

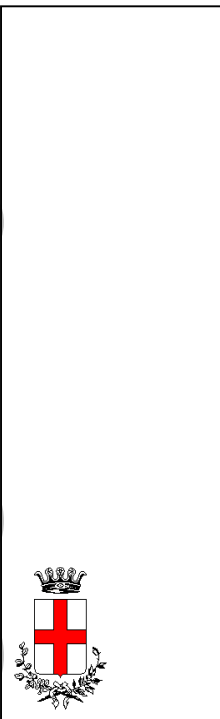
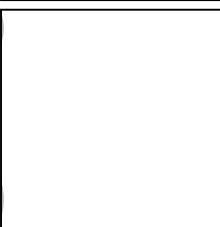
Dicembre 2004
Rev. 0

**Settore
Mobilità e Traffico**

Dirigente Capo Settore
dott. Daniele Agostini

Coordinatore:
sig. Luigi Chiaro

Estensore:
Raggruppamento temporaneo
ing. Giancarlo Smaniotto
ing. Ernesto Marzano



Mobility Manager d'Area della città di Padova

**Piano Spostamenti Casa Lavoro
aggregato per le Aziende
e gli Enti coinvolti
I risultati delle indagini ai
dipendenti e le azioni proposte**



Indice dei contenuti

INTRODUZIONE	1
IL PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO	2
CONTENUTI E FINALITÀ	2
ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI AZIENDALI - QUESTIONARIO ALLE AZIENDE	5
PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE DELLA CAMPAGNA DI INDAGINI - QUESTIONARIO AI DIPENDENTI	6
ELABORAZIONE DEI DATI	10
L'INDIVIDUAZIONE E IL PROGETTO DELLE AZIONI	10
L'ATTUAZIONE DELLE AZIONI ED IL MONITORAGGIO	11
LE AZIENDE E GLI ENTI COINVOLTI	12
I RISULTATI DELL'ELABORAZIONE DEI DATI RACCOLTI	13
LE AZIONI PROPOSTE	25
CONSIDERAZIONI GENERALI	25
POTENZIAMENTO E ADEGUAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO E SERVIZI DI TRASPORTO INTERAZIENDALE	25
INCENTIVAZIONE ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	25
CAR POOLING	26
CAR SHARING	26
USO DELLA BICICLETTA	27
TELELAVORO	27
INCENTIVAZIONE DELL'AUTONOMIA NEGLI SPOSTAMENTI CASA SCUOLA	27
LE AZIONI GIÀ ATTUATE	28
PREMESSA	28
ALLUNGAMENTO LINEA MINIBUS DIRETTO PIAZZE	28
ISTITUZIONE DELLA NUOVA LINEA 77	28
INCENTIVAZIONE ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO PER I DIPENDENTI COMUNALI	29

Introduzione

Sulla base dell'esperienza diretta condotta dall'Ufficio del Mobility Manager d'Area del Comune di Padova, si è ritenuto indispensabile concretizzare le azioni di mobility management attraverso l'implementazione di un Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) aggregato, ossia con valenza interaziendale.

La motivazione di questa scelta consegue alla constatazione che gli Enti e le Aziende ricadenti negli obblighi del D.M. 27/03/1998, risultano, in mancanza della leva degli incentivi economici, poco reattivi all'implementazione di PSCL aziendali ed in particolare alla concretizzazione delle proposte di intervento. In altri termini con la maggioranza degli Enti/Aziende è stato possibile, se pur con un supporto costante e consistente, eseguire l'indagine presso i dipendenti, ma non la realizzazione degli interventi di modifica della mobilità casa lavoro sulla base delle indicazioni emerse dalle indagini medesime.

Tale constatazione non è certo peculiare della realtà padovana, ma assai diffusa in tutte le realtà ove si sono avviate politiche di mobility management, come emerso nella numerose occasioni di confronto sul tema (es. conferenze nazionali sul mobility management), dove si riscontra che solo a seguito dell'erogazione di contributi diretti dell'Ente Locale o del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (MATT) si assiste ad un'effettiva vitalità dei soggetti coinvolti.

Stante l'indisponibilità momentanea – ma si confida in una modifica di rotta a breve con l'erogazione di finanziamenti ad hoc o cofinanziamenti del MATT – di risorse pubbliche si è deciso di redigere un PSCL di strategia complessiva per le Aziende e gli Enti presenti sul territorio comunale.

Il presente documento espone ed illustra dapprima i risultati dell'elaborazione della consistente base dati aggregata (un campione rappresentativo di 10.000 addetti) che caratterizza la fisionomia degli spostamenti dei lavoratori dei maggiori Enti ed Aziende del comune di Padova, per inquadrare il fenomeno della mobilità casa lavoro ed individuare conseguentemente delle azioni da concretizzare sia su scala comunale che in forma mirata in ciascuna specifica realtà aziendale.

Il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro

Contenuti e finalità

Il Decreto 27/03/1998 dispone che tutte le aziende e gli Enti con oltre 300 dipendenti per unità locale, o complessivamente oltre 800 distribuiti su più unità locali, adottino un **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (nel seguito PSCL)** e nominino un responsabile della mobilità aziendale, definito **Mobility Manager Aziendale (nel seguito MM Aziendale)**, con il compito di razionalizzare e ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale, soprattutto promuovendo il trasporto collettivo e introducendo forme innovative di trasporto meno inquinanti, che puntino a ridurre l'uso individuale dell'auto privata (art.3, comma 1).

La stesura del PSCL richiede, pertanto, sforzi di coordinamento e consultazione con imprenditori/dipendenti, aziende di trasporti, autorità locali, cittadini, ecc. E' importante guadagnare consensi tra i soggetti coinvolti dal piano e consultarsi con tutti per assicurare che le misure selezionate abbiano il più ampio supporto possibile.

Sulla base dell'indirizzo programmatico del **Mobility Manager d'Area (nel seguito MM d'Area)** vengono indicati ed analizzati i principali obiettivi strategici dal punto di vista dei diversi soggetti della mobilità urbana.

In accordo al disegno generale del Decreto Ronchi sulla mobilità sostenibile, si delineano, in sintesi, i seguenti **obiettivi strategici**:

- promozione del Mobility Management;
- riduzione dell'uso individuale delle auto private;
- promozione e potenziamento del trasporto collettivo;
- riduzione dei livelli d'inquinamento;
- introduzione di servizi per la mobilità integrativi e innovativi e migliore organizzazione degli spostamenti sistematici.

Il ruolo economico e sociale di queste attività di pianificazione è rilevante e richiede, pertanto, un impegno deciso e costante da parte del MM d'Area che ha il compito di coordinare e di valutare la fattibilità di una molteplicità di PSCL elaborati dalle aziende, in un'ottica di sistema, orientata alla promozione dei mezzi di trasporto collettivo e di servizi di trasporto integrativi, innovativi e ambientalmente sostenibili.

Per rendere possibile il coordinamento dei singoli PSCL è necessario che gli elaborati prodotti dal MM Aziendale, predisposti in una seconda fase, rispettino schemi quanto più possibile normalizzati¹, e ciò con l'obiettivo generale di:

- facilitare la ricerca di una coerenza complessiva tra i piani aziendali presentati, rendendo chiari ed inequivocabili i benefici degli interventi proposti e la loro fattibilità;
- razionalizzare le esigenze e rendere più facilmente realizzabili le proposte di intervento e modifica del servizio di trasporto pubblico;

¹L'Ufficio MM d'Area di Padova a tal proposito ha preparato un software per facilitare il data entry.

- fornire dati di mobilità aziendale omogenei e compatibili con gli strumenti di pianificazione di livello locale e comunale.

Compito del MM Aziendale è, in particolare, quello di evidenziare il bilancio positivo tra le risorse impegnate per i progetti delineati nel PSCL ed i benefici conseguibili. Nel definire i vantaggi del progetto, il MM Aziendale deve raccogliere elementi di convinzione e di informazione, da utilizzare verso i diversi attori del processo. In particolare, evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente/utente può risultare un valido strumento, da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio netto dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione alle nuove caratteristiche degli spostamenti.

Dal punto di vista del **singolo dipendente/utente** i vantaggi, diretti ed indiretti, sono in genere rappresentati da:

- minori costi del trasporto;
- riduzione dei tempi di spostamento;
- possibilità di premi economici;
- diminuzione del rischio di incidenti;
- maggiore regolarità nei tempi di trasporto;
- minori stress psicofisici per la guida nel traffico;
- aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi;
- socializzazione tra colleghi.

E' necessario anche un impegno per evidenziare in modo esauriente i vantaggi per l'Azienda che deve sostenere le proposte del PSCL. Dal punto di vista dell'**Azienda/Ente** i benefici si possono identificare in:

- regolarità nell'arrivo dei propri dipendenti;
- possibilità di creare una condizione di maggiore socializzazione tra dipendenti, con probabili guadagni in termini di sinergie nell'attività lavorativa;
- possibilità di offrire un servizio utile ai propri dipendenti, con eventuali vantaggi, seppure indiretti, in termini di dedizione al lavoro;
- riduzione dei piazzali di sosta dedicati a parcheggio per i dipendenti e possibilità di riutilizzo per altre funzioni aziendali;
- introiti per tassazione aree parcheggio;
- aumento dell'accessibilità aziendale;
- rafforzamento dell'immagine aziendale.

Risulta essenziale evidenziare i **vantaggi sociali** per la collettività, che generalmente si possono sintetizzare in:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto.

Risulta evidente che maggiori sono i benefici sociali derivanti dal progetto e maggiori possono essere le risorse impegnate e la disponibilità da parte del Comune e delle aziende di trasporto pubblico.

