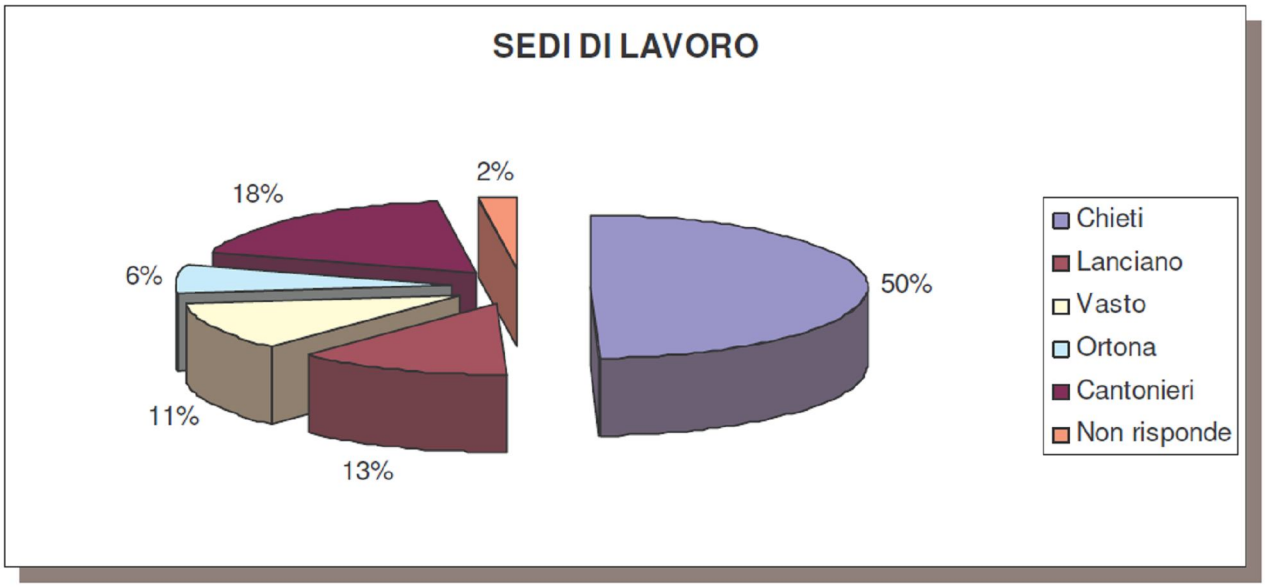
I dati, come anticipato, riguardano per la maggioranza uomini (il 58%) e quasi completamente residenti nella provincia di Chieti (il 98%). Più della metà del campione analizzato è distribuito tra le fasce di età comprese tra 35 e 44 anni (il 25%) e tra 45 e 55 anni (il 36%). Si precisa che per valori che riguardano pochissime unità, viene indicata una percentuale pari a zero. Riguardo il tipo di lavoro e l'orario, l'80% è full-time e il 68% ha il rientro pomeridiano. Il 50% delle sedi di lavoro della Provincia sono concentrate a Chieti.



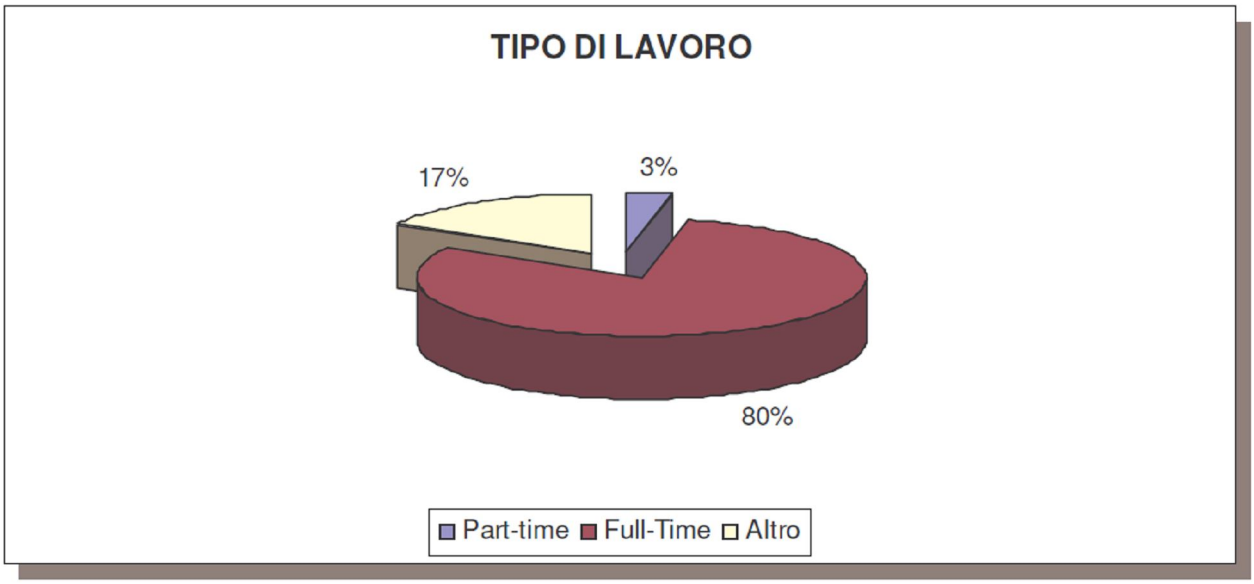
La maggior parte del campione è dunque rappresentato da uomini. Si rileva che il dato trova un riscontro nella composizione del personale della Provincia, costituito per il 56, 37% da uomini.



La quasi totalità del campione risiede nel Comune di Chieti. Solo il 2% proviene dalla Provincia di Teramo, mentre il 6% non fornisce indicazione circa la provenienza.

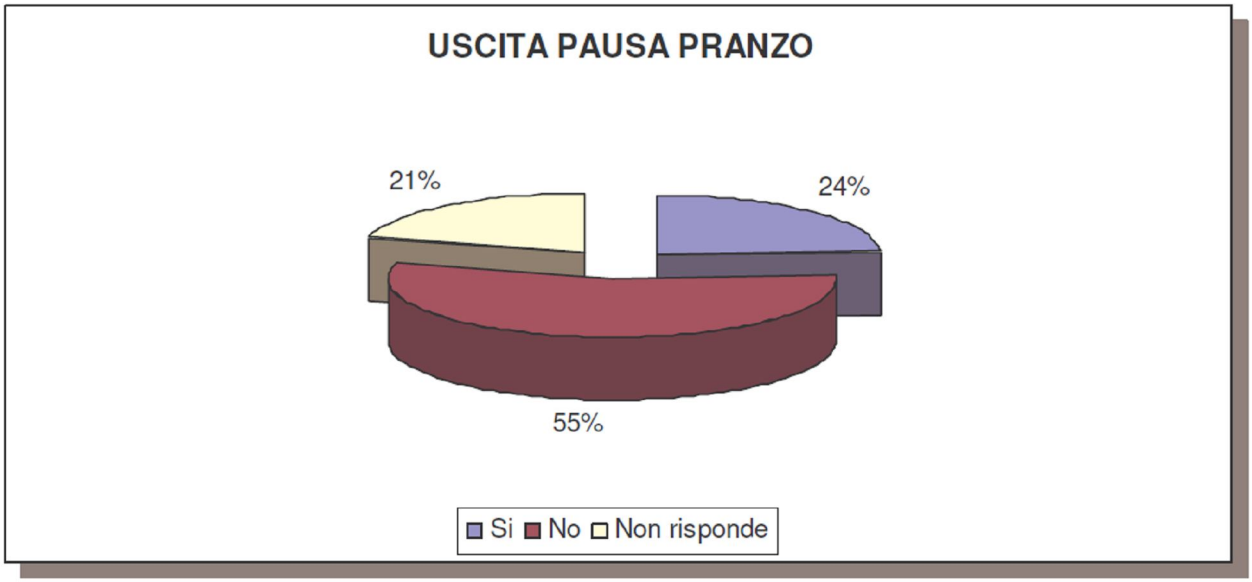


La metà del campione analizzato svolge la propria attività lavorativa nelle sedi presenti nel Comune di Chieti, il 13% lavora presso le sedi di Lanciano, l'11% nelle sedi di Vasto, il 6% a Ortona, il 18% è costituito da cantonieri, cioè da personale che presta servizio sulle strade. Il 2% non risponde.

