



## **Piano Spostamenti Casa-Lavoro dei Dipendenti dell'Amministrazione Comunale di Collegno**

**Torino, 5 dicembre 2007**

## Indice

Introduzione .....	3
Trattamento dei dati ed analisi dei risultati.....	5
Le risposte al Questionario: il quadro interpretativo .....	5
Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro: i risultati e le domande poste .....	6
Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro: la rappresentazione dei risultati .....	6
Le risposte al Questionario: estrema sintesi .....	7
L'analisi di genere e le risposte al Questionario .....	7
L'analisi generazionale e le risposte al Questionario.....	8
Gli spostamenti intermedi.....	9
I chilometri mediamente percorsi .....	10
Origine dello spostamento casa-lavoro: le risposte dei dipendenti del Comune di Collegno.....	11
Il taglio modale dichiarato .....	13
Uso collettivo di una stessa auto .....	14
Percentuale per colonna .....	14
Coefficiente di occupazione veicolare e numero di auto in circolazione per dieci persone.....	15
Soluzioni basate sulla collaborazione dei dipendenti : il car pooling .....	16
L'utilizzo della bicicletta.....	17
Gli orari di lavoro .....	18
Una maggiore flessibilità nell'orario di lavoro.....	18
Il parcheggio dell'autoveicolo .....	20
Il Trasporto pubblico.....	21
L'Abbonamento al Trasporto Pubblico.....	21
Allegati.....	22

## Introduzione

Nei mesi di luglio - agosto 2007 l'Amministrazione Comunale di Collegno (TO), ha distribuito un questionario per la realizzazione del *Piano di Spostamento Casa-Lavoro* (PSCL) dei dipendenti con la finalità di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato e facilitare comportamenti volti alla contrazione delle emissioni inquinanti.

Il Comune di Collegno

- è incluso nella Zona di Piano<sup>1</sup> e quindi, ai sensi della Delibera di Giunta Regionale 66-3859 del 18 settembre 2006, risulta essere soggetto a provvedimenti strutturali per il contenimento delle emissioni,
- ha aderito alla Rete di Agenda 21 della Provincia di Torino e in particolare al Tavolo "Mobilità Sostenibile",
- è da anni impegnato nell'adozione di misure e nella realizzazione di infrastrutture finalizzate a ridurre l'incidentalità sulle strade;
- ha incaricato l'Ufficio Mobility Management di area della Zona di Piano la Provincia di Torino per la fase di analisi e restituzione dei dati qui riportati.

---

<sup>1</sup> Attraverso il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto "Decreto Ronchi") il Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile. Il D.M. 27 marzo 1998 (art.1 comma 3) impone alle imprese e agli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e alle imprese con più di 800 addetti dislocati su più sedi di adottare un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro per il proprio personale dipendente, individuando a tal fine un Responsabile della Mobilità Aziendale. Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico. Al fine di instaurare e mantenere il collegamento tra gli Enti Locali e le Aziende che erogano i servizi di Trasporto Pubblico sul territorio, il Mobility Manager deve valutare le azioni da mettere in atto congiuntamente al Mobility Manager di area. I **principali riferimenti normativi** sono i seguenti:

- Delibera di Giunta Regionale dell'11 novembre 2002, n. 14-7623 per la parte relativa alla mobilità, Delibera a seguito dell'emanazione del DM 60/2002, con la quale la Regione Piemonte ha provveduto a definire le nuove Zone di Piano e a stabilire la regolamentazione e gli indirizzi per la realizzazione, da parte delle Province, dei Piani di azione di cui all'articolo 7 del Decreto legislativo 351/1999, in sostituzione dello Stralcio di Piano 6.1 allegato alla legge regionale 43/2000 – al fine di mettere in atto provvedimenti tesi a ridurre gradualmente ma stabilmente le percorrenze effettuate con veicoli a motore nei centri abitati, favorire l'ammodernamento del parco veicolare sia pubblico che privato, incentivare l'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale, favorire il trasporto collettivo dei privati e dei lavoratori, razionalizzare, fluidificare e decongestionare la circolazione;
- Aggiornamento dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera (IREA) che conferma come la mobilità delle persone e delle merci rappresenti più di un terzo dei consumi energetici del Piemonte;
- Delibera di Giunta Regionale 66-3859 del 18 settembre 2006 - Delibera avente per oggetto l'Attuazione della Legge Regionale 7 aprile 2000 n. 43. *Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;*
- la Delibera di Giunta Regionale 66-3859 del 18 settembre 2006 individua alcuni provvedimenti strutturali attuabili nel breve periodo, provvedimenti che devono essere adottati in maniera stabile e sistematica nella Zona di Piano. I Comuni ricompresi nella Zona di Piano interessati dal Piano d'azione sono venti: Alpignano, Beinasco, Borgaro, Carmagnola, Chieri, Chivasso, Collegno, Grugliasco, Ivrea, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pinerolo, Rivoli, San Mauro Torinese, Settimo Torinese, Torino, Venaria Reale, Vinovo e Volpiano