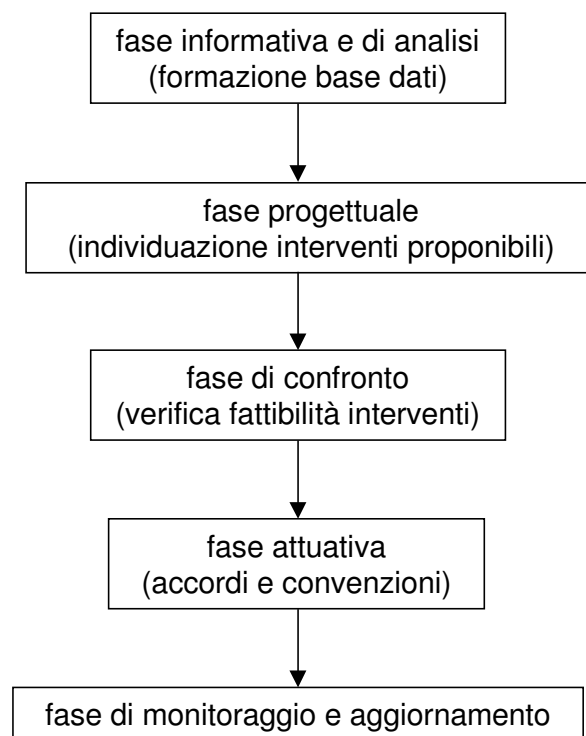
Da quanto citato, emerge che il MM Aziendale ha il difficile compito di mediare le esigenze dei dipendenti con quelle dell'azienda al fine di presentare delle

proposte vantaggiose e convincenti per i potenziali utenti, tenendo presente il quadro strategico dell'Amministrazione Comunale.

Questo sforzo progettuale e organizzativo deve dare come risultato un piano complessivo, che consenta di migliorare la mobilità dei singoli dipendenti, ottenendo benefici per ognuna delle categorie interessate:

- i singoli dipendenti coinvolti, in termini di tempo, costo diretto e comfort del trasporto;
- l'azienda, in termini economici e/o di produttività;
- la collettività, in termini di minori costi sociali.

Le fasi di redazione del PSCL sono indicate nello schema che segue.



Analisi delle condizioni strutturali aziendali - Questionario alle aziende

La fase iniziale del lavoro del MM Aziendale è quella di raccogliere dei dati sull'azienda cui appartiene. Si devono effettuare delle valutazioni specifiche, in sinergia con i relativi responsabili di settore, sull'assetto strutturale e sulla disponibilità aziendale a supportare le iniziative di competenza del MM Aziendale. Il questionario fornito dal MM d'Area serve per uno screening iniziale dell'azienda ed è volto a raccogliere le seguenti informazioni:

- esistenza e caratteristiche di servizi di trasporto dedicati al personale aziendale e loro adeguatezza;
- esistenza di eventuali servizi di trasporto collettivo privato dedicati al personale, anche di aziende limitrofe per ubicazione di stabilimenti;
- offerta di parcheggio nei piazzali aziendali e grado di occupazione;
- risorse aziendali da utilizzare per rendere massimamente efficaci le attività del MM Aziendale.

Progettazione ed esecuzione della campagna di indagini - Questionario ai dipendenti

Tale attività rappresenta l'inizio del confronto con i dipendenti dell'Ente/Azienda. In questa fase vengono acquisite le informazioni necessarie per definire il quadro delle relazioni di traffico **casa-lavoro** relative ad ogni sede aziendale.

L'attività deve essere espletata dal MM Aziendale in sinergia con il settore dell'azienda che si occupa della gestione del personale. Quest'ultimo contribuisce fornendo gli elementi necessari per inquadrare il personale dipendente in relazione a:

- residenza;
- tipologia di turnazione aziendale, orari;
- luogo fisico di lavoro.

Come indicato nel frontespizio del questionario per i dipendenti messo a disposizione del MM d'Area (vedi allegato), la residenza della forza lavoro può essere disaggregata, ad esempio, per Codice di Avviamento Postale nel caso di residenti nel comune e per comune nel caso di residenti fuori del comune di Padova.

Relativamente ai turni predisposti dall'azienda, il personale viene classificato in funzione dei turni lavorativi tipici dell'azienda.. Aspetto essenziale di riferimento è l'orario di inizio e di fine lavoro.

Il luogo fisico di lavoro è identificato in funzione della sua localizzazione ed accessibilità. Le altre domande del questionario sono di facile comprensione e sono finalizzate a raccogliere informazioni riguardanti:

- la distanza percorsa ed il tempo impiegato;
- la spesa mensile per recarsi al lavoro;
- i mezzi di trasporto utilizzati e la motivazione di base;
- la frequenza dello spostamento;
- i luoghi di parcheggio dei veicoli;
- gli spostamenti "accessori";
- la propensione ad utilizzare un altro mezzo di trasporto.

Il MM Aziendale è supportato nell'attività dall'Ufficio del Mobility Manager del Comune di Padova e da un semplice software di standardizzazione delle banche dati, predisposto e fornito dal MM d'Area, che fa riferimento a specifiche schede informative.

Le risposte dei questionari sono state digitate in un apposito archivio informatico utilizzando il software fornito. Per facilitare questa fase di imputazione nel questionario le risposte alle domande sono state codificate.

Il database fornito, disaggregato secondo i criteri enunciati rimane anonimo per quanto disposto dall'attuale normativa sulla tutela della privacy.

Questionario sugli spostamenti casa – lavoro del personale dipendente

Età sesso M F

Comune domicilio

CAP domicilio

Sede di lavoro (via o nome sede)

Area/settore/dipartimento

D.1 - Che tipo di orario di lavoro ha?

5 giorni 6 giorni part time turnista

D.2 - Se non è turnista risponda alle seguenti voci, altrimenti passi alla domanda successiva

	Ore	minuti
a che ora parte da casa?		
a che ora arriva al lavoro?		
a che ora esce dal lavoro nei giorni senza rientro pomeridiano?		
a che ora arriva a casa nei giorni senza rientro pomeridiano?		
quali sono i giorni di rientro pomeridiano?	lun mar mer gio ven sab	
a che ora esce dal lavoro nei giorni di rientro pomeridiano?		
a che ora arriva a casa nei giorni di rientro pomeridiano?		

D.3 - Quanti chilometri percorre per raggiungere il posto di lavoro?

D.4 - Quanto tempo impiega per arrivare al posto di lavoro?

ora minuti

D.5 - Saprebbe dire quanto spende mediamente in un mese per recarsi al lavoro?

sì no (passi a D.7)

D.6 - Se ha risposto sì alla D.5, indichi la cifra in migliaia di Lire o in Euro

mila Lire Euro

D.7 – Quale è il mezzo di trasporto che utilizza per raggiungere il posto di lavoro? Se compie dei trasbordi da un mezzo ad un altro mezzo, ne indichi la sequenza (es. 1° mezzo = bicicletta, 2° mezzo = treno, 3° mezzo = autobus), senza considerare gli spostamenti a piedi inferiori ai 5 minuti.

Nota: se utilizza **un solo mezzo** (quello utilizzato con più frequenza durante l'anno) nell'ambito **dello stesso spostamento** casa- lavoro segnare con una crocetta la relativa casella riferita al 1° mezzo. Se invece, si serve di una **combinazione di mezzi** nell'ambito **dello stesso spostamento** segni anche le relative caselle a destra. Le frecce indicano i trasbordi da mezzo a mezzo.

1° mezzo	2° mezzo	3° mezzo	4° mezzo	5° mezzo
1 a piedi	1 a piedi	1 a piedi	1 a piedi	1 a piedi
2 bicicletta	2 bicicletta	2 bicicletta	2 bicicletta	2 bicicletta
3 moto	3 moto	3 moto	3 moto	3 moto
4 bus urbano	4 bus urbano	4 bus urbano	4 bus urbano	4 bus urbano
5 bus extraurbano	5 bus extraurbano	5 bus extraurbano	5 bus extraurbano	5 bus extraurbano
6 treno	6 treno	6 treno	6 treno	6 treno
7 bus aziendale	7 bus aziendale	7 bus aziendale	7 bus aziendale	7 bus aziendale
8 auto (conducente)	8 auto (conducente)	8 auto (conducente)	8 auto (conducente)	8 auto (conducente)
9 auto (passaggero)	9 auto (passaggero)	9 auto (passaggero)	9 auto (passaggero)	9 auto (passaggero)
10 altro	10 altro	10 altro	10 altro	10 altro

D.8 - Può indicare il motivo della scelta del mezzo di trasporto utilizzato? (indicare un solo motivo)

- | | |
|--|---|
| 1 ☐ economicità | 6 ☐ servizio pubblico non efficiente |
| 2 ☐ durata del viaggio | 7 ☐ sicurezza |
| 3 ☐ difficoltà di parcheggio | 8 ☐ comfort |
| 4 ☐ traffico | 9 ☐ libertà di movimento |
| 5 ☐ non esistono mezzi pubblici | 10 ☐ altro (figli a scuola, spesa, ecc.) |

D.9 - Quando piove utilizza gli stessi mezzi di trasporto?

- ☐ sì ☐ no

D.10 - Nella bella stagione utilizza gli stessi mezzi di trasporto?

- ☐ sì ☐ no

D.11 - Se arriva al lavoro in automobile dove parcheggia? (indicare una sola risposta)

- | | |
|---|--|
| 1 ☐ spazio aziendale gratuito | 4 ☐ su strada a pagamento |
| 2 ☐ spazio aziendale a pagamento | 5 ☐ su strada gratuitamente |
| 3 ☐ park pubblico a pagamento | 6 ☐ altro (specificare) _____ |

D.12 - Quando parcheggia quante persone, lei compreso, sono presenti in auto?

- ☐ persone

D.13 - Partendo da casa al mattino, nel recarsi al lavoro compie anche altri spostamenti?

- ☐ sì ☐ no (passi a D.16)

D.14 - Se ha risposto sì alla D.13, quali spostamenti compie?

- | | |
|---|--|
| 1 ☐ bambini a scuola | 4 ☐ tempo libero/svago |
| 2 ☐ acquisti | 5 ☐ accompagnamento altre persone |
| 3 ☐ cure mediche | 6 ☐ altro (specificare) _____ |

D.15 - Se ha risposto alla D.14, con quale frequenza compie tale spostamento prima di andare al lavoro?

