

Piano Spostamenti Casa-Lavoro dei Dipendenti dell'Amministrazione Comunale di Chieri

Torino, 20 novembre 2007

Indice

Introduzione	3
Trattamento dei dati ed analisi dei risultati.....	5
Le risposte al Questionario: il quadro interpretativo	5
Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro: i risultati e le domande poste	6
Le risposte al Questionario: estrema sintesi.....	7
L'analisi di genere e le risposte al Questionario	8
L'analisi generazionale e le risposte al Questionario.....	9
Gli spostamenti intermedi.....	10
Origine dello spostamento casa-lavoro: le risposte dei dipendenti del Comune di Chieri.....	11
Il taglio modale dichiarato	13
Uso collettivo di una stessa auto	14
Percentuale per colonna	14
Coefficiente di occupazione veicolare e numero di auto in circolazione per dieci persone.....	15
Soluzioni basate sulla collaborazione dei dipendenti : il car pooling	16
L'utilizzo della bicicletta.....	17
Gli orari di lavoro	18
Una maggiore flessibilità nell'orario di lavoro.....	18
Il parcheggio dell'autoveicolo	20
Il Trasporto pubblico.....	21
L'Abbonamento al Trasporto Pubblico.....	21
I costi del servizio di Trasporto pubblico erogato.....	22

Introduzione

Nei mesi di luglio - agosto 2007 l'Amministrazione Comunale di Chieri (TO), ha distribuito un questionario per la realizzazione del *Piano di Spostamento Casa-Lavoro* (PSCL) dei dipendenti con la finalità di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato e facilitare comportamenti volti alla contrazione delle emissioni inquinanti.

Il Comune di Chieri

- è incluso nella Zona di Piano¹ e quindi, ai sensi della Delibera di Giunta Regionale 66-3859 del 18 settembre 2006, risulta essere soggetto a provvedimenti strutturali per il contenimento delle emissioni,
- ha aderito alla Rete di Agenda 21 della Provincia di Torino e in particolare al Tavolo "Mobilità Sostenibile",
- è da anni impegnato nell'adozione di misure e nella realizzazione di infrastrutture finalizzate a ridurre l'incidentalità sulle strade;
- ha incaricato l'Ufficio Mobility Management di area della Zona di Piano la Provincia di Torino per la fase di analisi e restituzione dei dati qui riportati.

¹ Attraverso il D.M. 27 marzo 1998 (cosiddetto "Decreto Ronchi") il Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile. Il D.M. 27 marzo 1998 (art.1 comma 3) impone alle imprese e agli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e alle imprese con più di 800 addetti dislocati su più sedi di adottare un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro per il proprio personale dipendente, individuando a tal fine un Responsabile della Mobilità Aziendale. Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico. Al fine di instaurare e mantenere il collegamento tra gli Enti Locali e le Aziende che erogano i servizi di Trasporto Pubblico sul territorio, il Mobility Manager deve valutare le azioni da mettere in atto congiuntamente al Mobility Manager di area. I **principali riferimenti normativi** sono i seguenti:

- Delibera di Giunta Regionale dell'11 novembre 2002, n. 14-7623 per la parte relativa alla mobilità, Delibera a seguito dell'emanazione del DM 60/2002, con la quale la Regione Piemonte ha provveduto a definire le nuove Zone di Piano e a stabilire la regolamentazione e gli indirizzi per la realizzazione, da parte delle Province, dei Piani di azione di cui all'articolo 7 del Decreto legislativo 351/1999, in sostituzione dello Stralcio di Piano 6.1 allegato alla legge regionale 43/2000 – al fine di mettere in atto provvedimenti tesi a ridurre gradualmente ma stabilmente le percorrenze effettuate con veicoli a motore nei centri abitati, favorire l'ammodernamento del parco veicolare sia pubblico che privato, incentivare l'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale, favorire il trasporto collettivo dei privati e dei lavoratori, razionalizzare, fluidificare e decongestionare la circolazione;
- Aggiornamento dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera (IREA) che conferma come la mobilità delle persone e delle merci rappresenti più di un terzo dei consumi energetici del Piemonte;
- Delibera di Giunta Regionale 66-3859 del 18 settembre 2006 - Delibera avente per oggetto l'Attuazione della Legge Regionale 7 aprile 2000 n. 43. *Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;*
- la Delibera di Giunta Regionale 66-3859 del 18 settembre 2006 individua alcuni provvedimenti strutturali attuabili nel breve periodo, provvedimenti che devono essere adottati in maniera stabile e sistematica nella Zona di Piano. I Comuni ricompresi nella Zona di Piano interessati dal Piano d'azione sono venti: Alpignano, Beinasco, Borgaro, Chieri, Chivasso, Collegno, Grugliasco, Ivrea, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pinerolo, Rivoli, San Mauro Torinese, Settimo Torinese, Torino, Venaria Reale, Vinovo e Volpiano

Nel presente documento si illustrano le possibili soluzioni che possono essere efficacemente messe in atto per dare risposta al problema degli spostamenti casa-lavoro-casa, suggerendo alternative all'uso dell'auto privata, con benefici in termini di costi, tempi e flessibilità, con particolare riferimento :

- alla creazione di una banca dati per quanti desiderano effettuare car-pooling (utilizzo condiviso dell'automobile)
- alla *diffusione delle informazioni* sulle possibili agevolazioni per un maggior utilizzo del sistema dei trasporti pubblici.

Trattamento dei dati ed analisi dei risultati

La redazione del presente documento è stata effettuata dall'arch. Paola Villani, Mobility Manager di area della Zona di Piano, responsabile anche del trattamento dei dati² ai sensi della Legge 196/2003.

Le risposte al Questionario: il quadro interpretativo

L'impianto metodologico utilizzato per le analisi di seguito riportate è basato sulla strutturazione delle informazioni al fine di indurre la diversione modale a favore delle modalità ambientalmente sostenibili.

Le analisi delle risposte fornite dai dipendenti dell'Ente Comunale, sono riportate nelle pagine seguenti e sono accompagnate da una breve interpretazione puntuale, interpretazione che viene qui proposta sia includendo sovente i valori assoluti sia riportando direttamente le relative percentuali. L'individuazione delle possibili soluzioni al problema mobilità / emissioni inquinanti / contrazione dei consumi di carburante / diminuzione della congestione veicolare / riduzione dei tempi di percorrenza / miglioramento della qualità della vita, è stata effettuata valutando le effettive soluzioni perseguibili, soluzioni che potranno essere messe in atto anche agendo su differenti piani (aziendale, locale, di area).

Molti dipendenti hanno denunciato la mancanza di servizi di trasporto pubblico, sia in termini di frequenza sia intesa come modalità efficiente, valutabile quindi come una possibile alternativa.

² Sulla base della Lettera di incarico per il trattamento dei dati personali riferiti ai dipendenti di Aziende o Enti nella Provincia di Torino che elaborino Piani Spostamento Casa–Lavoro: Prot. 156291/LC5/EB del 6 febbraio 2007

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro: i risultati e le domande poste

Nel presente Piano si è cercato (anche al fine di rafforzare la comunicazione ai dipendenti) di sottolineare con maggior enfasi:

- la propensione per le modalità di trasporto alternative all'uso del veicolo privato,
- l'immediato possibile coinvolgimento di quanti hanno dichiarato di essere favorevoli ad effettuare diversione modale.

Non è stata volutamente fornita invece alcuna indicazione alternativa per quanti già si spostano con il mezzo pubblico o a piedi (nessuno ha dichiarato di spostarsi in bicicletta attualmente anche se alcuni lo hanno fatto in passato).

