



# Piano Spostamenti Casa – Lavoro 2014

Rilevazione dati: Aprile – Maggio 2014

Analisi dati: Luglio 2014

**A cura dell'ufficio Mobilità Sostenibile**

Servizio Qualità dell'Aria e Risorse Energetiche



# INDICE

<b>Introduzione</b> .....	3
<b>Risultati Indagine</b> .....	3
<b>Totale Sedi</b> .....	3
Ripartizione modale .....	4
Trasporto pubblico .....	4
Auto/moto .....	5
Car pooling .....	6
Bicicletta .....	6
Ripartizione modale per sesso .....	6
Ripartizione modale degli spostamenti da fuori Torino a Torino e spostamenti interni al capoluogo .....	7
<b>Dettaglio sedi</b> .....	8
Corso Inghilterra 7/9 .....	8
Via Maria Vittoria 12 .....	9
Via Bologna 153 .....	9
Altre sedi a Torino .....	10
Altre sedi fuori Torino .....	10
<b>Analisi di accessibilità</b> .....	11
<b>Metodologia utilizzata</b> .....	11
Trasporto pubblico .....	11
Bicicletta .....	12
Automobile .....	12
<b>Corso Inghilterra 7/9</b> .....	12
Trasporto pubblico .....	12
Bicicletta .....	13
Automobile .....	13

<b>Via Maria Vittoria 12</b> .....	14
Trasporto pubblico .....	14
Bicicletta .....	15
Automobile .....	15
<b>Via Maria Bologna 153</b> .....	16
Trasporto pubblico .....	16
Bicicletta .....	16
Automobile .....	16
<b>Ulteriori analisi attraverso l'uso degli strumenti GIS</b> .....	17
Localizzazione dipendenti che usano l'auto .....	17
Azioni nei confronti dei dipendenti che usano l'auto .....	17
<b>Considerazioni finali</b> .....	18
<b>Incentivo all'utilizzo del mezzo pubblico</b> .....	18
<b>Car pooling</b> .....	19
<b>Uso della bicicletta e bike sharing</b> .....	20
<b>Flessibilità dell'orario di lavoro</b> .....	21
<b>Comunicazione</b> .....	21
<b>Conclusioni</b> .....	22

## **Allegati**

**Sede di Corso Inghilterra – Analisi di accessibilità (ALLEGATO I)**

**Sede di Corso Inghilterra – Analisi di accessibilità – Approfondimento area di Torino (ALLEGATO II)**

**Sede di Via Maria Vittoria – Analisi di accessibilità (ALLEGATO III)**

**Sede di Via Maria Vittoria – Analisi di accessibilità - Approfondimento area di Torino (ALLEGATO IV)**

**Sede di Via Bologna – Analisi di accessibilità (ALLEGATO V)**

**Approfondimento sulla ciclabilità (ALLEGATO VI)**

# INTRODUZIONE

Come previsto dal D.M. 27 marzo 1998 (art. 1, comma 3), poiché la Provincia di Torino è un ente con più di 800 addetti, dislocati su numerose sedi, è tenuta alla redazione e all'adozione di un PSCL (Piano Spostamenti Casa – Lavoro). Il presente documento intende dare continuità al “Piano Spostamenti Casa – Lavoro 2008”, aggiornandolo nelle sue parti essenziali e approfondendo alcuni temi.

Al fine di ottemperare a quanto previsto dalla sopracitata norma, l'Ufficio Mobilità Sostenibile, presso il Servizio Qualità dell'Aria e Risorse Energetiche, nell'ambito delle sua attività di Mobility Management, ha predisposto un questionario da somministrare a tutti i dipendenti dell'Ente, al fine di ottenere i dati necessari alla redazione del PSCL.

## RISULTATI INDAGINE

### Totale sedi

Il questionario è stato compilato da 760 dipendenti, sui 1693<sup>1</sup> complessivi, con una **rispondenza** quindi **non elevata** (45%) a causa della modalità di somministrazione: non è stata infatti inviata una mail ad ogni lavoratore, ma il link dove poter compilare il questionario è stato inserito nella intranet dell'Ente. Poiché vi è stata la suddetta rispondenza, con molta probabilità il risultato dell'indagine sarà sbilanciato a favore di chi utilizza il mezzo pubblico, più interessato alla compilazione del questionario. Il campione, può tuttavia essere considerato rappresentativo in quanto interessa quasi la metà dei dipendenti, è così ripartito:

SESSO	%
Femmine	66%
Maschi	34%

Tabella 1: divisione dei dipendenti per sesso

Età	%
Meno di 30 anni	1%
Tra 30 e 39 anni	11%
Tra 40 e 49 anni	39%
Tra 50 e 59 anni	42%
Oltre 60 anni	7%

Tabella 2: divisione dei dipendenti per età

Analizzando l'origine e la destinazione degli spostamenti, emerge che nel 91,2% dei casi la destinazione è Torino (gli spostamenti da Torino a Torino rappresentano il 47,9% e da fuori Torino a Torino il 43,3%), mentre solo nell'8,8% non si ha come destinazione il capoluogo (gli spostamenti da Torino a fuori Torino rappresentano l'1% e da fuori Torino a fuori Torino il 7,8%): questo dato è fortemente influenzato dalla scarsa rispondenza registrata nelle sedi situate fuori Torino, come i successivi dati relativi al totale dei dipendenti che hanno partecipato all'indagine.

<sup>1</sup> Dato maggio 2014 – dato depurato dai dipendenti in distacco o in comando presso altri Enti.



## Ripartizione modale

La prima domanda del questionario riguarda la modalità di trasporto utilizzata per lo spostamento casa – lavoro: dal grafico 1 si nota come gli spostamenti tramite **auto/moto** siano limitati al **13%** del totale, mentre **oltre la metà dei dipendenti utilizza esclusivamente il TPL** (Trasporto Pubblico Locale) e il 7% non utilizza un mezzo a motore, ma si sposta a piedi o in bicicletta; vi è, inoltre, una discreta percentuale di persone che utilizza diverse combinazioni di mezzi di trasporto (in particolare auto + TPL), arrivando a un totale di 596 persone su 760, il **78,5%**, che **usano quotidianamente almeno un mezzo di trasporto pubblico** per recarsi al lavoro<sup>2</sup>. Infine un dato sul bike sharing: è usato da 3 persone, di cui una sola ha dichiarato che è l'unico mezzo che usa per recarsi al lavoro).

Nel periodo estivo 63 persone modificano la modalità del loro spostamento, per lo più scegliendo un mezzo alternativo al proprio veicolo: il 45% sceglie la bici e il 13% si reca al lavoro a piedi il 21% usa la moto, mentre vi è un 21% misto che preferisce percorrere un tratto del percorso a piedi o in bicicletta (anche con il Tobike) e un tratto con il mezzo pubblico oppure, essendo sopresse alcune corse nel periodo estivo, usare per un tratto o per l'intero percorso la propria auto.

Successivamente il questionario procede in modo separato, a seconda che si utilizzi il mezzo pubblico o una combinazione di mezzi che ne includa uno oppure che si utilizzi esclusivamente l'auto.

## Trasporto pubblico

Gli utenti che utilizzano un abbonamento per muoversi sui mezzi pubblici sono 580 su 596, cioè la quasi totalità, ed i motivi che li spingono ad utilizzare il trasporto pubblico sono sintetizzati nel grafico 3: **il 49% li usa per una motivazione economica** (per risparmiare o per usufruire dello sconto dell'Ente), il 41% per comodità, e solo il 10% per le difficoltà a trovare parcheggio (grafico 3).

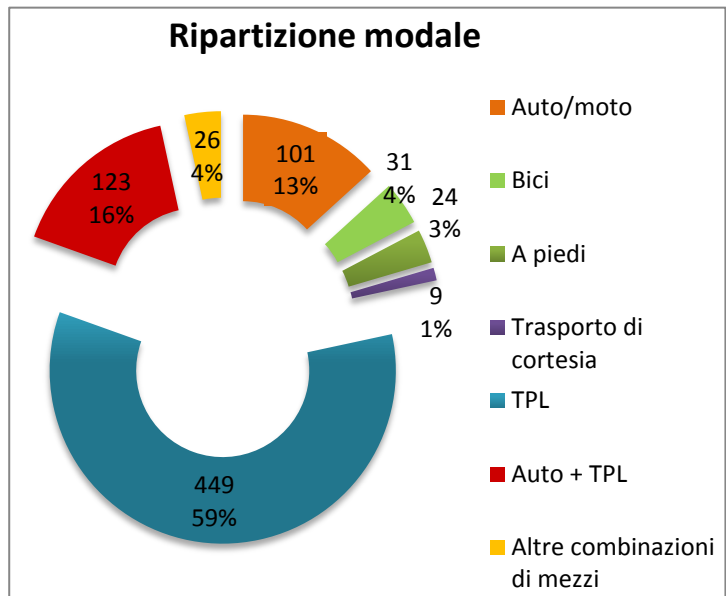


Grafico 1: ripartizione modale dei dipendenti della Provincia di Torino

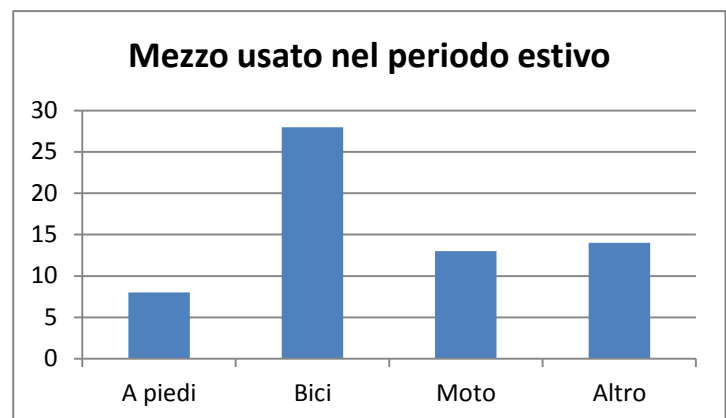


Grafico 2: cambia mezzo durante il periodo estivo?

<sup>2</sup> I dipendenti che hanno ricevuto l'abbonamento con lo sconto dell'Ente nel 2013 sono stati 761, il 43% del totale: un dato molto inferiore rispetto a quello rilevato, a dimostrazione che vi è uno sbilanciamento nei confronti degli utilizzatori del mezzo pubblico tra i dipendenti che hanno partecipato al questionario.

Per quanto riguarda la soddisfazione legata all'utilizzo del TPL, dal grafico 4 si evince come in generale vi sia **soddisfazione** relativamente al servizio utilizzato (74%), ma, leggendo tra i commenti, si nota una certa rassegnazione ai numerosi disservizi anche tra coloro che hanno espresso soddisfazione: in particolare si lamentano i ritardi e le soppressioni dei treni dell'SFM (l'SFM 3 più di tutte), le condizioni di sovraffollamento e la bassa frequenza di passaggio dei mezzi urbani. È da sottolineare che non si segnalano problemi relativi alla sicurezza sui mezzi.

## Auto/moto

A coloro che usano la propria vettura sono stati chiesti i motivi per cui non utilizzino il trasporto pubblico attraverso una domanda a risposta multipla:

come si osserva nel grafico 5 il fattore che scoraggia maggiormente è il **tempo di percorrenza troppo elevato**, seguito a distanza dalla mancanza di un collegamento diretto casa – lavoro.

Nel grafico 6 è possibile leggere a quali condizioni coloro che usano il proprio veicolo, utilizzerebbero il TPL: la maggior parte (**45%**) esprime la **necessità di migliori collegamenti casa-lavoro** (come già emerso precedentemente), mentre la parte restante si divide equamente tra la

necessità di minor costo dei titoli di viaggio e il rifiuto all'utilizzo del TPL. È interessante notare come l'86% di chi richiede migliori collegamenti e il 61% di chi non userebbe comunque il TPL abita fuori Torino. Tramite un confronto con la domanda relativa al tipo di parcheggio utilizzato<sup>3</sup>, è interessante notare come tra coloro che non vogliono usare il mezzo pubblico, il 30% di chi non utilizzerebbe comunque il TPL usa un

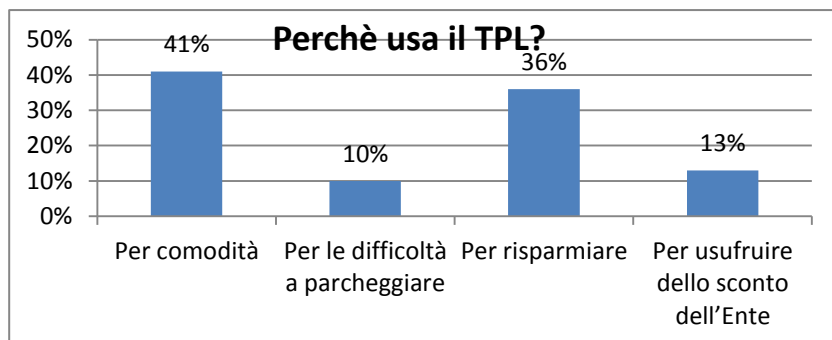


Grafico 3: per quale motivo usa il TPL?

