

Fattori di scelta e
strategie di mobilità negli
spostamenti casa-lavoro.
I risultati di un'indagine esplorativa.

Francesca Ricci
Gennaio 2012

INDICE

1. Gli obiettivi dell'indagine e il percorso della ricerca
2. Il campione oggetto di indagine
3. Gli spostamenti casa-lavoro
4. Trasporto pubblico vs trasporto privato
5. La sensibilità e l'interesse per i 'temi ambientali'
6. Il ticket mobilità. Quale *appeal* fra i lavoratori intervistati?
7. Per concludere

APPENDICE STATISTICA

1.

GLI OBIETTIVI DELL'INDAGINE E IL PERCORSO DI RICERCA

La realizzazione di un'indagine su un campione di lavoratori occupati in aziende fiorentine - prevalentemente localizzate nella zona settentrionale della città, a rischio di ulteriore congestionamento per effetto dei recenti insediamenti produttivi- rappresenta l'ultimo *step* di un ampio e articolato percorso di ricerca-azione che ha esplorato il tema della mobilità urbana sostenibile da una prospettiva nuova e originale. Attraverso il coinvolgimento delle rappresentanze sindacali di alcune aziende di grandi dimensioni, infatti, è stato realizzato un percorso di sensibilizzazione all'uso del trasporto pubblico locale per gli spostamenti casa-lavoro promuovendo la diffusione attraverso la contrattazione aziendale di un nuovo benefit, il ticket mobilità¹.

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 l'indagine di cui diamo conto nelle pagine che seguono. Fra novembre 2011 e gennaio 2012 sono stati somministrati quasi 600 questionari sia all'interno delle aziende coinvolte nel percorso complessivo, che in altre aziende della città.

La somministrazione dei questionari è avvenuta in maniera multicanale. La scelta sul canale da utilizzare (cartaceo, 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 dei lavoratori fiorentini.

Il campione non è stato selezionato in maniera casuale: i lavoratori intervistati appartengono in larga parte alle aziende dei rappresentanti sindacali coinvolti nel percorso. Per questo motivo, dunque, le indicazioni e gli elementi che emergono dall'indagine non sono statisticamente rappresentativi e, pertanto, non possono esseri estesi all'universo. La selezione del campione e il numero di questionari pervenuti, tuttavia, offrono spunti di riflessione e indicazioni utili.

Di seguito si presentano i principali risultati emersi.

2.

IL CAMPIONE OGGETTO DI INDAGINE

Prima di entrare nel merito dei risultati, è utile soffermarsi a descrivere le caratteristiche del campione oggetto di indagine. Le informazioni rilevate attraverso il questionario consentono da un lato di tratteggiare le caratteristiche socio-anagrafiche degli intervistati -in termini di età, genere, livello di istruzione- e dall'altro danno conto delle loro condizioni di lavoro -l'azienda

¹ Il *ticket mobilità* è un buono trasporto, simile al buono pasto, grazie al quale è possibile acquistare titoli di viaggio singoli o abbonamenti.

di appartenenza, la posizione nella professione, la tipologia di contratto, l'orario di lavoro, la flessibilità oraria.

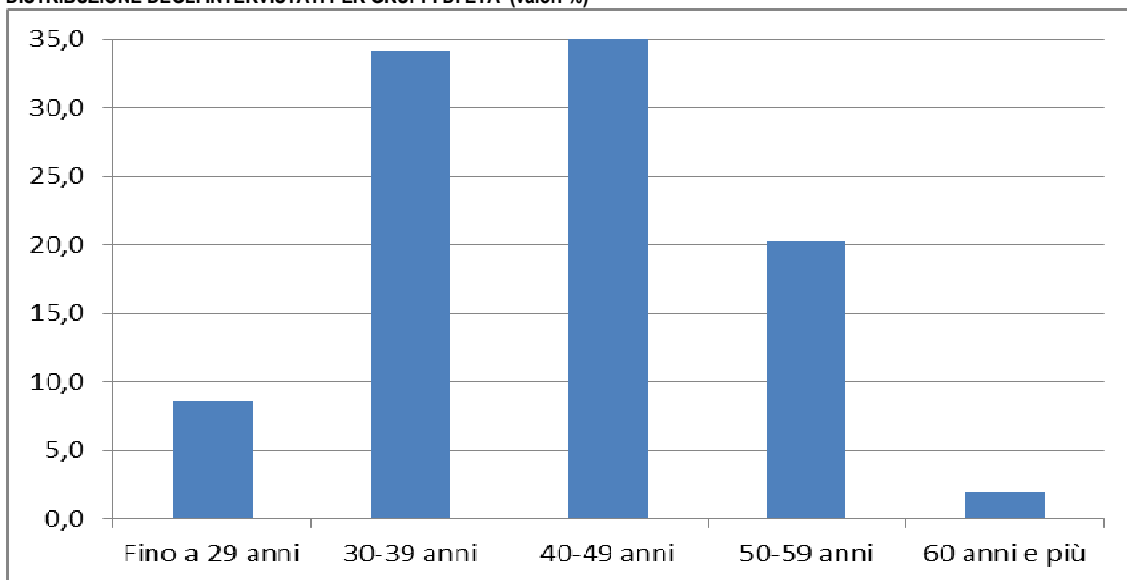
- *Il profilo socio-anagrafico degli intervistati*

Come abbiamo ricordato, le informazioni rilevate attraverso l'indagine consentono di ricostruire il profilo socio-anagrafico degli intervistati in relazione a genere, età e livello di istruzione.

Per quanto riguarda il genere, si osserva una netta prevalenza della componente maschile: gli intervistati rappresentano il 72% del totale rispetto al 28% delle donne. La minore presenza femminile all'interno del campione dipende da alcuni fattori, che tuttavia non sono in grado di spiegare a pieno il fenomeno. Qualunque sia la causa -la minore presenza femminile sul mercato del lavoro; i tassi di femminilizzazione contenuti in alcune delle aziende coinvolte nell'indagine; le difficoltà che le organizzazioni sindacali hanno a coinvolgere la componente femminile dell'occupazione- il dato influenza i risultati dell'indagine soprattutto relativamente ad alcuni aspetti.

Altrettanto interessante risulta la distribuzione degli intervistati per classi di età, riportata nel grafico, che evidenzia una maggiore concentrazione in corrispondenza delle classi centrali. In dettaglio, il 34,2% ha un'età compresa fra 30 e 39 anni e il 35,1% fra 40 e 49 anni. Per quanto riguarda gli altri, il 20,2% ha un'età compresa fra 50 e 59 anni, l'8,6% ha meno di 30 anni e soltanto l'1,6% ha 60 anni o più.

DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER GRUPPI DI ETÀ (valori %)



Fonte: ns indagine, 2011

Per completare il profilo socio-anagrafico degli intervistati, possiamo soffermarci a descrivere il loro livello di istruzione, che in genere rappresenta una buona *proxy* del livello socioculturale. L'indagine delinea la prevalenza di titoli di studio medio-alti, che risulta coerente da un lato con la distribuzione per età degli intervistati e dall'altro con la loro posizione nella professione.

In dettaglio, il 27,8% possiede una laurea e il 46% un diploma di scuola media superiore. Per quanto riguarda gli altri, il 16% ha un titolo di studio che non va oltre la licenza media inferiore e il 6,8% possiede una qualifica professionale.

- *Le condizioni e le modalità di lavoro degli intervistati*

Così come le caratteristiche socio-anagrafiche, anche le condizioni e le modalità lavorative influiscono sulle strategie di mobilità casa-lavoro. Per questo motivo, una parte del questionario è stata dedicata ad indagare le modalità e le condizioni di lavoro degli intervistati: dal tipo di contratto alla posizione nella professione; dall'orario di lavoro alla flessibilità oraria.

Prima di entrare nel merito dell'analisi, tuttavia, può essere utile soffermare brevemente l'attenzione sulle aziende coinvolte nell'indagine. Come abbiamo precedentemente ricordato, quasi tutte le aziende sono localizzate nell'area nord del comune di Firenze e sono aziende di grandi dimensioni. Si tratta di aziende sia pubbliche che private e con una distribuzione piuttosto eterogenea fra le diverse categorie merceologiche.

DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER ALCUNE AZIENDE COINVOLTE NELL'INDAGINE (valori %)

	%
GE	22,1
ATAF	15,6
MANETTI E ROBERTS	10,1
QUADRIFOGLIO	9,7
CNR	6,5
BANCA CR FIRENZE	4,8
INFOGROUP	3,2
TRENITALIA	3,1
ALTRE AZIENDE	25,0
TOTALE COMPLESSIVO	100,0

Fonte: ns indagine, 2011

Per quanto concerne le modalità contrattuali, nella quasi totalità dei casi gli intervistati hanno contratti di lavoro stabili. In dettaglio l'89,2% è occupato con un contratto a tempo indeterminato. La percentuale di intervistati con rapporti di lavoro non stabili, per contro, si attesta su valori contenuti: il 5% ha un'occupazione a tempo determinato; il 2% ha un rapporto di collaborazione (a progetto o occasionale).

