

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**i 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 proprietari.
- 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 utilizzanti 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.