

PIANO SPOSTAMENTO CASA LAVORO



AZIENDA MUNICIPALE GAS
S.p.A.

Sommario

1. INTRODUZIONE.....	3
Il messaggio del Mobility Manager.....	4
Premessa	5
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI.....	6
2.1. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL’AZIENDA	6
2.2 CONTESTO POLITICO ECONOMICO.....	8
2.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO – Survey aziendale	9
Propensione al cambiamento auto privata con trasporto pubblico.....	13
Propensione al cambiamento auto privata con car pooling.....	14
3. Misure attuate da Retegas Bari: telelavoro e orario flessibile	15
3.1 Prima misura adottata: il telelavoro	15
3.2 Seconda misura adottata: la flessibilità oraria	17
4. Le misure da proporre: carpooling/vanpooling, eco guida, pubblicità e promozioni	19
4.1 Prima misura: il car pooling e van pooling.....	19
4.2 Seconda misura: Eco guida	22
4.3 Terza misura: Campagne ed eventi (iniziativa da farsi nell’ambito di un piano di mobilità integrato).....	24
4.4 Quarta misura: Pubblicità e promozioni (iniziative da farsi nell’ambito di un piano di mobilità integrato) ...	26
5. INCENTIVI / BUONI MOBILITÀ PER I DIPENDENTI.....	28

Il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante “Misure per incentivare la mobilità sostenibile”, al comma 4 dell’articolo 229 dispone che “Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all’ articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un Mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile”.

L’obiettivo della norma è consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato motorizzato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Con il Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei Mobility manager aziendali e dei Mobility manager d’area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del “Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro – PSCL”.

Il Decreto Interministeriale n. 179/2021 ha rappresentato l’occasione per una prima e organica disciplina della tematica relativa alla mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse e delle figure di riferimento per le iniziative di mobilità sostenibile.

In particolare, è stata valorizzata la necessaria collaborazione e sinergia tra le realtà aziendali e quindi i rispettivi Mobility manager e il Comune di riferimento, attraverso il previsto raccordo delle singole iniziative e proposte da parte del Mobility manager d’area.

Il PSCL è un documento strategico di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dell’azienda attraverso il quale si individuano le misure utili a supporto della mobilità sostenibile, individuate sulla base dell’analisi delle abitudini e delle preferenze dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell’offerta di trasporto presente nel territorio interessato.

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro definisce i benefici conseguibili con l’attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti sia per l’impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

Il messaggio del Mobility Manager

Cari colleghi e care colleghe, la nostra azienda seppur non obbligata dalla normativa ad introdurre ed adottare un Piano di spostamento casa lavoro, ha deciso di proporlo ai propri dipendenti perché in coerenza con la strategia aziendale di adottare comportamenti a salvaguardia dell'ambiente naturale, si contribuisce anche in minima parte alla lotta ai cambiamenti climatici.

Per avere un impatto positivo sull'ecosistema e ridurre gli effetti nocivi dei mezzi di trasporto inquinanti, abbiamo definito, con il vostro aiuto, un Piano di Spostamento Casa-Lavoro, che offre una panoramica dell'offerta di trasporto sia pubblico e presenta le iniziative implementate dalla nostra azienda.

Gli interventi di organizzazione e gestione delle tematiche di mobilità proposte dall'azienda nei confronti di Voi tutti, verranno gestite dal Mobility Manager.

Vi ringrazio per avere partecipato alla fine del 2022 alla "Mobility survey" e per avere condiviso le vostre idee: terremo conto di tutti gli spunti che abbiamo raccolto per aggiornare nel tempo il piano illustrato nelle seguenti pagine, con l'obiettivo di contribuire insieme alla definizione di nuove forme di mobilità sostenibili per la nostra azienda.

Grazie,

Monica Iacobone - Mobility Manager

Premessa

L'azienda ha adottato una strategia di sostenibilità incentrata nel tempo, la valorizzazione delle persone, la sensibilità al contesto sociale e la riduzione degli impatti ambientali diretti e indiretti.

Tale impegno sottolinea la volontà di supportare la causa ambientale portata avanti da tutte le istituzioni pubbliche per il benessere collettivo.

Retegas Bari è consapevole dei rapidi cambiamenti che stanno interessando il clima e l'ambiente nel suo complesso. E in questo contesto di crescente importanza della gestione degli impatti ambientali, l'Azienda riconosce quindi il valore della tutela dell'ambiente in quanto risorsa primaria per il benessere delle generazioni attuali e future.

Per tale motivo, l'azienda è impegnata a promuovere una gestione responsabile delle risorse, al fine di ridurre la propria impronta ecologica e gli impatti generati dalla sua attività.

In questo contesto, Retegas Bari non può esimersi dal riconoscere come il tema della mobilità sostenibile sia un vettore fondamentale per le politiche del territorio e per la creazione di sinergie con gli Enti locali. È dimostrato, infatti, che una corretta programmazione della mobilità sostenibile rafforzi la qualità ambientale, contenga i costi e i consumi energetici, aiutando a programmare politiche territoriali e aziendali.

La figura del Mobility Manager ricopre la veste di facilitatore relativamente agli aspetti legati alla mobilità che possano facilitare il bilanciamento tra vita privata e lavorativa, sostenendo i colleghi nella gestione degli spostamenti casa-lavoro, sia per migliorarne la qualità, sia per favorire l'uso di modalità di trasporto più sostenibili.

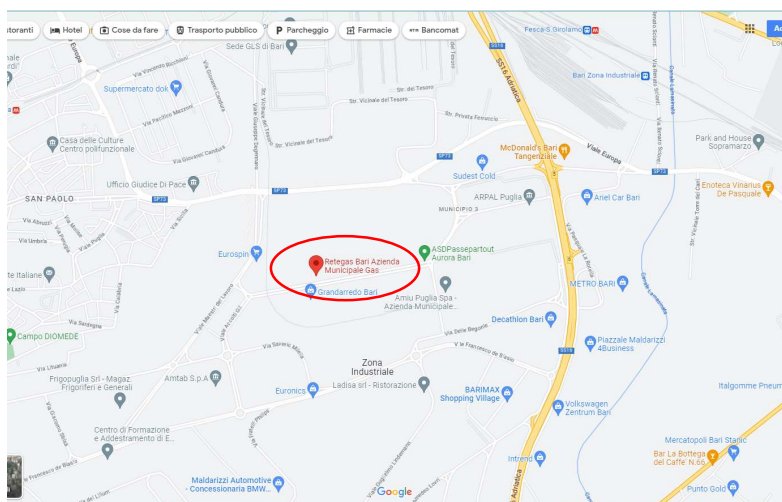
2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

2.1. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

L'Azienda Municipale Gas S.p.A. è una società per azioni che prende la sua denominazione in quanto ex municipalizzata, oggi controllata totalmente dal Comune di Bari.

L'Azienda offre a tutta la cittadinanza il servizio pubblico di distribuzione del gas attraverso la rete cittadina garantendo continuità e sicurezza del servizio a tutta la città.

L'Azienda Municipale Gas S.p.A. è posizionata nella zona industriale di Bari ed è raggiungibile dalla città attraverso la strada ad alto scorrimento di Via Bruno Buozzi, quella di Viale Europa del quartiere San Paolo e attraverso la strada statale 16 che collega Bari da nord a sud con i punti principali della città.



È possibile raggiungere la sede con i mezzi pubblici, con le auto e con i mezzi a due ruote (più difficile l'utilizzo delle bike), più difficile è invece arrivarci a piedi essendo tutte le diramazioni, strade ad alta percorrenza.

La sede è dotata di un ampio parcheggio di circa 800 mq con una capienza di n. 60 posti auto dedicati ai dipendenti, n. 20 posti auto dedicati alle auto aziendali e n. 10 posti dedicati agli ospiti.

Inoltre, vista la vasta area a disposizione anche coperta sotto un pilotis, potrebbe essere possibile realizzare delle aree dedicate al parcheggio degli scooter.



Parcheggio dipendenti



Parcheggio auto aziendali

L'azienda ha attualmente 74 dipendenti di cui 73 lavorano full time (con due giornate dedicate al telelavoro) e a tempo indeterminato. Un solo dipendente opera part time con tele lavoro al 100%.

L'orario di lavoro è unico dal lunedì al venerdì dalle 7.30 alle 15.22 con un'ora di flessibilità in entrata per i dipendenti che lavorano negli uffici.

Per necessità di servizio, i dipendenti che svolgono mansioni tecniche operative devono necessariamente iniziare l'attività lavorativa alle ore 7.30.

2.2 CONTESTO POLITICO ECONOMICO

La città di Bari sta attraversando da qualche anno un'importante fase politico economica volta a promuovere politiche sostenibili sul trasporto.

Il comune di Bari ha avviato, infatti, una politica volta ad incentivare il transport sharing ed a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico, assicurando efficienza di mezzi e di orari, e dalla fine del 2022, anche riducendo sensibilmente il costo dell'abbonamento annuale da 250 euro a 20 euro annui (campagna 'MUVT in bus 365', con un incremento notevole di abbonamenti conclusi in pochi giorni (a marzo, dopo un solo mese di avvio della campagna, sono stati acquistati oltre 2.000 abbonamenti).