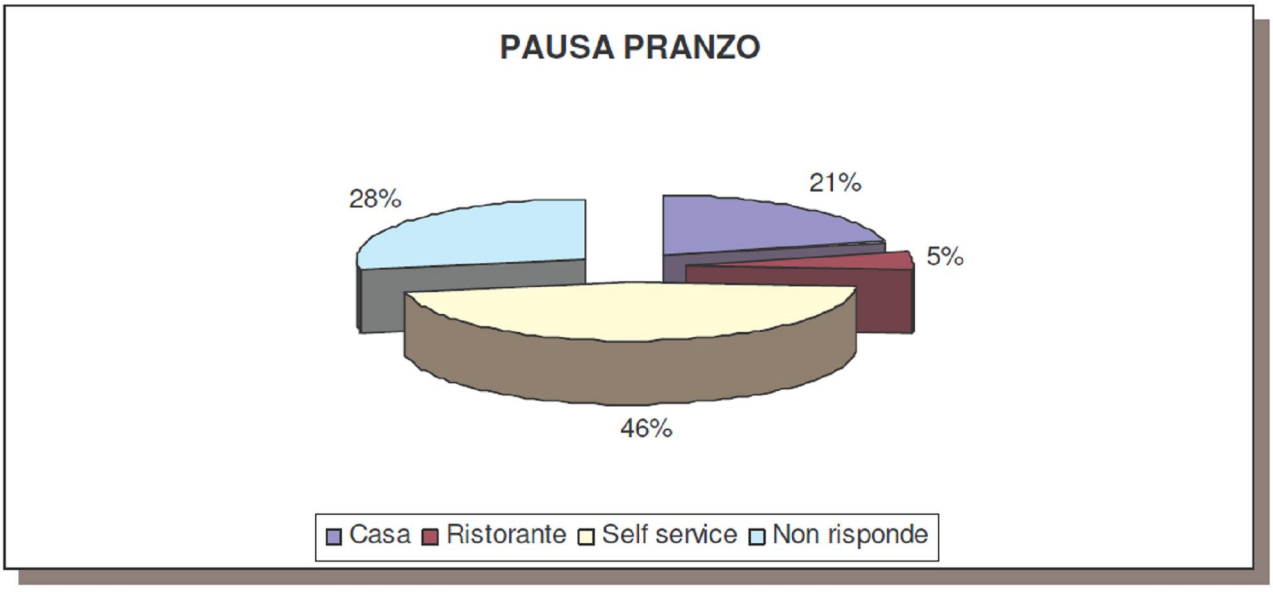


La quasi totalità degli intervistati ha un orario di lavoro pieno, solo il 3% lavora part time.

La restante parte del campione è rappresentata da Co.co.co. che non sono soggetti ad orari di ufficio.

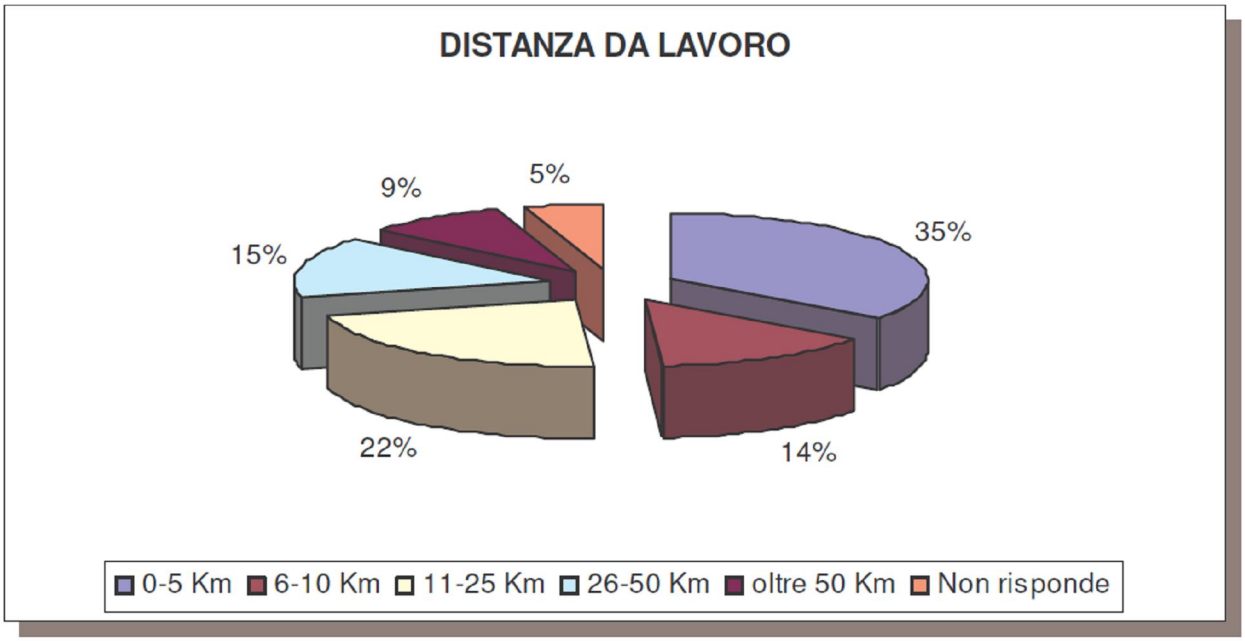


Più della metà del campione non fa la pausa pranzo. Il 24% esce per la pausa pranzo. Mentre il 21% non risponde.



Quasi la metà del campione pranza al self-service, circa 1/5 pranza a casa. Il grafico mette in evidenza che per la pausa pranzo solo una piccola percentuale fa ritorno a casa.

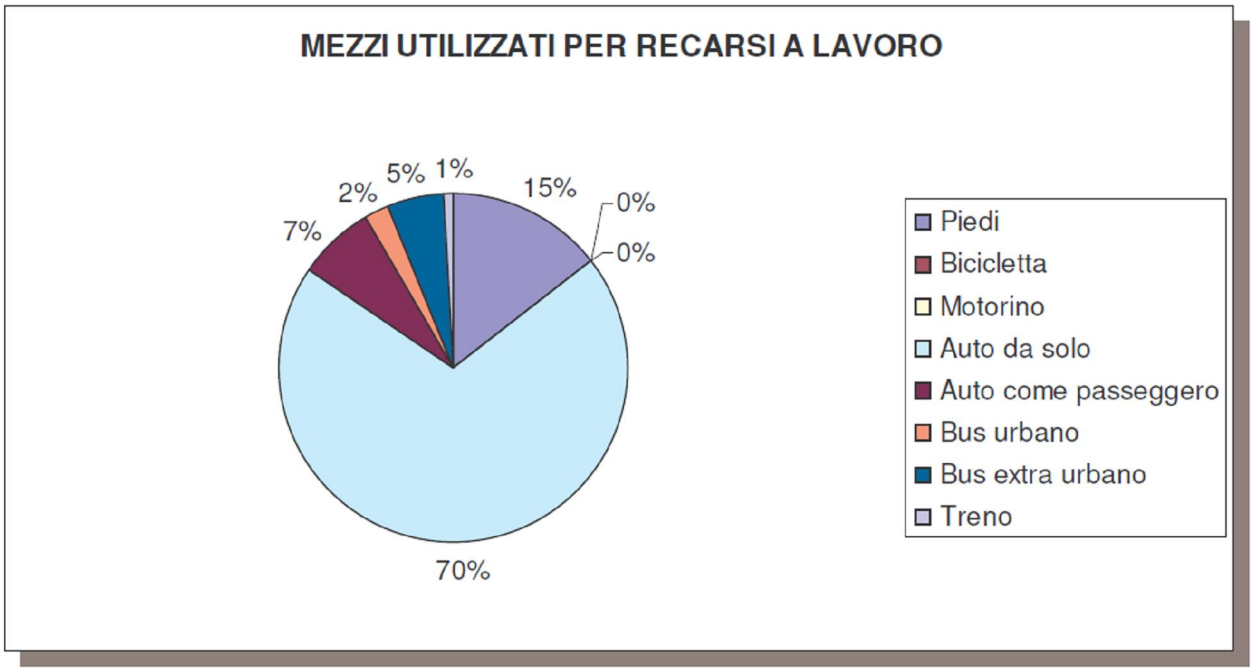
La distanza da casa alle varie sedi è variegata e viene di seguito riportato un grafico che la schematizza.



