
PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

AZIENDA OSPEDALIERA C.T.O. / Maria Adelaide

Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U. - via Zuretti, 29 - 10126 TORINO

Sede di Lavoro: Ospedale Maria Adelaide - lungo Dora Firenze, 87 - 10153 TORINO

Sede di Lavoro: C.O. 118 - via Sabaudia, 194 - 10095 GRUGLIASCO



Redazione del Piano
Progettazione ed esecuzione delle campagne d'indagine
Elaborazione dei dati

5T s.r.l. – Tecnologie Telematiche per i Trasporti e il Traffico a Torino
C.so Bramante, 66/A - 10126 Torino



Gennaio 2009

Indice

PREFAZIONE.....	6
1. L'AZIENDA OSPEDALIERA C.T.O. / MARIA ADELAIDE.....	8
2. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI AZIENDALI.....	10
2.1. FACILITAZIONI ALL'USO DI MODI DI TRASPORTO ALTERNATIVI ALL'AUTO PRIVATA.....	10
2.2. SPOSTAMENTI DI LAVORO.....	10
2.3. SOSTA IN SPAZI AZIENDALI.....	11
3. ANALISI DEI SISTEMI DI OFFERTA E DELL'ACCESSIBILITÀ ALLE SEDI.....	13
3.1. RETE VIARIA E DEFLUSSO VEICOLARE.....	13
3.1.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.	14
3.1.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.	19
3.2. OFFERTA DI PARCHEGGIO.	23
3.2.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.	23
3.2.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.	26
3.3. RETE CICLO-PEDONALE; COLLEGAMENTO CON I NODI DEL TRASPORTO PUBBLICO.	27
3.3.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.	29
3.3.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.	30
3.4. ACCESSIBILITÀ, CAPACITÀ E QUALITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO.....	31
3.4.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.	32
3.4.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.	38
4. VALUTAZIONE PRELIMINARE QUALITATIVA DELLA DOMANDA.....	44
4.1. STRUTTURA DELL'AZIENDA OSPEDALIERA C.T.O. / MARIA ADELAIDE.	44
4.1.1. L'Azienda e le Sedi di Lavoro.	44
4.1.2. Personale dell'Azienda: residenze e caratteristiche aggregate.	46
4.1.3. Personale dell'Azienda: presenze, partenze e arrivi.	47
4.2. SEDE DI LAVORO: C.T.O. / U.S.U.....	48
4.2.1. Il personale della Sede.	48
4.2.2. I turni e le presenze.	48
4.3. SEDE DI LAVORO: MARIA ADELAIDE.	49
4.3.1. Il personale della Sede.	49
4.3.2. I turni e le presenze.	49
4.4. SEDE DI LAVORO: C.O. 118.	49
4.4.1. Il personale della Sede.	49
4.4.2. I turni e le presenze.	50
4.5. DATI AZIENDALI, CONSIDERAZIONI.	50
5. INDAGINE SULLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI.	51
5.1. IL QUESTIONARIO.....	51
5.2. I DATI RILEVATI, L'ELABORAZIONE E LE PRINCIPALI AGGREGAZIONI.....	52
5.3. SEDE DI LAVORO: C.T.O. / U.S.U.....	53
5.3.1. Composizione del campione.	53

5.3.2.	Origini degli spostamenti Casa-Lavoro.	55
5.3.3.	Caratteristiche degli spostamenti Casa-Lavoro.....	57
5.3.4.	Condizioni di utilizzo dei modi di trasporto.	59
5.3.5.	Interesse degli utilizzatori del mezzo privato verso modi alternativi.....	65
5.4.	SEDE DI LAVORO: MARIA ADELAIDE.	67
5.4.1.	Composizione del campione.	67
5.4.2.	Origini degli spostamenti Casa-Lavoro.	68
5.4.3.	Caratteristiche degli spostamenti Casa-Lavoro.....	70
5.4.4.	Condizioni di utilizzo dei modi di trasporto.	72
5.4.5.	Interesse degli utilizzatori del mezzo privato verso modi alternativi.....	77
5.5.	SEDE DI LAVORO: C.O. 118.	78
5.5.1.	Composizione del campione.	78
5.5.2.	Origini degli spostamenti Casa-Lavoro.	79
5.5.3.	Caratteristiche degli spostamenti Casa-Lavoro.....	79
5.5.4.	Condizioni di utilizzo dei modi di trasporto.	81
5.5.5.	Interesse degli utilizzatori del mezzo privato verso modi alternativi.....	85
6.	ANALISI DEI DATI - COMMENTI.	87
7.	IL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO.	91
7.1.	SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO.....	92
7.1.1.	Miglioramento dell'offerta di trasporto collettivo.	92
7.1.2.	Contributi aziendali al costo del trasporto.	93
7.1.3.	Miglioramento della sicurezza del TP.....	94
7.1.4.	Campagna di promozione del trasporto pubblico.....	94
7.2.	VALUTAZIONI DELL'AGENZIA PER LA MOBILITÀ METROPOLITANA IN MERITO AI POSSIBILI INTERVENTI SUL TRASPORTO PUBBLICO.....	95
7.3.	SERVIZI DI NAVETTA SU PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO (C.T.O. / U.S.U.).	97
7.3.1.	Navetta 45° Nord-Ospedali.....	97
7.3.2.	Navetta P.za Bengasi-Ospedali.....	102
7.4.	SERVIZIO DI NAVETTA CASA-LAVORO PER LA ZONA DI SANTA RITA (C.T.O. / U.S.U.).	104
7.5.	CAR-POOLING.	110
7.6.	BICICLETTA.	111
7.7.	CAR SHARING.	112
7.8.	PIANO DI COMUNICAZIONE.	112
7.9.	INTERVENTI DI CARATTERE ORGANIZZATIVO.....	113
8.	RISULTATI ATTESI – RIDUZIONE DEI VIAGGI IN AUTO.....	115
9.	AGGIORNAMENTO E MONITORAGGIO.	120
10.	APPENDICE.	121
10.1.	IL QUESTIONARIO.	122
10.2.	SINTESI DEI DATI AZIENDALI.	125
10.2.1.	Sede di lavoro: C.T.O. / U.S.U.	127
10.2.2.	Sede di lavoro: Maria Adelaide.....	131
10.2.3.	Sede di lavoro: C.O. 118.	135
10.3.	ANALISI DEI QUESTIONARI.....	139
10.3.1.	Sede di lavoro: C.T.O. / U.S.U.	139

10.3.2.	Sede di lavoro: Maria Adelaide.....	171
10.3.3.	Sede di lavoro: C.O. 118.	203
10.4.	INDICE DELLE TAVOLE ALLEGATE.	235

PREFAZIONE.

I decreti ministeriali del 27 marzo 1998 e del 20 dicembre 2000 pongono le basi per lo sviluppo del mobility management nel panorama nazionale al fine di limitare i fenomeni di congestione stradale e le emissioni da traffico.

La riduzione delle emissioni si ottiene, oltre che attraverso l'utilizzo di adeguate tecnologie, anche con la riduzione del numero di chilometri complessivamente percorsi; in quest'ottica appare evidente come una gestione più efficiente della domanda ed una politica di incentivazione agli spostamenti effettuati con mezzi alternativi all'auto privata, contribuiscano in maniera decisiva alla sostenibilità degli spostamenti.

Con "l'aggiornamento del piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria - stralcio di piano per la mobilità", approvato con DGR 66-3859 del 18 settembre 2006, la Regione Piemonte conferma l'impegno per le Province di nomina del responsabile della mobilità dell'area della zona di piano, e la necessità di incentivare le iniziative delle imprese e degli enti per la riduzione dell'uso del mezzo individuale per gli spostamenti casa – lavoro.

Dall'entrata in vigore della normativa sulla mobilità sostenibile lo sviluppo dei Piani Spostamento Casa Lavoro delle singole aziende ha fatto emergere alcune criticità quali:

- la mancanza di competenze tecniche specifiche all'interno delle aziende;
- la scarsa efficacia delle azioni contenute nei piani;
- la mancanza di un coordinamento specifico e di concertazione tra enti e aziende.

In assenza di atti normativi più specifici, si rende necessario avviare una serie di analisi di area degli spostamenti casa-lavoro e la sperimentazione di processi di concertazione, tra tutti gli attori, delle soluzioni contenute nei piani.

Per tale ragione la Provincia di Torino ha avviato, in collaborazione con il Comune di Torino e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, un primo progetto di studio della mobilità dei lavoratori dei principali poli ospedalieri per i quali gli spostamenti casa lavoro risultano, data l'ubicazione delle strutture sanitarie, particolarmente critici e sovraccaricano queste aree già particolarmente congestionate.

Il progetto ha coinvolto in particolare l'Azienda Sanitaria Locale TO2 con il Presidio Ospedaliero Giovanni Bosco, l'Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide, l'Azienda Ospedaliera O.I.R.M. / S. Anna e l'Azienda Ospedaliero Universitaria San Giovanni Battista.

Prima di addentrarsi nella lettura dello sviluppo tecnico del Piano è opportuno sottolineare l'importanza del primo risultato raggiunto ovvero la condivisione fra le parti delle proposte contenute all'interno dello stesso, nonché l'individuazione di soluzioni di mobilità sostenibile di area al fine di ottimizzare le risorse e mantenere un buon rapporto costi / benefici.

Infine, si ringrazia il Comune di Torino e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana per la collaborazione e il supporto tecnico fornito nella stesura dei Piani Aziendali.

Assessore
Risorse Idriche e Atmosferiche
Dorino Piras

1. L'AZIENDA OSPEDALIERA C.T.O. / MARIA ADELAIDE.

L'Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide offre prestazioni di alta specializzazione in campo traumatologico e ortopedico, dei grandi ustionati, della neurochirurgia e della neuroriabilitazione; è in grado inoltre di garantire servizi avanzati in diversi altri settori per la soluzione di problemi che non trovano risposta in altre realtà regionali o nazionali.

L'Azienda è costituita dal C.T.O. (Centro Traumatologico Ortopedico), ubicato in via Zuretti 29 cui si affianca, nella nuova struttura antistante l'Ospedale, l'U.S.U. (Unità Spinale Unipolare) e dall'ospedale Maria Adelaide, ubicato in Lungo Dora Firenze 87. Inoltre fa parte dell'Azienda la Centrale Operativa del 118, ubicata in via Sabaudia 194 a Grugliasco.

I dipendenti dell'Azienda Ospedaliera sono 1.834, dei quali 1.326 prestano servizio presso il C.T.O. e 96 presso l'U.S.U. (ai fini del presente studio i due presidi saranno considerati un'unica sede di lavoro), i dipendenti della Maria Adelaide risultano 336, 76 quelli della C.O. 118.

L'afflusso medio di utenti risulta di 1.900 unità per il C.T.O. (cui ne vanno aggiunti una trentina per l'U.S.U.) e di circa 1.300 per il Maria Adelaide, non si hanno informazioni circa il numero di visitatori.

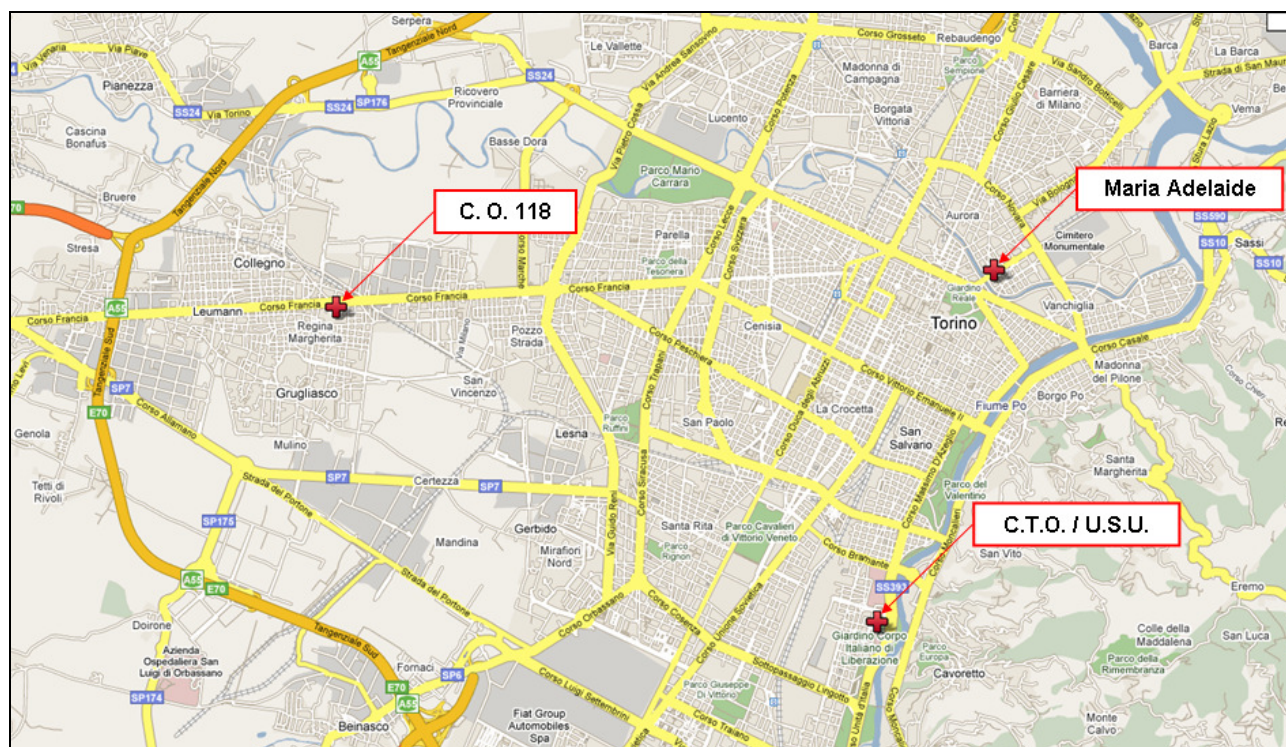


Figura 1 – Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: ubicazione delle Sedi



Figura 2 – Area della Sede C.T.O./U.S.U. e principali accessi



Figura 3 – Area della Sede Maria Adelaide e principali accessi

2. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI AZIENDALI.

Assetto strutturale e disponibilità aziendali giocano un ruolo strategico in quanto costituiscono un potenziale supporto alle iniziative che si concretizzeranno nella successiva fase progettuale. I dati di seguito sintetizzati sono stati desunti dai questionari per l'Azienda.

2.1. Facilitazioni all'uso di modi di trasporto alternativi all'auto privata.

L'Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide non risulta dotata di servizi di trasporto dedicati al personale aziendale per gli spostamenti casa-lavoro (ad es. navette).

Non esiste, inoltre, alcun tipo di iniziativa volta a favorire l'uso del trasporto pubblico (contratti speciali con il gestore, rimborso titoli, rimborso totale o parziale dell'abbonamento, ecc.).

Non sono previsti piani per il rientro a casa dei dipendenti in caso di emergenza, questo aspetto rappresenta sicuramente un disincentivo all'uso di modi collettivi; nell'ottica di una possibile predisposizione, la strutture risultano dotate di parco veicolare di proprietà, da utilizzare eventualmente per tale scopo.

Non risulta alcuna azione di supporto o incentivo al car-pooling, quali potrebbero essere la gestione organizzata, anche tramite sistemi informativi telematici, o la predisposizione di spazi per la sosta ad uso esclusivo degli equipaggi di car-pooling.

L'Azienda risulta dotata di una rete intranet aziendale ed è diffuso l'uso di e-mail per la condivisione delle informazioni; questi strumenti telematici costituiscono potenzialmente un valido supporto alle azioni d'intervento.

Per quanto attiene le facilitazioni a modi di trasporto privati alternativi all'automobile, tutte le Sedi dell'Azienda risultano dotate di spazi attrezzati per la sosta di cicli, motocicli e ciclomotori riservati ai dipendenti. In merito a docce e spogliatoi si evidenzia che i presidi U.S.U. e 118 sono i soli a prevederne l'uso da parte di tutti i dipendenti, mentre nelle rimanenti Sedi questi servizi sono riservati al solo personale sanitario e tecnico.

2.2. Spostamenti di lavoro.

Sono previsti spostamenti per lavoro effettuabili con auto aziendale, o in alternativa, con auto privata o mezzi di trasporto pubblico; in questi ultimi due casi è previsto il rimborso. Non sono invece previsti contratti speciali per l'uso di taxi o vetture in car-sharing.

Le dotazioni veicolari per le Sedi sono riassunte nella Tabella 1 alla pagina seguente.

	C.T.O.	U.S.U.	Maria Adelaide
Auto aziendali	6	1	1
Van aziendali	NO	NO	NO

Tabella 1 – Parco veicolare di proprietà

2.3. Sosta in spazi aziendali.

Per quanto attiene la disponibilità di spazi per la sosta di pertinenza esclusiva, la situazione è riepilogata nella tabella seguente:

	C.T.O.	U.S.U.	Maria Adelaide
Parcheggi per dipendenti	43	100	9
Problemi di parcheggio (dipendenti)	SI	NO	SI
Parcheggi per visitatori	8	-	NO
Problemi di parcheggio (visitatori)	SI	NO	SI

Tabella 2 – Posti auto aziendali

Tali spazi risultano in generale insufficienti a soddisfare la domanda di sosta; da quello che si desume dai questionari per l'Azienda, inoltre, appare evidente come in generale sia i dipendenti che i visitatori incontrino notevoli difficoltà nella ricerca di un parcheggio.

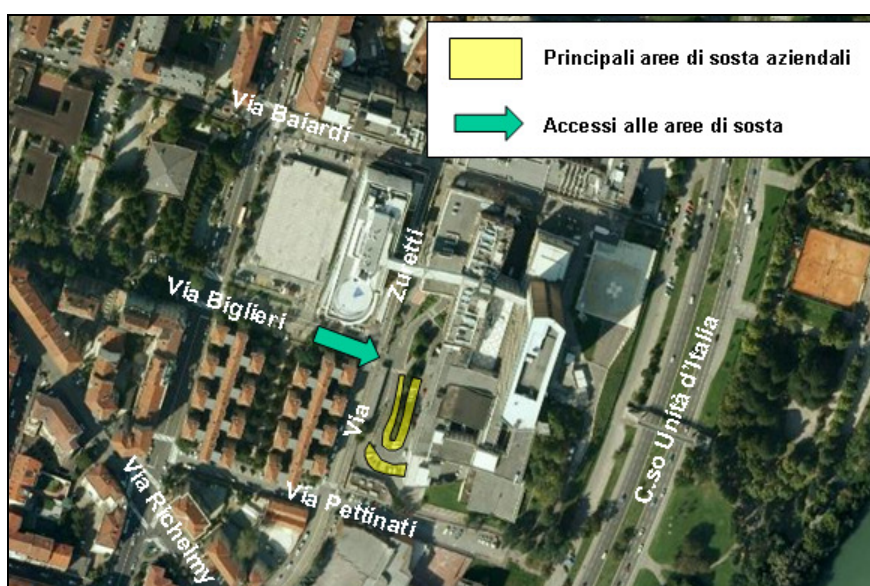


Figura 4 – Sede C.T.O./U.S.U.: spazi aziendali per la sosta e principali accessi

Il dato relativo al presidio U.S.U., essendo riferito alla vecchia sede, risulta irrilevante; il recente trasferimento della struttura nei pressi del C.T.O. acuisce certamente i problemi di parcheggio emersi dai questionari per l'Azienda.

3. ANALISI DEI SISTEMI DI OFFERTA E DELL'ACCESSIBILITÀ ALLE SEDI.

Per quanto riguarda l'offerta di trasporto, sono da considerare:

- la rete viaria e le condizioni di deflusso veicolare;
- l'offerta di parcheggio;
- le reti ciclo-pedonali;
- l'accessibilità, la capacità ed il livello di servizio offerto dalla rete di trasporto pubblico.

Le analisi sono state condotte "a destinazione", ossia concentrando l'attenzione sulle aree limitrofe alle sedi (prescindendo per il momento dalla distribuzione delle origini sul territorio); successivamente le stesse saranno opportunamente estese alle zone di particolare interesse per il Piano (quelle con maggiore concentrazione di origini o con caratteristiche tali da necessitare approfondimenti).

Si ritiene opportuno non tener conto, date le modeste dimensioni in termini di personale e la collocazione sul territorio, della sede C.O. 118.

3.1. Rete viaria e deflusso veicolare.

L'analisi puntuale della rete viaria, in termini di capacità, accessibilità e livello di servizio esula dagli scopi del Piano. Sicuramente più pertinente è l'individuazione dei flussi di traffico che interessano le infrastrutture a servizio delle Sedi, in particolare nei tratti a queste più prossimi, che consentono di definirne il quadro dell'accessibilità.

Dall'esame dell'andamento dei flussi veicolari medi sull'intera rete urbana torinese, validi anche per l'area degli ospedali C.T.O. e Maria Adelaide e riferiti al giorno feriale, emergono alcune considerazioni di carattere sicuramente qualitativo, ma di sicuro interesse per la presente analisi.

In particolare risulta che:

- la punta massima si registra a cavallo delle ore 8,00;
- il flusso medio che si registra alle ore 7,00 è valutabile nel 60-65% di quello massimo nella giornata;
- il flusso medio che si registra alle ore 9,00 è valutabile nell'85-90% di quello massimo nella giornata;
- nell'intervallo fra le 10,00 e le 16,00 il flusso medio si mantiene a livelli compresi fra il 70% e l'80% di quello massimo;
- un'impennata si registra a partire dalle 16,00, tale da portare il flusso ai livelli della punta mattutina intorno alle 19,00.

Risulta pertanto evidente come arrivi e partenze dei dipendenti ospedalieri, come specificato nei successivi paragrafi 4.2.2, 4.3.2 e 4.4.2, avvengano per la maggior parte in orari della giornata caratterizzati da elevati livelli di congestione. Ovviamente, si tratta di considerazioni che non possono da sole evidenziare le particolari condizioni di deflusso nelle principali arterie di accesso alle aree ospedaliere; dettano però indicazioni significative a proposito della finestra temporale su cui è opportuno effettuare indagini approfondite, tali da definire, in modo quanto più aderente alla realtà, il quadro delle criticità degli spostamenti effettuati su mezzo privato.

In particolare, l'intervallo fra le 7,00 e le 9,00 nel giorno feriale medio in periodo scolastico risulta, in relazione agli orari degli spostamenti casa-lavoro, particolarmente significativo; relativamente a tale intervallo, si sono estrapolati dalla banca dati del sistema Supervisore di 5T i parametri per caratterizzare le condizioni del traffico nelle aree in esame: flussi sugli archi, densità e tempo medio stimato di percorrenza. Nello specifico, si è ritenuto più rappresentativo delle condizioni medie di deflusso quanto presente nella banca dati dei *profili* di traffico, dalla quale si sono estrapolate le informazioni necessarie per definire, per ogni arco delle reti considerate:

- velocità media di percorrenza;
- flusso di traffico;
- densità veicolare.

Al fine di rendere immediatamente visibili le condizioni del traffico nelle aree prese in esame si è proceduto a tradurre tali informazioni in forma grafica (Figura 6 a pag. 17, Figura 8 a pag. 22).

3.1.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.

Analisi del sistema viario

Dal punto di vista territoriale, la struttura ospedaliera ricade in un'area delimitata ad Est dal Fiume Po e ad Ovest dalla linea ferroviaria; pertanto l'area oggetto di analisi sarà quella ricadente entro tali barriere. Date le caratteristiche della rete viaria si ritiene inoltre sufficiente circoscrivere l'area di studio fra C.so Bramante a Nord ed il Sottopasso "Lingotto" a Sud.

I principali assi dell'area, secondo la gerarchizzazione funzionale del P.U.T. 2001 riportata nella Figura 5 alla pagina seguente, sono:

- Strade urbane interquartiere ad alta capacità: Sottopasso "Lingotto", C.so Unità d'Italia (nel tratto a Sud della connessione col sottopasso);
- Strade urbane interquartiere: C.so Unità d'Italia/C.so Dogliotti/C.so D'Azeglio (nel tratto a Nord), C.so Bramante;
- Strade locali: Via Nizza, Via Genova, Via Ventimiglia, C.so Spezia, Via Garessio e Via Richelmy.

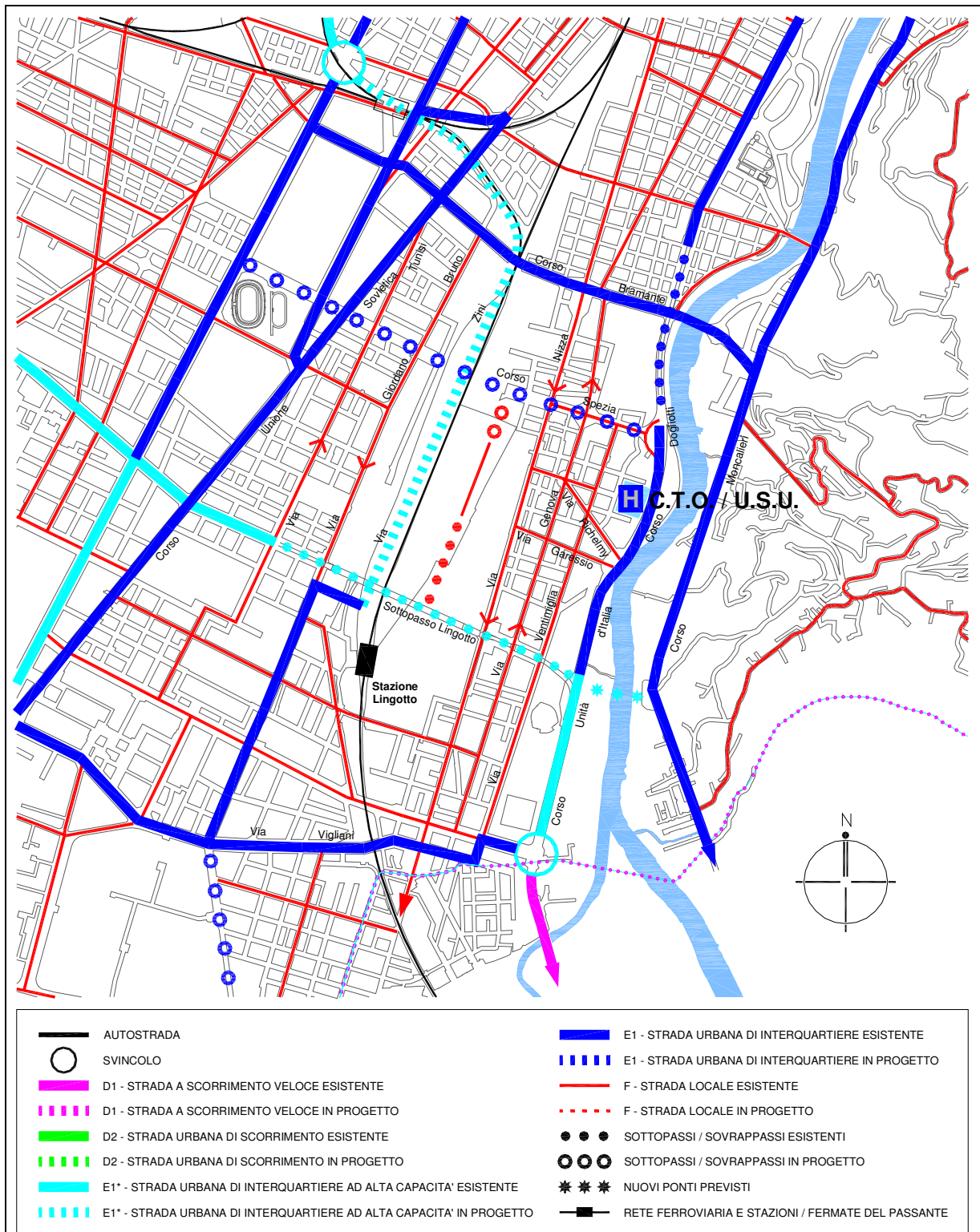


Figura 5 – Sede C.T.O./U.S.U.: gerarchia viaria

Prima di procedere ad una lettura critica dei dati riguardanti il traffico sulla rete in esame, si ritiene opportuno porre l'accento sulle principali direttrici d'accesso.

In particolare, le principali infrastrutture d'accesso da Ovest risultano essere il sovrappasso di C.so Bramante e il sottopasso del Lingotto. Altri accessi sono i sovrappassi di C.so Dante, C.so Maroncelli e Via Vigliani che, risultando più distanti dalle strutture ospedaliere rispetto alle infrastrutture precedentemente citate, assumono rilevanza nell'ambito della presente analisi esclusivamente come convogliatori del traffico sulla rete intrazonale.

L'accesso da Est avviene esclusivamente attraverso i due ponti sul Fiume Po, denominati Isabella e Balbis e connessi rispettivamente a C.so Dante e C.so Bramante; in particolare quest'ultimo risulta quello maggiormente fruibile dai dipendenti ospedalieri.

Per quanto attiene l'accesso da Nord e da Sud, le infrastrutture viarie coinvolte risultano essere Via Nizza, Via Genova e Via Ventimiglia (quest'ultima solo da Sud), nonché l'importante arteria di C.so Unità d'Italia/C.so Dogliotti/C.so D'Azeglio; notevole rilevanza assume anche il sottopasso "Molinette".

Nel suo complesso la rete appare alquanto regolare ed ordinata, sia dal punto di vista strettamente geometrico che per quanto attiene le connessioni con gli assi di livello gerarchico superiore. Le connessioni più importanti risultano essere quelle di P.za Carducci e P.za Polonia. Quest'ultima in particolare si candida a divenire, atteso il prolungamento del sottopasso di C.so Spezia, uno dei principali nodi distributivi dell'intera rete urbana.

Condizioni di deflusso veicolare

Al fine di rendere immediatamente visibili le condizioni del traffico nelle aree prese in esame si è proceduto a tradurre tali informazioni in forma grafica (Figura 6), associando a ciascun arco delle reti analizzate velocità di percorrenza (indicata dal colore) e flusso (indicato dallo spessore).

La caratterizzazione gerarchica della rete viaria appare evidente anche per quanto attiene l'utilizzo da parte dell'utenza; infatti, esaminando i flussi di traffico che vi transitano nella fascia oraria di maggiore interesse in relazione agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, ovvero quella compresa fra le 7,00 e le 9,00 del giorno feriale medio in periodo scolastico, è possibile riscontrare il marcato carattere interzonale del sistema C.so Bramante – C.so Unità d'Italia – Sottopasso Lingotto, interessato da elevati volumi di traffico anche di attraversamento.

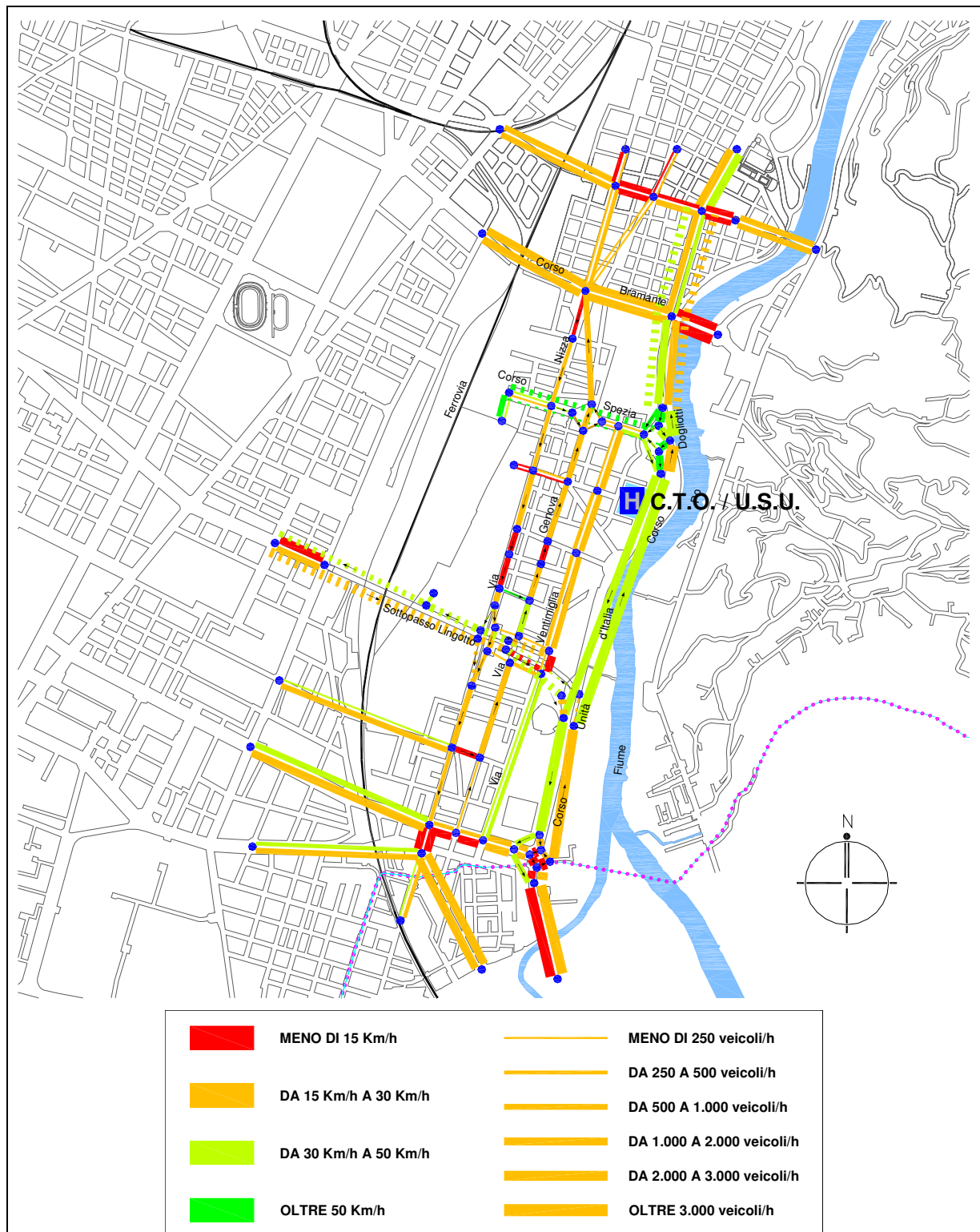


Figura 6 – Sede C.T.O./U.S.U.: flussi medi di traffico 7.00 – 9.00

C.so Bramante è interessato da flussi veicolari medi superiori ai 1.100 veicoli/ora in entrambe le direzioni, che salgono a circa 1.700 nel tratto prospiciente l'ingresso dell'Ospedale Molinette; anche se i flussi medi per corsia rimangono al di sotto dei 400 veicoli/ora/corsia su tutto il viale, le velocità medie di percorrenza sono basse; alti livelli di congestione sono presenti sul Ponte Balbis, dove si registrano i flussi più elevati e le velocità più ridotte dell'intero asse.

Volumi di traffico ben più consistenti interessano C.so Unità d'Italia/C.so Dogliotti: si registrano flussi, su alcuni archi, anche superiori ai 3.000 veicoli/ora; mediamente risulta più critica la percorrenza in direzione Nord, caratterizzata da flussi maggiori e velocità di percorrenza inferiori. Il tratto a Nord di P.za Polonia appare caratterizzato dai livelli di congestione più elevati, come testimoniano i bassi valori delle velocità medie (anche lungo il sottopasso "Molinette") e gli elevati flussi orari per corsia; in corrispondenza del nodo si riscontrano livelli abbastanza critici per la marcia in direzione Nord. Infine, sul tratto Sud, nonostante si registrino su alcuni archi flussi per corsia notevoli, la qualità del deflusso appare discreta, con velocità medie adeguate alla tipologia della strada.

Il Sottopasso "Lingotto" assume, rispetto agli ospedali, prevalentemente la funzione di adduttore di traffico. Nello specifico, il traffico in ingresso viene convogliato su Via Ventimiglia (564 veicoli/ora sugli oltre 2.000 che impegnano l'ingresso del tunnel), dove confluisce con il flusso proveniente da Sud; sul ramo immediatamente a valle della confluenza si registrano velocità medie di percorrenza alquanto ridotte. Il traffico in uscita dall'area accede invece al Sottopasso da Via Nizza e da C.so Unità d'Italia; in entrambi i casi le velocità medie sono adeguate alle tipologie di strade interessate. Per quanto attiene le strade locali, si registrano velocità di percorrenza alquanto ridotte e flussi di traffico elevati. Complessivamente, le condizioni di deflusso veicolare all'interno dell'area in esame paiono alquanto critiche: lungo Via Nizza le velocità sono inferiori ai 20 Km/h ed in alcuni tratti scendono fino ai 13, con flussi che raggiungono punte di 900 veicoli/ora/corsia; Via Genova offre un panorama lievemente migliore, con velocità medie di poco superiori ai 20 Km/h; condizioni analoghe si riscontrano su Via Ventimiglia.

Nella Tabella 3 alla pagina seguente si riporta il prospetto di densità, flussi e velocità sui principali assi viari nella fascia oraria compresa fra le 7,00 e le 9,00 del giorno feriale medio in periodo scolastico.

Asse	Direz.	Densità media [veic/Km]	Flusso [veic/h]		Flusso per corsia [veic/h/corsia]		Velocità [Km/h]	
			medio	max	medio	max	media	min
C.so Bramante	Est	30,10	1.670	2.378	650	1.189	22,43	14,61
	Ovest	35,13	1.524	1.709	603	855	18,84	9,32
C.so Unità d'Italia	Nord	30,73	2.658	3.391	925	1.130	27,67	17,16
	Sud	20,08	1.711	2.510	699	1.189	37,26	26,88
Sottop. Lingotto	Est	36,57	1.392	2.035	696	1.017	24,50	14,63
	Ovest	14,42	1.093	1.292	546	646	36,94	26,33
Via Nizza	Sud	10,88	458	838	174	419	18,43	13,20
Via Genova	Nord	27,48	718	966	553	966	21,20	13,98
Via Ventimiglia	Nord	17,38	704	1.289	526	645	28,30	12,18
	Sud	7,37	184	357	175	357	27,12	20,00
C.so Spezia	Est	6,64	126	435	126	435	25,10	15,00

Tabella 3 – Sede C.T.O./U.S.U.: densità, flussi e velocità sui principali assi viari

Nel complesso, nella fascia oraria considerata, le condizioni di deflusso del traffico veicolare risultano alquanto critiche; i notevoli volumi di traffico che interessano la rete nell'intervallo osservato e le basse velocità medie di percorrenza sono indice di una poco soddisfacente qualità della circolazione. Indubbiamente tali criticità influiscono negativamente anche sulla velocità dei mezzi di trasporto pubblico, soprattutto nei rami non dotati di corsia riservata; ciononostante, per quanto sia ragionevole considerarla inferiore ai 17 Km/h su cui si attesta la velocità media di rete, è altrettanto ragionevole ritenere paragonabili le velocità di auto private e mezzi pubblici su molti degli assi viari della zona.

Da evidenziare infine che, allo stato attuale, l'assetto della rete viaria e le condizioni di deflusso veicolare risultano fortemente condizionati dalla presenza dei cantieri per la costruzione delle stazioni della metropolitana, non solo lungo il suo asse, che segue Via Nizza, ma anche sulle altre strade che si sviluppano in direzione Nord – Sud e, in generale, su tutta l'area.

3.1.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.

Analisi del sistema viario

L'area dell'ospedale Maria Adelaide è situata fra la ZTL a Sud e l'area dell'ospedale Giovanni Bosco a Nord. La struttura sorge nelle immediate vicinanze del Fiume Dora Riparia, che costituisce un limite fisico all'area in esame e che, insieme alla linea ferroviaria ad Ovest e all'asse viario di C.so Vigevano/C.so Novara, concorre a definire il contorno dell'ambito territoriale oggetto di analisi.

Le infrastrutture viarie della zona, classificate secondo la gerarchizzazione del P.U.T. 2001 riportata nella seguente Figura 7, risultano essere:

- Strade urbane interquartiere: C.so Regina Margherita e C.so Vigevano/C.so Novara, che si sviluppano in direzione Est - Ovest;
- Strade locali: C.so Regio Parco, Via Catania, Via Bologna, C.so Palermo e, più distanti dalla struttura ospedaliera, C.so Giulio Cesare e C.so Vercelli, attraversano trasversalmente l'area e costituiscono il sistema di collegamento Nord – Sud; C.so Brescia e il Lungo Dora Firenze rappresentano invece le direttrici Est – Ovest.



Figura 7 – Sede Maria Adelaide: gerarchia viaria

La maglia intrazonale appare fitta e ben connessa con le infrastrutture di livello superiore; i ponti che attraversano il Fiume Dora nelle vicinanze dell'ospedale sono cinque, e risultano connessi (da Est a Ovest) a C.so Giulio Cesare, Via Bologna, C.so Regio Parco e C.so Novara; la barriera costituita dalla linea ferroviaria è superata dai sottopassi di C.so Vigevano e C.so Regina Margherita. Per quanto attiene l'accesso all'area, da Sud l'utenza raggiunge la struttura attraverso il sistema di ponti descritto in precedenza; si ritiene ragionevole supporre che l'asse di C.so Vigevano/C.so Novara raccolga l'utenza proveniente dalle rimanenti direzioni, distribuendola poi all'interno dell'area tramite il sistema delle trasversali.

Condizioni di deflusso veicolare

L'esame dei flussi di traffico sulla rete in esame (Figura 8), relativamente all'intervallo fra le 7,00 e le 9,00 del giorno feriale medio in periodo scolastico, evidenzia chiaramente il diverso livello gerarchico fra le infrastrutture viarie; i volumi di traffico di gran lunga più elevati sono quelli che interessano C.so Vigevano/C.so Novara (interessato anche da notevoli flussi di attraversamento), dove si registrano velocità medie di percorrenza poco soddisfacenti in relazione alla categoria della strada.

Sulla maglia intrazonale, a parte qualche singolo arco, il deflusso appare qualitativamente discreto; le velocità di percorrenza risultano adeguate alle tipologie di strade interessate ed i flussi non raggiungono mai valori significativi rispetto alle capacità. Nel complesso le condizioni sono discrete su tutta l'area; nelle immediate vicinanze della struttura ospedaliera la qualità del deflusso è buona.

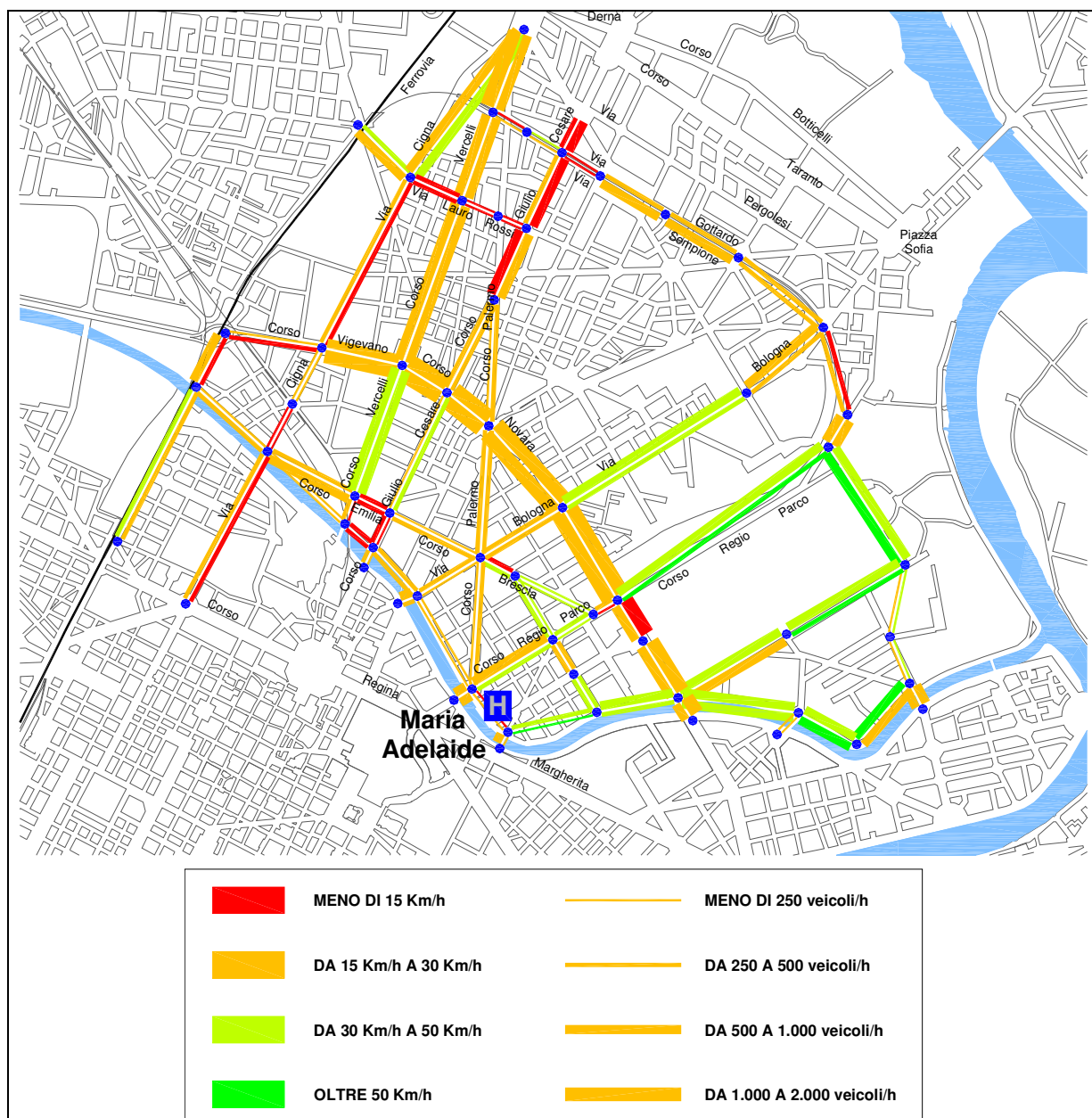


Figura 8 – Sede Maria Adelaide: flussi medi di traffico 7.00 – 9.00

Nel complesso, l'area non presenta particolari problemi di traffico, eccezion fatta per C.so Vigevano/C.so Novara; le criticità riscontrate su quest'asse viario, che tuttavia non raggiungono livelli d'emergenza, sono imputabili da un lato alla carenza di infrastrutture di livello superiore nell'area a Nord, dall'altro alla probabilmente poco efficiente regolazione degli impianti semaforici (attualmente non centralizzati).

Di seguito si riportano i valori medi di densità, flusso e velocità sui principali assi viari della zona nella fascia oraria compresa fra le 7,00 e le 9,00 del giorno feriale medio in periodo scolastico.

Asse	Direz.	Densità media [veic/Km]	Flusso [veic/h]		Flusso per corsia [veic/h/corsia]		Velocità [Km/h]	
			medio	max	medio	max	media	min
C.so Vigevano/ C.so Novara	Est	21,43	970	1.294	323	511	20,93	14,66
	Ovest	22,98	1.041	1.294	317	537	20,43	13,52
C.so Palermo	Nord	10,29	343	451	218	280	22,39	17,16
	Sud	6,76	244	347	148	174	22,58	18,77
Via Bologna	Est	4,17	313	469	139	234	29,03	19,24
	Ovest	8,65	501	567	227	276	25,10	18,58
C.so Regio Parco	Nord	5,56	353	568	200	292	39,43	14,96
	Sud	11,57	556	773	345	538	33,31	19,58
Lungo Dora Firenze	Est	11,11	301	584	280	584	26,39	9,38
	Ovest	7,80	269	643	201	341	23,26	11,28
C.so Brescia	Est	13,12	427	588	296	356	22,15	13,47
	Ovest	16,31	312	405	312	405	19,83	13,88
C.so Vercelli	Nord	25,27	465	674	378	674	19,72	12,86
	Sud	22,54	510	699	418	699	24,24	20,13
C.so Giulio Cesare	Nord	14,34	274	441	250	441	23,60	14,90
	Sud	13,78	316	458	278	458	23,73	14,75

Tabella 4 – Sede Maria Adelaide: densità, flussi e velocità sui principali assi viari

3.2. Offerta di parcheggio.

Per quanto attiene l'offerta di sosta, è opportuno distinguere l'offerta su impianto da quella a bordo strada. Per quanto riguarda la prima tipologia, sono disponibili informazioni dettagliate degli impianti a pagamento gestiti da GTT, mentre per gli impianti gestiti da altri soggetti si dispongono di informazioni meno complete. Per quanto attiene invece la sosta a bordo strada, ci si baserà esclusivamente sulle informazioni riportate dai questionari, in quanto ulteriori approfondimenti sul fenomeno sarebbero possibili solo con un'apposita campagna d'indagine, che però esula dall'ambito d'azione del Piano.

3.2.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.

La Sede è servita dall'impianto GTT *Ventimiglia*, posto nelle immediate vicinanze e di capacità pari a 320 posti; risulta saturo fino alle 14,00, nelle ore successive della giornata l'occupazione media è del 48%.

La Sede è inoltre servita da un parcheggio di nuova costruzione gestito da Parcheggi Italia S.p.a., posto nelle immediate vicinanze e di capacità pari a 164 posti; non si hanno informazioni in merito all'occupazione dell'impianto.

Nell'area è inoltre ubicato l'impianto GTT *Molinette* che offre 488 posti, di cui 150 riservati agli abbonati senza posto fisso e 338 a rotazione (occupazione media del 30%), distante circa 500 m dalla Sede C.T.O. / U.S.U. (percorribili a piedi in circa 7'); dei circa 150 abbonamenti molti sono di dipendenti degli ospedali, gli abbonati però non hanno il posto garantito ed in caso di saturazione del parcheggio non hanno diritti diversi dagli utilizzatori occasionali.

Nella seguente Figura 9 è riportato l'andamento dell'occupazione degli impianti connessi al sistema 5T, come risulta dal sistema di monitoraggio in tempo reale, relativamente ad un giorno feriale (si è ritenuto rappresentativo il giorno mercoledì 15 aprile 2008); è opportuno evidenziare che i dati relativi all'impianto *Molinette* riguardano la sola sosta occasionale nella parte pubblica.

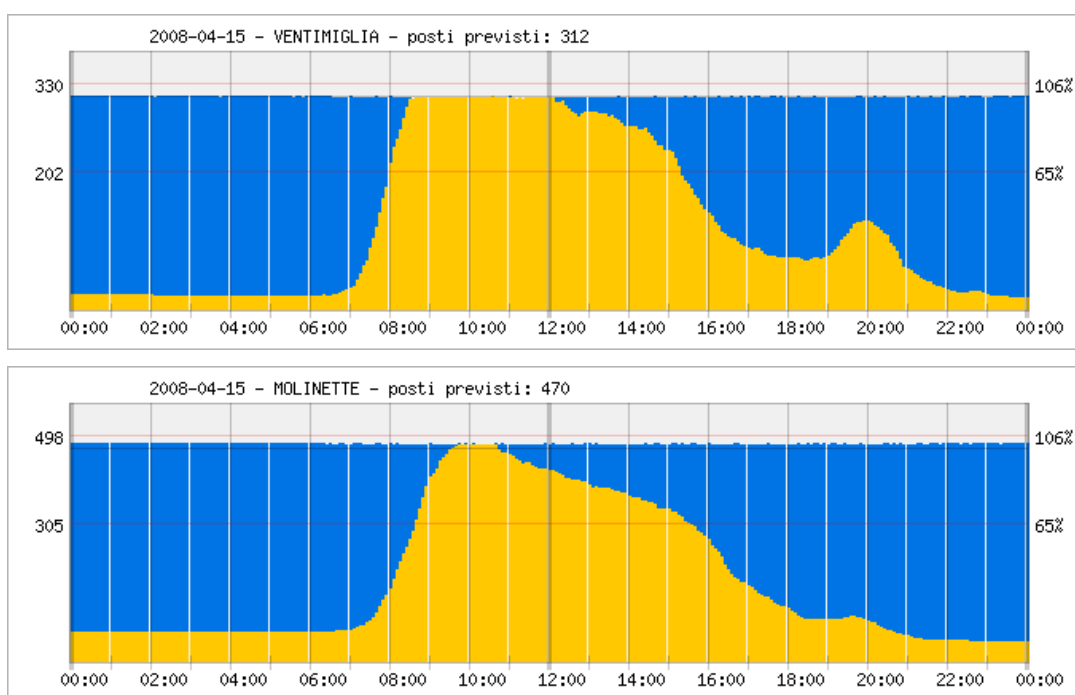


Figura 9 – Sede C.T.O./U.S.U.: occupazione degli impianti di parcheggio connessi al sistema 5T

A Sud della zona in esame è situato il parcheggio del Lingotto, impianto gestito da APCOA Parking Italia S.p.A. di capacità totale pari a 3.720 posti, che offre spesso ampia disponibilità. La distanza fra tale impianto e la Sede è di 1.000 m, percorribile in circa 15' a piedi o in 12' con i mezzi di trasporto pubblico.

L'ubicazione degli impianti di parcheggio della zona è riportata nella Figura 10 alla pagina seguente.

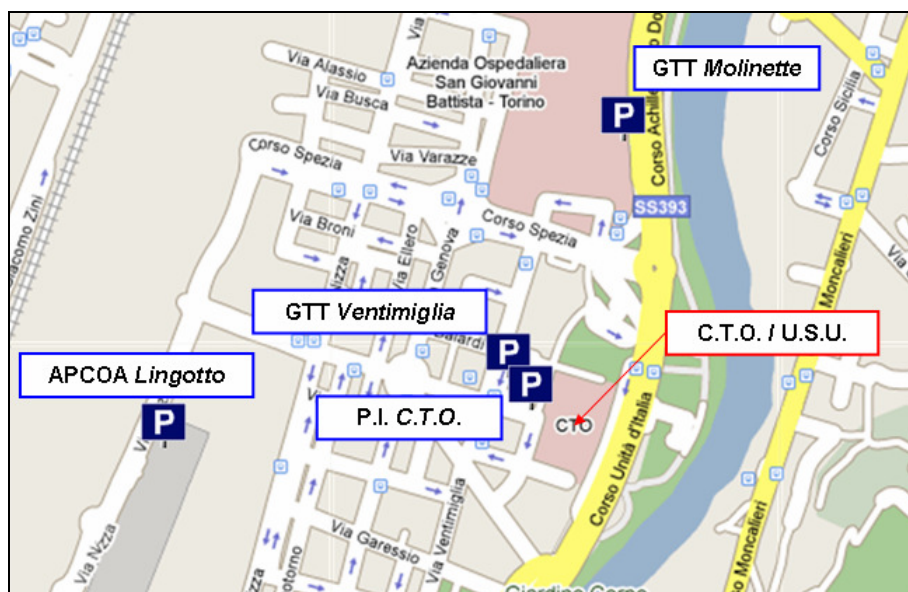


Figura 10 – Gli impianti di parcheggio nell'area della Sede C.T.O./U.S.U.

Per quanto riguarda i parcheggi d'interscambio, a Sud-Ovest della Sede è presente il piazzale *Caio Mario* che, oltre ad essere ubicato in prossimità di uno dei principali terminal bus extraurbani, offre 696 posti (con disponibilità sempre molto elevata) e ben si presta al cambio modale per l'utenza proveniente dai comuni a Sud della città. Il collegamento è garantito dalla linea 18 con tempi di percorrenza compresi fra i 23' e i 25' (secondo l'orario); tempi leggermente inferiori sono necessari allo spostamento in bici. A Sud della zona in esame è inoltre situato il parcheggio del Lingotto, impianto gestito da APCOA Parking Italia S.p.A. di capacità totale pari a 3.720 posti, che offre spesso ampia disponibilità. La distanza fra tale impianto e la Sede C.T.O. / U.S.U. è di circa 700 m, percorribili a piedi in circa 10'.

Per incentivare l'uso dei mezzi pubblici da parte di coloro che utilizzano il mezzo privato per gli spostamenti abituali o occasionali, è in corso un'iniziativa promozionale che coinvolge i Parcheggi *Caio Mario* e *Stura*: sono stati istituiti sperimentalmente, fino al 31 luglio 2008, due documenti integrati Park&Ride (giornaliero da € 2,00 e mensile da € 25,00), che permettono agli utilizzatori dei parcheggi di viaggiare su tutti i mezzi pubblici urbani.

Per quanto attiene l'offerta a bordo strada, la zona presenta, nel complesso, notevoli problemi di parcheggio denunciati anche nei questionari aziendali. Per larga parte della giornata gli spazi adibiti alla sosta libera lungo i margini delle strade risultano saturi; si manifestano inoltre fenomeni di sosta selvaggia e di occupazione di spazi su cui vige il divieto di sosta.

Pur non disponendo di dati oggettivi, è verosimile ritenere mediamente elevati i tempi necessari per la ricerca di un parcheggio a bordo strada, specialmente nelle ore di punta della mattina.

3.2.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.

Relativamente a questa Sede, non sono presenti parcheggi GTT nelle immediate vicinanze.

A Ovest della zona in esame è situato l'impianto di Porta Palazzo, gestito da APCOA Parking Italia S.p.A., di capacità totale pari a 860 posti, di cui non si hanno informazioni circa l'occupazione. La distanza con l'ospedale Maria Adelaide, pari a 600 m, è percorribile in circa 9' a piedi o in 8' con i mezzi di trasporto pubblico (linea 19).

Ad Est della Sede, nelle immediate vicinanze del complesso Ospedaliero Gradenigo, è situato l'impianto GTT Fontanesi; di capacità totale pari a 365 posti, il parcheggio presenta un'occupazione media superiore al 65% per larga parte della giornata, come indicato nella seguente Figura 11. L'impianto dista dall'Ospedale Maria Adelaide circa 1.500 m ed è collegato dalle linee 3 e 68, con tempi di percorrenza dell'ordine dei 12' – 15'.

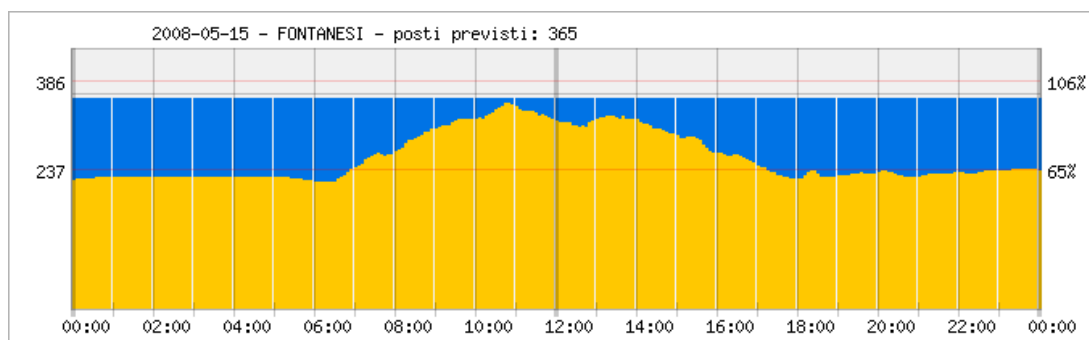


Figura 11 – Sede Maria Adelaide: occupazione dell'impianto di parcheggio Fontanesi, connesso al sistema 5T

L'ubicazione degli impianti di parcheggio della zona è riportata nella seguente Figura 12.



Figura 12 – Gli impianti di parcheggio nell'area della Sede Maria Adelaide

Anche per i dipendenti dell'Ospedale Maria Adelaide, così come riportato sul questionario per l'Azienda, sussistono problemi di parcheggio.

3.3. Rete ciclo-pedonale; collegamento con i nodi del trasporto pubblico.

In Europa, il 30% dei tragitti effettuati in automobile copre distanze inferiori ai 3 km, e il 50% dei tragitti è inferiore ai 5 km. Queste distanze, soprattutto in ambito urbano, possono essere percorse in breve tempo in bicicletta o anche a piedi.

La città di Torino, sia per il territorio pianeggiante che per la dotazione di piste ciclabili (ad oggi circa 100 chilometri, con un progetto di raddoppio nei prossimi anni), risulta facilmente percorribile in bicicletta (fonte: Carta dei percorsi ciclabili di Torino 2006, riportata nella Figura 13 alla pagina seguente).

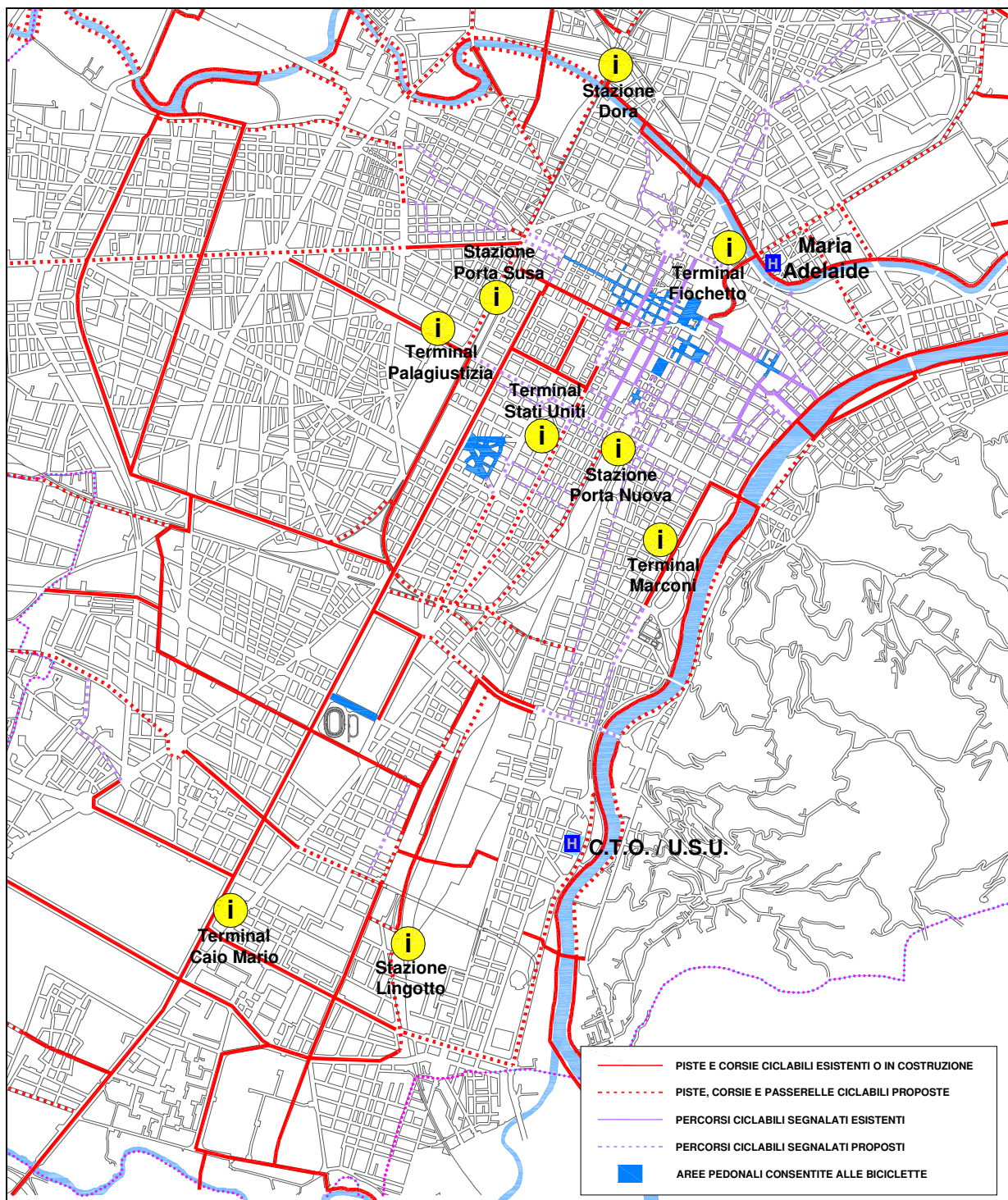


Figura 13 – Sedi C.T.O./U.S.U. e Maria Adelaide: rete ciclabile esistente e di Piano e principali nodi d'interscambio

Ugualmente confortante si presenta la situazione dell'infrastruttura pedonale: nelle aree d'influenza delle Sedi C.T.O. / U.S.U. e Maria Adelaide la presenza di marciapiedi sicuri e privi di barriere architettoniche risulta adeguata e gli attraversamenti principali sono tutti semaforizzati.

Certamente funzionale agli obiettivi perseguiti dal Piano è l'analisi del sistema di collegamento ai principali nodi di interscambio, nonché delle caratteristiche dei nodi stessi; si tratta di un aspetto specifico del sistema di offerta che assume rilievo prevalentemente nei confronti dell'utenza proveniente da fuori Torino. Si presume infatti che l'utenza ciclo-pedonale urbana, eccezion fatta per gli spostamenti a piedi da impianti di parcheggio prossimi alle strutture ospedaliere, effettui lo spostamento casa-lavoro senza cambi modali.

Pertanto si considereranno nodi di interesse:

- i terminal dei servizi di trasporto pubblico extraurbano;
- le stazioni ferroviarie.

Alcuni di questi nodi vengono inoltre a trovarsi in prossimità di aree o impianti di parcheggio, pertanto l'analisi dei collegamenti con terminal e stazioni si presta a descrivere anche le caratteristiche del possibile interscambio fra auto e bici.

Si è assunto, per la velocità media di spostamento in bicicletta, il valore cautelativo di 12 Km/h.

Ovviamente il cambio modale è condizionato dalla presenza, presso il nodo, della bici. In quest'ottica, oltre alla predisposizione di rastrelliere per bici dedicate al personale presso i punti d'interscambio (terminal, stazioni, ma anche parcheggi per auto), potrebbero studiarsi forme di integrazione con le iniziative del Comune di Torino per il Bike Sharing quali, ad esempio, agevolazioni all'acquisto delle card per i dipendenti.

Da evidenziare che, se si viaggia da fuori Torino, è possibile caricare la bicicletta senza smontarla sul 90% dei treni.

3.3.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.

Nonostante la rete attuale appaia incompleta negli assi Est-Ovest, soprattutto nei tratti più prossimi alle strutture, i collegamenti con i principali nodi d'interscambio si svolgono per lo più lungo piste ciclabili; nella seguente Tabella 5 si riportano distanze e tempi relativi a tali collegamenti.

TERMINAL EXTRAURBANI Distanze e tempi in bici		C.T.O. / U.S.U.
Ferroviani	Porta Nuova	4.000 m - 20'
	Porta Susa	6.200 m - 31'
	Lingotto	2.600 m - 13'
Su gomma	Fiochetto	5.800 m - 29'
	Palagiustizia	6.000 m - 30'
	Marconi	2.800 m - 14'
	Stati Uniti	5.200 m - 26'
	Caio Mario	4.900 m - 24'

Tabella 5 – Sede C.T.O./U.S.U.: collegamenti con i nodi d'interscambio, distanze e tempi in bici

Si sono omessi i tempi di percorrenza a piedi in quanto giudicati troppo elevati per poter ritenere possibile il cambio di modo. I percorsi in bici presi in considerazione sono quelli che impegnano maggiormente piste o corsie indicate, pertanto in alcuni casi non risultano i più brevi, ma certamente i più sicuri.

I tempi di percorrenza calcolati per la bici risultano alquanto vantaggiosi rispetto a quelli relativi ai medesimi spostamenti effettuati con i mezzi di trasporto collettivo. Il modo bici risulta concorrenziale anche rispetto all'auto privata, in special modo sulle distanze medio brevi; ovviamente per gli spostamenti in auto va considerato il tempo necessario al parcheggio che, in una zona particolarmente satura come quella in esame, può assumere rilevanza davvero notevole. È opportuno infine evidenziare che la presenza dei cantieri per la costruzione della metropolitana condiziona la capacità di accesso all'area da Nord non soltanto per i veicoli motorizzati, ma anche per le bici. Per quanto attiene l'interscambio con il modo auto, data la breve distanza fra gli impianti per la sosta presenti nell'area e la Sede considerata, si presume che avvenga esclusivamente con il modo piedi.

3.3.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.

L'ospedale Maria Adelaide, per la particolare ubicazione nei pressi della ZTL e per la presenza di buoni collegamenti con le stazioni Dora e Porta Susa, risulta facilmente fruibile sia per ciclisti che per pedoni. I collegamenti con i terminal principali, risultano:

TERMINAL EXTRAURBANI Distanze e tempi in bici		Maria Adelaide
Ferroviari	Porta Nuova	2.400 m - 12'
	Porta Susa	2.800 m - 14'
	Dora	2.400 m - 12'
Su gomma	Fiochetto	400 m - 2'
	Palagiustizia	4.200 m - 21'
	Marconi	3.200 m - 16'
	Stati Uniti	3.200 m - 16'

Tabella 6 – Sede Maria Adelaide: collegamenti con i nodi d'interscambio, distanze e tempi in bici

Il terminal Fiochetto, ubicato a circa 400 m dall'Ospedale, risulta raggiungibile a piedi in poco più di 5'; i rimanenti tempi pedonali risultano tutti superiori ai 30', pertanto per gli altri terminal si ritiene opportuno non considerare il cambio con il modo piedi.

Per quanto attiene i collegamenti in bici, avvengono quasi interamente su ciclopiste o su percorsi segnalati.

3.4. Accessibilità, capacità e qualità del trasporto pubblico.

Le caratteristiche che si ritengono più rilevanti per le finalità del progetto risultano essere: le frequenze delle corse effettuate, parametro certamente fondamentale in quanto interviene in tutti e tre gli aspetti del servizio presi in esame; numero di posti/ora offerti, che definisce la capacità; regolarità e affollamento (confort), che contribuiscono alla qualità del servizio; l'accessibilità sarà infine esplicitata in termini di interscambio modale, acquisto titoli, informazioni all'utenza e dotazione di fermate. Questi ultimi due aspetti hanno valenza trasversale, in quanto rilevanti anche dal punto di vista della qualità del servizio offerto.

Per quanto attiene le singole Sedi ospedaliere, prendendo in esame le linee che le interessano con le relative frequenze di passaggio, la capacità del servizio può essere espressa in primis attraverso il numero di passaggi orari (aspetto che concorre anche alla definizione del livello di accessibilità e di qualità del servizio); nota la capienza dei mezzi è possibile definirla in termini di posti/ora.

Il livello di accessibilità al servizio di trasporto pubblico urbano, per le specifiche aree prese in esame, può essere messo in evidenza con il numero di fermate nelle vicinanze degli Ospedali e dal tempo necessario per raggiungerle a piedi; risulta inoltre significativa la capacità di connessione con i nodi d'interscambio e con le zone di origine degli spostamenti Casa-Lavoro.

Per quanto attiene la qualità, si ritiene significativo analizzare la regolarità delle singole linee a servizio delle Sedi; a tal fine si farà riferimento ai dati risultanti dal monitoraggio del Sistema Informativo computerizzato del Servizio (SIS).

Si è assunto come indicatore della regolarità la percentuale di corse con ritardo superiore ai 5', su ogni singola linea; la regolarità media riferita ad una specifica Sede risulterà dalla media pesata in base al numero di corse effettuate fra le 7,00 e le 20,00 (intervallo significativo della giornata in quanto attive tutte le linee); le statistiche prese in esame sono relative ai mesi di marzo e aprile 2008, ritenendo tale periodo adeguato a rappresentare condizioni medie del servizio.

Convenzionalmente, si considererà una linea a servizio di un'area ospedaliera se la fermata più vicina alla struttura presa in esame, assumendo una velocità media pedonale di 4 Km/h, risulta raggiungibile a piedi in meno di 10'; è quindi in base a tale criterio che si determina sia la capacità del servizio di trasporto pubblico che l'accessibilità dello stesso.

Per quanto riguarda il livello di confort percepito, si rimanda ai risultati dell'indagine sui dipendenti, in particolare alle frequenze ottenute dalle opzioni "I veicoli dovrebbero essere meno affollati" e "I veicoli dovrebbero essere più confortevoli" in risposta al quadro 4 del questionario (riportate in Appendice alle pagine 139, 171 e 203, relativi ai risultati dell'indagine nelle tre Sedi, e sintetizzate nei successivi paragrafi 5.3.4 a pag. 59, 5.4.4 a pag. 72 e 5.5.4 a pag. 81).

Si è presa inoltre in esame solo la capacità di collegamento con i nodi del trasporto extraurbano, sia stazioni ferroviarie che terminal bus, che meglio si prestano a servire le varie strutture ospedaliere. Alcuni di questi nodi risultano ubicati nelle immediate vicinanze di aree o impianti di parcheggio, pertanto l'analisi dei collegamenti con terminal e stazioni si presta a descrivere anche le caratteristiche dell'interscambio fra auto e mezzi pubblici. A proposito dei servizi extraurbani su gomma, è da evidenziare la presenza in città di 164 fermate (fonte: Regione Piemonte – Settore Trasporto Pubblico Locale); il dato relativo al collegamento con i terminal bus assume quindi un significato relativo, in quanto molte linee effettuano fermate nei pressi delle strutture ospedaliere o in punti in cui il trasbordo è più agevole. Infine è da evidenziare che per numerose aziende di trasporto collettivo le stazioni ferroviarie costituiscono fermata o capolinea.

Quanto riportato di seguito è relativo al giorno ferialo medio in periodo scolastico.

3.4.1. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.

Capacità e accessibilità

Nell'area effettuano servizio di trasporto pubblico le linee 1, 17, 18, 34, 35, 42, 45, 45B, 74 (Figura 14 alla pagina seguente). Nel complesso, il servizio di trasporto pubblico permette un'ottima accessibilità alla Sede in esame dalle principali zone della città; i collegamenti con le zone più a Nord del territorio urbano sono però possibili solo utilizzando più mezzi, ovvero effettuando trasbordi.

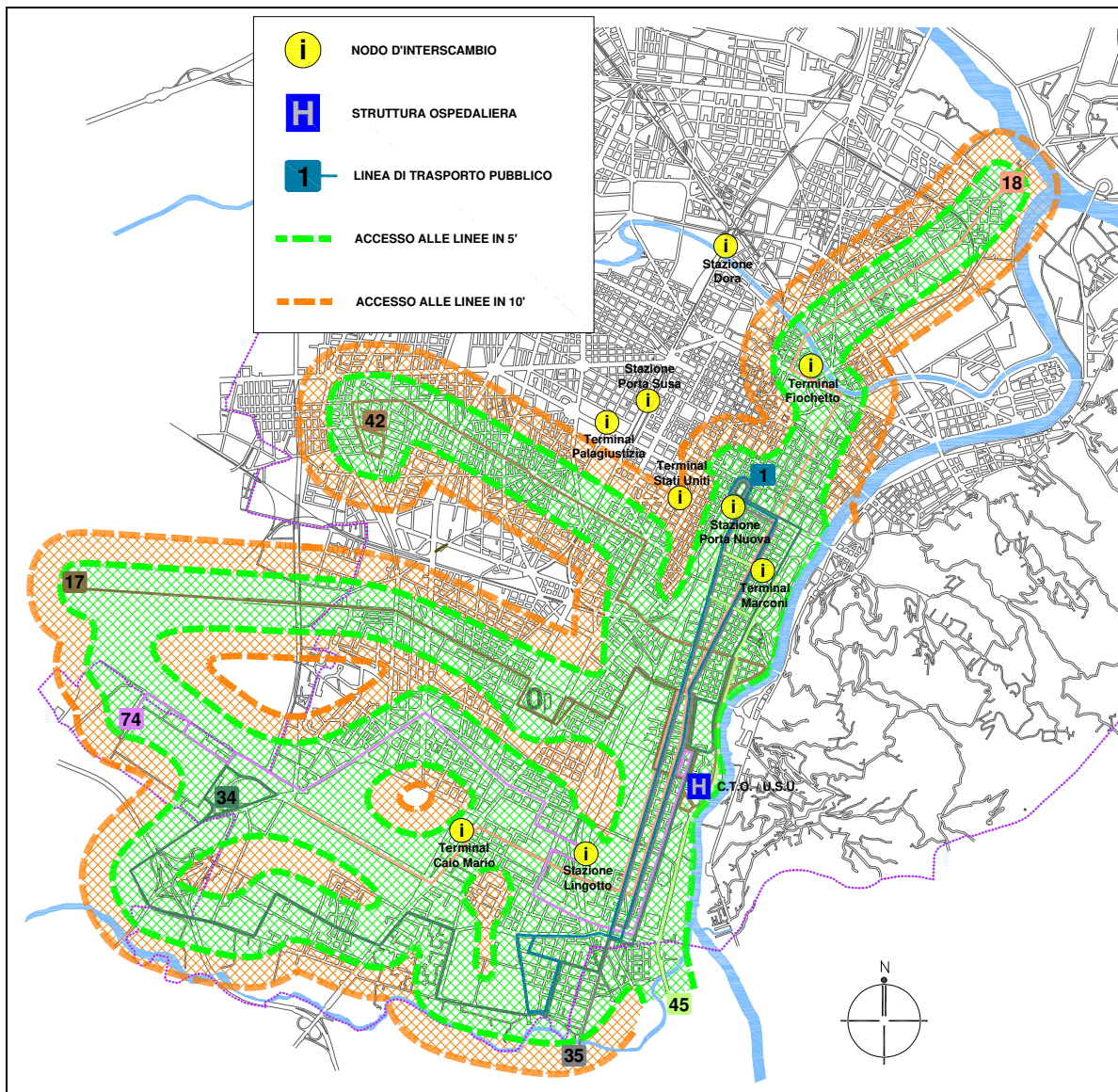


Figura 14 – Sede C.T.O./U.S.U.: linee di Trasporto Pubblico dirette

Le frequenze di passaggio (in andata o ritorno) delle linee di trasporto pubblico a servizio dell'area in esame sono riassunte nella Tabella 7 alla pagina seguente, in cui sono riportati anche i totali per fascia oraria.