Nel 2023, il Comune di Bari ha potenziato la campagna di sensibilizzazione all'utilizzo di auto, moto e bike sharing a costi sostenuti.

Attualmente il parco mezzi offerto dal Comune di Bari è rappresentato da (dati da confermare):

- ➔ 52 scooter al costo di 29 centesimo al minuto.
- ➔ Flotta di 1500 monopattini, con tre operatori autorizzati.
- ➔ Car e Scooter sharing Flotta di 80 car e 375 scooter elettrici, con 4 operatori autorizzati.
- ➔ Servizio in fase di avvio. 100 e-bike + 100 bici muscolari con 50 stazioni

8

Il Comune di Bari, ha organizzato una rete di Mobility Manager delle utilities partecipate e tra i Mobility Manager di enti locali e istituzioni scolastiche, con cui cooperare per fornire i servizi di transport sharing.

La nostra azienda, è ubicata all'interno della zona industriale a poche centinaia di metri dall'azienda Municipale che gestisce i rifiuti urbani (AMIU) e l'azienda Municipale che gestisce i trasporti urbani (AMTAB), entrambe le aziende sono di proprietà del Comune di Bari e, pertanto, questa logistica potrebbe essere un punto di forza per incentivare nella zona industriale l'ubicazione di un mezzo per la condivisione di mezzi noleggiati (auto e scooter) attraverso il trasporto sharing offerto dal comune di Bari e l'individuazione di un'area di sosta di tali mezzi condivisi.

2.3. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO – Survey aziendale

Al fine di analizzare le abitudini dei dipendenti di Retegas Bari per il trasporto casa lavoro, nel periodo 15.12.2022 al 31.12.2022 è stata svolta una Mobility Survey attraverso la somministrazione di questionari on line.

Il sondaggio è stato svolto con la collaborazione di Movesion Srl che ha fornito l'utilizzo del software 'Mobility Manager' attraverso il quale è stato possibile per ciascun dipendente creare un profilo on line per consentire la compilazione di un questionario comprensivo di domande legate:

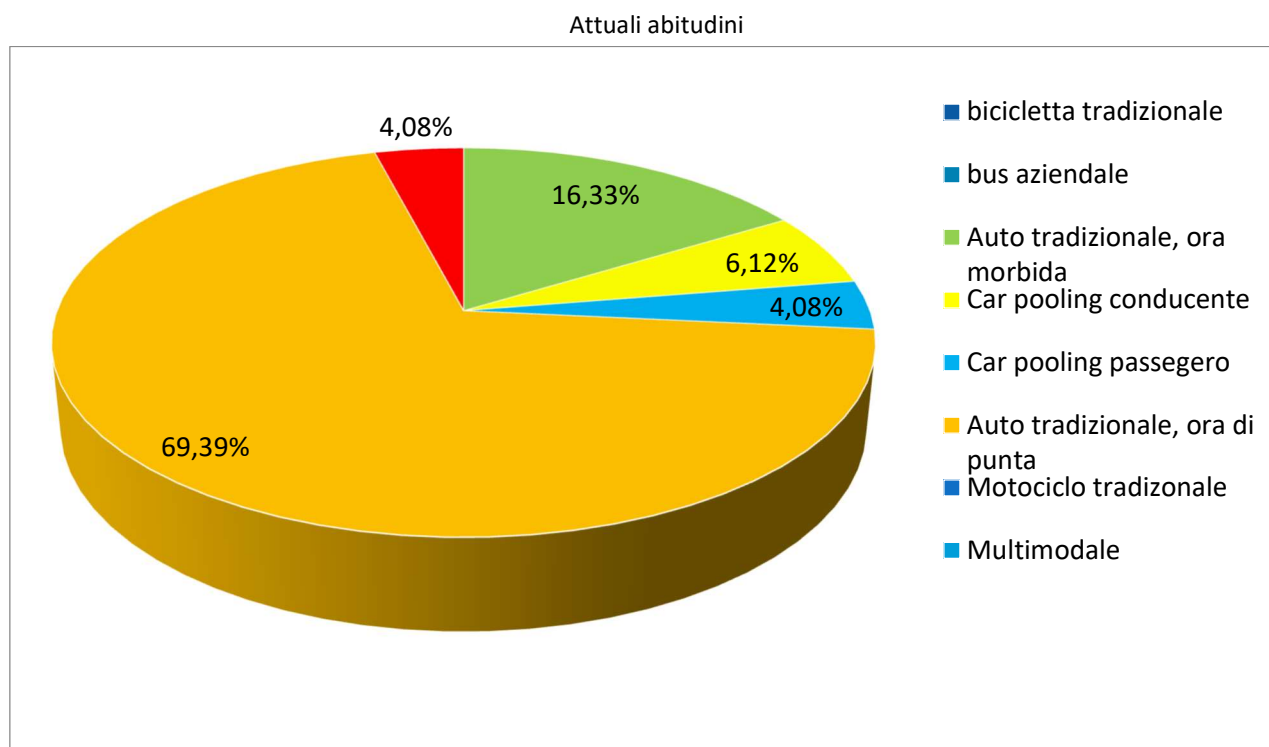
- alla tipologia di contratto di lavoro,
- alla tipologia di attività lavorativa,
- alle attuali scelte di viaggio,
- alle caratteristiche di viaggio (orari e costi sopportati)
- ai veicoli privati utilizzati (per valutare il grado di inquinamento)
- alle preferenze di viaggio e propensione al cambiamento
- all'alternativa eventualmente proposte dal datore di lavoro
- alle opinioni personali.

Al sondaggio hanno aderito 53 dipendenti su 75, il 72% del totale.

I dati principali da evidenziare nel presente piano sono legati alle modalità di trasporto casa lavoro che oggi è attuata:

- ➔ **il 69.39%** dei dipendenti usufruisce del **traporto privato personale** per recarsi in ufficio durante le ore di punta (7.30 – 8.00),
- ➔ **il 16,33%** lo fa in **orario meno trafficato** e che corrisponderebbe alla fascia 6.30-7.00,
- ➔ **il 10.20%** circa dei dipendenti utilizza **il carpooling** (il 6% è carpooling conducente il restante 4% è carpooling trasportato),
- ➔ **il 4.08%** utilizza **mezzi pubblici** per recarsi sul posto di lavoro.

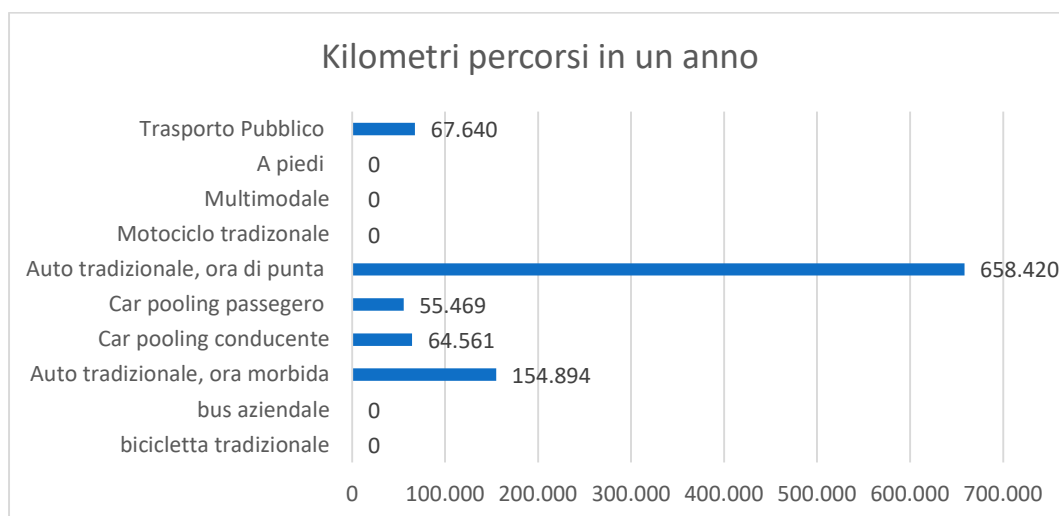
Di seguito un estratto della survey elaborata attraverso la piattaforma di Mobility Manager



Da queste informazioni, è possibile avere un dato importante e legato al chilometraggio percorso in un anno.

- ➔ 658.420 km percorsi in orario di punta con auto propria,
- ➔ 154.894 km percorsi con auto propria in fascia oraria meno trafficata,
- ➔ 120.030 km percorsi in car pooling sia carpooling conducente sia passeggero,
- ➔ 67.640 km sono stati invece i chilometri percorsi con mezzi pubblici.

