



Piano degli Spostamenti Casa/Lavoro

Metzeler Ciriè (TO)

Indice

La Premessa.....	2
Gli Obiettivi.....	2
I tempi.....	4
L'indagine sugli spostamenti casa/lavoro.....	4
I Comportamenti dei dipendenti e le classi.....	4
L'analisi del territorio.....	5
Le Azioni	5

La Premessa

Il decreto Ronchi (decreto del Ministero dell'Ambiente 27/1998) istituisce la figura del Mobility Manager.

Successive integrazioni individuano due figure con ruoli complementari: il **Mobility Manager d'Azienda** (che deve essere obbligatoriamente individuato dalle aziende con più di 300 addetti in una sola sede o con 800 distribuiti sul territorio) e il **Mobility Manager d'Area**, che fa capo ad un Ente Locale e coordina gli interventi dei vari Mobility Manager aziendali che operano sul suo territorio.

La figura del Mobility Manager è particolarmente importante perchè consente di dare risposte di breve periodo ai problemi della congestione del traffico e delle sue conseguenze sulla salute. Il Mobility Manager, infatti, opera sul **governo della domanda** di trasporto, lavorando in particolare sugli spostamenti sistematici e sui comportamenti delle persone. Al contrario, l'ente locale, tradizionalmente, ha un ruolo più orientato all'offerta e alla pianificazione.

Il Mobility Manager d'area svolge proprio la funzione di tramite tra le due figure, individuando i migliori interventi sull'offerta che favoriscono le azioni sulla domanda seguite dai Mobility Manager Aziendali.

La figura del Mobility Manager svolge un importante ruolo di pianificazione all'interno dell'azienda e permette di ottimizzare i costi aziendali per gli spostamenti, in armonia con le politiche di mobilità sostenibile del territorio in cui si trova l'azienda, migliorandone l'immagine complessiva e il rapporto con la comunità locale.

Metzeler, nel rispetto della legge, ha realizzato un'indagine sugli spostamenti casa/lavoro dei dipendenti, ha individuato il mobility manager ed ha pianificato una serie di azioni mirate a ridurre il numero di persone che utilizzano l'auto da sole per venire al lavoro.

Gli Obiettivi

Nella definizione delle azioni da intraprendere per ridurre l'impatto della Mobilità dei dipendenti di Metzler sull'ambiente, sono state prese in considerazione le seguenti priorità:

1. Ridurre la necessità degli spostamenti
2. Ridurre necessità complementari (quegli spostamenti che sono "accessorie" allo spostamento principale casa/lavoro, tipicamente: accompagnare i figli a scuola, passare al supermercato, andare in palestra dopo l'ufficio, ecc.)

3. Aumentare la qualità del trasporto collettivo
4. Aumentare l'appetibilità del trasporto collettivo
5. Migliorare le infrastrutture per ciclisti e pedoni
6. Rendere più appetibile l'uso della bicicletta
7. Ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti casa/lavoro
8. Pianificare i posteggi e la tariffazione della sosta
9. Aumentare l'efficienza energetica dei mezzi di trasporto

Un prima indagine sommaria sulla mobilità aziendale ha permesso di stilare il questionario sulla Mobilità Casa Lavoro dei dipendenti (si veda capitolo dedicato). A questa è succeduta un'analisi dei principali nodi problematici relativi alla mobilità aziendale (mobilità dei dipendenti provenienti da località remote, difficoltà di attraversamento, orari, costi),

E' seguita una fase di analisi che ha portato all'individuazione di alcune misure generali. La definizione di dettaglio di tali misure verrà concordata insieme ai vari gruppi rappresentativi dell'azienda: direzione, area ambiente, dipendenti.

L'applicazione delle misure ha come obiettivo l'aumento delle persone che si muovono in modo sostenibile per giungere al lavoro. Un obiettivo ragionevole è stato fissato in un campo compreso tra il 5 e il 10% di incremento.

Lo schema che segue raffigura le fasi del lavoro e le prime misure identificate:



I tempi

Il progetto si propone di raggiungere gli obiettivi dichiarati entro **9 mesi** dall'inizio del progetto.

Ogni colonna del diagramma che segue rappresenta un mese.

