

Piano degli Spostamenti
Casa – Lavoro
Delle società del Gruppo
Ferrovie dello Stato Italiane
TORINO
Anno 2014

redatto da:

| Società | Mobility Manager | Firma |
|----------------|-------------------------|--------------|
| RFI | Margherita Rosa | |
| Trenitalia | Ernesto Gringeri | |

Torino, 26/11/2014



Indice

SEZIONE 1: INTRODUZIONE

- 1.1 Generalità**
- 1.2 Il contesto normativo e di riferimento**
- 1.3 Il mobility management in Trenitalia**
- 1.4 Abbreviazioni ed acronimi**

SEZIONE 2: FASE INFORMATIVA E DI ANALISI

- 2.1 Analisi delle condizioni aziendali**
- 2.2 Studio dell'offerta a servizio della domanda aziendale di mobilità**
- 2.3 Analisi della mobilità dei dipendenti**

SEZIONE 3: FASE PROGETTUALE E DI CONFRONTO

- 3.1 Definizione degli obiettivi e degli indicatori**
- 3.2 Definizione di misure per la mobilità sostenibile**
- 3.3 Verifica di fattibilità con il Mobility Manager di Area e con gli altri soggetti coinvolti**
- 3.4 Programma di implementazione**
- 3.5 Programma di comunicazione**
- 3.6 Programma di monitoraggio, valutazione ed aggiornamento**

SEZIONE 4: ALLEGATI



SEZIONE 1: INTRODUZIONE

1.1 Generalità

Il “Mobility management”, ovvero la gestione organizzata e programmata della mobilità aziendale, può contribuire a ridurre in modo significativo i livelli di congestione del traffico urbano e di inquinamento atmosferico, con conseguenti vantaggi a livello ambientale, sociale ed economico.

Il Mobility Management ha quindi lo scopo di individuare i possibili interventi di mobilità sostenibile, in base alle mutevoli esigenze di contesto e di mercato, introducendo, quali elementi di valenza strategica, soluzioni alternative all'utilizzo dell'auto privata.

Con l'aggettivo “sostenibile” si intende pertanto definire forme di mobilità capaci di coniugare qualità dell'aria, sicurezza ed efficacia del servizio offerto: un equilibrio di nuova concezione, che pur non basandosi esclusivamente su indicatori economici, deve permettere una risposta soddisfacente all'incomprimibile necessità di spostarsi.

Si tratta, dunque, di un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa concetti e strategie volti ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali e ambientali.

Il Mobility Management è fondamentalmente basato sull'informazione, la comunicazione, il coordinamento e l'organizzazione ed i suoi obiettivi possono essere così sintetizzati:

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali, sociali ed economici;
- migliorare l'accessibilità alle modalità di trasporto alternativi o integrativi dell'auto privata, quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello combinato (intermodale);
- influenzare i comportamenti individuali incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità usando modi di trasporto ambientalmente e socialmente sostenibili;



- ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;
- incoraggiare gli individui a soddisfare i loro bisogni di spostamento attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto disponibili;
- migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione.

Si tratta, in ultima analisi, di un insieme di strategie di persuasione, concessione e restrizione da utilizzare in modo flessibile e dinamico finalizzate alla gestione degli spostamenti delle persone e delle informazioni sulla offerta di trasporto, alla riorganizzazione ed al miglioramento dei servizi di trasporto esistenti, alla programmazione di nuovi servizi di trasporto, sulla base della conoscenza specifica della necessità di spostamento delle persone e della disponibilità al cambiamento.

1.2 Il contesto normativo e di riferimento

Il Ministero dell'Ambiente ha promosso, attraverso il Decreto del 27/03/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", l'introduzione di politiche ed interventi finalizzati al governo della domanda di mobilità ed al mobility management.

Il Decreto si inserisce, nel contesto normativo nazionale, come una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno a suo tempo assunto in sede internazionale con la firma del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici.

Il Decreto, accanto all'obbligo di risanamento e tutela della qualità dell'aria e all'incentivo allo sviluppo dell'auto in multiproprietà (car-sharing), del taxi collettivo e dei veicoli elettrici e a gas, introduce la figura del responsabile della mobilità aziendale, il Mobility Manager, con l'obiettivo di coinvolgere anche le aziende ed i lavoratori nella progettazione e gestione delle soluzioni alternative.

Dispone inoltre che tutte le aziende e gli enti, con oltre 300 dipendenti per unità locale o complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali, debbano identificare un Mobility Manager con il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale.



Gli obiettivi generali da raggiungere riportati nel D.M. 27/03/98 sono:

- riduzione del consumo energetico;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduzione delle emissioni di gas serra;
- trasferimento della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi per la rimodulazione degli spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente.

Lo strumento che deve essere adottato da ogni singolo polo (Azienda o Ente) per il raggiungimento delle finalità richiamate è il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.

Tale Piano consiste nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure che tenga conto dei comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, in relazione all'offerta di trasporto dell'area urbana nella quale le imprese sono situate.

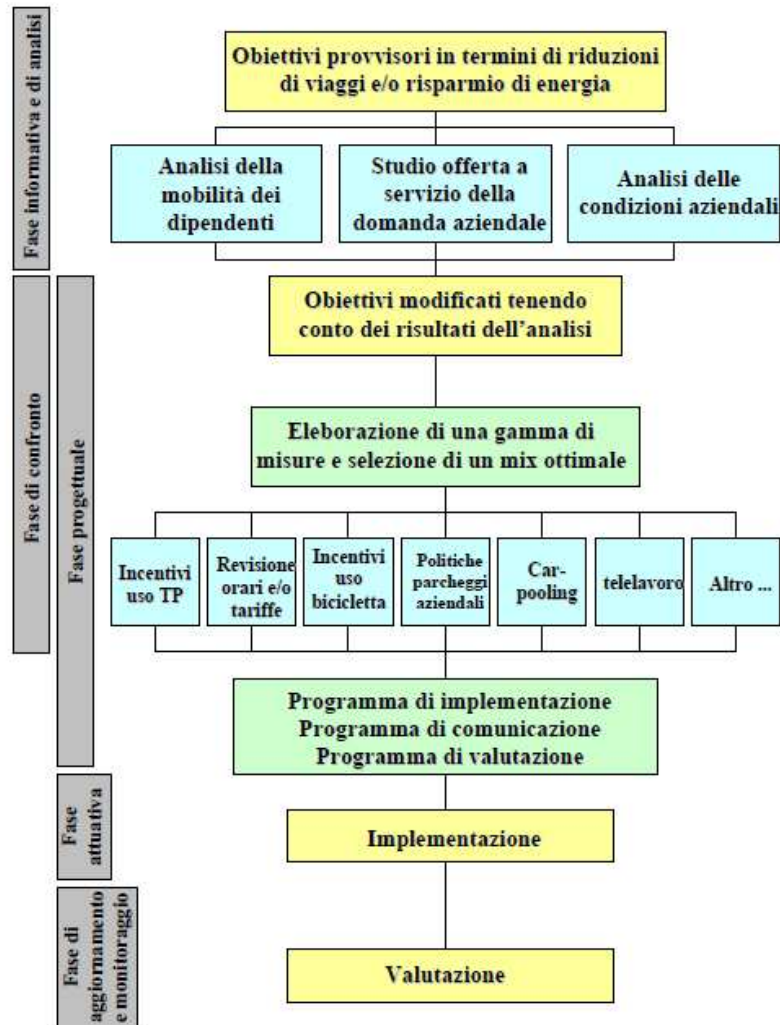
Un Piano degli spostamenti Casa-Lavoro richiede quindi sforzi di coordinamento e consultazione con dipendenti, sindacati, aziende di trasporti, Autorità locali, etc. al fine garantire il massimo del consenso tra i soggetti coinvolti dal piano.

A tal proposito nel 1999, con esplicito riferimento al Decreto del 27/03/1998, l'ENEA ha emanato le "Linee guida per la redazione, l'implementazione e la valutazione dei Piani degli spostamenti casa-lavoro".

Le azioni che devono essere messe in campo per produrre un Piano degli spostamenti Casa-Lavoro secondo le indicazioni offerte dall'ENEA, possono essere schematicamente riassunte in cinque fondamentali fasi operative:

- Fase informativa e di analisi;
- Fase progettuale;
- Fase di confronto;
- Fase attuativa;
- Fase di aggiornamento e di monitoraggio.

Il "diagramma a blocchi" riportato di seguito sintetizza le attività da svolgere e la relazione tra di esse per ognuna delle fasi.



Il Decreto del 27/03/1998 prevede inoltre che Piano degli spostamenti Casa-Lavoro sia presentato entro il 31 dicembre di ogni anno al Comune e che entro i 60 giorni successivi debba essere stipulato un accordo di programma per l'applicazione del piano tra azienda/Ente e Comune.

Il Piano deve quindi essere aggiornato con un Rapporto Annuale, che dovrà contenere la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti.