In un anno, il traffico privato ha causato **1.756,06 kg** di monossido di carbonio contro i 164,19 kg del car pooling e 4,5 Kg del trasporto pubblico

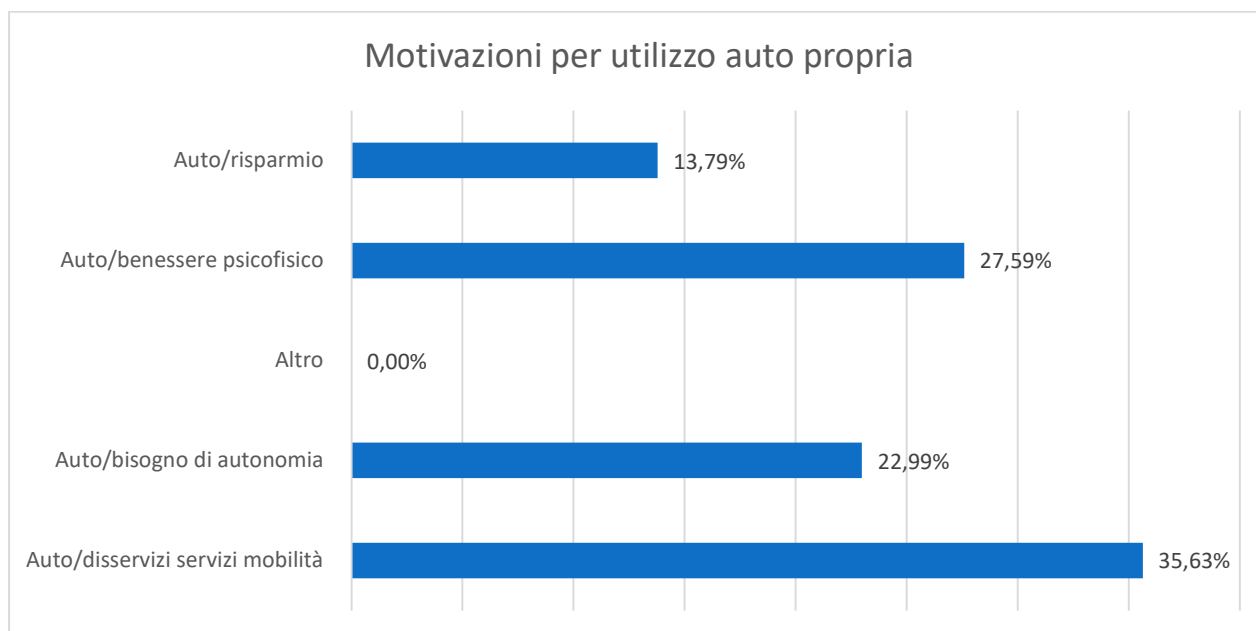


Percorrenze totali in chilometri nell'arco di un anno

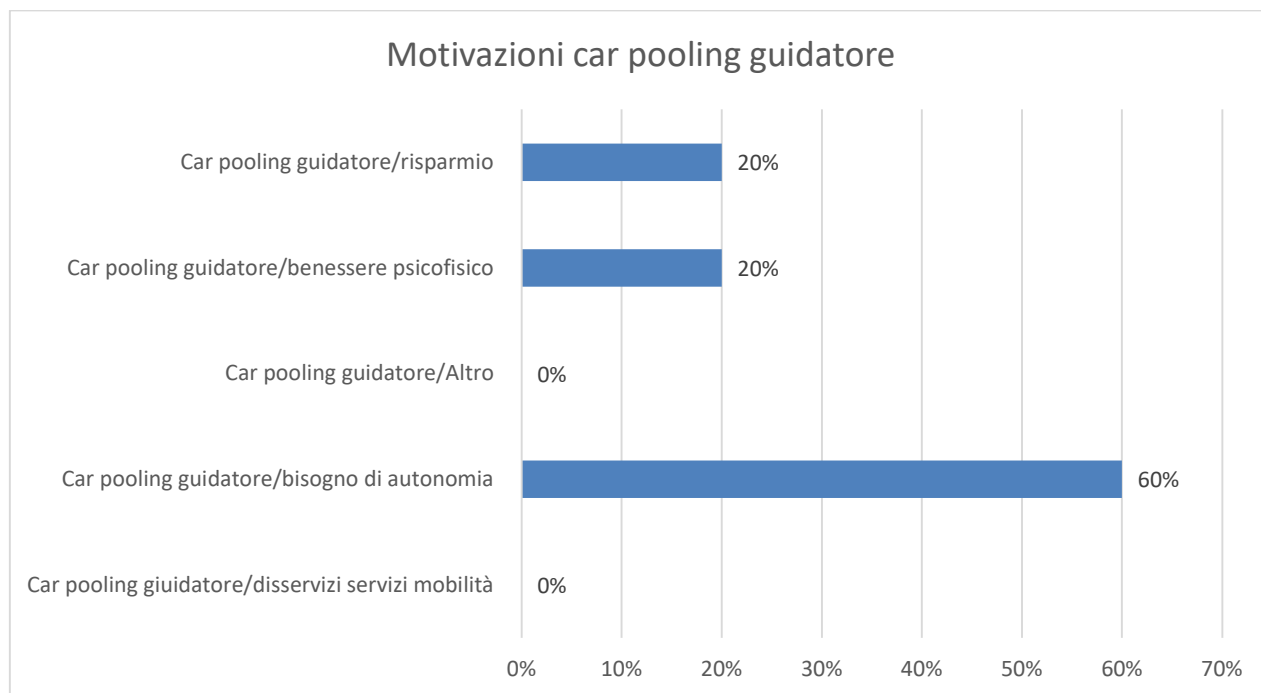
In un anno, il traffico privato ha causato la produzione dei seguenti agenti inquinanti:

Agente inquinante	Quantità emessa Kg/anno		
	Mezzi privati	Car pooling	Mezzi pubblici
Monossido di carbonio	1.756,06	164,19	4,5
Anidride carbonica	138.843,87	7.561,19	1.421,78
Ossido di azoto	430,74	23,30	16,14
Polveri sottili	36,63	2,01	0,61

Se passiamo ad analizzare i risultati della survey legati alle motivazioni che portano i dipendenti ad utilizzare la propria auto rispetto a chi sceglie di usare il car pooling guidatore, di seguito possiamo notare che gli intervistati preferiscono mantenere la propria autonomia rispetto alla condivisione degli spostamenti con altri colleghi affiancato dal problema che non si ha piena fiducia nella qualità dei servizi di trasporto pubblico.



Motivazioni per utilizzo auto propria



Motivazioni per utilizzo di car pooling guidatore

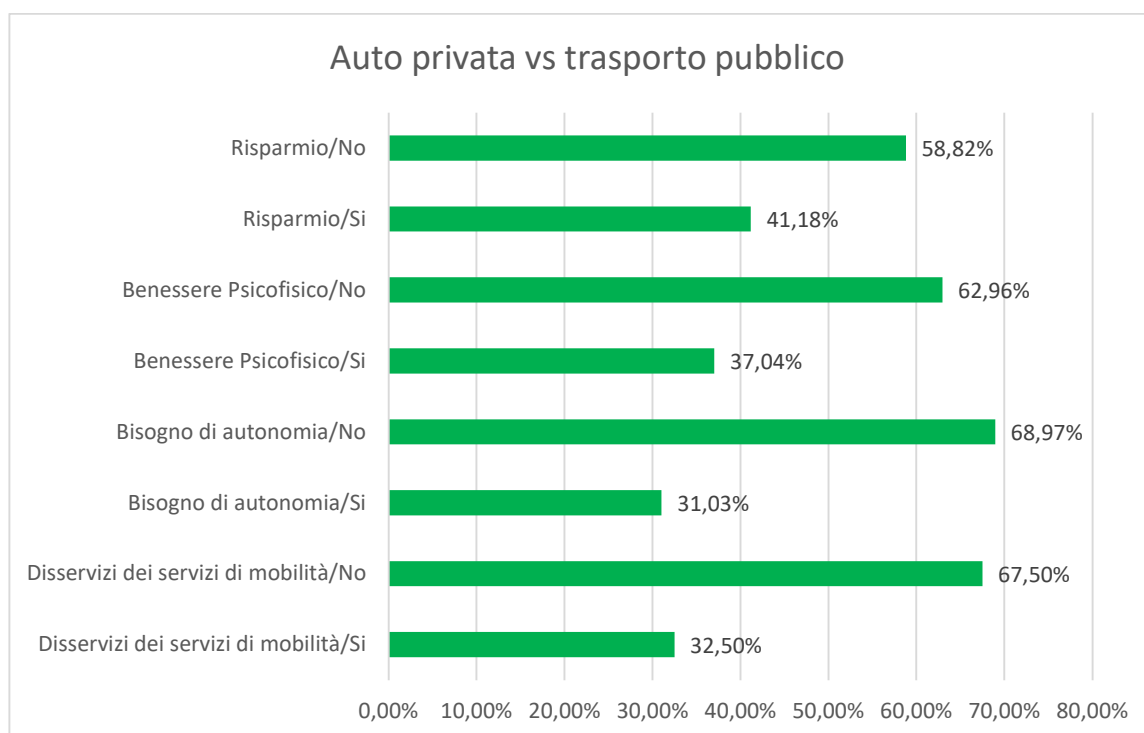
Le ragioni che spingono il dipendente a preferire il car pooling guidatore sono per lo più legate al bisogno di indipendenza, ma con un margine di risparmio per la condivisione delle spese di trasporto e al benessere di sentirsi di supporto per altri colleghi.

Propensione al cambiamento auto privata con trasporto pubblico

La survey era poi composta da domande per valutare l'attitudine dei dipendenti a modificare le proprie abitudini con modalità di trasporto più sostenibili. Qui sotto, si illustrano le motivazioni che causano le resistenze dei dipendenti a non voler cambiare le proprie abitudini.