Relativamente alla posizione nella professione, i dirigenti rappresentano l'1,1% del totale, i direttivi-quadro il 16,9%, gli impiegati intermedi il 45,3% e gli operai il 33%.

Il 92,6% degli intervistati lavora *full time*. Coerentemente con il basso tasso di femminilizzazione del campione, la quota di occupazione *part time* risulta estremamente contenuta: soltanto il 4,3% degli intervistati lavora a tempo parziale e nella quasi totalità dei casi si tratta di *part time* orizzontale.

Seppure la maggior parte degli intervistati abbia un rapporto di lavoro a tempo pieno e siano occupati con orari di lavoro standard, è interessante osservare come una larga fetta del campione usufruisca di un'ampia flessibilità in entrata e in uscita. In altre parole, il 59,2% dei lavoratori intervistati, dichiara di usufruire di una finestra di entrata e di uscita che raggiunge le due ore.

3. GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Dopo aver tratteggiato le principali caratteristiche degli intervistati, possiamo soffermare l'attenzione sugli spostamenti casa-lavoro, delineando le principali traiettorie, la lunghezza e la durata degli spostamenti, il costo sostenuto, i mezzi utilizzati e, in ultima analisi, le motivazioni che inducono a scegliere un mezzo piuttosto che un altro.

- *Le principali direttrici dei flussi pendolari per motivi di lavoro*

Il primo elemento su cui soffermare l'attenzione riguarda la distribuzione territoriale degli intervistati per provincia e comune di residenza. Il luogo di partenza degli spostamenti casa-lavoro rappresenta un aspetto importante, poiché consente di disegnare le direttrici di spostamento, sia in termini di direzione che di ampiezza.

Come abbiamo ricordato in apertura, le persone coinvolte nell'indagine lavorano prevalentemente in aziende localizzate nella zona settentrionale della città. Ma da dove arrivano? L'analisi per comune di provenienza evidenzia come soltanto il 38,1% dei lavoratori provenga dal comune di Firenze. Tutti gli altri (quasi il 60%) arrivano da altri comuni della provincia o da altre province.

L'82,8% degli intervistati si sposta all'interno della provincia di Firenze. Risulta tutt'altro che marginale, tuttavia, la percentuale di lavoratori provengono da Prato (il 9,2% del totale). Per quanto riguarda le altre province della Toscana, alcuni degli intervistati arrivano da Arezzo (2,2%), Pistoia (1,8%) e Pisa (1,4%).

Relativamente alle direttrici di spostamento, la situazione è sintetizzata nel prospetto riportato di seguito. Il 38,9% dei lavoratori si sposta all'interno dei confini comunali; il 16,7% arriva da altre province (soprattutto Prato). Per quanto riguarda gli altri, oltre il 15% proviene da Sesto-Campi-Calenzano; seguono Signa-Lastra a Signa-Scandicci (8,1%), la Val di Sieve (6,1%) e il Mugello (4,2%). Le altre direttrici di spostamento interne alla provincia si caratterizzano infine per flussi meno intensi.

DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER COMUNE, PROVINCIA E AREA DI PROVENIENZA (valori %)

	%
FIRENZE	38,9
SESTO-CAMPI-CALENZANO	15,6
SIGNA-LASTRA A SIGNA-SCANDICCI	8,1
VAL DI SIEVE	6,1

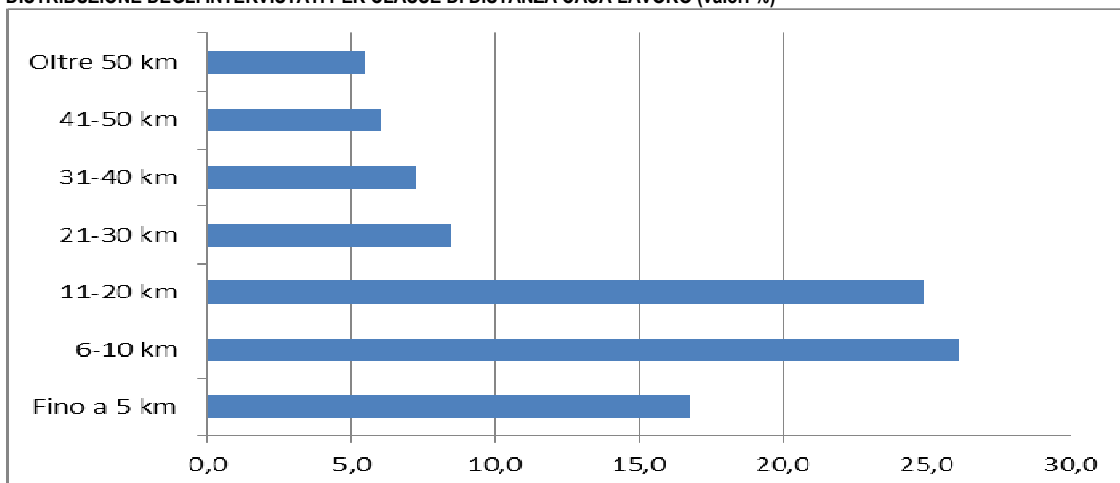
MUGELLO	4,2
EMPOLESE-VALDELSA	3,5
BAGNO A RIPOLI	1,8
FIESOLE	1,5
CHIANTI	1,5
VALDARNO	1,3
ALTRE PROVINCE	16,7
-di cui Prato	9,2
-di cui Arezzo	2,2
-di cui Pistoia	1,8
-di cui Pisa	1,4
Non risponde	0,9
TOTALE	100,0

Fonte: ns indagine, 2011

Ma quanto è distante il luogo di lavoro? E quanti chilometri percorrono quotidianamente gli intervistati per raggiungere il loro posto di lavoro? La distanza media è pari a 19,6 km. In altre parole ogni giorno gli intervistati percorrono mediamente una distanza pari a 40 km per andare e tornare dal lavoro.

Il dato medio, tuttavia, nasconde una situazione più eterogenea, come si evidenzia dando uno sguardo alla distribuzione di frequenza per classi di distanza sintetizzata nel grafico. Per il 67,7% degli occupati, il percorso casa-lavoro non supera i 20 km. In dettaglio, il 16,8% compie un tragitto non superiore ai 5 km, il 26,1% compreso fra i 6 e i 10 km e il 24,9% compreso fra gli 11 e i 20 km. Per quanto riguarda gli altri, l'8,5% compie un percorso compreso fra 21 e 30 km, il 7,2% fra 31 e 40, il 6% fra 41 e 50 e il 5,5% oltre i 50 km.

DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER CLASSE DI DISTANZA CASA-LAVORO (valori %)



Fonte: ns indagine, 2011

- *I tempi di spostamento*

Quanto tempo impiegano gli intervistati per raggiungere il luogo di lavoro? E per compiere il percorso inverso? Circa la metà degli intervistati impiega meno di 30 minuti. Per quanto riguarda gli altri, il 33,9% impiega dai 30 a 60 minuti, il 12,2% dai 60 ai 90 minuti; il 2,9% oltre 90 minuti.

In maniera abbastanza inattesa -anche alla luce del maggiore scaglionamento negli orari di uscita confermato dall'indagine- i tempi per compiere il percorso inverso si dilatano. La percentuale di intervistati che percorrono il tragitto lavoro casa in meno di 30 minuti scende al 42,7%, mentre sale la percentuale di coloro che impiegano dai 30 ai 60 minuti (dal 33,9% al 37,3%) e di coloro che impiegano dai 60 ai 90 minuti (dal 12,2% al 15,4%).

Il tempo di spostamento casa-lavoro-casa dipende da una molteplicità di fattori, non ultimo il tipo di spostamento effettuato (diretto o con passaggi intermedi). Per quanto riguarda questo aspetto, l'indagine evidenzia che per il 78,6% degli intervistati lo spostamento è diretto e per il 20,6% prevede passaggi intermedi per accompagnare e/o riprendere i figli da scuola, fare la spesa, fare altre commissioni, ecc..

La quota di intervistati per i quali lo spostamento casa-lavoro non è diretto mostra un'attesa variabilità in relazione al genere. In dettaglio, la percentuale sale al 31,1% fra le donne (dunque quasi una su tre compie uno o più passaggi intermedi spostandosi lungo la direttrice casa-lavoro) e crolla al 16,8% fra gli uomini.

La distribuzione degli intervistati per tempo di percorrenza casa-lavoro di cui abbiamo dato conto dipende, dunque, dalla distanza fra luogo di residenza e luogo di lavoro e dalla necessità o meno di compiere passaggi intermedi durante il proprio percorso. La variabilità nei tempi di percorrenza, tuttavia, non si annulla tenendo ferma la variabile distanza. In altre parole, se incrociamo la distanza percorsa con il tempo di percorrenza, si rileva come a parità di distanza casa-lavoro, i tempi di percorrenza si mantengono variabili. Il fenomeno, tutto da approfondire, suggerisce come le differenze siano riconducibili al mezzo utilizzato o, più probabilmente, alla combinazione mezzo-direttrice di spostamento.