Nel presente documento<sup>2</sup> si illustrano le possibili soluzioni che possono essere efficacemente messe in atto per dare risposta al problema degli spostamenti casa-lavoro-casa, suggerendo alternative all'uso dell'auto privata, con benefici in termini di costi, tempi e flessibilità, con particolare riferimento :

- alla creazione di una banca dati per quanti desiderano effettuare car-pooling (utilizzo condiviso dell'automobile)
- alla *diffusione delle informazioni* sulle possibili agevolazioni per un maggior utilizzo del sistema dei trasporti pubblici.

---

<sup>2</sup> Perseguendo l'obiettivo di una maggiore diffusione delle azioni di mobilità sostenibile ed in particolare al fine di indurre Aziende ed Enti Locali a promuovere forme di mobilità a minore impatto, la Provincia di Torino ha invitato i Comuni della propria area a sviluppare, con il supporto del mobility manager di area di zona di piano, singoli Piani Spostamento Casa Lavoro (PSCL). La fase preliminare è costituita dall'indagine sulle modalità degli spostamenti quotidiani dei dipendenti degli Enti Locali che hanno sottoscritto l'Accordo di Programma. A tal fine è stato predisposto un questionario, unico per tutti i Comuni, e un data base per l'inserimento dei dati raccolti all'interno di ogni singolo Ente. A seguito della distribuzione dei questionari, della raccolta degli stessi e dell'inserimento dei dati si è dato avvio alla fase di analisi - sviluppata dalla Provincia: con questo documento si auspica pertanto di poter proporre soluzioni di mobilità sostenibile per i dipendenti e ridurre l'uso dell'auto privata. Per l'anno 2007 i Comuni che partecipano all'iniziativa sono quelli di Avigliana, Carmagnola, Chieri, Chivasso, Collegno, Grugliasco, Ivrea, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Collegno, Settimo Torinese, Venaria Reale.

## **Trattamento dei dati ed analisi dei risultati**

La redazione del presente documento è stata effettuata dall'arch. Paola Villani, Mobility Manager di area della Zona di Piano, responsabile anche del trattamento dei dati<sup>3</sup> ai sensi della Legge 196/2003.

## **Le risposte al Questionario: il quadro interpretativo**

L'impianto metodologico utilizzato per le analisi di seguito riportate è basato sulla strutturazione delle informazioni al fine di indurre la diversione modale a favore delle modalità ambientalmente sostenibili.

Le analisi delle risposte fornite dai dipendenti dell'Ente Comunale, sono riportate nelle pagine seguenti e sono accompagnate da una breve interpretazione puntuale, interpretazione che viene qui proposta sia includendo sovente i valori assoluti sia riportando direttamente le relative percentuali. L'individuazione delle possibili soluzioni al problema mobilità / emissioni inquinanti / contrazione dei consumi di carburante / diminuzione della congestione veicolare / riduzione dei tempi di percorrenza / miglioramento della qualità della vita, è stata effettuata valutando le effettive soluzioni perseguibili, soluzioni che potranno essere messe in atto anche agendo su differenti piani (aziendale, locale, di area).

Molti dipendenti hanno denunciato la mancanza di servizi di trasporto pubblico, sia in termini di frequenza sia intesa come modalità efficiente, valutabile quindi come una possibile alternativa.

