

Relazione

Indagine conoscitiva sugli spostamenti casa/lavoro dei dipendenti comunali

Introduzione

La relazione sull'indagine conoscitiva che presentiamo è stata proposta all'Amministrazione Comunale dal CEA Parco di Fontescodella, su indicazione del Forum Mobilità Sostenibile, e realizzata con la collaborazione dell'ufficio ambiente comunale con l'evidente scopo di migliorare (da un punto di vista ambientale, funzionale ed economico) le abitudini di spostamento casa/lavoro del personale del Comune. Ringraziamo anticipatamente tutti gli uffici comunali, i quali hanno risposto favorevolmente all'iniziativa (214 questionari su ... dipendenti).

L'auspicio è che questa disponibilità trovi seguito in azioni concrete a favore della mobilità sostenibile.

La struttura del questionario

Il questionario, somministrato in forma anonima, è stato strutturato in cinque sezioni, ciascuna delle quali intende esaminare gli specifici aspetti soggettivi e/o oggettivi che determinano le abitudini di spostamento casa/lavoro.

1. Anagrafica e informazioni generali;
2. Modalità degli spostamenti casa/lavoro
3. Domande riguardanti la possibilità di sosta
4. Informazioni relative alla mobilità pedonale e con mezzo pubblico
5. Alternative di trasporto per chi abitualmente utilizza la propria automobile

Le prime quattro sezioni intendono acquisire informazioni sullo stato attuale, ovvero sulle abitudini già consolidate, sulle loro motivazioni e anche sulle convinzioni personali degli intervistati che sono, in qualche misura, alla base delle motivazioni stesse.

La quinta sezione intende invece acquisire informazioni su quali siano le condizioni che favoriscano l'introduzione di pratiche di spostamento casa/lavoro più orientate alla sostenibilità.

I risultati dell'indagine conoscitiva

Tra gli elementi oggettivi che è preliminarmente necessario evidenziare segnaliamo che la ripartizione tra sessi è leggermente a favore dei maschi (54,3 % maschi contro 45,7 % di femmine) e che oltre il 90 % dei dipendenti lavora in sedi situate nel centro storico o nelle sue immediate vicinanze.

Venendo invece ad esaminare gli elementi strettamente pertinenti la mobilità, riscontriamo che, su 214 dipendenti comunali, 26 sono quelli che si recano al lavoro a piedi, 14 in moto, 17 con l'autobus urbano, 2 con l'autobus extraurbano, 1 con il treno, 12 in auto come passeggero, 129 in auto come conducente e 13 combinando più mezzi.

mezzo	frequenza	percentuale
A piedi	26	12.15
In moto	14	6.54
Autobus urbano	17	7.94
Autobus extraurbano	2	0.93
Treno	1	0.46

Auto come passeggero	12	5.60
Auto come conducente	129	60.28
Combinando più mezzi	13	6.07
totali	214	100,00

È evidente che, in merito alla possibilità di utilizzare mezzi alternativi rispetto a quello privato, l'elasticità degli orari di inizio e fine lavoro è un elemento di grande rilevanza. A tale proposito segnaliamo che i dipendenti comunali hanno la possibilità di iniziare la giornata lavorativa (e conseguentemente concluderla dopo sei ore) in un intervallo di tempo che va dalle 7.45 alle 8.30 del mattino. Eventuali eccezioni rispetto a questa prassi possono comunque essere concordate tra il dipendente e il dirigente del rispettivo servizio.

Alla domanda sulla costanza del proprio impegno lavorativo il 94 % degli intervistati afferma che il proprio impegno è costante durante tutto l'anno.

presenza

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	costante tutto l'anno	201	93,9	98,0	98,0
	variabile nel corso dell'anno	4	1,9	2,0	100,0
	Total	205	95,8	100,0	
Missing	System	9	4,2		
Total		214	100,0		

E' dunque ipotizzabile che, già nella situazione attuale, per una parte significativa dei dipendenti comunali esista la possibilità di conciliare l'orario di inizio e fine lavoro con l'uso del mezzo pubblico.