Il Questionario – distribuito nel periodo luglio - agosto 2007 - è stato definito predisponendo molteplici domande articolate in tredici punti (si veda il Questionario distribuito in allegato).

Le risposte al Questionario: estrema sintesi

I dipendenti del Comune di Chieri sono 149 e a ognuno è stato distribuito un questionario. Hanno risposto in 71³ ovvero il 47,65% (percentuale decisamente inferiore a quella registrata in altri Enti Locali). Sovente, un alto numero di “mancate risposte” è riferito a dipendenti che ricorrono all'utilizzo del veicolo privato per lo spostamento casa-lavoro

Su 71 dipendenti, 49 utilizzano l'autoveicolo pari quindi al 69,01% del campione che ha risposto. Sul totale di coloro che utilizzano l'autoveicolo come conducente il 40,82% (solo 20 persone quindi) dichiara di essere contrario a partecipare ad equipaggi di car pooling. Questa percentuale (40,82%) è molto più bassa rispetto a quella riferita ad altri dipendenti di altri Enti Locali e quindi potrebbe suggerire come, molti a Chieri percepiscano l'utilizzo dell'auto come un costo, costo che potrebbe essere ridotto sensibilmente qualora l'utilizzo del mezzo fosse condiviso con altri colleghi/colleghe. A titolo di esempio si segnala come la percentuale di persone contrarie al car pooling in contesti territoriali vicini (Carmagnola) sia inferiore di circa 30 punti percentuali rispetto a quella registrata a Chieri

³ In un documento pervenuto alla Provincia di Torino da parte dell'Amministrazione Comunale di Chieri, Area Programmazione del Territorio, Area Servizi Ambiente e Mobilità, si dichiara come siano 72 i dipendenti che hanno risposto al questionario (29 su carta e 43 via email). Poiché il database consegnato include solo 71 record (ed ogni singolo record è riferito ad un dipendente) il presente lavoro è strutturato su questo valore.

L'analisi di genere e le risposte al Questionario

Le dipendenti di sesso femminile hanno risposto in misura maggiore (56,63% pari a diciotto punti percentuali rispetto alla controparte, 34,85% - i valori sono qui riferiti al numero di dipendenti per relativo sesso). Analogamente se si valutano le risposte pervenute sul numero complessivo di dipendenti suddivisi per sesso (66,2% le femmine contro il solo 32,39% dei maschi). Si aggiunga come le persone di sesso femminile rappresentino il 55,7% del totale dipendenti dell'Amministrazione Comunale di Chieri a riprova del fatto che le questioni legate alla mobilità, ai tempi di vita e di lavoro, alla gestione degli impegni quotidiani e non da ultimo alla sicurezza nei trasferimenti (sia relativamente al rischio di possibili incidenti sia in termini di tempi certi per il viaggio) sia questione forse più femminile che maschile.

Risposte (<i>valori percentuali</i>)	Sul totale questionari compilati
risposte maschi	32,39%
risposte femmine	66,20%
Sesso non dichiarato	1,41%
Risposte (<i>valori percentuali</i>)	Sul numero totale dipendenti per relativo sesso
risposte maschi	34,85%
risposte femmine	56,63%
Sesso non dichiarato	0,67%

L'analisi generazionale e le risposte al Questionario

Per quanto riguarda l'età media dei dipendenti non è possibile fornire al momento una ripartizione precisa del campione in termini di percentuale sul totale dipendenti nella stessa fascia di età mentre si riporta nella successiva tabella la ripartizione statistica sul totale questionari compilati

Ripartizione per età	Totale	Maschi	Femmine
meno di 30 anni	7%	6%	1%
dai 30 ai 39 anni	34%	10%	24%
dai 40 ai 49 anni	28%	3%	25%
dai 50 ai 59 anni	30%	14%	15%
60 anni e oltre	0%	0%	0%
Sesso non dichiarato	1%	0%	0%

Ripartizione per età e mezzo utilizzato: auto - Percentuale sul totale risposte di chi utilizza l'auto