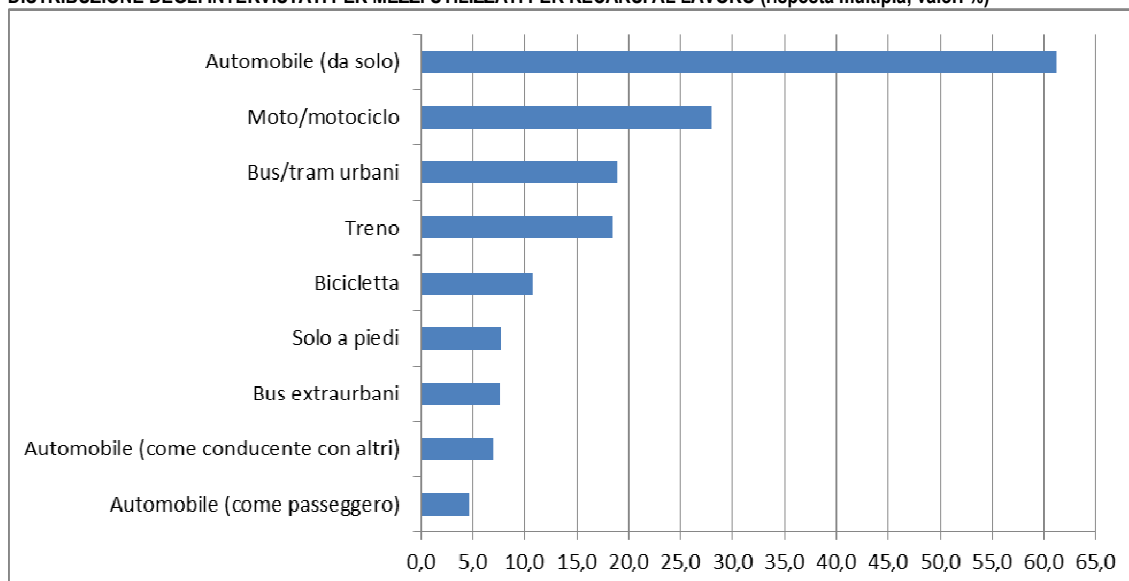
- *Le modalità di spostamento*

Ma con quale mezzo gli intervistati si recano quotidianamente al lavoro? Per quanto riguarda le modalità di spostamento, l'indagine ha focalizzato l'attenzione sull'insieme dei mezzi utilizzati e su quello prevalente chiedendo agli intervistati di indicare, fra tutti i mezzi segnalati, quello usato più frequentemente, quello con cui si copre maggiore numero di chilometri.

Cominciamo, dunque, considerando l'insieme di mezzi utilizzati. In merito, si rileva che il 72,9% degli intervistati usa la macchina 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 61,2% 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 18,9% degli intervistati usi le linee urbane degli autobus, il 18,5% prenda il treno e il 7,5% si rechi al lavoro utilizzando gli autobus extraurbani.

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



Fonte: ns indagine, 2011

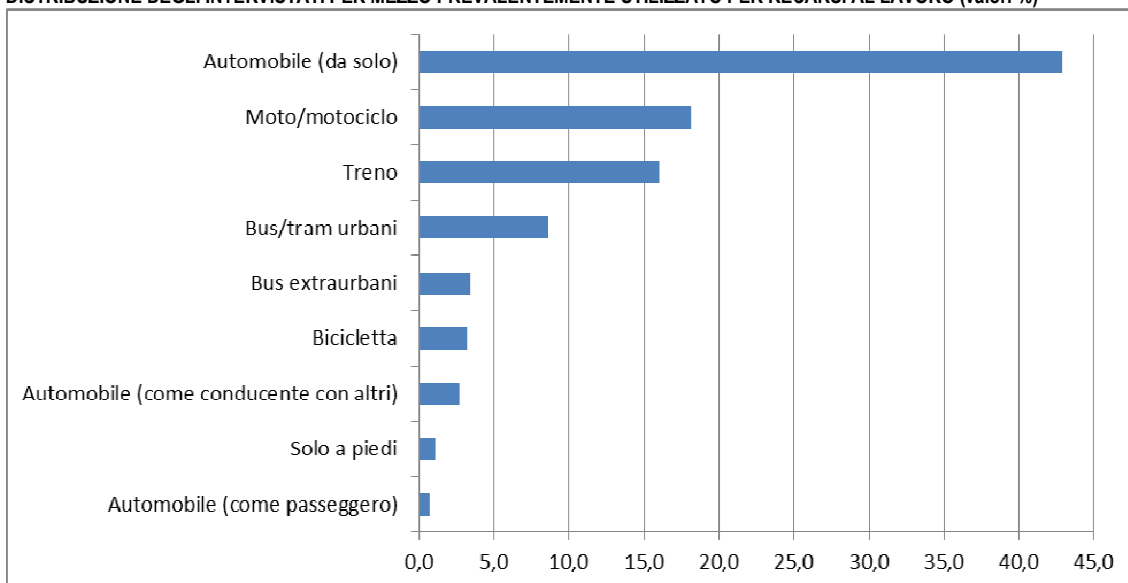
La graduatoria delineata non si modifica se spostiamo l'attenzione al mezzo prevalentemente utilizzato. Come sintetizzato nel grafico riportato di seguito, al primo posto troviamo l'automobile da solo (42,9%), seguita dalla moto/motociclo (18,1%). Il 2,7% usa l'auto come conducente con altri e lo 0,7% come passeggero. Il 3,2% si sposta in bicicletta e l'1,1% a piedi.

Fra i lavoratori intervistati, la 'quota di mercato' dei mezzi pubblici si attesta complessivamente al 28%. In dettaglio, il 16% usa il treno, l'8,6% i bus e i tram urbani, il 3,4% i bus extraurbani.

Ma di chi si tratta? E' possibile delineare un profilo degli utenti che usano in maniera prevalente i mezzi pubblici? Per quanto riguarda il genere, non si registrano differenze di rilievo. La relazione fra uso dei mezzi pubblici ed età dei lavoratori risulta invece più interessante, anche se complessa. La percentuale di coloro che usano in maniera prevalente il trasporto pubblico risulta molto elevata fra gli under 30, oltre il 40% dei quali usa i mezzi pubblici per recarsi al lavoro. La quota scende fra i 31-40enni (28,8%) e fra i 41-50enni (22,7%) per poi risalire nuovamente fra gli over 50enni (28%).

Tuttavia, più che le caratteristiche socio-anagrafiche dei lavoratori, ciò che sembra incidere sulla probabilità di usare il trasporto pubblico in maniera esclusiva è la distanza da percorrere. In merito, infatti, i dati mostrano che la percentuale di lavoratori che usano i mezzi pubblici in maniera prevalente è pari al 9,9% se il percorso è inferiore ai 30 minuti, ma sale al 30,2% per percorsi fra i 30 e i 60 minuti. La quota sale ulteriormente se il percorso casa-lavoro richiede uno spostamento superiori all'ora: l'88,2% per percorsi fra i 60 e 90 minuti; l'87,5% per percorsi superiori ai 90 minuti.

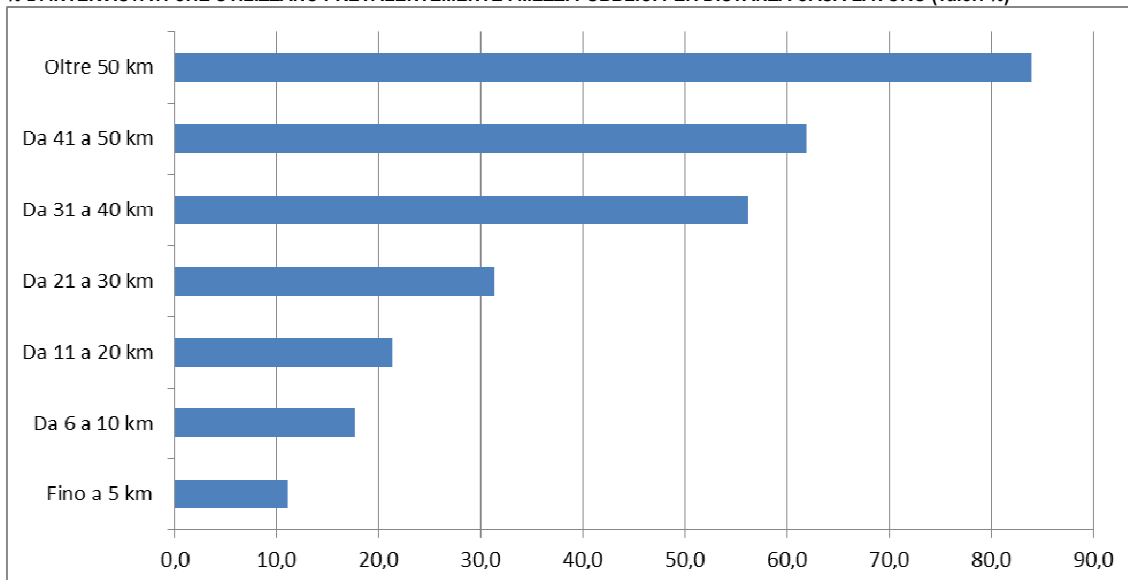
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER MEZZO PREVALENTEMENTE UTILIZZATO PER RECARSIS AL LAVORO (valori %)



Fonte: ns indagine, 2011

Allo stesso modo, la probabilità di usare i mezzi pubblici aumenta al crescere della distanza fra abitazione e luogo di lavoro, come sintetizzato nel grafico riportato di seguito. Se, infatti, la distanza è inferiore ai 5 km, la percentuale di lavoratori che si spostano esclusivamente con i mezzi pubblici si ferma all'11,1%; ma se la distanza supera i 50 km, allora la percentuale sfiora l'84%.