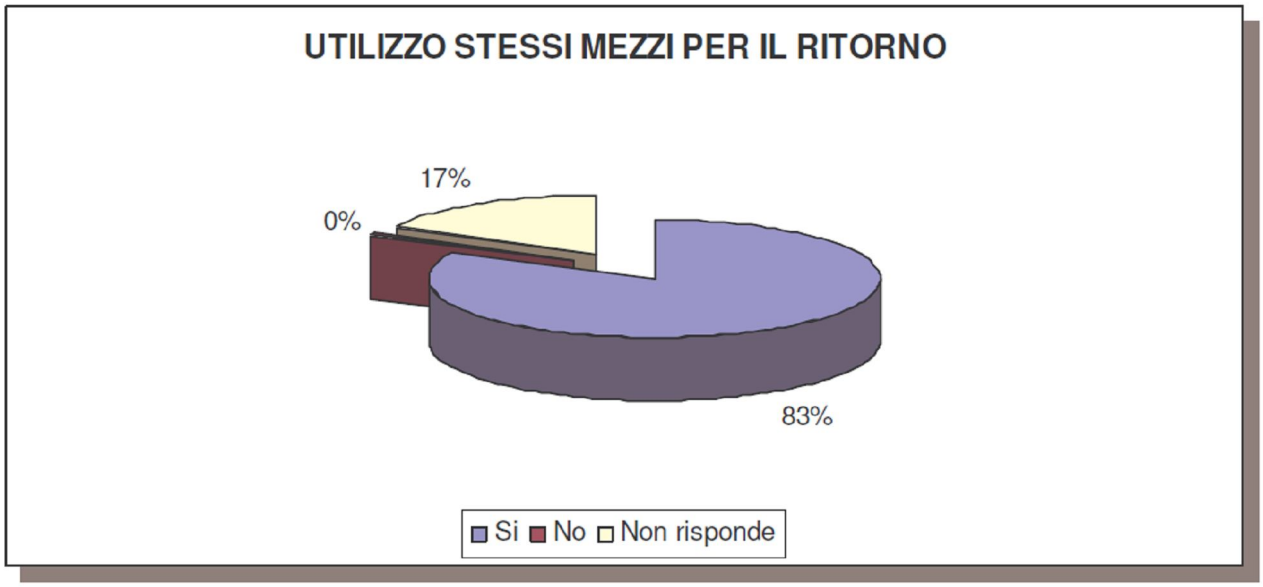
Quasi la totalità degli intervistati utilizza un solo modo per recarsi al lavoro e non ci sono sensibili differenze tra la stagione estiva ed invernale e tra andata e ritorno.

Complessivamente il mezzo di trasporto più adottato dai dipendenti è l'automobile che viene utilizzata, per il 70%, da una sola persona; solo il 7% va al lavoro come passeggero ed il 15% riesce a recarsi a piedi in ufficio (in particolare chi abita a Chieti e prende servizio nelle sedi del centro).

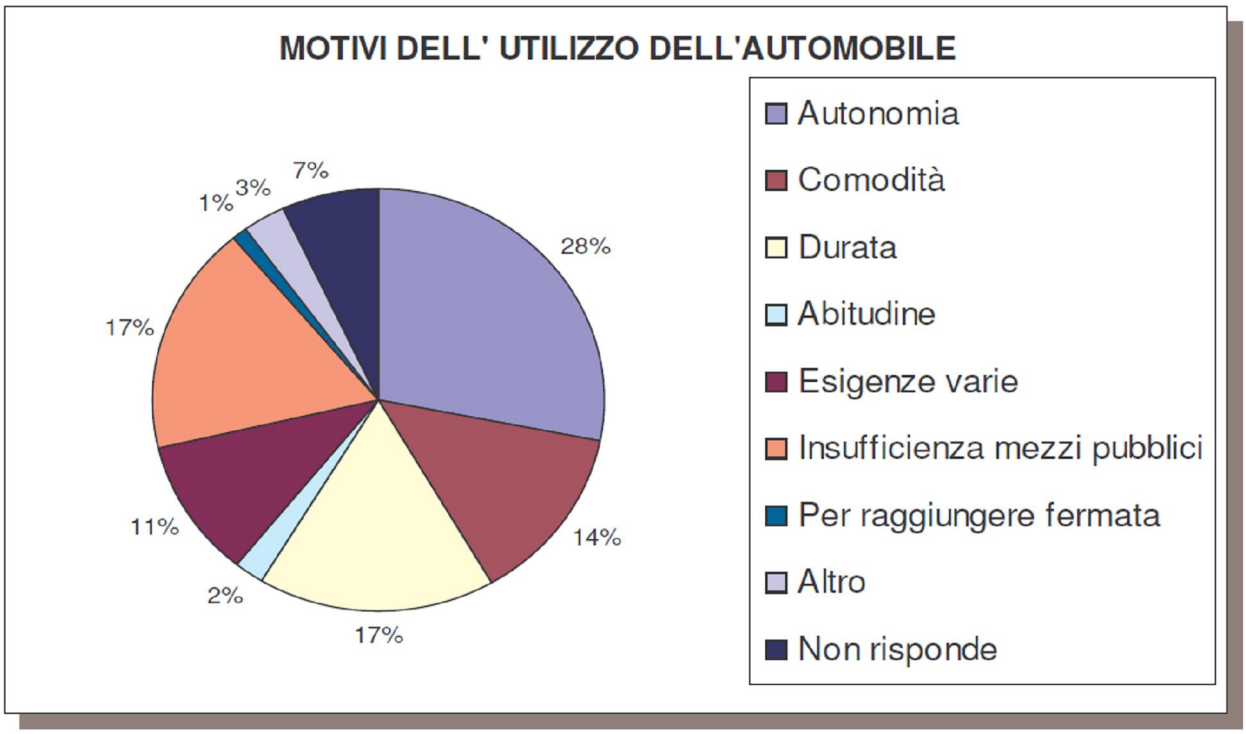
I mezzi pubblici sono scarsamente utilizzati per recarsi a lavoro (solo il 7% tra urbano ed extra) anche se il 25% del campione analizzato dei dipendenti non da una risposta al perché tale mezzo non venga impiegato. Il 35% ha colleghi lungo il tragitto per recarsi in ufficio, mentre il 16% non lo sa o non risponde. Di seguito sono presenti i grafici che sintetizzano tutte le casistiche presenti.



Il grafico evidenzia un notevole utilizzo della vettura privata per recarsi al lavoro.
Solo il 7% condivide l'auto con i colleghi. Una modesta percentuale, rappresentata da coloro che abitano nei pressi della sede di lavoro, si sposta a piedi. Una piccolissima percentuale (8%) utilizza mezzi di trasporto collettivo (bus, tram, treno). Mentre nessuno utilizza la bicicletta.
Il 90% dei dipendenti, che utilizza un mezzo proprio, lo alimenta a benzina (il 51%) o a gasolio (il 39%) mentre le forme meno inquinanti solo il restante 10%.

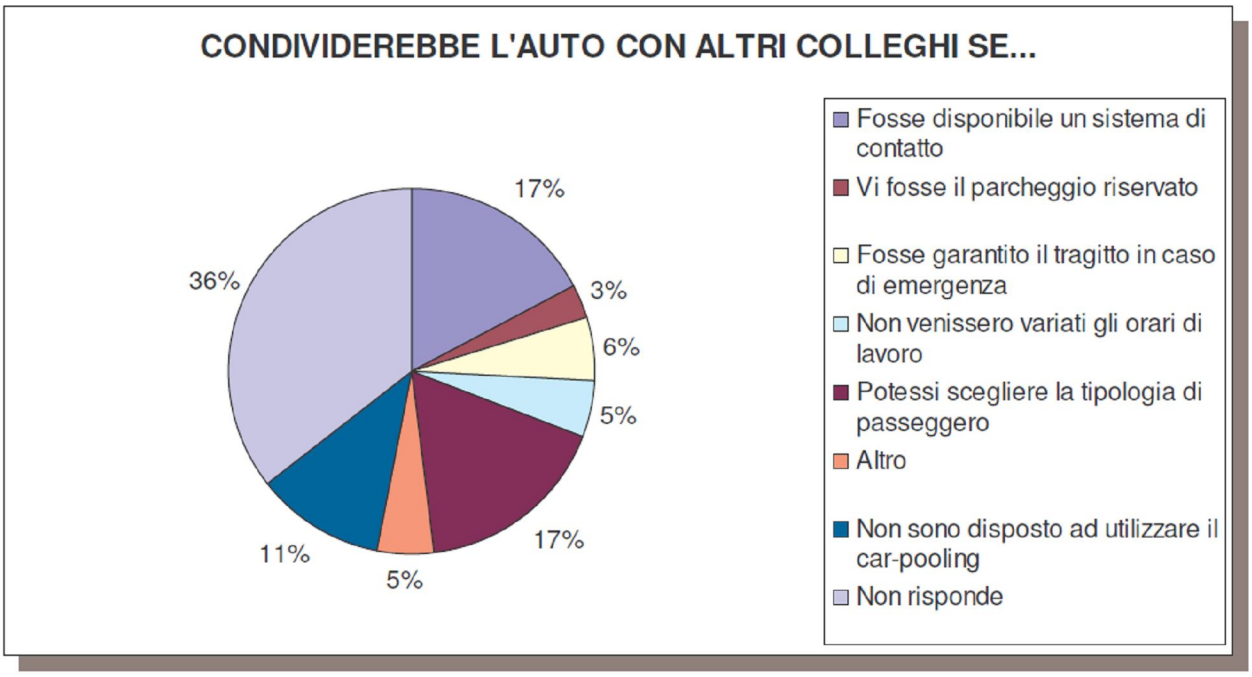


La quasi totalità degli intervistati utilizza lo stesso mezzo sia per l'andata che per il ritorno.