Fase	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 – Preparazione, coinvolgimento, comunicazione									
2 - Analisi dei nodi problematici, definizione di obiettivi e indicatori									
3 – Redazione del PSCL									
4 – Definizione azioni									
5 – Implementazione Azioni									
6 – Monitoraggio									
7 – Valutazione, comunicazione									

L'indagine sugli spostamenti casa/lavoro

L'indagine sugli spostamenti casa/lavoro (in allegato) è stata distribuita a tutti i dipendenti presenti durante i giorni di formazione ed è stata disponibile su web per circa 15 giorni.

La percentuale di rientri è stata inusualmente alta (100%), a dimostrare che il tema della mobilità è sentito tra i dipendenti.

Le sezioni in cui è organizzato il questionario sono le seguenti:

- come vieni al lavoro
- dati sullo spostamento
- spostamenti per lavoro
- i tuoi mezzi
- le tue scelte
- il tuo lavoro
- osservazioni e suggerimenti

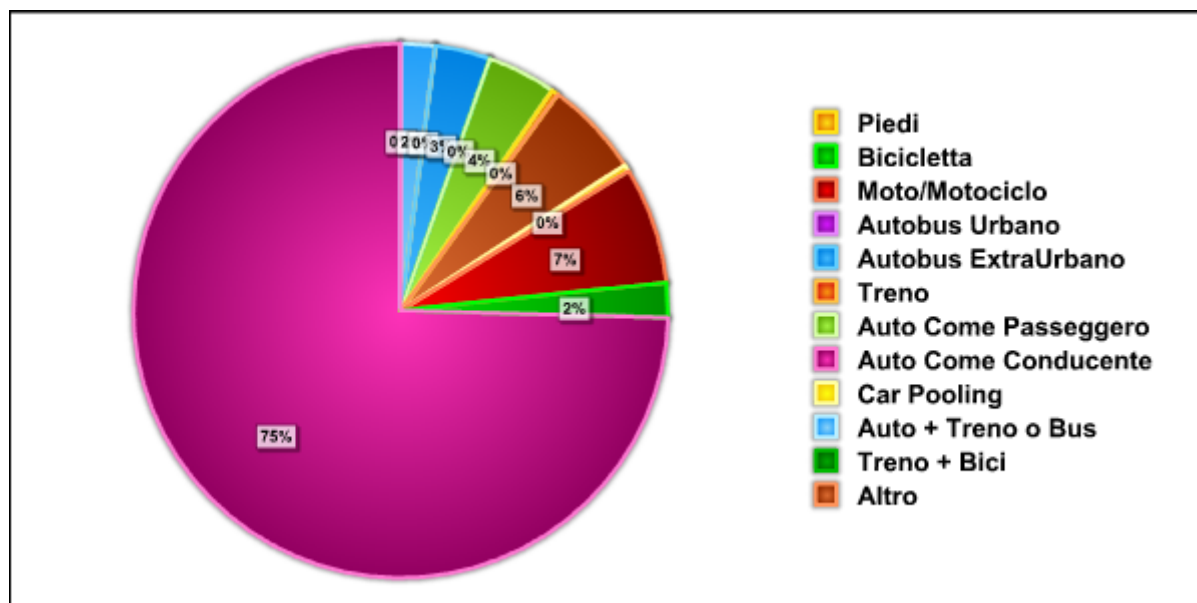
L'analisi di tutti gli indicatori del questionario è riportata anch'essa in allego, nel seguito vengono riportati solo gli elementi più rilevanti dell'analisi effettuata.

I Comportamenti dei dipendenti

Analizzando i dati raccolti con i questionari si nota immediatamente che è trascurabile il numero di persone che cambia modo di trasporto tra l'andata e il ritorno dal lavoro e tra l'inverno e l'estate.

Questo dato è abbastanza anomalo, in quanto in situazioni analoghe è comune incontrare stagionalità abbastanza forti negli spostamenti.

Altro dato che salta immediatamente all'occhio è la percentuale estremamente alta di persone che utilizzano quotidianamente l'auto per venire al lavoro, così come il tono delle note che vengono riportate nel questionario, che sono spesso di "buone intenzioni", frustrate da un'impossibilità reale di adottare alternative.



Già Ciclisti - Pionieri

Esiste un gruppo, piccolo ma non limitatissimo di ciclisti abituali (5).

Con questo gruppo di persone si cercheranno di individuare bisogni e si tenterà di renderli un buon esempio per i colleghi.