Ripartizione per età	Totale	Maschi	Femmine
meno di 30 anni	8%	6%	2%
dai 30 ai 39 anni	39%	8%	31%
dai 40 ai 49 anni	27%	2%	24%
dai 50 ai 59 anni	24%	10%	14%
60 anni e oltre	0%	0%	0%
Sesso non dichiarato	2%	0%	0%

La necessità di compiere inderogabilmente spostamenti intermedi nel percorso di ritorno pomeridiano interessa pochissimi Dipendenti (11 su 49 che utilizzano l'auto) e quindi si riportano i dati relativi alla sola mattina

Ripartizione per età, mezzo utilizzato e spostamenti intermedi obbligatori ("sempre" o "spesso" causa impegni familiari nella prima mattina o obblighi istituzionali vari) e utilizzo auto-

Ripartizione per età	<u>Percentuale sulle risposte pervenute</u>		
	Totale	Maschi	Femmine
meno di 30 anni	0%	0%	0%
dai 30 ai 39 anni	16%	0%	20%
dai 40 ai 49 anni	38%	0%	42%
dai 50 ai 59 anni	17%	20%	14%
60 anni e oltre	0%	0%	0%
Sesso non dichiarato	100%	0%	0%

Gli spostamenti intermedi

Soltanto 11 dipendenti (il 15,49%) hanno dichiarato la necessità di effettuare tappe intermedie prima di recarsi al lavoro.

Al ritorno il numero di quanti necessitano di effettuare una tappa nel percorso lavoro-casa è un poco più elevato, 16 dipendenti (22,54%) ma ben 6 tra essi sono gli stessi che hanno indicato questa necessità anche nel percorso per recarsi al lavoro alla mattina.

La motivazione prevalente è quella relativa all'obbligo di accompagnare i figli a scuola o passarli a riprendere al termine delle lezioni.

In media l'ultima sosta dichiarata prima di recarsi al lavoro è ad una distanza di 3,75 km dalla sede di lavoro e di 6,2 al ritorno. Nessuno ha indicato la necessità di prestare cure parentali. Come già segnalato per le tappe obbligatorie intermedie alla mattina vi è il problema dei plessi scolastici, evidentemente non serviti da un adeguato servizio di trasporto pubblico, mentre le tappe ritenute come necessarie dopo l'uscita dal lavoro sono relative ad impegni per effettuare acquisti, recarsi in palestra, a Torino...

Origine dello spostamento casa-lavoro: le risposte dei dipendenti del Comune di Chieri

Considerando la ridotta accessibilità su mezzo pubblico (accessibilità analizzata nelle pagine seguenti) è parso appropriato condurre una prima indagine sugli spostamenti dei lavoratori a partire dalle origini degli spostamenti per valutare se l'origine del viaggio sia determinante sulla ripartizione statistica del taglio modale dichiarato.

L'analisi condotta si basa sulle azioni di mobility management che potranno essere realmente perseguite: non si può quindi prescindere dalla residenza del lavoratore e dal sistema di trasporto pubblico esistente nell'area di residenza; lo scopo del presente lavoro è proprio quello di poter indurre i lavoratori a ricorrere a modalità di trasporto a basso impatto.

Sono state disaggregate le risposte differenziandole sulla base dell'origine dello spostamento:

- residenti nel Comune di Chieri
- residenti in altri Comuni

I due campioni (residenti in Chieri e residenti in altri Comuni) a differenza delle analisi che l'Ufficio Mobility Management della provincia di Torino ha già effettuato per altri Comuni, non si differenziano notevolmente per modalità di trasporto.