Lo stesso Decreto, per consentire l'applicazione della procedura descritta, propone l'istituzione, presso l'Ufficio Tecnico del Traffico o presso il servizio cui è stato affidato l'incarico di attuare il piano del traffico, di una struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, che



mantenga i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto: il Mobility Manager di Area.

Il Ministero ha inoltre finanziato, fra il 2000 ed il 2001, l'acquisto di veicoli e di carburanti a basso impatto ambientale, in particolare promuovendo l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione, e lo sviluppo del programma per l'introduzione di servizi di car-sharing.

1.3 Il mobility management nel Gruppo FS

Il Gruppo FS ha istituito la figura del Mobility Manager presso le proprie sedi locali ricadenti nell'ambito di applicazione del Decreto del 27/03/1998, con lo specifico compito di:

- elaborare e implementare il piano della mobilità dei dipendenti presenti nell'area territoriale di competenza relativamente agli spostamenti casa-lavoro, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, ad una migliore organizzazione degli orari volta a limitare la congestione del traffico, a migliorare la sicurezza, la rapidità e la comodità degli spostamenti quotidiani in una logica di sostenibilità sociale e ambientale;
- migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro disincentivando l'utilizzo personale dell'auto privata a favore di altri modi di trasporto più sostenibili come quelli collettivi, non motorizzati;
- monitorare e analizzare la domanda di mobilità dei dipendenti in termini di numero di viaggi e durata/distanza dello spostamento.

I Mobility Manager nominati per la città di Torino per le Società del Gruppo FS sono:

- | | |
|-----------------------------------|------------------|
| • RFI (Rete Ferroviaria Italiana) | Margherita Rosa |
| • Trenitalia | Ernesto Gringeri |

Gli obiettivi che IL Gruppo FS si pone, da realizzarsi attraverso l'attività dei propri Mobility Manager sono:

- aumentare la regolarità dell'arrivo dei propri dipendenti sul luogo di lavoro;
- creare una condizione di maggiore socializzazione tra dipendenti, con auspicabili guadagni in termini di sinergie nell'attività lavorativa;



- offrire un servizio utile ai propri dipendenti, con eventuali vantaggi, seppure indiretti, in termini di dedizione al lavoro;

1.4 Abbreviazioni ed acronimi

MM: Mobility Manager

PSCL: Piano Spostamenti Casa Lavoro



SEZIONE 2: FASE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1 Analisi delle condizioni aziendali

2.1.1 Localizzazione e descrizione delle sedi di lavoro

Nell'area di giurisdizione del comune di Torino, Il Gruppo Ferrovie dello Stato è presente con numerose sedi di lavoro, che verranno di seguito descritte.

Le sedi di lavoro con meno di 15 dipendenti non verranno descritte.

TORINO PN



La stazione di Torino Porta Nuova è il principale impianto ferroviario della città di Torino. La circolazione dei treni è gestita da RFI, l'area commerciale del fabbricato viaggiatori è di competenza di Grandi Stazioni mentre Trenitalia gestisce il trasporto ferroviario dei passeggeri.



Trattasi di una stazione di testa con 20 binari dedicati ai treni passeggeri che terminano perpendicolari alla facciata del fabbricato viaggiatori.

E' situata in posizione centrale nella città, in Corso Vittorio Emanuele all'altezza di Piazza Carlo Felice. Da questa stazione di testa partono alcune delle principali linee nazionali ed internazionali, oltre a linee regionali ed interregionali ed a quelle ad alta velocità.

Società del gruppo presenti nel sito produttivo:

- RFI – Rete Ferroviaria Italiana
- Trenitalia
- Ferservizi
- Grandi Stazioni

Tipologie di lavoro svolte:

- Circolazione treni
- Manutenzione infrastrutture
- condotta mezzi di trazione
- servizi alla clientela a bordo
- manovra treni
- formazione treni
- verifica treni
- vendita titoli di viaggio
- assistenza alla clientela a terra
- amministrativo/ufficio
- manutenzione rotabili
- gestione mezzi/servizi di trasporto
- riqualificazione, valorizzazione e gestione della stazione ferroviaria



TORINO PORTA SUSÀ



La nuova stazione di Torino Porta Susa, in funzione dal 2009, è ancora in fase di completamento. E' collocata sulla linea ferroviaria Torino-Milano nell'ambito del passante ferroviario torinese. La stazione è dotata di 6 binari interrati ed è ubicata tra Corso Inghilterra e Corso Bolzano.

Interscambia con la metropolitana GTT, bus urbani e taxi.

Da dicembre 2012 sono in servizio tra Torino Porta Susa e la stazione di Torino Stura due linee ferroviarie: una per il servizio metropolitano e regionale ed una per il servizio a media e lunga percorrenza.

Nei pressi della stazione di Torino Porta Susa e precisamente in C.so Principe Eugenio 3/c Italferr S.p.A., svolge attività di progettazione e direzione lavori per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, che interessano il Piemonte e la Valle d'Aosta.



Società del gruppo presenti nel sito produttivo:

- RFI
- Trenitalia
- Italferr

Tipologie di lavoro svolte:

- Circolazione treni
- manutenzione infrastrutture
- vendita titoli di viaggio
- assistenza alla clientela
- progettazione e direzione lavori infrastrutture

TORINO REBAUDENGO FOSSATA



La nuova stazione di Torino Rebaudengo Fossata è in funzione dal 2012. Attualmente è ancora in fase di completamento il fabbricato viaggiatori.



È ubicata in via Fossata in adiacenza al Parco Sempione ed è collocata sulla linea ferroviaria Torino–Milano nell’ambito del passante ferroviario torinese.

La stazione è dotata di 4 binari interrati per le linee del Servizio Ferroviario Metropolitano, per il servizio a media e lunga percorrenza e per l’Alta Velocità. Il servizio viaggiatori che interessa 2 binari della stazione è quello metropolitano e regionale.

Interscambia con bus urbani e taxi.

Società del gruppo presenti nel sito produttivo:

- RFI (presenziato saltuariamente)
- Italferr (presenziato saltuariamente)

Tipologie di lavoro svolte:

- Circolazione treni
- manutenzione infrastrutture
- progettazione e direzione lavori infrastrutture

TORINO STURA





La nuova stazione di Torino Stura è in funzione dal 2008 ed è in fase di completamento.

È ubicata in corso Romania in adiacenza allo svincolo autostradale di corso Giulio Cesare ed al Quartiere Falchera.

La stazione è collocata sulla linea ferroviaria Torino–Milano ed è dotata di 9 binari per le linee del Servizio Ferroviario Metropolitano, per il servizio a media e lunga percorrenza e per l'Alta Velocità. Il servizio viaggiatori che interessa la stazione è quello metropolitano e regionale.

Interscambia con la metropolitana leggera GTT linea 4, bus urbani e taxi. In adiacenza è presente un parcheggio multipiano di interscambio.

Società del gruppo presenti nel sito produttivo:

- RFI
- Italferr (Presenziato saltuariamente)

Tipologie di lavoro svolte:

- Circolazione treni
- manutenzione infrastrutture
- progettazione e direzione lavori infrastrutture

TORINO LINGOTTO



©Fulvio per Stazioni del Mondo - Anno 2013



La stazione di Torino Lingotto è situata nel quartiere Lingotto, nei pressi dello storico stabilimento FIAT da cui prende il nome. E' lo scalo ferroviario di riferimento di Torino sud. La stazione è nodo di interscambio con bus urbani e suburbani, taxi. Dispone di 11 binari passanti per le linee Torino-Genova, Torino-Pinerolo, Torino- Savona, Torino- Cuneo.

Società del gruppo presenti nel sito produttivo:

- RFI
- Trenitalia

Tipologie di lavoro svolte:

- Circolazione treni
- Manutenzione infrastrutture
- Manovra treni
- vendita titoli di viaggio
- amministrativo/ufficio
- gestione mezzi/servizi di trasporto

DEPOSITO DI TORINO SMISTAMENTO





Il deposito di Torino Smistamento è stato il primo grande impianto progettato dopo la nascita delle Ferrovie dello Stato ed è entrato in funzione nel 1911. E' sede di officina per la riparazione di locomotori sia diesel che elettrici. Si accede da via Chisola 28.

Società del gruppo presenti nel sito produttivo:

- Trenitalia

Tipologie di lavoro svolte:

- manutenzione rotabili
- condotta mezzi di trazione
- amministrativo/uffici
- gestione mezzi/servizi di trasporto

SCALO DI TORINO ORBASSANO





E' un impianto di smistamento per il traffico merci. Lo scalo è collegato con la linea Torino–Modane , raccordato con lo stabilimento FIAT di Mirafiori ed il Centro Intermodale “SITO”.

E' ubicato fuori della superficie cittadina e occupa suolo appartenente ai comuni di Torino, Orbassano e Grugliasco. E' sede di Deposito Locomotive e di Officina Manutenzione Veicoli.