Linea	Descrizione	Tipo esercizio (Intervallo o Orario)	Frequenza in andata o ritorno [passaggi/ora]					
			Inizio – 7,00	7,00 – 8,30	8,30 – 12,00	12,00 – 19,15	19,15 – 20,00	20,00 – fine
1	v. Artom – P. Nuova FS	I	5	12	10	10	10	3
17	Ospedale Rivoli – v. Ventimiglia	I	5	8,6	5	5,5	5,5	2,7
18	p. Sofia – c.so Settembrini	I	5	10	6,7	6,7	6,7	3
34	Str. Torino (Beinasco) – P. Nuova FS	I	4	6,7	4,6	4,6	4,6	2
35	v. Amendola (Nichelino) – P. Nuova FS	I	5	12	6,7	7,5	7,5	3
42	v. Marsigli – v. Richelmy	I	4,6	8,6	6,7	6,7	6,7	2,5
45	p.za Cosma e Damiano (Santena) – I.go Marconi	O	2,8	5,7	2,6	2,4	1,3	1,9
45B	p.za Carducci (Santena) – I.go Marconi	O	2,3	2,7	2,3	1,9	2,7	1
74	v. Gorini – v. Ventimiglia	O	3,6	6	4,7	4,7	4,7	2,7
TOTALI			37,3	72,3	49,3	50	49,7	21,8

Tabella 7 – Sede C.T.O./U.S.U.: frequenze di passaggio delle linee di trasporto pubblico nell'area

In base alla capienza dei mezzi utilizzati sulle linee è possibile calcolare la capacità del servizio di trasporto pubblico, sia complessiva che relativa a ciascuna linea:

Linea	Tipo mezzo	Capienza	Capacità in andata o ritorno [posti/ora]					
			Inizio – 7,00	7,00 – 8,30	8,30 – 12,00	12,00 – 19,15	19,15 – 20,00	20,00 – fine
1	Bus 18 m	130	650	1.560	1.300	1.300	1.300	390
17	Bus 12 m	83	415	711	415	453	453	226
18 ⁽¹⁾	Tram 2800 Tram 5000	122 137	648	1.295	863	863	863	389
34	Bus 12 m	83	332	553	383	383	383	166
35	Bus 18 m	130	650	1.560	867	975	975	390
42	Van Hool Bus 12 m	114 83	455	844	657	657	657	246
45	Suburbano	80	224	453	206	193	107	150
45B	Suburbano	80	187	213	183	154	213	80
74	Bus 12 m	83	299	498	391	389	387	220
TOTALI			3.860	7.687	5.265	5.367	5.338	2.257

⁽¹⁾: linea temporaneamente esercita con bus 18 m da 130 posti.

Tabella 8 – Sede C.T.O./U.S.U.: capacità del servizio di trasporto pubblico dell'area

Nell'ambito di brevi spostamenti a piedi (entro i 10'), la Sede può contare su una consistente dotazione di fermate; nello specifico, le fermate a servizio delle linee d'interesse, indicate nella Figura 15, con i relativi tempi di percorrenza a piedi, risultano:

Linea	Fermata
1	n. 52 (Biglieri) – 8' n. 66 (Biglieri) – 6'
17	n. 2259 (C.T.O.) – 4' n. 2464 (Ventimiglia Cap.) – 4'
18	n. 52 (Biglieri) – 8' n. 66 (Biglieri) – 6'
34	n. 2259 (C.T.O.) – 4' n. 2258 (C.T.O.) – 4'
35	n. 52 (Biglieri) – 8' n. 66 (Biglieri) – 6'
42	n. 3499 (Richelmy Cap.) – 4' n. 3499 (Richelmy Cap.) – 4'
45	n. 3070 (C.T.O.) – 4' n. 3071 (C.T.O.) – 4'
45B	n. 3070 (C.T.O.) – 4' n. 3071 (C.T.O.) – 4'
74	n. 2259 (C.T.O.) – 4' n. 2258 (C.T.O.) – 4'

Tabella 9 – Sede C.T.O./U.S.U.: fermate del trasporto pubblico e tempi di percorrenza a piedi

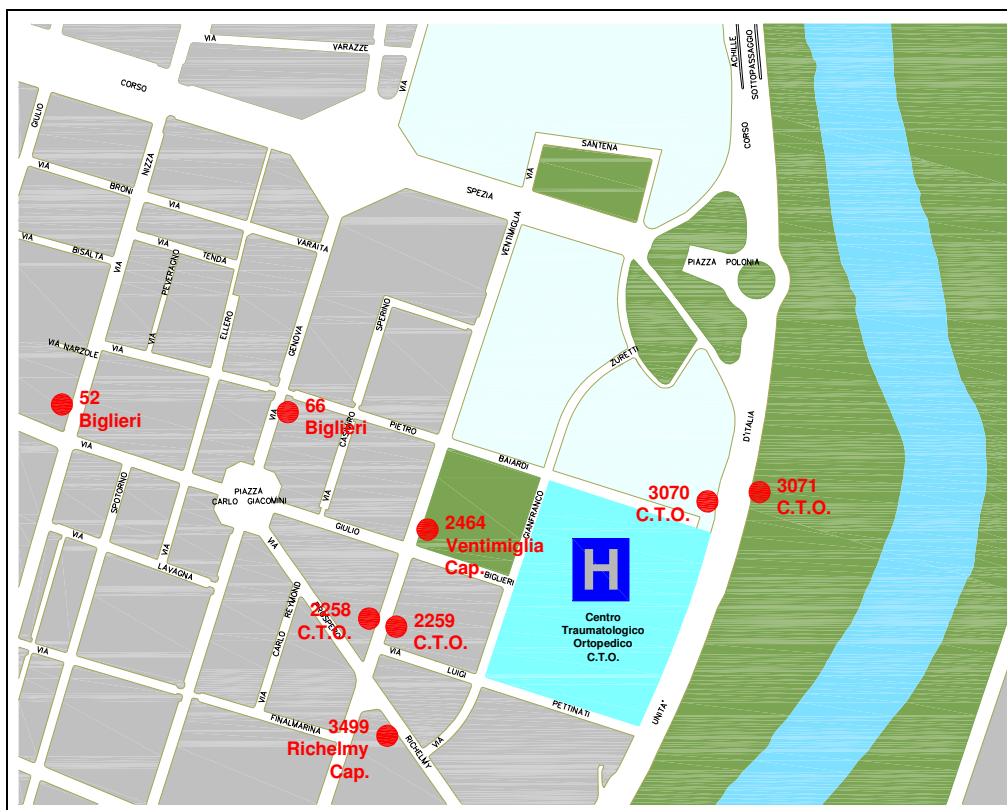


Figura 15 – Sede C.T.O./U.S.U.: fermate del trasporto pubblico

Collegamenti con i nodi d'interscambio

Per quanto attiene la mobilità extraurbana, il collegamento fra i nodi ferroviari e la Sede C.T.O. / U.S.U. è assicurato da:

- stazione Porta Nuova FS: linee bus 1, 34, 35;
- stazione Porta Susa FS: collegata dalla linea METRO e dal bus 65 alla stazione Porta Nuova, dove è necessario effettuare un trasbordo (su linee bus 1, 34, 35);
- stazione Lingotto: linea tranviaria (attualmente esercita con bus) 18, linea bus 74;
- stazione Dora: collegata dalla linea bus 52 alla stazione Porta Nuova, dove è necessario effettuare un trasbordo.

In merito a tali collegamenti, è opportuno evidenziare il tempo necessario allo spostamento nelle punte giornaliere in ingresso e uscita dei dipendenti che, dall'analisi delle presenze nel giorno feriale medio (desumibili in Appendice e sintetizzate nel successivo paragrafo 4.2.2 a pag. 48), risultano verificarsi negli orari:

Ingresso	Uscita
7,00	15,00
8,00	22,00
15,00	7,00

Tabella 10 – Sede C.T.O./U.S.U.: orari significativi di ingresso e uscita dei dipendenti

In tali orari, i tempi necessari allo spostamento (comprensivi di tempo a piedi), determinati tramite l'algoritmo di calcolo percorsi del sistema 5T, risultano:

TERMINAL FERROVIARI	Porta Nuova	Porta Susa	Lingotto	Dora
Ingresso alle 7,00	18' – 23'	31'	20'	40' – 42'
Ingresso alle 8,00	22'	33'	24'	53' – 57'
Ingresso alle 15,00	22' – 27'	33' – 37'	22'	49' – 53'
Uscita alle 15,00	23' – 25'	34' – 36'	22' – 24'	51'
Uscita alle 22,00	18' – 22'	33'	18' – 21'	50'
Uscita alle 7,00	26'	37'	22' – 24'	53'

Tabella 11 – Sede C.T.O./U.S.U.: collegamenti con i terminal ferroviari, tempi con mezzo pubblico

I terminal bus extraurbani risultano collegati da:

- terminal bus Fiochetto: linea 18;
- terminal bus Palagiustizia: collegato dalle linee 9, 10 e METRO alla stazione Porta Nuova, dove è necessario effettuare un trasbordo;
- terminal bus Marconi: linee 1, 18, 34, 35, 45, 45B;
- terminal bus Stati Uniti: collegato dalle linee 11 e 58 alla stazione Porta Nuova, dove è necessario effettuare un trasbordo;
- terminal bus Caio Mario: linea 18.

Con riferimento agli orari di punta precedentemente individuati, i tempi medi di percorrenza sono riassunti nella tabella seguente:

TERMINAL BUS EXTRAURBANI	Fiochetto	Palagiustizia	Marconi	Stati Uniti	Caio Mario
Ingresso alle 7,00	38'	31'	16'	30' – 33'	22'
Ingresso alle 8,00	44'	34'	18' – 21'	32' – 35'	25'
Ingresso alle 15,00	43'	34' – 38'	18'	32' – 37'	24'
Uscita alle 15,00	43'	33'	20'	31' – 35'	28'
Uscita alle 22,00	34'	34'	18' – 20'	25' – 32'	23'
Uscita alle 7,00	43'	35' – 38'	22'	31' – 39'	28'

Tabella 12 – Sede C.T.O./U.S.U.: collegamenti con i terminal bus extraurbani, tempi con mezzo pubblico

Sia per i collegamenti con i nodi ferroviari che con quelli del trasporto pubblico extraurbano, i tempi indicati sono relativi a spostamenti con il minor numero di cambi e comprendono anche il percorso a piedi. Laddove il collegamento è garantito da più linee si è indicata la percorrenza minima e massima; in particolare, per quanto attiene quest'ultima, e solo nei casi in cui sono risultate attive un congruo numero di corse, si sono tralasciati quei valori giudicati troppo elevati.

Regolarità del servizio

Per quanto attiene la qualità del servizio di trasporto pubblico nell'area in esame, i dati forniti dal SIS, opportunamente elaborati, consentono di determinare quanto riportato nelle tabelle alla pagina seguente.

Linea	Passaggi 7,00-20,00	Corse con ritardo >5' Sulle singole linee	
		Marzo 2008	Aprile 2008
1	133	6,94%	8,82%
17	74	12,55%	12,85%
18	92	10,50%	10,22%
34	63	12,38%	11,86%
35	101	9,05%	11,14%
42	90	9,71%	9,10%
45	36	13,40%	11,63%
45B	28	15,01%	13,35%
74	63	6,14%	6,94%

Tabella 13 – Sede C.T.O./U.S.U.: regolarità delle singole linee

TOTALE Passaggi 7,00-20,00	MEDIA SU TUTTE LE LINEE Corse con ritardo >5'		
	Marzo 2008	Aprile 2008	Mar-Apr 2008
681	9,82%	10,27%	10,04%

Tabella 14 – Sede C.T.O./U.S.U.: regolarità media delle linee

Nel complesso, il quadro che emerge mostra come il servizio di trasporto pubblico si attesti su buoni livelli di qualità; ulteriori informazioni in merito sono desumibili dall'analisi dei questionari, riportata in Appendice, e dalle rappresentazioni territoriali riportate nelle tavole 2, 3 e 4 degli elaborati grafici allegati.

3.4.2. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.

Capacità e accessibilità

Le linee di trasporto pubblico che effettuano servizio nelle prossimità dell'ospedale sono: 16CS e 16CD, 18, 19, 27, 68 (Figura 16 alla pagina seguente). Sia con spostamenti diretti che con trasbordi, l'accessibilità all'area dell'ospedale Maria Adelaide è buona dalle principali zone urbane torinesi.

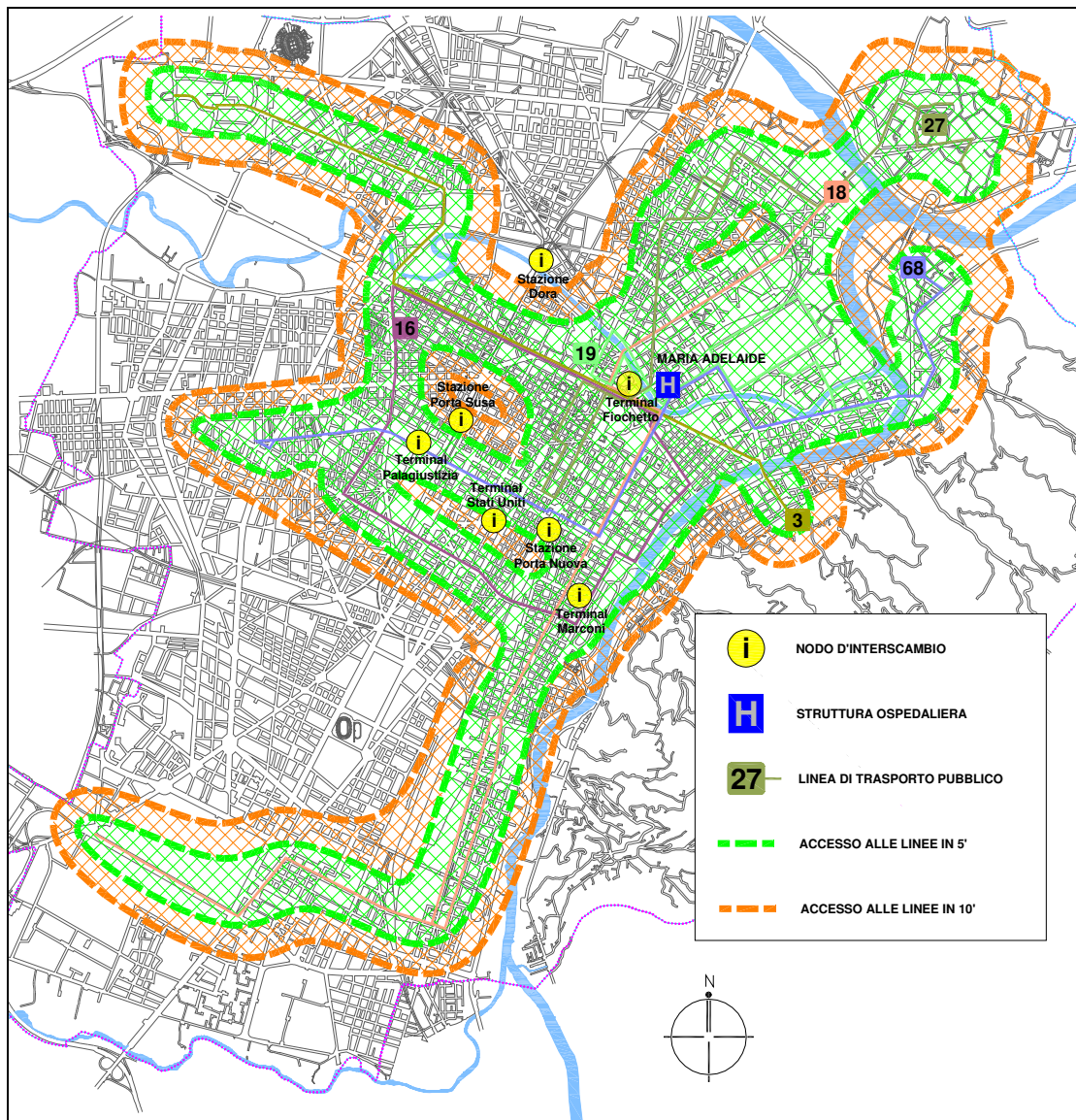


Figura 16 – Sede Maria Adelaide: linee di Trasporto Pubblico dirette

Per quanto attiene le frequenze di passaggio, si ha:

Linea	Descrizione	Tipo esercizio (Intervallo o Orario)	Frequenza in andata o ritorno [passaggi/ora]					
			Inizio – 7,00	7,00 – 8,30	8,30 – 12,00	12,00 – 19,15	19,15 – 20,00	20,00 – fine
3	p.le Vallette – p.za Hermada	I	4,6	8,6	7,5	7,5	7,5	2,5
16CS 16CD	Circolare (sinistra o destra), p.za della Repubblica – p.za Sabotino	I	4,6	8,6	6,7	6,7	6,7	3
18	p. Sofia – c.so Settembrini	I	5	10	6,7	6,7	6,7	3
19	Circolare c.so R. Margherita (P. Palazzo) – c.so Cadore	I	1	4,7	5,7	5,2	4	1
27	v. Torre Pellice – c.so Matteotti	I	3,5	7,5	5	5,5	5,5	1,5
68	v. Cafasso – v. Frejus	I	4,6	12	8,6	8,6	8,6	2
TOTALI			22,4	51	40	40,2	38,2	13

Tabella 15 – Sede Maria Adelaide: frequenze di passaggio delle linee di trasporto pubblico nell'area

In base alla capienza dei mezzi utilizzati, la capacità in termini di posti ora risulta:

Linea	Tipo mezzo	Capienza	Capacità in andata o ritorno [posti/ora]					
			Inizio – 7,00	7,00 – 8,30	8,30 – 12,00	12,00 – 19,15	19,15 – 20,00	20,00 – fine
3	Tram 7000	210	978	1.817	1.590	1.590	1.590	530
16CS 16CD	Tram 2800	122	563	1.046	813	813	813	366
18 ⁽¹⁾	Tram 2800 Tram 5000	122 137	648	1.295	863	863	863	389
19	Bus suburbano	80	80	347	446	425	267	80
27	Bus 12 m	83	293	623	415	453	453	125
68	Bus 12 m	80	369	960	686	686	686	160
TOTALI			2.931	6.087	4.813	4.830	4.672	1.649

⁽¹⁾: linea temporaneamente esercita con bus 18 m da 130 posti.

Tabella 16 – Sede Maria Adelaide: capacità del servizio di trasporto pubblico dell'area

Le fermate del servizio di trasporto pubblico nelle immediate vicinanze della struttura, indicate nella Figura 17, con i relativi tempi di percorrenza a piedi, sono riportate nella tabella seguente.

Linea	Fermate
3	n. 205 (Giardini Reali) – 5' n. 206 (Giardini Reali) – 5'
16 (CS-CD)	n. 205 (Giardini Reali) – 5' n. 206 (Giardini Reali) – 5'
18	n. 355 (Giardini Reali) – 6' n. 359 (Giardini Reali) – 6'
19	n. 3130 (Ospedale Maria Adelaide) – 2' n. 3131 (Ospedale Maria Adelaide) – 1'
27	n. 1636 (Regio Parco) – 2' n. 1637 (Regio Parco) – 2'
68	n. 2086 (Pisa) – 5' n. 2087 (Pisa) – 5'

Tabella 17 – Sede Maria Adelaide: fermate del trasporto pubblico e tempi di percorrenza a piedi

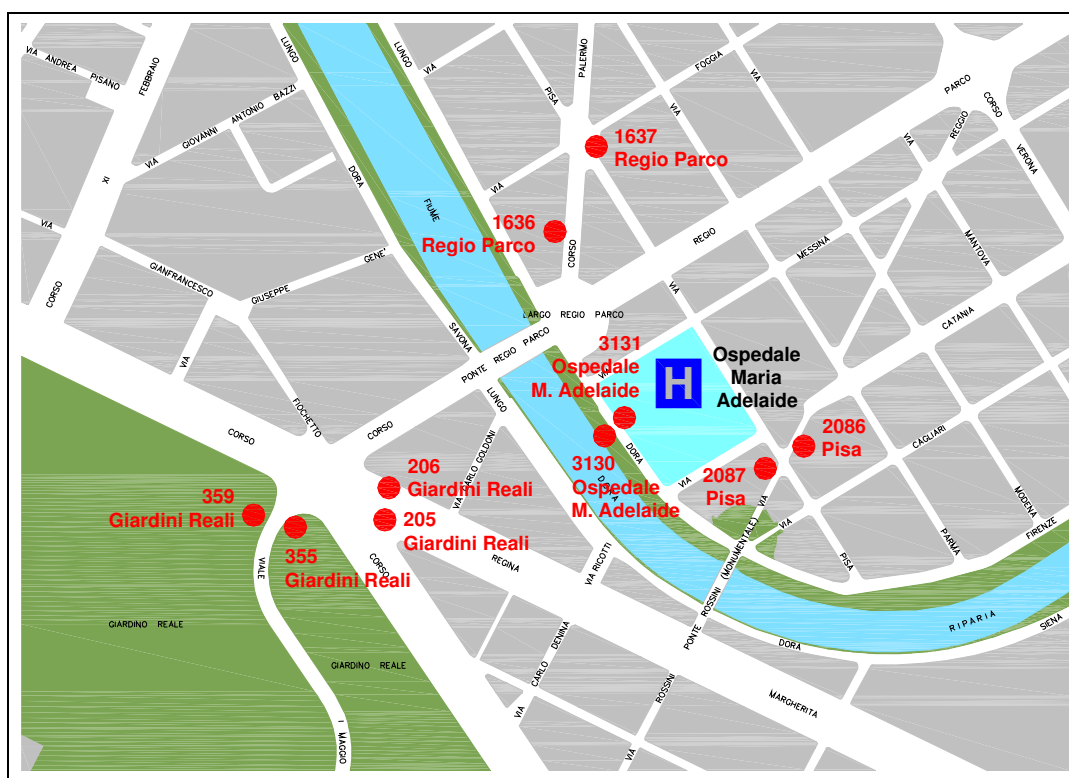


Figura 17 – Sede Maria Adelaide: fermate del trasporto pubblico

Per raggiungere il presidio da destinazioni non direttamente collegate dalle linee indicate, e volendo evitare trasbordi, la distanza da percorrere a piedi è dell'ordine dei 9' – 12'.

Collegamenti con i nodi d'interscambio

Per quanto attiene la mobilità extraurbana, il collegamento fra i nodi ferroviari d'interesse e l'ospedale è assicurato da:

- stazione Porta Nuova FS: linee bus 12, 18, 27 e 68;
- stazione Porta Susa FS: diverse combinazioni di mezzi urbani (con un trasbordo);
- stazione Dora: diverse combinazioni di mezzi urbani (con un trasbordo).

Le punte in ingresso e uscita dei dipendenti nel giorno feriale medio (riportate in Appendice e sintetizzate nel successivo paragrafo 4.3.2 a pag. 49), risultano negli orari:

Ingresso	Uscita
6,00	15,00
8,00	22,00
22,00	6,00

Tabella 18 – Sede Maria Adelaide: orari significativi di ingresso e uscita dei dipendenti

In questi orari, i tempi medi di percorrenza dei collegamenti fra l'ospedale e i nodi del trasporto ferroviario, comprensivi di spostamento a piedi, sono riportati di seguito:

	Porta Nuova	Porta Susa	Dora
Ingresso alle 6,00	14' – 20'	21' – 23'	22' – 28'
Ingresso alle 8,00	19'	20' – 24'	23'
Ingresso alle 22,00	12' – 21'	18' – 24'	32'
Uscita alle 15,00	20' – 25'	21' – 23'	22' – 25'
Uscita alle 22,00	18'	18' – 27'	24'
Uscita alle 6,00	17'	18' – 23'	27' – 32'

Tabella 19 – Sede Maria Adelaide: collegamenti con i terminal ferroviari, tempi con mezzo pubblico

È opportuno evidenziare che in taluni orari lo spostamento da e per la stazione Dora comporta un tempo d'attesa in fermata dell'ordine dei 15'.

I terminal bus extraurbani risultano collegati da:

- terminal bus Fiochetto: raggiungibile a piedi in circa 5';
- terminal bus Palagiustizia: collegato dalla linea bus 68;
- terminal bus Marconi: linea 16 e linea 18;
- terminal bus Stati Uniti: linea bus 12 (con spostamento a piedi di circa 9') o 67 e 9 (8'); diverse combinazioni di mezzi urbani con un trasbordo (con spostamenti a piedi più brevi).

Con riferimento agli orari di punta precedentemente individuati, i tempi medi di percorrenza sono riassunti nella tabella seguente:

	Palagiustizia	Marconi	Stati Uniti
Ingresso alle 6,00	21'	22' – 26'	23'
Ingresso alle 8,00	28'	24'	25'
Ingresso alle 22,00	21'	22' – 26'	23'
Uscita alle 15,00	27'	21'	26'
Uscita alle 22,00	23' – 30'	20' – 24'	19' – 25'
Uscita alle 6,00	23'	20'	23'

Tabella 20 – Sede Maria Adelaide: collegamenti con i terminal bus extraurbani, tempi con mezzo pubblico

Regolarità del servizio

Per quanto attiene la regolarità del servizio nell'area dell'ospedale Maria Adelaide, si riportano di seguito i dati per linea e complessivi:

Linea	Passaggi 7,00-20,00	Corse con ritardo >5' Sulle singole linee	
		Marzo 2008	Aprile 2008
3	99	6,61%	7,01%
16	90	9,29%	9,70%
18	92	10,50%	10,22%
19	68	4,90%	4,85%
27	73	10,44%	11,22%
68	117	9,21%	8,92%

Tabella 21 – Sede Maria Adelaide: regolarità delle singole linee

TOTALE Passaggi 7,00-20,00	MEDIA SU TUTTE LE LINEE Corse con ritardo >5'		
	Marzo 2008	Aprile 2008	Mar-Apr 2008
539	8,59%	8,72%	8,65%

Tabella 22 – Sede Maria Adelaide: regolarità media delle linee

È opportuno evidenziare come il dato medio sui ritardi oltre i 5' su tutte le linee si attesti a valori particolarmente contenuti, a testimonianza di un'elevata qualità del servizio di trasporto pubblico per l'ospedale Maria Adelaide.

4. VALUTAZIONE PRELIMINARE QUALITATIVA DELLA DOMANDA.

La consistenza e le caratteristiche generali del sistema di domanda di mobilità del personale aziendale rappresentano parametri essenziali per la definizione del quadro delle relazioni di spostamento Casa-Lavoro.

Le informazioni necessarie alla valutazione preliminare della domanda sono state raccolte sia tramite appositi questionari per l'azienda, compilati a cura del Mobility Manager e riportanti dati sintetici sulla consistenza del personale, che ne riportano sinteticamente le condizioni strutturali, che attraverso l'analisi della banca dati anagrafica messa a disposizione dall'Ufficio del Personale.

Informazioni più dettagliate sugli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti sono state raccolte tramite un'opportuna campagna d'indagine, condotta con la somministrazione di questionari personali, i cui risultati sono analizzati nel successivo capitolo 5.

Sulla base dei questionari per l'azienda è possibile definire:

- la tipologia della turnazione aziendale, gli orari ed il luogo fisico di lavoro;
- il numero di dipendenti totale e il numero dei presenti per ciascuna sede, sia nel giorno feriale medio che nel giorno festivo.

L'analisi dell'anagrafica dei dipendenti consente invece di quantificare, per ogni sede di lavoro dell'azienda:

- la distribuzione delle residenze dei dipendenti;
- la stratificazione per sesso, fascia di età e qualifica.

4.1. Struttura dell'Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide.

4.1.1. L'Azienda e le Sedi di Lavoro.

L'Azienda Ospedaliera risulta strutturata in quattro diverse unità:

- Centro Traumatologico Ospedaliero (C.T.O.);
- Unità Spinale Unipolare (U.S.U., ex Centro Recupero Funzionale);
- Ospedale Maria Adelaide;
- Centrale Operativa 118.

I dipendenti dell'Azienda Ospedaliera sono, nel loro complesso, 1.834; in dettaglio risultano distribuiti fra le unità come indicato nella Tabella 24 alla pagina seguente.

Unità	Dipendenti	%
C.T.O.	1.326	71,9%
U.S.U.	96	5,2%
Maria Adelaide	336	18,3%
C.O. 118	76	4,1%
TOTALE	1.834	100,0%

Tabella 23 – Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: unità e dipendenti

Considerata l'ubicazione delle unità è stato possibile, aggregando quelle limitrofe, ottenere tre sedi di lavoro distinte, in particolare:

1. C.T.O. + U.S.U. – ubicata in Torino, nel medesimo isolato di via Zuretti, costituisce la sede di lavoro più consistente dell'intera Azienda.
2. Ospedale Maria Adelaide – ubicato in Torino, Lungo Dora Firenze 87.
3. C. O. 118 – ubicato in Grugliasco (TO), via Sabaudia 194; la consistenza ridotta e l'ubicazione fuori dall'area urbana fanno di questa sede una realtà marginale per gli scopi del Piano in oggetto.

Sede	Dipendenti	%
C.T.O. / U.S.U.	1.415	77,2%
Maria Adelaide	336	18,3%
C.O. 118	76	4,1%
TOTALE	1.834	100,0%

Tabella 24 – Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: dipendenti per sede di lavoro

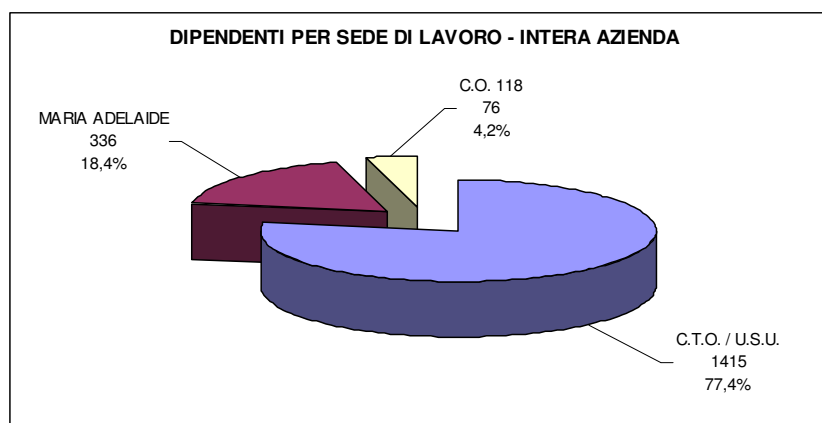


Figura 18 – Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: dipendenti per sede di lavoro

Considerati gli scopi del Piano e la natura territoriale dei fenomeni di spostamento Casa-Lavoro, le indagini, analisi ed elaborazioni saranno eseguite separatamente per sede di lavoro.

4.1.2. Personale dell'Azienda: residenze e caratteristiche aggregate.

In base ai dati riportati nell'anagrafica è possibile definire la distribuzione delle residenze. In particolare, si sono considerate le residenze aggregate per Comune e per Provincia. Ulteriore aggregazione presa in esame, particolarmente proficua per gli scopi del Piano, è quella che tiene conto dell'Area della Mobilità Metropolitana (così come identificata da Regione Piemonte, Provincia di Torino e città di Torino) che comprende Torino più i 31 comuni ricadenti entro un raggio di 20 Km dal centro della città.

Si sono pertanto aggregate le residenze secondo le seguenti tre aree:

- Torino città;
- Comuni dell'Area Metropolitana: Alpignano, Baldissero Torinese, Beinasco, Borgaro Torinese, Cambiano, Candiolo, Carignano, Caselle Torinese, Chieri, Collegno, Druento, Grugliasco, La Loggia, Leinì, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto Torinese, Pianezza, Pino Torinese, Piobesi Torinese, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, San Mauro Torinese, Santena, Settimo Torinese, Trofarello, Venaria, Vinovo, Volpiano;
- Altri Comuni.

Altre aggregazioni interessanti ai fini dell'analisi delle domanda di mobilità dei dipendenti ospedalieri risultano essere quelle per sesso, età e qualifica.

Tutte le informazioni relative alla residenzialità ed alla struttura del personale, sia riferite all'intera Azienda Ospedaliera che alle singole sedi, sono riportate in Appendice (pag. 125) in forma grafica e tabellare.

Nella Figura 19 alla pagina seguente (e nelle Tavole 1a e 1b degli elaborati grafici allegati) sono riportate le residenze dei dipendenti domiciliati in Torino, e sono evidenziati coloro che hanno compilato il questionario personale.

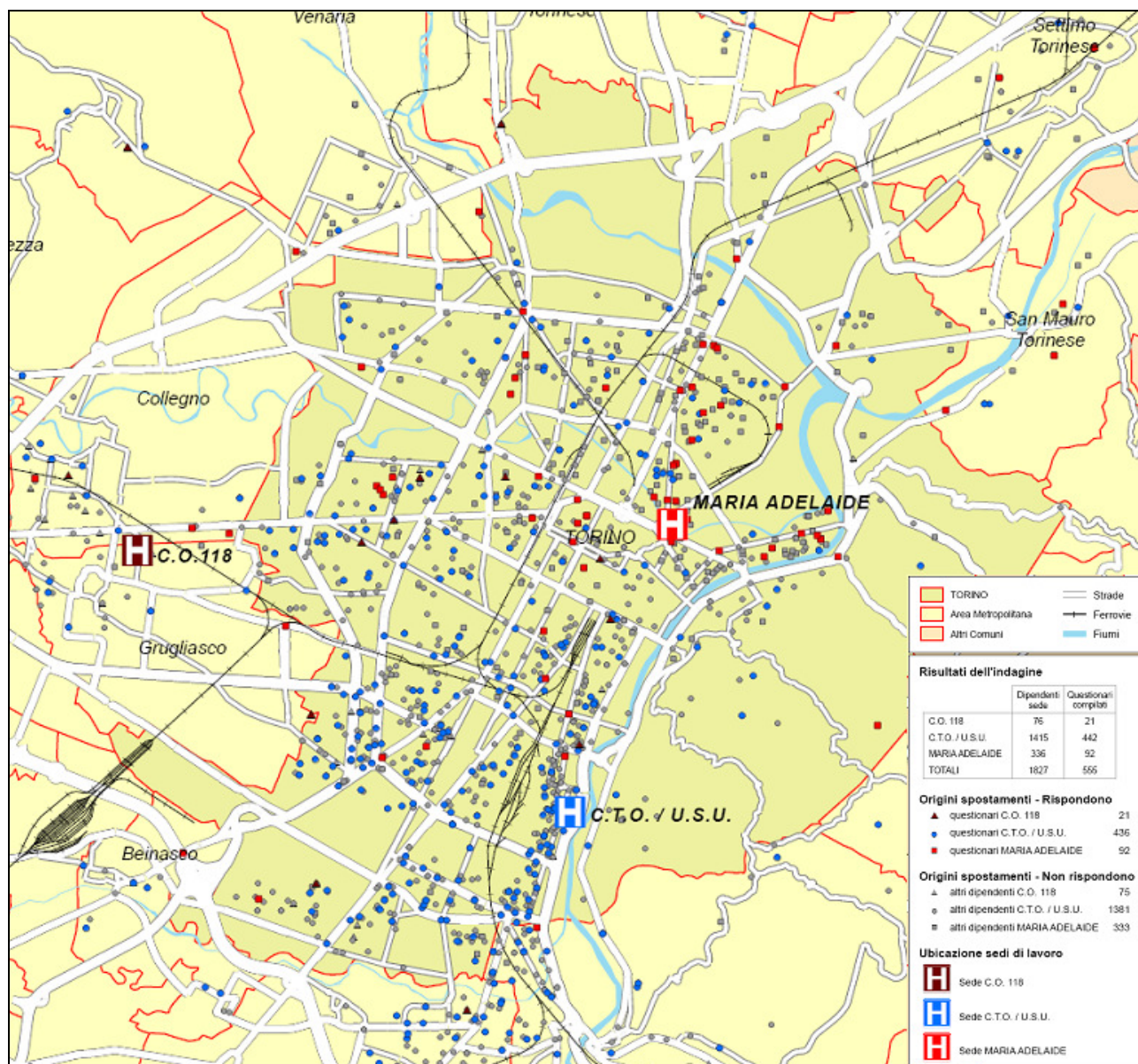


Figura 19 – Origini degli spostamenti dei dipendenti

4.1.3. Personale dell'Azienda: presenze, partenze e arrivi.

Il questionario per l'azienda riporta, fra le altre cose, la turnistica (e quindi gli orari di arrivo e partenza dei dipendenti) ed il numero di presenti su ciascun turno, sia per il giorno feriale medio che per il giorno festivo. Tali dati consentono di ricostruire il numero di spostamenti in arrivo e in partenza da ogni Sede e in ogni fascia oraria.

Anche queste informazioni sono riportate in Appendice.

4.2. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.

4.2.1. Il personale della Sede.

Quella di via Zuretti 29 è la sede principale dell'Azienda Ospedaliera; il numero di dipendenti che vi prestano servizio assomma a 1.415 unità.

La fascia d'età più rappresentata è quella compresa fra 40 e 50 anni (519 dipendenti, pari al 36,7%), la percentuale di under 30 si attesta al 7,8% (110 dipendenti, nessuno dei quali al di sotto dei 20 anni), per contro gli over 50 assommano a 362 unità, pari al 25,6% del totale.

I 946 dipendenti di sesso femminile rappresentano con il 66,9% la netta maggioranza, dato peraltro in linea con le realtà aziendali ospedaliere.

Infine, il comparto numericamente più consistente è quello sanitario, che con 689 unità costituisce il 48,7% del totale, seguito da quello tecnico-economico (299 dipendenti, pari al 21,1%); il personale dirigente in totale conta 261 unità (238 medici, 23 non medici) pari al 18,4%.

Per quanto attiene le residenze, la Provincia di Torino ne conta il 94,7%; 29 dipendenti (pari al 2,0% del totale) risultano residenti fuori regione.

839 dipendenti, pari al 59,3%, risultano residenti in Torino città, altri centri cui compete una percentuale rilevante di residenti sono Moncalieri (5,7%) e Nichelino (5,2%); i rimanenti Comuni contano percentuali inferiori all'1,5% (meno di 20 residenti). Nei Comuni dell'Area Metropolitana risultano residenti in totale 361 dipendenti, pari al 25,5%; la percentuale di residenti nei rimanenti Comuni è del 15,2%, anche se al totale di 215 andrebbero sottratti almeno i 29 dipendenti residenti fuori Regione, che si ritengono verosimilmente domiciliati in Torino o in Comuni della prima cintura.

4.2.2. I turni e le presenze.

Gli arrivi e le partenze dei dipendenti risentono, ovviamente, di com'è organizzata la turnistica all'interno dell'Azienda. In particolare, i dipendenti del comparto sanitario sono gli unici a prestare servizio su tre turni (anche se con orari lievemente differenti fra C.T.O. ed U.S.U.); i dipendenti del comparto tecnico prestano servizio secondo diversi orari di lavoro, organizzati in maniera diversa ma comunque ricadenti in fasce diurne, pertanto si ritiene non aderente parlare di turni; il personale amministrativo segue orario di lavoro 8.00 – 15.32 in entrambe le unità; il personale dirigente, infine, risulta seguire orario di lavoro libero.

In base alle informazioni fornite dall'Azienda, per la sede di lavoro in esame le punte in arrivo si verificano a cavallo delle 7.00 (231 arrivi), delle 8.00 (197), delle 15.00 (134) e delle 23.00 (110); le punte in partenza si registrano invece dopo le 7.00 (110), le 15.00 (197), le 15.30 (197) e dopo le 23.00 (120); arrivi e partenze di consistenza meno significativa si verificano in orari differenti.

4.3. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.

4.3.1. Il personale della Sede.

I dipendenti che prestano servizio presso l'Ospedale Maria Adelaide sono 336.

La fascia d'età più rappresentata è quella compresa fra 40 e 50 anni (126 dipendenti, pari al 37,5%), seguita da quella fra 50 e 60 (112 dipendenti, 33,3%), la percentuale di under 30 è del 2,1% (7 dipendenti, nessuno dei quali al di sotto dei 20 anni).

I dipendenti di sesso femminile sono 238 e rappresentano il 70,8% del totale, in stretta analogia con la sede di via Zuretti.

Infine, il comparto numericamente più consistente è quello sanitario, che con 158 unità costituisce il 47,0% del totale, seguito da quello tecnico-economale (103 dipendenti, pari al 30,7%); il personale dirigente in totale conta 43 unità (41 medici, 2 non medici) pari al 12,8%.

Per quanto attiene le residenze, la Provincia di Torino ne comprende il 97,0%; 4 dipendenti (pari al 1,2% del totale) risultano residenti fuori regione.

In Torino città risultano residenti 221 dipendenti, pari al 65,8%, nei Comuni dell'Area Metropolitana risultano 73 residenti, pari al 21,7%; la percentuale di residenti nei rimanenti Comuni è del 12,5%.

4.3.2. I turni e le presenze.

Anche per la sede in esame, i dipendenti del comparto sanitario sono gli unici a prestare servizio su tre turni, per quello mattutino sono previste due tipologie di orario (6-14 e 8-15.32); i dipendenti del comparto tecnico prestano servizio secondo due diversi orari di lavoro, entrambi ricadenti in fasce diurne; il personale amministrativo segue orario di lavoro 8.00 – 15.32 mentre il personale dirigente risulta seguire orario di lavoro libero.

Per l'Ospedale Maria Adelaide la punta in arrivo si verifica a cavallo delle 8.00 (70 arrivi), la punta in partenza è dopo le 15.30 (70); arrivi e partenze di consistenza meno significativa (25-35 unità) si verificano negli altri orari di inizio e fine turno.

4.4. Sede di Lavoro: C.O. 118.

4.4.1. Il personale della Sede.

I dipendenti che prestano servizio presso la sede C.O. 118 sono 76.

La fascia d'età più rappresentata è quella compresa fra 30 e 40 anni (42 dipendenti, pari al 55,3%), la percentuale di under 30 è del 9,2% (7 dipendenti, nessuno dei quali al di sotto dei 20 anni); in linea generale l'età media appare inferiore rispetto alle altre due sedi.

I dipendenti di sesso femminile sono 49 e rappresentano il 64,5% del totale.

Il comparto numericamente più consistente è quello tecnico-economale, che con 36 unità costituisce il 47,4% del totale, seguito da quello sanitario (30 dipendenti, pari al 39,5%); il personale dirigente conta sole 3 unità, pari al 3,9%.

Per quanto attiene le residenze, la Provincia di Torino ne comprende il 97,4%. In Torino città risultano residenti 21 dipendenti, pari al 27,6%, nell'Area Metropolitana i residenti sono 32 residenti, pari al 42,1%, con i Comuni di Rivoli e Collegno che contribuiscono con il 9,2%; la percentuale di residenti nei rimanenti Comuni è del 30,3%.

Le sostanziali differenze dal punto di vista residenziale sono ovviamente determinate dall'ubicazione della sede C.O. 118.

4.4.2. I turni e le presenze.

I dipendenti dei comparti sanitario e tecnico prestano servizio su tre turni: 7-15, 15-23, 23-7; il personale amministrativo segue l'orario di lavoro 8.00 – 15.32; il personale dirigente, infine, segue orario di lavoro libero.

Le punte in arrivo e in partenza si verificano a cavallo degli orari di ingresso e uscita del personale sanitario e tecnico.

4.5. Dati aziendali, considerazioni.

Dall'esame dei dati residenziali, risulta evidente il carattere prevalentemente urbano o suburbano degli spostamenti Casa-Lavoro, quantomeno per le unità di via Zuretti e per l'Ospedale Maria Adelaide; carattere ulteriormente rafforzato dalla considerazione che la maggior parte dei dipendenti residenti fuori regione ha verosimilmente domicilio effettivo in Torino o in Comuni dell'Area Metropolitana.

Il complesso dei dati fotografa sia la distribuzione residenziale, quindi informazioni abbastanza accurate sulla distribuzione territoriale delle origini degli spostamenti, che la stratificazione del personale per sesso, età e qualifica; il successivo confronto di tali informazioni con quelle analoghe derivanti dall'indagine sui dipendenti permetterà di valutare la rappresentatività del campione costituito da coloro che hanno compilato il questionario individuale.

5. INDAGINE SULLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI.

Per acquisire i principali elementi di conoscenza sulla mobilità dei dipendenti e per delineare le abitudini più diffuse, le criticità e le aspettative, nonché le disponibilità a ricorrere a modi di trasporto alternativi, è stata messa a punto una campagna d'indagine condotta tramite la somministrazione di un questionario individuale.

La distribuzione dei questionari al personale è avvenuta insieme alla busta paga del mese di novembre; per illustrare gli scopi dell'iniziativa e per sensibilizzare i dipendenti all'importanza della partecipazione all'indagine si è stabilito di allegare alla scheda-questionario una lettera di presentazione. Come incentivo alla compilazione in forma completa e alla restituzione del maggior numero possibile di questionari è stato inoltre messo in palio un abbonamento annuale al Trasporto Pubblico.

La raccolta dei questionari è avvenuta mediante un congruo numero di urne, collocate in modo ben visibile in punti della struttura facilmente accessibili da tutti i dipendenti (ad es. presso le bollatrici). Sia nel periodo antecedente alla somministrazione del questionario che in quello compreso fra la sua distribuzione e la chiusura dell'indagine, la campagna ha goduto del supporto di una serie di iniziative di promozione: affissione di locandine, diversi comunicati su riviste e tramite l'e-mail aziendale (opportunamente cadenzati nel tempo), incontri con le rappresentanze dei dipendenti. La campagna d'indagine si è ufficialmente conclusa il 15 dicembre 2007.

5.1. Il questionario.

Il questionario, strutturato in modo tale da raccogliere tutte le informazioni necessarie agli scopi del Piano senza tuttavia risultare laborioso nella sua compilazione, è composto da 8 quadri che riguardano le seguenti tematiche:

1. dati generali del dipendente: età, sesso, qualifica, sede di lavoro;
2. origine dello spostamento casa-lavoro;
3. caratteristiche dello spostamento per ogni turno di lavoro: orario di uscita da casa e di arrivo al lavoro, mezzo utilizzato, tipo di parcheggio, spostamenti intermedi, uscita dal lavoro, arrivo a casa;
4. utilizzo del mezzo privato (per quale motivo si utilizza il mezzo privato – quadro riservato ad i soli utilizzatori del mezzo privato);
5. utilizzo del Trasporto Pubblico tradizionale (condizioni attese le quali si utilizzerebbe / si utilizzerebbe con più soddisfazione);

6. utilizzo del trasporto collettivo aziendale (disponibilità a navetta vicino casa e a navetta vicino parcheggio d'interscambio, indicazione di un prezzo ritenuto equo per i due tipi di servizio);
7. utilizzo condiviso di una stessa auto (disponibilità e condizioni per l'utilizzo del car-pooling);
8. utilizzo della bicicletta (condizioni attese le quali si utilizzerebbe la bici).

La maggior parte delle domande prevede risposte di tipo precodificato, per i quesiti 4, 5, 7 e 8 è prevista anche un'opzione di risposta aperta; si è scelto per i campi 4 e 5 di dare la possibilità all'intervistato di indicare due opzioni di risposta. A parte il quadro 4, riservato ad i soli utilizzatori del mezzo privato, tutti gli altri quadri del questionario erano compilabili da parte di tutti gli intervistati a prescindere dal mezzo abitualmente utilizzato nello spostamento casa-lavoro.

Copia integrale del questionario è riportata in Appendice.

5.2. I dati rilevati, l'elaborazione e le principali aggregazioni.

L'elaborazione è avvenuta tramite foglio di calcolo excel, che ha consentito peraltro di operare sui dati diverse aggregazioni utili alla comprensione del fenomeno.

In particolare, si è operata la stratificazione del campione per età, sesso e qualifica con le stesse categorie di aggregazione utilizzate per l'intera popolazione dei dipendenti; analogamente, si sono aggregate le origini dello spostamento Casa-Lavoro secondo le stesse modalità applicate per le residenze dei dipendenti.

Gli aspetti degli spostamenti Casa-Lavoro indagati con il questionario sono molteplici; fra i più significativi vanno certamente annoverati la fascia oraria in cui si svolgono, la durata ed il mezzo utilizzato. Per quanto attiene il primo, è necessario sottolineare come l'indagine non miri a rappresentare il profilo di partenze e arrivi, del resto le informazioni derivanti dalla turistica aziendale nel giorno feriale medio ne forniscono un quadro abbastanza dettagliato, quanto a contestualizzare temporalmente altre informazioni, prima fra tutte il mezzo utilizzato (in modo particolare nei casi di mezzo diverso a seconda del turno).

Altre caratteristiche degli spostamenti Casa-Lavoro messe in luce con l'elaborazione dei dati del questionario riguardano:

- il tipo di parcheggio utilizzato (per i soli utenti del mezzo privato) per ogni turno di lavoro;
- gli utenti che utilizzano un mezzo diverso per il viaggio di ritorno, a seconda del turno, nel periodo estivo;
- la frequenza ("spesso", "a volte", "mai") con cui sono effettuati spostamenti intermedi nei viaggi di andata e ritorno di ogni turno.

Per quanto attiene le informazioni ricavate dal quadro 3 (caratteristiche dello spostamento) e dai quadri 4 – 8 (utilizzo dei vari modi di trasporto), oltre all'analisi complessiva (*Origine: TUTTE*) si è ritenuto utile analizzarle in forma aggregata per area di origine dello spostamento; in particolare si sono operate le stesse elaborazioni sui sottoinsiemi di dipendenti provenienti da Torino città (*Origine: TORINO*) e dai Comuni dell'Area Metropolitana (*Origine: AREA METROPOLITANA*). Indubbiamente funzionale ad una migliore comprensione del fenomeno è la contestualizzazione sul territorio delle informazioni desunte dall'indagine; si è pertanto operata la georeferenziazione delle origini, che ha consentito di riprodurre sotto forma di mappe tematiche (riportate in forma di tavole negli elaborati grafici allegati) quanto indicato nei campi 3 – 8 dei questionari.

5.3. Sede di Lavoro: C.T.O. / U.S.U.

L'analisi completa dei questionari per la Sede di via Zuretti è contenuta in Appendice a pag. 139. I questionari restituiti sono risultati 442, pari al 31,2% della popolazione totale dei dipendenti della Sede C.T.O. / U.S.U..

5.3.1. Composizione del campione.

Per quanto attiene la suddivisione del campione per fasce d'età, la più rappresentata risulta quella fra 40 e 50 anni (173 dipendenti, pari al 40,6%), in analogia con l'intera popolazione dei dipendenti della Sede; la percentuale di under 30 è del 5,2% (22 dipendenti, nessuno dei quali al di sotto dei 20 anni), gli over 50 sono 88 unità, pari al 20,6% del totale.

Le differenze fra campione e popolazione sono riassunte nella seguente Tabella 25:

Fascia d'età	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
18-20 anni	0,0%	0,0%	0,0%
21-30 anni	5,2%	7,8%	-2,6%
31-40 anni	33,6%	30,0%	3,6%
41-50 anni	40,6%	36,7%	3,9%
51-60 anni	19,7%	23,4%	-3,7%
oltre 60 anni	0,9%	2,2%	-1,3%

Tabella 25 – Sede C.T.O./U.S.U.: campione e popolazione, confronto per fasce d'età

I dipendenti di sesso femminile che hanno risposto al questionario sono 332 e rappresentano il 76,1% del totale; tale percentuale, più elevata di quella riscontrata nell'intera popolazione (66,9%), è testimonianza di una maggiore attenzione nei confronti delle tematiche della mobilità da parte dei dipendenti di sesso femminile.

Il comparto più rappresentato nel campione è quello sanitario (con 290 unità costituisce il 65,6%), seguito da quello amministrativo (82 dipendenti, pari al 18,6%); il personale dirigente in totale conta 261 unità (238 medici, 23 non medici) pari al 18,4%.

Le differenze fra campione e popolazione sono riassunte nella tabella seguente.

Qualifica	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
Dirigente medico	7,9%	16,8%	-8,9%
Dirigente non medico	2,5%	1,6%	0,9%
Comparto sanitario	65,6%	48,7%	16,9%
Comparto amministrativo	18,6%	11,7%	6,8%
Comparto tecnico-economale	4,3%	21,1%	-16,8%

Tabella 26 – Sede C.T.O./U.S.U.: campione e popolazione, confronto per qualifica

Dalla quale si evince una maggiore attenzione alle problematiche della mobilità da parte del personale sanitario e amministrativo; per contro, il personale dirigente e quello dell'area tecnico-economale appaiono meno sensibili.

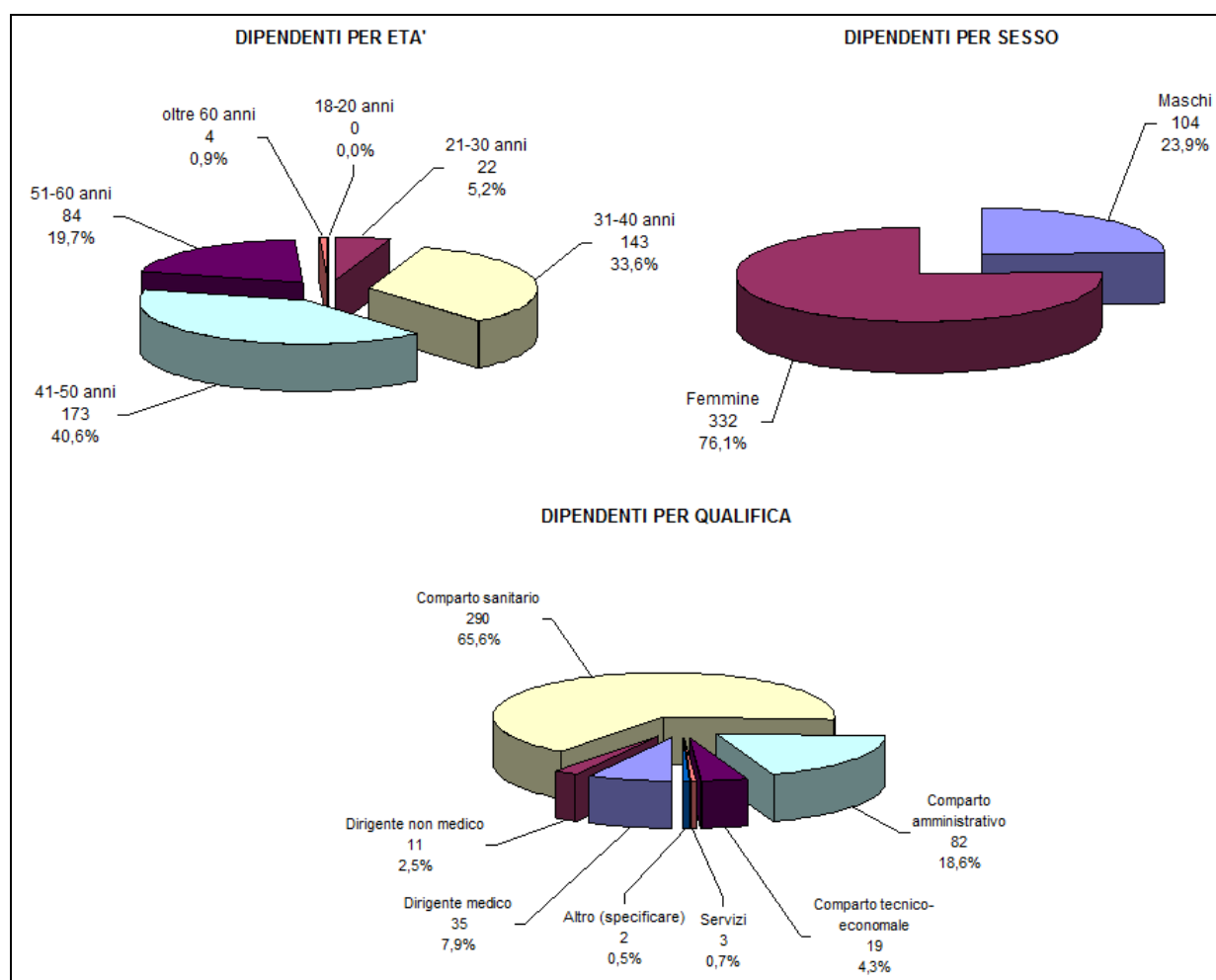


Figura 20 – Sede C.T.O./U.S.U.: composizione del campione

5.3.2. Origini degli spostamenti Casa-Lavoro.

Per quanto attiene le origini dello spostamento Casa-Lavoro (Figura 21), 277 (pari al 63,5%) risultano ubicate in Torino città; fra gli altri Comuni i più rappresentati sono Moncalieri (5,3%) e Nichelino (4,8%) in stretta analogia con quanto rilevato per le residenze dell'intera popolazione dei dipendenti.

Nei Comuni dell'Area Metropolitana risultano originati 114 dipendenti, pari al 26,1%; la percentuale di dipendenti che si sposta da Comuni esterni all'Area è del 10,3%.

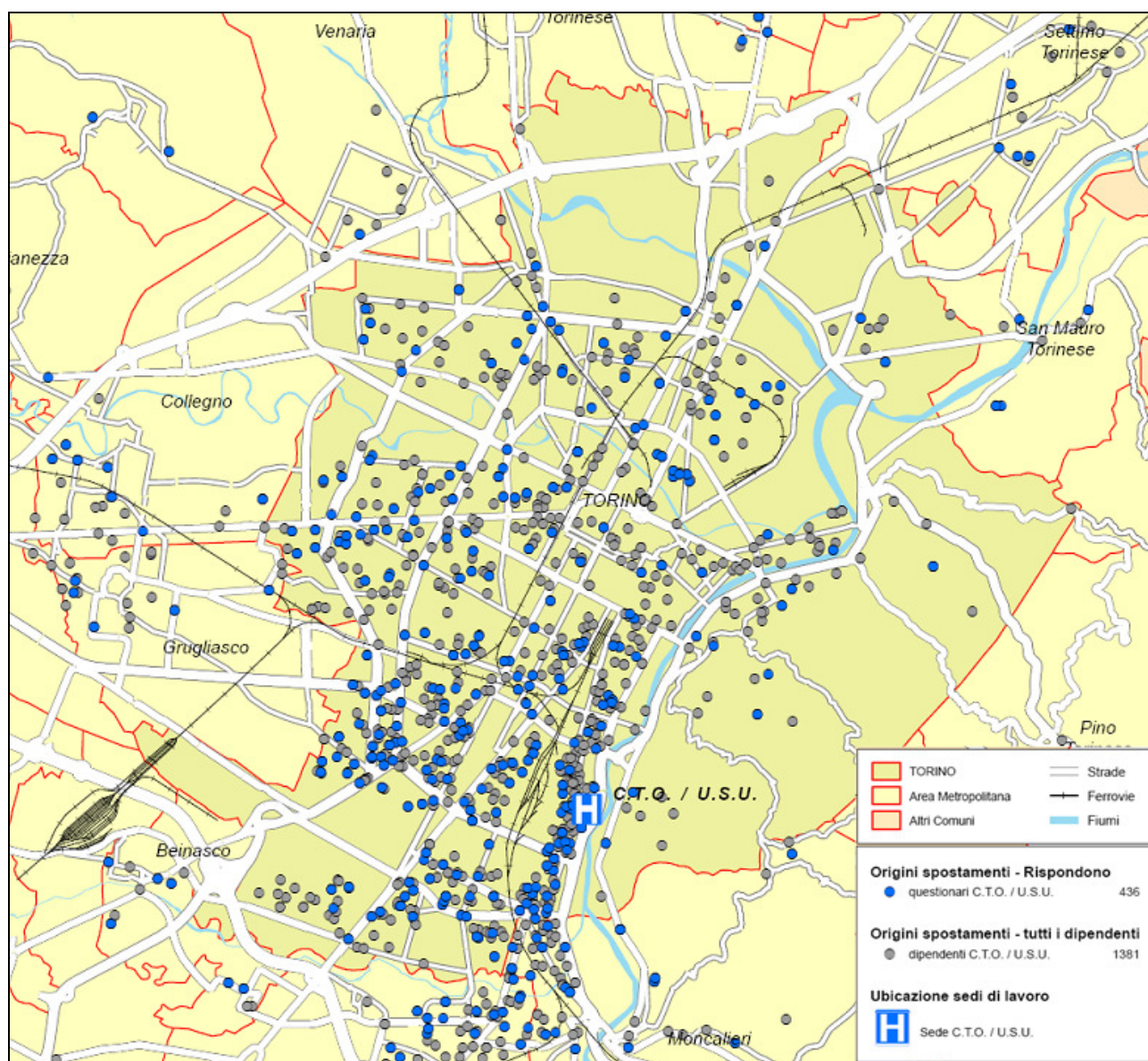


Figura 21 – Sede C.T.O./U.S.U.: origini degli spostamenti dei dipendenti

Nel complesso la distribuzione delle origini nel campione presenta notevoli analogie con la distribuzione delle residenze dell'intera popolazione della Sede (entrambe riportate nella Tavola 1a degli elaborati grafici allegati; la Tavola 1b riporta invece solo le residenze di coloro che hanno compilato il questionario), anche se si riscontra un saldo positivo di Torino città a discapito dei Comuni esterni all'Area Metropolitana. Questo fatto è agevolmente spiegato considerando che il 6,2% del campione dichiara di non avere residenza anagrafica presso il domicilio indicato come origine dello spostamento.

Le differenze fra le origini dello spostamento nel campione e la distribuzione delle residenze per l'intera sede sono riassunte nella seguente Tabella 27:

Area	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
Altri Comuni	10,3%	15,2%	-4,9%
Area Metropolitana	26,1%	25,5%	0,6%
Torino	63,5%	59,3%	4,2%

Comune	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
BEINASCO	1,4%	0,9%	0,5%
COLLEGNO	1,6%	1,5%	0,1%
GRUGLIASCO	1,1%	1,5%	-0,3%
MONCALIERI	5,3%	5,7%	-0,4%
NICHELINO	4,8%	5,2%	-0,3%
SETTIMO TORINESE	1,1%	1,0%	0,2%
TORINO	63,5%	59,3%	4,2%

Tabella 27 – Sede C.T.O./U.S.U.: campione e popolazione, origini degli spostamenti

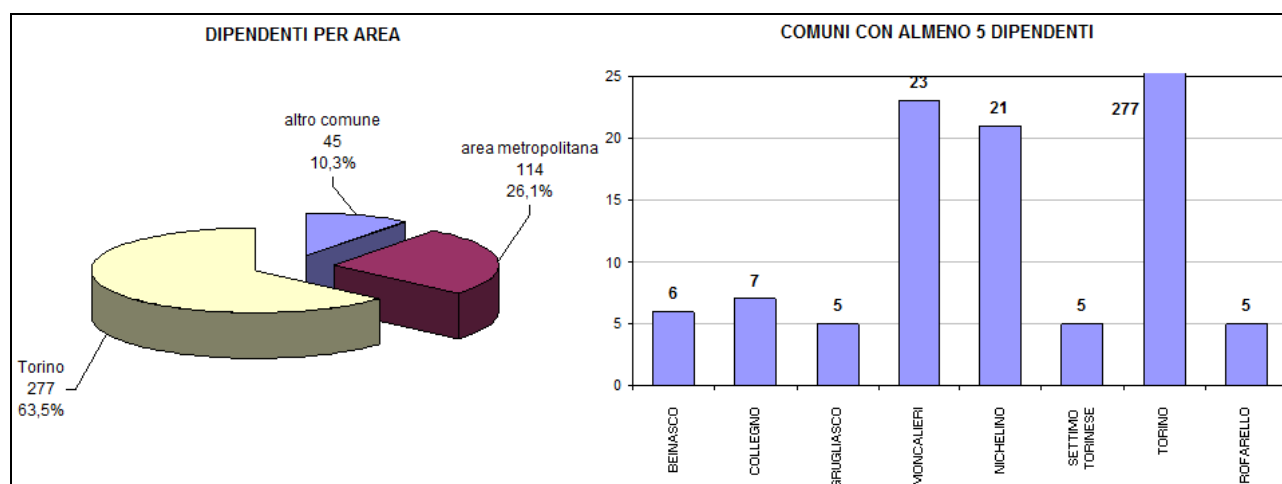


Figura 22 – Sede C.T.O./U.S.U.: origini degli spostamenti nel campione

5.3.3. Caratteristiche degli spostamenti Casa-Lavoro.

Il mezzo utilizzato.

L'analisi dei questionari mostra come oltre metà dei viaggi avvenga con mezzo privato. In particolare, sul totale del campione il 58,6% dei viaggi avviene in auto ed il 3,3% in moto; per quanto riguarda gli originati in Torino le percentuali sono inferiori (46,7% e 3,4%) mentre nettamente superiore è l'incidenza del modo auto (73,2%) per gli originati nell'Area Metropolitana. I viaggi effettuati con mezzi collettivi rappresentano il 26,1% del totale (32% per gli originati in Torino e 16,5% per l'Area Metropolitana), quelli in auto come passeggero solo il 2,2%; infine, i modi piedi e bici incidono rispettivamente per il 5,2% e 2,9% sul totale dei viaggi (8,6% e 4,8% su quelli originati in Torino). La Tavola 2 degli elaborati grafici allegati riporta per ogni origine il tipo di mezzo utilizzato per lo spostamento Casa-Lavoro (in andata, primo turno), distinguendo fra piedi/bici, pubblico e privato.

La ripartizione modale degli spostamenti (in andata, su tutti i turni) è riassunta nella seguente Tabella 28.

Mezzo utilizzato	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	Viaggi	%	Viaggi	%	Viaggi	%
piedi	38	5,2%	38	8,6%	0	0,0%
bicicletta	21	2,9%	21	4,8%	0	0,0%
motociclo	24	3,3%	15	3,4%	6	3,1%
tram/bus	158	21,6%	122	27,7%	26	13,4%
treno	5	0,7%	0	0,0%	0	0,0%
auto come conducente	415	56,8%	206	46,7%	142	73,2%
auto come passeggero	16	2,2%	8	1,8%	5	2,6%
due o più tram/bus	24	3,3%	19	4,3%	5	2,6%
due o più treni	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	22	3,0%	9	2,0%	9	4,6%
treno+altri mezzi pubblici	4	0,5%	0	0,0%	1	0,5%
altre combinazioni	3	0,4%	3	0,7%	0	0,0%

Tabella 28 – Sede C.T.O./U.S.U.: caratteristiche degli spostamenti, il mezzo utilizzato

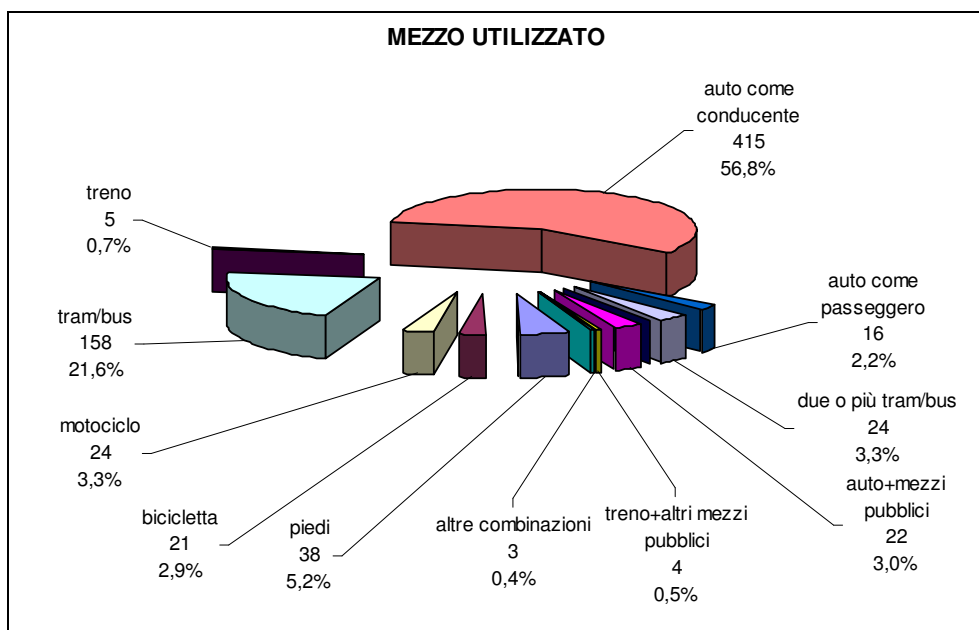


Figura 23 – Sede C.T.O./U.S.U.: mezzo utilizzato per gli spostamenti casa-lavoro (tutte le origini)

Il parcheggio.

Certamente interessante è il dato riguardante il tipo di parcheggio utilizzato nei casi di spostamento in auto come conducente; ad usufruire di un parcheggio aziendale è l'11,7%, dato che certamente influisce sul massiccio utilizzo dell'auto da parte dei dipendenti della Sede; nel 10,2% dei casi la sosta avviene in parcheggi in struttura (la quasi totalità nel vicino impianto GTT "Ventimiglia"), nell'1,2% su aree con sosta a tariffa mentre per la maggior parte degli spostamenti (76,9%) gratuitamente su strada, nonostante la ben nota carenza di spazi per la sosta libera nella zona.

Utilizzo di un mezzo diverso al ritorno.

Riguarda soli 30 utenti, che costituiscono il 6,9% del totale; fra questi, 20 risultano originati in Torino (7,4% dei dipendenti provenienti dalla città) e 7 nei Comuni dell'Area Metropolitana (6,1%). La maggior parte dei casi è rappresentata da viaggi in andata in auto e al ritorno con mezzi pubblici (o viceversa) per i quali evidentemente lo spostamento in auto avviene con altre persone (con ogni probabilità insieme al coniuge), fatto tutto sommato positivo considerando che mediamente il coefficiente di occupazione dei veicoli si attesta a valori prossimi all'unità. Le basse percentuali, tuttavia, descrivono un fenomeno certamente marginale.

Utilizzo di un mezzo diverso secondo il turno.

Interessa soli 19 dipendenti, pari al 4,4% del totale; gli originati in Torino sono 14 (5,2% dei provenienti dalla città).

Nella quasi totalità dei casi si registra l'utilizzo, in almeno un turno, di mezzi pubblici; si è pertanto portati a supporre che nei turni in cui si opta per modi diversi sussista una carente copertura del trasporto pubblico.

Utilizzo di un mezzo diverso in periodo estivo.

Nessuno, fra gli utenti intervistati, dichiara di utilizzare mezzi diversi in periodo estivo.

Spostamenti intermedi.

Sul totale complessivo dei viaggi, si nota come gli spostamenti intermedi siano effettuati più frequentemente al ritorno che in andata; la tabella seguente riporta le percentuali ottenute dalle tre opzioni proposte:

Spostamenti intermedi	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	andata	ritorno	andata	ritorno	andata	ritorno
a volte	23,2%	32,6%	25,9%	33,2%	17,5%	30,9%
spesso	13,6%	22,4%	13,1%	23,0%	14,7%	23,2%
mai	63,2%	45,0%	61,1%	43,8%	67,8%	45,9%

Tabella 29 – Sede C.T.O./U.S.U.: caratteristiche degli spostamenti, effettuazione di spostamenti intermedi

Nonostante l'effettuazione di spostamenti intermedi (in particolar modo se effettuati per acquisti o per accompagnare i figli a scuola) sia un fattore che influisce nella scelta del mezzo privato a discapito di quello pubblico, è interessante notare come la percentuale di viaggi con spostamento intermedio risulti inferiore a quella dei viaggi effettuati in auto (seppur in maniera differente nelle tre diverse aggregazioni per origine).

5.3.4. Condizioni di utilizzo dei modi di trasporto.

Utilizzo del mezzo privato.

Al quadro relativo alle motivazioni che spingono all'utilizzo del mezzo privato rispondono 301 intervistati (pari al 68,1% del campione), numero leggermente superiore a quello degli effettivi utenti, risultano infatti alcuni casi di risposta da parte di dipendenti che non viaggiano mai in auto (come conducente, passeggero o in combinazione con altri mezzi) o in moto.

Le risposte risultano complessivamente 441 (data la possibilità di poter barrare due opzioni di risposta), delle quali 243 sono date da dipendenti originati in Torino e 145 da originati in Comuni dell'Area Metropolitana; il quadro riassuntivo è riportato nella seguente Tabella 30.

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Per la comodità del viaggio	57	12,9%	35	14,4%	16	11,0%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	110	24,9%	67	27,6%	36	24,8%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	6	1,4%	5	2,1%	1	0,7%
Per una questione di abitudine	27	6,1%	20	8,2%	5	3,4%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	165	37,4%	79	32,5%	58	40,0%
Altro (specificare)	76	17,2%	37	15,2%	29	20,0%
TOTALE RISPOSTE	441		243		145	

Tabella 30 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, mezzo privato

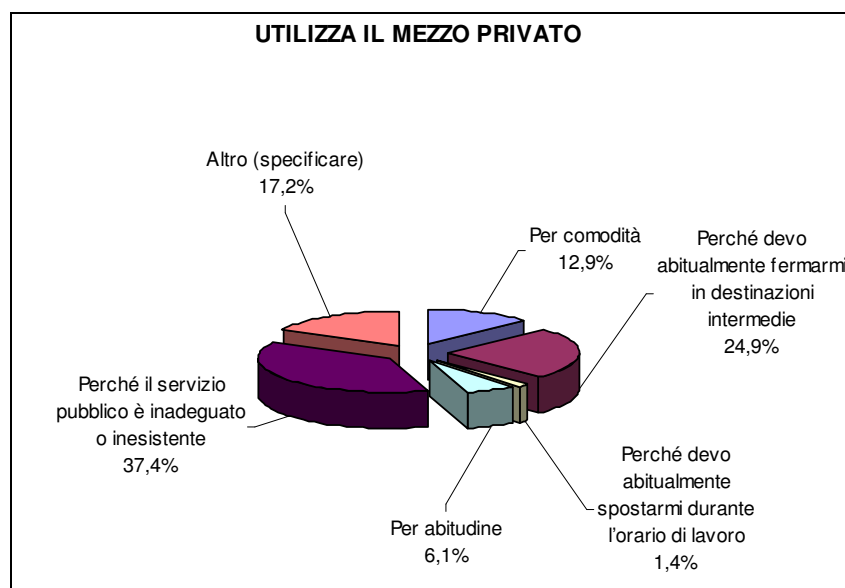


Figura 24 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo del mezzo privato (tutte le origini)

La motivazione più ricorrente risulta essere la percepita inadeguatezza del servizio pubblico (per gli originati in Area Metropolitana raggiunge addirittura il 40%); di sicuro interesse è l'incrocio fra l'ubicazione delle origini dei dipendenti che scelgono tale opzione e la rete di trasporto pubblico (Tavole 4a e 4b degli elaborati grafici allegati).

Altra motivazione particolarmente frequente risulta essere “devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie”, con le percentuali che risultano addirittura superiori rispetto a quelle relative all’opzione “spesso” nel corrispondente campo al quadro 3 “Caratteristiche dello spostamento Casa-Lavoro” (paragrafo 5.3.3 a pag. 57).

La percentuale raggiunta dall’opzione “comodità” risulta allineata con quella, analoga, relativa all’utilizzo del trasporto pubblico tradizionale; interessante sottolineare che più di 4 risposte su 10 relative all’opzione “Altro” (risposta aperta) adducono quale motivazione la rapidità dello spostamento.

Utilizzo del trasporto pubblico tradizionale.

Il quadro risulta compilato da 409 intervistati, pari al 92,5% delle schede, indice del sentito interesse nei confronti del trasporto pubblico; ulteriore testimonianza è l’elevato numero di risposte, 734 in totale (anche per questo quadro si è data la possibilità di poter barrare due opzioni di risposta), 457 da originati in Torino e 194 da originati in Area Metropolitana. Le risposte al quadro sono rappresentate nelle Tavole 3a e 3b degli elaborati grafici allegati.