I dati sugli orari di inizio lavoro segnalano una concentrazione nella fascia oraria che va dalle 7.30 alle 7.45; altre frequenze significative si riscontrano alle ore 8.00 e alle ore 8.30. Appare degno di nota il numero di dipendenti che, in alcuni giorni, anticipano l'orario di ingresso alle ore 7.00.

Quanto invece alla distanza coperta per recarsi al lavoro, si conferma il dato sulla preponderanza dei dipendenti residenti nel comune o nei comuni limitrofi, con circa l'80% dei dipendenti che compiono spostamenti di lunghezza inferiore o uguale a 15 km.

distanza casa-lavoro

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0-5 km	124	57,9	58,2	58,2
	6-15 km	46	21,5	21,6	79,8
	16-30 km	29	13,6	13,6	93,4
	31-50 km	11	5,1	5,2	98,6
	oltre 50 km	3	1,4	1,4	100,0
	Total	213	99,5	100,0	
Missing	System	1	,5		
Total		214	100,0		

Si consideri inoltre che quasi tre quarti degli intervistati impiega, sia per andare che per tornare dal lavoro, un lasso di tempo inferiore o uguale a 20 minuti e che, tra le motivazioni che potrebbero incidere nell'uso del mezzo proprio, è sicuramente trascurabile quella riconducibile all'uso di tale mezzo per spostamenti connessi al proprio lavoro. Solo 26 dipendenti su 214 (il 12%) dichiarano infatti di avere tale necessità o comunque di ricorrere al mezzo privato per spostamenti effettuati all'interno della città per ragioni connesse al proprio lavoro.

spostamenti ambito città * mezzo proprio

		mezzo proprio		Total
		sì	no	
spostamenti ambito città	sì	26	5	31
	no	1	0	1
Total		27	5	32

tempo spostamenti andata

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	meno di 10 minuti	55	25,7	25,7	25,7
	tra 10 e 20 minuti	102	47,7	47,7	73,4
	tra 20 e 30 minuti	44	20,6	20,6	93,9
	tra 30 minuti e 1 ora	9	4,2	4,2	98,1
	oltre 1 ora	4	1,9	1,9	100,0
	Total	214	100,0	100,0	

tempo spostamenti ritorno

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	meno di 10 minuti	54	25,2	27,0	27,0
	tra 10 e 20 minuti	97	45,3	48,5	75,5
	tra 20 e 30 minuti	36	16,8	18,0	93,5
	tra 30 minuti e 1 ora	9	4,2	4,5	98,0
	oltre 1 ora	4	1,9	2,0	100,0
	Total	200	93,5	100,0	
Missing	System	14	6,5		
Total		214	100,0		

Per completare l'analisi della situazione attuale riteniamo corretto incrociare il dato dell'uso del mezzo più frequente con il dato di risposta alla domanda su eventuali problemi di sosta.

mezzo più frequente * problemi di sosta

		problemi di sosta		Total
		sì	no	
mezzo più frequente	moto	8	5	13
	autobus linea 1	4	0	4
	autobus linea 2	1	0	1
	autobus linea 3	1	0	1
	autobus linea 4	2	0	2
	autobus linea 5	3	0	3
	autobus linea 6	1	0	1
	autobus linea 10	1	0	1
	autobus linea 11	1	2	3
	autobus linea 12	0	1	1
	bus extraurbano	1	1	2
	treno	1	0	1
	auto come passeggero	7	4	11
	auto come conducente	48	78	126
Total		79	91	170

Come si osserva nell'ultima riga quasi il 40% dei dipendenti che scelgono l'auto propria dichiara di avere problemi relativi alla sosta. Tale dato va confrontato con quello, altrettanto saliente, derivante dall'incrocio tra scelta del mezzo e relativa motivazione.

mezzo più frequente * 1° motivo scelta mezzi Crosstabulation

Count		1° motivo scelta mezzi														Total
		economicità	difficoltà di parcheggio	alternativa meno stressante	salute	rapidità di viaggio	comfort	accompagnamento di persone	autonomia di movimento	assenza di mezzi pubblici	coincidenze non buone	corse poco regolari	fermate troppo distanti	manca di un collegamento diretto	altro	
mezzo più frequente	moto	1	3	0	1	6	0	1	2	0	0	0	0	0	0	14
	autobus linea 1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	autobus linea 2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	autobus linea 3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	autobus linea 4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	autobus linea 5	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	autobus linea 6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	autobus linea 10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	autobus linea 11	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	autobus linea 12	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	bus extraurbano	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	treno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	auto come passeggero	1	2	0	0	5	1	0	2	0	0	1	0	0	0	12
	auto come conducente	5	1	11	1	45	5	13	28	5	7	0	1	4	2	128
Total		15	14	13	2	57	6	14	32	5	8	1	1	4	2	174