Società del gruppo presenti nel sito produttivo:

- RFI
- Trenitalia
- FS Logistica

Tipologie di lavoro svolte:

- Circolazione treni
- Manutenzione infrastrutture
- condotta mezzi di trazione
- manovra treni
- formazione treni
- verifica treni
- amministrativo/ufficio
- manutenzione rotabili

2.1.2 Consistenza personale dipendente

La tabella sottostante riporta le consistenze del personale negli impianti.

I dati sono aggiornati a novembre 2014. Rispetto al dato riportato nel PSCL dell'anno precedente, si riscontra una diminuzione di circa il 2,6% del personale impiegato nei vari impianti di Torino.



| IMPIANTO | SOCIETA' | N° DIPENDENTI MASCHI | N° DIPENDENTI FEMMINE | TOTALE |
|-------------------------------|---------------------------------|----------------------|-----------------------|--------|
| Torino Porta Nuova | RFI - Rete Ferroviaria Italiana | 528 | 158 | 1628 |
| | Trenitalia | 661 | 196 | |
| | Ferservizi | 39 | 41 | |
| | Grandi Stazioni | 3 | 2 | |
| Torino Porta Susa | RFI - Rete Ferroviaria Italiana | 65 | 4 | 114 |
| | Trenitalia | 6 | 5 | |
| | Italferr | 27 | 7 | |
| Torino Stura | RFI - Rete Ferroviaria Italiana | 39 | 3 | 42 |
| Torino Lingotto | RFI - Rete Ferroviaria Italiana | 132 | 14 | 193 |
| | Trenitalia | 34 | 13 | |
| Torino Smistamento | Trenitalia | 358 | 21 | 379 |
| Scalo Torino Orbassano | RFI - Rete Ferroviaria Italiana | 46 | 4 | 339 |
| | Trenitalia | 254 | 32 | |
| | FS Logistica | 1 | 2 | |

2.1.3 Orari e turnazione

Negli impianti, per la pluralità delle lavorazioni svolte, i turni di lavoro coprono l'intera fascia giornaliera (00:00-24:00).

- Turni uffici - orario flessibile con fasce dalle ore 7.45 alle ore 17,30
- Turni impianti fissi -orario con fasce dalle ore 07:00 alle ore 18 :00
- Turni rotativi in seconda con fasce: 06:00-14:00 14:00-22:00
- Turni rotativi in terza con fasce: 06:00-14:00 14:00-22:00 22:00-06:00
- Personale di condotta/bordo effettua orari non cadenzati che possono variare coprendo l'intera fascia giornaliera 00:00-24:00.

2.1.4 Agevolazioni e servizi di trasporto aziendali dedicati al personale

Tutto il personale dipendente, usufruisce sui mezzi di trasporto di Trenitalia e Trenord, l'utilizzo gratuito o a prezzi ridotti.



2.2 Analisi dell'offerta a servizio della domanda aziendale di mobilità

2.2.1 Offerta di trasporto pubblico

Torino è servita dai seguenti mezzi di trasporto pubblico:

- Treno
- Bus extraurbani
- Bus urbani
- Metropolitana
- Taxi
- Car sharing
- Bike sharing

2.2.2 Rete viaria e ciclo-pedonale

La rete viaria è ramificata e permette di raggiungere le sedi di lavoro da qualsiasi località extraurbana.

La viabilità cittadina di superficie è dotata di corsie preferenziali dedicate ai mezzi pubblici.

Sono presenti nel comune diverse piste ciclabili ma non comunicanti direttamente con le sedi di lavoro.

2.2.3 Offerta di parcheggio pubblico

Sul territorio sono presenti diverse sedi adibite a parcheggio pubblico a pagamento.

All'interno degli scali ferroviari vi sono spazi adibiti a parcheggio che però per la loro limitata estensione, non soddisfano la totalità delle esigenze dei dipendenti.



2.2.4 Possibilità di trasporto intermodale

Le stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa, sono nodi di interscambio intermodali con bus, metropolitana, taxi. Torino Lingotto, Torino Stura e Torino Rebaudengo Fossata, interscambiano solo con bus e taxi.

A partire da dicembre 2013 nasce il “servizio Ferroviario Metropolitano di Torino”. E' un sistema di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino coordinato dall'Agenzia Mobilità Metropolitana e interamente finanziato dalla Regione Piemonte.

Il servizio è composto da 8 linee gestite in parte da Trenitalia e in parte dal gruppo Torinese Trasporti per un'estensione totale di 500 Km, 358 collegamenti giornalieri e 93 stazioni collegate.

La rete offre un collegamento fra i centri dell'area metropolitana di Torino e delle contigue province di Cuneo e Asti con la Città di Torino, permettendo coincidenze cadenzate tra i treni del servizio ferroviario regionale, i treni a lunga percorrenza i treni ad alta velocità, i servizi interurbani, la metropolitana e la rete tramviaria di Torino, con la quale è collegata.

2.3 Analisi della mobilità dei dipendenti

L'analisi della mobilità dei dipendenti è stata effettuata attraverso uno specifico questionario, vedi “Allegato 1 - Questionario per i dipendenti”, basato sul modello proposto dall'ENEA.

Il questionario si articola in 6 sezioni principali:

- Profilo del dipendente
- Informazioni utili sullo spostamento
- Modalità degli spostamenti casa lavoro
- Analisi sui parcheggi
- Alternative al mezzo privato
- Orario di lavoro



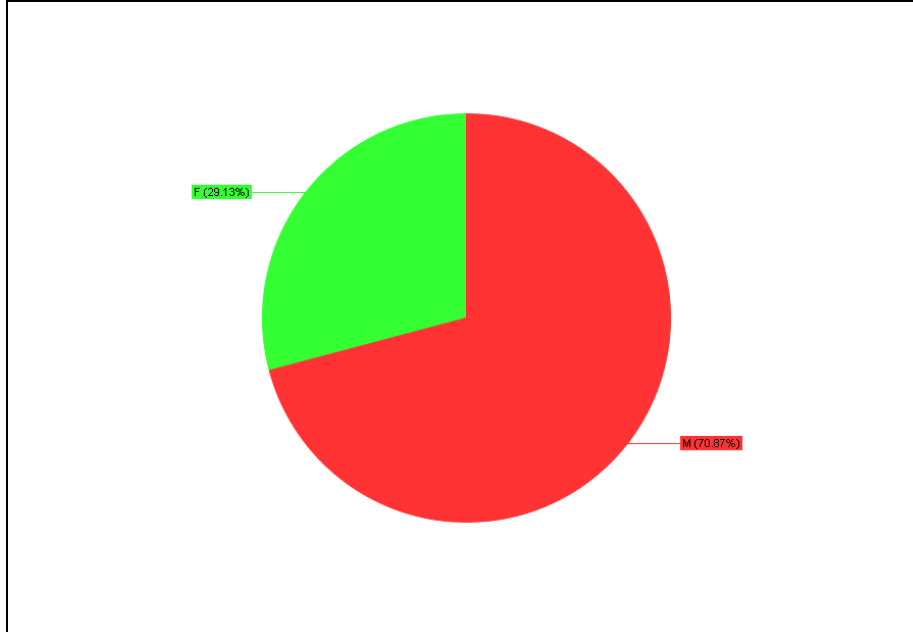
2.3.1 Modalità di somministrazione del questionario, adesione riscossa e considerazioni di carattere generale

Il questionario è stato messo a disposizione dei dipendenti tramite un link dedicato sulla intranet aziendale, nel periodo dal 07/12/2011 per 4 giornate lavorative fino al 13/12/2011, accessibile attraverso internet da computer, smartphone, tablet.

Sono stati invitati a partecipare alla compilazione del questionario n. 2515 dipendenti, dei quali hanno risposto in 794 per una percentuale pari al 32%.