% DI INTERVISTATI CHE UTILIZZANO PREVALENTEMENTE I MEZZI PUBBLICI PER DISTANZA CASA-LAVORO (valori %)



Fonte: ns indagine, 2011

- *Quanto costa spostarsi? E quali sono i fattori che incidono sulla scelta?*

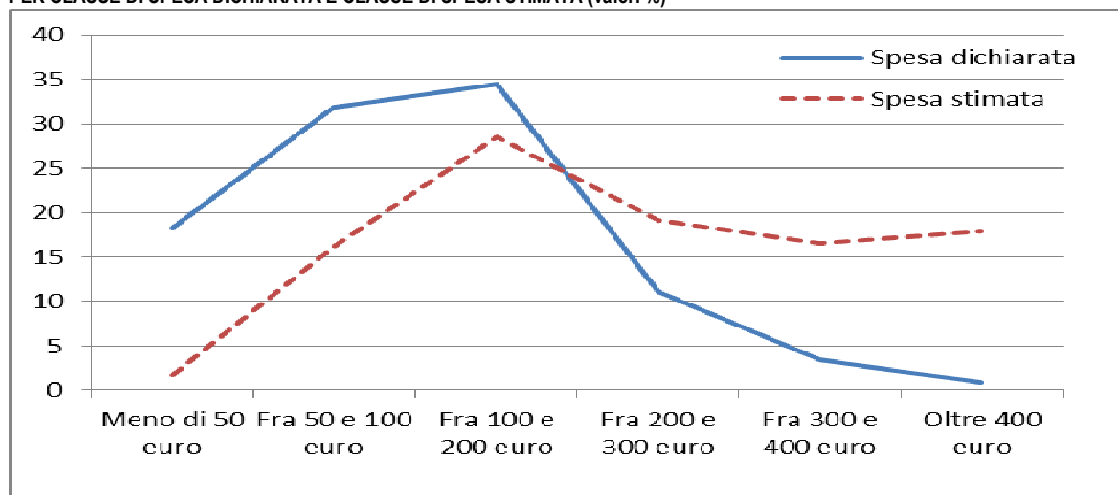
Quanto spendono gli intervistati per recarsi al lavoro? E in base a quali elementi scelgono l'uso di un mezzo piuttosto che un altro?

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. Sulla distribuzione degli intervistati per classe di spesa incidono due elementi collegati fra lavoro: la distanza casa-lavoro da un lato; il mezzo utilizzato dall'altro.

Seppure l'indagine evidenzia che soltanto una quota minima (il 4,3%) di intervistati non abbia mai pensato alla spesa sostenuta per gli spostamenti casa-lavoro, l'impressione che si ricava è che il dato relativo alla spesa sia in qualche modo sottostimato, soprattutto fra coloro che si spostano usando la propria automobile.

Fra coloro che usano esclusivamente l'automobile, la sottostima delle spese sostenute mensilmente per recarsi al lavoro è abbastanza evidente, come si rileva osservando il diverso andamento delle due linee. La prima, quella continua, definisce la distribuzione per classi di spesa secondo quanto dichiarato dagli intervistati. La seconda, per contro, indica la distribuzione ricalcolata tenendo conto dei chilometri sostenuti e dei coefficienti medi di rimborso chilometrico.

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



Fonte: ns indagine, 2011

Ciò che sembra emergere dall'indagine, dunque, è che una fetta tutt'altro che irrilevante di intervistati, soprattutto fra coloro che usano i mezzi privati, tenda a sottostimare il fattore economico relativo agli spostamenti. Ma quanto incide tale fattore nella scelta del mezzo per recarsi al lavoro? E più in generale da quali fattori dipendono le strategie di mobilità dei lavoratori fiorentini?

La domanda è stata posta in maniera diretta all'interno del questionario e le risposte sono sintetizzate nel prospetto. Gli intervistati scelgono in primo luogo in base alla rapidità, segnalata dal 53,9%. Segue la comodità (29,4%) e soltanto al terzo posto l'economicità del mezzo (26,9%). 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), che spingono inevitabilmente verso altre soluzioni, le condizioni di traffico intenso durante il tragitto (12%) e la difficoltà di parcheggio.

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: ns indagine, 2011

4.

TRASPORTO PUBBLICO VS TRASPORTO PRIVATO

Come abbiamo osservato, poco meno del 30% degli intervistati usa i mezzi pubblici per recarsi al lavoro; la maggioranza, per contro, si sposta con altri mezzi: l'automobile, la moto o il motociclo, la bicicletta, a piedi. La scelta di un mezzo piuttosto che un altro sembra essere riconducibile essenzialmente a tre elementi: la rapidità, la comodità, l'economicità dello spostamento.

Nell'ambito del presente paragrafo, tuttavia, cercheremo di approfondire con maggiore dettaglio le motivazioni che incidono sulle scelte di mobilità di coloro che usano i mezzi pubblici e di coloro che si spostano con i mezzi privati.

- *Gli utenti del trasporto pubblico²*

A coloro che usano i mezzi pubblici per recarsi al lavoro, è stato chiesto di indicare i due motivi principali della loro scelta. La distribuzione delle risposte evidenzia come in larga maggioranza il mezzo pubblico viene scelto perché più economico. Il 73% degli intervistati che si recano al

² I dati riportati di seguito sono calcolati usando come base l'insieme degli intervistati che usano i mezzi pubblici in maniera prevalente negli spostamenti casa-lavoro.

lavoro utilizzando i mezzi pubblici, lo fa perché in questo modo sostiene una spesa inferiore a quella che sosterebbe usando i mezzi propri.

Per quanto riguarda le altre motivazioni, in seconda posizione gli intervistati segnalano il fatto che spostarsi utilizzando i mezzi pubblici è meno stressante dell'uso dell'automobile (il 38,4%). Il tema della maggiore comodità è ribadito dal 12,6% di intervistati per i quali la preferenza del mezzo pubblico è legata alla possibilità di leggere o rilassarsi durante il viaggio, dal 5,7% che ritiene buono il livello del servizio e dal 4,4% che può contare su un collegamento diretto.

Il 12,6% viaggia con i mezzi pubblici perché il tempo di percorrenza è inferiore, il 12,6% perché non ha alternativa e l'11,9% perché non ha la possibilità di parcheggiare la propria auto vicino al luogo di lavoro. Il 10,7%, infine, si muove con i mezzi pubblici per rispetto dell'ambiente.

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: ns indagine, 2011

Il 22,3% dei lavoratori che appartengono al campione possiede un abbonamento al trasporto pubblico. La percentuale sale al 73% se calcolata sul totale di coloro che hanno dichiarato di usare il trasporto pubblico negli spostamenti casa-lavoro.

Quali sono le caratteristiche dell'abbonamento? Fra gli abbonati, il 46,5% possiede un abbonamento annuale; il 41,1% ha un abbonamento mensile.

Per quanto concerne la tipologia di abbonamento, il 28,2% ha un abbonamento per la tratta ferroviaria e per la tratta urbana del bus; il 27,4% è abbonato alla tratta urbana del bus; il 23,4% ha un abbonamento che copre esclusivamente la tratta ferroviaria; il 16,9%, infine, possiede un abbonamento che copre la rete ferroviaria e la tratta urbana ed extraurbana dell'autobus.

- *I lavoratori che si spostano con i mezzi propri*

L'indagine realizzata fra i lavoratori fiorentini evidenzia come il 70% circa degli intervistati compia quotidianamente il percorso casa-lavoro utilizzando mezzi propri: automobile, moto o motociclo, bicicletta, a piedi. Quali le motivazioni addotte dai lavoratori? Si tratta, in larga parte, di un problema di tempo: per il 38,2% i tempi di percorrenza casa-lavoro con i mezzi

pubblici sono troppo lunghi; per il 37,7% si devono sostenere attese troppo lunghe. 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.