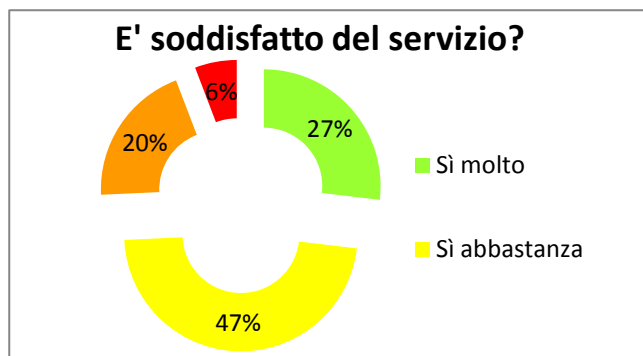


Grafico 4: è soddisfatto del servizio di TPL offerto?

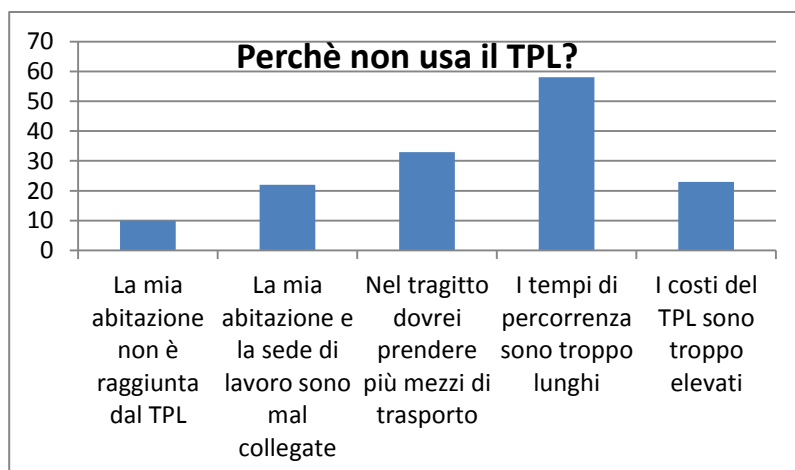


Grafico 5: perché non usa i mezzi TPL per venire al lavoro?

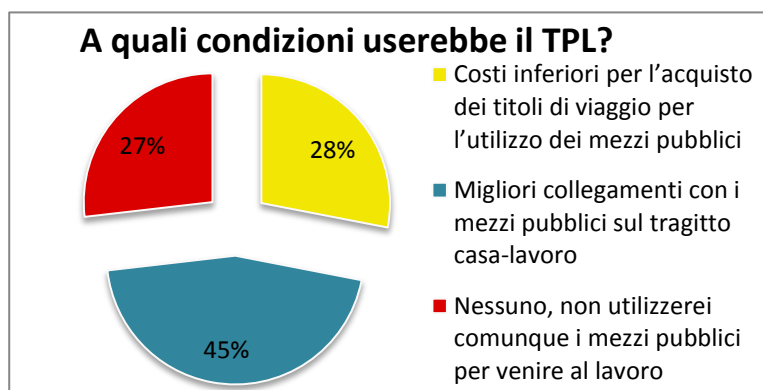


Grafico 6: Quali dei seguenti interventi potrebbero modificare le sue abitudini e farle scegliere stabilmente il trasporto pubblico per recarsi al lavoro?

<sup>3</sup> Si tratta di una domanda non obbligatoria, a cui ha

parcheggio a pagamento, che è usato solo dal 16% di coloro che userebbero il TPL in caso di migliori collegamenti o di costi inferiori: per questi ultimi, dunque, è importante l'aspetto economico nella scelta del mezzo di trasporto.

## Car pooling

Per quanto riguarda il car pooling<sup>4</sup>, si riscontrano in generale molte risposte negative, ma una discreta parte di coloro che usano l'auto ha risposto sarebbe disponibile a condividere il viaggio in auto con un collega (grafico 7); una sola persona ha dichiarato che già lo effettua.

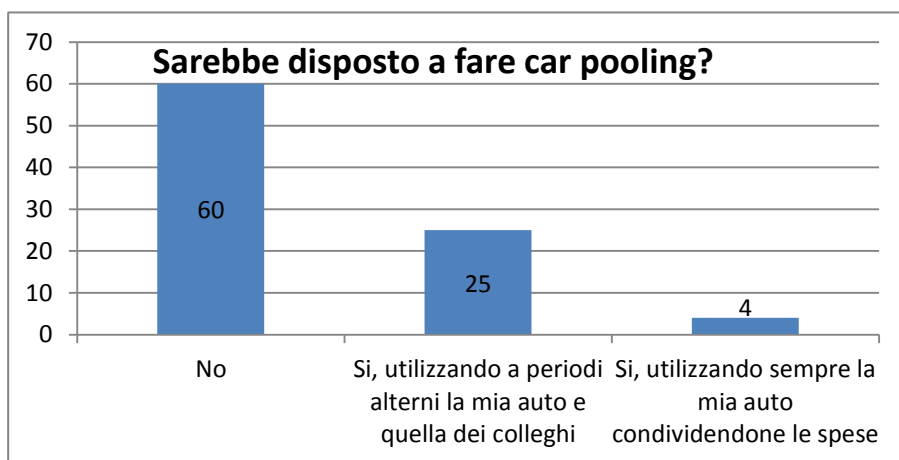


Grafico 7: sarebbe disposto a fare car pooling?

## Bicicletta

L'ultima domanda, infine, è relativa all'uso della bicicletta<sup>5</sup> (grafico 8). La maggior parte non la utilizzerebbe per i propri spostamenti quotidiani casa – lavoro: 8 persone per via dell'eccessiva distanza da percorrere, mentre la **presenza di un percorso ciclabile** tra la propria abitazione e la sede di lavoro ne porterebbe 17 ad utilizzarla. La domanda prevedeva anche la voce "altro" a cui un lavoratore ha risposto dichiarando che utilizzerebbe la bicicletta se vi fosse la possibilità di lavarsi e cambiarsi presso il posto di lavoro.

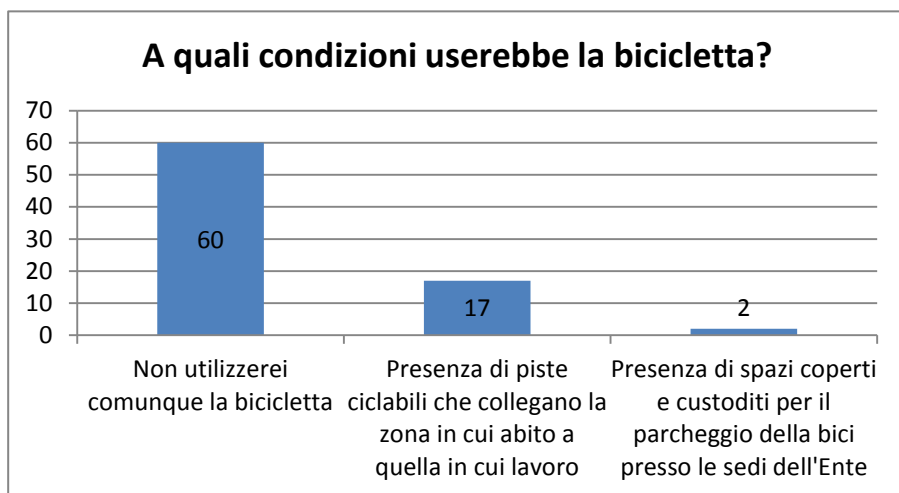


Grafico 8: a quali condizioni userebbe la bicicletta?

## Ripartizione modale per sesso

Analizzando la ripartizione modale dei dipendenti in base al sesso, sono emerse alcune differenze: gli **uomini** tendono ad usare di **meno il TPL** rispetto alle donne (54%, contro il 63%) **mentre usano in modo significativamente maggiore la bici** (12% contro il 3%); è interessante notare come nessun uomo ricorre al trasporto di cortesia, cioè al trasporto da parte di parenti, amici o colleghi. (grafici 9 e 10).

<sup>4</sup> Si tratta di una domanda non obbligatoria, a cui ha risposto il 90% degli utilizzatori di auto/moto.

<sup>5</sup> Si tratta di una domanda non obbligatoria, a cui ha risposto l'80% degli utilizzatori di auto/moto.

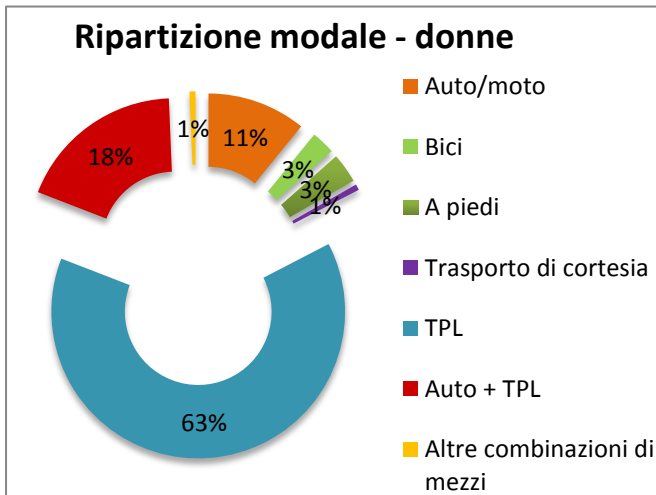


Grafico 9: ripartizione modale - donne

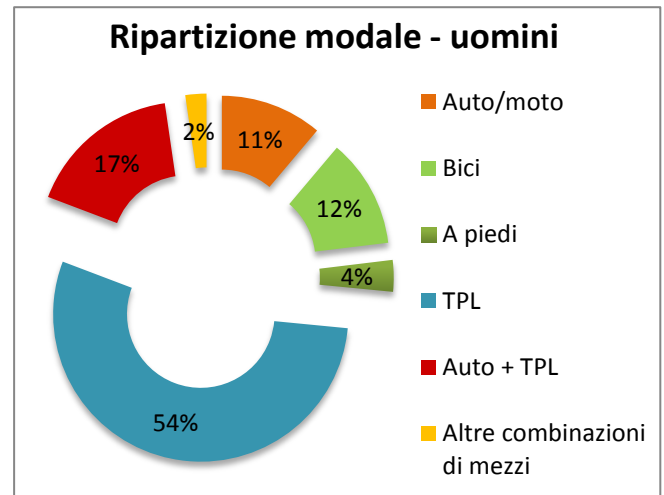


Grafico 10: ripartizione modale - uomini

## Ripartizione modale degli spostamenti da fuori Torino a Torino e spostamenti interni al capoluogo

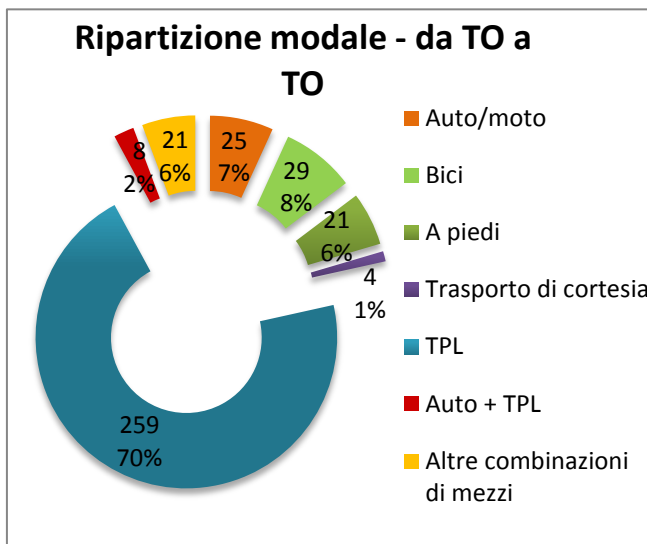


Grafico 11: ripartizione modale – spostamenti interni a Torino

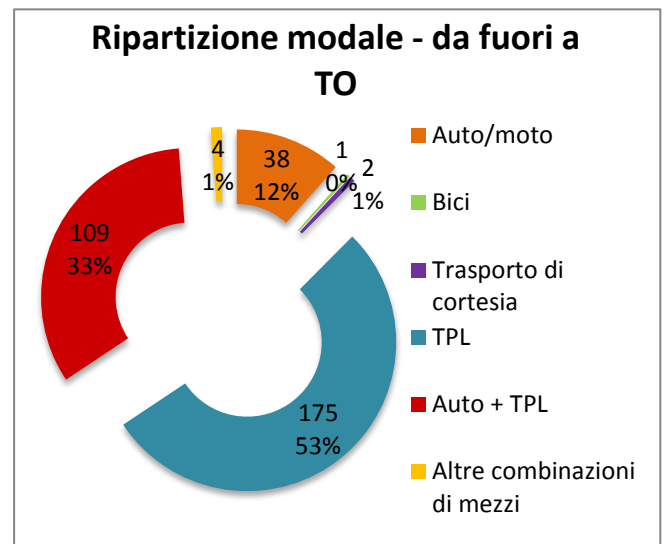


Grafico 12: ripartizione modale – spostamenti da fuori Torino a Torino

Un'ulteriore analisi si può svolgere comparando gli spostamenti che avvengono da fuori Torino a Torino (329, il 47%) con gli spostamenti interni alla città (367, il 53%)<sup>6</sup>; come si osserva nei grafici 11 e 12, la differenza riscontrata è notevole: **a Torino** è maggiore l'uso esclusivo del **TPL (70%)** e vi è una buona quota di spostamenti a **bici e a piedi (il 14% in tutto)**, mentre chi si muove a partire **da fuori città** usa per il **53%** solo **mezzi pubblici**, nel **12%** dei casi, invece, utilizza solo **l'auto** nei suoi spostamenti, mentre il **33%** usa **l'auto in abbinamento al TPL**.