I risultati hanno dimostrato che i fattori di resistenza al cambiamento rispetto all'utilizzo del trasporto pubblico sono in ordine di preferenza i seguenti:

- Autonomia 68.97%
- Disservizi della mobilità 67.50%, è convinzione di molti che i servizi pubblici non siano affidabili
- Benessere psicofisico 62.96% (la necessità di indipendenza e di libertà da qualsiasi vincolo di orari o di legami ad altri colleghi è vista come un benessere psicofisico)
- Risparmio 58.82% (qualsiasi scelta diversa dall'utilizzo della propria auto comporta una decisione che evidentemente si ritiene più costosa)

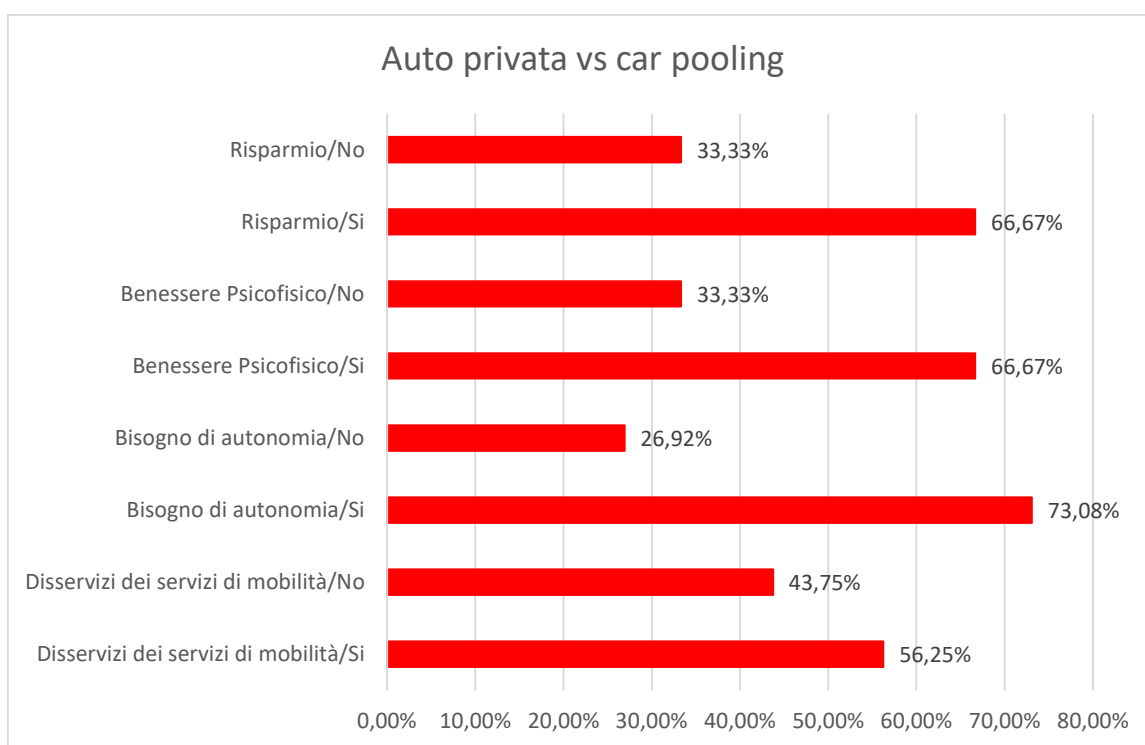


Le resistenze al cambiamento sia rispetto al Trasporto pubblico locale (TPL) sia rispetto al car pooling sono rappresentate per lo più dalla necessità di mantenere inalterata la propria autonomia correlata ad uno status di benessere psicofisico.

Propensione al cambiamento auto privata con car pooling

I risultati hanno dimostrato che i fattori di resistenza al cambiamento rispetto all'utilizzo del car pooling sono in ordine di preferenza i seguenti:

- Autonomia 73.08%
- Benessere psicofisico 66.67% (la necessità di indipendenza e di libertà da qualsiasi vincolo di orari o di legami ad altri colleghi è vista come un benessere psicofisico)
- Risparmio 66.67% (qualsiasi scelta diversa dall'utilizzo della propria auto comporta una decisione che evidentemente si ritiene più costosa).
- Disservizi della mobilità 56.25%, è convinzione di molti che i servizi pubblici non siano affidabili



In definitiva, per poter incentivare un utilizzo di trasporto alternativo all'auto privata tra il TPL e il car pooling si dovrebbero attenuare le resistenze legate ai disservizi del TPL e al risparmio.

In realtà, la Mobility Survey è stata avviata quando ancora non era avviata la campagna di abbonamenti del trasporto pubblico a 20 euro annui e quindi può essere che questo sia già un aspetto su cui puntare.

3. Misure attuate da Retegas Bari: telelavoro e orario flessibile

In questo paragrafo, si indicano le modalità adottate dall'azienda per assicurare una mobilità più sostenibile e in linea con le politiche governative.

3.1 Prima misura adottata: il telelavoro

Il telelavoro è un termine generico che indica l'utilizzo delle telecomunicazioni, come PC, telefono, fax, e-mail, siti web o videoconferenze, in sostituzione degli spostamenti fisici.

Il Telelavoro comprende:

- la sostituzione degli spostamenti fisici con l'utilizzo del telefono o di internet per lavorare o accedere ai servizi.
- la riorganizzazione e la razionalizzazione dei viaggi d'affari e/o la sostituzione dei viaggi d'affari con reti di telecomunicazione con l'obiettivo di ridurre la necessità di spostarsi.

L'Azienda Municipale Gas S.p.A. adotta il telelavoro dal 2020. Se nella prima fase di avvio, la scelta è stata 'obbligata' per via della pandemia da covid – 19, oggi è divenuta una scelta motivata dalla necessità di aumentare il benessere psicofisico dei dipendenti consentendo la conciliazione lavoro – famiglia.

→ Impatti

Il telelavoro può ridurre l'uso dei veicoli e quindi la congestione stradale ed il consumo di energia. Secondo stime elaborate durante il periodo covid, il lavoro a casa può ridurre il traffico pendolare del 5% (10% nelle ore di punta), mentre le videoconferenze possono ridurre del 20% il traffico dovuto a viaggi d'affari e del 3% il traffico totale.

→ Fattori che favoriscono la misura

Il potenziale del telelavoro tende ad aumentare nel tempo in quanto attualmente sempre più abitazioni hanno uno studio in casa con computer, fax, fotocopiatrici e servizi internet ad alta velocità.

→ Principali ostacoli

Il telelavoro può trovare barriere istituzionali e tecniche. Richiede, infatti, un cambiamento delle pratiche organizzative e gestionali. I costi delle attrezzature potrebbero aumentare, ad esempio, imponendo computer portatili piuttosto che modelli desktop, o altri servizi di telecomunicazione. Anche il timore di insicurezza per quanto riguarda i dati aziendali può rappresentare un ostacolo.