---

<sup>3</sup> Sulla base della Lettera di incarico per il trattamento dei dati personali riferiti ai dipendenti di Aziende o Enti nella Provincia di Torino che elaborino Piani Spostamento Casa–Lavoro: Prot. 156291/LC5/EB del 6 febbraio 2007

## **Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro: i risultati e le domande poste**

Nel presente Piano si è cercato (anche al fine di rafforzare la comunicazione ai dipendenti) di sottolineare con maggior enfasi:

- la propensione per le modalità di trasporto alternative all'uso del veicolo privato,
- l'immediato possibile coinvolgimento di quanti hanno dichiarato di essere favorevoli ad effettuare diversione modale.

Non è stata volutamente fornita invece alcuna indicazione alternativa per quanti già si spostano con il mezzo pubblico o a piedi (nessuno ha dichiarato di spostarsi in bicicletta attualmente anche se alcuni lo hanno fatto in passato).

Il Questionario – distribuito nel periodo agosto - settembre 2007 - è stato definito predisponendo molteplici domande articolate in tredici punti (si veda il Questionario distribuito in allegato).

## **Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro: la rappresentazione dei risultati**

A breve sarà predisposto un modulo per la rappresentazione cartografica delle origini di viaggio di ogni singolo dipendente. Poiché però – per problemi di *privacy* – l'Ente Locale ha optato per non richiedere l'esatta origine (via, numero civico) questo tipo di analisi potrebbe essere affinato in un secondo tempo, convocando i singoli dipendenti che si sono dichiarati disponibili ad organizzare equipaggi di viaggio e valutare le reali possibilità. La collocazione del dato di Origine sarà precisa solo per quanto riguarda la scala provinciale.

Successivamente potrebbe essere data la possibilità a quanti lo desiderino di accedere ad un computer (o rivolgersi ad un incaricato)

- immettere altri dati (nuove risposte) direttamente nel database referenziato creato,
- chiedere se vi sia qualche altro dipendente che, compatibilmente agli orari di ingresso e uscita e al percorso effettuato, ed avendo risposto affermativamente alla domanda sulla formazione di equipaggi car-pooling, possa essere contattato per effettuare il tragitto riducendo le singole percorrenze

## Le risposte al Questionario: estrema sintesi

I dipendenti del Comune di Collegno sono 299 e a ognuno è stato distribuito un questionario. Hanno risposto in 110 ovvero il 36,79% ( percentuale decisamente inferiore rispetto a quella registrata in altri Enti Locali).

Su 110 dipendenti, 81 utilizzano l'autoveicolo pari quindi al 73,64% del campione che ha risposto. Sul totale di coloro che utilizzano l'autoveicolo come conducente il 59,26% (ovvero 48 persone) dichiara di essere contrario a partecipare ad equipaggi di car pooling.

## L'analisi di genere e le risposte al Questionario

Le dipendenti di sesso femminile hanno risposto (71,8%) in misura maggiore rispetto alla controparte (28,18%). Il dato di risposta è infatti pesato sul numero complessivo di dipendenti suddivisi per sesso (45,4% le femmine contro il solo 24,8% dei maschi). L'assunto che è stato più volte evidenziato per questa precisa analisi legata sia alla mobilità sia ai tempi di vita e di lavoro (e quindi agli impegni quotidiani) non viene confermato dal campione di dipendenti del Comune di Collegno.

Risposte ( <i>valori percentuali</i> )	Sul totale questionari compilati
risposte maschi	28,18%
risposte femmine	71,82%
Risposte ( <i>valori percentuali</i> )	Sul numero totale dipendenti per relativo sesso
risposte maschi	24,80%
risposte femmine	45,40%

## L'analisi generazionale e le risposte al Questionario

Per quanto riguarda l'età media dei dipendenti non è possibile fornire al momento una ripartizione precisa del campione in termini di percentuale sul totale dipendenti nella stessa fascia di età mentre si riporta nella successiva tabella la ripartizione statistica sul totale questionari compilati