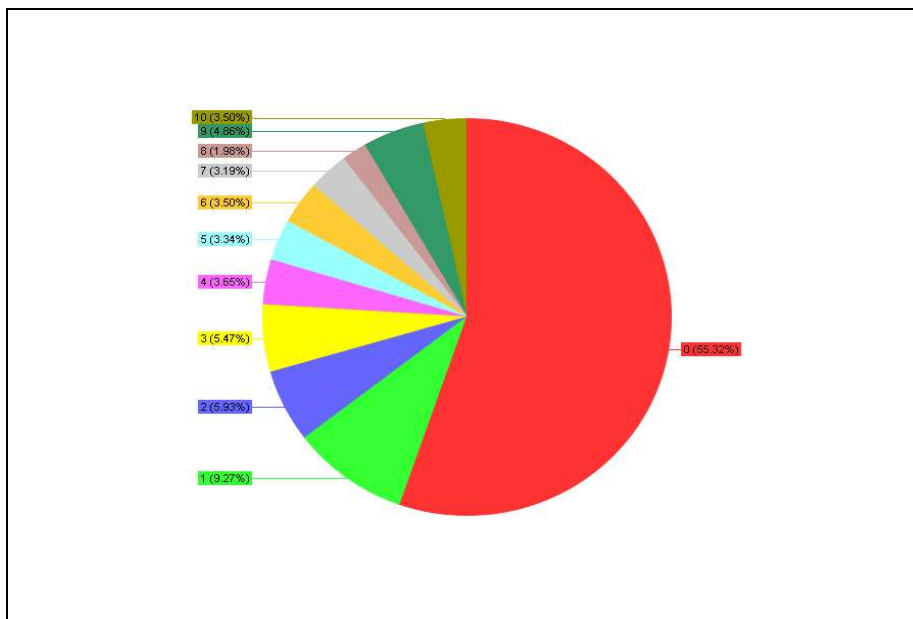
2.3.2 Risultati dell'analisi relativa al "Profilo del dipendente"

Il sondaggio mostra una netta prevalenza di adesione dei maschi sulle femmine.



| Risposta | N° | % |
|---------------|------------|-------|
| M | 557 | 70,87 |
| F | 229 | 29,13 |
| Totale | 786 | |

Dall'analisi delle risposte, risulta che il 55% dei dipendenti risiede fuori dal comune di Torino (risposta 0). Le risposte contraddistinte dai numeri da 1 a 10, si riferiscono ai vari quartieri della città.



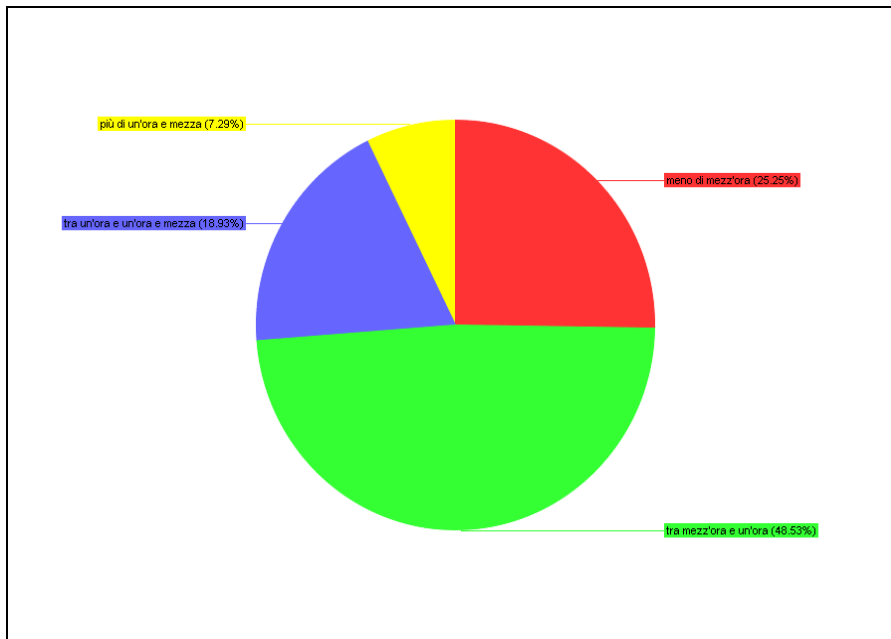
| Risposta | N° | % |
|---------------|------------|-------|
| 0 | 364 | 55,32 |
| 1 | 61 | 9,27 |
| 2 | 39 | 5,93 |
| 3 | 36 | 5,47 |
| 4 | 24 | 3,65 |
| 5 | 22 | 3,34 |
| 6 | 23 | 3,50 |
| 7 | 21 | 3,19 |
| 8 | 13 | 1,98 |
| 9 | 32 | 4,86 |
| 10 | 23 | 3,50 |
| Totale | 658 | |



2.3.3 Risultati dell'analisi su "Informazioni utili sullo spostamento"

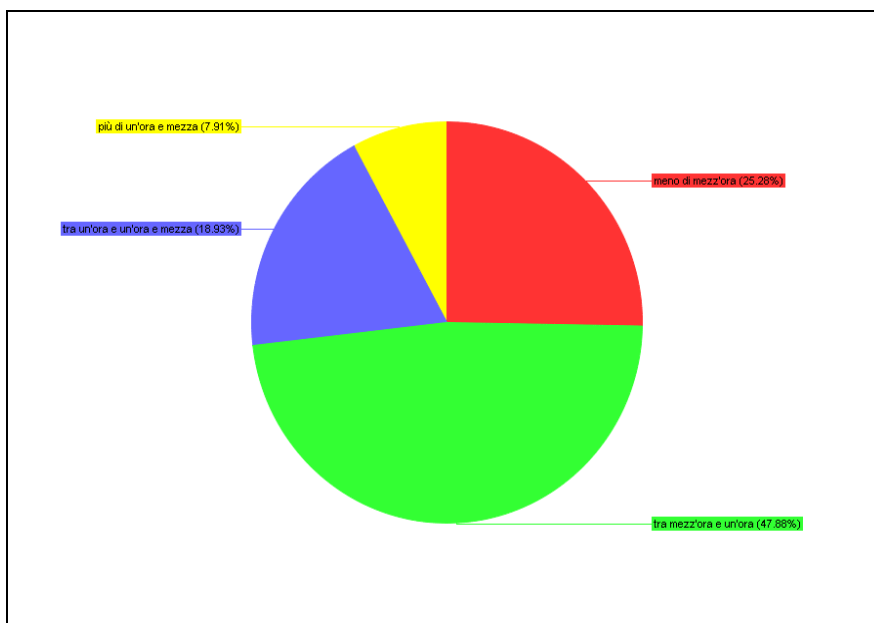
Il 48% dei dipendenti intervistati dichiara di impiegare nel tragitto casa-lavoro tra mezz'ora ed un'ora sia all'andata che al ritorno.

Tragitto casa- lavoro



| Risposta | N° | % |
|-----------------------------|------------|-------|
| meno di mezz'ora | 180 | 25,25 |
| tra mezz'ora e un'ora | 346 | 48,53 |
| tra un'ora e un'ora e mezza | 135 | 18,93 |
| più di un'ora e mezza | 52 | 7,29 |
| Totale | 713 | |

Tragitto lavoro-casa

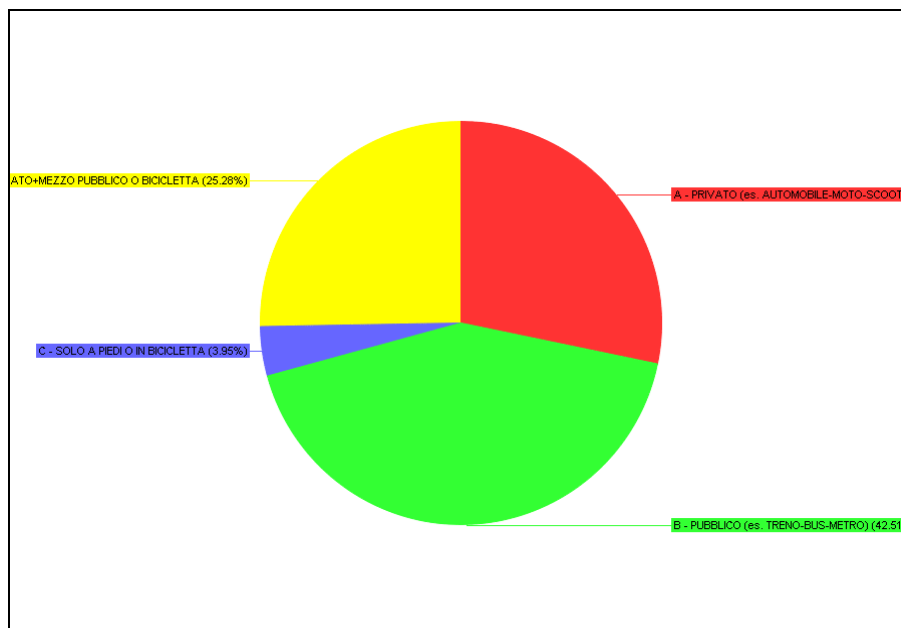


| Risposta | N° | % |
|-----------------------------|------------|-------|
| meno di mezz'ora | 179 | 25,28 |
| tra mezz'ora e un'ora | 339 | 47,88 |
| tra un'ora e un'ora e mezza | 134 | 18,93 |
| più di un'ora e mezza | 56 | 7,91 |
| Totale | 708 | |



