

UN BIGLIETTO PER LA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE



Realizzato col contributo di

REGIONE
TOSCANA





Un biglietto per la MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

Il Ticket MUS



realizzato con il contributo di

REGIONE
TOSCANA



Un biglietto per la MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE raccoglie i risultati e l'esperienze derivanti dal progetto **MUS: Mobilità Urbana Sostenibile**, realizzato da **CISL Firenze** ed **Ecologia e Lavoro Onlus** e sostenuto dalla Regione Toscana attraverso il bando GO GREEN 2011.

La presente pubblicazione è scaricabile dal sito internet www.cislfirenze.it

Progettazione grafica e testi a cura di:
Tessa Ercoli, Carlotta Iarrapino e Conchita Musumeci
Contesti e Cambiamenti snc

Con la collaborazione di:
Giovanni Ronchi, CISL Firenze
Sergio Sorani e Francesca Ricci, Ecologia & Lavoro

Copertina a cura di:
Sibilla Fanti, CISL Firenze

Si ringrazia Giuseppe D'Ercole per il prezioso supporto

Un ringraziamento alle RSU aziendali Daniele Belgrado, Stefano Cerreti, Marco Farolfi, Gianni Formichetti, Andrea Ienco, Pietro Luigi Lo Franco, Simone Mannini, Paolo Panchetti, Paolo Pantanella, Amalia Sabatini e Angela Venditti. Senza il loro entusiasmo e la loro preziosa collaborazione il progetto non sarebbe stato realizzabile.

Firenze, Gennaio 2012

Indice

MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE	3
L' IMPATTO DELLA MOBILITÀ	3
Mobilità e inquinamento atmosferico.....	3
Mobilità e inquinamento acustico.....	4
Mobilità e impatto sulla salute.....	4
La situazione della mobilità in Italia	5
Modal split	6
GLI INTERVENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	7
Principio "chi inquina paga"	7
Veicoli e guida	7
Trasporto pubblico locale	8
Corsie preferenziali.....	8
Piste ciclabili e bike sharing	8
Pedaggio urbano	8
Parcheggi a pagamento.....	8
Car pooling e Car sharing	9
Mobility manager	9
Blocco del traffico.....	9
Piano della mobilità urbana	10
IL TICKET TRASPORTO	10
Uno strumento innovativo	10
Caratteristiche e vantaggi del ticket trasporto.....	10
Esperienze in Italia	12
Un futuro auspicabile.....	14
Il ruolo del Sindacato.....	14
IL PROGETTO MUS DI CISL FIRENZE ED ECOLOGIA E LAVORO	15
Le motivazioni	15
I partecipanti.....	15
Il Circolo di Studio.....	15
I Focus Group	15
L'indagine sui lavoratori	17
I risultati dell'indagine	17
Allegato_ MANIFESTO PER LA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE	22

MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

La **Mobilità Urbana Sostenibile** (MUS) è un sistema attraverso il quale si cerca di **conciliare le modalità di spostamento** delle persone e delle merci **con l'esigenza di ridurre gli impatti negativi del trasporto** e in particolare: lo smog, le emissioni di gas serra, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico urbano e gli incidenti.

L' IMPATTO DELLA MOBILITÀ

Mobilità e inquinamento atmosferico

Alcuni dati per iniziare e per avere un'idea della portata del problema:

- sulle strade italiane transitano circa **50 milioni i veicoli** di cui il **70% autovetture** (35 milioni), **9% motocicli** (4,5 milioni), **8% autocarri** (4 milioni), **12% ciclomotori** (6 milioni), e **1% autobus** (93 mila).

In Italia il **settore dei trasporti** continua ad essere quello che contribuisce maggiormente alle **emissioni di Anidride Carbonica (CO₂)**, uno dei principali gas serra presenti nell'atmosfera terrestre). La quota di emissioni calcolata nel 2009 è stata di **133,22 milioni di tonnellate di CO₂**, con un incremento superiore al **27%** rispetto al **1990**.

I vari mezzi di trasporto producono quantità diverse di Anidride Carbonica; riportiamo di seguito alcune stime a titolo di esempio.

Un viaggio di 1.200 Km genera:

- in aereo 180 kg di CO₂
- in auto 108 kg di CO₂
- in treno 54 kg di CO₂

In città un cittadino medio ogni anno può emettere:

- 410 Kg di CO₂ se viaggia regolarmente in metropolitana
- 780 kg se viaggia in autobus
- e ben 1.230 kg se viaggia in automobile

Ne consegue che per ridurre le emissioni di CO₂ bisognerebbe abituarci ad usare come **parametro di scelta** dei mezzi di trasporto, in aggiunta ai classici criteri di **tempo, costo, comfort ed autonomia**, anche **l'emissione di CO₂**.

Oltre la CO₂ destano sempre maggiore preoccupazione le **polveri sottili** (PM₁₀, PM_{2,5}, PM₁¹): in molte città il limite di 50 microgrammi per metro cubo viene **superato per 150/200 giorni** l'anno mentre la normativa fissa come **soglia di pericolosità 35 giorni l'anno**.

Infine **l'ozono** è un inquinante particolarmente pericoloso per la salute umana: tipico inquinante estivo, si forma per effetto di reazioni della luce solare su diversi composti chimici, che derivano in buona parte dalle emissioni degli autoveicoli, in particolare ossidi di azoto e solventi organici.

¹ Sono particelle microscopiche il cui diametro è uguale o inferiore a 10, 2,5 e 1 µm (millesimi di millimetro). La fonte principale è legata a processi di combustione (veicoli, impianti di riscaldamento, inceneritori, attività industriali,...)

Mobilità e inquinamento acustico

Altro tipo di inquinamento da non sottovalutare è quello acustico che genera sempre maggiori patologie.

Patologie sia fisiche che psichiche: l'esposizione a un forte **rumore** comporta un **abbassamento** temporaneo **della capacità uditiva** che si protrae tanto più a lungo quanto maggiore è stata la durata dell'esposizione al rumore.

Ma il rumore è anche un importante **fattore di stress** che provoca una serie di reazioni dell'organismo come modifiche della frequenza cardiaca e respiratoria, sbalzi di pressione, aumentata secrezione nel tubo digerente, ecc...

Il rumore, infatti, può disturbare il riposo, il sonno e la comunicazione, interferisce sull'attenzione, sul rendimento e sull'apprendimento, determinando condizioni che possono ostacolare le attività di relazione e in generale **peggiore la qualità della vita**.

A **Firenze** ARPAT, per conto del Comune, ha elaborato la mappa acustica in cui vengono evidenziati i livelli di esposizione della cittadinanza su ogni singola strada. Il dato complessivo indica che circa **il 30% della popolazione è esposta a livelli di rumore diurno superiore a quelli indicati dalla normativa europea** e un po' più del 40% durante il periodo notturno.

Mobilità e impatto sulla salute

La mobilità, quindi, influisce sulla salute attraverso diversi fattori: per le sostanze inquinanti emesse, per il rumore prodotto, per gli incidenti, per l'inattività fisica derivante da un uso esagerato dell'automobile,...

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) afferma che **"l'inquinamento atmosferico rappresenta un rischio ambientale grave per la salute"**.

Le conseguenze possono essere di breve e lungo termine. Nel **breve termine** si riscontra un **aumento dei ricoveri ospedalieri** per cause respiratorie e cardiache. A lungo termine si ha una diminuzione della speranza di vita, un **incremento di mortalità** per malattie respiratorie e cardiache, di infarto, di ictus, e un'evidenza di associazione tra l'esposizione ad alcuni inquinanti e il tumore del polmone.

Anche la sedentarietà aumenta i rischi di patologie. **La raccomandazione dell'OMS di fare almeno 5.000 passi al giorno, (5.000 passi equivalgono circa a 3,5 km, una passeggiata di circa 40 minuti)** può e deve diventare lo stile di vita che contribuisce fortemente a promuovere la salute riducendo il traffico.

Alla luce di tutto questo la propensione a preferire mezzi di trasporto non inquinanti dovrebbe essere automatica; sfortunatamente in Italia è ancora necessaria molta informazione e sensibilizzazione nei confronti dei cittadini perché questa cultura diventi dominante.

La situazione della mobilità in Italia

In Italia è stato stimato che:

- **il 50% gli spostamenti** in auto **sono inferiori ai 2 km** (distanza percorribile agevolmente in bicicletta o a piedi).
- In media ci sono **70 auto ogni 100 abitanti**.
- Le auto viaggiano in media con **1,3 passeggeri**.
- Nelle nostre città gli automobilisti passano in media **due settimane all'anno all'interno della propria auto**.
- La **velocità** media delle automobili nei giorni feriali è ben **al di sotto del limite di circolazione**. In base al rapporto "Cittalia 2009" (ANCI) un'automobile a Roma percorre un tragitto urbano ad **una media di 23 km/h** a causa del traffico e del continuo *stop and go* (in pratica una velocità media simile a quella di un trattore e non troppo lontana da quella di una bicicletta che, se non mancassero le piste ciclabili, sarebbe una soluzione valida per molti italiani).
- Lo stesso rapporto fotografa anche la situazione dei mezzi pubblici nelle grandi città italiane. La **velocità media dei mezzi pubblici** (con esclusione delle metropolitane) a Roma e Milano è stimata intorno a **12 km/h**.