Ripartizione per età	Totale	Maschi	Femmine
meno di 30 anni	5%	2%	3%
dai 30 ai 39 anni	32%	7%	25%
dai 40 ai 49 anni	45%	12%	34%
dai 50 ai 59 anni	18%	7%	11%
60 anni e oltre	0%	0%	0%

### **Ripartizione per età e mezzo utilizzato: auto - *Percentuale sul totale risposte di chi utilizza l'auto***

Ripartizione per età	Totale	Maschi	Femmine
meno di 30 anni	6%	1%	4%
dai 30 ai 39 anni	39%	6%	33%
dai 40 ai 49 anni	66%	18%	48%
dai 50 ai 59 anni	10%	4%	6%
60 anni e oltre	0%	0%	0%

La necessità di compiere inderogabilmente spostamenti intermedi nel "percorso di andata" interessa soltanto 33 Dipendenti ( il 27,3% di quanti hanno risposto al questionario e il 40,7% di quanti hanno risposto di utilizzare l'auto, la quasi totalità accompagna i figli a scuola). Di seguito si riportano i dati relativi alla sola mattina

### **Ripartizione per età, mezzo utilizzato e spostamenti intermedi obbligatori ("sempre" o "spesso" causa impegni familiari nella prima mattina o obblighi istituzionali vari) e utilizzo auto-**

Ripartizione per età	<i>Percentuale sulle risposte pervenute</i>		
	Totale	Maschi	Femmine
meno di 30 anni	0%	0%	0%
dai 30 ai 39 anni	54%	25%	59%
dai 40 ai 49 anni	36%	17%	44%
dai 50 ai 59 anni	43%	33%	50%
60 anni e oltre	0%	0%	0%



Un numero maggiore di dipendenti (39, pari al 35,5%) ha invece risposto di effettuare “sempre” o “spesso” spostamenti intermedi nel “percorso di ritorno”: 12 di essi sono sempre quanti hanno già indicato questo impegno nella mattina, altri segnalano la necessità di acquisti o cure parentali.

**Ripartizione per età, mezzo utilizzato e spostamenti intermedi obbligatori (“sempre” o “spesso” causa impegni familiari nella prima mattina o obblighi istituzionali vari) e utilizzo auto–**

Ripartizione per età	<u>Percentuale sulle risposte pervenute</u>		
	Totale	Maschi	Femmine
meno di 30 anni	0%	0%	0%
dai 30 ai 39 anni	46%	25%	50%
dai 40 ai 49 anni	55%	25%	66%
dai 50 ai 59 anni	43%	67%	25%
60 anni e oltre	0%	0%	0%

**Gli spostamenti intermedi**

Come evidenziato precedentemente soltanto 33 dipendenti (il 27,3%) hanno dichiarato la necessità di effettuare tappe intermedie prima di recarsi al lavoro.

Al ritorno il numero di quanti necessitano di effettuare una tappa nel percorso lavoro-casa è decisamente più elevato, 39 dipendenti ( 35,5%) ma 12 tra essi sono gli stessi che hanno indicato questa necessità (prevalentemente per accompagnamento figli a scuola) anche nel percorso per recarsi al lavoro alla mattina. Ad esclusione dei genitori, le motivazioni prevalenti sono riferibili ad acquisti. In media l'ultima sosta dichiarata prima di recarsi al lavoro è ad una distanza di 7,6 km dalla sede di lavoro e di 8,6 al ritorno.

## I chilometri mediamente percorsi

I chilometri mediamente percorsi da quanti utilizzano l'autovettura sono 13,76, uno dei valori più elevati tra quelli evidenziati nei differenti Piani Spostamenti Casa-Lavoro sino ad ora analizzati.