2.3.4 Risultati dell'analisi relativa a "Modalità degli spostamenti casa lavoro"

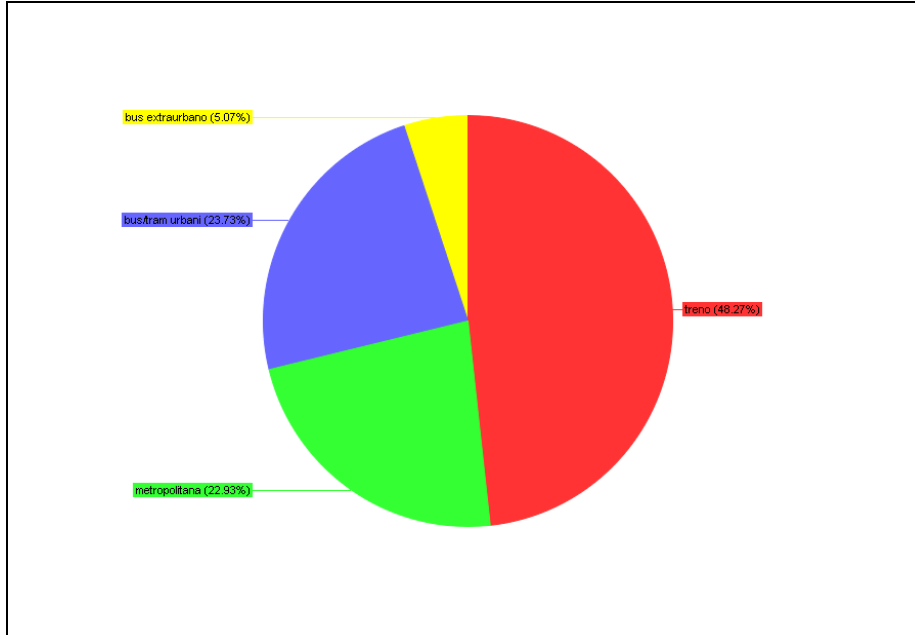
La maggioranza degli spostamenti casa-lavoro avviene utilizzando i mezzi pubblici 42,51% , con mezzi privati 28,25%, mezzi privati + mezzi pubblici 25,28%. La percentuale è molto bassa di chi si sposta utilizzando la bicicletta o a piedi: 3,95%.



| Risposta | N° | % |
|---|-----|-------|
| A - PRIVATO (es. AUTOMOBILE-MOTO-SCOOTER) | 200 | 28,25 |
| B - PUBBLICO (es. TRENO-BUS-METRO) | 301 | 42,51 |
| C - SOLO A PIEDI O IN BICICLETTA | 28 | 3,95 |
| D - MEZZO PRIVATO+MEZZO PUBBLICO O BICICLETTA | 179 | 25,28 |
| Totale | 708 | |

2.3.4.1 Mezzi pubblici

L'utilizzo del treno o del bus/metro vengono utilizzati all'incirca nella stessa percentuale.

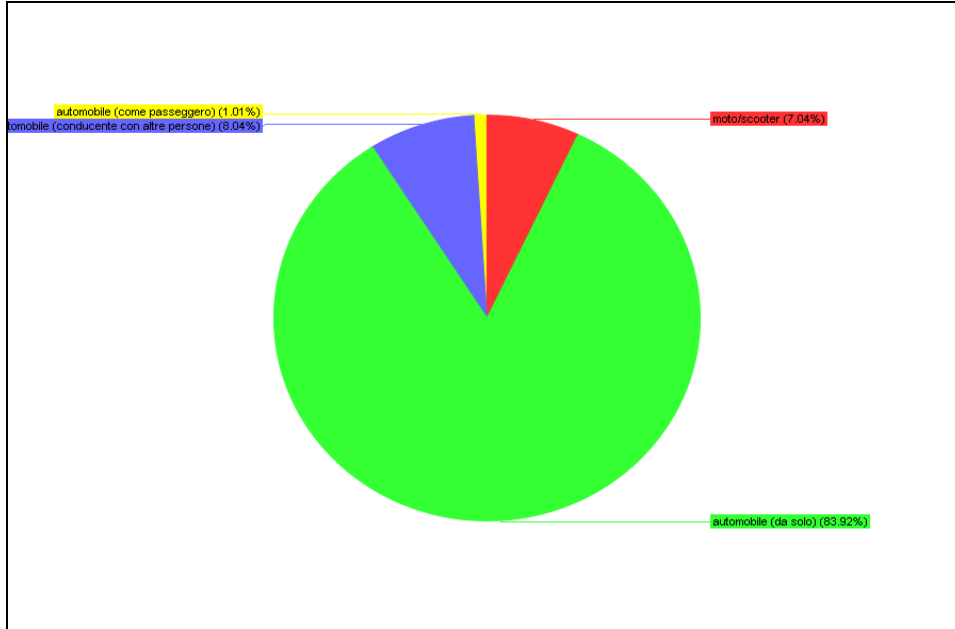


| Risposta | N° | % |
|-----------------|-----|-------|
| treno | 181 | 48,27 |
| metropolitana | 86 | 22,93 |
| bus/tram urbani | 89 | 23,73 |
| bus extraurbano | 19 | 5,07 |
| Totale | 375 | |

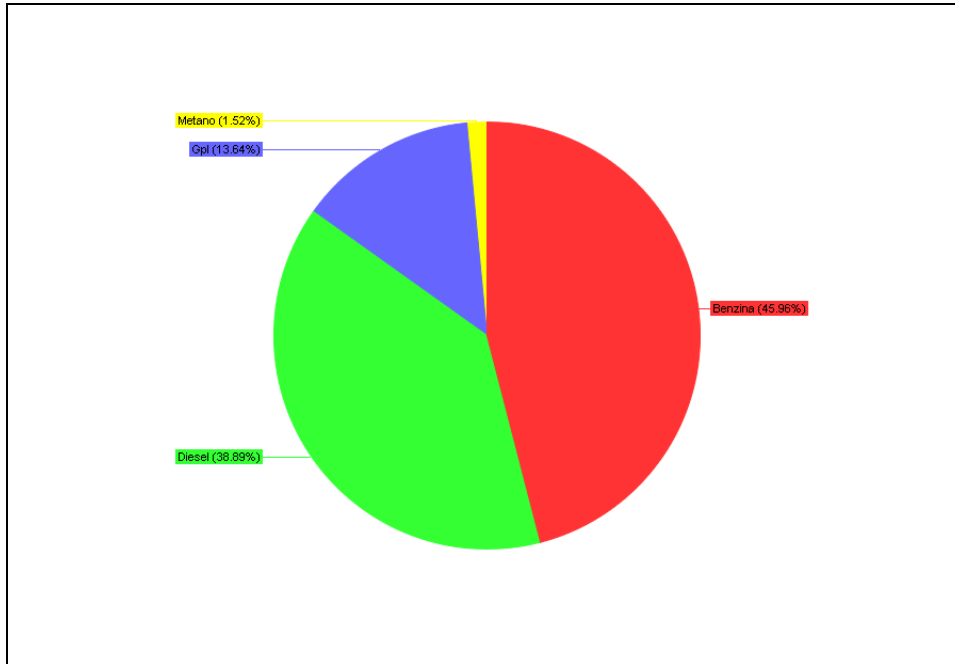
2.3.4.2 Mezzi privati

Il mezzo privato più utilizzato risulta l'automobile.

Le alimentazioni più diffuse sono a benzina e diesel a scapito di quelle meno inquinanti (GPL, metano).



| Risposta | N° | % |
|---|-----|-------|
| moto/scooter | 14 | 7,04 |
| automobile (da solo) | 167 | 83,92 |
| automobile (conducente con altre persone) | 16 | 8,04 |
| automobile (come passeggero) | 2 | 1,01 |
| Totale | | 199 |

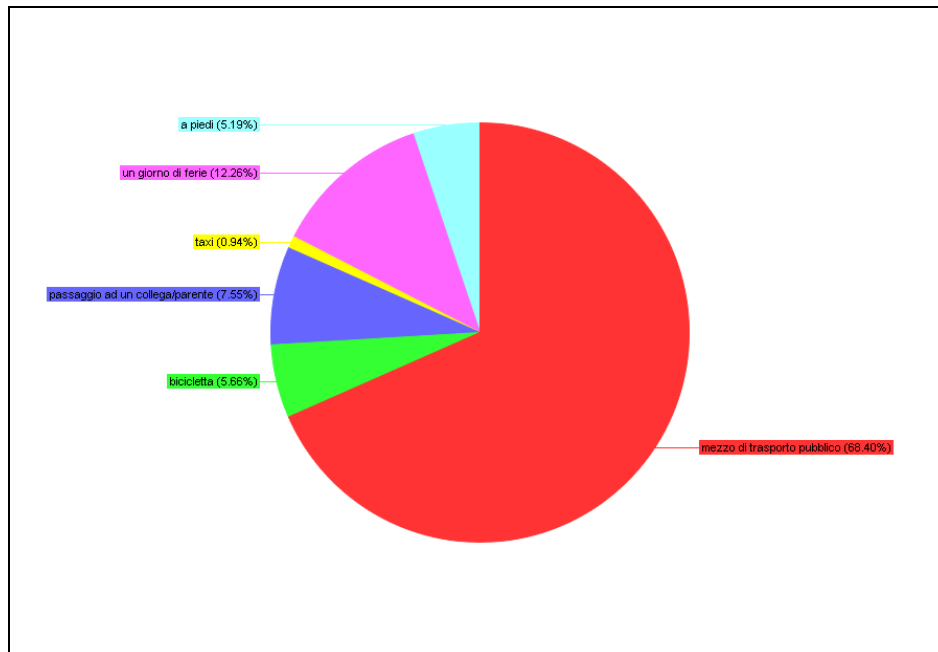


| Risposta | N° | % |
|----------|-----|-------|
| Benzina | 91 | 45,96 |
| Diesel | 77 | 38,89 |
| Gpl | 27 | 13,64 |
| Metano | 3 | 1,52 |
| Totale | 198 | |