Si riscontra inoltre una **minore soddisfazione** del servizio offerto dai mezzi pubblici **tra coloro che provengono da fuori Torino** rispetto a chi abita in città: questi ultimi si dichiarano molto o abbastanza soddisfatti rispettivamente per l'81% contro il 66%.

<sup>6</sup> Non sono state prese in considerazione le sedi fuori dal capoluogo e le percentuali si riferiscono ai dipendenti delle sedi torinesi.

Relativamente ai motivi dell'utilizzo del TPL, chi viene **da fuori Torino per il 41%** lo fa **per risparmiare** contro il 31% di chi abita **in Torino, per comodità il 38%** contro il 43%, e per le difficoltà a parcheggiare l'8% contro il 13%.

## Dettaglio sedi

Entrando nel dettaglio delle sedi, per ciascuna di esse sono riportati i dati che si differenziano dall'analisi fin qui condotta: per prima vi è la sede di Corso Inghilterra 7/9, dove sono impiegati il maggior numero di dipendenti, seguita dalle sedi di Via Maria Vittoria e via Bologna; infine vi è un riassunto delle altre sedi, con alcuni approfondimenti relativi a quelle situate nel capoluogo e a quelle fuori Torino.

### Corso Inghilterra 7/9

Nella sede di Corso Inghilterra, la più grande, lavorano circa 787 dipendenti: hanno risposto al questionario in 456, con una **rispondenza** perciò del **58%**, la più alta registrata. L'alto numero di lavoratori qui interessati dall'indagine (il 60% di coloro che hanno risposto) implica che, quanto rilevato per questa sede, ha statisticamente un forte peso sulle percentuali complessive precedentemente riportate, e dunque i valori che qui se ne discostano (anche di pochi punti percentuali) indicano un andamento diverso rispetto alle altre sedi.

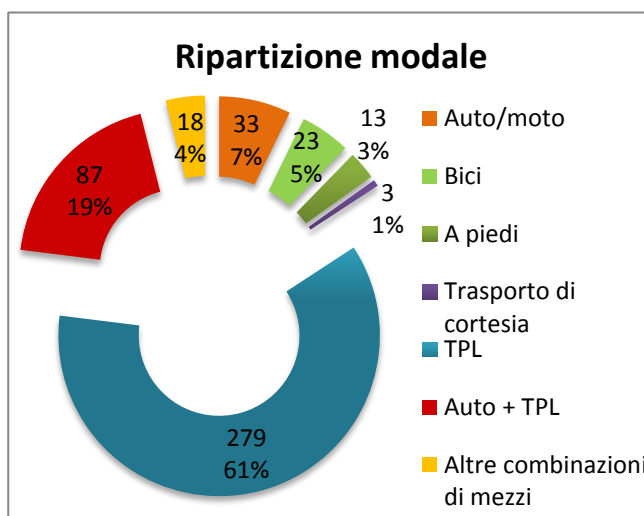


Grafico 13: ripartizione modale – spostamenti relativi alla sede di corso Inghilterra 7/9

L'uso del mezzo pubblico risulta elevato, poiché tra coloro che utilizzano solamente il **TPL (61%)** e coloro che lo usano **in abbinamento ad altri mezzi (19%)** si arriva ad un 84% complessivo (il totale delle sedi era il 78,5%), mentre chi viaggia esclusivamente con la propria **auto** rappresenta soltanto il **7%** (a fronte di un 13% complessivo) e arriva per il 58% da fuori Torino (per lo più dall'area metropolitana); le altre modalità di spostamento quasi non si discostano da quanto rilevato a livello generale (grafico 13). Gli alti valori registrati per il trasporto pubblico derivano dalla particolare posizione in cui si trova questa sede, davanti alla quale ci sono sia una fermata della metropolitana sia la stazione ferroviaria di Porta Susa. È interessante notare come, nella sezione "altro", in cui era possibile specificare la combinazione di mezzi usata, 31 persone abbiano indicato l'utilizzo di auto e metropolitana, 49 persone il treno in abbinamento ad altri mezzi di trasporto, mentre vi è meno presente la combinazione auto più bus.

Il dato relativo ai motivi che spingono i lavoratori ad utilizzare il TPL è molto simile a quello complessivo, mentre quello riguardante la soddisfazione del servizio offerto è differente (grafico 14): pur restando simile la quantità di persone soddisfatte (77% e 74%), coloro che si dichiarano molto soddisfatti sono il 38%, contro il 27% del totale delle

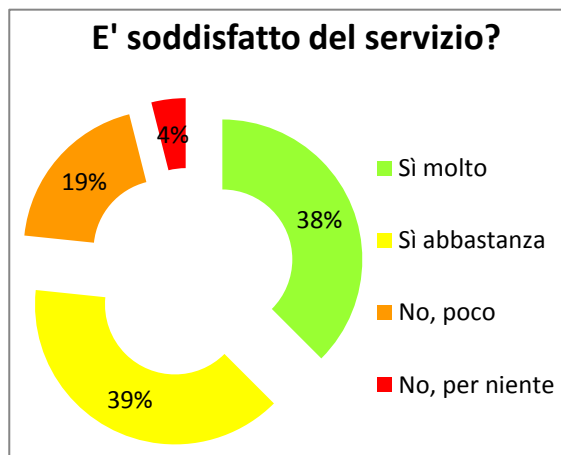


Grafico 14: è soddisfatto del servizio di TPL offerto? - sede di corso Inghilterra 7/9

sedi. Nei commenti è possibile leggere che tale risultato deriva in particolare dagli utenti della metropolitana e dagli utilizzatori dell'SFM, parlando di comodità, velocità e buona frequenza; inoltre, molti tra coloro che si dichiarano abbastanza soddisfatti lamentano comunque i disservizi dell'SFM (riferendo di ritardi, affollamento e corse soppresse), che diventano il motivo principale di insoddisfazione per coloro che vengono da fuori Torino (il 35% di questi ultimi non è soddisfatto del servizio offerto).

## Via Maria Vittoria 12

La sede di Via Maria Vittoria, la seconda per dimensioni, impiega circa 343 dipendenti; al questionario hanno risposto 179 persone, che equivalgono al 25,5% del totale di coloro che hanno partecipato all'indagine, con un 52% di rispondenza per tale sede. La ripartizione modale riscontrata è influenzata dalla posizione in una zona centrale della città, inserita nella ZTL e ben servita dal TPL urbano: come si vede dal grafico 15, infatti, l'**87%** dei lavoratori usa quotidianamente **almeno un mezzo di trasporto pubblico**, mentre l'uso dell'auto è molto limitato (4%) (grafico 15).

Per quanto riguarda la soddisfazione del servizio (grafico 16), solo l'11% si dichiara molto soddisfatto (contro il 27% del totale), più della metà dei dipendenti si dichiara abbastanza soddisfatta (il 57%, contro il 47% del totale) e il restante 32% non è soddisfatto del servizio offerto (mentre nel totale si riscontra il 26%). Tra le motivazioni di coloro che non si dichiarano soddisfatti spiccano l'affollamento dei mezzi e la bassa frequenza dei passaggi, mentre tra chi è soddisfatto si ritrovano alcuni utilizzatori della metropolitana e alcuni che, pur soddisfatti, lamentano i pochi passaggi.

## Via Bologna 153

Nella sede di Via Bologna, la terza per dimensioni, sono impiegati circa 84 dipendenti, cioè il 5% dell'Ente: al questionario hanno risposto in 29, cioè solamente il 34,5% di chi lavora in questa sede, una percentuale che rappresenta meno del 4% di tutti coloro che hanno risposto. A causa del numero così basso di partecipanti all'indagine, risulta poco utile un'analisi approfondita per questa sede, perciò l'analisi verrà svolta in modo più sintetico (grafico 17).

Da quanto emerge dalle risposte, **il TPL non è in grado di**

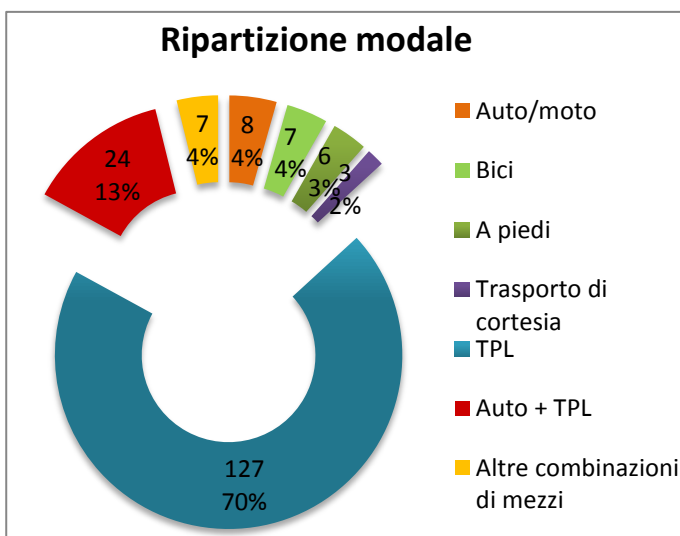


Grafico 15: ripartizione modale – spostamenti relativi alla sede di Via Maria Vittoria 12

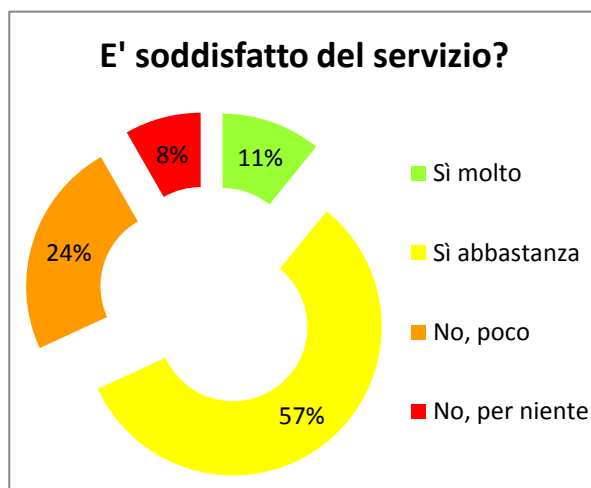


Grafico 16: è soddisfatto del servizio di TPL offerto? - sede di Via Maria Vittoria 12

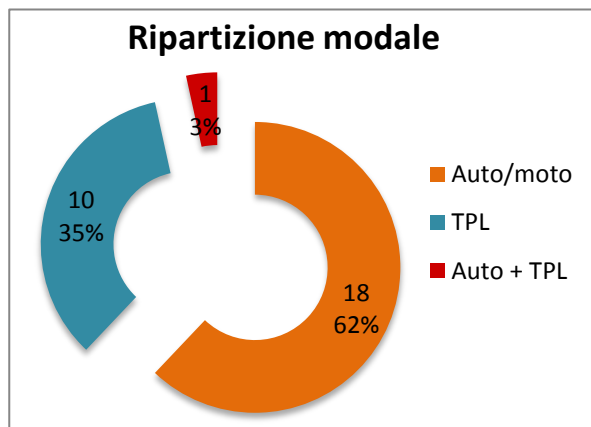


Grafico 17: ripartizione modale – spostamenti relativi alla sede di Via Bologna 153

**soddisfare** al meglio le **esigenze dei lavoratori**, poiché risultano solo 11 utilizzatori, di cui 7, cioè il 64%, si dichiarano soddisfatti, ma nessuno è molto soddisfatto; tra coloro che usano la propria auto (18), 10 utilizzerebbero il TPL se ci fossero migliori collegamenti con i mezzi pubblici sul tragitto casa-lavoro (8 di loro abitano fuori Torino), 3 se fossero inferiori i costi per l'acquisto dei titoli di viaggio per l'utilizzo dei mezzi pubblici, e solo 2 non li utilizzerebbe in nessun caso.

## Altre sedi a Torino

Le altre sedi della Provincia nella città di Torino sono 3<sup>7</sup> e impiegano circa 71 persone, cioè il 4,2% del totale; al questionario vi è stata una rispondenza del 41% (29 risposte).

Le percentuali sull'uso del TPL e dell'auto (grafico 18) sono quasi uguali a quelle relative al totale dei dipendenti, ma in questo caso il motivo che spinge **all'uso del TPL è il risparmio** (14 su 23, cioè il 61%), seguito dalla comodità (7, quindi il 30%) e, infine, dalla possibilità di usufruire dello sconto dell'ente (2, perciò il 9%)

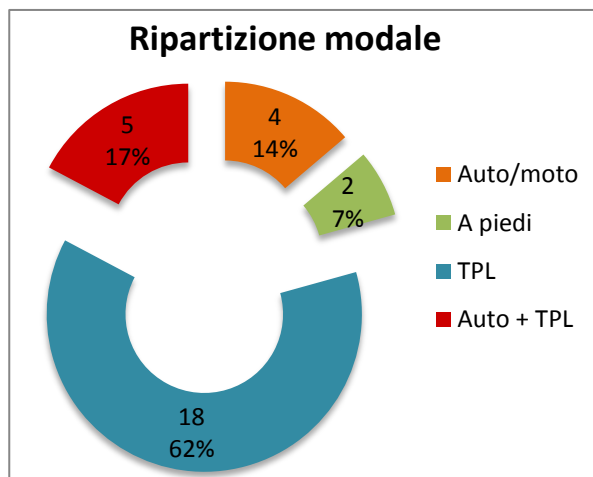


Grafico 18: ripartizione modale – spostamenti relativi alle altre sedi di Torino

## Altre sedi fuori Torino

Nelle 48 sedi della Provincia situate fuori Torino sono impiegate circa 408 persone, che rappresentano il 24% dei dipendenti totali; qui la rispondenza al questionario è stata molto bassa (del 16,5%) poiché hanno risposto in 67, pari al 9% del totale.