Il dettaglio delle risposte è riassunto nella seguente Tabella 31:

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	116	15,8%	48	10,5%	45	23,2%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	44	6,0%	27	5,9%	12	6,2%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	119	16,2%	78	17,1%	29	14,9%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	178	24,3%	133	29,1%	37	19,1%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	129	17,6%	74	16,2%	35	18,0%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	84	11,4%	63	13,8%	14	7,2%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	25	3,4%	16	3,5%	7	3,6%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	4	0,5%	4	0,9%	0	0,0%
Altro (specificare)	16	2,2%	7	1,5%	6	3,1%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	19	2,6%	7	1,5%	9	4,6%
TOTALE RISPOSTE	734		457		194	

Tabella 31 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, mezzo pubblico

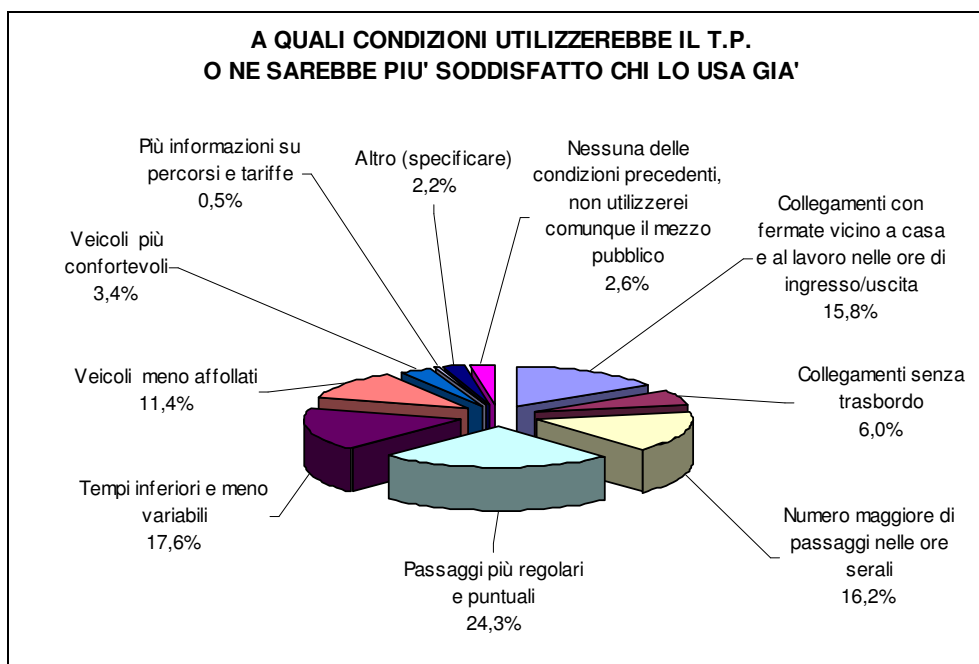


Figura 25 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo del trasporto pubblico (tutte le origini)

Certamente confortante è il dato relativo agli “irriducibili”, ossia coloro che si dichiarano in ogni caso non interessati all’utilizzo del trasporto pubblico (2,6% del totale); positivo è il giudizio nei confronti dell’informazione su percorsi e tariffe.

A giudizio degli intervistati gli aspetti meno soddisfacenti del trasporto pubblico risultano essere “regolarità e puntualità” (con frequenza maggiore per gli originati in Torino) e “tempi inferiori e meno variabili”, criticità “di sistema” ricadenti in ambiti d’intervento superiori rispetto a quelli del Piano; altre opzioni che registrano percentuali notevoli sono “collegamenti con fermate vicine negli orari di lavoro” e “passaggi nelle ore serali”, criticità sulle quali il Piano potrebbe andare ad incidere con opportune misure.

L’opzione a risposta aperta (“Altro”) ottiene percentuali trascurabili.

Utilizzo del trasporto collettivo speciale per l’Azienda.

Si registrano percentuali di gradimento nettamente differenziate per i due tipi di servizio proposti: la navetta vicino casa ottiene una larga percentuale di “Sì”; sono i “No” invece a prevalere per quanto attiene il gradimento della navetta per parcheggio d’interscambio.

Il dettaglio delle risposte è riassunto di seguito.

Navetta vicino casa	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	104	26,4%	66	27,0%	28	26,7%
Si	290	73,6%	178	73,0%	77	73,3%
TOTALE RISPOSTE	394		244		105	

Navetta per parcheggio d'interscambio	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	205	59,9%	133	66,2%	55	54,5%
Si	137	40,1%	68	33,8%	46	45,5%
TOTALE RISPOSTE	342		201		101	

Tabella 32 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, interesse a servizi navetta

I luoghi di origine dei dipendenti che manifestano interesse per i due tipi di servizio sono evidenziati nelle Tavole 5 e 6 degli elaborati grafici allegati.

Il quadro dava inoltre la possibilità all'intervistato di indicare liberamente il prezzo ritenuto più congruo per entrambi i tipi di servizio; per la navetta vicino casa è netta la prevalenza della fascia di prezzo più alta, variamente distribuite risultano invece le analoghe risposte relative alla navetta per parcheggio d'interscambio:

Fasce di prezzo	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	Casa	Park	Casa	Park	Casa	Park
1-5 €/mese	1,3%	4,5%	1,4%	3,9%	1,6%	7,5%
6-10 €/mese	9,0%	20,9%	7,0%	21,6%	14,8%	25,0%
11-15 €/mese	5,6%	7,3%	7,0%	11,8%	4,9%	0,0%
16-20 €/mese	24,0%	20,0%	24,5%	25,5%	26,2%	15,0%
21-25 €/mese	4,3%	6,4%	4,9%	3,9%	3,3%	7,5%
26-30 €/mese	23,6%	21,8%	25,2%	21,6%	26,2%	22,5%
oltre 30 €/mese	32,2%	19,1%	30,1%	11,8%	23,0%	22,5%

Tabella 33 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, prezzi ritenuti congrui per i servizi navetta

Alla luce del gradimento espresso ed in considerazione del prezzo indicato (indice, peraltro, dell'utilità che l'utente attribuisce al servizio), l'opportunità di istituire servizi di navetta con fermate vicino casa merita senza dubbio approfondimenti, considerando anche le zone in cui si registrano concentrazioni maggiori di interessati (Santa Rita, come evidenziato nella Figura 26 alla pagina seguente).

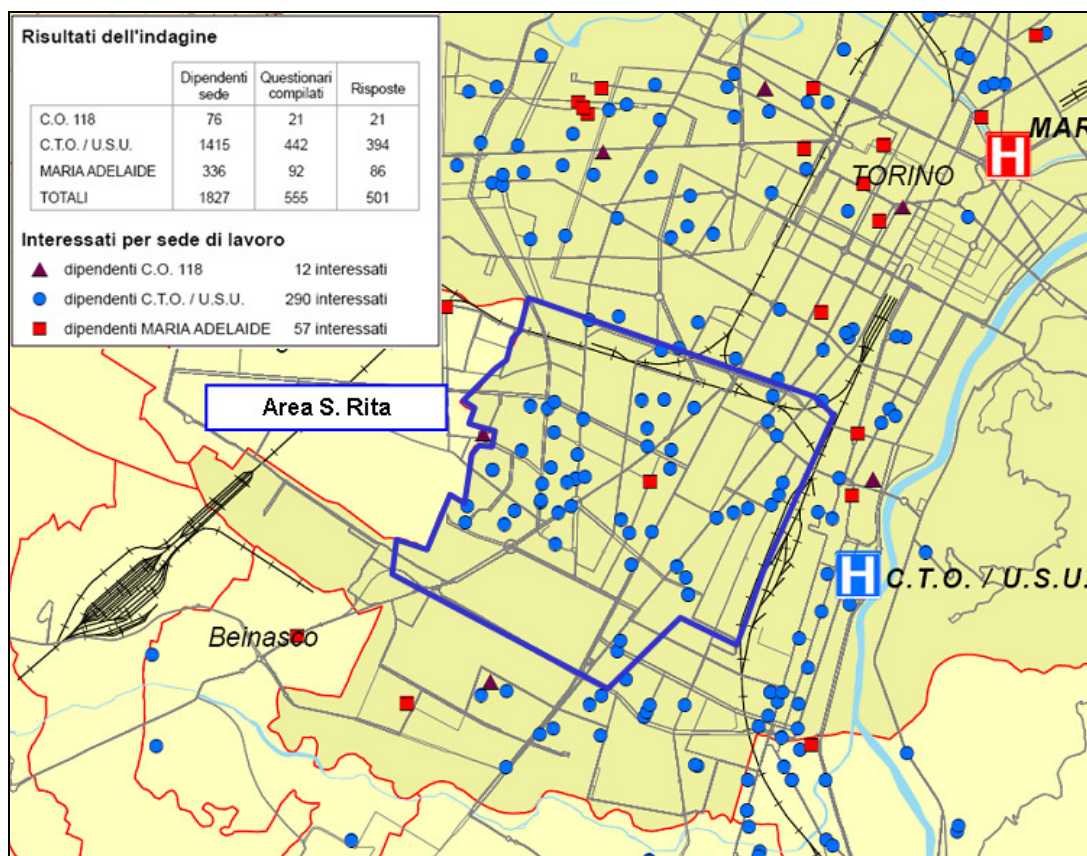


Figura 26 – Sede C.T.O./U.S.U.: interessati a navetta casa-lavoro

Utilizzo condiviso di una stessa auto.

Il quadro ottiene 379 risposte totali (85,7% del campione); gli originati in Torino rispondono in 228 (82,3%), quelli in Comuni dell'Area Metropolitana in 107 (93,9%).

Su tutte e tre le aggregazioni di origini risultano prevalenti i "No", con percentuali dell'ordine del 60%; il dettaglio è riportato di seguito:

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	229	60,4%	139	61,0%	69	64,5%
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	13	3,4%	10	4,4%	1	0,9%
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	18	4,7%	14	6,1%	2	1,9%
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	115	30,3%	64	28,1%	32	29,9%
Si, Altro (specificare)	4	1,1%	1	0,4%	3	2,8%
TOTALE RISPOSTE	379		228		107	

Tabella 34 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, interesse al car-pooling

In generale l'interesse manifestato si attesta su livelli sufficienti. Da evidenziare come tutti gli intervistati che hanno scelto l'opzione "Altro" dichiarino di praticare già il car-pooling.

Le origini dei dipendenti interessati sono rappresentate nella Tavola 7 degli elaborati grafici allegati.

Utilizzo della bicicletta

Il quadro risulta compilato nell'84,6% delle schede (84,5% per gli originati in Torino, 86,8% per quelli in Area Metropolitana). La percentuale di intervistati che non utilizzerebbero mai la bicicletta è del 50,8% (43,2% degli originati in Torino, 59,6% degli originati in Area Metropolitana).

Le condizioni di utilizzo della bici sono riportate nella Tavola 8 degli elaborati grafici allegati.

Di seguito si riporta il dettaglio delle risposte:

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	130	34,8%	99	42,3%	23	23,2%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	19	5,1%	13	5,6%	6	6,1%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	23	6,1%	14	6,0%	6	6,1%
Altro (specificare)	12	3,2%	7	3,0%	5	5,1%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	190	50,8%	101	43,2%	59	59,6%
TOTALE RISPOSTE	374		234		99	

Tabella 35 – Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, bicicletta

La larga maggioranza di coloro i quali si dichiarano disponibili all'utilizzo della bicicletta indicano come condizione la presenza di piste ciclabili, opzione scelta addirittura dal 42,3% degli originati in Torino. Certamente interessanti, anche in considerazione degli ambiti d'intervento del Piano, risultano le percentuali ottenute dalle opzioni "spazi attrezzati" (5,1%) e "spazi coperti e custoditi" (6,1%); lo studio di misure in grado di rispondere a tali esigenze merita la giusta attenzione.

5.3.5. Interesse degli utilizzatori del mezzo privato verso modi alternativi.

Incrementare la quota di spostamenti effettuati con mezzi alternativi a quelli privati è una delle priorità del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

In quest'ottica si è ritenuto interessante individuare la quota di utenti del mezzo privato che non escludono la possibilità di utilizzo di un modo alternativo (trasporto pubblico, trasporto collettivo

aziendale, car-pooling, bicicletta); analizzando le risposte ai quadri 5, 6, 7 e 8 si sono considerati “non interessati” ad un modo di trasporto tutti gli utenti del mezzo privato che hanno scelto l’opzione “non utilizzerei comunque...” o coloro i quali non hanno risposto al relativo quadro, mentre per tutti gli altri si assume che manifestino interesse “condizionato”.

Identificare come potenziale bacino d’utenza di un determinato modo di trasporto il risultato di tale elaborazione, riportato di seguito in forma grafica, sarebbe certamente fuorviante; si ritiene tuttavia che, dal confronto fra le percentuali di “interessati” ai vari modi, si possano trarre utili indicazioni sulle potenzialità di ciascuno a candidarsi quale alternativa all’uso individuale dell’auto privata.

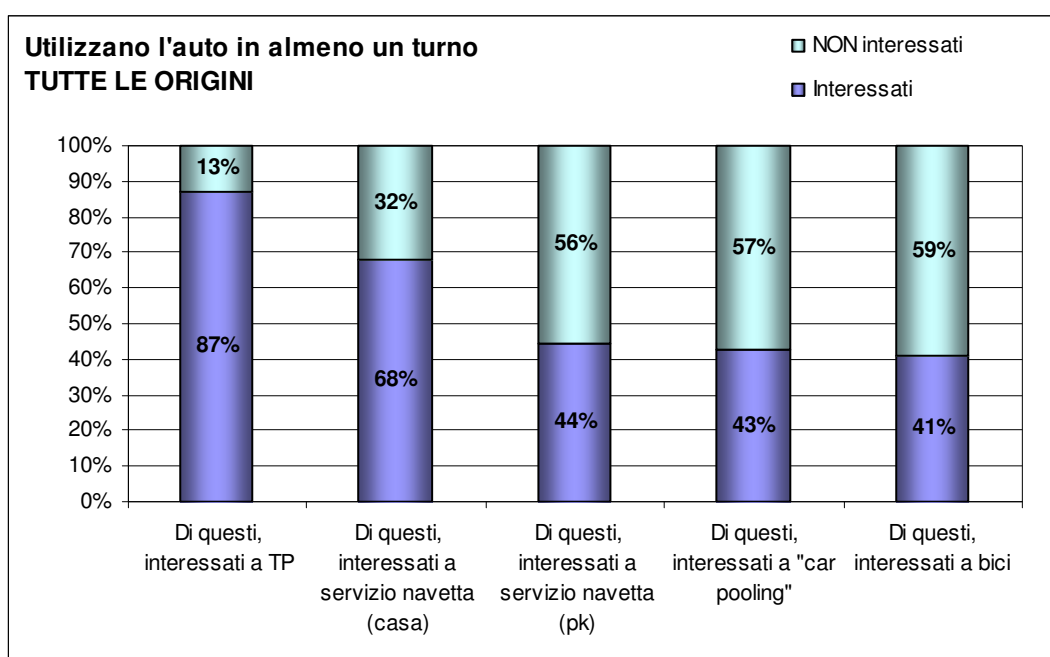


Figura 27 – Sede C.T.O./U.S.U.: interesse verso modi alternativi all’auto privata

5.4. Sede di Lavoro: Maria Adelaide.

L'analisi completa dei questionari per l'Ospedale Maria Adelaide è contenuta in Appendice a pag. 171. I questionari restituiti sono 92, la percentuale di ritorni è risultata del 27,4%.

5.4.1. Composizione del campione.

Per quanto attiene la suddivisione del campione per fasce d'età, la più rappresentata risulta quella fra 40 e 50 anni (39 dipendenti, pari al 44,3%), come l'intera popolazione dei dipendenti della Sede; risponde un solo under 30, gli over 50 sono 29 e costituiscono il 33,0% del totale.

Le differenze (peraltro non eccessive) fra campione e popolazione sono riassunte nella seguente Tabella 36, da cui si evince una maggiore partecipazione all'indagine da parte dei 40-50enni.

Fascia d'età	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
18-20 anni	0,0%	0,0%	0,0%
21-30 anni	1,1%	2,1%	-0,9%
31-40 anni	21,6%	24,7%	-3,1%
41-50 anni	44,3%	37,5%	6,8%
51-60 anni	33,0%	33,3%	-0,4%
oltre 60 anni	0,0%	2,4%	-2,4%

Tabella 36 – Sede Maria Adelaide: campione e popolazione, confronto per fasce d'età

I dipendenti di sesso femminile rappresentano il 76,9% del campione, una percentuale più elevata di quella sull'intera popolazione (70,8%), in analogia a quanto riscontrato per la Sede di via Zuretti. Il comparto più rappresentato nel campione è quello sanitario (con 63 unità costituisce il 68,5% del campione); il personale dirigente conta 8 unità (6 medici, 2 non medici) pari al 8,7%.

Le differenze fra campione e popolazione sono riassunte nella seguente Tabella 37.

Qualifica	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
Dirigente medico	6,5%	12,2%	-5,7%
Dirigente non medico	2,2%	0,6%	1,6%
Comparto sanitario	68,5%	47,0%	21,5%
Comparto amministrativo	10,9%	9,5%	1,3%
Comparto tecnico-economale	7,6%	30,7%	-23,0%

Tabella 37 – Sede Maria Adelaide: campione e popolazione, confronto per qualifica

Si evince una maggiore attenzione alle problematiche della mobilità da parte del personale sanitario; per contro, il personale dirigente e soprattutto quello dell'area tecnico-economale appaiono meno sensibili. Anche in questo caso sono riscontrabili strette analogie con la Sede di via Zuretti.

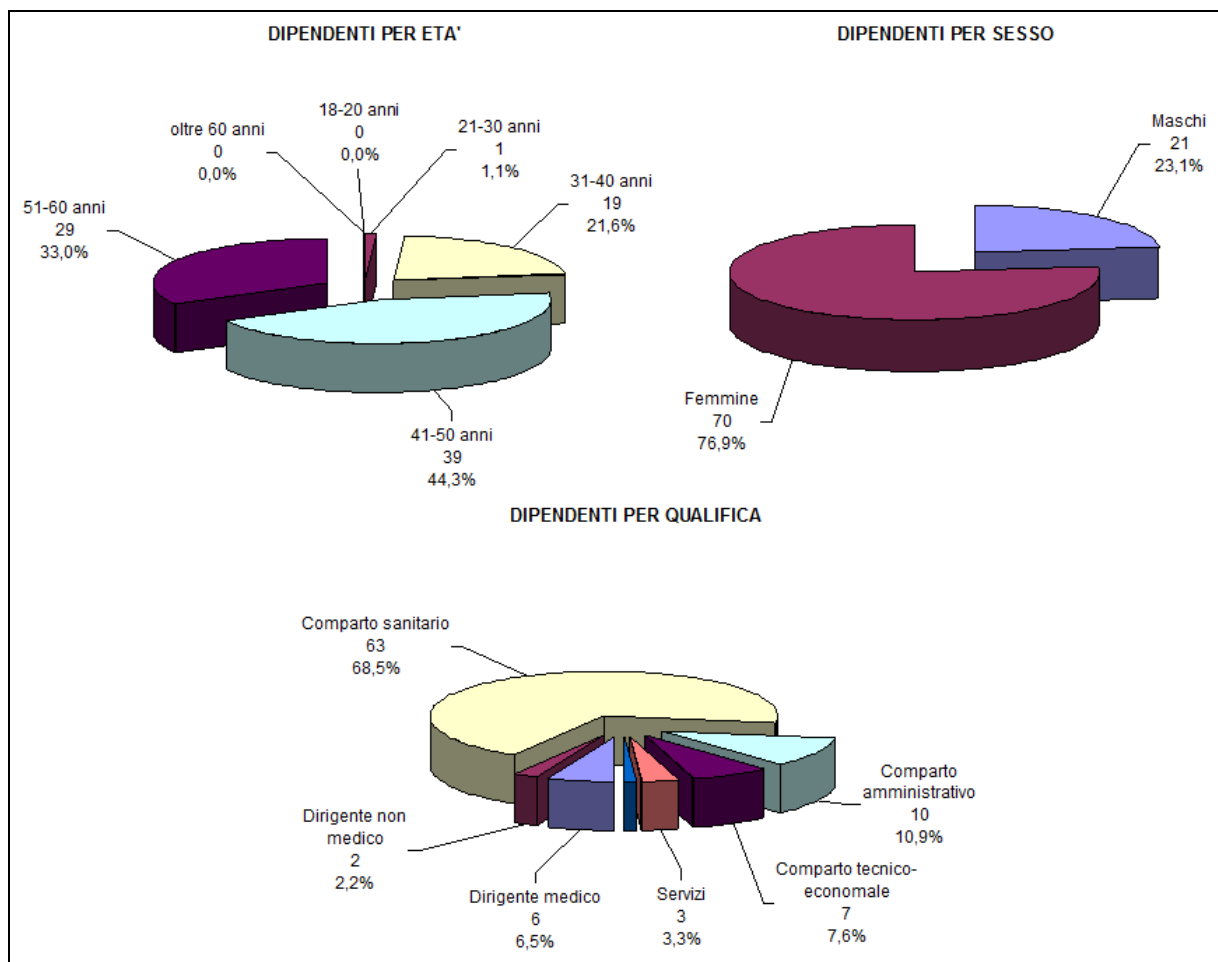


Figura 28 – Sede Maria Adelaide: composizione del campione

5.4.2. Origini degli spostamenti Casa-Lavoro.

57 origini (pari al 62,0%) risultano ubicate in Torino città, 21 (pari al 22,8%) in Comuni dell'Area Metropolitana; i dipendenti che si spostano da Comuni esterni all'Area sono 14 (15,2%).

La distribuzione delle origini nel campione presenta, nel complesso, analogie con la distribuzione delle residenze dell'intera popolazione della Sede (Figura 29 alla pagina seguente e Tavole 1a e 1b degli elaborati grafici allegati); contrariamente alla Sede di via Zuretti si riscontra però un saldo negativo per Torino città.

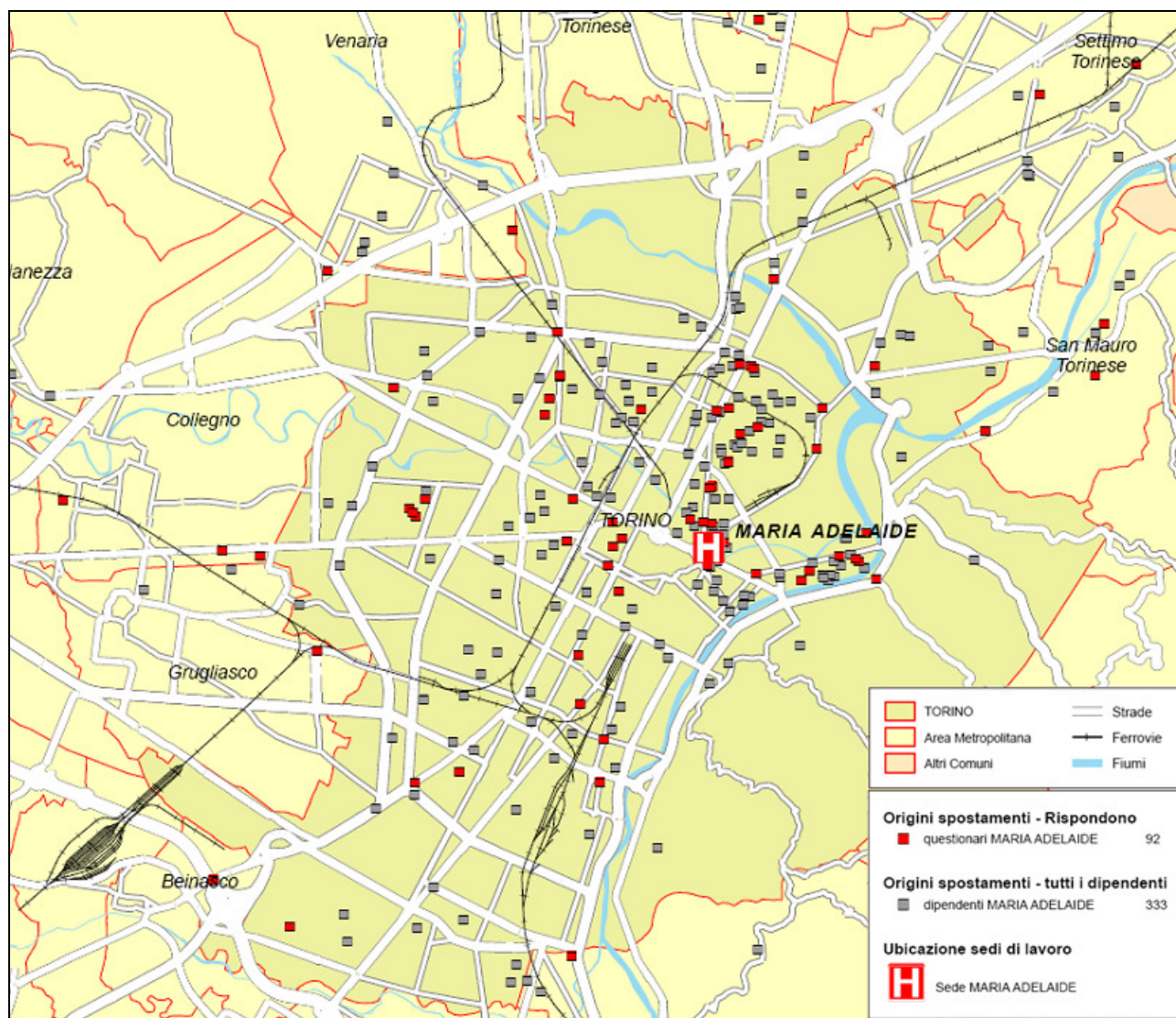


Figura 29 – Sede Maria Adelaide: origini degli spostamenti dei dipendenti

Le differenze fra le origini dello spostamento nel campione e la distribuzione delle residenze per l'intera Sede sono riassunte nella seguente Tabella 38.

Area	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
Altri Comuni	15,2%	12,5%	2,7%
Area Metropolitana	22,8%	21,7%	1,1%
Torino	62,0%	65,8%	-3,8%

Comune	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
BORGARO TORINESE	2,2%	1,5%	0,7%
GASSINO TORINESE	2,2%	1,5%	0,7%
SAN MAURO TORINESE	3,3%	2,7%	0,6%
SETTIMO TORINESE	2,2%	2,7%	-0,5%
TORINO	62,0%	65,8%	-3,8%

Tabella 38 – Sede Maria Adelaide: campione e popolazione, origini degli spostamenti

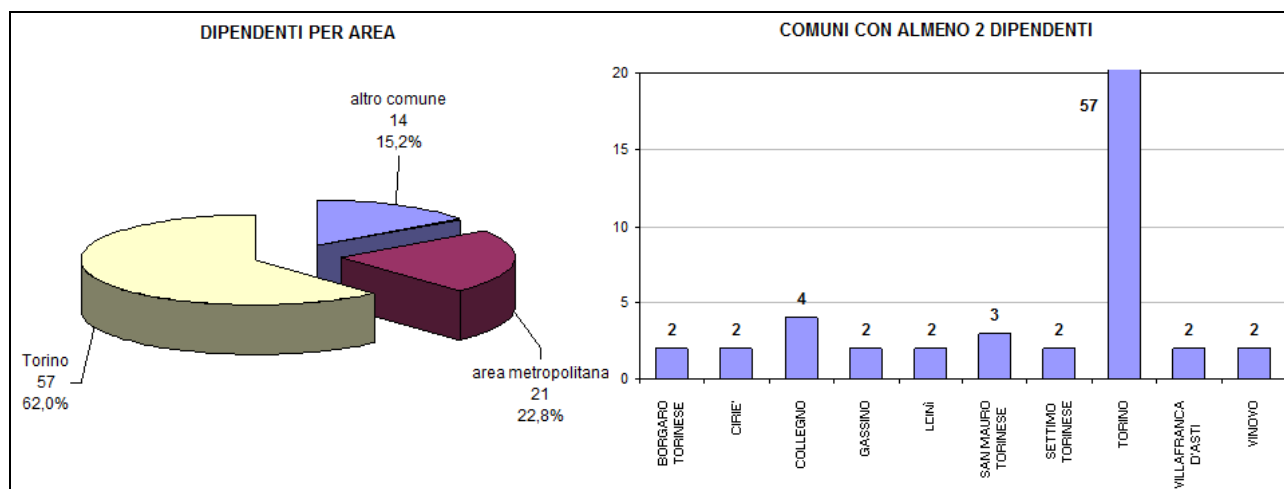


Figura 30 – Sede Maria Adelaide: origini degli spostamenti nel campione

5.4.3. Caratteristiche degli spostamenti Casa-Lavoro.

Il mezzo utilizzato.

L'analisi dei questionari mostra come metà dei viaggi avvenga con mezzo privato; sul totale del campione il 47,0% dei viaggi avviene in auto ed il 3,0% in moto; per gli originati in Torino le percentuali sono sensibilmente inferiori (32,1% e 2,4%), nettamente prevalente è invece l'incidenza del modo auto (78,1%) per gli originati nell'Area Metropolitana.

I viaggi effettuati con mezzi collettivi rappresentano il 36,4% del totale, oltre 10 punti percentuali in più rispetto alla Sede di via Zuretti; fra gli originati in Torino i mezzi collettivi sono utilizzati per il 45,3% dei viaggi, solo per il 15,6% invece dagli originati in Area Metropolitana.

I modi piedi e bici incidono, rispettivamente, per il 8,3% e 3,8% sul totale dei viaggi; fra gli originati in Torino ottengono le ragguardevoli percentuali di 13,1% e 6,0%.

La Tavola 2 degli elaborati grafici allegati riporta per ogni origine il tipo di mezzo utilizzato per lo spostamento Casa-Lavoro (in andata, primo turno), distinguendo fra piedi/bici, pubblico e privato.

La ripartizione modale degli spostamenti (in andata, su tutti i turni) è riassunta nella Tabella 39 alla pagina seguente.

Mezzo utilizzato	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	Viaggi	%	Viaggi	%	Viaggi	%
piedi	11	8,3%	11	13,1%	0	0,0%
bicicletta	5	3,8%	5	6,0%	0	0,0%
motociclo	4	3,0%	2	2,4%	2	6,3%
tram/bus	38	28,8%	35	41,7%	1	3,1%
treno	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
auto come conducente	62	47,0%	27	32,1%	25	78,1%
auto come passeggero	2	1,5%	0	0,0%	0	0,0%
due o più tram/bus	5	3,8%	3	3,6%	2	6,3%
due o più treni	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	3	2,3%	1	1,2%	1	3,1%
treno+altri mezzi pubblici	2	1,5%	0	0,0%	1	3,1%
altre combinazioni	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Tabella 39 – Sede Maria Adelaide: caratteristiche degli spostamenti, il mezzo utilizzato

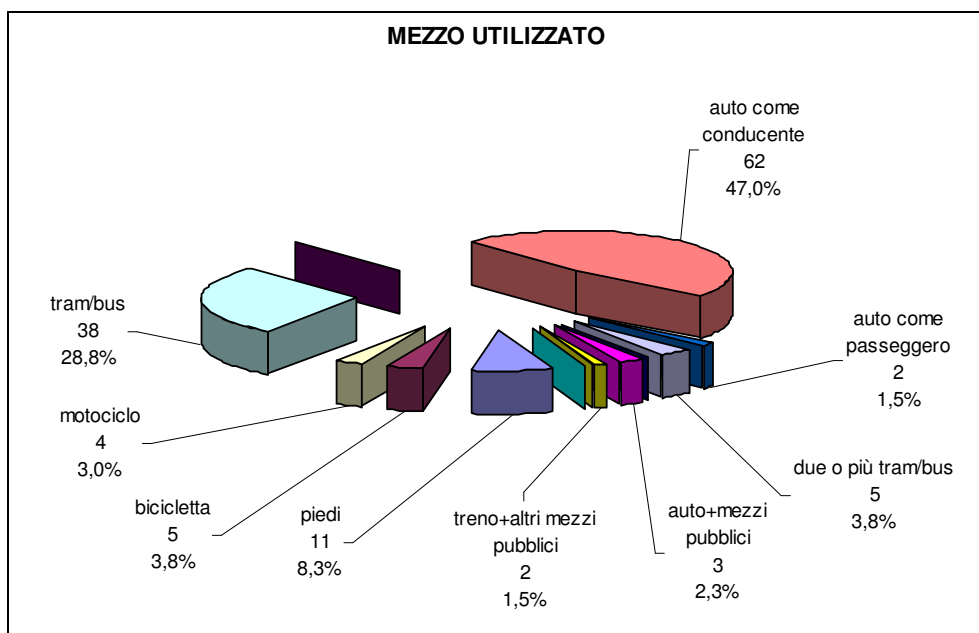


Figura 31 – Sede Maria Adelaide: mezzo utilizzato per gli spostamenti casa-lavoro (tutte le origini)

Il parcheggio.

Ad usufruire di un parcheggio aziendale sono soli tre automobilisti, la maggior parte degli utenti (95,3%) sosta gratuitamente su strada, nonostante il vicino (circa 600 m) impianto di Porta Palazzo, di capacità totale pari a 860 posti.

Utilizzo di un mezzo diverso al ritorno, secondo il turno, in periodo estivo.

Si registrano percentuali scarsamente rilevanti, testimonianza di una certa abitudinarietà degli utenti; d'altro canto, l'utilizzo dei mezzi pubblici indipendentemente dal turno (e quindi anche in orari serali o notturni), è indice di un sufficiente livello di offerta anche nelle fasce orarie notturne.

Spostamenti intermedi.

Sul totale complessivo dei viaggi, anche per la Sede Maria Adelaide, gli spostamenti intermedi sono effettuati più frequentemente al ritorno che in andata; la seguente Tabella 40 riporta le percentuali ottenute dalle tre opzioni proposte:

Spostamenti intermedi	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	andata	ritorno	andata	ritorno	andata	ritorno
a volte	17,4%	30,3%	16,7%	27,4%	25,0%	35,5%
spesso	18,3%	26,9%	18,1%	24,7%	17,9%	29,0%
mai	64,3%	42,9%	65,3%	47,9%	57,1%	35,5%

Tabella 40 – Sede Maria Adelaide: caratteristiche degli spostamenti, effettuazione di spostamenti intermedi

I dati risultano allineati con le frequenze con cui l'opzione "devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie" si presenta nel quadro 4 "Utilizzo del mezzo privato" (paragrafo 5.4.4).

5.4.4. Condizioni di utilizzo dei modi di trasporto.

Utilizzo del mezzo privato.

Al quadro rispondono 55 intervistati (59,8% del campione), le risposte risultano complessivamente 81, delle quali 40 sono date da dipendenti originati in Torino (28, 49,1%) e 25 dai 16 dipendenti (76,1%) originati in Comuni dell'Area Metropolitana, come riassunto nella Tabella 41 alla pagina seguente.

Le risposte al quadro sono riportate nelle Tavole 4a e 4b degli elaborati grafici allegati.

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Per la comodità del viaggio	10	12,3%	8	20,0%	1	4,0%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	23	28,4%	11	27,5%	8	32,0%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	5	6,2%	4	10,0%	1	4,0%
Per una questione di abitudine	2	2,5%	2	5,0%	0	0,0%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	34	42,0%	14	35,0%	13	52,0%
Altro (specificare)	7	8,6%	1	2,5%	2	8,0%
TOTALE RISPOSTE	81		40		25	

Tabella 41 – Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, mezzo privato

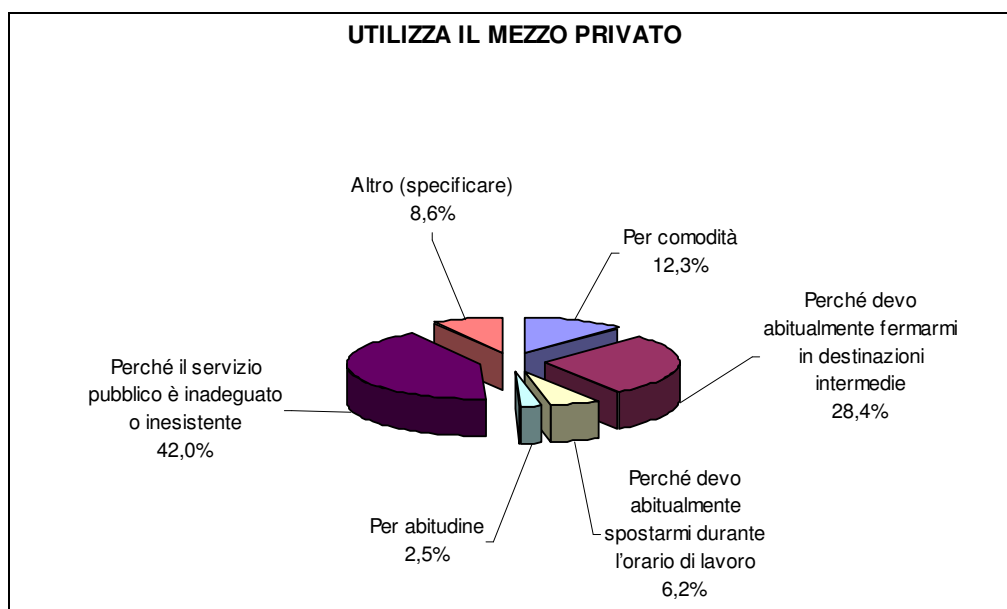


Figura 32 – Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo del mezzo privato (tutte le origini)

La motivazione più ricorrente risulta essere la percepita inadeguatezza del servizio pubblico (maggiore frequenza per gli originati in Area Metropolitana con il 52%).

Utilizzo del trasporto pubblico tradizionale.

Il quadro risulta compilato da 87 intervistati, pari al 94,6% delle schede, indice del sentito interesse nei confronti del trasporto pubblico; le risposte, rappresentate nelle Tavole 3a e 3b degli elaborati grafici allegati, sono in totale 151, 94 da originati in Torino e 36 da originati in Area Metropolitana. Il dettaglio delle risposte è riassunto nella Tabella 42 alla pagina seguente.

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	29	19,2%	15	16,0%	8	22,2%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	6	4,0%	3	3,2%	2	5,6%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	22	14,6%	16	17,0%	3	8,3%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	32	21,2%	21	22,3%	7	19,4%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	22	14,6%	14	14,9%	5	13,9%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	25	16,6%	17	18,1%	6	16,7%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	4	2,6%	2	2,1%	2	5,6%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	1	0,7%	0	0,0%	0	0,0%
Altro (specificare)	6	4,0%	4	4,3%	2	5,6%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	4	2,6%	2	2,1%	1	2,8%
TOTALE RISPOSTE	151		94		36	

Tabella 42 – Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, mezzo pubblico

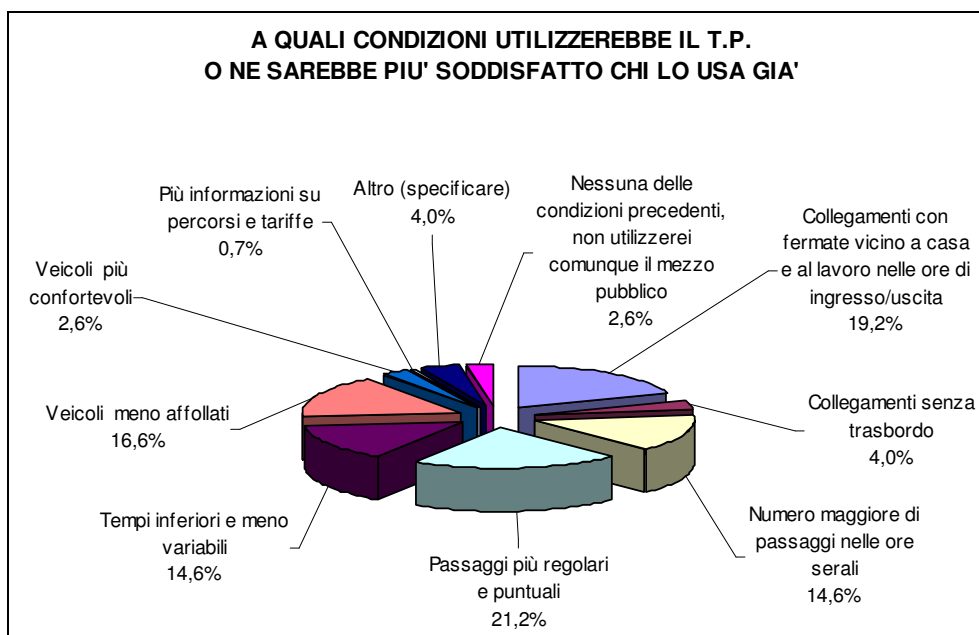


Figura 33 – Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo del trasporto pubblico (tutte le origini)

Coloro che si dichiarano in ogni caso non interessati all'utilizzo del trasporto pubblico rappresentano il 2,6% del totale; lusinghiero è il giudizio per l'informazione su percorsi e tariffe. Anche per gli intervistati della Sede Maria Adelaide gli aspetti meno soddisfacenti del trasporto pubblico risultano essere "regolarità e puntualità" e "tempi inferiori e meno variabili"; le opzioni

“collegamenti con fermate vicine negli orari di lavoro” e “passaggi nelle ore serali”, ottengono rispettivamente il 19,2% e il 14,6% (16% e 17% fra gli originati in Torino).

Utilizzo del trasporto collettivo speciale per l'Azienda.

Anche per il Maria Adelaide si registrano percentuali di gradimento nettamente differenziate per i due tipi di servizio proposti: la navetta vicino casa ottiene una larga percentuale di “Sì”; sono i “No” invece a prevalere per quanto attiene il gradimento della navetta per parcheggio d'interscambio (Tavole 5 e 6 degli elaborati grafici allegati). Il diverso interesse è avvalorato anche dalle percentuali di risposte date: 93,5% per la navetta vicino casa, 76,1% per la navetta per parcheggio d'interscambio. Il dettaglio delle risposte è riassunto di seguito:

Navetta vicino casa	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	29	33,7%	20	36,4%	6	28,6%
Si	57	66,3%	35	63,6%	15	71,4%
TOTALE RISPOSTE	86		55		21	

Navetta per parcheggio d'interscambio	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	42	60,0%	29	69,0%	8	44,4%
Si	28	40,0%	13	31,0%	10	55,6%
TOTALE RISPOSTE	70		42		18	

Tabella 43 – Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, interesse a servizi navetta

Per quanto attiene il campo relativo al prezzo ritenuto più congruo per i due servizi, si registra un numero di risposte nettamente inferiore: per la navetta vicino casa sono 41 (su 86 quadri compilati), per la navetta per parcheggio d'interscambio 18 (su 70). Si ritiene pertanto poco significativo il dato relativo al prezzo.

Nonostante il gradimento ottenuto (in termini percentuali), l'istituzione di servizi di navetta con fermate vicino casa (o anche un servizio di raccolta e adduzione) appare un'opzione poco percorribile data la bassa numerosità (in termini assoluti) e la dispersione sul territorio delle residenze degli interessati.

Utilizzo condiviso di una stessa auto.

Il quadro ottiene 84 risposte totali (91,3% del campione); gli originati in Torino rispondono in 52 (91,2%), quelli in Comuni dell'Area Metropolitana in 21 (100,0%).

Le origini dei dipendenti interessati sono rappresentate nella Tavola 7 degli elaborati grafici allegati.

Su tutte e tre le aggregazioni di origini risultano prevalenti i “No”; il dettaglio è riportato di seguito:

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	47	56,0%	32	61,5%	12	57,1%
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	8	9,5%	2	3,8%	2	9,5%
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	9	10,7%	9	17,3%	0	0,0%
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	17	20,2%	8	15,4%	7	33,3%
Si, Altro (specificare)	3	3,6%	1	1,9%	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	84		52		21	

Tabella 44 – Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, interesse al car-pooling

In generale l'interesse manifestato si attesta su livelli sufficienti. Da evidenziare come tutti e 3 gli intervistati che hanno scelto l'opzione “Altro” dichiarino di praticare già il car-pooling.

Utilizzo della bicicletta

Il quadro risulta compilato nell'83,7% delle schede (87,7% fra gli originati in Torino). La percentuale di intervistati che non utilizzerebbero mai la bicicletta è del 61% (52% degli originati in Torino, 72,2% degli originati in Area Metropolitana). Le condizioni di utilizzo della bici sono riportate nella Tavola 8 degli elaborati grafici allegati.

Di seguito si riporta il dettaglio delle risposte:

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	20	26,0%	15	30,0%	4	22,2%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	4	5,2%	4	8,0%	0	0,0%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	3	3,9%	2	4,0%	1	5,6%
Altro (specificare)	3	3,9%	3	6,0%	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	47	61,0%	26	52,0%	13	72,2%
TOTALE RISPOSTE	77		50		18	

Tabella 45 – Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, bicicletta

L'opzione "presenza di piste ciclabili" risulta la più frequente fra gli utenti che si dichiarano interessati all'uso della bicicletta, con percentuali tuttavia inferiori rispetto a quelle rilevate fra i dipendenti della Sede di via Zuretti; le opzioni "spazi attrezzati" (5,2%) e "spazi coperti e custoditi" (3,9%) sono scelte da un numero esiguo di intervistati (7 in totale).

5.4.5. Interesse degli utilizzatori del mezzo privato verso modi alternativi.

Gli utenti del mezzo privato che manifestano interesse "condizionato" nei confronti dei modi alternativi si orientano prevalentemente verso trasporto pubblico, buono è anche il riscontro ottenuto dal servizio navetta casa-lavoro; un automobilista su tre risulta disponibile al car-pooling, certamente un risultato considerevole; relativamente ridotto è invece l'interesse nei confronti della bicicletta.

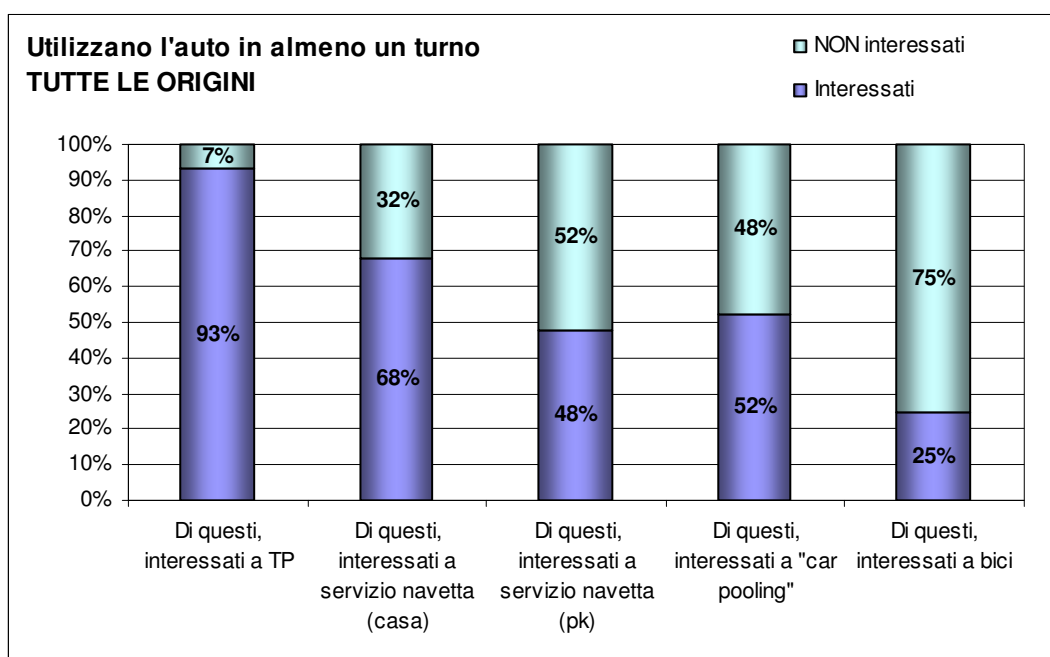


Figura 34 – Sede Maria Adelaide: interesse verso modi alternativi all'auto privata

5.5. Sede di Lavoro: C.O. 118.

L'analisi completa dei questionari per la sede C.O. 118 (ubicata in Grugliasco) è contenuta in Appendice a pag. 203. I questionari restituiti sono 21, la percentuale di ritorni è risultata del 27,6% che, date anche le ridotte dimensioni del presidio (conta un totale di 76 dipendenti), induce ad un'interpretazione di carattere più qualitativo dei dati rispetto alle due precedenti Sedi.

5.5.1. Composizione del campione.

Per quanto attiene la suddivisione del campione per fasce d'età, la più rappresentata risulta quella fra 30 e 40 anni (10 dipendenti); rispondono 6 under 30 (28,6%) ed un solo over 50.

Le differenze fra campione e popolazione risultano consistenti e sono riassunte nella seguente Tabella 46.

Fascia d'età	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
18-20 anni	0,0%	0,0%	0,0%
21-30 anni	28,6%	9,2%	19,4%
31-40 anni	47,6%	55,3%	-7,6%
41-50 anni	19,0%	31,6%	-12,5%
51-60 anni	4,8%	3,9%	0,8%
oltre 60 anni	0,0%	0,0%	0,0%

Tabella 46 – Sede C.O.118: campione e popolazione, confronto per fasce d'età

Si riscontrano notevoli differenze anche per quanto attiene la stratificazione per sesso: i dipendenti di sesso femminile rappresentano l'81,0% del campione (64,5% della popolazione), in analogia a quanto riscontrato per le Sedi analizzate nei precedenti paragrafi.

Il comparto più rappresentato nel campione è quello sanitario (11 unità pari al 52,4% del campione). Le differenze fra campione e popolazione sono riassunte nella seguente Tabella 47.

Qualifica	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
Dirigente medico	0,0%	3,9%	-3,9%
Dirigente non medico	0,0%	0,0%	0,0%
Comparto sanitario	52,4%	39,5%	12,9%
Comparto amministrativo	23,8%	9,2%	14,6%
Comparto tecnico-economale	23,8%	47,4%	-23,6%

Tabella 47 – Sede C.O.118: campione e popolazione, confronto per qualifica

Risulta una maggiore partecipazione all'indagine da parte del personale sanitario e amministrativo; per contro, il personale dirigente e soprattutto quello dell'area tecnico-economale appaiono poco sensibili.

5.5.2. Origini degli spostamenti Casa-Lavoro.

10 origini (pari al 47,6%) risultano ubicate in Torino città, 9 (pari al 42,9%) in Comuni dell'Area Metropolitana (fra cui Rivoli conta 3 dipendenti, per un'incidenza del 14,3%).

Data l'esiguità numerica del campione, si ritiene poco significativo il confronto fra la distribuzione delle origini e la distribuzione delle residenze dell'intera popolazione della Sede; le differenze risultano peraltro notevoli, come può evincersi dalla seguente Tabella 48.

Area	CAMPIONE	POPOLAZIONE	DIFFERENZA
Altri Comuni	9,5%	30,3%	-20,7%
Area Metropolitana	42,9%	42,1%	0,8%
Torino	47,6%	27,6%	20,0%

Tabella 48 – Sede C.O.118: campione e popolazione, origini degli spostamenti

5.5.3. Caratteristiche degli spostamenti Casa-Lavoro.

Il mezzo utilizzato.

L'analisi dei questionari mostra come una consistente maggioranza dei viaggi avvenga con mezzo privato; sul totale del campione 43 viaggi avvengono in auto (81,1%); gli originati in Torino contribuiscono con 24 viaggi in auto (85,7%), quelli in Area Metropolitana con 14 (70,0%).

I viaggi effettuati con mezzi collettivi rappresentano ben poca cosa (4 in totale, dei quali 1 da Torino e 3 dall'Area Metropolitana).

La ripartizione modale degli spostamenti è riassunta nella seguente Tabella 49.

Mezzo utilizzato	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	Viaggi	%	Viaggi	%	Viaggi	%
piedi	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
bicicletta	1	1,9%	0	0,0%	1	5,0%
motociclo	3	5,7%	3	10,7%	0	0,0%
tram/bus	4	7,5%	1	3,6%	3	15,0%
treno	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
auto come conducente	43	81,1%	24	85,7%	14	70,0%
auto come passeggero	2	3,8%	0	0,0%	2	10,0%
due o più tram/bus	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
due o più treni	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
treno+altri mezzi pubblici	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
altre combinazioni	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Tabella 49 – Sede C.O.118: caratteristiche degli spostamenti, il mezzo utilizzato

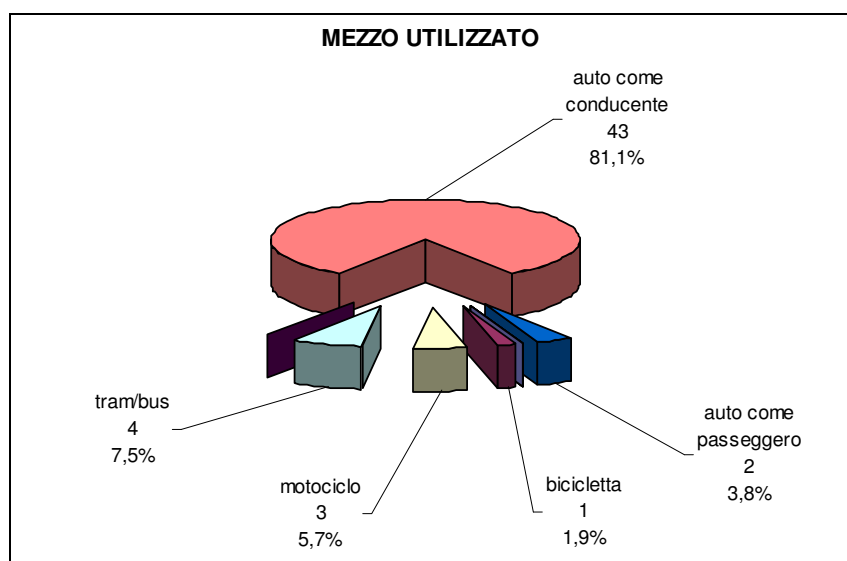


Figura 35 – Sede C.O.118: mezzo utilizzato per gli spostamenti casa-lavoro (tutte le origini)

Il parcheggio.

In 20 casi gli intervistati dichiarano di utilizzare un parcheggio aziendale (46,5%); sicuramente tale ampia disponibilità di posti contribuisce al massiccio utilizzo del mezzo privato.

Utilizzo di un mezzo diverso al ritorno, secondo il turno, in periodo estivo.

Si registrano percentuali scarsamente rilevanti; nei 4 casi di mezzo diverso a seconda del turno, 3 utenti alternano il mezzo pubblico all'auto, preferendo quest'ultima nei turni mattutino (arrivo entro le 7.00) e notturno (arrivo entro le 23.00).

Spostamenti intermedi.

Gli spostamenti intermedi sono effettuati più frequentemente al ritorno che in andata e, in generale, con una frequenza considerevolmente superiore che nelle altre Sedi; la tabella seguente riporta le percentuali ottenute dalle tre opzioni proposte:

Spostamenti intermedi	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	andata	ritorno	andata	ritorno	andata	ritorno
a volte	52,8%	54,7%	50,0%	50,0%	55,0%	60,0%
spesso	9,4%	22,6%	7,1%	21,4%	10,0%	25,0%
mai	37,7%	22,6%	42,9%	28,6%	35,0%	15,0%

Tabella 50 – Sede C.O.118: caratteristiche degli spostamenti, effettuazione di spostamenti intermedi

I dati risultano allineati con le frequenze con cui l'opzione "devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie" si presenta nel quadro 4 "Utilizzo del mezzo privato" (paragrafo 5.4.4).

5.5.4. Condizioni di utilizzo dei modi di trasporto.

Utilizzo del mezzo privato.

Al quadro rispondono 20 intervistati sul totale di 21, le risposte, riportate nelle Tavole 4a e 4b e riassunte nella seguente Tabella 51, risultano complessivamente 32, delle quali 16 sono date dai 10 dipendenti originati in Torino (100,0%) e 12 dagli 8 dipendenti (su 9) originati in Comuni dell'Area Metropolitana.

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Per la comodità del viaggio	9	28,1%	5	31,3%	3	25,0%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	7	21,9%	3	18,8%	3	25,0%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Per una questione di abitudine	1	3,1%	0	0,0%	1	8,3%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	14	43,8%	8	50,0%	4	33,3%
Altro (specificare)	1	3,1%	0	0,0%	1	8,3%
TOTALE RISPOSTE	32		16		12	

Tabella 51 – Sede C.O.118: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, mezzo privato

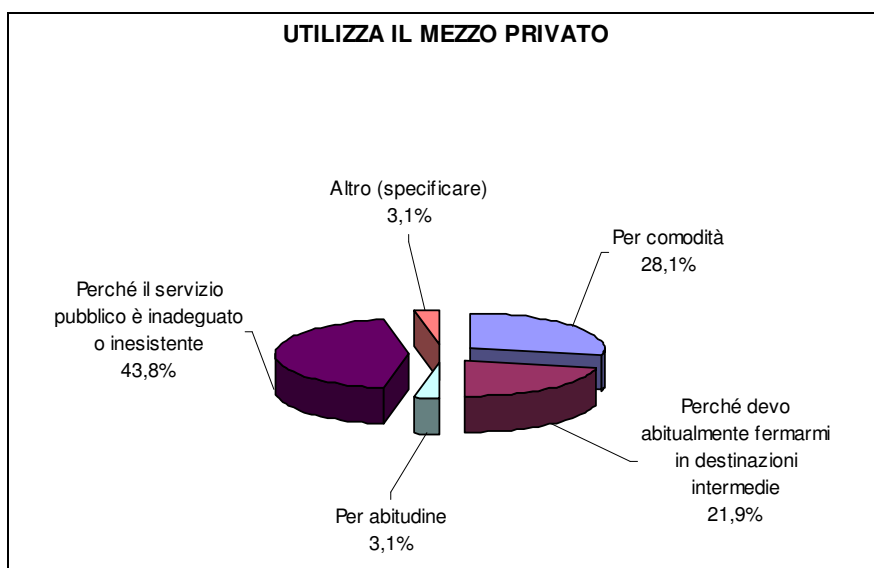


Figura 36 – Sede C.O.118: condizioni di utilizzo del mezzo privato (tutte le origini)

La motivazione più ricorrente risulta essere la percepita inadeguatezza del servizio pubblico, con maggiore frequenza per gli originati in Torino (50%).

Utilizzo del trasporto pubblico tradizionale.

Il quadro risulta compilato da tutti gli intervistati, le risposte, riportate nelle Tavole 3a e 3b degli elaborati grafici allegati, sono 38 (18 da originati in Torino e 16 da originati in Area Metropolitana). Il dettaglio delle risposte è riassunto nella seguente Tabella 52.

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	15	39,5%	9	50,0%	4	25,0%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	1	2,6%	0	0,0%	1	6,3%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	5	13,2%	4	22,2%	1	6,3%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	3	7,9%	0	0,0%	3	18,8%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	8	21,1%	5	27,8%	2	12,5%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	1	2,6%	0	0,0%	0	0,0%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	1	2,6%	0	0,0%	1	6,3%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	2	5,3%	0	0,0%	2	12,5%
Altro (specificare)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	2	5,3%	0	0,0%	2	12,5%
TOTALE RISPOSTE	38		18		16	

Tabella 52 – Sede C.O.118: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, mezzo pubblico

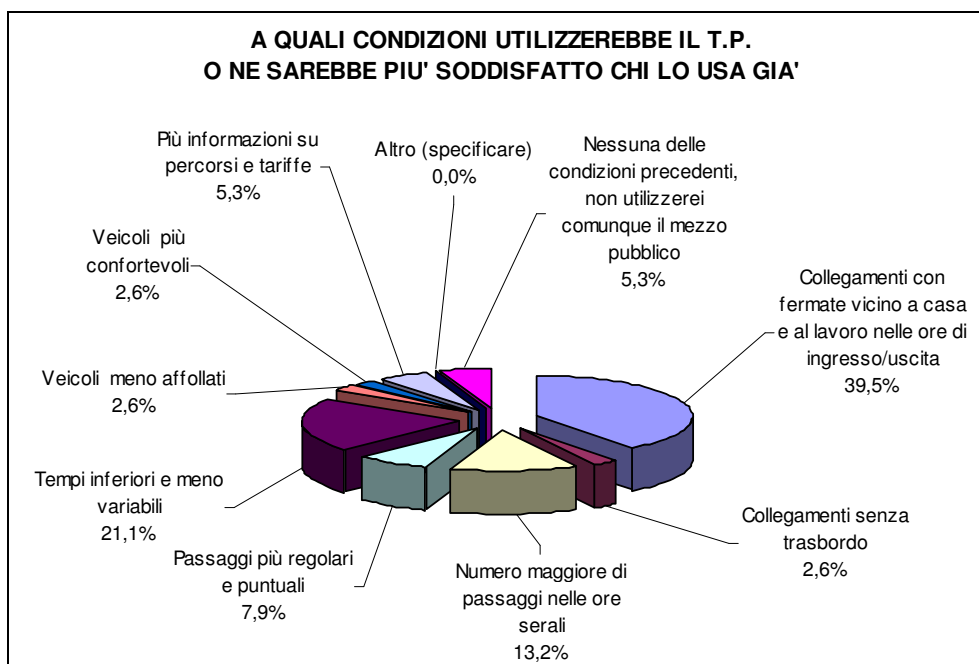


Figura 37 – Sede C.O.118: condizioni di utilizzo del trasporto pubblico (tutte le origini)

Coloro che si dichiarano in ogni caso non interessati all'utilizzo del trasporto pubblico sono due; l'opzione "collegamenti con fermate vicine negli orari di lavoro" risulta la più frequente (39,5% sul totale, 50% fra gli originati in Torino), merita pertanto attenzione l'analisi dell'offerta di trasporto pubblico a servizio della Sede.

Utilizzo del trasporto collettivo speciale per l'Azienda.

Il quadro ottiene risposta da parte di tutti gli intervistati. Si registrano percentuali di gradimento nettamente differenziate per i due tipi di servizio proposti: la navetta vicino casa (Tavola 5) ottiene il 57,1% di "Sì" (60% fra gli originati in Torino, 44,4% fra gli originati in Area Metropolitana); sono i "No", con il 90,5%, a prevalere per quanto attiene la navetta per parcheggio d'interscambio (Tavola 6 degli elaborati grafici allegati).

Il dettaglio delle risposte è riassunto nella Tabella 53 alla pagina seguente.

Navetta vicino casa	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	9	42,9%	4	40,0%	5	55,6%
Si	12	57,1%	6	60,0%	4	44,4%
TOTALE RISPOSTE	21		10		9	

Navetta per parcheggio d'interscambio	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	19	90,5%	9	90,0%	8	88,9%
Si	2	9,5%	1	10,0%	1	11,1%
TOTALE RISPOSTE	21		10		9	

Tabella 53 – Sede C.O.118: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, interesse a servizi navetta

Per quanto attiene il prezzo ritenuto più congruo per i due servizi, si registra un esiguo numero di risposte (solo 5), tale da rendere irrilevante il dato.

Utilizzo condiviso di una stessa auto.

Il quadro ottiene risposta da parte di tutti gli intervistati; il dettaglio è riportato di seguito:

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
No	9	42,9%	3	30,0%	6	66,7%
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	1	4,8%	0	0,0%	1	11,1%
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	11	52,4%	7	70,0%	2	22,2%
Si, Altro (specificare)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	21		10		9	

Tabella 54 – Sede C.O.118: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, interesse al car-pooling

In generale l'interesse è manifestato dalla maggioranza degli intervistati, particolarmente soddisfacente risulta il dato relativo agli originati in Torino. Le origini dei dipendenti interessati sono rappresentate nella Tavola 7 degli elaborati grafici allegati.

Date le ridotte dimensioni della Sede, l'ubicazione e gli orari di partenza e arrivo, incentivi al car-pooling potrebbero essere una delle misure più idonee da adottare.

Utilizzo della bicicletta

Il quadro risulta compilato nel 100% delle schede. Gli intervistati che non utilizzerebbero mai la bicicletta sono 8 (pari al 38,1%), fra gli originati in Torino la percentuale scende al 20% mentre per gli originati in Area Metropolitana prevalgono con il 55,6%. L'opzione "presenza di piste ciclabili" risulta la più frequente fra gli utenti che si dichiarano interessati all'uso della bicicletta.

Le condizioni di utilizzo della bici sono riportate nella Tavola 8 degli elaborati grafici allegati.

Di seguito si riporta il dettaglio delle risposte:

Opzioni	Origine: TUTTE		Origine: TORINO		Origine: AREA METR.	
	N.	%	N.	%	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	12	57,1%	7	70,0%	4	44,4%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Altro (specificare)	1	4,8%	1	10,0%	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	8	38,1%	2	20,0%	5	55,6%
TOTALE RISPOSTE	21		10		9	

Tabella 55 – Sede C.O.118: condizioni di utilizzo dei modi di trasporto, bicicletta

5.5.5. Interesse degli utilizzatori del mezzo privato verso modi alternativi.

L'interesse "condizionato" da parte degli utenti del mezzo privato si attesta su buoni livelli nei confronti del Trasporto Pubblico, la navetta vicino casa ottiene un riscontro inferiore che nelle altre Sedi; il riscontro è certamente soddisfacente per car-pooling e bicicletta, mentre scarsissimo gradimento ottiene il servizio Navetta per parcheggio d'interscambio. I risultati dell'elaborazione sono riportati nella Figura 38 alla pagina seguente.

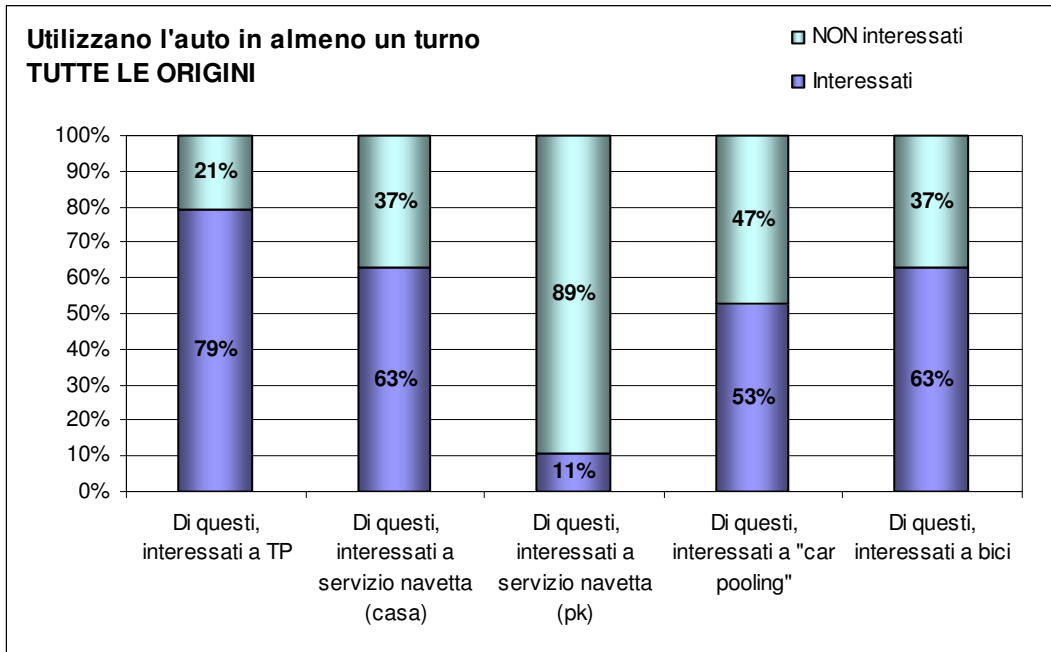


Figura 38 – Sede C.O.118: interesse verso modi alternativi all'auto privata

6. ANALISI DEI DATI - COMMENTI.

L'esame delle distribuzioni territoriali delle residenze dell'intera popolazione dei dipendenti e dell'ubicazione delle origini nel campione consente di verificare la buona capacità rappresentativa del campione stesso, soprattutto per le due sedi principali, avvalorata anche dai modesti scostamenti riscontrati nella stratificazione per età, sesso e qualifica (paragrafi 5.3.2 a pag. 55 e 5.4.2 a pag. 68).

La Sede C.O. 118 risulta caratterizzata da personale poco numeroso (76 dipendenti) e alquanto disperso sul territorio; dispersione che si riflette, ovviamente, anche sulla distribuzione territoriale dei rispondenti al questionario.

Ripartizione modale degli spostamenti.

La ripartizione modale degli spostamenti casa-lavoro risulta alquanto diversificata fra le tre Sedi; il mezzo privato raccoglie la stragrande maggioranza degli utenti della Sede C.O.118, mentre nelle altre due sedi la percentuale di spostamenti effettuati con i mezzi pubblici si attesta su buoni livelli, soprattutto fra i dipendenti del Maria Adelaide. Nella Tavola 2 degli elaborati grafici allegati si sono rappresentate le origini degli spostamenti (in andata, primo turno, dipendenti che rispondono al questionario) differenziate per tipologia di mezzo: piedi/bici, privato (auto come conducente, auto come passeggero, moto) e pubblico; in tale rappresentazione, la ripartizione risulta:

MEZZO	C.T.O. / U.S.U.		MARIA ADELAIDE		C.O.118	
	Viaggi (*)	%	Viaggi (*)	%	Viaggi (*)	%
Pubblico	137	31,0%	32	34,8%	1	4,8%
Privato	256	57,9%	48	52,2%	19	90,5%
Piedi/Bici	38	8,6%	11	12,0%	1	4,8%
Non indicato	9	2,0%	1	1,1%	0	0,0%

(*): in andata, primo turno.

Tabella 56 – Ripartizione modale degli spostamenti (andata, primo turno)

Operando un'aggregazione analoga su tutti i turni, la ripartizione modale risulta più spostata verso il mezzo privato, anche se in maniera modesta, per la Sede di via Zuretti; per il Maria Adelaide si registra addirittura l'aumento dell'incidenza degli spostamenti su mezzo pubblico (34,8% sul primo turno, 36,1% su tutti i turni); per entrambe le sedi la quota di utenti che cambia mezzo a seconda del turno è ridotta (4,4% per il C.T.O./U.S.U. e 1,1% per il Maria Adelaide).

Sede C.T.O./U.S.U.: condizioni di utilizzo del trasporto pubblico tradizionale e del mezzo privato.

Per quanto attiene i rispondenti del C.T.O. / U.S.U., la Tavola 2 mostra come gli utenti del trasporto pubblico si concentrino soprattutto nelle aree limitrofe alla Sede; una buona presenza, tenendo

conto che i residenti devono coprire il tragitto da casa al lavoro con almeno un trasbordo, si riscontra inoltre nell'area a nord dell'asse di C.so Regina Margherita. Per contro, la presenza di utenti del mezzo privato si riscontra in tutta l'area ad ovest della linea ferroviaria; tali utenti, quale motivazione di utilizzo del mezzo privato, adducono soprattutto "spostamenti intermedi", anche se notevole è la numerosità di risposte "TP inadeguato o inesistente" e "comodità del viaggio" (Tavole 4a e 4b degli elaborati grafici allegati).

Riguardo alle condizioni di utilizzo del mezzo pubblico (Tavole 3a e 3b) espresse dai rispondenti della Sede C.T.O. / U.S.U., molto ricorrenti risultano "maggiore regolarità e tempi inferiori" e "più confort e meno affollamento", in modo particolare nella zona Santa Rita e nell'area sud di Torino; in quest'ultima zona è molto frequente anche l'opzione "maggiori passaggi nelle ore serali", mentre su nessuna zona si registrano consistenti concentrazioni dell'opzione "più collegamenti nelle ore di ingresso/uscita".

Sede C.T.O./U.S.U.: interesse verso servizi di navetta.

I molti utenti interessati ai servizi navetta casa-lavoro (72,3% dei rispondenti al quadro e 64,5% del campione), come riportato nella Tavola 5 degli elaborati grafici allegati, risultano distribuiti in modo analogo alle residenze in tutta l'area urbana, eccetto nelle zone di Santa Rita e Torino sud, dove la concentrazione di interessati è superiore.

Per quanto attiene la navetta per parcheggio d'interscambio (Tavola 6), si riscontra un buon numero di interessati nell'area di Torino sud e in Nichelino e Moncalieri; non esistono tuttavia impianti con caratteristiche tali da candidarli a nodo d'interscambio auto – mezzi pubblici per quest'utenza.

Sede C.T.O./U.S.U.: interesse verso car-pooling e bicicletta.

Gli interessati al car-pooling risultano alquanto dispersi sul territorio; si registrano tuttavia (Tavola 7) discrete concentrazioni nelle aree di Torino sud – Nichelino, Torino nord e Santa Rita, tali da far ritenere utile lo studio di iniziative volte ad incentivare ed agevolare il car-pooling.

Per quanto attiene, infine, gli interessati all'uso della bicicletta, la maggioranza pone come condizione la presenza di piste ciclabili; rilevante è tuttavia la parte di utenza che si dichiara disponibile all'uso della bicicletta se fossero presenti in azienda posti coperti e custoditi.

Sede Maria Adelaide: condizioni di utilizzo del trasporto pubblico tradizionale e del mezzo privato.

Per quanto attiene i rispondenti della Sede Maria Adelaide, la Tavola 2 mostra come gli utenti del trasporto pubblico si concentrino soprattutto nelle aree limitrofe alla sede, fra C.so Regina Margherita e C.so Giulio Cesare, dove, peraltro, si registra la maggiore concentrazione di

residenze di dipendenti. In quest'area fra le condizioni di utilizzo del mezzo pubblico (Tavole 3a e 3b) espresse dai rispondenti della Sede, molto ricorrenti risultano “maggiore regolarità e tempi inferiori” e “più confort e meno affollamento”; discreta anche la frequenza dell'opzione “maggiori passaggi nelle ore serali”, mentre poco rilevante, data l'ubicazione dei rispondenti e la scarsa frequenza, risulta “più collegamenti nelle ore di ingresso/uscita”.

In merito alle motivazioni di utilizzo del mezzo privato, l'opzione “TP inadeguato o inesistente” risulta frequente soprattutto fuori Torino; quelle maggiormente adottate dai rispondenti originati nell'area urbana risultano “spostamenti intermedi” e “comodità del viaggio” (Tavole 4a e 4b).

Sede Maria Adelaide: interesse verso servizi di navetta.

La distribuzione di interessati alla navetta Casa-Lavoro presenta concentrazioni notevoli nell'area a nord dell'asse di C.so Francia, anche se la limitata consistenza numerica degli interessati potrebbe costituire un limite ad un servizio di questo tipo. Una possibile soluzione potrebbe essere quella di allargare il bacino d'utenza della navetta ai dipendenti interessati dell'ospedale Giovanni Bosco.

Per quanto attiene la navetta per parcheggio d'interscambio (Tavola 6), non si riscontrano particolari concentrazioni di interessati e non esistono impianti con caratteristiche tali da candidarli a nodo d'interscambio auto – mezzi pubblici per i dipendenti dell'ospedale Maria Adelaide.

Sede Maria Adelaide: interesse verso car-pooling e bicicletta.

La maggioranza degli intervistati interessati al car-pooling, di numerosità in ogni caso ridotta, risulta ubicata in Torino città; si ritiene tuttavia auspicabile l'introduzione di misure di promozione.

Indicazioni del Mobility Manager aziendale.

Nel corso degli incontri con il Mobility Manager aziendale sono emerse delle indicazioni in merito alle possibili azioni di intervento, che riguardano:

- 1) Campagna di comunicazione, articolata in modo da fornire:
 - informazioni individuali sul tragitto da casa a lavoro con i mezzi pubblici e relativi tempi di percorrenza;
 - informazioni generali e promozione del trasporto pubblico;
- 2) Potenziamento delle linee di trasporto pubblico in orario diurno e notturno in corrispondenza degli orari di ingresso e uscita dal lavoro o istituzione, in alternativa, di una linea speciale utilizzabile con il normale biglietto/abbonamento GTT;
- 3) Miglioramento della sicurezza percepita dagli utenti del trasporto pubblico;

- 4) Istituzione di servizi collettivi aziendali;
- 5) Agevolazioni al car-pooling;
- 6) Agevolazioni all'utilizzo della bicicletta.

7. IL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO.

La fase informativa e di analisi ha condotto ad individuare le proposte progettuali e le misure attuabili per il mobility management.

Per tutte le misure che saranno poste in essere occorrerà avviare una prima fase di sperimentazione, di durata variabile in relazione alla natura ed alla complessità delle misure stesse. Tale fase consentirà la corretta valutazione del loro impatto sull'utenza, suggerendo nel contempo eventuali modifiche o estensioni da apportare alle iniziative nella loro configurazione definitiva.

Di seguito si riportano le indicazioni, le richieste e le proposte emerse nel corso delle attività preparatorie alla definizione del Piano e consolidate a seguito di frequenti confronti con la Provincia di Torino, il Comune di Torino e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Nello specifico, le misure d'intervento proposte riguardano i seguenti ambiti:

- Servizio di trasporto pubblico, in particolare:
 - ✓ Miglioramento dell'offerta di trasporto collettivo;
 - ✓ Contributi aziendali al costo del trasporto;
 - ✓ Miglioramento della sicurezza del TP;
 - ✓ Campagna di promozione del trasporto pubblico;
- Servizi di navetta su parcheggi di interscambio;
- Servizio di navetta casa-lavoro per la zona di Santa Rita;
- Car-Pooling;
- Bicicletta;
- Car sharing;
- Piano di comunicazione;
- Interventi di carattere organizzativo.

Tali misure non sono, ovviamente, da intendersi come iniziative singole; costituiscono invece un insieme organico, funzionale al raggiungimento dei risultati attesi individuati nel successivo capitolo 8.

Le problematiche relative al sostegno economico delle iniziative descritte nel seguito verranno affrontate in sede di progettazione esecutiva delle misure; in questa fase sarà importante valutare, oltre all'impegno diretto dell'azienda, la possibilità di accedere ad eventuali fondi per progetti di mobilità sostenibile erogati da Enti (Provincia, Regione), dallo Stato o dall'U.E. e l'eventuale stipula di convenzioni con soggetti privati.