2.3.5 Risultati dell'analisi su "alternative al mezzo privato"

2.3.5.1 Utilizzare il mezzo pubblico.

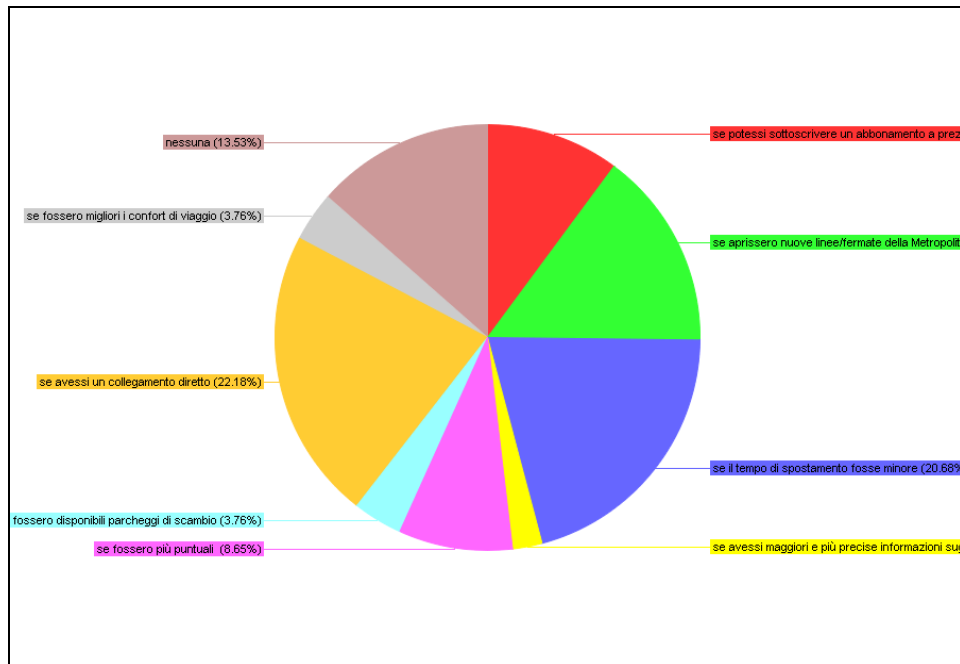
Il 68% degli intervistati dichiara che, non potendo utilizzare il mezzo privato, utilizzerebbe un mezzo pubblico. Il 13% non rinunciarebbe al mezzo privato utilizzando giornate di ferie o taxi.



| Risposta | N° | % |
|---------------------------------|------------|-------|
| mezzo di trasporto pubblico | 145 | 68,40 |
| bicicletta | 12 | 5,66 |
| passaggio ad un collega/parente | 16 | 7,55 |
| taxi | 2 | 0,94 |
| un giorno di ferie | 26 | 12,26 |
| a piedi | 11 | 5,19 |
| Totale | 212 | |

Coloro che utilizzano il mezzo privato hanno dichiarato che sarebbero disposti ad utilizzare un mezzo pubblico alle seguenti condizioni:

| Risposta | N° | % |
|--|------------|-------|
| se potessi sottoscrivere un abbonamento a prezzo ridotto | 27 | 10,15 |
| se aprissero nuove linee/fermate della Metropolitana o Autobus | 40 | 15,04 |
| se il tempo di spostamento fosse minore | 55 | 20,68 |
| se avessi maggiori e più precise informazioni sugli orari | 6 | 2,26 |
| se fossero più puntuali | 23 | 8,65 |
| se fossero disponibili parcheggi di scambio | 10 | 3,76 |
| se avessi un collegamento diretto | 59 | 22,18 |
| se fossero migliori i confort di viaggio | 10 | 3,76 |
| nessuna | 36 | 13,53 |
| Totale | 266 | |



Analizzando le risposte risulta evidente che l'incentivo ad utilizzare i mezzi pubblici è il risparmio di tempo.

2.3.5.2 Utilizzo del Car-pooling

Le risposte sono state le seguenti:

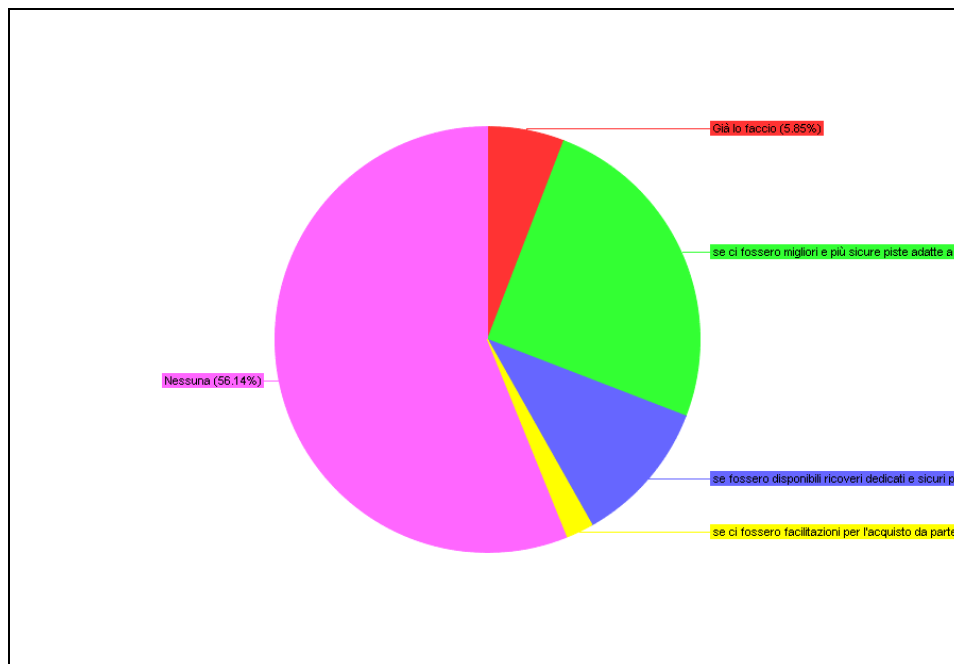
| Risposta | N° | % |
|---|------------|-------|
| sia facile da organizzare | 58 | 29,90 |
| i tempi di spostamento non siano superiori a quelli attuali | 35 | 18,04 |
| solo con conoscenti | 4 | 2,06 |
| solo con non fumatori | 2 | 1,03 |
| ci siano specifiche facilitazioni per il parcheggio | 2 | 1,03 |
| si dividano le spese | 24 | 12,37 |
| no | 69 | 35,57 |
| Totale | 194 | |

Dall'analisi delle risposte, si evince che l'utilizzo del "car-pooling potrebbe essere una valida alternativa purché non aumenti i tempi di spostamento rispetto a quelli legati all'uso del mezzo privato e che sia un sistema semplice da utilizzare.



2.3.5.3 Utilizzo della bicicletta

Il 56% degli intervistati dichiara di non essere disposto ad utilizzare la bicicletta per recarsi al lavoro e, non si intravedono al momento possibilità per un incremento di coloro che potrebbero utilizzarla.



| | N° | % |
|---|------------|-------|
| Già lo faccio | 40 | 5,85 |
| se ci fossero migliori e più sicure piste adatte a tali mezzi | 171 | 25,00 |
| se fossero disponibili ricoveri dedicati e sicuri per tali mezzi | 75 | 10,96 |
| se ci fossero facilitazioni per l'acquisto da parte degli Enti locali (Regione) | 14 | 2,05 |
| Nessuna | 384 | 56,14 |
| Totale | 684 | |

2.3.6 Costi, emissione CO2 e tempo utilizzato



Sono stati calcolati i costi, i tempi e le emissioni di CO2 prodotte in media dai dipendenti che utilizzano mezzi privati per lo spostamento casa-lavoro analizzando le risposte dei questionari.