Questi numeri sono supportati dalle seguenti considerazioni: se da un lato è assolutamente sicuro il posteggio di biciclette all'interno dell'azienda e nonostante il posteggio sia riparato e l'uso della bici non particolarmente osteggiato socialmente, l'**accessibilità** dello stabilimento è sicuramente molto limitata.

L'unica strada di accesso è costituita dalla strada provinciale, che non presenta nessuna corsia "protetta" per i ciclisti o i pedoni, né la possibilità di attraversare le due corsie per senso di marcia a scorrimento veloce.

L'osservazione ci fa notare che i ciclisti sono in effetti quei pochi abitanti delle case circostanti lo stabilimento, che percorrono piccoli tratti contromano, e per i quali l'auto non sarebbe assolutamente competitiva.

L'uscita dallo stabilimento verso Ciriè è estremamente pericolosa, a meno che non si raggiunga dapprima l'incrocio semaforizzato verso Torino e poi si torni indietro. Soluzione adatta a Moto e Motorini, ma assolutamente improponibile per Bici e Pedoni.

Mezzi pubblici

Anche gli utilizzatori dei mezzi pubblici sono estremamente pochi (si consideri che un modal-split medio assegna al modo "Trasporto Pubblico" all'incirca il 35% dei passeggeri). Nel caso di Metzeler siamo nell'ordine del 12% (compresi gli utenti della navetta aziendale (6%).

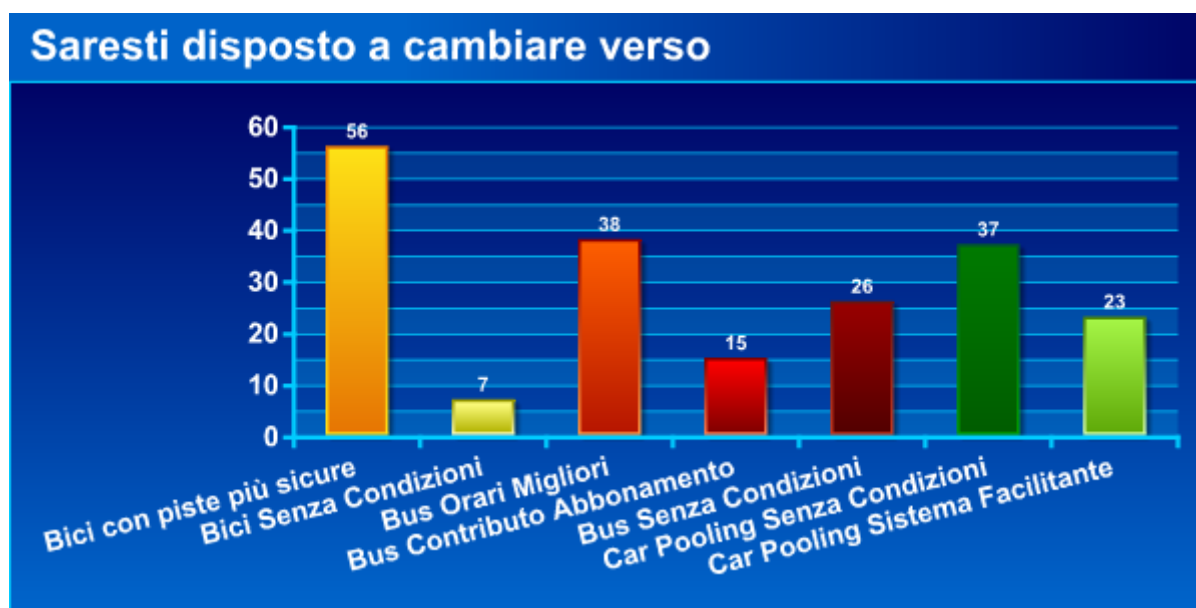
Molto di più si potrebbe fare per rendere il trasporto pubblico più appetibile e più interessante. Tante persone lamentano orari incompatibili con quelli del proprio lavoro, scarsissima informazione, mancanza di fermate, paline illuminate, possibilità di attraversare la strada in sicurezza.

La situazione, però, non è disperata: infatti Ciriè è servita da una linea di treno metropolitano (con frequenza 30 minuti per tutto il giorno) e con diverse linee di autobus extraurbano che transitano proprio di fronte allo stabilimento di smetterle.