Trovandosi fuori da un contesto metropolitano, la situazione riscontrata è diversa rispetto ai casi precedenti: il **61% usa il proprio mezzo** per raggiungere la sede di lavoro, mentre il **31% utilizza un mezzo di trasporto pubblico** (grafico 19); anche il grado di soddisfazione del

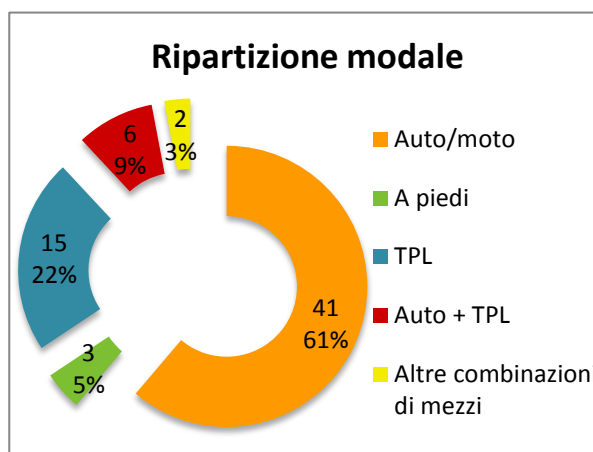


Grafico 19: ripartizione modale – spostamenti relativi alle sedi fuori Torino

TPL è diverso: **l'82% è soddisfatto**, e solo il 18% non lo è. Analizzando le risposte date al questionario, si evince come molti tra coloro che si dichiarano **soddisfatti** del TPL usano in larga parte gli **autobus** per percorsi **suburbani** (e in minor parte pullman extraurbani e treni).

Infine, i motivi per cui non viene utilizzato il TPL sono riportati nel grafico 20: rispetto al totale dei

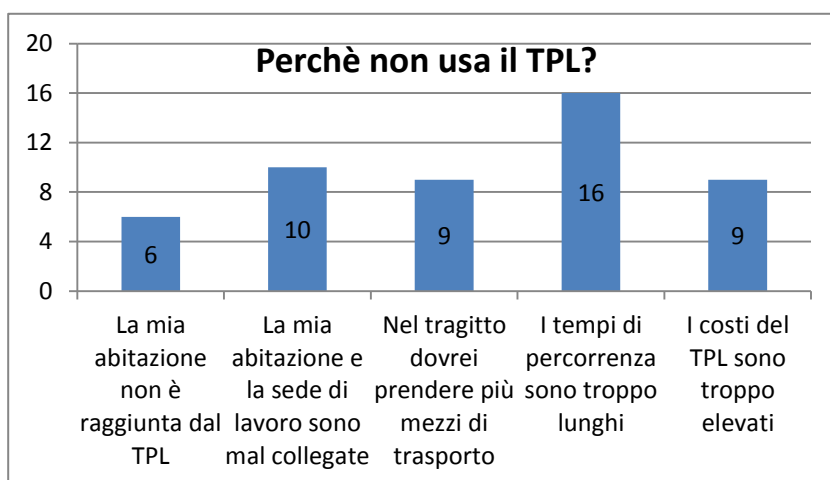


Grafico 20: perché non usa i mezzi TPL per venire al lavoro? - sedi fuori Torino

<sup>7</sup> Via Gaudenzio Ferrari 1, Via Castalgomberto 73 e Via Coazze 18.



dipendenti della Provincia, **la metà** di chi lavora nelle sedi fuori Torino dichiara che la propria abitazione **non è raggiunta dal TPL** o che la propria abitazione e la sede di lavoro sono **mal collegate**, mentre **il 40% sostiene che i costi del TPL sono troppo elevati**.

## ANALISI DI ACCESSIBILITA'

In questa sezione del PSCL verrà analizzata l'offerta di mobilità delle tre sedi principali della Provincia:

- Corso Inghilterra 7/9, dov'è impiegato il 46,5% dei dipendenti
- Via Maria Vittoria, dov'è impiegato il 20,3% dei dipendenti
- Via Bologna 153, dov'è impiegato il 5% dei dipendenti

Per tutte le sedi verrà analizzata l'accessibilità tramite il mezzo pubblico, la bicicletta e l'auto, con un particolare approfondimento sull'offerta del TPL relativamente alle prime due sedi.

### Metodologia utilizzata

Successivamente all'analisi dei risultati del questionario, è stata svolta un'analisi di accessibilità delle tre sedi principali (Corso Inghilterra 7/9, Via Maria Vittoria 12 e Via Bologna 153), svolta attraverso l'uso dello strumento GIS. Unendo poi le potenzialità del GIS con i dati delle residenze dei dipendenti, è stato calcolato quanti di loro potrebbero usufruire dei servizi di TPL senza dover ricorrere all'auto: questa analisi è effettuata georeferenziando gli indirizzi dei dipendenti delle tre diverse sedi: si è svolta un'analisi di tipo buffer delle fermate del trasporto pubblico prese in considerazione (disegnando cioè cerchi intorno ad esse) e si è quindi calcolato il numero di dipendenti interessato dalle diverse aree di influenza del TPL. L'analisi non è stata svolta tramite lo strumento "Network Analysis", che garantisce la massima precisione (maggiore del metodo del buffer), permettendo di calcolare la distanza esatta tra indirizzi e fermate più vicine utilizzando i dati della rete stradale, poiché gli strumenti informatici a disposizione sia dalla Provincia di Torino sia dei laboratori del Politecnico di Torino non sono in grado eseguire i calcoli richiesti (a patto di lasciare il computer ad elaborare il dato per almeno una giornata per ogni singola sede).

### Trasporto pubblico

L'area del buffer è stata considerata diversa a seconda del mezzo di trasporto pubblico: per i mezzi di trasporto urbano un raggio di 350 metri dalla residenza, per le stazioni della metropolitana e le fermate dei pullman extraurbani un raggio di 500 metri, mentre per le stazioni ferroviarie un raggio di 800 metri; si è inoltre provveduto a distinguere gli impiegati che avessero un'accessibilità diretta, che potessero cioè raggiungere la sede di lavoro con un solo mezzo di TPL, dagli impiegati con un'accessibilità secondaria, che potessero cioè raggiungere la sede attraverso un comodo interscambio tra mezzi (prendendo in considerazione, in questo caso, solamente lo scambio tra treni e tra treno e metropolitana, considerando meno agevole l'interscambio tra autobus e treni, poiché gli orari spesso non sono coincidenti, tranne nel caso della Val Pellice, dove sono stati inseriti nell'analisi i pullman del proseguimento dell'SFM2).

Una ulteriore analisi è stata effettuata relativamente alle stazioni ferroviarie, provando a ricercare quali fossero i dipendenti che avessero la possibilità di effettuare l'interscambio tra la propria vettura e il treno, considerando un raggio di 10 km dalla stazione. È da sottolineare che si tratta di una distanza in linea d'aria,



che si può applicare nelle aree pianeggianti (o per raggi ristretti, come nei casi precedenti), ma è un metodo che risente di problemi per le aree montane, dove le distanze aumentano (a causa delle strade più tortuose) e dove sarebbe più corretto tenere in considerazione gli spartiacque.

## Bicicletta

Per quanto riguarda l'accessibilità tramite bicicletta, sono stati contati i posti per il parcheggio bici nelle tre sedi, e si è valutata la presenza di piste ciclabili e stazioni di bike sharing nelle vicinanze.

## Automobile

Sul piano dell'accessibilità tramite auto, si sono contati i parcheggi disponibili presso le tre sedi e la tipologia di parcheggi presenti nelle vicinanze; è stata inoltre analizzata la congestione del traffico nelle aree circostanti attraverso quanto indicato nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) del 2008<sup>8</sup>.

# Corso Inghilterra 7/9

## Trasporto pubblico

La sede si trova in una posizione molto favorevole ai trasporti sia urbani sia extraurbani, essendo situata di fronte alla stazione ferroviaria di Porta Susa, dove si trova l'omonima fermata della metropolitana.

Attualmente le linee ferroviarie regionali che servono la stazione sono le seguenti:

Treno	Percorso	Frequenza dalle 7 alle 9 <sup>9</sup>	Frequenza dalle 16 alle 18 <sup>9</sup>
Regionale Veloce	Milano - Torino	1h + rinforzo ore 8:25	1h
Regionale	Ivrea - Torino	1h	1h + rinforzo 17:43
SFM1	Pont – Rivarolo - Chieri	30'	30'
SFM2	Pinerolo - Chivasso	30'	1h + rinforzo 17:20 per Pinerolo
SFM4	Torino - Bra	1h	1h
SFM6	Torino - Asti	1h	1h
SFM7	Torino - Fossano	1h	1h

Tabella 3: Linee ferroviarie che servono la stazione di Porta Susa

Le linee urbane che transitano a meno di 500 metri sono le seguenti:

Linea	Percorso	Fermata	Frequenza dalle 7 alle 9 <sup>10</sup>	Frequenza dalle 16 alle 18 <sup>10</sup>
STAR 1	Via Cavalli – Corso Regina Margherita	CAVALLI CAPOLINEA	16'	13'
9	Piazza Stampalia – Corso Massimo d'Azeglio	INGHILTERRA	8'	9'
55	Via Don Borio – Corso Farini	INGHILTERRA	6	9
56	Corso Tirreno – Largo Tabacchi	BEAUMONT	7	10
57	Via Mezzaluna (San Mauro) –	PORTA SUSA	9	13

<sup>8</sup> Nelle tavole 1.3.7 e 1.3.8 sono rappresentati rispettivamente i flussi di traffico dell'ora di punta mattutina e serale.

<sup>9</sup> Orario valido dal 14 giugno 2014.

<sup>10</sup> Orario invernale (periodo di apertura delle scuole) anno -2013 - 2014.

	Corso Bolzano			
60	Via Paris – Corso Galileo Ferraris	SUSA	8	10
68	Via Cafasso – Via Frejus	INGHILTERRA	6	10
Metropolitana	Fermi – Lingotto	Porta Susa	4	4

**Tabella 4: Linee urbane che transitano entro 500 metri dalla sede di Corso Inghilterra**

Inoltre, se si considerano anche le linee transitanti in Piazza XVIII Dicembre (che dista poco più di 500 metri dalla sede in esame, passando attraverso la stazione di Porta Susa), le linee urbane in più sono le seguenti:

Linea	Percorso	Fermata	Frequenza dalle 7 alle 9 <sup>10</sup>	Frequenza dalle 16 alle 18 <sup>10</sup>
STAR 2	Corso Cairoli - Corso Bolzano	BOLZANO CAPOLINEA	10'	13'
10	Piazza XVIII Dicembre – Corso Settembrini	VITTORIO EMANUELE II	5	7
10N	Via Massari – Piazza XVIII Dicembre	XVIII DICEMBRE	6	7
13	Via Servais – Piazza Gran Madre di Dio	XVIII DICEMBRE	8	9
13/	Corso Principe Eugenio – Piazza Gran Madre di Dio	XVIII DICEMBRE	10	9
29	Piazzale Vallette – Piazza Solferino	XVIII DICEMBRE	10	12
46	Piazza 1° Maggio (Leini) – Corso Bolzano	BOLZANO CAPOLINEA	11	16
49	Via Lombardia (Settimo Torinese) – Corso Bolzano	BOLZANO CAPOLINEA	10	15
51	Park Stura – Corso Bolzano	BOLZANO CAPOLINEA	9	14
59 + 59/	Piazza Europa (Druento) – Piazza Solferino	XVIII DICEMBRE	8	11
71	Via Farinelli – Piazza XVIII Dicembre	BOLZANO CAPOLINEA	8	10
72 + 72/	Corso Macchiavelli (Venaria Reale) – Via Bertola	XVIII DICEMBRE	5	8

**Tabella 5: Linee urbane che transitano tra i 500 e i 600 metri dalla sede di Corso Inghilterra**

Le linee extraurbane nel raggio di 500 metri sono le seguenti<sup>11</sup>:

- 220 (BARGE-CAVOUR-PINEROLO-TORINO)
- 265 (QUINCINETTO-IVREA-CHIVASSO -TORINO)
- 275 (SESTRIERE-PEROSA A.-TORINO)
- 282 (PINEROLO-TORINO)

Attraverso un'analisi con lo strumento GIS si è stabilito che i dipendenti in grado di raggiungere la sede di Corso Inghilterra a piedi, perché abitano a meno di 1km dalla sede di lavoro, sono 27 (il 3,4%), mentre coloro che possono recarsi a lavoro tramite uno dei mezzi sopraelencati sono 392 (quasi il 50%),

<sup>11</sup> Denominazione delle linee dell'operatore "Extra.to", sul cui sito ([www.extrato.it](http://www.extrato.it)) è possibile trovare gli orari.