Per il calcolo è stato utilizzato come parametro il consumo e la CO2 prodotta da una vettura di 1200 di cilindrata con alimentazione benzina,diesel,gas metano e gpl. Quindi il dato riportato è da considerarsi un valore medio.

| Totale Annuale | | |
|------------------|----------------------|------------|
| CO2 Prodotta | 183 | Tonnellate |
| Euro Spesi | 137748,53 | € |
| Tempo utilizzato | 12263gg 21hh 20mm | |

| Annuale a persona | | |
|-------------------|------------------|----|
| CO2 Prodotta | 495 | KG |
| Euro Spesi | 373,3 | € |
| Tempo utilizzato | 33gg 5hh 39mm | |

Campione di **369** persone



SEZIONE 3: FASE PROGETTUALE E DI CONFRONTO

3.1 Definizione degli obiettivi e degli indicatori

Sulla base dell'analisi della mobilità dei dipendenti svolta, nonché in virtù dell'offerta a servizio della domanda aziendale di mobilità, il Mobility Manager ha ritenuto di fissare, in questa fase di avvio dell'attività di mobility management, un set di obiettivi qualitativi da raggiungere entro i prossimi 12 mesi con l'approvazione del presente Piano.

In particolare ci si prefigge l'aumento:

- dell'utilizzo del trasporto pubblico
- della modalità ciclo-pedonale
- dell'utilizzo condiviso dell'auto privata (car-pooling)

Il raggiungimento degli obiettivi sarà misurato negli anni attraverso i seguenti indicatori:

- I_{TP} = Percentuale dei dipendenti che utilizzano il TP
- I_{CP} = Percentuale dei dipendenti che utilizzano la bici o vanno al lavoro a piedi
- I_{CP} = Percentuale dei dipendenti che utilizzano il car-pooling

Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra indicati, si è ritenuto utile nell'anno 2014, intraprendere le iniziative di seguito riportate.

3.2 Definizione di misure per la mobilità sostenibile

3.2.1 Pubblicazione delle pagine cittadine dedicate al Mobility Management di Torino sull'intranet aziendale di gruppo, al fine di fornire informazioni utili ai dipendenti per gli spostamenti casa-lavoro.



3.2.2 Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, iniziative della provincia di Torino:

In occasione della settimana europea della mobilità sostenibile, sulla intranet aziendale – area mobility management, e' stata pubblicata la descrizione dell'evento "Torino in bici", che si è tenuta dal 16 al 22 settembre 2014.

“ l'edizione 2014 della settimana europea della mobilità, promossa dalla commissione europea con l'obiettivo di incoraggiare i cittadini all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata per gli spostamenti quotidiani, si terrà come di consueto dal 16 al 22 settembre prossimi.

lo slogan scelto per il 2014 è “our streets, our choice”.

tutti gli eventi che si svolgeranno durante la settimana della mobility week (16-22 settembre).”

3.2.3 Iniziative per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico

Per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, è ancora in fase di attuazione un accordo, tra le aziende di trasporto (GTT) e le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, che prevedano tariffe agevolate per i dipendenti. In merito il Comune di Torino ci informa che Il successo dell'iniziativa dipende dalla consistenza degli abbonamenti annuali in essere ed anche dal numero dei dipendenti interessati all'acquisto di nuovi.

Nel corso dell'anno 2015, sarà effettuato un nuovo sondaggio, tra i dipendenti che lavorano negli impianti collocati nell'area torinese volto ad effettuare un'analisi della mobilità dei dipendenti confrontando i dati rilevati nel 2012. Ciò permetterà di valutare se nel corso degli ultimi anni sono cambiate le abitudini circa le modalità degli spostamenti casa-lavoro.



3.2.4 Iniziative per favorire l'utilizzo della modalità ciclo-pedonale

Si ripropone di individuare in prossimità degli impianti:

- aree dedicate al parcheggio di biciclette dotando gli spazi di apposite rastrelliere corredate di sistemi antifurto
- pubblicizzare tra i dipendenti del gruppo forme di abbonamento per l'utilizzo di "bike sharing" di Torino
- contrattare convenzioni con negozi di abbigliamento e attrezzature sportive, al fine di ottenere sconti per l'acquisto di abbigliamento ed attrezzature ciclistiche.

3.3 Verifica di fattibilità con il Mobility Manager di Area e con gli altri soggetti coinvolti

Il presente PSCL, verrà condiviso con il Mobility Manager di Area per quanto concerne la fattibilità delle proposte su esposte.

3.4 Programma di implementazione

Le società del Gruppo FS si riservano la possibilità di integrare il presente PSCL con eventuali ulteriori proposte di miglioramento per la mobilità.

3.5 Programma di comunicazione

I risultati raggiunti e le iniziative che verranno intraprese, saranno rese note attraverso il sito dedicato sulla intranet aziendale.



3.6 Programma di monitoraggio, valutazione ed aggiornamento

Il Piano degli spostamenti Casa-Lavoro viene monitorato, valutato ed aggiornato con cadenza annuale, quindi trasmesso al Mobility Manager d'Area entro il 31 dicembre.

In occasione di questo aggiornamento viene anche prodotto un breve Rapporto Annuale con la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti, misurati sulla base degli indicatori scelti.



SEZIONE 4: ALLEGATI

Allegato 1 - Questionario per i dipendenti

QUESTIONARIO

INDAGINE SUGLI

SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

DEL PERSONALE

Ai sensi della D.L. n. 196 del 30/06/2003 si comunica che le informazioni acquisite attraverso il presente questionario serviranno esclusivamente per la predisposizione di progetti relativi alle modalità di trasporto del personale di Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso l'elaborazione elettronica e la valutazione statistica dei dati.

La compilazione e la restituzione del questionario costituiscono un passo necessario per ottemperare agli obblighi previsti dal D.M. 27/03/98 "*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*". I dati rilevati rimarranno di proprietà di Ferservizi Spa e saranno elaborati in forma anonima.



1: INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

| | | |
|----------|---|---|
| SOCIETA' | | |
| SESSO | M | F |
| ETA' | | |

2. DOVE SI TROVA LA SUA SEDE DI LAVORO?

| | |
|-----------|--|
| Comune | |
| CAP | |
| Indirizzo | |

3. DA DOVE VIENE PER RECARSIS AL LAVORO?

| | |
|--------|--|
| Comune | |
| CAP | |

Indicare la Zona da cui viene per recarsi al lavoro ([vedi mappa](#)), solo se si trova all'interno dello stesso Comune dove si trova la sua sede di lavoro

4. QUANTO TEMPO IMPIEGA, MEDIAMENTE, PER LO SPOSTAMENTO CASA-LAVORO E VICEVERSA?

| | ANDATA | | RITORNO |
|--|--------------------------------|--|--------------------------------|
| | 1. meno di mezz'ora | | 1. meno di mezz'ora |
| | 2. tra mezz'ora e un'ora | | 2. tra mezz'ora e un'ora |
| | 3. tra un'ora e un'ora e mezza | | 3. tra un'ora e un'ora e mezza |
| | 4. più di un'ora e mezza | | 4. più di un'ora e mezza |

5. CHE TIPO DI MEZZO UTILIZZA PER GLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO?

| | |
|---|---------------------------------------|
| A | PRIVATO (es. AUTOMOBILE-MOTO-SCOOTER) |
| B | PUBBLICO (es. TRENO-BUS-METRO) |
| C | SOLO A PIEDI O IN BICICLETTA |
| D | MISTO (tra A – B – C) |



A – PRIVATO (es. AUTOMOBILE-MOTO-SCOOTER)

6. QUALE MEZZO PRIVATO UTILIZZA ABITUALMENTE PER RECARSI AL LAVORO E TORNARE A CASA?

| ANDATA E RITORNO |
|--|
| 1. moto/scooter |
| 2. automobile (da solo) |
| 3. automobile (conducente con altre persone) |
| 4. automobile (come passeggero) |

7. QUANTI KM PERCORRE MEDIAMENTE, CON IL MEZZO PRIVATO, PER RAGGIUNGERE IL LUOGO DI LAVORO E TORNARE A CASA?

| ANDATA E RITORNO (TOTALE) |
|---------------------------|
| km |

8. INDICHI IL TIPO DI ALIMENTAZIONE DEL MEZZO PRIVATO UTILIZZATO:

| | | | |
|--------------------------|------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | 1. Benzina | <input type="checkbox"/> | 4. Metano |
| <input type="checkbox"/> | 2. Diesel | <input type="checkbox"/> | 5. Ibrida/Elettrica |
| <input type="checkbox"/> | 3. Gpl | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

9. DOVE PARCHEGGIA ABITUALMENTE?

| | | | |
|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | 1.parcheggio gratuito su strada | <input type="checkbox"/> | |
| <input type="checkbox"/> | 2.parcheggio a pagamento su strada | <input type="checkbox"/> | 5. Parcheggio aziendale gratuito |
| <input type="checkbox"/> | 3. parcheggio a pagamento privato | <input type="checkbox"/> | 6. Parcheggio aziendale a pagamento |

10. QUANTO TEMPO IMPIEGA MEDIAMENTE PER TROVARE PARCHEGGIO?

| | |
|--------------------------|----------------------|
| <input type="checkbox"/> | 1.meno di 10 minuti |
| <input type="checkbox"/> | 2.tra 10 e 20 minuti |
| <input type="checkbox"/> | 3. oltre 20 minuti |