<b>Km mediamente percorsi andata – tutti i mezzi</b>	<b>Dipendenti nella classe di risposta</b>	<b>Percentuale sul totale dipendenti</b>
meno di 2 km	34	31%
da 2 a 5 km	41	37%
da 6 a 10 km	19	17%
da 11 a 20 km	9	8%
da 21 a 30 km	6	5%
da 31 a 40 km	1	1%
da 41 a 50 km	0	0%
più di 50 km	0	0%
distanza non dichiarata	0	0%
media chilometri percorsi	<b>13,75</b>	<b>100%</b>

<b>Km mediamente percorsi andata - solo utilizzo auto</b>	<b>Dipendenti nella classe di risposta</b>	<b>Percentuale sul totale dipendenti</b>
meno di 2 km	17	50%
da 2 a 5 km	33	80%
da 6 a 10 km	17	89%
da 11 a 20 km	9	100%
da 21 a 30 km	5	83%
da 31 a 40 km	0	0%
da 41 a 50 km	0	0%
più di 50 km	0	0%
distanza non dichiarata	0	0%
media chilometri percorsi	<b>10,125</b>	

## **Origine dello spostamento casa-lavoro: le risposte dei dipendenti del Comune di Collegno**

E' stata condotta una prima indagine a partire dalle origini degli spostamenti dei lavoratori e per valutare se l'origine del viaggio sia determinante sulla ripartizione statistica del taglio modale dichiarato.

L'analisi condotta si basa sulle azioni di mobility management che potranno essere realmente perseguite: non si può quindi prescindere dalla residenza del lavoratore e dal sistema di trasporto pubblico esistente nell'area di residenza; lo scopo del presente lavoro è proprio quello di poter indurre i lavoratori a ricorrere a modalità di trasporto a basso impatto.

Sono state disaggregate le risposte differenziandole sulla base dell'origine dello spostamento:

- residenti nel Comune di Collegno
- residenti in altri Comuni

L'insieme delle provenienze può essere ricondotto a ben 17 Comuni di origine oltre allo stesso Comune di Collegno. Queste le origini dei 55 dipendenti che raggiungono quotidianamente Collegno :

<b>Comune di origine del viaggio</b>	<b>Numero di Dipendenti residenti negli altri Comuni</b>	<b>Percentuale sul totale</b>	<b>Dipendenti che utilizzano l'autovettura</b>
Almese	1	0,91%	1
Alpignano	5	4,55%	5
Caprie	1	0,91%	1
Cirié	1	0,91%	1
Druento	1	0,91%	1
Giaveno	1	0,91%	1
Grugliasco	10	9,09%	7
La Cassa	1	0,91%	1
Pianezza	2	1,82%	2
Rivoli	14	12,73%	14
Sant'Ambrogio di Torino	1	0,91%	1
Sant'Antonino di Susa	1	0,91%	0
Torino	12	10,91%	10
Trofarello	1	0,91%	0
Val della Torre	1	0,91%	1
Venaria Reale	1	0,91%	1
Villar Dora	1	0,91%	1
<b>Totale Dipendenti residenti in altri Comuni</b>	<b>55</b>	<b>50,00%</b>	<b>48</b>
Dipendenti residenti a Collegno	55	50,00%	33
<b>Totale</b>	<b>110</b>	<b>100,00%</b>	<b>81</b>

## Il taglio modale dichiarato

**Il 73,64% dei dipendenti dell'Amministrazione Comunale di Collegno dichiara l'utilizzo del mezzo privato (auto come conducente) per lo spostamento casa-lavoro**

Nessun dipendente utilizza un motoveicolo

<b>Spostamenti mezzo privato (auto + moto)</b>	<b>Utilizzo mezzo privato sul totale (valore percentuale)</b>
residenti Comune di Collegno	30,00%
residenti altri Comuni	43,64%
<b>Totale</b>	<b>73,64%</b>

<b>Spostamenti mezzo pubblico</b>	<b>Utilizzo TPL sul totale (valore percentuale)</b>
residenti Comune di Collegno	0,91%
residenti altri Comuni	2,73%
<b>Totale</b>	<b>3,64%</b>

<b>Spostamenti Comune di Collegno</b>	residenti Collegno	residenti altri Comuni	Totale	Totale (valore percentuale)
a piedi	20	1	21	19,09%
in bici	1	1	2	1,82%
TPL	1	3	4	3,64%
con più mezzi di trasporto	0	2	2	1,82%
auto come passeggero	0	0	0	0,00%
moto	0	0	0	0,00%
auto (da solo)	33	48	81	73,64%
<b>Totale</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>110</b>	<b>100,00%</b>