Secondo Euromobility 2011 il problema è che in Italia non ci sono ancora efficienti strumenti di mobilità sostenibile quali **trasporti pubblici, piste ciclabili, condivisione delle auto (car sharing)**. L'80% degli italiani nemmeno sa cosa sia il car sharing!

A **Monaco** di Baviera è possibile condividere **345 autovetture**; a **Torino**, città con circa lo stesso numero di abitanti e con il servizio di *car sharing* più sviluppato d'Italia, ce ne sono a disposizione appena **113**.

Peggio ancora se si parla di *bike sharing*. Parigi ha 20.000 biciclette e 1.800 stazioni, o Londra, con 6.000 bici e 400 stazioni. Si potrebbe almeno provare ad avvicinarsi a Bruxelles, dove i cicli in condivisione sono "solo" 2.500 ed i punti da cui prelevarle 80. Peccato che nemmeno la somma di Milano, Roma, Torino, Brescia e Bergamo raggiungono la capitale del Belgio.

Torino è la città più "eco-mobile" d'Italia. Il capoluogo piemontese si aggiudica il trofeo italiano della mobilità sostenibile grazie a un trasporto pubblico che funziona, al miglior *car sharing* della penisola e ad un efficiente servizio di biciclette messe a disposizione dei cittadini, ad una quota significativa di auto a basso impatto ambientale e ad una elevata sicurezza sulle strade cittadine. Condizioni che tutte insieme **non riescono tuttavia a far rientrare i valori di inquinamento atmosferico nei limiti**, a causa delle sfortunate condizioni climatiche che interessano Torino e tutto il bacino padano. Nella *top ten*, che vede sul podio tutte città del nord, tranne Firenze al nono posto, ci sono Venezia che guadagna il secondo posto, seguita da Milano, Brescia e Parma. Dal sesto all'ottavo posto troviamo Bologna, Padova e Bergamo, mentre al decimo posto si piazza Genova. Fanalini di coda nella classifica della mobilità sostenibile, Campobasso e Foggia.

Oltre il **55% dei cittadini delle 50 città analizzate usa l'automobile** per muoversi in ambito urbano (quasi il **70%** invece come **media nazionale**) e solo per il 10% degli spostamenti ci si reca fuori città (33,4% invece come media nazionale).

Negli ultimi anni è **aumentato l'uso del trasporto pubblico extraurbano** e quello della **bicicletta**, merito forse anche della crisi economica. Si conferma la diffusione del *bike sharing* e il **forte aumento delle auto a gpl e metano**: oltre 7 auto su 100 sono a gas, anche se negli ultimi mesi la crescita si è arrestata a causa della mancanza degli incentivi che avevano così tanto contribuito a raggiungere questi obiettivi. E ciò a dispetto di quello che chiedono i cittadini: oltre l'85% vorrebbe che i carburanti gpl e metano costassero di meno e l'82% chiede incentivi economici per l'acquisto o la trasformazione a gas della propria automobile. I cittadini spesso si dimostrano più maturi dei loro amministratori: l'83% di loro è ad esempio convinto che la diffusione del *bike sharing* possa essere un valido contributo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento in città e circa l'80% vorrebbe una flotta di biciclette anche nella propria città o, dove già esiste vorrebbe, che aumentassero il numero di parcheggi dove trovare una bicicletta disponibile.

Modal split L'indicatore più importante per analizzare i sistemi di mobilità di un centro urbano è il *modal split*, cioè la **ripartizione in percentuale dei vari spostamenti**.

In media i **cittadini compiono 3,5 spostamenti al giorno** e il *modal split* ne indica la suddivisione in % tra piedi, bici, bus + treno, moto e auto.

Se analizziamo la tabella che segue notiamo che ci sono dati estremamente differenti. Ad esempio Bolzano ha una percentuale di spostamenti in bici + piedi del 53%, Verona, Firenze e Trento tra il 27,9 e 35,9%, se poi guardiamo le auto Bolzano è al 32% mentre Verona, Firenze e Trento tra i 51 e 55%, anche il trasporto pubblico è fortemente variabile e per i motorini + moto si va dal 4,5% di Trento al 20% di Firenze.

	Bolzano 2005	Trento 2004	Innsbruck 2003	Verona 2004	Firenze 1998	Imola 1998
Piedi	31,6%	27%	27,2%	20,6%	24,2%	18,8%
Bicicletta	22,7%	8,9%	13,2%	7,3%	5,4%	18%
Bus e treno	6,6%	8,2%	16,2%	5,6%	13,2%	1,1%
Motoscooter	6%	4,5%	0,8%	9,8%	20%	2,8%
Auto	32,9%	51,4%	42,2%	55,4%	51,4%	58,2%
Altro	0	0	0,5	1,3%	0	1,1%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Questi dati non sono statici e possono essere orientati diversamente perché **dipendono**, oltre che dalla conformazione urbana e territoriale della città, anche **da abitudini, scelte di vita e politiche attuate**.

La mobilità in un territorio dipende dalla **domanda e dall'offerta di trasporto**. Per domanda si intende il desiderio di utilizzare una certa modalità, ad esempio andare a piedi o in bicicletta in sicurezza, oppure in autobus con un servizio frequente e confortevole; per offerta si intende la presenza di servizi pubblici quali piste ciclabili e marciapiedi facilmente praticabili, un trasporto pubblico efficace ed efficiente. In molte realtà se l'offerta ciclabile e pedonale è inadeguata e pericolosa e l'offerta di trasporto pubblico presenta una frequenza bassa ed una tortuosità di percorso o una necessità di cambio senza coincidenza, risulterà inefficace ogni azione di *marketing* e di comunicazione finalizzata a cambiare gli stili di vita ed i comportamenti. Ne consegue pertanto che per modificare il *modal split* verso la mobilità sostenibile bisogna potenziare l'offerta mancante.

GLI INTERVENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Principio "chi inquina paga"

Gli interventi di mobilità sostenibile possono ancora considerarsi ad una fase sperimentale.

Una **prima e incisiva soluzione**, anche se decisamente complessa, sarebbe affrontare il problema della mobilità seguendo il principio ormai consolidato a livello europeo del **"chi inquina paga"**. Secondo tale principio tutti i costi indiretti, le cosiddette esternalità, dovrebbero essere inserite nel costo del trasporto. Soltanto in questo modo, avendo chiaro il reale costo delle diverse forme di mobilità, sarebbe più semplice indirizzarsi verso una mobilità più pulita perché risulterebbe anche la più economica.

Il traffico, del resto, rappresenta un vero e proprio **costo sociale**: ogni anno in Italia la congestione urbana causa un costo per la società pari a circa **2,6 miliardi di euro**, calcolato sommando il lavoro straordinario dei vigili e della polizia ai costi degli incidenti, del tempo perso nel fare le code, alle spese sanitarie per malattie correlate all'inquinamento, ai costi assicurativi, ecc.

Veicoli e guida

Per limitare le emissioni di CO₂ si possono scegliere **veicoli più eco-compatibili**, come quelli a combustibile alternativo (metano, gpl,...) o **elettrici**, o modelli di **cilindrata più bassa**, nonché adottare **stili di guida** capaci di ridurre i consumi complessivi del carburante. Basti pensare che **cambiare spesso marcia** nel modo sbagliato può aumentare i consumi fino al 30%, esagerare con **l'aria condizionata** può aggiungere un altro 5%, così come viaggiare con il **portabagagli carico** o con **pneumatici sgonfi**.

Trasporto pubblico locale Il **mezzi pubblici** sono la prima forma di mobilità sostenibile.

I veicoli adibiti al trasporto di massa consentono di ridurre l'utilizzo dei mezzi privati. La migliore offerta di trasporto pubblico locale, calcolata considerando il numero delle vetture, l'estensione della città e gli abitanti, si registra a Milano, Venezia e Roma; la peggiore a Siracusa, Monza e Reggio Calabria.

Corsie preferenziali Anche le **corsie preferenziali**, autorizzate al passaggio dei soli mezzi pubblici (autobus, taxi e mezzi di emergenza), sono una forma di mobilità sostenibile, in quanto permettono di creare due forme di scorrimento: congestionata per i mezzi privati e scorrevole per quelli pubblici o di pubblico intervento.

Piste ciclabili e bike sharing Le **piste ciclabili** sono situate a lato delle strade e riservate esclusivamente alle biciclette.