Successivamente sono state considerate anche le linee ferroviarie che si attestano a Chivasso, il prolungamento dell'SFM 2 nella val Pellice e le linee che raggiungono Porta Nuova, da cui con la metropolitana si arriva in 4 minuti a Porta Susa (e dunque davanti alla sede), arrivando a comprendere altri 53 impiegati (il 6,7%). Un'ulteriore analisi, infine, è stata svolta nei confronti di coloro che abitano nel raggio di 10km dalle stazioni ferroviarie fuori dalla cintura torinese, per i quali è ipotizzabile una combinazione di auto più treno sono 150 (l'19%)(ALLEGATO I e ALLEGATO II). Da questa analisi sembrerebbe che l'obiettivo del mobility manager sia stato raggiunto, poiché risulta che **quasi il 76% dei dipendenti può raggiungere la propria sede di lavoro con il mezzo pubblico**, mentre ben l'84% attualmente lo fa, stando alle risposte date; bisogna però tenere conto della distorsione del dato, generata dalla non elevata rispondenza al questionario.

## Bicicletta

All'interno della sede vi è un parcheggio per le biciclette di servizio da circa 10 posti, mentre vi si possono riporre fino ad altre 50 bici circa; inoltre la sede si può ritenere discretamente servita dalla rete di pista ciclabili (Corso Inghilterra, Corso Vittorio Emanuele, Corso Castelfidardo e Corso Matteotti), e dispone, nelle sue vicinanze, di alcune stazioni del bike sharing: "Bolzano", "Principi d'Acaja 1", "Palagiustizia", "Vinzaglio" (ALLEGATO VI).

## Automobile

In tale sede ci sono 40 parcheggi interni riservati quasi esclusivamente alle macchine di servizio, oltre a 13 posti dedicati alle alte cariche dell'Ente e a 20 – 25 posti per le moto dei dipendenti. Esternamente le aree di parcheggio sono a pagamento con tariffa oraria che varia da 1,30€ a 1,50€, mentre gli abbonamenti mensili per l'intera giornata hanno un costo di 95,00€ - 102€. In prossimità della sede è presente anche un parcheggio sotterraneo ("Palagiustizia") da 989 posti, di cui 20 per portatori di handicap, in cui la sosta nelle fasce orarie diurne costa 1,00€/ora e 62,00€/mese. Le strade di accesso alla sede sono costituite da grandi viali cittadini, i quali sono molto trafficati nelle ore di punta: nel PUMS viene indicato, per tali strade, traffico intenso o rallentato.

## Via Maria Vittoria 12

### Trasporto pubblico

La sede si trova nel centro di Torino e per tale ragione è molto ben servita dai trasporti pubblici; le linee urbane che transitano a meno di 500 metri sono:

Linea	Percorso	Fermata	Frequenza dalle 7 alle 9 <sup>10</sup>	Frequenza dalle 16 alle 18 <sup>10</sup>
STAR 1	Via Cavalli – Corso Regina Margherita	ROMA/CARLO ALBERTO	16'	13'
STAR 2	Corso Cairoli – Corso Bolzano	ROMA/BOGINO N. 15	10'	13'
4	Via delle querce – Strada del Drosso	BERTOLA	5	6
11	Via Leopardi (Venaria Reale) – Corso Stati Uniti	BERTOLA	7	9

12	Corso Tazzoli – Via Bertola	BERTOLA CAPOLINEA	8	11
13	Via Servais – Piazza Gran Madre di Dio	CASTELLO	8	9
13/	Corso Principe Eugenio – Piazza Gran Madre di Dio	CASTELLO	10	9
15	Via Brissogne – Piazza Coriolano	BERTOLA	7	9
18	Piazza Sofia – Piazzale Caio Mario	GIOLITTI	6	7
27	Via Anglesio – Corso Matteotti	BERTOLA	10	11
51	Park Stura – Corso Bolzano	BERTOLA	9	14
55	Via Don Borio – Corso Farini	BERTOLA	6	9
56	Corso Tirreno – Largo Tabacchi	CASTELLO	7	10
57	Via Mezzaluna (San Mauro) – Corso Bolzano	BERTOLA	9	13
58/	Corso Salvemini – Via Bertola	BERTOLA	9	14
61	Via Mezzaluna (San Mauro) – Via Nizza	GIOLITTI	8	12
68	Via Cafasso – Via Frejus	GIOLITTI	6	10
72 e 72/	Corso Macchiavelli (Venaria Reale) – Via Bertola	BERTOLA CAPOLINEA	5	8

Tabella 6: Linee urbane che transitano entro 350 metri dalla sede di Via Maria Vittoria

Attraverso un'analisi con lo strumento GIS è stato possibile sapere quanti sono i dipendenti che sono in grado di raggiungere la sede di Via Maria Vittoria a piedi, perché abitano a meno di 1km dalla sede di lavoro, sono 15 (il 4,4%), mentre coloro che possono recarsi a lavoro tramite uno dei mezzi sopraelencati sono 156 (il 45,5%). Successivamente sono state considerate anche la metropolitana, le linee ferroviarie che arrivano a Porta Susa (10 – 12 minuti da Piazza XVIII Dicembre, 5 linee possibili) e le linee ferroviarie che raggiungono Porta Nuova, dalla quale vi è un discreto numero di mezzi che raggiungono la sede ( 11 minuti, in bus/tram o a piedi, 5 linee possibili), arrivando a comprendere quindi altri 27 impiegati (il 7,9%). Un'ulteriore analisi, infine, è stata svolta nei confronti di coloro che abitano nel raggio di 10km dalle stazioni ferroviarie (che non si trovino nell'area metropolitana) attraverso cui transitano linee che si attestano a Porta Nuova: per questi lavoratori (41, il 12%) è ipotizzabile una combinazione di auto più treno (ALLEGATO III e ALLEGATO IV). Da questa analisi sembrerebbe che l'obiettivo del mobility manager sia stato raggiunto, poiché risulta che **il 65,4% dei dipendenti può raggiungere la propria sede di lavoro con il mezzo pubblico**, mentre ben l'87% lo fa, stando alle risposte date; bisogna però tenere conto della distorsione del dato, generata dalla non elevata rispondenza al questionario.

## Bicicletta

È presente un parcheggio bici coperto all'interno dei cortili di 26 posti. L'accessibilità ciclabile della sede è molto buona: essendo situata in una ZTL, il traffico nelle strade circostanti è limitato, e, inoltre, sono presenti alcuni percorsi ciclabili o ciclopedonali nelle vicinanze; per quanto riguarda il bike sharing, la stazione di scambio più vicina è situata in Piazza Carlo Alberto, ma vi sono anche le stazioni "Pietro Micca", "Castello 2", "San Francesco da Paola", "CLN" e "Piazza Carlina"(ALLEGATO VI).

## Automobile

In tale sede vi sono disponibili 40 parcheggi interni riservati alle macchine di servizio e ad alcune alte cariche dell'Ente. L'accessibilità tramite auto è fortemente limitata a causa del contesto in cui si trova la

sede, la ZTL del centro, ma è possibile raggiungere il parcheggio sotterraneo “Roma - San Carlo – Castello” (da 802 posti) senza incorrere in sanzioni, che ha le seguenti tariffe diurne: 2,00€ l’ora, abbonamento mensile 125,00€ (dalle 7:00 alle 18:30) oppure 145,00€ (dalle 7:00 alle 20:30).

## Via Bologna 153

### Trasporto pubblico

La sede si trova in un’area non centrale della città di Torino e per tale motivo vi sono solamente 4 linee urbane che la servono nell’arco di 500 metri:

Linea	Percorso	Fermata	Frequenza dalle 7 alle 9 <sup>10</sup>	Frequenza dalle 16 alle 18 <sup>10</sup>
2	Via Ponchielli – Via Corradino	BOLOGNA	7	10
18	Piazza Sofia – Piazzale Caio Mario	CIMAROSA	6	7
49	Via Lombardia (Settimo Torinese) – Corso Bolzano	CIMAROSA	10	15
75	Piazzale Vallette – Largo Tabacchi	CRUTO	9	13

Tabella 7: Linee urbane che transitano entro 350 metri dalla sede di Via Bologna

Mentre le linee extraurbane sono le seguenti<sup>11</sup>:

- 92 (FORNO - TORINO)
- 133 (TORINO - IVREA)

Attraverso un’analisi con lo strumento GIS è stato possibile sapere quanti sono i dipendenti che, tramite uno dei mezzi sopraelencati<sup>10</sup>, possono raggiungere direttamente la sede di Via Bologna (ALLEGATO V), ed è risultato che questi sono 18 (il 21%).

### Bicicletta

Vi sono 20 posti per le bici all’interno della sede. La sede non dispone nella strada di fronte all’edificio né nelle sue vicinanze, di una pista ciclabile, connessa con il resto della rete e, inoltre, non vi sono stazioni del bike sharing nelle vicinanze. (ALLEGATO VI).

### Automobile

I parcheggi interni della sede sono 36. Da quanto mostrato nel PUMS, in Via Bologna non si riscontrano criticità, ma si riscontrano situazioni problematiche per coloro hanno necessità di attraversare uno dei ponti sul Po o sulla Stura per raggiungere la sede in esame; per quanto riguarda le aree di sosta, si trovano ai lati delle strade circostanti e sono gratuiti.

# Ulteriori analisi attraverso l'uso degli strumenti GIS

## Localizzazione dipendenti che usano l'auto

Una ulteriore analisi che è possibile svolgere, grazie a ai dati a disposizione, è capire quali sono i dipendenti che, pur ricadendo in aree con accessibilità al TPL si recano a lavoro con l'automobile. Per un'analisi di questo tipo è necessario avere a disposizione i dati della residenza dei dipendenti collegati al questionario: considerando le tre sedi principali, il 32% di coloro che hanno dichiarato di usare solo l'auto, non hanno specificato l'indirizzo di residenza, rendendo per loro impossibile questo tipo di analisi. Per quel 68% (41 persone) si è provato ad incrociare il dato della loro residenza con i raggi di copertura del servizio di trasporto pubblico: è risultato che per la sede di Via Bologna non vi è nessuno, per la sede di Via Maria Vittoria, vi è una persona, che nel questionario ha dichiarato che utilizzerebbe comunque i mezzi pubblici, mentre per la sede di Corso Inghilterra sono risultate 12 persone, tra le quali 2 non usano il TPL per il suo costo, 4 perché richiedono migliori collegamenti e 6 non userebbero comunque i mezzi; sempre per la sede di Corso Inghilterra, infine, si è visto come 2 persone abitano a distanze non eccessive da una stazione ferroviaria, per cui potrebbero usare l'auto in combinazione con il treno (figure 1 e 2).

## Azioni nei confronti dei dipendenti che usano l'auto

Grazie ad una analisi di questo tipo si può andare a contattare direttamente i dipendenti che potrebbero potenzialmente cambiare il mezzo di trasporto (anche coloro che hanno dichiarato che non lo userebbero comunque), e agire sui motivi per cui non lo utilizzano: le azioni possono consistere semplicemente nel fornire tutte le informazioni sugli orari (spesso non chiari) o sulle differenze dei costi sostenuti spostandosi con le due diverse modalità, oppure possono consistere in misure più concrete, in particolare per coloro che non ricadono nelle aree dell'accessibilità diretta e secondaria come un

maggiore incentivo da parte della Provincia di Torino, lo spostamento di una fermata del trasporto pubblico o l'aggiunta di una corsa.

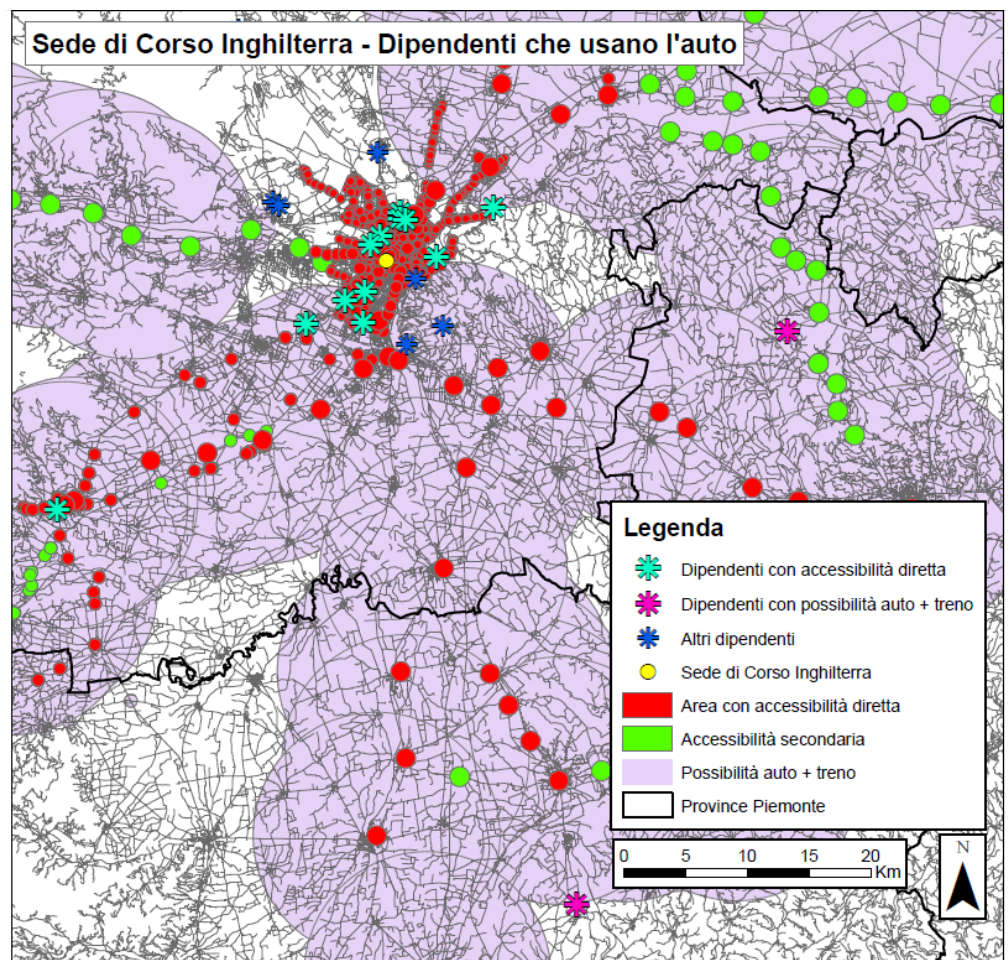


Figura 1: Dipendenti che usano l'auto – sede di Corso Inghilterra.