L'indagine si è posta anche il problema di comprendere a quali condizioni i lavoratori che non usano il trasporto pubblico sarebbero disposti ad usare i mezzi pubblici. Coerentemente con il fatto che il mezzo privato viene scelto per risparmiare tempo, i lavoratori coinvolti nell'indagine 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 meglio con gli orari di lavoro (32,2%). Il 15,3% degli intervistati, di fatto, è 'costretto' ad usare i mezzi privati perché nello spostamento casa-lavoro compie un percorso indiretto; il 13,3% lamenta che la propria destinazione non è servita dal trasporto pubblico; il 2,5% rileva l'assenza di parcheggi scambiatori; l'1,8% deve usare la propria auto per motivi di lavoro.

I dati rilevati attraverso l'indagine, tuttavia, fanno emergere l'esistenza di un'interessante 'area negoziale', ovvero una quota di lavoratori che si dichiara disposta a spostarsi dal trasporto privato a quello pubblico a parità di condizioni (linee e percorsi esistenti, orari, ecc.). In dettaglio, il 19,3% userebbe i mezzi pubblici per recarsi al lavoro se ricevesse un contributo per l'abbonamento e il 13,3% se avesse a disposizione una navetta aziendale ben collegata con i principali snodi del trasporto pubblico.

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: ns indagine, 2011

Ma per questi lavoratori, qual è il principale ostacolo all'uso dei mezzi pubblici nello spostamento casa-lavoro? I dati confermano da un lato il tema del tempo e dell'inadeguatezza degli orari (35,2%) e dall'altro rilevano l'inadeguatezza dei collegamenti fra mezzi pubblici (il 29,1%).

Ma il cambiamento negli orari di lavoro –o, più correttamente, un aggiustamento rispetto alle esigenze di spostamento dei lavoratori- potrebbe in qualche modo facilitare una maggiore fruibilità dei mezzi pubblici negli spostamenti casa-lavoro?

Rispetto a tale possibilità, e limitatamente al campione indagato, i lavoratori che usano i mezzi propri per recarsi al lavoro si dividono in due gruppi quasi equivalenti. In dettaglio, poco meno della metà pensa che apportare modifiche all'orario di lavoro potrebbe essere utile (il 45,5%). Gli altri, per contro, sembrano essere più scettici, anche se la minore convinzione è riconducibile a cause diverse: il 23,9% segnala che nella sua azienda tale possibilità esiste già; il 3,3% che è stato fatto un tentativo, ma non ha dato grandi risultati; il 12,1% afferma che non userebbe comunque i mezzi pubblici e il 15,3% non ha un'idea in merito.

5.

LA SENSIBILITÀ E L'INTERESSE PER I 'TEMI AMBIENTALI'

Un altro elemento interessante su cui soffermare l'attenzione riguarda la sensibilità che gli intervistati hanno rispetto alle tematiche ambientali. Seppure si tratti di un tema piuttosto complesso e delicato, che andrebbe esplorato e approfondito anche attraverso tecniche di indagine³ diverse da quelle utilizzate, nel questionario proposto ai lavoratori sono state inserite tre domande che consentono di delineare, seppure con una certa approssimazione, il grado di interesse e il livello di informazione rispetto alle questioni ambientali.

Agli intervistati è stato chiesto se, secondo il loro punto di vista, *“limitare l'uso quotidiano dei mezzi motorizzati può aiutare a ridurre l'inquinamento atmosferico”*. Attraverso questa domanda si è cercato di capire se i lavoratori hanno consapevolezza che il loro comportamento individuale può contribuire in maniera positiva o negativa al risultato complessivo.

Per quanto riguarda le risposte, il 55,1% risponde in maniera affermativa; il 40% pensa invece che i comportamenti individuali possano in parte essere d'aiuto, ma che occorra intervenire in altro modo; soltanto l'1,6%, infine, esprime un parere negativo. Relativamente a tale questione, è interessante osservare che la percentuale di intervistati che non prendono posizione è limitata (il 3,4%).

Altrettanto interessante è osservare che, se non si registrano differenze di genere, la consapevolezza che il proprio comportamento possa incidere sul benessere complessivo aumenta al crescere dell'età. Se, infatti, fra gli under 29 la percentuale di coloro che concordano con l'affermazione proposta si attesta al 51,1%, fra i 60enni e più arriva al 70% del totale.

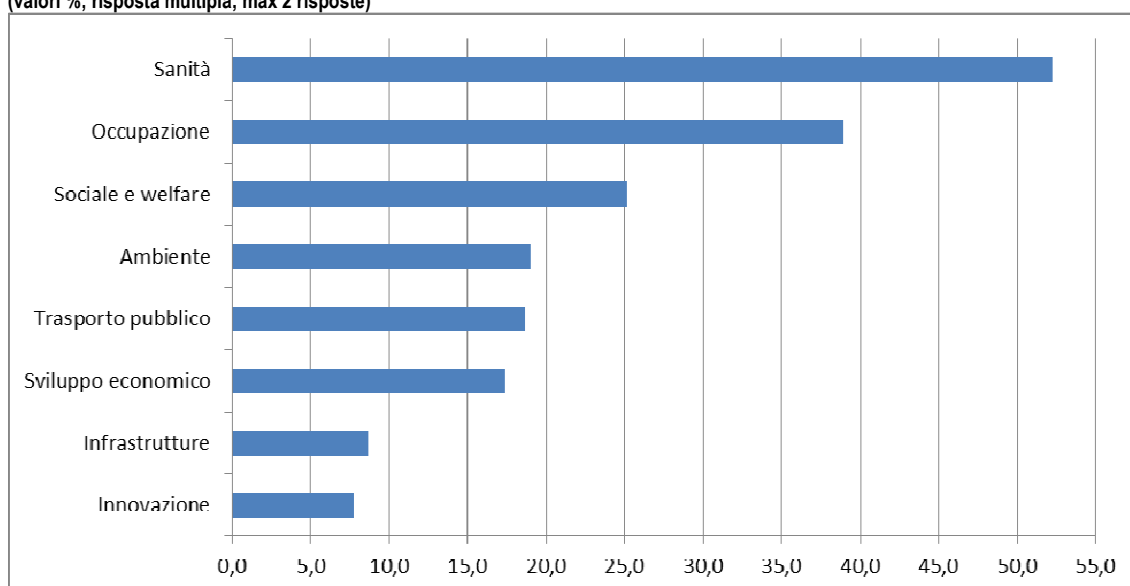
E per gli intervistati, quanto è importante investire in un sistema integrato ed efficiente di trasporto pubblico? A differenza di quanto avvenuto nel caso precedente, per quanto riguarda questa domanda, la percentuale di lavoratori che non hanno risposto risulta tutt'altro che irrilevante, attestandosi al 13,6%. Se concentriamo l'attenzione sulle risposte, il 73,4% ha espresso un voto compreso fra 8 e 10, delineando un ordine di importanza decisamente elevato. Il voto medio che il gruppo attribuisce all'importanza di investire in un sistema di trasporto pubblico integrato ed efficiente risulta pari a 8,8. Non si registrano differenze di genere e quelle riconducibili all'età sono impercettibili: 8,5 il voto medio degli under 30; 9 quello dei sessantenni.

³ Per avere un quadro più esaustivo, sarebbe opportuno realizzare fra i lavoratori approfondimenti anche con tecniche di analisi qualitative.

L'ultimo aspetto preso in esame dal questionario è il tentativo di ricostruire la scala di valori degli intervistati relativamente alle politiche pubbliche. In altre parole, in un contesto in cui le risorse pubbliche sono sempre più scarse, verso quali interventi andrebbero indirizzate le risorse?

Le risposte degli intervistati sono sintetizzate nel grafico riportato di seguito. La graduatoria mette al primo posto la sanità (52,2%), seguita dall'occupazione (39%), gli interventi sociali e per il welfare (25,1%) e -al quarto posto- l'ambiente (19%). Seguono il trasporto pubblico (18,7%), lo sviluppo economico (17,4%), le infrastrutture (8,6%) e, infine, l'innovazione (7,6%).

I DECISORI PUBBLICI, DISPONENDO DI RISORSE LIMITATE, SONO CHIAMATI A SCEGLIERE PER PRIORITA'. RISPETTO AGLI AMBITI SOTTO INDICATI, QUALI SECONDO TE SONO PRIORITARI?
(valori %; risposta multipla; max 2 risposte)



Fonte: ns indagine, 2011

Le graduatorie si modificano in relazione al genere e all'età, coerentemente con le problematiche che ciascun gruppo sociale si trova a fronteggiare. In merito è di assoluto interesse osservare come, seppure sia le donne che gli uomini collochino al secondo posto (dopo la sanità) l'occupazione, le percentuali sono assolutamente diverse: 45,7% le donne; 36,7% gli uomini.