In alcune città del Nord Europa sono la vera alternativa all'automobile: città come Amsterdam dimostrano come questa scelta sia praticabile e a basso costo. Torino e Milano sono le città più attive nell'adottare misure di mobilità alternativa come il **bike sharing**, il **servizio di biciclette pubbliche condivise**. In Italia, considerando le 50 maggiori città, sono 27 quelle in cui è attivo il *bike sharing* elettronico (a tessera magnetica) o meccanico (a chiave codificata). Nelle 16 città che usano il sistema elettronico gli utenti sono aumentati di oltre il 50%. Il numero maggiore di biciclette si registra a Milano (1.400), che distanzia nettamente Roma (120) e Torino (540).

Pedaggio urbano L'**accesso a pagamento a strade o zone urbane** trova la sua massima applicazione nel *road pricing* che estende il pagamento del *ticket* a tutte le automobili in entrata nella città (es. Londra).

A **Milano** è da poco iniziato il provvedimento di *congestion charge*, che sostituisce il vecchio Ecopass, un sistema per limitare l'accesso dei veicoli al centro cittadino. Durante le prime giornate si è registrata una diminuzione del 40% dell'ingresso di veicoli all'interno della Cerchia dei Bastioni, la cosiddetta "Area C". Solo veicoli elettrici, moto e motorini (e, per il 2012, le vetture ibride e i *bifuel* alimentati a metano e gpl) potranno circolare liberamente all'interno della zona; per il resto dei veicoli privati o divieto assoluto o un *ticket* da 5 euro al giorno (sono previste agevolazioni per i residenti).

Parcheggi a pagamento Anche l'applicazione di **ticket orari sui parcheggi** è un intervento di mobilità sostenibile, in quanto aumentando il costo di utilizzo dell'automobile privata, facilita l'accesso al parcheggio per soste di breve periodo, con l'intento di scoraggiarne l'uso. In Italia i parcheggi a pagamento sono riconoscibili dalle "strisce blu". Questa forma di intervento è adatta soprattutto nelle aree centrali della città. Crea invece malcontento nelle aree sub-urbane e periferiche.

Firenze conta il **maggior numero di parcheggi a pagamento** (158 ogni 1.000 autovetture), seguita a ruota da Bologna (154) e Ancona (133), mentre **Venezia** si classifica prima per dotazione di **parcheggi di scambio** (140 posti ogni 1.000 autovetture), seguita da Piacenza (72) al secondo posto. I parcheggi scambiatori

rappresentano un anello essenziale in un disegno di mobilità urbana sostenibile perché se ben posizionati permettono di parcheggiare la propria auto in punti strategici della città (preferibilmente abbastanza periferici) e di prendere un mezzo pubblico (o una bicicletta in caso di *bike sharing*), contribuendo così a decongestionare il traffico cittadino e a ridurre l'inquinamento in atmosfera. Naturalmente qualità ed efficienza del servizio di trasporto pubblico sono alla base della riuscita di questo sistema.

Car pooling e Car sharing

Alcune forme di intervento sono ancora poco diffuse ma meritano di essere prese in considerazione e potenziate: parliamo del **car pooling**, cioè **l'uso collettivo di un'auto privata** e il **car sharing**, cioè **l'uso privato di un'auto in comproprietà**.

Questi servizi sono basati sul principio dell'auto privata per uso collettivo. Nel caso del *car sharing* l'automobile è noleggiata per poche ore presso le apposite società e riconsegnata al termine del suo utilizzo. Nel caso del *car pooling* l'automobile è di proprietà di un privato che la mette a disposizione per compiere tragitti casa-lavoro insieme ad altre persone, spesso conoscenti o colleghi, con la stessa esigenza di orario e di percorso.

Il *car sharing*, - con Milano in testa per numero di utenti (4.097), seguita da Venezia (3.300) e Torino (3.290) - nel 2010 ha segnato una battuta d'arresto: gli utenti erano cresciuti solo dello 0,7% rispetto all'anno precedente e le automobili disponibili addirittura diminuite (-3,6%). Nei primi mesi del 2011 però Milano, Bologna, Torino e Genova sono tornate ad investire aumentando l'offerta di auto disponibili: 30 in più a Milano, 10 a Bologna, 6 Torino e 5 a Genova.

Mobility manager

La figura del **mobility manager** è stata introdotta nel 1998 con il compito di analizzare le esigenze di mobilità dei dipendenti delle aziende pubbliche e private, agevolare il *car pooling* e sincronizzare gli orari lavorativi con quelli del trasporto pubblico. I *mobility manager* partecipano a riunioni e incontri con le amministrazioni locali per migliorare la viabilità e il trasporto. La nomina di un *mobility manager* è obbligatoria per gli enti pubblici e le imprese in zone a rischio di inquinamento atmosferico, che abbiano complessivamente oltre 800 dipendenti o più di 300 dipendenti per unità locale .

Blocco del traffico

Il momentaneo **blocco del traffico** urbano è una **misura di emergenza per ridurre il traffico veicolare e le emissioni inquinanti**. L'intervento mira a vietare l'uso dell'automobile per stimolare il ricorso a forme di mobilità alternative e più sostenibili (es. una passeggiata a piedi, magari arrivando in centro in autobus, gustandosi la tranquillità evitando di guidare nel traffico). Il blocco del traffico può essere parziale o totale. In caso di blocchi ripetuti nel tempo può essere applicato sotto forma di blocco per "targhe alterne" (pari o dispari) o per tipologia di veicolo (euro0, euro1, euro2, ...).

Piano della mobilità urbana

Gli strumenti descritti dovrebbero trovare un'applicazione sinergica in un **piano della mobilità urbana** che integri le diverse opzioni in modo da incontrare le esigenze e le problematiche dei vari utenti e offrire loro soluzioni complementari adatte a tutte le circostanze.

Ricorrere ad uno o più strumenti senza che ci sia un disegno chiaro e senza aver ben presenti le aspettative dell'utenza (esistente e potenziale) è sicuramente fallimentare: occorre quindi un intervento pubblico consapevole e lungimirante che metta a sistema le soluzioni praticabili, investa su un servizio pubblico efficiente e abbia il coraggio di scoraggiare l'uso dei mezzi privati.

IL TICKET TRASPORTO

Uno strumento innovativo

Nel panorama delle soluzioni per una mobilità sostenibile si è affacciato da qualche anno il **ticket trasporto**: uno strumento ancora poco utilizzato che può generare concreti risultati per la riduzione del trasporto privato urbano.

Il *ticket* trasporto, analogamente al buono pasto (*ticket restaurant*), viene distribuito dalle organizzazioni pubbliche e private ai propri dipendenti per contribuire in tutto o in parte alle spese di viaggio negli spostamenti casa-lavoro. In questo caso, però, a differenza del *ticket restaurant* emerge una forte valenza ambientale grazie all'incentivo a lasciare a casa l'auto per usufruire di forme di trasporto collettivo con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Il *ticket* trasporto è un **buono aziendale di un valore definito** con cui è possibile **acquistare biglietti e abbonamenti** per il trasporto pubblico, **biciclette, impianti metano/gpl per auto, corse di taxi** e altri beni o servizi di mobilità.

Le aziende e le organizzazioni pubbliche e private hanno a disposizione uno **strumento** estremamente **innovativo e strategico** per caratterizzare il futuro socio-economico-ambientale delle nostre realtà locali: *"se i ticket trasporto avessero la stessa diffusione dei ticket pasto (quotidianamente sono 2 milioni e mezzo i ticket pasto distribuiti in Italia con valori unitari che variano da 2,5 a 5,00 euro a ticket) avremmo una massa finanziaria rilevante spostata sulla domanda di servizi collettivi di mobilità. I nuovi ticket trasporto e la rete dei mobility manager aziendali potrebbero riequilibrare il rapporto fra la domanda e l'offerta di mobilità rispetto alla situazione attuale in cui c'è solo l'organizzazione dell'offerta e la domanda non ha nessuna organizzazione e nessun potere."* (Giuseppe D'Ercole, CISL). In altre parole questo strumento potrebbe portare a **servizi di mobilità locale più personalizzati, efficienti e sostenibili**.

Caratteristiche e vantaggi del ticket trasporto

L'organizzazione che decide di attivare una politica socio-ambientale che preveda l'introduzione del *ticket* trasporto può trarre notevoli **vantaggi**, innanzitutto di **immagine** verso l'esterno per l'impegno per l'ambiente e la solidarietà con i propri dipendenti, ma anche e soprattutto verso l'interno, dimostrando

una specifica sensibilità per le esigenze del personale e l'interesse a **migliorare il clima aziendale**.

L'entità del *ticket* viene stabilita liberamente, sulla base dell'analisi della domanda effettuata dal *Mobility Manager*, se presente, e tenuto conto delle tariffe di trasporto collettivo. L'azienda si trova così ad affrontare una **spesa deducibile** ai sensi degli artt. 62 e 75 del T.U.I.R., che non va a concorrere a formare la base imponibile contributiva aziendale, senza dover sostenere l'onere della gestione, che è esterna.

