



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

LE CONVENZIONI CON IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

LINEE GUIDA ATTIVAZIONE "PACCHETTO DIPENDENTI"



1. INTRODUZIONE

L'organizzazione di azioni per la mobilità sostenibile in un Ente locale non possono 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.

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 PSCL.

Così come non da ultima è l'importanza dei vantaggi sociali, che se dimostrati possono portare a finanziamenti regionali, nazionali e comunitari e, in generale, ad una migliore immagine dell'Ente.

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).

Nello schema sotto riportato sono sintetizzate tutte le azioni che si possono intraprendere per raggiungere lo scopo principale: la riduzione dell'uso individuale dell'auto privata.

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 agiscono quindi sulla modifica di alcune caratteristiche stesse dell'organizzazione aziendale quali orari di lavoro, turni, telelavoro.



Le convenzioni con i mezzi di trasporto pubblico, meglio note come “Pacchetto dipendenti” rappresentano uno degli interventi esterni di incentivazione più interessanti e già collaudati in varie realtà nazionali.

Al fine di incentivare l’uso del TPL (ferrovie e autolinee) l’Ente può stipulare convenzione 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 più utilizzate sono:

- il ticket trasporto;
- 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. Ticket trasporto (nella

figura un fac-simile della ditta Accor-services) rappresenta uno strumento di grande potenzialità per il mobility manager che, nel piano spostamento casa lavoro, dopo aver analizzato la domanda, deve stabilire con l’azienda il valore da attribuire al benefit. Il meccanismo:

- il soggetto che offre il servizio Ticket-Trasporti all’azienda, si occupa della sottoscrizione delle convenzioni con gli operatori di trasporto ed emette i voucher;
- l’azienda provvede alla distribuzione dei voucher al personale dipendente;
- il dipendente utilizza i voucher per l’acquisto di titoli di viaggio validi per i vettori convenzionati.

L’*abbonamento annuale* consiste nel sottoscrivere direttamente da parte dell’azienda di una convenzione valida per la sottoscrizione e il rinnovo degli abbonamenti per i dipendenti a tempo determinato e indeterminato, con la possibilità di risparmio da parte dei dipendenti stessi. In alcune realtà italiane, tipo la Lombardia, grazie al contributo economico dell’Ente, il dipendente risparmia il 50% sul costo dell’abbonamento. La sua quota, suddivisa in rate mensili, viene trattenuta direttamente dallo stipendio.

Come detto, entrambe queste forme di incentivazione necessitano di un accordo con i gestori del trasporto pubblico (diretto o meno) con i quali occorre stipulare accordi che consentano un effettivo

e congruo risparmio per il dipendente che aderisce all'iniziativa. 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.

In realtà esistono regioni in Italia (es. Lombardia, Emilia Romagna) che stanziavano contributi in conto capitale per cofinanziare le iniziative, così come anche vari comuni (es. Bologna, Parma, ecc...); pur tuttavia, anche sulla scorta di recenti sentenze o 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.

Per tale motivo la presente trattazione non prende in esame una simile ipotesi, ma si limita a delineare le possibilità di incentivazione che fanno esclusivamente base sulla capacità contrattuale con i gestori del trasporto pubblico.

Per questo occorre innanzitutto descrivere, sia pur sommariamente, la situazione del trasporto pubblico in Abruzzo che allo stato attuale non consente margini di manovra ampi, soprattutto in ragione del fatto che il nuovo Piano Regionale Integrato di Trasporto non è stato ancora approvato nel suo complesso e le norme esistenti bloccano le possibilità di politiche tariffarie agevolate che non siano regolamentate dalla norma regionale stessa.

2. LA SITUAZIONE ABRUZZESE

In Abruzzo si sta lavorando da tempo alla riorganizzazione del Sistema di Trasporto pubblico Locale, attraverso il PRIT. Nel seguito si riportano alcuni degli stralci più significativi per la presente trattazione.

La legge di riferimento è la Legge regionale Abruzzo 23 dicembre 1998, n. 152 recante “Norme per il trasporto pubblico locale” nel testo modificato dalla legge regionale Abruzzo numero 59 del 1999. Tale legge disciplina il sistema regionale di trasporto pubblico locale al fine di:

- a) garantire il diritto alla mobilità dei cittadini attraverso la realizzazione di un sistema coordinato ed integrato dei trasporti;
- b) promuovere uno equilibrato ed economico sviluppo dell'intero territorio regionale;
- c) concorrere alla salvaguardia dell'ambiente ed alla qualità della vita nelle aree urbane;
- d) applicare il decentramento amministrativo nell'attuazione della riforma del trasporto pubblico locale;
- e) favorire la razionalizzazione e l'efficacia della spesa nel comparto trasporti;
- f) perseguire l'impiego ottimale delle reti infrastrutturali in ferro.

Per il conseguimento delle dette finalità la Regione provvede, tra l'altro, a:

- delegare alle Province, ai Comuni ed alle Comunità Montane, in caso di esercizio associato del trasporto pubblico locale le funzioni in materia di trasporto pubblico locale che non richiedono l'esercizio unitario a livello regionale;
- definire i bacini di traffico quale unità di rete intermodale per l'organizzazione del trasporto pubblico locale;
- razionalizzare il sistema della mobilità pubblica e privata;
- incentivare la razionalizzazione della spesa con l'introduzione dei contratti di servizio e di un sistema di monitoraggio in merito all'efficienza e all'efficacia della spesa;
- assicurare la certezza delle risorse finanziarie destinate al comparto attraverso l'iscrizione in bilancio del Fondo regionale trasporti;
- incentivare il miglioramento della mobilità urbana ed interurbana e migliorare la qualità di vita nelle aree congestionate con politiche di riassetto e di modernizzazione del trasporto pubblico e di razionalizzazione di quello privato;
- incentivare la razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana attraverso l'integrazione intermodale e tariffaria e la realizzazione e/o ottimizzazione di adeguati modi di interscambio ed

il riassetto dei servizi di bacino, compresa anche l'integrazione dei servizi di area urbana e dei servizi nei comuni a scarsa densità abitativa con le reti di servizio di bacino;

- determinare, d'intesa con gli enti locali e le parti sociali, il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare l'esigenza di mobilità dei cittadini.

