

SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Ospedaliero - Universitaria di Parma

Piano degli Spostamenti Casa – Lavoro Azienda Ospedaliero Universitaria di Parma

Aggiornamento Maggio 2015

Il Mobility Manager Aziendale
Ing. Rita Romitelli

INDICE

PREMESSA.....	3
1. IL CONTESTO NORMATIVO IN ITALIA.....	4
2. LE POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT E IL MOBILITY MANAGER.....	7
3. IL PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL).....	8
4. LA STRUTTURA DEL PSCL.....	9
5. L'AZIENDA OSPEDALIERO-UNIVERSITARIA DI PARMA.....	10
6. LA FASE DI ANALISI.....	19
7. LA FASE DI PROGETTO.....	50
8. LA FASE ATTUATIVA E DI AGGIORNAMENTO.....	52
APPENDICE 1 – IL QUESTIONARIO PER I DIPENDENTI.....	53

PREMESSA

Il **Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL)** è uno strumento pensato per fornire a ciascuna azienda l'opportunità di sviluppare e sostenere misure alternative e più convenienti rispetto all'utilizzo dell'automobile per gli spostamenti quotidiani dei dipendenti nei tragitti da casa al lavoro.

Queste misure devono poter fornire benefici dimostrabili a livello del singolo dipendente (in termini di costi, tempo, comfort e sicurezza), a livello aziendale (in termini economici, di produttività, di responsabilità sociale) e a livello di collettività (minori costi sociali per inquinamento, traffico, incidenti stradali, tempi di spostamento).

La principale finalità del PSCL consiste quindi nell'introduzione di nuovi modelli organizzativi ed operativi per migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro riducendo l'uso del mezzo privato individuale a favore di modalità di trasporto ambientalmente più sostenibili.

L'emergenza ambientale imputabile al traffico veicolare che coinvolge tutti i centri urbani pone infatti l'accento sulla necessità di adottare misure forti a livello di infrastrutture, servizi e strategie, coinvolgendo in sinergia tutti gli attori sociali pubblici e privati. Il tema dello spostamento che quotidianamente viene effettuato per recarsi presso la sede lavorativa è particolarmente concreto e rilevante, come dimostrano vari studi che hanno messo in luce che gli spostamenti casa-lavoro, in alcune città italiane, rappresentano una quota pari a circa il 40% degli spostamenti complessivi.

Il presente PSCL viene redatto dall'Azienda Ospedaliero-Universitaria di Parma in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa di riferimento, in stretto raccordo con le politiche della Mobilità di Area coordinate dal Comune di Parma e con il sostegno organizzativo della Regione Emilia-Romagna (Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale).

Il Piano è stato redatto seguendo le "Linee-Guida per la redazione, l'implementazione e la valutazione dei Piani di spostamenti Casa-Lavoro" (Doc. ENEA RTI/ERG/SIRE/99/023) e costituisce l'aggiornamento dell'analogo documento già predisposto nel 2010.

L'analisi e studio propedeutico all'aggiornamento del PSCL ha inteso coinvolgere l'intera struttura aziendale e tutti i 3852 dipendenti, cercando di mettere in atto un'azione capillare di sensibilizzazione e informazione. Il lavoro di aggiornamento periodico del Piano inoltre vuole essere anche l'occasione per la messa a punto e la sperimentazione di nuove soluzioni a favore della mobilità sostenibile.

Con l'espressione **mobilità sostenibile** si intende indicare l'esigenza di avere un sistema di mobilità urbana che, pur consentendo per ciascuno l'esercizio del proprio diritto alla mobilità, sia tale da non gravare eccessivamente sul sistema sociale. Con l'aggettivo "**sostenibile**" in particolare si intende correlare le diverse forme di mobilità al benessere delle persone, puntando a una visione che non sia basata soltanto su indicatori economici, ma che consenta di armonizzare l'ineliminabile necessità di spostarsi con la qualità della vita.

La redazione del PSCL fu introdotta in Italia dal Decreto del Ministero dell'Ambiente "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" del marzo 1998. Il medesimo Decreto introdusse inoltre la figura del Responsabile della Mobilità Aziendale, il **Mobility Manager**.

1. IL CONTESTO NORMATIVO IN ITALIA

A livello legislativo in ambito europeo il tema della mobilità è stato affrontato all'interno del quadro più ampio riguardante la tutela dell'ambiente nel suo complesso.

La Direttiva Quadro Comunitaria (96/62/CEE) sulla valutazione e gestione della qualità dell'aria, ha reso più stringenti i limiti delle emissioni ed imposto cambiamenti importanti nella politica della mobilità urbana; la direttiva ha previsto la predisposizione di piani di intervento per le zone che si trovano oltre i valori limite.

Il panorama normativo europeo, nazionale e regionale può essere sintetizzato da:

- Direttive 94/12 e 96/69 attraverso le quali la Comunità Europea traccia le linee di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri e relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore;
- Direttiva 97/24 contenente le prescrizioni relative all'inquinamento atmosferico prodotto dai motorini;
- DPCM 28/03/93 e DPR203/88 che determinano valori limite di qualità dell'aria;
- Legge 26/10/95 n.447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico";
- Legge 04/11/97 n.413 relativa a "Misure urgenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da Benzene", che fissa il tenore massimo di benzene ed idrocarburi aromatici nelle benzine, da stabilire con Decreto del Ministero dell'Ambiente in concerto con i Ministri dell'industria e della sanità a decorrere dal 1 luglio 2000;
- Decreto Ronchi 27/03/98: nell'ottica di una sostenibilità urbana che oltre a definire come obiettivi basilari la riduzione dell'inquinamento atmosferico da traffico, introduce la figura del Mobility Manager aziendale e propone l'istituzione 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 (Mobility Manager di Area);
- Strumenti di pianificazione a disposizione degli enti locali, come i Piani Urbani del traffico (PUT), i Piani Energetici Regionali (PER, previsti dal decreto 112/98 attuativo della "Legge Bassanini"), tesi a migliorare le condizioni di circolazione nei centri urbani, ed a determinare minori tassi d'inquinamento e minori consumi energetici;
- Legge Regionale n.30 del 16/07/98 che definisce le regole per la ristrutturazione ed il miglioramento del trasporto pubblico;
- Decreto anti-benzene del 23/10/98, che consiste nell'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della circolazione;
- Introduzione della "carbon tax" che stabilisce un'imposta progressiva sui veicoli secondo la capacità inquinante, colpendo negli aspetti economici i mezzi che più negativamente incidono sulla qualità dell'aria;
- Decreto del Ministero dell'Ambiente del 22 dicembre 2000 (G.U. 5 aprile 2001) che ha dato l'avvio al cofinanziamento ai Comuni per gli interventi di governo della domanda di mobilità (Mobility Management) e sono state introdotte alcune novità rispetto al decreto del 27/03/98. Viene incentivata l'implementazione del Mobility Management attraverso il finanziamento a Comuni e/o a forme consociate di Comuni, non solo per interventi relativi agli spostamenti casa-lavoro, ma anche in riferimento a piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree

industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che presentano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico. Nel contempo estende l'applicazione del decreto a tutti i Comuni italiani, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico come nel primo decreto;

- Libro Verde “Verso una nuova cultura della mobilità urbana” Bruxelles, 25.9.2007 COM (2007) 551;
- D. Lgs 03/04/2006 n. 152 “Norme in materia ambientale”;
- Libro bianco sui trasporti Bruxelles 2009;
- Direttiva 2008/50/CE prende atto che, in condizioni meteorologiche particolarmente sfavorevoli, possono permanere situazioni di non rispetto dei limiti.

In particolare si evidenzia come i contenuti del Libro Verde siano basilari per le politiche di Mobility management in quanto la città costituisce ormai l'habitat della stragrande maggioranza della popolazione, che ha diritto di godere della migliore qualità di vita possibile. Tra questi risulta fondamentale ripensare la mobilità urbana, ovvero ottimizzare l'uso di tutte le modalità di trasporto ed

organizzare la “comodalità” tra i diversi modi di trasporto collettivo (treno, tram, metropolitana, autobus, taxi) e individuale (automobile, motocicletta, bicicletta, a piedi). Significa anche realizzare gli obiettivi comuni di prosperità economica, rispetto del diritto alla mobilità mediante un' oculata gestione della domanda di trasporto, qualità di vita e tutela dell'ambiente. Significa, infine, conciliare gli interessi del trasporto di merci e del trasporto di persone, qualunque sia il modo di trasporto utilizzato. Gli obiettivi che si pone il Libro Verde sono così sintetizzati:

- un traffico scorrevole nelle città: promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta, ottimizzare l'uso dell'auto privata per una città più pulita, usare nuove tecnologie ed un nuovo modo di guidare, nuovi appalti ecologici;
- un trasporto urbano più intelligente: tariffazione intelligente, migliore informazione per una migliore mobilità;
- un trasporto urbano accessibile e sicuro: trasporti collettivi, un'interconnessione equilibrata dei territori ed un approccio integrato alla mobilità urbana per un trasporto urbano sicuro;
- una nuova cultura della mobilità urbana.