Quanti risiedono ai limiti dell'area sono obbligati a ricorrere all'utilizzo del mezzo di trasporto privato poiché non vi sono alternative. L'insieme delle provenienze può essere ricondotto a ben 21 Comuni di origine oltre allo stesso Comune di Chieri. Queste le origini dei 34 dipendenti che raggiungono quotidianamente Chieri :

Comune di origine del viaggio	Numero di Dipendenti residenti in altri Comuni
Andezeno	1
Baldissero Torinese	1
Buttigliera d'Asti	3
Cambiano	1
Castiglione Torinese	1
Chivasso	1
Chivasso	1
Cirié	1
Marentino	3
Moncalieri	1
Moncucco Torinese	1
Montaldo Torinese	1
Monteu Roero	1
Pavarolo	1
Pecetto Torinese	1
Pino Torinese	1
Racconigi	1
Riva presso Chieri	3
Santena	2
Settimo Torinese	2
Torino	6

Il taglio modale dichiarato

Il **69,1%** dei dipendenti dell'Amministrazione Comunale di Chieri dichiara l'utilizzo del mezzo privato (auto come conducente) per lo spostamento casa-lavoro. Questo valore è superiore a quello evidenziato in altre Amministrazioni Comunali dell'area a sud di Torino.

Sono tre i dipendenti che ricorrono all'utilizzo del motoveicolo

Spostamenti mezzo privato (auto + moto)	Utilizzo mezzo privato sul totale (valore percentuale)
residenti Comune di Chieri	56,8
residenti altri Comuni	91,2
Totale	73,2

Spostamenti mezzo pubblico e mezzi a basso impatto (a piedi, in bicicletta)	Spostamenti a basso impatto (mezzo pubblico + bici + spostamenti a piedi) sul totale spostamenti mezzo privato (valore percentuale)
residenti Comune di Chieri	76%
residenti altri Comuni	10%
Totale	37%

Spostamenti Comune di Chieri	residenti Chieri	residenti altri Comuni	Totale	Totale (valore percentuale)
a piedi	15	0	15	21,13%
in bici	1	0	1	1,41%
TPL	0	3	3	4,23%
con più mezzi di trasporto	0	0	0	0,00%
auto come passeggero	0	0	0	0,00%
moto	2	1	3	4,23%
auto (da solo)	19	30	49	69,01%
Totale	37	34	71	100,00%

Taglio Modale: TPL e spostamenti a piedi (valori percentuali)	Percentuale spostamenti in bici sul totale spostamenti mezzo privato	Percentuale spostamenti in bici sul totale spostamenti	Percentuale spostamenti a piedi sul totale spostamenti mezzo privato	Percentuale spostamenti a piedi sul totale spostamenti
residenti Comune di Chieri	4,76	2,70	71,43	40,54
residenti altri Comuni	-	-	-	-
Totale	1,92	1,41	28,85	21,13

Uso collettivo di una stessa auto

L'utilizzo collettivo del veicolo privato (car pooling) è visto con favore dal 59,18% dei dipendenti anche se taluni evidenziano possibili problemi di orario per la formazione di equipaggi.

Restituiamo il quadro in forma numerica

Percentuale per colonna

Dipendenti presso l'Amministrazione Comunale di Chieri – Favorevoli e contrari al Car Pooling	Residenti Chieri	Residenti altri Comuni	Totale
auto (da solo)	52,63%	66,67%	61,22%
auto (da solo) e favorevole al car pooling	47,37%	33,33%	38,78%
auto (da solo) e contrario al car pooling	52,63%	66,67%	61,22%
2 Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendo le spese	47,37%	33,33%	38,78%
3 Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendo le spese	5,26%	0,00%	2,04%
4 Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi condividendo le spese	0,00%	0,00%	0,00%
5 Solo se l'Amministrazione prevedesse forme di agevolazione non necessariamente di natura economica	10,53%	0,00%	4,08%
6 altro (specificare) .	10,53%	0,00%	4,08%
possibilista (non si esprime)	5,26%	10,00%	8,16%
Totale	100,00%	100,00%	100,00%