<b>Taglio Modale: TPL e spostamenti a piedi (valori percentuali)</b>	Percentuale TPL sul totale spostamenti mezzo privato	Percentuale spostamenti in bici sul totale spostamenti mezzo privato	Percentuale spostamenti in bici sul totale spostamenti	Percentuale spostamenti a piedi sul totale spostamenti mezzo privato	Percentuale spostamenti a piedi sul totale spostamenti
residenti Comune di Collegno	3,03	3,03	1,82	60,61	36,36
residenti altri Comuni	6,25	2,08	1,89	2,08	1,89
<b>Totale</b>	<b>4,94</b>	<b>2,47</b>	<b>1,85</b>	<b>25,93</b>	<b>19,44</b>

### Uso collettivo di una stessa auto

L'utilizzo collettivo del veicolo privato ( car pooling ) è visto con favore dal 40,43% dei dipendenti anche se taluni evidenziano possibili problemi di orario per la formazione di equipaggi.

Restituiamo il quadro in forma numerica

#### Percentuale per colonna

Dipendenti presso l'Amministrazione Comunale di Collegno – Favorevoli e contrari al Car Pooling	Residenti Collegno	Residenti altri Comuni	Totale
auto (da solo)	13,58%	27,16%	40,74%
<b>auto (da solo) e favorevole al car pooling</b>	13,58%	27,16%	40,74%
<b>auto (da solo) e contrario al car pooling</b>	27,16%	32,10%	59,26%
2 Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendo le spese	1,23%	1,23%	2,47%
3 Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendo le spese	0,00%	0,00%	0,00%
4 Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi condividendo le spese	7,41%	19,75%	27,16%
5 Solo se l'Amministrazione prevedesse forme di agevolazione non necessariamente di natura economica	2,47%	4,94%	7,41%
6 altro (specificare) .	2,47%	0,00%	2,47%
possibilista (non si esprime)	0,00%	1,23%	1,23%
Totale	100,00%	100,00%	100,00%

#### Percentuale sul totale dipendenti che utilizzano l'auto

Dipendenti presso l'Amministrazione Comunale di Collegno – Favorevoli e contrari al Car Pooling	Residenti Collegno	Residenti altri Comuni	Totale
auto (da solo) e contrario al car pooling	27,16%	32,10%	0,00%
2 Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendo le spese	1,23%	1,23%	2,47%
3 Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendo le spese	0,00%	0,00%	0,00%
4 Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi condividendo le spese	7,41%	19,75%	27,16%
5 Solo se l'Amministrazione prevedesse forme di agevolazione non necessariamente di natura economica	2,47%	4,94%	7,41%
6 altro (specificare) .	2,47%	0,00%	2,47%
possibilista (non si esprime)	0,00%	1,23%	1,23%
Totale	40,74%	59,26%	100,00%

## **Coefficiente di occupazione veicolare e numero di auto in circolazione per dieci persone**

Per quanto riguarda il fattore di occupazione si deve evidenziare quanto segue

### **Comune di Collegno - Coefficiente di occupazione veicolare**

veicoli	81
persone su autoveicoli	107
<b>Fattore occupazione</b>	<b>1,32</b>
<b>Numero di auto ogni dieci persone</b>	<b>7,570093458</b>

### **Piemonte dati ISTAT - Coefficiente di occupazione veicolare**

Piemonte ISTAT veicoli	993092
Piemonte ISTAT persone su autoveicoli	1269038
<b>Fattore occupazione</b>	<b>1,28</b>
<b>Numero di auto ogni dieci persone</b>	<b>7,825549747</b>

Nota:

Il confronto con il dato ISTAT è corretto poiché anche il valore riportato per il Comune di Collegno include i passeggeri/studenti trasportati (ventisei in totale).

## **Soluzioni basate sulla collaborazione dei dipendenti : il car pooling**

Tra le principali azioni che potrebbero essere messe in atto al fine di contrarre le emissioni inquinanti si evidenzia il possibile ricorso alla formazioni di equipaggi di car pooling ma Collegno è così ben servito dai mezzi di trasporto pubblico (linee autobus, metropolitana e ferrovia) che non pare il caso di consigliare questa modalità, ottimale in altri contesti territoriali.