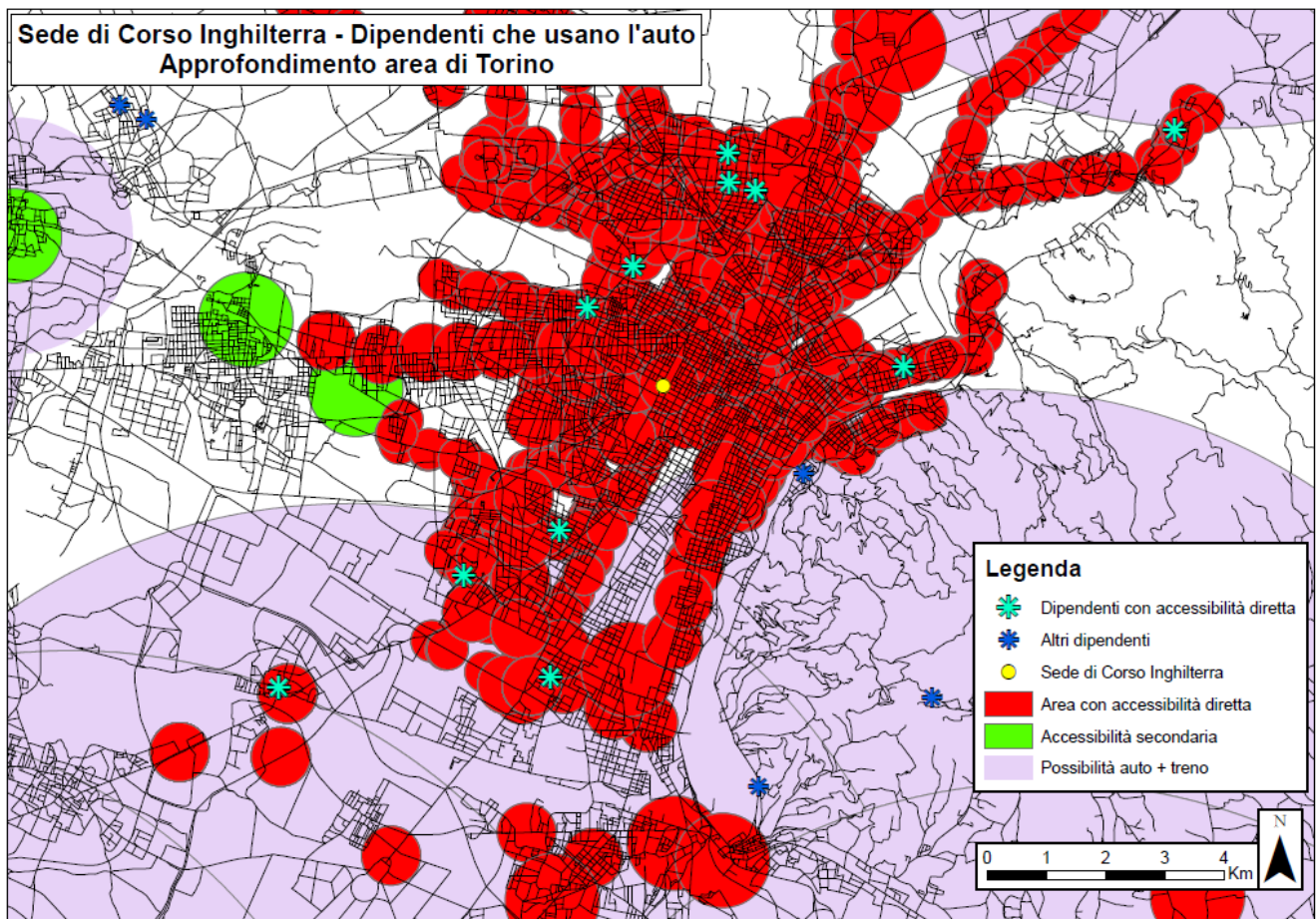


Figura 2: Dipendenti che usano l'auto – sede di Corso Inghilterra – Approfondimento area di Torino.

## CONSIDERAZIONI FINALI

### Incentivo all'utilizzo del mezzo pubblico

Nell'ambito del progetto "Mobilityamoci", negli anni la Provincia di Torino ha co-finanziato l'acquisto degli abbonamenti ai mezzi pubblici dei dipendenti che ne facevano richiesta.

Per capire in quale misura il sostegno economico della Provincia possa far cambiare le abitudini di spostamento dei suoi addetti, si possono prendere in considerazione le risposte date a due domande del questionario:

- per coloro che già usano il trasporto pubblico, la domanda "Perché usa il TPL?"
- per chi usa l'auto la domanda "Quali dei seguenti interventi potrebbero modificare le sue abitudini e farle scegliere stabilmente il trasporto pubblico per recarsi al lavoro?".

Nel primo caso, chi ha risposto che usa il TPL "per usufruire dello sconto dell'Ente" (l'11%), è la persona che, in caso di mancata erogazione del contributo all'acquisto, probabilmente non sceglierebbe più di recarsi al lavoro con i mezzi pubblici; nel secondo caso si tratta di persone che utilizzerebbero il TPL per recarsi al lavoro se i costi fossero inferiori a quelli attuali (considerando anche il contributo finora dato dalla Provincia).

L'utenza del mezzo pubblico, dunque, può essere suddivisa nelle seguenti categorie, basate sugli **incentivi economici**:

- **Utenti**: utilizzano il mezzo pubblico indipendentemente dal contributo dell'Ente;
- **Utenti sensibili**: utilizzano il mezzo pubblico per via dell'incentivo dell'Ente e, in caso di interruzione nell'erogazione del contributo, probabilmente non farebbero più uso del TPL;
- **Non utenti sensibili**: utilizzerebbero il TPL, a fronte di un maggior contributo dell'Ente;
- **Non utenti insensibili**: l'incentivo economico non basta a far loro scegliere il TPL;

Categoria di utenti	Torino	Fuori Torino	N° dipendenti tot.	% tot.
Utenti	501	19	520	68,5%
Utenti attuali sensibili	74	2	76	10%
Non utenti sensibili	31	8	39	5,1%
Non utenti insensibili	87	38	125	16,4%

Tabella 8: Suddivisione dei dipendenti (che hanno risposto al questionario) in base al contributo economico erogato

I dati complessivi riportati nella precedente tabella si riferiscono soltanto al campione di dipendenti che ha partecipato al sondaggio: per potersi riferire a valori complessivi, relativi a tutti i dipendenti dell'Ente, è necessaria un'operazione di estrapolazione.

Categoria di utenti	Estrapolazione sedi Torino: n° dipendenti	Estrapolazione sedi fuori Torino: n° dipendenti	Estrapolazione TOTALE	Estrapolazione %
Utenti	1066	128	1194	70,5%
Utenti sensibili	180	12	192	11,3%
Non utenti sensibili	58	48	106	6,3%
Non utenti insensibili	161	232	393	23,2%

Tabella 9: Suddivisione dei dipendenti (estrapolazione) in base al contributo economico erogato; in giallo sono evidenziati i lavoratori che usano il TPL per via dell'attuale contributo e in arancione i lavoratori che userebbero il TPL a fronte di un maggiore incentivo

Alla luce di quanto mostrato dalla tabella sopra riportata, si manifesta l'importanza del mantenimento dei contributi della Provincia per l'acquisto degli abbonamenti: **circa l'11% dei dipendenti non rinnoverebbe il proprio abbonamento in mancanza di tale sostegno**; inoltre, nel caso in cui la Provincia aumentasse il proprio contributo, potrebbe intercettare quel target di lavoratori (circa il 6%) che ora non utilizza il mezzo pubblico per via del suo costo.

È da segnalare, inoltre, che tra i "non utenti insensibili" all'incentivo economico, vi è un'ulteriore categoria: gli utenti sensibili in caso di miglioramento dell'offerta di TPL sul tragitto casa – lavoro, rappresentano un altro 10,8%<sup>12</sup>

## Car pooling

Analizzando i dati sul car pooling, si scopre che **il 2,3%** di chi lavora in Torino **usa l'auto e sarebbe disposto a condividerla**, mentre tra chi lavora fuori Torino tale percentuale sale al 19,4% di chi ha risposto:

<sup>12</sup> Valore già estrapolato



questo dato è comprensibile, poiché la maggioranza di questi ultimi usa il proprio veicolo per recarsi al lavoro, data la minor offerta del trasporto pubblico. Facendo un'operazione di **estrapolazione**, tra coloro che lavorano a Torino, soltanto in 30 sarebbero disposti a fare car pooling, mentre sarebbero in 80 tra i lavoratori delle altre sedi fuori dal capoluogo. È da notare, inoltre, che non sono state considerate quelle 123 persone che per recarsi al lavoro utilizzano per parte del tragitto l'auto: nel caso in cui vi fossero dei colleghi che compiono lo stesso percorso, si può ipotizzare anche per loro la possibilità di condividere il viaggio.

Il ruolo della Provincia deve essere attivo, aiutando i lavoratori a mettersi in contatto al fine di formare equipaggi degli equipaggi, (attraverso un software online) e riservando alcuni dei propri parcheggi a coloro che praticano il car pooling.

## Uso della bicicletta e bike sharing

Al fine di favorire gli spostamenti ciclabili, è necessario in particolar modo migliorare la rete ciclabile: il 20% di chi usa l'auto per recarsi nelle sedi di lavoro fuori Torino e il 23% di chi la usa per recarsi nelle sedi di Torino ha dichiarato che sceglierebbe la bicicletta se vi fossero piste ciclabili tra la loro abitazione e il luogo di lavoro (a fronte di un attuale 3% e 5,6% che usa solo la bici, oppure la bici in abbinamento ad un altro mezzo); inoltre, come si vede dalla figura 12, si nota la quasi totale assenza di stazioni del bike sharing al di fuori delle aree centrali. Dall'analisi attraverso il software GIS emerge però che il 77% dei dipendenti che abitano e lavora a Torino vive a 200 metri da una pista ciclabile, e il 38% vive a 200 metri da una stazione del bike sharing: tale risultato, confrontato con quanto rilevato nel questionario, fa emergere la necessità di rendere più interconnessa la rete delle piste ciclabili e a migliorare il servizio di bike sharing.

Si propone dunque di:

- La realizzazione e il completamento delle piste ciclabili come da progetto nel "Biciplan" di Torino;
- concertare con la Città di Torino il posizionamento di alcune postazioni di bike sharing presso le sedi della Provincia e le zone attualmente non servite;
- dotare tutte le sedi di un numero adeguato di rastrelliere, collocandole preferibilmente all'interno di un'area di parcheggio chiusa e coperta; in particolare posizionare una nuova rastrelliera (e/o spostare una delle attuali, situata in una posizione non riparata) in una posizione favorevole nella sede di Corso Inghilterra, anche eliminando alcuni parcheggi per auto, e inserire una nuova rastrelliera sotto il porticato della sede di Via Bologna



Figura 1: Corso Inghilterra – rastrelliera non coperta



Figura 2: Corso Inghilterra – posti auto da eliminare, in favore delle biciclette



Figura 3: Via Bologna – spazio in cui inserire una rastrelliera

## Flessibilità dell'orario di lavoro

I dipendenti della Provincia hanno già un'ampia flessibilità di orario, per cui si può solamente proporre di aumentare il numero di dipendenti che possono usufruire del telelavoro tra quelli per cui questa sia una soluzione fattibile e compatibile con il tipo di lavoro svolto e quelli che abitano più lontani dal posto di lavoro dove non siano presenti adeguati servizi di trasporto pubblico (obbligando perciò il lavoratore all'utilizzo della propria auto).