- | | |
|---|---|
| 1 ☐ 5÷6 volte alla settimana | 3 ☐ 1÷2 volte alla settimana |
| 2 ☐ 3÷4 volte alla settimana | 4 ☐ saltuariamente |

D.16 - Terminato il lavoro, prima di andare a casa compie altri spostamenti?

- ☐ sì ☐ no (passi a D.19)

D.17 - Se ha risposto sì alla D.16, quali spostamenti compie?

- | | |
|---|--|
| 1 ☐ bambini a scuola | 4 ☐ tempo libero/svago |
| 2 ☐ acquisti | 5 ☐ accompagnamento altre persone |
| 3 ☐ cure mediche | 6 ☐ altro (specificare) _____ |

D.18 - Se ha risposto alla D.17, con quale frequenza compie tale spostamento prima di tornare a casa?

- | | |
|---|---|
| 1 ☐ 5÷6 volte alla settimana | 3 ☐ 1÷2 volte alla settimana |
| 2 ☐ 3÷4 volte alla settimana | 4 ☐ saltuariamente |

D.19 - Quali mezzi di trasporto possiede?

- | | |
|--|--|
| 1 ☐ Autovettura | 3 ☐ Ciclomotore |
| 2 ☐ Moto | 4 ☐ Bicicletta |

D.20 - Se non utilizza il servizio di trasporto pubblico, può indicare il motivo? (indicare un solo motivo)

- 1 ☐ non esiste un collegamento diretto e le coincidenze sono carenti
- 2 ☐ fermate troppo distanti dall'abitazione e/o dalla sede di lavoro
- 3 ☐ collegamenti saltuari e con poca frequenza
- 4 ☐ le tariffe (biglietto o abbonamento) sono elevate
- 5 ☐ comfort di viaggio basso
- 6 ☐ tempo di viaggio troppo lungo
- 7 ☐ altro (specificare) _____

D.21 - Se adesso usa l'automobile per andare al lavoro, sarebbe disposto a usare il trasporto pubblico? (indicare una sola risposta)

- 1 ☐ no, in nessun caso
- 2 ☐ sì, se ci fossero agevolazioni economiche
- 3 ☐ sì, se migliora sensibilmente il servizio di trasporto pubblico attuale
- 4 ☐ sì, se non riuscissi più a trovare parcheggio vicino al posto di lavoro
- 5 ☐ sì, se esistessero dei nuovi servizi su misura (dedicati)
- 6 ☐ altro (specificare) _____

D.22 - Se adesso usa l'automobile per andare al lavoro, sarebbe disposto a usare la bicicletta? (indicare una sola risposta)

- 1 ☐ no, in nessun caso
- 2 ☐ sì, se ci fossero piste ciclabili migliori e sicure
- 3 ☐ sì, se la bicicletta fosse messa a disposizione dal datore di lavoro
- 4 ☐ sì, se non riuscissi più trovare a parcheggio vicino al posto di lavoro
- 5 ☐ sì, se ci fossero nel posto di lavoro spogliatoi, docce e locali dedicati
- 6 ☐ altro (specificare) _____

D.23 - Se adesso usa l'automobile per andare al lavoro, sarebbe disposto a condividere il viaggio con dei colleghi? (indicare una sola risposta)

- 1 ☐ no, in nessun caso
- 2 ☐ sì, lo faccio già adesso
- 3 ☐ sì, se conosco già i colleghi
- 4 ☐ sì, se non aumenta il mio attuale tempo di viaggio
- 5 ☐ sì, se vengono riservati dei posti auto vicino al posto di lavoro
- 6 ☐ sì, se viaggio come conducente
- 7 ☐ sì, se viaggio come passeggero
- 8 ☐ altro (specificare) _____

Elaborazione dei dati

Le elaborazioni dei dati consentono di effettuare alcune prime valutazioni statistiche, analizzando in termini quantitativi e percentuali le risposte. Le elaborazioni più rilevanti riguardano:

- analisi di rappresentatività statistica delle risposte pervenute (quota di risposte su numero di addetti per luogo di lavoro, ecc.);
- rappresentazione della distribuzione territoriale delle residenze del personale;
- analisi delle modalità di trasporto utilizzate;
- individuazione delle principali problematiche dell'attuale servizio di trasporto collettivo distinte per relazione di traffico;
- esame ed aggregazione dei suggerimenti orientati al miglioramento del servizio di trasporto pubblico;
- analisi della predisposizione al car-pooling (come conducente, o come trasportato) per zona di provenienza, unità produttiva di destinazione e turno di lavoro;
- analisi della predisposizione all'uso dei mezzi alternativi proposti.

L'individuazione e il progetto delle azioni

Sulla base dei risultati e delle informazioni traibili dalle elaborazioni dei dati raccolti con le indagini ai dipendenti vanno individuate le azioni mirate:

- ✓ al miglioramento dell'accessibilità aziendale;
- ✓ alla gestione della mobilità dipendenti.

Il miglioramento dell'accessibilità aziendale può essere perseguito attraverso l'attivazione o l'incentivazione delle seguenti forme alternative di trasporto:

- car pooling ;
- car sharing;
- servizi collettivi aziendali;
- mezzi di trasporto pubblico;
- garanzia dello spostamento di rientro;
- veicoli a due ruote;
- politiche delle aree di sosta.

Per quanto riguarda invece la gestione della mobilità dei dipendenti, gli strumenti adottabili sono:

- modifica orari di lavoro;
- telelavoro;
- flessibilità di orario;
- turni differenziati.

La formulazione delle proposte progettuali deve scaturire da:

- ✓ un'analisi delle caratteristiche dei lavoratori, in termini di comportamento, attitudini, livelli culturali, ecc...;
- ✓ un'identificazione di "gruppi obiettivo", più sensibili al tema della mobilità sostenibile, sui quali focalizzare ed incentivare la campagna promozionale;

- ✓ la produzione in proprio di materiale informativo da distribuire all'interno dell'azienda, anche attraverso eventuali bollettini aziendali;
- ✓ la distribuzione di materiale informativo prodotto da enti di gestione e pianificazione;
- ✓ il contatto continuo con altri MM Aziendali e con il MM d'Area, allo scopo di coordinare idee e iniziative.

In questa fase le singole proposte progettuali vengono discusse in seno all'Azienda/Ente e con il MM d'Area del Comune di Padova per verificarne la fattibilità tecnico - economica e la congruenza con le azioni ed iniziative degli altri MM Aziendali e dell'Amministrazione Comunale.

L'attuazione delle azioni ed il monitoraggio

La realizzazione dell'intero piano di riorganizzazione della mobilità aziendale può avvenire in diverse fasi, in base alla complessità e all'estensione dei provvedimenti da attuare.

Sotto l'aspetto attuativo il MM Aziendale deve associare, a ciascuna delle soluzioni di volta in volta valutate, una serie di azioni di tipo esecutivo, prevedendone i tempi di implementazione e le risorse da impiegare, con il supporto del MM d'Area.

Nell'ambito di un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro possono presentarsi diversi scenari evolutivi e ad ogni iniziativa intrapresa dovrà quindi essere associata una valutazione della sua efficacia attraverso alcuni indicatori standard. La diffusione delle informazioni relative alle finalità del piano, al suo stato di attuazione e ai benefici attesi è attuabile fiancheggiando le iniziative con vere e proprie "azioni di supporto", da inquadrare come campagne di marketing orientate alla vendita del "prodotto", costituito dalla mobilità sostenibile.

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro deve, in base al citato decreto istitutivo, essere aggiornato con cadenza annuale.

In prima approssimazione si può pensare di effettuare il monitoraggio del Piano con cadenza annuale in coincidenza con l'aggiornamento dello stesso.

Il monitoraggio ed il conseguente eventuale aggiornamento del PSCL consente di:

- ✓ valutare l'efficacia degli interventi attuati;
- ✓ valutare le motivazioni degli scostamenti comportamentali rispetto alle previsioni, siano essi in termini positivi o negativi;
- ✓ valutare le variazioni delle condizioni quadro esterne all'azienda che influenzano la scelta modale;
- ✓ valutare le variazioni interne che determinano il quadro di mobilità (es. modifica del sistema di turnazioni, variazione quantitativa della forza lavoro, presenza di impiegati di imprese esterne);
- ✓ analizzare la rispondenza alle indicazioni del MM di Area, in relazione alle valutazioni dei progetti di prima fase ed agli orientamenti strategici comunali.

Le Aziende e gli Enti coinvolti

Le Aziende e gli Enti che hanno nominato il Mobility Manager Aziendale sono le seguenti:

1. Azienda Padova Servizi S.p.A. (Geom Renzo Crestani)
2. Azienda Ospedaliera di Padova (Dott. Marco Fachin)
3. S.I.T.A. S.p.A. (P.Ind. Renzo Montagnin)
4. Telecom Italia Mobile S.p.A. (Dott. Ferruccio Mentasti)
5. Aeronautica Militare – Comando 1° Aerobrigata I.T. (Ten Col. Dario Regnocoli)
6. Azienda Unità Locale Socio Sanitaria n° 16 (Dott. Franco Cardin)
7. Università di Padova (Dott. Edoardo Ocello)
8. Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (Dott. Mauro Sica)
9. Omnitel Pronto Italia S.p.A. (Sig. Roberto Verri)
10. Telecom Italia S.p.A. (Dott. Massimo Pollara)
11. Safilo S.p.A. (Sig. Massimo Cogo)
12. Comune di Padova (Sig. Luigi Chiaro)
13. Infocamere (Dott. Alberto La Greca)

La tabella seguente sintetizza lo stato del mobility management nel comune di Padova.