Il pacchetto di misure avviato dal Governo italiano può essere così riassunto:

- Stipula di accordi volontari con case produttrici di autoveicoli e di motocicli per anticipare la riduzione delle emissioni rispetto a quanto richiesto dalla normativa vigente;
- Realizzazione di linee di trasporto tranviarie e metropolitane, utilizzo di mezzi pubblici a basso impatto ambientale (elettrici ed a metano), utilizzo taxi collettivo e taxi bus (servizi collettivi a chiamata);
- Provvedimenti contingenti per la limitazione del traffico a livello comunale (targhe alterne, blocco della circolazione);
- Diffusione di mezzi a basso impatto ambientale (5% degli acquisti) nei parchi veicolari degli Enti Pubblici;
- Istituzione del Mobility Manager, ovvero il responsabile della mobilità aziendale, nelle strutture produttive, commerciali ed amministrative con singole unità locali superiori a 300 addetti;
- Accelerare la sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili;
- Migliorare l'accesso per le persone a mobilità ridotta;
- Integrazione della guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico nella formazione alla guida;
- Sviluppo del car sharing (utilizzo dell'auto in forme multiproprietarie), car pooling (condivisione di auto private);
- Sviluppo di reti di piste ciclabili;

- Riequilibrio della distribuzione delle merci per ferrovia ed incentivazione al risparmio energetico ed all'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale;
- Accordo di programma tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Fiat Spa ed Unione petrolifera” per l'avvio del progetto Metano;
- Progetto ICBI per incentivazione alla trasformazione di auto a benzina a GPL e metano e realizzazione di impianti di distribuzione;
- Progetti di ricerca e dimostrazione per veicoli a basse emissioni e a emissioni zero;
- Istituire osservatori della mobilità urbana;

In particolare si evidenzia che 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.

Il decreto, inoltre, propone l'istituzione 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 (Mobility Manager di Area).

Il successivo decreto del 21/12/2000, con cui il Ministero dell'ambiente ha esteso l'ambito territoriale di riferimento del Mobility Manager di area a tutte le zone in cui esiste una elevata concentrazione di spostamenti di persone o cose ed a tutte le aziende, o ad altri attrattori, che fanno parte della stessa area con compiti di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale ha destinato risorse ai comuni per cofinanziare progetti indirizzati a:

- promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli enti interessati;
- assistere le aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa Lavoro);
- favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale in una logica di rete e di interconnessione modale;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, e l'utilizzo anche della bicicletta e/o di servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale;
- favorire la diffusione e sperimentazione di servizi di taxi collettivo, di car-pooling e di *car-sharing*;
- promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
- monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.

2. LE POLITICHE DI MOBILITY MANAGEMENT E IL MOBILITY MANAGER

Le azioni di Mobility Management mirano essenzialmente a:

- 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 oggi legati al sistema dei trasporti;
- migliorare l'accessibilità della città con particolare riguardo ai modi "sostenibili" quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello intermodale;
- influenzare i comportamenti individuali incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità usando modi di trasporto sostenibili;
- ridurre il numero, la lunghezza ed i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;

Il mobility management rappresenta quindi un nuovo approccio per affrontare i problemi del traffico e gli effetti di inquinamento e congestione prodotti dalla mobilità urbana attraverso la gestione della domanda di mobilità sistematica casa-lavoro.

La multi-mobilità, intesa come l'uso intelligente di differenti modi di trasporto, deve essere il modello di riferimento basandosi principalmente su misure *'software-oriented'* (informazione, comunicazione, coordinamento ed organizzazione) che consentono all'utente un alto grado di libertà di scelta, contrariamente alle regolazioni, le misure fiscali o le infrastrutture, che sono misure *'hardware-oriented'*.

Le scelte relative al soddisfacimento dei bisogni di mobilità comprendono sempre componenti soggettive ed hanno un forte legame con il concetto di stile di vita. Creare alleanze tra differenti partner (autorità locali/regionali, aziende di trasporto, imprenditori, gruppi di interesse, etc.) è il presupposto per un mobility management di successo.

Il Mobility Manager Aziendale è responsabile della redazione ed attuazione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro. Tale piano è un documento direttivo che include servizi ed attività di mobility management, nonché la loro implementazione. Il PSCL costituisce lo strumento di base a livello aziendale per raggiungere l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'auto privata.

3. IL PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (PSCL)

Il PSCL è uno strumento di analisi della domanda di mobilità dei dipendenti e di sviluppo e implementazione di interventi utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro, con l'obiettivo specifico di ridurre l'utilizzo dell'auto privata.

Il PSCL per adempiere ai suoi obiettivi deve fornire benefici per tutte le parti coinvolte: per il singolo dipendente, per l'azienda e per la collettività: è compito del Mobility Manager evidenziare tali benefici mediante misure di comunicazione e sensibilizzazione adeguate

Dal punto di vista del **singolo dipendente** i vantaggi, sia diretti che indiretti, dovrebbero essere:

- minori costi di trasporto;
- riduzione dei tempi di spostamento;
- possibilità di premi economici;
- diminuzione del rischio di incidenti;
- minore stress psicofisico da traffico;
- aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi;
- socializzazione tra colleghi.

Dal punto di vista dell'**Azienda** i benefici si possono identificare in:

- migliore accessibilità dei lavoratori all'Azienda;
- riduzione dello stress per i lavoratori con conseguente aumento della produttività;
- rafforzamento dell'immagine aziendale, anche in tema di sensibilità ambientale;
- riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio;

Anche i vantaggi per la **collettività** non vanno sottovalutati:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- benefici in termini di sicurezza;
- riduzione della congestione stradale;
- riduzione dei tempi di trasporto.

Per attuare un Piano efficace il Mobility Manager deve essere in grado di effettuare una mediazione tra le esigenze di mobilità dei dipendenti, la convenienza per l'Azienda e i benefici che il singolo dipendente può ottenere da scelte di spostamento attente alla mobilità sostenibile.

A tale scopo risultano di fondamentale importanza le strategie di comunicazione che il Mobility Manager mette in atto da un lato per informare e stimolare i dipendenti e dall'altro per ottenere la fattiva condivisione delle scelte da parte dei vertici aziendali.

4. LA STRUTTURA DEL PSCL

Il PSCL rappresenta la sintesi di un percorso organizzativo che coinvolge l'intera struttura aziendale, partendo dall'analisi dei dati raccolti (analisi del contesto di riferimento e della domanda di mobilità) per arrivare alla definizione delle misure da adottare (ambiti d'intervento).

Possiamo quindi analizzare nel dettaglio il piano degli spostamenti casa-lavoro suddividendo la sua struttura in quattro fasi operative:

1. ANALISI: raccolta dei dati;
2. PROGETTO: individuazione e sviluppo di misure di intervento;
3. ATTUAZIONE: realizzazione delle misure di intervento e delle strategie di comunicazione;
4. AGGIORNAMENTO: monitoraggio dell'andamento e valutazione dell'efficacia.

La **fase di analisi** è volta alla conoscenza dettagliata della domanda di mobilità espressa dai dipendenti ed è estremamente importante sia per orientarla attraverso il PSCL sia per organizzare meglio i servizi di mobilità e gli interventi da attuare in seguito. Per fare ciò è stato utilizzato un questionario online rivolto ai dipendenti suddiviso in sezioni riguardanti:

- Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro e tragitti effettuati;
- Caratteristiche degli utenti dell'automobile e della moto/ciclomotore/scooter;
- Tipologia contrattuale, articolazione degli orari di lavoro e caratteristiche attività lavorativa;
- Profilo del dipendente;
- Spostamenti per ragioni di ufficio;
- Brevi osservazioni, suggerimenti, proposte di miglioramento.