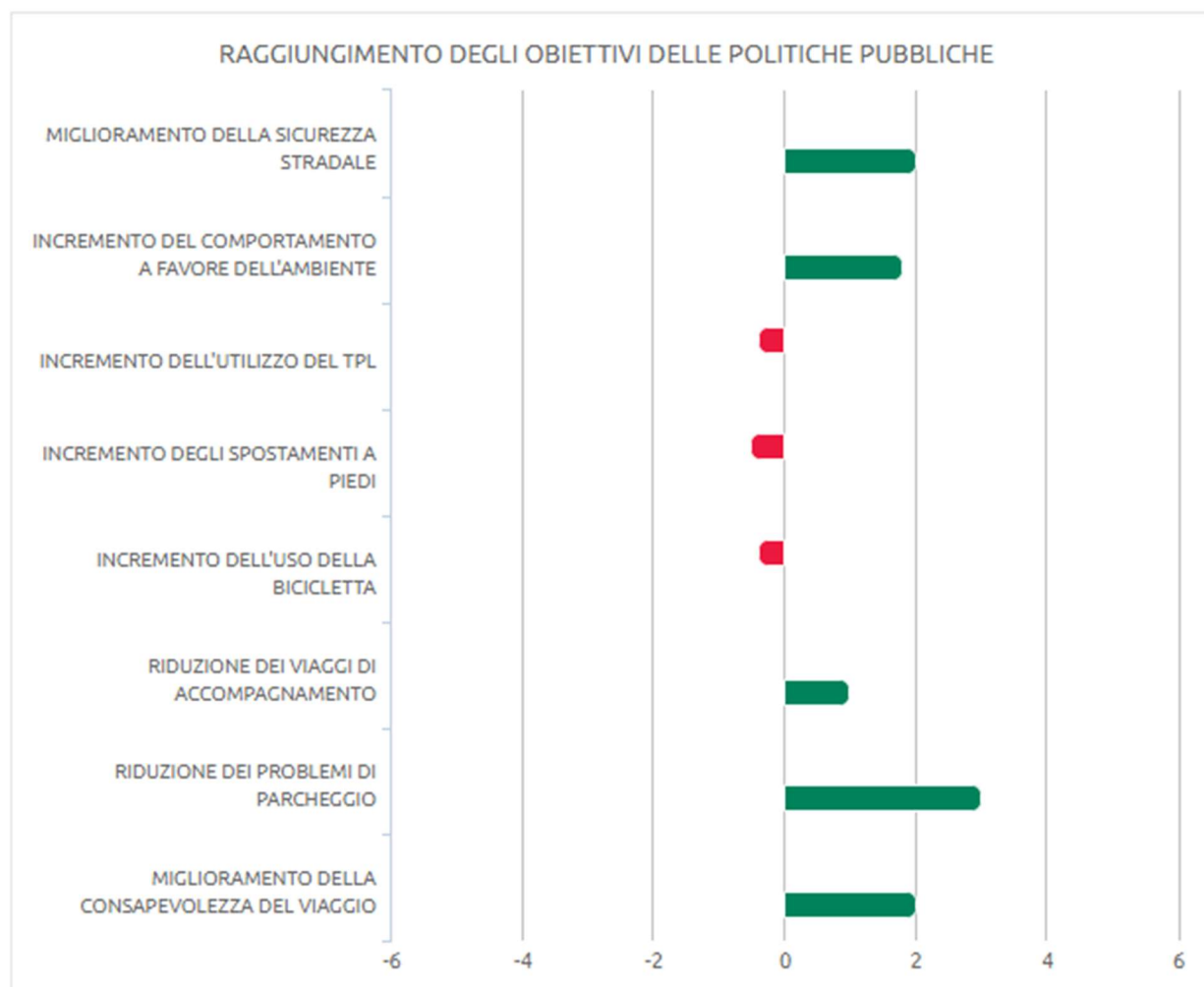
→ Costi della misura

L'azienda ha investito in questa tipologia di lavoro nel periodo epidemiologico del covid 19 e quindi attualmente i costi di investimento sulla infrastruttura a supporto del telelavoro sono stati per lo più sopportati; oltre che per assicurare l'hardware ai dipendenti, anche per garantire la sicurezza nella navigazione in internet e i collegamenti da remoto con i pc aziendali (Rete VPN).

→ Impatto della misura sugli obiettivi di politiche pubbliche

La valutazione mostra quali fattori possono influenzare il successo del provvedimento. La barra verde (da 0 a 5) indica un impatto positivo e quella rossa (da 0 a -5) un effetto negativo.

Impatti della misura



3.2 Seconda misura adottata: la flessibilità oraria

Questa misura consiste nell'aumentare la flessibilità degli orari di lavoro. Può riguardare, inoltre, la riduzione dei viaggi di lavoro attraverso la riorganizzazione del modo di lavorare e la variazione degli orari di apertura dei servizi.

In linea generale, l'orario di lavoro flessibile di solito è implementato come opzione concordata tra il dipendente e il datore di lavoro. Entrambi, infatti, devono essere d'accordo sugli orari. L'orario di lavoro può variare da giorno a giorno o da settimana a settimana, a seconda delle circostanze. Naturalmente, non tutti i lavori possono essere adattati a programmi alternativi. Posizioni che richiedono di fornire un determinato servizio in un determinato momento e luogo richiedono, infatti, un calendario rigido. Inoltre, non tutti i dipendenti sono disposti a lavorare con l'orario flessibile per via di preferenze personali o perché hanno la necessità di adeguare il proprio programma di lavoro con altri membri della famiglia.

L'orario di lavoro flessibile può includere:

- Modificazione degli orari di apertura in modo da ridurre il numero dei viaggi nelle ore di punta, l'introduzione di orari di lavoro flessibili e della cosiddetta settimana corta. In quest'ultimo caso, i dipendenti lavorano più ore al giorno, ma su un numero inferiore di giorni alla settimana o al mese, in modo da ridurre i viaggi;
- Riduzione delle settimane di lavoro (lavorando 9 giorni anziché 10, ma per più ore al giorno), variazioni degli orari di lavoro e degli orari degli appuntamenti in modo da evitare gli orari in cui si registra la congestione del traffico e/o coordinando gli orari di lavoro con i tempi del Trasporto Pubblico.

17

In Retegas Bari, l'azienda adotta la flessibilità di orario solo in entrata consentendo di recuperare la flessibilità nella giornata stessa al fine di conciliare famiglia e lavoro.

→ Impatti

In alcuni casi, l'orario di lavoro flessibile può ridurre la congestione del traffico nelle ore di punta in modo significativo e può rendere più fattibile fare carpooling ed utilizzare il trasporto pubblico. Inoltre, questa misura può essere molto apprezzata dai dipendenti aumentando la loro produttività e la loro soddisfazione in quanto aiuta la conciliazione lavoro – famiglia.

→ Fattori che favoriscono la misura

Questa misura è più appropriata per quei lavori che non richiedono orari rigidi e nelle aziende che dispongono di metodi efficaci per misurare le prestazioni dei dipendenti.

→ Costi della misura

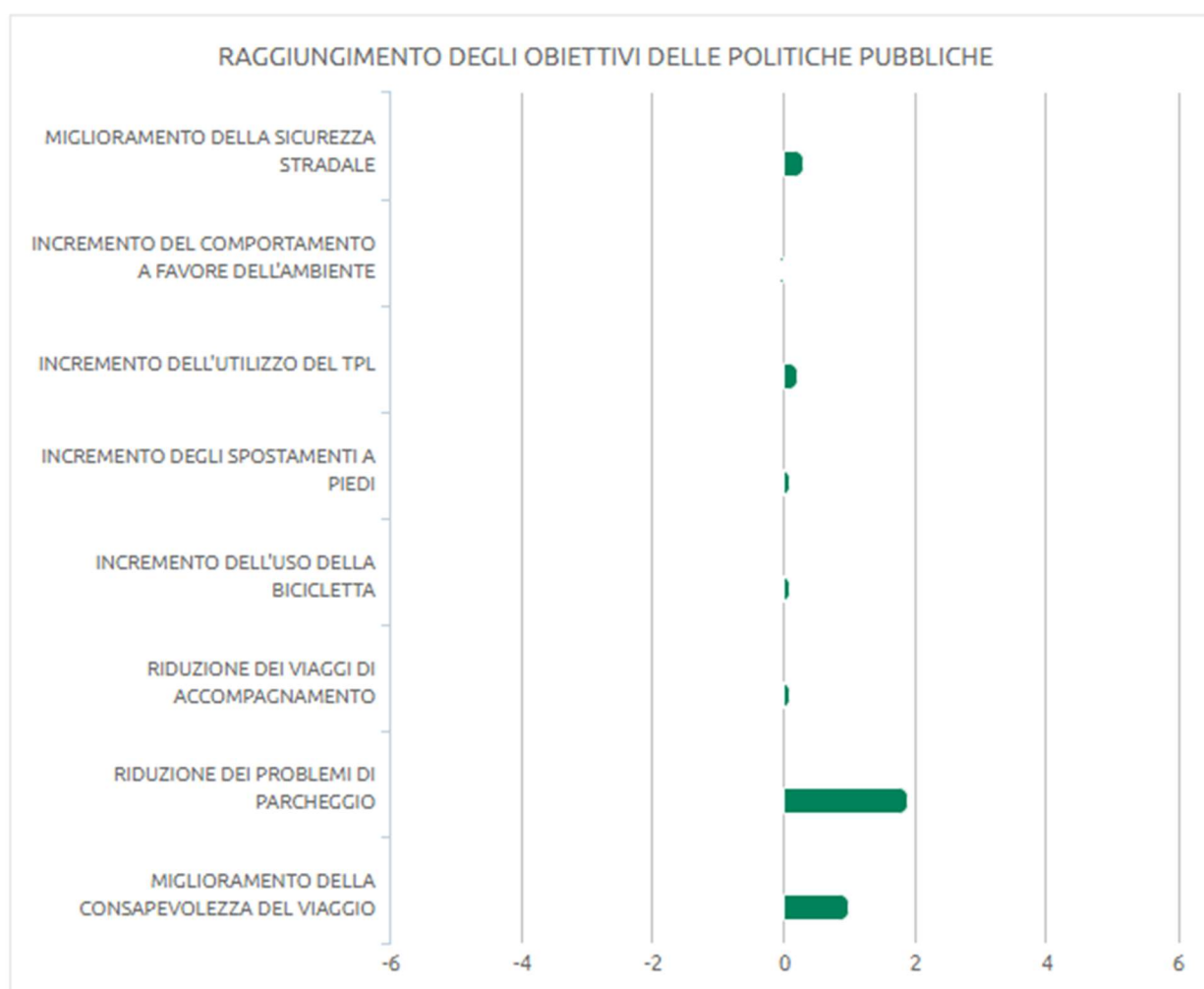
I costi potrebbero includere un aumento delle responsabilità amministrative e gestionali.

→ Impatto della misura sugli obiettivi di politiche pubbliche

La valutazione mostra quali fattori possono influenzare il successo del provvedimento. La barra verde (da 0 a 5) indica un impatto positivo e quella rossa (da 0 a -5) un effetto negativo.

La flessibilità oraria consente, come già detto, di spalmare il traffico evitando in congestionamento nelle ore di punta e di conseguenza aumentando la sicurezza sulle strade.

Impatti della misura



4.1 Prima misura: il car pooling e van pooling

Il car pooling consiste nella condivisione del viaggio di due o più persone, utilizzando una delle auto private dei partecipanti.

Il car pooling è una delle misure di Mobility Management più comune e conveniente, specialmente nelle zone non ben servite dal trasporto pubblico, in quanto spesso sono misure tra loro conciliabili. Inoltre, è un'opzione importante per lo spostamento delle persone che non guidano, in particolare nelle piccole città e nelle zone rurali, dove le esigenze di viaggio sono condivise attraverso reti informali. I programmi di car pooling possono essere implementati sia da un singolo datore di lavoro, inserendo il car pooling nel PSCL, sia da una autorità pubblica o da un operatore dei trasporti per un'intera città o regione.