<i>Descrizione obiettivo</i>	<i>Livello raggiunto al 31/12/2004</i>
<i>Coinvolgimento Aziende/Enti</i>	
Numero Aziende/Enti individuati	30
Numero Aziende/Enti che ricadono negli obblighi del DM 27/03/1998	28
Numero Aziende/Enti partecipanti alle sessioni di workshop	23 (68%)
Numero incontri con le singole Aziende/Enti	11 (32%)
Numero Aziende/Enti coinvolti	24 (77%)
<i>MM Aziendali</i>	
Numero MM Aziendali nominati	13 (43%)
Numero MM Aziendali in fase di nomina	3 (10%)
Numero di Aziende/Enti che si sono dimostrate disponibili/interessate alla nomina del MM Aziendale	5 (17%)
Numero di Aziende/Enti che non si sono ancora pronunciate sulla nomina del MM Aziendale	6 (20%)
<i>Piani Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)</i>	
Numero PSCL in fase di implementazione	11 (37%)
Indagini PSCL completate	7 (22%)
Completati	1 (3%)

I risultati dell'elaborazione dei dati raccolti

Le Aziende/Enti che portando a termine la fase di raccolta delle informazioni hanno contribuito alla creazione del database generale, sono le seguenti:

Azienda/Ente	N° addetti	N° questionari	% risposta
Comune di Padova	2.104	1.445	69%
APS S.p.a.	1.203	286	24%
Safilo S.p.a.	632	466	74%
Università di Padova	4.141	1.100	27%
INPS	277	187	68%
Infocamere S.p.a.	570	163	29%
Aeronautica Militare	762	348	46%
TOTALE	9.689	3.995	41%

La percentuale di risposta complessiva, pari al 41%, è soddisfacente e statisticamente rappresentativa.

Di seguito sono riportati principali risultati dell'elaborazione.

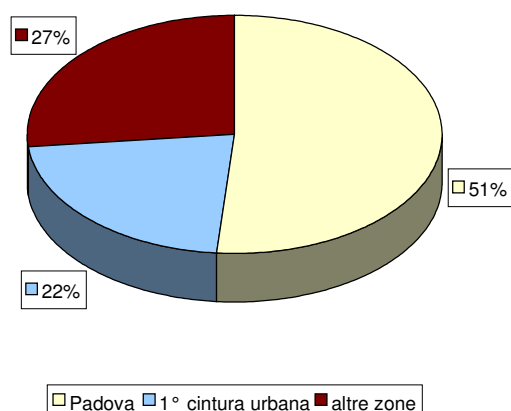
Volutamente si è dato spazio più alla forma grafica, di rappresentazione dei risultati, che a quella interpretativa.

Ogni rappresentazione grafica è commentata brevemente per guidare il lettore attraverso gli elementi essenziali e caratterizzanti dell'indagine, affinché sia possibile carpire anche con una lettura rapida il significato ed il valore dei risultati ottenuti; nel contempo le dettagliate elaborazioni grafiche permettono di avere una lettura più approfondita ed analitica di ogni singola tematica affrontata.

L'ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO

La crescita di tipo "sprawl", ormai matura, che ha portato all'incremento delle residenze nei comuni della prima cintura urbana, ha una ripercussione anche sull'origine degli spostamenti che hanno sempre più una maggiore componente esterna al comune di Padova. Questo fenomeno è in crescita anche per la richiesta di addetti qualificati: il bacino di provenienza dei dipendenti aziendali si allarga alla prima cintura urbana ed anche ai comuni più esterni o addirittura fuori provincia.

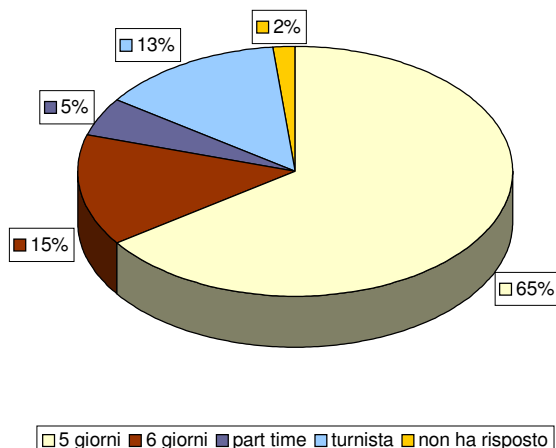
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
Comune di domicilio?



IL TIPO DI ORARIO DI LAVORO

Le persone impiegate hanno un orario di lavoro variegato ed il part-time è ormai una realtà tangibile.

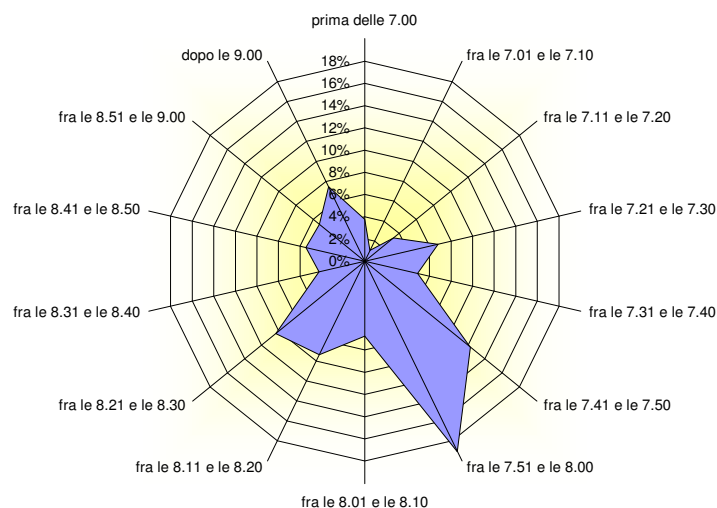
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.1 - Che tipo di orario di lavoro ha?



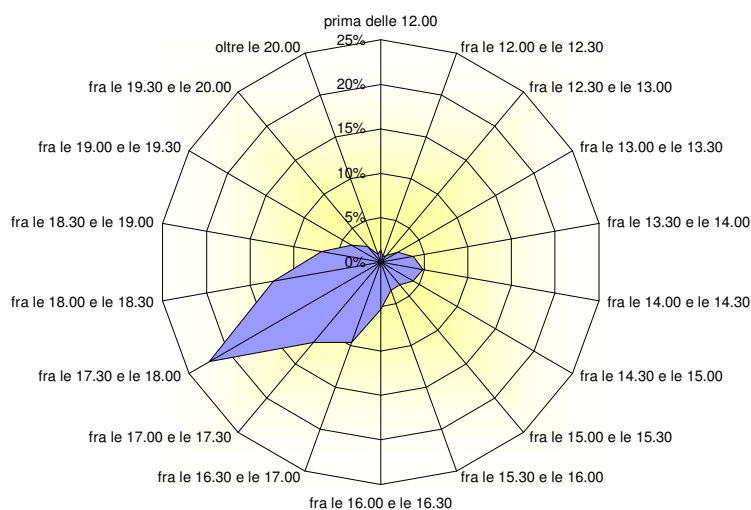
L'ORARIO DI ARRIVO E DI USCITA DAL LAVORO

La flessibilità in entrata ed in uscita dal luogo di lavoro sta prendendo sempre più piede, consentendo al dipendente di "personalizzare" il proprio orario di lavoro in funzione delle proprie esigenze (orario dei mezzi pubblici) o permettendo di svolgere quelle attività personali/familiari (vedi accompagnamento dei figli a scuola) che possono condizionare la scelta di un mezzo di trasporto.

QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO D.2 - A che ora arriva al lavoro?



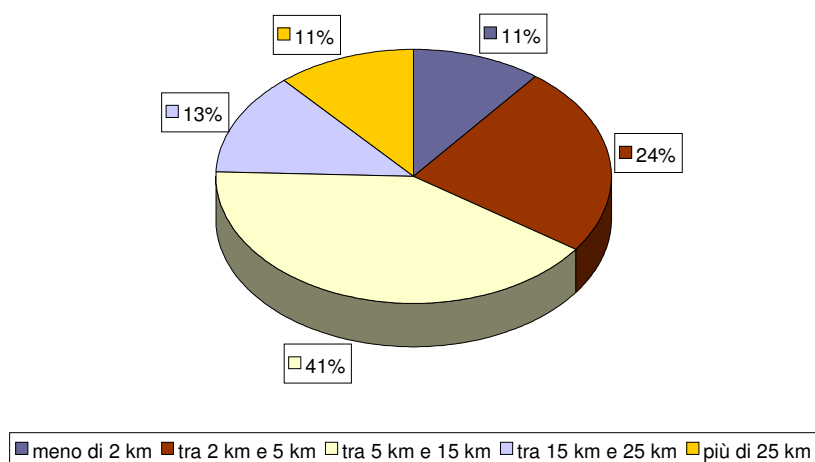
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO D.2 - A che ora esce dal lavoro?



LA DISTANZA DELL'ABITAZIONE DAL LUOGO DI LAVORO

La distanza media tra l'abitazione e il luogo di lavoro è pari a 12,7 km.

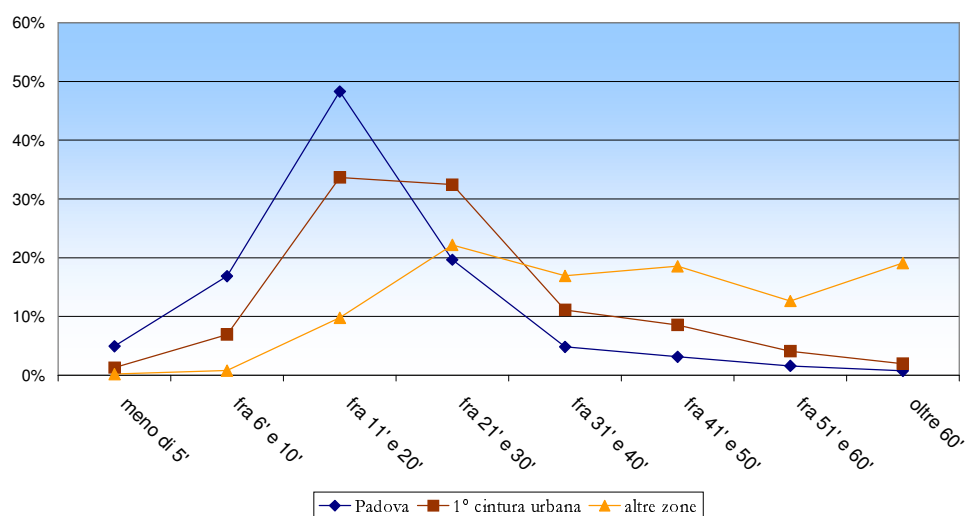
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
Domanda D.3 - Quanti chilometri percorre per raggiungere il posto di lavoro?