La norma regionale definisce i servizi pubblici di trasporto regionale e locale come i servizi di trasporto di persone e merci di competenza regionale che comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, fluviali e aerei effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze, e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata, anche se rivolti ad una particolare categoria di persone.

I servizi pubblici di trasporto di cui al primo comma del presente articolo si distinguono in: a) automobilistici; b) a guida vincolata in sede propria o in sede promiscua diversi da quelli ferroviari; c) ferroviari; d) lacuali; e) marittimi; f) aerei.

La Regione Abruzzo, nell'esercizio delle funzioni di programmazione e di controllo, redige il Piano Regionale dei Trasporti come piano regionale della mobilità e delle relative strutture, configurando un sistema integrato dei trasporti adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico come delineate nel Programma Regionale di sviluppo e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita.

Il Piano Regionale:

- concorre alla definizione del Piano Generale dei Trasporti;
- individua le linee di sviluppo delle politiche della mobilità delle persone e delle merci a breve e medio termine in armonia con gli obiettivi del Piano Generale Nazionale;
- individua la rete di infrastrutture funzionali ad un sistema di trasporti integrato;
- determina gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali;
- definisce i bacini di traffico sulla base di criteri oggettivi di organizzazione della mobilità che tengano conto delle previsioni di assetto del territorio e di sviluppo economico stabilite dalla programmazione generale regionale.
- stabilisce i criteri per la eventuale ridefinizione dei limiti territoriali dei bacini e fissa i criteri programmatici e le direttive per la elaborazione dei piani di bacino di traffico da parte delle Province per assicurare la loro coerenza con il piano stesso, anche per la rete di servizi integrativi che questi vorranno gestire e finanziare con fondi a carico dei propri bilanci;
- delinea i criteri per l'impiego ottimale delle risorse da destinare ai trasporti pubblici;
- definisce i criteri per l'organizzazione dei servizi di taxi, di noleggio con conducente e ogni altro tipo di trasporto integrativo;
- definisce i criteri per il coordinamento e l'integrazione fra i diversi modi di trasporto.

Il Consiglio Regionale in conformità alle previsioni del piano regionale dei trasporti in materia di domanda ed offerta di trasporto, con riferimento ai servizi minimi, tenendo conto dei piani di bacino predisposti dalla province, di concerto con le organizzazioni sindacali confederali, le organizzazioni imprenditoriali del settore, e sentite le associazioni dei consumatori e le associazione degli enti locali, approva il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale che individua:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) i criteri per l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare al trasporto pubblico di interesse locale e regionale, sia per esercizio che per investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e di revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

Per bacini di traffico la norma intende l'unità territoriale entro la quale si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità con particolare riguardo alle esigenze lavorative e scolastiche, la fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali e per la riduzione della congestione e dell'inquinamento.

I servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini costituiscono la rete di trasporto pubblico locale di ogni bacino di traffico i cui

La rete dei servizi minimi è definita, tra l'altro, con riferimento alle seguenti esigenze primarie:

- a) soddisfacimento in via prioritaria del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- b) garanzia dell'accessibilità delle strutture sanitarie, culturali, sociali e amministrative di bacino;
- c) integrazione fra le reti di trasporto;
- d) intermodalità;

I criteri per la definizione del sistema tariffario sono, tra gli altri:

- la Giunta Regionale stabilisce i criteri di politica tariffaria, tenuto conto dei costi del servizio e della necessità che, a partire dal 1° gennaio 2000, sia assicurato il conseguimento del rapporto dello 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.
- Le agevolazioni tariffarie sono determinate nell'ambito del contratto di servizio in base alla legislazione regionale relativa.
- Gli oneri derivanti dalle predette agevolazioni o esenzioni tariffarie trovano copertura nell'ambito del contratto di servizio.
- E' vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti.

Il percorso di pianificazione previsto dalla legge è iniziato con l'approvazione da parte del Consiglio Regionale, con atto n. 149/2 del 8.02.2000 della definizione dei confini territoriali di 7 bacini di traffico, la cui amministrazione e gestione è delegata alle province, come di seguito descritto:

PROVINCIA DI TERAMO: Bacino di Teramo;

PROVINCIA DI PESCARA: Bacino di Pescara-Chieti;

PROVINCIA DI CHIETI: Bacino di Lanciano, 2) Bacino di Vasto-San Salvo;

PROVINCIA DELL'AQUILA: 1) Bacino dell'Aquila, 2) Bacino di Avezzano. 3) Bacino di Sulmona.

I Bacini di traffico in via transitoria, in sede di prima applicazione della L.R. 152 e in relazione alla necessità di attuazione del D.Lgs. 422, sono stati definiti in assenza del PRIT con procedure di consultazione delle Province, dei Comuni e delle Comunità Montane sentite anche le OO.SS.

Allo stato attuale in Provincia di Chieti non è ancora stato approvato il Piano di Bacino, così come a livello regionale non è ancora stato licenziato il PRIT.

L'intermodalità ed i sistemi di tariffazione integrati

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.

Per quanto riguarda il TPL questo problema va risolto urgentemente risolvendolo compiutamente. 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.

Lo scambio intermodale, anche se ben organizzato, non viene preferito dagli utenti ad un sistema porta a porta, se il sistema tariffario non è completamente integrato. Se il titolo di viaggio non consente indifferentemente tutti gli scambi modali desiderati, l'utilizzo di vari servizi, anche ben organizzati, è considerato una perdita di tempo ed un aggravio di costi.

Quindi è necessario che, sia pure entro un limite orario pre-stabilito il titolo di viaggio consenta l'accesso ad una rete estesa, per quanto riguarda la nostra regione per esempio, tanto da arrivare nelle località prescelte per motivi di studio/lavoro dei principali poli di attrazione urbana con un solo titolo di viaggio. Inoltre non vi devono essere altri oneri aggiuntivi a carico dell'utente se non l'acquisto, presso punti di vendita sempre ragionevolmente accessibili, quindi distribuiti sul territorio anche e soprattutto nelle zone più disagiate. Anche il sistema di tariffazione deve essere semplice e possibilmente limitato a pochi titoli di viaggio, per consentirne la diffusione più capillare a condizioni poco onerose per il distributore, anche se ciò ha lo svantaggio di comportare una certa compressione della politica tariffaria, soprattutto di quella agevolativa. Inoltre sistemi di

bigliettazione più complessi, anche se sviluppano una azione di marketing più ampia, devono essere compatibili anche con la necessità di effettuare le rilevazioni degli spostamenti degli utenti ai fini della rilevazione degli stessi e quindi della ripartizione degli introiti.