Percentuale sul totale dipendenti che utilizzano l'auto

Dipendenti presso l'Amministrazione Comunale di Chieri – Favorevoli e contrari al Car Pooling	Residenti Chieri	Residenti altri Comuni	Totale
auto (da solo) e contrario al car pooling	18,37%	20,41%	38,78%
2 Si, utilizzando sempre la mia auto e condividendo le spese	2,04%	0,00%	2,04%
3 Si, utilizzando sempre l'auto di un collega e condividendo le spese	0,00%	0,00%	0,00%
4 Si, utilizzando a periodi alterni la mia auto e quella dei colleghi condividendo le spese	8,16%	32,65%	40,82%
5 Solo se l'Amministrazione prevedesse forme di agevolazione non necessariamente di natura economica	4,08%	2,04%	6,12%
6 altro (specificare) .	4,08%	0,00%	4,08%
possibilista (non si esprime)	2,04%	6,12%	8,16%
Totale	38,78%	61,22%	100,00%

Coefficiente di occupazione veicolare e numero di auto in circolazione per dieci persone

Per quanto riguarda il fattore di occupazione si deve evidenziare quanto segue

Comune di Chieri - Coefficiente di occupazione veicolare

veicoli	49
persone su autoveicoli	55
Fattore occupazione	1,12
Numero di auto ogni dieci persone	8,909090909

Piemonte dati ISTAT - Coefficiente di occupazione veicolare

Piemonte ISTAT veicoli	993.092
Piemonte ISTAT persone su autoveicoli	1.269.038
Fattore occupazione	1,28
Numero di auto ogni dieci persone	7,825549747

Nota:

Il riferimento al dato ISTAT è tutto corretto poiché anche il dato riportato per il Comune di Chieri include i passeggeri/studenti trasportati (sei in totale).

Soluzioni basate sulla collaborazione dei dipendenti : il car pooling

Tra le principali azioni che possono essere messe in atto al fine di contrarre le emissioni inquinanti si evidenzia il possibile ricorso alla formazioni di equipaggi di *car pooling*.

Dovrebbe essere data la possibilità a quanti lo desiderino (ivi incluse le persone che non hanno risposto al questionario) di rivolgersi ad un incaricato per valutare la fattibilità della formazione equipaggi: le analisi evidenziano

- un possibile equipaggio, formato da tre persone residenti a Riva presso Chieri: due hanno infatti dichiarato di recarsi al lavoro nella fascia oraria 8.00-9.00 e di far ritorno a Riva tra le 14.45 e le 15.45, la terza persona può far parte dell'equipaggio nei giorni in cui non opta per acquisti nel tardo pomeriggio..
- valutare se vi sia qualche altro dipendente che, compatibilmente agli orari di ingresso e uscita e al percorso effettuato, ed avendo risposto affermativamente alla domanda sulla formazione di equipaggi car-pooling, possa essere contattato per effettuare il tragitto riducendo le singole percorrenze.

L'utilizzo della bicicletta

Soltanto un dipendente ricorre all'utilizzo della bicicletta per lo spostamento casa-lavoro ma la propensione all'utilizzo delle due ruote è presente tra i lavoratori (41,82% dei dipendenti) ma la posizione dell'Ente Locale per alcuni, la pericolosità del tracciato e la pendenza per altri - unitamente alla distanza tra la residenza ed il luogo di lavoro, rende questa possibile forma di trasporto alternativo all'uso del mezzo privato sostanzialmente impraticabile, impraticabilità da molti imputata però più alla mancanza di sicurezza di quanto non possa essere l'eccessiva distanza o pendenza da coprire nello spostamento quotidiano.