IL TEMPO IMPIEGATO PER RECARSİ AL LAVORO

I tempi necessari per recarsi al lavoro risultano ancora accettabili: quasi un terzo degli addetti impiega meno di 20 minuti, mentre la media è di 29 minuti.

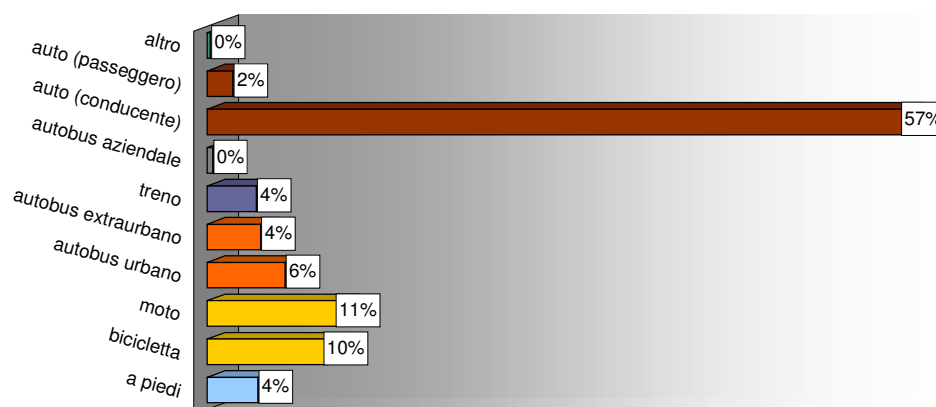
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.4 - Quanto tempo impiega per arrivare al posto di lavoro?



IL MEZZO DI TRASPORTO UTILIZZATO

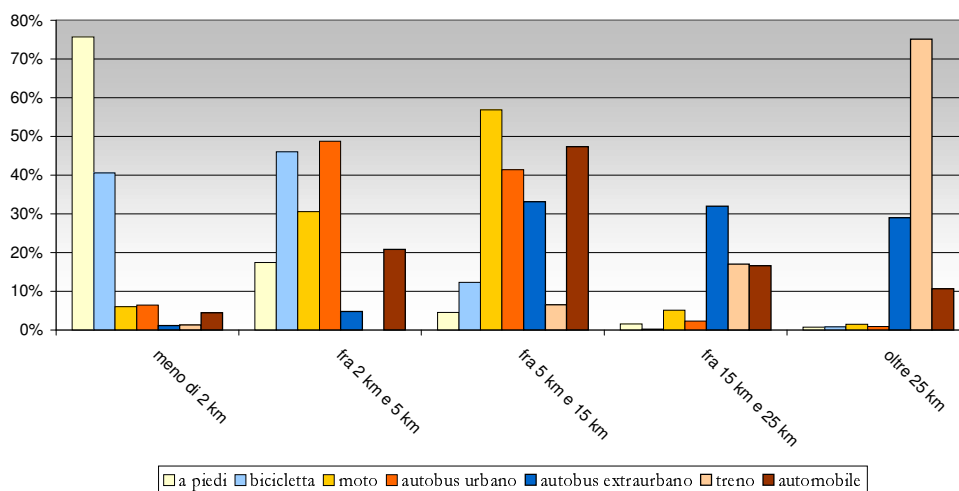
L'auto è il mezzo di gran lunga più utilizzato e, secondo la percezione degli utenti, risulta ancora sulle medie distanze il mezzo più rapido e più confortevole.

QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.7 - Quale è il mezzo di trasporto che utilizza per raggiungere il posto di lavoro?



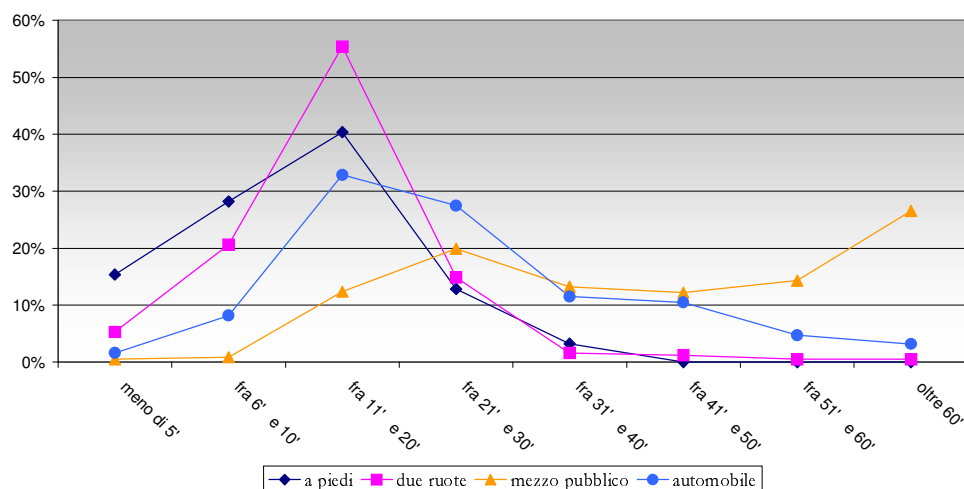
Il mezzo di trasporto privato (automobile e moto) risulta il maggiormente utilizzato per le distanze tra 5 km e 15 km, mentre il mezzo pubblico viene utilizzato per lo più o nei brevi percorsi (autobus) o in quelli lunghi (treno).

QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.7 - Quale è il mezzo di trasporto che utilizza per raggiungere il posto di lavoro?
D.3 - Quanti chilometri percorre per raggiungere il posto di lavoro?



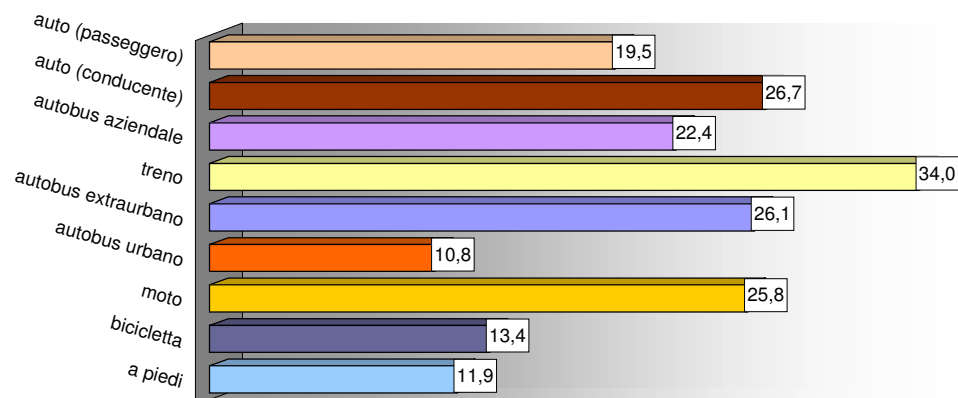
Il tempo di spostamento per recarsi al lavoro con il mezzo di trasporto privato (auto, moto) è di 27 minuti, mentre con il mezzo di trasporto pubblico è di 50 minuti.

QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.7 - Quale è il mezzo di trasporto che utilizza per raggiungere il posto di lavoro?
D.4 - Quanto tempo impiega per arrivare al posto di lavoro?



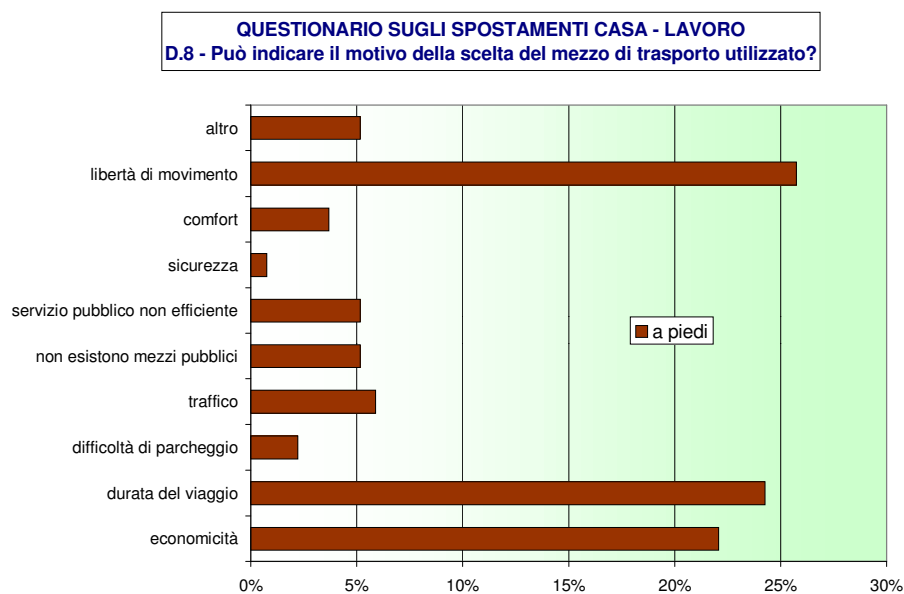
La velocità percepita dall'utente evidenzia come vi sia la tendenza a sovrastimare la velocità da parte di chi guida ed una sottostima qualora l'utente sia passeggero di un mezzo pubblico o privato, ossia una diversa percezione del tempo impiegato nello spostamento a seconda della modalità.

QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
Velocità di spostamento percepita in relazione al mezzo utilizzato?
(valori espressi in km/h)

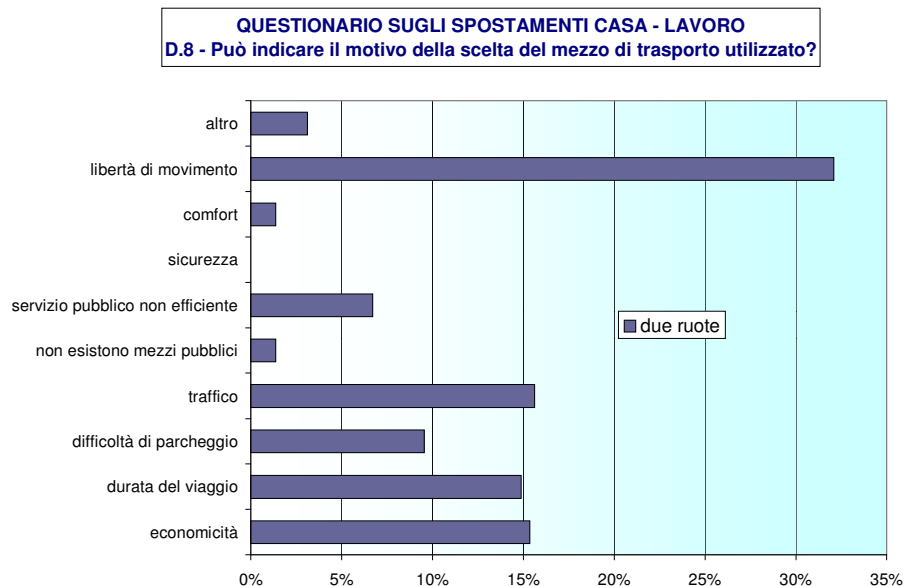


IL MOTIVO DELLA SCELTA DEL MEZZO DI TRASPORTO

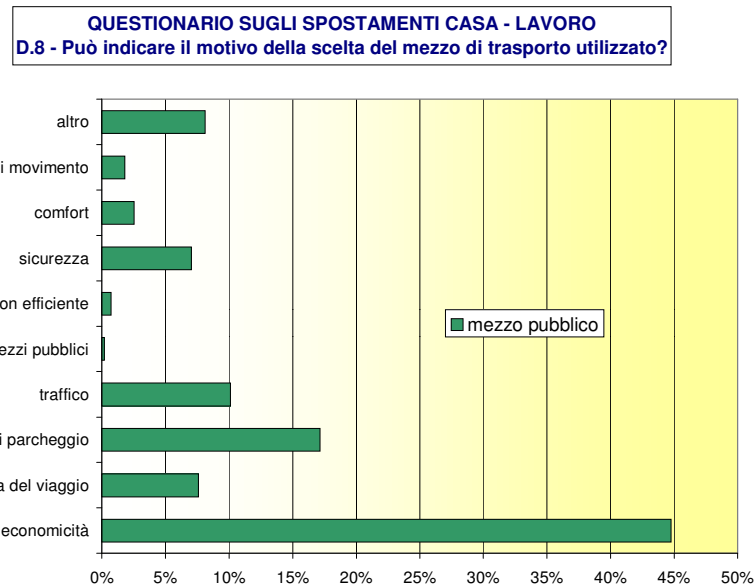
Lo spostamento a piedi, come prevedibile, è fortemente legato alla distanza dell'abitazione dal luogo di lavoro.



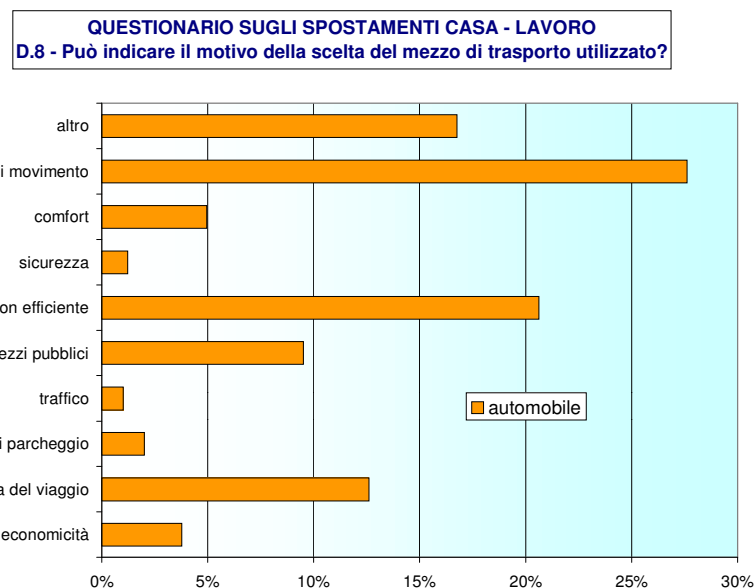
Il mezzo a due ruote viene utilizzato principalmente per la libertà di movimento che garantisce.



Il mezzo di trasporto pubblico è utilizzato per la sua economicità e per la difficoltà di trovare parcheggio quando si utilizza l'autovettura.



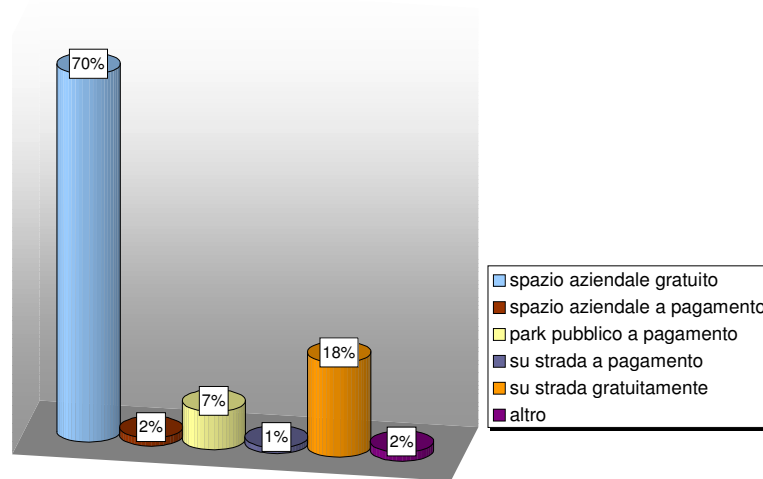
L'autovettura viene utilizzata per la libertà di movimento che garantisce ma anche per la bassa competitività dei mezzi di trasporto pubblico.



LE MODALITÀ DI PARCHEGGIO

Il parcheggio aziendale “gratuito” è spesso il motivo preponderante per l'utilizzo dell'automobile per il proprio spostamento “casa-lavoro”.

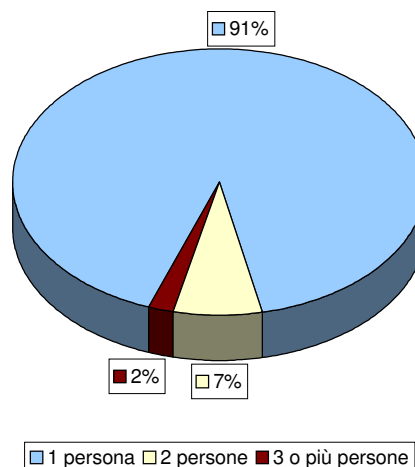
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.11 - Se arriva al lavoro in automobile dove parcheggia?



IL NUMERO DI PERSONE A BORDO DELL'AUTOMOBILE

Il car pooling autogestito è presente ancora in una forma embrionale. E' possibile ed auspicabile che in futuro, con i nuovi metodi di “matching” intra ed interaziendali il numero degli utenti possa incrementare.

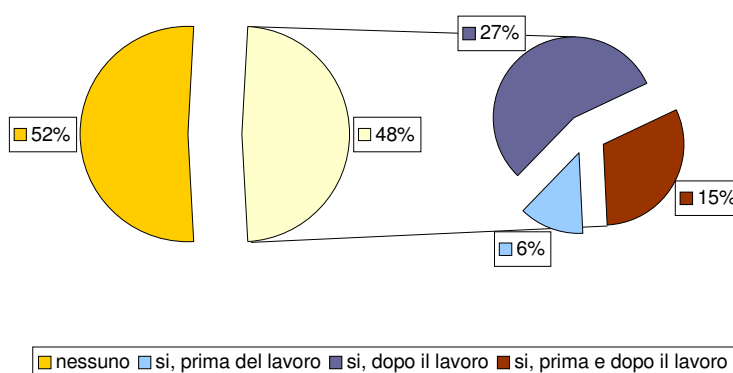
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.12 - Quando parcheggia quante persone, lei compreso, sono presenti in auto?



GLI SPOSTAMENTI PRIMA E DOPO IL LAVORO

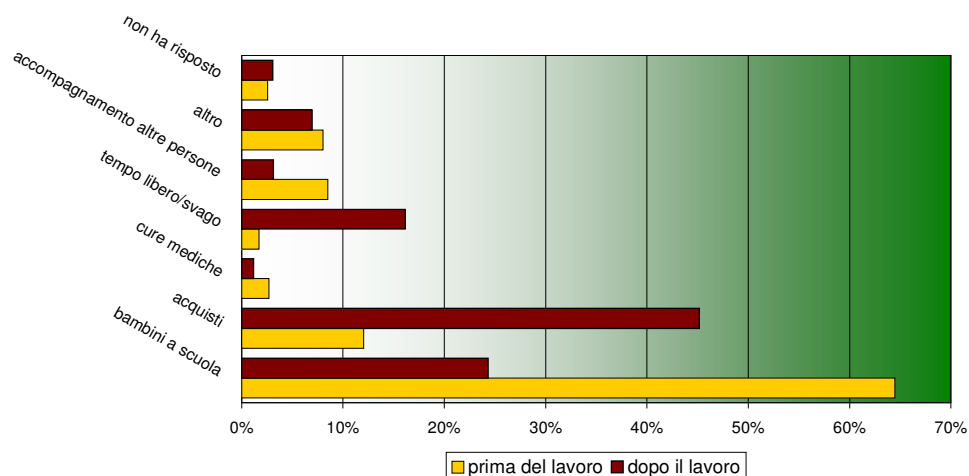
La realtà produttiva della città, sempre più legata ai servizi, e la nuova fisionomia del lavoro stanno trasformando lo spostamento di tipo "unimotivazionale" verso lo spostamento di tipo "multimotivazionale" caratterizzato da una serie di micro-spostamenti, legati a delle attività da compiere, in una successione che condiziona sempre di più la scelta modale degli individui dando luogo alle cosiddette "catene" di spostamenti.

QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.13 - Partendo da casa al mattino, nel recarsi al lavoro compie anche altri spostamenti?
D.16 - Terminato il lavoro, prima di andare a casa compie altri spostamenti?