Come si evince dalla lettura della tabella, le frequenze più significative si riscontrano all'incrocio tra "auto come conducente" * "rapidità di viaggio", "auto come conducente" * "autonomia di movimento", "auto come conducente" * "accompagnamento di persone" e "auto come conducente" * "alternativa meno stressante".

Le difficoltà di parcheggio, quindi, pur essendo percepite come rilevanti, non costituiscono una motivazione sufficiente alla diffusione di scelte alternative all'automobile. A tale proposito appare utile segnalare come, a fronte di un contenuto numero di dipendenti che beneficiano di parcheggi con tariffe agevolate (28), si riscontra una quota significativa di soggetti che usano posti gratuiti per la sosta (121).

dove parcheggi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	a pagamento con tariffe ridotte	28	13,1	17,4	17,4
	a pagamento tariffe ordinarie	12	5,6	7,5	24,8
	parcheggi gratuiti	121	56,5	75,2	100,0
	Total	161	75,2	100,0	
Missing	System	53	24,8		
Total		214	100,0		

Allo stato attuale possiamo affermare che le scelte di mobilità dei dipendenti comunali sono massicciamente orientate sul mezzo privato per ragioni strutturali - relativa economicità e facilità di parcheggio, tendenziale efficienza delle infrastrutture viarie che determina tempi di spostamento in macchina significativamente contenuti - e per ragioni soggettive - assenza di motivazioni di ordine ecologico e sociale, desiderio di autonomia di movimento, accompagnamento di altri familiari, ecc. Nessuno degli intervistati ha segnalato tra le motivazioni che determinano la propria scelta quelle di carattere ecologico ambientale che erano proposte in elenco.

Passando ad analizzare il panorama delle alternative di mobilità già “praticabili”, quindi in sostanza quelle riconducibili alla mobilità pubblica e a quella pedonale, si ottengono i seguenti risultati: la diffusione delle fermate dei servizi urbani/extraurbani è un elemento di forza per l’adozione di politiche per la mobilità sostenibile; 148 intervistati dichiarano infatti di avere una fermata dell’autobus nelle immediate vicinanze della propria abitazione

fermate vicino abitazione

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sì	148	69,2	73,3	73,3
	no	46	21,5	22,8	96,0
	non so	8	3,7	4,0	100,0
	Total	202	94,4	100,0	
Missing	System	12	5,6		
Total		214	100,0		

Tuttavia, a fronte di tale possibilità, sono solamente 31 i dipendenti che dichiarano di usare, anche solo occasionalmente, gli autobus urbani ed extraurbani.

Alla domanda sulle motivazioni del “non uso” del mezzo pubblico, nonostante la vicinanza della fermata, molti degli intervistati non hanno fornito alcuna risposta o hanno addotto motivazioni non presenti nell’elenco loro consegnato, ciò che ha prodotto una elevata percentuale della categoria “altro”.

Di fatto le uniche due risposte riconducibili ad una possibile inadeguatezza del servizio pubblico che totalizzano percentuali significative sono quelle sulla incompatibilità degli orari (39.3%) e sulla necessità di fare cambi (11.7%). Sommando invece le frequenze della risposta “non conosco il servizio” con le risposte omesse e con quelle ricadenti nella categoria “altro” si ha un totale di 107 risposte, pari al 48.6% del campione. Si ha quindi la percezione che circa la metà degli intervistati, per ragioni che cercheremo di approfondire, di fatto non prenda o non abbia ancora preso in considerazione la possibilità di scelte alternative all’automobile o, per meglio dire, costoro non sanno spiegare perché l’autobus non piace, ma sanno spiegare benissimo perché la macchina piace più dell’autobus!