Per quanto riguarda l'ambiente, l'indagine rileva una maggiore sensibilità fra gli occupati che non fra le occupate. Nella graduatoria delle priorità, infine, i temi ambientali occupano posizioni più elevate fra gli intervistati che appartengono ai gruppi centrali di età rispetto agli estremi della distribuzione (i più giovani e i più anziani).

6. IL TICKET MOBILITÀ. QUALE APPEAL FRA I LAVORATORI INTERVISTATI?

Per concludere, possiamo soffermare l'attenzione sull'*appeal* che il ticket mobilità esercita sul campione di lavoratori coinvolti nell'indagine. Nel questionario, il tema è stato affrontato attraverso due domande diverse ma complementari fra loro. La prima, rivolta a tutti, cerca di comprendere l'interesse dei lavoratori rispetto alla possibilità concreta di inserire il buon trasporto nella contrattazione aziendale. La seconda, rivolta ai lavoratori che si muovono prevalentemente con mezzi privati, cerca di valutare le dimensioni di un eventuale spostamento di lavoratori verso il trasporto pubblico indotto dall'introduzione del ticket mobilità.

Cominciamo con il primo aspetto. 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. In dettaglio 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.

L'*appeal* del ticket mobilità risulta particolarmente elevato fra coloro che si recano al lavoro utilizzando il trasporto pubblico. Fra questi lavoratori, infatti, la percentuale di coloro che ritiene l'idea utile e interessante sale dal 54,8% al 78%.

COSA PENSI DELLA POSSIBILITÀ DI INSERIRE NELLA CONTRATTAZIONE CON LA TUA AZIENDA ANCHE IL BUONO TRASPORTO? (valori %)

	%
MI SEMBRA UN'IDEA INTERESSANTE, MA NE USUFRUIREBBERO SOLO IN POCHI	18,3
MI SEMBRA UN'IDEA UTILE E INTERESSANTE	54,8
NON MI SEMBRA UNA BUONA IDEA: SAREBBERO PIÙ UTILI ALTRI BENEFIT	7,2
SAREBBE PIÙ UTILE DISPORRE DI UNA NAVETTA AZIENDALE, PER COLLEGARE L'AZIENDA AI PRINCIPALI SNODI E AI PARCHEGGI SCAMBIATORI	11,1
NON RISPONDE	8,6
TOTALE	100,0

Fonte: ns indagine, 2011

Se, invece, focalizziamo l'attenzione su coloro che usano prevalentemente i mezzi propri per recarsi al lavoro, l'introduzione di un ticket mobilità quale effetto produrrebbe in termini di spostamento dal trasporto privato a quello pubblico? Facendo riferimento al campione di lavoratori preso in esame attraverso l'indagine, l'effetto risulta piuttosto complesso. In dettaglio, il 10,3% userebbe i mezzi pubblici tutti i giorni; il 23,9% aumenterebbe la frequenza d'uso; il

20,1% 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.

SE POTESSI USUFRUIRE DI UN TICKET MOBILITÀ...
(valori %) *Base=intervistati che usano il mezzo privato in modo prevalente*

	%
AUMENTEREI LA FREQUENZA DI UTILIZZO DEI MEZZI PUBBLICI	23,9
CONTINUEREI AD UTILIZZARE MEZZI PROPRI PER RECARMICI A LAVORO	29,9
INIZIEREI AD UTILIZZARE I MEZZI PUBBLICI, MA SPORADICAMENTE	20,1
UTILIZZEREI TUTTI I GIORNI I MEZZI PUBBLICI	10,3
NON RISPONDE	15,8
TOTALE	100,0

Fonte: ns indagine, 2011

7.

PER CONCLUDERE

Qual è l'interesse dei lavoratori rispetto alla possibile introduzione del ticket mobilità all'interno della contrattazione aziendale? Quali le modalità di spostamento casa-lavoro e i costi sostenuti? Quali le variabili che influiscono sulle scelte di mobilità casa-lavoro di fiorentini? Quale il loro interesse e la sensibilità verso le tematiche ambientali? L'indagine realizzata permette di rispondere ad alcuni degli interrogativi proposti e limitatamente al campione coinvolto.

Da dove arrivano i lavoratori occupati nelle aziende coinvolte nell'indagine? L'analisi delle principali direttrici dei flussi evidenzia che il 38,9% dei lavoratori intervistati si sposta all'interno dei confini comunali; il 16,7% arriva da altre province (soprattutto Prato); oltre il 15% proviene da Sesto-Campi-Calenzano; seguono Signa-Lastra a Signa-Scandicci (8,1%), la Val di Sieve (6,1%) e il Mugello (4,2%). Le altre direttrici di spostamento interne alla provincia si caratterizzano infine per flussi meno intensi. Ogni giorno gli intervistati percorrono mediamente una distanza pari a 19,6 km per andare al lavoro (e altrettanti per rientrare a casa). Il dato medio, tuttavia, nasconde una situazione più eterogenea: il 16,8% compie un tragitto non superiore ai 5 km, il 26,1% compreso fra i 6 e i 10 km e il 24,9% compreso fra gli 11 e i 20 km. Per quanto riguarda gli altri, l'8,5% compie un percorso compreso fra 21 e 30 km, il 7,2% fra 31 e 40, il 6% fra 41 e 50 e il 5,5% oltre i 50 km. Quanto ai tempi di spostamento, circa la metà impiega meno di 30 minuti raggiungere il luogo di lavoro; il 33,9% impiega dai 30 a 60 minuti; il 12,2% dai 60 ai 90 minuti; il 2,9% oltre 90 minuti. Il tempo di spostamento dipende da una molteplicità di fattori, non ultimo il tipo di spostamento effettuato (diretto o con passaggi intermedi). Per quanto riguarda questo aspetto, l'indagine evidenzia che per il 78,6% degli intervistati lo spostamento è diretto e per il 20,6% prevede passaggi intermedi per accompagnare e/o riprendere i figli da scuola, fare la spesa, fare altre commissioni, ecc.. La quota di intervistati per i quali lo spostamento casa-lavoro non è diretto mostra un'attesa variabilità in relazione al genere. In dettaglio, la percentuale sale al 31,1% fra le donne (dunque quasi una su tre compie uno o più passaggi intermedi spostandosi lungo la direttrice casa-lavoro) e crolla al 16,8% fra gli uomini.

Quanto spendono i lavoratori per gli spostamenti? Relativamente alla spesa media 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. Sulla distribuzione degli intervistati per classe di spesa incidono due elementi collegati fra lavoro: la distanza casa-lavoro da un lato; il mezzo utilizzato dall'altro.

Seppure l'indagine evidenzia che soltanto una quota minima (il 4,3%) di intervistati non abbia mai pensato alla spesa sostenuta per gli spostamenti casa-lavoro, dall'indagine emerge che una fetta tutt'altro che irrilevante di intervistati, soprattutto fra coloro che si spostano usando la propria automobile, tenda a sottostimare il fattore economico relativo agli spostamenti.

In base a quali elementi gli intervistati scelgono il mezzo con cui spostarsi? In primo luogo in base alla rapidità, segnalata dal 53,9% dei lavoratori. Segue la comodità (29,4%) e soltanto al terzo posto l'economicità del mezzo (26,9%). 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), che spingono inevitabilmente

verso altre soluzioni; le condizioni di traffico intenso durante il tragitto (12%); la difficoltà di parcheggio.

Negli spostamenti casa-lavoro, la 'quota di mercato' dei mezzi pubblici si attesta complessivamente al 28%. In dettaglio, il 16% usa il treno, l'8,6% i bus e i tram urbani, il 3,4% i bus extraurbani. Perché si sceglie il mezzo pubblico? Quali i vantaggi? La distribuzione delle risposte evidenzia come in larga maggioranza il mezzo pubblico viene scelto perché più economico. Il 73% degli intervistati che si recano al lavoro utilizzando i mezzi pubblici, lo fa perché in questo modo sostiene una spesa inferiore a quella che sosterebbe usando i mezzi propri. Per quanto riguarda le altre motivazioni, gli intervistati segnalano il fatto che spostarsi utilizzando i mezzi pubblici è meno stressante dell'uso dell'automobile (il 38,4%). Il tema della maggiore comodità è ribadito dal 12,6% di intervistati per i quali la preferenza del mezzo pubblico è legata alla possibilità di leggere o rilassarsi durante il viaggio, dal 5,7% che ritiene buono il livello del servizio e dal 4,4% che può contare su un collegamento diretto. Il 12,6% viaggia con i mezzi pubblici perché il tempo di percorrenza è inferiore, il 12,6% perché non ha alternativa e l'11,9% perché non ha la possibilità di parcheggiare la propria auto vicino al luogo di lavoro. Il 10,7%, infine, si muove con i mezzi pubblici per rispetto dell'ambiente.

