



Servizio Gestione della Mobilità Aziendale

Piano della

MOBILITA' AZIENDALE



Bologna, luglio 2003

Il piano della mobilità aziendale della Regione Emilia-Romagna è stato elaborato sotto la responsabilità del Servizio Gestione della mobilità aziendale:

Maurizio Zamboni, responsabile del Servizio

Anna Rocci, P.O. comunicazione e documentazione

Luca Buzzoni

Marzia Malaguti

Rossella Vanini

Il Servizio si è avvalso della collaborazione di un gruppo di lavoro operativo composto da:

Cleto Carlini della Direzione Generale Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità; Rossella Longhi, Stefano Olivucci, Rossella Masetti e Barbara Gabusi della Direzione Generale Organizzazione, Sistemi Informativi e Telematica; Annalisa Laghi e Giuseppina Volonnino della Direzione Generale Risorse Finanziarie e Strumentali; Cesare Sgarzi e Mauro Di Lella dell' Agenzia Trasporti Pubblici.

Alla validazione delle diverse fasi di elaborazione hanno contribuito:

- il gruppo interdirezioni costituito da:
Gaudenzio Garavini (Direzione Organizzazione, Sistemi Informativi, Telematica), Anna Fiorenza (Direzione Risorse Finanziarie e Strumentali); Maurizio Zamboni, Luca Buzzoni, Cleto Carlini (Direzione Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità); Marcello Vittorio (Direzione Consiglio regionale); Piero Pagotto (Direzione Ambiente, Difesa del suolo e della costa); Emanuela Vezzali (Presidente Osservatorio per l' Educazione stradale e la Sicurezza della Regione Emilia-Romagna).
- la commissione paritetica Amministrazione/Sindacati composta dai citati collaboratori regionali e integrata con i seguenti rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali:
Chira Costa, Paolo Succi Leonelli, Alessandro Albertini, Germano Biondi, Giovanna Casanova, Elisabetta Bomprezzi, Umberto Ghiacci, Mirca Mandrioli.

L' impostazione del questionario e l' analisi dei dati relativi alle sedi regionali di via Aldo Moro, via dei Mille e viale Silvani è stata realizzata con la consulenza di NUA S.r.l. e GMPR, che vi hanno impegnato:

Brunella Lolli
Claudio Giannasi
Fabrizio Ciannamea
Franco Giacomozzi
Loredana Celano
Marco Mibelli
Paola Nobili
Rolando Gualerzi
Silvia Conti

Indice

Premessa	4
1. La struttura del PMA	4
2. Il quadro di riferimento	4
3. L'iter del piano	6
4. Il programma di lavoro	7
5. Le criticità del PMA	11
6. Le caratteristiche del PMA	12
I risultati dell'indagine sulla mobilità sostenibile	14
1. Report d'indagine sulla mobilità sostenibile delle sedi principali di Bologna	15
2. I visitatori	31
Le azioni	39
1. Interventi diretti per favorire l'accessibilità delle sedi attraverso modalità di trasporto meno inquinanti rispetto a quelle sinora prevalenti	39
1. Contributo aziendale per la riduzione del costo degli abbonamenti al trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico	39
2. Nuova regolamentazione dei parcheggi	40
3. Bicicletta	43
4. Car pooling	44
5. Rinnovamento della flotta aziendale	44
6. Servizi di trasporto aziendali	45
7. Telelavoro	45
8. Iniziative volte a facilitare gli spostamenti dei portatori di handicap	47
2. Informazione e sensibilizzazione dei collaboratori in relazione alle opportunità di contenere i costi psicofisici del trasporto.	48
3. Interventi di competenza degli Enti locali e/o delle aziende di trasporto	51
1. Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i sistemi di trasporto pubblico	51
2. Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi pedonali	52
3. Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi ciclabili	53
4. L'accessibilità in auto e moto	53
Conclusioni	55
Gli indicatori del piano per la mobilità aziendale	57

Premessa

La struttura del Piano della mobilità aziendale (PMA)

Il presente documento si compone di quattro parti.

1. La premessa nella quale sono esplicitati i riferimenti programmatici della Regione Emilia-Romagna, il programma di lavoro svolto, le criticità riscontrate, le caratteristiche e i contenuti del piano.
2. Il commento dei principali fenomeni evidenziati dall'analisi dei 1800 questionari esaminati.
3. Le azioni che il piano propone di svolgere per migliorare l'accessibilità delle sedi aziendali e per favorire scelte modali e comportamenti da parte dei collaboratori regionali orientati ad una mobilità più sicura e sostenibile in termini territoriali ed ambientali.
4. Gli indicatori che si propone di utilizzare per valutare l'efficacia del processo di implementazione del piano stesso.

A corredo del documento di piano sono poi allegati gli elaborati tecnici che hanno concorso alla sua formazione:

- Allegato A: questionario distribuito ai dipendenti regionali
- Allegato B: database delle risposte al questionario (in formato elettronico)
- Allegato C: analisi statistica delle risposte per le tre sedi principali di Bologna
- Allegato D: report d'indagine sulle tre sedi principali di Bologna
- Allegato E: analisi statistica delle risposte per tutte le sedi della Regione Emilia-Romagna
- Allegato F: mappe georeferenziate utilizzate (in formato elettronico)
- Allegato G: griglie di rilevazione delle condizioni di accessibilità delle sedi
- Allegato H: consistenza del parco macchine

Il quadro di riferimento

Il piano della mobilità aziendale, che il decreto "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" individua come strumento per razionalizzare e governare la domanda di spostamenti casa-lavoro, si colloca all'interno dei principi e dei contenuti dei principali atti di programmazione e di gestione che la Regione Emilia-Romagna ha approvato in questi anni.

Le scelte fondamentali di sostenibilità ambientale e sociale degli interventi, di qualità del territorio nel suo complesso, di partecipazione e concertazione costituiscono una linea di continuità che accomuna le politiche, dai trasporti alla pianificazione, all'ambiente, e che permea anche il processo di costruzione e i contenuti del piano della mobilità aziendale.

Questo approccio equilibrato e coerente che tiene insieme sviluppo economico, benessere delle persone e difesa dell'ambiente per le future generazioni si ritrova nei principi e nelle azioni del Piano Territoriale Regionale – che assume le politiche ambientali come asse portante della pianificazione regionale – nel Piano di Azione Ambientale, nel Piano Regionale dei Trasporti.

La strategia del PRIT si basa infatti sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti fissati dalla Conferenza di Kyoto e dalle direttive comunitarie e opera per costruire un sistema di trasporto integrato, per le persone come per le merci, in grado di competere al più alto livello con il trasporto privato individuale.

La tutela e il risanamento ambientale e lo sviluppo di una mobilità collettiva moderna e flessibile, capace di risolvere i problemi di congestione delle aree urbane sono gli obiettivi che si ritrovano nell'atto di indirizzo in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico locale per il triennio 2004-2006. Una parte significativa degli interventi è dedicata ad azioni rivolte allo sviluppo del trasporto pubblico nell'ambito di una mobilità sostenibile.

Il coordinamento delle azioni e la concretezza degli impegni assunti sono testimoniati dalla sottoscrizione degli accordi di programma che, attraverso il metodo della concertazione, assegnano compiti e responsabilità ad ognuno dei soggetti coinvolti: l'Accordo di programma quadro fra Regione e Ministeri dell'Ambiente ed Economia in materia di mobilità sostenibile, ambiente ed energia – per la parte relativa alla realizzazione di interventi infrastrutturali; gli accordi di programma Regione - Enti locali sulla qualità dell'aria – che prevedono anche un piano straordinario di investimenti; gli accordi di programma per il trasporto pubblico locale con la determinazione dei servizi minimi e l'assunzione di obiettivi di mobilità sostenibile.

Il complesso di questi strumenti normativi e organizzativi indica un obiettivo – la riduzione delle emissioni inquinanti e dell'impatto ambientale prodotto dai trasporti che ne sono in gran parte responsabili – e un modo per raggiungerlo – la sinergia fra soggetti diversi.

L'istituzione del Servizio gestione della mobilità aziendale e la redazione del piano della mobilità aziendale si inseriscono pienamente e coerentemente in questo quadro di riferimento sommariamente delineato, con l'obiettivo di contribuire, sia pure dal solo segmento della domanda di mobilità casa-lavoro dei dipendenti, alla riduzione dell'inquinamento, all'abbattimento dei consumi energetici, allo sviluppo di forme ambientalmente e socialmente sostenibili di mobilità.

I dati raccolti con il questionario somministrato ai dipendenti regionali, su cui più avanti ci si soffermerà più diffusamente, ci consentono di misurare l'ampiezza del problema e l'incidenza che possono avere le soluzioni che verranno indicate. Basti pensare che se assumessimo che i comportamenti e le condizioni di tutti i dipendenti della Regione Emilia-Romagna siano fedelmente rispecchiati dal campione analizzato (58,38% del totale), potremmo stimare, largamente per difetto, che i dipendenti percorrono con tutti i mezzi per gli spostamenti casa/lavoro e ritorno circa 107932 km al giorno, impiegandovi circa 2826 ore al giorno.

Proprio per il contesto in cui il piano della mobilità aziendale si colloca è opportuno indicare i macro obiettivi assunti.

1. La ricerca di aumento della sicurezza negli spostamenti porta da un lato ad orientare le scelte modali verso tipologie, come il trasporto pubblico, connotate da una ridotta incidentalità, dall'altro a prevedere iniziative per favorire la protezione degli "utenti deboli" della strada (pedoni, ciclisti, motociclisti).
2. La riduzione della fatica del viaggio rappresenta un elemento essenziale sia per il miglioramento della qualità della vita degli individui sia per la stessa produttività aziendale e si configura quindi come un obiettivo comune dei lavoratori e dell'Ente.
3. La riduzione della congestione stradale rappresenta un elemento in grado di incidere positivamente sulla pericolosità della circolazione, sull'inquinamento, sui consumi energetici e sullo stress dei viaggiatori.
4. Il miglioramento complessivo dell'accessibilità delle sedi regionale rappresenta non soltanto un fattore positivo per chi vi si reca (lavoratori, visitatori, fornitori), ma anche per l'immagine dell'Ente.

L'iter del piano

Il primo passo indispensabile per lo sviluppo del piano è stato lo svolgimento di un'indagine rivolta a tutti i collaboratori regionali, che consentisse di ricostruire la mappa degli spostamenti e le loro motivazioni. In collaborazione con la NUA S.r.l., è stato elaborato un questionario di 38 domande (Allegato A) . Nel periodo dicembre/gennaio dello scorso anno sono stati distribuiti nominativamente 3083 questionari ai dipendenti regionali delle sedi di Bologna e di quelle distribuite nel territorio. La distribuzione è avvenuta sia on line, sia su carta per arrivare in modo capillare a tutti i colleghi. Hanno risposto al questionario 1800 collaboratori, con un'adesione media del 58,38%. Successivamente, sono stati coinvolti nella rilevazione anche 79 colleghi che, pur non essendo dipendenti regionali, lavorano quotidianamente alla Direzione Sanità.

È piuttosto significativa, in relazione al grado di informatizzazione dell'Ente, l'alta percentuale dei collaboratori che hanno risposto on line

Modalità compilazione

	Frequenza	Percentuale
su carta	1017	56,5
on-line	783	43,5
Totale	1800	100,0

Parallelamente all'elaborazione dei dati, il Servizio Gestione della Mobilità Aziendale ha indetto riunioni della Commissione interdirezioni, nelle quali sono stati forniti contributi e proposte per la formulazione del piano. La Commissione paritetica per la mobilità aziendale, in successivi incontri, ne ha discusso e poi validato i contenuti.

Nel processo di elaborazione dei dati, di formulazione della diagnosi della situazione attuale e delle proposte si è proceduto in stretto coordinamento con il mobility manager del Comune di Bologna nell'ambito di un progetto, da questi promosso, che vede il coinvolgimento dei mobility manager di tutto il comparto del Fiera district. In tale ambito il mobility manager aziendale potrà rappresentare le esigenze effettive di intervento sulla rete del trasporto pubblico, sulla rete delle piste ciclabili, sulle tematiche di accessibilità all'intero comparto e alle singole sedi.

Il programma di lavoro

Il decreto Ronchi obbliga le aziende con più di 300 dipendenti a nominare un mobility manager con il compito di realizzare un piano degli spostamenti casa – lavoro, con l'idea che la razionalizzazione di tali spostamenti e la promozione di modalità alternative all'automobile possano contribuire significativamente alla riduzione della congestione stradale e dell'inquinamento atmosferico.

Per la Regione Emilia-Romagna tuttavia non si tratta solo di un obbligo di legge, ma dell'opportunità/necessità di dimostrare praticamente una piena coerenza fra quanto dice nell'esercizio delle sue competenze legislative ed amministrative e quanto fa come "azienda".

La Regione, infatti, interviene con ampi poteri normativi e con strumenti programmatici in campi assai rilevanti, come, ad esempio, i trasporti, l'ambiente, il territorio, la sanità, la sicurezza. Non è certo attraverso gli strumenti tipici del mobility management che si possono governare questi settori della vita sociale, tuttavia l'"azienda" Regione può dare un piccolo, ma concreto contributo al miglioramento dell'ambiente.

Basti pensare soltanto a tre aspetti che facilmente si evidenziano:

1. La coerenza di un ente che applica correttamente le proprie stesse indicazioni e discipline.

2. L'effetto di trascinamento che anche piccoli successi possono esercitare su altre imprese pubbliche e private, dando così vita ad un circolo virtuoso.

3. L'instaurarsi, anche per questa via, di un processo partecipativo e di dialogo con i collaboratori. Come azienda muoviamo quotidianamente migliaia di dipendenti, visitatori, fornitori, i quali, in generale, poco si preoccupano delle ricadute che i loro spostamenti hanno in termini di congestione stradale ed inquinamento atmosferico.

Nelle tradizionali politiche di governo della mobilità gli attori principali, se non unici, erano gli enti pubblici nell'esercizio delle loro potestà autoritative e pianificatorie: la trasformazione in corso tende a mettere in rilievo l'importanza che assumono le decisioni e i comportamenti dei soggetti, come le aziende, che causano il movimento di persone e cose. In questa ottica l'azienda diventa un nodo delle reti di mobilità, che non solo interagisce con gli altri nodi, ma anche con i poteri che cercano di governare tali reti.

Il tema dell'accessibilità aziendale diventa quindi decisivo sotto diversi aspetti: i tempi e i costi (economici ed umani) dell'accesso, la sicurezza, l'inserimento delle sedi aziendali nel territorio, ciò che definisce primariamente l'immagine esterna dell'azienda stessa.

Di qui l'importanza di una corretta definizione dei profili di mobilità e di accessibilità dell'azienda, come base per interventi che siano efficaci.

E qui si è posta intanto una prima scelta di fondo.

Infatti, la Regione poteva attenersi strettamente al dettato del decreto Ronchi, limitandosi ad elaborare un piano degli spostamenti casa – lavoro, oppure poteva darsi l'obiettivo di arrivare ad un vero e proprio piano della mobilità aziendale. Assumere questa seconda scelta ha significato anzi tutto porsi il problema di lavorare alla comprensione e quindi alla riduzione dell'impatto complessivo che l'"azienda" Regione produce attraverso la mobilità che genera sul territorio con l'insieme della propria attività.

Questa scelta, che appare la più opportuna ed efficace, ci ha portato ad articolare un programma di lavoro complesso, di cui di seguito si indicano le linee essenziali.

1. Piano degli spostamenti casa – lavoro.

Questo strumento resta il pilastro principale su cui poggia l'elaborazione di un più complessivo piano della mobilità aziendale.

Già il decreto Ronchi prevede che il piano sia aggiornato con cadenza annuale, il che implica che al suo interno contenga fin dall'origine la costruzione dei sistemi di monitoraggio: questo sottintende che il piano contenga espliciti e verificabili indicatori di risultato.

La seconda caratteristica che deve essere prevista è il coinvolgimento pieno del personale nella definizione delle proposte. Quindi un piano che controlla i suoi risultati, che si aggiorna periodicamente e che stimola la partecipazione dei soggetti cui si indirizza.

Quali sono gli obiettivi generali?

Anzi tutto quello di ridurre l'utilizzo del mezzo privato per recarsi al lavoro, incentivando l'uso del trasporto collettivo e di altre modalità di trasporto a basso impatto. Questo obiettivo può essere conseguito, in prima approssimazione, attraverso il meccanismo del contributo aziendale all'acquisto di abbonamenti ai servizi pubblici ferroviari ed autofilotranviari; un'altra forma che deve essere esplorata è quella della realizzazione, o meglio del potenziamento per quanto ci riguarda, di servizi aziendali o interaziendali dedicati.

In secondo luogo occorre incentivare l'uso più razionale dell'automobile attraverso la promozione di sistemi di car pooling e car sharing: è noto, infatti, che il coefficiente di riempimento dei mezzi è a Bologna meno di 1,2, il che significa che per lo più il conducente è l'unico utilizzatore dell'autovettura, ciò che produce un irrazionale moltiplicarsi dei mezzi in movimento che determinano alti livelli di congestione stradale. Il semplice aumento del coefficiente di riempimento dei mezzi consentirebbe di ridurre in modo apprezzabile la congestione e l'inquinamento.