D'altro canto questa operazione genera un **indotto** interessante **per le aziende di trasporto** che trovandosi di fronte ad una domanda locale più ampia e costante possono disporre delle risorse per strutturare il servizio in maniera sempre più puntuale, efficace ed efficiente.

I vantaggi più diretti e immediati sono certamente quelli per il **personale dipendente**, che si trova a disporre di un **benefit monetario** apprezzabile, non legato né alla persona né al titolo specifico di trasporto e che, non costituendo reddito da lavoro, è **esente da oneri fiscali e previdenziali**. Più precisamente occorre specificare che il *ticket* trasporto non concorre a formare il reddito imponibile a condizione che, sommato ad eventuali altri beni e servizi di cui ha fruito a titolo di *fringe benefit* nel periodo di imposta interessato, non superi l'importo di 258,23 euro, così come precisato dall'Agenzia delle Entrate con risoluzione 126/E.

Peraltro questa soluzione risulta nettamente più vantaggiosa rispetto all'ipotesi di riconoscere al dipendente un'indennità di analogo importo in busta paga perché questa comporterebbe maggiori oneri per l'azienda e una tassazione a carico del dipendente.

L'attuale normativa se da un lato rappresenta un dato di certezza, dall'altro rischia di limitare le potenzialità di diffusione del *ticket* trasporto, perché questo benefit potrebbe entrare in contrasto o essere limitato dalle altre forme di *fringe benefit* già erogate dalle aziende ai propri dipendenti. Sarebbe quindi necessario riprendere l'iniziativa avviata dall'ASSTRA (Associazione Aziende di Trasporto Pubblico) per aggiornare quanto già previsto dalla normativa del T.U.I.R. (Testo Unico delle imposte sul reddito) del 1986 nel quale veniva stabilito che non costituiscono reddito "le prestazioni di servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti, anche se affidate a terzi ivi compresi gli esercenti servizi pubblici". È una definizione del 1986 che chiaramente non poteva prevedere la nascita di nuove modalità, come quella del *ticket* trasporto. Comunque anche nella dizione del testo del 1986 è possibile inserire lo specifico strumento del *ticket* trasporto: infatti quel "terzi" può essere riferito anche a soggetti di intermediazione per la fornitura dei servizi di trasporto ai propri dipendenti. Infatti le società che emettono il *ticket* o buono trasporto realizzano accordi con il sistema dei servizi di trasporto e quindi rendono collocabili i voucher acquistati dai datori di lavoro per i dipendenti

Esperienze in Italia

Dal 2006 la **CISL nazionale**, in quanto ente e datore di lavoro, ha istituito per i propri dipendenti e collaboratori della sede centrale di Roma il ticket trasporto. Il numero dei ticket trasporto pari a 96 ticket all'anno del valore unitario di 1 euro ciascuno, corrispondono ad un onere per la CISL nazionale pari a 96 euro all'anno per ciascuno dei 200 dipendenti e collaboratori.

Contestualmente all'istituzione del ticket trasporto è stato realizzato un accordo con il Comune di Roma attraverso il quale è stata riconosciuta la possibilità di acquistare non solo i titoli di viaggio del trasporto pubblico locale, ma anche altri servizi pubblici di trasporto: taxi, scuola-bus, taxi bus per i disabili. Questa pluralità e flessibilità di utilizzo dei ticket trasporto, ha favorito il successo e l'accettazione dei ticket trasporto anche per coloro che avevano un basso interesse al solo trasporto pubblico locale (per esempio perché nelle condizioni di arrivare a piedi sul posto di lavoro).

Un altro elemento significativo dell'accordo è la premialità che il Comune ha riconosciuto a coloro che utilizzano i ticket trasporto per l'acquisto degli abbonamenti, con una sopravvalutazione del valore economico dei ticket del 10% per gli abbonamenti mensili e del 25% per gli abbonamenti annuali. Quindi il dipendente che tramite il mobility manager CISL utilizza il ticket trasporto per l'acquisto di un abbonamento annuale, ricevendo dal comune la maggiorazione di 24 euro, raggiunge un potere di acquisto per l'abbonamento annuale pari a 120 euro.

La CISL nazionale, in qualità di datore di lavoro, ha voluto sensibilizzare i propri dipendenti e collaboratori all'uso del trasporto pubblico locale, rafforzando e consolidando il comportamento di quanti già lo fanno e, anche con la nomina di un responsabile interno per gli spostamenti casa-lavoro, promuovendo l'uso dei mezzi pubblici verso coloro che utilizzano l'auto privata.

Nel primo anno di applicazione del ticket i dipendenti CISL che hanno fatto l'abbonamento annuale sono aumentati di 30 unità (da 90 a 120).

La **Regione Piemonte** è la prima regione in Italia che ha adottato il ticket trasporto per incentivare i propri dipendenti a ridurre il traffico automobilistico causato dagli spostamenti casa/lavoro. Il progetto, partito nel dicembre 2009, ha previsto la copertura del 53% del costo dell'abbonamento per circa 1.300 dipendenti che ne hanno fatto richiesta. In collaborazione con il ministero dell'Ambiente, nell'ambito delle politiche di riduzione dell'inquinamento, l'iniziativa è andata ad aggiungersi ad altri progetti sulla mobilità promossi dalla regione, come quella rivolta alle aziende private che, accettando di finanziare per almeno il 20% il costo degli abbonamenti ai loro dipendenti, avrebbero avuto un contributo regionale pari al 33% dell'ammontare della spesa. Il risultato è stato di 7000 persone in più sui mezzi pubblici a discapito dell'automobile. La regione ha anche avviato la campagna di sensibilizzazione del trasporto pubblico locale "Viaggiare Risparmiando", con l'obiettivo di promuovere gli

abbonamenti annuali ai mezzi pubblici, dimostrando come si possa risparmiare il 25% della somma totale rispetto agli abbonamenti mensili e settimanali, in modo da invogliare una volta in più, gli spostamenti attraverso treno, bus, tram e metropolitana.

Precursore dell'iniziativa regionale fu, nel 2007, la **Provincia di Torino** con il progetto "Mobilitiamoci", che prevedeva un contributo del 35% sul costo degli abbonamenti per i dipendenti decisi a lasciare l'auto a casa. Grazie al contributo del 20% erogato dalla Regione, che si è aggiunto a quello provinciale, i dipendenti che hanno acquistato gli abbonamenti con una riduzione del 55% per cento sono stati 792. Con un risparmio calcolato di circa 27mila euro di carburante e di 44.640 chilogrammi di anidride carbonica non emessa nell'aria.

Anche il **Comune di Torino** ha partecipato al progetto e l'incentivo è stato erogato a circa 2000 dipendenti comunali.

L'**Università degli Studi di Brescia** ha promosso eventi e attività rivolte alla sensibilizzazione all'uso di mezzi di trasporto alternativi all'autovettura privata. In particolare è stata realizzata una collaborazione con il Comune di Brescia e Brescia Mobilità S.p.a. che ha portato all'acquisto di 200 biciclette, assegnate in comodato d'uso agli studenti domiciliati nelle diverse residenze universitarie, all'applicazione di tariffe agevolate per la manutenzione delle biciclette di proprietà degli studenti ed alla istituzione del ticket trasporto per i dipendenti. Inoltre sono stati realizzati seminari di informazione e sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile che hanno coinvolto i 1.100 dipendenti e i 14.100 studenti dell'università.

Anche il **Comune di Venezia** nel 2009 ha deciso di istituire il Buono Mobilità Sostenibile per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti di enti pubblici e aziende private. Il buono consiste in un voucher prepagato che gli enti e le imprese che aderiscono all'iniziativa possono mettere a disposizione dei propri dipendenti per l'acquisizione di beni e servizi che incentivino lo sviluppo della sostenibilità ambientale negli spostamenti casa - lavoro.

Tra i beni finanziabili attraverso il buono vi sono veicoli e carburanti a basso impatto ambientale, titoli di viaggio del trasporto pubblico locale, servizi di car-sharing e servizi di controllo delle emissioni inquinanti per il rilascio del "bollino blu" per autovetture a doppia alimentazione.

Un futuro auspicabile

La massima diffusione di questo strumento è auspicabile per una società socialmente ed ecologicamente più sana, il cui collante siano l'empatia, la lealtà, la collaborazione reciproca, il rafforzamento dei legami relazionali, il senso di responsabilità verso la qualità dell'ambiente in cui viviamo e le generazioni future.

Il luogo di lavoro deve diventare sempre più un ambiente di vita piacevole, ricco di relazioni, di stimoli, di comprensione e di rispetto, tutti sinonimi "indiretti" di produttività, motivazione e redditività. Il datore di lavoro ha l'obbligo morale e sociale di offrire risposte adeguate alle esigenze dei propri dipendenti, proponendo strumenti e soluzioni a fronte di difficoltà economiche, al desiderio di conciliare al meglio i tempi di vita e di lavoro, al bisogno etico di salvaguardare le risorse ambientali...