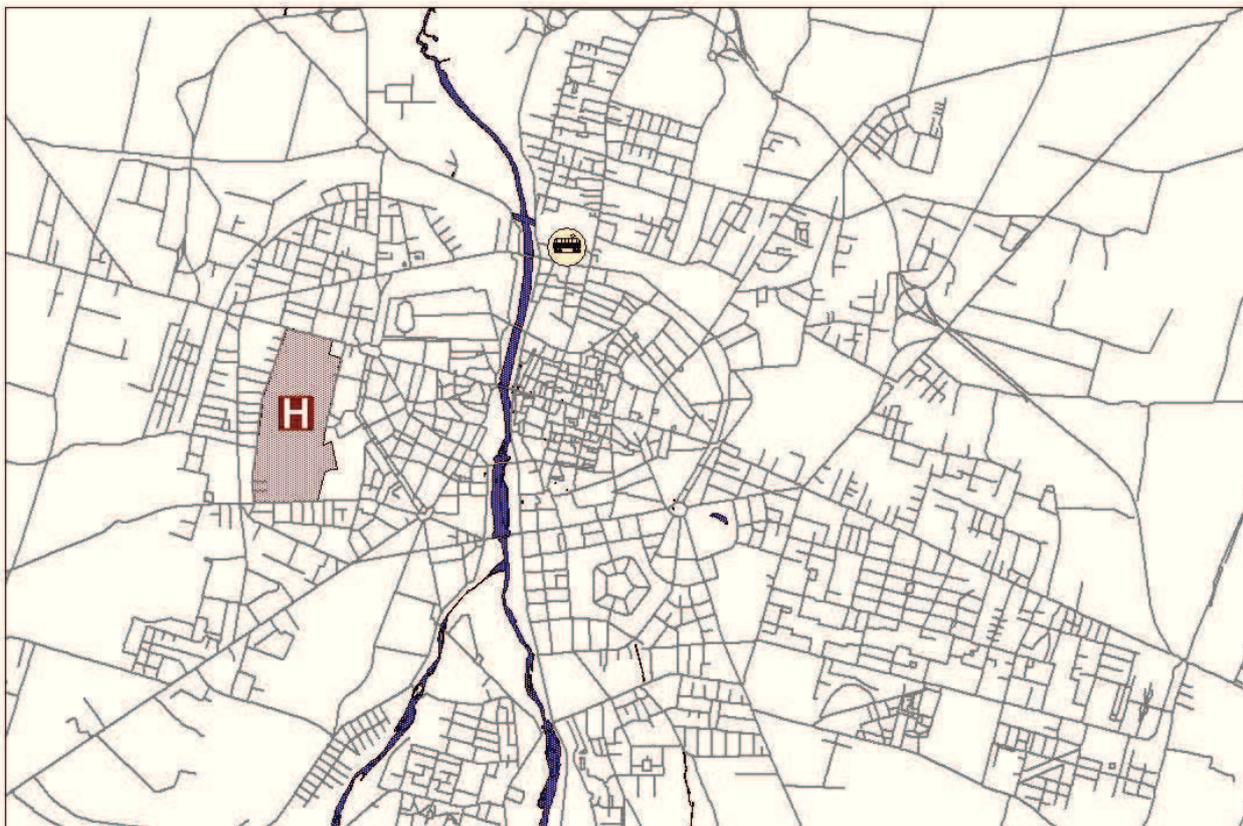
La **fase di progetto** consiste nella definizione di interventi finalizzati al conseguimento degli obiettivi prefissati tra cui di particolare importanza la riduzione dell'utilizzo individuale di veicoli a motore. A tale scopo è importante definire e creare un'apposita struttura di supporto e coordinamento dei mobility managers aziendali che mantenga i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto: tale struttura fa capo alla figura del Mobility Manager del Comune di Parma, al quale verrà sottoposto il presente PSCL per approvazione.

Durante la **fase attuativa** si provvederà all'attuazione degli interventi individuati alla fase precedente e saranno quindi predisposte tutte le azioni e tutti gli strumenti di supporto per l'attuazione del PSCL. In questa fase risulta di particolare importanza l'attività di comunicazione interna, che ha grande valore strategico per la partecipazione ed il consenso dei dipendenti. E' importante individuare strategie di comunicazione e sensibilizzazione che conferiscano forza e incisività al progetto.

La **fase di aggiornamento** è indispensabile per la revisione del PSCL con cadenze fissate, in relazione alle evoluzioni intercorse sia per quanto riguarda l'organizzazione aziendale sia per quanto riguarda i feedback emergenti a seguito della fase attuativa. A tale scopo è utile definire alcuni indicatori che valutino l'efficacia delle misure attuate. L'aggiornamento è inoltre finalizzato a identificare soluzioni innovative e nuove strategie di realizzazione.

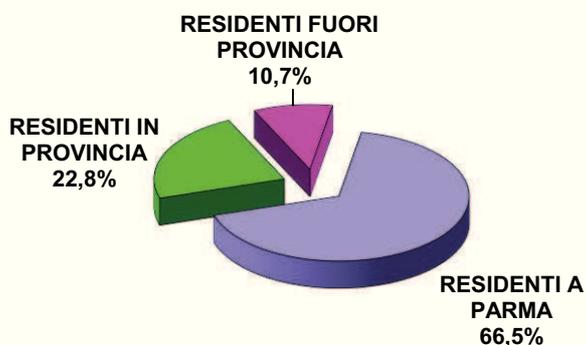
5. L'AZIENDA OSPEDALIERO-UNIVERSITARIA DI PARMA

L'Azienda Ospedaliero-Universitaria si trova nella zona ovest di Parma poco al di fuori della cinta muraria, è composta da un poliblocco costituito da **8 edifici** a cui si aggiungono **18 padiglioni** ed è una delle aziende più grandi della città.



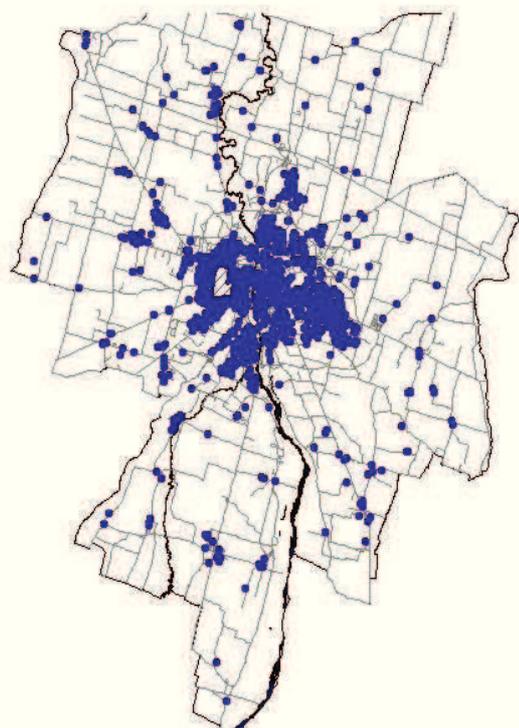
Mapa della città di Parma con ubicazione dell'Azienda Ospedaliero Universitaria.

L'Azienda conta ad oggi **3852 dipendenti**, di cui **2561 risiedono in città**, **877 in provincia** e **414 fuori provincia**.

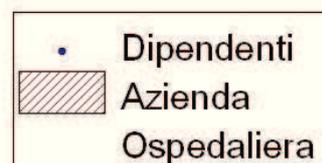
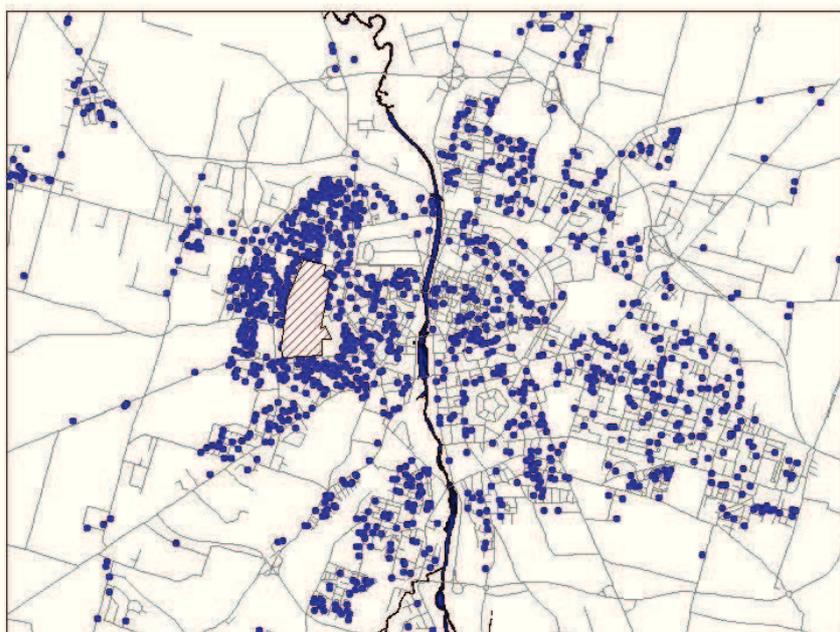


Rispetto al totale, 581 dipendenti risultano inquadrati nella categoria dei Dirigenti (medici e non medici) mentre i restanti 3271 appartengono all'area del Comparto.

DISTRIBUZIONE DIPENDENTI



DISTRIBUZIONE DIPENDENTI-dettaglio



Accesso e Sosta all'interno dell'Azienda

L'Azienda negli anni scorsi ha intrapreso una serie di misure per regolamentare gli accessi e la sosta delle autovetture all'interno delle aree di pertinenza dell'azienda, riassunte in un **Regolamento di Accesso e Sosta** che prevede che possano sostare senza limitazioni unicamente i mezzi di Pronto Soccorso e i mezzi di servizio dell'Azienda Ospedaliera, Azienda USL, Università degli Studi, i mezzi delle forze dell'ordine e i mezzi delle aziende erogatrici di servizi pubblici che devono svolgere attività all'interno dell'Area Ospedaliera.