Il vantaggio invece è costituito dalla forte attrattività del "sistema" integrazione tariffaria/integrazione modale e vettoriale come sistema fisicamente e funzionalmente accessibile, e riconoscibile all'utenza con una sola sigla, prescindendo dalla pluralità dei soggetti amministrativi ed imprenditoriali che lo realizzano: in sostanza l'integrazione è elemento fondamentale del progetto qualità dei trasporti.

Naturalmente si pone il problema del rapporto tra l'introduzione nella nostra regione di un sistema di integrazione tariffario e la previsioni di un sistema concorrenziale, da realizzare attraverso procedure ad evidenza pubblica, regolamentato con legge nazionale(D.Lgs422/97)e regionale(L.R. 152/98), in base alle quali il sistema trasporti deve diventare un sistema aperto al mercato, in cui nuove imprese possono introdursi nella gestione dei servizi.

In coerenza per quanto avviene per i servizi anche il sistema dell'integrazione tariffaria essere progettato come un sistema aperto , che non pone vincolo all'accesso di nuove imprese, ma che al contrario già preveda i meccanismi di compatibilità ed ingresso di nuovi soggetti, e non concorra a costituire posizioni di vantaggio delle imprese esistenti rispetto a quelle che si introducono attraverso i sistemi concorrenziali. Tutto ciò evidentemente può essere garantito da un forte intervento pubblico nell'organizzazione e nel controllo, se non anche nella gestione del sistema con le forme opportune (lo schema più aderente sembra quello dell'autorità indipendente). Particolarmente delicata è certamente la fase di organizzazione, in cui le autorità pubbliche tutte, ma soprattutto la regione, devono intervenire con decisioni forti per quanto riguarda i sistemi di tariffazione e le tecnologie di bigliettazione, per garantire l'effettiva trasparenza di un sistema, che nella nostra regione, per essere significativo deve assicurare un elevatissimo grado di copertura, attraverso lo schema dei bacini di traffico e far parte quindi anche dei bandi di gara.

Il modello di integrazione tariffaria regionale

Sul territorio regionale sono attualmente attivati due accordi di integrazione tariffaria, Girabruzzo e Unico. Di seguito ne vengono brevemente richiamate le principali caratteristiche che costituiscono un valido punto di riferimento per delineare i criteri che si intendono dettare in sede di PRIT alla



progettazione del Sistema Tariffario Integrato Regionale (STIR).

1. Il progetto di integrazione tariffaria **UNICO** interessa l'area metropolitana di Pescara e Chieti, che comprende interamente i comuni di Montesilvano, Spoltore, Cepagatti, Pescara, Chieti, Francavilla al Mare,

San Giovanni Teatino, Torrevicchia Teatina, e parte dei territori comunali di Silvi, Città S. Angelo, Cappelle, Ripa Teatina, Miglianico, Manoppello (Manoppello Scalo). La tariffa UNICO, in vigore dal settembre 2004, si applica sui servizi effettuati dai vettori ARPA, GTM di Pescara, Panoramica e SATAM di Chieti e prevede diverse tipologie di titoli di viaggio, a partire dal biglietto integrato a tempo del valore di 0,90 euro. Il punto di forza dell'accordo è l'integrazione tra servizi urbani ed extraurbani in un'area caratterizzata da elevata congestione del traffico. I punti deboli riguardano la mancata integrazione col vettore ferroviario e, forse, l'adozione di un unico scaglione tariffario per un'area che presenta percorrenze molto variabili.

2. Il progetto di integrazione tariffaria **GIRABRUZZO** coinvolge 38 comuni della provincia de L'Aquila dislocati lungo l'asse che collega L'Aquila, Sulmona e Castel di Sangro. La tariffa integrata a zone, in vigore dal febbraio 2004, viene calcolata in base al numero di zone attraversate (ad esclusione di un numero di collegamenti per cui si adotta una tariffazione speciale) e va da un minimo di 1 euro per spostamenti interamente realizzati all'interno di una zona a 7,50 euro per spostamenti che toccano 12 zone. L'integrazione riguarda i vettori: Trenitalia (treni regionali, diretti ed interregionali), ARPA (autolinee suburbane ed extraurbane) e Schiappa (limitatamente alla linea extraurbana Secinaro-Sulmona). Il punto di forza dell'accordo è la prefigurazione di un vero e proprio sistema di piastrellamento e l'integrazione tra servizi automobilistici e ferroviari.

3. LE POSSIBILITÀ DI INCENTIVAZIONE

Sulla base di quanto visto nel paragrafo precedente, la capacità di trattativa che l'ente possiede nei confronti dei gestori del Trasporto pubblico è molto limitato, in quanto strettamente confinato nei rigidi parametri delle attuali tariffe regionali. Inoltre i margini di manovra sono ulteriormente ridotti dall'impossibilità di erogare contributi a fondo perduto, che andrebbero a configurarsi come integrazione stipendiale, assolutamente non consentita dalle norme contrattuali esistenti per gli enti locali.

Va detto che esistono varie proposte di legge per modificare questa situazione che, tuttavia, allo stato attuale non sono state ancora trasformate in norme effettive e, pertanto, restano solo un buon proponimento del legislatore per la riduzione delle problematiche ambientali legate alla mobilità urbana.

Si segnala, inoltre, una buona propensione dei gestori degli attuali servizi di trasporto pubblico a fare lo sforzo massimo per il decollo dei cosiddetti "pacchetti dipendenti", come emerso nel corso delle varie riunioni effettuate.

Nel seguito si valuteranno, a normativa vigente, alcune delle possibilità in ambito urbano ed interurbano, per identificare quale forma di incentivazione utilizzare tra le due possibili (ticket trasporto o incentivo abbonamento annuale) e quale i vantaggi possibili.