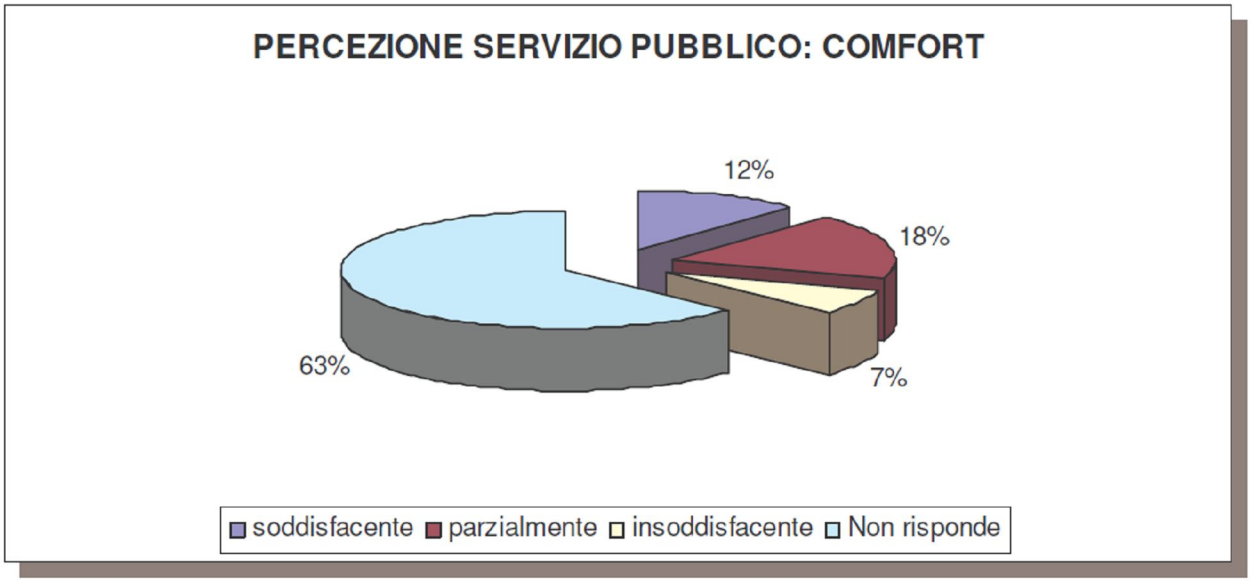


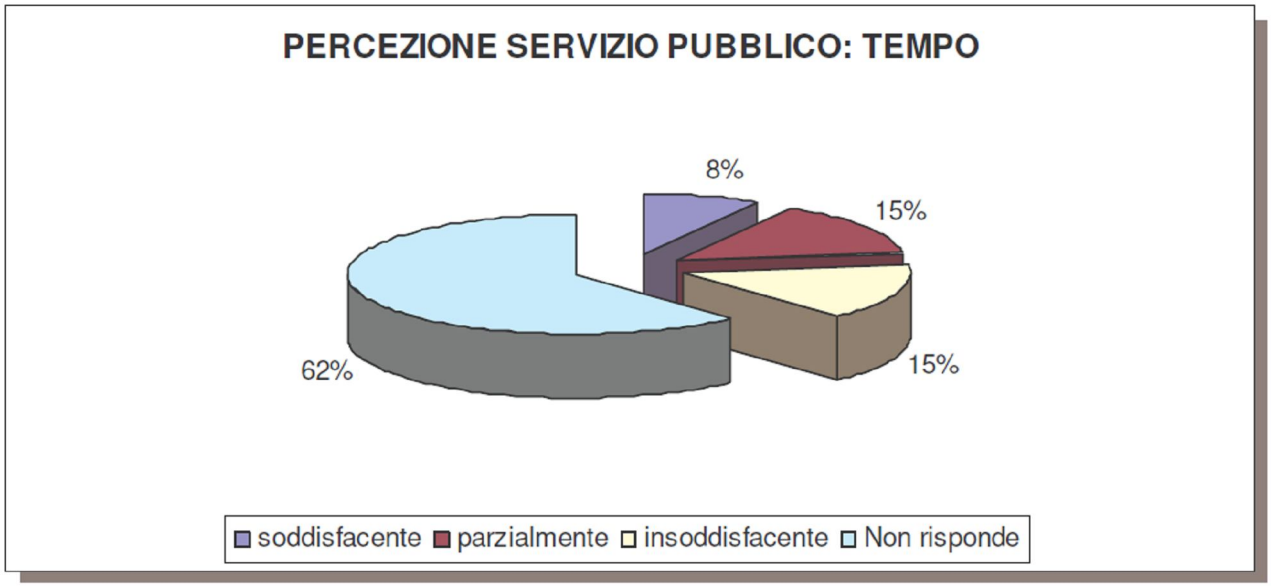
A conclusione delle scelte modali, è interessante segnalare che l'auto privata viene scelta per la maggiore autonomia di movimento e per la minore durata del viaggio rispetto ad altri mezzi di spostamento ritenendo i mezzi pubblici insufficienti.

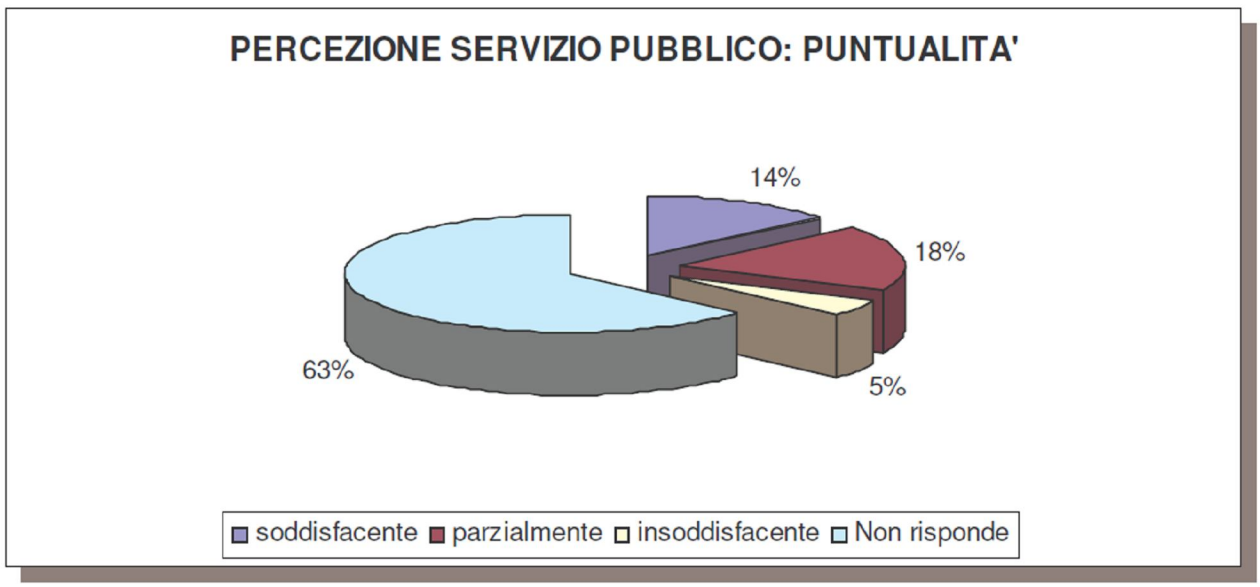
Dalle risposte fornite dall'intero campione emerge, come si nota nei grafici di seguito, una certa flessibilità a modificare le proprie abitudini per recarsi alla sede di lavoro. Escludendo le risposte non valide e i dati mancanti, risulta che il 68% degli intervistati che già non lo fa, utilizzerebbe il servizio pubblico se vi fossero varie migliorie. In particolare, il 6% richiede possibili agevolazioni e sconti sui biglietti o sugli abbonamenti per i dipendenti. Per quanto riguarda il servizio di car-pooling, quindi la condivisione dell'auto privata, più della metà degli intervistati che hanno risposto a questo quesito si è dimostrato sensibile e possibilista. In particolare, il 17% sarebbe disponibile se vi fosse un sistema di contatto tra dipendenti che permettesse di organizzarsi e pianificare le proprie esigenze.