7.1. Servizio di trasporto pubblico.

7.1.1. Miglioramento dell'offerta di trasporto collettivo.

7.1.1.1 C.T.O. / U.S.U.

In generale, con riferimento alle linee a servizio della Sede C.T.O. / U.S.U., il servizio si attesta su buoni livelli, testimoniati dall'incidenza di viaggi effettuati con mezzo pubblico (28,5% su tutti i turni, 31% sul primo turno); tuttavia è emersa l'esigenza, da parte dei dipendenti, di armonizzare gli orari di passaggio con gli orari di ingresso/uscita del periodo notturno e delle prime ore del mattino.

orari di ingresso/uscita del periodo notturno e delle prime ore del mattino.

Per quanto attiene i collegamenti tra l'area ospedaliera e il quartiere Santa Rita (dove si riscontra un'alta incidenza di utilizzatori dell'auto e, fra le condizioni di utilizzo del trasporto pubblico, una maggiore frequenza delle opzioni "più confort e meno affollamento" e "maggiore regolarità e tempi inferiori"), il servizio appare migliorabile rispetto al contesto generale.

Si fa riferimento, in particolare, alla **linea 17** (tra le linee più importanti per il collegamento Santa Rita – Zona Ospedali) e alla **linea 74**.

Per la **linea 17** si propone in primo luogo la revisione degli orari di passaggio, soprattutto nelle ore serali, per allineare in modo adeguato il servizio agli orari di inizio e fine turno dei dipendenti (ad esempio, l'utilizzo della linea 17 per il terzo turno costringe ad arrivare sul luogo di lavoro 20 minuti prima dell'inizio del turno).

Per la **linea 74**, anch'essa a servizio del collegamento con Santa Rita e caratterizzata da un ottimo riscontro in termini di regolarità, l'obiettivo di velocizzare il collegamento con la Zona Ospedali potrebbe essere perseguito con una modifica dell'attuale percorso che connetta direttamente C.so Cosenza con via Ventimiglia attraverso il sottopasso del Lingotto. Tuttavia, tale modifica taglierebbe fuori le aree di parte di via Ventimiglia, via Passo Buole e C.so Traiano, anche se queste risultano già servite da altre linee (ad esempio, la linea 18),. La modifica necessita di opportune verifiche.

7.1.1.2 Maria Adelaide.

Nel complesso, dall'analisi del trasporto pubblico a servizio del Maria Adelaide è emerso come l'ospedale risulti ben collegato, con un servizio di buon livello caratterizzato da percentuali di corse con ritardo oltre i 5' particolarmente contenute. A conferma di ciò è l'alta percentuale di utilizzo del trasporto pubblico riscontrata tra i rispondenti al questionario sulla mobilità casa-lavoro (36,1% dei viaggi su tutti i turni).

Come per la Zona Ospedali è comunque emersa un'esigenza specifica legata al miglioramento generalizzato delle corse serali e mattutine in corrispondenza degli orari di ingresso/uscita dei dipendenti. Nello specifico si fa presente che ad oggi:

- la linea 19 dall'inizio del servizio alle 7.00 risulta gestita con una sola corsa/ora (in andata o ritorno);
- le linee 3, 19, 26, 68 dalle 20.00 alla fine del servizio presentano meno di 3 passaggio/ora (in andata o ritorno).

7.1.2. Contributi aziendali al costo del trasporto.

Per quanto attiene le azioni di promozione ed incentivazione all'uso del mezzo pubblico, è importante fare presente che sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n° 1 del 3 gennaio 2008 è stato pubblicato il Bando per il **cofinanziamento di titoli di viaggio per i lavoratori**.

Come previsto nella D.G.R. n.33-7403 del 12 novembre 2007, la Direzione Regionale Ambiente in collaborazione con la Direzione Regionale Trasporti, Logistica, Mobilità ed Infrastrutture, ha predisposto il «Bando per il cofinanziamento di titoli di viaggio per i lavoratori», accessibile ad imprese ed enti che assicureranno una partecipazione finanziaria all'iniziativa.

Questa iniziativa si inserisce all'interno di un elenco di azioni, individuate nello Stralcio di Piano per la Mobilità, aventi lo scopo di diminuire il contributo all'inquinamento atmosferico del traffico e nelle quali assume particolare rilevanza la riduzione delle percorrenze derivanti dallo spostamento di utenti dal mezzo individuale al trasporto collettivo.

Per tale motivo, la Regione ha deciso di incentivare, con proprie risorse, l'utilizzo del trasporto pubblico locale nei confronti del maggior numero di lavoratori possibile (e di studenti universitari).

Nello specifico, la Regione interverrà con un contributo del 33% del costo di acquisto dell'abbonamento annuale a favore dei dipendenti delle imprese e degli enti che sosterranno, a loro volta, una quota dell'importo di tale abbonamento pari ad almeno il 20%, per promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico locale da parte dei propri dipendenti.

Con la prima apertura del bando il budget a disposizione dell'iniziativa (2.700.000 Euro) non è stato coperto completamente, pertanto la Regione ne ha previsto una prossima riapertura.

L'adesione al bando da parte dell'Azienda Ospedaliera permetterebbe di acquistare **abbonamenti annuali nominativi** a un prezzo particolarmente vantaggioso e, verosimilmente, di incrementare il numero di utilizzatori del mezzo pubblico per gli spostamenti casa-lavoro.

7.1.3. Miglioramento della sicurezza del TP.

Una delle ragioni che conducono i dipendenti all'utilizzo del mezzo privato in luogo di quello pubblico è lo scarso livello di sicurezza percepito a bordo del mezzo pubblico, così come alle fermate.

Nell'ottica di elevare gli standard di sicurezza del trasporto pubblico si propone:

- l'eventuale installazione di **telecamere e colonnine SOS** per chiamate di emergenza presso le fermate a servizio delle Sedi percepite come poco sicure;
- ove possibile, un maggiore utilizzo di **mezzi dotati di telecamere**, soprattutto negli orari notturni.

7.1.4. Campagna di promozione del trasporto pubblico.

Una **politica di marketing**, convincente ed adeguata, che coinvolga eventualmente anche i dipendenti che già attualmente utilizzano il trasporto pubblico, mettendo a disposizione le esperienze personali, potrebbe risultare uno strumento di successo per la promozione del trasporto pubblico in generale.

Affiancata alla stessa, nell'ottica di portare alla consapevolezza delle problematiche legate all'uso indiscriminato dell'automobile e alle opportunità del servizio di trasporto pubblico quale valida alternativa, è necessario predisporre una **campagna informativa** capillare che "informi" i dipendenti:

- sulla tipologia dei dispositivi di sicurezza presenti a bordo dei mezzi pubblici e presso le fermate (videosorveglianza);
- sulla possibilità di conoscere, per Torino e provincia (www.5t.torino.it):
 - ✓ l'orario di passaggio dei mezzi di trasporto pubblico a una determinata fermata (per la rete urbana, il sistema 5T calcola gli arrivi in tempo reale);
 - ✓ il calcolo del percorso con trasporto pubblico tra O/D interne a Torino e alla sua provincia, in funzione dell'ora di partenza e di arrivo;
- sulla possibilità di confrontare i costi di viaggio mediante trasporto pubblico e auto privata (www.risparmiogtt.it);
- sulle iniziative previste a livello regionale per destinare contributi aziendali al costo del trasporto pubblico (bando regionale per il cofinanziamento di titoli di viaggio).

7.2. Valutazioni dell’Agenzia per la Mobilità Metropolitana in merito ai possibili interventi sul Trasporto Pubblico.

Per quanto riguarda l’esigenza di aumento dell’offerta (maggiore frequenza delle linee, ovvero istituzione di nuove linee ad hoc) in corrispondenza degli orari di ingresso e uscita in particolare serali, assodato che nelle fasce orarie serali lo standard è un intervallo di passaggio attorno ai venti minuti, un diffuso aumento della frequenza non è perseguibile (per la nota carenza di fonti di finanziamento).

Il tema della revisione del servizio serale e notturno nella sua globalità è comunque allo studio dell’Agenzia e di GTT. Il principio ispiratore della revisione è quello di mantenere nel servizio serale una rete con meno linee ma più frequenti (intervalli dell’ordine del quarto d’ora) con sostituzione del servizio di linea con servizi a chiamata, o convenzioni con i taxi, per le zone a bassa densità di domanda.

Sempre nel quadro della revisione del servizio serale, l’Agenzia ha indicato l’opportunità di intervenire in un certo numero di fermate per ogni linea attrezzandole con videosorveglianza, illuminazione potenziata ed allestimento studiato per rendere più “gradevole” l’attesa e suscitare una percezione di maggior sicurezza. Data la loro rilevanza, le linee transitanti nei pressi degli ospedali (anche se non tutte), come pure le fermate, dovrebbero essere comprese tra quelle oggetto di intervento nella revisione citata. Ciò va nella direzione del soddisfacimento dell’esigenza di miglioramento della sicurezza, emersa dall’indagine sui dipendenti ospedalieri.

Per quanto riguarda i collegamenti tra la zona S.Rita-Mirafiori Nord e gli Ospedali (realizzati dalle linee 17 e 74), sono allo studio o in via di realizzazione interventi volti al miglioramento del servizio. In particolare, per la linea 17, che soffre di irregolarità dovuta al percorso particolarmente lungo ed all’attraversamento della zona mercatale di C.so Sebastopoli, l’ipotesi avanzata da GTT ed Agenzia di un suo sdoppiamento in una linea suburbana (da Rivoli al Barocchio) ed una urbana (dal Barocchio a Via Biglieri) non ha avuto il consenso dei Comuni di Rivoli, Collegno e Grugliasco, attraversati dalla linea. Sono invece state effettuate le verifiche per lo spostamento della giacitura della linea da corso Sebastopoli a via Filadelfia, tra corso Orbassano e corso Unione Sovietica, per evitare l’area mercatale. Gli interventi necessari per la realizzazione delle fermate e delle modifiche viabili sul nuovo percorso sono stati individuati e si è in attesa delle necessarie autorizzazioni per la realizzazione degli interventi.

Per la linea 17, può essere inoltre valutata la possibilità di “affiancamento” di una linea di rinforzo (sul tipo delle linee X introdotte durante le Olimpiadi) nella tratta urbana, intervento allo studio anche per altre linee in situazione analoga.

Per la linea 74 non sembrano invece esserci, nell'immediato, variazioni proponibili che non snaturino il servizio attualmente fornito. Una possibile velocizzazione del collegamento Est-Ovest attraverso il Sottopasso Lingotto abbandonerebbe una parte di Via Ventimiglia e riproporrebbe un percorso a suo tempo abbandonato per seguire l'attuale ritenuto più efficace.

7.3. Servizi di navetta su parcheggi di interscambio (C.T.O. / U.S.U.).

Per sopperire alle criticità emerse in relazione all'offerta di trasporto pubblico per i domiciliati nella zona di Torino Sud con sede di lavoro in Zona Ospedali (C.T.O. / U.S.U.), sono stati studiati due servizi di navetta speciale su parcheggi di interscambio.

La realizzazione dei servizi dedicati trova giustificazione in un contesto di più ampio raggio rispetto all'analisi dei soli interessati dei poli (C.T.O. / U.S.U.), contesto che comprende anche tutti i dipendenti degli ospedali O.I.R.M. / S. Anna e Molinette che hanno mostrato interesse a un servizio di navetta su parcheggio di interscambio (park&ride interaziendale).

Quali parcheggi sono stati individuati l'area del centro commerciale "45° Nord" nel Comune di Moncalieri e l'area di P.za Bengasi a Torino.

7.3.1. Navetta 45° Nord-Ospedali.

La scelta di individuare nell'area del centro commerciale "45° Nord" di Moncalieri un parcheggio di interscambio per il servizio di navetta dedicata park&ride trova supporto nelle seguenti considerazioni:

- il parcheggio del centro commerciale offre buona disponibilità di posti anche negli orari di massimo afflusso dei clienti;
- il bacino di utenti potenzialmente interessati potrebbe assumere dimensioni considerevoli arrivando a 342 dipendenti (complessivamente sulla Zona Ospedali), di cui 163 hanno già mostrato interesse effettivo al servizio nella compilazione dei questionari (Tavole 9 e 10 degli elaborati grafici allegati);
- il centro commerciale acquisirebbe verosimilmente nuova clientela,
- la presenza di un centro commerciale potrebbe favorire la sponsorizzazione del servizio di navetta.

Il servizio individuato comprende (percorso azzurro in Figura 39 e Tavola 11 degli elaborati grafici):

- un capolinea presso il parcheggio di interscambio (fermata n. 1);
- tre sole fermate in zona ospedali, a servizio del C.T.O. / U.S.U. (fermata n. 2), del polo O.I.R.M. / S. Anna (fermata n. 3) e delle Molinette (fermata n. 4);
- due alternative di percorso in andata;
- un percorso in ritorno, senza fermate, lungo Via Nizza.

Il primo percorso in andata (linea continua azzurra in Figura 39 e Tavola 11) si snoda lungo Via Postiglione (Moncalieri), C.so Savona (Moncalieri), C.so Trieste (Moncalieri), Via Villafranca (Moncalieri), Via Pastrengo (Moncalieri), Via Cuneo (Nichelino), Via Sestriere (Nichelino), P.za Bengasi, C.so Maroncelli, C.so Unità d'Italia, Via Richelmy, Via Ventimiglia, C.so Spezia, Via Genova, C.so Bramante.

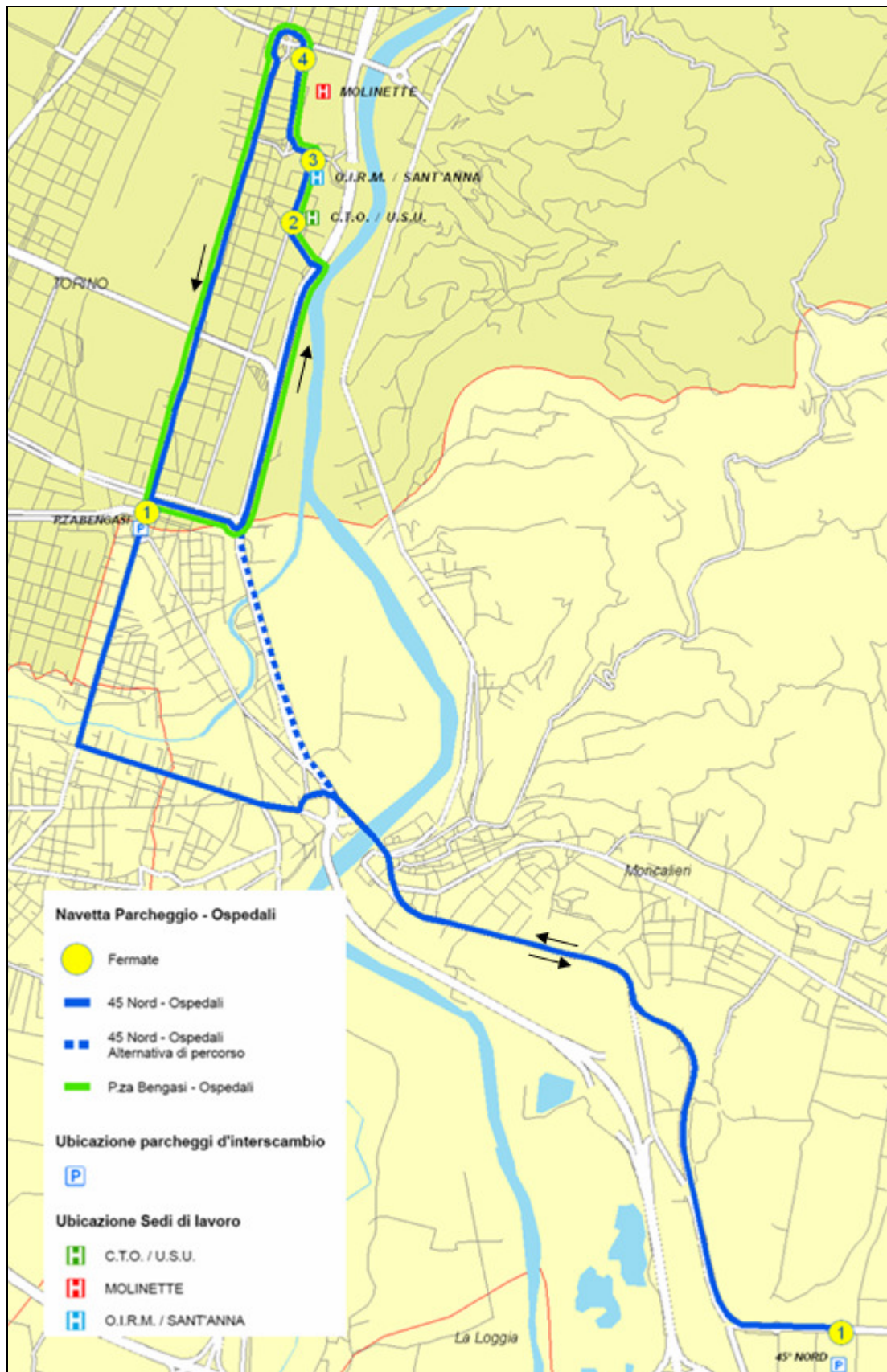


Figura 39 – Sede C.T.O./U.S.U.: le navette park&ride

L'itinerario in oggetto dovrà essere utilizzato nelle ore di punta del traffico cittadino, così da evitare l'ingresso in città lungo l'asse di C.so Trieste che sulla rotatoria di C.so Maroncelli presenta spesso situazioni caratterizzate da traffico fortemente rallentato.

Il secondo percorso, da utilizzare nelle ore di morbida, prevede un ingresso diretto alla città lungo l'asse C.so Savona-C.so Trieste (alternativa tratteggiata in Figura 39 e Tavola 11 degli elaborati grafici).

Le fermate in Zona Ospedali (fermate 2, 3 e 4) sono state previste in corrispondenza delle seguenti tre fermate del trasporto pubblico:

Codice fermata navetta	Codice fermata GTT corrispondente	Linee GTT in fermata
2 Ventimiglia-Pettinati	2259 – CTO	74 (Ventimiglia CAP) 34 (Porta Nuova FS CAP)
3 Ventimiglia-Spezia	887 – Sant'Anna	17 (Ospedale Rivoli CAP) 34 (Porta Nuova FS CAP)
4 Genova	68 – Molinette Ovest	1 (Porta Nuova FS CAP) 17 (Ospedale Rivoli CAP) 18 (Sofia CAP) 34 (Porta Nuova FS CAP) 35 (Porta Nuova FS CAP)

Tabella 57 – Navette per parcheggi d'interscambio: fermate in corrispondenza degli ospedali

Lungo la prima ipotesi di tracciato il parcheggio di interscambio dista dalle tre fermate previste, rispettivamente, 10,7 km, 11,1 km e 11,8 km. Considerando una velocità media di 30 km/h¹, la Zona Ospedali risulta raggiungibile in poco più di 20 minuti.

Utilizzando l'ingresso diretto lungo C.so Trieste il percorso in andata si riduce di circa 1,7 km, guadagnando quasi 3,5 minuti (sempre a una velocità media di 30 km/h).

In base alle esigenze di orario di ingresso/uscita degli interessati al servizio in esame, così come emerso dall'indagine sugli spostamenti casa lavoro dei dipendenti della Zona Ospedali, una possibile ipotesi di copertura del servizio (da valutare con eventuali approfondimenti *ad hoc* presso i dipendenti in sede di definizione dello stesso), nell'ottica di garantire anche i rientri sul parcheggio a fine turno, potrebbe comprendere corse in partenza dal parcheggio nei seguenti intervalli: 6.00-9.00, 14.00-16.00, 17.00-19.00, 21.00-23.00.

In sede di sperimentazione il servizio potrebbe coprire il turno numericamente più frequentato, per poi essere esteso a tutti i turni, in base al successo dell'iniziativa.

Nella prima ipotesi di tracciato (ciclo di circa 23 km percorsi in 46 minuti), una frequenza minima di 10 minuti sarà garantita da 5 navette, una frequenza di 20 minuti da 3 navette.

¹ Velocità ritenuta congrua con la tipologia degli assi stradali compresi nell'itinerario individuato.

Un esempio di esercizio per le fasce orarie numericamente più interessanti è riportato nella seguente Tabella 58.

Nell'ipotesi di servizio gestito 5 giorni/settimana per 52 settimane/anno e di un costo di esercizio unitario pari a 3,00 €/km (valore cautelativo), un servizio navetta con intertempo di 10 minuti richiede un costo di esercizio annuo pari a € 542.100,00², che si riduce a € 325.260,00 abbassando la frequenza a 1 mezzo/20 minuti³. Su base mensile i medesimi costi di gestione complessiva risultano pari a, rispettivamente, € 45.175,00 e € 27.105,00, ovvero 284,12 €/mese e 170,47 €/mese, se rapportati al potenziale bacino di utenza coperto da un simile servizio (159 dipendenti).

Il contributo mensile richiesto ai dipendenti per un tale servizio potrebbe raggiungere i 35-40 €/mese⁴ (circa la metà per i dipendenti già possessori di un abbonamento FORMULA). Per la restante parte sarà importante valutare l'impegno diretto delle aziende ospedaliere, unitamente alla possibilità di utilizzare eventuali fondi, destinati ad esempio dalla Regione, per progetti di mobilità sostenibile.

Navetta 1	Navetta 2	Navetta 3	Navetta 4	Navetta 5
6.00	6.10	6.20	6.30	6.40
6.50	7.00	7.10	7.20	7.30
7.40	7.50	8.00	8.10	8.20
14.40	14.50	15.00	15.10	15.20
15.30	15.40	15.50	16.00	16.10
16.20	16.30	16.40	16.50	17.00
Tempo di ciclo 46' Sosta al capolinea 4' Intertempo 10'				

Navetta 1	Navetta 2	Navetta 3
6.00	6.20	6.40
6.50	7.10	7.30
7.40	8.00	8.20
14.40	15.00	15.20
15.30	15.50	16.10
16.20	16.40	17.00
Tempo di ciclo 46' Sosta al capolinea 4' Intertempo 20'		

Tabella 58 – Ipotesi di esercizio del servizio navetta 45° Nord - Ospedali

² [(Km ciclo * numero corse per navetta)+(km andata + ritorno su deposito)] * (n. navette * costo unitario * giorni/anno).

³ Avendo preso a riferimento il deposito GTT di P.za Carducci, per il tragitto della navetta sul deposito è stata ipotizzata una distanza media di 500 m in andata e 500 in ritorno.

⁴ Il questionario relativo alla mobilità casa-lavoro ha messo in luce come, in ambito extraurbano, molti degli interessati al servizio di navetta park&ride sarebbero disposti a pagare anche 26-30 €/mese, ma è presumibile ipotizzare che di fronte all'effettiva disponibilità di un simile servizio la disponibilità a pagare possa crescere..

Il servizio ora esaminato è stato studiato isolando un possibile intervallo di servizio, ovvero, senza considerare l'elemento "cambio turno" che, in corrispondenza della Zona Ospedali e del parcheggio di interscambio, comporta la compresenza di dipendenti diretti sul luogo di lavoro e di dipendenti in uscita. Qualora il servizio navetta venisse esteso a copertura di tutti gli orari di lavoro, l'esercizio ora descritto attrarrebbe un numero maggiore di utenti poiché le corse del mattino potrebbero essere utilizzate anche dai dipendenti in uscita, diretti al parcheggio di interscambio (che hanno quindi già usufruito della navetta per effettuare l'interscambio sull'auto in andata) e, in modo analogo, le corse pomeridiane dai dipendenti in ingresso, che disporranno di un analogo servizio per raggiungere il parcheggio di interscambio a fine lavoro.

7.3.2. Navetta P.za Bengasi-Ospedali.

In alternativa al collegamento ora descritto è stato studiato un ulteriore servizio dedicato di navetta che farà capo principalmente al parcheggio di P.za Bengasi (fronte mercato, 150 posti auto circa). A sostegno dell'interscambio, in attesa della realizzazione del parcheggio multipiano previsto con il completamento della linea 1 di metropolitana, potranno essere considerati anche (Figura 40):

- il parcheggio di Via Onorato Vigliani collocato ad ovest della ferrovia, a centro strada, con un'offerta complessiva di 90 posti auto. Il parcheggio dista mediamente 600 m da P.za Bengasi;
- i posti auto su strada lungo Via Corradino;
- l'area di sosta all'angolo tra Via Corradino e Via Ventimiglia (pressi capolinea linea 2) con 65 posti auto. Il parcheggio dista 400 m da P.za Bengasi.



Figura 40 – Sede C.T.O./U.S.U.: le aree di sosta a servizio della navetta su P.za Bengasi

A partire da P.za Bengasi alla Zona Ospedali e viceversa, il percorso del servizio riprende quello individuato per la navetta sul parcheggio del “45° Nord” (itinerario verde in Figura 39 e Tavola 11), nella prima ipotesi di tracciato, con un’andata lungo C.so Unità d’Italia, tre fermate a servizio dei poli ospedalieri (le medesime individuate per la navetta 45° Nord) e ritorno lungo Via Nizza.

Il parcheggio di interscambio dista dalle tre fermate previste in Zona Ospedali, rispettivamente, 2,7 km, 3,0 km e 3,8 km.

A una velocità media di 25 km/h⁵, la Zona Ospedali risulta raggiungibile in poco più di 7 minuti.

Poiché il percorso completo si snoda lungo 7 km, percorsi in circa 17 minuti, un servizio con intertempo pari a 10 minuti sarà garantito da 2 navette.

In prima ipotesi il servizio potrebbe essere organizzato con 18 corse giornaliere (9 mattutine e 9 pomeridiane), così come riportato di seguito:

Navetta 1	Navetta 2
6.00	6.20
6.50	7.10
7.40	8.00
14.40	15.00
15.30	15.50
16.20	16.40
Tempo di ciclo 17' Sosta al capolinea 3' Intertempo 10'	

Tabella 59 – Ipotesi di esercizio del servizio navetta P.za Bengasi - Ospedali

Nell’ipotesi di servizio gestito 5 giorni/settimana per 52 settimane/anno e di un costo di esercizio unitario pari a 3,00 €/km (valore cautelativo), un tale servizio navetta richiede un costo di esercizio annuo pari a € 198,120,00. Su base mensile il costo di gestione complessiva risulta pari a € 16.510,00 che rapportati al potenziale bacino di utenza coperto da un simile servizio (159 dipendenti) diventano 103,84 €/mese.

Anche in questo caso il contributo mensile richiesto ai dipendenti per un tale servizio potrebbe raggiungere i 35-40 €/mese (circa la metà per i dipendenti già possessori di un abbonamento FORMULA). Per la restante parte sarà importante valutare l’impegno diretto delle aziende ospedaliere, unitamente alla possibilità di utilizzare eventuali fondi, destinati ad esempio dalla Regione, per progetti di mobilità sostenibile.

⁵ Velocità ritenuta congrua con la tipologia degli assi stradali compresi nell’itinerario individuato.

7.4. Servizio di navetta casa-lavoro per la zona di Santa Rita (C.T.O. / U.S.U.).

L'ipotesi di un servizio navetta collegante il quartiere Santa Rita con la Zona Ospedali nasce in considerazione di due aspetti emersi in fase di analisi preliminare e, in particolare, dal notevole numero di interessati fra i rispondenti al questionario domiciliati in Santa Rita (Figura 41 e Tavole 12 e 13 degli elaborati grafici allegati) e dalle criticità dei servizi di trasporto pubblico della zona emerse sia in termini di qualità sia di prestazioni.

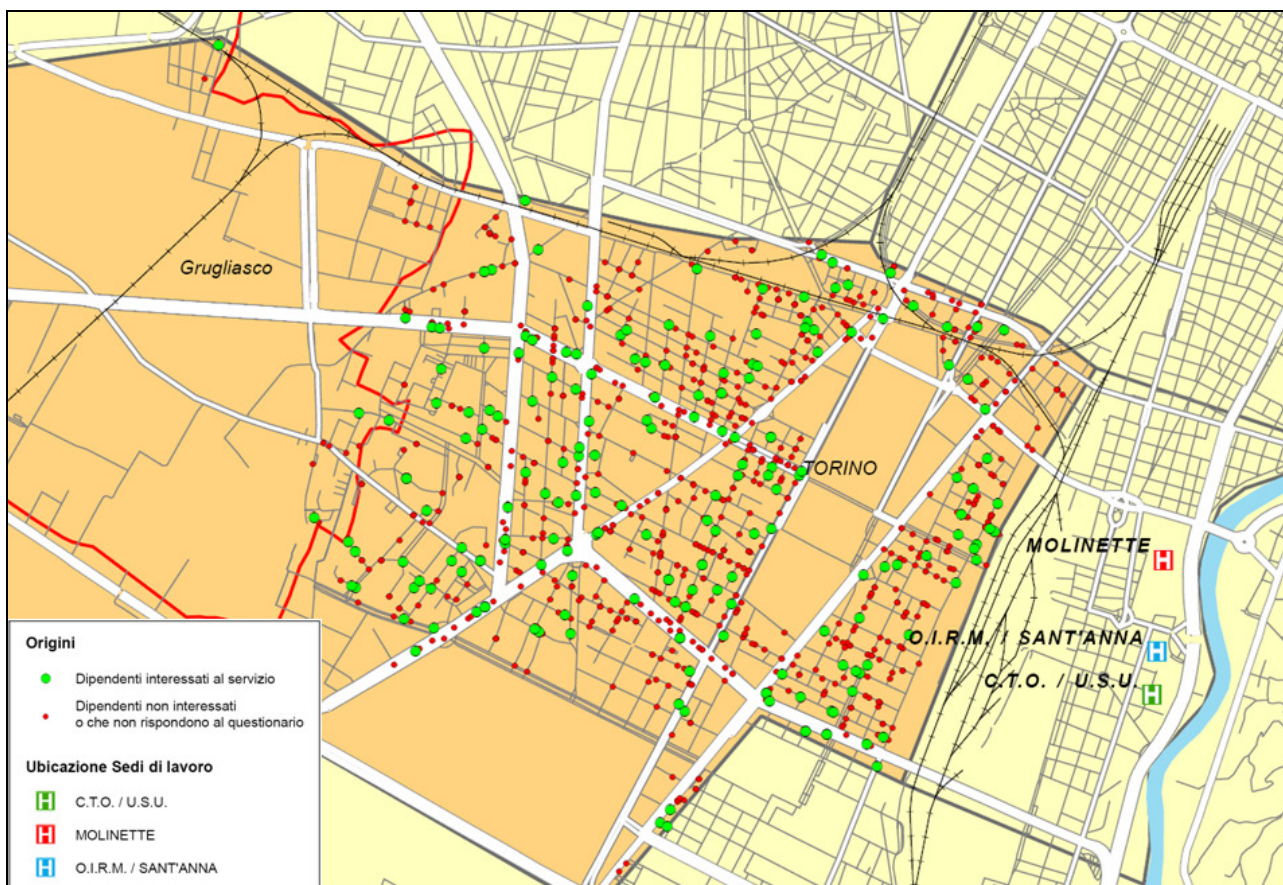


Figura 41 – Santa Rita, interessati a navetta casa-lavoro (dipendenti Zona Ospedali)

Anche in questo caso, la realizzazione del servizio dedicato trova giustificazione concreta in un contesto di più ampio raggio rispetto all'analisi dei soli interessati della Sede C.T.O. / U.S.U., contesto che comprende anche tutti i dipendenti degli ospedali O.I.R.M. / S. Anna e Molinette e che hanno mostrato interesse a un servizio di navetta casa-lavoro (servizio di navetta interaziendale).

A completamento delle attività di potenziamento degli attuali collegamenti di trasporto tra la zona di Santa Rita e la Zona Ospedali si è studiato un servizio di navetta speciale sulla base dei dati spazio-temporali relativi agli spostamenti di tutti i dipendenti della Zona Ospedali che hanno mostrato esplicito interesse.

Dai dati forniti dalle Aziende e relativi a tutto il personale e da quelli derivanti dall'indagine sui dipendenti, è possibile tracciare una valutazione quantitativa della domanda di mobilità nella zona e dell'interesse nei confronti del servizio in oggetto:

- i residenti in zona Santa Rita che lavorano nella Zona Ospedali sono complessivamente 1159 (Molinette + O.I.R.M. / S. Anna + C.T.O. / U.S.U.);
- di questi 301 hanno risposto al questionario;
- di questi 201 (67% del campione) hanno mostrato interessa a un servizio di navetta casa-lavoro.

L'individuazione del possibile percorso di raccolta degli utenti ha seguito criteri legati alla scelta di direttrici di traffico il più possibile scorrevoli, preferibilmente già dotate di fermate di trasporto pubblico, e alla possibilità di servire la maggior parte di utenti, nel minor tempo possibile.

L'analisi è stata riferita ai soli interessati al servizio. E' tuttavia importante rilevare che, di fronte alla concreta possibilità di vedere realizzato un simile servizio, il numero dei potenziali utenti possa crescere. Estendendo al totale dei residenti di Santa Rita quanto emerso dall'indagine, il bacino di utenti potenziali potrebbe cautelativamente raggiungere complessivamente 387 interessati.

Lo studio ha portato a definire un percorso circolare di circa 10 km, con complessivamente 10 fermate, di cui tre a servizio della Zona Ospedali (Figura 42 alla pagina seguente e Tavola 14 degli elaborati grafici).

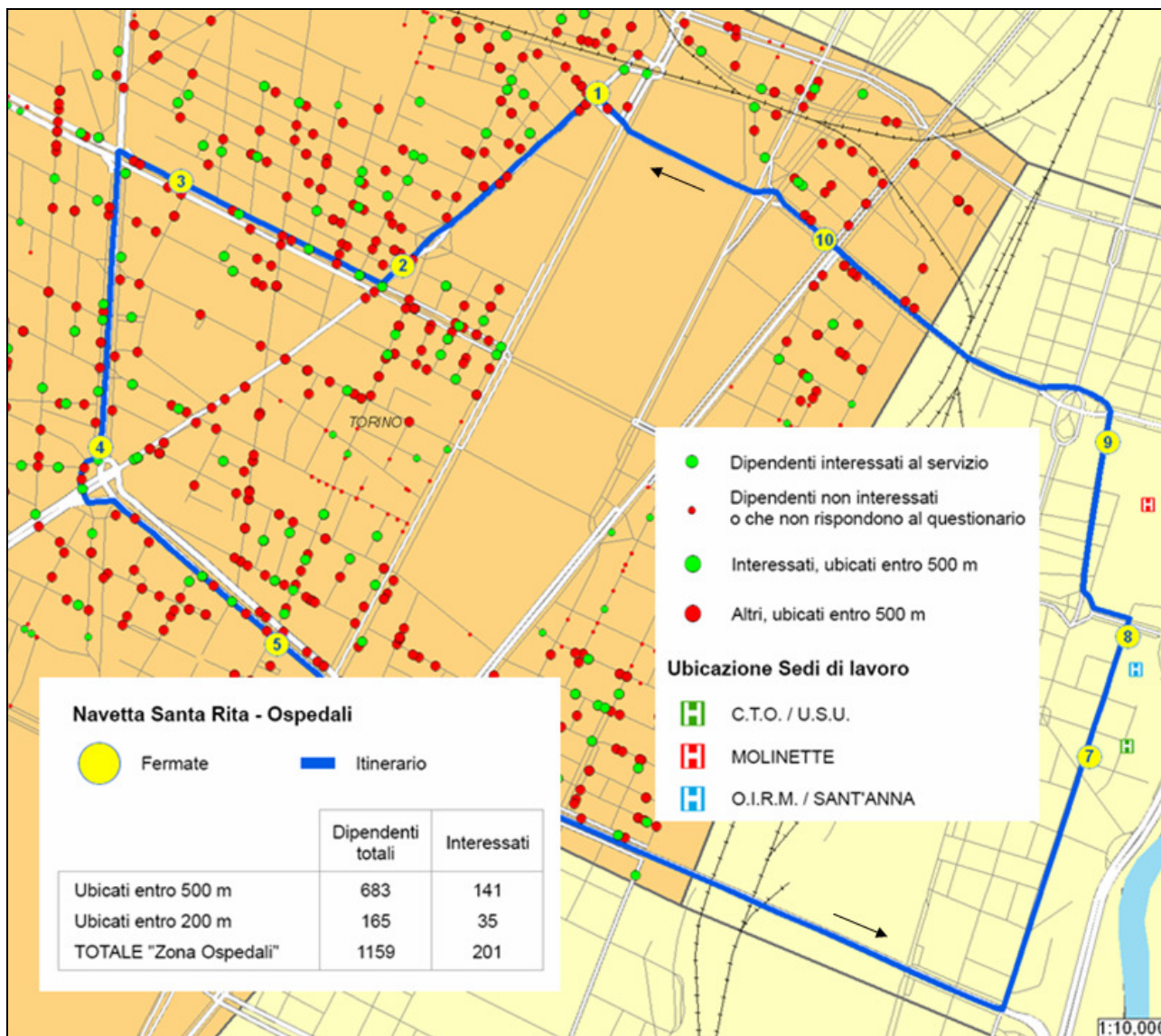


Figura 42 – Santa Rita, la navetta casa-lavoro

L'itinerario individuato si snoda lungo C.so Orbassano, C.so Sebastopoli, C.so Siracusa, C.so Cosenza, Sottopasso Lingotto, Via Ventimiglia, C.so Spezia, Via Genova, C.so bramante, C.so Lepanto, C.so Monte Lungo.

Le 10 fermate sono state individuate in corrispondenza delle fermate di trasporto pubblico e sono riportate nella Tabella 60 (in rosso le fermate a servizio della Zona Ospedali).

Codice fermata navetta	Codice fermata GTT corrispondente	Linee GTT in fermata
1	324	5 (Dalla Chiesa CAP) 12 (Poste e Tel. CAP)
2	318	5 (Dalla Chiesa CAP) 12 (Poste e Tel. CAP) 55 (Don Borio CAP)
3	722	17 (Ospedale Rivoli CAP) 55 (Don Borio CAP) 62 (Sofia CAP)
4	134	2 (Corradino CAP)
5	2239	74 (Ventimiglia CAP)
6	2245	74 (Ventimiglia CAP)
7 Ventimiglia-Pettinati	2259 – CTO	74 (Ventimiglia CAP) 34 (Porta Nuova FS CAP)
8 Ventimiglia-Spezia	887 – Sant'Anna	17 (Ospedale Rivoli CAP) 34 (Porta Nuova FS CAP)
9 Genova	68 – Molinette Ovest	1 (Porta Nuova FS CAP) 17 (Ospedale Rivoli CAP) 18 (Sofia CAP) 34 (Porta Nuova FS CAP) 35 (Porta Nuova FS CAP)
10	271	66 (Gorini CAP) 14 (Solforino CAP)

Tabella 60 – Navetta Santa Rita – Ospedali: fermate

I punti di raccolta individuati consentono di servire complessivamente (Figura 42):

- entro un raggio di 500 metri dalle fermate:
 - 141 dipendenti dei 201 residenti in zona Santa Rita che hanno mostrato interesse al servizio (ovvero il 70% circa degli interessati);
 - 683 dipendenti dei 1159 residenti in zona Santa Rita (dipendenti totali, interessati e non) (59%);
- entro un raggio di 200 metri dalle fermate:
 - 35 dipendenti dei 201 residenti in zona Santa Rita che hanno mostrato interesse al servizio (ovvero il 17% circa degli interessati);
 - 165 dipendenti dei 1159 residenti in zona Santa Rita (dipendenti totali, interessati e non) (14%).

Dal capolinea (fermata 1) alla prima fermata in Zona Ospedali (fermata 7) il percorso si estende per 7 km (25 minuti circa a una velocità media di 17 km/h). La fermata 7 e la fermata 9 distano 1,1 km (4 minuti, a una velocità media di 17 km/h).

Il successo dell'iniziativa sarà legato alla regolarità, all'affidabilità e, in primo luogo, alla frequenza del servizio offerto.

Ipotizzando una velocità media di 17 km/h, l'anello di circa 10 km verrà percorso in 35 minuti.

L'ipotesi iniziale è quella di navetta **unicircolare ad alta frequenza**. E' chiaro, tuttavia, che l'istituzione di un servizio circolare aggiuntivo in senso orario porterebbe un grosso valore aggiunto, garantendo collegamenti più brevi e diretti a tutti i dipendenti prossimi alla fermate 1, 2 e 10, altrimenti chiaramente penalizzati.

Su servizio unicircolare, un intertempo di 5 minuti sarebbe garantito da 8 navette. La riduzione della frequenza a 1 navetta ogni 10 minuti richiederebbe 4 navette.

In base alle esigenze di orario di ingresso/uscita degli interessati al servizio in esame, così come emerso dall'indagine sugli spostamenti casa lavoro dei dipendenti residenti in zona Santa Rita, in prima ipotesi un servizio per le fasce orarie numericamente più interessanti potrebbe essere strutturato come presentato di seguito.

Navetta 1	Navetta 2	Navetta 3	Navetta 4	Navetta 5	Navetta 6	Navetta 7	Navetta 8
6.00	6.05	6.10	6.15	6.20	6.25	6.30	6.35
6.40	6.45	6.50	6.55	7.00	7.05	7.10	7.15
7.20	7.25	7.30	7.35	7.40	7.45	7.50	7.55
8.00	8.05	8.10	8.15	8.20	8.25	8.30	8.35
14.40	14.45	14.50	14.55	15.00	15.05	15.10	15.15
15.20	15.25	15.30	15.35	15.40	15.45	15.50	15.55
16.00	16.05	15.10	15.15	16.20	16.25	16.30	16.35
16.40	16.45	16.50	16.55	17.00	17.05	17.10	17.15
Tempo di ciclo 35' Sosta al capolinea 5' Intertempo 5'							

Navetta 1	Navetta 2	Navetta 3	Navetta 4
6.00	6.10	6.20	6.30
6.40	6.50	7.00	7.10
7.20	7.30	7.40	7.50
8.00	8.10	8.20	8.30
14.40	14.50	15.00	15.10
15.20	15.30	15.40	15.50
16.00	15.10	16.20	16.30
16.40	16.50	17.00	17.10
Tempo di ciclo 35' Sosta al capolinea 5' Intertempo 10'			

Tabella 61 – Ipotesi di esercizio del servizio navetta Santa Rita - Ospedali

Nell'ipotesi di servizio gestito 5 giorni/settimana per 52 settimane/anno e di un costo di esercizio unitario pari a 3,00 €/km (valore cautelativo), un servizio navetta con intertempo di 5 minuti richiede un costo di esercizio annuo pari a € 505.440,00, che si riduce a € 252.720,00 abbassando la frequenza a 1 mezzo/10 minuti. Su base mensile i medesimi costi di gestione complessiva risultano pari a, rispettivamente, € 42.120,00 e € 21.060,00, ovvero 217,11 €/mese e 108,56 €/mese, se rapportati al potenziale bacino di utenza coperto da un simile servizio (194 dipendenti). Il contributo mensile richiesto ai dipendenti per un tale servizio potrebbe raggiungere i 40-45 €/mese⁶ (circa la metà per i dipendenti già possessori di un abbonamento FORMULA). Per la restante parte sarà importante valutare l'impegno diretto delle aziende ospedaliere, unitamente alla possibilità di utilizzare eventuali fondi, destinati ad esempio dalla Regione, per progetti di mobilità sostenibile.



Il successo di entrambe le tipologie di navetta descritte in precedenza (*casa - lavoro e parcheggio d'interscambio - lavoro*), sarà legato alla regolarità e all'affidabilità dei servizi offerti. Durante la prima fase, giocherà un ruolo importante anche l'"appeal" che tali servizi riusciranno ad avere nei confronti dell'utenza; in quest'ottica, si ritiene che un servizio fortemente personalizzato, facilmente distinguibile dal trasporto pubblico tradizionale, verrebbe percepito in maniera certamente positiva. La fattibilità di entrambi i servizi di navetta dipenderà in maniera decisiva all'entità del contributo economico richiesto ai dipendenti per il loro utilizzo. La progettazione definitiva dell'intervento richiederà pertanto una valutazione attenta dei costi e dei benefici del servizio.

Infine, occorre evidenziare che in un'ottica di medio-lungo periodo, con il completamento del nuovo tratto della linea 1 di Metropolitana (previsto per il 2010), si registrerà un decisivo passo in avanti sia in termini di capacità che di qualità del servizio di trasporto pubblico su tutta l'area metropolitana.

Il nuovo tratto, che prevede 6 stazioni (Marconi, Nizza, Dante, Carducci-Molinetto, Spezia e Lingotto), consentirà, al termine dei lavori, di raggiungere il Lingotto in 6' da Porta Nuova, 10' da Porta Susa e 20' da Collegno. Con il completamento della linea 1, inoltre, si libereranno risorse che verranno reimpiegate per il potenziamento del servizio di trasporto pubblico di superficie che, peraltro, sarà oggetto di una profonda revisione.

⁶ La maggior parte degli interessati al servizio di navetta casa-lavoro ha dichiarato di essere disposta a pagare 26-30 €/mese, ma gli stessi interessati, in numero non trascurabile, hanno giudicato congruo un contributo personale di oltre 30 €/mese.

In tale scenario, i servizi di navetta su parcheggi di interscambio descritti in precedenza, potrebbero assumere una certa rilevanza in quanto, nei pressi del futuro capolinea Sud della Metropolitana, non esistono aree destinate all'interscambio auto-metro; in prospettiva futura potrebbe pertanto risultare vantaggioso potenziare tali servizi ed eventualmente estenderli anche all'area di parcheggio situata in Strada del Portone.

7.5. Car-Pooling.

Per car-pooling si intende l'uso collettivo di un veicolo da parte di più utenti in un medesimo tratto di strada o nell'intero percorso.

L'uso collettivo dell'automobile è una realtà già praticata da molte aziende, ma in forma spontanea e disarticolata da parte dei dipendenti e quindi con risultati modesti ai fini della riduzione delle percorrenze complessive.

Anche se questo sistema può essere considerato appartenente alla gamma degli approcci "spontanei" tra coloro che lavorano in uno stesso luogo ed abitano in zone vicine o molto prossime, l'azienda può incentivare tale modalità inserendo all'interno della rete intranet uno **strumento software che permetta a tutti i dipendenti di cercare o offrire un passaggio nel tragitto casa-lavoro.**

In commercio esistono già numerose soluzioni software per l'organizzazione del car-pooling dei dipendenti aziendali.

I software in questione permettono di accedere al servizio da un qualsiasi computer, tramite internet o tramite la rete aziendale interna, sia da casa che dal lavoro, mediante un modulo di registrazione e un codice per l'accesso individuale.

Una volta inseriti i dati relativi alle proprie particolari esigenze di viaggio e individuata la soluzione di viaggio più adatta, il servizio consente agli utenti che si trovano a percorrere uno stesso tragitto di unirsi e condividere il mezzo di trasporto per raggiungere il luogo di lavoro. I sistemi, infatti, permettono di organizzare i viaggi considerando le richieste che provengono dagli utenti più vicini ad un determinato indirizzo (ricerca di prossimità), ma anche le richieste di utenti disposti nelle vicinanze o lungo il tragitto che viene percorso (ricerca di corridoio).

I sistemi di car-pooling attualmente in commercio garantiscono attività di matching e formazione di equipaggi anche tra dipendenti di aziende differenti.

Un sistema di **gestione interaziendale del car-pooling** potrebbe offrire potenzialmente più opportunità nella formazione degli equipaggi. Si suggerisce, pertanto, l'organizzazione di una bacheca virtuale attiva oltre che sui dipendenti della Sede C.T.O. / U.S.U., anche sui dipendenti

dell'Ospedale Molinette – San Giovanni Battista e dell'O.I.R.M. / Sant'Anna, che dal punto di vista spaziale appartengono al medesimo polo ospedaliero torinese.

Sarà cura del Mobility Manager garantire agli equipaggi di car-pooling un certo numero di **posti auto riservati** da identificare nelle aree di parcheggio interne alla sede ospedaliera e di individuare un sistema di verifica del corretto utilizzo dei medesimi, anche in funzione della localizzazione dei parcheggi (ad esempio, bollino identificativo di vettura che effettua car pooling e controllo a vista dell'effettiva presenza di almeno due o più dipendenti a bordo).

Sarà inoltre importante valutare concretamente la possibilità di dislocare **punti di accesso intranet** per permettere l'utilizzo del software dedicato anche ai dipendenti privi di accesso PC.

Infine, di particolare importanza per incentivare il car-pooling sarà la definizione di un **piano di rientro in caso di emergenza**. Infatti, tra le motivazioni che spingono spesso il dipendente a recarsi al lavoro con il mezzo individuale emerge spesso la garanzia di poter gestire i rientri in caso di emergenza. Un semplice programma di garanzia di rientro, offerto con veicoli aziendali o contributi aziendali all'utilizzo del taxi, può contribuire a convincere quella quota parte di dipendenti sensibili a tale necessità.

7.6. Bicicletta.

La bicicletta si propone quale mezzo di trasporto integrativo, non inquinante e particolarmente indicato nei brevi tragitti urbani, per il quale occorre creare maggiori garanzie in termini di sicurezza.

Uno dei più consistenti ostacoli alla diffusione dell'uso della bicicletta in città, infatti, è determinato dalla pericolosità del conflitto con il traffico veicolare. L'uso della bicicletta può svolgere un ruolo fondamentale nel miglioramento della mobilità: per percorsi urbani entro cinque chilometri la bicicletta rimane infatti il mezzo più rapido, ma anche il più flessibile poiché consente di variare a proprio piacimento il percorso e di fermarsi ovunque.

I problemi maggiori legati all'uso della bicicletta sono imputabili alla sicurezza stradale e alla mancanza di aree riservate allo spostamento ciclo-pedonale.

Il compito di creare le condizioni esterne tali da consentire al Mobility Manager aziendale di avanzare proposte per l'incentivazione dell'uso della bicicletta spetta al Mobility Manager di Area.

In quest'ambito, nel caso specifico dell'area Ospedali, emerge la necessità di un potenziamento generalizzato di tutta la rete ciclabile. In particolare, si evidenzia l'esigenza di realizzare uno o più **raccordi di collegamento est-ovest tra la pista ciclabile prevista lungo Via Nizza** con la riqualificazione dell'intero asse viario (tempi lunghi per poterne effettivamente tenerne conto del Piano) e la Zona Ospedali.

A livello aziendale, le misure volte all'incentivazione dell'utilizzo del mezzo riguarderanno:

- l'individuazione di aree facilmente sorvegliabili per la predisposizione di **posti bici** (o due ruote in generale) **coperti**. Le aree deputate dovranno essere individuate a cura del Mobility Manager in funzione dell'organizzazione aziendale delle aree interne, anche con riferimento alla differente pressione dei singoli accessi all'ospedale, in termini di numero dipendenti per porta;
- la possibilità di utilizzo di **spogliatoi e docce** per i dipendenti che fanno uso di bicicletta;
- l'avvio di una **campagna di promozione e informazione** su quanto già realizzato e in progetto, utilizzando, ad esempio, quanto presente sulla sezione "Ambiente" del sito web del Comune di Torino (<http://www.comune.torino.it/ambiente/bici/>) dal quale, peraltro, è possibile scaricare la mappa aggiornata di piste e percorsi ciclabili;
- la definizione di un **piano di rientro in caso di emergenza**.

Infine, per incentivare il bike sharing, si propone di realizzare una postazione nelle vicinanze degli Ospedali, prevedendo eventualmente agevolazioni all'acquisto delle card per i dipendenti; la valutazione di proposte in tal senso spetterà al Comune di Torino.

7.7. Car sharing.

Il sistema di car sharing realizzato nella città di Torino (www.carcityclub.it), date le caratteristiche del servizio, che impone che l'auto venga riconsegnata nello stesso parcheggio in cui è stata prelevata, non può essere considerato a vantaggio della mobilità casa-lavoro.

Al contrario, si ritiene che il servizio possa essere vantaggioso per la mobilità aziendale, ovvero per gli **spostamenti per motivi di lavoro**, riducendo le spese di rimborso dello spostamento dei dipendenti nel caso di utilizzo di auto propria.

Potrebbe essere interessante, allo scopo, studiare la possibilità di stipulare una sorta di **convenzione con il gestore del servizio**, soprattutto nell'ottica di un possibile incremento del numero di parcheggi della Zona Ospedali che, ad oggi, comprende unicamente i parcheggi di Via Genova 60 ang. P.za Giacomini e di C.so Bramante 76 ang. P.za Carducci e di prevedere un parcheggio nei pressi del Maria Adelaide, che ad oggi risulta scoperto dal servizio.

7.8. Piano di comunicazione.

Un'efficace attività di comunicazione si configura come condizione necessaria per attuare nuovi modelli di sviluppo in qualsiasi realtà organizzativa.

La comunicazione rappresenta dunque uno strumento di valenza strategica per la ricerca della partecipazione e del consenso, fattori che determinano il successo delle misure di piano.

Si suggerisce la progettazione e la realizzazione di un **piano di comunicazione interna** che coinvolga tutti i dipendenti attraverso **strumenti diversificati e personalizzati**.

La comunicazione dovrà essere finalizzata alla promozione sia della mobilità sostenibile in generale (contemplando eventualmente il coinvolgimento degli attuali utenti di mezzi alternativi quali TPL, bici e car-pooling, che mettano a disposizione degli altri la propria esperienza), sia delle misure di intervento, sia delle varie fasi di Piano (successive fasi di implementazione del Piano, monitoraggio del Piano, etc.)

Il dettaglio dei contenuti oggetto della comunicazione dovranno essere individuati di volta in volta, partendo dalla presentazione dei risultati dell'indagine stessa.

Accrescere la consapevolezza delle problematiche legate all'uso irresponsabile dell'automobile, sensibilizzando quindi la popolazione di riferimento ai problemi legati all'inquinamento dovuto alle emissioni e alla congestione viaria è strumentale sia per la promozione di una cultura della sostenibilità, sia per incentivare comportamenti virtuosi sia, infine, per estendere il più possibile il coinvolgimento e la partecipazione. A questo proposito si suggerisce di realizzare strumenti comunicazionali ad hoc, tra cui depliant esplicativi eventualmente anche inviati via e-mail.

Per quanto concerne la comunicazione a supporto delle singole misure, nell'immediato si segnala l'importanza di comunicare i principali risultati emersi dall'indagine conoscitiva, ad esempio per mezzo di volantini da distribuire all'intera popolazione aziendale.

Si suggerisce inoltre, di realizzare locandine da affiggere in luoghi strategici ove segnalare le principali misure che saranno intraprese nel breve periodo e locandine con indicati gli obiettivi strategici a lungo termine.

7.9. Interventi di carattere organizzativo.

Le proposte in oggetto riguardano la revisione degli orari di cambio turno serale e l'agevolazione del trasferimento interaziendale per i dipendenti che ne fanno richiesta.

Con riferimento ai soli poli della Zona Ospedali, nell'ottica di agevolare l'utilizzo del mezzo pubblico in orario serale sarebbe interessante rimodulare gli orari di lavoro in modo da anticipare alle 22.00 il cambio turno delle 23.00.

L'anticipo di una sola ora della fine del turno serale potrebbe, infatti, risultare una misura strategica sulla psicologia del dipendente potenzialmente interessato all'uso del trasporto pubblico, ma fortemente preoccupato per motivi legati alla sicurezza personale.

Naturalmente la compatibilità di tale proposta dovrà essere verificata nei riguardi delle esigenze dei lavoratori e dell'efficienza aziendale, acquisendo l'assenso della dirigenza ospedaliera e delle organizzazioni sindacali.

Nella prospettiva di riduzione degli spostamenti casa-lavoro, è noto infine che la differente dislocazione spaziale dei dipendenti può rappresentare una soluzione interessante.

Per un'azienda ospedaliera il "telelavoro" non costituisce certo una proposta attuabile, tuttavia, nel caso specifico potrebbe essere interessante intraprendere misure legate all'agevolazione del **trasferimento di dipendenti tra Aziende Ospedaliere o tra i presidi della stessa Azienda**, così da avvicinare il luogo di lavoro alle abitazioni.

Si tratta in questo caso di interventi percorribili con non poche difficoltà, poiché correlati a una lunga serie di problematiche a livello aziendale e sindacale.

L'aver contemplato una simile proposta in un Piano della Mobilità Casa-Lavoro potrebbe, tuttavia, stimolare discussioni interessanti che, anche se a lungo termine, potrebbero portare a qualche risultato positivo.



Per quanto attiene, infine, il sistema della sosta, si ritiene che l'aumento dei posti auto aziendali contrasti con la politica di incentivazione agli spostamenti effettuati con mezzi alternativi all'auto privata alla base del presente Piano; si propone pertanto il mantenimento dell'attuale dotazione aziendale di parcheggi. Sarà cura del Mobility Manager aziendale, tenendo conto delle esigenze delle singole sedi, individuare il numero di posti auto da riservare, rispettivamente, agli utenti/visitatori degli Ospedali ed agli equipaggi di car-pooling.

8. RISULTATI ATTESI – RIDUZIONE DEI VIAGGI IN AUTO.

Con riferimento al C.T.O. / U.S.U. i dipendenti che hanno dichiarato di utilizzare solo l'automobile quale mezzo di spostamento per raggiungere quotidianamente la sede di lavoro sono complessivamente 242 (pari al 55% del campione).

Di questi 99 hanno affermato di essere **vincolati all'utilizzo del mezzo privato** o perchè nel tragitto di andata o di ritorno devono fermarsi in destinazioni intermedie, o perchè devono abitualmente spostarsi durante l'orario di lavoro.

Pertanto, il totale di coloro i quali **non presentano condizionamenti forti all'utilizzo dell'autovettura**, e quindi il gruppo su cui può essere concentrata l'attenzione per valutare l'imminente adozione delle misure descritte nel capitolo precedente, ammonta a 143 dipendenti, pari al 32% del campione.

Relativamente alla propensione al cambiamento espressa da tali dipendenti, si è potuto osservare quanto segue:

- il 92% (132 dipendenti) si è mostrato favorevole all'utilizzo del **trasporto pubblico locale**, a meno di miglioramenti in merito alla frequenza delle corse, alla distanza delle fermate, alla regolarità e affidabilità del servizio, al comfort e alla sicurezza (utilizzo condizionato);
- 108 dipendenti (76%) ha mostrato un reale interesse a servizi di **navetta di tipo casa-lavoro**;
- 61 dipendenti (43%) ha mostrato un reale interesse a servizi di **navetta** dedicati su **parcheggio di interscambio**;
- 70 dipendenti (49% degli automobilisti non vincolati) si sono posti in una posizione favorevole all'utilizzo del **car-pooling**;
- 9 dipendenti, di cui 4 residenti in Torino, hanno mostrato un reale interesse all'utilizzo della **bicicletta**, condizionato alla realizzazione di parcheggi interni all'Azienda, coperti e custoditi.

La maggior parte dei dipendenti che hanno mostrato interesse ai modi di trasporto proposti nel questionario in alternativa all'utilizzo dell'autovettura privata ha indicato più opzioni, ovvero si è posta in una posizione favorevole per più di una modalità di trasporto.

Pertanto risulta impossibile stimare con precisione la modalità di trasporto alternativa verso cui la popolazione di dipendenti non vincolati potrebbe indirizzarsi, una volta implementate le misure di Piano.

Ciò che è importante rilevare è che gli individui non vincolati nello spostamento con l'auto privata, che hanno mostrato un atteggiamento favorevole verso **almeno una delle modalità alternative** suggerite, risultano complessivamente 137 (pari al 31% del campione) così suddivisi:

- 67 residenti in Torino, pari al 24% del campione ivi residente;
- 48 residenti nei comuni dell'area metropolitana (AM), pari al 42% del campione ivi residente;
- 22 residenti in altri comuni, pari al 43% del campione ivi residente.

Estendendo tali percentuali all'intero universo dei dipendenti (1415) otterremo circa 446 possibili utenti dell'automobile da spostare su una delle modalità alternative considerate: 202 residenti in Torino, 152 in comune dell'Area Metropolitana, 92 in altri comuni.

Sul totale dei dipendenti che utilizzano l'auto (stimato riportando all'universo dei dipendenti le percentuali di utilizzo dell'auto per zona, rilevate dall'analisi dei questionari), le 446 vetture in meno corrispondono alle seguenti riduzioni percentuali di utilizzo dell'auto: 52% in Torino, 57% in Area Metropolitana, 73% negli altri comuni.

Sulla base delle esperienze maturate in altri contesti, tali percentuali di riduzione, calcolate con riferimento alla **propensione dichiarata al cambio modale**, sono soltanto **teoriche**, poiché nel breve periodo, inteso come orizzonte di validità del presente Piano, ovvero fino al suo prossimo aggiornamento (previsto con cadenza annuale, come descritto nel successivo capitolo 9), ci si può attendere non oltre un terzo dei cambi modali teorici.

Ipotizzando cautelativamente che l'utilizzo dell'autovettura per gli spostamenti casa-lavoro venga abbandonato da coloro che hanno dichiarato una propensione al cambio del mezzo, in misura del:

- 30% per i residenti in Torino;
- 10% per i residenti nei comuni dell'Area Metropolitana;
- 0% per i residenti negli altri comuni;

ci si può attendere complessivamente una riduzione dell'uso dell'autovettura di **75 unità al giorno** (di cui 15 in Area Metropolitana), pari al 10% circa delle autovetture oggi utilizzate.

Poiché lo spostamento medio dei dipendenti del C.T.O. / U.S.U. raggiunge i 5 km per i residenti in Torino e i 7,7 km per i residenti in Area Metropolitana, la riduzione di autovetture stimata corrisponde a una riduzione complessiva di **831 veicoli-km/giorno**, ottenuti considerando sia gli spostamenti casa-lavoro sia gli spostamenti lavoro-casa.

La medesima metodologia di calcolo applicata all'ospedale Maria Adelaide e al C.O. 118 porta a stimare una riduzione dell'uso dell'autovettura pari, rispettivamente, a **15 e 5 unità**, che corrispondono complessivamente a 180 veicoli-km/giorno in meno (115 del Maria Adelaide, 65 del C.O. 118).

La riduzione dei km/giorno percorsi dai dipendenti delle tre sedi potrebbe, quindi, raggiungere complessivamente **1011 veicoli-km/giorno**.

Supponendo che ogni veicolo produca 200 g/Km di CO₂ ed ipotizzando una media di 270 giorni lavorativi all'anno, l'attesa riduzione di viaggi in auto comporterebbe una riduzione di CO₂ stimata in circa **54 ton/anno**.

C.T.O./U.S.U.	387	266	126	774	Auto su totale dipendenti	
	Torino	AM	Altro comune	Totale		
Universe dipendenti	839	361	215	1415		
Campione	277	114	51	442		
Utilizzo mezzo privato	128	84	30	242	55%	del campione
Utilizzo mezzo privato, escluso chi ne fa uso per fermarsi in destinazioni intermedie in andata o in ritorno o perché necessita di spostamenti durante l'orario di lavoro	71	48	24	143	32%	del campione
Nessun interesse a modalità di trasporto alternative (TPL, navette, carpooling, bici)	4	0	2	6	4%	dei non vincolati
Interesse a modalità di trasporto alternative (TPL, navette, carpooling, bici)	67	48	22	137	96%	dei non vincolati
Uso TPL condizionato	66	46	20	132	92%	dei non vincolati
Navetta casa-lavoro	54	39	15	108	76%	dei non vincolati
Navetta pk-lavoro	29	21	11	61	43%	dei non vincolati
Carpooling	33	24	13	70	49%	dei non vincolati
Bici (utilizzo condizionato a presenza spazi riservati, custoditi e coperti interni all'azienda)	4	4	1	9	6%	dei non vincolati
Interessati ad altre modalità di trasporto rispetto al campione	24%	42%	43%	31%		del campione
Utenti che potrebbero passare ad altre modalità di trasporto	202	152	92	446		
Riduzione teorica auto	52%	57%	73%	58%		dei dipendenti totali che fanno uso dell'auto
Fattore moltiplicativo	0,3	0,1	0,0			
Si stima passeranno ad altre modalità di trasporto	60	15	0	75		
Riduzione effettiva auto	16%	6%	0%	10%		dei dipendenti totali che fanno uso dell'auto

Tabella 62 – Sede C.T.O./U.S.U.: stima della riduzione di utilizzatori dell'auto

MARIA ADELAIDE

81	52	24	160
----	----	----	-----

Auto su totale dipendenti

	Torino	AM	Altro comune	Totale		
Universo dipendenti	221	73	42	336		
Campione	57	21	14	92		
Utilizzo mezzo privato	21	15	8	44	48%	del campione
Utilizzo mezzo privato, escluso chi ne fa uso per fermarsi in destinazioni intermedie in andata o in ritorno o perché necessita di spostamenti durante l'orario di lavoro	12	7	5	24	26%	del campione
Nessun interesse a modalità di trasporto alternative (TPL, navette, carpooling, bici)	0	0	0	0	0%	dei non vincolati
Interesse a modalità di trasporto alternative (TPL, navette, carpooling, bici)	12	7	5	24	100%	dei non vincolati
Uso TPL condizionato	11	6	5	22	92%	dei non vincolati
Navetta casa-lavoro	9	7	2	18	75%	dei non vincolati
Navetta pk-lavoro	4	5	2	11	46%	dei non vincolati
Carpooling	5	2	4	11	46%	dei non vincolati
Bici (utilizzo condizionato a presenza spazi riservati, custoditi e coperti interni all'azienda)	1	0	0	1	4%	dei non vincolati
Interessati ad altre modalità di trasporto rispetto al campione	21%	33%	36%	26%		del campione
Utenti che potrebbero passare ad altre modalità di trasporto	46	24	15	85		
Riduzione teorica auto	57%	46%	63%	53%		dei dipendenti totali che fanno uso dell'auto
Fattore moltiplicativo	0,3	0,1	0,0			
Si stima passeranno ad altre modalità di trasporto	13	2	0	15		
Riduzione effettiva auto	16%	4%	0%	10%		dei dipendenti totali che fanno uso dell'auto

Tabella 63 – Sede Maria Adelaide: stima della riduzione di utilizzatori dell'auto

C.O. 118	18	28	23	68	Auto su totale dipendenti	
	Torino	AM	Altro comune	Totale		
Universe dipendenti	21	32	23	76		
Campione	10	9	2	21		
Utilizzo mezzo privato	9	8	2	19	90%	del campione
Utilizzo mezzo privato, escluso chi ne fa uso per fermarsi in destinazioni intermedie in andata o in ritorno o perché necessita di spostamenti durante l'orario di lavoro	7	5	1	13	62%	del campione
Nessun interesse a modalità di trasporto alternative (TPL, navette, carpooling, bici)	0	0	0	0	0%	dei non vincolati
Interesse a modalità di trasporto alternative (TPL, navette, carpooling, bici)	7	5	1	13	100%	dei non vincolati
Uso TPL condizionato	6	6	1	13	100%	dei non vincolati
Navetta casa-lavoro	5	3	1	9	69%	dei non vincolati
Navetta pk-lavoro	1	1	0	2	15%	dei non vincolati
Carpooling	6	3	1	10	77%	dei non vincolati
Bici (utilizzo condizionato a presenza spazi riservati, custoditi e coperti interni all'azienda)	0	0	0	0	0%	dei non vincolati
Interessati ad altre modalità di trasporto rispetto al campione	70%	56%	50%	62%		del campione
Utenti che potrebbero passare ad altre modalità di trasporto	14	17	11	42		
Riduzione teorica auto	78%	61%	48%	62%		dei dipendenti totali che fanno uso dell'auto
Fattore moltiplicativo	0,3	0,1	0,0			
Si stima passeranno ad altre modalità di trasporto	4	1	0	5		
Riduzione effettiva auto	22%	4%	0%	7%		dei dipendenti totali che fanno uso dell'auto

Tabella 64 – Sede C.O. 118: stima della riduzione di utilizzatori dell'auto

Per quanto attiene orizzonti temporali più ampi (lungo periodo), si ritiene che con l'assestamento delle misure introdotte e con la realizzazione interventi strutturali quali il prolungamento della Metropolitana, le riduzioni percentuali dell'uso dell'auto tra i dipendenti delle tre Sedi registreranno un sensibile aumento.

9. AGGIORNAMENTO E MONITORAGGIO.

In base al decreto istitutivo, il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro deve essere “revisionato” e aggiornato con cadenza annuale.

Sia l'evoluzione naturale degli eventi, sia gli inevitabili aggiustamenti necessari in corso d'opera richiedono un'attenzione e un'accuratezza per nulla inferiore alla redazione, messa a punto e attuazione del piano vero e proprio.

A meno che esigenze esterne richiedano verifiche in archi temporali minori, si può pensare di effettuare il **monitoraggio del Piano con cadenza annuale**, in coincidenza con l'aggiornamento dello stesso.

La verifica consiste nel confrontare tra “il prima” e “il dopo” una serie di **indicatori di efficacia**, i cui valori dovranno essere raccolti con indagini periodiche di tipo qualitativo e quantitativo sulla popolazione aziendale. Non è da escludere l'opportunità di effettuare le indagini periodiche su un campione statisticamente rappresentativo anziché sull'intera popolazione dei dipendenti.

Gli indicatori che dovranno essere monitorati sono:

- n° auto utilizzate ogni 100 dipendenti;
- n° moto utilizzate ogni 100 dipendenti;
- n° biciclette utilizzate ogni 100 dipendenti;
- n° utenti del trasporto pubblico ogni 100 dipendenti;
- n° utenti a piedi ogni 100 dipendenti;
- n° utenti in “car-pooling” ogni 100 dipendenti;
- tempo medio “porta a porta”.

Il principale indicatore che dovrà essere tenuto sotto controllo è il n° di auto utilizzate ogni 100 dipendenti.

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO
APPENDICE

10.1. Il questionario.

Si riporta alle pagine successive copia del questionario distribuito ai dipendenti.

1. Dati personali

Nome Azienda		Sede di lavoro				
N. Matricola (facoltativo)		Sesso	M	F	Età	

Qualifica (barrare la cella corrispondente):

Dirigente medico	<input type="checkbox"/>	Comparto amministrativo	<input type="checkbox"/>
Dirigente non medico	<input type="checkbox"/>	Comparto tecnico-economico	<input type="checkbox"/>
Comparto sanitario	<input type="checkbox"/>	Servizi	<input type="checkbox"/>

Altro (specificare)

2. Origine dello spostamento casa-lavoro

Indirizzo:	n. civico:	CAP:
Comune:	Provincia:	
Possiedi una linea telefonica fissa presso l'indirizzo indicato?	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI
Hai la residenza anagrafica presso l'indirizzo indicato?	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI

3. Quadro degli spostamenti casa-lavoro

Compila la prima colonna pensando alla **settimana appena trascorsa** e riferendoti agli spostamenti abituali, effettuati cioè per la **maggior parte dei giorni della settimana** con gli stessi orari. Se lavori su più turni, compila anche le colonne successive, una per ogni turno.

	I TURNO	II TURNO	III TURNO	
Inizi il turno alle ore				
Finisci il turno alle ore				
Esci di casa alle ore				
Arrivi al lavoro alle ore				
Effettui spostamenti intermedi prima di recarti al lavoro? (vedi TAB. A)				
Quale mezzo utilizzi per recarti sul posto di lavoro (vedi TAB. B)				
Che tipo di parcheggio utilizzi, se usi l'auto (vedi TAB. C)				
Esci dal lavoro alle ore				
Arrivi a casa alle ore				
Effettui spostamenti intermedi prima di recarti a casa? (vedi TAB. A)				
Quale mezzo utilizzi per rientrare a casa (vedi TAB. B)				

TAB. A: spostamenti intermedi
(ad esempio, accompagnare figli a scuola, sport, acquisti, ...)

1	a volte
2	spesso
3	mai

TAB. B: mezzi utilizzati

1	pedi
2	bicicletta
3	motociclo
4	tram/bus
5	treno
6	auto come conducente
7	auto come passeggero
8	due o più tram/bus
9	due o più treni
10	auto+mezzi pubblici (treno, tram, bus)
11	treno+altri mezzi pubblici (tram, bus)
12	altre combinazioni di mezzi

TAB. C: tipo di parcheggio

1	aziendale
2	in struttura a pagamento
3	su strisce blu
4	su strada gratuito

Nel periodo estivo utilizzi mezzi di trasporto diversi?

<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI
-----------------------------	-----------------------------

Se SI, quali? (TAB. B)

andata	<input type="checkbox"/>
--------	--------------------------

ritorno	<input type="checkbox"/>
---------	--------------------------

4. Utilizzo del mezzo privato

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo? (barrare max. 2 risposte)

- Per la comodità del viaggio (possibilità di viaggiare seduti, ascoltare la radio, ...)
- Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie (per accompagnare figli a scuola, sport, acquisti, ...)
- Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro
- Per una questione di abitudine
- Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente
- Altro (specificare)

5. Utilizzo del trasporto pubblico tradizionale

A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi)? (barrare max. 2 risposte)

- Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita
- I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo
- Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali
- I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali
- Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile
- I veicoli dovrebbero essere meno affollati
- I veicoli dovrebbero essere più confortevoli
- Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe
- Altro (specificare)
- Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico

6. Utilizzo del trasporto collettivo speciale per l'Azienda

Saresti disponibile a utilizzare in alternativa un servizio di trasporto collettivo "speciale", che passa vicino a casa tua, diretto al tuo posto di lavoro, e che effettua fermate intermedie ad uso esclusivo della mobilità del personale dell'Azienda?

NO SI Quanto saresti disposta a pagare per tale servizio? €/mese

Saresti disponibile a utilizzare un servizio di trasporto collettivo "speciale", che passa per un opportuno parcheggio riservato dove puoi parcheggiare l'auto, diretto al tuo posto di lavoro, e che effettua fermate intermedie ad uso esclusivo della mobilità del personale dell'Azienda?