In ogni caso, sulla base delle risposte date dai Dipendenti pare corretto evidenziare la possibile formazione di alcuni equipaggi

- da Torino (due veicoli per dieci persone)
- da Grugliasco (due veicoli per sette persone)
- da Alpignano (un veicolo per cinque persone)
- da Rivoli e da Grugliasco studiando il percorso e fornendo quindi un posto auto a quanti risiedono a Collegno ma sono lontani dalla sede di lavoro.



## L'utilizzo della bicicletta

A differenza del dato che ricorre frequentemente nella Provincia di Torino per l'utilizzo della bicicletta nello spostamento casa-lavoro ( 8% come media) e la propensione all'utilizzo delle due ruote è irrilevante tra i lavoratori del Comune di Collegno (il 51,82% dei dipendenti non utilizzerebbe comunque la bicicletta)

La metà di coloro che potrebbero optare per questo mezzo di trasporto lamentano l'assoluta assenza di piste ciclabili ( 29,09% del totale questionari compilati)

<b>Utilizzo bicicletta</b>	<b>risposte</b>	<b>valore percentuale</b>
dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	32	29,09%
dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Ente	5	4,55%
gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	7	6,36%
altro ***	7	6,36%
nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	57	51,82%
non risponde	2	1,82%
<b>Totale</b>	<b>110</b>	<b>100,00%</b>

\*\*\*Le integrazioni alla risposta "altro" fanno riferimento al fatto di dover accompagnare i figli a scuola (una sola persona adduce un problema di salute e un'altra segnala l'impossibilità ad utilizzare in inverno).

## Gli orari di lavoro

Orari dei dipendenti Comune di Collegno – Ora inizio spostamento	Residenti Collegno	Residenti altri Comuni	Totale	
tra le 6.00 e le 6.30	0,00%	0,00%	0,00%	
tra le 6.30 e le 7.00	0,00%	0,00%	0,00%	
tra le 7.00 e le 7.30	0,00%	0,00%	0,00%	
tra le 7.30 e le 8.00	0,00%	0,00%	0,00%	
<b>tra le 8.00 e le 8.30</b>	0,00%	4,55%	4,55%	<b>60,9%</b>
<b>tra le 8.30 e le 9.00</b>	17,27%	19,09%	36,36%	
<b>tra le 9.00 e le 9.30</b>	14,55%	5,45%	20,00%	
tra le 9.30 e le 10.00	18,18%	17,27%	35,45%	
tra le 10.00 e le 10.30	0,00%	2,73%	2,73%	
altri orari (dopo le 10.30)	0,00%	0,91%	0,91%	
<b>Totale</b>	100,00%	100,00%	100,00%	

Si evidenzia come la costante congestione veicolare abbia generato una modificazione degli orari dei lavoratori: molti preferiscono attendere ed effettuare il tragitto casa-lavoro nella fascia oraria 9.30 – 10.00.

### Una maggiore flessibilità nell'orario di lavoro

E' stato richiesto ai dipendenti se una maggiore flessibilità dell'orario di lavoro potesse modificare le risposte fornite relativamente al possibile utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, all'eventuale formazione di equipaggi car pooling e al ricorso alla bicicletta. Questi i risultati dell'indagine:

Una maggiore flessibilità oraria potrebbe indurre al ricorso per alternative di trasporto ?	risposte	valore percentuale
utilizzo del TPL se gli orari coincidessero	8	7,27%
adesione al car pooling		
utilizzo bicicletta		
altro		
no	99	90,00%
non risponde	3	2,73%
<b>Totale</b>	<b>110</b>	<b>100,00%</b>

Per la maggioranza dei Dipendenti gli orari di lavoro non paiono incidere particolarmente sulla scelta della modalità di trasporto adottata, né potrebbero in futuro essere una significativa discriminante. Comunque i dipendenti che hanno indicato questa possibilità vorrebbero:

- che fosse introdotto un orario tipo 9.00 - 18.00,
- che fosse accettata una maggiore flessibilità per quanti hanno figli da accompagnare a scuola,
- che fosse riconsiderata la riorganizzazione del servizio TPL strutturato sui soli orari del settore industriale.