In terzo luogo si può puntare alla sostituzione dei carburanti maggiormente inquinanti con altri ecologicamente più accettabili, utilizzando gli incentivi messi a disposizione da iniziative nazionali e locali: da questo punto di vista una particolare cura deve essere posta alla diffusione tempestiva delle informazioni. Allo stesso modo un'informazione tempestiva può contribuire all'ottimizzazione dei percorsi e quindi alla riduzione dei tempi di viaggio e delle emissioni nell'atmosfera.

Si deve poi operare per migliorare l'accessibilità pedonale e ciclabile delle sedi aziendali, operando sia di concerto con le amministrazioni comunali competenti, sia realizzando direttamente le strutture necessarie (stalli per la sosta, sistemi di contrasto al danneggiamento e al furto etc.). In questo ambito una particolare cura deve essere data ai temi della sicurezza e dell'arredo, anche per migliorare costantemente l'immagine dell'ente.

Infine è opportuno valutare con grande equilibrio la politica della sosta per renderla coerente con gli obiettivi che l'ente vuole conseguire.

Tutti questi obiettivi necessitano di politiche che agiscano sulle condizioni economiche del trasporto, sugli orari di lavoro, sul diritto di utilizzare gratuitamente i posti auto aziendali per coloro che utilizzano l'autovettura insieme ad altri: lo scopo è di favorire comportamenti e

scelte che contribuiscano alla riduzione della congestione, dello stress, dei costi percepiti dall'utente.

Dal momento che il principale obiettivo del mobility management è di influire sulle scelte e sui comportamenti delle persone, le strategie e gli strumenti della comunicazione assumono un rilievo centrale. Non si tratta qui di aggiungere o di duplicare informazioni, quanto di favorire l'accesso più facile - dalla sede di lavoro ma anche da casa - alla vasta massa di dati già disponibili sulla mobilità, oggi disseminati in numerosissimi punti della rete. Occorre altresì, proprio per il carattere partecipato che vuole avere il processo di formazione, monitoraggio e controllo del piano, predisporre agili strumenti che consentano la comunicazione bidirezionale, oltre a sfruttare tutti gli strumenti aziendali già esistenti.

2. Le flotte dei mezzi aziendali.

Si tratta di un altro terreno sul quale si deve continuare ad agire per contenere l'immissione di inquinanti nell'atmosfera: a questo scopo va programmata e monitorata la progressiva sostituzione dei mezzi a disposizione dell'azienda, sia in proprietà sia attraverso contratti di servizio, con mezzi a ridotto o nullo impatto ambientale, come per altro previsto dal decreto Ronchi. Da questo punto di vista la Regione Emilia-Romagna ha già cominciato ad acquisire autovetture a basso livello di emissioni nella graduale sostituzione dei veicoli posseduti.

3. Il traffico merci afferente le sedi regionali.

Si deve verificare la possibilità di incentivare i fornitori della Regione ad orientarsi verso l'utilizzo di mezzi che producano un ridotto inquinamento. Un'iniziativa di questo genere non va considerata soltanto per il ritorno di immagine che può dare, ma anche per l'effetto di imitazione che può indurre su altre amministrazioni pubbliche ed organizzazioni private. Non sarà certo la domanda della sola Regione Emilia-Romagna a produrre un cambiamento significativo nell'offerta di logistica e trasporto merci, tuttavia se un sufficiente numero di soggetti adottasse un comportamento coerente gli effetti potrebbero essere apprezzabili. Senza tenere conto della dimostrazione pratica di coerenza nei confronti delle indicazioni del piano regionale della logistica.

4. I visitatori.

Un altro terreno di lavoro è costituito dalla conoscenza del flusso dei visitatori che quotidianamente si recano presso i nostri uffici: prima di potere ipotizzare soluzioni occorre conoscere il fenomeno. A questo proposito si è svolta, dal 5 febbraio al 7 marzo scorso,

un'indagine con un semplicissimo questionario anonimo da sottoporre ai visitatori presso le portinerie. In questo lasso di tempo, hanno frequentato gli uffici regionali di via Aldo Moro, viale Silvani e via dei Mille 4653 persone; il che conferma la grande attrattività delle nostre sedi e la necessità di facilitarne il più possibile l'accesso.

Come si vede ci si è proposto di mettere allo studio un arco molto ampio di possibili iniziative, che configurino un vero e proprio piano della mobilità aziendale, in grado di intervenire su tutti gli aspetti degli spostamenti di persone e cose generati dall'attività della Regione Emilia-Romagna.

Ciò comportava che il programma di lavoro del Servizio Gestione della mobilità aziendale dovesse interagire costantemente con le attività di altri Servizi e strutture dell'ente, come, ad esempio, il Patrimonio e provveditorato, la Direzione Organizzazione, l'Agenzia trasporti pubblici, l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, i Servizi Risanamento atmosferico, acustico, elettromagnetico, Sviluppo applicazioni informatiche, Sistemi informativi per la comunicazione pubblica, Stampa, etc.

Le criticità del PMA

La prima grande difficoltà incontrata nell'elaborazione del piano è rappresentata dall'alto numero delle sedi lavorative della Regione Emilia-Romagna: tracciare il profilo di accessibilità di tutte le sedi comporta una grande mole di lavoro, per la necessità di effettuare sopralluoghi e di assumere le informazioni indispensabili dagli uffici comunali e dalle aziende di trasporto. Già questo ci ha portato a ritenere necessario procedere con gradualità, affrontando in prima battuta l'analisi della situazione delle sedi bolognesi, che sono quelle nelle quali si concentra il maggior numero di dipendenti, estendendo progressivamente il lavoro a tutte le altre.

Un altro punto di sofferenza è dato dalla difficoltà di acquisire le necessarie informazioni per analizzare i flussi delle forniture dirette alle diverse sedi regionali e le tipologie di mezzi utilizzati dai fornitori. Da questo punto di vista un contributo decisivo potrà venire dal progetto SAPERE attualmente in corso, che potrà fornire, fra l'altro, l'accesso informatico alle consegne effettuate.

Un'ulteriore difficoltà è causata dall'indisponibilità di una cartografia georeferenziata per numeri civici: attualmente essa è disponibile soltanto per il territorio del Comune di Bologna; ciò comporta che per il restante territorio regionale occorre procedere ad aggregazioni dei punti di origine degli spostamenti. Il Servizio cartografico ha in corso il rinnovamento della cartografia digitale che ci permetterà entro il 2004 di disporre di un quadro omogeneo del territorio regionale.

Infine non vanno sottovalutate le difficoltà, ma anche le potenzialità, derivanti dal fatto che le più importanti sedi regionali si collocano nell'ambito del Fiera district di Bologna; da un lato, infatti,

pesano le irregolarità derivanti dal sovraccarico circolatorio indotto dalle manifestazioni fieristiche, dall'altro, la compresenza di numerose importanti imprese terziarie impone la ricerca di un coordinamento fra i singoli piani aziendali della mobilità, sino a configurare la possibilità di un vero e proprio piano d'area. Ciò comporta l'omogeneizzazione delle conoscenze e degli orientamenti, ma anche la possibilità di esercitare un'influenza più efficace nei confronti di tutti gli interlocutori istituzionali.

Le caratteristiche del PMA

Dato il quadro complesso che abbiamo davanti, il piano non può che essere concepito come un processo che, a partire da un insieme di proposte di lavoro che valgono per tutte le sedi e tutti i collaboratori regionali, si arricchisce progressivamente delle integrazioni risultanti dagli approfondimenti territoriali e/o tematici.

La caratteristica peculiare di qualunque piano di mobility management è quella di presentare una forte integrazione con le attività di enti ed organizzazioni esterne all'"azienda" (Comuni, Province, aziende di trasporto, etc.). Ciò significa che la maggior parte delle iniziative che l'"azienda" si propone di realizzare deve essere concertata con altri interlocutori, ricercando il consenso e la convergenza degli interessi rappresentati.

Il mobility management può agire sostanzialmente su tre terreni di iniziativa fra loro fortemente interrelati:

1. Interventi diretti per favorire l'accessibilità delle sedi attraverso modalità di trasporto meno inquinanti rispetto a quelle sinora prevalenti;
2. Informazione e sensibilizzazione dei collaboratori in relazione alle opportunità di contenere i costi psicofisici del trasporto;
3. Interventi di competenza degli Enti locali e/o delle aziende di trasporto.

La scelta delle azioni da intraprendere esige un largo coinvolgimento del personale, delle organizzazioni sindacali e delle Direzioni generali dell'ente: ogni singola azione richiede, infatti, di essere perseguita attraverso una progettazione di dettaglio e una concertazione impegnativa con altri enti, ciò presuppone che a monte esista una larga e solida condivisione.

Il piano è corredato da una serie di indicatori che consentiranno di misurare l'efficacia delle strategie adottate: gli indicatori prescelti, fra i tanti teoricamente utilizzabili, rispondono all'esigenza di esprimere in modo essenziale, ma completo, l'efficacia delle misure adottate senza sovraccaricarsi di un apparato di controllo sproporzionato.

Il monitoraggio del piano si articola in tre fasi:

1. Controllo periodico bimestrale delle fasi esecutive e dei risultati ottenuti da parte del gruppo interdirezioni e della commissione paritetica sindacato/amministrazione
2. Riproposizione del questionario riformulato nella seconda metà dell'anno 2004, anche al fine di cogliere la percezione soggettiva dei collaboratori in merito alla rispondenza delle azioni effettuate rispetto alle attese.
3. Valutazione annuale dell'andamento degli indicatori prefissati

Un'altra caratteristica assolutamente rilevante del PMA deriva dal fatto che l'attuazione delle azioni che ivi vengono decise richiede l'impegno diretto di differenti Servizi dell'amministrazione, dal Provveditorato all'Agenzia trasporti pubblici, dall'Organizzazione al Servizio Stampa, etc.: da questo punto di vista occorre che l'azione di coordinamento della fase attuativa del piano, di competenza del Servizio gestione della mobilità aziendale, sia sostenuta da una forte azione da parte del Comitato di direzione.

Il piano che qui viene adottato è costituito dall'indicazione di una nutrita serie di azioni ed iniziative rivolte a migliorare le condizioni di accessibilità delle sedi aziendali e a favorire scelte modali e comportamentali da parte dei collaboratori regionali orientate ad una mobilità più sicura e sostenibile in termini territoriali ed ambientali. Naturalmente l'attuazione del Piano richiede lo sviluppo di specifici progetti che definiscano nel dettaglio l'ambito di applicazione delle singole misure, le risorse finanziarie disponibili e gli attori coinvolti.

A questo scopo dovranno essere definiti accordi di programma fra la Regione Emilia-Romagna e i Comuni che svolgono le funzioni di mobility manager d'area per disciplinare gli impegni reciproci nell'attivazione delle misure e nella messa a disposizione delle risorse occorrenti.

I risultati dell'indagine sulla mobilità sostenibile

Quando inizialmente si è pensato di avviare una rilevazione tramite questionario delle abitudini di spostamento casa/lavoro dei dipendenti ci si è concentrati sulle situazioni più problematiche e che coinvolgevano la grande maggioranza del personale della Regione, cioè via Aldo Moro, via dei Mille, viale Silvani. Coerentemente a questa impostazione l'incarico conferito ai consulenti limitava a queste sedi l'esplorazione dei fenomeni di mobilità.

Con la formazione del Servizio gestione della mobilità aziendale si è ritenuto indispensabile coinvolgere nell'indagine tutto il personale di tutte le sedi: ciò ha comportato un rilevante incremento del grado di complessità dell'indagine, sia per la numerosità degli intervistati, sia, sopra tutto, per la necessità di tenere conto della dispersione e della moltiplicazione delle operazioni necessarie.

Per conseguire lo scopo abbiamo costituito un gruppo di lavoro operativo che, oltre ai collaboratori del Servizio, include professionalità statistiche, cartografiche e trasportistiche, grazie alla cooperazione realizzata con altri Servizi della Regione. A questo gruppo è stato affidato il compito di coprire sul piano della rilevazione come su quello dell'analisi e dell'elaborazione tutto il personale operante al di fuori delle tre sedi principali.

Non è questa la sede per descrivere nel dettaglio tutte le operazioni svolte, tuttavia è importante rilevare come l'integrazione fra il lavoro compiuto dai consulenti con quello compiuto internamente ci consente oggi di disporre di un data base unico, georeferenziato, che costituisce uno strumento formidabile non soltanto per l'interpretazione dei dati, ma anche per la gestione del piano attraverso la progettazione di dettaglio delle diverse misure previste.

Sotto il profilo analitico si può riconoscere che i comportamenti dei dipendenti delle tre sedi principali non presentano contrasti evidenti con quelli degli altri dipendenti delle altre sedi: tuttavia vi sono alcune particolarità sulle quali è opportuno soffermarsi.

Anzi tutto va notato che il rapporto maschi/femmine è decisamente più equilibrato (49,6% M contro 50,4% F) nelle altre sedi di quanto non sia nelle sedi principali (33,9% M e 64,4% F).

La distanza della residenza dalla sede di lavoro presenta una maggiore concentrazione nelle fasce fra 0 e 4 km (42,2% contro il 28,2% medio complessivo), ciò che ha effetti visibili sull'orario di arrivo e di uscita dal lavoro, sui tempi di percorrenza e sulle caratteristiche delle tappe intermedie.

Per quanto riguarda in particolare la scelta del mezzo di trasporto abituale le "altre sedi" danno un contributo significativo all'uso della bicicletta (15,4% contro la media del 8,0%); anche l'abitudine

di cambiare mezzo di trasporto in estate – e per il 50% si tratta della bicicletta – è significativamente più elevata (18,5% contro la media del 13,1%).

Nel caso fossero attuati interventi per facilitare l'uso di mezzi di trasporto diversi dall'auto privata, poi, il 18% dei dipendenti delle altre sedi dichiara che preferirebbe utilizzare la bicicletta, contro una media dell'11,7%.”

Ancora la maggior quota di relativa vicinanza fra residenza e sede di lavoro pare responsabile della importanza che coloro che si dichiarano disponibili a passare dall'auto al mezzo pubblico attribuiscono al prezzo del biglietto (18,7% contro una media del 9,8%).

Infine, ma non è una sorpresa, gli spostamenti di lavoro nelle altre sedi vedono una netta prevalenza degli spostamenti extraurbani rispetto a quelli urbani (76,2% contro 21,5%)

1. Report d'indagine sulla mobilità sostenibile delle sedi principali di Bologna

Scenario

La mobilità è una delle problematiche più dibattute e di complessa soluzione delle società contemporanee. Un tema sul quale si pongono nuove sfide per amministratori, studiosi, tecnici e comunità. Un argomento evidente anche all'attenzione dell'opinione pubblica come un'emergenza sociale ed ambientale.

Tematiche di grande complessità e di non facile soluzione, che impongono cambiamenti nei comportamenti sociali e culturali in termini ed in direzione di una concreta mobilità sostenibile.

L'obiettivo è dunque il rilancio della vivibilità della città:

- Diminuzione della congestione del traffico.
- Diminuzione dell'inquinamento
- Miglioramento della salute dei cittadini

Un valido aiuto per diminuire il numero di auto circolanti sulle strade cittadine consiste nell'individuare le esigenze dei lavoratori e informarli sulle opportunità alternative di cui potrebbero usufruire e promuovere i relativi incentivi.

Un tema che è stato affrontato, anche in termini di sperimentazione, dalle più importanti Amministrazioni locali nazionali ed internazionali. La Regione Emilia-Romagna, il principale ente

pubblico regionale, ha voluto porre al centro della propria attenzione questa problematica, per cercare di favorire soluzioni e comportamenti di mobilità sostenibile.

Ciò anche in considerazione delle complessità di una organizzazione logistica, articolata e policentrica, con una Sede principale dislocata nel Polo Fieristico bolognese, due a ridosso delle zone centrali: Viale Silvani e Via dei Mille, e una serie di altri uffici dislocati sul territorio.

In quest'ottica, si inserisce e prende spunto l'iniziativa di "Sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile rivolta ai dipendenti delle sedi di Bologna" sviluppata dalla Regione Emilia – Romagna, avviata nel febbraio 2002.

In particolare la fase di indagine quantitativa (a partire da dicembre 2002) si è rivolta alla categoria che, per frequenza/periodicità e dimensione quantitativa, rappresenta la comunità principale: i dipendenti della Regione Emilia-Romagna (che hanno comportamenti di mobilità simili e determinati dalla loro posizione) delle tre Sedi principali.

Gli obiettivi della Regione Emilia-Romagna

I principali obiettivi della Regione Emilia-Romagna in termini di Mobility Management sono:

- a) Acquisire i principali elementi di conoscenza sulla mobilità dei dipendenti (percorso casa-lavoro), indispensabili per un'analisi puntuale dei comportamenti;
- b) Delineare i trend, le pratiche più diffuse, le criticità, le aspettative e le disponibilità al cambiamento per tracciare i profili comportamentali ricorrenti in termini di trasporti e mobilità;
- c) Favorire le pratiche di mobilità sostenibile;
- d) Individuare una corretta Strategia ed un Piano operativo-organizzativo fattibile già nel breve periodo.