NO SI Quanto saresti disposta a pagare per tale servizio? €/mese

7. Utilizzo condiviso di una stessa auto

Saresti disponibile a formare in alternativa un "car pool" (piccolo gruppo di persone che si recano al lavoro insieme usando una sola auto) offrendo un passaggio sulla tua auto ad un collega o accettando un passaggio sull'auto di un collega, effettuando una minima deviazione dal tuo percorso attuale? (barrare la risposta scelta)

- NO SI, Utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese
- Utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese
- Utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi
- Altro (specificare)

8. Utilizzo della bicicletta

A quale condizione utilizzeresti in alternativa la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro? (barrare la risposta scelta)

- Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro
- Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda
- Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi
- Altro (specificare)
- Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta

Il questionario è terminato. Grazie

Firma per accettazione

10.2. Sintesi dei dati aziendali.

NUMERO TOTALE DIPENDENTI: 1.834

IL PERSONALE

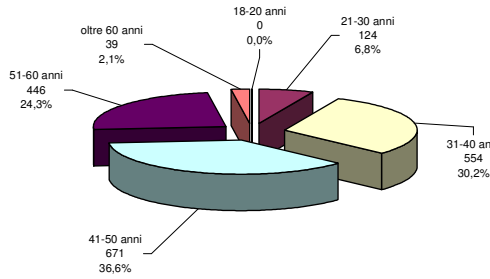
DIPENDENTI PER ETÀ'			DIPENDENTI PER PROVINCIA		
Fascia d'età	N. Dipendenti	%	Provincia	N. Dipendenti	%
18-20 anni	0	0,0%	ALESSANDRIA	4	0,2%
21-30 anni	124	6,8%	ASTI	20	1,1%
31-40 anni	554	30,2%	BIELLA	3	0,2%
41-50 anni	671	36,6%	CUNEO	18	1,0%
51-60 anni	446	24,3%	TORINO	1747	95,3%
oltre 60 anni	39	2,1%	VERCELLI	6	0,3%
TOTALE	1834		FUORI REGIONE	33	1,8%
			NON PRESENTE	3	0,2%
			TOTALE	1834	

DIPENDENTI PER SESSO			DIPENDENTI PER AREA		
Sesso	N. Dipendenti	%	Area	N. Dipendenti	%
Maschi	595	32,4%	Altri Comuni	281	15,3%
Femmine	1239	67,6%	Comuni Area Metropolitana	467	25,5%
TOTALE	1834		Torino	1086	59,2%
			TOTALE	1834	

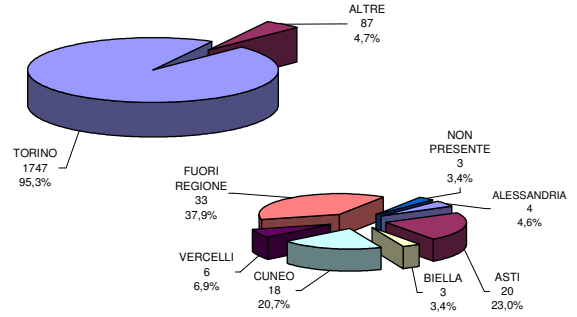
DIPENDENTI PER QUALIFICA			COMUNI CON ALMENO 10 RESIDENTI		
Qualifica	N. Dipendenti	%	Comune	N. Dipendenti	%
Dirigente medico	282	15,4%	BEINASCO	15	0,8%
Dirigente non medico	25	1,4%	CHIERI	14	0,8%
Comparto Sanitario	882	48,1%	COLLEGNO	32	1,7%
Comparto Amministrativo	205	11,2%	GRUGLIASCO	26	1,4%
Comparto Tecnico-Economale	440	24,0%	MONCALIERI	86	4,7%
TOTALE	1834		NICHELINO	79	4,3%
			ORBASSANO	12	0,7%
			PIANEZZA	10	0,5%
			RIVOLI	22	1,2%
			SAN MAURO TORINESE	16	0,9%
			SETTIMO TORINESE	23	1,3%
			TORINO	1086	59,2%
			TROFARELLO	12	0,7%
			VENARIA	15	0,8%
			VINOVO	15	0,8%
			TOTALE	1834	

IL PERSONALE

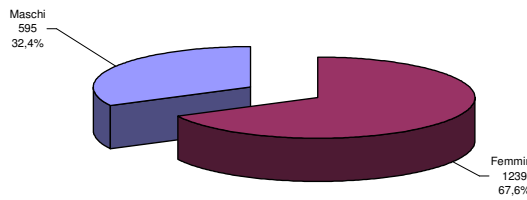
DIPENDENTI PER ETA' - INTERA AZIENDA



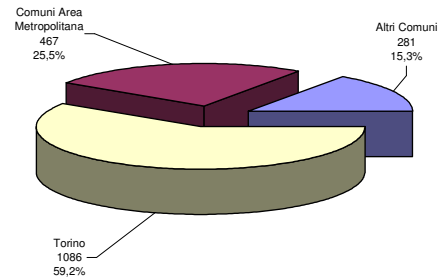
DIPENDENTI PER PROVINCIA DI RESIDENZA - INTERA AZIENDA



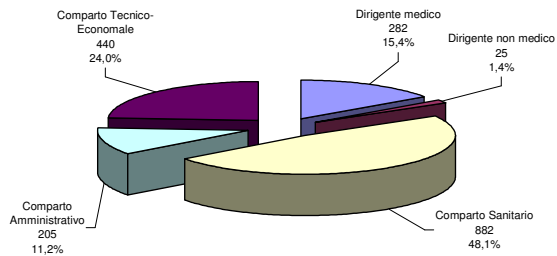
DIPENDENTI PER SESSO - INTERA AZIENDA



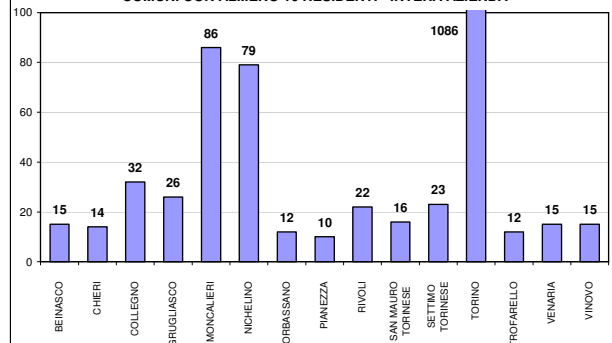
DIPENDENTI PER AREA DI RESIDENZA - INTERA AZIENDA



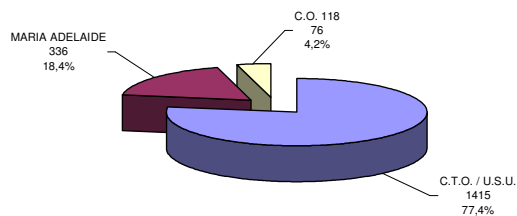
DIPENDENTI PER QUALIFICA - INTERA AZIENDA



COMUNI CON ALMENO 10 RESIDENTI - INTERA AZIENDA



DIPENDENTI PER SEDE DI LAVORO - INTERA AZIENDA



10.2.1.Sede di lavoro: C.T.O. / U.S.U.

NUMERO DIPENDENTI SEDE: 1.415

IL PERSONALE DELLA SEDE

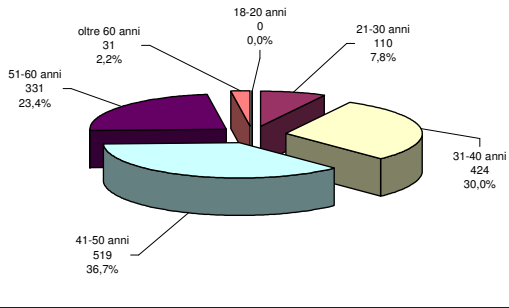
DIPENDENTI PER ETÀ			DIPENDENTI PER PROVINCIA		
Fascia d'età	N. Dipendenti	%	Provincia	N. Dipendenti	%
18-20 anni	0	0,0%	ALESSANDRIA	3	0,2%
21-30 anni	110	7,8%	ASTI	17	1,2%
31-40 anni	424	30,0%	BIELLA	3	0,2%
41-50 anni	519	36,7%	CUNEO	16	1,1%
51-60 anni	331	23,4%	TORINO	1340	94,7%
oltre 60 anni	31	2,2%	VERCELLI	4	0,3%
TOTALE	1415		FUORI REGIONE	29	2,0%
			NON PRESENTE	3	0,2%
			TOTALE	1415	

DIPENDENTI PER SESSO			DIPENDENTI PER AREA		
Sesso	N. Dipendenti	%	Area	N. Dipendenti	%
Maschi	469	33,1%	Altri Comuni	215	15,2%
Femmine	946	66,9%	Comuni Area Metropolitana	361	25,5%
TOTALE	1415		Torino	839	59,3%
			TOTALE	1415	

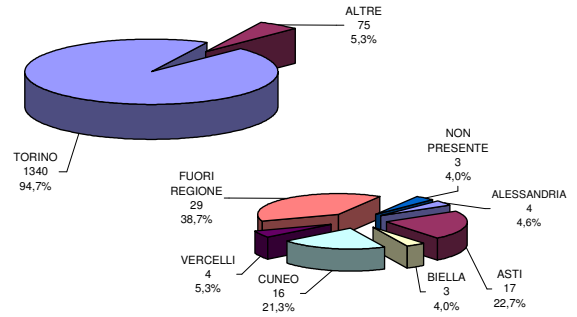
DIPENDENTI PER QUALIFICA			COMUNI CON ALMENO 10 RESIDENTI		
Qualifica	N. Dipendenti	%	Comune	N. Dipendenti	%
Dirigente medico	238	16,8%	BEINASCO	13	0,9%
Dirigente non medico	23	1,6%	CHIERI	12	0,8%
Comparto Sanitario	689	48,7%	COLLEGNO	21	1,5%
Comparto Amministrativo	166	11,7%	GRUGLIASCO	21	1,5%
Comparto Tecnico-Economale	299	21,1%	MONCALIERI	80	5,7%
TOTALE	1415		NICHELINO	73	5,2%
			ORBASSANO	11	0,8%
			RIVOLI	12	0,8%
			SETTIMO TORINESE	14	1,0%
			TORINO	839	59,3%
			VINOVO	12	0,8%
			TOTALE	1415	

IL PERSONALE DELLA SEDE

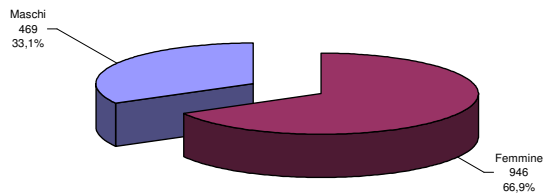
DIPENDENTI PER ETÀ - C.T.O. / U.S.U.



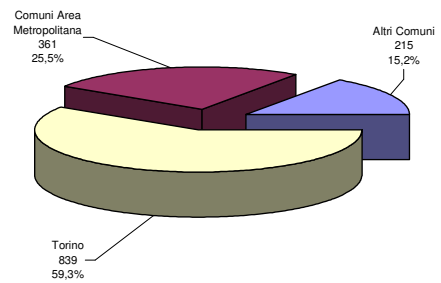
DIPENDENTI PER PROVINCIA DI RESIDENZA - C.T.O. / U.S.U.



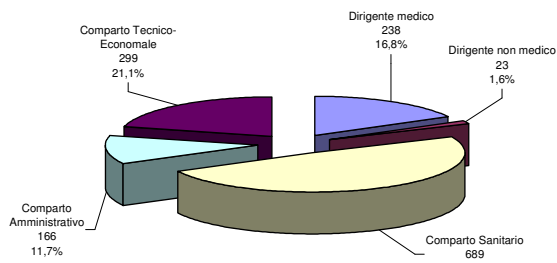
DIPENDENTI PER SESSO - C.T.O. / U.S.U.



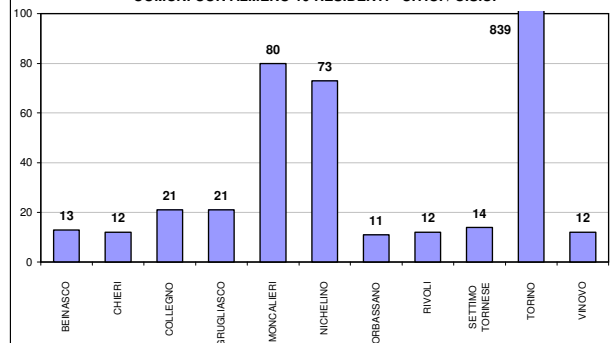
DIPENDENTI PER AREA DI RESIDENZA - C.T.O. / U.S.U.



DIPENDENTI PER QUALIFICA - C.T.O. / U.S.U.



COMUNI CON ALMENO 10 RESIDENTI - C.T.O. / U.S.U.



ARRIVI E PARTENZE

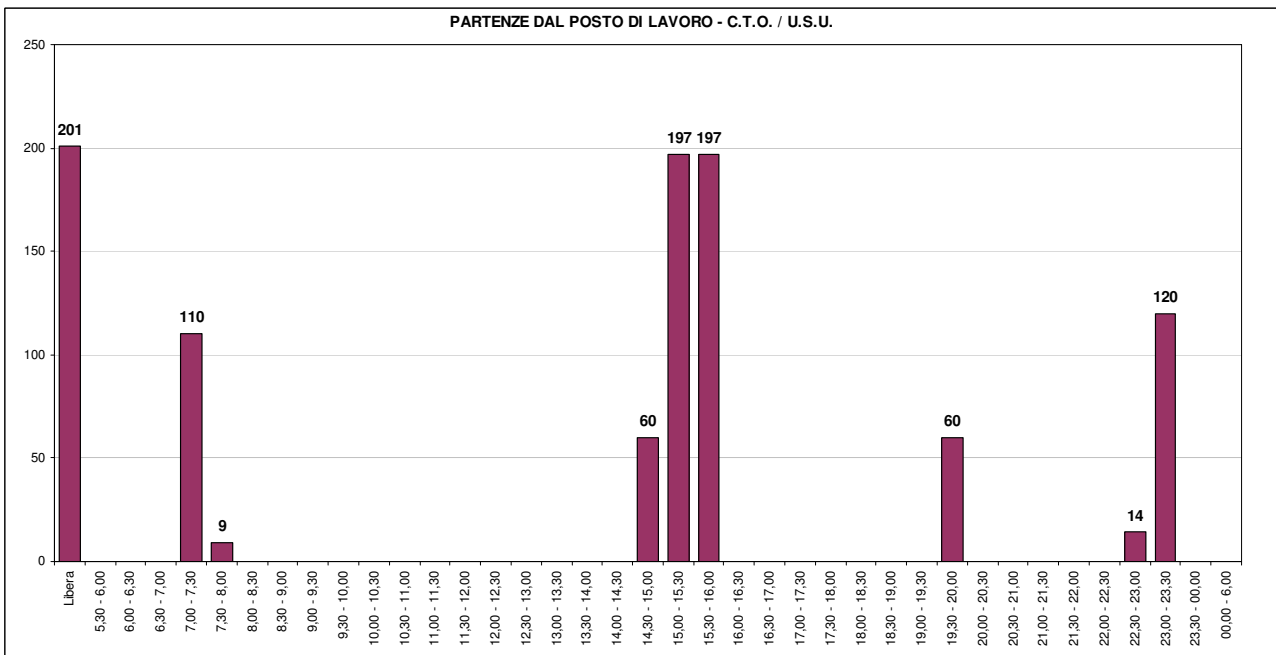
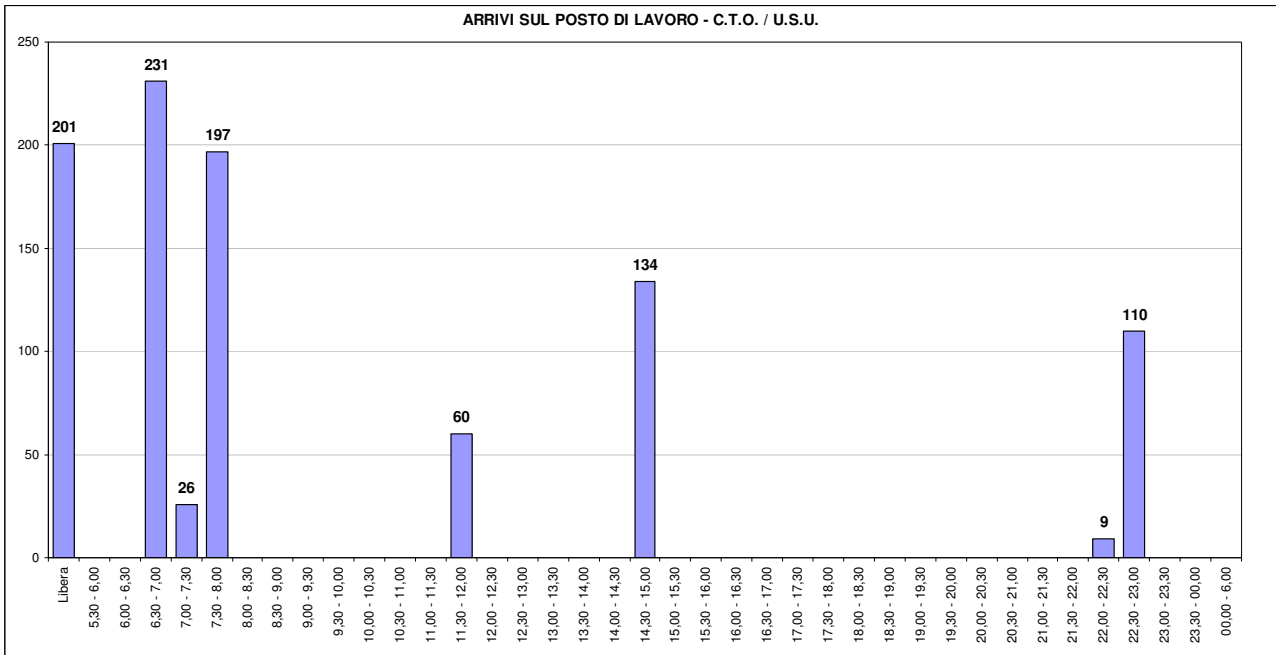
ARRIVI SUL POSTO DI LAVORO

Fascia oraria	N. Dipendenti	%
Libera	201	20,8%
5,30 - 6,00	0	0,0%
6,00 - 6,30	0	0,0%
6,30 - 7,00	231	23,9%
7,00 - 7,30	26	2,7%
7,30 - 8,00	197	20,4%
8,00 - 8,30	0	0,0%
8,30 - 9,00	0	0,0%
9,00 - 9,30	0	0,0%
9,30 - 10,00	0	0,0%
10,00 - 10,30	0	0,0%
10,30 - 11,00	0	0,0%
11,00 - 11,30	0	0,0%
11,30 - 12,00	60	6,2%
12,00 - 12,30	0	0,0%
12,30 - 13,00	0	0,0%
13,00 - 13,30	0	0,0%
13,30 - 14,00	0	0,0%
14,00 - 14,30	0	0,0%
14,30 - 15,00	134	13,8%
15,00 - 15,30	0	0,0%
15,30 - 16,00	0	0,0%
16,00 - 16,30	0	0,0%
16,30 - 17,00	0	0,0%
17,00 - 17,30	0	0,0%
17,30 - 18,00	0	0,0%
18,00 - 18,30	0	0,0%
18,30 - 19,00	0	0,0%
19,00 - 19,30	0	0,0%
19,30 - 20,00	0	0,0%
20,00 - 20,30	0	0,0%
20,30 - 21,00	0	0,0%
21,00 - 21,30	0	0,0%
21,30 - 22,00	0	0,0%
22,00 - 22,30	9	0,9%
22,30 - 23,00	110	11,4%
23,00 - 23,30	0	0,0%
23,30 - 00,00	0	0,0%
00,00 - 6,00	0	0,0%
TOTALE	968	

PARTENZE DAL POSTO DI LAVORO

Fascia oraria	N. Dipendenti	%
Libera	201	20,8%
5,30 - 6,00	0	0,0%
6,00 - 6,30	0	0,0%
6,30 - 7,00	0	0,0%
7,00 - 7,30	110	11,4%
7,30 - 8,00	9	0,9%
8,00 - 8,30	0	0,0%
8,30 - 9,00	0	0,0%
9,00 - 9,30	0	0,0%
9,30 - 10,00	0	0,0%
10,00 - 10,30	0	0,0%
10,30 - 11,00	0	0,0%
11,00 - 11,30	0	0,0%
11,30 - 12,00	0	0,0%
12,00 - 12,30	0	0,0%
12,30 - 13,00	0	0,0%
13,00 - 13,30	0	0,0%
13,30 - 14,00	0	0,0%
14,00 - 14,30	0	0,0%
14,30 - 15,00	60	6,2%
15,00 - 15,30	197	20,4%
15,30 - 16,00	197	20,4%
16,00 - 16,30	0	0,0%
16,30 - 17,00	0	0,0%
17,00 - 17,30	0	0,0%
17,30 - 18,00	0	0,0%
18,00 - 18,30	0	0,0%
18,30 - 19,00	0	0,0%
19,00 - 19,30	0	0,0%
19,30 - 20,00	60	6,2%
20,00 - 20,30	0	0,0%
20,30 - 21,00	0	0,0%
21,00 - 21,30	0	0,0%
21,30 - 22,00	0	0,0%
22,00 - 22,30	0	0,0%
22,30 - 23,00	14	1,4%
23,00 - 23,30	120	12,4%
23,30 - 00,00	0	0,0%
00,00 - 6,00	0	0,0%
TOTALE	968	

ARRIVI E PARTENZE



10.2.2.Sede di lavoro: Maria Adelaide.

NUMERO DIPENDENTI SEDE: 336

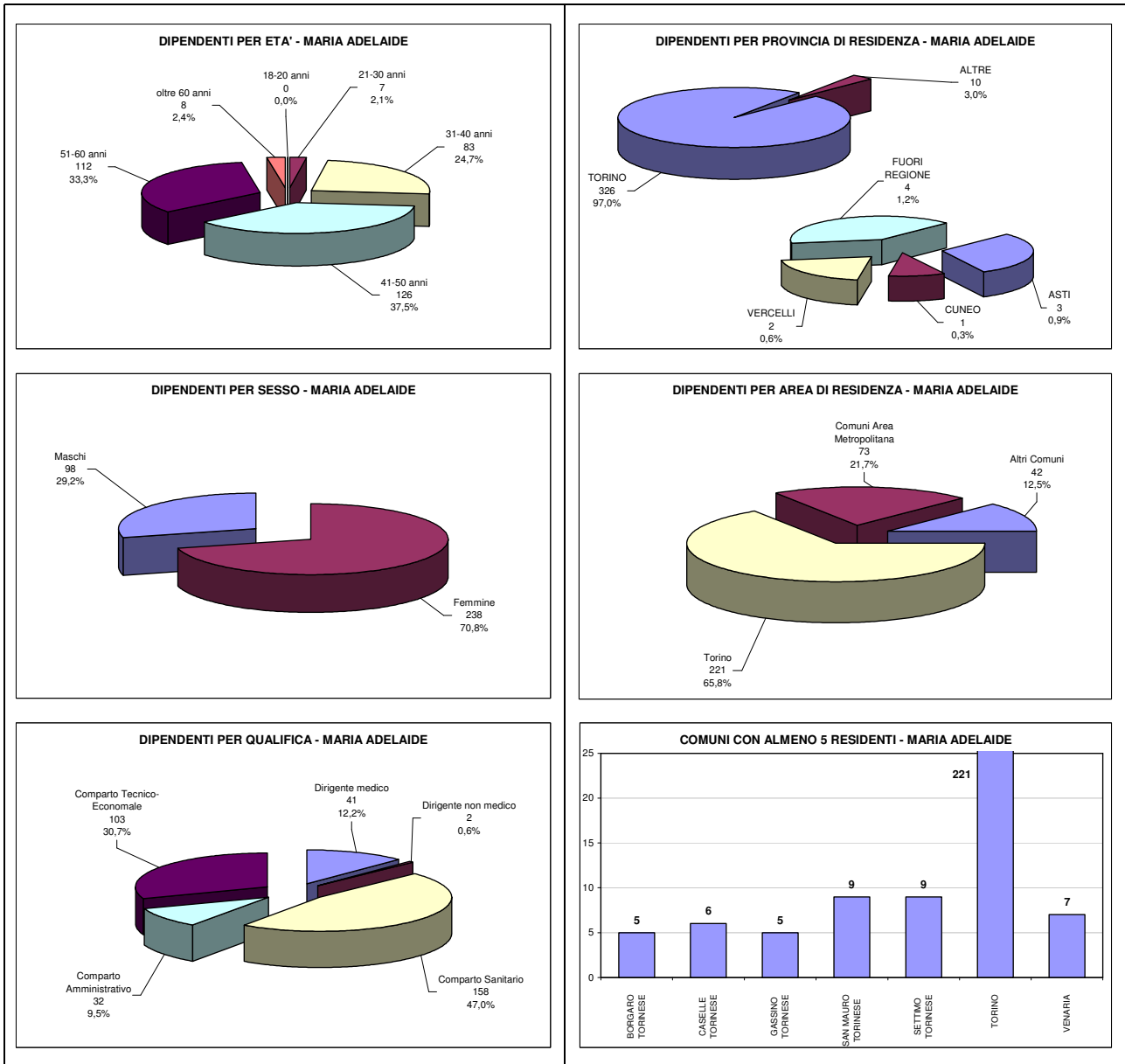
IL PERSONALE DELLA SEDE

DIPENDENTI PER ETÀ			DIPENDENTI PER PROVINCIA		
Fascia d'età	N. Dipendenti	%	Provincia	N. Dipendenti	%
18-20 anni	0	0,0%	ASTI	3	0,9%
21-30 anni	7	2,1%	CUNEO	1	0,3%
31-40 anni	83	24,7%	TORINO	326	97,0%
41-50 anni	126	37,5%	VERCELLI	2	0,6%
51-60 anni	112	33,3%	FUORI REGIONE	4	1,2%
oltre 60 anni	8	2,4%	TOTALE	336	
TOTALE	336				

DIPENDENTI PER SESSO			DIPENDENTI PER AREA		
Sesso	N. Dipendenti	%	Area	N. Dipendenti	%
Maschi	98	29,2%	Altri Comuni	42	12,5%
Femmine	238	70,8%	Comuni Area Metropolitana	73	21,7%
TOTALE	336		Torino	221	65,8%
			TOTALE	336	

DIPENDENTI PER QUALIFICA			COMUNI CON ALMENO 5 RESIDENTI		
Qualifica	N. Dipendenti	%	Comune	N. Dipendenti	%
Dirigente medico	41	12,2%	BORGARO TORINESE	5	1,5%
Dirigente non medico	2	0,6%	CASELLE TORINESE	6	1,8%
Comparto Sanitario	158	47,0%	GASSINO TORINESE	5	1,5%
Comparto Amministrativo	32	9,5%	SAN MAURO TORINESE	9	2,7%
Comparto Tecnico-Economale	103	30,7%	SETTIMO TORINESE	9	2,7%
TOTALE	336		TORINO	221	65,8%
			VENARIA	7	2,1%
			TOTALE	336	

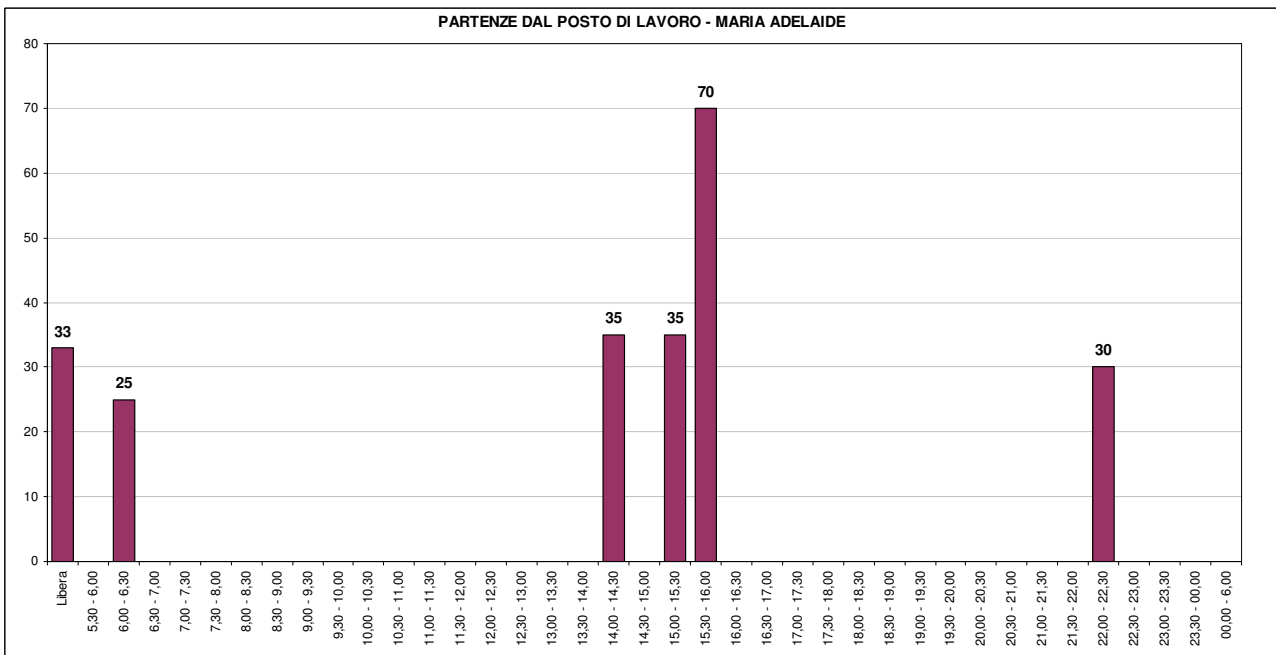
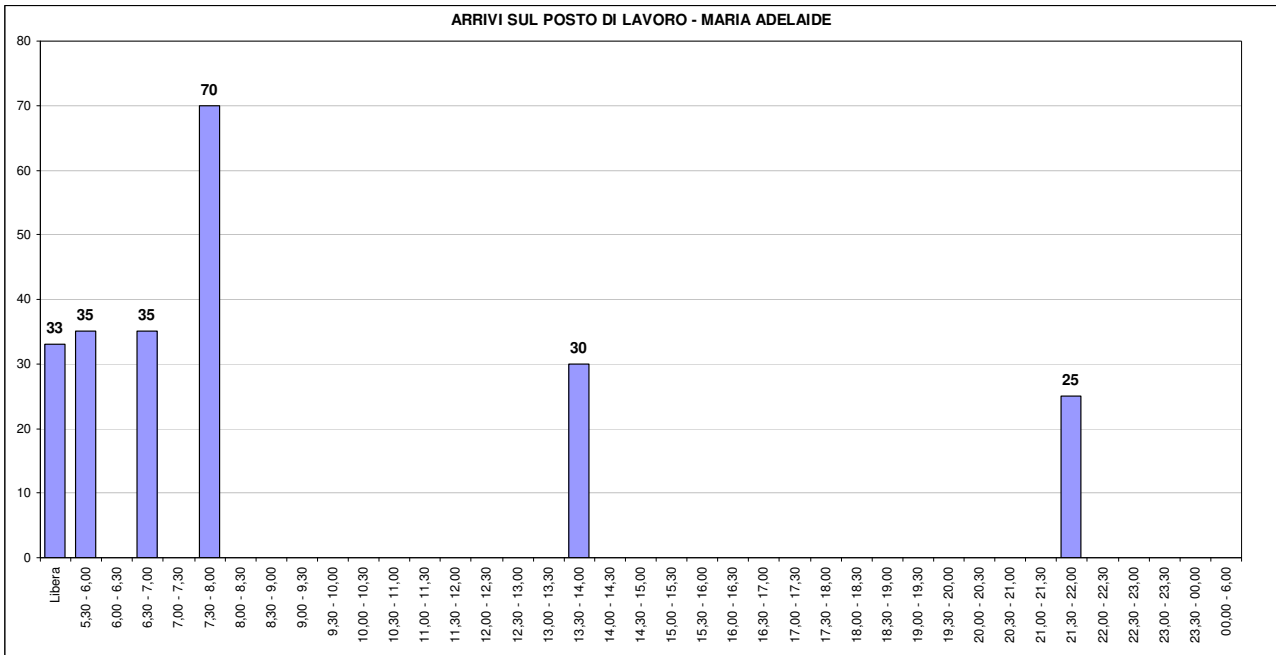
IL PERSONALE DELLA SEDE



ARRIVI E PARTENZE

ARRIVI SUL POSTO DI LAVORO			PARTENZE DAL POSTO DI LAVORO		
Fascia oraria	N. Dipendenti	%	Fascia oraria	N. Dipendenti	%
Libera	33	14,5%	Libera	33	14,5%
5,30 - 6,00	35	15,4%	5,30 - 6,00	0	0,0%
6,00 - 6,30	0	0,0%	6,00 - 6,30	25	11,0%
6,30 - 7,00	35	15,4%	6,30 - 7,00	0	0,0%
7,00 - 7,30	0	0,0%	7,00 - 7,30	0	0,0%
7,30 - 8,00	70	30,7%	7,30 - 8,00	0	0,0%
8,00 - 8,30	0	0,0%	8,00 - 8,30	0	0,0%
8,30 - 9,00	0	0,0%	8,30 - 9,00	0	0,0%
9,00 - 9,30	0	0,0%	9,00 - 9,30	0	0,0%
9,30 - 10,00	0	0,0%	9,30 - 10,00	0	0,0%
10,00 - 10,30	0	0,0%	10,00 - 10,30	0	0,0%
10,30 - 11,00	0	0,0%	10,30 - 11,00	0	0,0%
11,00 - 11,30	0	0,0%	11,00 - 11,30	0	0,0%
11,30 - 12,00	0	0,0%	11,30 - 12,00	0	0,0%
12,00 - 12,30	0	0,0%	12,00 - 12,30	0	0,0%
12,30 - 13,00	0	0,0%	12,30 - 13,00	0	0,0%
13,00 - 13,30	0	0,0%	13,00 - 13,30	0	0,0%
13,30 - 14,00	30	13,2%	13,30 - 14,00	0	0,0%
14,00 - 14,30	0	0,0%	14,00 - 14,30	35	15,4%
14,30 - 15,00	0	0,0%	14,30 - 15,00	0	0,0%
15,00 - 15,30	0	0,0%	15,00 - 15,30	35	15,4%
15,30 - 16,00	0	0,0%	15,30 - 16,00	70	30,7%
16,00 - 16,30	0	0,0%	16,00 - 16,30	0	0,0%
16,30 - 17,00	0	0,0%	16,30 - 17,00	0	0,0%
17,00 - 17,30	0	0,0%	17,00 - 17,30	0	0,0%
17,30 - 18,00	0	0,0%	17,30 - 18,00	0	0,0%
18,00 - 18,30	0	0,0%	18,00 - 18,30	0	0,0%
18,30 - 19,00	0	0,0%	18,30 - 19,00	0	0,0%
19,00 - 19,30	0	0,0%	19,00 - 19,30	0	0,0%
19,30 - 20,00	0	0,0%	19,30 - 20,00	0	0,0%
20,00 - 20,30	0	0,0%	20,00 - 20,30	0	0,0%
20,30 - 21,00	0	0,0%	20,30 - 21,00	0	0,0%
21,00 - 21,30	0	0,0%	21,00 - 21,30	0	0,0%
21,30 - 22,00	25	11,0%	21,30 - 22,00	0	0,0%
22,00 - 22,30	0	0,0%	22,00 - 22,30	30	13,2%
22,30 - 23,00	0	0,0%	22,30 - 23,00	0	0,0%
23,00 - 23,30	0	0,0%	23,00 - 23,30	0	0,0%
23,30 - 00,00	0	0,0%	23,30 - 00,00	0	0,0%
00,00 - 6,00	0	0,0%	00,00 - 6,00	0	0,0%
TOTALE	228		TOTALE	228	

ARRIVI E PARTENZE



10.2.3.Sede di lavoro: C.O. 118.

NUMERO DIPENDENTI SEDE: 76

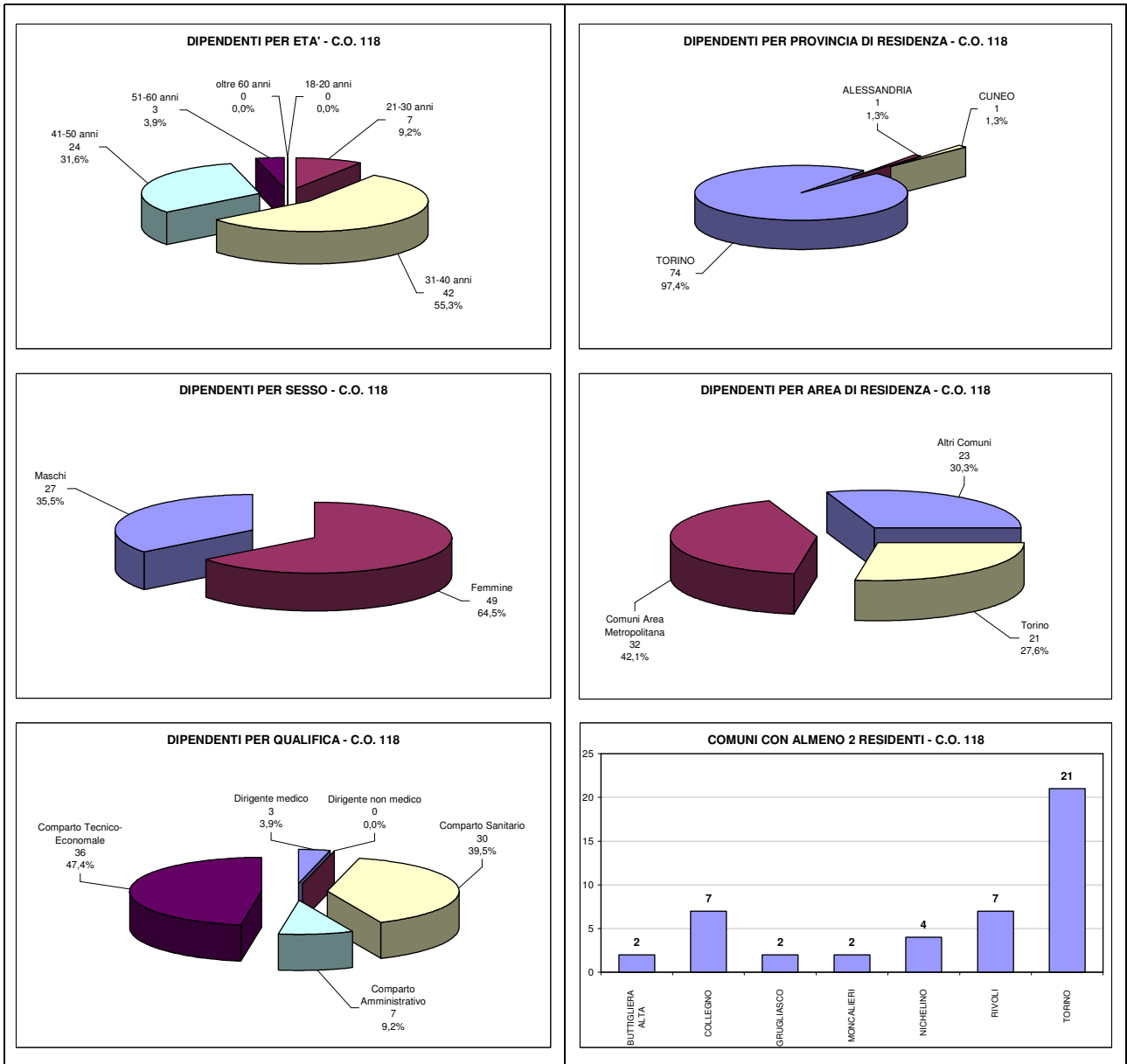
IL PERSONALE DELLA SEDE

DIPENDENTI PER ETÀ			DIPENDENTI PER PROVINCIA		
Fascia d'età	N. Dipendenti	%	Provincia	N. Dipendenti	%
18-20 anni	0	0,0%	ALESSANDRIA	1	1,3%
21-30 anni	7	9,2%	CUNEO	1	1,3%
31-40 anni	42	55,3%	TORINO	74	97,4%
41-50 anni	24	31,6%	TOTALE	76	
51-60 anni	3	3,9%			
oltre 60 anni	0	0,0%			
TOTALE	76				

DIPENDENTI PER SESSO			DIPENDENTI PER AREA		
Sesso	N. Dipendenti	%	Area	N. Dipendenti	%
Maschi	27	35,5%	Altri Comuni	23	30,3%
Femmine	49	64,5%	Comuni Area Metropolitana	32	42,1%
TOTALE	76		Torino	21	27,6%
			TOTALE	76	

DIPENDENTI PER QUALIFICA			COMUNI CON ALMENO 2 RESIDENTI		
Qualifica	N. Dipendenti	%	Comune	N. Dipendenti	%
Dirigente medico	3	3,9%	BUTTIGLIERA ALTA	2	2,6%
Dirigente non medico	0	0,0%	COLLEGNO	7	9,2%
Comparto Sanitario	30	39,5%	GRUGLIASCO	2	2,6%
Comparto Amministrativo	7	9,2%	MONCALIERI	2	2,6%
Comparto Tecnico-Economale	36	47,4%	NICHELINO	4	5,3%
TOTALE	76		RIVOLI	7	9,2%
			TORINO	21	27,6%
			TOTALE	76	

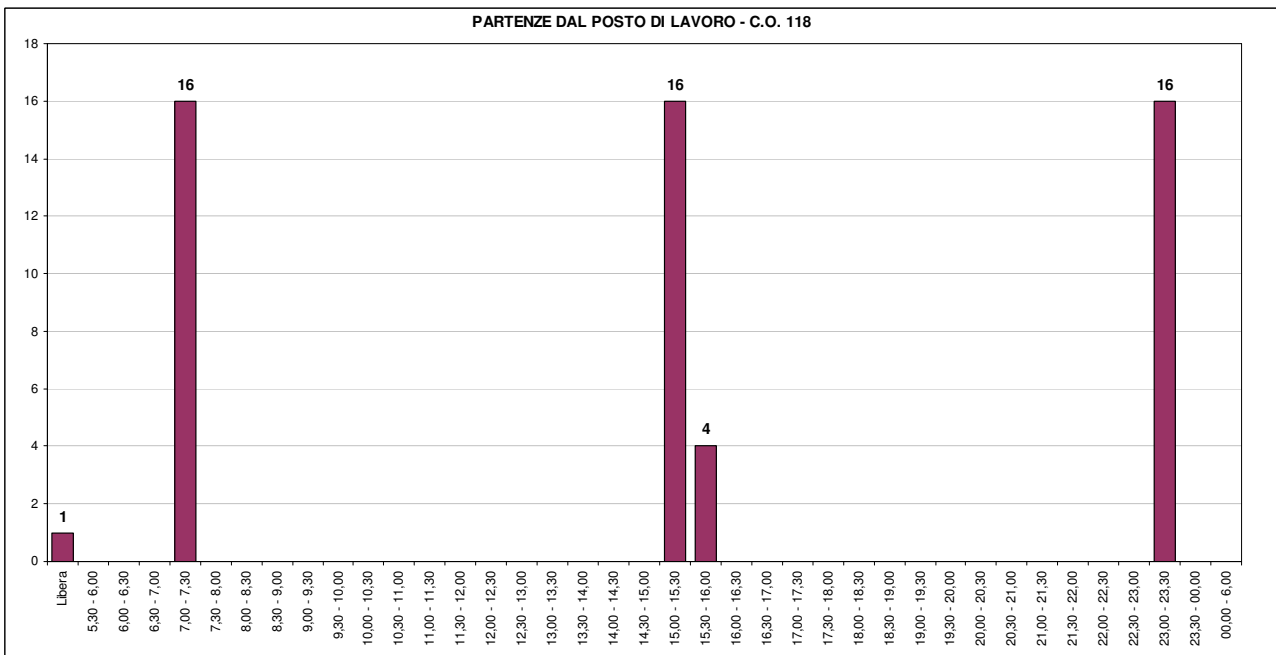
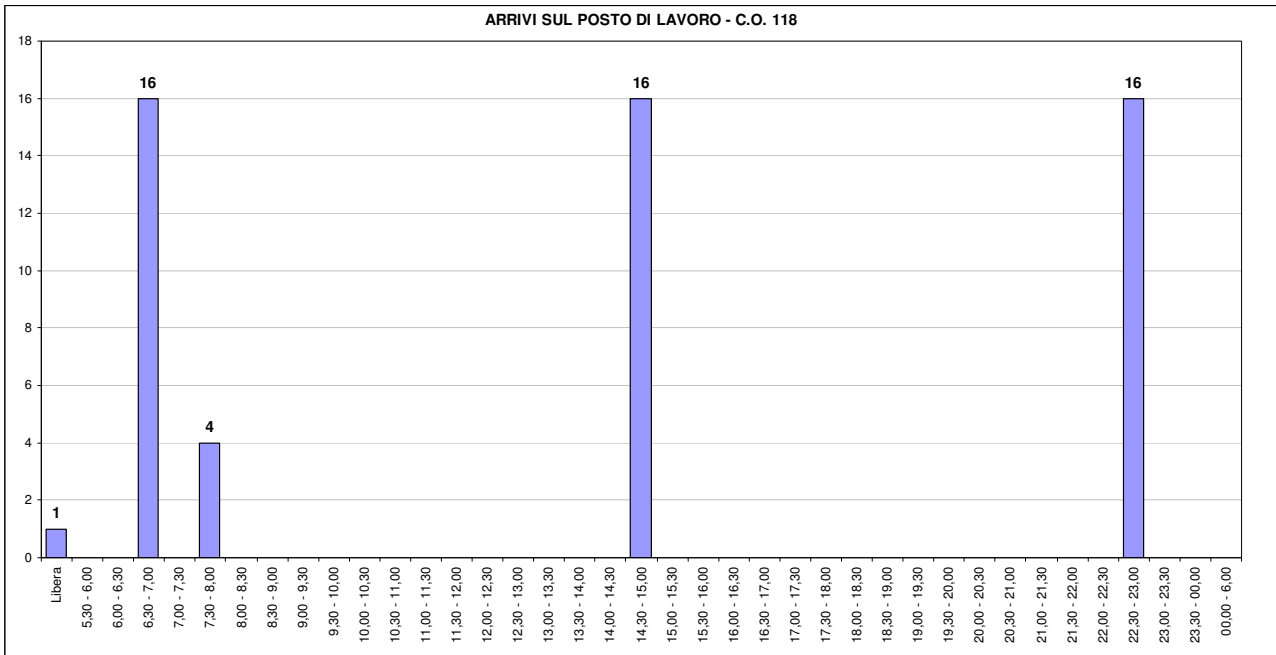
IL PERSONALE DELLA SEDE



ARRIVI E PARTENZE

ARRIVI SUL POSTO DI LAVORO			PARTENZE DAL POSTO DI LAVORO		
Fascia oraria	N. Dipendenti	%	Fascia oraria	N. Dipendenti	%
Libera	1	1,9%	Libera	1	1,9%
5,30 - 6,00	0	0,0%	5,30 - 6,00	0	0,0%
6,00 - 6,30	0	0,0%	6,00 - 6,30	0	0,0%
6,30 - 7,00	16	30,2%	6,30 - 7,00	0	0,0%
7,00 - 7,30	0	0,0%	7,00 - 7,30	16	30,2%
7,30 - 8,00	4	7,5%	7,30 - 8,00	0	0,0%
8,00 - 8,30	0	0,0%	8,00 - 8,30	0	0,0%
8,30 - 9,00	0	0,0%	8,30 - 9,00	0	0,0%
9,00 - 9,30	0	0,0%	9,00 - 9,30	0	0,0%
9,30 - 10,00	0	0,0%	9,30 - 10,00	0	0,0%
10,00 - 10,30	0	0,0%	10,00 - 10,30	0	0,0%
10,30 - 11,00	0	0,0%	10,30 - 11,00	0	0,0%
11,00 - 11,30	0	0,0%	11,00 - 11,30	0	0,0%
11,30 - 12,00	0	0,0%	11,30 - 12,00	0	0,0%
12,00 - 12,30	0	0,0%	12,00 - 12,30	0	0,0%
12,30 - 13,00	0	0,0%	12,30 - 13,00	0	0,0%
13,00 - 13,30	0	0,0%	13,00 - 13,30	0	0,0%
13,30 - 14,00	0	0,0%	13,30 - 14,00	0	0,0%
14,00 - 14,30	0	0,0%	14,00 - 14,30	0	0,0%
14,30 - 15,00	16	30,2%	14,30 - 15,00	0	0,0%
15,00 - 15,30	0	0,0%	15,00 - 15,30	16	30,2%
15,30 - 16,00	0	0,0%	15,30 - 16,00	4	7,5%
16,00 - 16,30	0	0,0%	16,00 - 16,30	0	0,0%
16,30 - 17,00	0	0,0%	16,30 - 17,00	0	0,0%
17,00 - 17,30	0	0,0%	17,00 - 17,30	0	0,0%
17,30 - 18,00	0	0,0%	17,30 - 18,00	0	0,0%
18,00 - 18,30	0	0,0%	18,00 - 18,30	0	0,0%
18,30 - 19,00	0	0,0%	18,30 - 19,00	0	0,0%
19,00 - 19,30	0	0,0%	19,00 - 19,30	0	0,0%
19,30 - 20,00	0	0,0%	19,30 - 20,00	0	0,0%
20,00 - 20,30	0	0,0%	20,00 - 20,30	0	0,0%
20,30 - 21,00	0	0,0%	20,30 - 21,00	0	0,0%
21,00 - 21,30	0	0,0%	21,00 - 21,30	0	0,0%
21,30 - 22,00	0	0,0%	21,30 - 22,00	0	0,0%
22,00 - 22,30	0	0,0%	22,00 - 22,30	0	0,0%
22,30 - 23,00	16	30,2%	22,30 - 23,00	0	0,0%
23,00 - 23,30	0	0,0%	23,00 - 23,30	16	30,2%
23,30 - 00,00	0	0,0%	23,30 - 00,00	0	0,0%
00,00 - 6,00	0	0,0%	00,00 - 6,00	0	0,0%
TOTALE	53		TOTALE	53	

ARRIVI E PARTENZE



10.3. Analisi dei questionari.

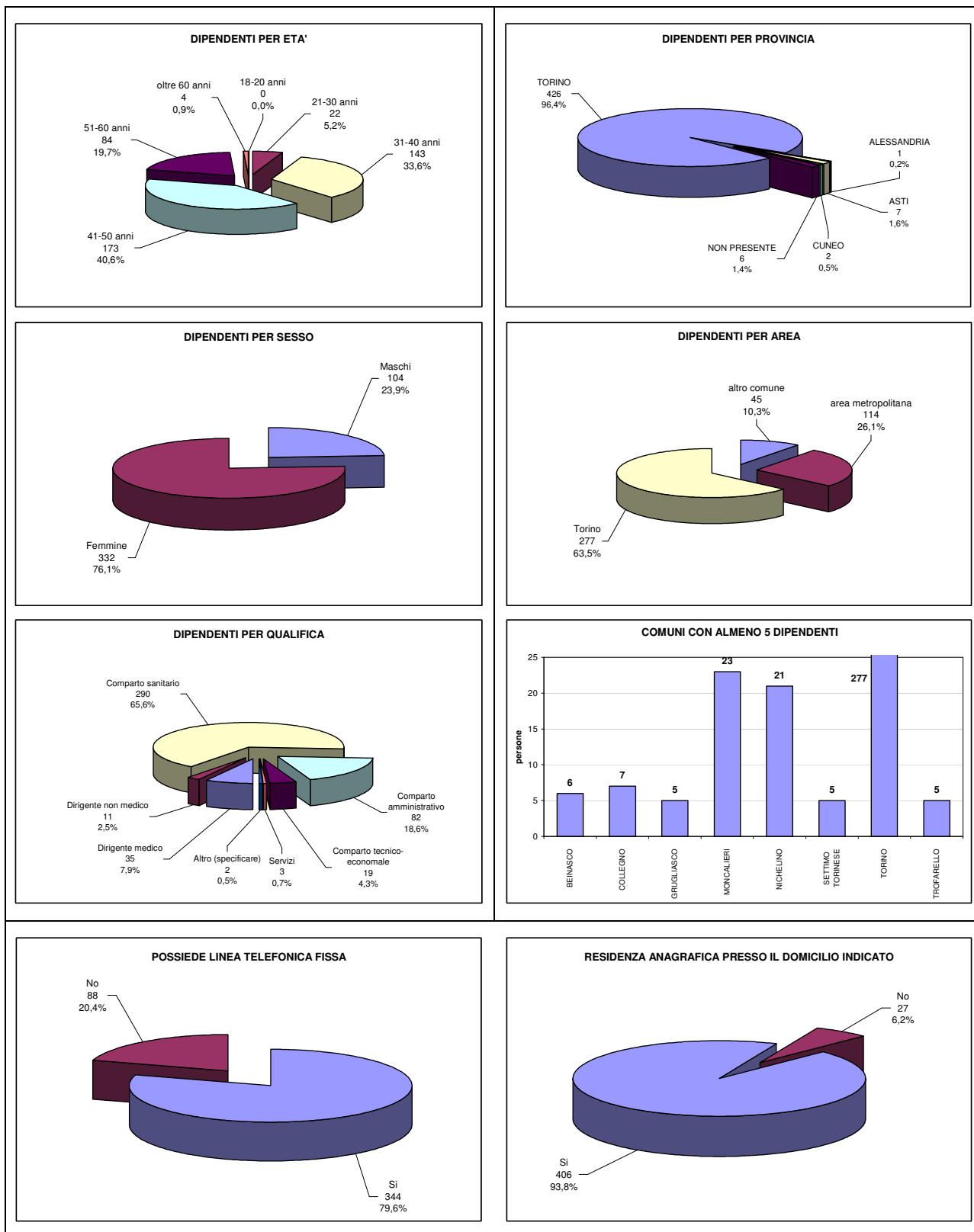
10.3.1. Sede di lavoro: C.T.O. / U.S.U.

QUESTIONARI COMPILATI: 442 (31,2% del totale dei dipendenti)

IL CAMPIONE

DIPENDENTI PER ETÀ			DIPENDENTI PER PROVINCIA		
Fascia d'età	N. Dipendenti	%	Provincia	N. Dipendenti	%
18-20 anni	0	0,0%	TORINO	426	96,4%
21-30 anni	22	5,2%	ALESSANDRIA	1	0,2%
31-40 anni	143	33,6%	ASTI	7	1,6%
41-50 anni	173	40,6%	CUNEO	2	0,5%
51-60 anni	84	19,7%	NON PRESENTE	6	1,4%
oltre 60 anni	4	0,9%	TOTALE	442	
TOTALE	426				
DIPENDENTI PER SESSO			DIPENDENTI PER AREA		
Sesso	N. Dipendenti	%	Area	N. Dipendenti	%
Maschi	104	23,9%	altro comune	45	10,3%
Femmine	332	76,1%	area metropolitana	114	26,1%
TOTALE	436		Torino	277	63,5%
			TOTALE	436	
DIPENDENTI PER QUALIFICA			COMUNI CON ALMENO 5 DIPENDENTI		
Qualifica	N. Dipendenti	%	Comune	N. Dipendenti	%
Dirigente medico	35	7,9%	BEINASCO	6	1,4%
Dirigente non medico	11	2,5%	COLLEGNO	7	1,6%
Comparto sanitario	290	65,6%	GRUGLIASCO	5	1,1%
Comparto amministrativo	82	18,6%	MONCALIERI	23	5,3%
Comparto tecnico-economico	19	4,3%	NICHELINO	21	4,8%
Servizi	3	0,7%	SETTIMO TORINESE	5	1,1%
Altro (specificare)	2	0,5%	TORINO	277	63,5%
TOTALE	442		TROFARELLO	5	1,1%
			TOTALE	436	

IL CAMPIONE



ARRIVI E PARTENZE

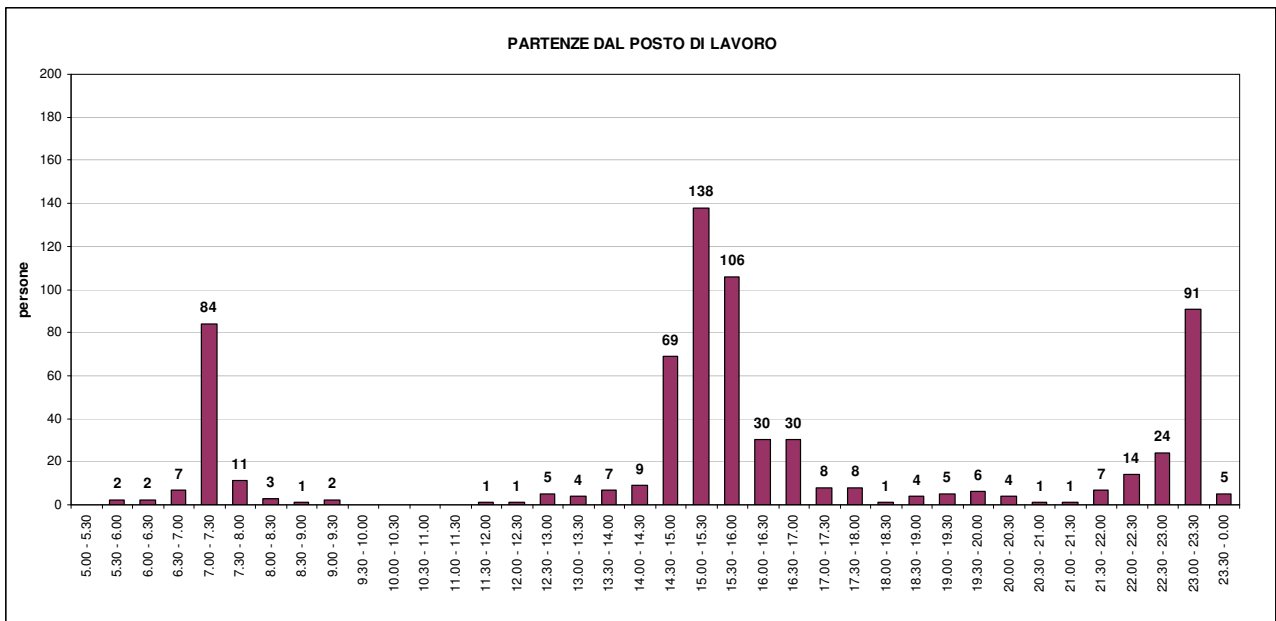
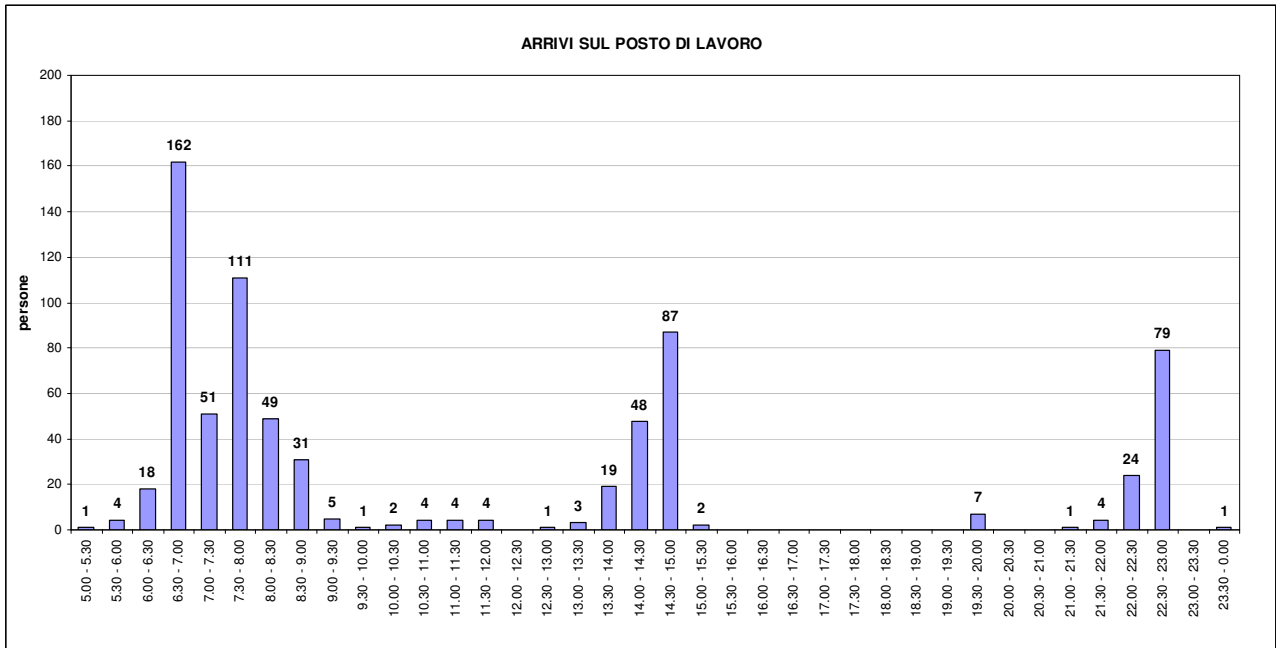
ARRIVI SUL POSTO DI LAVORO

Fascia oraria	N. Dipendenti	%
5.00 - 5.30	1	0,1%
5.30 - 6.00	4	0,6%
6.00 - 6.30	18	2,5%
6.30 - 7.00	162	22,4%
7.00 - 7.30	51	7,1%
7.30 - 8.00	111	15,4%
8.00 - 8.30	49	6,8%
8.30 - 9.00	31	4,3%
9.00 - 9.30	5	0,7%
9.30 - 10.00	1	0,1%
10.00 - 10.30	2	0,3%
10.30 - 11.00	4	0,6%
11.00 - 11.30	4	0,6%
11.30 - 12.00	4	0,6%
12.00 - 12.30	0	0,0%
12.30 - 13.00	1	0,1%
13.00 - 13.30	3	0,4%
13.30 - 14.00	19	2,6%
14.00 - 14.30	48	6,6%
14.30 - 15.00	87	12,0%
15.00 - 15.30	2	0,3%
15.30 - 16.00	0	0,0%
16.00 - 16.30	0	0,0%
16.30 - 17.00	0	0,0%
17.00 - 17.30	0	0,0%
17.30 - 18.00	0	0,0%
18.00 - 18.30	0	0,0%
18.30 - 19.00	0	0,0%
19.00 - 19.30	0	0,0%
19.30 - 20.00	7	1,0%
20.00 - 20.30	0	0,0%
20.30 - 21.00	0	0,0%
21.00 - 21.30	1	0,1%
21.30 - 22.00	4	0,6%
22.00 - 22.30	24	3,3%
22.30 - 23.00	79	10,9%
23.00 - 23.30	0	0,0%
23.30 - 0.00	1	0,1%
TOTALE	723	

PARTENZE DAL POSTO DI LAVORO

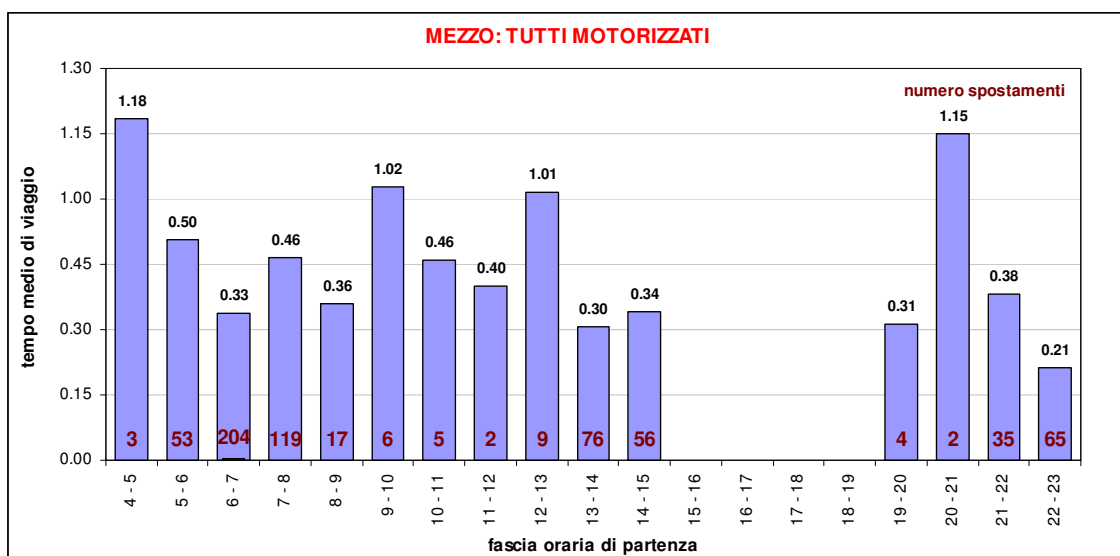
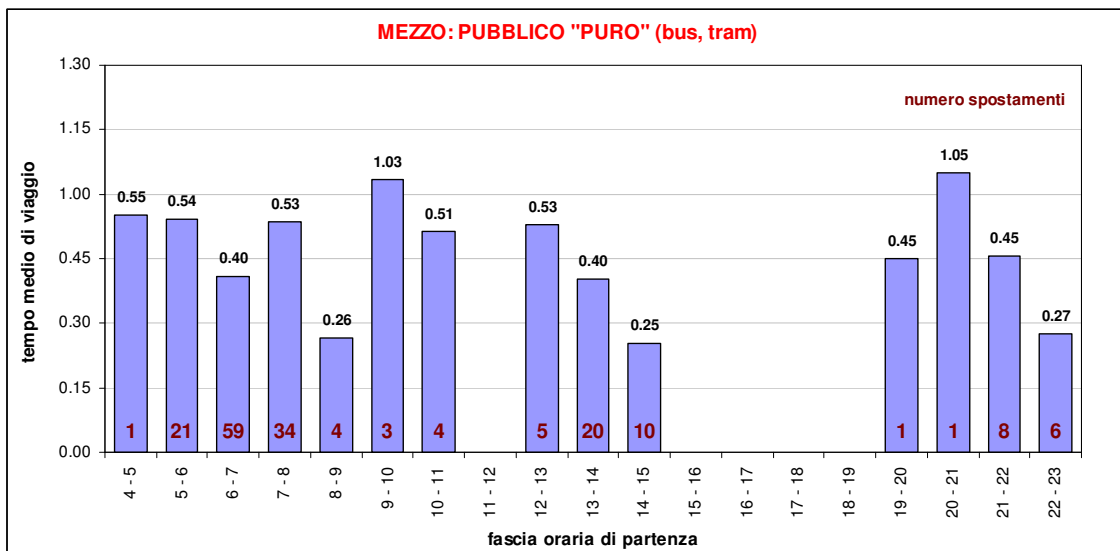
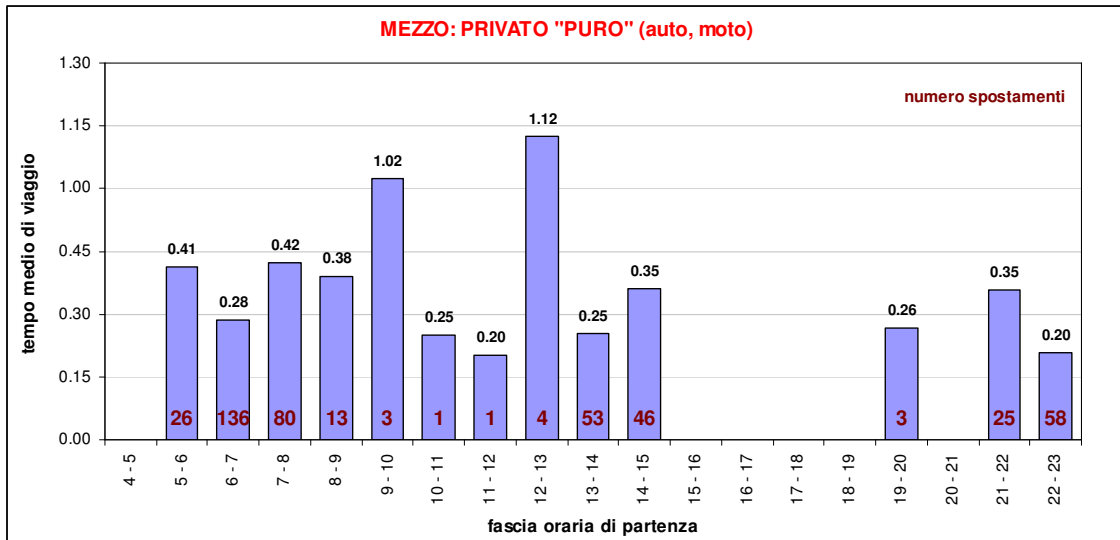
Fascia oraria	N. Dipendenti	%
5.00 - 5.30	0	0,0%
5.30 - 6.00	2	0,3%
6.00 - 6.30	2	0,3%
6.30 - 7.00	7	1,0%
7.00 - 7.30	84	12,2%
7.30 - 8.00	11	1,6%
8.00 - 8.30	3	0,4%
8.30 - 9.00	1	0,1%
9.00 - 9.30	2	0,3%
9.30 - 10.00	0	0,0%
10.00 - 10.30	0	0,0%
10.30 - 11.00	0	0,0%
11.00 - 11.30	0	0,0%
11.30 - 12.00	1	0,1%
12.00 - 12.30	1	0,1%
12.30 - 13.00	5	0,7%
13.00 - 13.30	4	0,6%
13.30 - 14.00	7	1,0%
14.00 - 14.30	9	1,3%
14.30 - 15.00	69	10,0%
15.00 - 15.30	138	20,0%
15.30 - 16.00	106	15,3%
16.00 - 16.30	30	4,3%
16.30 - 17.00	30	4,3%
17.00 - 17.30	8	1,2%
17.30 - 18.00	8	1,2%
18.00 - 18.30	1	0,1%
18.30 - 19.00	4	0,6%
19.00 - 19.30	5	0,7%
19.30 - 20.00	6	0,9%
20.00 - 20.30	4	0,6%
20.30 - 21.00	1	0,1%
21.00 - 21.30	1	0,1%
21.30 - 22.00	7	1,0%
22.00 - 22.30	14	2,0%
22.30 - 23.00	24	3,5%
23.00 - 23.30	91	13,2%
23.30 - 0.00	5	0,7%
TOTALE	691	

ARRIVI E PARTENZE



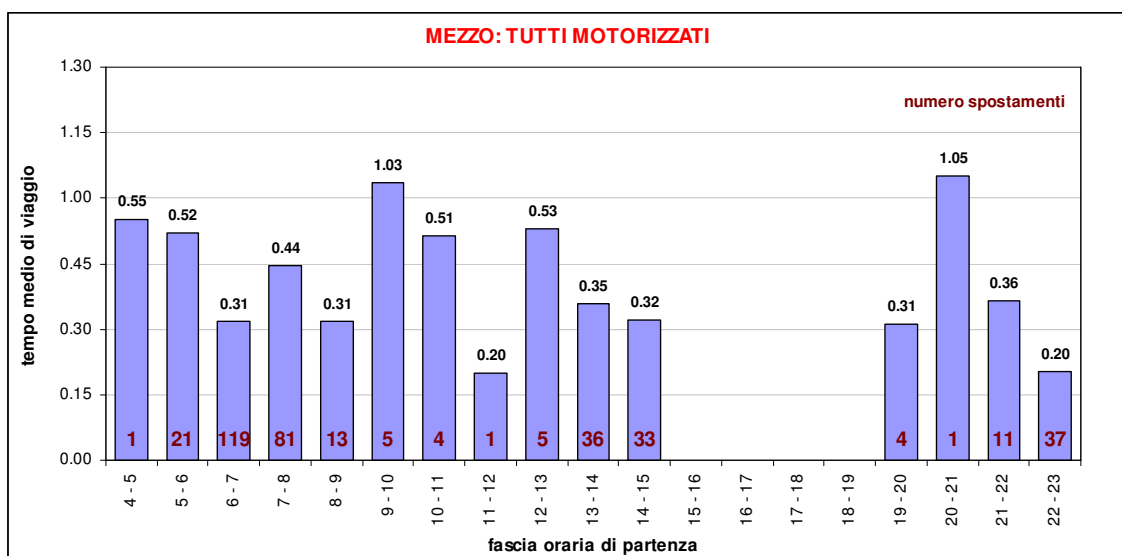
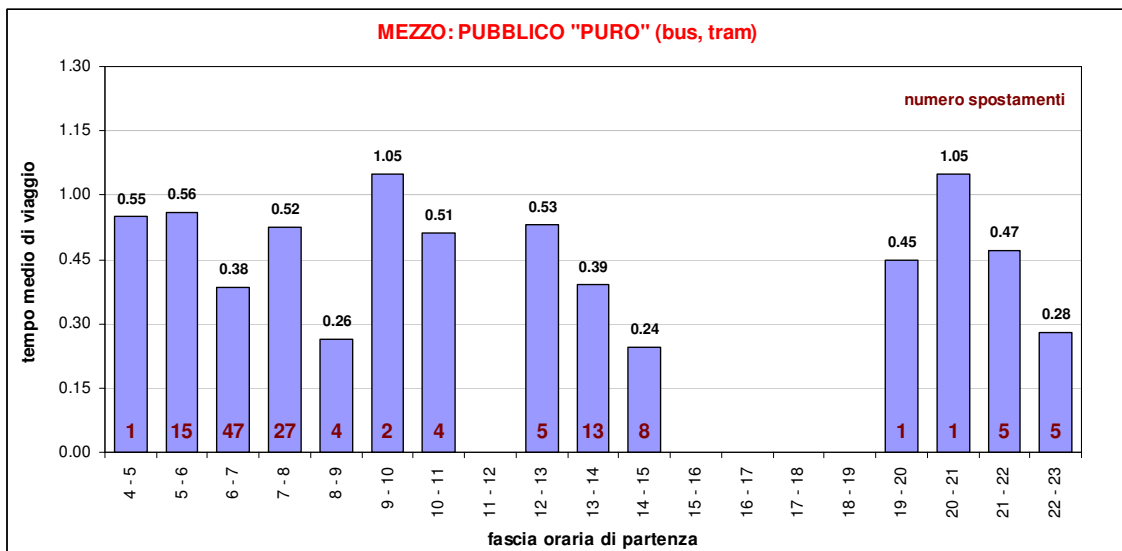
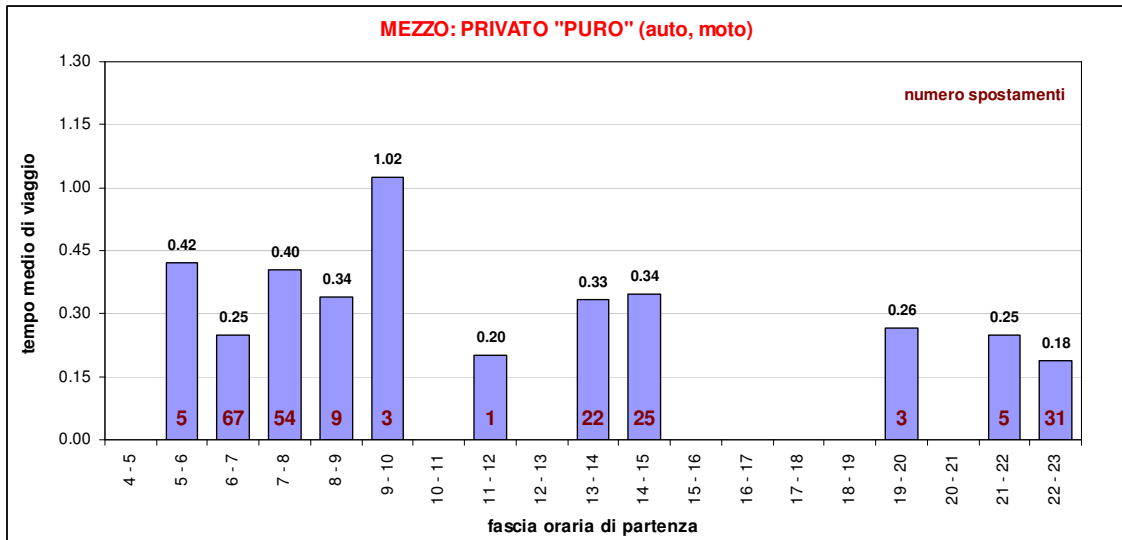
Origine:
 TUTTE

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



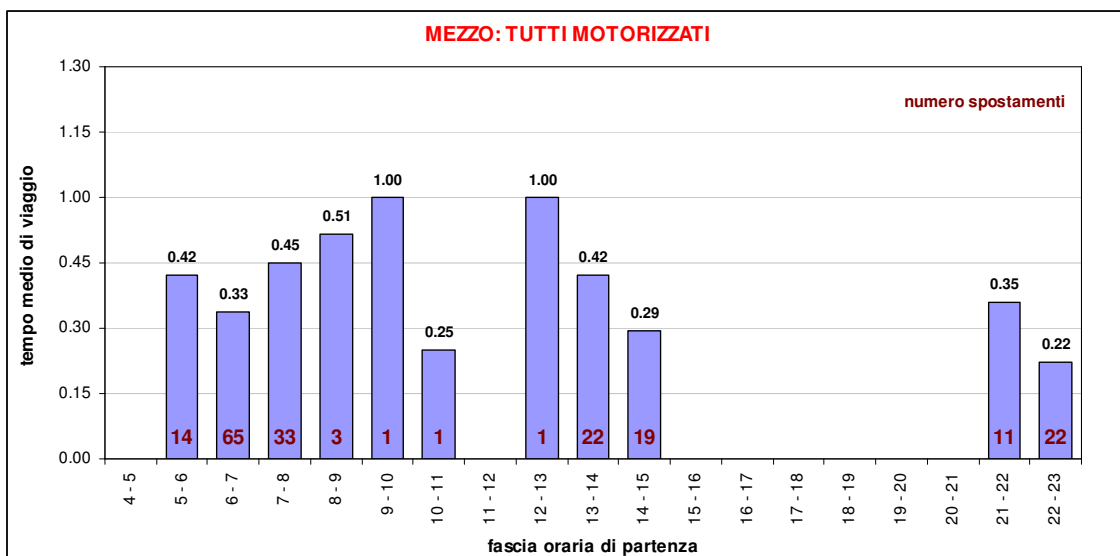
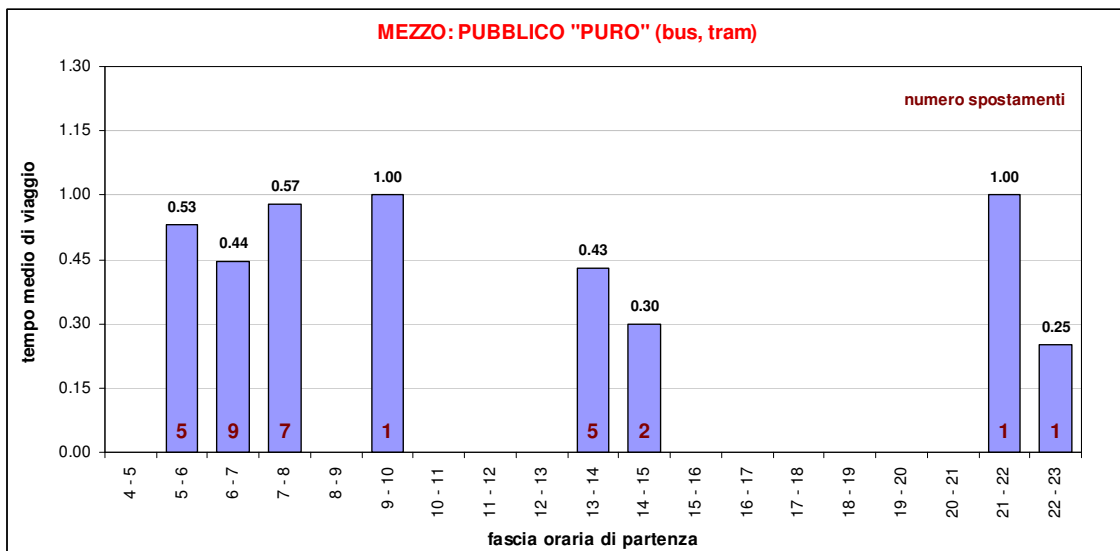
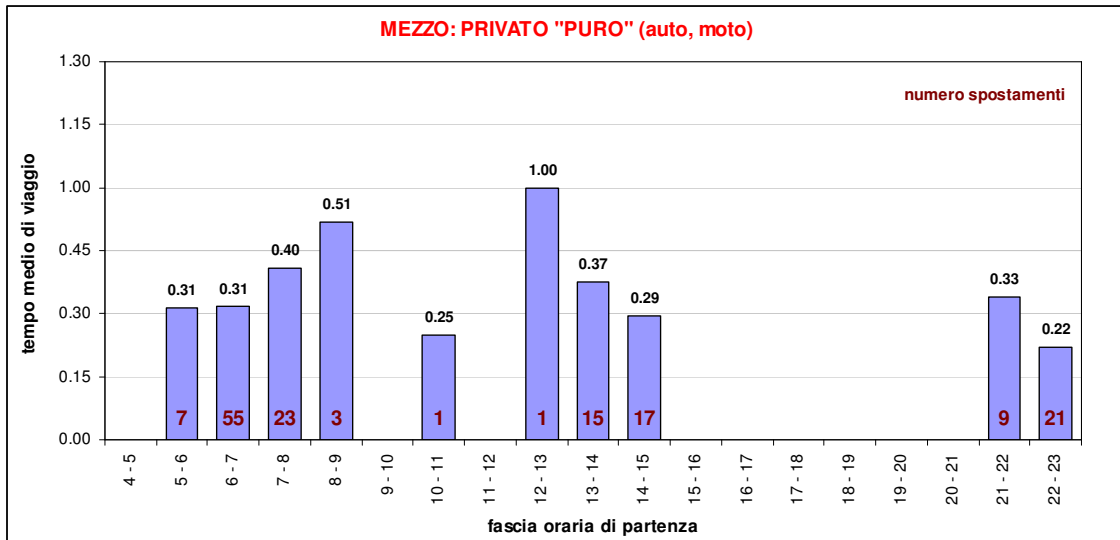
**Origine:
 TORINO**