Disposti a cambiare

Un'indicazione molto importante che viene dal questionario è quella del numero di persone che si dichiarano disposte a cambiare. Infatti è su queste che ci si deve concentrare, senza sperare -almeno all'inizio- di avviare verso comportamenti più sostenibili chi non né ha nessuna intenzione. I "disposti a cambiare" sono i soggetti per quali il mobility manager deve individuare le ragioni del cambiamento e cercare di offrire loro quello che non trovano.

L'analisi del grafico che segue ci indica che



ben **56 persone sarebbero disposte a passare alla bici** con una condizione di maggior sicurezza. A queste si devono sommare altre 7 che dicono che sarebbero disposte a cambiare senza condizioni (e allora perché non lo fanno?).

Un'altra grande fetta di dipendenti (**79**) sarebbe disposta a passare al trasporto pubblico (indicati sinteticamente come *BUS* nel grafico) se ci fossero orari migliori, e un contributo all'abbonamento.

Infine, molti dipendenti (**60**), si dicono disposti a condividere l'auto con un collega per venire al lavoro, magari se facilitati da un qualche sistema.

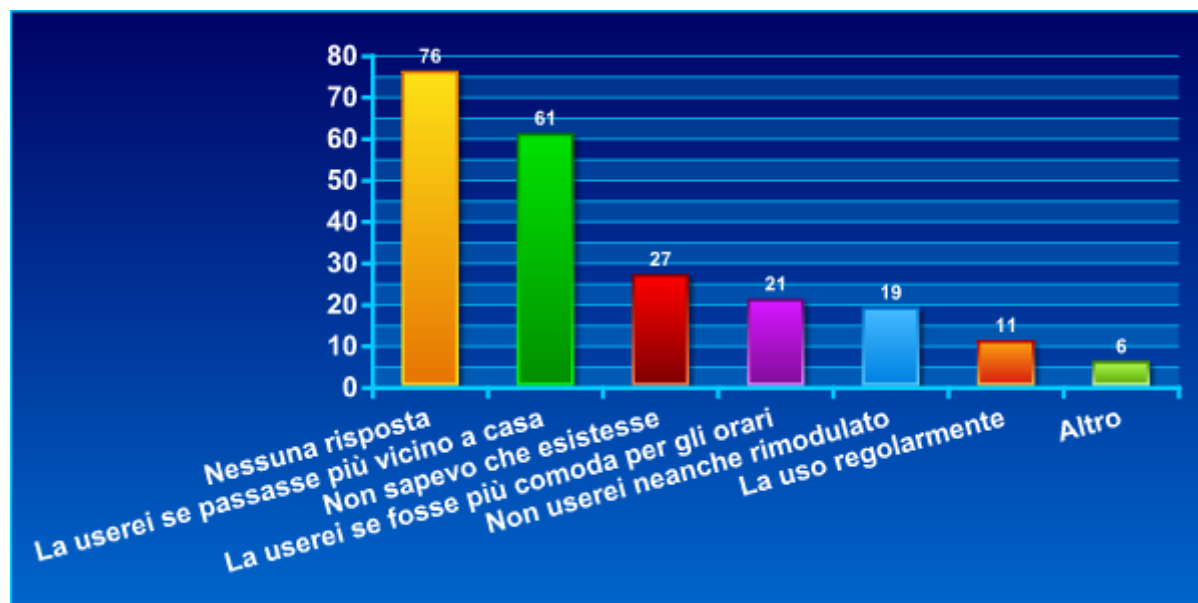
Questi dati ci hanno guidato nella scelta delle azioni che saranno implementate nel 2006 per venire incontro ai dipendenti disposti a cambiare. L'esperienza insegna, però, che la risposta al questionario non indica necessariamente una volontà di cambiamento. Potremmo ritenerci

fortunati se il 50% di coloro che si sono detti "disposti a..." si dimostreranno tali quando si saranno verificate le condizioni che caldeggiavano.

Navetta Aziendale

Esiste storicamente un servizio di navetta aziendale, istituito per favorire i lavoratori provenienti dalla Zona ovest di Torino a seguito di un'acquisizione aziendale.