perché non usi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	non conosco il servizio	12	5,6	8,3	8,3
	devo fare cambi	17	7,9	11,7	20,0
	non è confortevole	9	4,2	6,2	26,2
	è affollato	17	7,9	11,7	37,9
	orari non adeguati	57	26,6	39,3	77,2
	ci vuole troppo tempo	9	4,2	6,2	83,4
	altro	23	10,7	15,9	99,3
	Total	145	67,8	100,0	
Missing	System	70	32,2		
Total		214	100,0		

A ulteriore conferma della relativa ininfluenza della qualità del servizio di trasporto urbano rispetto alla predilezione per l'automobile si hanno inoltre le risposte alla domanda circa il giudizio sul servizio stesso:

giudizio comfort

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	del tutto soddisfacente	21	9,8	26,3	26,3
	parzialmente soddisfacente	46	21,5	57,5	83,8
	insoddisfacente	13	6,1	16,3	100,0
	Total	80	37,4	100,0	
Missing	System	134	62,6		
Total		214	100,0		

giudizio affidabilità

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	del tutto soddisfacente	25	11,7	32,5	32,5
	parzialmente soddisfacente	41	19,2	53,2	85,7
	insoddisfacente	11	5,1	14,3	100,0
	Total	77	36,0	100,0	
Missing	System	137	64,0		
Total		214	100,0		

giudizio tempo viaggio

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	del tutto soddisfacente	23	10,7	28,0	28,0
	parzialmente soddisfacente	41	19,2	50,0	78,0
	insoddisfacente	18	8,4	22,0	100,0
	Total	82	38,3	100,0	
Missing	System	132	61,7		
Total		214	100,0		

giudizio informazioni

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	del tutto soddisfacente	12	5,6	16,9	16,9
	parzialmente soddisfacente	42	19,6	59,2	76,1
	insoddisfacente	17	7,9	23,9	100,0
	Total	71	33,2	100,0	
Missing	System	143	66,8		
Total		214	100,0		

Come si può notare, per tutti i parametri presi in considerazione i giudizi positivi superano il 75%. Deve quindi ritenersi che gli intervistati che hanno deciso di esprimere una valutazione trovino il servizio urbano quanto meno non inefficiente rispetto alle proprie necessità di spostamento casa/lavoro.

Quanto alle azioni che potrebbero agevolare nel senso della sostenibilità gli spostamenti casa/lavoro, si segnala il fatto che, anche in questo come nel precedente caso, è elevato il numero dei soggetti che non hanno risposto e che quindi debbono ritenersi non interessati a miglioramenti in questo senso; i suggerimenti che implicano vantaggi economici per chi utilizza mezzi alternativi all'auto privata raggiungono il 33,8%. Le altre segnalazioni significative riguardano l'opportunità di potenziare il servizio di trasporto urbano (38,2%) e forme alternative di organizzazione del lavoro.

iniziative per agevolare

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	agevolazioni tariffarie	34	15,9	21,7	21,7
	parziale rimborso abbonamento	19	8,9	12,1	33,8
	aumento frequenze trasporto	36	16,8	22,9	56,7
	aumento linee trasporto	24	11,2	15,3	72,0
	potenziamento tele-lavoro	12	5,6	7,6	79,6
	diverso orario di lavoro	15	7,0	9,6	89,2
	altro	17	7,9	10,8	100,0
	Total	157	73,4	100,0	
Missing	System	57	26,6		
Total		214	100,0		

La sensazione di una diffusa indifferenza rispetto al problema in oggetto è confermata dal quadro delle risposte alla domanda su quali siano, secondo i dipendenti comunali, le migliori forme di comunicazione in favore della mobilità sostenibile. Anche in questo caso le risposte omesse sono numerose (circa il 31%). I suggerimenti si indirizzano prevalentemente verso azioni di carattere meramente divulgativo e solo in misura minore verso il suggerimento pragmatico di praticare piccoli incentivi/disincentivi economici.

forme intervento per promozione

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	illustrare i migliori esempi realizzati	35	16,4	23,6	23,6
	esaltare il valore etico delle scelte	4	1,9	2,7	26,4
	sostegno motivazionale al cambio di abitudini	45	21,0	30,4	56,8
	presentare mobilità sostenibile come valore sociale	23	10,7	15,5	72,3
	presentare mobilità sostenibile come successo personale	4	1,9	2,7	75,0
	piccoli incentivi e penalizzazioni economiche	33	15,4	22,3	97,3
	altro	3	1,4	2,0	99,3
	Total	149	69,2	100,0	
Missing	System	66	30,8		
Total		214	100,0		