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



Origine:
 AREA METROPOLITANA

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



Origine:
 TUTTE

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	18	2,5%	entro 10'	14	2,1%
10-20'	128	17,7%	10-20'	97	14,4%
20-30'	143	19,8%	20-30'	117	17,4%
30-40'	176	24,3%	30-40'	127	18,8%
40-50'	117	16,2%	40-50'	101	15,0%
50-60'	40	5,5%	50-60'	42	6,2%
1h - 1h10'	67	9,3%	1h - 1h10'	85	12,6%
1h 10' - 1h 20'	14	1,9%	1h 10' - 1h 20'	26	3,9%
1h 20' - 1h 30'	9	1,2%	1h 20' - 1h 30'	26	3,9%
1h 30' - 1h 40'	5	0,7%	1h 30' - 1h 40'	3	0,4%
1h 40' - 1h 50'	4	0,6%	1h 40' - 1h 50'	4	0,6%
oltre 1h 50'	2	0,3%	oltre 1h 50'	32	4,7%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	38	5,2%
bicicletta	21	2,9%
motociclo	24	3,3%
tram/bus	158	21,6%
treno	5	0,7%
auto come conducente	415	56,8%
auto come passeggero	16	2,2%
due o più tram/bus	24	3,3%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	22	3,0%
treno+altri mezzi pubblici	4	0,5%
altre combinazioni	3	0,4%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parcheggio aziendale	49	11,7%
Parcheggio a barriera	43	10,2%
Parcheggio su strisce blu	5	1,2%
Parcheggio su strada gratuito	323	76,9%

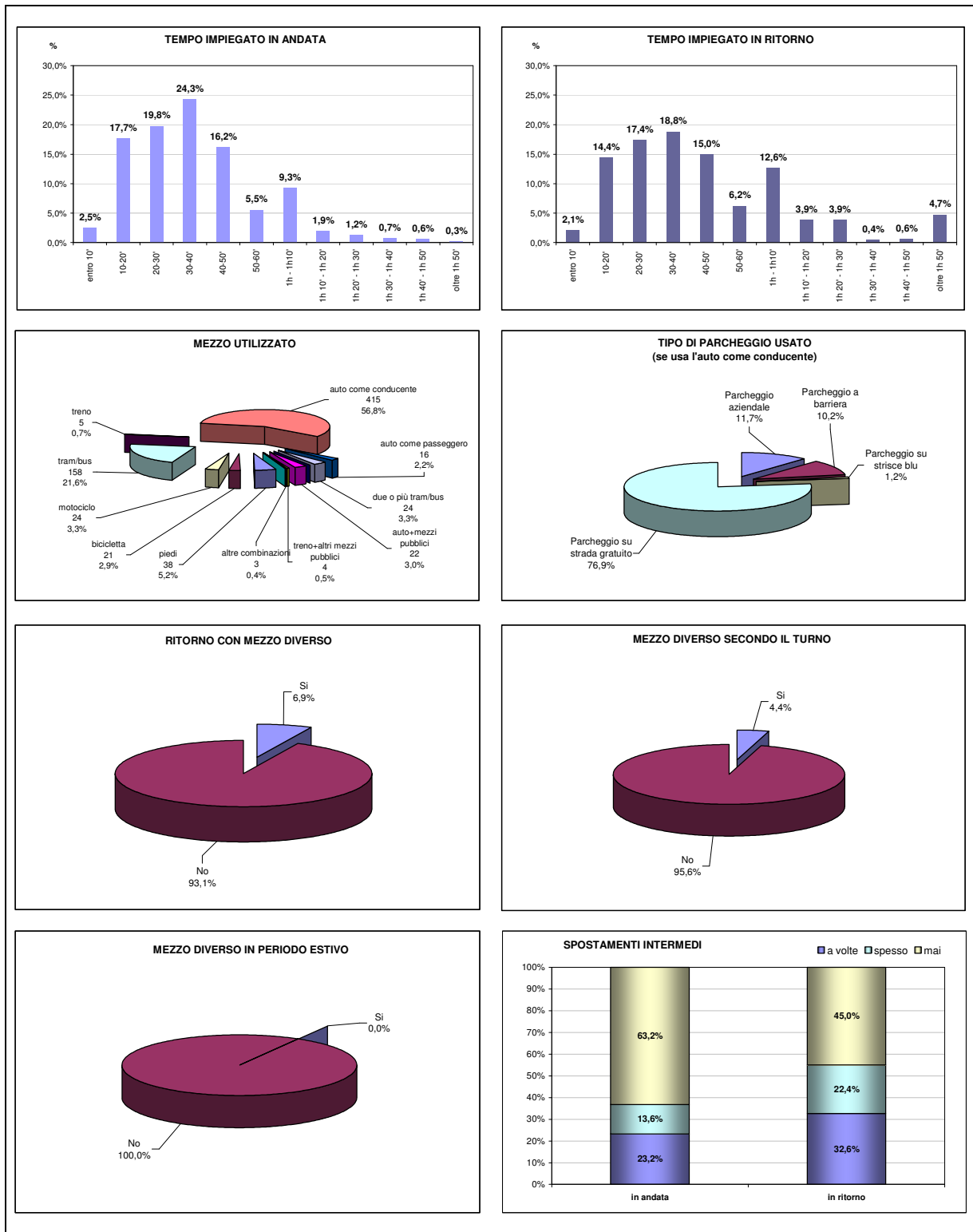
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	30	6,9%	Si	0	0,0%
No	403	93,1%	No	433	100,0%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO		
	N.	%
Si	19	4,4%
No	414	95,6%

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	23,2%	32,6%
spesso	13,6%	22,4%
mai	63,2%	45,0%

Origine:
 TUTTE

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
 TORINO

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	16	3,6%	entro 10'	12	3,0%
10-20'	94	21,4%	10-20'	78	19,6%
20-30'	99	22,6%	20-30'	73	18,3%
30-40'	99	22,6%	30-40'	77	19,3%
40-50'	60	13,7%	40-50'	50	12,6%
50-60'	21	4,8%	50-60'	20	5,0%
1h - 1h10'	37	8,4%	1h - 1h10'	47	11,8%
1h 10' - 1h 20'	7	1,6%	1h 10' - 1h 20'	14	3,5%
1h 20' - 1h 30'	5	1,1%	1h 20' - 1h 30'	12	3,0%
1h 30' - 1h 40'	0	0,0%	1h 30' - 1h 40'	1	0,3%
1h 40' - 1h 50'	1	0,2%	1h 40' - 1h 50'	3	0,8%
oltre 1h 50'	0	0,0%	oltre 1h 50'	11	2,8%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	38	8,6%
bicicletta	21	4,8%
motociclo	15	3,4%
tram/bus	122	27,7%
treno	0	0,0%
auto come conducente	206	46,7%
auto come passeggero	8	1,8%
due o più tram/bus	19	4,3%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	9	2,0%
treno+altri mezzi pubblici	0	0,0%
altre combinazioni	3	0,7%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parcheggio aziendale	23	11,0%
Parcheggio a barriera	22	10,5%
Parcheggio su strisce blu	4	1,9%
Parcheggio su strada gratuito	161	76,7%

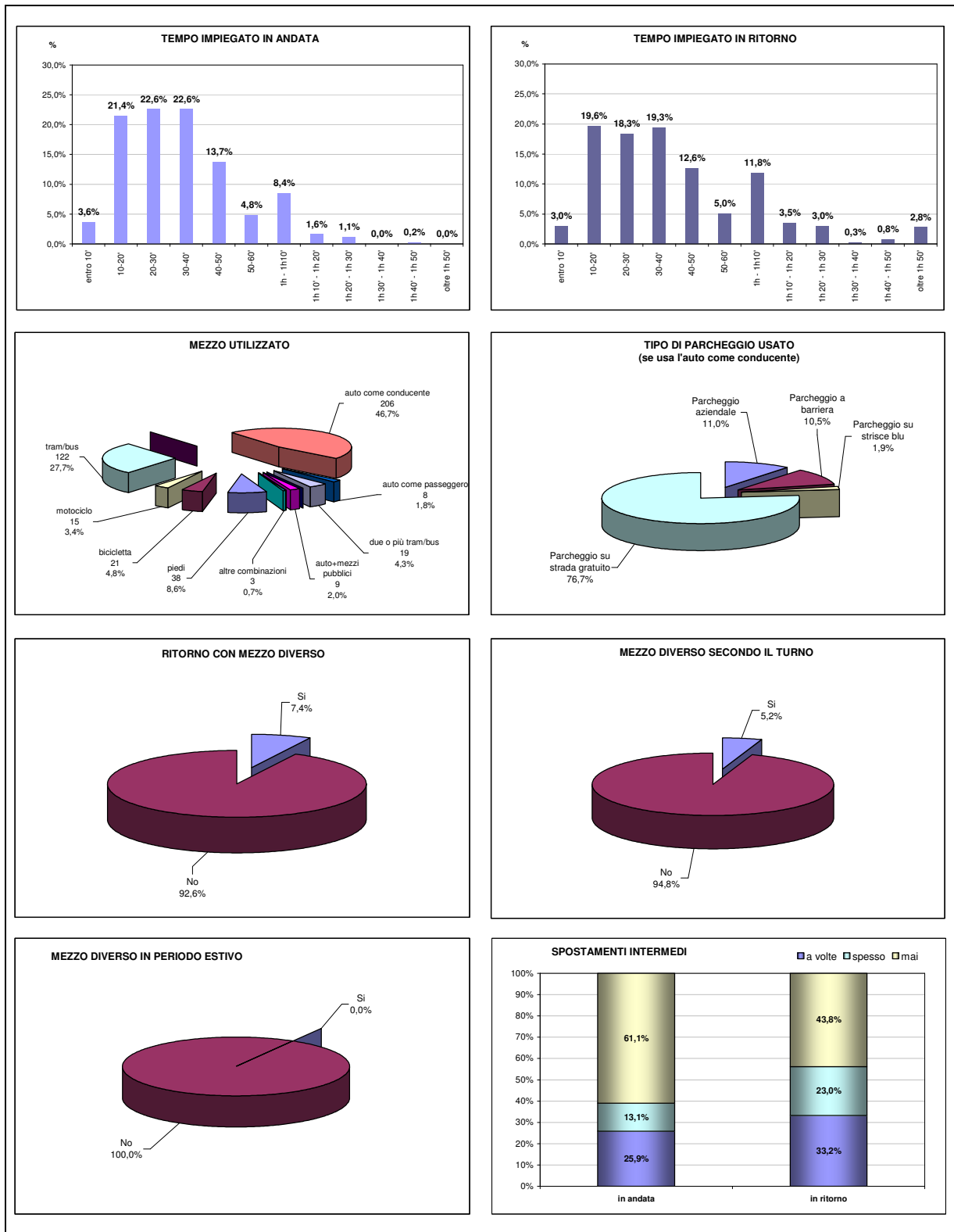
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	20	7,4%	Si	0	0,0%
No	249	92,6%	No	222	100,0%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO		
	N.	%
Si	14	5,2%
No	255	94,8%

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	25,9%	33,2%
spesso	13,1%	23,0%
mal	61,1%	43,8%

Origine:
 TORINO

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
AREA METROPOLITANA

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	1	0,5%	entro 10'	2	1,1%
10-20'	32	16,4%	10-20'	18	9,5%
20-30'	35	17,9%	20-30'	35	18,5%
30-40'	51	26,2%	30-40'	36	19,0%
40-50'	37	19,0%	40-50'	34	18,0%
50-60'	9	4,6%	50-60'	15	7,9%
1h - 1h10'	24	12,3%	1h - 1h10'	23	12,2%
1h 10' - 1h 20'	5	2,6%	1h 10' - 1h 20'	7	3,7%
1h 20' - 1h 30'	1	0,5%	1h 20' - 1h 30'	8	4,2%
1h 30' - 1h 40'	0	0,0%	1h 30' - 1h 40'	0	0,0%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%	1h 40' - 1h 50'	0	0,0%
oltre 1h 50'	0	0,0%	oltre 1h 50'	11	5,8%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	0	0,0%
bicicletta	0	0,0%
motociclo	6	3,1%
tram/bus	26	13,4%
treno	0	0,0%
auto come conducente	142	73,2%
auto come passeggero	5	2,6%
due o più tram/bus	5	2,6%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici (treno, tram, bus)	9	4,6%
treno+altri mezzi pubblici (tram, bus)	1	0,5%
altre combinazioni di mezzi	0	0,0%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parccheggio aziendale	22	15,2%
Parccheggio a barriera	15	10,3%
Parccheggio su strisce blu	1	0,7%
Parccheggio su strada gratuito	107	73,8%

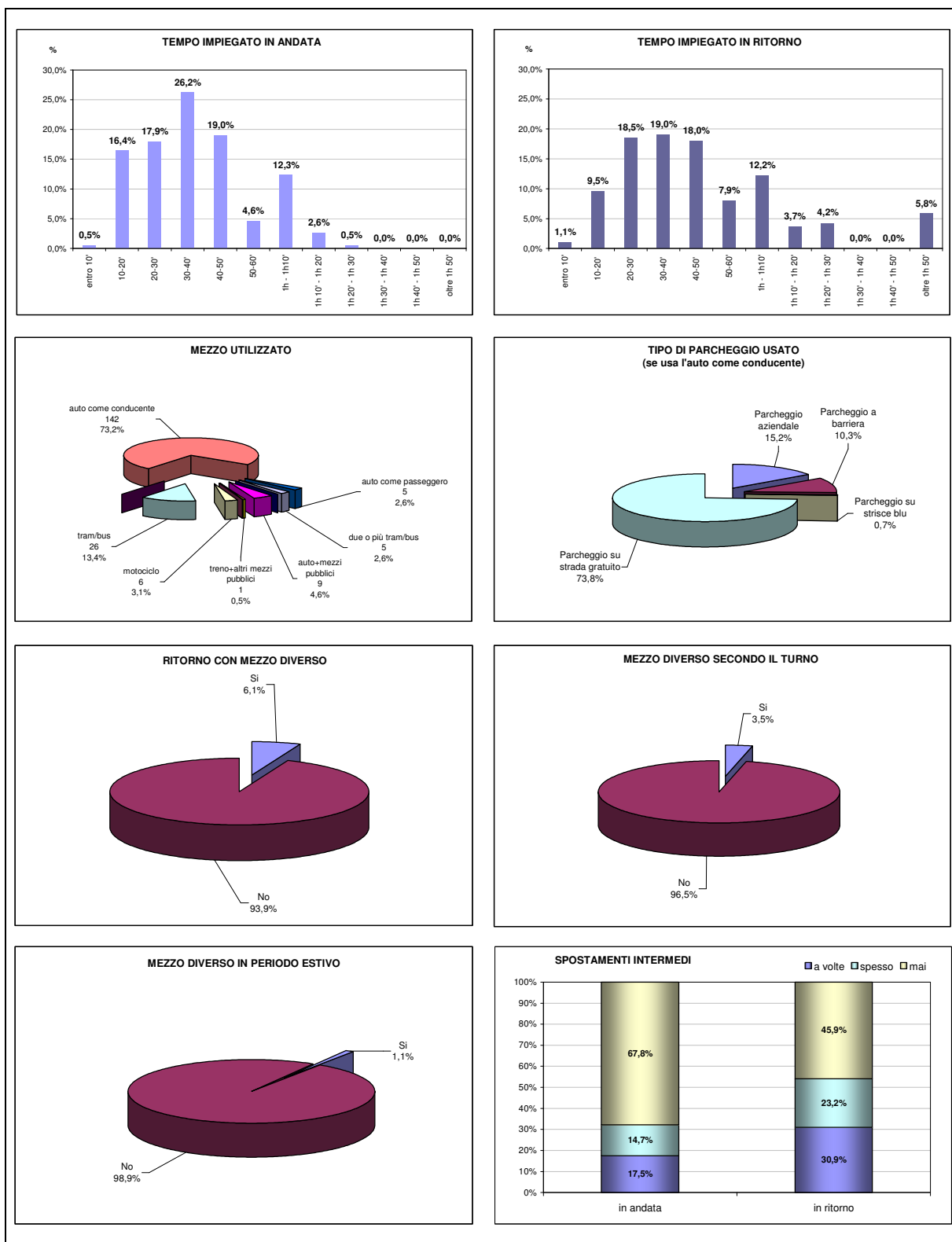
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	7	6,1%	Si	1	1,1%
No	107	93,9%	No	94	98,9%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO		
	N.	%
Si	4	3,5%
No	110	96,5%

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	17,5%	30,9%
spesso	14,7%	23,2%
mai	67,8%	45,9%

Origine:
AREA METROPOLITANA

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
TUTTE

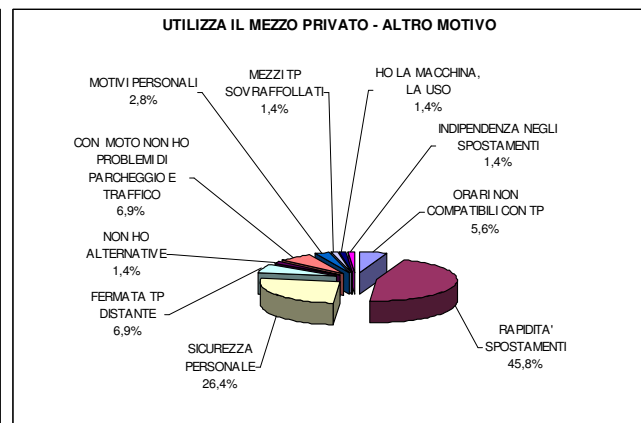
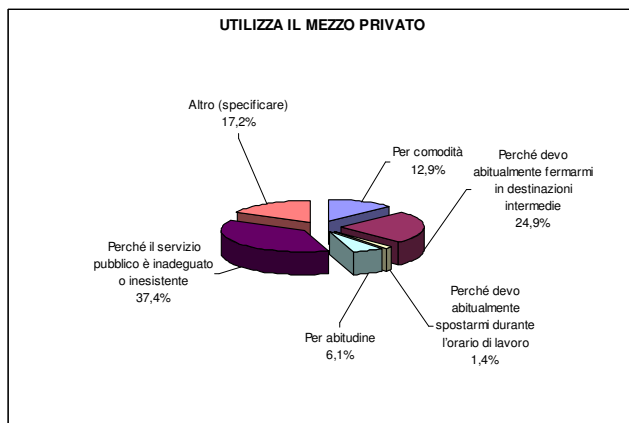
UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

Totale questionari compilati **442**
Mezzo privato - Quadri compilati **301** **68,1% del campione**
TP - Quadri compilati **409** **92,5% del campione**

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	442	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	301	68,1% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	441	(max 2 per quadro)

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?			Altro motivo (risposta aperta)		
Opzioni	N.	%	Risposte	N.	%
Per la comodità del viaggio	57	12,9%	orari non compatibili con tp	4	5,3%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	110	24,9%	rapidita' spostamenti	33	43,4%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	6	1,4%	sicurezza personale	19	25,0%
Per una questione di abitudine	27	6,1%	fermata tp distante	5	6,6%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	165	37,4%	non ho alternative	1	1,3%
Altro (specificare)	76	17,2%	con moto non ho problemi di parcheggio e traffico	5	6,6%
TOTALE RISPOSTE	441		motivi personali	2	2,6%
			mezzi tp sovraffollati	1	1,3%
			ho la macchina, la uso	1	1,3%
			indipendenza negli spostamenti	1	1,3%
			interscambio con tp	1	1,3%
			tp troppo caro	1	1,3%
			trasporto strumentazione	1	1,3%
			reperibilita'	1	1,3%
			TOTALE ALTRO MOTIVO	76	



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	442	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	409	92,5% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	734	(max 2 per quadro)

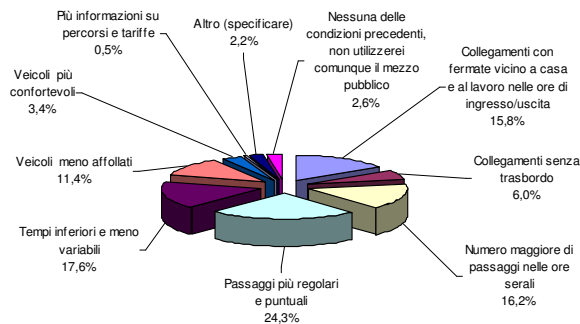
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	116	15,8%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	44	6,0%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	119	16,2%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	178	24,3%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	129	17,6%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	84	11,4%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	25	3,4%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	4	0,5%
Altro (specificare)	16	2,2%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	19	2,6%
TOTALE RISPOSTE	734	

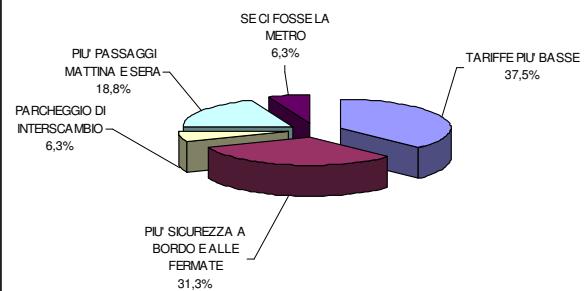
Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
tariffe piu' basse	6	37,5%
piu' sicurezza a bordo e alle fermate	5	31,3%
parcheggio di interscambio	1	6,3%
piu' passaggi mattina e sera	3	18,8%
se ci fosse la metro	1	6,3%
TOTALE ALTRO MOTIVO	16	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO - ALTRO MOTIVO



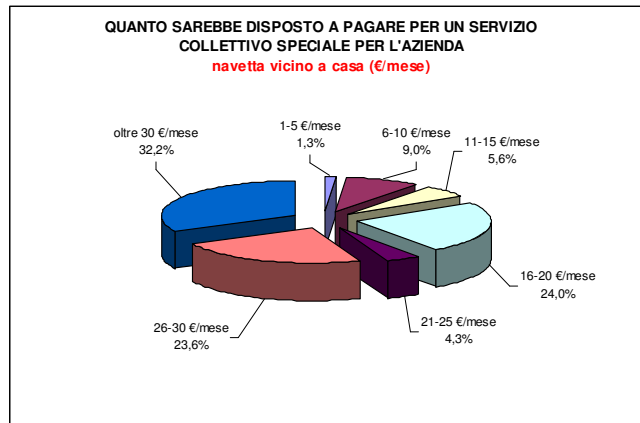
Origine:
 TUTTE

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati 442
Navetta vicino a casa - Quadri compilati 394 89,1% del campione
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati 342 77,4% del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		442	
Navetta vicino casa - RISPOSTE		394	89,1% del campione
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa			
Opzioni	N.	%	
No	104	26,4%	
Si	290	73,6%	
TOTALE RISPOSTE	394		
Quanto disposti a spendere per il servizio			
Fasce di prezzo	N.	%	
1-5 €/mese	3	1,3%	
6-10 €/mese	21	9,0%	
11-15 €/mese	13	5,6%	
16-20 €/mese	56	24,0%	
21-25 €/mese	10	4,3%	
26-30 €/mese	55	23,6%	
oltre 30 €/mese	75	32,2%	
TOTALE RISPOSTE	233		



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 442
 Navetta parcheggio - RISPOSTE 342 77,4% del campione

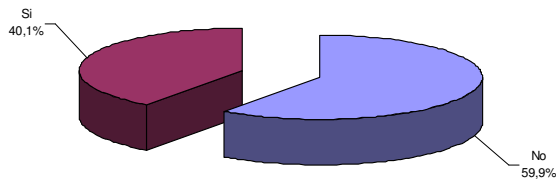
Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

Opzioni	N.	%
No	205	59,9%
Sì	137	40,1%
TOTALE RISPOSTE	342	

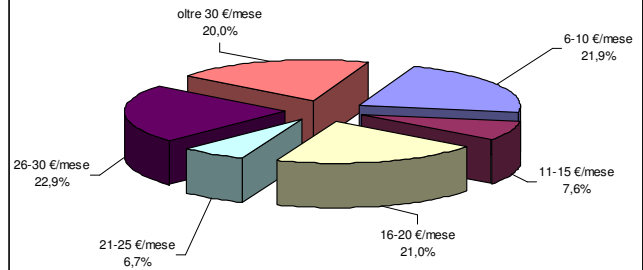
Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	5	4,5%
6-10 €/mese	23	20,9%
11-15 €/mese	8	7,3%
16-20 €/mese	22	20,0%
21-25 €/mese	7	6,4%
26-30 €/mese	24	21,8%
oltre 30 €/mese	21	19,1%
TOTALE RISPOSTE	110	

UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA
 navetta vicino a parcheggio riservato



QUANTO SAREBBE DISPOSTO A PAGARE PER UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA
 navetta vicino a parcheggio riservato (€/mese)



Origine:
 TUTTE

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

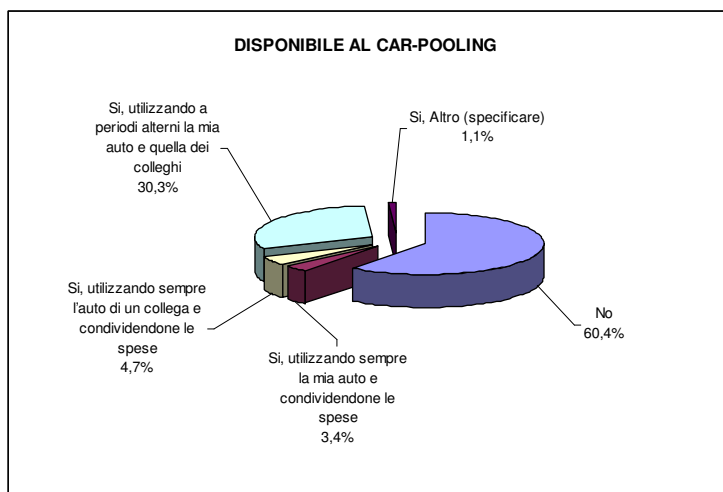
Totale questionari compilati 442
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati 379 85,7% del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati 374 84,6% del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)

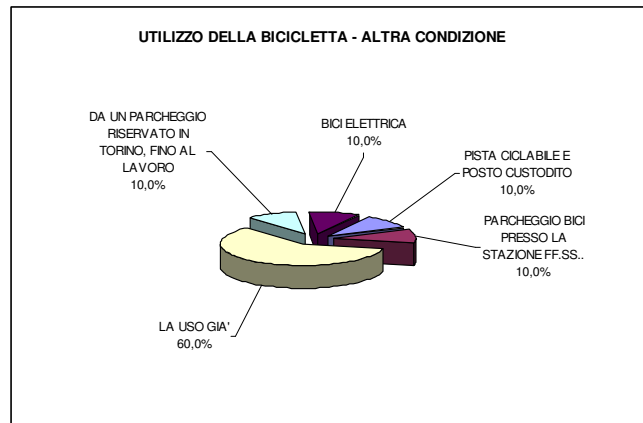
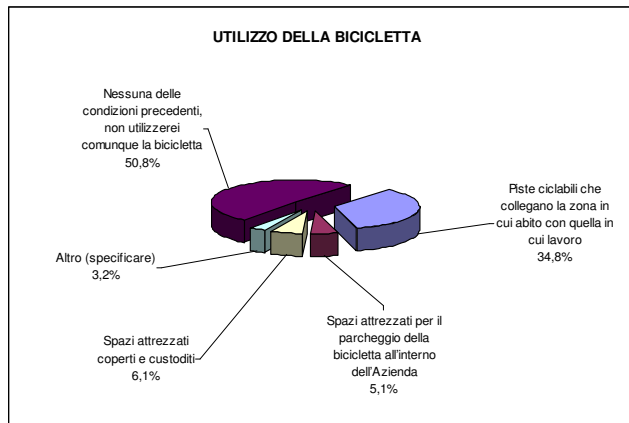
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 442
Car-pooling - RISPOSTE 379 85,7% del campione

Disponibili al Car-pooling			Altro motivo		
Opzioni	N.	%	Risposte	N.	%
No	229	60,4%	lo faccio già'	4	100,0%
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	13	3,4%	TOTALE RISPOSTE	4	
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	18	4,7%			
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	115	30,3%			
Si, Altro (specificare)	4	1,1%			
TOTALE RISPOSTE	379				



UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA					
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		442			
Bicicletta - RISPOSTE		374	84,6% del campione		
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta			Altro motivo		
Opzioni	N.	%	Risposte	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	130	34,8%	pista ciclabile e posto custodito	1	8,3%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	19	5,1%	parcheggio bici presso la stazione ff.ss..	1	8,3%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	23	6,1%	la uso gia'	6	50,0%
Altro (specificare)	12	3,2%	da un parcheggio riservato in torino, fino al lavoro	1	8,3%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	190	50,8%	bici elettrica	1	8,3%
TOTALE RISPOSTE	374		solo in certi giorni	1	8,3%
			meno traffico	1	8,3%
			TOTALE RISPOSTE	12	



Origine:
 TORINO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

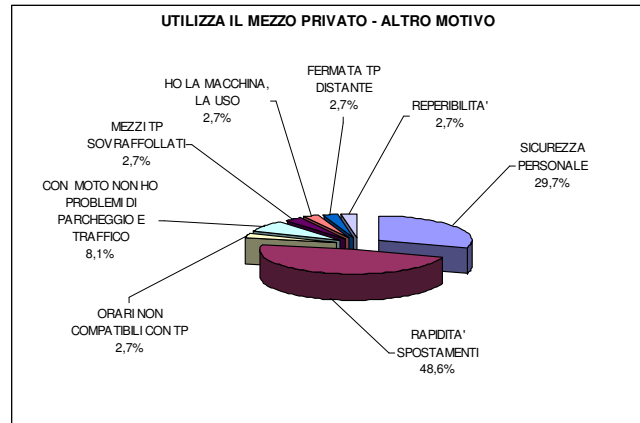
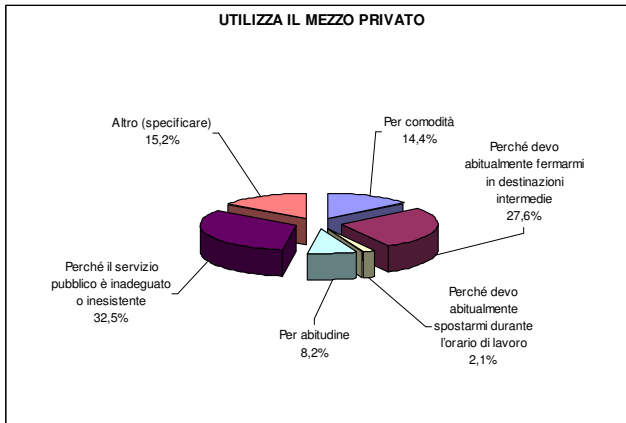
Totale questionari compilati **277**
Mezzo privato - Quadri compilati **164** **59,2%** del campione
TP - Quadri compilati **248** **89,5%** del campione

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	277	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	164	59,2% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	243	

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?		
Opzioni	N.	%
Per la comodità del viaggio	35	14,4%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	67	27,6%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	5	2,1%
Per una questione di abitudine	20	8,2%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	79	32,5%
Altro (specificare)	37	15,2%
TOTALE RISPOSTE	243	

Altro motivo (risposta aperta)		
Risposte	N.	%
sicurezza personale	11	29,7%
rapidità spostamenti	18	48,6%
orari non compatibili con tp	1	2,7%
con moto non ho problemi di parcheggio e traffico	3	8,1%
ho la macchina, la uso	1	2,7%
fermata tp distante	1	2,7%
reperibilità	1	2,7%
TOTALE ALTRO MOTIVO	37	



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	277	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	248	89,5% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	457	

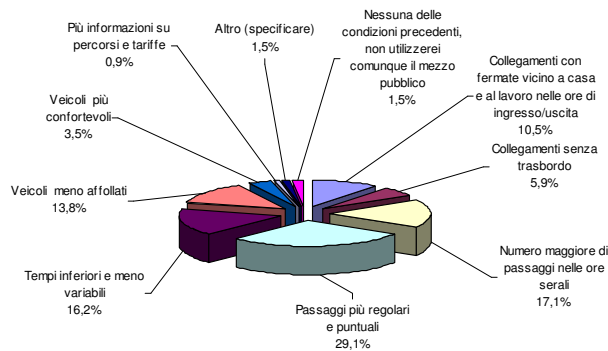
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	48	10,5%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	27	5,9%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	78	17,1%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	133	29,1%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	74	16,2%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	63	13,8%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	16	3,5%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	4	0,9%
Altro (specificare)	7	1,5%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	7	1,5%
TOTALE RISPOSTE	457	

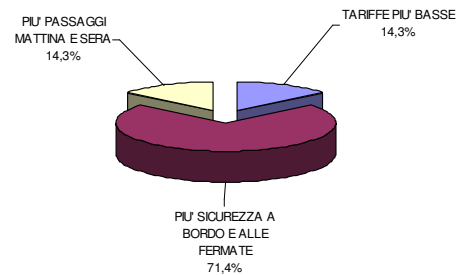
Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
tariffe piu' basse	1	14,3%
piu' sicurezza a bordo e alle fermate	5	71,4%
piu' passaggi mattina e sera	1	14,3%
TOTALE ALTRO MOTIVO	7	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO - ALTRO MOTIVO



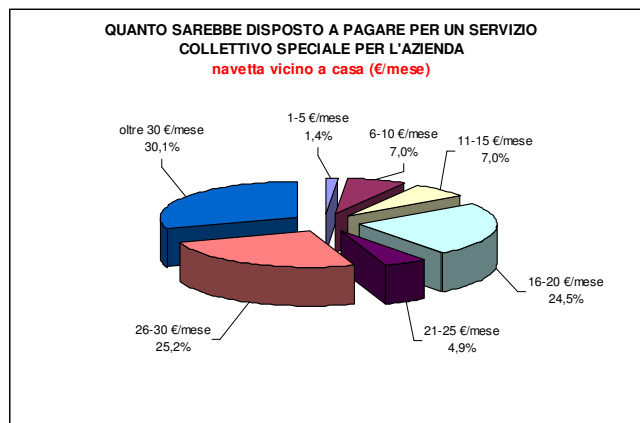
Origine:
 TORINO

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati **277**
Navetta vicino a casa - Quadri compilati **244** **88,1%** del campione
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati **201** **72,6%** del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		277	
Navetta vicino casa - RISPOSTE		244 88,1% del campione	
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa			
Opzioni	N.	%	
No	66	27,0%	
Si	178	73,0%	
TOTALE RISPOSTE	244		
Quanto disposti a spendere per il servizio			
Fasce di prezzo		N.	%
1-5 €/mese		2	1,4%
6-10 €/mese		10	7,0%
11-15 €/mese		10	7,0%
16-20 €/mese		35	24,5%
21-25 €/mese		7	4,9%
26-30 €/mese		36	25,2%
oltre 30 €/mese		43	30,1%
TOTALE RISPOSTE		143	



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 277
 Navetta vicino casa - RISPOSTE 201 72,6% del campione

Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

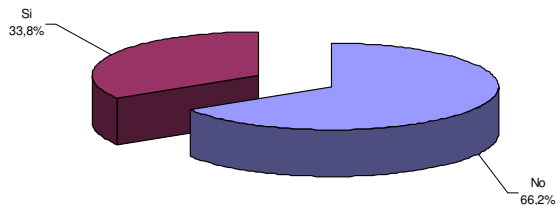
Opzioni	N.	%
No	133	66,2%
Sì	68	33,8%
TOTALE RISPOSTE	201	

Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	2	3,9%
6-10 €/mese	11	21,6%
11-15 €/mese	6	11,8%
16-20 €/mese	13	25,5%
21-25 €/mese	2	3,9%
26-30 €/mese	11	21,6%
oltre 30 €/mese	6	11,8%
TOTALE RISPOSTE	51	

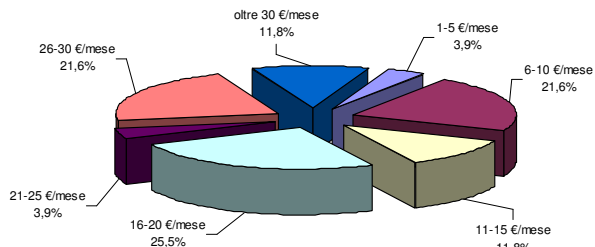
UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

navetta vicino a parcheggio riservato



QUANTO SAREBBE DISPOSTO A PAGARE PER UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

navetta vicino a parcheggio riservato (€/mese)



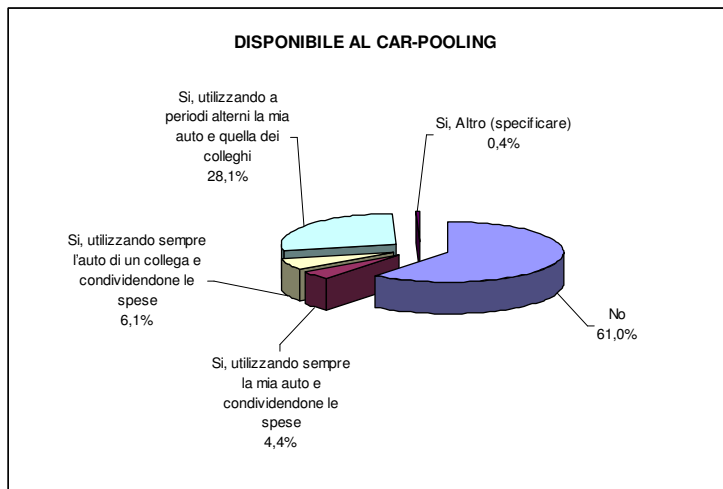
Origine:
 TORINO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

Totale questionari compilati **277**
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati **228** **82,3%** del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati **234** **84,5%** del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

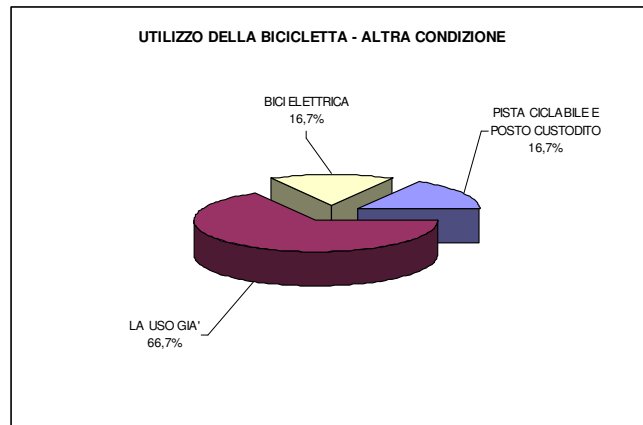
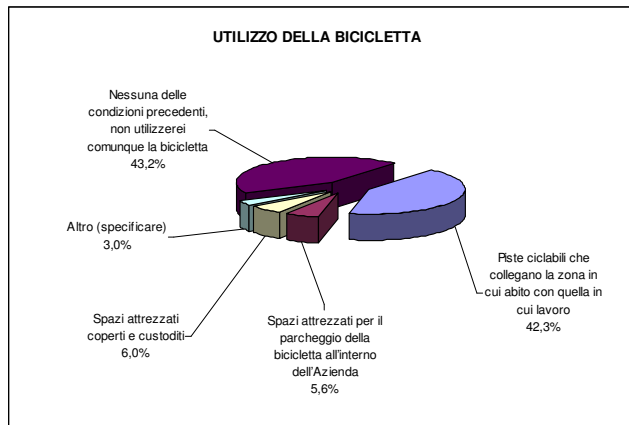
UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		277	
Car-pooling - RISPOSTE		228 82,3% del campione	
Disponibili al Car-pooling		Altro motivo	
Opzioni	N.	%	Risposte
No	139	61,0%	lo faccio già'
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	10	4,4%	TOTALE RISPOSTE
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	14	6,1%	1 100,0%
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	64	28,1%	
Si, Altro (specificare)	1	0,4%	
TOTALE RISPOSTE	228		



UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	277	
Bicicletta - RISPOSTE	234	84,5% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	99	42,3%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	13	5,6%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	14	6,0%
Altro (specificare)	7	3,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	101	43,2%
TOTALE RISPOSTE	234	

Altro motivo		
Risposte	N.	%
pista ciclabile e posto custodito	1	14,3%
la uso già	4	57,1%
bici elettrica	1	14,3%
solo in certi giorni	1	14,3%
TOTALE RISPOSTE	7	



Origine:

AREA METROPOLITANA

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

Totale questionari compilati

114

Mezzo privato - Quadri compilati

97

85,1% del campione

TP - Quadri compilati

113

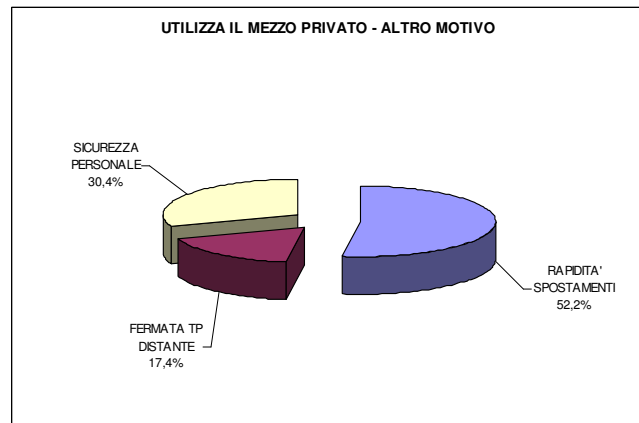
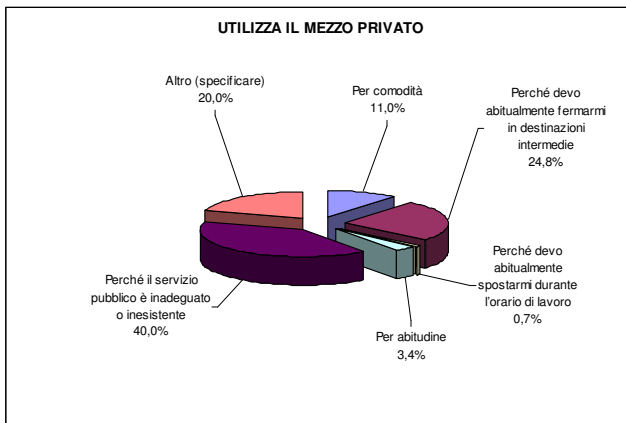
99,1% del campione

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	114	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	97	85,1% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	145	

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?		
Opzioni	N.	%
Per la comodità del viaggio	16	11,0%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	36	24,8%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	1	0,7%
Per una questione di abitudine	5	3,4%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	58	40,0%
Altro (specificare)	29	20,0%
TOTALE RISPOSTE	145	

Altro motivo (risposta aperta)		
Risposte	N.	%
rapidita' spostamenti	12	41,4%
fermata tp distante	4	13,8%
sicurezza personale	7	24,1%
orari non compatibili con tp	1	3,4%
con moto non ho problemi di parcheggio e traffico	1	3,4%
motivi personali	2	6,9%
interscambio con tp	1	3,4%
tp troppo caro	1	3,4%
TOTALE ALTRO MOTIVO	29	



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	114	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	113	99,1% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	194	

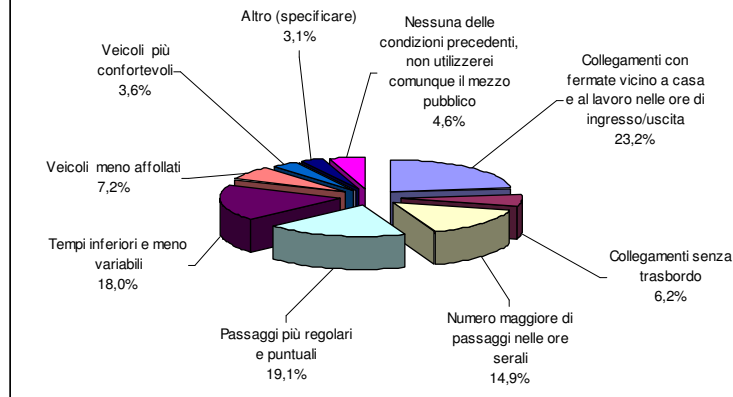
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	45	23,2%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	12	6,2%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	29	14,9%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	37	19,1%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	35	18,0%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	14	7,2%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	7	3,6%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	0	0,0%
Altro (specificare)	6	3,1%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	9	4,6%
TOTALE RISPOSTE	194	

Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
tariffe piu' basse	3	50,0%
se ci fosse la metro	1	16,7%
piu' passaggi mattina e sera	2	33,3%
TOTALE ALTRO MOTIVO	6	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



Origine:

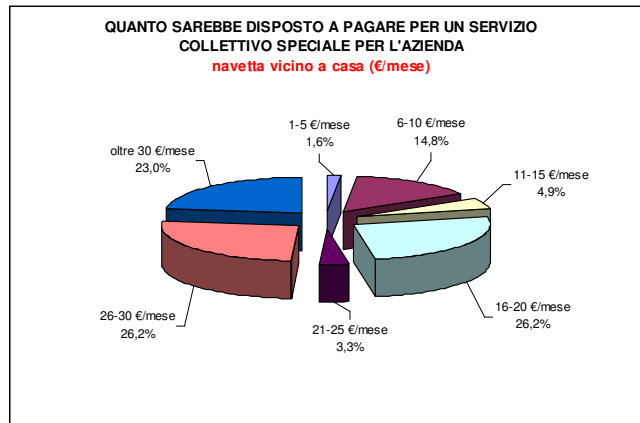
AREA METROPOLITANA

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati **114**
Navetta vicino a casa - Quadri compilati **105** **92,1% del campione**
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati **101** **88,6% del campione**

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		114	
Navetta vicino casa - RISPOSTE		105	92,1% del campione
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa			
Opzioni		N.	%
No		28	26,7%
Si		77	73,3%
TOTALE RISPOSTE		105	
Quanto disposti a spendere per il servizio			
Fasce di prezzo		N.	%
1-5 €/mese		1	1,6%
6-10 €/mese		9	14,8%
11-15 €/mese		3	4,9%
16-20 €/mese		16	26,2%
21-25 €/mese		2	3,3%
26-30 €/mese		16	26,2%
oltre 30 €/mese		14	23,0%
TOTALE RISPOSTE		61	



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 114
 Navetta vicino casa - RISPOSTE 101 88,6% del campione

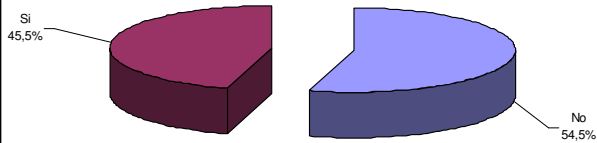
Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

Opzioni	N.	%
No	55	54,5%
Sì	46	45,5%
TOTALE RISPOSTE	101	

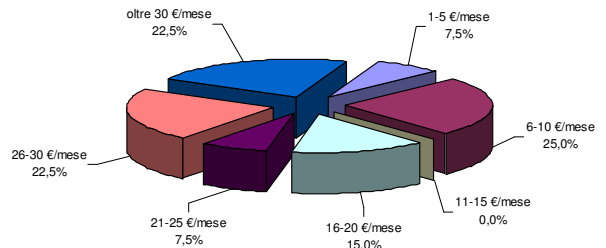
Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	3	7,5%
6-10 €/mese	10	25,0%
11-15 €/mese	0	0,0%
16-20 €/mese	6	15,0%
21-25 €/mese	3	7,5%
26-30 €/mese	9	22,5%
oltre 30 €/mese	9	22,5%
TOTALE RISPOSTE	40	

UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA
 navetta vicino a parcheggio riservato



QUANTO SAREBBE DISPOSTO A PAGARE PER UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA
 navetta vicino a parcheggio riservato (€/mese)



Origine:

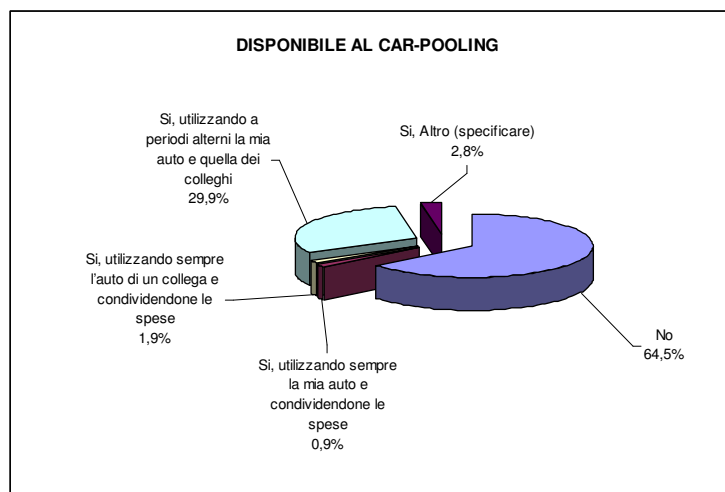
AREA METROPOLITANA

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

Totale questionari compilati 114
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati 107 93,9% del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati 99 86,8% del campione

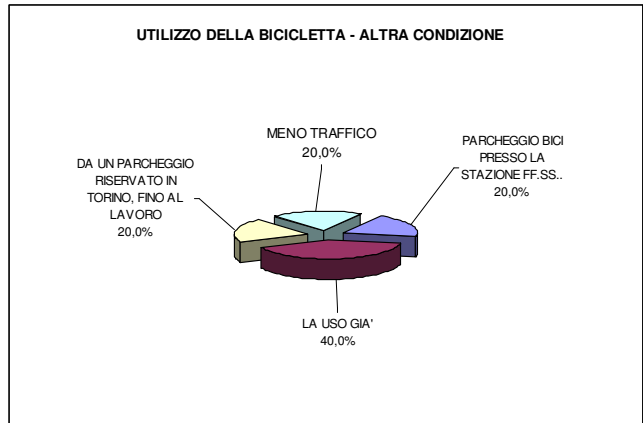
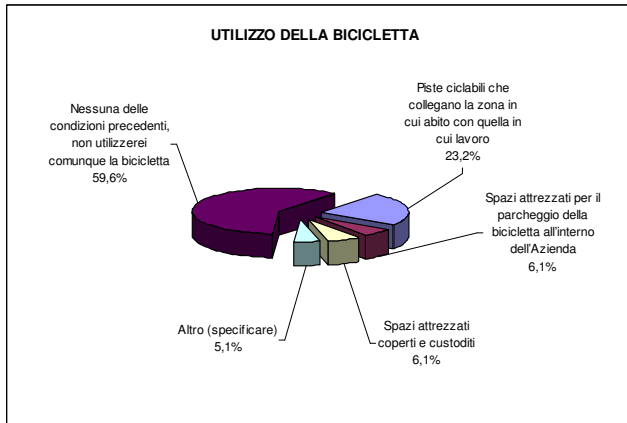
UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		114	
Car-pooling - RISPOSTE		107	93,9% del campione
Disponibili al Car-pooling			
Opzioni	N.	%	
No	69	64,5%	
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	1	0,9%	
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	2	1,9%	
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	32	29,9%	
Si, Altro (specificare)	3	2,8%	
TOTALE RISPOSTE	107		
Altro motivo			
Risposte	N.	%	
lo faccio già'	3	100,0%	
TOTALE RISPOSTE	3		

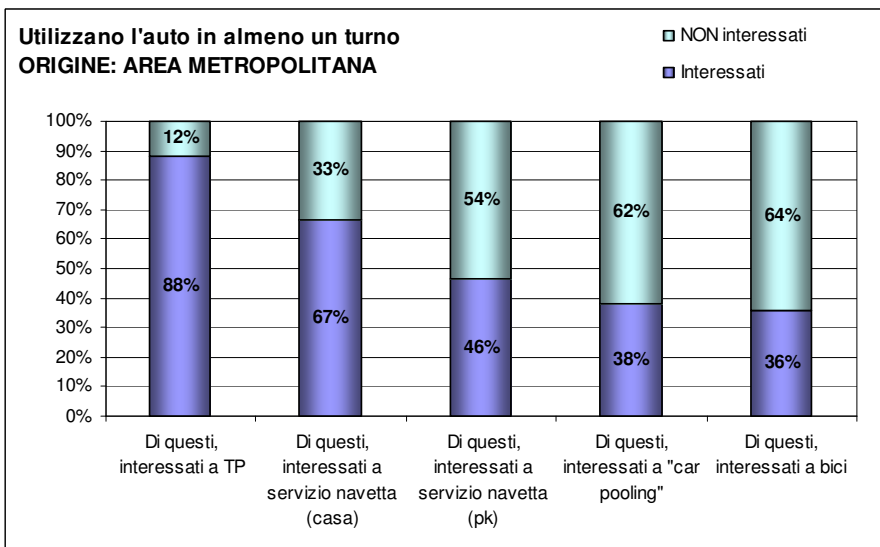
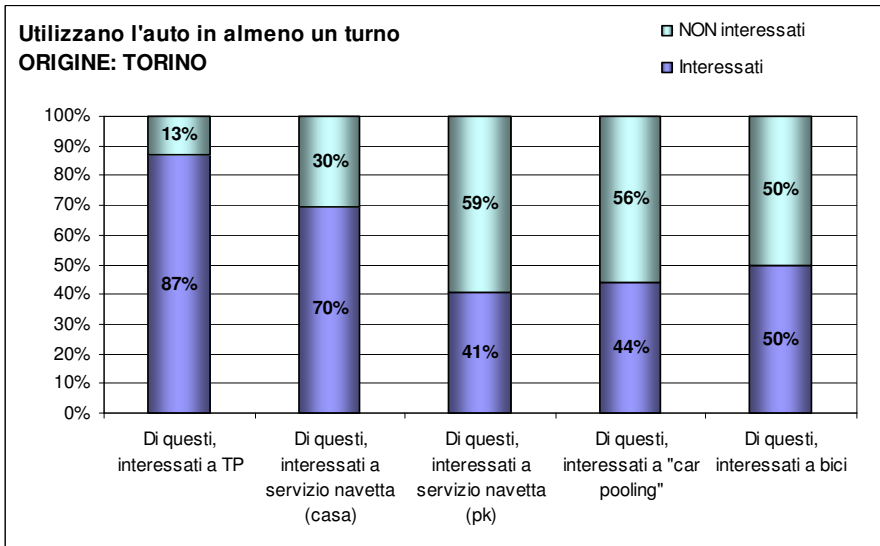
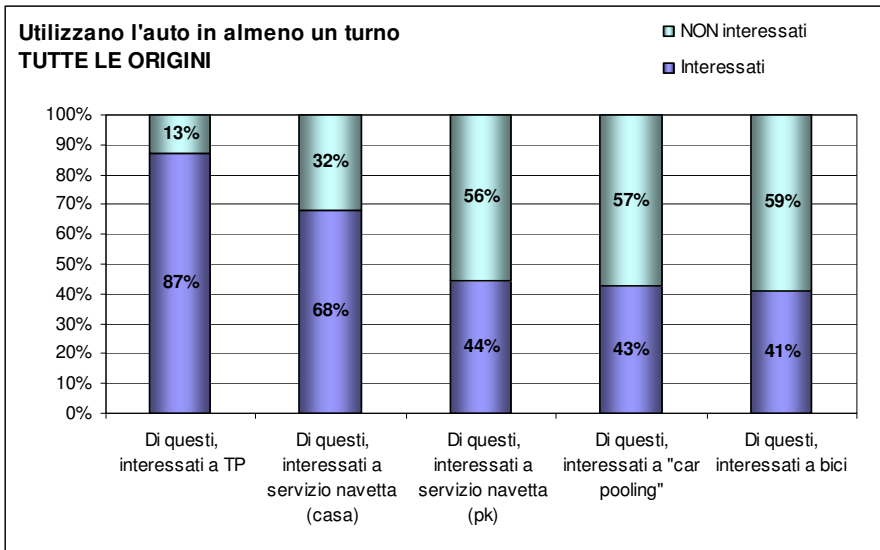


UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	114	
Bicicletta - RISPOSTE	99	86,8% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	23	23,2%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	6	6,1%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	6	6,1%
Altro (specificare)	5	5,1%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	59	59,6%
TOTALE RISPOSTE	99	
Altro motivo		
Risposte	N.	%
parcheggio bici presso la stazione ff.ss..	1	20,0%
la uso gia'	2	40,0%
da un parcheggio riservato in torino, fino al lavoro	1	20,0%
meno traffico	1	20,0%
TOTALE RISPOSTE	5	



**INTERESSE AI SISTEMI DI TRASPORTO ALTERNATIVI
 NEL CASO DI UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO**



10.3.2.Sede di lavoro: Maria Adelaide.

QUESTIONARI COMPILATI: 92 (27,4% del totale dei dipendenti)

IL CAMPIONE

DIPENDENTI PER ETÀ'			DIPENDENTI PER PROVINCIA		
Fascia d'età	N. Dipendenti	%	Provincia	N. Dipendenti	%
18-20 anni	0	0,0%	TORINO	89	96,7%
21-30 anni	1	1,1%	ASTI	2	2,2%
31-40 anni	19	21,6%	VERCELLI	1	1,1%
41-50 anni	39	44,3%	NON PRESENTE	0	0,0%
51-60 anni	29	33,0%	TOTALE	92	
oltre 60 anni	0	0,0%			
TOTALE	88				

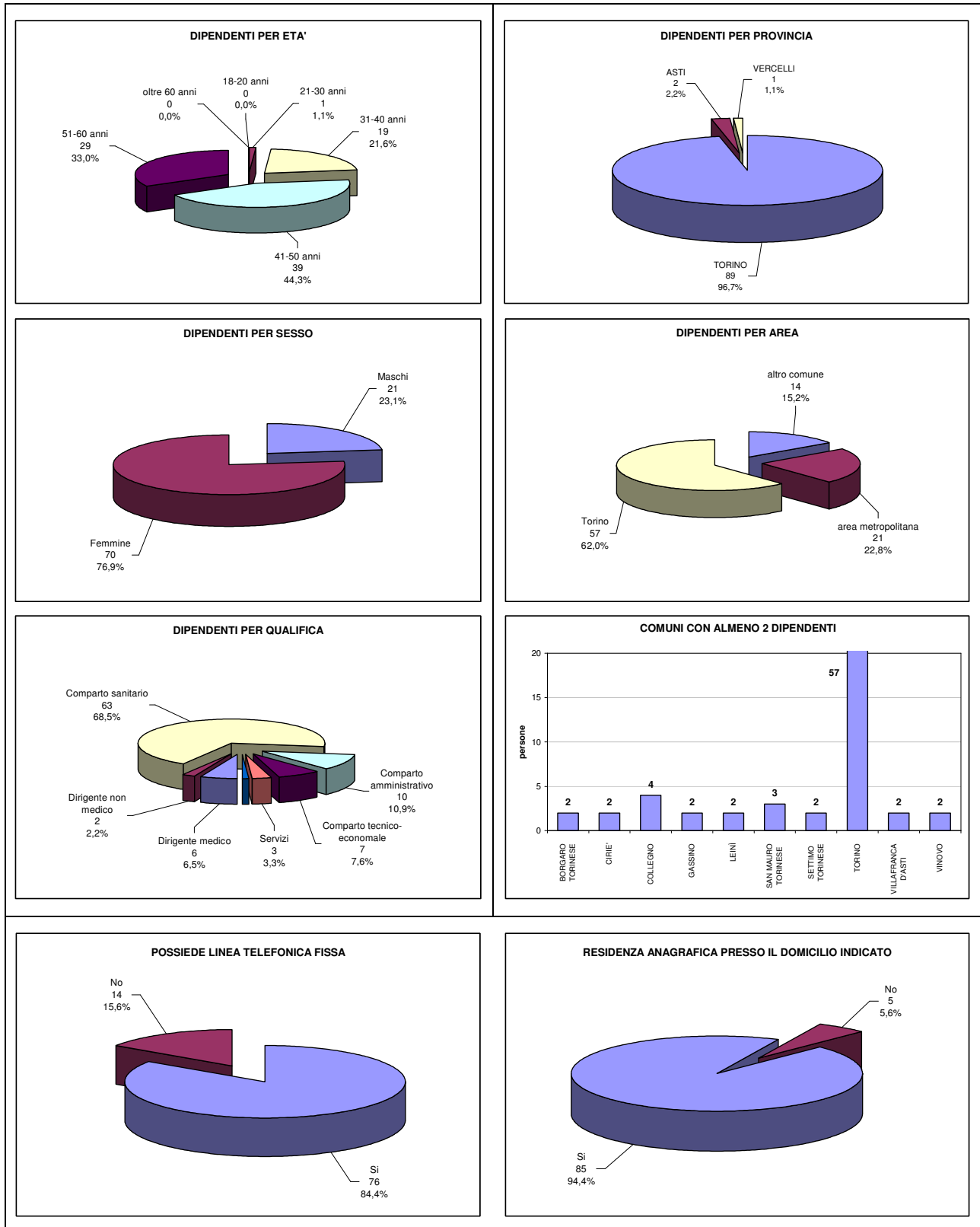
DIPENDENTI PER AREA		
Area	N. Dipendenti	%
altro comune	14	15,2%
area metropolitana	21	22,8%
Torino	57	62,0%
TOTALE	92	

DIPENDENTI PER SESSO		
Sesso	N. Dipendenti	%
Maschi	21	23,1%
Femmine	70	76,9%
TOTALE	91	

DIPENDENTI PER QUALIFICA		
Qualifica	N. Dipendenti	%
Dirigente medico	6	6,5%
Dirigente non medico	2	2,2%
Comparto sanitario	63	68,5%
Comparto amministrativo	10	10,9%
Comparto tecnico-economico	7	7,6%
Servizi	3	3,3%
Altro (specificare)	1	1,1%
TOTALE	92	

COMUNI CON ALMENO 2 DIPENDENTI		
Comune	N. Dipendenti	%
BORGARO TORINESE	2	2,2%
CIRIÈ'	2	2,2%
COLLEGNO	4	4,3%
GASSINO	2	2,2%
LEINI	2	2,2%
SAN MAURO TORINESE	3	3,3%
SETTIMO TORINESE	2	2,2%
TORINO	57	62,0%
VILLAFRANCA D'ASTI	2	2,2%
VINOVO	2	2,2%
TOTALE	92	

IL CAMPIONE



ARRIVI E PARTENZE

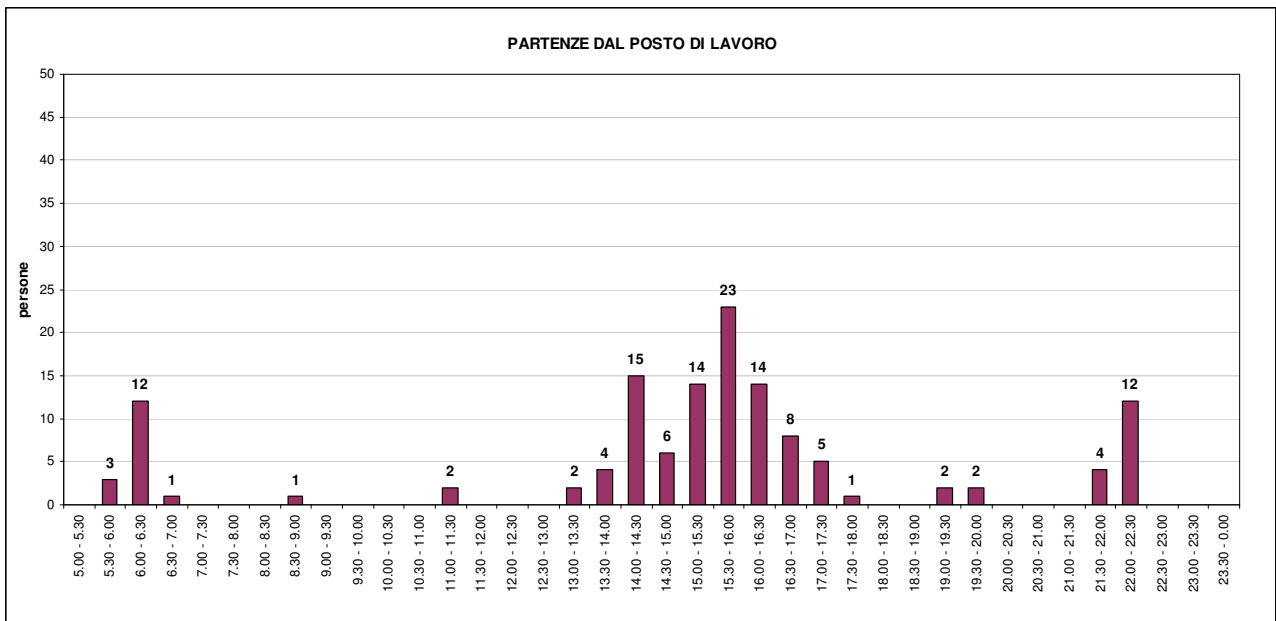
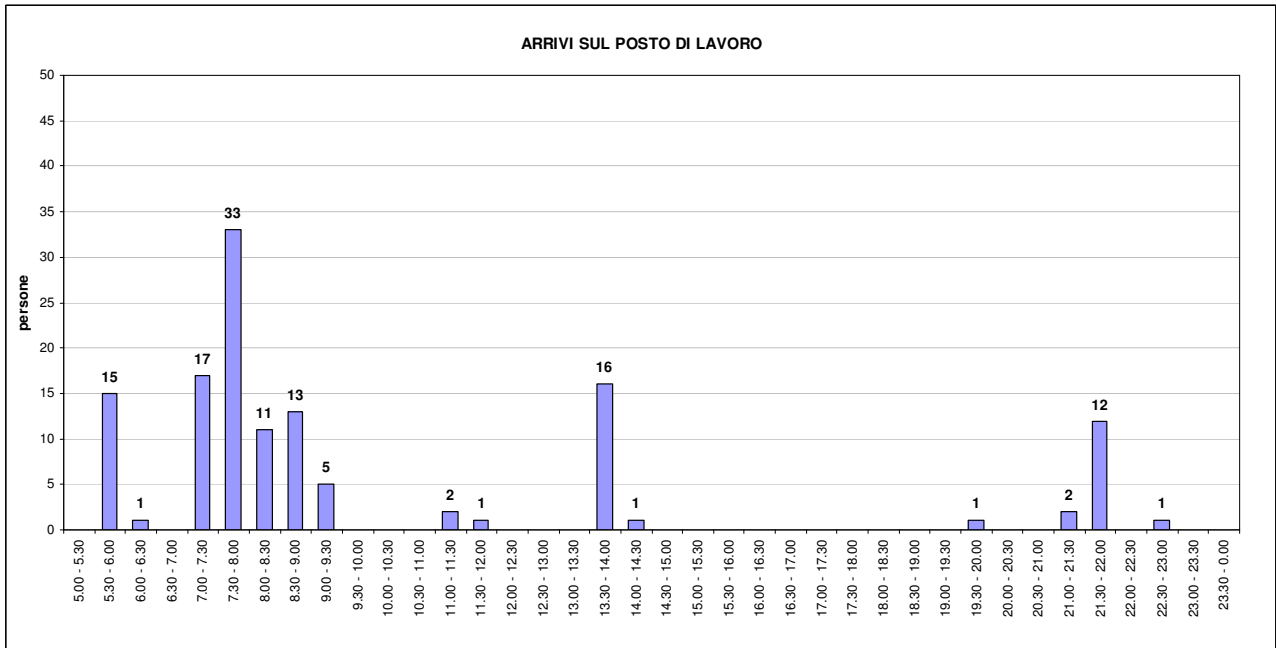
ARRIVI SUL POSTO DI LAVORO

Fascia oraria	N. Dipendenti	%
5.00 - 5.30	0	0,0%
5.30 - 6.00	15	11,5%
6.00 - 6.30	1	0,8%
6.30 - 7.00	0	0,0%
7.00 - 7.30	17	13,0%
7.30 - 8.00	33	25,2%
8.00 - 8.30	11	8,4%
8.30 - 9.00	13	9,9%
9.00 - 9.30	5	3,8%
9.30 - 10.00	0	0,0%
10.00 - 10.30	0	0,0%
10.30 - 11.00	0	0,0%
11.00 - 11.30	2	1,5%
11.30 - 12.00	1	0,8%
12.00 - 12.30	0	0,0%
12.30 - 13.00	0	0,0%
13.00 - 13.30	0	0,0%
13.30 - 14.00	16	12,2%
14.00 - 14.30	1	0,8%
14.30 - 15.00	0	0,0%
15.00 - 15.30	0	0,0%
15.30 - 16.00	0	0,0%
16.00 - 16.30	0	0,0%
16.30 - 17.00	0	0,0%
17.00 - 17.30	0	0,0%
17.30 - 18.00	0	0,0%
18.00 - 18.30	0	0,0%
18.30 - 19.00	0	0,0%
19.00 - 19.30	0	0,0%
19.30 - 20.00	1	0,8%
20.00 - 20.30	0	0,0%
20.30 - 21.00	0	0,0%
21.00 - 21.30	2	1,5%
21.30 - 22.00	12	9,2%
22.00 - 22.30	0	0,0%
22.30 - 23.00	1	0,8%
23.00 - 23.30	0	0,0%
23.30 - 0.00	0	0,0%
TOTALE	131	

PARTENZE DAL POSTO DI LAVORO

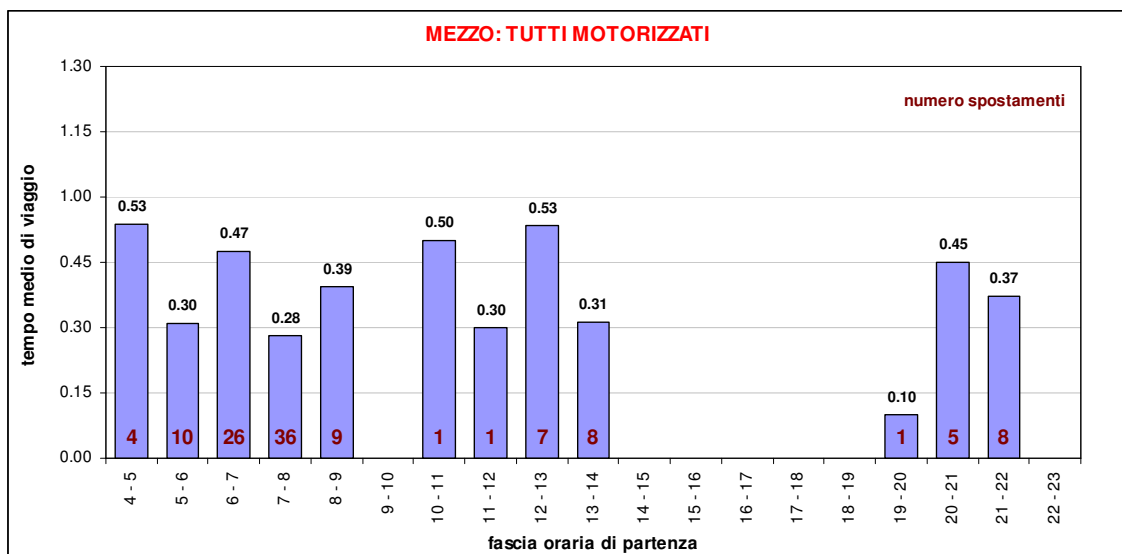
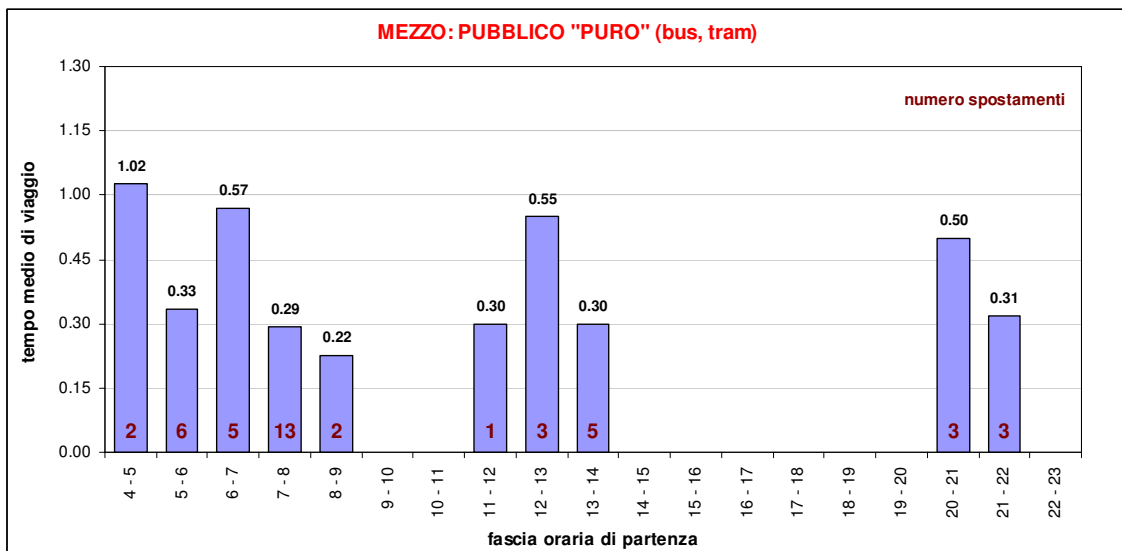
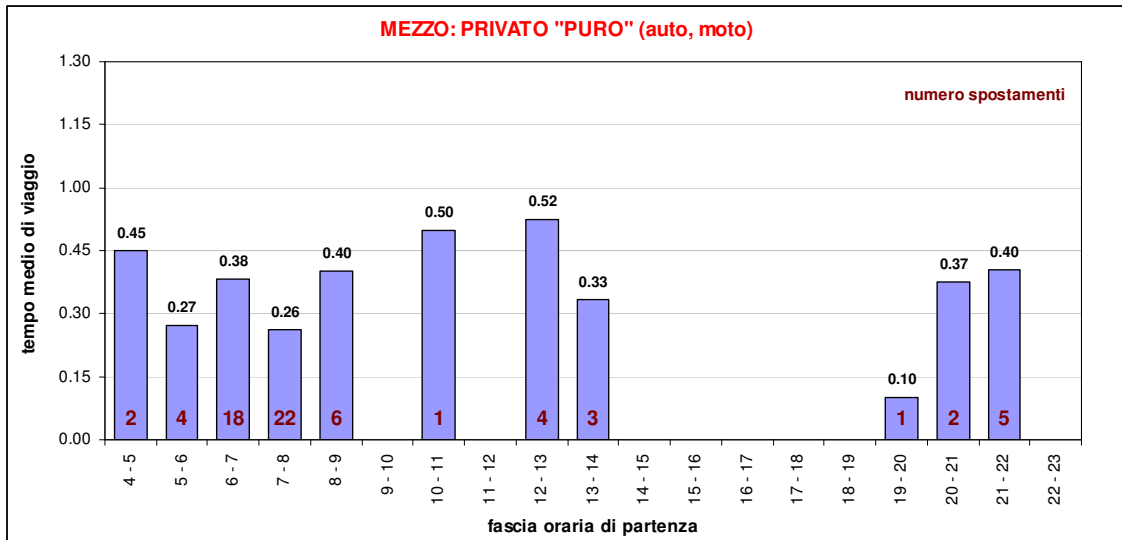
Fascia oraria	N. Dipendenti	%
5.00 - 5.30	0	0,0%
5.30 - 6.00	3	2,3%
6.00 - 6.30	12	9,2%
6.30 - 7.00	1	0,8%
7.00 - 7.30	0	0,0%
7.30 - 8.00	0	0,0%
8.00 - 8.30	0	0,0%
8.30 - 9.00	1	0,8%
9.00 - 9.30	0	0,0%
9.30 - 10.00	0	0,0%
10.00 - 10.30	0	0,0%
10.30 - 11.00	0	0,0%
11.00 - 11.30	2	1,5%
11.30 - 12.00	0	0,0%
12.00 - 12.30	0	0,0%
12.30 - 13.00	0	0,0%
13.00 - 13.30	2	1,5%
13.30 - 14.00	4	3,1%
14.00 - 14.30	15	11,5%
14.30 - 15.00	6	4,6%
15.00 - 15.30	14	10,7%
15.30 - 16.00	23	17,6%
16.00 - 16.30	14	10,7%
16.30 - 17.00	8	6,1%
17.00 - 17.30	5	3,8%
17.30 - 18.00	1	0,8%
18.00 - 18.30	0	0,0%
18.30 - 19.00	0	0,0%
19.00 - 19.30	2	1,5%
19.30 - 20.00	2	1,5%
20.00 - 20.30	0	0,0%
20.30 - 21.00	0	0,0%
21.00 - 21.30	0	0,0%
21.30 - 22.00	4	3,1%
22.00 - 22.30	12	9,2%
22.30 - 23.00	0	0,0%
23.00 - 23.30	0	0,0%
23.30 - 0.00	0	0,0%
TOTALE	131	