In questa cornice il **ticket trasporto rappresenta** un efficace **strumento di gratificazione e motivazione** per i dipendenti, un **aiuto economico concreto**, un'espressione di **politica ambientale locale** e di **responsabilità sociale d'impresa**, ed infine **un'opportunità economica per gli operatori del settore del trasporto collettivo**.

Il ruolo del Sindacato

Il sindacato, proprio per la sua missione, è forse l'unico soggetto in grado di dare un impulso reale alla diffusione del *ticket mobilità*, introducendo nella contrattazione di secondo livello un *benefit* che le aziende possono offrire ai loro lavoratori come integrazione ai salari, facendo comprendere alle aziende che portare avanti una azione di questo tipo rappresenterebbe non solo un semplice incremento del premio corrisposto ai lavoratori, ma anche una azione in linea con i principi di responsabilità sociale d'impresa. Infatti se i lavoratori decidono di sostituire il mezzo privato con uno pubblico per raggiungere il proprio posto di lavoro l'impatto ambientale complessivo dell'azienda sul territorio andrà certamente a ridursi.

Del resto in un periodo di forte crisi come quello che stiamo vivendo, con incrementi inflazionistici molto forti, in particolare sui carburanti, e a fronte di stipendi che non crescono un intervento come quello di stimolare l'utilizzo dei *ticket mobilità* può portare benefici non solo all'ambiente e alle aree urbane, ma anche all'ambito della sostenibilità sociale per i lavoratori.

Promuovere la diffusione del *ticket* trasporto rientra peraltro in un pacchetto integrato di politiche sociali e di servizi della CISL relativo alla sostenibilità degli stili di vita e dei consumi dei lavoratori e delle aziende; orientamento che ha già attivato, tra gli altri, interventi per stimolare gli iscritti al sindacato alla costituzione di GAS (Gruppi di Acquisto Solidali), a portare avanti acquisti verdi in azienda, e che vede CISL e Ecologia & Lavoro tra le organizzazioni promotrici del "Manifesto per la Mobilità Urbana Sostenibile" riportato in allegato del presente scritto.

IL PROGETTO MUS DI CISL FIRENZE ED ECOLOGIA E LAVORO

Le motivazioni *"Il ticket trasporto può essere un valido strumento da inserire nella contrattazione aziendale? I lavoratori dell'area fiorentina sarebbero interessati a questa forma di agevolazione?"*

Queste le domande che si sono poste **CISL Firenze** ed **Ecologia & Lavoro Onlus** con il **progetto "Mobilità Urbana Sostenibile"** con il quale hanno voluto introdurre la questione della mobilità nell'ambito del sistema di contrattazione aziendale, traducendo la relazione personale del singolo lavoratore con l'ambiente in una relazione collettiva e sociale, in cui **l'azienda diventa soggetto responsabile di sostenibilità ambientale e sociale.**

Dall'indagine "I comportamenti di mobilità dei cittadini toscani" (2009, Regione Toscana) emergeva, infatti, che l'88,3% degli spostamenti nella nostra regione veniva fatto con mezzi privati, mentre l'uso del mezzo pubblico riguardava solo il 9,4%. Tali spostamenti ovviamente interessano i moltissimi lavoratori che quotidianamente si spostano da casa verso il luogo di lavoro.

Il Progetto, iniziato nel gennaio 2011, ha quindi cercato, attraverso il confronto e la riflessione,, di sensibilizzare i partecipanti all'uso del trasporto pubblico locale per gli spostamenti casa-lavoro promuovendo la diffusione del ticket mobilità attraverso la contrattazione aziendale.

I partecipanti Al progetto hanno partecipato le **rappresentanze sindacali e i lavoratori di organizzazioni fiorentine** di medie-grandi dimensioni sia pubbliche che private appartenenti a diversi settori di attività economica.

Le organizzazioni coinvolte nel progetto, localizzate nella zona settentrionale della città, a rischio di ulteriore congestionamento per effetto dei recenti insediamenti produttivi, sono: IKEA, Quadrifoglio, Banca CR Firenze, Nuovo Pignone, Comune di Firenze, CNR, Trenitalia, ATAF, Manetti & Roberts, Infogroup.

Il Circolo di Studio I partecipanti al progetto hanno quindi dato vita al **Circolo di Studio "M.U.S. MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE"**, gruppo autogestito dalle Rappresentanze Sindacali Unitarie (RSU), che aveva lo scopo di **condividere le tematiche relative alla mobilità sostenibile**, e in particolare inquinamento atmosferico e acustico, congestione e perdite di tempo, incidentalità, degrado delle aree urbane e consumo di territorio, in un'ottica di strategia di tutela ambientale e conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

I Focus Group Al fine di incentivare il trasporto pubblico e promuovere lo strumento del *ticket* mobilità, valutandone anche le criticità in ordine al suo inserimento nell'ambito della contrattazione aziendale, durante il progetto sono stati condotti due **focus group** a partire dalle seguenti "domande stimolo":

- È giusto che la contrattazione d'impresa si occupi anche delle tematiche ambientali? In questo modo si intercettano i bisogni dei lavoratori e delle imprese?
- Quali sono i maggiori ostacoli? E gli strumenti di supporto?

- Sul versante politico e organizzativo, quale ruolo dovrebbe avere la UST?

Rispetto alle domande stimolo, la discussione si è fortemente concentrata sulle **criticità esterne** e in particolare sulla struttura e sulle **caratteristiche del sistema dei trasporti pubblici locali** del territorio. Le modalità e l'inadeguatezza dell'offerta, anche rispetto alle esigenze delle diverse tipologie di lavoratori, rappresentano per i partecipanti al *focus group* una delle maggiori criticità rispetto alla possibilità di replicare l'esperienza realizzata a Roma.

Ai vincoli di natura esterna - che rendono lo strumento scarsamente appetibile - si sommano altri vincoli riconducibili agli orari di lavoro, che riducono ulteriormente la platea dei soggetti potenzialmente interessati all'introduzione del *ticket* mobilità.

Tale elemento pone anche un serio problema di *trade off* fra il *ticket* trasporto e altre tipologie di *benefit*, considerando anche l'ammontare di risorse che ogni anno le aziende destinano ai *benefit* per i dipendenti.

Nelle tabelle che seguono è riportata una sintesi delle principali criticità esterne e interne rilevate durante i lavori del *focus group*.

LE CRITICITÀ ESTERNE

IL SISTEMA DEI MEZZI PUBBLICI A FIRENZE E DINTORNI	Assenza di integrazione fra i diversi mezzi di trasporto
	Assenza di una rete di trasporto adeguata
	Bassa efficienza dei mezzi pubblici
	Scarsa attenzione delle aziende di trasporto pubblico locale alle esigenze della domanda (la gestione del servizio è improntata ad altre logiche)
	Assenza di integrazione "amministrativa" fra le varie aziende di trasporto pubblico locale presenti sul territorio (con chi si fanno le convezioni?)
LA MOBILITA' A FIRENZE E DINTORNI	Politica della mobilità non adeguata
	Assenza di una pianificazione della mobilità
	Mancanza di parcheggi scambiatori
ALTRE CRITICITA'	Cultura e forma mentis (scarsa predisposizione all'uso dei mezzi pubblici)
	Esigenze di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e scarsa armonizzazione degli orari
	Nessun finanziamento delle leggi sulla mobilità sostenibile

LE CRITICITÀ INTERNE

I DIPENDENTI	<i>Trade off</i> fra <i>benefit</i> (a risorse aziendali date sul piatto della contrattazione)
	Mancanza di interesse e <i>appeal</i> verso i dipendenti
	Interesse limitato ai soli dipendenti che già usano i mezzi pubblici
	<i>Benefit</i> utilizzabile soltanto per quei dipendenti che lavorano con orari fissi e certi
LE AZIENDE	Interessante solo per le aziende ben servite dai mezzi pubblici
	Aziende con contrattazione decentrata dei <i>benefit</i>
	Interessante solo per le aziende di grandi dimensioni

L'indagine sui lavoratori

Nell'ambito del percorso realizzato con i rappresentanti sindacali, uno degli aspetti più critici rispetto alla possibilità di inserire il *ticket* mobilità nella contrattazione aziendale ha riguardato proprio il **grado di interesse da parte dei lavoratori**. Con questa finalità è stata progettata e realizzata, fra novembre 2011 e gennaio 2012, un'indagine esplorativa attraverso la quale sono stati **somministrati quasi 600 questionari** sia all'interno delle aziende coinvolte nel percorso complessivo, che in altre aziende della città.