AMBITO URBANO



In ambito urbano si valutano i possibili vantaggi nell'area che comprende la città di Chieti ove è collocata la gran parte degli uffici della Provincia. Come detto in precedenza nella città è in atto l'integrazione tariffaria **UNICO** che interessa l'area metropolitana di Pescara e **Chieti**, che comprende interamente i comuni di Montesilvano, Spoltore, Cepagatti, Pescara, **Chieti**, **Francavilla al Mare**, **San Giovanni Teatino**, **Torrevecchia Teatina**, e parte dei territori comunali di Silvi, Città S. Angelo, Cappelle, **Ripa Teatina**, **Miglianico**, Manoppello (Manoppello Scalo). La tariffa UNICO, in vigore dal settembre 2004, si applica

sui servizi effettuati dai vettori ARPA, GTM di Pescara, Panoramica e SATAM di Chieti e prevede diverse tipologie di titoli di viaggio, a partire dal biglietto integrato a tempo del valore di 0,90 euro.

Il punto di forza dell'accordo è l'integrazione tra servizi urbani ed extraurbani in un'area caratterizzata da elevata congestione del traffico.

Nella tabella che segue si evidenziano i costi delle varie tipologie di titolo (biglietto a tempo, biglietto integrato, carnet di biglietti, abbonamenti mensili e annuali) e le differenze di costo annuale di ogni soluzione rispetto alla minima possibile per le categorie protette.

BIGLIETTO INTEGRATO	TARIFFE	COSTO MENSILE (ANDATA E RITORNO SU 22 GIORNI)	COSTO ANNUALE (SU 12 MESI)	PERCENTUALE MAGGIOR COSTO SU ABBONAMENTO ANNUALE RIDOTTO
giornalieri				
B.I.T. Biglietto integrato a tempo (valido 90 minuti) , consente viaggi illimitati nell'arco di 90 minuti che decorrono dall'orario di obliterazione (1° corsa) all'orario di partenza dell'ultima corsa utilizzata.	1,00	44,00	528	155,07
B.I.G. Biglietto integrato giornaliero , consente viaggi illimitati fino alle ore 24,00 (orario di partenza dell'ultima corsa utilizzata) del giorno di obliterazione.	2,50	55,00	660	218,84
CARNET da 11 B.I.T. Biglietto integrato a tempo (valido 90 minuti) , consente viaggi illimitati nell'arco di 90 minuti che decorrono dall'orario di obliterazione (1° corsa) all'orario di partenza dell'ultima corsa utilizzata.	10,00	40,00	480	131,88
mensili				
Abbonamento mensile NOMINATIVO* UNA LINEA , consente viaggi illimitati su una sola linea con validità dal primo all'ultimo giorno del mese .	20,00	20,00	240	15,94
Abbonamento mensile NOMINATIVO* DI AREA , consente viaggi illimitati su tutte le linee con validità dal primo all'ultimo giorno del mese .	25,00	25,00	300	44,93
Abbonamento mensile A VISTA UNA LINEA , consente viaggi illimitati su una sola linea con validità dal primo all'ultimo giorno del mese .	26,00	26,00	312	50,72
Abbonamento mensile A VISTA DI AREA , consente viaggi illimitati su tutte le linee con validità dal primo all'ultimo giorno del mese .	32,00	32,00	384	85,51
annuali				
Abbonamento annuale A VISTA DI AREA , categorie protette consente viaggi illimitati su tutte le linee con validità di dodici mesi .	207,00		207	-
Abbonamento annuale A VISTA DI AREA , consente viaggi illimitati su tutte le linee con validità di dodici mesi .	300,00		300	44,93

La prima notazione che occorre fare è che il biglietto a tempo non è a tempo effettivo di utilizzo (come nella gran parte delle città europee) bensì a tempo dalla prima obliterazione e quindi costringe il dipendente che utilizza l'autobus per pochi minuti in andata da casa verso il posto di lavoro e per ulteriori pochi minuti in ritorno nel percorso inverso a utilizzare giornalmente due biglietti. Il sistema è di per sé quindi disincentivante.

Lo sconto dipendenti è già attuato nella tariffa nominativa mensile ed è equiparabile a quella annuale "a vista".

L'abbonamento annuale non è normalmente utilizzato dai dipendenti per due ordini di motivi:

- spesa concentrata in unica soluzione, spesso non sostenibile dal dipendente;
- mancanza di necessità costante di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico (ferie, problematiche familiari, ecc...).

Per quanto sopra è evidente che un sistema-ticket trasporto senza contributo in conto capitale da parte dell'Ente, è inutile.

Più interessante invece la possibilità di incentivazione degli abbonamenti annuali.

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.

Evidente inoltre che sarebbe necessario un contributo a fondo perduto che il livello normativo dovrebbe prevedere in ambito di contrattazione decentrata, da differenziare in ragione delle specifiche esigenze esistenti sul territorio.

Inoltre si evidenzia come il PRIT dovrebbe prevedere sistemi tariffari agevolati anche e soprattutto nelle situazioni di maggior degrado ambientale da emissioni in atmosfera rilevato. In questo senso tale sistema dovrebbe riguardare l'area Chieti – Pescara – San Giovanni Teatino, che il Piano di Qualità dell'Aria regionale individua come area soggetta a risanamento ambientale (cosiddetta "area rossa").

AMBITO INTERURBANO

Più interessanti appaiono le possibilità rispetto agli spostamenti casa lavoro interurbani. In questo caso le possibilità di economia da parte dei dipendenti appaiono più sostanziose nel caso di sostituzione dell'abbonamento settimanale o mensile rispetto a quello annuale.

L'analisi svolta nella tabella che segue riguarda i costi ricavati dal sito ufficiale dell'ARPA autolinee regionali suddivisi per lunghezza delle tratte. Si evidenziano risparmi percentualmente molto elevati, in valore economico molto apprezzabili (possono arrivare sino ai 500 Euro annuali).