Le ultime due domande della quarta sezione hanno l'intento di valutare la disponibilità degli intervistati a spostarsi a piedi per brevi tragitti. Questo dato è particolarmente significativo se interpretato come disponibilità/predisposizione ad accogliere suggerimenti circa la sostituzione della mobilità automobilistica con quella pedonale, anche ai fini degli spostamenti casa/lavoro.

I risultati sembrerebbero confortanti: oltre il 78% è abituato agli spostamenti a piedi e, fra i 54 soggetti che dichiarano di non avere questa abitudine, sono 42 quelli che hanno fornito risposte che segnalano un diniego totale e non mediabile. Si tratta di un numero significativo ma, tenendo conto che vi rientrano soggetti che - per ragioni oggettive come l'eccessiva distanza - non potrebbero comunque muoversi a piedi, suggerisce una precisa linea strategica di intervento.

vai a piedi per piccoli spostamenti

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	spesso	112	52,3	54,4	54,4
	qualche volta	49	22,9	23,8	78,2
	quasi mai	30	14,0	14,6	92,7
	mai	15	7,0	7,3	100,0
	Total	206	96,3	100,0	
Missing	System	8	3,7		
Total		214	100,0		

perché non ti muovi a piedi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	non mi piace	6	2,8	11,1	11,1
	ho paura del traffico	1	,5	1,9	13,0
	marciapiedi e attraversamenti non confortevoli	11	5,1	20,4	33,3
	non lo trovo funzionale	26	12,1	48,1	81,5
	altro	10	4,7	18,5	100,0
	Total	54	25,2	100,0	
Missing	System	160	74,8		
Total		214	100,0		

La mobilità pedonale è una valida alternativa solo per chi abita a non troppa distanza dal luogo di lavoro (cfr. i risultati della tabella successiva, in particolare la prima colonna), scelta tuttavia solo nel 21% dei casi!

in che modo vai a lavoro * distanza casa-lavoro Crosstabulation

Count

		distanza casa-lavoro					Total
		0-5 km	6-15 km	16-30 km	31-50 km	oltre 50 km	
in che modo vai a lavoro	a piedi	26	0	0	0	0	26
	un solo mezzo	89	44	28	11	1	173
	più mezzi	8	2	1	0	2	13
Total		123	46	29	11	3	212

Nella quinta sezione del questionario sono state sottoposte agli intervistati alcune alternative all'uso dell'automobile privata o utilizzata dal singolo dipendente.

Le ipotesi alternative erano le seguenti:

- taxi/bus collettivi
- trasporto pubblico incentivato/migliorato
- car pooling

taxi/bus collettivi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	si	58	27,1	31,0	31,0
	no	56	26,2	29,9	61,0
	devo valutare	73	34,1	39,0	100,0
	Total	187	87,4	100,0	
Missing	System	27	12,6		
Total		214	100,0		

trasporto pubblico incentivato/migliorato

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sì	85	39,7	48,9	48,9
	no	88	41,1	50,6	99,4
	Total	174	81,3	100,0	
Missing	System	41	18,7		
Total		214	100,0		

carpooling

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	si	71	33,2	39,9	39,9
	no	106	49,5	59,6	99,4
	Total	178	83,2	100,0	
Missing	System	37	16,8		
Total		214	100,0		

Si giunge alla conclusione che la propensione dei dipendenti ad adottare sistemi di spostamento alternativi all'auto privata riguarda mediamente circa un terzo dei dipendenti che attualmente fanno uso del mezzo proprio in maniera prevalente o comunque significativa (una percentuale leggermente superiore è riconducibile alla proposta di taxi o bus collettivi, ma solo nella misura in cui si ipotizzi che il rilevante numero di risposte "devo valutare" si traduca in risposte positive).