Il questionario è stato predisposto con il contributo di tutte le RSU partecipanti al Circolo di Studio e ai *focus group*, attraverso un percorso che si è svolto tra maggio e giugno 2011 e che è stato utile per testare, discutere e integrare il questionario nei contenuti, nella forma e nelle modalità di somministrazione, prima di essere consegnato ai lavoratori. La somministrazione dei questionari è avvenuta in maniera multicanale: la scelta sul canale da utilizzare, cartaceo o elettronico, è stata lasciata ai rappresentanti sindacali che hanno contattato i lavoratori scegliendo la modalità più opportuna in relazione al tipo di azienda, al grado di accesso tecnologico dei lavoratori e alle abituali modalità di relazione.

Il questionario ha indagato una molteplicità di aspetti: non solo l'interesse dei lavoratori rispetto alla possibile introduzione del *ticket* mobilità all'interno della contrattazione aziendale, ma le modalità di spostamento casa-lavoro, i costi e le altre variabili che influiscono sulla scelta di un mezzo rispetto all'altro, le condizioni e gli orari di lavoro, l'interesse e la sensibilità verso tematiche ambientali.

I risultati dell'indagine

Rimandando per il dettaglio dei risultati al report "*Fattori di scelta e strategie di mobilità negli spostamenti casa-lavoro. I risultati di un'indagine esplorativa*" (Francesca Ricci, Gennaio 2012), scaricabile dal sito internet della CISL Firenze (www.cislfirenze.it), in questa sede riportiamo alcune evidenze considerate di particolare interesse.

L'analisi per comune di provenienza mette in evidenza come soltanto il 38% dei lavoratori provenga dal comune di Firenze. La distanza media casa/lavoro è pari a 19,6 km. Ciò significa che **ogni giorno** gli intervistati percorrono **mediamente** una distanza di circa **40 km per andare e tornare dal lavoro**.

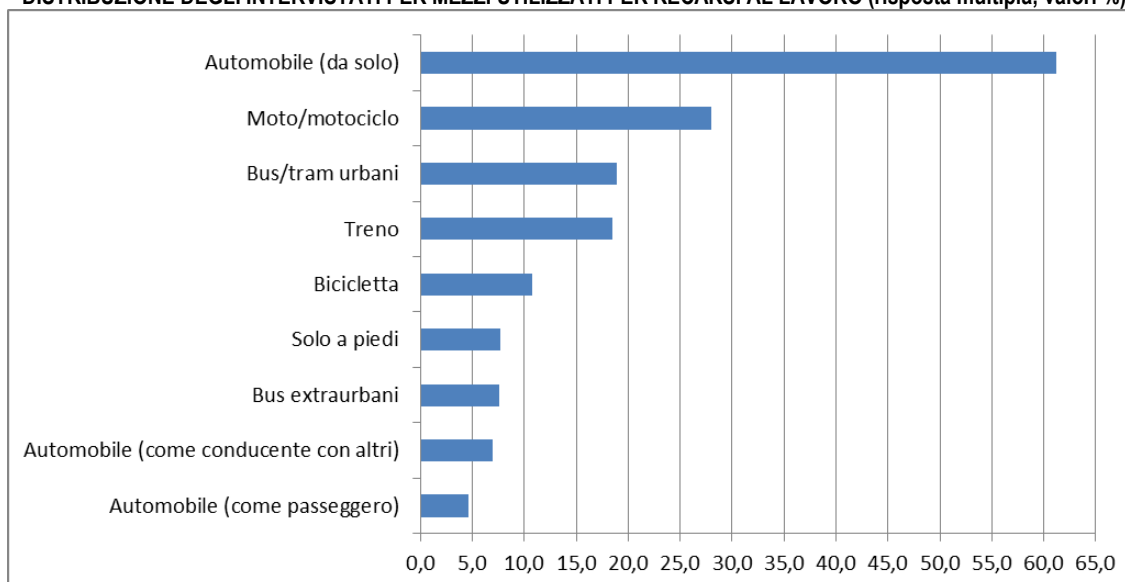
Per quanto riguarda i tempi impiegati per recarsi presso il luogo di lavoro circa **la metà degli intervistati impiega meno di 30 minuti**; per quanto riguarda gli altri, il 34% impiega dai 30 a 60 minuti, il 12% dai 60 ai 90 minuti; il 3% oltre 90 minuti. L'indagine rivela però che **i tempi per compiere il percorso inverso (lavoro/casa) si dilatano**. Inoltre la variabilità nei tempi di percorrenza non si annulla tenendo ferma la variabile distanza: in altre parole, incrociando la distanza percorsa con il tempo di percorrenza, si rileva come a parità di distanza casa-lavoro, i tempi di percorrenza possono essere anche molto diversi. Il fenomeno, tutto da approfondire, suggerisce come **le differenze siano riconducibili al mezzo utilizzato** o, più probabilmente,

alla combinazione mezzo-orario-direttrice- di spostamento.

Per quanto riguarda i mezzi utilizzati l'indagine rileva che il **73%** degli intervistati usa l'**automobile** per compiere l'intero percorso casa-lavoro o una parte di esso. Si tratta di una percentuale decisamente elevata, che si compone di tre diversi elementi: il 61% usa l'automobile da solo; il 7% usa l'automobile come conducente con altre persone; il 4,7% usa l'automobile come passeggero.

Gli altri mezzi di trasporto sono meno utilizzati: il **28%** degli intervistati si sposta con la **moto o il motociclo**, il **10,8%** con la **bicicletta** e il **7,7%** va a lavorare a **piedi**. Per quanto riguarda il **trasporto pubblico**, l'indagine evidenzia come il **19%** usi le linee urbane degli **autobus**, il **18,5%** prenda il **treno** e il **7,5%** si rechi al lavoro utilizzando gli **autobus extraurbani**. Si specifica che per questa domanda gli intervistati potevano dare anche più risposte considerando che gli spostamenti spesso avvengono utilizzando più mezzi di trasporto.

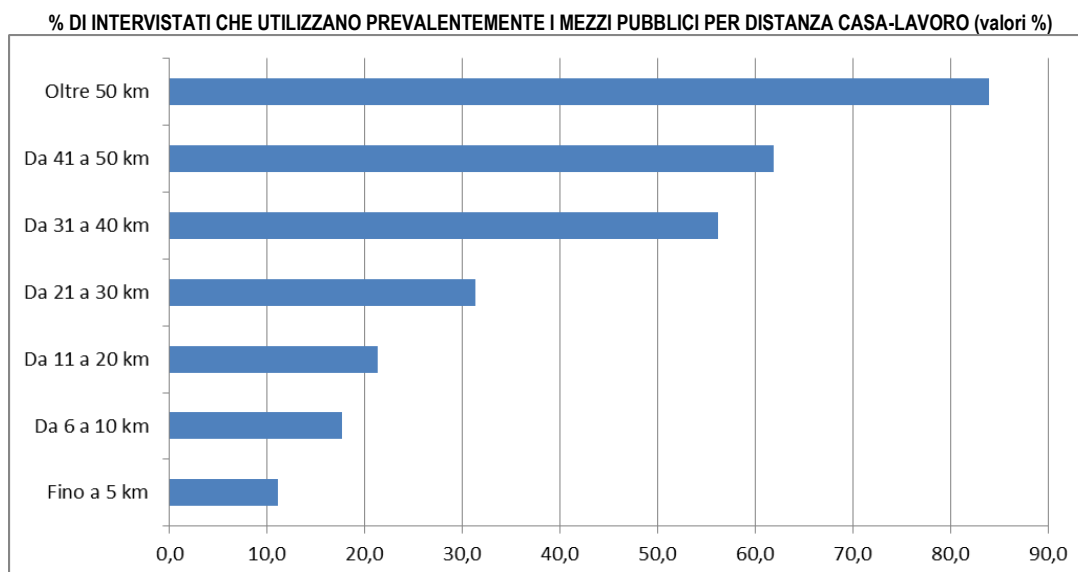
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER MEZZI UTILIZZATI PER RECARSI AL LAVORO (risposta multipla; valori %)



Fonte: Ricci, 2012

La percentuale di coloro che usano in maniera prevalente il **trasporto pubblico** risulta elevata fra gli under 30 mentre la quota scende fra i 31-50enni per poi risalire nuovamente fra gli over 50. Tuttavia, più che le caratteristiche socio-anagrafiche dei lavoratori (non si rilevano particolari differenze tra i generi), ciò che sembra **incidere** sulla probabilità di usare il trasporto pubblico in maniera esclusiva è la **distanza da percorrere**: maggiore è la distanza e più alta è la scelta del mezzo pubblico.