Con il van pooling, i dipendenti utilizzerebbero un minibus per gli spostamenti casa-lavoro condividendo con l'azienda i costi di gestione del veicolo. Si potrebbe, in pratica, far pagare al dipendente utilizzatore una cifra simbolica mensile.

Questa misura può essere sovvenzionata dal datore di lavoro o da parte di più organizzazioni che concordano di ridurre il traffico automobilistico e condividono politiche di sostenibilità comuni.

Per avviare un van pooling è solitamente necessario un minimo di sette persone ad un massimo di 20. Più passeggeri ci sono e più sarà bassa la quota mensile a carico di ogni persona. Il van pooling funziona meglio per gli spostamenti a lunga distanza. Se il viaggio per singola tratta è superiore a 25 chilometri, il van pooling può essere la soluzione migliore sia per i pendolari, che per coloro che devono percorrere circa 15/20 km di tragitto in andate e ritorno dalla sede aziendale.

19

→ Impatti

La riduzione dei chilometri percorsi, il risparmio di carburante e il risparmio dei costi operativi dei veicoli possono essere relativamente elevati. Inoltre, il car pooling e il van pooling portano alla riduzione del traffico riducendo di conseguenza gli impatti ambientali negativi legati al traffico automobilistico.

Si possono ottenere elevati risparmi in termini di chilometri percorsi, consumo di carburante e costi di gestione del veicolo. Inoltre, entrambi portano alla riduzione del traffico e quindi riduce gli impatti ambientali negativi legati al traffico automobilistico.

→ Fattori che favoriscono la misura

Diversi incentivi possono favorire il car pooling o il van pooling. Ad esempio, un servizio garantito di rientro (ride home program) che permetta ai carpoolisti /vanpooling di ritornare a casa se si verifica un

evento non pianificato come, ad esempio, un'emergenza. Potrebbe essere possibile valutare il rientro con auto aziendale per urgenze e necessità familiari urgenti;

Sia il car pooling che il van pooling devono essere inseriti in un più ampio PSCL integrato tra Retegas Bari e Comune di Bari e altri enti presenti sul territorio con cui gestire il servizio soprattutto di van pooling.

I punti di forza della misura sono dati dai fattori eco sostenibili in quanto riducono la circolazione di auto, da una minore congestione di traffico e da una conseguente maggiore sicurezza su strada.

Il van pooling può essere agevolato tramite diversi accorgimenti ed incentivi da parte dell'azienda:

- aumentando la flessibilità, consentendo, ad esempio, ai pendolari di effettuare van pooling due o tre giorni alla settimana, anziché tutti i giorni;
- fornendo sussidi per i posti liberi, ad esempio, pagando temporaneamente una quota dei costi quando il van pooling è costituito da meno di sei passeggeri;

→ Principali ostacoli

I programmi di car pooling e di van pooling richiedono i finanziamenti necessari per fornire servizi che facilitino la formazione degli equipaggi. Il successo della misura dipende dall'adeguatezza degli incentivi e dall'efficacia del marketing nell'informare i potenziali carpoolisti/ vanpoolisti dell'opzione offerta.

20

→ Costi della misura

I costi di un programma di car pooling sono costituiti principalmente dalle spese di amministrazione, dalle spese di avvio, dalle spese di organizzazione.

I programmi di van pooling richiedono finanziamenti necessari all'acquisto dei mezzi e a fornire servizi che facilitino la formazione degli equipaggi. Il successo della misura dipende dall'adeguatezza degli incentivi forniti. Sono necessari, infine, sforzi di marketing per informare i potenziali vanpoolisti della misura.

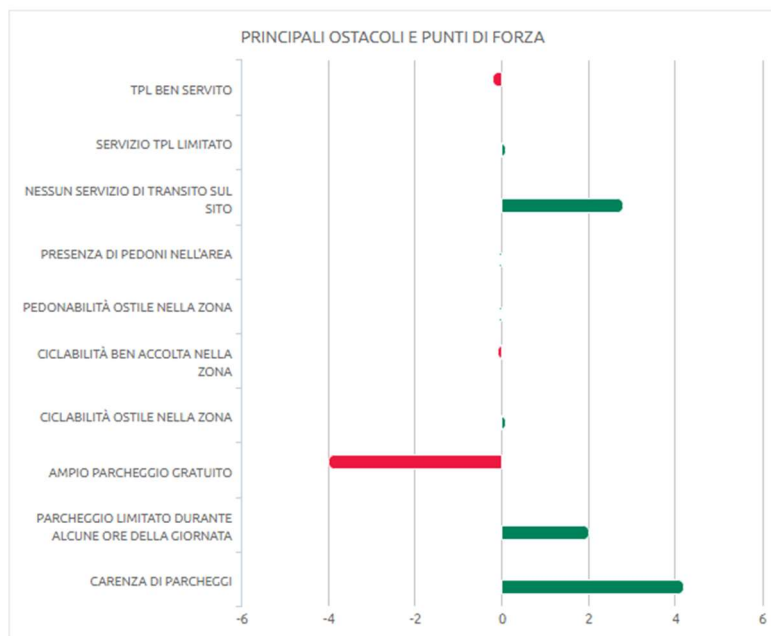
L'attuazione della misura potrebbe essere condivisa tra più aziende appartenenti al Comune di Bari, come ad esempio tra Retegas Bari, AMIU e AMTAB, al fine di condividere le spese di acquisto dei mezzi e di gestione e anche per garantire un bacino di utenza più ampio.

I costi orientativi di una auto multiposto si aggirano intorno ai 60.000 (auto con 20 posti). A questi costi si dovranno considerare i costi di manutenzione e di rifornimento oltre ai costi relativi al personale con mansione di autista.

→ Impatto della misura sugli obiettivi di politiche pubbliche

La valutazione mostra quali fattori possono influenzare il successo del provvedimento. La barra verde (da 0 a 5) indica un impatto positivo e quella rossa (da 0 a -5) un effetto negativo.

Impatti della misura car pooling



Per la nostra azienda, si potrebbe promuovere il carpooling/vanpooling tra colleghi con un servizio garantito di rientro (ride home program) che permetta ai carpoolisti ospiti di ritornare a casa, nella possibilità che si verifichi un evento non pianificato come, ad esempio, un'emergenza.

4.2 Seconda misura: Eco guida

→ Presentazione della misura

L'Eco-guida è una modalità di guida che tende a ridurre il consumo di carburante e le emissioni di gas a effetto serra, così come i tassi di incidentalità. Attraverso campagne dedicate, workshop e training si punta ad apportare un cambiamento del comportamento di guida a favore dell'efficienza energetica e della sicurezza stradale.

L'Eco-guida offre vantaggi sia a coloro che utilizzano il veicolo per spostamenti personali, sia a coloro che utilizzano il veicolo per lavoro. Parimenti, offre vantaggi alle aziende di trasporto e di logistica e ai Comuni, oltre che all'ambiente. L'Eco-guida comporta, infatti, un risparmio dei costi grazie al minor consumo di carburante, un minor numero di incidenti e la riduzione delle emissioni e della rumorosità. Negli ultimi anni, le aziende stanno assumendo sempre una maggiore responsabilità sociale e le questioni ambientali sono prese in considerazione molto più seriamente. Diversi paesi europei hanno attuato efficaci programmi di Eco-guida.

→ Impatti

L'Eco-guida riduce il consumo di carburante dal 15 al 25%.

→ Fattori che favoriscono la misura

I periodi caratterizzati da forti incrementi dei prezzi dei carburanti sono periodi favorevoli durante i quali promuovere e realizzare campagne di Eco-guida. Alcune aziende di trasporto in Europa hanno introdotto un sistema premiante per i conducenti che conseguono il maggior risparmio di carburante.

→ Principali ostacoli

Le persone non cambiano le loro abitudini facilmente e il comportamento alla guida non fa eccezione.