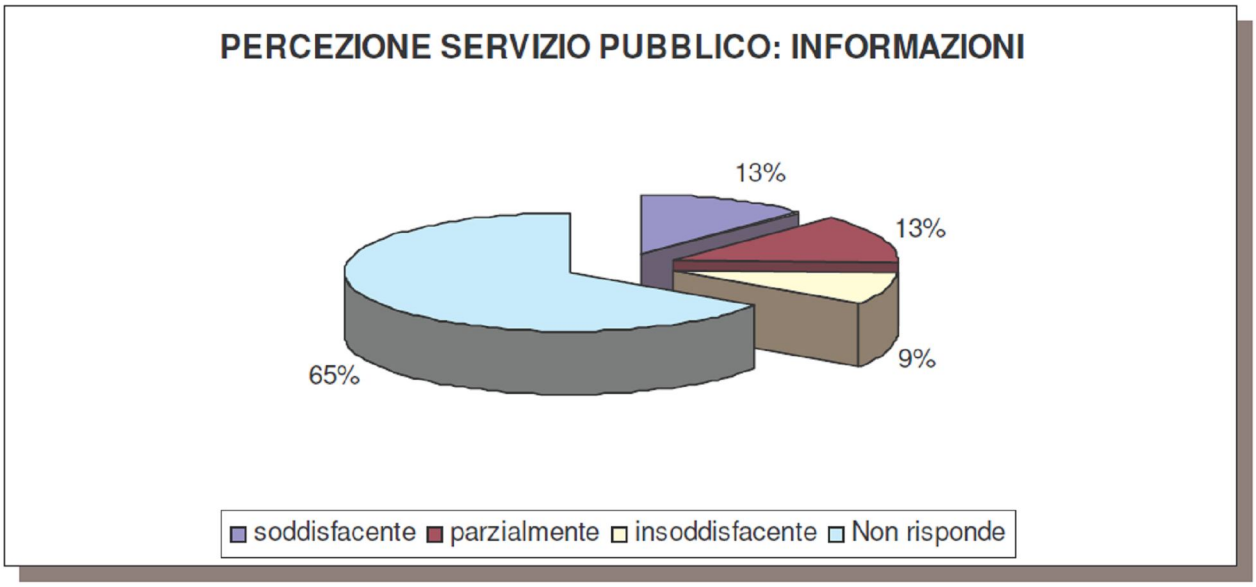


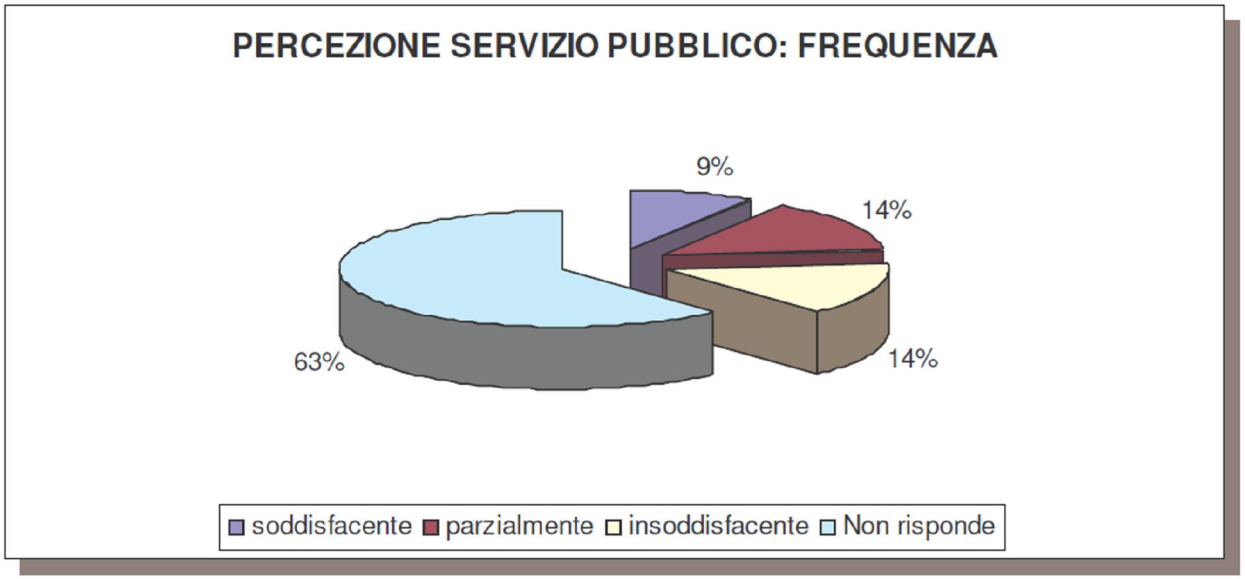
Sono presenti, di seguito, i dati dell'ultima parte dei questionari relativi alla percezione degli intervistati riguardo il servizio pubblico. Le domande erano inerenti alla valutazione di cinque requisiti fondamentali del servizio. Il giudizio sul trasporto pubblico risulta sostanzialmente positivo (per c*omfort, puntualità e informazione*); il t*empo di viaggio, la frequenza* e *la comodità delle linee sono i* maggiori motivi di scontento tra gli intervistati. Nella maggioranza dei casi, però, non si hanno risposte a queste domande quindi i dati sono meno significativi.

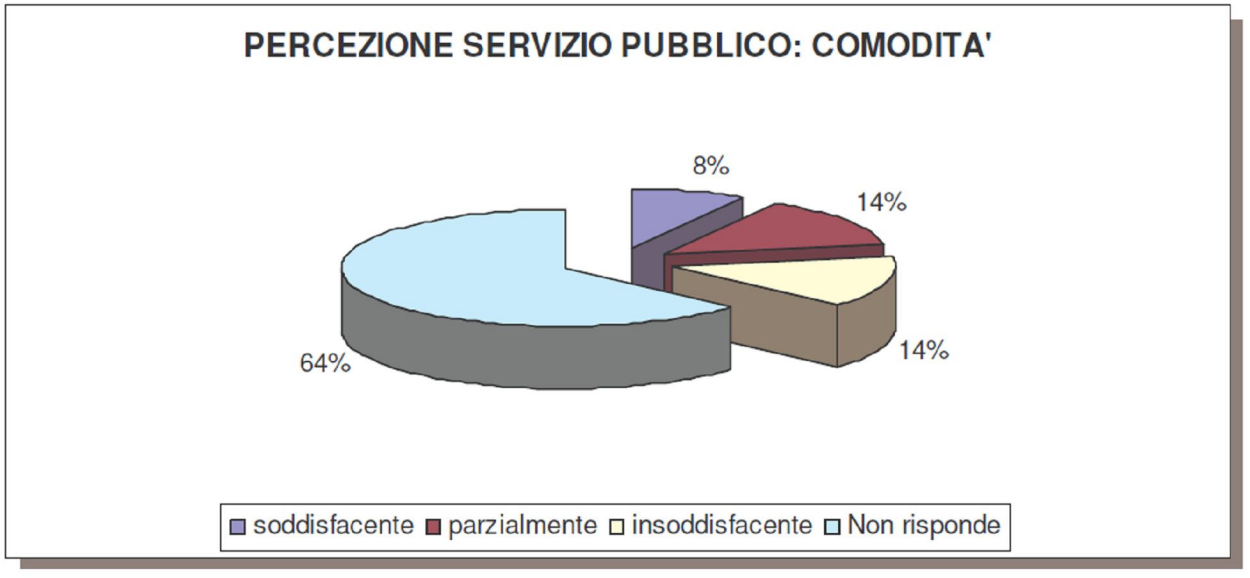

PERCEZIONE SERVIZIO PUBBLICO: COMFORT
12%
18%
7%
63%
soddisfacente
parzialmente
insoddisfacente
Non risponde


PERCEZIONE SERVIZIO PUBBLICO: TEMPO
8%
15%
15%
62%
soddisfacente
parzialmente
insoddisfacente
Non risponde


PERCEZIONE SERVIZIO PUBBLICO: PUNTUALITA'
14%
18%
5%
63%
soddisfacente
parzialmente
insoddisfacente
Non risponde


PERCEZIONE SERVIZIO PUBBLICO: INFORMAZIONI
13%
13%
9%
65%
soddisfacente
parzialmente
insoddisfacente
Non risponde


PERCEZIONE SERVIZIO PUBBLICO: FREQUENZA
9%
14%
14%
63%
soddisfacente
parzialmente
insoddisfacente
Non risponde


PERCEZIONE SERVIZIO PUBBLICO: COMODITA'
8%
14%
14%
64%
soddisfacente
parzialmente
insoddisfacente
Non risponde

6. ANALISI ED INIZIATIVE POSSIBILI

Per rispondere in maniera adeguata alle problematiche emerse dall'analisi dei questionari, è opportuno, in questa fase, proporre diversi interventi mirati al miglioramento della mobilità dei dipendenti della Provincia di Chieti in un quadro di riequilibrio modale ottimale. Tali proposte pongono come obiettivo principale la diminuzione dell'uso dell'auto privata, in particolare se con una sola persona a bordo, attraverso delle soluzioni diversificate in funzione dei dati emersi dall'indagine e in funzione delle possibilità e disponibilità dell'Ente.