L'indagine realizzata fra i lavoratori fiorentini evidenzia come il 70% circa degli intervistati compia quotidianamente il percorso casa-lavoro utilizzando mezzi propri: automobile, moto o motociclo, bicicletta, a piedi. La non scelta dei mezzi pubblici è riconducibile prevalentemente ad un problema di tempo: per il 38,2% i tempi di percorrenza casa-lavoro con i mezzi pubblici sono troppo lunghi; per il 37,7% si devono sostenere attese troppo lunghe. 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.

A quali condizioni i lavoratori che non usano i mezzi pubblici sarebbero disposti a modificare le proprie scelte di mobilità? Se il tempo di spostamento fosse più contenuto di quello attuale (41%) e se gli orari dei mezzi coincidessero meglio con gli orari di lavoro (32,2%). Il 15,3% degli intervistati, di fatto, è 'costretto' ad usare i mezzi privati perché nello spostamento casa-lavoro compie un percorso indiretto; il 13,3% lamenta che la propria destinazione non è servita dal trasporto pubblico; il 2,5% rileva l'assenza di parcheggi scambiatori; l'1,8% deve usare la propria auto per motivi di lavoro. I dati rilevati attraverso l'indagine, tuttavia, fanno emergere l'esistenza di un'interessante 'area negoziale', ovvero una quota di lavoratori che si dichiara disposta a spostarsi dal trasporto privato a quello pubblico a parità di condizioni (linee e percorsi esistenti, orari, ecc.). In dettaglio, il 19,3% userebbe i mezzi pubblici per recarsi al lavoro se ricevesse un contributo per l'abbonamento e il 13,3% se avesse a disposizione una navetta aziendale ben collegata con i principali snodi del trasporto pubblico.

Il cambiamento negli orari di lavoro –o, più correttamente, un aggiustamento rispetto alle esigenze di spostamento dei lavoratori- potrebbe in qualche modo facilitare una maggiore fruibilità dei mezzi pubblici negli spostamenti casa-lavoro? Rispetto a tale possibilità, e limitatamente al campione indagato, i lavoratori che usano i mezzi propri per recarsi al lavoro si dividono in due gruppi quasi equivalenti. In dettaglio, poco meno della metà pensa che apportare modifiche all'orario di lavoro potrebbe essere utile (il 45,5%). Gli altri, per contro,

sembrano essere più scettici, anche se la minore convinzione è riconducibile a cause diverse: il 23,9% segnala che nella sua azienda tale possibilità esiste già; il 3,3% che è stato fatto un tentativo, ma non ha dato grandi risultati; il 12,1% afferma che non userebbe comunque i mezzi pubblici e il 15,3% non ha un'idea in merito.

Per poco più della metà dei lavoratori intervistati (il 54,8%) l'inserimento di un buono trasporto nella contrattazione con la propria azienda rappresenta un'idea utile e interessante. Il resto del campione, per contro, mostra un atteggiamento più scettico, seppure riconducibile a motivi diversi. In dettaglio 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.

L'*appeal* del ticket mobilità risulta particolarmente elevato fra coloro che si recano al lavoro utilizzando il trasporto pubblico. Fra questi lavoratori, infatti, la percentuale di coloro che ritiene l'idea utile e interessante sale dal 54,8% al 78%.

Se, invece, focalizziamo l'attenzione su coloro che usano prevalentemente i mezzi propri per recarsi al lavoro, l'introduzione di un ticket mobilità quale effetto produrrebbe in termini di spostamento dal trasporto privato a quello pubblico? Facendo riferimento al campione di lavoratori preso in esame attraverso l'indagine, l'effetto risulta piuttosto complesso. In dettaglio, il 10,3% userebbe i mezzi pubblici tutti i giorni; il 23,9% aumenterebbe la frequenza d'uso; il 20,1% 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.

APPENDICE STATISTICA

TABELLA 1
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER GENERE

	v.a.	%
Maschi	401	72,0
Femmine	156	28,0
Totale	557	100,0

TABELLA 2
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER GRUPPI DI ETÀ

	v.a.	%
Fino a 29 anni	48	8,6
30-39 anni	190	34,2
40-49 anni	196	35,1
50 anni e più	123	22,1
Totale	557	100,0

TABELLA 3
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER TITOLO DI STUDIO

	v.a.	%
Licenza media inferiore	89	16,0
Qualifica professionale (2-3 anni)	38	6,8
Diploma scuola media superiore	256	46,0
Laurea	155	27,8
Non risponde	19	3,4
Totale	557	100,0

TABELLA 4
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER AZIENDA

	v.a.	%
GE	123	22,1
ATAF	87	15,6
MANETTI E ROBERTS	56	10,1
QUADRIFOGLIO	54	9,7
CNR	36	6,5
BANCA CR FIRENZE	27	4,8
INFOGROUP	18	3,2
TRENITALIA	17	3,1
ALTRE AZIENDE	139	25,0
Totale	557	100,0

TABELLA 5
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER TIPO DI CONTRATTO

	v.a.	%
A tempo indeterminato	497	89,2
A tempo determinato	28	5,0
A progetto	9	1,6
Occasionale	2	0,4
Non risponde	21	3,8
Totale	557	100,0

TABELLA 6
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER POSIZIONE NELLA PROFESSIONE

	v.a.	%
Dirigente	6	1,1
Direttivo-quadro	94	16,9
Impiegato, intermedio	254	45,6
Capo operaio, operaio e assimilati	184	33,0
Non risponde	19	3,4
Totale	557	100,0

TABELLA 7
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER ORARIO DI LAVORO

	v.a.	%
Full time	516	92,6
Part time	24	4,3
Non risponde	17	3,1
Totale	557	100,0

TABELLA 8
IL SUO ORARIO DI LAVORO PREVEDE FLESSIBILITÀ IN ENTRATA E IN USCITA?

	v.a.	%
Si	330	59,2
No	190	34,1
Non risponde	37	6,6
Totale	557	100,0

TABELLA 9
DISTRIBUZIONE DEGLI INTERVISTATI PER PROVINCIA DI RESIDENZA

	v.a.	%
AR	12	2,2
BO	1	0,2
FI	461	82,8
GR	1	0,2
LI	4	0,7
LU	1	0,2
PI	8	1,4
PO	51	9,2
PT	10	1,8
SI	3	0,5
Non risponde	5	0,9
Totale	557	100,0

TABELLA 10
QUAL È LA DISTANZA DEL TUO TRAGITTO CASA-LAVORO?

	v.a.	%
Fino a 5 km	95	17,1
6-10 km	148	26,6
11-20 km	141	25,3
21-30 km	48	8,6
31-40 km	41	7,4
41-50 km	34	6,1
Oltre 50 km	31	5,6
Non risponde	19	3,4
Totale	557	100,0

TABELLA 11
QUANTO TEMPO INTERCORRE ABITUALMENTE DA QUANDO PARTI DA CASA A QUANDO ARRIVI AL LAVORO?

	v.a.	%
Meno di 30 minuti	283	50,8
Da 30 a 60 minuti	189	33,9
Da 60 a 90 minuti	68	12,2
Più di 90 minuti	16	2,9
Non risponde	1	0,2
Totale	557	100,0

TABELLA 12
QUANTO TEMPO INTERCORRE ABITUALMENTE DA QUANDO TERMINI DI LAVORARE A QUANDO RIENTRI A CASA?

	v.a.	%
Meno di 30 minuti	238	42,7
Da 30 a 60 minuti	208	37,3
Da 60 a 90 minuti	86	15,4
Più di 90 minuti	20	3,6
Non risponde	5	0,9
Totale	557	100,0

TABELLA 13**QUAL È IL TIPO DI SPOSTAMENTO ABITUALE DEL TUO TRAGITTO CASA-LAVORO?**

	v.a.	%
Diretto (senza passaggi intermedi)	438	78,6
Indiretto	115	20,6
Non risponde	4	0,7
Totale complessivo	557	100,0

TABELLA 14**QUALI MEZZI UTILIZZI ABITUALMENTE PER RECARTI A LAVORO? (risposta multipla)**

	v.a.	%
Solo a piedi	43	7,7
Bicicletta	60	10,8
Moto/motociclo	156	28,0
Bus/tram urbani	105	18,9
Bus extraurbani	42	7,5
Treno	103	18,5
Automobile (da solo)	341	61,2
Automobile (come conducente con altri)	39	7,0
Automobile (come passeggero)	26	4,7

TABELLA 15
QUALE MEZZO USI PREVALENTEMENTE PER RECARTI AL LAVORO?

	v.a.	%
Solo a piedi	6	1,1
Bicicletta	18	3,2
Moto/motociclo	101	18,1
Bus/tram urbani	48	8,6
Bus extraurbani	19	3,4
Treno	89	16,0
Automobile (da solo)	239	42,9
Automobile (come conducente con altri)	15	2,7
Automobile (come passeggero)	4	0,7
Non risponde	18	3,2
Totale	557	100,0

TABELLA 16
QUANTO SPENDI MEDIAMENTE OGNI MESE PER RECARTI AL LAVORO?