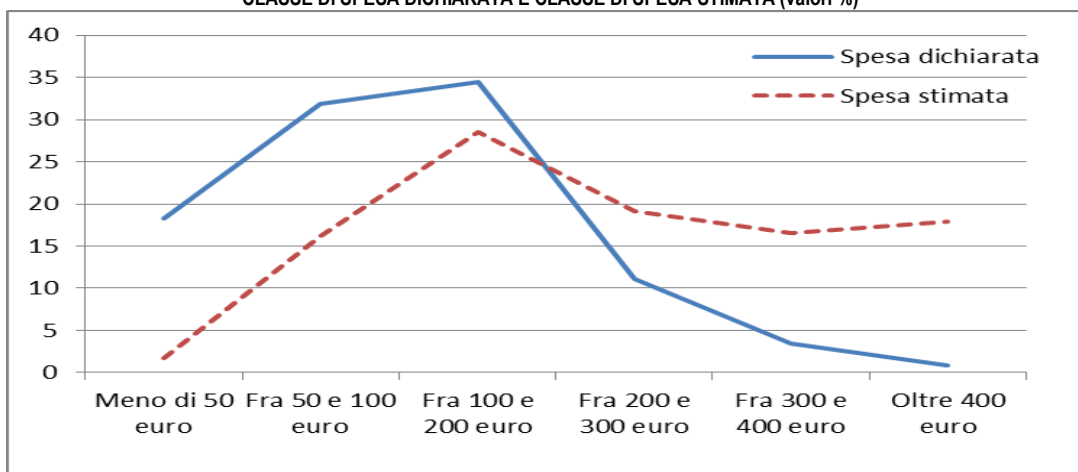
Un biglietto per la MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE



Fonte: Ricci, 2012

Relativamente alla **spesa mensile**, il 32,7% dei lavoratori intervistati dichiara di spendere meno di 50 euro per recarsi al lavoro; il 30% si colloca fra i 50 e i 100 euro; il 21,7% fra i 100 e i 200 euro; l'8,4% spende oltre 200 euro al mese. La spesa dipende ovviamente da due fattori: la distanza e il mezzo utilizzato. L'indagine rileva che, soprattutto tra coloro che usano esclusivamente l'automobile, la sottostima delle spese sostenute mensilmente per recarsi al lavoro è abbastanza evidente.

DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI CHE UTILIZZANO PREVALENTEMENTE L'AUTOMOBILE NELLO SPOSTAMENTO CASA-LAVORO PER CLASSE DI SPESA DICHIARATA E CLASSE DI SPESA STIMATA (valori %)



Fonte: Ricci, 2012

Per quanto riguarda i **fattori che incidono sulla scelta del mezzo** di trasporto utilizzato gli intervistati scelgono in primo luogo in base alla **rapidità**, segnalata dal 53,9%. Segue la **comodità** e soltanto al terzo posto l'**economicità** del mezzo. Per quanto riguarda le altre motivazioni, contano la non disponibilità o l'inadeguatezza di alcuni mezzi (servizio pubblico non adeguato, servizio pubblico non disponibile, indisponibilità di macchina/motociclo), le condizioni di traffico intenso durante il tragitto e la difficoltà di parcheggio.

Un biglietto per la MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

QUALI SONO I MOTIVI DETERMINANTI NELLA SCELTA DEL MEZZO PREVALENTEMENTE UTILIZZATO PER RECARTI AL LAVORO?
(valori %; risposta multipla; max 2 risposte)

	%
RAPIDITÀ	53,9
COMODITÀ	29,4
ECONOMICITÀ	26,9
SERVIZIO PUBBLICO NON ADEGUATO	21,0
CONDIZIONI DI TRAFFICO INTENSO DURANTE IL TRAGITTO	12,0
SERVIZIO PUBBLICO NON DISPONIBILE	8,8
RISPETTO DELL'AMBIENTE	7,4
DIFFICOLTÀ DI PARCHEGGIO	6,1
VICINANZA	3,9
SICUREZZA	3,4
INDISPONIBILITÀ DI MACCHINA/MOTOCICLO	2,7

Fonte: Ricci, 2012

Chi sceglie il **mezzo pubblico** lo fa principalmente perché **più economico** rispetto all'utilizzo dell'auto privata (73%).

PER QUALI MOTIVI UTILIZZI IL MEZZO PUBBLICO PER RECARTI AL LAVORO?
(valori %; risposta multipla; max 2 risposte) *Base=intervistati che usano il mezzo pubblico in modo prevalente*

	%
ECONOMICITÀ (COSTO INFERIORE RISPETTO ALL'UTILIZZO DELL'AUTOMOBILE)	73,0
MENO STRESSANTE DELL'USO DELL'AUTOMOBILE	38,4
NESSUNA ALTERNATIVA	12,6
POSSIBILITÀ DI LEGGERE O RILASSARSI DURANTE IL VIAGGIO	12,6
TEMPO DI VIAGGIO INFERIORE A QUELLO CON L'AUTOMOBILE	12,6
CARENZA O DIFFICOLTÀ DI PARCHEGGIO VICINO AL LUOGO DI LAVORO	11,9
RISPETTO DELL'AMBIENTE	10,7
BUON LIVELLO DEL SERVIZIO (FREQUENZA DELLE CORSE, VICINANZA DELLE FERMATE)	5,7
COLLEGAMENTO DIRETTO (NON BISOGNA CAMBIARE MEZZO DI TRASPORTO)	4,4

Fonte: Ricci, 2012

Invece chi sceglie di muoversi con i mezzi propri dichiara di farlo perché i **tempi di percorrenza** casa-lavoro con i mezzi pubblici sono **troppo lunghi** (38,2%) o che sono **le attese** ad esserlo (37,7%). Per quanto riguarda le altre motivazioni, il 26,1% degli intervistati segnala l'eccessiva lontananza o la difficoltà di accesso a fermate e/o stazioni, il 18,8% la necessità di compiere un percorso indiretto per motivi personali o familiari, il 15,3% l'assenza di trasporto pubblico lungo la direttrice casa-lavoro, l'8,5% i mezzi troppo affollati, il 4% il costo elevato del servizio pubblico e il 2,8% gli orari non adeguati.

Comunque i lavoratori dichiarano che **sarebbero disposti a modificare le proprie scelte di mobilità**, usando i mezzi pubblici, **se il tempo di spostamento fosse più contenuto** di quello attuale (41%) e **se gli orari dei mezzi coincidessero con gli orari di lavoro** (32,2%).

Un biglietto per la MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

A QUALI CONDIZIONI SARESTI DISPOSTO AD UTILIZZARE I MEZZI PUBBLICI DI TRASPORTO?
(valori %; risposta multipla; max 2 risposte) Base=intervistati che utilizzano il trasporto privato in maniera prevalente

	%
SE IL TEMPO DI SPOSTAMENTO FOSSE PIÙ CONTENUTO DI QUELLO ATTUALE	41,0
SE GLI ORARI DEI MEZZI PUBBLICI FOSSE MEGLIO COINCIDENTI CON I MIEI ORARI DI LAVORO	32,2
SE RICEVESSI UN CONTRIBUTO PER L'ACQUISTO DELL'ABBONAMENTO AL MEZZO PUBBLICO	19,3
SE NELLO SPOSTAMENTO CASA-LAVORO NON FOSSI COSTRETTO A FARE UN PERCORSO INDIRETTO	15,3
SE AVESSI A DISPOSIZIONE UNA NAVETTA AZIENDALE BEN COLLEGATA CON I PRINCIPALI SNODI DEL TRASPORTO PUBBLICO	13,3
SE LA MIA DESTINAZIONE FOSSE SERVITA DAL TRASPORTO PUBBLICO	13,3
SE FOSSERO DISPONIBILI PARCHEGGI DI SCAMBIO	2,5
SE PER LO SVOLGIMENTO DEL MIO LAVORO NON DOVESSI UTILIZZARE L'AUTO	1,8

Fonte: Ricci, 2012

Infine per quanto riguarda l'introduzione del buono trasporto nella contrattazione con le aziende l'indagine evidenzia come **per poco più della metà dei lavoratori intervistati** (il 54,8%) **l'inserimento di un buono trasporto nella contrattazione con la propria azienda rappresenti un'idea utile e interessante**. Il resto del campione, per contro, mostra un atteggiamento più scettico, seppure riconducibile a motivi diversi: per il 18,3% sarebbe un'idea interessante, ma alla fine ne usufruirebbero solo in pochi; l'11,1% preferirebbe disporre di una navetta aziendale che colleghi l'azienda ai principali snodi del trasporto pubblico e/o a parcheggi scambiatori, il 7,2% preferirebbe disporre di altri benefit (buoni pasto, buoni benzina, ecc.) o incrementi monetari in busta paga.

Alla domanda "se potessi usufruire di un ticket mobilità..." coloro che usano abitualmente il mezzo proprio hanno risposto: per il 10,3% che userebbero i mezzi pubblici tutti i giorni; il 23,9% che aumenterebbe la frequenza d'uso; il 20,1% che li userebbe sporadicamente; il 29,9%, infine, continuerebbe ad utilizzare i propri mezzi, anche se potesse contare su un buono mobilità.