ARRIVI E PARTENZE



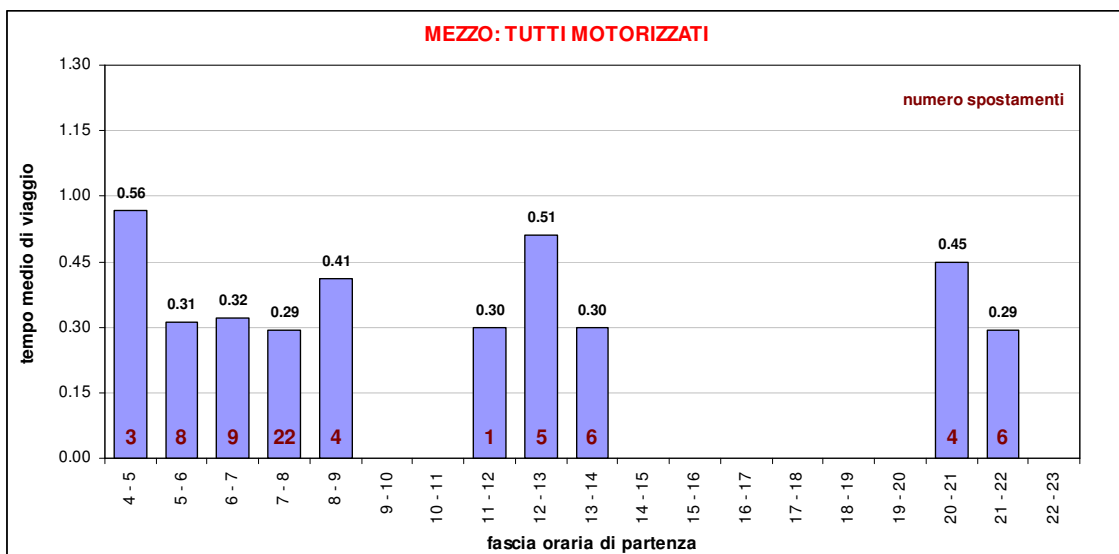
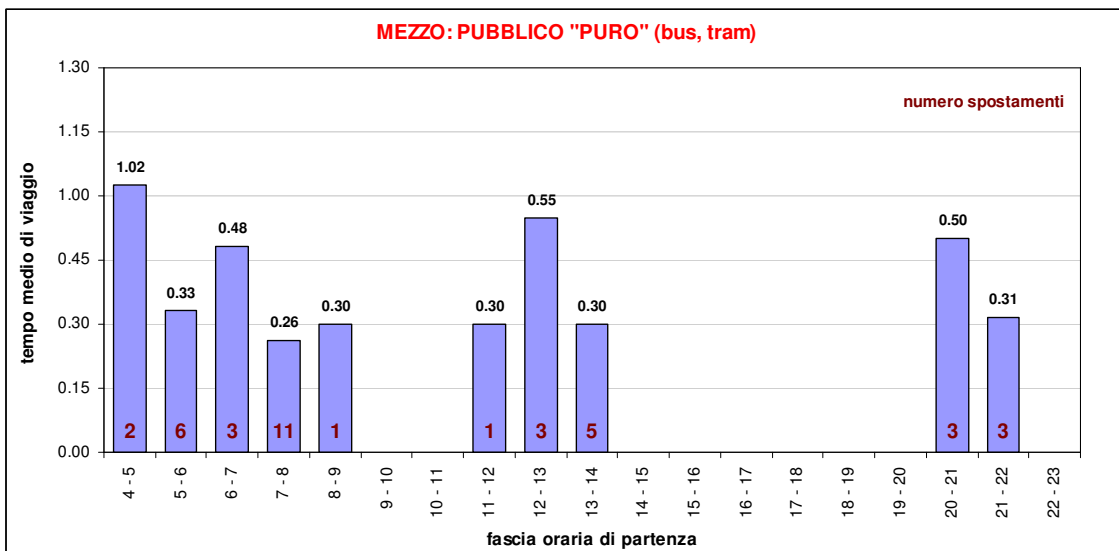
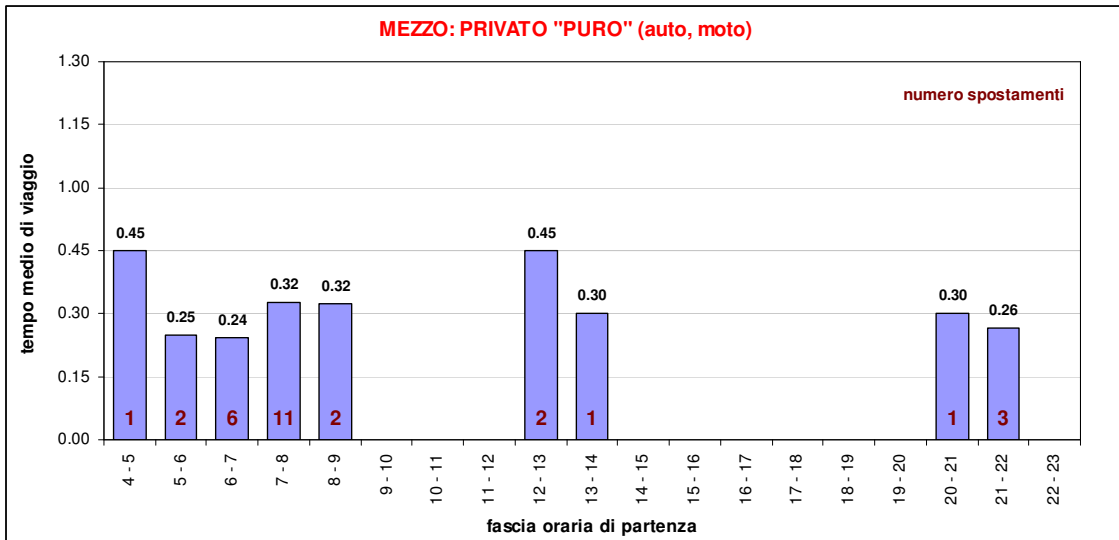
Origine:
 TUTTE

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



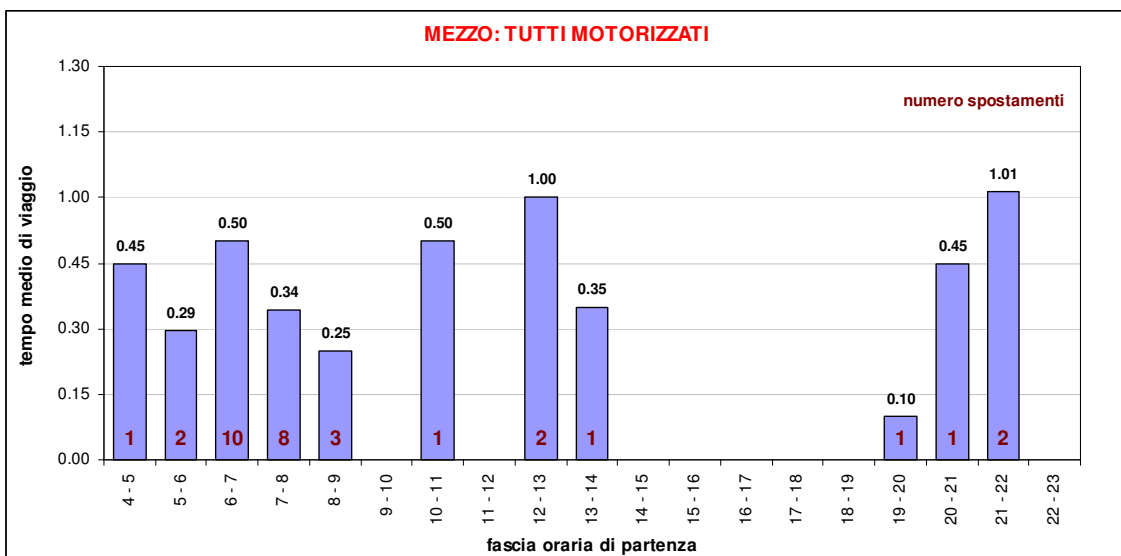
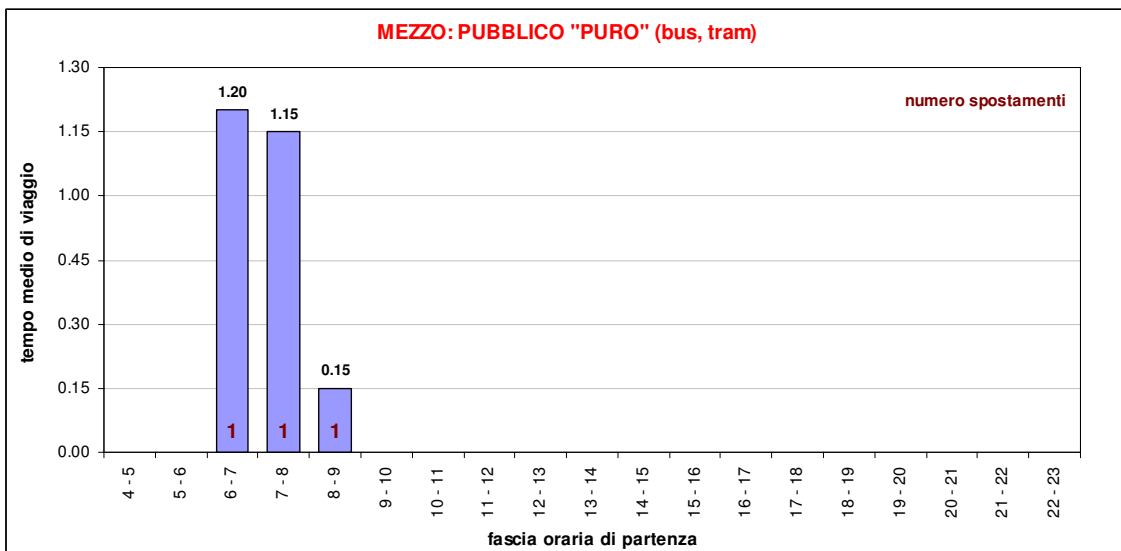
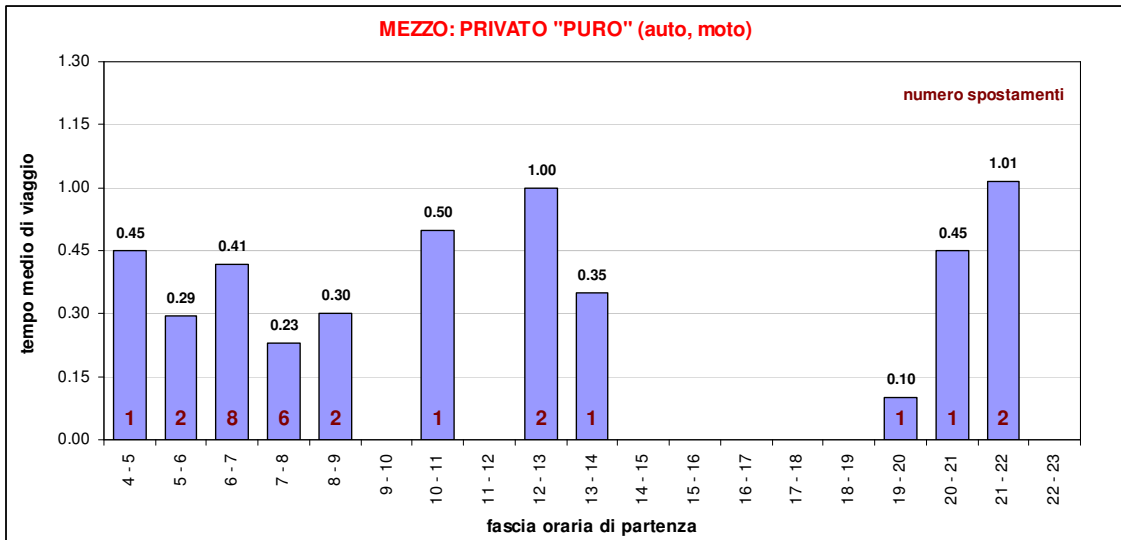
Origine:
 TORINO

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



Origine:
 AREA METROPOLITANA

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



Origine:
 TUTTE

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	5	3,8%	entro 10'	6	4,7%
10-20'	20	15,3%	10-20'	18	14,1%
20-30'	16	12,2%	20-30'	23	18,0%
30-40'	29	22,1%	30-40'	19	14,8%
40-50'	22	16,8%	40-50'	18	14,1%
50-60'	11	8,4%	50-60'	15	11,7%
1h - 1h10'	18	13,7%	1h - 1h10'	9	7,0%
1h 10' - 1h 20'	5	3,8%	1h 10' - 1h 20'	5	3,9%
1h 20' - 1h 30'	4	3,1%	1h 20' - 1h 30'	4	3,1%
1h 30' - 1h 40'	1	0,8%	1h 30' - 1h 40'	1	0,8%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%	1h 40' - 1h 50'	3	2,3%
oltre 1h 50'	0	0,0%	oltre 1h 50'	7	5,5%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	11	8,3%
bicicletta	5	3,8%
motociclo	4	3,0%
tram/bus	38	28,8%
treno	0	0,0%
auto come conducente	62	47,0%
auto come passeggero	2	1,5%
due o più tram/bus	5	3,8%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	3	2,3%
treno+altri mezzi pubblici	2	1,5%
altre combinazioni	0	0,0%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parcheggio aziendale	3	4,7%
Parcheggio a barriera	0	0,0%
Parcheggio su strisce blu	0	0,0%
Parcheggio su strada gratuito	61	95,3%

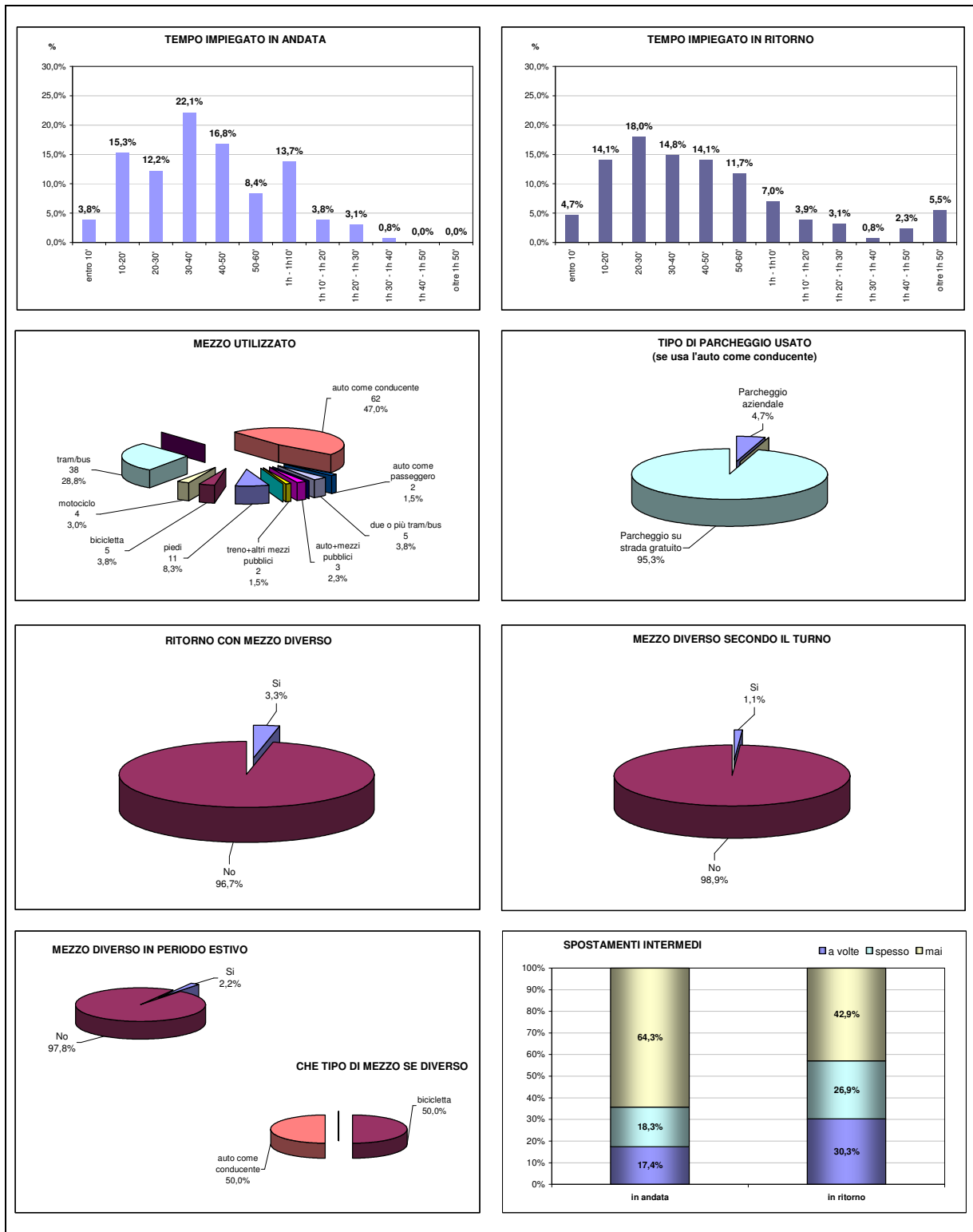
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	3	3,3%	Si	2	2,2%
No	88	96,7%	No	89	97,8%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO			MEZZO UTILIZZATO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%	Mezzo	N.	%
Si	1	1,1%	bicicletta	1	50,0%
No	90	98,9%	auto come conducente	1	50,0%

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	17,4%	30,3%
spesso	18,3%	26,9%
mai	64,3%	42,9%

Origine:
 TUTTE

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
 TORINO

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	5	6,0%	entro 10'	4	4,8%
10-20'	16	19,3%	10-20'	16	19,0%
20-30'	13	15,7%	20-30'	18	21,4%
30-40'	20	24,1%	30-40'	12	14,3%
40-50'	12	14,5%	40-50'	10	11,9%
50-60'	6	7,2%	50-60'	9	10,7%
1h - 1h10'	9	10,8%	1h - 1h10'	6	7,1%
1h 10' - 1h 20'	2	2,4%	1h 10' - 1h 20'	4	4,8%
1h 20' - 1h 30'	0	0,0%	1h 20' - 1h 30'	1	1,2%
1h 30' - 1h 40'	0	0,0%	1h 30' - 1h 40'	0	0,0%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%	1h 40' - 1h 50'	0	0,0%
oltre 1h 50'	0	0,0%	oltre 1h 50'	4	4,8%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	11	13,1%
bicicletta	5	6,0%
motociclo	2	2,4%
tram/bus	35	41,7%
treno	0	0,0%
auto come conducente	27	32,1%
auto come passeggero	0	0,0%
due o più tram/bus	3	3,6%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	1	1,2%
treno+altri mezzi pubblici	0	0,0%
altre combinazioni	0	0,0%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parcheggio aziendale	2	7,4%
Parcheggio a barriera	0	0,0%
Parcheggio su strisce blu	0	0,0%
Parcheggio su strada gratuito	25	92,6%

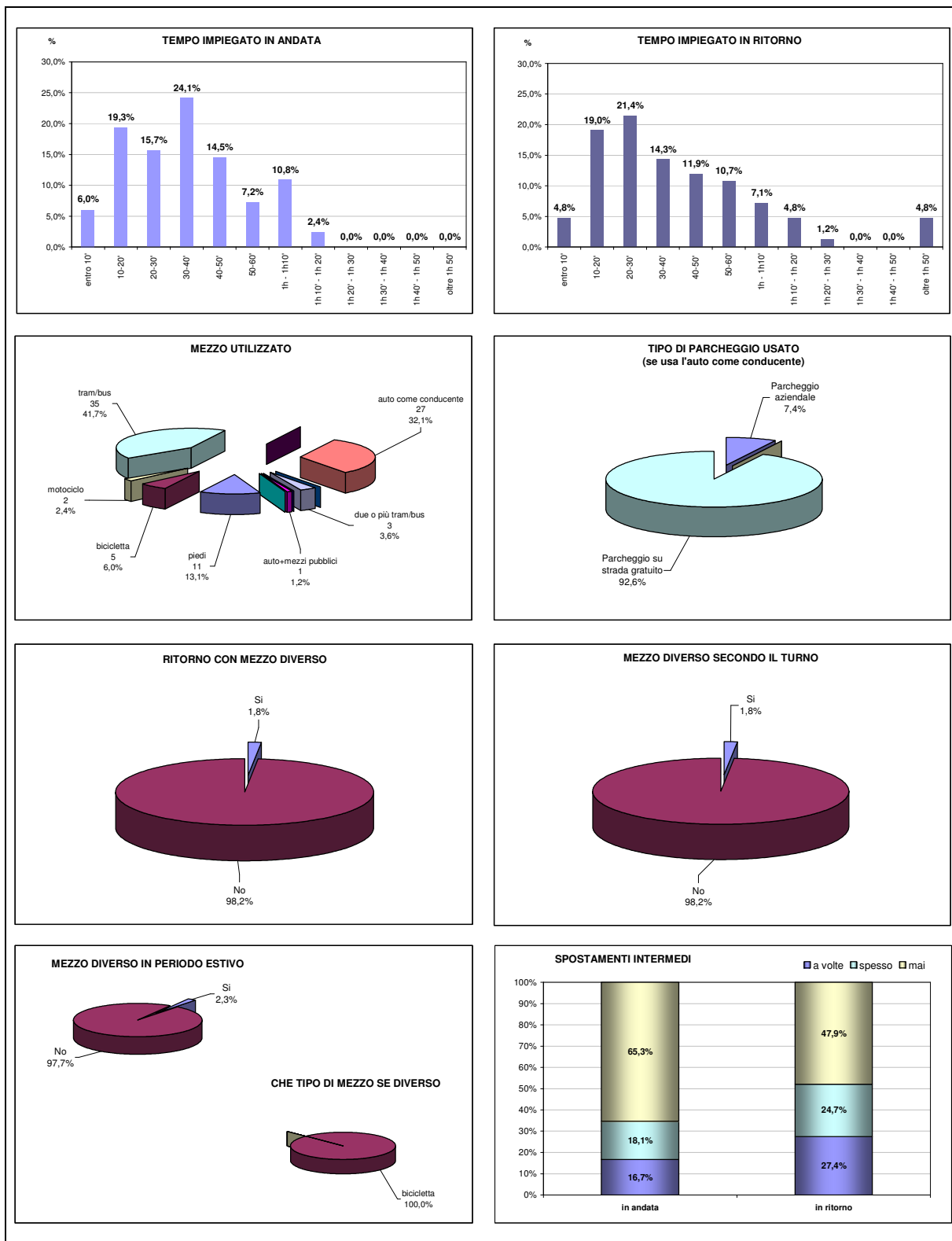
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	1	1,8%	Si	1	2,3%
No	55	98,2%	No	43	97,7%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO			MEZZO UTILIZZATO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%	Mezzo	N.	%
Si	1	1,8%	bicicletta	1	100,0%
No	55	98,2%			

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	16,7%	27,4%
spesso	18,1%	24,7%
mal	65,3%	47,9%

Origine:
 TORINO

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
AREA METROPOLITANA

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	0	0,0%	entro 10'	2	6,9%
10-20'	4	12,5%	10-20'	2	6,9%
20-30'	3	9,4%	20-30'	4	13,8%
30-40'	8	25,0%	30-40'	6	20,7%
40-50'	5	15,6%	40-50'	6	20,7%
50-60'	3	9,4%	50-60'	3	10,3%
1h - 1h10'	4	12,5%	1h - 1h10'	1	3,4%
1h 10' - 1h 20'	2	6,3%	1h 10' - 1h 20'	1	3,4%
1h 20' - 1h 30'	2	6,3%	1h 20' - 1h 30'	1	3,4%
1h 30' - 1h 40'	1	3,1%	1h 30' - 1h 40'	0	0,0%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%	1h 40' - 1h 50'	1	3,4%
oltre 1h 50'	0	0,0%	oltre 1h 50'	2	6,9%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	0	0,0%
bicicletta	0	0,0%
motociclo	2	6,3%
tram/bus	1	3,1%
treno	0	0,0%
auto come conducente	25	78,1%
auto come passeggero	0	0,0%
due o più tram/bus	2	6,3%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici (treno, tram, bus)	1	3,1%
treno+altri mezzi pubblici (tram, bus)	1	3,1%
altre combinazioni di mezzi	0	0,0%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parcheggio aziendale	1	3,8%
Parcheggio a barriera	0	0,0%
Parcheggio su strisce blu	0	0,0%
Parcheggio su strada gratuito	25	96,2%

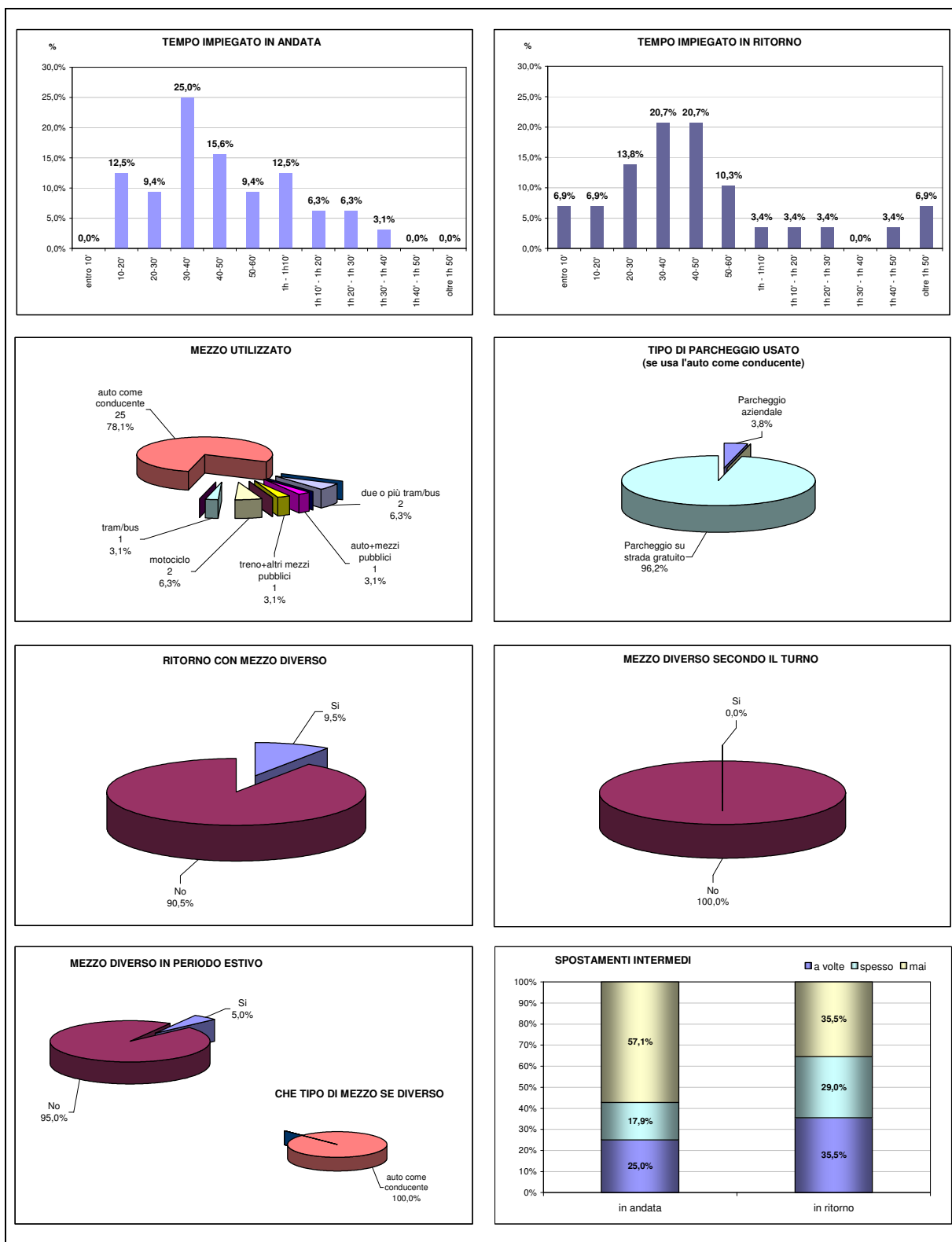
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	2	9,5%	Si	1	5,0%
No	19	90,5%	No	19	95,0%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO			MEZZO UTILIZZATO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%	Mezzo	N.	%
Si	0	0,0%	auto come conducente	1	100,0%
No	21	100,0%			

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	25,0%	35,5%
spesso	17,9%	29,0%
mal	57,1%	35,5%

Origine:
 AREA METROPOLITANA

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
 TUTTE

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

Totale questionari compilati 92
Mezzo privato - Quadri compilati 55 59,8% del campione
TP - Quadri compilati 87 94,6% del campione

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

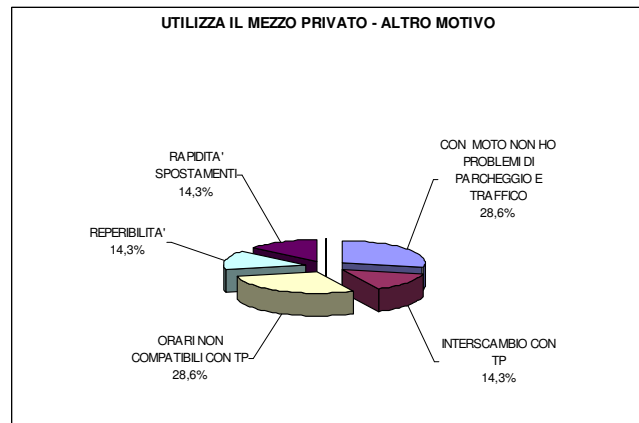
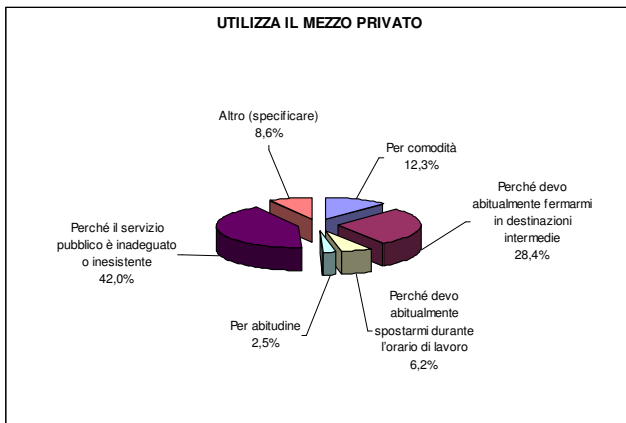
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	92	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	55	59,8% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	81	(max 2 per quadro)

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?

Opzioni	N.	%
Per la comodità del viaggio	10	12,3%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	23	28,4%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	5	6,2%
Per una questione di abitudine	2	2,5%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	34	42,0%
Altro (specificare)	7	8,6%
TOTALE RISPOSTE	81	

Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
con moto non ho problemi di parcheggio e traffico	2	28,6%
interscambio con tp	1	14,3%
orari non compatibili con tp	2	28,6%
reperibilità	1	14,3%
rapidità spostamenti	1	14,3%
TOTALE ALTRO MOTIVO	7	



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	92	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	87	94,6% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	151	(max 2 per quadro)

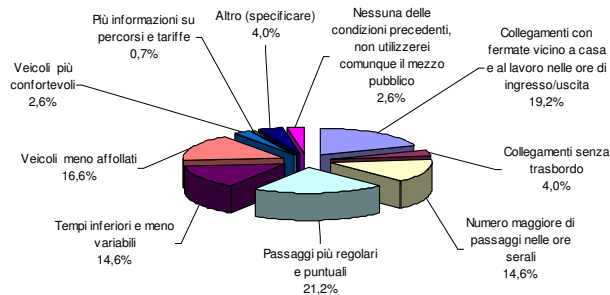
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	29	19,2%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	6	4,0%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	22	14,6%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	32	21,2%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	22	14,6%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	25	16,6%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	4	2,6%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	1	0,7%
Altro (specificare)	6	4,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	4	2,6%
TOTALE RISPOSTE	151	

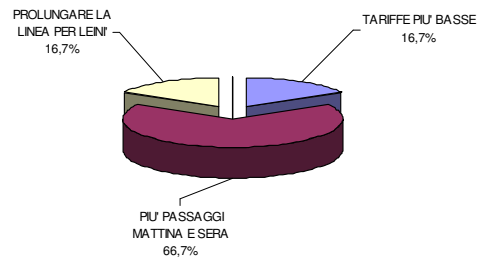
Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
tariffe piu' basse	1	16,7%
piu' passaggi mattina e sera	4	66,7%
prolungare la linea per leini'	1	16,7%
TOTALE ALTRO MOTIVO	6	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO - ALTRO MOTIVO



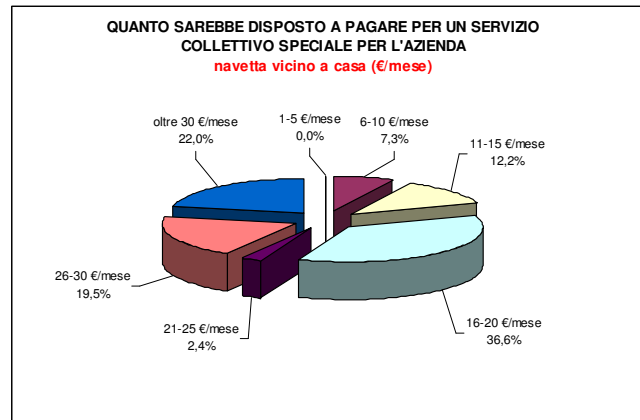
Origine:
 TUTTE

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati **92**
Navetta vicino a casa - Quadri compilati **86** **93,5%** del campione
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati **70** **76,1%** del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		92	
Navetta vicino casa - RISPOSTE		86	93,5% del campione
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa			
Opzioni	N.	%	
No	29	33,7%	
Si	57	66,3%	
TOTALE RISPOSTE	86		
Quanto disposti a spendere per il servizio			
Fasce di prezzo		N.	%
1-5 €/mese		0	0,0%
6-10 €/mese		3	7,3%
11-15 €/mese		5	12,2%
16-20 €/mese		15	36,6%
21-25 €/mese		1	2,4%
26-30 €/mese		8	19,5%
oltre 30 €/mese		9	22,0%
TOTALE RISPOSTE		41	



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 92
 Navetta parcheggio - RISPOSTE 70 76,1% del campione

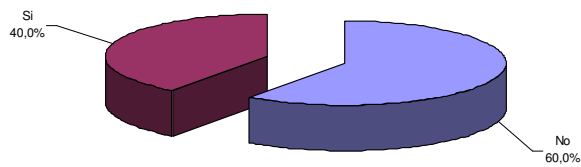
Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

Opzioni	N.	%
No	42	60,0%
Sì	28	40,0%
TOTALE RISPOSTE	70	

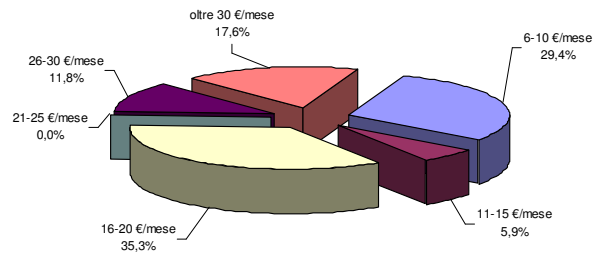
Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	1	5,6%
6-10 €/mese	5	27,8%
11-15 €/mese	1	5,6%
16-20 €/mese	6	33,3%
21-25 €/mese	0	0,0%
26-30 €/mese	2	11,1%
oltre 30 €/mese	3	16,7%
TOTALE RISPOSTE	18	

UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA navetta vicino a parcheggio riservato



QUANTO SAREBBE DISPOSTO A PAGARE PER UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA navetta vicino a parcheggio riservato (€/mese)



Origine:
 TUTTE

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

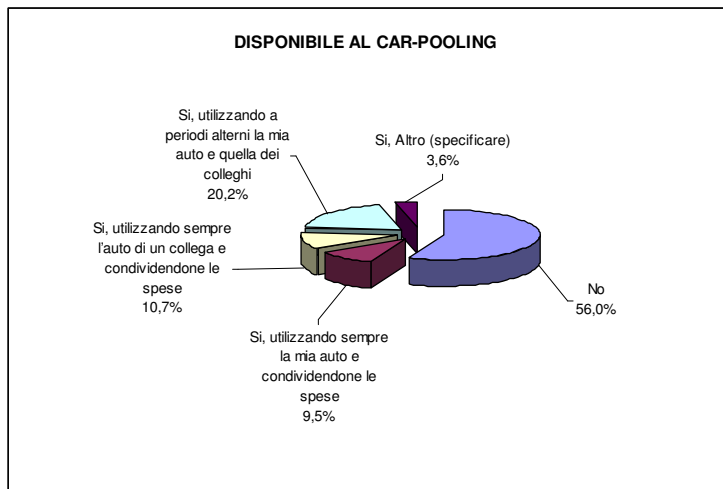
Totale questionari compilati 92
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati 84 91,3% del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati 77 83,7% del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 92
 Car-pooling - RISPOSTE 84 91,3% del campione

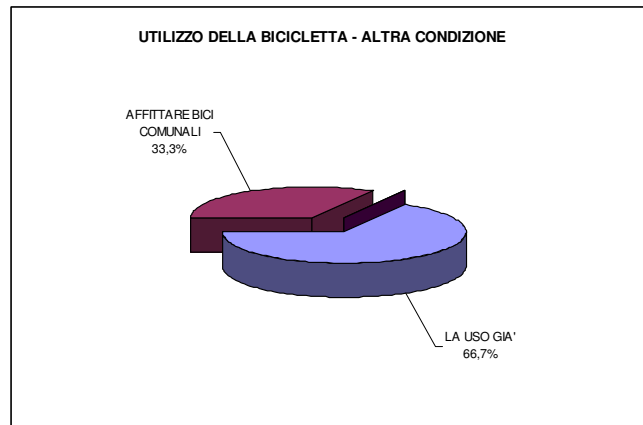
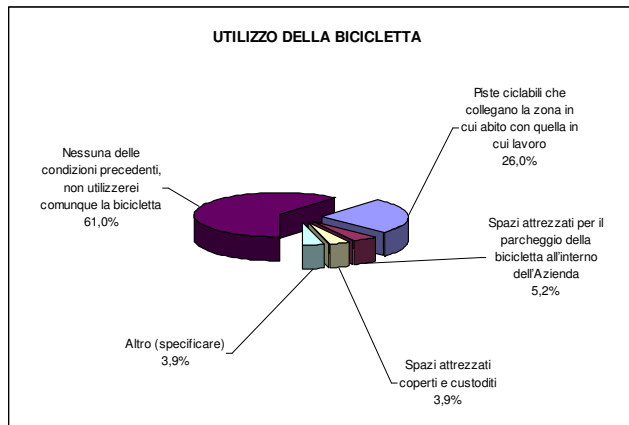
Disponibili al Car-pooling			Altro motivo		
Opzioni	N.	%	Risposte	N.	%
No	47	56,0%	lo faccio già'	3	
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	8	9,5%	TOTALE RISPOSTE	3	
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	9	10,7%			
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	17	20,2%			
Si, Altro (specificare)	3	3,6%			
TOTALE RISPOSTE	84				



UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	92	
Bicicletta - RISPOSTE	77	83,7% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	20	26,0%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	4	5,2%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	3	3,9%
Altro (specificare)	3	3,9%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	47	61,0%
TOTALE RISPOSTE	77	

Altro motivo		
Risposte	N.	%
la uso già'	2	66,7%
affittare bici comunali	1	33,3%
TOTALE RISPOSTE	3	



Origine:
 TORINO

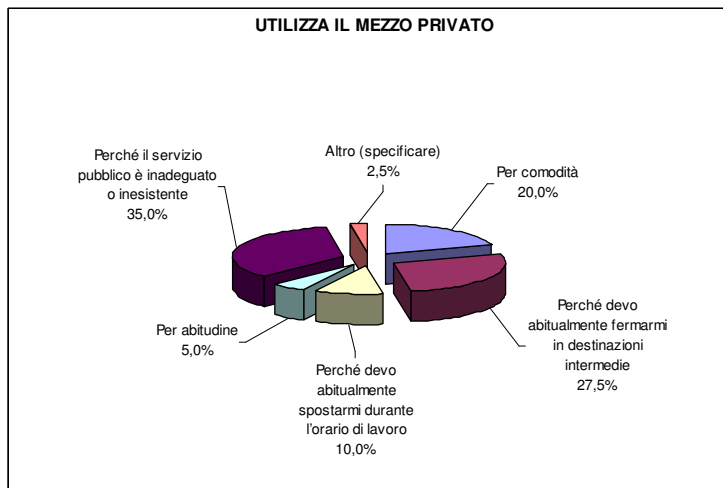
UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

Totale questionari compilati **57**
Mezzo privato - Quadri compilati **28** **49,1% del campione**
TP - Quadri compilati **54** **94,7% del campione**

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	57	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	28	49,1% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	40	

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?			Altro motivo (risposta aperta)		
Opzioni	N.	%	Risposte	N.	%
Per la comodità del viaggio	8	20,0%	con moto non ho problemi di parcheggio e traffico	1	100,0%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	11	27,5%	TOTALE ALTRO MOTIVO	1	
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	4	10,0%			
Per una questione di abitudine	2	5,0%			
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	14	35,0%			
Altro (specificare)	1	2,5%			
TOTALE RISPOSTE	40				



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

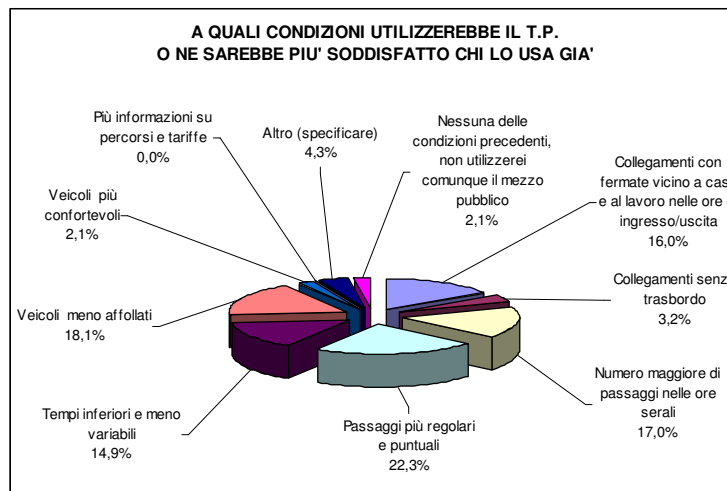
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 57
 Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI 54 94,7% del campione
 Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE 94

A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Altro motivo (risposta aperta)

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	15	16,0%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	3	3,2%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	16	17,0%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	21	22,3%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	14	14,9%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	17	18,1%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	2	2,1%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	0	0,0%
Altro (specificare)	4	4,3%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	2	2,1%
TOTALE RISPOSTE	94	

Risposte	N.	%
piu' passaggi mattina e sera	4	100,0%
TOTALE ALTRO MOTIVO	4	



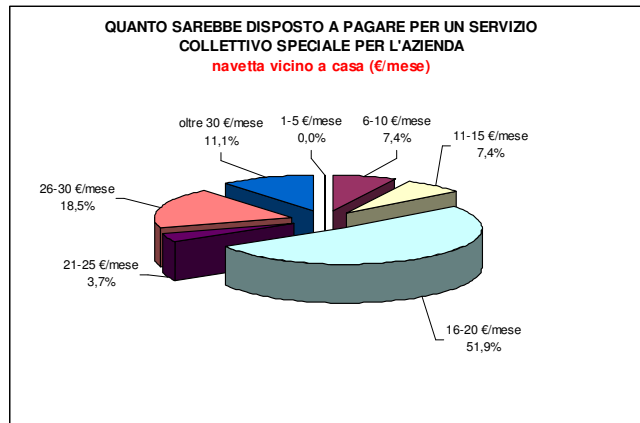
Origine:
 TORINO

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati **57**
Navetta vicino a casa - Quadri compilati **55** **96,5%** del campione
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati **42** **73,7%** del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		57	
Navetta vicino casa - RISPOSTE		55	96,5% del campione
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa			
Opzioni	N.	%	
No	20	36,4%	
Si	35	63,6%	
TOTALE RISPOSTE	55		
Quanto disposti a spendere per il servizio			
Fasce di prezzo		N.	%
1-5 €/mese		0	0,0%
6-10 €/mese		2	7,4%
11-15 €/mese		2	7,4%
16-20 €/mese		14	51,9%
21-25 €/mese		1	3,7%
26-30 €/mese		5	18,5%
oltre 30 €/mese		3	11,1%
TOTALE RISPOSTE		27	



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 57
 Navetta vicino casa - RISPOSTE 42 73,7% del campione

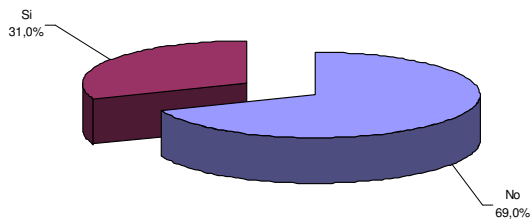
Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

Opzioni	N.	%
No	29	69,0%
Sì	13	31,0%
TOTALE RISPOSTE	42	

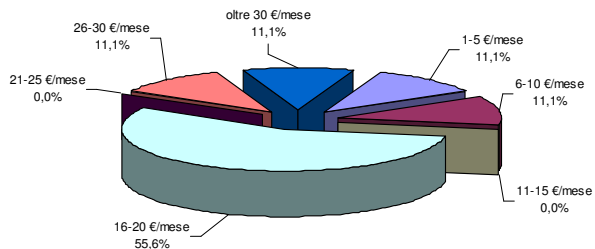
Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	1	11,1%
6-10 €/mese	1	11,1%
11-15 €/mese	0	0,0%
16-20 €/mese	5	55,6%
21-25 €/mese	0	0,0%
26-30 €/mese	1	11,1%
oltre 30 €/mese	1	11,1%
TOTALE RISPOSTE	9	

UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA
 navetta vicino a parcheggio riservato



QUANTO SAREBBE DISPOSTO A PAGARE PER UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA
 navetta vicino a parcheggio riservato (€/mese)



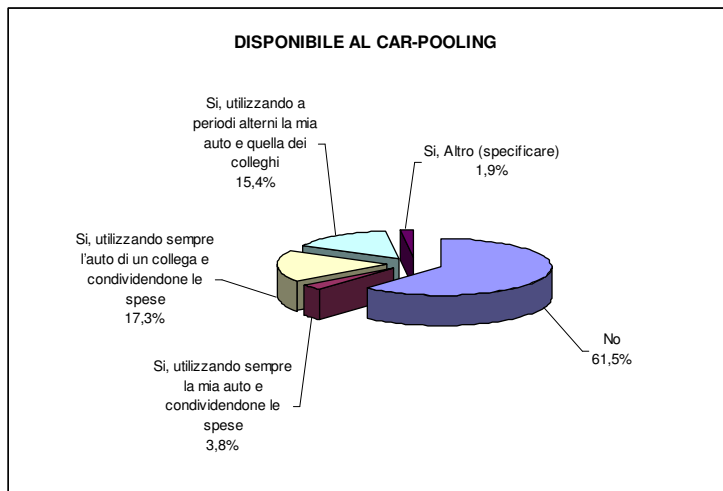
Origine:
 TORINO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

Totale questionari compilati **57**
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati **52** **91,2%** del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati **50** **87,7%** del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

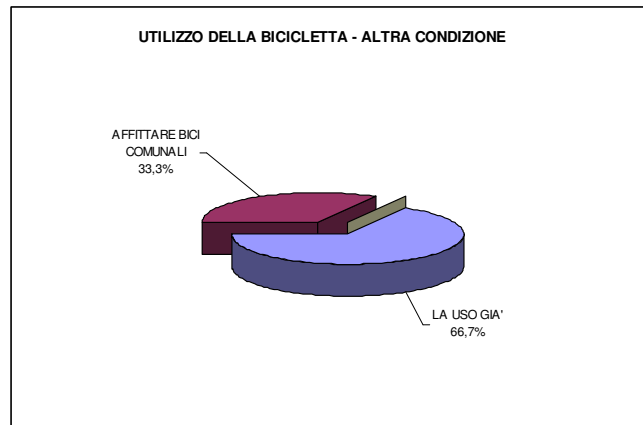
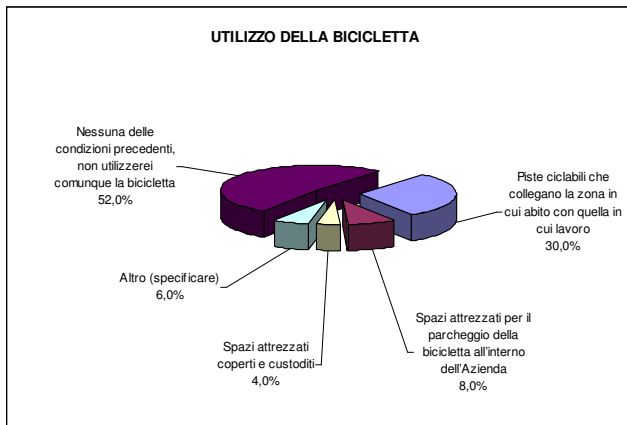
UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		57	
Car-pooling - RISPOSTE		52	91,2% del campione
Disponibili al Car-pooling			
Opzioni	N.	%	
No	32	61,5%	
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	2	3,8%	
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	9	17,3%	
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	8	15,4%	
Si, Altro (specificare)	1	1,9%	
TOTALE RISPOSTE	52		
Altro motivo			
Risposte	N.	%	
lo faccio gia'	1	100,0%	
TOTALE RISPOSTE	1		



UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	57	
Bicicletta - RISPOSTE	50	87,7% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	15	30,0%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	4	8,0%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	2	4,0%
Altro (specificare)	3	6,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	26	52,0%
TOTALE RISPOSTE	50	

Altro motivo		
Risposte	N.	%
la uso già'	2	66,7%
affittare bici comunali	1	33,3%
TOTALE RISPOSTE	3	



Origine:

AREA METROPOLITANA

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

Totale questionari compilati

21

Mezzo privato - Quadri compilati

16

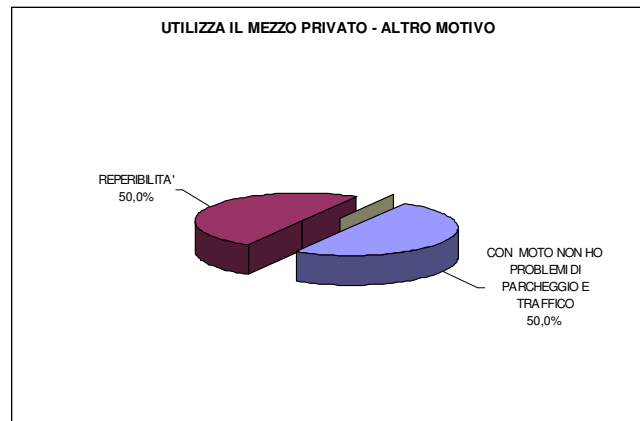
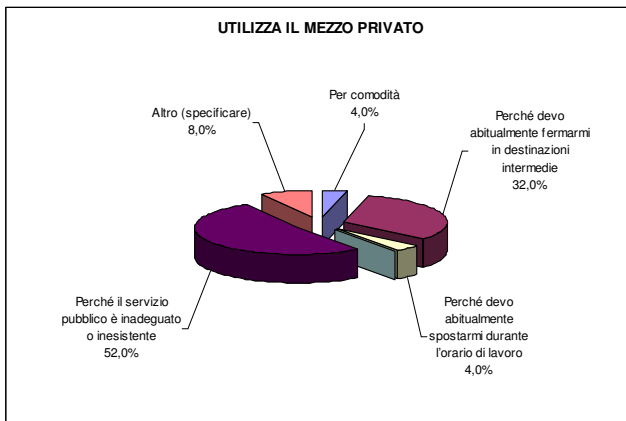
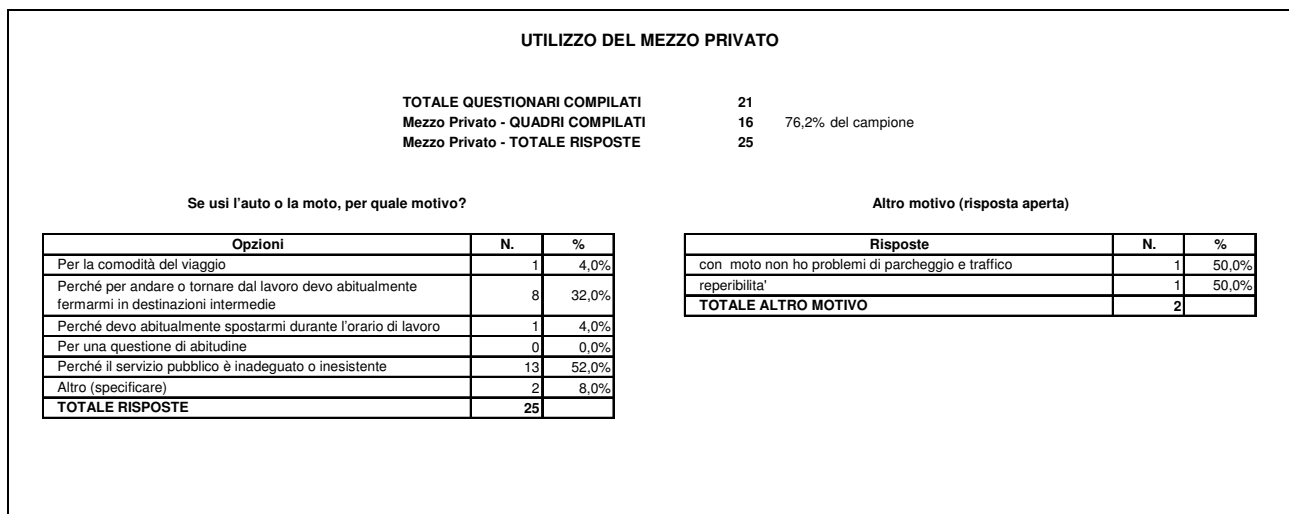
76,2% del campione

TP - Quadri compilati

20

95,2% del campione

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	21	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	20	95,2% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	36	

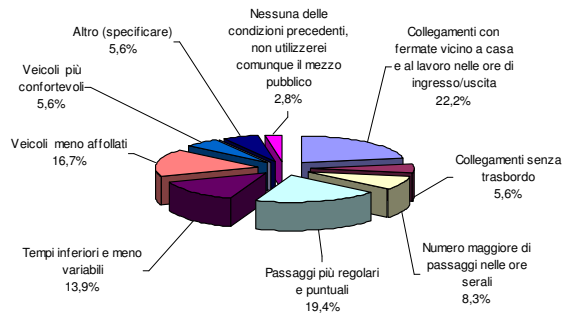
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	8	22,2%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	2	5,6%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	3	8,3%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	7	19,4%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	5	13,9%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	6	16,7%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	2	5,6%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	0	0,0%
Altro (specificare)	2	5,6%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	1	2,8%
TOTALE RISPOSTE	36	

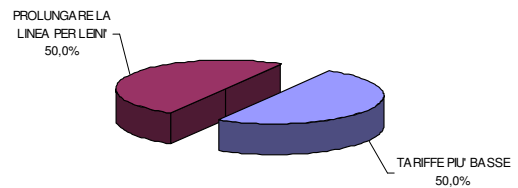
Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
tariffe piu' basse	1	50,0%
prolungare la linea per leini'	1	50,0%
TOTALE ALTRO MOTIVO	2	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO - ALTRO MOTIVO



Origine:

AREA METROPOLITANA

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati

21

Navetta vicino a casa - Quadri compilati

21

100,0% del campione

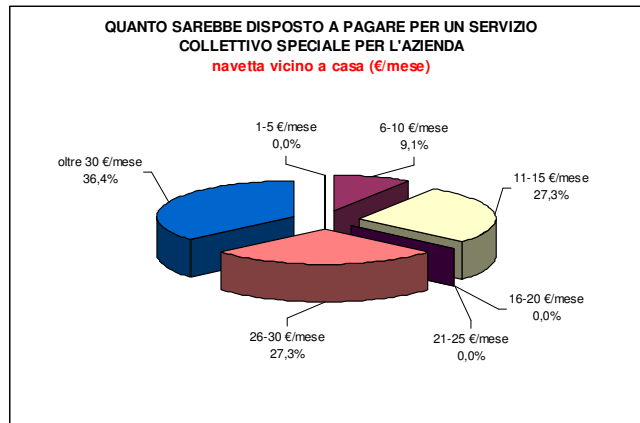
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati

18

85,7% del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA																														
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		21																												
Navetta vicino casa - RISPOSTE		21	100,0% del campione																											
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Opzioni</th> <th>N.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No</td> <td>6</td> <td>28,6%</td> </tr> <tr> <td>Si</td> <td>15</td> <td>71,4%</td> </tr> <tr> <td>TOTALE RISPOSTE</td> <td>21</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Opzioni	N.	%	No	6	28,6%	Si	15	71,4%	TOTALE RISPOSTE	21																
Opzioni	N.	%																												
No	6	28,6%																												
Si	15	71,4%																												
TOTALE RISPOSTE	21																													
Quanto disposti a spendere per il servizio																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fasce di prezzo</th> <th>N.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-5 €/mese</td> <td>0</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>6-10 €/mese</td> <td>1</td> <td>9,1%</td> </tr> <tr> <td>11-15 €/mese</td> <td>3</td> <td>27,3%</td> </tr> <tr> <td>16-20 €/mese</td> <td>0</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>21-25 €/mese</td> <td>0</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>26-30 €/mese</td> <td>3</td> <td>27,3%</td> </tr> <tr> <td>oltre 30 €/mese</td> <td>4</td> <td>36,4%</td> </tr> <tr> <td>TOTALE RISPOSTE</td> <td>11</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Fasce di prezzo	N.	%	1-5 €/mese	0	0,0%	6-10 €/mese	1	9,1%	11-15 €/mese	3	27,3%	16-20 €/mese	0	0,0%	21-25 €/mese	0	0,0%	26-30 €/mese	3	27,3%	oltre 30 €/mese	4	36,4%	TOTALE RISPOSTE	11	
Fasce di prezzo	N.	%																												
1-5 €/mese	0	0,0%																												
6-10 €/mese	1	9,1%																												
11-15 €/mese	3	27,3%																												
16-20 €/mese	0	0,0%																												
21-25 €/mese	0	0,0%																												
26-30 €/mese	3	27,3%																												
oltre 30 €/mese	4	36,4%																												
TOTALE RISPOSTE	11																													



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 21
 Navetta vicino casa - RISPOSTE 18 85,7% del campione

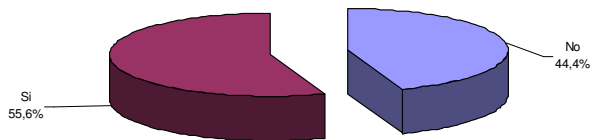
Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

Opzioni	N.	%
No	8	44,4%
Sì	10	55,6%
TOTALE RISPOSTE	18	

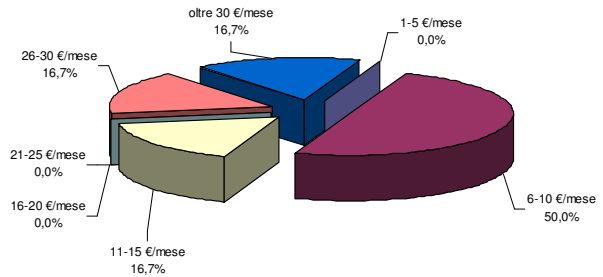
Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	0	0,0%
6-10 €/mese	3	50,0%
11-15 €/mese	1	16,7%
16-20 €/mese	0	0,0%
21-25 €/mese	0	0,0%
26-30 €/mese	1	16,7%
oltre 30 €/mese	1	16,7%
TOTALE RISPOSTE	6	

UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA navetta vicino a parcheggio riservato



QUANTO SAREBBE DISPOSTO A PAGARE PER UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA navetta vicino a parcheggio riservato (€/mese)



Origine:

AREA METROPOLITANA

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

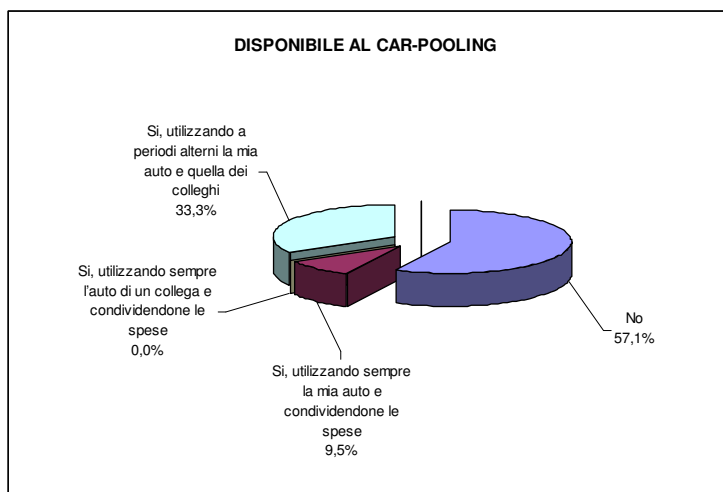
Totale questionari compilati 21
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati 21 100,0% del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati 18 85,7% del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 21
 Car-pooling - RISPOSTE 21 100,0% del campione

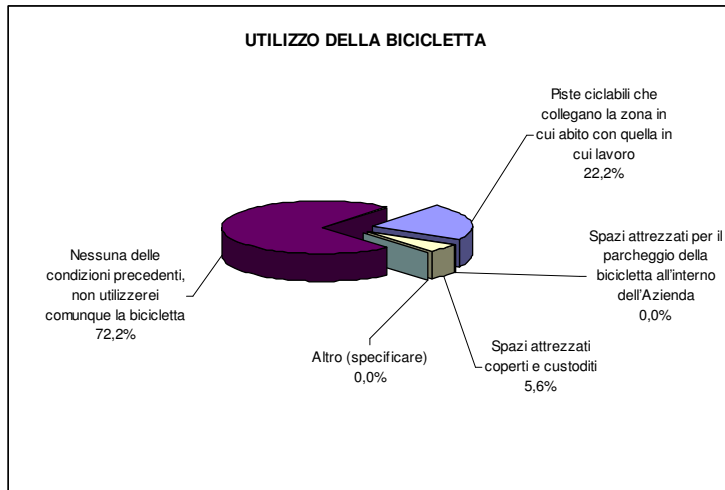
Disponibili al Car-pooling			Altro motivo		
Risposte	N.	%	Risposte	N.	%
No	12	57,1%			
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	2	9,5%			
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	0	0,0%			
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	7	33,3%			
Si, Altro (specificare)	0	0,0%			
TOTALE RISPOSTE	21		TOTALE RISPOSTE	0	



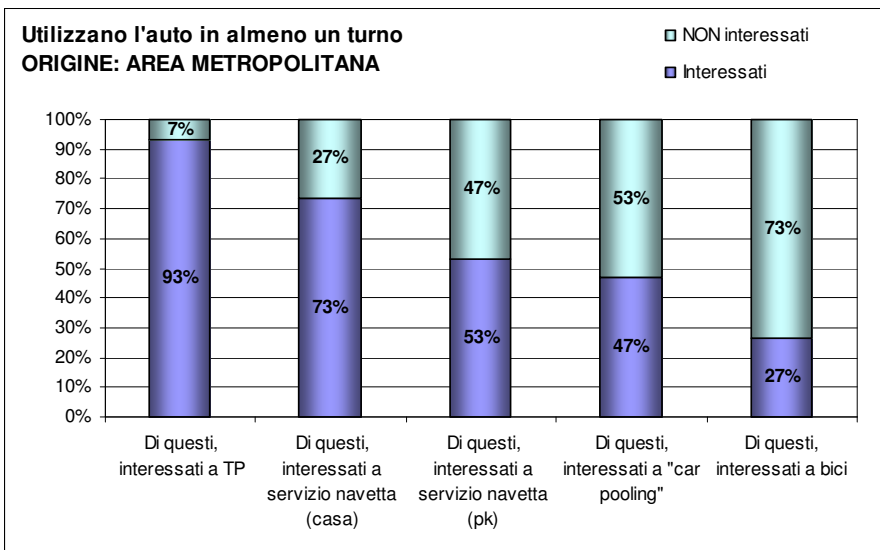
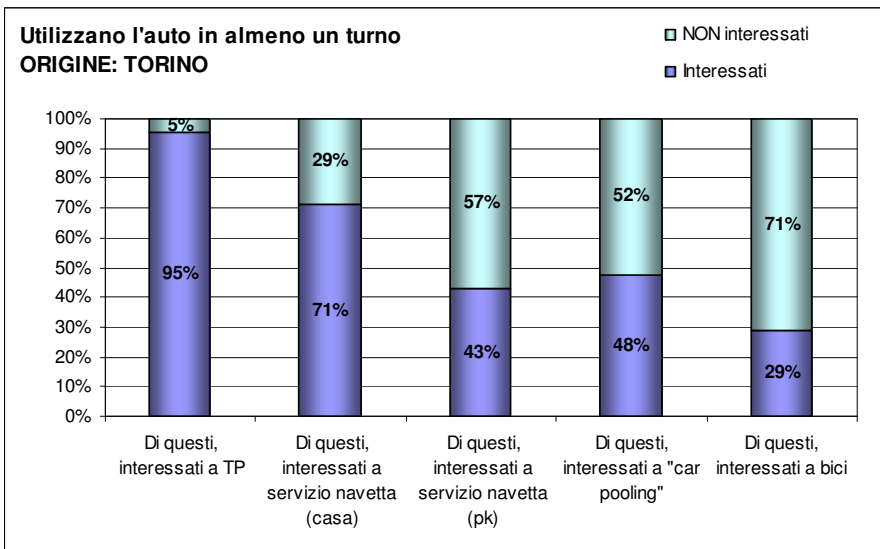
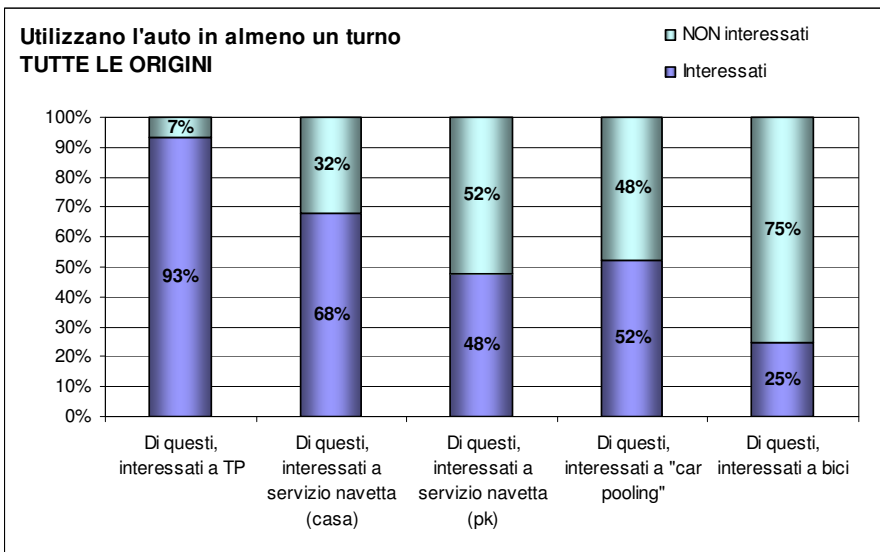
UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	21	
Bicicletta - RISPOSTE	18	85,7% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	4	22,2%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	0	0,0%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	1	5,6%
Altro (specificare)	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	13	72,2%
TOTALE RISPOSTE	18	

Altro motivo		
Risposte	N.	%
TOTALE RISPOSTE	0	



**INTERESSE AI SISTEMI DI TRASPORTO ALTERNATIVI
 NEL CASO DI UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO**



10.3.3.Sede di lavoro: C.O. 118.