TIPOLOGIA	COSTO UNITARIO	FREQUENZA ANNUALE UTILIZZO MEDIO	COSTO ANNUALE	DIFFERENZA RISPETTO A ABBON. ANNUALE A VISTA		RECUPERO MENSILE SULLO STIPENDIO
				%	euro	
Tratta 0-10 km						
Biglietto ordinario unica corsa	1,00	440	440,00	147,19	262,00	14,83
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	4,80	45	216,00	21,35	38,00	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	5,40	45	243,00	36,52	65,00	
Abbonamento settimanale a vista	8,00	45	360,00	102,25	182,00	
Abbonamento mensile nominativo	17,80	12	213,60	20,00	35,60	
Abbonamento mensile a vista	24,90	12	298,80	67,87	120,80	
Abbonamento annuale nominativo	178,00	1	178,00	-	-	
Tratta 10,1-20 km						
Biglietto ordinario unica corsa	1,60	440	704,00	175,00	448,00	21,33
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	7,40	45	333,00	30,08	77,00	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	7,80	45	351,00	37,11	95,00	
Abbonamento settimanale a vista	12,80	45	576,00	125,00	320,00	
Abbonamento mensile nominativo	25,60	12	307,20	20,00	51,20	
Abbonamento mensile a vista	37,10	12	445,20	73,91	189,20	
Abbonamento annuale nominativo	256,00	1	256,00	-	-	
Tratta 20,1-30 km						
Biglietto ordinario unica corsa	2,40	440	1.056,00	167,34	661,00	32,92
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	9,70	45	436,50	10,51	41,50	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	11,90	45	535,50	35,57	140,50	
Abbonamento settimanale a vista	16,40	45	738,00	86,84	343,00	
Abbonamento mensile nominativo	39,50	12	474,00	20,00	79,00	
Abbonamento mensile a vista	56,60	12	679,20	71,95	284,20	
Abbonamento annuale nominativo	395,00	1	395,00	-	-	
Tratta 30,1-40 km						
Biglietto ordinario unica corsa	2,90	440	1.276,00	166,39	797,00	
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	11,70	45	526,50	9,92	47,50	

TIPOLOGIA	COSTO UNITARIO	FREQUENZA ANNUALE UTILIZZO MEDIO	COSTO ANNUALE	DIFFERENZA RISPETTO A ABBON. ANNUALE A VISTA		RECUPERO MENSILE SULLO STIPENDIO
				%	euro	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	14,40	45	648,00	35,28	169,00	39,92
Abbonamento settimanale a vista	19,60	45	882,00	84,13	403,00	
Abbonamento mensile nominativo	47,90	12	574,80	20,00	95,80	
Abbonamento mensile a vista	63,00	12	756,00	57,83	277,00	
Abbonamento annuale nominativo	479,00	1	479,00	-	-	
Tratta 40,1-50 km						
Biglietto ordinario unica corsa	3,60	440	1.584,00	177,41	1.013,00	47,58
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	13,70	45	616,50	7,97	45,50	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	17,00	45	765,00	33,98	194,00	
Abbonamento settimanale a vista	23,20	45	1.044,00	82,84	473,00	
Abbonamento mensile nominativo	57,10	12	685,20	20,00	114,20	
Abbonamento mensile a vista	74,40	12	892,80	56,36	321,80	
Abbonamento annuale nominativo	571,00	1	571,00	-	-	
Tratta 50,1-60 km						
Biglietto ordinario unica corsa	4,20	440	1.848,00	185,19	1.200,00	54,00
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	16,30	45	733,50	13,19	85,50	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	19,50	45	877,50	35,42	229,50	
Abbonamento settimanale a vista	26,60	45	1.197,00	84,72	549,00	
Abbonamento mensile nominativo	64,80	12	777,60	20,00	129,60	
Abbonamento mensile a vista	86,00	12	1.032,00	59,26	384,00	
Abbonamento annuale nominativo	648,00	1	648,00	-	-	
Tratta 60,1-70 km						
Biglietto ordinario unica corsa	4,70	440	2.068,00	184,46	1.341,00	60,58
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	16,40	45	738,00	1,51	11,00	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	19,90	45	895,50	23,18	168,50	
Abbonamento settimanale a vista	26,90	45	1.210,50	66,51	483,50	
Abbonamento mensile nominativo	72,70	12	872,40	20,00	145,40	
Abbonamento mensile a vista	97,20	12	1.166,40	60,44	439,40	
Abbonamento annuale nominativo	727,00	1	727,00	-	-	
Tratta 70,1-80 km						
Biglietto ordinario unica corsa	5,50	440	2.420,00	201,75	1.618,00	
Abbonamento settimanale nominativo 5gg	18,70	45	841,50	4,93	39,50	
Abbonamento settimanale nominativo 6gg	21,90	45	985,50	22,88	183,50	
Abbonamento settimanale a vista	30,10	45	1.354,50	68,89	552,50	
Abbonamento mensile	80,20	12	962,40	20,00	160,40	

TIPOLOGIA	COSTO UNITARIO	FREQUENZA ANNUALE UTILIZZO MEDIO	COSTO ANNUALE	DIFFERENZA RISPETTO A ABBON. ANNUALE A VISTA		RECUPERO MENSILE SULLO STIPENDIO
				%	euro	
nominativo						66,83
Abbonamento mensile a vista	107,00	12	1.284,00	60,10	482,00	
Abbonamento annuale nominativo	802,00	1	802,00	-	-	

Questa tipologia di incentivo appare molto interessante, anche se evidentemente copre un numero molto limitato di utenti.

Inoltre la presente tipologia di abbonamento può apparire decisamente conveniente anche per gli spostamenti di lavoro dei dipendenti tra le varie sedi dell'Ente dislocate tra Chieti, Lanciano e Vasto. La sottoscrizione di un numero adeguato di abbonamenti potrebbe risolvere varie problematiche legate alla sostituzione del trasporto da autovettura verso quello collettivo pubblico.

4. IL “PACCHETTO DIPENDENTI”

Sulla base di quanto visto, il varo di un “pacchetto dipendenti” può essere un utile progetto per l’implementazione di azioni di mobilità sostenibile all’interno dell’Ente.

Si tratta di iniziative già intraprese da varie amministrazioni locali e regionali sul territorio italiano, le cui buone prassi sono allegate alla fine delle presenti linee guida, come ulteriore spunto per una corretta gestione della problematica.

In Provincia di Chieti, ove numerose iniziative sono state già avviate con i gestori del trasporto pubblico (sperimentazione del Biodiesel, attività di educazione ambientale, azioni turistiche, ecc...) il progetto potrebbe essere meglio identificato come “Provincia in Autobus”.



Per quanto detto si prende in considerazione solo l’opzione stipula “abbonamenti annuali”, non essendo allo stato attuale significativa l’implementazione del ticket-trasporto.

Le fasi delle attività sono:

1. Approvazione di un progetto nell’ambito del Programma annuale e triennale e relativo Piano Esecutivo di;
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.

Nel seguito una breve descrizione delle varie attività, con relative esemplificazioni.