L'accesso all'area ospedaliera è inoltre consentito ai dipendenti ad orario disagiato (la cui attività lavorativa inizia o finisce nella fascia oraria in cui non sono in servizio i mezzi pubblici - dalle 0.00 alle 7.00 e dalle 20.00 alle 24.00).

Per coloro che non rientrano in queste categorie (come ad esempio i visitatori e gli accompagnatori) sono previste alcune tipologie di permesso, tra cui la più comune e utilizzata consiste in permessi a tempo limitato (tipo gratta e sosta) per la sosta occasionale per massimo due ore solamente negli stalli delimitati da righe bianche. Tale permesso è disponibile anche per gli utenti con problematiche di salute (pazienti in trattamento sanitario continuativo, non autosufficienti o con difficoltà motorie).

Visitatori e dipendenti che non appartengono alle categorie aventi diritto possono invece utilizzare il parcheggio di via Volturmo di fronte al nuovo ingresso dell'Ospedale, i due parcheggi multipiano a pagamento in via Abbeveratoia e gli stalli regolamentati a righe blu nelle vie adiacenti all'Ospedale.

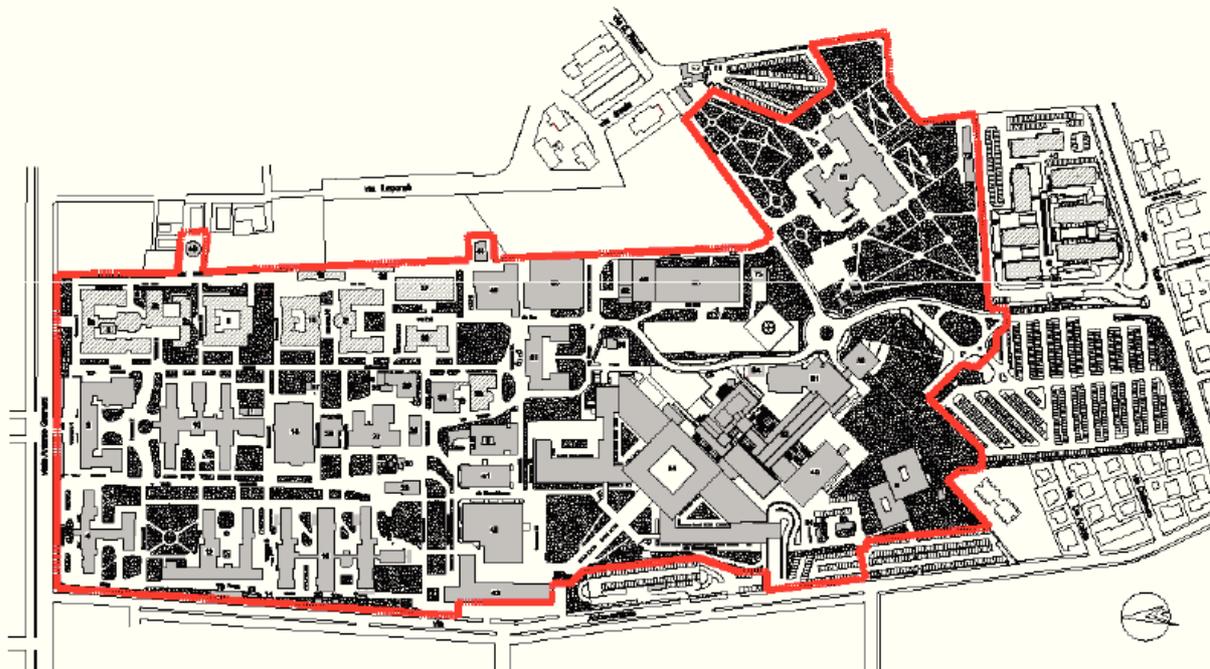
Per i dipendenti sono attivi 4 parcheggi (Rasori, Abbeveratoia, Leporati, Volturmo) il cui accesso è regolato da una sbarra attivabile mediante il badge personale, per un totale di circa 700 posti auto che risultano insufficienti a coprire il fabbisogno, senza tuttavia costituire una problematica di forte rilievo. Da questo punto di vista occorre tenere in considerazione che la domanda di maggiore possibilità di parcheggio, che pur sussiste con buona evidenza, potrebbe essere mediata dall'opportunità di non incentivare l'utilizzo dell'auto per favorire modalità di trasporto alternative.

In dettaglio i posti auto disponibili sono i seguenti:

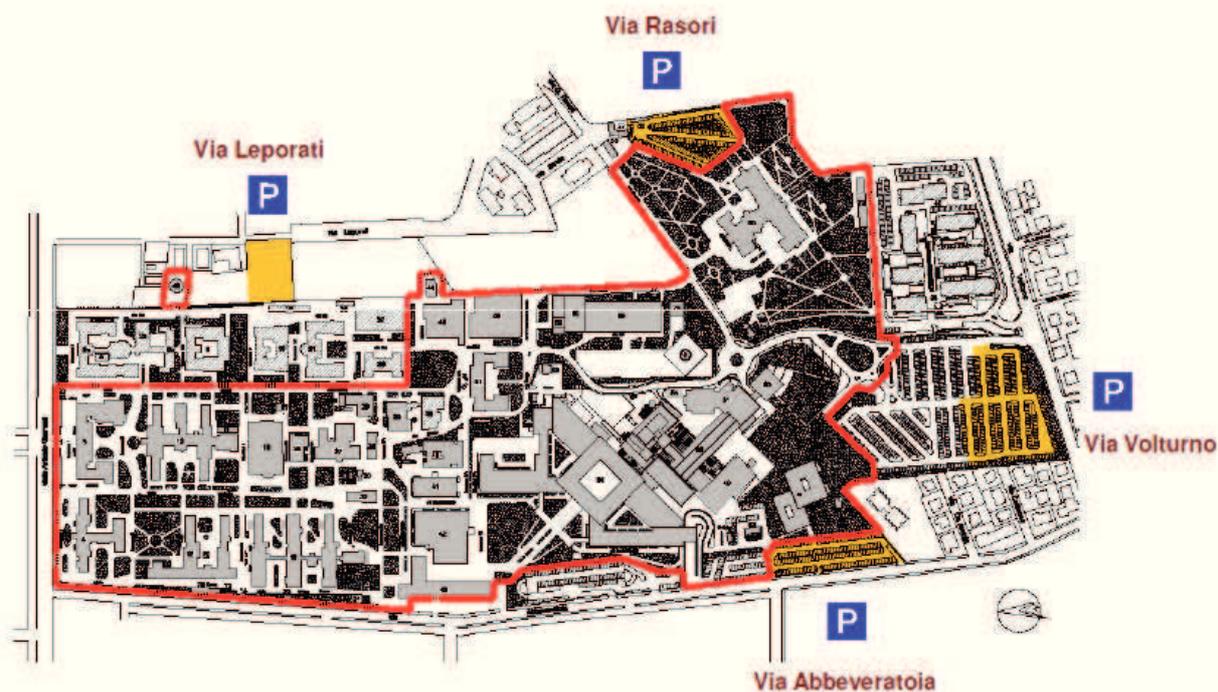
- **442 posti auto** all'interno dell'area ospedaliera riservati ai possessori di permessi (di cui 159 per utenti, 135 per dipendenti, 42 carico/scarico, 33 per disabili, 33 per ambulanze e 40 riservati ai mezzi aziendali)
- **210 posti auto** al parcheggio di via Rasori, riservato ai dipendenti (accesso con badge);
- **135 posti auto** al parcheggio di via Abbeveratoia, riservato ai dipendenti (accesso con badge);
- **76 posti auto** al parcheggio di via Leporati, riservato ai dipendenti (accesso con badge);
- **297 posti auto** al parcheggio di via Volturmo, riservato ai dipendenti (accesso con badge);
- **400 posti auto** al parcheggio di via Volturmo a disposizione dei cittadini.

L'Azienda Ospedaliera ha inoltre organizzato, dal lunedì al venerdì, un **bus navetta interno gratuito** che collega con percorso circolare, in 8 fermate, i principali punti dell'area ospedaliera. Gli orari di servizio vanno dalle ore 7.00 alle 20.00 e la frequenza è di 4 corse all'ora.