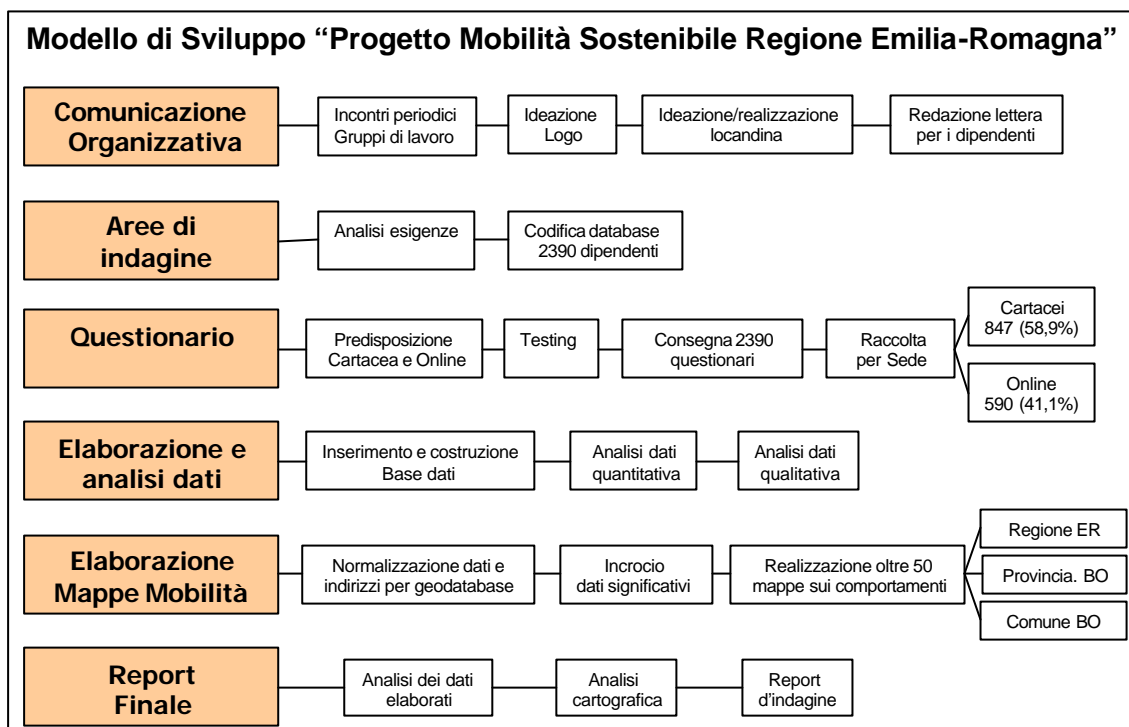
Modello di Sviluppo del Progetto e Metodologia

In particolare l'obiettivo generale dell'iniziativa di ricerca è:

“Conoscere i comportamenti di mobilità prevalente ed individuare soluzioni praticabili e condivise.
Sperimentare e praticare soluzioni di mobilità sostenibile”.

A tal fine il processo di sensibilizzazione e coinvolgimento dei dipendenti regionali, si è svolto attraverso distinte fasi di lavoro consequenziali, a partire dalla costituzione di specifici Gruppi

di Lavoro (Amministrazione Regionale, Ufficio del Mobility Manager, Sindacati, GMPRgroup, Nua) per approfondire i comportamenti e le problematiche di mobilità.



Il presente report di indagine è parte di un più articolato progetto di studio, composto inoltre da un report d’analisi (analitico) dei dati e dei comportamenti rilevati e di una serie di Mappe cartografiche (oltre 50) sviluppate (su ArcView 8.x) a livello regionale, provinciale e comunale.

Le Tematiche oggetto dell'indagine

I campi di analisi, le linee guida e le domande poste nel questionario sono stati definiti ed elaborati in stretta collaborazione con il Servizio gestione mobilità aziendale e con il gruppo di lavoro interdirezioni.

In particolare le principali tematiche affrontate nel corso delle interviste (compilazione spontanea) sono state:

1. Punto di origine dello spostamento
2. Percorso di Andata
3. Percorso di Ritorno
4. Mezzo di trasporto utilizzato
5. Spostamenti per ragioni d'ufficio
6. Dati personali

Un'attenzione particolare, inoltre, è stata posta alle "tappe intermedie", al ricorso all'utilizzo dei "parcheggi d'interscambio", e alla disponibilità a ricorrere a "mezzi di trasporto alternativi".

I risultati e la composizione del campione dall'indagine

L'indagine condotta nei mesi di dicembre 2002 e gennaio 2003 registra un elevato numero di questionari compilati, 60,1% sul totale popolazione dipendenti (tabella 1): indice di particolare sensibilità nei confronti del tema "mobilità". Si distinguono, come più attenti, i dipendenti della sede di Via dei Mille, con un tasso di risposta pari al 70,9% .

Tabella 1

SEDE	NUMEROSITA' POPOLAZIONE	NUMEROSITA' CAMPIONE					
		ONLINE		CARTACEI		TOTALE	% rispondenti su numerosità popolazione
		Totale	% su sede	Totale	% su sede		
Viale Aldo Moro	1.690	394	39,6	601	60,4	995	58,9
Viale Silvani	470	135	48,4	144	51,6	279	59,4
Via dei Mille	230	61	37,4	102	62,6	163	70,9
Totale 3 sedi BO	2.390	590	41,1	847	58,9	1.437	60,1

Si ricorda che la popolazione interessata dalla rilevazione, risulta composta da 2.390 soggetti (1.690 Viale Aldo Moro; 470 Viale Silvani; 230 Via dei Mille). Via Dei Mille è la sede dove i dipendenti hanno risposto in misura maggiore al questionario, 70,9% della popolazione contro 58,9% di Via Aldo Moro e 59,4% di Viale Silvani. La percentuale di coloro che hanno risposto online è pari al 41,1% (590 soggetti su 1.437) segnale di un'elevata "informatizzazione" e pratica all'uso del Computer e di Internet.

Inoltre, da un'analisi sulla composizione del campione si evidenzia una prevalenza del sesso femminile rispetto al totale del campione, dato che diventa particolarmente sensibile sulla sede "Aldo Moro" con un 70,9% di prevalenza.

Da un raffronto tra Campione e Popolazione (Età – Sesso – Qualifiche), emerge una sostanziale corrispondenza. Tutti gli scostamenti si attestano al di sotto del 5%, con unica lieve flessione registrata sulla sede di Via dei Mille nel rapporto Maschi/Femmine.

Le domande a cui i dipendenti hanno risposto miravano a identificare la tipologia di percorso che devono affrontare per recarsi in ufficio e le problematiche legate all'utilizzo di un mezzo di spostamento piuttosto che un altro. Il risultato dell'indagine è poi stato elaborato al fine di individuare alternative che possano soddisfare le esigenze dei collaboratori della Regione.

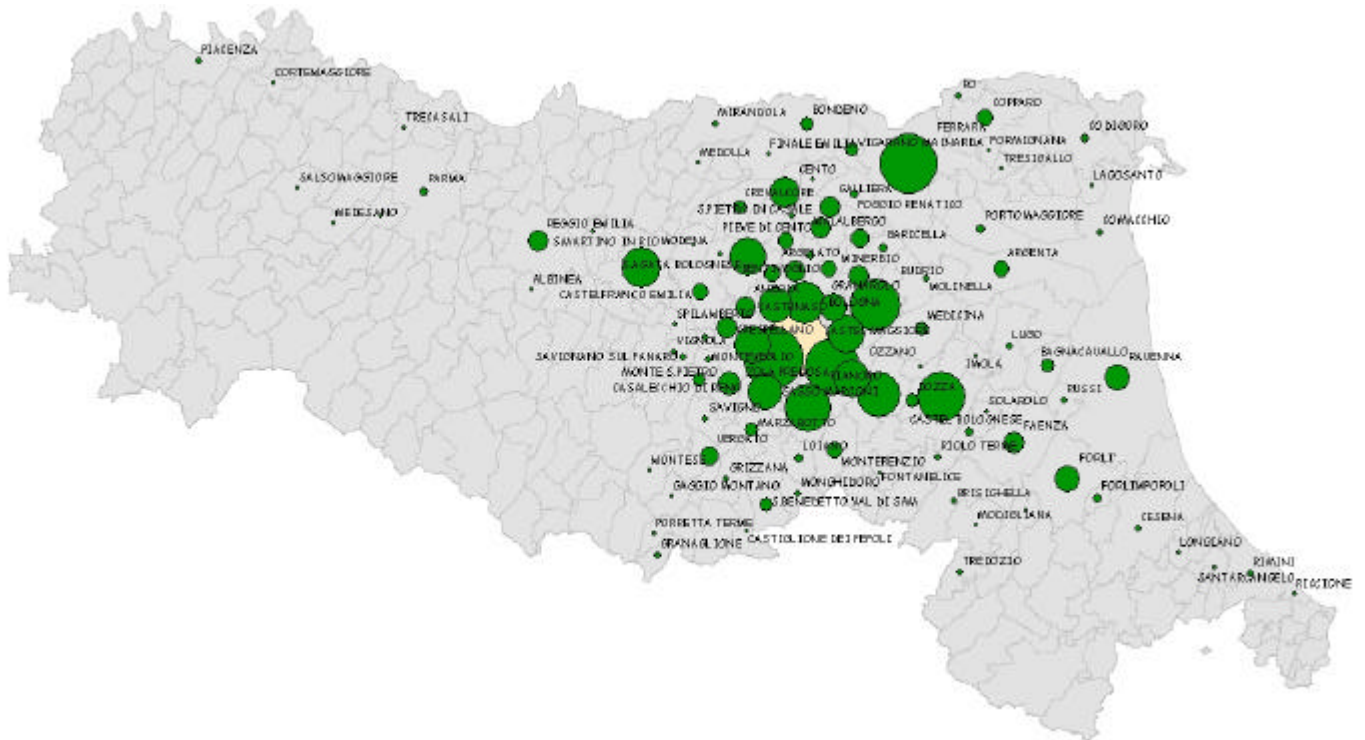
Spostamenti "casa/lavoro"

La distanza dal posto di lavoro, quindi la provenienza, è una delle principali variabili di analisi, in quanto genera la necessità della scelta di un mezzo compatibile con il comune di residenza e la sede dell'ufficio. I comuni che registrano il maggior numero di provenienze sono: Bologna con una presenza di 770 soggetti sul totale intervistati pari al 53,6%, Casalecchio di Reno con 59 soggetti pari al 4,1% e Ferrara con 53 soggetti pari al 3,7% del totale. Interessante notare come Ferrara sia anche la seconda provincia per numerosità di provenienze, 98 intervistati tra residenti in città e nei comuni limitrofi.

Dato direttamente legato alla provenienza è l'ora di partenza da casa e di arrivo in ufficio. È rilevante osservare che oltre il 60% dei dipendenti esce per recarsi in ufficio entro le ore 8:00 e che, nonostante il 53,6% viva nel comune di Bologna, oltre il 60% dichiara di non arrivare a "timbrare il cartellino" prima delle 8:45. Questo risultato è probabilmente da attribuire ai lunghi tempi di percorrenza, il 30% degli intervistati dichiara infatti di impiegare da "31 a 60 min." per raggiungere la sede della Regione e il 35,6% da "16 a 30 min."

Questo dato indica che l'abitare in città, vicino all'ufficio, non implichi necessariamente tempi di spostamento più brevi. I dipendenti che si spostano solo su percorsi urbani, qualora non usufruiscano di mezzi alternativi (motorino o bicicletta), si trovano a fare i conti con la congestione del traffico cittadino e con i conseguenti ritardi a cui a volte sono costretti anche i mezzi pubblici. Questi fattori fanno sì che un collaboratore che debba attraversare la città negli orari di maggiore concentrazione del traffico non impieghi meno di mezz'ora.

Sono avvantaggiati e risentono in misura minore del fattore traffico, i dipendenti che, escono da casa dopo le 8:30 ed arrivano in ufficio in una fascia compresa tra le 8:45 e le 9:15. dato che risulta dall'analisi congiunta delle fasce orarie (cumulate) di uscita da casa e di arrivo in ufficio (l'87,4% parte da casa prima delle 8:30, mentre il 90,3% arriva in ufficio entro le 9:15).



Mapa 1: Numerosità Comuni di residenza

Si osserva inoltre che la sede in cui i dipendenti dichiarano tempi di percorrenza minori è quella situata in Via dei Mille, in cui si rilevano sia ore di partenza da casa posticipate, che ore d'arrivo in ufficio anticipate rispetto ai colleghi di Via Aldo Moro e Viale Silvani. Questo risultato appare essere strettamente correlato al collocamento della sede, in una zona difficilmente raggiungibile in auto, che favorisce il ricorso dei mezzi pubblici o alternativi, quali bus, bicicletta o motorino.

Al contrario la sede che presenta i maggiori problemi per quanto riguarda il percorso "casa/lavoro" risulta invece essere quella di Via Aldo Moro, in cui oltre il 25% degli intervistati esce di casa non più tardi delle 7:15 ed arriva in ufficio in fasce orarie più tarde rispetto ai colleghi delle altre sedi. Su questo risultato, è importante sottolineare, che incide in maniera sensibile la provenienza dei dipendenti, molti dei quali risiedono in comuni situati anche fuori dalla provincia di Bologna.

Per quanto concerne l'uscita dall'ufficio si registra una situazione molto più complessa senza eccezioni su tutte le tre sedi. Le principali fasce d'uscita individuate sono quelle tra le 14:00 e le 14:45, in cui esce il 35,7% del totale intervistati e quelle comprese tra le 16:00 e le 17:30, in cui esce il 40,5% dei rispondenti. Il restante 23,8% si ripartisce nelle altre fasce orarie e nelle ore più tarde, dopo le 17:30.

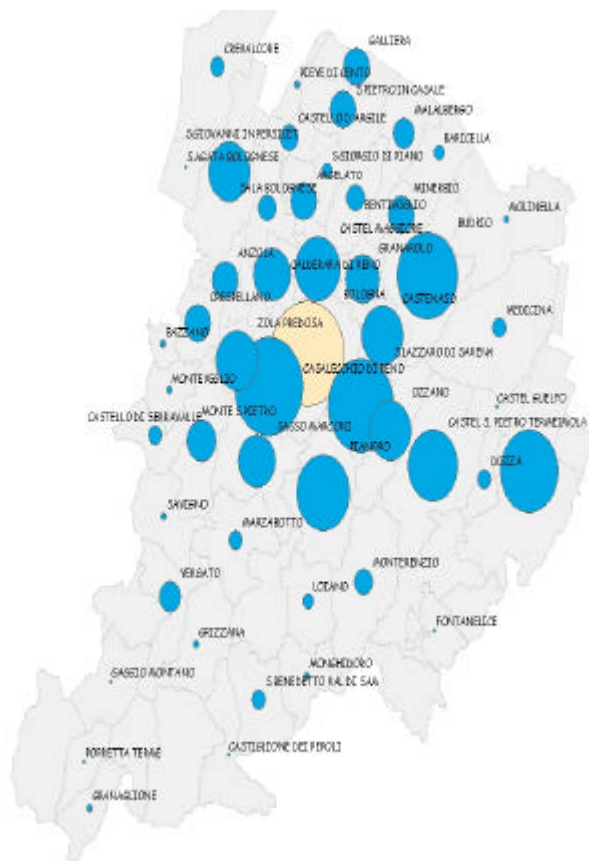
Approfondendo l'indagine riguardante l'orario d'uscita, si osservano tendenze comportamentali in dipendenza della qualifica dei soggetti. In generale si può affermare che le fasce orarie d'uscita preferite dai dirigenti sono quelle più tarde, dopo le 16:30. I dipendenti di qualifica B e C fanno registrare le percentuali più consistenti nelle prime ore del pomeriggio, mentre i collaboratori di livello D si ripartiscono in maniera abbastanza equa nelle due fasce d'uscita principali.

La variabile provenienza incide in modo rilevante sull'ora d'uscita, solo per quanto riguarda i dipendenti che risiedono fuori provincia, i quali dichiarano di uscire in fasce orarie anticipate rispetto ai colleghi che abitano nel comune di Bologna o in zone limitrofe. Dato che probabilmente è correlato con l'utilizzo del treno per cui devono rispettare orari molto più rigidi.

Mappa 2: Numerosità Comuni di residenza - Provincia di

Una variabile che pare incidere in maniera preponderante sulla scelta dell'ora d'entrata e, conseguentemente, su quella d'uscita è la "tappa intermedia" sia sul percorso d'andata che su quello di ritorno verso casa.

Per quanto concerne il percorso d'andata, 348 soggetti, pari al 24,2% dei rispondenti all'indagine, afferma di effettuare almeno una tappa intermedia più o meno quotidianamente. Nell'80,4% dei casi la tappa viene effettuata per accompagnare i figli a scuola. Questi dipendenti sembrerebbero avere caratteristiche simili e ben individuabili.