11. QUALORA, IN UN DETERMINATO GIORNO, NON POTESSE UTILIZZARE IL MEZZO PRIVATO ABITUALE QUALE SOLUZIONE ALTERNATIVA ADOTTEREBBE?

| | |
|--------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | mezzo di trasporto pubblico |
| <input type="checkbox"/> | bicicletta |
| <input type="checkbox"/> | passaggio ad un collega/parente |



| | |
|--------------------------|--------------------|
| <input type="checkbox"/> | taxi |
| <input type="checkbox"/> | un giorno di ferie |
| <input type="checkbox"/> | a piedi |

12. A QUALE CONDIZIONE SAREBBE DISPOSTO A RECARSI AL LAVORO UTILIZZANDO MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI?

| | |
|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | se potessi sottoscrivere un abbonamento a prezzo ridotto |
| <input type="checkbox"/> | se aprissero nuove linee/fermate della Metropolitana o Autobus |
| <input type="checkbox"/> | se il tempo di spostamento fosse minore |
| <input type="checkbox"/> | se avessi informazioni più precise e facilmente consultabili sugli orari delle corse |
| <input type="checkbox"/> | se fossero più puntuali |
| <input type="checkbox"/> | se fossero disponibili parcheggi di scambio |
| <input type="checkbox"/> | se avessi un collegamento diretto |
| <input type="checkbox"/> | se fosse migliore il confort di viaggio |
| <input type="checkbox"/> | nessuna |

13. SAREBBE DISPOSTO A CONDIVIDERE IL VIAGGIO IN AUTOMOBILE CON ALTRI COLLEGGI, COME CONDUCENTE O COME PASSEGGERO?

| | |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 2. SI, a patto che: |
| <input type="checkbox"/> | sia facile da organizzare |
| <input type="checkbox"/> | i tempi di spostamento non siano superiori a quelli attuali |
| <input type="checkbox"/> | il viaggio sia effettuato solo con conoscenti |
| <input type="checkbox"/> | il viaggio sia effettuato solo con persone dello stesso sesso |
| <input type="checkbox"/> | il viaggio sia effettuato solo con non fumatori |
| <input type="checkbox"/> | io non debba guidare |
| <input type="checkbox"/> | sia io a guidare |
| <input type="checkbox"/> | ci siano specifiche facilitazioni per il parcheggio |
| <input type="checkbox"/> | si dividano le spese |
| <input type="checkbox"/> | 1. NO |



B – PUBBLICO (es. TRENO-BUS-METRO)

6. QUALE MEZZO PUBBLICO UTILIZZA ABITUALMENTE PER RECARSÌ AL LAVORO E TORNARE A CASA?

| ANDATA E RITORNO | |
|--------------------|--|
| 1. treno | |
| 2. metropolitana | |
| 3. bus/tram urbani | |
| 4. bus extraurbano | |

C – SOLO A PIEDI O IN BICICLETTA:

6. QUALE MEZZO UTILIZZA ABITUALMENTE PER RECARSÌ AL LAVORO E TORNARE A CASA?

| ANDATA E RITORNO | |
|------------------|--|
| 1. solo a piedi | |
| 2. bicicletta | |

D – MISTO (tra A – B – C)

6. QUALE SEQUENZA DI MEZZI UTILIZZA ABITUALMENTE PER RECARSÌ AL LAVORO E TORNARE A CASA?

| ANDATA | SEQUENZA (INDICARE NUMERO) |
|--|----------------------------|
| 1. MOTO/SCOOTER | |
| 2. BUS/TRAM URBANI | |
| 3. METROPOLITANA | |
| 4. BUS EXTRAURBANO | |
| 5. TRENO | |
| 6. AUTOMOBILE (DA SOLO) | |
| 7. AUTOMOBILE (CONDUCENTE CON ALTRE PERSONE) | |
| 8. AUTOMOBILE (COME PASSEGGERO) | |
| 9. BICICLETTA | |



7. QUANTI KM PERCORRE MEDIAMENTE, CON IL MEZZO PRIVATO, PER RAGGIUNGERE IL LUOGO DI LAVORO E TORNARE A CASA?

| |
|---------------------------|
| ANDATA E RITORNO (TOTALE) |
| km |

8. INDICHI IL TIPO DI ALIMENTAZIONE DEL MEZZO PRIVATO UTILIZZATO

| | | | |
|--------------------------|------------|--------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | 1. Benzina | <input type="checkbox"/> | 4. Metano |
| <input type="checkbox"/> | 2. Diesel | <input type="checkbox"/> | 5. Ibrida/Elettrica |
| <input type="checkbox"/> | 3. Gpl | <input type="checkbox"/> | |

9. DOVE PARCHEGGIA ABITUALMENTE?

1. parcheggio gratuito su strada

4. parcheggio di interscambio

| | | | |
|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | 2. parcheggio a pagamento su strada | <input type="checkbox"/> | 5. Parcheggio aziendale gratuito |
| <input type="checkbox"/> | 3. parcheggio a pagamento privato | <input type="checkbox"/> | 6. Parcheggio aziendale a pagamento |

10. A QUALE CONDIZIONE SAREBBE DISPOSTO A RECARSÌ AL LAVORO UTILIZZANDO SOLO MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICI?

| | |
|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | se potessi sottoscrivere un abbonamento a prezzo ridotto |
| <input type="checkbox"/> | se aprissero nuove linee/fermate della Metropolitana o Autobus |
| <input type="checkbox"/> | se il tempo di spostamento fosse minore |
| <input type="checkbox"/> | se avessi informazioni più precise e facilmente consultabili sugli orari delle corse |
| <input type="checkbox"/> | se fossero più puntuali |
| <input type="checkbox"/> | se fossero disponibili parcheggi di scambio |
| <input type="checkbox"/> | se avessi un collegamento diretto |
| <input type="checkbox"/> | se fossero migliori i confort di viaggio |
| <input type="checkbox"/> | nessuna |

11. SAREBBE DISPOSTO A CONDIVIDERE IL VIAGGIO IN AUTOMOBILE CON ALTRI COLLEGHI, COME CONDUCENTE O COME PASSEGGERO?

| | |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 2. Sì, a patto che: |
| <input type="checkbox"/> | sia facile da organizzare |
| <input type="checkbox"/> | i tempi di spostamento non siano superiori a quelli attuali |
| <input type="checkbox"/> | il viaggio sia effettuato solo con conoscenti |
| <input type="checkbox"/> | il viaggio sia effettuato solo con persone dello stesso sesso |
| <input type="checkbox"/> | il viaggio sia effettuato solo con non fumatori |
| <input type="checkbox"/> | io non debba guidare |



| | |
|----|---|
| | sia io a guidare |
| | ci siano specifiche facilitazioni per il parcheggio |
| | si dividano le spese |
| 1. | NO |

DOMANDE COMUNI A TUTTI:

A QUALE CONDIZIONE SAREBBE DISPOSTO A RECARSÌ AL LAVORO UTILIZZANDO LA BICICLETTA ?

| | |
|--|--|
| | 1. Già lo faccio |
| | 2. se ci fossero migliori e più sicure piste adatte a tali mezzi |
| | 3. se fossero disponibili ricoveri dedicati e sicuri per tali mezzi |
| | 4. se ci fossero facilitazioni per l'acquisto da parte degli Enti locali (Regione, |
| | 5. nessuna |

CHE TIPO DI ORARIO HA?

| | |
|--|---------------|
| | 1. DI UFFICIO |
| | 2. TURNI |

SE HA UN ORARIO DI UFFICIO, A CHE ORA SOLITAMENTE ENTRA ED ESCE DALLA SUA SEDE DI LAVORO?

SE L'ORARIO DI LAVORO PREVEDE DUE RIENTRI A SETTIMANA INDICARE I DUE ORARI DI USCITA

| | | | | |
|----------|-------------------|---|--|-------------------|
| INGRESSO | (MENU' A TENDINA) | A | USCITA | (MENU' A TENDINA) |
| | | | USCITA (NEI GIORNI DEI DUE RIENTRI) | (MENU' A TENDINA) |

EFFETTUA GENERALMENTE DELLE SOSTE NEL PERCORSO CASA LAVORO (AD ES. PER ACCOMPAGNARE I FIGLI A SCUOLA)?

| | | |
|-----------------------|--|--------------------------|
| CASA – LAVORO Andata | | MAI |
| | | 1-2 volte alla settimana |
| | | 3-5 volte alla settimana |
| LAVORO – CASA Ritorno | | MAI |
| | | 1-2 volte alla settimana |
| | | 3-5 volte alla settimana |

La ringraziamo per aver partecipato a questa indagine.



Qualora fosse interessato a ricevere notizie, approfondimenti o suggerimenti su soluzioni di spostamento alternative può lasciare i suoi riferimenti nello spazio sotto riportato.

| | |
|------------------|--|
| NOME | |
| COGMONE | |
| INDIRIZZO E-MAIL | |