→ Costi della misura

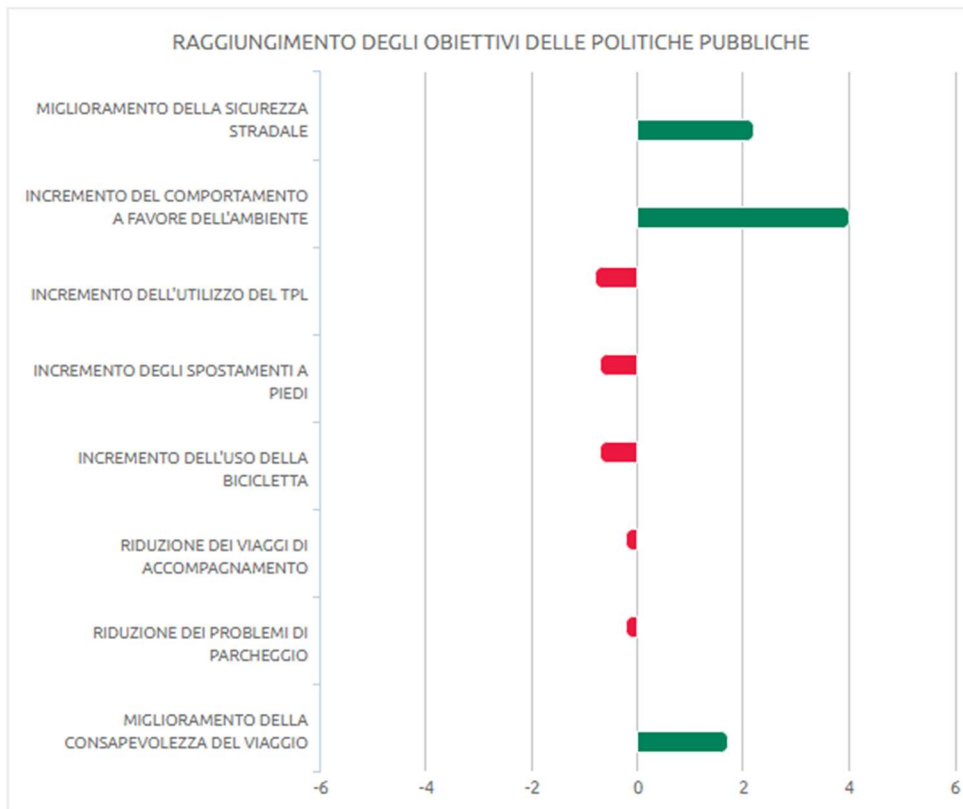
Questa misura non comporta costi elevati. Inoltre, i costi per il materiale della campagna, per l'organizzazione di un corso di formazione sull'Eco-guida e per il pagamento dell'istruttore possono essere compensati con il risparmio di carburante.

Alla formazione sull'eco guida, si potrebbe aggiungere la formazione sulla sicurezza stradale che mira a sensibilizzare i dipendenti ad una guida consapevole e a diffondere la cultura della sicurezza anche all'interno delle famiglie dei dipendenti in cui sono presenti giovani neo patentati.

→ Impatto della misura sugli obiettivi di politiche pubbliche

La valutazione multi-criteri mostra, da una parte come le misure raccomandate contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi di politica pubblica, dall'altra quali fattori possono influenzare il successo

del provvedimento. La barra verde (da 0 a 5) indica un impatto positivo e quella rossa (da 0 a -5) un effetto negativo.



4.3 Terza misura: Campagne ed eventi (iniziativa da farsi nell'ambito di un piano di mobilità integrato)

→ Presentazione della misura

Le campagne di sensibilizzazione si basano su una vasta gamma di supporti volti sia a migliorare la comprensione dei problemi legati al traffico ed alle abitudini di viaggio, sia a trasmettere ciò che si può fare per risolvere questi problemi, compresa la modifica del proprio modo di viaggiare. Gli strumenti utilizzati nelle campagne di sensibilizzazione comprendono meeting, campagne promozionali, pubblicità condivise con il Comune di alto profilo volti a focalizzare l'attenzione.

→ Impatti

Il successo di una campagna di sensibilizzazione si giudica attraverso il raggiungimento di una maggiore conoscenza e consapevolezza dei problemi legati ai trasporti tra i gruppi destinatari. Indicatori del successo sono l'aumento del livello di consapevolezza del gruppo, la riduzione del traffico, il riconoscimento della campagna da parte della rassegna stampa, i cambiamenti di atteggiamento del pubblico e l'accettazione del cambiamento delle abitudini e, infine, i miglioramenti ambientali/sanitari compreso la riduzione del numero di incidenti e della velocità di marcia delle auto, così come la riduzione delle emissioni.

24

→ Fattori che favoriscono la misura

È molto importante identificare chiaramente i gruppi target in quanto i metodi di marketing e comunicazione devono essere adattati alle caratteristiche del gruppo target (modello di mobilità, esigenze di viaggio).

Le campagne non sono implementate isolatamente, ma solitamente sono parte integrante di un piano strategico complessivo. È quindi importante identificare e registrare correttamente tutte le altre misure che possono avere un impatto sugli atteggiamenti ed i comportamenti del gruppo target della campagna.

→ Eventuali ostacoli

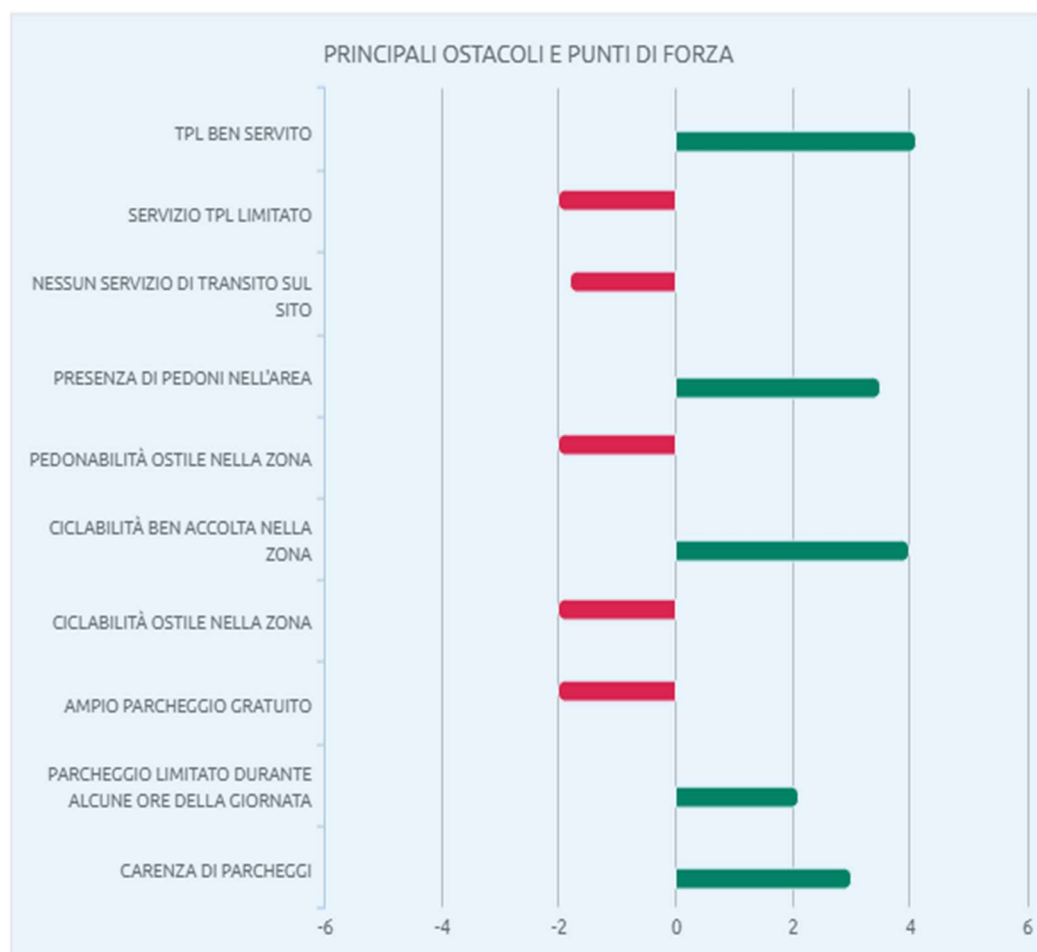
Il cambiamento comportamentale è di solito un processo a lungo termine per cui le campagne di sensibilizzazione non dovrebbero essere considerate come soluzioni "quick fix". Tuttavia, le campagne di sensibilizzazione possono contribuire ad ottenere il cambiamento degli atteggiamenti del gruppo destinatario, elemento indispensabile per ottenere i cambiamenti effettivi del comportamento.

→ Costi della misura

I costi dipendono dalla dimensione del gruppo di destinazione, dal tipo di supporto che si vuole utilizzare (ad esempio le campagne televisive richiedono un budget più elevato) e dalla durata della campagna. Generalmente, i costi includono: budget destinato al marketing, costi per il personale, spese destinate alla valutazione finale.

→ Impatto della misura sugli obiettivi di politiche pubbliche

La valutazione multi-criteri si basa sulle competenze degli esperti. Essa mostra quali fattori possono influenzare il successo del provvedimento. La barra verde (da 0 a 5) indica un impatto positivo e quella rossa (da 0 a -5) un effetto negativo.



4.4 Quarta misura: Pubblicità e promozioni (iniziative da farsi nell'ambito di un piano di mobilità integrato)

Questo tipo di misura intende incoraggiare il cambiamento volontario delle abitudini di spostamento attraverso azioni di sensibilizzazione e di promozione di mezzi di trasporto alternativi all'automobile. Questo tipo di misura è adottata dal Comune di Bari nell'ottica di una più ampia politica di sostenibilità. Questa misura, pertanto, può assumere diverse forme:

- campagne pubblicitarie e altri tipi di promozione (ad esempio la "Giornata europea senza auto") che mirano ad incoraggiare le persone a spostarsi a piedi, in bicicletta e/o con i mezzi pubblici (queste campagne sono spesso legate a campagne sulla salute);
- azioni di promozione delle modalità di viaggio alternative e che intendono promuovere la riduzione del numero di viaggi;
- pubblicità che mirano ad accrescere la consapevolezza della necessità di ridurre l'utilizzo dell'automobile. Questa opzione può includere il ricorso a diversi media quali televisione, radio, cartelloni pubblicitari così come l'utilizzo degli spazi sul retro di autobus, volantaggio, newsletter, ecc.