Sia prima che dopo il lavoro l'autovettura è utilizzata per compiere altri spostamenti (accompagnamenti figli/ familiari, spesa, attività ludico ricreative, ecc.) e per trasportare non solo persone ma anche "cose".

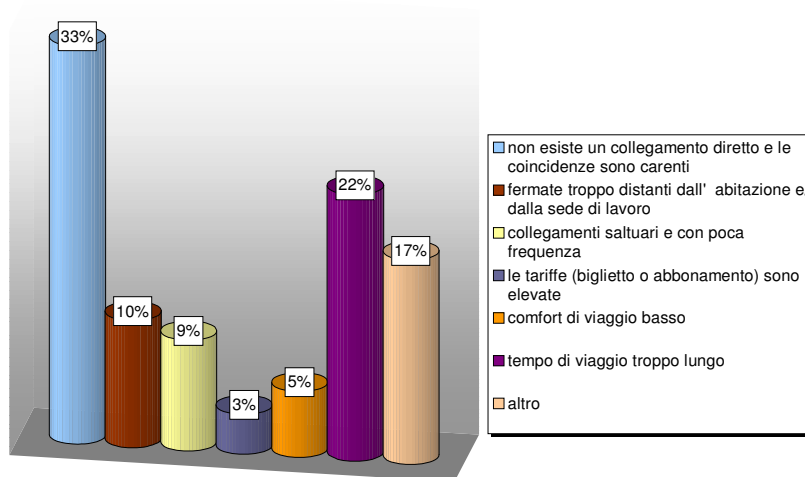
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
Quali spostamenti compie prima di recarsi al lavoro o terminato il lavoro?



I MOTIVI DEL MANCATO UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO

In molti casi il Trasporto Pubblico, pur essendo ancora il mezzo più economico è poco accessibile e competitivo.

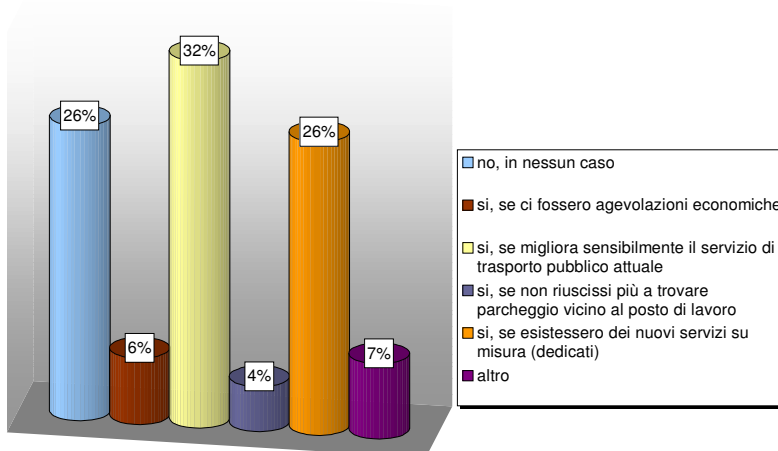
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.20 - Se non utilizza il servizio di trasporto pubblico, può indicare il motivo?



LA PROPENSIONE ALL'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

L'auto si è affermata come "status simbol" garantendo ancora comfort, autonomia ed indipendenza.

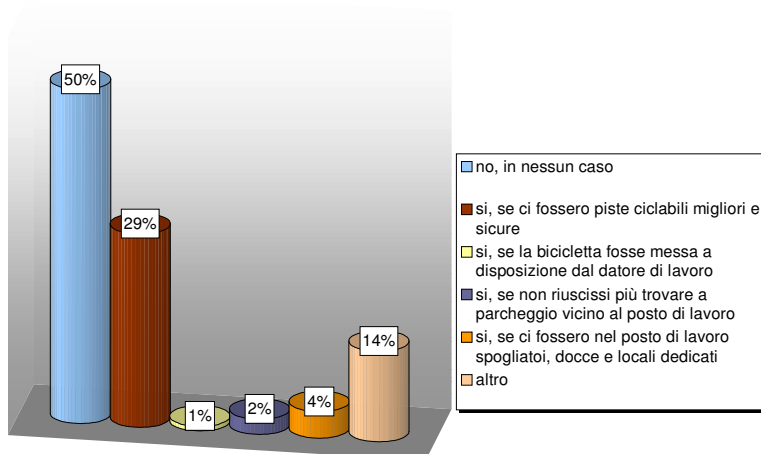
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.21 - Se adesso usa l'automobile per andare al lavoro, sarebbe disposto a usare il trasporto pubblico?



LA PROPENSIONE ALL'USO DELLA BICICLETTA

La bicicletta entro certe distanze e con opportune garanzie per gli utenti (rastrelliere, spogliatoi, ecc) potrebbe rivelarsi, soprattutto nei periodi stagionali favorevoli, un valido mezzo alternativo all'automobile.

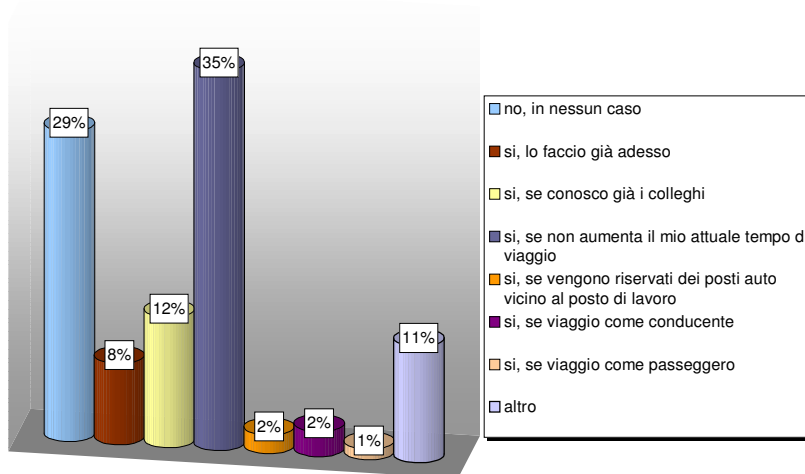
QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.22 - Se adesso usa l'automobile per andare al lavoro, sarebbe disposto a usare la bicicletta?



LA PROPENSIONE AD EFFETTUARE IL CAR POOLING

Il car pooling, in generale, se ben pianificato e calibrato può ottenere un riscontro apprezzabile.

QUESTIONARIO SUGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO
D.23 - Se adesso usa l'automobile per andare al lavoro, sarebbe disposto a condividere il viaggio con dei colleghi?



Le azioni proposte

Considerazioni generali

Alla luce delle preziose informazioni desunte dall'elaborazione dei quasi 4000 questionari di intervista ai dipendenti degli Enti/Aziende che hanno eseguito la campagna di indagine al loro interno, vengono individuate e proposte alcune azioni da attuare sia in forma mirata alla singola realtà aziendale che in forma sinergica fra i vari soggetti interessati.

Talune azioni possono apparire estranee agli spostamenti casa – lavoro, ma, in una logica di "sistema della mobilità" e visti alcuni risultati delle indagini, si ritiene opportuno evidenziare le forti interrelazioni e sinergie con altre componenti della mobilità cittadina, prima fra tutte quella relativa alla scuola.

Nei capitoli che seguono vengono illustrate le azioni proponibili nella realtà padovana, evidenziandone i vincoli e i limiti d'attuazione e le peculiarità e le prospettive.

Potenziamento e adeguamento del servizio di trasporto pubblico e servizi di trasporto interaziendale

Nel luglio 2003 è stato approvato dal Consiglio Comunale il Piano del Trasporto Pubblico Urbano ed è stato istituito il tavolo di coordinamento fra Aziende ed Enti che gestiscono e programmano il trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Nel corso del 2004 sono state già sperimentate alcune linee di trasporto a servizio delle aree produttive (cfr. linea 77), ma, malgrado la potenziale disponibilità iniziale delle Aziende direttamente interessate, non si è riusciti a convogliare risorse economiche private per il sostentamento del servizio.

Alla luce di questi risultati si ritiene certamente più efficace intervenire sul trasporto pubblico nei seguenti due modi.

1. Creando nuovi servizi di trasporto sulla base delle segnalazioni delle Aziende e dei dipendenti, il cui onere economico è in carico al Comune ma con l'impegno, pena chiusura del servizio, da parte delle Aziende di garantire livelli di utenza accettabili mediante una contribuzione diretta verso i propri dipendenti nell'acquisto di abbonamenti.
2. Favorendo la creazione di servizi interaziendali gestiti direttamente da pool di Aziende attraverso un cofinanziamento da parte dell'Amministrazione Comunale.

La due alternative sopra indicate possono essere sviluppate anche contestualmente in quanto la specifica realtà territoriale ed aziendale può far propendere per l'una o per l'altra alternativa.

Incentivazione all'uso del trasporto pubblico

Questa azione è complementare e va perseguita contemporaneamente alla precedente. L'incentivazione all'uso del trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, va perseguito mediante:

- a) forme di agevolazione per l'acquisto di abbonamenti da parte dei dipendenti attraverso la sottoscrizione di convenzioni con le Aziende di trasporto interessate e l'eventuale contributo economico diretto dell'azienda;

- b) attuazione del riassetto e della riorganizzazione del trasporto pubblico urbano come previsto dal Piano del Trasporto Pubblico Urbano, approvato dal C.C. di Padova ne luglio 2003;
- c) comunicazione sistematica delle opportunità offerte dai servizi di trasporto pubblico (cfr. linee, orari, tariffe, ecc.) in seno ai singoli Enti/Aziende, utilizzando i canali informativi propri di ciascuna realtà (es. bacheca sala ristoro, rete intranet, ecc.).

Car pooling

Dai dati delle indagini condotte si rileva che il 8% effettua già il car pooling, il 29% non è disposto in nessun caso a condividere il proprio spostamento con altri, mentre il restante 63% si rende disponibile purché siano rispettati determinati presupposti.

In particolare risulta basilare la conformazione dello spostamento dall'abitazione al luogo di lavoro (es. durata, accompagnamento figli a scuola, ecc.) per cui diviene essenziale operare un "matching" mirato delle caratteristiche dello spostamento dei singoli per individuare i potenziali equipaggi.