Le condizioni alle quali i dipendenti si dicono favorevoli al cambiamento delle proprie abitudini a favore dell'uso dei mezzi pubblici sono essenzialmente di carattere economico/funzionale, mentre le condizioni alle quali si dicono favorevoli ad adottare il car pooling sono legate alla disponibilità di un sistema gestionale e al contenimento dei tempi.

Le ragioni per le quali non si è disponibili a modificare le proprie abitudini sono legate al timore di perdere la propria autonomia di spostamento o a una tautologica e non meglio specificata preferenza per l'auto.

condizioni trasporto pubblico sì

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	rimborso anche parziale	40	18,7	46,0	46,0
	abbonamento	1	,5	1,1	47,1
	presenza di parcheggi di scambio	2	,9	2,3	49,4
	collegamenti con lo snodo ferroviario	12	5,6	13,8	63,2
	maggiore affidabilità dei trasporti	13	6,1	14,9	78,2
	fermate più vicine al luogo di lavoro	18	8,4	20,7	98,9
	altro	87	40,7	100,0	
Missing	System	128	59,3		
Total		214	100,0		

condizioni carpooling sì

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	disponibilità sistema di contatto	41	19,2	59,4	59,4
	se devo pagare parcheggio	1	,5	1,4	60,9
	se potessi usufruire di mezzi aziendali	3	1,4	4,3	65,2
	se mi venissero a prendere	8	3,7	11,6	76,8
	spazi sosta riservati a carpooling	5	2,3	7,2	84,1
	se il tempo di spostamento non fosse più di 10 min	10	4,7	14,5	98,6
	altro	1	,5	1,4	100,0
	Total	69	32,2	100,0	
Missing	System	145	67,8		
Total		214	100,0		

condizioni trasporto pubblico no

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	preferisco viaggiare in auto	27	12,6	31,4	31,4
	aumenterebbe il tempo di spostamento	17	7,9	19,8	51,2
	assenza di parcheggi di scambio	1	,5	1,2	52,3
	scarsa affidabilità del servizio pubblico	1	,5	1,2	53,5
	non sarei autonomo	32	15,0	37,2	90,7
	altro	8	3,7	9,3	100,0
	Total	86	40,2	100,0	
Missing	System	128	59,8		
Total		214	100,0		

condizioni carpooling no

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	preferisco guidare la mia auto	7	3,3	7,1	7,1
	vantaggio economico non compensa mi sentirei troppo dipendenti	1	,5	1,0	8,1
	difficoltà di organizzarsi sul lavoro non ho problemi di parcheggio	45	21,0	45,5	53,5
	aumenterebbe il tempo di spostamento	6	2,8	6,1	59,6
	non sarei autonomo	6	2,8	6,1	65,7
	altro	3	1,4	3,0	68,7
	Total	22	10,3	22,2	90,9
	altro	9	4,2	9,1	100,0
	Total	99	46,3	100,0	
Missing	System	115	53,7		
Total		214	100,0		

Conclusioni

L'obiettivo della conversione nel senso della sostenibilità delle abitudini di spostamento casa/lavoro dei dipendenti comunali incontra, nel caso maceratese, alcune pre-condizioni favorevoli:

- l'accentramento delle sedi di lavoro nel contesto urbano,
- la disponibilità di servizi di trasporto pubblico,
- la provenienza dalla città di gran parte dei lavoratori,
- il loro profilo generazionale,
- le distanze in molti casi contenute dall'abitazione al luogo di lavoro,
- la regolarità degli orari e delle abitudini.

Sono elementi relativamente rari e preziosi dai quali "dovrebbero" conseguire risultati sullo stato attuale migliori di quelli riscontrati.

In effetti le politiche di successo per la mobilità sostenibile fanno perno su strumenti di duplice ordine: da un lato si fa leva sulla componente motivazionale/ideale, dall'altro si agisce su elementi di natura economica e pratica.

Nel caso del comune di Macerata, l'indifferenza alle motivazioni di ordine ecologico/ambientale costituisce senz'altro il principale ostacolo all'implementazione di politiche di successo. E' possibile affermare che la sensibilizzazione dei dipendenti è in questo caso da considerarsi come uno strumento ma anche come un fine intermedio.