Per quanto riguarda coloro che si recano al lavoro utilizzando mezzi propri, l'interesse per il buono trasporto risulta praticamente nullo se la distanza casa-lavoro è contenuta e la spesa mensile sostenuta per il trasporto è limitata. **L'appeal cresce all'aumentare della distanza e, conseguentemente, della spesa sostenuta.**

Allegato_ MANIFESTO PER LA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE



Al lavoro senza la mia auto Al lavoro liberi dagli incidenti e dallo stress da traffico

Le Organizzazioni Sindacali:	Ces, Cgil, Cisl, Uil e Ugl
Le Associazioni ambientaliste:	Amici della Terra, Greenpeace, Italia Nostra , Legambiente, WWF, Acli Anniverdi, Ecologia e Lavoro
Le Organizzazioni sociali ONG:	Forum Permanente del Terzo Settore, Cilap Eapn Italia, Acli, Fondazione Lanza, Fondazione Culturale di Banca Etica, Movimento Difesa del Cittadino, Movimento Azzurro, Euromobility, Greenaccord, C.N.C.A., Eurispes, FITuS, Centro Turistico Giovanile, Lega Consumatori, Adiconsum, Kyoto Club

Rivolgono un invito ai lavoratori e ai dipendenti di qualsiasi ente, società, impresa, attività commerciale e di servizi, istituto e amministrazione di tutte le città grandi e medie e delle aree di rilevante concentrazione produttiva a partecipare alla Settimana Europea per la Mobilità in programma dal 16 al 22 settembre 2009 attraverso:

1 giorno della settimana al lavoro senza l'auto propria ma:

- utilizzando il trasporto pubblico locale
- utilizzando il passaggio di uno o più colleghi di lavoro
- utilizzando la bicicletta

Chiedendo, insieme al sindacato, al proprio datore di lavoro di contribuire alla riuscita della settimana europea e a renderne permanenti gli obiettivi attraverso:

- l'assunzione di una volontà positiva e attiva nella soluzione della congestione da traffico negli spostamenti casa-lavoro
- la nomina del MOBILITY MANAGER, responsabile per la mobilità dei dipendenti
- la comunicazione all'Ufficio della mobilità comunale dei dati degli spostamenti casa – lavoro dei propri dipendenti per la creazione di servizi corrispondenti (i piccoli datori di lavoro attraverso le associazioni di riferimento)
- l'utilizzo concordato di MEZZI AZIENDALI (bus-pulmini) dai punti di raccolta (aree di scambio ferroviario/metropolitana/capolinea bus) alla sede aziendale
- l'organizzazione e la facilitazione degli spostamenti con auto in comune con altri colleghi di lavoro (CAR POOLING)
- l'introduzione per i dipendenti di TICKET TRASPORTO
- il noleggio e la copertura assicurativa per i dipendenti utilizzatori di bici
- la disponibilità di spogliatoi per i dipendenti e di spazi per il ricovero delle bici

Le organizzazioni promotrici di questa campagna si impegnano a sostenere le elencate richieste verso i datori di lavoro piccoli e grandi, pubblici e privati.

Le organizzazioni promotrici si impegnano inoltre:

- Verso le società di trasporto a chiedere il miglioramento del servizio pubblico attraverso:
 - L'aumento dei mezzi a disposizione nelle ore di punta degli spostamenti casa – lavoro
 - La manutenzione preventiva dei mezzi in circolazione nelle ore degli spostamenti c/l
 - L'introduzione di nuovi servizi aggiuntivi dalle zone più periferiche
 - L'unificazione del titolo viaggio (FF.SS/linee urbane) e l'estensione del biglietto orario
- Verso i Sindaci e le amministrazioni comunali per :
 - la costituzione degli Uffici della Mobilità di Area Comunale

- l'aumento delle zone pedonali
- l'aumento delle corsie preferenziali a disposizione del trasporto pubblico
- lo sviluppo e l'ampliamento dei parcheggi di interscambio esterni ai centri urbani
- l'aumento del personale di vigilanza municipale in servizio nella gestione del traffico
- l'integrazione e l'agevolazione dell'uso dei taxi nelle politiche del trasporto collettivo
- l'aumento delle piste ciclabili e la garanzia della manutenzione del fondo stradale
- l'individuazione di aree di parcheggio custodite per le biciclette
- l'ampliamento e l'efficacia delle zone a traffico limitato nei centri storici
- lo sviluppo di servizi dedicati e l'agevolazione dell'accesso ai servizi pubblici di trasporto per le categorie sociali svantaggiate e quelle di ridotte capacità di mobilità psico-fisiche
- l'organizzazione più funzionale alla mobilità degli orari delle diverse attività della città con la partecipazione di tutti i soggetti collettivi e rappresentativi
- lo sviluppo dei sistemi telematici per l'erogazione di documenti, certificati, moduli e l'adempimento di pratiche e prenotazioni da parte dei cittadini per i diversi servizi
- la certezza delle risorse finanziarie adeguate per il miglioramento del Trasporto Pubblico Locale
- Verso le istituzioni scolastiche per :
 - la diffusione della mobilità solidale e sostenibile a partire dai servizi di scuolabus alla sperimentazione di forme organizzate e tutelate di "mamme-papà/bus" per le scuole dei livelli inferiori
 - l'assegnazione agli studenti dell'obbligo a basso reddito del TICKET TRASPORTO
 - la diffusione di servizi su rete informatica di attività di car pooling (auto condivise in più persone) per gli studenti universitari
- Verso le amministrazioni provinciali per :
 - il coordinamento dei trasporti intercomunali
 - la manutenzione della rete stradale intercomunale
- Verso le amministrazioni Regionali per :
 - lo sviluppo di servizi e professionalità per la mobilità sostenibile
 - il coordinamento della rete ferroviaria con la rete del trasporto pubblico locale
 - la certezza di risorse finanziarie per sostenere la crescita del servizio e l'aumento, l'ammodernamento e la manutenzione del parco mezzi pubblici in circolazione e delle reti
- Verso il Governo nazionale per :
 - il riconoscimento della valenza strategica dei sistemi sostenibili di mobilità urbana ed extraurbana ai fini della competitività e della produttività dell'economia nazionale e della qualità dell'ambiente e di vita dei cittadini attraverso l'attribuzione di risorse certe e crescenti negli anni a fronte dei processi di urbanizzazione accentuati e diffusi sul territorio che caratterizzano tutte le dinamiche abitative delle economie dei paesi sviluppati
 - la certezza delle risorse per il fisiologico rinnovo del contratto di lavoro degli addetti al trasporto pubblico locale nel rispetto del normale confronto fra le parti
 - il finanziamento di un programma nazionale per l'innovazione tecnologica nel trasporto pubblico locale con sistemi di telecomunicazione per i tempi e le modalità delle prestazioni dei servizi
 - lo sviluppo di agevolazioni fiscali per le azioni a favore della mobilità sostenibile a partire dalla deducibilità fiscale dei costi degli abbonamenti annuali ai mezzi di trasporto collettivo
 - l'adozione su scala nazionale del TICKET TRASPORTO a partire dai dipendenti delle amministrazioni pubbliche
 - il sostegno e la compartecipazione agli investimenti delle regioni e delle città ai servizi e alle infrastrutture fisiche e intellettive per le forme di mobilità sostenibile in ambito urbano e metropolitano: Filo bus, metropolitane, metropolitane di

superficie, piattaforme di organizzazione di car pooling (auto condivise da più passeggeri) e car sharing (noleggio auto con badge nominativo)

- la riduzione da 10 a 5 giorni del tempo di attesa per la proclamazione del blocco del traffico dopo il permanere dello stato di allarme per l'eccesso di inquinanti velenosi nell'aria
- l'attuazione di un programma certo di sostituzione dei distributori di carburante con l'impiego di impianti sicuri che non rilasciano in atmosfera benzene e altri inquinanti cancerogeni
- la bonifica degli impianti di deposito e di distribuzione carburanti con l'adozione del doppio fondo delle cisterne per la sicurezza contro il rilascio di inquinanti nelle falde acquifere
- un programma di investimenti e ricerca per lo sviluppo di mezzi e carburanti a basso impatto ambientale atmosferico ed acustico a partire dal sistema dei mezzi pubblici
- Verso l'Unione Europea per :
 - un programma di co-finanziamento e incentivazione delle buone pratiche di mobilità sostenibile
 - il potenziamento delle risorse destinate alle tecnologie del Trasporto Pubblico Locale nell'ambito del piano europeo per l'innovazione

I° Edizione Roma, 8 settembre 2004

II° Edizione Roma, 6 settembre 2005 (Le nuove adesioni: Ecologia e Lavoro)

III° Edizione Roma, 4 settembre 2006 (Le nuove adesioni: Ugl, Italia Nostra, Greenpeace)

IV° Edizione Roma, 11 settembre 2007 (Le nuove adesioni: Kyoto Club, Lega Consumatori)

V° Edizione Roma, 25 settembre 2008 (Le nuove adesioni: Movimento Azzurro)

VI° Edizione Roma, 29 luglio 2009

N.B. La raccolta delle adesioni di altre organizzazioni è aperta attraverso la presentazione da parte di una delle organizzazioni promotrici del Manifesto.

Roma, 29 luglio 2009