FASE 1

Approvazione di un progetto nell'ambito del Programma annuale e triennale e relativo Piano Esecutivo di Gestione e allocazione delle risorse in bilancio (con la previsione di recupero stipendiale)

L'iniziativa deve essere approvata nell'ambito degli strumenti di programmazione dell'Ente ai sensi delle vigenti normative ed in particolare del D. Lgs 267/00.

Uno esempio di scheda di piano degli obiettivi può essere il seguente:

SCHEDA N. _____

CODICE OBIETTIVO	OBIETTIVO	R.P.P.	
		PR.	PROG.
	Progetto "Provincia in Autobus" - attuazione piano spostamenti casa lavoro dipendenti dell'Ente		

DESCRIZIONE

L'organizzazione di azioni per la mobilità sostenibile in un Ente locale non possono 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. Le convenzioni con i mezzi di trasporto pubblico, meglio note come "Pacchetto dipendenti" rappresentano uno degli interventi esterni di incentivazione più interessanti e già collaudati in varie realtà nazionali. Al fine di incentivare l'uso del TPL (ferrovie e autolinee) l'Ente può stipulare convenzione 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. La forma utilizzata è quella dell'abbonamento annuale.

L'abbonamento annuale consiste nel sottoscrivere direttamente da parte dell'Ente di convenzioni con i gestori dei trasporti pubblici locali valida per la sottoscrizione e il rinnovo degli abbonamenti per i dipendenti a tempo determinato e indeterminato, con la possibilità di risparmio da parte dei dipendenti stessi. L'Ente acquisterà gli abbonamenti annuali per conto dei dipendenti, anticipando i costi per poi recuperarli nel corso dell'anno con trattenute stipendiali.

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;
- 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).

DESCRIZIONE

I risultati attesi sono quelli della fidelizzazione dei dipendenti verso l'uso del mezzo di trasporto pubblico. Stante i risultati dei sondaggi realizzati durante la costruzione del PCLS, l'utilizzo del mezzo pubblico per raggiungere il posto di lavoro è frammentario. Il trasporto pubblico collettivo è fruito soprattutto dai pendolari interurbani, mentre appare poco usato da coloro che risiedono nella stessa città sede dell'ufficio di riferimento. Facilitare l'abbonamento annuale dovrebbe permettere un mutamento delle abitudini personali, contribuendo per quanto possibile al risanamento della qualità dell'aria nel territorio comunale che è indicato dal Piano della Qualità dell'aria regionale come area di risanamento.

Si prevede un'adesione minima del 20% degli attuali dipendenti a tempo indeterminato dell'Ente.

Un esempio di schema di delibera di approvazione del progetto è il seguente:

GIUNTA PROVINCIALE DI _____

OGGETTO: Approvazione del progetto "Provincia in Autobus"

Sotto la presidenza del Presidente _____ si è riunita la Giunta Provinciale, regolarmente convocata, nella omonima Sala, con l'intervento degli Assessori: _____

e con la partecipazione del Segretario Generale _____

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

A relazione dell'Assessore _____

Premesso che:

- il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto "Decreto Ronchi") del Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile;
- il D.Lgs 4 agosto 1999 n. 351 *Attuazione della Direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente* all'art. 7 assegna alle Regioni il compito di individuare l'autorità competente alla gestione delle situazioni di rischio legate ai superamenti dei valori limite e delle soglie di allarme per gli inquinanti in atmosfera;
- la Regione Abruzzo ha recentemente approvato il piano della qualità dell'aria individuando nell'area Chieti- San Giovanni Teatino l'unica area in Abruzzo di risanamento ambientale, ove è necessario ridurre il livello di emissioni in atmosfera in particolare quelle derivante dal traffico;
- gli uffici dell'Ente insistono prevalentemente in tale area;

Considerato che:

- nell'ambito delle azioni di mobility management la Provincia ha sviluppato il programma "Piano della mobilità sostenibile" cofinanziato dalla Regione Abruzzo nell'ambito del Piano triennale di Tutela Ambientale e che nell'ambito di tale Piano è ricompreso il Piano degli spostamenti casa lavoro dei dipendenti dell'Ente (PCLS);
- tale piano è stato approvato dalla Giunta Provinciale con D.G.P. n. ____ del _____;
- nell'ambito del PCLS è ricompreso il progetto "Provincia in autobus" per l'incentivo dell'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico collettivo (TPL) da parte dei dipendenti negli spostamenti casa lavoro;
- il progetto prevede che l'Ente stipuli convenzioni con i soggetti gestori del TPL per abbonamenti annuali "a vista" per i propri dipendenti a tempo determinato e indeterminato che aderiscano all'iniziativa, anticipandone i costi per poi recuperarli nel corso dell'anno con trattenute stipendiali;
- che l'intervento non comporta alcun costo per l'Ente, trattandosi di semplice operazione di anticipazione di somme per i dipendenti e certa restituzione delle somme anticipate mediante trattenuta stipendiale;

Ritenuto di dover approvare, per le finalità ambientali citate in premessa, la realizzazione del progetto "Provincia in Autobus" con le modalità individuate nel progetto stesso, allegato alla presente deliberazione a farne parte integrante e sostanziale;

Acquisiti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica e contabile rispettivamente del Responsabile del Servizio interessato e del Responsabile di Ragioneria ai sensi dell'art. 49 comma 1 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267;

con voti _____, espressi in forma palese, la Giunta

DELIBERA

1. di approvare la realizzazione del progetto "Provincia in Autobus" con le modalità individuate nel progetto stesso, allegato alla presente deliberazione a farne parte integrante e sostanziale;
 2. di dare atto che il recupero del costo dell'abbonamento annuale a carico dei dipendenti verrà effettuato in sede di liquidazione delle retribuzioni corrisposte nel corso dell'anno;
 3. di demandare al Dirigente del settore _____ la predisposizione e attuazione di tutti gli atti consequenziali.
-

FASE 2

Attivazione delle relazioni sindacali interne e attività di sensibilizzazione dei dipendenti

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.

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.fe.it
Giuseppe Potenza tel 9949, giuseppe.potenza@provincia.fe.it

l'abbonamento al bus conviene!

Esempio di informazione presso altra Provincia

Altresì dovranno attivarsi azioni informative dirette attraverso informative dirette (es. fogli informativi trasmessi unitamente alle cedole stipendiali); riunioni interne, informative sulle bacheche dei settori e ricezione delle domande di preadesione.