Anche se risulta evidente, dai dati elaborati, una tendenza propositiva ad un cambiamento delle scelte fin qui fatte verso una responsabile condivisione dell'automobile ed un maggior utilizzo dei mezzi pubblici, si sottolinea che tale disponibilità manifestata nei questionari non può essere considerata come un impegno effettivo, ma come suggerimento ed indirizzo delle proposte progettuali.

La fase operativa dovrà prevedere un monitoraggio che verifichi che le soluzioni possano essere durature nel tempo ed analizzi le possibili migliorie.

La consapevolezza da parte del dipendente può risultare uno strumento valido da utilizzare durante la campagna informativa in modo da riuscire a stimolare una effettiva collaborazione dello stesso sia per quanto riguarda la compilazione dei questionari che per quanto concerne l'uso di nuovi mezzi per lo spostamento. Altrettanto diventa importante la consapevolezza da parte dell'Ente dei vantaggi che essa può trarre in quanto deve sostenere, promuovere e finanziare le proposte contenute nel piano.

I vantaggi per il dipendente possono riassumersi in:

- minore stress psicofisico da traffico;
- diminuzione del rischio di incidenti;
- possibili minori costi di trasporto;
- possibile riduzione dei tempi di spostamento;
- possibilità di socializzazione;
- maggiore regolarità nei tempi di trasporto;
- minori costi di trasporto;
- possibilità di premi economici;
- facilitazioni per l'uso del trasporto pubblico;
- aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi.

I vantaggi per l'Ente si riscontrano in:

- miglioramento e rafforzamento dell'immagine dell'Ente come sensibile ai problemi dell'ambiente;
- maggior puntualità dei collaboratori unita alla maggior produttività degli stessi sul luogo di lavoro;
- riduzione degli incidenti sul percorso casa-lavoro e conseguente riduzione dei costi sociali ed economici associati;
- uso più proficuo dei veicoli aziendali;
- promozione di una filosofia gestionale basata sulla cooperazione e maggiore socializzazione tra i dipendenti e tale da sviluppare proficue sinergie nelle attività lavorative;
- migliore accessibilità dell'ente;
- possibilità di offrire un servizio utile ai propri dipendenti (si possono avere vantaggi indiretti in termini di dedizione al lavoro);
- migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante gli uffici (più posti di sosta e meno rumore di traffico).

Pertanto, pur esulando dall'obbligo normativo, appare importante che l'ente prosegua nell'attuazione della pianificazione degli spostamenti casa – lavoro, come del resto già avviato con il processo di agenda ventuno locale e con il progetto di redazione del piano di mobilità sostenibile del quale il presente documento risulta parte integrante.

Per ogni azione individuata dovrà essere predisposto un programma di implementazione, comunicazione e valutazione. Vengono inoltre individuate le strategie di persuasione, concessione e restrizione da adottare.

Gli interventi 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, dove sarà molto importante la comunicazione, e interventi interni all'Ente che agiscano quindi sulla modifica di alcune caratteristiche stesse dell'organizzazione aziendale quali orari di lavoro, turni, telelavoro.

Nel seguito vengono descritti gli interventi previsti.

Nomina Mobility Manager

Per la pianificazione degli spostamenti casa lavoro il DM 27/03/1998 affida un ruolo centrale al Mobility Manager. Come detto tale figura non è obbligatoria per l'Ente, ma importante, tanto più che il territorio del Comune di Chieti dove insistono la gran parte degli uffici ricade in area individuata come critica dal vigente Piano Regionale della Qualità dell'Aria.

Il mobility manager avrà il compito di promuovere la mobilità sostenibile di tutti gli spostamenti sistematici dell'Ente, migliorando l'accessibilità al luogo di lavoro e attraverso l'accorta gestione della domanda di mobilità dei dipendenti. Nello stesso tempo ne mostra ai vertici istituzionali l'aspetto di reale convenienza economica, in modo da garantire alle politiche di gestione della mobilità il necessario appoggio finanziario e strategico.
Il mobility manager aziendale sarà tenuto a redigere annualmente un documento sulla mobilità dei dipendenti, o Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, dove sono illustrate le misure più efficaci per la gestione della mobilità, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto propria negli spostamenti abituali.
Il mobility manager sarà individuato nell'ambito dei tecnici dell'Ente in diretto contatto con il direttore generale e sarà chiamato anche alla gestione del Servizio autoparco.

Attività di comunicazione

Come già accennato in precedenza è molto importante creare un coinvolgimento all'interno dell'Ente di tutte le parti per un buon funzionamento del progetto del PSCL. Le attività di informazione e comunicazione è bene comunque che siano condotte periodicamente sia per una sensibilizzazione preventiva che nel corso della campagna preliminare mirando ad attirare l'attenzione del dipendente sull'importanza della riorganizzazione degli spostamenti. Dopo l'implementazione delle misure possono essere attivati differenti strumenti di comunicazione scelti tra:

- comunicazione assembleare per informare dell'iniziativa dell'indagine, dove andrà definita la data e la durata della comunicazione, se farla in un unico forum interno, e definizione dei messaggi chiave che si vogliono veicolare;
- comunicazioni periodiche e/o continuative come bacheche e spazi per affissioni, bollettino informativo, rete informatica intranet, posta elettronica, informative sindacali.

Interventi esterni

Miglioramento dei mezzi di trasporto pubblico locale (TPL)

Il mezzo di trasporto collettivo è, naturalmente, una delle prime alternative proponibili e l'analisi delle criticità attuali della rete di Trasporto Pubblico non può, pertanto, prescindere da un confronto con il mezzo privato, e dall'individuazione delle cause che spesso portano alla scelta del secondo da parte di una notevole quota della utenza potenziale. La scelta dell'auto o del motoveicolo privato rispetto al mezzo di Trasporto Pubblico nasce da un'analisi di convenienza dell'utente, all'interno della quale rientra, in genere, una valutazione degli elementi, propri dell'uno e dell'altro modo di trasporto.
L'elemento "tempo di viaggio" quasi sempre è decisivo, specialmente per quanto riguarda l'aspetto dell'accessibilità al sistema del Trasporto Pubblico.

In tal senso occorrerà che il mobility manager confronti le esigenze dei dipendenti dell'Ente con le opportunità messe a disposizione dai gestori delle linee urbane e extra – urbane e trovando punti di raccordo con gli stessi gestori.

Servizi collettivi interni

La carente presenza o totale mancanza di mezzi di TPL che compiano determinati itinerari in specifiche fasce orarie è spesso causa della decisione dell'uso del mezzo proprio. È in questi casi che l'introduzione di navette potrebbe essere la soluzione migliore. Tale navetta potrebbe essere a servizio di più enti convenzionati tra loro ed il costo gravare attraverso una trattenuta stipendiale mensile agli aderenti. I vantaggi di un servizio ad hoc possono essere:

- la navetta può essere studiata e quindi organizzata in relazione alle specifiche esigenze;
- l'assenza di fermate intermedie potrebbe favorire una velocità più alta rispetto alle linee di trasporto pubblico che percorrono gli stessi itinerari (anche se il vero vincolo rimane il livello generale di congestione del traffico urbano);
- evita commistione con "estranei" rendendo il viaggio più comodo.

Attività fondamentale che deve svolgere il Mobility Manager prima di ipotizzare la creazione di navette, è evidentemente quella di una attenta valutazione preliminare della realtà del TPL locale, del perché il servizio sia poco usato, nonché la valutazione della condivisione con altri Enti pubblici..