## Comunicazione

Da quanto emerso nell'analisi di accessibilità, vi è un'alta accessibilità diretta per le sedi torinesi prese in esame, perciò è importante che la Provincia attivi una campagna di sensibilizzazione per i suoi dipendenti; attraverso tale campagna, l'Ente dovrebbe impegnarsi a fornire informazioni relative all'offerta di TPL e alla possibilità, per i propri addetti, di ottenere i contributi della Provincia. È necessario, inoltre, un **maggiore interesse al tema da parte dell'amministrazione dell'Ente**, per **favorire la partecipazione dei dipendenti** alle attività di Mobility Management, soprattutto in occasione della somministrazione dei questionari (momento fondamentale per capire le modalità di spostamento casa – lavoro e conoscere le istanze dei propri lavoratori): la rispondenza nel corso degli anni è andata calando (70% nel 2008, 52% nel 2009 e 45%

per il questionario attuale), probabilmente poiché, essendosi consolidato il contributo all'acquisto dell'abbonamento, parte dei dipendenti non ha più partecipato all'indagine.

## Conclusioni

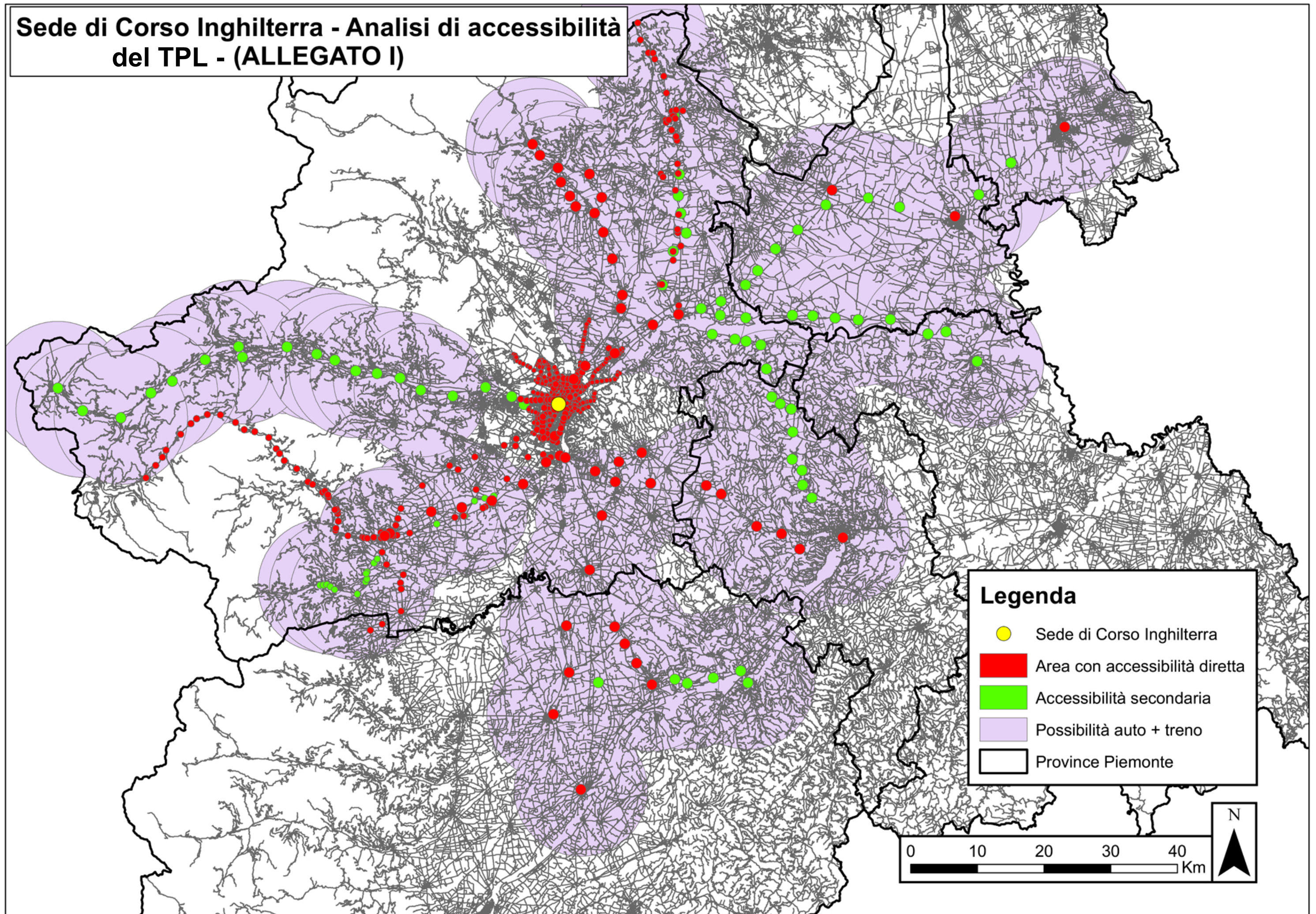
Rispetto al PSCL del 2008 **l'uso del mezzo pubblico è aumentato del 17%**, e ciò è avvenuto sicuramente grazie alla realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano e al completamento della metropolitana, ma anche grazie al contributo all'acquisto degli abbonamenti erogato dalla Provincia: risulta dunque prioritario il **mantenimento del contributo all'acquisto** e, se possibile, un suo aumento. L'uso della bicicletta, invece, è rimasto invariato, perciò non sono stati presi provvedimenti incisivi per favorirne l'utilizzo, e può essere d'aiuto il **miglioramento dei collegamenti ciclabili da parte del comune**, mentre per quanto riguarda il car pooling, non è stato svolto nessun intervento per favorire tale pratica (che, però, non risulta prioritaria).

Per quanto riguarda gli abbonamenti distribuiti dalla provincia, nel periodo 2013 – 2014 sono stati 760 cioè il 43%, mentre per il periodo 2014 – 2015, in assenza di contributi dalla Regione e dall'Ente, sono stati 566, cioè il 33%, dimostrando dunque l'importanza di tali contributi, confermando il dato rilevato dal questionario: **il 10% dei dipendenti non utilizza più il mezzo pubblico** per recarsi a lavoro.

In occasione della redazione di un successivo PSCL, inoltre, è fondamentale un maggiore **coinvolgimento dei dipendenti**, attraverso una **migliore comunicazione** dell'avvio di tale indagine, e spiegarne le finalità (tramite mail e affiggere cartelloni / manifesti presso le sedi).