La metà di coloro che potrebbero optare per questo mezzo di trasporto lamentano l'assoluta assenza di piste ciclabili (16,36% del totale questionari compilati ma ben il 48% dei potenziali ciclisti)

Utilizzo bicicletta	risposte	valore percentuale
dovrebbero esserci piste ciclabili che collegano la zona in cui abito con quella in cui lavoro	16	22,54%
dovrebbero esserci spazi attrezzati per il parcheggio della bicicletta all'interno dell'Ente	2	2,82%
gli spazi attrezzati dovrebbero essere coperti e custoditi	2	2,82%
altro ***	11	15,49%
nessuna delle condizioni precedenti, non utilizzerei comunque la bicicletta	30	42,25%
non risponde	10	14,08%
Totale	71	100,00%

***Le integrazioni alla risposta "altro" fanno riferimento alla distanza (risposta data da chi risiede a Buttigliera d'Asti), alle condizioni meteorologiche e stagionali, al fatto che già vi fa ricorso nel periodo estivo (un dipendente), quando non si devono accompagnare i figli a scuola (un dipendente), qualora fosse possibile trasportare le due ruote sull'autobus o utilizzare un sistema bici+bus o auto + bus (park& ride) (due dipendenti).

Gli orari di lavoro

Orari dei dipendenti Comune di Chieri – Ora inizio spostamento	Residenti Chieri	Residenti altri Comuni	Totale	
tra le 6.00 e le 6.30	0,00%	0,00%	0,00%	
tra le 6.30 e le 7.00	0,00%	0,00%	0,00%	
tra le 7.00 e le 7.30	0,00%	0,00%	0,00%	
tra le 7.30 e le 8.00	4,23%	0,00%	4,23%	
tra le 8.00 e le 8.30	5,63%	14,08%	19,72%	87,3%
tra le 8.30 e le 9.00	21,13%	28,17%	49,30%	
tra le 9.00 e le 9.30	16,90%	1,41%	18,31%	
tra le 9.30 e le 10.00	7,04%	0,00%	7,04%	
tra le 14.00 e le 14.30	0,00%	1,41%	1,41%	
(non lo dichiara)	0,00%	0,00%	0,00%	
Totale	54,93%	45,07%	100,00%	

Una maggiore flessibilità nell'orario di lavoro

E' stato richiesto ai dipendenti se una maggiore flessibilità dell'orario di lavoro potesse modificare le risposte fornite relativamente al possibile utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, all'eventuale formazione di equipaggi car pooling e al ricorso alla bicicletta. Gli orari di lavoro non paiono incidere se non marginalmente sulla scelta della modalità di trasporto adottata, né potrebbero in futuro essere una significativa discriminante. Questi i risultati dell'indagine:

Una maggiore flessibilità oraria potrebbe indurre al ricorso per alternative di trasporto ?	risposte	Valore percentuale
Sì	7	9,86%
no	58	81,69%
non risponde	1	1,41%
Totale	71	100,00%

I Dipendenti lamentano l'impossibilità di ricorrere al servizio di Trasporto Pubblico per via della scarsa o nulla frequenza del servizio.

Dovendo necessariamente scegliere per quale tra le seguenti alternative di trasporto opterebbe ?	risposte	valore percentuale
mezzi pubblici a prezzo scontato	23	32,39%
car pooling	19	26,76%
bicicletta	18	25,35%
non risponde	11	15,49%
Totale	71	100,00%

Il parcheggio dell'autoveicolo

Ove parcheggia il proprio autoveicolo	risposte	valore percentuale
In uno spazio gratuito	42	59,15%
In uno spazio a pagamento	1	1,41%
In uno spazio di proprietà dell'Ente Locale	8	11,27%
non risponde	20	28,17%
Totale	71	100,00%

Ove parcheggia il proprio autoveicolo (risposte di chi ha dichiarato di utilizzare il mezzo privato)	risposte	valore percentuale
In uno spazio gratuito	40	81,63%
In uno spazio a pagamento	1	2,04%
In uno spazio di proprietà dell'Ente Locale	8	16,33%
Totale	49	100,00%

I dati riportati in questa Tabella si commentano da soli. La disponibilità di parcheggio gratuito contribuisce nettamente al mantenimento dello *status quo*. Su larga parte del territorio di Chieri vige la sosta a pagamento e quindi il dato relativo alla totale gratuità del parcheggio degli autoveicoli dei dipendenti comunali non avrebbe ragione d'essere. La politica migliore per disincentivare la sosta lunga e al tempo stesso favorire i commercianti di Chieri impone che l'utilizzo degli spazi parcheggio sia garantito soltanto a coloro che effettivamente ne hanno bisogno.