Nel caso in cui, dopo una attenta analisi, si decidesse di realizzare le navette, i fattori da precisare sono:

- l'organizzazione dell'eventuale servizio navetta: quanti autobus, di quale capienza, in quale fascia oraria della giornata, lungo quale percorso;
- la valutazione dei costi del servizio e la ripartizione tra gli utenti, anche in relazione ad un utilizzo istituzionale, tipo lo smistamento della posta nelle sedi periferiche;
- l'elaborazione di una cartografia schematica con i percorsi delle linee, indicando le loro frequenze ed orari, definendo con esattezza i punti per il carico e lo scarico dei passeggeri in prossimità dei terminali della rete di Trasporto Pubblico.

Soluzioni alternative: car-sharing; car-pooling

Il car-sharing (cioè l'uso, sia in forma collettiva sia individuale, di un'auto di proprietà comune, eventualmente anche dell'Ente) si sta diffondendo in molte realtà che hanno trovato più conveniente eliminare il parco auto aziendali e per contro stipulare convenzioni con concessionari e gestori di questo sistema. (Dal punto di visto tecnologico l'ipotesi del "car-sharing" è vincolata

all'introduzione all'interno dell'auto di tecnologie, quali quelle legate all'uso delle "smart card", tessere nel formato delle carte di credito, dotate di microchip che sono già abbastanza consolidate).
Tale sistema di spostamento risulta molto vantaggioso per gli spostamenti interni tra le varie sedi o di lavoro dalla sede ad altri luoghi.
Per i dipendenti che debbano effettuare tragitto casa lavoro risulta più adatto e conveniente il car-pooling (cioè l'uso collettivo di un'auto di proprietà di uno dei suoi occupanti). L'uso collettivo dell'automobile è una esperienza già praticata in vari Enti, ma ancora gestita prioritariamente in forma spontanea e non organizzata in tutte le sue potenzialità.
La soluzione di condivisione dell'auto privata (***car pooling***), che consente di ridurre la presenza di automobili in favore ad un aumento dei passeggeri delle stesse, prevede la realizzazione di una piattaforma internet di contatto. A questa ipotesi hanno risposto positivamente in larga misura gli intervistati attraverso il questionario e, la costruzione di una sezione dedicata nel sito istituzionale della Provincia, permettere la gestione e l'organizzazione degli equipaggi delle auto, in riferimento alle tratte ed ai percorsi che collegano le abitazioni alle sedi lavorative. In particolare, utilizzare l'auto di proprietà da parte di un gruppo di persone che devono raggiungere la stessa meta o che percorrono una stessa parte di tragitto, oltre a ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico, permette una consistente riduzione del traffico ed un notevole risparmio economico per i dipendenti.
Sarebbe, poi, possibile studiare delle soluzioni aggiuntive per incrementare e favorire il car-pooling attraverso delle tessere di riconoscimento dell'iniziativa, come contrassegni o badge, che consegnati al conducente, permettano dei vantaggi economici nelle aree parcheggio nelle ore di lavoro.
Altro incentivo potrebbe rappresentare l'assegnazione di un numero di posti auto riservati ai car-poolers presso i parcheggi delle sedi provinciali; i posti auto potrebbero rendersi disponibili, almeno in parte, attraverso la rinuncia all'uso del mezzo privato da parte dei passeggeri degli equipaggi.
I conducenti che condividono la propria automobile potrebbero avere il posto auto riservato presso i parcheggi provinciali, o l'incentivo attraverso l'esenzione dal ticket sul parcheggio dell'Ente oppure, anche se raro nella Provincia di Chieti, il diritto al raggiungimento della sede di lavoro in caso di possibili restrizioni alla circolazione per motivi ambientali (targhe alterne, blocchi del traffico) da verificare con l'accordo del Comune.
La provincia ha avviato la sperimentazione del sistema attraverso l'acquisto del software gestionale e l'implementazione delle misure integrative.

Promozione uso mezzi innovativi di trasporto

Le caratteristiche orografiche del comune di Chieti ove si trovano la gran parte degli uffici dell'Ente

non permette l'adozione dell'uso della bicicletta tradizionale per il raggiungimento della sede di lavoro. Mezzo alternativo è quello della bicicletta elettrica, cioè di un mezzo dotato di apposito dispositivo che permettono la pedalata assistita. Tale mezzo, rispetto alla bicicletta tradizionale, consente di percorrere anche tratti più lunghi ma presenta gli stessi problemi legati alla sicurezza. Altro mezzo da incentivare, per esempio nell'acquisto di auto per la flotta dell'Ente, è l'uso di veicoli elettrici o ibridi che presentano un alto grado di flessibilità negli spostamenti brevi, con una riduzione degli effetti inquinanti; travalicano l'eventuale problema dello stop al traffico, presentano bassi costi di alimentazione e un buon ritorno d'immagine. I punti critici non mancano in quanto i veicoli elettrici hanno bisogno di torrette di alimentazione e hanno una limitata autonomia di percorrenza con elevati costi di ammortamento.

Politiche delle aree di sosta

Fondamentale è il dato di propensione al cambiamento dei singoli utenti, ma non va sottovalutato che l'offerta di parcheggi aziendali è un incentivo ad usare l'automobile. Si può addirittura pensare che dare gratuitamente un posto auto a chi ne fa uso diventa una forma di premio che andrebbe compensata con premi a chi non ne fa uso. Ma per compensare tale disparità di trattamento potrebbe essere più coerente applicare una tariffazione, anche se bassa, alle aree di sosta interne di proprietà dell'ente (le entrate potrebbero essere utilizzate per le spese necessarie all'organizzazione della mobilità). Naturalmente l'introduzione di una politica di tariffazione delle aree adibite a parcheggio può, soprattutto all'inizio, risultare una scelta impopolare e potrà comunque essere attuata solo nel caso in cui anche all'esterno il parcheggio sia a pagamento. La tariffazione della sosta potrebbe essere di molto ridotta, o anche preferibilmente non applicata, per gli autoveicoli utilizzati per il "car-pooling" o per il "car-sharing".

Convenzioni mezzi di Trasporto Pubblico

Al fine di incentivare l'uso del TPL (ferrovie e autolinee) L'Ente può stipulare una convenzione con i gestori del Trasporto. L'obiettivo è quello di stipulare un accordo in cui sia garantito il blocco dei prezzi e uno sconto rispetto alla tariffazione normale determinato dalla sottoscrizione di numerosi abbonamenti. Allo stato attuale tuttavia le normative regionali non consentono un simile trattamento. Vanno definite con chiarezza e precisione le tipologie e la durata degli abbonamenti convenzionati, la modalità di pagamento e la durata della convenzione.

Per quanto concerne invece il rapporto Ente-dipendente vanno definite le modalità e la quantità di incentivo erogato al dipendente (in genere si stabilisce una quota che viene anticipata dall'Ente e viene trattenuta in busta paga), le categorie delle persone che possono accedere all'incentivo (in

genere sono i dipendenti), i tempi per la consegna dei moduli di sottoscrizione e adesione alla campagna abbonamenti e distribuzione degli stessi. Occorre come sempre attivare una campagna informativa per promuovere e illustrare le modalità di adesione attraverso per esempio apposite circolari, e-mail o locandine. Allo stato attuale, per esempio, l'Ente potrebbe sottoscrivere abbonamenti annuali che comportano un risparmio notevole rispetto a quelli mensili, anticipando la somma per il dipendente con trattenuta mensile in busta paga, creando un notevole risparmio per il dipendente che vi aderisce e senza alcun onere o rischio per l'Ente stesso.

Convenzioni per GPL, metano

È possibile che l'Ente decida di intraprendere una campagna di promozione per incentivare l'uso di alimentazioni alternative alla benzina (Gas di Petrolio Liquefatto, metano, ecc.) iniziando una trattativa per ottenere convenzioni con i produttori di impianti a combustione ecologica.

Anche in questo caso occorre che si formuli una convenzione con i gestori, cioè un accordo che stabilisca:

- la tipologia degli impianti;
- i costi di installazione (che devono risultare economici rispetto a quelli di mercato e bloccati);
- le modalità di pagamento;
- la durata della convenzione;
- la localizzazione delle officine per consentire un monitoraggio;
- la definizione, a livello tecnico, delle condizioni dell'auto che permettono l'installazione.

Come per la promozione del TPL l'ente deve attivare una campagna informativa per fornire al dipendente tutte le indicazioni necessarie circa le caratteristiche generali dell'iniziativa con prezzi e tipologie degli impianti e rivenditori autorizzati, la quota che l'ente intende agevolare, i soggetti che possono aderire (anche in questo caso in genere dipendenti e familiari) tempi di consegna dei moduli che certifichino l'installazione in modo da poter ottenere un rimborso.