L'immagine a fianco indica un esempio di manifesto informativo realizzato in un Ente pubblico.

A conclusione della fase occorre che i dipendenti che intendano aderire compilino un modulo di preadesione, in modo che si abbia la cognizione finanziaria dell'iniziativa e quali siano i gestori del TPL da coinvolgere, con i quali sottoscrivere le relative convenzioni.

Nel seguito è riportato un esempio di modulo di preadesione.



MODULO DI PRE - ADESIONE PER ACQUISTO ABBONAMENTO ANNUALE

Per la pre-adesione si invita a compilare correttamente il modulo in ogni sua parte e a restituirlo a

Progetto **Provincia in Autobus**

Via - _____

e-mail _____

fax _____

Nome e Cognome

Comune in cui si abita

Numero di matricola Struttura

Sede di lavoro

Tel. ufficio

E-mail

Tipo di abbonamento Formula richiesto

Annuale a vista URBANO

Annuale a vista INTER URBANO

specificare

- Tratta (es. Lanciano - Chieti)

specificare

Indagine statistica

La presente pre-adesione al progetto è un:

rinnovo abbonamento _ nuovo abbonamento

Oggi per recarti al lavoro vieni:

___ con l'auto ___ con la motocicletta ___ con uno o più mezzi pubblici ___ con la bicicletta ___ a piedi ___ altro

Le informazioni richieste saranno trattate nel rispetto del Codice in materia di protezione dei dati personali (D. Lgs. 196/2003).

Chieti,

(Firma)

FASE 3

Stipula delle convenzioni con i gestori dei trasporti pubblici locali interessati

La stipula delle convenzioni con i gestori del TPL è la fase più importante dell'iniziativa. Ormai tutti i gestori sono sensibili alla problematica e pervengono volentieri alla loro sottoscrizione, essendo anche ormai presente un discreto numero di buoni esempi sul territorio nazionale. In tal senso a conclusione delle presenti linee guida è riportato un ventaglio di "buone prassi", la cui consultazione appare di sicura utilità.

Ovviamente la convenzione dovrà essere concordata tra le parti e preventivamente approvato dal dirigente del settore competente, secondo gli indirizzi del PEG e/o della delibera di approvazione del progetto.

Lo schema di una convenzione tipo viene riportata nel seguito.

SCHEMA DI CONVENZIONE TRA LA PROVINCIA DI _____ ED _____, PER L'ACQUISTO DI ABBONAMENTI ANNUALI PER I DIPENDENTI DELLA PROVINCIA

Convenzione tra la Provincia di _____ (CF _____) (nel seguito indicata come PROVINCIA) rappresentata da _____ nato a _____ il _____ domiciliato per l'incarico in _____,

e

il gestore di trasporti pubblici locali _____ (partita IVA _____) (nel seguito indicato come GESTORE) con sede in _____ per la quale interviene nel presente atto _____ nato a _____ il _____ in qualità di Legale Rappresentante;

Premesso che:

- nell'ambito di quanto disposto con DM 27/3/1998 del Ministero dell'Ambiente in tema di "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", al fine di favorire il trasporto collettivo per la mobilità casa-lavoro e di ridurre in tal modo il tasso di inquinamento ambientale la Provincia e il gestore hanno avviato un confronto finalizzato alla promozione dell'utilizzo del mezzo pubblico su gomma ed alla soddisfazione delle esigenze di mobilità sistematica dei dipendenti della Provincia;
- In seguito a tali contatti si è addivenuti alla decisione di definire la presente Convenzione per la distribuzione di abbonamenti annuali ai dipendenti della Provincia in attuazione delle iniziative di Mobility Management;
- che la Provincia ha approvato il progetto "Provincia in Autobus" che prevede la stipula del presente accordo con delibera _____ del _____;
- che lo schema della presente convenzione è stata approvata con determinazione del dirigente del settore --- della provincia n. _____ del _____;
- il gestore si è impegnato ad applicare le condizioni possibili migliori derivanti dai tariffari approvati dalla Regione Abruzzo a favore dei dipendenti dell'Ente Provincia;

si conviene quanto segue:

Art. 1 - Richiamo delle premesse

1. Le premesse fanno parte integrante e sostanziale della presente Convenzione.

Art. 2 - Finalità della convenzione

1. La finalità della convenzione è quella di incentivare l'utilizzo del bus per la mobilità collettiva casa-lavoro anche in ambito di quanto previsto dal DM 27/3/98 e successive modificazioni e integrazioni in tema di "mobilità sostenibile" emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici, della Sanità e dei Trasporti Navigazione.

Art. 3 - Oggetto della convenzione

1. Oggetto della convenzione è l'impegno della Provincia di attuare il progetto "Provincia in Autobus" approvato con Delibera di Giunta _____, in particolare favorendo e promuovendo tra i propri dipendenti l'utilizzo del bus urbano ed extraurbano per la mobilità casa-lavoro, mediante il rilascio al personale dipendente avente diritto che ne faccia richiesta, di abbonamenti annuali urbani ed interurbani urbani (ivi compresa la possibilità dell'integrato urbano), validi sulle linee del gestore. Le modalità applicative sono riportate al successivo articolo 5.

Art. 4 - Pubblicità delle offerte promozionali e delle facilitazioni agli abbonati

1. La Provincia si impegna a distribuire ai propri dipendenti ed a far affiggere nelle sedi di lavoro gli avvisi ed il materiale promozionale che il gestore fornirà al fine di promuovere l'utilizzo del mezzo pubblico.

Art. 5 - Modalità di rilascio degli abbonamenti annuali e comunicazioni

1. La Convenzione prevede la possibilità di acquisto da parte dei dipendenti della Provincia di abbonamenti annuali "ordinari" urbani ed extraurbani del gestore, con possibilità di estensione all'integrato urbano.

2. Sarà cura della Provincia di raccogliere la modulistica per la richiesta dell'abbonamento che il gestore predisporrà, debitamente compilata, sottoscritta e trasmetterla al gestore. Tale invio dovrà avvenire nel rispetto dei tempi necessari al gestore per l'emissione dei documenti di viaggio sopra descritti, ovvero 10 (dieci) giorni lavorativi antecedenti l'inizio di validità dell'abbonamento.