Come mostra il grafico sottostante, il servizio è poco conosciuto dalle persone che non provengono da quell'area. Risulta in generale interessante studiarne meglio la comunicazione ed eventualmente rivederne i percorsi nell'ottica di gestione integrata della mobilità casa/lavoro dei dipendenti e per ottimizzare l'investimento che l'azienda svolge attualmente.



Mobilmente Pigri

esiste infine una categoria di dipendenti che abbiamo scherzosamente battezzato i "mobilmente pigri".

Si tratta di un numero consistente di persone che abitano nel raggio di 5 Km, hanno orari tipicamente regolari, non hanno necessità di spostamenti accessori e vengono costantemente in macchina al lavoro.

Verso questa categoria di dipendenti la strategia adottata è quella dell'informazione, della persuasione e dell'utilizzo del passaparola, per invitarli a passare a modalità di spostamento più sostenibili imitando colleghi più consapevoli delle conseguenze dei propri movimenti.

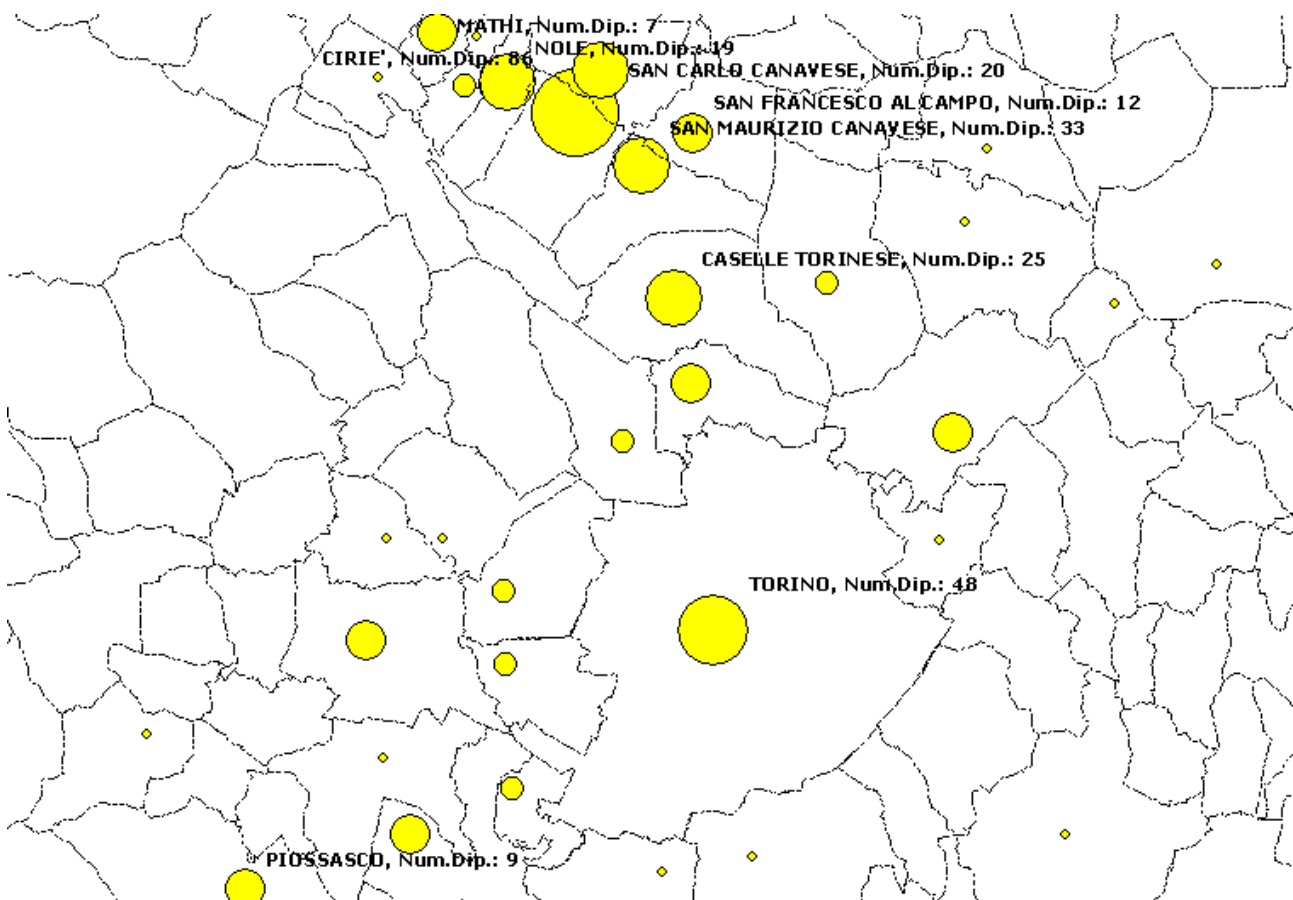
L'analisi del territorio

Abbiamo combinato l'analisi del questionario con l'analisi del territorio per identificare i punti di forza e di debolezza del sistema della mobilità dei dipendenti di Metzeler.