Il Comune di Padova, ed in particolare l'U.R.P., ha attivato sul proprio sito internet un database interattivo dedicato al car pooling, che consente, a chi interessato e nel pieno rispetto della privacy, di candidarsi alla formazione di equipaggi mediante il contatto con il potenziale lavoratore avente potenzialmente le caratteristiche di spostamento compatibili.

L'azione che si propone è la divulgazione presso le Aziende e gli Enti che hanno aderito al mobility management dell'esistenza dello strumento innanzi illustrato e la creazione di appositi "link" che agevolino l'accesso al database da parte dei dipendenti al fine di favorire la formazione di equipaggi anche di natura interaziendale.

Car sharing

Il Comune di Padova ha a disposizione uno studio specifico, commissionato da ICS - Iniziativa Car Sharing, relativo alle opportunità offerte dal car sharing e sulle possibili modalità di attuazione dell'iniziativa.

Il car sharing è un servizio "di nicchia" e con evidenti limiti quantitativi che può offrire risposte per una diversa composizione e utilizzazione delle flotte aziendali e per la mobilità extra lavorativa.

Si ritiene tuttavia importante agire su questo fronte in quanto è stato riscontrato in numerose realtà oramai mature per questo servizio, che l'utente del car sharing aumenta, contestualmente all'abbandono della propria autovettura e all'utilizzo del nuovo servizio, la propensione all'utilizzo del trasporto pubblico.

Il car sharing deve pertanto essere attuato in sinergia al trasporto pubblico in modo da fornire all'automobilista una valida alternativa multimodale di trasporto, che soddisfi le diverse esigenze di spostamento durante l'arco della giornata.

Uso della bicicletta

In base ai risultati della specifica domanda mirata al rilevamento della propensione all'utilizzo della bicicletta, emerge che il 29% sarebbe disponibile ad utilizzare tale modalità di trasporto se ci fossero piste ciclabili migliori e sicure.

Diviene pertanto essenziale intervenire dal punto di vista infrastrutturale sul territorio per incrementare la disponibilità di itinerari ciclabili e per aumentare i livelli di sicurezza delle strutture esistenti.

Le informazioni ed i suggerimenti che possono pervenire dai dipendenti, per il tramite dei MM Aziendali, costituiscono un valido apporto per tarare ed ottimizzare le ipotesi di intervento.

L'Amministrazione Comunale di Padova sta pianificando e programmando significativi interventi per il miglioramento ed il potenziamento della rete di itinerari ciclabili urbani e suburbani. In questo contesto potrebbe sicuramente essere positivo un coinvolgimento dei Mobility Manager Aziendali per la raccolta di suggerimenti o segnalazioni che consentano di ottenere risposte anche per la mobilità casa lavoro nei contesti urbani in possesso delle caratteristiche morfologiche e funzionali idonee all'inserimento di itinerari ciclabili.

Telelavoro

Il telelavoro costituisce una prospettiva che se pur limitabile e limitata a particolari situazioni di organizzazione del lavoro e di mansioni, può fornire un contributo significativo alla riduzione dell'impatto della mobilità casa lavoro.

Molti contratti di lavoro prevedono l'introduzione di questa modalità operativa ed esistono interessanti esperienze dirette di attuazione di progetti di telelavoro.

L'azione proposta riguarda quindi la divulgazione della tematica presso le Aziende e gli Enti coinvolti, preferibilmente attraverso la presentazione dei risultati e dei vincoli e limiti da parte delle Aziende che hanno già sperimentato o implementato progetti di telelavoro.

Incentivazione dell'autonomia negli spostamenti casa scuola

Questa azione, o meglio complesso di azioni, agisce indirettamente ma efficacemente sulla mobilità casa lavoro, in quanto la ricerca di una maggiore autonomia negli spostamenti casa - scuola per l'elevata quota di figli che vengono accompagnati con l'automobile, rende possibile separare i due tipi di spostamento, favorendo in tal modo il passaggio verso modalità di trasporto alternative all'automobile.

Su questa componente della mobilità è stato redatto dall'ufficio del MM d'Area uno specifico documento propositivo "Linee d'azione per la razionalizzazione della mobilità casa scuola - Ottobre 2004". Si rimanda pertanto ai contenuti di tale documento per l'approfondimento delle specifiche azioni sperimentate, avviate o proposte.

Le azioni già attuate

Premessa

Alcune delle azioni proposte sono già state attuate per iniziativa del Comune di Padova, all'interno del PSCL comunale o concordandole con Aziende ed Enti presenti sul territorio.

Allungamento linea minibus Diretto Piazze

La Vodafone Italia S.p.A. è ubicata all'interno del centro direzionale "La Cittadella", dove sono insediati tra l'altro anche la maggior parte dei servizi della Provincia di Padova, con conseguenti nuove esigenze di trasporto sia per i dipendenti che per gli utenti dei servizi. Complessivamente il centro direzionale costituisce un forte attrattore di traffico per la numerosità e dimensione delle Aziende ed Enti insediati ed inoltre si trova a ridosso di un nodo critico della viabilità cittadina.

L'intervento, realizzato interamente con l'impiego di risorse pubbliche mediante l'ottimizzazione dell'esistente, consta nell'estensione della linea minibus Diretto Piazze, attestata precedentemente presso la sede del Gestore del trasporto pubblico urbano, fino all'interno de "La Cittadella". Con il completamento della struttura insediativa del centro direzionale sarà consentito svolgere un diverso itinerario, che sarà migliorativo rispetto a quanto è stato possibile in questa fase, così da venire incontro anche alle esigenze degli insediamenti residenziali vicini.

Istituzione della nuova linea 77

Nell'ambito dell'attività dell'Ufficio del Mobility Manager d'Area del Comune di Padova sono state rilevate le numerose istanze dei lavoratori delle Aziende ubicate nell'area nord della Zona Industriale di Padova che lamentano uno scarso livello di accessibilità al posto di lavoro.

L'area in questione risulta penalizzata sotto il profilo dell'assetto attuale della viabilità e dell'organizzazione del servizio di trasporto pubblico e, contestualmente, presenta un rilevante sviluppo, tuttora in corso, degli insediamenti produttivi e commerciali.

Alla luce di questi elementi il recente Piano del Trasporto Pubblico Urbano, approvato dal Consiglio Comunale nel luglio 2003, ha previsto l'attivazione di un nuovo collegamento autobus per rispondere alle esigenze segnalate e rilevate.

La nuova linea di trasporto pubblico urbano nasce per favorire il collegamento con gli importanti insediamenti industriali e del terziario ubicati nella Zona Industriale di Padova Est (TIM; Peroni, Safilo, ecc). Viene così offerto alle Aziende ubicate nella Zona Industriale Nord un'importante opportunità di incrementare l'attuale livello di accessibilità.

Il percorso della nuova linea è il seguente: Stazione ferroviaria – Via Tommaseo – Via Venezia – Rondò San Lazzaro – Via Prima Strada – Via Settima Strada.

La lunghezza complessiva è di 4,9 km.

Il servizio si svolge nei giorni lavorativi, dal lunedì al venerdì (esclusi i festivi infrasettimanali), con frequenza di 15' – 20' dalle 7.00 alle 9.00 e con frequenza di 20' dalle 17.00 alle 19.00.

Il servizio è stato avviato il 19 gennaio 2004.

Incentivazione all'uso del trasporto pubblico per i dipendenti comunali

Il Comune di Padova, tra la fine del 2001 e l'inizio del 2002, ha svolto una indagine sugli spostamenti casa-lavoro dei propri dipendenti. I risultati sono stati interessanti, fornendo un quadro abbastanza completo dei tempi e delle modalità sia per gli spostamenti strettamente necessari al tragitto da e per il luogo di lavoro, sia per di spostamento ad esso correlati (figli da portare a scuola, spesa, attività di tempo libero, ecc.).

Partendo da questa indagine, il Mobility Manager Aziendale² ha predisposto il Piano dei trasferimenti casa-lavoro (PSCL) dei dipendenti comunali approvato con delibera di Giunta Comunale n. 1048 del 23.12.2003. In esso vengono evidenziati, tra gli altri, i seguenti dati:

- il 11,9% dei dipendenti usa il mezzo pubblico;
- il 29,2% usa il mezzo a due ruote;
- il 59,2% l'automobile;
- il resto va a piedi.

Alla specifica richiesta di disponibilità ad usare mezzi alternativi all'automobile il 64% ha risposto "SI". Sulla base anche di queste risposte, l'Amministrazione comunale ha attivato una iniziativa per favorire l'uso del mezzo pubblico facilitando ai propri dipendenti l'abbonamento al trasporto pubblico. Successivamente ad uno specifico accordo con i sindacati aziendali, il Settore Risorse Umane acquista per conto dei dipendenti, che ne hanno fatto richiesta attraverso le segreterie di Settore, le tessere e gli abbonamenti annuali per il trasporto pubblico, anticipando all'azienda di trasporto il costo del documento di viaggio. Le tessere vengono consegnate ai dipendenti direttamente dalle segreterie di Settore. Ai dipendenti il costo dell'abbonamento annuo viene addebitato in dodici rate mensili sullo stipendio.

A tutto ciò l'Amministrazione comunale ha aggiunto un elemento positivo che ha contribuito a rendere più interessante l'iniziativa: ha coperto, per ciascun abbonato, una parte del costo dell'abbonamento.

L'iniziativa è partita un po' in ritardo, quando già alcuni dipendenti avevano attivato per proprio conto l'abbonamento.

Facendo riferimento al numero delle tessere che indicano, in linea di massima, i nuovi abbonati ci sono stati:

- urbano: 158 nuove tessere e 248 abbonamenti
- extraurbano: 23 nuove tessere e 50 abbonamenti

Altri titoli di viaggio sono stati attivati presso altri vettori (Trenitalia, ACT; Tramvie Vicentine, ecc.).

L'iniziativa proseguirà anche nel 2005.

² Luigi Chiaro del Settore Mobilità e Traffico