Nella maggior parte dei casi risiedono nel comune di Bologna o, in alternativa, nei comuni della cintura, è infatti ragionevole pensare che, difficilmente chi vive fuori dalla provincia e parte in fasce orarie molto anticipate può accompagnare anche i figli. Coloro che effettuano almeno una tappa intermedia appartengono in prevalenza alla qualifica D e hanno un'età compresa tra i 35 e i 44 anni, quell'età in cui in maniera più probabile si hanno figli in età scolare.

E' interessante inoltre osservare che nel 54,6% dei casi, la tappa intermedia sul percorso d'andata non dista di più di 2 Km e che questi dipendenti non impiegano più di 15 minuti per effettuarla.

Lo scenario si presenta alquanto differente e disomogeneo, se si analizza la situazione di chi effettua tappe intermedie sul percorso di rientro a casa, 481 soggetti, pari al 33,5% dei rispondenti all'indagine, affermano di effettuare una tappa nella maggior parte dei casi più di una volta la settimana ma non tutti i giorni. Dato rilevante è che, se all'andata la motivazione predominante era la scuola dei figli, al ritorno il 47% dei dipendenti afferma che si tratta di motivi differenti, quali acquisti, palestra o assistenza a familiari.

La variabile “effettua tappe intermedie”, soprattutto se è effettuata per accompagnare figlio o altre persone o fare la spesa durante il rientro, incide sulla scelta del mezzo utilizzato per recarsi in ufficio. E’ ragionevole pensare che un dipendente che deve rispettare, sia gli orari d’ufficio che quelli delle lezioni dei figli, necessita di un mezzo flessibile come l’automobile privata.

Di seguito sono riportati i rapporti (suddivisi per singola sede) tra il tempo di percorrenza medio e i “principali mezzi utilizzati”¹. Come si può notare vi è una sostanziale omogeneità di comportamento tra i dipendenti delle sedi di Aldo Moro e Via Silvani, dove prevale l’utilizzo dell’auto nella fascia temporale 16-30 minuti, mentre in Via Dei Mille i mezzi “alternativi” sono considerati i più comodi/ efficienti.

Tabella 2

Rapporto "principali mezzi utilizzati" / "tempi di percorrenza andata"											
ALDO MORO											
	Auto	% Col	% Rig	Bus	% Col	% Rig	Treno	% Col	% Rig	Totale	%
0 - 15 min.	66	12,5	89,2	8	6,2	10,8	0	0,0	0,0	74	9,3
16 - 30 min.	225	42,5	82,7	47	36,2	17,3	0	0,0	0,0	272	34,3
31 - 60 min.	185	35,0	70,1	65	50,0	24,6	14	10,4	5,3	264	33,2
61 - 90 min.	49	9,3	34,5	9	6,9	6,3	84	62,2	59,2	142	17,9
Oltre 90 min.	1	0,2	2,6	0	0,0	0,0	37	27,4	97,4	38	4,8
non risponde	3	0,6	75,0	1	0,8	25,0	0	0,0	0,0	4	0,5
Totale	529	100		130	100		135	100		794	100

Tabella 3

Rapporto "principali mezzi utilizzati" / "tempi di percorrenza andata"											
DEI MILLE											
	Auto	% Col	% Rig	Bus	% Col	% Rig	Treno	% Col	% Rig	Totale	%
0 - 15 min.	3	12,0	50,0	3	6,8	50,0	0	0,0	0,0	6	6,0
16 - 30 min.	12	48,0	30,8	26	59,1	66,7	1	3,2	2,6	39	39,0
31 - 60 min.	8	32,0	25,8	11	25,0	35,5	12	38,7	38,7	31	31,0
61 - 90 min.	2	8,0	10,0	4	9,1	20,0	14	45,2	70,0	20	20,0
Oltre 90 min.	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	4	12,9	100	4	4,0
non risponde	0	0,0	###	0	0,0	###	0	0,0	###	0	0,0
Totale	25	100		44	100		31	100		100	100

Tabella 4

Rapporto "principali mezzi utilizzati" / "tempi di percorrenza andata"											
SILVANI											
	Auto	% Col	% Rig	Bus	% Col	% Rig	Treno	% Col	% Rig	Totale	%
0 - 15 min.	8	7,0	61,5	5	10,4	38,5	0	0,0	0,0	13	6,2
16 - 30 min.	49	43,0	70,0	21	43,8	30,0	0	0,0	0,0	70	33,3
31 - 60 min.	38	33,3	53,5	20	41,7	28,2	13	27,1	18,3	71	33,8
61 - 90 min.	16	14,0	34,0	2	4,2	4,3	29	60,4	61,7	47	22,4
Oltre 90 min.	1	0,9	14,3	0	0,0	0,0	6	12,5	85,7	7	3,3
non risponde	2	1,8	100	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0	2	1,0
Totale	114	100		48	100		48	100		210	100

¹ Un’analisi dettagliata dei mezzi utilizzati è sviluppata al paragrafo successivo

Il mezzo utilizzato

L'indagine si è poi soffermata sulla scelta del mezzo utilizzato quotidianamente e occasionalmente per recarsi al lavoro e sulle motivazioni di tale scelta.

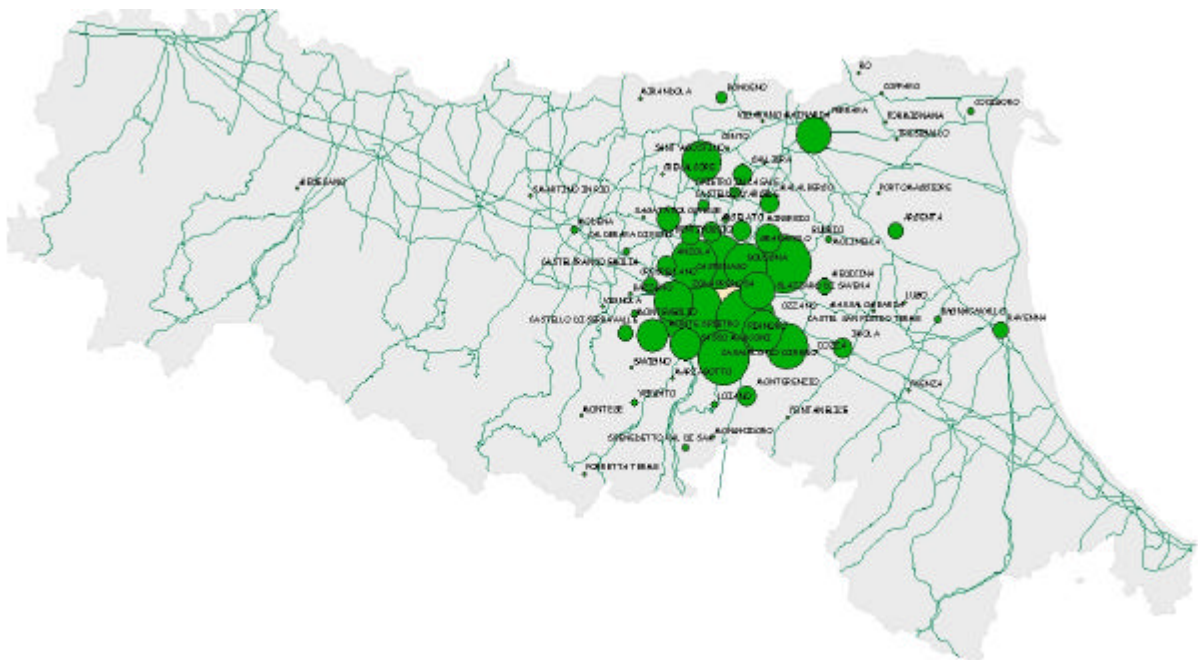
La locazione delle sedi in tre zone diverse induce i dipendenti a scelte differenziate. Dalla domanda “che mezzo utilizza normalmente per recarsi al lavoro” emergono infatti tendenze e comportamenti diversificati per sede, risultato probabilmente dovuto ai diversi aspetti logistici che ciascun dipendente affronta sul percorso “casa/lavoro”, anche se spesso le sedi Aldo Moro e Silvani registrano trend analoghi.

I collaboratori della sede di Via Aldo Moro sono i maggiori utilizzatori del mezzo auto. E' infatti l'unico caso riscontrato in cui oltre il 50% degli intervistati dichiara di recarsi in ufficio in auto da solo o con altri. Al contrario si osservano percentuali più basse di utilizzatori di mezzi pubblici o alternativi quali bicicletta, motorino e a piedi.

L'essere collocata (la sede) nel quartiere fieristico sembra scoraggiare l'utilizzo dei mezzi alternativi, quali bici e motocicli, ad esempio a causa della pericolosità delle strade che si devono percorrere, quasi sempre a scorrimento veloce, molto trafficate e senza piste ciclabili.

I mezzi pubblici che servono la zona inoltre percorrono tragitti forse eccessivamente lunghi, e quindi con tempi di percorrenza spesso non compatibili con il rispetto degli orari di entrata: quasi il 22% degli intervistati, infatti, si sentirebbe incentivato all'utilizzo del bus qualora fossero garantiti tempi di spostamento più brevi.

Mappa 3: Numerosità “utilizzo auto propria”



La distanza dal centro cittadino per la sede di Aldo Moro, inoltre, rende più semplice (rispetto alle altre 2 sedi) trovare parcheggio nelle vicinanze della Regione, nella maggior parte dei giorni lavorativi, anche se il Distretto Fiera incide considerevolmente sulla problematica parcheggi (e traffico) in diversi periodi dell'anno.

Diversamente, per quanto riguarda la sede di Via dei Mille, la collocazione nel centro della città, la difficoltà nel trovare un parcheggio nelle vicinanze dell'ufficio ed anche la congestione del traffico cittadino nelle ore di punta, scoraggia l'utilizzo dell'auto propria. I dipendenti di Via dei Mille sono i maggiori utilizzatori dei bus e dei mezzi alternativi (27% Bus, 14,7% Motociclo, 11% Bicicletta, 8% A piedi). La vicinanza della stazione ferroviaria consente soprattutto a coloro che vivono lontano dal comune di Bologna o al di fuori della provincia, di utilizzare in maniera costante il treno che è da considerarsi quindi un eccellente sistema alternativo di mobilità extracomunale.

Nella sede di Viale Silvani, in generale si osserva una situazione più complessa. Il mezzo più utilizzato è l'auto² (40,9%) ma si rilevano buone percentuali anche per il bus (17,2%), il treno³ (17,2%) e tutti i mezzi considerati alternativi.

La collocazione vicino al centro (Via Silvani) ma non all'interno delle mura cittadine consente, evidentemente, una maggiore libertà di scelta da parte dei dipendenti. E' interessante notare come tra gli incentivi attesi all'utilizzo del bus, in modo più marcato rispetto ai colleghi delle altre sedi, un consistente numero di soggetti concordi sul miglioramento del confort durante il viaggio (31 dipendenti pari all'11,8% richiede infatti bus meno affollati).

Approfondendo l'analisi, sugli spostamenti si riscontrano tendenze comportamentali diversificate anche per qualifica: l'auto propria è sempre il mezzo preferito dai dirigenti; al contrario il bus viene scelto in percentuali più significative dai dipendenti di qualifica B e C. L'unico mezzo che non sembra essere influenzato dalla qualifica, piuttosto dalla distanza, è il treno.

Tabella 5

	Confronto "tappa intermedia"/mezzo utilizzato per recarsi allavoro															
	Aldo Moro				Dei Mille				Silvani				Totale			
	A	A%	U	U%	A	A%	U	U%	A	A%	U	U%	A	A%	U	U%
Bus	12	5,0	24	7,1	7	17,9	10	17,5	5	7,0	8	9,5	24	6,9	42	8,7
Bicicletta	9	3,8	15	4,4	3	7,7	9	15,8	6	8,5	8	9,5	18	5,2	32	6,7
Auto (la mia auto da solo)	150	63,0	216	63,5	9	23,1	10	17,5	30	42,3	37	44,0	189	54,3	263	54,7
Auto (la mia auto con altri)	44	18,5	38	11,2	7	17,9	6	10,5	17	23,9	15	17,9	68	19,5	59	12,3
Auto (passeggero su auto altrui)	4	1,7	6	1,8	1	2,6	1	1,8	2	2,8	2	2,4	7	2,0	9	1,9
Piedi	1	0,4	3	0,9	3	7,7	5	8,8	2	2,8	1	1,2	6	1,7	9	1,9
Motorino	7	2,9	17	5,0	6	15,4	10	17,5	3	4,2	5	6,0	16	4,6	32	6,7
Treno	3	1,3	5	1,5	2	5,1	4	7,0	4	5,6	4	4,8	9	2,6	13	2,7
Bus + bus	3	1,3	6	1,8	0	0,0	1	1,8	0	0,0	2	2,4	3	0,9	9	1,9
Bus + auto	0	0,0	0	0,0	1	2,6	1	1,8	0	0,0	1	1,2	1	0,3	2	0,4
Bus + treno	4	1,7	10	2,9	0	0,0	0	0,0	2	2,8	1	1,2	6	1,7	11	2,3
Bus + bicicletta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Altro (specificare)	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
non risponde	1	0,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,3	0	0,0
Totale	238	100	340	100	39	100	57	100	71	100	84	100	348	100	481	100

Le motivazioni alla scelta di un mezzo non sono solo di carattere logistico, molte volte, come rilevato dall'indagine, i dipendenti utilizzano l'auto per necessità che esulano l'ambito lavorativo. Una variabile che incide in maniera rilevante su tale scelta è la necessità di effettuare una o più tappe intermedie; in particolare coloro che "accompagnano i figli a scuola" optano principalmente per il mezzo privato (anche se in alcune situazioni l'ufficio non è molto distante da casa). Dato confermato dalla tabella 5, in cui è riportata l'incidenza dei mezzi su chi effettua tappe (A=andata; U=uscita).

² L'utilizzo dell'auto è sempre riferito a coloro che ricorrono al mezzo "di proprietà", da soli o con altri.

³ La percentuale degli utilizzatori del treno è dato dalla somma di coloro che hanno risposto "Treno" + "Bus + Treno".

Si ricorda inoltre che per quanto riguarda la tappa intermedia (percorso di andata) la motivazione più ricorrente è “accompagnare i figli a scuola”, dato strettamente correlato con una frequenza quotidiana della tappa (64,7% su totale 3 sedi). Diversamente, per quanto concerne il percorso di ritorno “Acquisti e commissioni varie” (59,6% Aldo Moro – 72% Dei Mille – 62,5% Via Silvani) è la giustificazione prevalente alla tappa intermedia, che implica quindi una frequenza non quotidiana.