→ Fattori che favoriscono la misura

L'uso di mezzi di trasporto e dei servizi per la mobilità alternativi aumentano quando sono commercializzati e comunicati in modo professionale, cioè quando sono adattati alle esigenze ed agli atteggiamenti del gruppo target: a questo riguardo sono importanti buone relazioni con i media.

Connettendo le azioni di promozione ad argomenti all'ordine del giorno per la collettività, si creerà automaticamente molta più attenzione ed interesse per la campagna.

→ Eventuali ostacoli

L'insufficiente conoscenza delle caratteristiche psicologiche (norme sociali, sistema di valori, il livello di consapevolezza ambientale) e delle informazioni personali quali età, sesso, reddito, struttura del nucleo familiare del gruppo di destinazione delle azioni di promozione, possono essere un ostacolo reale al successo della misura.

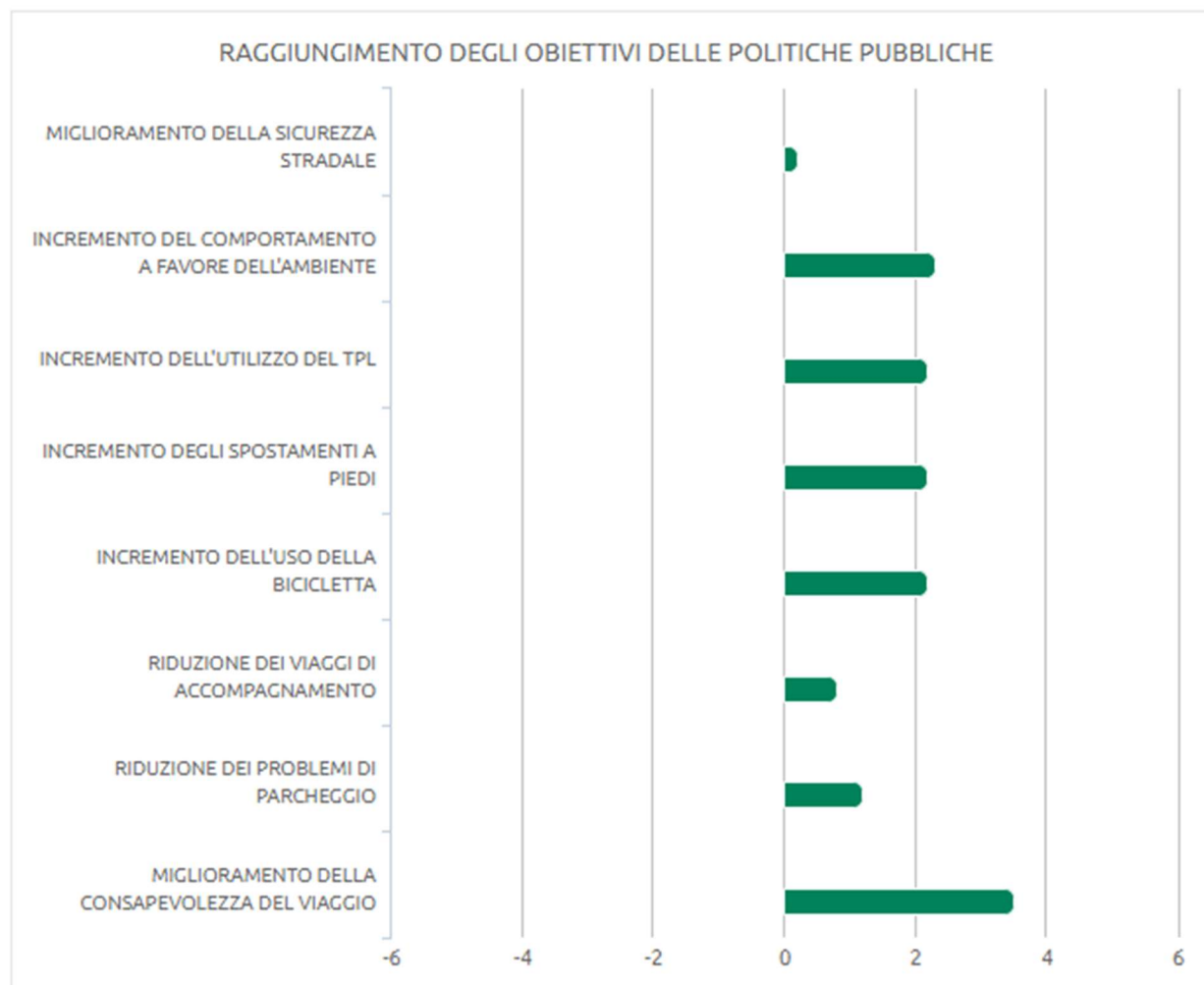
→ Costi della misura

I costi della misura dipendono dalla dimensione e dal tipo di azioni di promozione da realizzare.

→ Impatto della misura sugli obiettivi di politiche pubbliche

La valutazione multi-criteri si basa sulle competenze degli esperti. Essa mostra quali fattori possono influenzare il successo del provvedimento. La barra verde (da 0 a 5) indica un impatto positivo e quella rossa (da 0 a -5) un effetto negativo.

Impatti della misura



Le Linee Guida divulgate dal Ministero della Transizione Ecologica per supportare i Mobility Manager nell'attività di redazione ed integrazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) propongono che le iniziative siano categorizzate secondo 5 Assi designati dal MITE (Disincentivare l'uso dell'auto privata, favorire l'uso del trasporto pubblico, favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità, ridurre la domanda di mobilità, ulteriori misure).

Retegas Bari per il posizionamento della propria sede e per la tipologia di viabilità in essere, non può proporre o favorire tutte le 5 Assi come ad esempio, la mobilità ciclabile e la micromobilità per gli spostamenti casa lavoro, ma potrebbe promuovere tale modalità come stile di vita da sfruttare privatamente.

Per facilitare l'analisi e l'inquadramento delle iniziative di Retegas Bari, sono state individuate 3 aree di indirizzo che sintetizzano i 5 Assi sopracitati:

1. Mezzi di trasporto alternativi all'auto privata: area riferita alle iniziative che sostengono e incentivano l'utilizzo del trasporto pubblico urbano o altre forme di mobilità sostenibile. Questa iniziativa potrà essere incentivata attraverso anche il coinvolgimento del Comune di Bari e delle sue iniziative sul tema.
2. Policy Green: area relativa a politiche aziendali volte a migliorare l'ambiente e ridurre gli impatti dovuti all'inquinamento;
3. Corporate Benefit: area relativa all'erogazione di servizi e convenzioni ad un prezzo agevolato sui diversi portali aziendali o concessione di incentivi per il sostenimento dei costi di spostamento. Di seguito si riportano le principali iniziative, attualmente in essere, o da proporre come nuove modalità di trasporto.

- **Mezzi di trasporto** alternativi all'auto privata: Tra le iniziative attualmente in essere, quelle che hanno l'obiettivo di incentivare le persone all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata per spostamenti casa-lavoro, consistono nella possibilità da parte delle risorse di usufruire di convenzioni ed agevolazioni coordinate con il Comune di Bari o individuate direttamente dai vertici aziendali.

- **Policy green:** Come indicato nella sezione introduttiva, l'azienda ha già adottato numerose politiche a supporto di una strategia di sostenibilità, come il telelavoro e l'orario flessibile. In questo caso, si potrebbero individuare altri obiettivi che andrebbero a rafforzare questa politica di miglioramento della mobilità.

- **Corporate benefit:** Le iniziative, che corrispondono alla terza area, hanno l'obiettivo di offrire alle risorse delle agevolazioni economiche in tema di mobilità.

Per incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili sono previsti benefit e sconti per l'utilizzo di trasporto pubblico locale o per il noleggio e l'acquisto di scooter o di biciclette elettrici.

I benefit per l'utilizzo del TPL da proporre possono ammontare a 0.25 centesimi di euro a kilometro per un massimo di euro 50 mensili.

Considerando l'attuale politica del Comune di Bari di poter effettuare un abbonamento al TPL con 20 euro annui, è possibile fare richiesta al CDA di sopportare il costo di 20 € per ciascun dipendente che intende adottare il TPL per recarsi al lavoro o per adottare una mobilità sostenibile nella sua vita privata.

Dall'attuazione delle iniziative presenti e future, RGB prevede di raggiungere gli obiettivi prefissati in termini di riduzione delle emissioni e migliore gestione degli spostamenti del proprio personale sulla città di Bari. In coerenza con la mission aziendale, infatti, si potranno così registrare progressivi benefici per le persone, l'azienda stessa e l'ecosistema di riferimento.

Per le persone, i benefici individuati devono fare riferimento a: riduzione dei tempi di spostamento casa-lavoro; riduzione dei costi di trasporto; incremento del comfort di viaggio e dell'autonomia negli spostamenti; incremento delle alternative di modalità di spostamento.

Per RGB, l'ottimizzazione della gestione della mobilità può avere un impatto su: maggiore efficienza nell'arrivo delle risorse in ufficio al fine di organizzare al meglio il lavoro; possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale grazie all'ampia disponibilità di servizi offerti, in linea con l'impegno verso la riduzione degli impatti ambientali.