Quanto agli strumenti di natura organizzativa ed economica, bisogna sottolineare che in questo specifico caso i risultati del questionario evidenziano ulteriori problemi legati al fatto che, contrariamente a quanto avviene di solito nel contesto urbano, la mobilità sostenibile a Macerata è disgiunta (o per lo meno è in tal modo percepita) da benefici di natura organizzativa, economica e pratica. In altri termini per i dipendenti usare la macchina di proprietà non è sufficientemente costoso, scomodo e stessante; gli incentivi economico/organizzativi rischiano quindi di essere ritenuti insufficienti; i disincentivi/penalizzazioni potrebbero essere d'altro canto percepiti come azioni ostili o forme di indebita coercizione, data la mancanza di una diffusa cultura ambientalista.

D'altro canto l'impegno dell'amministrazione comunale sul tema della mobilità sostenibile è relativamente recente e non si riscontrano precedenti interventi della giunta comunale né della struttura dirigenziale.

C'è quindi la necessità preliminare di vincere l'abbrivio iniziale con una condivisione a livello politico e amministrativo di vertice dell'analisi e dell'eventuale strategia d'azione. In tal senso rimarchiamo che ogni politica per la mobilità sostenibile non può prescindere da una funzione di *mobility management* che può essere interpretata in maniera diffusa o accentrata ma che, in ogni caso, è imprescindibile.

Concludiamo con alcuni suggerimenti di natura pratica e metodologica che rimettiamo alla valutazione dei soggetti competenti.

Date le circostanze precedentemente illustrate e l'individualismo che sembra caratterizzare le abitudini di mobilità dei dipendenti, suggeriamo di evitare l'adozione di strategie centrate su uno o pochi strumenti/azioni, presentati come alternativa privilegiata da offrire in sostituzione dell'auto. In altri termini riteniamo utile avere un approccio quanto più possibile personalizzato o rivolto a gruppi ristretti di soggetti (magari affini per abitudini, provenienza, ufficio, ecc.) ai quali sia presentata e argomentata, in termini dialettici, una varietà di alternative. Gli incontri con i singoli, con gli uffici o con gruppi di dipendenti rappresenterebbero in questo modo anche il primo momento pedagogico/motivazionale sul tema della mobilità sostenibile.

Quanto alle priorità strumentali, a nostro avviso, nel caso maceratese e sulla base dei risultati dell'indagine è corretto valorizzare prima le possibilità già esistenti e tuttavia non sfruttate:

- incentivazione della mobilità pedonale attraverso la leva motivazionale;
- incentivazione della mobilità con mezzi pubblici attraverso la presentazione di itinerari, l'adeguamento degli orari di lavoro e l'introduzione di piccoli incentivi. Sono preferibili gli incentivi che rafforzano i sentimenti di comunità di chi ha atteggiamenti responsabili da un punto di vista ambientale/sociale e sono percepiti come premio in misura maggiore rispetto ai benefici economici. In questo senso un viaggio premio, magari in un parco naturale, è senz'altro più efficace di una modesta riduzione tariffaria.

In secondo luogo è possibile introdurre strumenti innovativi che, in ordine di priorità e gradimento segnalato dai dipendenti, potrebbero essere:

- l'adozione di forme aggiuntive di trasporto collettivo dedicato (bus collettivo);
- l'introduzione di forme selettive e mirate di *car pooling*. Specifichiamo che sono da prediligere, per contenimento dei costi e responsabilizzazione dei soggetti, le forme autogestite e che non necessitano di impegnativi investimenti.

I risultati conseguibili sarebbero non trascurabili:

- riduzione di un numero di automezzi - stimata nell'ordine delle 50-80 unità - nelle ore di punta, con tutte le conseguenze positive che ne derivano in termini ambientali e di sicurezza stradale;
- diminuzione della pressione sulle aree di parcheggio gratuito;
- diffusione di una maggiore consapevolezza sulle questioni ambientali;
- aumento, all'interno dell'ente, della socializzazione e della coesione interna;
- acquisizione da parte dell'ente di un'immagine di soggetto fattivamente operante sui problemi dell'ambiente.

I costi sarebbero trascurabili e riconducibili essenzialmente al compenso da riconoscere al lavoro di chi dovrebbe svolgere la funzione di *mobility management*, sia esso interno o esterno all'ente stesso.