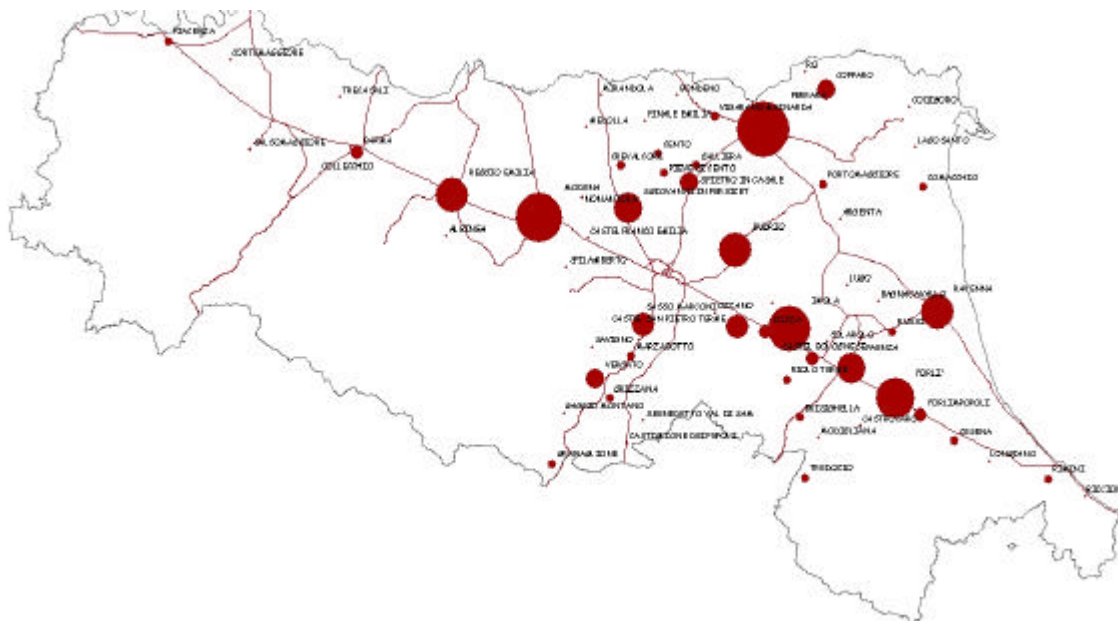
Tabella 6

Mezzo utilizzato normalmente per recarsi al lavoro - Comuni sopra i 15 dipendenti																								
	Bologna	%	Casalecchio	%	Ferrara	%	S. Lazzaro	%	Budrio	%	Imola	%	Pianoro	%	Castel S. Pietro	%	Castelmaggiore	%	Modena	%	Altri comuni	%	Totale	%
Bus	187	24,3	11	18,6	1	1,9	4	8,9		0,0	1	4,3	1	4,8	1	5,3	1	5,6		0,0	15	3,9	222	15,4
Bicicletta	81	10,5	5	8,5		0,0	1	2,2		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0	1	0,3	88	6,1
Auto (la mia auto da solo)	283	36,8	28	47,5	5	9,4	28	62,2	17	65,4	5	21,7	15	71,4	10	52,6	16	88,9	2	11,8	174	45,1	583	40,6
Auto (la mia auto con altri)	41	5,3	6	10,2	3	5,7	2	4,4	1	3,8		0,0	2	9,5	1	5,3	1	5,6		0,0	28	7,3	85	5,9
Auto (passeggero su auto altrui)	15	1,9		0,0	2	3,8	2	4,4	1	3,8		0,0		0,0	1	5,3		0,0		0,0	4	1,0	25	1,7
Piedi	50	6,5		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0	0	0,0	50	3,5
Motorino	73	9,5	4	6,8		0,0	3	6,7		0,0		0,0	1	4,8		0,0		0,0		0,0	6	1,6	87	6,1
Treno	0	0,0		0,0	16	30,2		0,0	6	23,1	9	39,1		0,0	3	15,8		0,0	8	47,1	64	16,6	106	7,4
Bus + bus	29	3,8	5	8,5		0,0	5	11,1		0,0	2	8,7	1	4,8	1	5,3		0,0		0,0	21	5,4	64	4,5
Bus + auto	1	0,1		0,0	2	3,8		0,0		0,0		0,0	1	4,8		0,0		0,0		0,0	2	0,5	6	0,4
Bus + treno	0	0,0		0,0	24	45,3		0,0	1	3,8	5	21,7		0,0	2	10,5		0,0	7	41,2	69	17,9	108	7,5
Bus + bicicletta	2	0,3		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0	1	0,3	3	0,2
Altro (specificare)	3	0,4		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0	0	0,0	3	0,2
non risponde	5	0,6		0,0		0,0		0,0		0,0	1	4,3		0,0		0,0		0,0		0,0	1	0,3	7	0,5
Totale	770	100	59	100	53	100	45	100	26	100	23	100	21	100	19	100	18	100	17	100	386	100	1437	100

Un altro dato di rilievo, per quel che riguarda la scelta del mezzo, è che alcuni dipendenti, soprattutto dirigenti e gli appartenenti alla qualifica D, utilizzano l’auto durante l’orario di ufficio per effettuare spostamenti di lavoro.

Incrociando i dati relativi al mezzo normalmente utilizzato per comune di residenza (con più di 15 dipendenti) emergono valori e comportamenti diversificati (tabella 6). Come si può notare, molti comuni presentano variazioni considerevoli rispetto alla media regionale, arrivando in alcuni casi ad uno scostamento pari al 50%.

Mappa 4: Numerosità “utilizzo treno”



Per quanto riguarda l'uso dell'auto da solo (tabella 6), si può notare come il valore riferito al Comune di Bologna sia inferiore alla media regionale di circa il 4%, dato particolarmente positivo e che diviene ancor più rilevante (circa l'8%) se raffrontato con la media dei comuni con meno di 15 dipendenti. Da evidenziare le percentuali dei Comuni di Castelmaggiore (88,9%) e Pianoro (72,4%), dove 'l'auto da solo' costituisce il mezzo principalmente utilizzato.

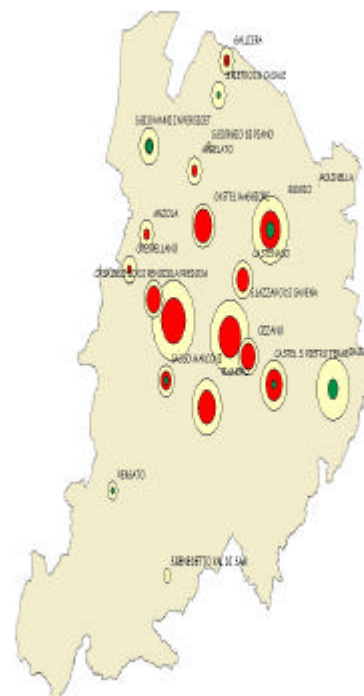
Il treno (mappa 4) (considerando anche le % di chi utilizza “treno + bus”), risulta prevalente nei comuni di Modena (88,3%), Ferrara (75,5%) e Imola (60,8%). Nessun soggetto fa uso del treno tra i residenti dei comuni di Bologna, Casalecchio, S.Lazzaro, Pianoro, Castelmaggiore.

Le percentuali di utilizzo del “bus” e “bus + bus” sono elevate nel Comune di Bologna e di Casalecchio (rispettivamente del 28,1% e del 27,1%). Seguono i Comuni di S.Lazzaro (20,0%) e Imola (13,0%). Nessun soggetto utilizza il bus nei comuni di Budrio e Modena.

Nella Mappa numero 5 (e dalla relativa tabella 7), si evidenziano le numerosità dei Comuni della provincia di Bologna serviti dal Servizio Ferroviario Metropolitano. Sono state considerate le numerosità totali (giallo) e le numerosità del mezzo utilizzato “Auto” (rosso) e “treno” (verde).

Tabella 7

Mappa 5: Numerosità “utilizzo treno”



Mezzo normalmente utilizzato dai dipendenti residenti nei comuni serviti dal SFM (eccetto Comune di Bologna)						
	Treno	%	Auto	%	Totale	%
ANZOLA		0.0	5	2.3	7	2.1
ARGELATO		0.0	5	2.3	7	2.1
BUDRIO	7	14.3	19	8.9	26	7.8
CASALECCHIO DI RENO		0.0	34	16.0	59	17.6
CASTEL MAGGIORE		0.0	17	8.0	18	5.4
CASTEL S. PIETRO TERME	5	10.2	12	5.6	19	5.7
CASTENASO		0.0	10	4.7	15	4.5
CREPELLANO		0.0	4	1.9	7	2.1
GALLIERA	2	4.1	5	2.3	7	2.1
IMOLA	14	28.6	5	2.3	23	6.9
MOLINELLA		0.0	2	0.9	2	0.6
OZZANO	1	2.0	11	5.2	15	4.5
PIANORO		0.0	17	8.0	21	6.3
S.BENEDETTO VAL DI SAM	1	2.0	2	0.9	4	1.2
S.GIORGIO DI PIANO		0.0	2	0.9	3	0.9
S.GIOVANNI IN PERSICET	6	12.2	6	2.8	15	4.5
S.LAZZARO DI SAVENA		0.0	32	15.0	45	13.4
S.PIETRO IN CASALE	4	8.2	3	1.4	7	2.1
SASSO MARCONI	5	10.2	9	4.2	14	4.2
VERGATO	4	8.2	2	0.9	6	1.8
ZOLA PREDOSA		0.0	11	5.2	15	4.5
Totale comuni serviti dal SFM	49	100	213	100	335	100

E' interessante sottolineare come, pur in presenza di una Fermata Metropolitana, i dipendenti che risiedono nei comuni di Casalecchio e S.Lazzaro di Savena, non ricorrono all'utilizzo di tale mezzo di trasporto alternativo, preferendo l'auto. Al contrario per i collaboratori che abitano a Imola (14 casi) e Budrio (7 casi) il treno rappresenta un buon sistema per raggiungere il centro di Bologna (tabella 7).

La disponibilità al cambiamento

Un tema sensibile riguarda l'effettivo interesse da parte dei dipendenti a modificare (saltuariamente o costantemente) le abitudini in tema di mobilità, soffermandosi su quale tipologia di mezzo pubblico o alternativo sarebbero orientati qualora incentivati.

L'attenzione si è focalizzata sulle alternative proposte dagli automobilisti⁴ (668 soggetti sul totale intervistati), quei dipendenti che al momento incidono in maniera sensibile sul traffico cittadino che se adeguatamente informati e incentivati potrebbero scegliere mezzi di trasporto "sostenibili".

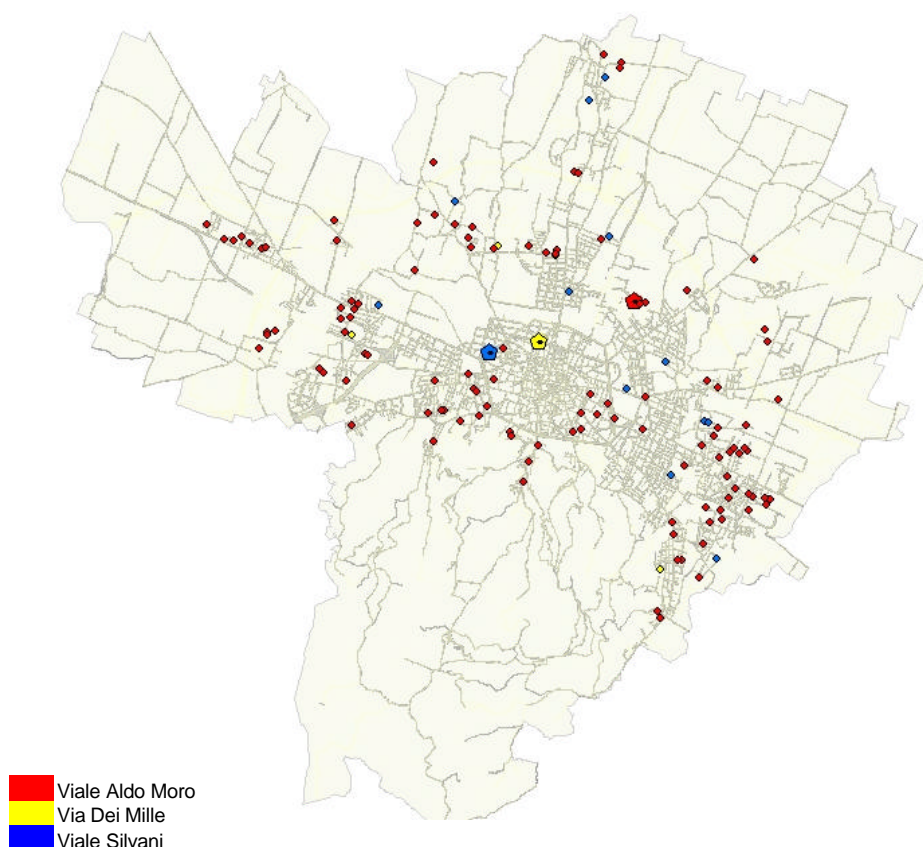
E' interessante osservare che solo una minima parte, 67 soggetti pari al 10% dei "dipendenti automobilisti", ha indicato una mancanza di alternative al mezzo normalmente utilizzato, indice

⁴ Le percentuali si riferiscono in questo caso ai soli dipendenti che utilizzano l'auto propria, da soli o con altri.

di un'elevata sensibilità alle tematiche di mobilità sostenibile e che fornisce ampi margini di miglioramento e "trattativa".

I mezzi "sostenibili" che sembrerebbero riscuotere il maggiore successo⁵ sono: il bus, nel 41,3% dei casi, e il treno, nel 16,5% dei casi. La maggior parte dei dipendenti che sceglierebbe il bus vive a Bologna o nei comuni limitrofi, mentre la quasi totalità di quelli che preferirebbero il treno ovviamente proviene da località distanti dalla città (comuni limitrofi) o addirittura fuori provincia.

Mapa 6: Numerosità "BO - incentivo al bus collegamento diretto (mezzo" auto da solo)"



Per quanto riguarda gli incentivi (o le attese) al trasporto pubblico i dipendenti si rendono "disponibili" a utilizzare in modo più costante il Bus a condizione che siano garantiti: "tempi di spostamento più brevi" (22,2%) e "collegamenti diretti con un'unica linea bus" (20,6%) (comportamenti omogenei riscontrati su tutte e tre le sedi in esame).

Nella mappa 6 sono evidenziati (suddivisi per sede di appartenenza) i soggetti residenti nel Comune di Bologna che usano normalmente "l'auto da soli" come mezzo per recarsi al lavoro e che sarebbero disposti ad utilizzare il bus se ci fosse un collegamento-bus diretto tra casa e lavoro.

⁵ Idem

Si tratta di un campione significativo (132 soggetti) che appartiene nella quasi totalità alla sede Aldo Moro (117 soggetti). Sono alcuni tra i soggetti che concretamente possono contribuire al miglioramento della mobilità delle sedi regionali dell'Emilia-Romagna.

In generale si osserva inoltre che tutti i miglioramenti suggeriti riguardano la durata o il confort del viaggio e quasi mai i costi o l'informazione. Queste esigenze sono diffuse all'interno di tutti i livelli di inquadramento (analisi per qualifiche), come riportato nella tabella che segue:

	<u>Tempi di spostamento più brevi</u>	<u>Collegamento diretto unica linea bus</u>
<u>Qualifica</u>	<u>Aldo Moro</u>	<u>Aldo Moro</u>
<u>B</u>	<u>17,6%</u>	<u>19,8%</u>
<u>C</u>	<u>22,1%</u>	<u>23,9%</u>
<u>D</u>	<u>23,8%</u>	<u>22,8%</u>
<u>Dir</u>	<u>20,2%</u>	<u>17,0%</u>
<u>Qualifica</u>	<u>Dei Mille</u>	<u>Dei Mille</u>
<u>B</u>	<u>10,0%</u>	<u>10,0%</u>
<u>C</u>	<u>27,8%</u>	<u>11,1%</u>
<u>D</u>	<u>20,0%</u>	<u>6,7%</u>
<u>Dir</u>	<u>36,4%</u>	<u>27,3%</u>
<u>Qualifica</u>	<u>Silvani</u>	<u>Silvani</u>
<u>B</u>	<u>17,1%</u>	<u>12,2%</u>
<u>C</u>	<u>22,4%</u>	<u>16,5%</u>
<u>D</u>	<u>22,3%</u>	<u>11,7%</u>
<u>Dir</u>	<u>21,4%</u>	<u>14,3%</u>

Da rilevare, inoltre, che 101 automobilisti (pari al 15,1%), afferma che sarebbe disposto a recarsi in ufficio mediante auto collettiva ("Car pooling" e "Car sharing"). L'uso di auto collettive è uno dei metodi di mobilità alternativa e sostenibile che più riscontra l'interesse dell'utilizzatore di auto e che le Amministrazioni pubbliche di tutta l'Europa stanno cercando di promuovere in maniera mirata in quanto potrebbe contribuire sensibilmente alla riduzione del traffico cittadino.

Dal punto di vista del "Car pooling" e "Car sharing", la quasi totalità dei dipendenti auspica un intervento diretto della Regione per trovare persone logisticamente vicine e con esigenze di orari simili tra loro.

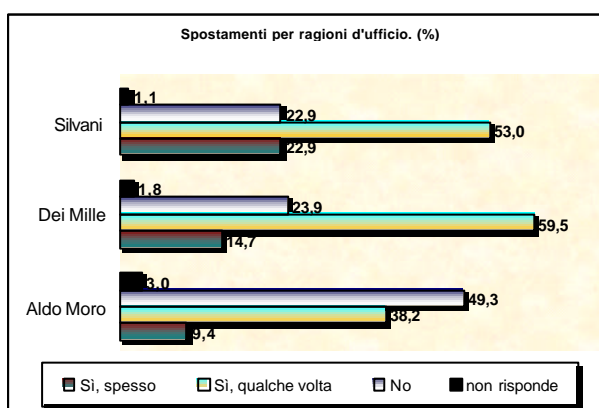
E' inoltre interessante notare come l'11,4% degli automobilisti indichi anche la necessità di studiare soluzioni in caso di emergenza e l'11% di dedicare parcheggi alle sole auto in uso collettivo.

Queste ultime problematiche sono, probabilmente, da ricondursi alle motivazioni addotte dagli automobilisti per quanto riguarda la scelta dell'auto propria: mezzo estremamente flessibile ma con l'inconveniente della difficoltà di trovare parcheggio in ambito urbano.

Gli spostamenti per motivi di lavoro

Un altro ambito d'indagine si è poi focalizzato sull'analisi degli spostamenti per motivi di lavoro effettuati durante l'orario d'ufficio. L'ambito prevalente risulta essere quello urbano per i collaboratori di Via Aldo Moro e Dei Mille mentre per quelli di Viale Silvani l'extraurbano.

Ai dipendenti che si spostano su percorsi cittadini è stato poi chiesto di indicare il mezzo utilizzato al fine di indagare il grado di ricorso all'auto di proprietà e cercare di incentivare i mezzi alternativi. E' risultato che sono 79 i collaboratori (rispetto a 478 - pari al 16,5%) che si spostano per ragioni d'ufficio e utilizzano la loro auto. Questo risultato si ricollega anche alle motivazioni indicate da alcuni dipendenti che affermano di recarsi in ufficio con il veicolo di proprietà perché lo ritengono indispensabile per gli spostamenti di lavoro.