PLANIMETRIA DELL'AREA AD ACCESSO REGOLAMENTATO

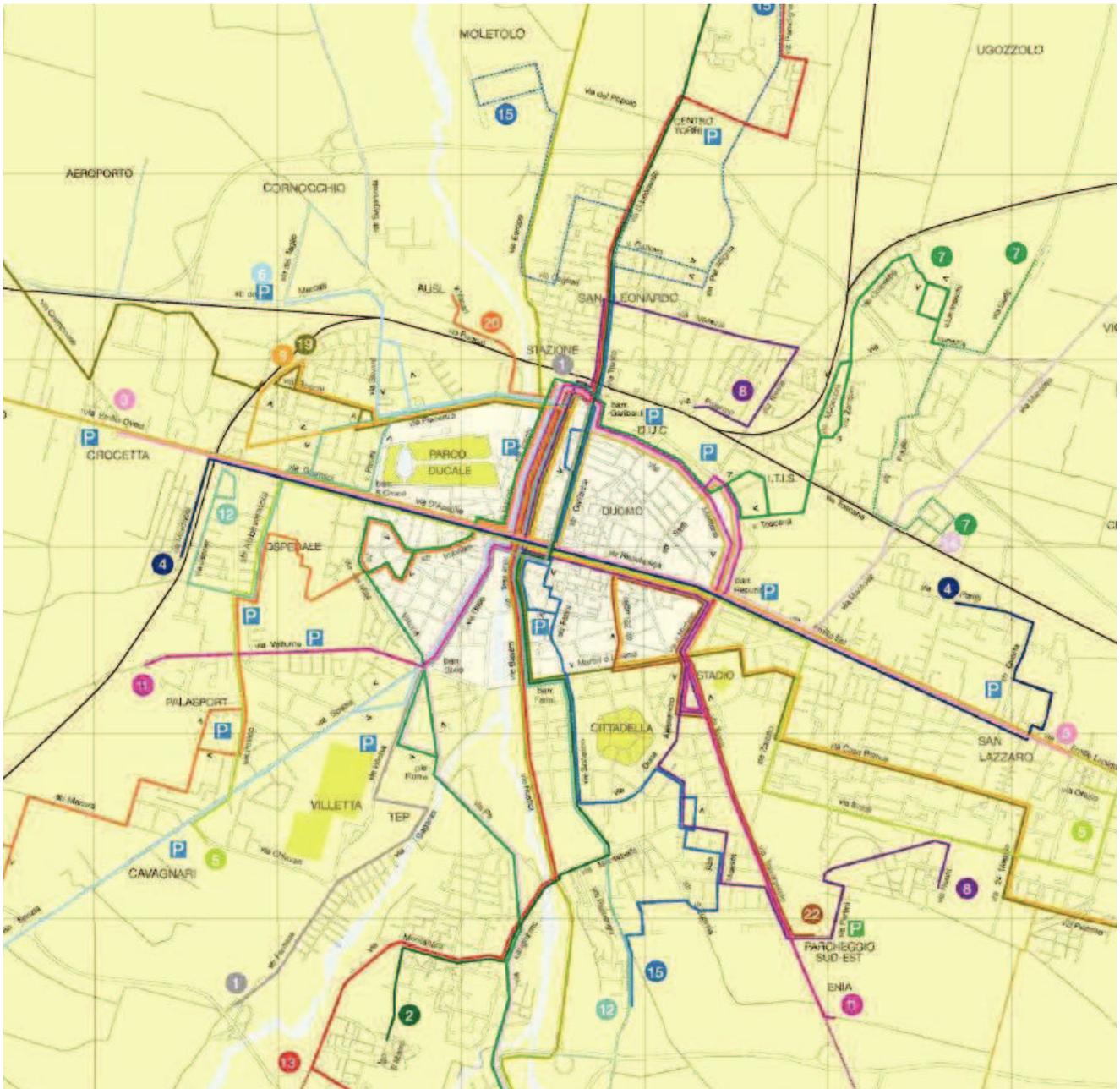


PLANIMETRIA DELL'AREA DI SOSTA REGOLAMENTATA DALL'AZIENDA OSPEDALIERO-UNIVERSITARIA DI PARMA



Per quanto riguarda l'accessibilità dell'Azienda Ospedaliera tramite **trasporto pubblico locale**, la zona è servita in modo soddisfacente e con una buona capillarità, soprattutto per le zone sud, est ed ovest della città. Vi sono **6 linee urbane** con fermate nei pressi degli ingressi principali dell'Azienda.

Gli orari di inizio e fine del servizio di TPL non risultano ottimali in termini di compatibilità con l'organizzazione interna all'ospedale per quanto riguarda i dipendenti con turni (al mattino presto e alla sera alcune linee cessano il servizio prima dell'ingresso/uscita dei turnisti).



Linee autobus nei pressi dell'Azienda (TEP)

Queste sono le le linee più vicine:

- **Linea 3:** attraversa la città da est a ovest con 4 corse all'ora ogni 15 minuti
- **Linea 4:** attraversa la città da est a ovest con 4 corse all'ora ogni 15 minuti
- **Linea 5:** attraversa la città da est a ovest con 6 corse all'ora ogni 10 minuti

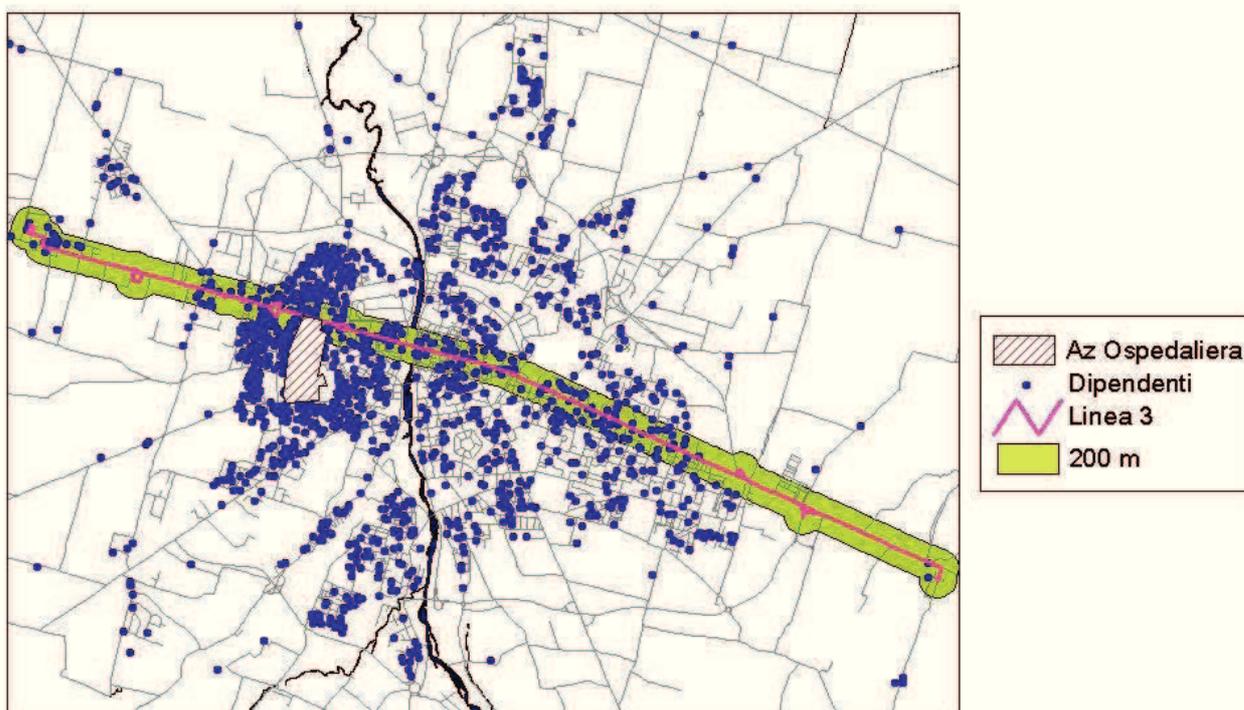
- **Linea 11:** serve la zona sud della città con 4 corse all'ora ogni 15 minuti
- **Linea 12:** serve la zona sud della città con 4 corse all'ora ogni 15 minuti
- **Linea 23:** attraversa la città da est a ovest con 4 corse all'ora ogni 15 minuti.

Le **linee 3, 4, 5 e 23** raggiungono l'ingresso di via Gramsci, le **linee 5 e 12** arrivano in via Abbeveratoia fermando anche in prossimità dell'ingresso dell'Ospedale, la **linea 11** ferma in prossimità dell'ingresso di via Volturno.