3. Il gestore consegnerà gli abbonamenti alla Provincia, in base alle richieste dei dipendenti pervenute entro il _____ ed il file corrispondente nel quale saranno indicati i seguenti dati: nome, cognome, luogo e data di nascita, importo del titolo agevolato acquistato per ogni dipendente.

4. I dipendenti provinciali che non abbiano fatto richiesta entro la data utile, nel rispetto delle scadenze di cui sopra, non potranno aderire all'iniziativa in un momento successivo.

5. La validità degli abbonamenti sarà di 12 mesi e decorreranno rispettivamente da _____.

6. Al ricevimento del materiale la persona dell'ufficio addetto che l'assumerà in carico firmerà in duplice copia la ricevuta attestante l'avvenuta regolare consegna.

7. Resta inteso che gli abbonamenti consegnati secondo le modalità sopra descritte consentiranno ai dipendenti della Provincia di poter usufruire di tutte le agevolazioni e convenzioni in essere o future riservate agli abbonati annuali del gestore, nell'ambito di validità del titolo stesso, ad esclusione dei gadget abitualmente consegnati agli abbonati al momento dell'acquisto del documento di viaggio.

8. Nel caso che il dipendente, in possesso di abbonamento annuale agevolato, oggetto della presente convenzione, cessi il proprio rapporto di lavoro con la Provincia, il titolo di viaggio di cui trattasi perderà automaticamente validità e dovrà restituire il titolo alla Provincia che provvederà alla immediata riconsegna al gestore.

9. Il gestore emetterà fattura per il valore nominale di tutti gli abbonamenti emessi, la Provincia corrisponderà al gestore l'importo mediante Bonifico Bancario intestato a _____ entro giorni _____ dall'emissione della fattura.

Art. 6 - Applicabilità della convenzione

1. Affinché il gestore possa procedere alla consegna delle tessere di abbonamento, sarà necessario che il gestore abbia ricevuto dalla Provincia il relativo impegno di spesa o comunque documento che attesti disponibilità economica coerente.

Art. 7 - Riservatezza

1. Il gestore si impegna a mantenere riservate tutte le informazioni relative ai dipendenti della Provincia nonché ogni altra forma di informazione di cui verrà a conoscenza durante l'esecuzione di quanto previsto dalla presente Convenzione.

2. In particolare i dati personali e le informazioni richieste saranno trattate nel rispetto del Codice in materia di protezione dei dati personali (D. Lgs. 196/2003) secondo i principi di correttezza, liceità e trasparenza con tutela della riservatezza e dei diritti dei soggetti coinvolti esclusivamente al fine del rispetto delle clausole contrattuali.

3. Il trattamento dei dati personali verrà effettuato con misure organizzative, fisiche e logiche idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza. In ogni caso i dati in questione non verranno conferiti a terzi salvo che per dare esecuzione ad obblighi previsti dalla legge.

Art. 8 - Durata della convenzione

1. La Convenzione ha durata annuale con decorrenza dal _____. Sessanta giorni prima della scadenza della convenzione le parti s'impegnano a prendere in esame la possibilità di rinnovare l'accordo e/o di giungere a nuovi accordi per agevolazioni sugli abbonamenti dei dipendenti della Provincia.

Art. 9 - Trasparenza dei prezzi

1. Le Parti espressamente ed irrevocabilmente:

a. dichiarano che non vi è stata alcuna mediazione o altra opera di terzi per la conclusione del presente atto;

b. dichiarano altresì di non avere corrisposto né promesso di corrispondere ad alcuno direttamente o attraverso imprese collegate somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione della presente convenzione.

c. Nel caso in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del punto precedente ovvero le parti non rispettassero gli impegni e gli obblighi ivi assunti nel periodo di validità del presente Atto lo stesso si intenderà risolto ai sensi e per gli effetti dell'art 1456 del C.C. per fatto e per colpa delle Parti medesime.

Art. 11 - Controversie

1. Per ogni eventuale controversia relativa alla presente Convenzione le Parti convengono che il Foro competente sarà quello di _____.

Art. 12 - Domicilio

1. Le Parti eleggono rispettivamente domicilio fiscale presso:

Provincia _____

Gestore _____

Art. 12 - Spese contrattuali

1. La presente Convenzione redatta nella forma di scrittura privata non autenticata è esente da registrazione fino al caso d'uso ai sensi e per gli effetti dell'art 5, 2° comma del DPR 26 aprile 1986 n.131.

2. Ove fosse richiesta l'imposta di registro sarà a carico delle Parti contraenti secondo legge.

Luogo, data

FIRME

FASE 4

Adesione formale dei dipendenti, acquisto e distribuzione degli abbonamenti annuali

Le susseguenti fasi operative saranno quelle presenti in convenzione, in particolare per quanto attiene allo scadenziario di adesione all'iniziativa. E' particolarmente importante che tutte queste fasi siano gestite dagli uffici dell'Ente, in modo da evitare il più possibile disagi ai dipendenti ed accrescerne il grado di soddisfazione.

FASE 5

Gestione stipendiale e monitoraggio grado di soddisfazione

La gestione stipendiale è tipica dell'ufficio personale in collaborazione con gli uffici di ragioneria. Importante dopo 6 mesi prevedere una fase di customer satisfaction presso i dipendenti che hanno aderito all'iniziativa, al fine di riportarne le considerazioni ai gestori di TPL coinvolti.

FASE 6

Valutazione finale dell'iniziativa

La valutazione dell'iniziativa è fondamentale per valutare gli effetti complessivi dell'azione e gli elementi correttivi per il proseguimento negli anni successivi.

5. BUONE PRASSI

Nel seguito viene allegata documentazione su alcune buone prassi presenti in Italia ed in particolare:

- Provincia di Torino;
- Comune di Pesaro e Provincia di Pesaro;
- Comune di Bologna;
- Comune di Palermo;
- Provincia di Ferrara;
- Comune di Trento;
- Provincia di Milano.

PROVINCIA DI TORINO

COMUNE DI PESARO E PROVINCIA DI PESARO

COMUNE DI BOLOGNA

COMUNE DI PALERMO

PROVINCIA DI FERRARA

COMUNE DI TRENTO

PROVINCIA DI MILANO

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	1
2. LA SITUAZIONE ABRUZZESE	5
3. LE POSSIBILITÀ DI INCENTIVAZIONE	11
4. IL “PACCHETTO DIPENDENTI”	17
5. BUONE PRASSI	29