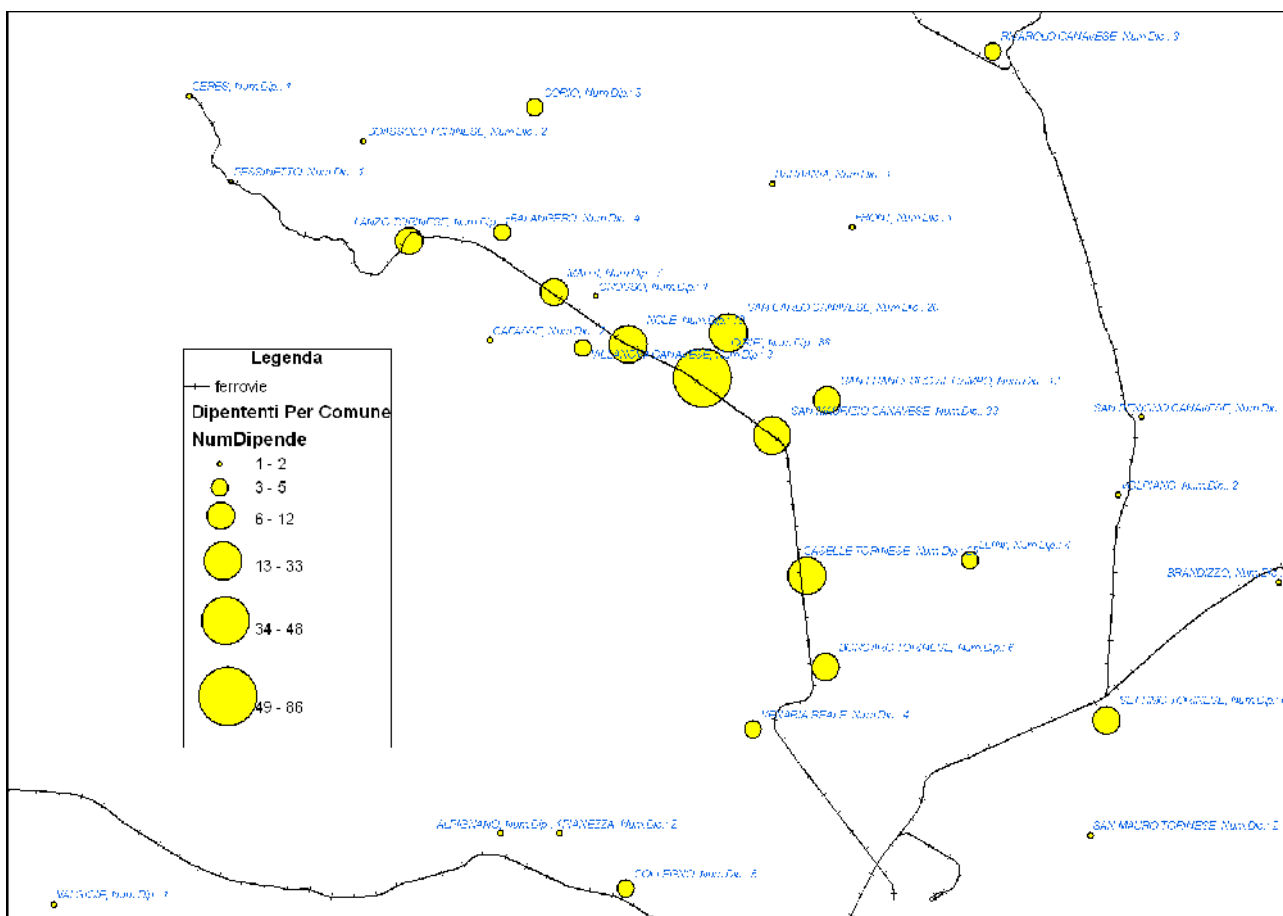
Come appare chiaro nella carta che segue, la maggior parte dei dipendenti si concentra a Cirìè (e nelle sue frazioni – 86) oppure nei comuni limitrofi.