QUESTIONARI COMPILATI: 21 (27,6% del totale dei dipendenti)

IL CAMPIONE

DIPENDENTI PER ETÀ'		
Fascia d'età	N. Dipendenti	%
18-20 anni	0	0,0%
21-30 anni	6	28,6%
31-40 anni	10	47,6%
41-50 anni	4	19,0%
51-60 anni	1	4,8%
oltre 60 anni	0	0,0%
TOTALE	21	

DIPENDENTI PER PROVINCIA		
Provincia	N. Dipendenti	%
TORINO	21	100,0%
TOTALE	21	

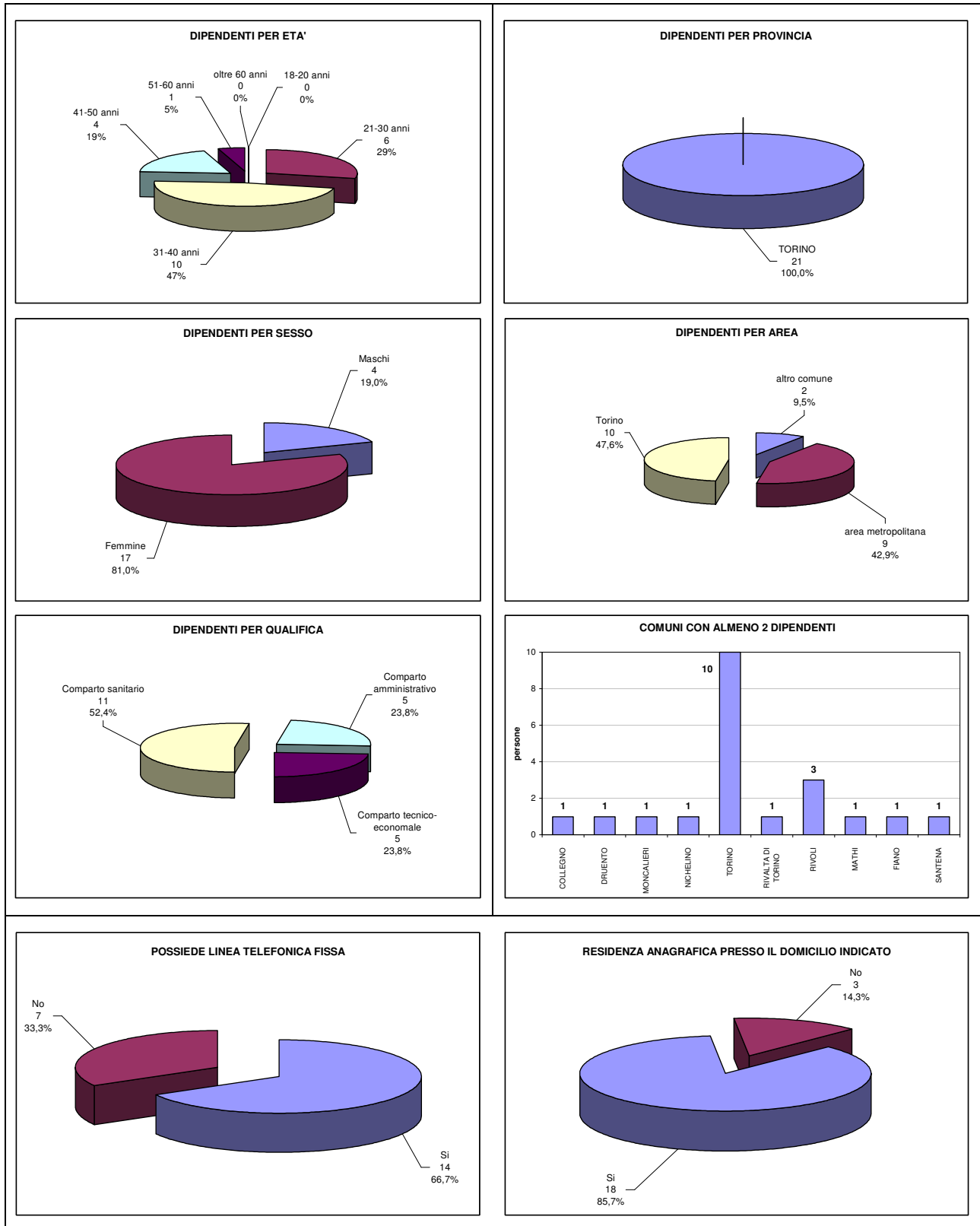
DIPENDENTI PER AREA		
Area	N. Dipendenti	%
altro comune	2	9,5%
area metropolitana	9	42,9%
Torino	10	47,6%
TOTALE	21	

DIPENDENTI PER SESSO		
Sesso	N. Dipendenti	%
Maschi	4	19,0%
Femmine	17	81,0%
TOTALE	21	

DIPENDENTI PER QUALIFICA		
Qualifica	N. Dipendenti	%
Dirigente medico	0	0,0%
Dirigente non medico	0	0,0%
Comparto sanitario	11	52,4%
Comparto amministrativo	5	23,8%
Comparto tecnico-economico	5	23,8%
Servizi	0	0,0%
Altro (specificare)	0	0,0%
TOTALE	21	

COMUNI CON ALMENO 1 DIPENDENTE		
Comune	N. Dipendenti	%
COLLEGNO	1	4,8%
DRUENTO	1	4,8%
MONCALIERI	1	4,8%
NICHELINO	1	4,8%
TORINO	10	47,6%
RIVALTA DI TORINO	1	4,8%
RIVOLI	3	14,3%
MATHI	1	4,8%
FIANO	1	4,8%
SANTENA	1	4,8%
TOTALE	21	

IL CAMPIONE



ARRIVI E PARTENZE

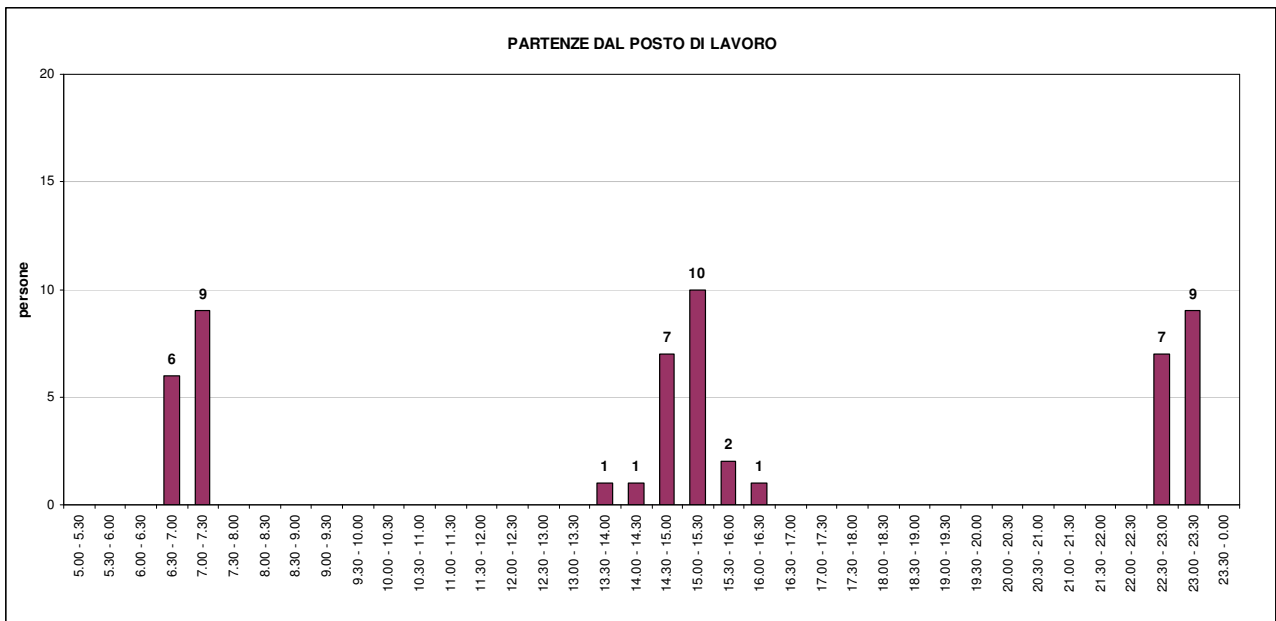
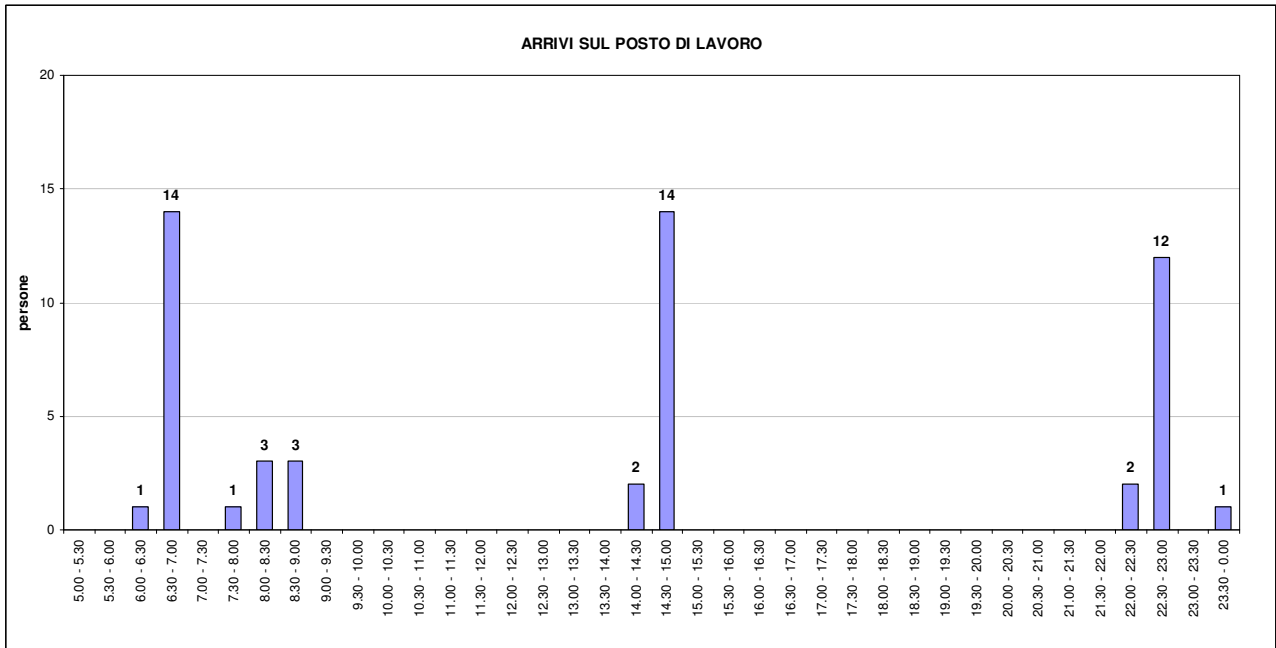
ARRIVI SUL POSTO DI LAVORO

Fascia oraria	N. Dipendenti	%
5.00 - 5.30	0	0,0%
5.30 - 6.00	0	0,0%
6.00 - 6.30	1	1,9%
6.30 - 7.00	14	26,4%
7.00 - 7.30	0	0,0%
7.30 - 8.00	1	1,9%
8.00 - 8.30	3	5,7%
8.30 - 9.00	3	5,7%
9.00 - 9.30	0	0,0%
9.30 - 10.00	0	0,0%
10.00 - 10.30	0	0,0%
10.30 - 11.00	0	0,0%
11.00 - 11.30	0	0,0%
11.30 - 12.00	0	0,0%
12.00 - 12.30	0	0,0%
12.30 - 13.00	0	0,0%
13.00 - 13.30	0	0,0%
13.30 - 14.00	0	0,0%
14.00 - 14.30	2	3,8%
14.30 - 15.00	14	26,4%
15.00 - 15.30	0	0,0%
15.30 - 16.00	0	0,0%
16.00 - 16.30	0	0,0%
16.30 - 17.00	0	0,0%
17.00 - 17.30	0	0,0%
17.30 - 18.00	0	0,0%
18.00 - 18.30	0	0,0%
18.30 - 19.00	0	0,0%
19.00 - 19.30	0	0,0%
19.30 - 20.00	0	0,0%
20.00 - 20.30	0	0,0%
20.30 - 21.00	0	0,0%
21.00 - 21.30	0	0,0%
21.30 - 22.00	0	0,0%
22.00 - 22.30	2	3,8%
22.30 - 23.00	12	22,6%
23.00 - 23.30	0	0,0%
23.30 - 0.00	1	1,9%
TOTALE	53	

PARTENZE DAL POSTO DI LAVORO

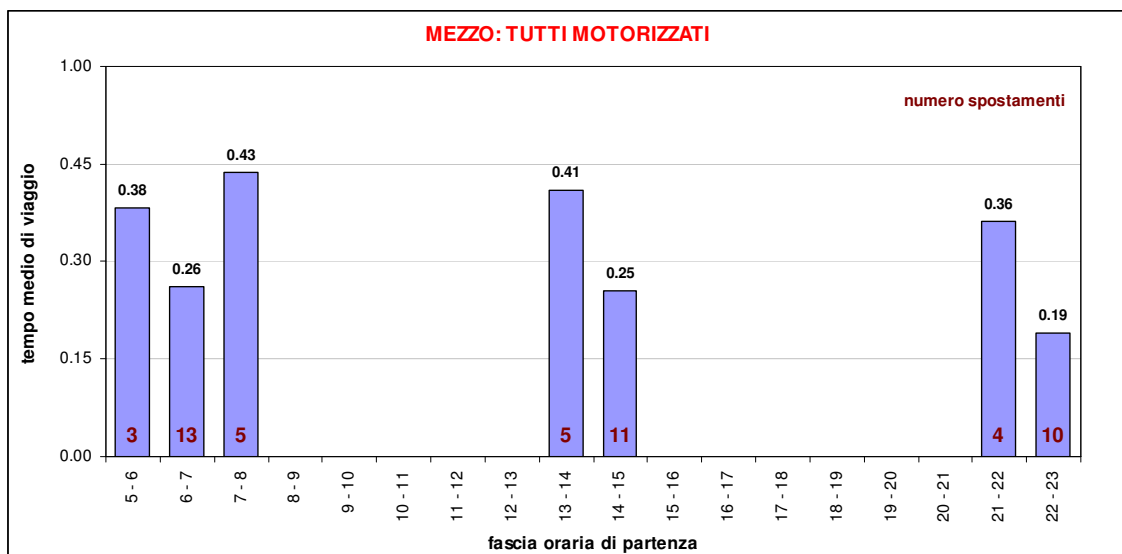
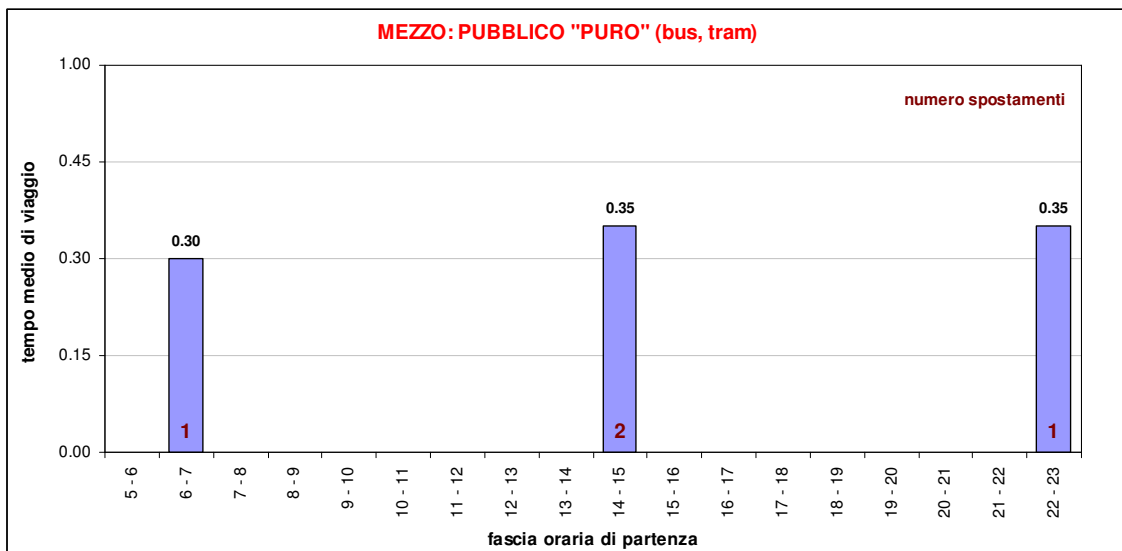
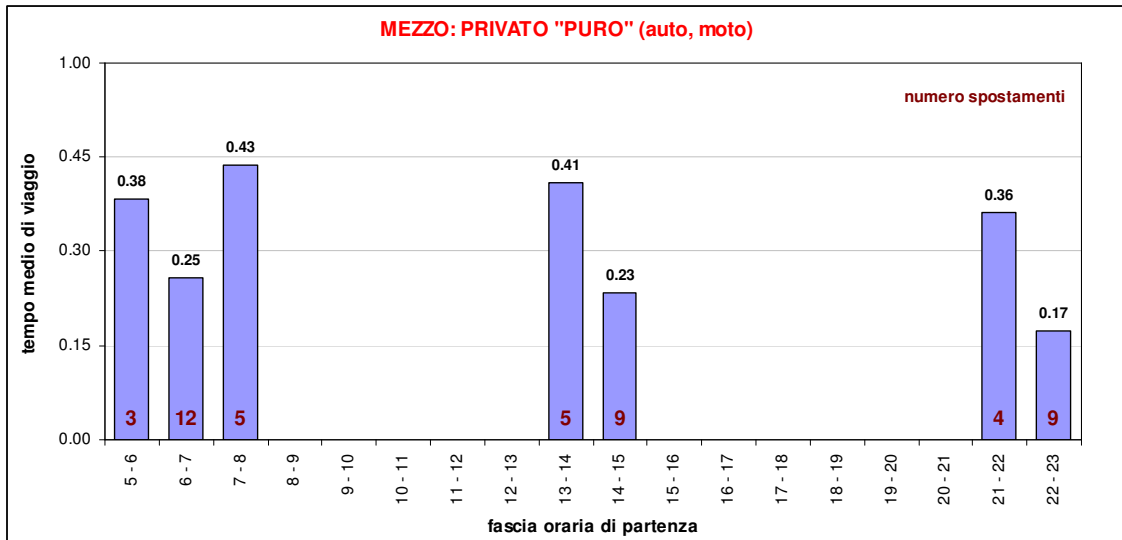
Fascia oraria	N. Dipendenti	%
5.00 - 5.30	0	0,0%
5.30 - 6.00	0	0,0%
6.00 - 6.30	0	0,0%
6.30 - 7.00	6	11,3%
7.00 - 7.30	9	17,0%
7.30 - 8.00	0	0,0%
8.00 - 8.30	0	0,0%
8.30 - 9.00	0	0,0%
9.00 - 9.30	0	0,0%
9.30 - 10.00	0	0,0%
10.00 - 10.30	0	0,0%
10.30 - 11.00	0	0,0%
11.00 - 11.30	0	0,0%
11.30 - 12.00	0	0,0%
12.00 - 12.30	0	0,0%
12.30 - 13.00	0	0,0%
13.00 - 13.30	0	0,0%
13.30 - 14.00	1	1,9%
14.00 - 14.30	1	1,9%
14.30 - 15.00	7	13,2%
15.00 - 15.30	10	18,9%
15.30 - 16.00	2	3,8%
16.00 - 16.30	1	1,9%
16.30 - 17.00	0	0,0%
17.00 - 17.30	0	0,0%
17.30 - 18.00	0	0,0%
18.00 - 18.30	0	0,0%
18.30 - 19.00	0	0,0%
19.00 - 19.30	0	0,0%
19.30 - 20.00	0	0,0%
20.00 - 20.30	0	0,0%
20.30 - 21.00	0	0,0%
21.00 - 21.30	0	0,0%
21.30 - 22.00	0	0,0%
22.00 - 22.30	0	0,0%
22.30 - 23.00	7	13,2%
23.00 - 23.30	9	17,0%
23.30 - 0.00	0	0,0%
TOTALE	53	

ARRIVI E PARTENZE



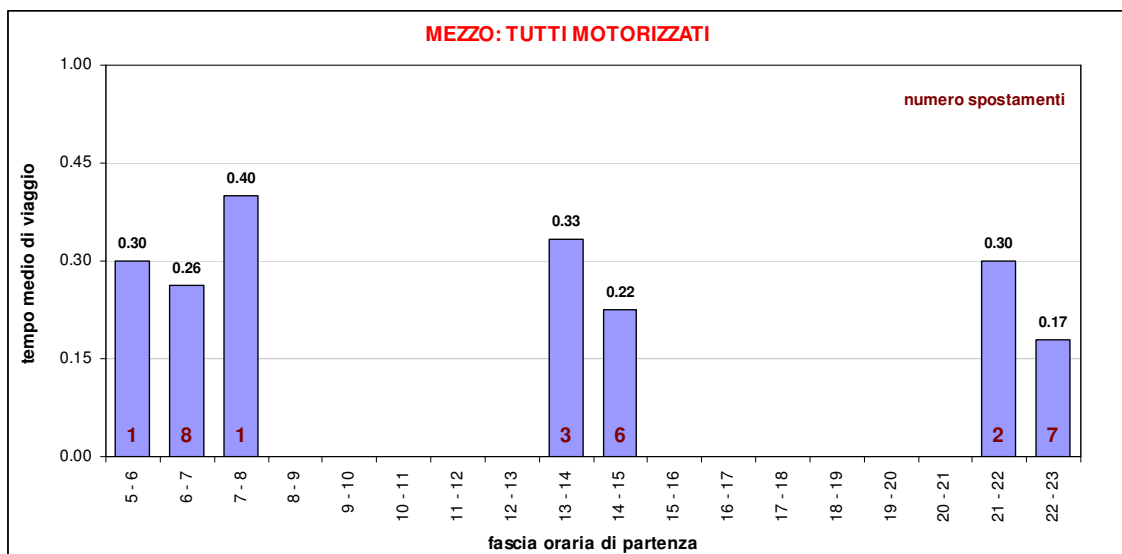
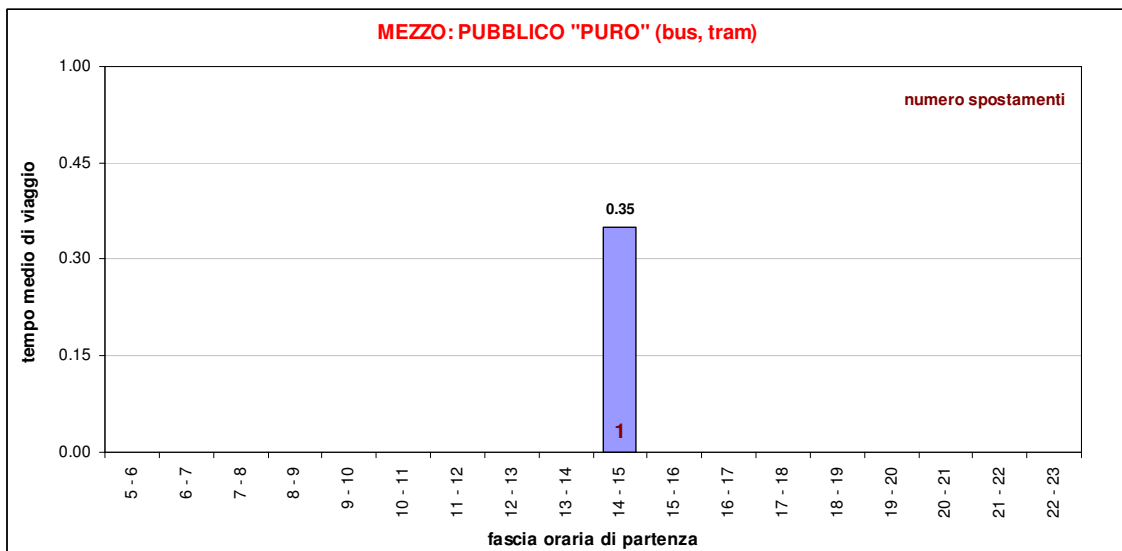
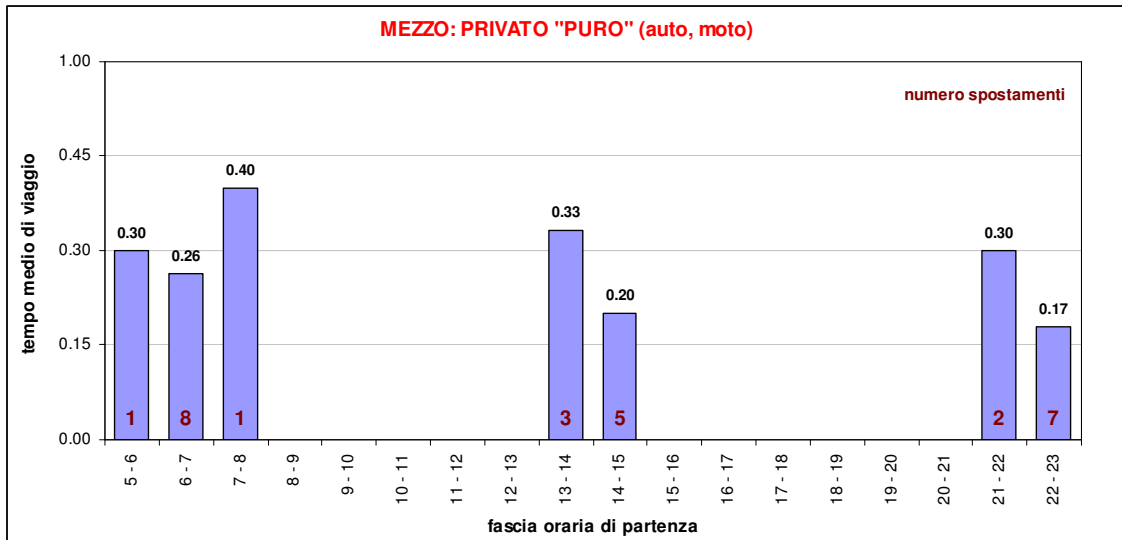
Origine:
 TUTTE

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



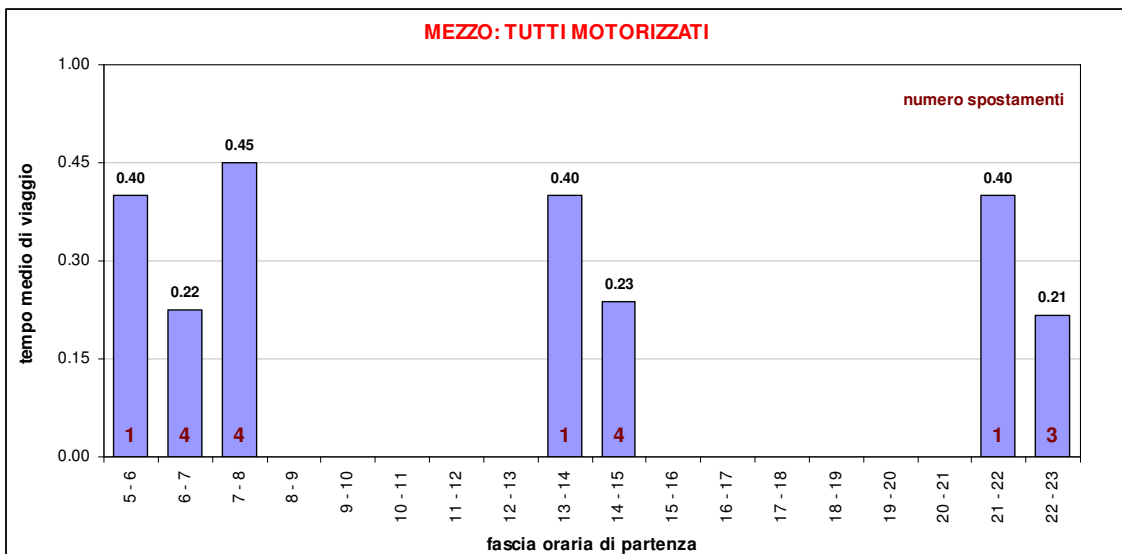
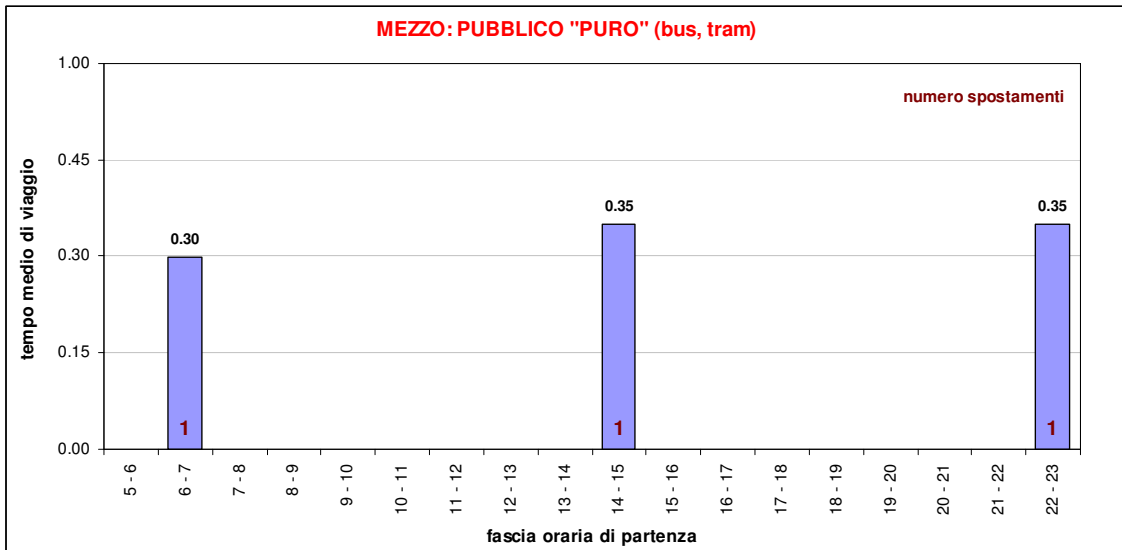
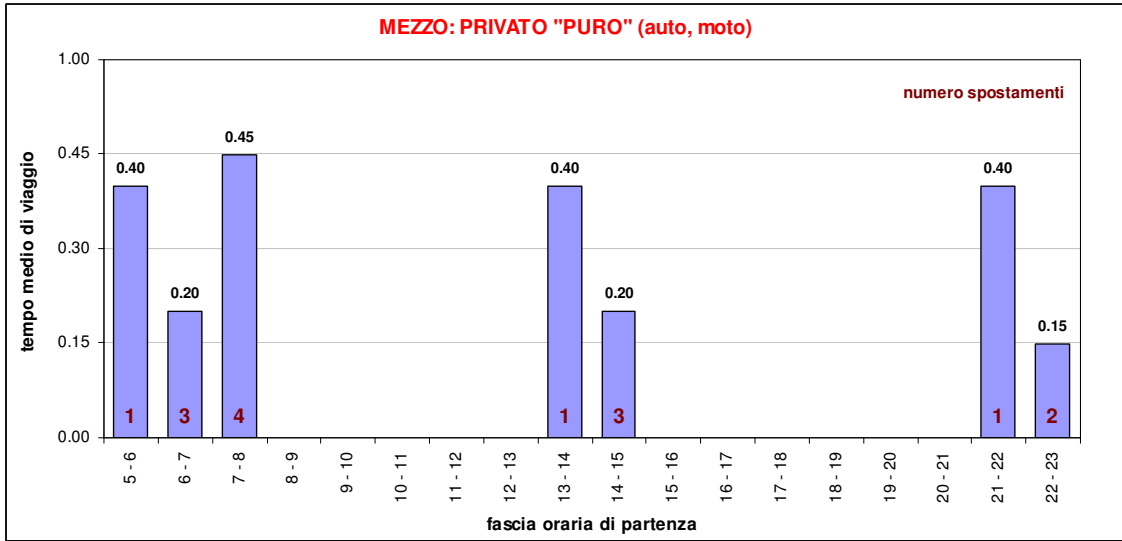
Origine:
 TORINO

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



Origine:
 AREA METROPOLITANA

**NUMERO DI SPOSTAMENTI E TEMPO MEDIO DI VIAGGIO IN ANDATA
 PER ORIGINE, MODO, MEZZO E FASCIA TEMPORALE DI PARTENZA**



Origine:
 TUTTE

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	0	0,0%	entro 10'	0	0,0%
10-20'	15	28,3%	10-20'	17	33,3%
20-30'	13	24,5%	20-30'	11	21,6%
30-40'	12	22,6%	30-40'	11	21,6%
40-50'	8	15,1%	40-50'	3	5,9%
50-60'	1	1,9%	50-60'	4	7,8%
1h - 1h10'	3	5,7%	1h - 1h10'	3	5,9%
1h 10' - 1h 20'	0	0,0%	1h 10' - 1h 20'	1	2,0%
1h 20' - 1h 30'	1	1,9%	1h 20' - 1h 30'	0	0,0%
1h 30' - 1h 40'	0	0,0%	1h 30' - 1h 40'	0	0,0%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%	1h 40' - 1h 50'	0	0,0%
oltre 1h 50'	0	0,0%	oltre 1h 50'	1	2,0%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	0	0,0%
bicicletta	1	1,9%
motociclo	3	5,7%
tram/bus	4	7,5%
treno	0	0,0%
auto come conducente	43	81,1%
auto come passeggero	2	3,8%
due o più tram/bus	0	0,0%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	0	0,0%
treno+altri mezzi pubblici	0	0,0%
altre combinazioni	0	0,0%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parcheggio aziendale	20	46,5%
Parcheggio a barriera	0	0,0%
Parcheggio su strisce blu	0	0,0%
Parcheggio su strada gratuito	23	53,5%

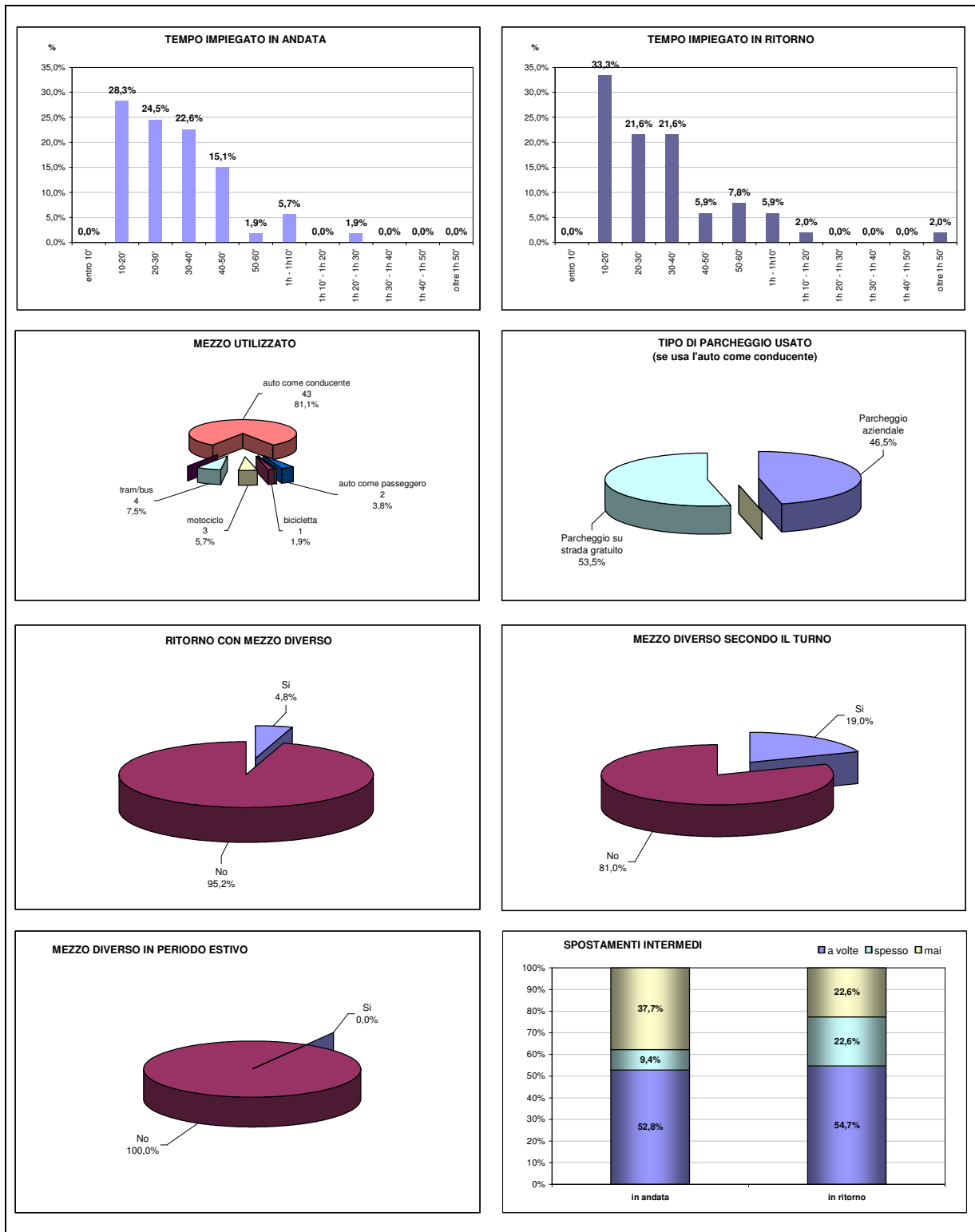
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	1	4,8%	Si	0	0,0%
No	20	95,2%	No	21	100,0%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO		
	N.	%
Si	4	19,0%
No	17	81,0%

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	52,8%	54,7%
spesso	9,4%	22,6%
mal	37,7%	22,6%

Origine:
 TUTTE

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
 TORINO

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA

Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	0	0,0%
10-20'	10	35,7%
20-30'	11	39,3%
30-40'	5	17,9%
40-50'	1	3,6%
50-60'	0	0,0%
1h - 1h10'	0	0,0%
1h 10' - 1h 20'	0	0,0%
1h 20' - 1h 30'	1	3,6%
1h 30' - 1h 40'	0	0,0%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%
oltre 1h 50'	0	0,0%

TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO

Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	0	0,0%
10-20'	9	32,1%
20-30'	9	32,1%
30-40'	7	25,0%
40-50'	2	7,1%
50-60'	0	0,0%
1h - 1h10'	1	3,6%
1h 10' - 1h 20'	0	0,0%
1h 20' - 1h 30'	0	0,0%
1h 30' - 1h 40'	0	0,0%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%
oltre 1h 50'	0	0,0%

MEZZO UTILIZZATO

Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	0	0,0%
bicicletta	0	0,0%
motociclo	3	10,7%
tram/bus	1	3,6%
treno	0	0,0%
auto come conducente	24	85,7%
auto come passeggero	0	0,0%
due o più tram/bus	0	0,0%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici	0	0,0%
treno+altri mezzi pubblici	0	0,0%
altre combinazioni	0	0,0%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)

Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parcheggio aziendale	14	58,3%
Parcheggio a barriera	0	0,0%
Parcheggio su strisce blu	0	0,0%
Parcheggio su strada gratuito	10	41,7%

RITORNO CON MEZZO DIVERSO

	N.	%
Si	0	0,0%
No	10	100,0%

MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO

	N.	%
Si	0	0,0%
No	9	100,0%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO

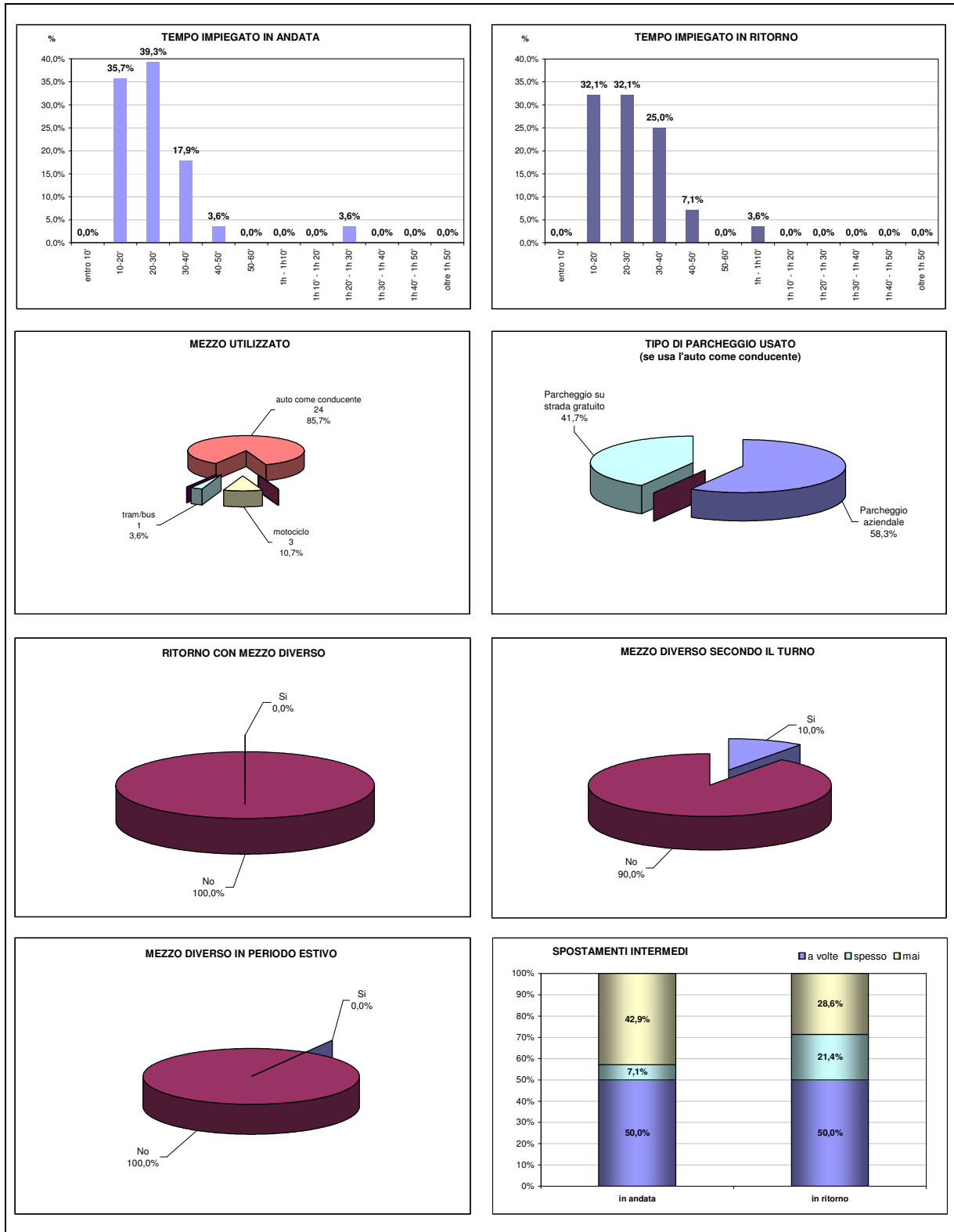
	N.	%
Si	1	10,0%
No	9	90,0%

SPOSTAMENTI INTERMEDI

	andata	ritorno
a volte	50,0%	50,0%
spesso	7,1%	21,4%
mai	42,9%	28,6%

Origine:
 TORINO

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
AREA METROPOLITANA

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

TEMPO IMPIEGATO IN ANDATA			TEMPO IMPIEGATO IN RITORNO		
Intervalli	N. Viaggi	%	Intervalli	N. Viaggi	%
entro 10'	0	0,0%	entro 10'	0	0,0%
10-20'	5	25,0%	10-20'	8	44,4%
20-30'	2	10,0%	20-30'	2	11,1%
30-40'	7	35,0%	30-40'	3	16,7%
40-50'	4	20,0%	40-50'	0	0,0%
50-60'	0	0,0%	50-60'	4	22,2%
1h - 1h10'	2	10,0%	1h - 1h10'	0	0,0%
1h 10' - 1h 20'	0	0,0%	1h 10' - 1h 20'	0	0,0%
1h 20' - 1h 30'	0	0,0%	1h 20' - 1h 30'	0	0,0%
1h 30' - 1h 40'	0	0,0%	1h 30' - 1h 40'	0	0,0%
1h 40' - 1h 50'	0	0,0%	1h 40' - 1h 50'	0	0,0%
oltre 1h 50'	0	0,0%	oltre 1h 50'	1	5,6%

MEZZO UTILIZZATO		
Mezzo	N. Viaggi	%
piedi	0	0,0%
bicicletta	1	5,0%
motociclo	0	0,0%
tram/bus	3	15,0%
treno	0	0,0%
auto come conducente	14	70,0%
auto come passeggero	2	10,0%
due o più tram/bus	0	0,0%
due o più treni	0	0,0%
auto+mezzi pubblici (treno, tram, bus)	0	0,0%
treno+altri mezzi pubblici (tram, bus)	0	0,0%
altre combinazioni di mezzi	0	0,0%

TIPO DI PARCHEGGIO UTILIZZATO (per chi usa l'auto)		
Tipo di parcheggio	N. Viaggi	%
Parccheggio aziendale	6	42,9%
Parccheggio a barriera	0	0,0%
Parccheggio su strisce blu	0	0,0%
Parccheggio su strada gratuito	8	57,1%

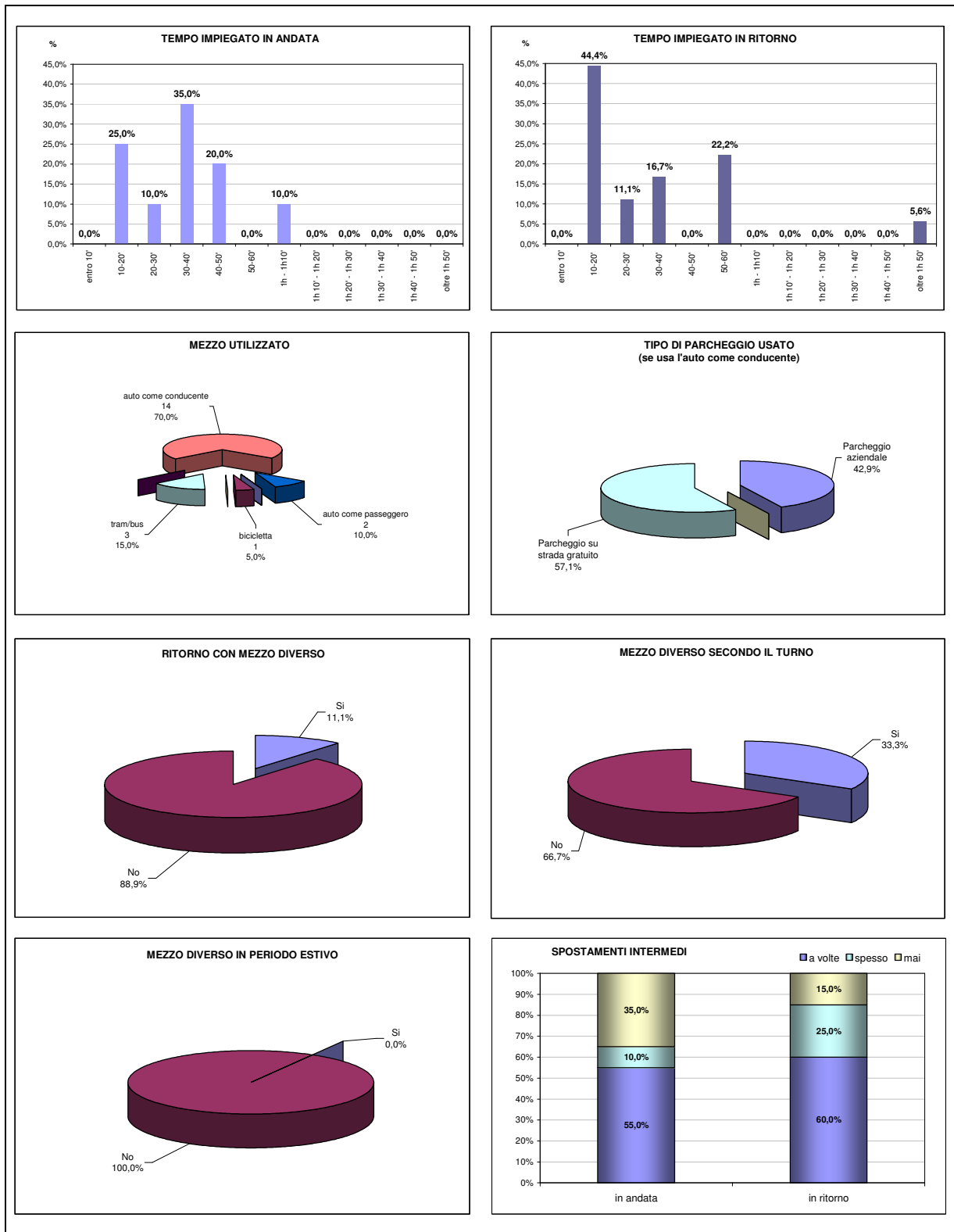
RITORNO CON MEZZO DIVERSO			MEZZO DIVERSO IN PERIODO ESTIVO		
	N.	%		N.	%
Si	1	11,1%	Si	0	0,0%
No	8	88,9%	No	7	100,0%

MEZZO DIVERSO SECONDO IL TURNO		
	N.	%
Si	3	33,3%
No	6	66,7%

SPOSTAMENTI INTERMEDI		
	andata	ritorno
a volte	55,0%	60,0%
spesso	10,0%	25,0%
mal	35,0%	15,0%

Origine:
AREA METROPOLITANA

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Origine:
 TUTTE

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

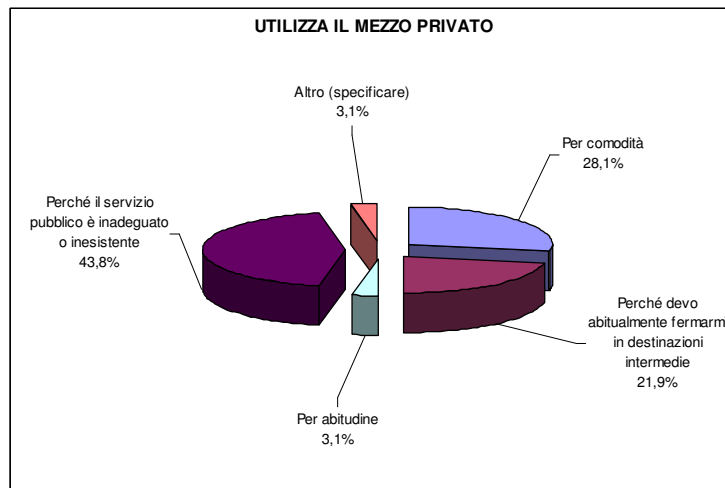
Totale questionari compilati 21
Mezzo privato - Quadri compilati 20 95,2% del campione
TP - Quadri compilati 21 100,0% del campione

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	21	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	20	95,2% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	32	(max 2 per quadro)

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?		
Opzioni	N.	%
Per la comodità del viaggio	9	28,1%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	7	21,9%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	0	0,0%
Per una questione di abitudine	1	3,1%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	14	43,8%
Altro (specificare)	1	3,1%
TOTALE RISPOSTE	32	

Altro motivo (risposta aperta)		
Risposte	N.	%
orari non compatibili con tp	1	50,0%
totale complessivo	1	50,0%
TOTALE ALTRO MOTIVO	2	



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	21	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	21	100,0% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	38	(max 2 per quadro)

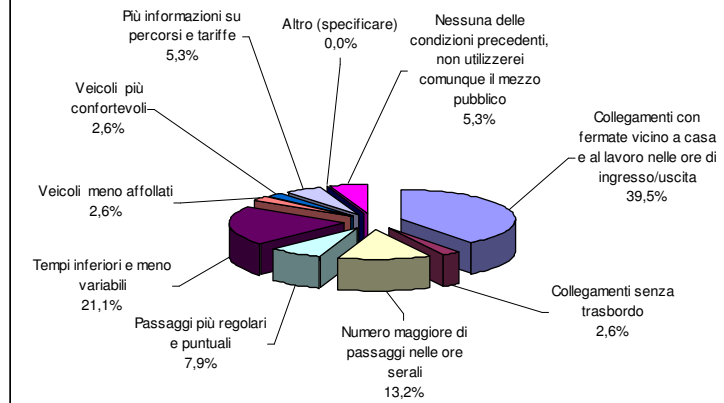
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	15	39,5%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	1	2,6%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	5	13,2%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	3	7,9%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	8	21,1%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	1	2,6%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	1	2,6%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	2	5,3%
Altro (specificare)	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	2	5,3%
TOTALE RISPOSTE	38	

Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
TOTALE ALTRO MOTIVO	0	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



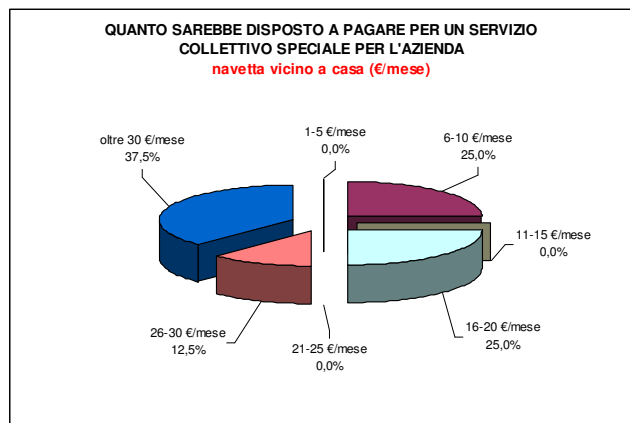
Origine:
 TUTTE

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati 21
Navetta vicino a casa - Quadri compilati 21 100,0% del campione
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati 21 100,0% del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA																														
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		21																												
Navetta vicino casa - RISPOSTE		21	100,0% del campione																											
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Opzioni</th> <th>N.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No</td> <td>9</td> <td>42,9%</td> </tr> <tr> <td>Sì</td> <td>12</td> <td>57,1%</td> </tr> <tr> <td>TOTALE RISPOSTE</td> <td>21</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Opzioni	N.	%	No	9	42,9%	Sì	12	57,1%	TOTALE RISPOSTE	21																
Opzioni	N.	%																												
No	9	42,9%																												
Sì	12	57,1%																												
TOTALE RISPOSTE	21																													
Quanto disposti a spendere per il servizio																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fasce di prezzo</th> <th>N.</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1-5 €/mese</td> <td>0</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>6-10 €/mese</td> <td>2</td> <td>25,0%</td> </tr> <tr> <td>11-15 €/mese</td> <td>0</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>16-20 €/mese</td> <td>2</td> <td>25,0%</td> </tr> <tr> <td>21-25 €/mese</td> <td>0</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>26-30 €/mese</td> <td>1</td> <td>12,5%</td> </tr> <tr> <td>oltre 30 €/mese</td> <td>3</td> <td>37,5%</td> </tr> <tr> <td>TOTALE RISPOSTE</td> <td>8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Fasce di prezzo	N.	%	1-5 €/mese	0	0,0%	6-10 €/mese	2	25,0%	11-15 €/mese	0	0,0%	16-20 €/mese	2	25,0%	21-25 €/mese	0	0,0%	26-30 €/mese	1	12,5%	oltre 30 €/mese	3	37,5%	TOTALE RISPOSTE	8	
Fasce di prezzo	N.	%																												
1-5 €/mese	0	0,0%																												
6-10 €/mese	2	25,0%																												
11-15 €/mese	0	0,0%																												
16-20 €/mese	2	25,0%																												
21-25 €/mese	0	0,0%																												
26-30 €/mese	1	12,5%																												
oltre 30 €/mese	3	37,5%																												
TOTALE RISPOSTE	8																													



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 21
 Navetta parcheggio - RISPOSTE 21 100,0% del campione

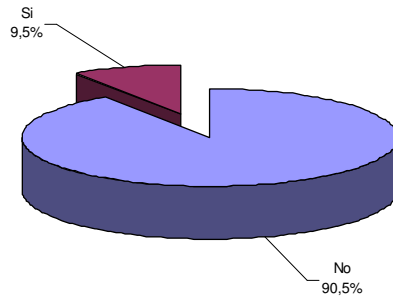
Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

Opzioni	N.	%
No	19	90,5%
Sì	2	9,5%
TOTALE RISPOSTE	21	

Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	0	0,0%
6-10 €/mese	0	0,0%
11-15 €/mese	0	0,0%
16-20 €/mese	0	0,0%
21-25 €/mese	0	0,0%
26-30 €/mese	0	0,0%
oltre 30 €/mese	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	0	

UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA navetta vicino a parcheggio riservato



Origine:
 TUTTE

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

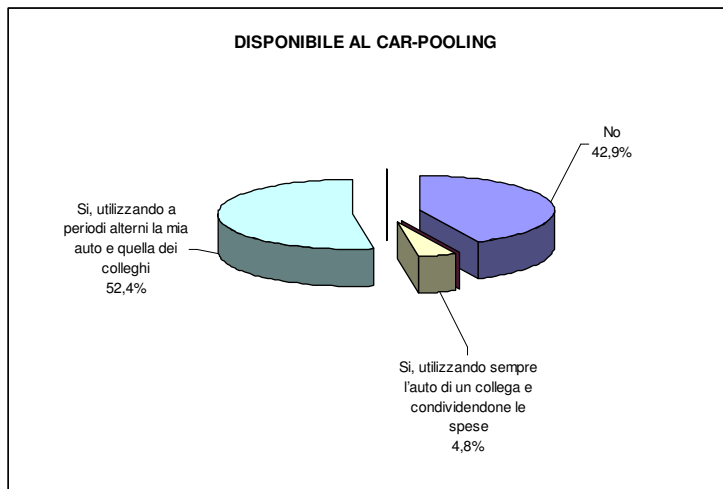
Totale questionari compilati 21
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati 21 100,0% del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati 21 100,0% del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 21
 Car-pooling - RISPOSTE 21 100,0% del campione

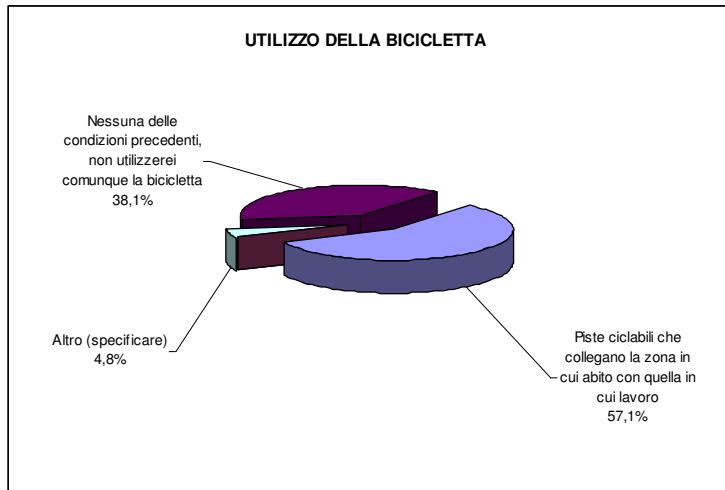
Disponibili al Car-pooling			Altro motivo		
Opzioni	N.	%	Risposte	N.	%
No	9	42,9%			
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	0	0,0%			
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	1	4,8%			
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	11	52,4%			
Si, Altro (specificare)	0	0,0%			
TOTALE RISPOSTE	21		TOTALE RISPOSTE	0	



UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	21	
Bicicletta - RISPOSTE	21	100,0% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	12	57,1%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	0	0,0%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	0	0,0%
Altro (specificare)	1	4,8%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	8	38,1%
TOTALE RISPOSTE	21	

Altro motivo		
Risposte	N.	%
metro con bici al seguito	1	100,0%
TOTALE RISPOSTE	1	



Origine:
TORINO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

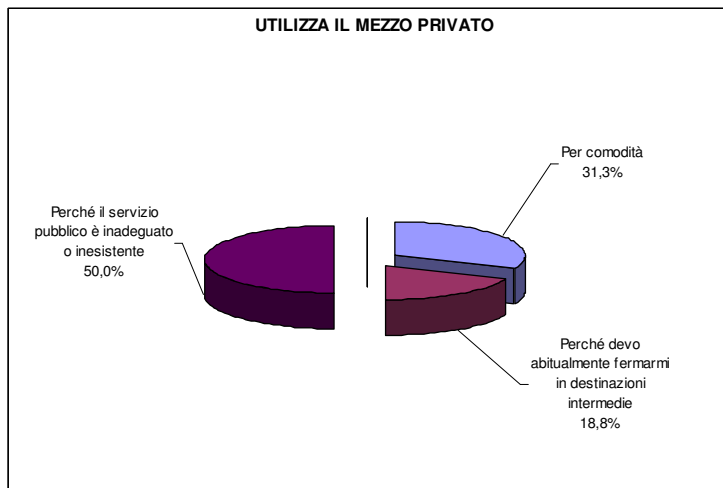
Totale questionari compilati **10**
Mezzo privato - Quadri compilati **10** **100,0%** del campione
TP - Quadri compilati **10** **100,0%** del campione

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	10	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	10	100,0% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	16	

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?		
Opzioni	N.	%
Per la comodità del viaggio	5	31,3%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	3	18,8%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	0	0,0%
Per una questione di abitudine	0	0,0%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	8	50,0%
Altro (specificare)	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	16	

Altro motivo (risposta aperta)		
Risposte	N.	%
TOTALE ALTRO MOTIVO	0	



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	10	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	10	100,0% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	18	

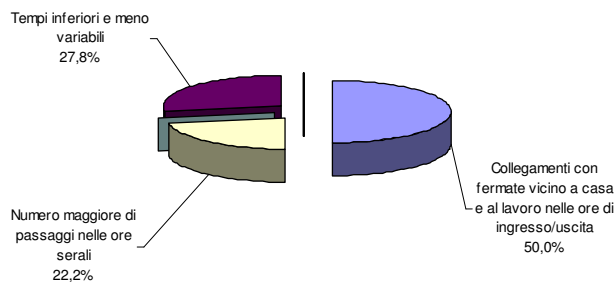
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	9	50,0%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	0	0,0%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	4	22,2%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	0	0,0%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	5	27,8%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	0	0,0%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	0	0,0%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	0	0,0%
Altro (specificare)	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	18	

Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
TOTALE ALTRO MOTIVO	0	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



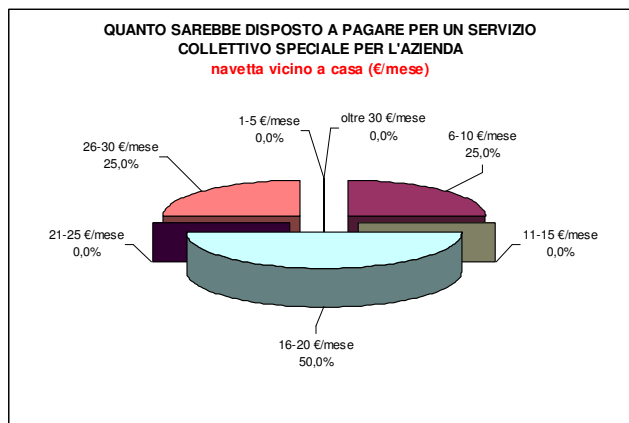
Origine:
 TORINO

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati **10**
 Navetta vicino a casa - Quadri compilati **10** 100,0% del campione
 Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati **10** 100,0% del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA			
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		10	
Navetta vicino casa - RISPOSTE		10	100,0% del campione
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa			
Opzioni	N.	%	
No	4	40,0%	
Sì	6	60,0%	
TOTALE RISPOSTE	10		
Quanto disposti a spendere per il servizio			
Fasce di prezzo	N.	%	
1-5 €/mese	0	0,0%	
6-10 €/mese	1	25,0%	
11-15 €/mese	0	0,0%	
16-20 €/mese	2	50,0%	
21-25 €/mese	0	0,0%	
26-30 €/mese	1	25,0%	
oltre 30 €/mese	0	0,0%	
TOTALE RISPOSTE	4		



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 10
 Navetta vicino casa - RISPOSTE 10 100,0% del campione

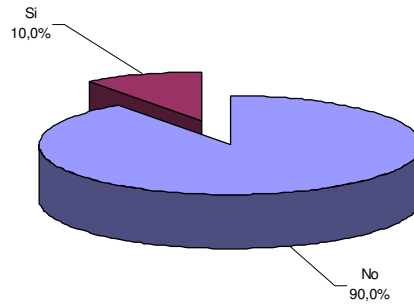
Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

Opzioni	N.	%
No	9	90,0%
Sì	1	10,0%
TOTALE RISPOSTE	10	

Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	0	0,0%
6-10 €/mese	0	0,0%
11-15 €/mese	0	0,0%
16-20 €/mese	0	0,0%
21-25 €/mese	0	0,0%
26-30 €/mese	0	0,0%
oltre 30 €/mese	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	0	

**UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE
 PER L'AZIENDA**
navetta vicino a parcheggio riservato



Origine:
 TORINO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

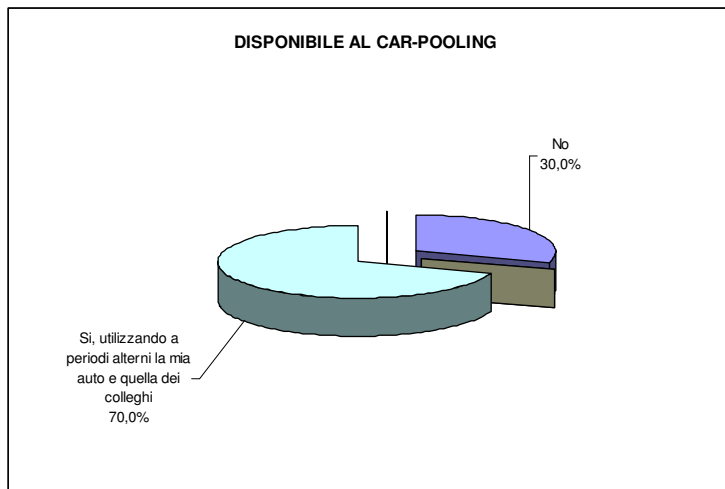
Totale questionari compilati 10
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati 10 100,0% del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati 10 100,0% del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 10
 Car-pooling - RISPOSTE 10 100,0% del campione

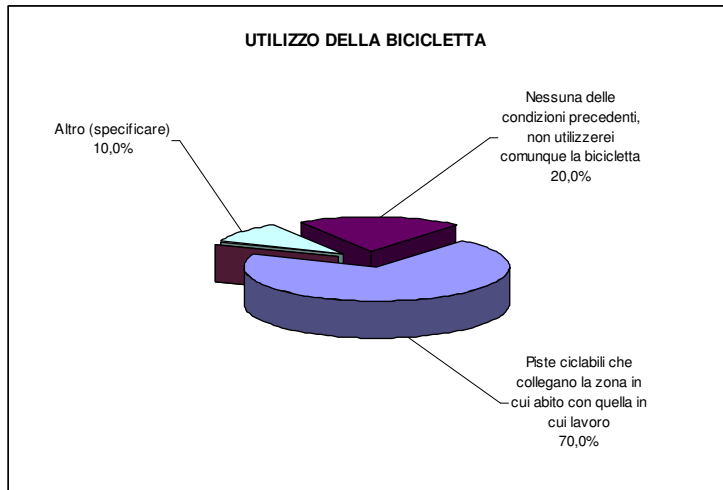
Disponibili al Car-pooling			Altro motivo		
Opzioni	N.	%	Risposte	N.	%
No	3	30,0%			
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	0	0,0%			
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	0	0,0%			
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	7	70,0%			
Si, Altro (specificare)	0	0,0%			
TOTALE RISPOSTE	10		TOTALE RISPOSTE	0	



UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	10	
Bicicletta - RISPOSTE	10	100,0% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	7	70,0%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	0	0,0%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	0	0,0%
Altro (specificare)	1	10,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	2	20,0%
TOTALE RISPOSTE	10	

Altro motivo		
Risposte	N.	%
METRO CON BICI AL SEGUITO	1	100,0%
TOTALE RISPOSTE	1	



Origine:

AREA METROPOLITANA

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO E DEL TRASPORTO PUBBLICO

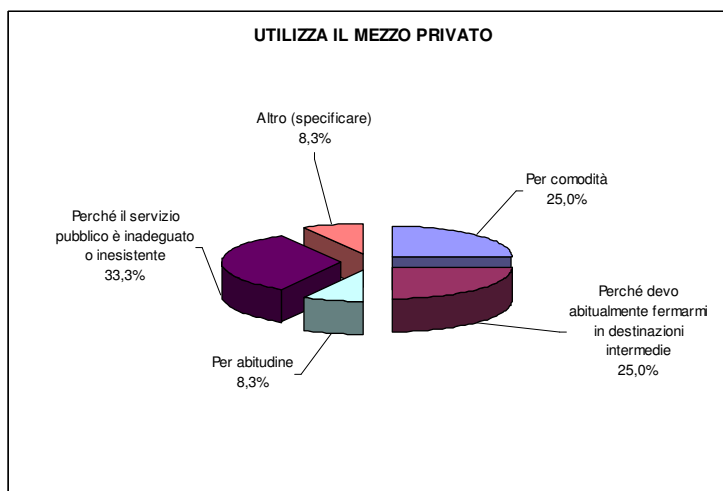
Totale questionari compilati 9
Mezzo privato - Quadri compilati 8 88,9% del campione
TP - Quadri compilati 9 100,0% del campione

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	9	
Mezzo Privato - QUADRI COMPILATI	8	88,9% del campione
Mezzo Privato - TOTALE RISPOSTE	12	

Se usi l'auto o la moto, per quale motivo?		
Opzioni	N.	%
Per la comodità del viaggio	3	25,0%
Perché per andare o tornare dal lavoro devo abitualmente fermarmi in destinazioni intermedie	3	25,0%
Perché devo abitualmente spostarmi durante l'orario di lavoro	0	0,0%
Per una questione di abitudine	1	8,3%
Perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	4	33,3%
Altro (specificare)	1	8,3%
TOTALE RISPOSTE	12	

Altro motivo (risposta aperta)		
Risposte	N.	%
orari non compatibili con tp	1	50,0%
totale complessivo	1	50,0%
TOTALE ALTRO MOTIVO	2	



UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO TRADIZIONALE

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI	9	
Mezzo Pubblico - QUADRI COMPILATI	9	100,0% del campione
Mezzo Pubblico - TOTALE RISPOSTE	16	

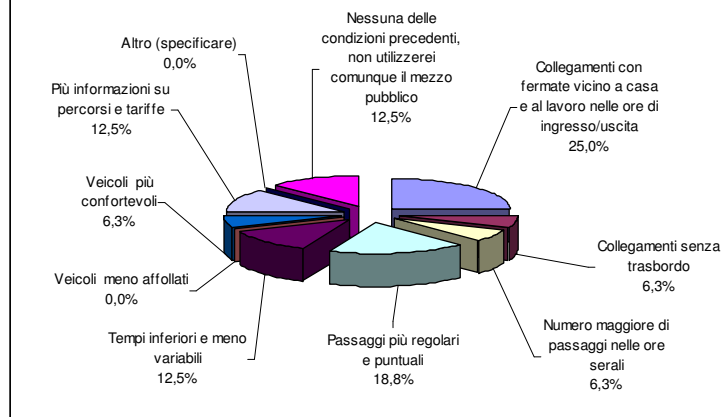
A quale condizione saresti disposto a utilizzare il trasporto pubblico (se attualmente non lo usi) o a quale condizione lo utilizzeresti con maggior soddisfazione (se già lo usi) ?

Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci collegamenti con fermate vicino a casa e al lavoro nelle ore di ingresso/uscita	4	25,0%
I collegamenti dovrebbero essere senza trasbordo	1	6,3%
Dovrebbe esserci un numero maggiore di passaggi nelle ore serali	1	6,3%
I passaggi dovrebbero essere più regolari e puntuali	3	18,8%
Il tempo per arrivare a destinazione dovrebbe essere inferiore e meno variabile	2	12,5%
I veicoli dovrebbero essere meno affollati	0	0,0%
I veicoli dovrebbero essere più confortevoli	1	6,3%
Dovrebbero esserci più informazioni su percorsi e tariffe	2	12,5%
Altro (specificare)	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque il mezzo pubblico	2	12,5%
TOTALE RISPOSTE	16	

Altro motivo (risposta aperta)

Risposte	N.	%
TOTALE ALTRO MOTIVO	0	

A QUALI CONDIZIONI UTILIZZEREBBE IL T.P. O NE SAREBBE PIU' SODDISFATTO CHI LO USA GIA'



Origine:

AREA METROPOLITANA

UTILIZZO DEL TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

Totale questionari compilati 9
Navetta vicino a casa - Quadri compilati 9 100,0% del campione
Navetta vicino a parcheggio riservato - Quadri compilati 9 100,0% del campione

NAVETTA CASA-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA VICINO CASA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		9
Navetta vicino casa - RISPOSTE		9 100,0% del campione
Disponibili all'utilizzo della navetta vicino casa		
Opzioni	N.	%
No	5	55,6%
Si	4	44,4%
TOTALE RISPOSTE	9	
Quanto disposti a spendere per il servizio		
Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	0	0,0%
6-10 €/mese	0	0,0%
11-15 €/mese	0	0,0%
16-20 €/mese	0	0,0%
21-25 €/mese	0	0,0%
26-30 €/mese	0	0,0%
oltre 30 €/mese	2	100,0%
TOTALE RISPOSTE	2	



NAVETTA PARCHEGGIO-LAVORO

TRASPORTO COLLETTIVO SPECIALE - NAVETTA PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO

TOTALE QUESTIONARI COMPILATI 9
 Navetta vicino casa - RISPOSTE 9 100,0% del campione

Disponibili all'utilizzo della navetta per parcheggio d'interscambio

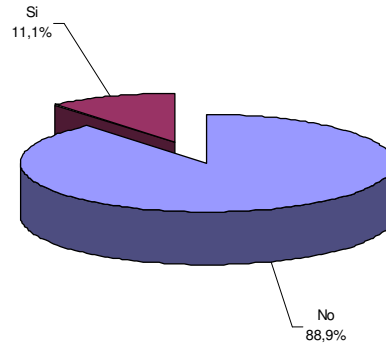
Opzioni	N.	%
No	8	88,9%
Sì	1	11,1%
TOTALE RISPOSTE	9	

Quanto disposti a spendere per il servizio

Fasce di prezzo	N.	%
1-5 €/mese	0	0,0%
6-10 €/mese	0	0,0%
11-15 €/mese	0	0,0%
16-20 €/mese	0	0,0%
21-25 €/mese	0	0,0%
26-30 €/mese	0	0,0%
oltre 30 €/mese	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	0	

UTILIZZEREBBE UN SERVIZIO COLLETTIVO SPECIALE PER L'AZIENDA

navetta vicino a parcheggio riservato



Origine:

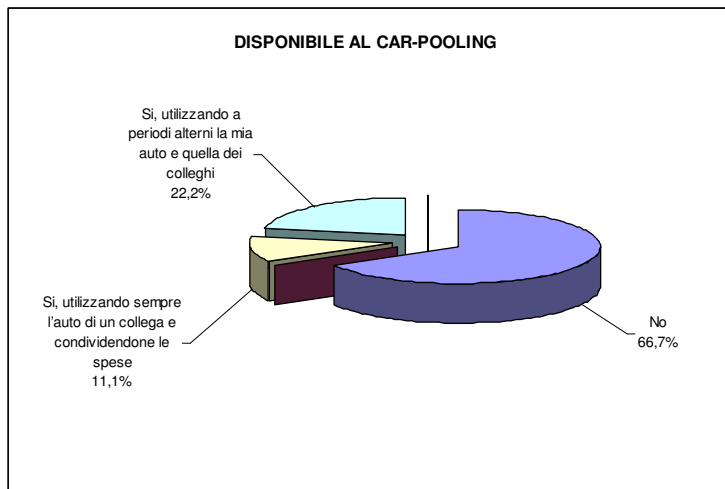
AREA METROPOLITANA

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO E DELLA BICICLETTA

Totale questionari compilati 9
Utilizzo condiviso auto - Quadri compilati 9 100,0% del campione
Utilizzo bicicletta - Quadri compilati 9 100,0% del campione

UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO

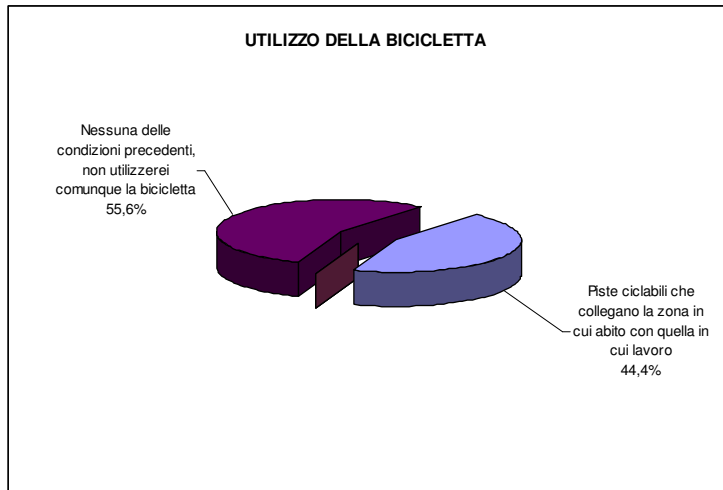
UTILIZZO CONDIVISO DELLA STESSA AUTO (CAR-POOLING)		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		9
Car-pooling - RISPOSTE		9 100,0% del campione
Disponibili al Car-pooling		
Opzioni	N.	%
No	6	66,7%
Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendone le spese	0	0,0%
Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendone le spese	1	11,1%
Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi	2	22,2%
Si, Altro (specificare)	0	0,0%
TOTALE RISPOSTE	9	
Altro motivo		
Risposte	N.	%
TOTALE RISPOSTE	0	



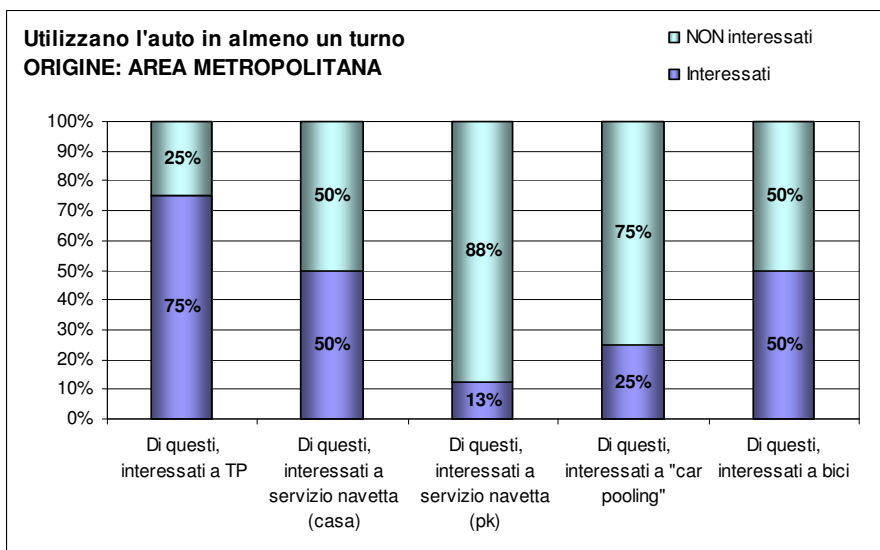
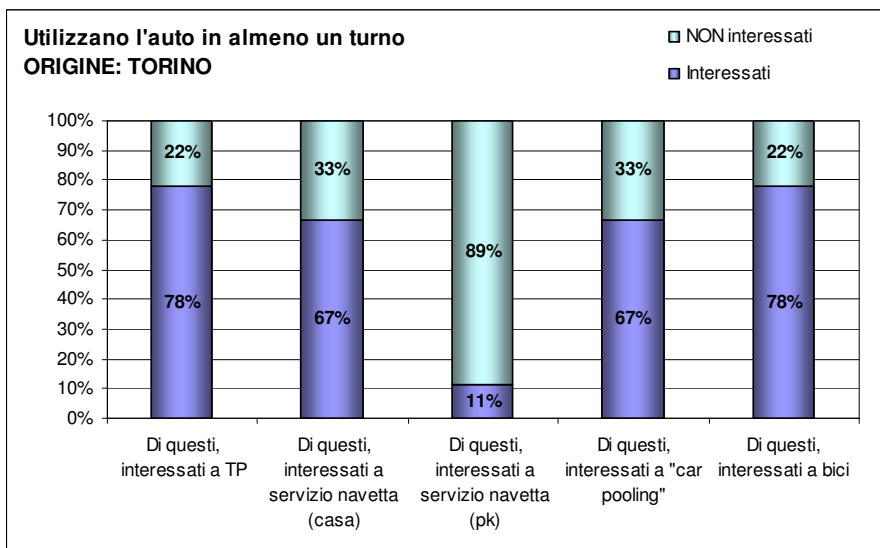
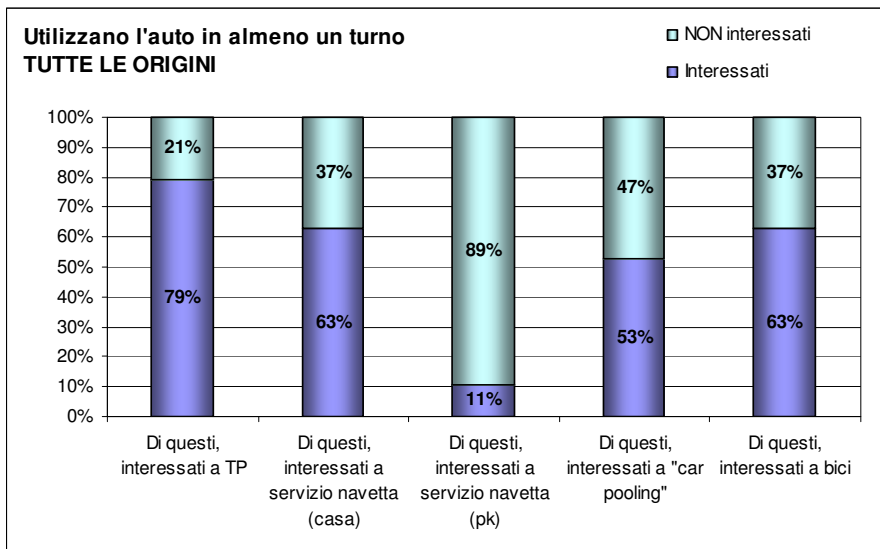
UTILIZZO DELLA BICICLETTA

UTILIZZO DELLA BICICLETTA		
TOTALE QUESTIONARI COMPILATI		9
Bicicletta - RISPOSTE		9 100,0% del campione
Condizioni per l'utilizzo della bicicletta		
Opzioni	N.	%
Dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	4	44,4%
Dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Azienda	0	0,0%
Gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	0	0,0%
Altro (specificare)	0	0,0%
Nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	5	55,6%
TOTALE RISPOSTE	9	

Altro motivo		
Risposte	N.	%
TOTALE RISPOSTE	0	



**INTERESSE AI SISTEMI DI TRASPORTO ALTERNATIVI
 NEL CASO DI UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO**



10.4.Indice delle Tavole allegate.

- Tavola 1a: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: origini degli spostamenti Casa-Lavoro di tutti i dipendenti e sedi di lavoro.*
- Tavola 1b: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: origini degli spostamenti Casa-Lavoro dei dipendenti che rispondono al questionario e sedi di lavoro.*
- Tavola 2: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: mezzo utilizzato negli spostamenti Casa-Lavoro.*
- Tavola 3a: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: condizioni di utilizzo del trasporto pubblico (opzione 1 delle 2 possibili).*
- Tavola 3b: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: condizioni di utilizzo del trasporto pubblico (opzione 2 delle 2 possibili).*
- Tavola 4a: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: motivazioni dell'utilizzo del mezzo privato (opzione 1 delle 2 possibili).*
- Tavola 4b: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: motivazioni dell'utilizzo del mezzo privato (opzione 2 delle 2 possibili).*
- Tavola 5: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: interesse per servizio Navetta casa – sede di lavoro.*
- Tavola 6: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: interesse per servizio Navetta parcheggio d'interscambio – sede di lavoro.*
- Tavola 7: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: interesse al Car-pooling.*
- Tavola 8: *Azienda Ospedaliera C.T.O. / Maria Adelaide: condizioni di utilizzo della bicicletta.*
- Tavola 9: *Zona Ospedali: Navette Parcheggio-Lavoro, interessati 1° turno.*
- Tavola 10: *Zona Ospedali: Navette Parcheggio-Lavoro, interessati 2° e 3° turno.*
- Tavola 11: *Zona Ospedali: Navette Parcheggio-Lavoro, itinerari.*
- Tavola 12: *Zona Ospedali: Navetta Casa-Lavoro Santa Rita – Ospedali, interessati 1° turno.*
- Tavola 13: *Zona Ospedali: Navetta Casa-Lavoro Santa Rita – Ospedali, interessati 2° e 3° turno.*
- Tavola 14: *Zona Ospedali: Navetta Casa-Lavoro Santa Rita – Ospedali, itinerario.*