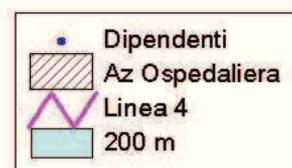
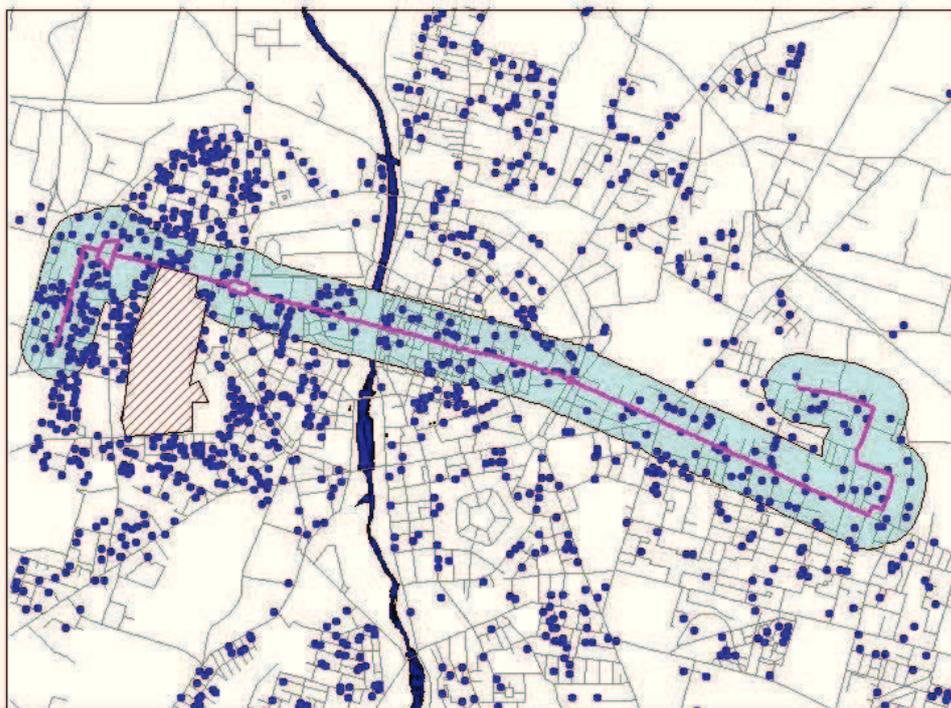
In vicinanza dell'Azienda transitava sino al giugno 2014 anche la linea 20, ora soppressa.

Nelle mappe sottostanti vengono riportate le linee con evidenziata l'area dei **200 metri** circostanti per valutare visivamente i dipendenti potenzialmente afferenti alla linea.

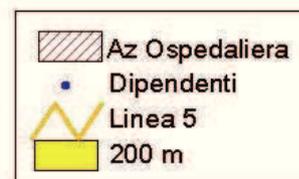
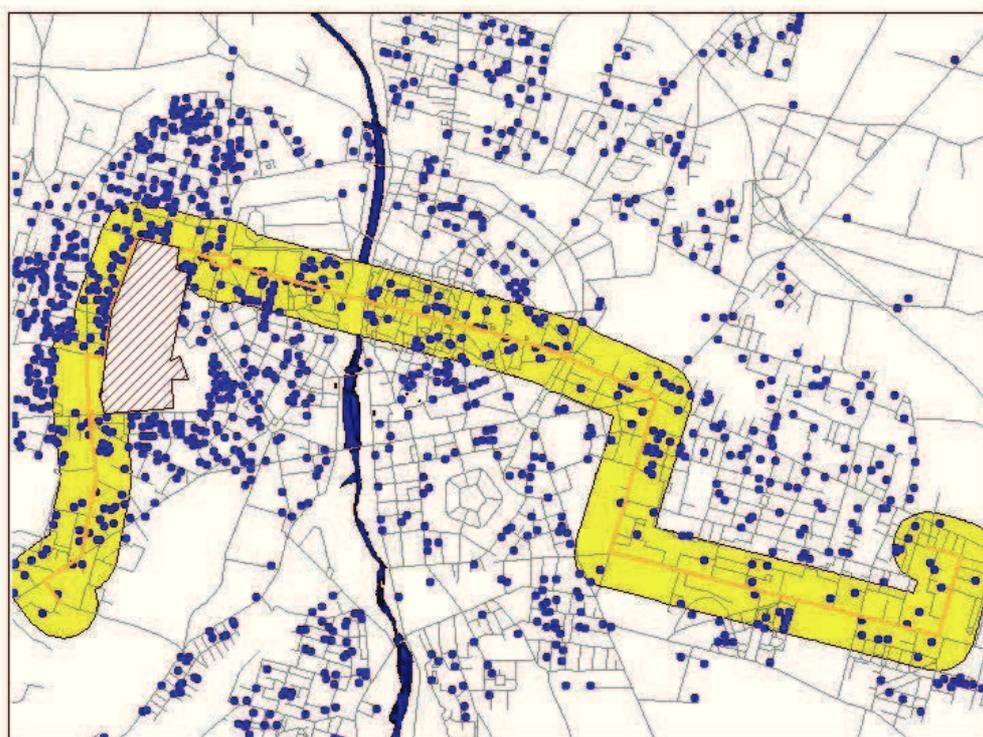
LINEA 3



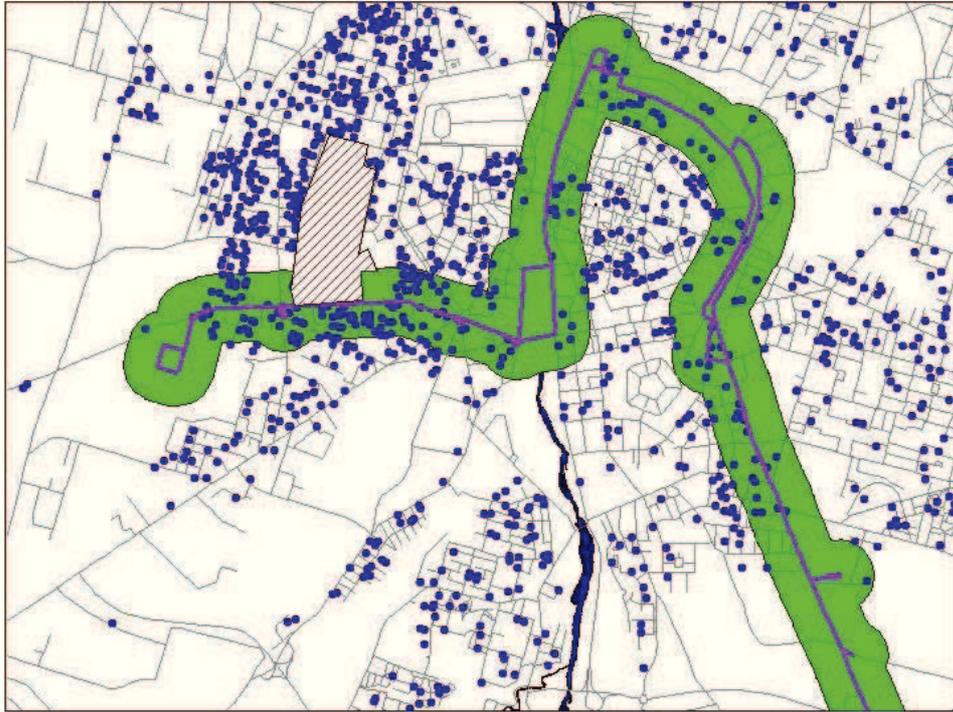
LINEA 4



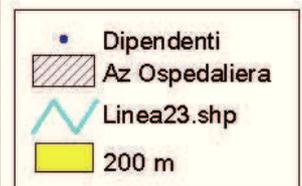
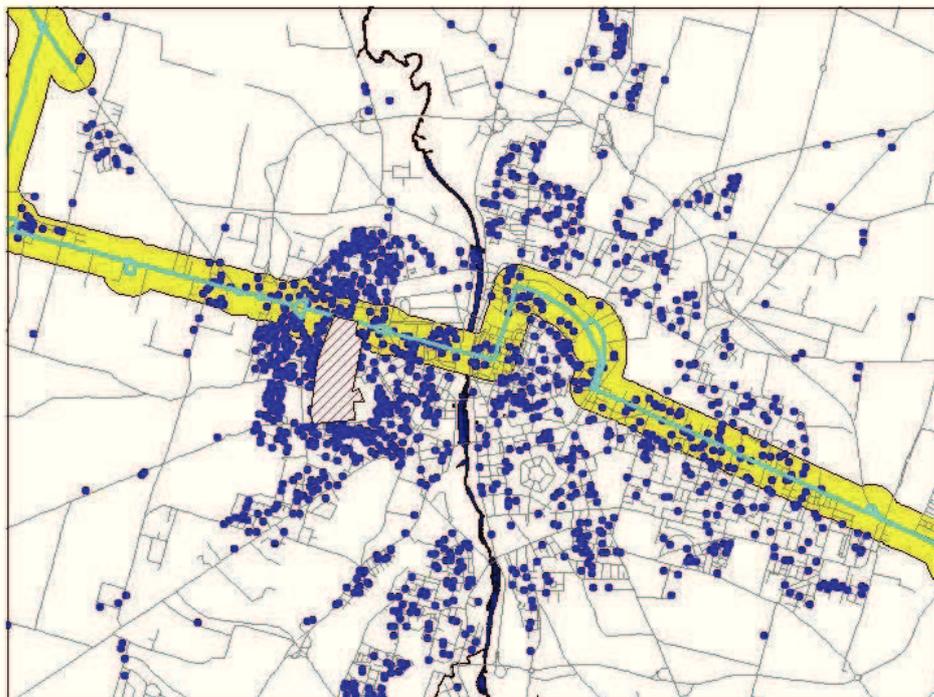
LINEA 5