I Dipendenti lamentano l'impossibilità di ricorrere al servizio di Trasporto Pubblico per via della scarsa o nulla frequenza del servizio.

<b>Dovendo necessariamente scegliere per quale tra le seguenti alternative di trasporto opterebbe ?</b>	<b>risposte</b>	<b>valore percentuale</b>
mezzi pubblici a prezzo scontato	51	46,36%
car pooling	23	20,91%
bicicletta	35	31,82%
non risponde	1	0,91%
Totale	110	100,00%

## Il parcheggio dell'autoveicolo

Ove parcheggia il proprio autoveicolo	risposte	valore percentuale
In uno spazio gratuito	77	74,76%
In uno spazio a pagamento	0	0,00%
In uno spazio di proprietà dell'Ente Locale	4	3,88%
non risponde	29	28,16%
Totale	103	100,00%

I dati riportati in questa Tabella si commentano da soli. La disponibilità di parcheggio gratuito<sup>4</sup> contribuisce nettamente al mantenimento dello *status quo*.

---

<sup>4</sup> L'entrata in vigore dell'Ordinanza del Comune di Collegno per l'istituzione della Zona Blu (sosta a pagamento da giovedì 1 novembre 2007) nell'area parcheggio Fermi, presso il capolinea dell'omonima stazione della metropolitana potrebbe essere l'occasione per introdurre congiuntamente il posteggio gratuito\*\* per quanti partecipino equipaggi di *car pooling*. Un talloncino dovrebbe identificare l'equipaggio – l'Ufficio di Mobility Management o altra struttura preposta dovrebbe rilasciare tale talloncino allorquando gli utenti della metropolitana o del servizio TPL si siano accordati per effettuare congiuntamente il percorso. Il mobility manager dovrebbe controllare periodicamente se gli utenti – facenti parte di un unico equipaggio – utilizzano il biglietto magnetico o la tessera nello stesso arco temporale. Il talloncino dovrebbe essere revocato in caso di abusi.

\*\* Nota: attualmente il parcheggio è gratuito per gli abbonati GTT mensili ed annuali "Formula U".

## Il Trasporto pubblico

Questi i dati nel dettaglio:

6. A quali di queste condizioni, se attualmente non lo fa, sarebbe disposta/o a utilizzare il trasporto pubblico? (indicare al massimo due risposte)	Risposte fornite da chi utilizza l'auto			Percentuale risposte solo tra chi utilizza auto
	risposta 1	risposta 2	risposta 1 + risposta 2	
fermate più facilmente raggiungibili lungo il percorso casa - lavoro	13	0	13	8,0%
miglior collegamento per il raggiungimento della sede di lavoro (riduzione della necessità di trasbordo)	17	4	21	13,0%
passaggi più frequenti	11	4	15	9,3%
minor tempo di percorrenza complessivo	5	6	11	6,8%
maggior affidabilità relativamente al tempo di percorrenza (certezza del tempo impiegato)	3	3	6	3,7%
costi inferiori dei biglietti/abbonamenti	2	15	17	10,5%
altro	4	2	6	3,7%
nessuna, non utilizzerei comunque i mezzi pubblici	26	2	28	17,3%
non risponde	0	45	45	27,8%
Totale	81	81	162	100,0%

## L'Abbonamento al Trasporto Pubblico

Soltanto sei dipendenti hanno dichiarato di utilizzare i mezzi pubblici, due hanno un abbonamento annuale e due Dipendenti il mensile

Utilizza un abbonamento al TPL	risposte	valore percentuale
1 sì, un abbonamento annuale	2	1,82%
2 sì, un abbonamento mensile	2	1,82%
3 sì, un abbonamento settimanale	1	0,91%
4 no, utilizzo biglietti singoli validi per una sola corsa	1	0,91%
5 altro - Tessera CL	0	0,00%
non risponde	104	94,55%
Totale	110	100,00%

## **Allegati**

- La Tabella desunta dal capitolo 4 “Assegnazione del servizio per ambiti territoriali” - Programma di attuazione provinciale della Legge Regionale 1/2000 in materia di Trasporto Pubblico Locale per il periodo 2007-2009”
  
- Il database delle risposte fornite al Questionario **(supporto magnetico)**