L'auto di proprietà è utilizzata per gli spostamenti durante l'orario d'ufficio in prevalenza dai dirigenti di tutte le sedi. Le percentuali di utilizzo dell'auto, all'interno della qualifica dirigenti, sono elevate e comprese tra il 33,3% di Via dei Mille e 47,1% di Viale Silvani.

I dipendenti di qualifica B, C e D dichiarano di spostarsi prevalentemente in autobus, nelle sedi di Via Aldo Moro e Via dei Mille mentre in Viale Silvani rivelano di utilizzare con maggiore frequenza la navetta aziendale. Scarsamente utilizzati risultano il motorino e la bicicletta, mezzi che consentirebbero una maggiore flessibilità durante gli spostamenti nell'area cittadina, in funzione delle esigenze.

Verso il Piano della Mobilità

L'analisi integrata (Analisi dei dati, Cartografia e Report d'indagine) condotta in questi mesi sui dati emersi dalla rilevazione sui dipendenti delle 3 sedi principali della Regione Emilia-Romagna, ha evidenziato un'elevata sensibilità sul tema della mobilità sostenibile. I comportamenti registrati risentono, ovviamente, delle diverse esigenze espresse da coloro che lavorano in "luoghi" diversi, con problematiche d'accesso e di viabilità differenti.

La numerosità dei collaboratori che arrivano da "fuori città" rispetto al totale, rende ulteriormente diversificato lo scenario di riferimento sul quale ragionare e definire piani di intervento. I comportamenti e le modalità di fruizione del mezzo privato e del mezzo pubblico analizzati delineano alcuni profili di "utenza" pronti al cambiamento, in cui l'azione del Mobility Manager è vissuta come una "possibilità di miglioramento".

Le scelte in tema di mezzo utilizzato spesso nascono da esigenze di carattere familiare. Un indice significativo è dato appunto dalla necessità di effettuare tappe intermedie per "accompagnare i figli a scuola". Inoltre così come tracciato nel presente documento, i dipendenti non sembrano chiedere agevolazioni "economiche" per ricorrere al "bus" o al "car pooling", piuttosto auspicano tempi, confort, organizzazione e facilità d'accesso migliori.

L'auto risulta ancora il "mezzo più comodo", lo dichiara il 46% (valori simili su tutte e tre le sedi), nonostante il tempo speso "fermo ai semafori" e il problema dei parcheggi. I collaboratori della sede di Via Dei Mille registrano, invece, comportamenti in controtendenza, arrivando in ufficio con il Bus, Motorino, e con il Treno, poiché la posizione centralissima non sempre consente alternative efficienti ed economiche.

Il presente report d'indagine ha posto le premesse per lo sviluppo del Piano della Mobilità dei dipendenti e collaboratori della Regione Emilia-Romagna, e per un'analisi nel tempo per verificare i mutamenti nei comportamenti nell'utilizzo dei mezzi di trasporto.

2. I visitatori

Nel corso del mese di febbraio 2003 si è svolta un'indagine mediante un semplicissimo questionario proposto ai visitatori delle seguenti sedi della Regione Emilia-Romagna:

- Via Aldo Moro 18, 21, 30, 38, 50, 52
- Biblioteca del Consiglio Regionale
- Viale Silvani 4/3, 6

L'obiettivo dell'indagine era quello di raccogliere informazioni sulla provenienza, sulla frequenza delle visite e sui mezzi di trasporto utilizzati da coloro che per diversi motivi si recano presso le sedi della Regione Emilia-Romagna.

L'episodicità del rilevamento e l'impossibilità di realizzarlo nelle sedi impresenziate rendono necessario maneggiare i dati che sono stati raccolti con estrema prudenza, evitando generalizzazioni che potrebbero essere fuorvianti.

Tuttavia si possono fare alcune considerazioni di un certo interesse.

Innanzitutto il numero dei visitatori che hanno risposto al questionario, 4653 che per le considerazioni svolte sono da ritenere molto meno dei visitatori effettivi, dimostra che le sedi regionali sono meta di un afflusso rilevante.

Il 47,6% del totale proviene dalla città e dalla provincia di Bologna e ciò si riflette nella scelta dei mezzi di trasporto: infatti, se pure fra questi l'auto privata resta il mezzo prevalente, piuttosto utilizzati sono anche il bus, la moto, i piedi e il taxi.

Fra i visitatori che provengono dalle altre province, pur confermandosi l'automobile il mezzo preferito, cresce in maniera rilevante l'utilizzo del treno, che conquista il primo posto nelle provenienze dalla provincia di Parma e da fuori Regione.

Per quanto concerne la frequenza 997 (21%) dichiarano di recarsi presso una sede regionale con continuità (giornalmente, più giorni alla settimana, settimanalmente).

	CITTA'						
	altro	giornal	più giorni /sett	settiman.	più volte mese	mensile	Parziali origine/ mezzo
auto	268	23	20	29	77	88	505
auto az.le	13	2	2	26	7	5	55
bici	32	3	4	10	11	16	76
bus	155	14	14	14	39	58	294
moto	75	9	3	8	18	30	143
piedi	56	2	9	14	19	16	116
taxi	47	2	5	15	21	17	107
treno	0	0	0	0	0	0	0
altro	2	5	3	0	0	0	10
Parziali origine/ frequenza	648	60	60	116	192	230	

	PROV. BO						
	altro	giornal.	più giorni /sett	settiman.	più volte mese	mensile	Parziali origine/ mezzo
auto	226	253	18	24	50	74	645
auto az.le	14	15	0	3	3	3	38
bici	2	0	0	0	0	0	2
bus	46	3	0	74	9	7	139
moto	10	0	0	0	2	5	17
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	2	0	0	0	2	2	6
treno	28	0	5	5	11	14	63
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	328	271	23	106	77	105	

	PROV. MO						
	altro	giornal.	più giorni /sett	settiman.	più volte mese	mensile	Parziali origine/ mezzo
auto	93	13	7	6	22	46	187
auto az.le	1	2	0	2	7	3	15
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	4	0	0	0	2	3	9
moto	2	0	0	0	1	0	3
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	1	2	0	0	0	0	3
treno	61	0	3	1	12	19	96
altro	1	0	1	0	0	0	2
Parziali origine/ frequenza	163	17	11	9	44	71	

	PROV. RE						
	altro	giornal.	più giorni /sett	settiman.	più volte mese	mensile	Parziali origine/ mezzo
auto	46	55	5	3	15	27	151
auto az.le	5	1	1	0	0	3	10
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	0	0	1	0	0	1	2
moto	0	0	0	0	0	1	1
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	2	1	0	2	1	1	7
treno	53	3	6	3	18	28	111
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	106	60	13	8	34	61	

PROV. PR							
	altro	giornal.	più giorni /sett	settiman.	più volte mese	mensile	Parziali origine/ mezzo
auto	40	12	4	7	14	19	96
auto az.le	3	0	0	1	1	3	8
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	2	0	1	0	2	0	5
moto	0	0	0	0	0	1	1
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	0	0	0	0	0	0	0
treno	53	10	1	3	13	26	106
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	98	22	6	11	30	49	

PROV. PC							
	altro	giornal.	più giorni /sett	settiman.	più volte mese	mensile	Parziali origine/ mezzo
auto	19	4	0	2	3	4	32
auto az.le	4	0	0	0	2	0	6
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	2	2
moto	0	0	0	0	0	0	0
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	0	1	0	1	0	0	2
treno	30	5	1	1	8	18	63
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	53	10	1	4	13	24	

PROV. FE							
	altro	giornal.	più giorni	settiman.	più volte	mensile	Parziali
			/sett		mese		origine/ mezzo
auto	94	6	7	5	25	46	183
auto az.le	7	5	0	0	3	5	20
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	4	1	0	0	0	0	5
moto	0	0	0	0	2	0	2
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	0	0	1	0	0	0	1
treno	26	3	4	1	11	10	55
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	131	15	12	6	41	61	

PROV. FC							
	altro	giornal.	più giorni	settiman.	più volte	mensile	Parziali
			/sett		mese		origine/ mezzo
auto	113	4	6	6	25	41	195
auto az.le	24	0	0	1	4	9	38
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	2	1	0	1	0	2	6
moto	2	0	0	0	0	0	2
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	0	1	1	0	1	0	3
treno	52	3	1	8	19	21	104
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	193	9	8	16	49	73	

PROV. RA							
	altro	giornal.	più giorni	settiman.	più volte	mensile	Parziali
			/sett		mese		origine/ mezzo
auto	109	8	3	7	32	42	201
auto az.le	17	1	0	0	5	3	26
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	2	0	0	0	1	0	3
moto	0	0	1	0	1	0	2
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	2	0	1	0	1	0	4
treno	29	2	0	1	5	11	48
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	159	11	5	8	45	56	

PROV. RN							
	altro	giornal.	più giorni	settiman.	più volte	mensile	Parziali
			/sett		mese		origine/ mezzo
auto	51	5	6	5	28	14	109
auto az.le	12	0	1	0	2	2	17
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	2	0	0	0	0	0	2
moto	0	0	0	0	0	0	0
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	1	1	1	0	1	0	4
treno	15	0	0	1	14	16	46
altro	0	0	0	0	0	0	0
Parziali origine/ frequenza	81	6	8	6	45	32	

	FUORI REGIONE						Parziali origine/ mezzo
	altro	giornal.	più giorni /sett	settiman.	più volte mese	mensile	
auto	86	20	3	4	9	18	140
auto az.le	2	0	2	0	0	2	6
bici	0	0	0	0	0	0	0
bus	2	1	1	2	0	2	8
moto	2	1	0	0	2	0	5
piedi	0	0	0	0	0	0	0
taxi	3	1	1	0	1	2	8
treno	162	8	5	5	19	50	249
altro	17	6	1	0	1	2	27
Parziali origine/ frequenza	274	37	13	11	32	76	

Totale generale per mezzo		%
auto	2444	52,53
auto az.le	239	5,14
bici	78	1,68
bus	475	10,21
moto	176	3,78
piedi	116	2,49
taxi	145	3,11
treno	941	20,22
altro	39	0,84
totale	4653	100

Le azioni

Come anticipato in premessa, le azioni che un'azienda come la Regione Emilia-Romagna può intraprendere nell'ambito del mobility management sono schematicamente riconducibili a tre categorie:

1. Interventi diretti per favorire l'accessibilità delle sedi attraverso modalità di trasporto meno inquinanti rispetto a quelle sinora prevalenti;
2. Informazione e sensibilizzazione dei collaboratori in relazione alle opportunità di contenere i costi psicofisici del trasporto;
3. Sensibilizzazione e/o rivendicazione di interventi di competenza degli Enti locali e/o delle aziende di trasporto.

Per comodità di esposizione le proposte verranno articolate su questi tre blocchi tematici, ben sapendo che, in realtà, esiste necessariamente un forte intreccio fra loro.

1. Interventi diretti per favorire l'accessibilità delle sedi attraverso modalità di trasporto meno inquinanti rispetto a quelle sinora prevalenti.

In questa categoria rientrano diverse proposte che, al momento attuale, presentano differenti gradi di praticabilità, richiedendo la formazione di accordi con enti esterni e con i dipendenti e le loro organizzazioni sindacali.

Contributo aziendale per la riduzione del costo degli abbonamenti al trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico.

L'indagine svolta con il questionario distribuito ai dipendenti regionali ha messo in evidenza come il 33,9% utilizzi normalmente i mezzi pubblici per gli spostamenti casa-lavoro: 19,8% solo bus, 6,8% bus + treno, 7,3% treno.

Naturalmente a questi collaboratori che per scelta o per necessità adottano già una scelta modale "virtuosa" va rivolta una politica tesa a consolidare e premiare questa scelta: tuttavia non c'è dubbio che il target di popolazione sul quale si può e si deve agire con determinazione per favorire analoghe scelte modali è costituito da quel 39,5% di dipendenti che oggi usano normalmente l'auto per i loro spostamenti e che si sono dichiarati disponibili, a certe condizioni, a passare stabilmente all'uso di mezzi pubblici.

Il confronto con altre esperienze italiane ed europee testimonia che questo tipo di misura produce effetti significativi di diversione modale quando il livello quantitativo e qualitativo del servizio di trasporto pubblico è elevato e quando l'accessibilità automobilistica è precaria (difficoltà di parcheggio, congestione della rete viaria, etc.). La proposta che qui si avanza è quella di prevedere un contributo aziendale al costo dell'abbonamento annuale ordinario. La scelta dell'abbonamento annuale ordinario è tesa a favorire la fidelizzazione dei lavoratori al trasporto pubblico anche al di fuori degli spostamenti casa/lavoro o per motivi di lavoro. Per quanto attiene alla modalità pratica la Regione acquisterà gli abbonamenti dalle aziende di trasporto (cercando di spuntare le condizioni più vantaggiose) e attraverso la trattenuta mensile in busta paga recupererà la quota restante a carico del dipendente.

Naturalmente chi usufruirà del contributo per l'abbonamento al trasporto pubblico non potrà accedere ai posti auto aziendali.

Per quanto riguarda gli utenti della ferrovia, oltre alla possibilità di utilizzare alle condizioni sopra descritte l'abbonamento TPL, si può procedere all'acquisto scontato degli abbonamenti annuali da parte della Regione Emilia-Romagna, che attraverso la trattenuta mensile in busta paga recupererà la quota restante a carico del dipendente.

Il costo comportato da questa operazione può essere in grande parte recuperato attraverso l'introduzione di un pagamento, sia pure molto contenuto, per l'utilizzo dei posti auto aziendali (vedi sotto): la stretta relazione fra questi due provvedimenti è motivata non solo dalla necessità di recupero delle risorse, ma anche dalla volontà di contribuire a spostare l'equilibrio modale verso il trasporto collettivo.

Nuova regolamentazione dei parcheggi

Attualmente il 45,9% degli intervistati ha dichiarato di utilizzare normalmente l'auto, con una punta del 53,4% nelle sedi di via Aldo Moro. Considerando che per quanto alta la percentuale dei rispondenti sul personale regionale essa rappresenta il 58,38% del totale e tenendo conto della larga approssimazione per difetto nel calcolo delle distanze, derivante dal fatto che, escluso per la città di Bologna, lo strumento cartografico non ci consente di operare da indirizzo ad indirizzo, ma da centroide a centroide, è assai significativo che la distanza totale percorsa **quotidianamente in auto** dai **sol** dipendenti che hanno risposto al questionario si può stimare a km 24.882 con impiego di circa 726 ore di viaggio.

La Regione Emilia-Romagna dispone complessivamente a Bologna di n. 1.180 posti auto, parte in proprietà, parte in affitto, parte in abbonamento per la sosta su strada.

Il piano propone una scelta chiara volta all'incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici ed alternativi di trasporto e quindi si propone esplicitamente di arrivare ad una riduzione della necessità di posti auto: in questo ambito compie scelte per un uso razionale, equo e trasparente dei posti auto, introducendo il concetto che, come per il trasporto pubblico, l'automobilista si deve far carico di una quota del costo del parcheggio, privilegiando nell'assegnazione coloro che usano collettivamente l'auto (car pooling), consentendo l'accesso ai parcheggi soltanto degli autoveicoli in regola con le vigenti disposizioni relative ai controlli sui gas di scarico.

Le indicazioni che seguono riguardano le tre sedi principali di Bologna (via Aldo Moro, via dei Mille, viale Silvani) che presentano situazioni non riproducibili nelle sedi periferiche.

Criteri per l'assegnazione dei parcheggi ai collaboratori regionali

Dall'esame dei criteri per l'assegnazione dei parcheggi attualmente utilizzati dalle singole Direzioni Generali, in linea di massima molto simili, è comunque emersa l'esigenza di omogeneizzare i criteri da seguire per garantire uniformità e certezza delle regole per tutti i collaboratori regionali con rapporto di lavoro subordinato, sia a tempo indeterminato, sia determinato. La procedura di rinnovo delle assegnazioni avrà di norma cadenza semestrale, ciò al fine di permettere una gestione dinamica, ma non troppo complicata della stessa. Nelle assegnazioni dei posti ai collaboratori si terrà conto della opportunità di garantire la massima possibile vicinanza alla sede di lavoro per coloro che hanno difficoltà motorie e per il personale femminile.

I punteggi sono cumulabili.

Tale proposta è così articolata:

Prerequisiti: per accedere ai parcheggi della Regione le auto debbono essere in regola con le emissioni e certificate dal possesso del Bollino Blu; autocertificazione della disponibilità dell'auto.

Riserva di posti: hanno diritto ad avere il parcheggio: i portatori di handicap che comportino difficoltà di deambulazione; chi dimostra di usare sistematicamente l'auto in modo collettivo, almeno in due, per trasportare un collega (car pooling).