Profili di accessibilità

Il profilo di accessibilità è un semplice ma efficace strumento per le politiche di mobilità. Esso evidenzia in maniera esemplare tutte le opportunità di trasporto esistenti da e verso il luogo di lavoro. In genere il profilo di accessibilità è distribuito in formato cartaceo a ogni dipendente ed è consultabile dalla rete intranet. Di facile lettura, evidenzia sulla mappa con indicazioni schematiche le diverse possibilità di spostamento offerte dalla rete del Trasporto Pubblico con le linee su gomma e su ferro e i relativi nodi di interscambio, indicando anche le strade di accesso, i parcheggi aziendali e pubblici per automobili, moto e biciclette, piste ciclabili e fermate dei servizi di

trasporto interaziendale.

Interventi interni

Tra gli interventi interni all'Ente i principali sono:

- modifica orari di lavoro;
- flessibilità di orario;
- telelavoro.

Negli ultimi anni si è verificata una rimodulazione dell'orario di spostamento attraverso l'istituto della flessibilità, che tuttavia non produce effetti concreti sulla riduzione dell'uso del mezzo proprio.

Quello che andrebbe diminuito pertanto, anche attraverso interventi che modifichino le abitudini di orario e di lavoro interne all'ente, è il numero di spostamenti e quindi di auto in circolazione.

Gli strumenti possono pertanto essere, oltre all'orario flessibile, l'orario alternato o la differente dislocazione del personale (qualora ciò fosse possibile nell'ambito dell'organizzazione dei servizi).

Per alcuni servizi si può inoltre pensare ad una concentrazione dell'orario lavorativo su una parte della settimana (per esempio 4 giorni su 7 con orario allungato). Nel caso in cui l'ente volesse valutare la possibilità di introdurre la settimana corta gli elementi che andranno considerati sono:

- verifica della fattibilità con i lavoratori;
- valutare a quali e quanti dipendenti sia possibile proporre il nuovo orario;
- valutare se esiste un effettivo interesse dei dipendenti ad un programma di riduzione del numero di giornate lavorative;
- determinare le politiche e le forme di implementazione di tali provvedimenti.

Proprio grazie al recente sviluppo dell'uso di tecnologie informatiche e telematiche e anche coerentemente con l'attuale evoluzione del mondo del lavoro, si può pensare all'introduzione del telelavoro. Infatti è con l'eliminazione o riduzione degli spostamenti necessari per lavorare che si può avere un impatto diretto per la riduzione dei flussi di traffico.

Il ***telelavoro*** è una modalità di lavoro indipendente dalla sede geografica dell'azienda o dell'ente e consiste nel lavorare a distanza dall'ufficio attraverso l'impiego di sistemi informatici e telematici. Tale modalità, applicabile sia ai lavoratori dipendenti che al lavoratore autonomo e ad una vasta gamma di professioni o lavori, consente di evitare lo spostamento casa-lavoro (pendolarismo).

Inoltre, può anche non essere persistente ma essere limitato ad alcuni giorni la settimana o ad alcuni periodi, consentendo così, periodici aggiornamenti con superiori o altri dipendenti.

Il telelavoro può essere proposto e realizzato con diverse forme:

- lavoro a distanza da una sede per conto di un'altra sede;
- lavoro in isole telematiche (in realtà questa possibilità va vagliata con attenzione in quanto

di per se stessa non garantisce una riduzione degli spostamenti casa-lavoro almeno che non si riescano ad organizzare e realizzare in un luogo vicino alla residenza di molti dipendenti);

- telelavoro home-based (per esempio definizione di lavoro per 3-4 giorni a settimana e rientro in ufficio 1-2 giorni a settimana);
- telelavoro mobile.

Per l'avvio del telelavoro l'Ente deve compiere:

- verifica della fattibilità con i lavoratori, tenendo conto dei settori in cui sia possibile per tipologia di lavoro.

Le tipologie di lavoro maggiormente adatte al telelavoro sono:

- qualunque attività che richieda l'uso primario del telefono;
- servizi di inserimento, controllo e elaborazione dati;
- produzione di testi, lavoro di ricerca, ecc.;
- pratiche che non presuppongono un costante contatto con il pubblico o i superiori:
- definire i metodi e la politica di attuazione del telelavoro;
- valutare quantitativamente la quota di dipendenti potenzialmente interessati;
- individuare i gruppi con i quali effettuare la sperimentazione pilota;
- estendere, in caso di successo, l'iniziativa anche a gruppi più ampi;
- programmare un monitoraggio continuo del personale in telelavoro;
- introdurre una sperimentazione contrattuale;
- definire i parametri qualitativi di miglioramento della qualità della vita del telelavoratore.

Il telelavoro è ormai riconosciuto come una valida soluzione organizzativa e può offrire vantaggi diretti e opportunità:

- per l'Ente in termini di efficienza (maggiore produttività e flessibilità), di diminuzione dei costi e dimensioni delle sedi d'ufficio e degli spazi adibiti a parcheggio;
- per i dipendenti in termini di migliore qualità della vita attraverso la diminuzione dello stress da traffico, del risparmio di tempo e denaro, maggior vicinanza alla famiglia, elasticità negli orari di lavoro;
- per la società in generale attraverso i benefici ambientali dovuti alla riduzione del traffico, alla diffusione delle tecnologie informatiche e delle relative competenze,lo sviluppo economico di regioni ed aree periferiche o depresse.

In conclusione è da sottolineare come tali iniziative, sviluppate correttamente, rappresentino un beneficio notevole per l'ambiente e per l'immagine dell'Ente, offrendo un servizio utile ed importante ai propri dipendenti. La Provincia di Chieti, come amministrazione pubblica, con questo

strumento ed attraverso il PPMS intende proseguire il proprio percorso sostenibile fornendo, così, un esempio concreto di buona gestione. Inoltre, in un'ottica più ampia di coordinamento d'area, intende con l'attuazione di tali iniziative, assumere un ruolo promozionale nei confronti degli altri soggetti presenti sul territorio provinciale.

BIBLIOGRAFIA

- Linee guida per la redazione, l'implementazione e la valutazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro; Enea-Divisione Sistemi Energetici per la Mobilità e l'habitat, 1999.
- Piano degli spostamenti casa-lavoro del personale; Provincia di Bergamo, 2006.
- Il Mobility Manager in Italia; Euromobility, Ass. delle città italiane per la mobilità sostenibile, Asstra, MATT, 2003.
- Traffico e Metropoli: un programma per il monitoraggio; Roma, 1 Luglio 1996.
- Indagine svolta all'interno del Progetto Finalizzato trasporti del CNR; Censis, Istituto per l'ambiente, 1992.
- Mobility Management, Introduzione al tema; Alberto Santel, ATM Torino, 19/09/1999.
- L'auto su chiamata, linea diretta con i mezzi pubblici; Catalogo istituzionale di Mobility Car sharing Svizzera.
- Il trasporto stradale di persone e merci, urbano ed extraurbano, è in preda a vocazione suicida: è possibile invertire il circolo vizioso?; D. Malosti, M.Romanazzo. 1998. Enea dipartimento Sire.
- La mobilità del terzo millennio; Francesco Pierri, Bruno Donno, 1999, Provincia di Milano.
- Atti del I° corso di formazione per mobility manager di area, ENEA-Ministero dell'Ambiente, 1999.
- Mobility Management le buone pratiche d'Italia, 2006, Euromobility, APAT.
- Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro Aziendale del Comune di Bologna, 2003.

SITI INTERNET

- www.provincia.milano.it/trasport/
- www.mobility-net.com/
- www.carsharing.org/
- www.europa.eu.int/en/comm/dg07/index.htm
- www.move-bremen.org/
- www.clickmobility.it
- www.ecotrasporti.it
- www.ricerchetrasporti.it
- www.webstrade.it
- www.cittamobile.it
- www.asstra.it
- www.lastradasiamonoi.it
- www.euromobility.org/
- www.regione.emilia-romagna.it/mobilitymanagement/
- www.mobilitymanager.it/
- www.uniroma1.it/organizzazione/postaeservizi/servizipersonale/mobility/default.php

INDICE

1. CONTESTO DI RIFERIMENTO 0

2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO 4
2.1 Mobilità sostenibile nella Regione Abruzzo 6

3. DATI INDICATIVI DELLA PROVINCIA DI CHIETI 8

4. STRUTTURA DEL PIANO PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO 11

5. DATI DEL CAMPIONE 15

6. ANALISI ED INIZIATIVE POSSIBILI 24