Una grande quantità di persone proviene da Torino.

Spicca la condizione di Piossasco, che è determinata dall'esistenza di un vecchio stabilimento inglobato dal Gruppo Metzeler.



La carta che segue, mette in rilievo come la maggiorparte degli spostamenti potrebbero essere coperti dalla ferrovia GTT Torino-Ceres. Come si vede quasi tutti i dipendenti provengono da città servite da questa ferrovia. Per raggiungere lo stabilimento dalla stazione nel centro di Ciriè è necessario un mezzo: una bici, un taxi collettivo, un passaggio. Il percorso ciclabile è



assolutamente percorribile (meno di 2Km – 10 minuti di pedalata rilassata), abbastanza tranquillo, se si esclude l'ultimo tratto di provinciale già citato in precedenza.

Il Piano d'Azione

A seguito delle analisi effettuate in precedenza si è deciso di intraprendere un piano di azione, da portare avanti con il supporto degli enti locali nei prossimi anni.

Il piano si pone come obiettivo di incrementare il numero di coloro che si muovono in modo sostenibile (bici, piedi, trasporto pubblico, navetta – e combinazioni) di una quantità compresa tra il 5% e il 10%.

Il piano d'azione stabilisce le seguenti priorità:

- 1) Bicicletta
- 2) Bus
- 3) CarPooling

Tutte le azioni sono precedute da una fase di comunicazione e partecipazione rivolta ai dipendenti.

Area: Comunicazione, Informazione, Partecipazione

- Presentazione della figura del MoMa

- Cartelli informativi in punti strategici dello stabilimento
 - Il perché
 - Le iniziative
 - L'impatto sull'ambiente (la produzione di CO2, gli inquinanti, la congestione)
- Distribuzione di una brochure ai dipendenti
 - Aggiunta di una sezione "Come raggiungerci" sul sito web, che preveda modalità di spostamento sostenibili.

Area: Incentivi per l'uso della Bicicletta

- Segnalazione dei posteggi BICI (cartello colorato)
- Predisposizione di una pompa per bici fissa
- Cartello all'ingresso che segnala il posteggio
- Definizione un accordo con il Comune di Ciriè per: piste ciclabili che arrivano nello stabilimento, attraversamento ciclopedonale, materiale promozionale e informativo. Valutazione di eventuale partecipazione all'investimento da parte dell'azienda.

Area: Incentivi per il Trasporto Pubblico

- Fornitura di materiale informativo ai dipendenti con orari – coincidenze - frequenze
- Proposta di convenzione a GTT/Comune che stabilisca:
 - uno sconto sull'abbonamento annuale dei dipendenti (in cambio dell'acquisto di un numero sostanzioso di abbonamenti) – con una quota di partecipazione da parte dell'azienda
 - Possibilità di rivedere gli orari degli autobus in modo da renderli più appetibili ai dipendenti
 - Richiesta di attraversamento pedonale della statale
 - Richiesta di pensiline di attesa riparate/segnalate/illuminate

Area: Misure a favore del Car Pooling

Tra gli automobilisti molti si dichiarano disponibili a condividere l'auto con un collega.

Questa modalità di spostamento, sicuramente più sostenibile del viaggio con l'auto con singolo occupante, risponde a diverse esigenze sia della cittadinanza in generale, che del dipendente.

Per ogni persona che condivide l'auto si risparmiano due viaggi al giorno, il che vuol dire influire sulle variabili della

- congestione
- inquinamento locale e globale
- occupazione dello spazio pubblico
- riduzione del rischio di incidenti
- miglioramento della qualità della vita (intendendo il viaggio in comune come un momento di socializzazione e non un momento "sprecato" come il viaggio da soli)



A questo scopo è stato stilato un accordo con il sito www.drive2day.it che permette di far incontrare domanda e offerta di trasporto, registrando la propria disponibilità ad accettare o ad offrire passaggi su una certa tratta in un certo orario. Il sito è accessibile anche tramite cellulare.