Criteri di assegnazione:

Posizioni di lavoro:

1. Ragioni di servizio che comportano frequenti spostamenti con la propria auto oppure permanenza frequente fino a tardi (oltre le ore 19.00) per esigenze di servizio(*)	punti 10
2. Personale delle segreterie di direttori generali	punti 5

--	--

Esigenze personali:

1. Collaboratrici in stato di gravidanza	punti 9
2. Collaboratori con gravi difficoltà fisiche o psicofisiche, con priorità per coloro che hanno problemi di deambulazione (**)	punti 9
3. Collaboratori con figli fino a 12 anni e/o familiari con problemi di assistenza e cura(***)	punti 7
4. Collaboratori che risiedono a distanza tale dal luogo di lavoro da comportare, nel caso di utilizzo del trasporto pubblico, oltre un'ora di viaggio (nella sola andata o ritorno) per il percorso casa-ufficio (****)	punti 6

Tipologia dei mezzi:

1. Auto alimentata a metano, GPL (per questi ultimi solo per i parcheggi all'aperto), o ecodiesel	punti 6
---------------------------------------------------------------------------------------------------	---------

Note:

(*)	La necessità degli spostamenti frequenti deve essere espressamente attestata dal rispettivo superiore gerarchico
(**)	valutabile solo se è allegato il certificato medico
(***)	valutabile solo se è presentato il certificato medico
(****)	valutabile solo se supportato da apposita autocertificazione descrittiva del percorso, con segnalazione dei mezzi pubblici utilizzabili eventualmente in alternativa all'auto.

Esclusioni: sono esclusi dalla possibilità di ottenere un posto auto coloro che usufruiranno del contributo per l'acquisto di biciclette (per tre anni), coloro che fanno car pooling come passeggeri e coloro che usufruiranno del contributo per l'abbonamento al trasporto pubblico.

Contribuzione al costo del posto auto

Si ipotizza una struttura contributiva differenziata per categorie economiche, con andamento progressivo che tiene conto delle differenze retributive fra le diverse categorie.

Le ipotesi prese in considerazione hanno in comune l'esclusione dal contributo dei portatori di handicap, delle donne in stato di gravidanza e dei conducenti di car pooling che trasportino almeno due passeggeri oltre al conducente.

Naturalmente restano da approfondire le questioni legate alla fiscalità e ai meccanismi di pagamento.

Bicicletta

L'indagine con questionario ha mostrato che l'8% dei collaboratori regionali usa la bicicletta come mezzo ordinario di locomozione e che il 19,5% dei dipendenti, che oggi usano normalmente l'auto per i loro spostamenti, si sono dichiarati disponibili, a certe condizioni, a passare stabilmente all'uso della bicicletta.

In fase di prima applicazione si propongono alcuni interventi significativi, ma che non esauriscono lo spettro di altre iniziative possibili ed auspicabili, che andranno ulteriormente studiate ed approfondite.

- Introduzione del bike sharing aziendale: si tratta di acquistare delle biciclette personalizzate con il logo della Regione Emilia-Romagna da collocare in apposite rastrelliere antifurto presso le sedi dell'Ente, accessibili soltanto con apposita chiave (di cui non è possibile la duplicazione o contraffazione), da utilizzare per gli spostamenti di lavoro di breve raggio. Il vantaggio del sistema è quello di essere già presente in diverse città della nostra regione e della Lombardia per iniziativa delle amministrazioni comunali e accessibili per chiunque possieda una chiave del sistema: ciò significa che il collaboratore regionale potrebbe recarsi in treno in una di queste città ed ivi giunto usare queste biciclette per gli spostamenti urbani. Una limitata sperimentazione può essere condotta a Bologna anche con la messa a disposizione di biciclette a pedalata assistita.
- Verifica dell'assetto dei posti bici e studio dei costi/benefici di sistemi di videosorveglianza.
- Realizzazione in ogni sede (ove vi siano utilizzatori) di almeno una postazione per la ricarica delle batterie delle bici elettriche.
- Contributo ai dipendenti che intendono acquistare biciclette e biciclette a pedalata assistita.

Vanno approfondite ulteriormente le seguenti proposte:

- Predisposizione di locali per doccia, spogliatoio, armadietti per le necessità ed il comfort di chi utilizza la bicicletta nella nuova torre ed eventualmente nelle altre sedi
- Contributo per l'installazione di sistemi di identificazione (BIKEGUARD® - SECURMARK®) alle bici private che, oltre ad avere un'azione deterrente, consentano in caso di ritrovamento la restituzione del mezzo al legittimo proprietario.
- Piste ciclabili (vedi sotto).

Car pooling

L'indagine con questionario ha mostrato che il 22,2% dei dipendenti, che oggi usano normalmente l'auto per i loro spostamenti, si è dichiarato disponibile, a certe condizioni, a usare collettivamente l'auto (car pooling).

L'obiettivo di questo programma è quello di utilizzare l'auto in modo più razionale, contribuendo a ridurre la congestione stradale: si tratta in sostanza di aumentare il coefficiente di occupazione delle autovetture che a Bologna, ad esempio, è inferiore a 1,2. Valutando anche i risultati di altre esperienze italiane ed europee si propone di fissare il livello minimo di due persone per poter certificare la formazione di un equipaggio di car pooling: coloro poi che abitualmente formeranno equipaggi di tre persone (compreso il conducente) saranno esentati dalla spesa per il posto auto.

Tre le possibili misure:

- Introduzione in Intranet di un programma che favorisca l'incontro fra chi è disponibile a caricare sulla propria vettura colleghi che hanno esigenze simili per orario di entrata ed uscita e per direttrice geografica e chi è disponibile a lasciare la propria auto a casa se ha la garanzia di arrivare al lavoro e rientrare in termini accettabili.
- Riserva del posto auto per coloro che aderiscono al programma car pooling come conducenti.
- Gratuità del posto auto per coloro che portano regolarmente due passeggeri oltre al conducente.

Rinnovamento della flotta aziendale

La flotta aziendale è costituita da 174 mezzi in proprietà e da 66 mezzi in leasing.

Già da alcuni anni la Regione Emilia-Romagna nel rinnovare il proprio parco auto ha deciso di sostituire le auto con alimentazione a benzina con mezzi alimentati a metano o ecodiesel: da questo punto di vista occorre continuare sulla strada intrapresa, valutando con attenzione le opportunità dell'alimentazione elettrica e delle nuove tecnologie in corso di sperimentazione.

Si propone tuttavia di sperimentare la modalità del **car sharing** per valutare se essa possa sostituire una quota fluttuante di mobilità per motivi di lavoro. In sostanza si tratta di dar vita a convenzioni con gli Enti che gestiscono programmi di car sharing (ATC di Bologna, TEP di Parma, ACT di Modena, Tramservizi di Rimini, etc.) per attivare abbonamenti che consentano ai collaboratori regionali che si spostano per motivi di lavoro di utilizzare i mezzi disponibili. Potrebbe essere di grande interesse valutare l'esito delle ricerche, attualmente in corso, tese a consentire l'emissione di tessere personali con fatturazione distinta per l'uso d'ufficio e l'uso personale: questo consentirebbe alla Regione di promuovere una modalità interessante di mobilità e al singolo di considerare la possibilità di eliminare la seconda o terza macchina familiare, con benefici effetti sull'ingombro delle strade.

Servizi di trasporto aziendali

In questa fase del piano della mobilità aziendale non si ritiene opportuno rivedere l'organizzazione della navetta tradizionale. Tuttavia è intenzione del Servizio concorrere alla formulazione di un progetto di mobilità interaziendale che coinvolga tutte le aziende insediate nel Fiera district: in quella sede verrà valutata la possibilità/opportunità di prevedere servizi di trasporto interaziendali dedicati.

Telelavoro

I telelavoristi alla data odierna (luglio 2003) sono 52, contro i 34 che risultavano alla data di somministrazione del questionario (ai quali si farà comunque riferimento, nel rispetto della correttezza dell'analisi operata): sono stati, infatti, inseriti nella sperimentazione ulteriori 18 dipendenti, con diverse decorrenze fra maggio e luglio di quest'anno.

Dall'indagine effettuata si desume che nel 2002, mediamente, i telelavoristi hanno prestato 6 giornate di telelavoro al mese, pur verificandosi "picchi" di 14- 15 giornate al mese in alcuni casi; sono invece ben 22 i dipendenti che hanno effettuato più di 7 giornate al mese in telelavoro.

Per quanto riguarda i primi 5 mesi del 2003, il dato tende ad incrementarsi: sono infatti 6,5 circa le giornate medie mensili prestate in telelavoro, sempre con punte di 14 -15 per alcuni dipendenti e sono 18 i telelavoratori che hanno effettuato più di 7 giornate di telelavoro al mese.

Riteniamo ragionevole, in virtù di tali considerazioni, elaborare una stima dei Km mediamente percorsi e dei risparmi energetici e/o monetari conseguibili assumendo quale base di calcolo 2 giornate di telelavoro alla settimana.

Occorre peraltro precisare che i dati relativi ai telelavoristi costituiscono un campione numericamente insufficiente (13 rispondenti su 34, pari al 38,24% sul totale dei rispondenti) per consentire un confronto con la restante popolazione, e ciò anche se si limita restrittivamente l'analisi alla suddivisione auto/non auto.

Dall'analisi dei dati si evince una prevalenza nell'uso dell'auto da parte dei telelavoristi (se confrontata con la tendenza mostrata dai collaboratori regionali che non effettuano il telelavoro), presumibilmente imputabile alla necessità di effettuare un tragitto che comporta, nella maggior parte dei casi, una destinazione finale in un comune diverso da quello nel quale ha avuto origine lo spostamento (ciò si verifica infatti in 10 casi su 13, pari ad una percentuale del 76,92%, mentre il cambio di provincia avviene solamente in 4 casi su 13, ovvero nel 30,77% dei casi): se a quanto innanzi riportato si applica un test statistico esso non rivela una significativa differenza in quanto i dati riportati sono numericamente inconsistenti.

Pertanto, in conclusione, ci si può limitare ad asserire che pare emergere una maggior propensione all'utilizzo dell'auto da parte dei telelavoristi.

I telelavoristi rispondenti che utilizzano l'auto od un mezzo non ecologico per i propri spostamenti ammontano al 69,23% (9/13), quelli che si rivolgono al trasporto pubblico al 15,38% (2/13) alla pari di quelli utilizzando la bicicletta: la lunghezza media dei tragitti effettuati secondo le tre modalità risulta rispettivamente pari a 27 Km, 77 Km e 2,5 Km, i quali comportano un dispendio medio di tempo pari a 27 m, 58 m e 7 m.

Anche operando un riscontro rispetto a quanto dichiarato emerge infatti che il 66,67% di quanti utilizzano l'auto compie uno spostamento di lunghezza superiore ai 20 Km, impiegando nel 55,57 % dei casi un tempo variabile tra i 31 ed i 60 min, mentre si equiripartiscono percentualmente (11,11%) i collaboratori effettuanti tragitti di lunghezza rispettivamente compresa tra i 2 e 4 km, tra i 4 ed i 10 Km e tra i 10 ed i 20 Km.

Le risposte fornite dai telelavoristi che si avvalgono del trasporto pubblico per i propri spostamenti confermano che nella totalità dei casi il loro tragitto supera i 20 Km e comporta tempi variabili tra i 60 e gli oltre 90 minuti, a differenza dei collaboratori utilizzando la bicicletta per percorsi di lunghezza inferiore ai 4 Km e comportanti tempi compresi tra i 16 ed i 30 minuti.

Si evince agevolmente, da quanto riportato, la negativa influenza esercitata sia dalla congestione dovuta al traffico lungo i percorsi effettuati dai collaboratori medesimi, che il protrarsi dei tempi di spostamento dovuti al raggiungimento della fermata del mezzo pubblico e/o ai tempi d'attesa dello stesso.

Per quanto concerne l'entità dei km non effettuati ed in tal senso "risparmiati" dai telelavoristi, prendendo ovviamente in considerazione entrambi gli spostamenti di andata e ritorno ed assumendo quale base di calcolo 2 giornate di telelavoro alla settimana, essi in totale ammontano settimanalmente a 980 per coloro che utilizzano l'auto od un mezzo non ecologico per i propri spostamenti, a 620 per coloro che si rivolgono al trasporto pubblico ed a 20 per i fruitori della bicicletta: la riduzione media dei Km effettuati da ciascun collaboratore secondo le tre modalità risulta rispettivamente pari a 109 Km, 310 Km e 10 Km, ciò che consente di evitare un dispendio medio di tempo rispettivamente ammontante a 110 m, ad oltre 7 ore ed a 30 m.

Questi dati confermano la valutazione che la crescita del telelavoro comporta sostanziali benefici in termini di minor consumi energetici, minore inquinamento, minor congestione, minore stress da traffico.

Iniziative volte a facilitare gli spostamenti dei portatori di handicap

Si è cercato di indagare i comportamenti di mobilità dei collaboratori disabili che avevano risposto al questionario, tuttavia ci si è presto resi conto che fra coloro che sono classificati come disabili possono esservi anche soggetti protetti da una normativa speciale ma che non hanno, di fatto, particolari disabilità fisiche. L'elaborazione in queste condizioni avrebbe perso qualunque significatività, pertanto in accordo con il Servizio Sviluppo Organizzativo, Formazione, Mobilità, che sta avviando il progetto "Gedi – gestire il disagio per favorire il benessere lavorativo", abbiamo ritenuto necessario acquisire ulteriori informazioni anche per l'eventuale integrazione del piano di mobilità. La prima fase dell'indagine, infatti, prevede la verifica e l'integrazione dei dati disponibili con riferimento alle problematiche connesse alla mobilità casa-lavoro.

1. Informazione e sensibilizzazione dei collaboratori in relazione alle opportunità di contenere i costi psicofisici del trasporto.

L'approccio non usuale alla domanda di mobilità – rispetto a quello più consueto dell'offerta – affida un ruolo protagonista alle persone, alle loro abitudini, necessità, e alla loro propensione a cambiare modi di trasporto abituali con altri più sostenibili.

Coinvolgimento e convincimento sono i mezzi che il mobility manager ha a disposizione: solo sollecitando la partecipazione, la collaborazione e il consenso si potranno avviare, con qualche speranza di successo, azioni positive in una materia tanto delicata quanto quella dell'uso dell'auto che richiama stili di vita, culture, libertà personali.

Per queste ragioni l'informazione e l'ascolto dei diretti interessati – in un corretto rapporto di attenzione e di reciprocità - sono di fondamentale importanza: capire abitudini e necessità degli spostamenti, predisporre interventi il più possibile mirati ai problemi, sollecitare cambiamenti richiede una comprensione che può derivare solo dalla capacità di cogliere attese e aspettative e di dialogare in modo non episodico.

Ne discende che l'attività di informazione e comunicazione, proprio per il ruolo che svolge, deve utilizzare una pluralità di strumenti, tradizionali e informatici, ed essere indirizzata a raggiungere questi obiettivi:

- far conoscere ai colleghi i servizi, le opportunità e le alternative che possiamo offrire tenendo viva l'attenzione anche sulle “piccole cose” che individualmente si possono attivare per migliorare la qualità dell'ambiente.
- rendere concreta una sensibilità ambientalista che c'è, ma che si manifesta ad intermittenza
- raggiungere un consenso motivato, cioè consapevole, spiegando il perché delle soluzioni adottate.

Deve poi assolvere alla funzione di promuovere all'esterno, negli enti locali, nelle aziende, nelle scuole l'adozione degli strumenti tipici del mobility management.

Le caratteristiche di carattere generale dell'attività di informazione:

- sollecitare la partecipazione attiva e comunicare la massima disponibilità all'ascolto
- adottare uno stile di comunicazione “soft”, senza allarmismi, e il più possibile personalizzato

- massima chiarezza e tempestività delle informazioni

Concretamente, l'attività si dovrebbe articolare nei seguenti interventi da utilizzare anche contemporaneamente, a seconda degli argomenti da affrontare:

Sito web

Per la sua capillarità e per la velocità garantisce la massima diffusione e tempestività delle informazioni.

Posizionato in ERMES, dovrà essere caratterizzato come sito di informazione e di servizio, veloce, leggibile senza particolari versioni di programmi; facilmente riconoscibile e altrettanto facilmente accessibile dai colleghi, con una parte specificamente dedicata a loro, cui si possa accedere con password, ma anche dall'esterno della Regione, dai cittadini, dalle altre aziende del Fiera district, dagli enti locali; interattivo; di facile gestione e aggiornamento.

Un punto dove trovare le informazioni sulla mobilità che già esistono, ma che sono sparse in vari punti della rete, dove dare notizia di nuovi servizi, tenere un filo diretto con i colleghi.

Collana editoriale

Se il sito web garantisce la quotidianità del rapporto di comunicazione con i colleghi e la sua tempestività, una collana editoriale può fornire un'informazione più approfondita e più mirata ogni qualvolta risulti necessario "saperne di più" su un determinato argomento.

Senza pensare ad una periodicità fissa predeterminata, ma accompagnando per esempio l'avvio di un nuovo servizio o di una sperimentazione, sembra necessario prevedere già alcuni di questi approfondimenti o "istruzioni per l'uso":

- cosa è e come si usa il car pooling
- cosa è e come si usa il car sharing
- cosa è e come si usa il bike sharing

La distribuzione dovrebbe avvenire sia all'interno della Regione, per far conoscere e rendere usufruibili le possibili alternative all'uso dell'automobile per i propri spostamenti; sia all'esterno, ad enti locali, aziende, scuole con l'obiettivo di sensibilizzare e promuovere l'adozione degli strumenti tipici del mobility management.