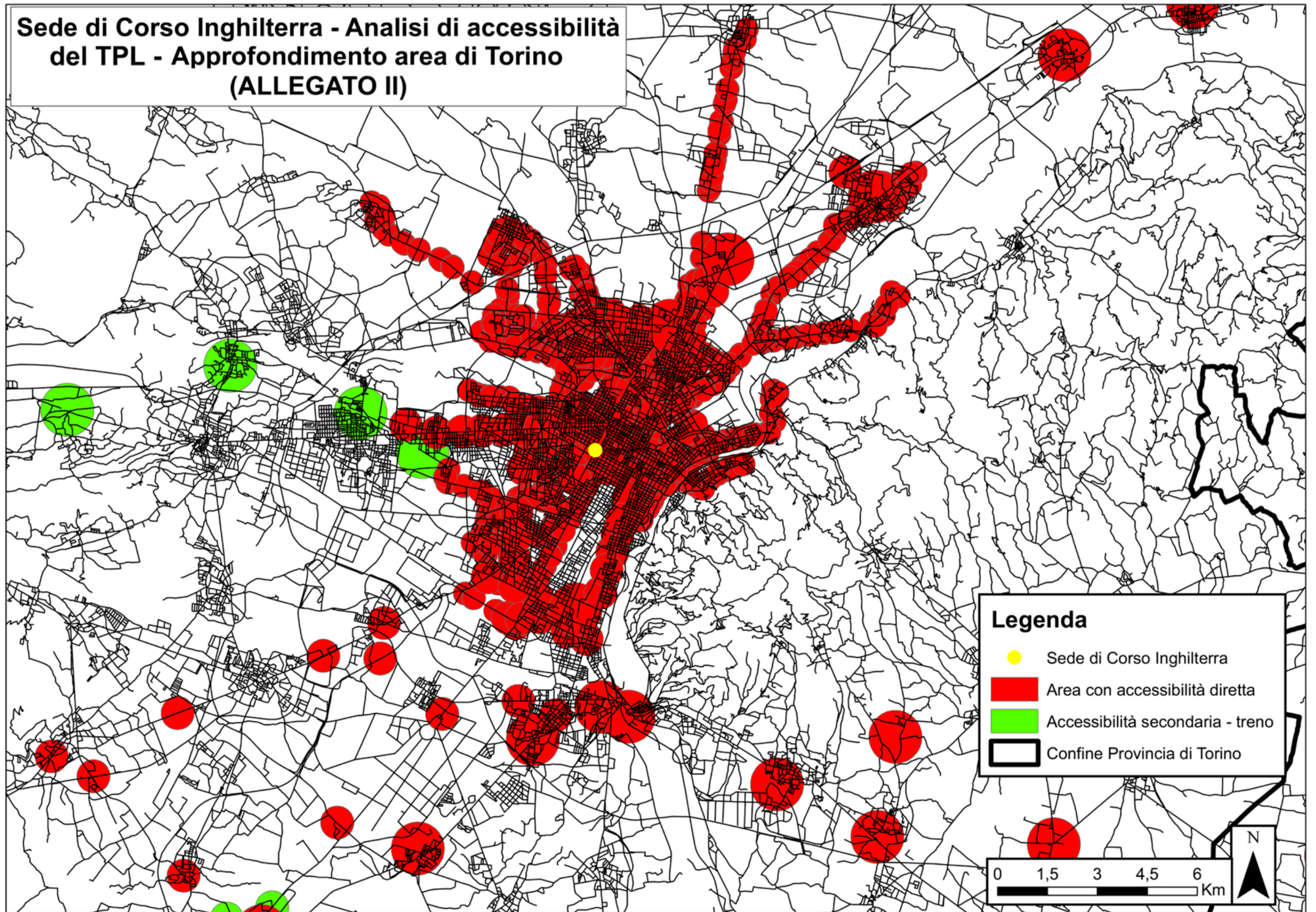


**Sede di Corso Inghilterra - Analisi di accessibilità del TPL - (ALLEGATO I)**



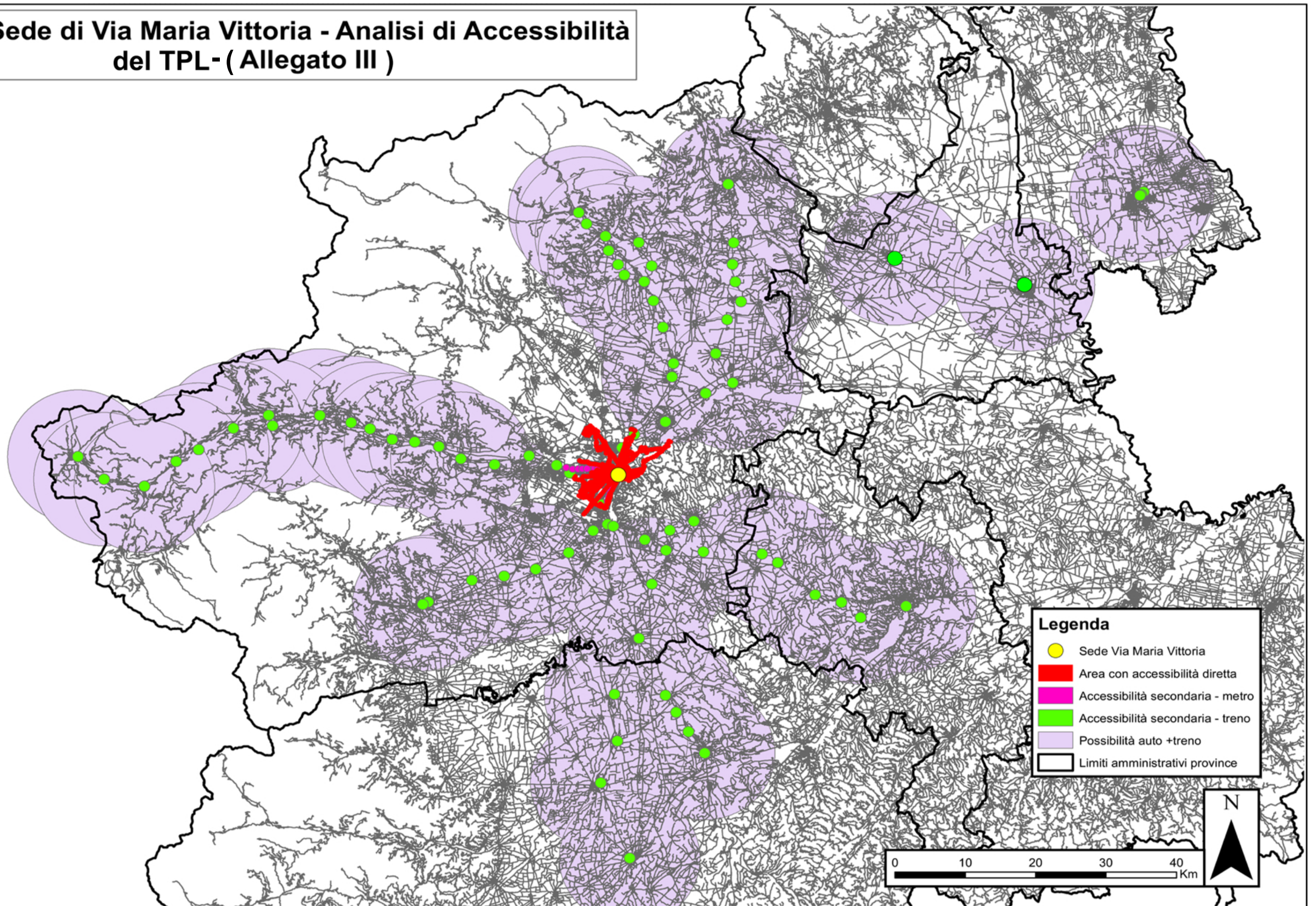


**Sede di Corso Inghilterra - Analisi di accessibilità  
del TPL - Approfondimento area di Torino  
(ALLEGATO II)**



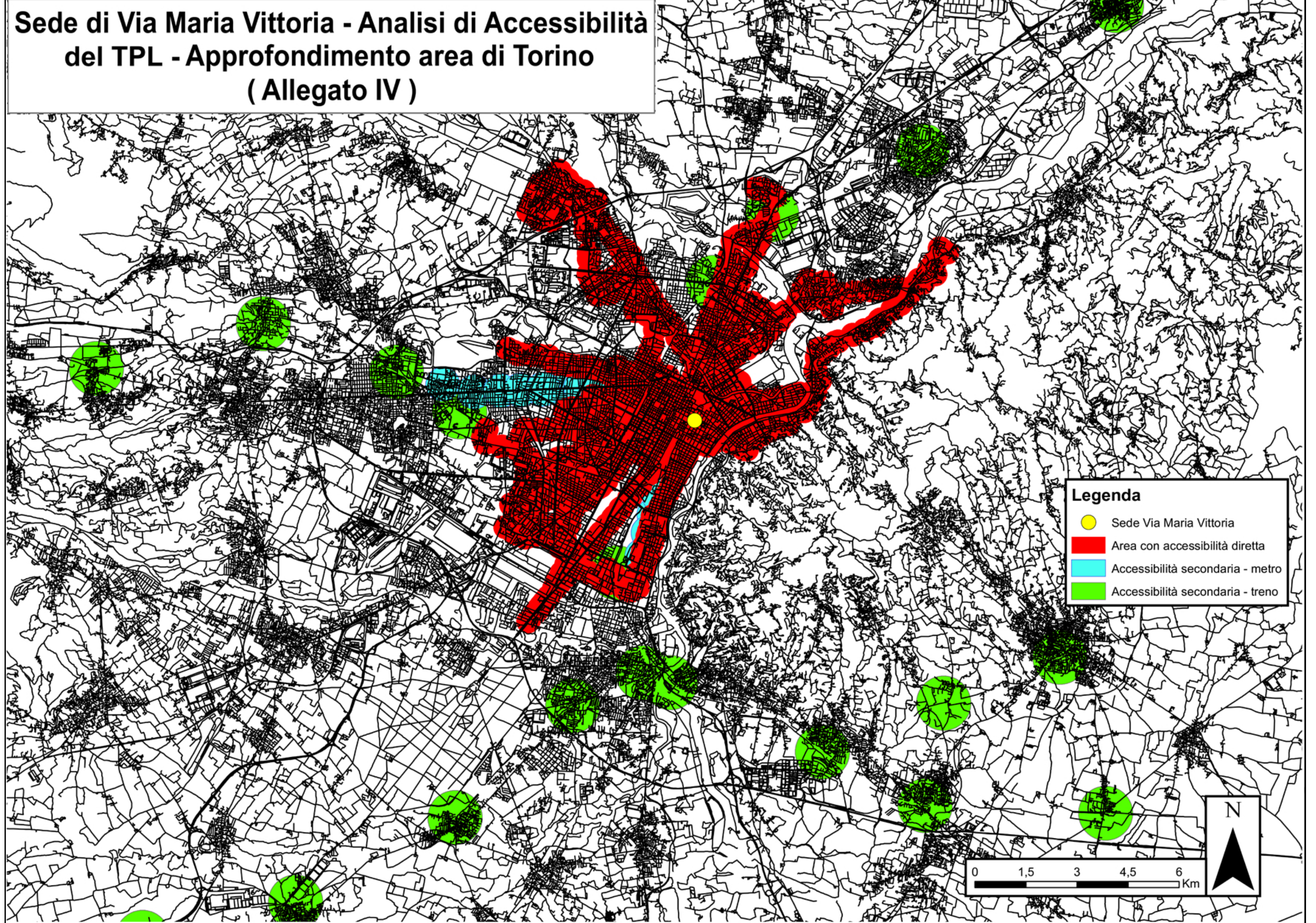


# Sede di Via Maria Vittoria - Analisi di Accessibilità del TPL - ( Allegato III )







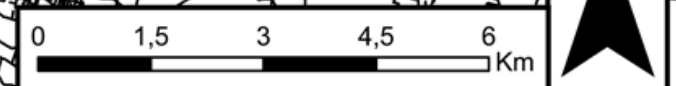


# Sede di Via Maria Vittoria - Analisi di Accessibilità del TPL - Approfondimento area di Torino (Allegato IV)



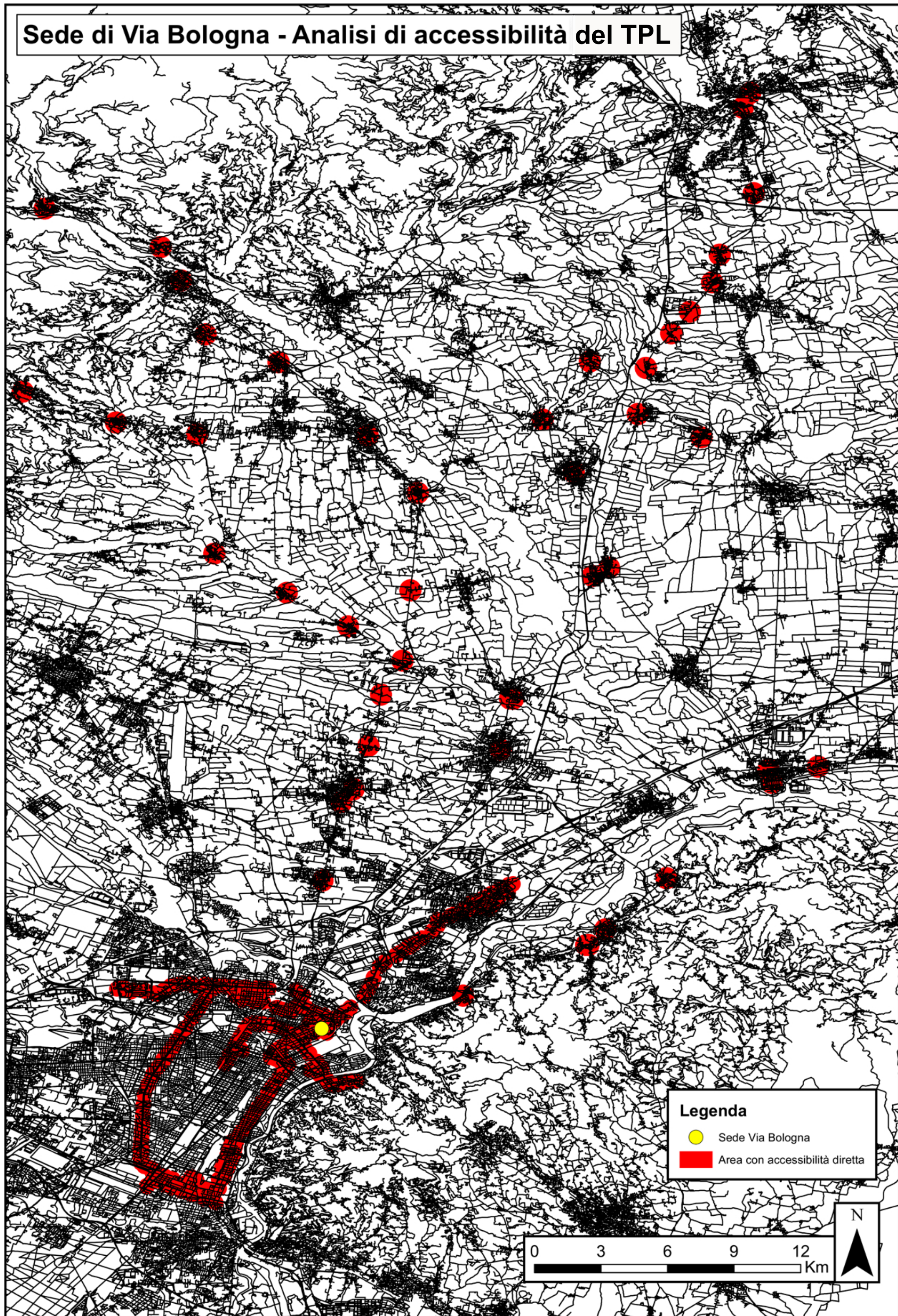
**Legenda**

-  Sede Via Maria Vittoria
-  Area con accessibilità diretta
-  Accessibilità secondaria - metro
-  Accessibilità secondaria - treno



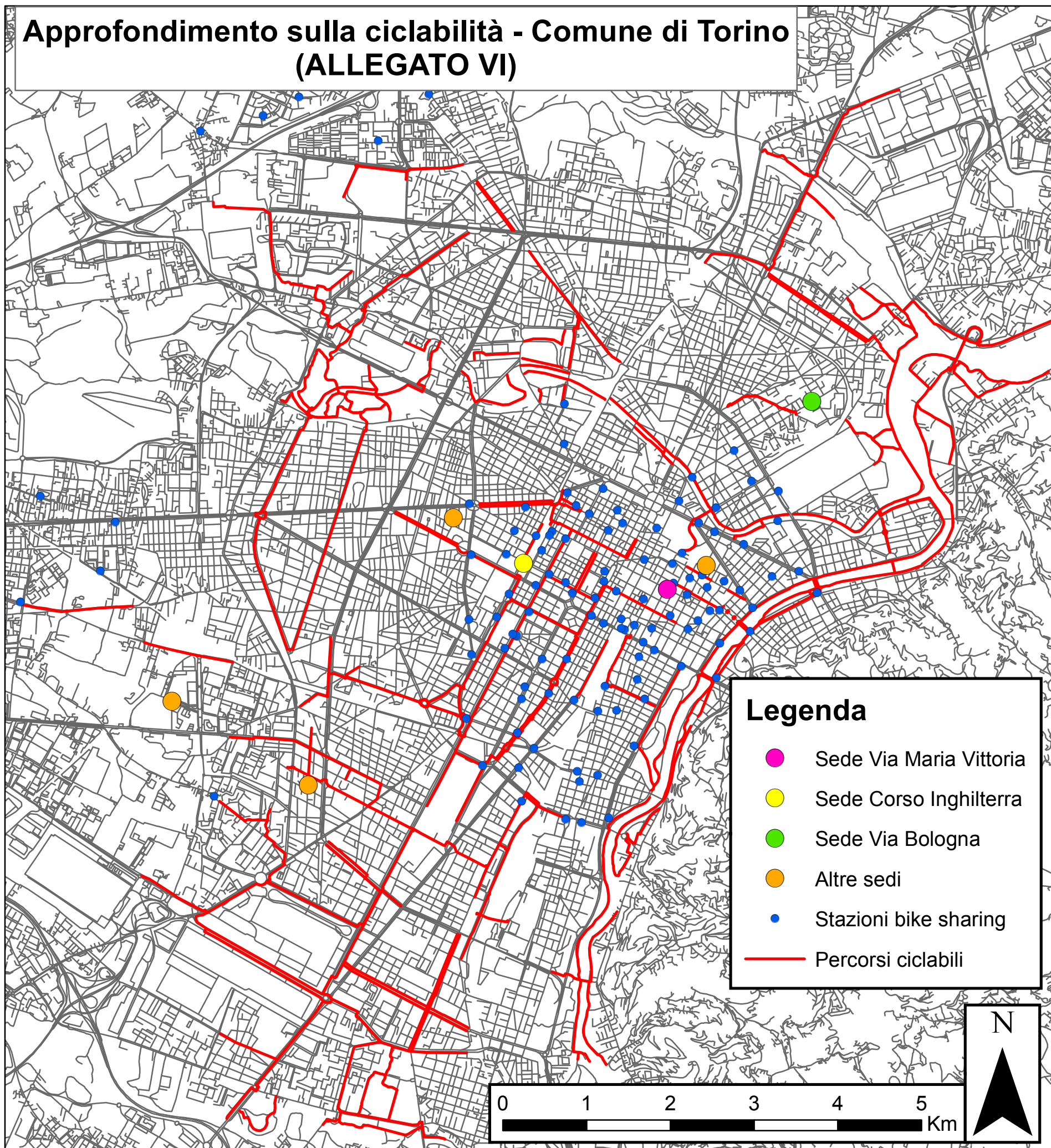


# Sede di Via Bologna - Analisi di accessibilità del TPL





# Approfondimento sulla ciclabilità - Comune di Torino (ALLEGATO VI)



## Legenda

-  Sede Via Maria Vittoria
-  Sede Corso Inghilterra
-  Sede Via Bologna
-  Altre sedi
-  Stazioni bike sharing
-  Percorsi ciclabili