LINEA 11



LINEA 23

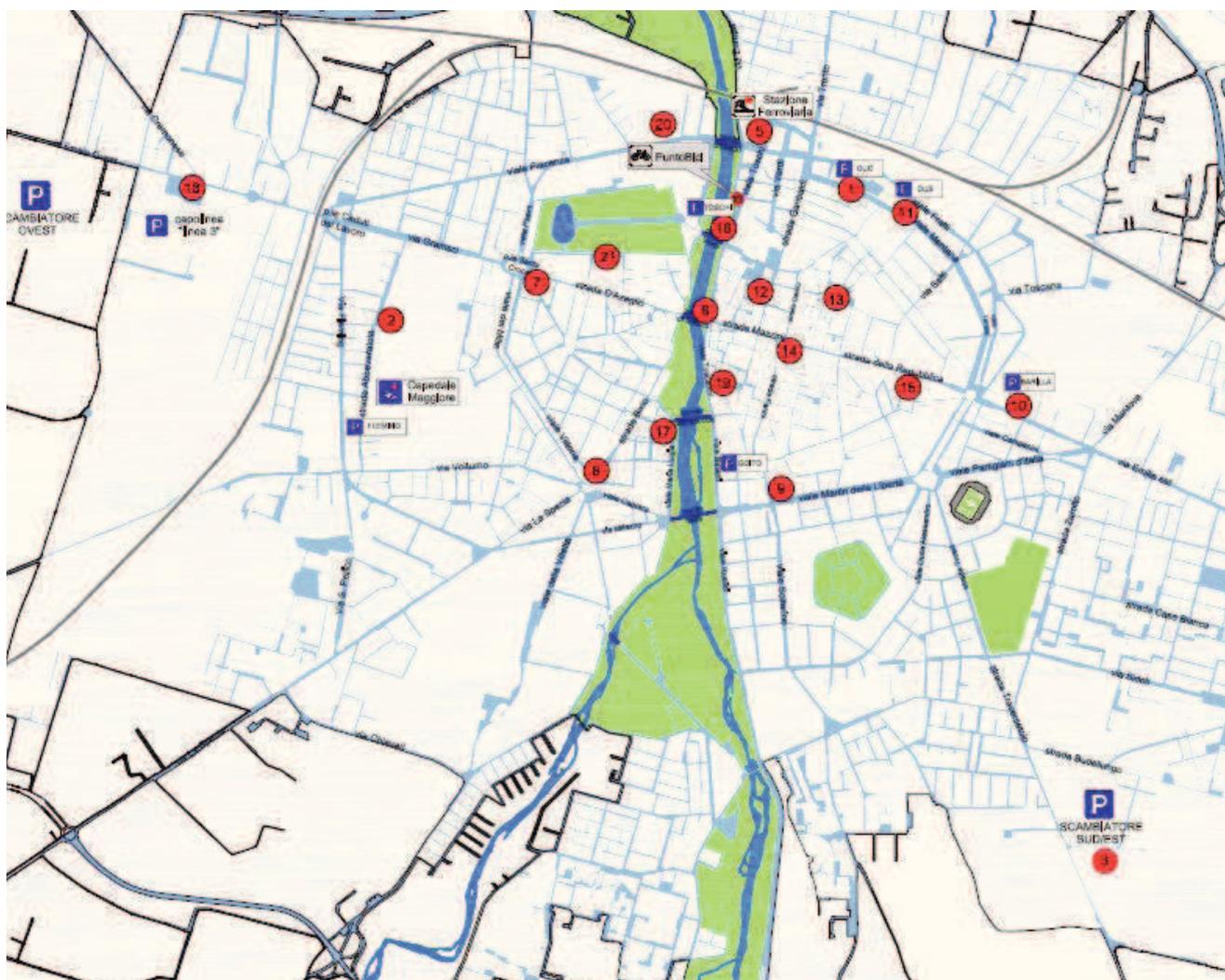


Per quanto riguarda l'utilizzo della bicicletta all'interno dell'Azienda sono disponibili circa **450 stalli per le biciclette** suddivisi in diverse rastrelliere collocate in prossimità degli ingressi ai vari padiglioni e circa **50 stalli per motocicli**.

L'utilizzo della bicicletta risente dell'annoso problema della forte incidenza di furti dei mezzi parcheggiati negli stalli: si tratta di una problematica di difficile soluzione soprattutto in considerazione del rapporto sfavorevole tra costi e benefici dei possibili rimedi.

Per quanto riguarda l'accessibilità tramite **piste ciclabili**, la situazione attuale è abbastanza favorevole così come si evince dalla cartografia seguente.

In aggiunta a ciò risultano disponibili in città, anche in vicinanza all'ingresso dell'Ospedale in via Abbeveratoia, diverse postazioni di bike-sharing che offrono una possibilità di spostamento veloce ed economica (nessun costo addebitato per tragitti inferiori ai 30 minuti)



Postazioni bike sharing (Infomobility)



Rete ciclabile cittadina (Infomobility)

6. LA FASE DI ANALISI

L'indagine preliminare alla redazione del presente PSCL si è svolta on-line utilizzando Mobility Management Sistema (<http://www.sistemait.com>), un software specifico messo a punto dai ricercatori dell'Università la Sapienza di Roma e sviluppato da Sistema srl in collaborazione con Euromobility.

Il programma è stato personalizzato e messo a disposizione dei Mobility Manager delle Aziende Sanitarie Locali e delle Aziende Ospedaliere da parte del Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale e del Servizio Strutture Sanitarie e Socio-Sanitarie della Regione Emilia-Romagna.

Il questionario online somministrato ai dipendenti tramite il software indicato, ha consentito di raccogliere informazioni relativi ai seguenti ambiti, a ciascuno dei quali era dedicata una sezione del questionario:

- Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro e tragitti effettuati
- Caratteristiche degli utenti dell'automobile e della moto/ciclomotore/scooter
- Tipologia contrattuale, articolazione degli orari di lavoro e caratteristiche attività lavorativa
- Profilo del dipendente
- Spostamenti per ragioni di ufficio
- Brevi osservazioni, suggerimenti, proposte di miglioramento.

L'indagine conoscitiva online è rimasta aperta a tutti i dipendenti dell'Azienda (in numero di 3847 nel periodo in questione) **dal 18 novembre 2014 al 23 gennaio 2015**. A livello aziendale si è scelto di comunicare al gestore del sistema le matricole dei dipendenti in forma anonima. Le matricole, che fungevano da *username*, sono state precaricate sul sistema consentendo a ciascun dipendente di essere riconosciuto in fase di accesso scegliendo in modo autonomo una password.

L'avvio della rilevazione è stato preceduto da una serie di incontri di informazione, formazione e coordinamento promossa dalla Regione Emilia-Romagna per i Mobility Manager di tutte le Aziende.

Questa prima fase introduttiva ha consentito un proficuo lavoro di scambio ed omogeneizzazione delle procedure, nonché alcune modifiche e miglioramenti al software utilizzato anche tramite una fase di pre-test aperta ai soli Mobility Manager.

L'indagine online, che è stata supportata da una intensa e mirata campagna informativa gestita direttamente dal Mobility Manager con il costante supporto dell'Ufficio Comunicazione, si è avvalsa dello spazio intranet (sul quale è rimasto pubblicato con primaria evidenza per tutto il periodo l'invito alla compilazione del questionario) e di azioni di mailing mirate ai Coordinatori Infermieristici e ai Dirigenti affinché trasmettessero a loro volta l'informazione.

Al fine di facilitare la compilazione ed evitare alcuni errori comuni è stata predisposta una breve guida alla compilazione e messo a disposizione il riferimento del Mobility Manager per eventuali richieste di chiarimento ed aiuto.

La partecipazione dei dipendenti è stata inoltre incentivata dalla assegnazione di premi messi a disposizione dal Cral Dipendenti Sanità ed estratti a sorte tra tutti coloro che hanno completato la rilevazione nei termini temporali stabiliti.

Nonostante ciò la partecipazione dei dipendenti dell'Azienda non è stata particolarmente elevata: hanno completato il questionario soltanto il **5,85%** dei dipendenti (**225** dipendenti su 3847), mentre altri 101 dipendenti si sono registrati, ma non sono riusciti a completare l'indagine.