Il Trasporto pubblico

Pochi (10,35%) hanno indicato positivamente il suggerimento posto alla domanda 6.2 per la possibile istituzione di un trasporto collettivo dedicato (riduzione della necessità di trasbordo), integrando alla voce “altro” il servizio navetta quale unico tipo di servizio pubblico per cui sarebbero disposti a rinunciare all'utilizzo del veicolo privato. Questi i dati nel dettaglio:

6. A quali di queste condizioni, se attualmente non lo fa, sarebbe disposta/o a utilizzare il trasporto pubblico? (indicare al massimo due risposte)	Risposte fornite da tutti i dipendenti			Percentuale
	risposta 1	risposta 2	risposta 1 + risposta 2	
fermate più facilmente raggiungibili lungo il percorso casa - lavoro	16	0	16	11,03%
miglior collegamento per il raggiungimento della sede di lavoro (riduzione della necessità di trasbordo)	9	2	11	7,59%
passaggi più frequenti	15	11	26	17,93%
minor tempo di percorrenza complessivo	5	1	6	4,14%
maggior affidabilità relativamente al tempo di percorrenza (certezza del tempo impiegato)	1	4	5	3,45%
costi inferiori dei biglietti/abbonamenti	4	9	13	8,97%
altro	4	0	4	2,76%
nessuna, non utilizzerei comunque i mezzi pubblici	13	1	14	9,66%
non risponde	7	43	50	34,48%
Totale	74	71	145	100,00%

L'Abbonamento al Trasporto Pubblico

Inutile rappresentare il dato: due dei tre dipendenti che utilizzano il Trasporto Pubblico utilizzano un abbonamento mensile e l'altro uno sconto differente

I costi del servizio di Trasporto pubblico erogato

Sulla base di quanto riportato nel documento “ Programma di attuazione provinciale della Legge Regionale 1/2000 in materia di Trasporto Pubblico Locale per il periodo 2007-2009” si evidenzia come i km ammessi a contributo per i servizi di Trasporto Pubblico erogati nell'area omogenea di Chieri (costituita dai Comuni di Andezeno, Arignano, Baldissero Torinese, Cambiano, Chieri, Isolabella, Marentino, Montaldo Torinese, Osasio, Pancalieri, Piobesi, Scalenghe, Vigone, Villafranca, Villastellone, Vinovo, Virle) sono stati complessivamente 485.949 nell'anno 2006.

In allegato si riporta la Tabella desunta dal capitolo 4 “Assegnazione del servizio per ambiti territoriali” - Programma di attuazione provinciale della Legge Regionale 1/2000 in materia di Trasporto Pubblico Locale per il periodo 2007-2009”

- Nel complesso si evidenziano i seguenti dati:

- 1) i chilometri complessivamente soggetti a contributo siano stati per l'anno 2006, 485.949
- 2) il contributo erogato dall'Amministrazione Provinciale sia stato pari a 542.958,56 Euro,
- 3) i ricavi sull'insieme delle Linee siano stati quantificati in 247.596,00 Euro
- 4) i costi complessivi siano pari a 1.004.024,00 Euro / anno
- 5) il parametro Ricavi / Costi (che in termini percentuali deve necessariamente essere pari al 35%) sia stato del 24,66 % con importanti differenze tra alcune linee. A titolo di esempio, la Linea 125 Chieri-Marentino-Vernone-Sciolze, presenta un rapporto Ricavi/Costi pari al solo 18,80%