Il primo numero di questa collana sarà interamente dedicato ai contenuti del piano della mobilità aziendale, e sarà distribuito a tutti i colleghi regionali; una versione contenente anche un CD sarà distribuita agli Enti locali, alle associazioni dei mobility management, al circuito di portali

specializzati. Questo materiale, tradotto anche in lingua inglese, consentirà al Servizio di presentarsi e di presentare la propria attività in occasione di convegni, rassegne, iniziative nazionali ed europee; di fornire agli altri enti ed aziende un supporto che faciliti l'attivazione della figura del mobility manager.

Tale materiale dovrà essere aggiornato di pari passo con le attività più consistenti del Servizio, ad esempio in occasione del periodico aggiornamento del piano della mobilità.

Campagne di informazione

E' un mezzo che affianca le altre due tipologie di comunicazione, non è necessariamente legato all'avvio di un intervento o di una sperimentazione, e si presta a raggiungere diversi obiettivi anche perché può utilizzare vari strumenti, semplici, ma rapidi ed efficaci, quali la posta elettronica, il volantino, o un depliant. Ovviamente il mezzo dipenderà da cosa vogliamo comunicare.

Una prima articolazione potrebbe essere:

- fare "pubblicità", tramite una e-mail a tutti i colleghi, al programma di car pooling e di car sharing
- diffondere, attraverso un depliant che si può tenere con sé, l'elenco dei distributori che hanno il metano e il GPL, o i "piccoli accorgimenti" per consumare meno benzina, usare bene il condizionatore d'aria per inquinare meno, ecc.
- ottenere informazioni di ritorno sul gradimento di un certo servizio, monitorare la diffusione delle informazioni

Per i periodici bilanci dell'attività del Servizio sarà inoltre utilizzata la rivista IN REGIONE che per diffusione e lettura garantisce di raggiungere moltissimi colleghi.

2. Interventi di competenza degli Enti locali e/o delle aziende di trasporto

Su questo piano si possono articolare gli interventi su quattro direttrici:

- Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i sistemi di trasporto pubblico
- Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi pedonali
- Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi ciclabili
- L'accessibilità in auto e moto

Il numero elevato delle sedi della Regione Emilia-Romagna non ci permette di delineare fin da subito un quadro dettagliato ed esaustivo delle problematiche di accessibilità di ciascuna: per questo abbiamo concentrato l'attenzione sulle sedi di Bologna, che hanno il maggior numero di dipendenti, ritenendo che le linee di intervento che possono emergere dall'analisi di queste realtà siano utili ad approcciare anche le problematiche di accessibilità delle altre sedi.

Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i sistemi di trasporto pubblico

Punto fermo di qualunque iniziativa volta a spostare viaggiatori dall'uso dell'auto all'uso dei mezzi pubblici è la messa a regime del Servizio ferroviario regionale e metropolitano. Soltanto in questo modo, infatti, la consistente fascia di colleghi che provengono dall'esterno degli ambiti urbani (e il discorso vale particolarmente per le sedi di Bologna) potrà prendere in considerazione il treno come mezzo efficace per spostamenti di breve e medio raggio. Questo comporta che, mano a mano che miglioreranno i livelli del servizio ferroviario, dovranno essere rivalutati i problemi di interconnessione con gli altri sistemi. Per avere un'idea dell'utenza potenziale del SFM basti pensare che su 1540 collaboratori che lavorano nelle sedi di Bologna e che hanno risposto al questionario, 387 abitano nei comuni del territorio provinciale (esclusa la città, che da sola ne conta 840): oggi soltanto 49 di questi usano il treno.

La seconda tematica da affrontare riguarda il sistema tariffario: da questo punto di vista la prossima entrata in vigore del sistema STIMER fa prevedere, per le sue caratteristiche di integrazione, un netto miglioramento della situazione attuale.

Un problema da affrontare con Trenitalia concerne la differenza di opportunità oggi presente sulle diverse direttrici: sulla tratta Piacenza - Bologna, infatti, è possibile utilizzare senza maggiori costi anche gli Intercity, mentre le altre direttrici non offrono la medesima opportunità. Ciò genera una disparità di condizioni fra i collaboratori: andrà perciò fatta in tempi brevi una verifica con Trenitalia per valutare la possibilità di un'operazione di riequilibrio.

Dalle risposte ai questionari non sembrano emergere particolari esigenze di modificazione delle linee e delle fermate del trasporto pubblico, anche se si evidenzia come le sedi che sono collocate in posizione eccentrica rispetto ai centri storici soffrono di una netta penalizzazione dovuta alla mancanza di collegamenti diretti: tuttavia l'analisi va ulteriormente approfondita.

Così come va approfondita con le Aziende di trasporto pubblico la questione del disagio connesso alla rarefazione delle frequenze nei periodi estivi, in quanto, almeno nei momenti di maggior concentrazione delle entrate e delle uscite dal lavoro, appaiono e sono percepite come inadeguate.

Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi pedonali

Di norma l'accessibilità pedonale delle sedi di lavoro che sono collocate in ambito urbano è considerata come una questione non problematica: in realtà il percorso terminale del viaggio presenta a volte aspetti critici. Occorre allora intervenire con progettazioni di dettaglio per migliorare, ove necessario, le condizioni di accessibilità anche pedonale, innanzi tutto eliminando condizioni di rischio, ma anche rendendo semplicemente più confortevole questa parte del percorso. A mo' di esempio si richiamano le situazioni maggiormente problematiche registrate nelle sedi di Viale Silvani e A. Moro.

Viale Silvani: l'attraversamento del viale fra Porta S. Felice e via Calori presenta una notevole pericolosità, che ha dato origine anche ad incidenti mortali. Infatti, sopra tutto in direzione sud gli automobilisti provenienti da Porta S. Felice sono incentivati ad accelerare al fine di evitare l'arresto al successivo semaforo.

La soluzione ideale sarebbe quella di introdurre un ulteriore semaforo al servizio esclusivo dell'attraversamento pedonale e la protezione dell'attraversamento stesso con dissuasori di velocità. Si deve tuttavia tenere conto di due elementi che l'Amministrazione comunale considera non superabili nel breve periodo: da un lato, infatti, il PGTU (piano generale del traffico urbano) prevede il completo riassetto del sistema circolatorio all'incrocio fra viale Silvani e le vie Berti e Calori, che comporta la modifica dei sensi di circolazione, nonché il rifacimento e riposizionamento degli impianti semaforici. Questo rende difficile ipotizzare l'installazione di un nuovo semaforo che diverrebbe incongruente con il progetto di riassetto. Dall'altro lato l'introduzione di dissuasori di velocità in un singolo punto dei viali di circonvallazione comporta il declassamento dell'intero asse stradale e (oltre ad introdurre rischi di comportamenti imprevedibili da parte degli automobilisti e motociclisti che si troverebbero ad affrontare all'improvviso un punto singolare in un sistema per il resto di alta scorrevolezza) la modifica radicale delle funzioni assegnate all'asse stesso.

In questa condizione appare necessario procedere con gradualità, chiedendo all'amministrazione comunale:

- a) di potere partecipare all'elaborazione del progetto di riassetto circolatorio e semaforico previsto dal PGTU;
- b) di intraprendere una rivalutazione complessiva dell'intero asse dei viali di circonvallazione, considerando l'insieme delle situazioni di pericolosità negli attraversamenti pedonali;
- c) di intervenire con provvedimenti immediati volti alla riduzione della pericolosità, attraverso il potenziamento dell'illuminazione (già in corso su nostra richiesta), l'evidenziazione della segnaletica orizzontale (già prevista su nostra richiesta), il potenziamento della segnaletica verticale e l'introduzione di segnalatori di pericolo lampeggianti (che in ogni caso non sarebbero in contrasto con il futuro riassetto degli impianti semaforici).

Aldo Moro: queste sedi sono oggetto di un altissimo numero di accessi pedonali, che presentano alcune caratteristiche comuni:

- a) insufficiente illuminazione degli attraversamenti e dei percorsi fra le sedi ed i parcheggi, ciò che, oltre al rischio di incidenti, favorisce l'insorgere di sensazioni di insicurezza in particolare da parte del personale femminile;
- b) difficoltà nell'utilizzo della piazza durante i giorni di neve, durante i quali si verificano ripetuti incidenti;
- c) riduzione dello spazio effettivamente utilizzabile dei marciapiedi lungo le vie A. Moro e Serena a causa della crescita non contenuta delle siepi laterali.

Queste sembrano allo stato attuale le situazioni sulle quali è necessario intervenire con l'accordo di programma fra Regione e Comune di Bologna.

Miglioramento dell'accessibilità delle sedi attraverso i percorsi ciclabili

L'8% di collaboratori regionali che ammirabilmente utilizza normalmente la bicicletta si trova quotidianamente a fare i conti con un traffico spesso caotico in condizioni di promiscuità con gli altri mezzi di trasporto. Occorre affrontare con determinazione il problema di prevedere interventi che si muovano lungo le seguenti direttrici:

- incremento e miglioramento delle piste ciclabili
- pavimentazione delle strade e dei piazzali
- verifica della dislocazione degli stalli e studio di sistemi di videosorveglianza (vedi sopra).

L'accessibilità in auto e moto

L'accessibilità automobilistica non presenta criticità diverse da quelle generali del traffico urbano, che nella zona fieristica sono accentuate durante le manifestazioni e che vanno quindi affrontate, di concerto con l'Amministrazione comunale, nell'ambito degli aggiornamenti del PGTU.

Uno strumento utile ad affrontare le difficoltà del traffico urbano è data dalla possibilità di accedere alle informazioni relative ai cantieri: ci proponiamo l'obiettivo di coordinare in particolare con l'Amministrazione comunale di Bologna l'accesso al sistema informativo in corso di predisposizione, una volta verificata la reale tempestività e completezza delle informazioni.

Per quanto riguarda l'accessibilità motociclistica la maggiore criticità è rappresentata dallo stato deplorabile della pavimentazioni stradali ed in particolare di quella del piazzale di A. Moro: una più efficace e tempestiva manutenzione è l'obiettivo che ci dobbiamo proporre di conseguire. Il secondo problema concerne gli stalli per la sosta: l'attuale situazione di caotica disseminazione fra l'altro arreca un danno evidente all'immagine della Regione Emilia-Romagna che viene immediatamente percepito dal visitatore. Occorre pertanto destinare aree specifiche alla sosta dei motocicli, trasformando all'uopo anche posti auto del parcheggio condominiale che si rendessero disponibili e vietare la sosta al di fuori degli spazi consentiti.

Conclusioni

Il processo di elaborazione del piano ha messo in luce alcuni fenomeni che potranno avere un importante rilievo nell'attuazione e nell'aggiornamento del piano stesso.

Innanzitutto va sottolineato il grande interesse che i collaboratori regionali hanno manifestato nei confronti dell'operazione, interesse che si è manifestato sia attraverso l'alta percentuale di risposte al questionario, sia attraverso le numerose proposte e segnalazioni che sono pervenute al Servizio gestione della mobilità aziendale in questi mesi. L'Amministrazione regionale deve oggi dimostrare con i contenuti del piano, ma ancor più con la loro attuazione pratica, che intende valorizzare la disponibilità dei suoi collaboratori a partecipare ad un progetto condiviso per una mobilità sicura e sostenibile, nell'ambito concettuale di una rifondazione organizzativa basata sulla capacità di ascolto ed interazione: ciò comporta investire risorse umane, tecniche e finanziarie nell'implementazione del piano della mobilità aziendale.

Un altro importante elemento riguarda l'orientamento alla sicurezza: l'analisi delle misure proposte ha messo in luce che ciascuna di esse ha effetti molto diversi in termini di sicurezza. Infatti, mentre scelte modali come l'uso dei mezzi pubblici producono automaticamente un netto miglioramento delle condizioni di sicurezza degli spostamenti, lo stesso non si può dire di altre scelte modali, come, ad esempio, l'uso della bicicletta, che, se hanno un benefico (anche se limitato) effetto sotto i profili della congestione, dell'inquinamento e del risparmio energetico, tuttavia richiedono, ai fini del miglioramento della sicurezza, interventi di tipo strutturale, come le piste ciclabili. Anche per questo motivo non è dato rintracciare nel piano una misura unica, o anche solo assolutamente prevalente, ma è stato necessario optare per un mix di interventi fortemente connessi fra loro.

La misurazione dell'efficacia del piano ha rappresentato un altro terreno importante di approfondimento durante il processo di elaborazione: l'aspirazione di poter imputare ad ogni singolo provvedimento la previsione di un effetto misurabile è stata rapidamente abbandonata; ma anche la possibilità di prevedere l'effetto del complesso delle misure proposte dal piano in termini quantitativamente attendibili sui comportamenti si rivela problematica. Infatti, la disponibilità al cambiamento nelle scelte modali manifestata nelle risposte al questionario non può essere considerata, salvo sgradevoli sorprese, come impegno effettivo al cambiamento: in realtà si è ritenuto opportuno e prudente considerare coloro che hanno espresso una disponibilità al cambiamento come la platea cui indirizzare un insieme di interventi finalizzati ad influenzarne i comportamenti. Quale parte di questa disponibilità potenziale si tradurrà in effettivo cambiamento delle scelte modali dipenderà in larga misura, da un lato da una serie di condizionamenti sociali su

cui non abbiamo alcuna credibile possibilità di influenza, dall'altro dal clima organizzativo complessivo dell'Ente Regione e ancora dalla tempestività delle azioni che verranno realizzate.

Il piano della mobilità aziendale presenta ovviamente le caratteristiche tipiche del mobility management, cioè un orientamento prevalente ai comportamenti piuttosto che agli interventi strutturali.

Per questo insieme di motivi si è scelto di evitare di “dare i numeri”, preferendo evidenziare per ogni singola misura la platea dei dipendenti potenzialmente interessati. Gli indicatori che corredano il piano ci consentiranno quindi di mettere a confronto in corso d'opera la fotografia della situazione attuale con gli effetti che l'implementazione del piano stesso produrrà e quindi di intervenire per adeguare e correggere, ove necessario.

Infine è opportuno mettere in rilievo che nel processo di elaborazione del piano si è costruito un reticolo di collaborazioni fra il Servizio gestione della mobilità aziendale e altri Servizi della Regione Emilia-Romagna che ha consentito di utilizzare e a volte di formare un insieme di competenze che oggi mettono in grado l'Ente di guardare con relativa tranquillità ai processi di implementazione, controllo ed aggiornamento del piano stesso. La messa a punto degli strumenti di analisi (statistici, cartografici, etc.) ha portato i collaboratori coinvolti ad impegnarsi nella soluzione di problemi complessi e nell'utilizzo, a volte anche creativo, di programmi e tecniche provenienti da fonti diverse fra loro e non pensate per queste applicazioni specifiche. L'assunzione di una metodologia di lavoro di gruppo, più attenta alle competenze che alle posizioni gerarchiche o alle appartenenze, ha consentito non soltanto un forte interscambio di conoscenze, ma anche un coinvolgimento pieno, personale e professionale, dei collaboratori.

Gli indicatori del piano per la mobilità aziendale

Indicatori	Ambito	
	Bologna	Complessivo
nomina mobility manager	si	si
numero sedi	13	46
numero addetti	2.591	3.083
Posti auto aziendali totali	1.198	1.233
Posti auto gratuiti	1.198	1.233
Posti auto a pagamento	0	0
Posti auto riservati	1.104	1.139
Posti moto/motocicli aziendali	108	
Posti bici aziendali	281	
Posti auto per visitatori	0	0
Numero auto aziendali	94	242
Numero bici aziendali	0	0
Auto usate /100 addetti	47,58	47,51
Auto usate come conducente/ 100 addetti	45,94	45,89
Auto usate come passeggero/ 100 addetti	1,64	1,62
Km totali percorsi giornalmente in auto	16370	24882
Moto/motocicli usate /100 addetti	6,36	5,98
Km/giorno moto	1240	
Bici usate /100 addetti	6,09	7,99
Km/giorno bici	826	
Linee di TPL con fermata in prox Aldo Moro	5	
Linee di TPL con fermata in prox via dei Mille	18	
Linee di TPL con fermata in prox viale Silvani	8	
Linee di TPL con fermata in prox via Marconi	8	
Linee di TPL con fermata in prox Farini/S.Stefano	5	
Utenti trasporto pubblico /100 addetti	35,1	33,3
Utenti bus urbano/ 100 addetti	15,07	14,00
Utenti bus extraurbano/ 100 addetti	5,11	5,30
Utenti treno/ 100 addetti	14,94	14,10
Km/giorno percorsi in treno	5016,00	27966,00
Km/giorno percorsi con TPL	4978	6560
Numero di utenti a piedi/100 addetti	4,06	4,20
% spostamenti casa-lavoro con soste	25,4	
distanza media casa-lavoro (solo andata)	11,25	19,43
Numero di addetti che svolgono telelavoro	3	34
Numero di questionari ricevuti	1072	1800
% risposte al QSCL/ addetti totali	59,6	58,38

Con le caselle evidenziate in giallo sono indicati i campi obbligatori da compilare