	v.a.	%
Meno di 50 euro	182	32,7
Fra 50 e 100 euro	167	30,0
Fra 100 e 200 euro	121	21,7
Fra 200 e 300 euro	33	5,9
Fra 300 e 400 euro	9	1,6
Oltre 400 euro	5	0,9
Non so, non ci ho mai pensato	24	4,3
Non risponde	16	2,9
Totale	557	100,0

TABELLA 17
QUALI SONO I MOTIVI DETERMINANTI NELLA SCELTA DEL MEZZO PREVALENTEMENTE
UTILIZZATO PER RECARTI AL LAVORO?
(risposta multipla; max 2 risposte)

	v.a.	%
Rapidità	300	53,9
Comodità	164	29,4
Economicità	150	26,9
Servizio pubblico non adeguato	117	21,0
Condizioni di traffico intenso durante il tragitto	67	12,0
Servizio pubblico non disponibile	49	8,8
Rispetto dell'ambiente	41	7,4
Difficoltà di parcheggio	34	6,1
Vicinanza	22	3,9
Sicurezza	19	3,4
Indisponibilità di macchina/motociclo	15	2,7

TABELLA 18
PER QUALI MOTIVI UTILIZZI IL MEZZO PUBBLICO PER RECARTI AL LAVORO?
(risposta multipla; max 2 risposte) Base=intervistati che usano il mezzo pubblico in modo prevalente

	v.a.	%
Economicità (costo inferiore rispetto all'utilizzo dell'automobile)	116	73,0
Meno stressante dell'uso dell'automobile	61	38,4
Nessuna alternativa	20	12,6
Possibilità di leggere o rilassarsi durante il viaggio	20	12,6
Tempo di viaggio inferiore a quello con l'automobile	20	12,6
Carenza o difficoltà di parcheggio vicino al luogo di lavoro	19	11,9
Rispetto dell'ambiente	17	10,7
Buon livello del servizio (frequenza delle corse, vicinanza delle fermate)	9	5,7
Collegamento diretto (non bisogna cambiare mezzo di trasporto)	7	4,4

TABELLA 19
POSSIEDI UN ABBONAMENTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO?

	v.a.	%
Sì	124	22,3
No	433	77,7
Totale	557	100,0

TABELLA 20
SE SÌ, L'ABBONAMENTO COPRE:
Base=intervistati che possiedono un abbonamento al trasporto pubblico

	v.a.	%
Tratta urbana bus	34	27,4
Tratta extraurbana bus	2	1,6
Tratta ferroviaria	29	23,4
Tratta ferroviaria + tratta extraurbana + tratta urbana	21	16,9
Tratta ferroviaria + tratta urbana	35	28,2
Tratta urbana + tratta extraurbana bus	3	2,4
Totale	124	100,0

TABELLA 21
SE SÌ, PUOI INDICARE IL TIPO DI ABBONAMENTO?
Base=intervistati che possiedono un abbonamento al trasporto pubblico

	v.a.	%
Mensile	51	41,1
Trimestrale	3	2,4
Annuale	70	56,5
Totale	124	100,0

TABELLA 22**PER QUALI MOTIVI NON UTILIZZI I MEZZI PUBBLICI PER RECARTI AL LAVORO?****(risposta multipla; max 2 risposte) Base=intervistati che utilizzano il trasporto privato in maniera prevalente**

	v.a.	%
Tempo di percorrenza troppo lungo	152	38,2
Attese troppo lunghe	150	37,7
Eccessiva lontananza o difficoltà di accesso alle fermate e/o stazioni	104	26,1
Necessità di percorso indiretto (bambini a scuola, spesa commissioni, ecc.)	75	18,8
La mia destinazione non è servita dal trasporto pubblico	61	15,3
Mezzi troppo affollati	34	8,5
Costo elevato	16	4,0
Orari non adeguati	11	2,8

TABELLA 23**A QUALI CONDIZIONI SARESTI DISPOSTO AD UTILIZZARE I MEZZI PUBBLICI DI TRASPORTO?****(risposta multipla; max 2 risposte) Base=intervistati che utilizzano il trasporto privato in maniera prevalente**

	v.a.	%
Se il tempo di spostamento fosse più contenuto di quello attuale	163	41,0
Se gli orari dei mezzi pubblici fossero meglio coincidenti con i miei orari di lavoro	128	32,2
Se ricevessi un contributo per l'acquisto dell'abbonamento al mezzo pubblico	77	19,3
Se nello spostamento casa-lavoro non fossi costretto a fare un percorso indiretto	61	15,3
Se avessi a disposizione una navetta aziendale ben collegata con i principali snodi del trasporto pubblico	53	13,3
Se la mia destinazione fosse servita dal trasporto pubblico	53	13,3
Se fossero disponibili parcheggi di scambio	10	2,5
Se per lo svolgimento del mio lavoro non dovessi utilizzare l'auto	7	1,8

TABELLA 24
PENSANDO ALLA SUA SITUAZIONE PERSONALE, QUAL È IL PRINCIPALE OSTACOLO ALL'USO DEI MEZZI PUBBLICI NELLO SPOSTAMENTO CASA-LAVORO?
Base=intervistati che utilizzano il trasporto privato in maniera prevalente

	v.a.	%
Assenza di mezzi pubblici	47	11,8
Assenza di parcheggi scambiatori	3	0,8
Collegamenti fra mezzi pubblici inadeguati	116	29,1
Orari inadeguati	140	35,2
Necessità personali/familiari	15	3,8
Comodità personale	14	3,5
Tempi di percorrenza troppo lunghi	29	7,3
Nessun ostacolo	34	8,5
Totale	398	100,0

TABELLA 25
NEL CORSO DEGLI ULTIMI ANNI ALCUNE AZIENDE HANNO APPORTATO MODIFICHE ALL'ORARIO DI LAVORO DI TUTTI O DI ALCUNI DIPENDENTI PER CONSENTIRE UNA MAGGIORE FRUIBILITÀ DEI MEZZI PUBBLICI. COSA PENSI DELLA POSSIBILITÀ?
Base=intervistati che utilizzano il trasporto privato in maniera prevalente

	v.a.	%
MI sembra una buona idea, sarebbe utile	181	45,5
Nella mia azienda è stato fatto, ma non ha dato grandi risultati	13	3,3
Nella mia azienda esiste già	95	23,9
Non userei comunque i mezzi pubblici	48	12,1
Non risponde	61	15,3
Totale complessivo	398	100,0

TABELLA 26
LIMITARE L'USO QUOTIDIANO DEI MEZZI MOTORIZZATI PUÒ AIUTARE A RIDURRE
L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO?

	v.a.	%
Si	307	55,1
In parte può essere d'aiuto, ma occorre intervenire in altri modi	222	39,9
No	9	1,6
Non risponde	19	3,4
Totale	557	100,0

TABELLA 27
IN UNA SCALA DA 1 A 10, QUANTO CREDI SIA IMPORTANTE INVESTIRE IN UN SISTEMA
INTEGRATO ED EFFICIENTE DI TRASPORTO PUBBLICO?

	v.a.	%
1	2	0,4
2	2	0,4
3	2	0,4
5	11	2,0
6	14	2,5
7	41	7,4
8	108	19,4
9	72	12,9
10	229	41,1
Non risponde	76	13,6
Totale	557	100,0

TABELLA 28
RISPETTO AGLI AMBITI SOTTO INDICATI, QUALI SECONDO TE SONO PRIORITARI?
(risposta multipla; max 2 risposte)

	v.a.	%
Sanità	291	52,2
Occupazione	217	39,0
Sociale e welfare	140	25,1
Ambiente	106	19,0
Trasporto pubblico	104	18,7
Sviluppo economico	97	17,4
Infrastrutture	48	8,6
Innovazione	43	7,7

TABELLA 29
SE POTESSI USUFRUIRE DI UN TICKET MOBILITÀ...
Base=intervistati che utilizzano il trasporto privato in maniera prevalente

	v.a.	%
Aumenterei la frequenza di utilizzo dei mezzi pubblici	95	23,9
Continuerei ad utilizzare mezzi propri per recarmi a lavoro	119	29,9
Inizierei ad utilizzare i mezzi pubblici, ma sporadicamente	80	20,1
Utilizzerei tutti i giorni i mezzi pubblici	41	10,3
Non risponde	63	15,8
Totale	398	100,0

TABELLA 30
COSA PENSI DELLA POSSIBILITÀ DI INSERIRE NELLA CONTRATTAZIONE CON LA TUA
AZIENDA IL BUONO TRASPORTO?

	v.a.	%
Mi sembra un'idea interessante, ma ne usufruirebbero solo in pochi	102	18,3
Mi sembra un'idea utile e interessante	305	54,8
Non mi sembra una buona idea: sarebbero più utili altri benefit	40	7,2
Sarebbe più utile disporre di una navetta aziendale, per collegare l'azienda ai principali snodi e ai parcheggi scambiatori	62	11,1
Non risponde	48	8,6
Totale	557	100,0