Le ragioni di una partecipazione così ridotta probabilmente potrebbero essere ricercate nei seguenti fattori:

1) lo strumento informatico utilizzato (questionario online) è certamente più adatto e performante rispetto allo strumento cartaceo, ma allo stesso tempo potrebbe risultare meno pervasivo e più difficile da utilizzare per determinate fasce sociali ancora poco "informatizzate"; ciò potrebbe valere sia per la compilazione stessa del questionario, ma anche per le attività di comunicazione e sollecitazione alla compilazione, che inevitabilmente hanno utilizzato anch'esse per la maggior parte strumenti di carattere informatico (intranet, mail); a parziale conferma di questo potrebbe valere il dato relativo all'analoga indagine svolta nel 2009 che aveva avuto maggior successo (37,4% di partecipazione) essendo stata realizzata mediante la compilazione di un questionario cartaceo allegato al cedolino mensile, a quei tempi anch'esso cartaceo;

2) i dipendenti di una Azienda Ospedaliera sono per la maggior parte appartenenti alle categorie sanitarie (medici, infermieri, ecc) che operano a stretto contatto con il paziente: questa tipologia di lavoratore ha minor vicinanza agli strumenti informatici rispetto ai dipendenti che svolgono lavori di carattere prevalentemente d'ufficio (amministrativi, tecnici, farmacisti ecc) e quindi hanno in dotazione un personal computer sulla propria scrivania per lo svolgimento delle attività quotidiane; in aggiunta a ciò è apparso anche che le figure professionali impiegate direttamente nella cura del paziente siano fortemente sensibilizzate verso la propria attività sanitaria e siano quindi meno influenzabili, sul lavoro, da altre tematiche pur importanti come quelle ambientali.

Considerando l'età dei partecipanti all'indagine, il profilo di coloro che hanno completato il questionario risulta essere in sostanziale coerenza con la composizione della popolazione aziendale, evidenziando una maggior sensibilizzazione dei lavoratori più giovani (la percentuale dei partecipanti nelle fasce d'età 21-40 anni risulta più elevata rispetto alla relativa quota di composizione aziendale).

PARTECIPANTI ALL'INDAGINE CON QUESTIONARIO COMPLETATO

Fascia Età	Totale	% Totale
fino a 20 anni	0	0%
fra 21 e 30 anni	7	3,11%
fra 31 e 40 anni	40	17,78%
fra 41 e 50 anni	92	40,89%
fra 51 e 60 anni	77	34,22%
oltre 60 anni	9	4%
Totale complessivo	225	100,0%

DIPENDENTI DELL'AZIENDA OSPEDALIERA

Fascia Età	Totale	% Totale
fino a 20 anni	0	0%
fra 21 e 30 anni	276	7,2%
fra 31 e 40 anni	966	25%
fra 41 e 50 anni	1477	38,35%
fra 51 e 60 anni	958	24,9%
oltre 60 anni	175	4,55%
Totale complessivo	3852	100,0%

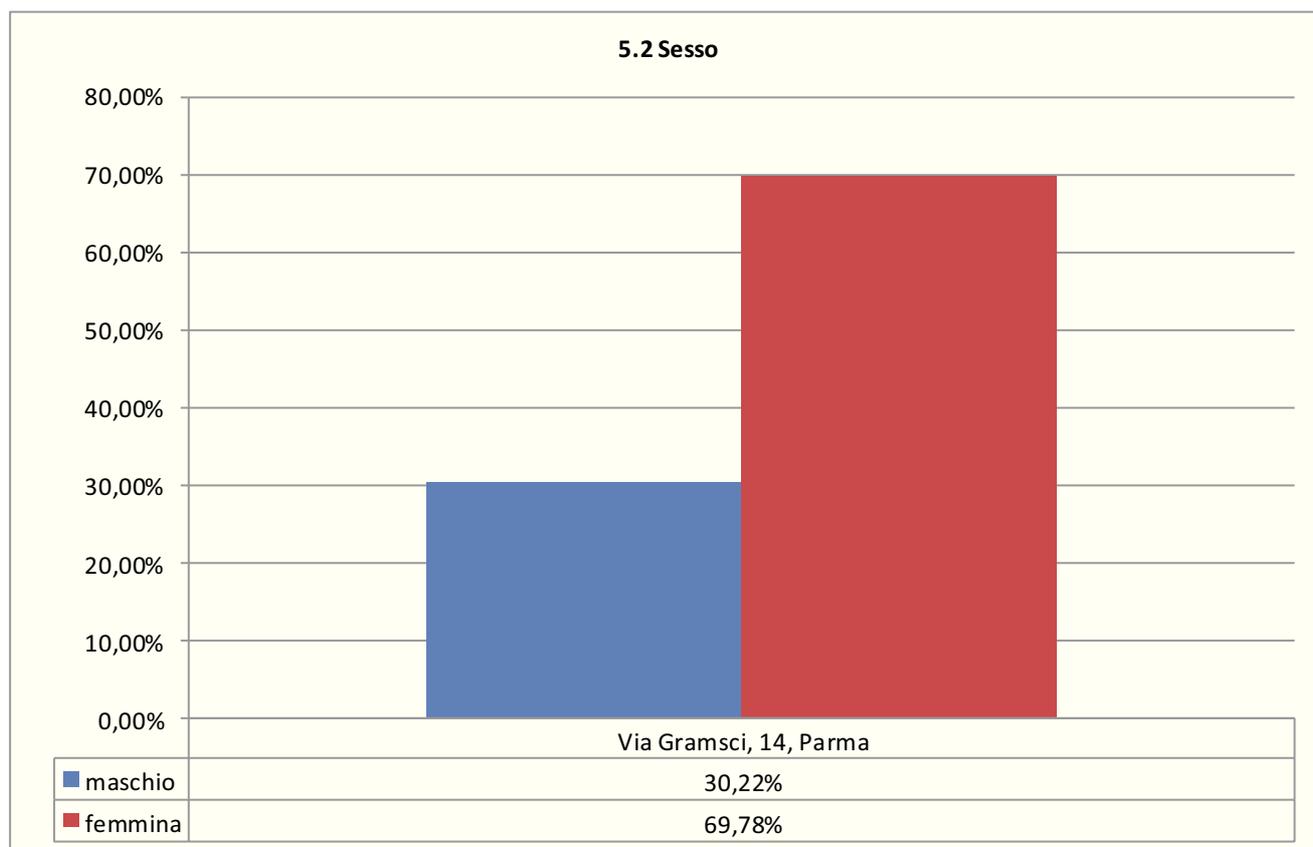
Non risultano invece scostamenti di genere: i partecipanti all'indagine sono risultati per il 70% donne, rispecchiando con precisione la percentuale femminile dei dipendenti.

Stante la bassa percentuale di partecipanti e l'esiguo numero di questionari raccolti, la base dati a disposizione non rappresenta un campione statisticamente significativo dell'intera popolazione aziendale e non risulta nemmeno del tutto soddisfacente per ottenere una conoscenza dettagliata e approfondita delle caratteristiche e delle propensioni dei dipendenti in tema di mobilità.

Tuttavia l'interpretazione dei dati raccolti consente comunque di ottenere indicazioni utili per tentare di comporre un quadro delle percezioni e degli orientamenti di quella parte dei dipendenti che si è mostrata più sensibile alle tematiche della mobilità sostenibile. Ciò può consentire di estrapolare alcune direzioni progettuali verso le quali orientare le politiche per la mobilità aziendale, nel quadro più vasto della politica per la mobilità d'area cittadina.

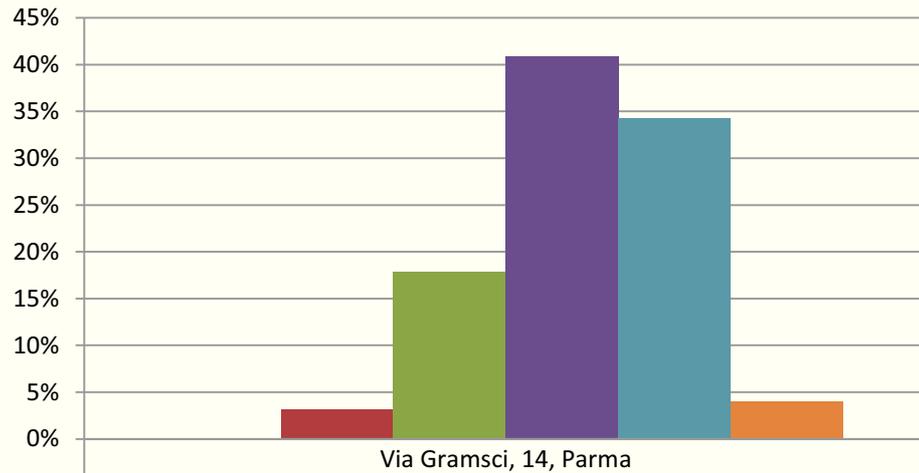
Segue in forma grafica la presentazione dei dati salienti emersi dall'indagine.

Profilo dei partecipanti all'indagine e tipologia contrattuale



La composizione dei partecipanti all'indagine (per il 70% di sesso femminile) riflette precisamente la popolazione aziendale, che è composta per il 70% da donne.

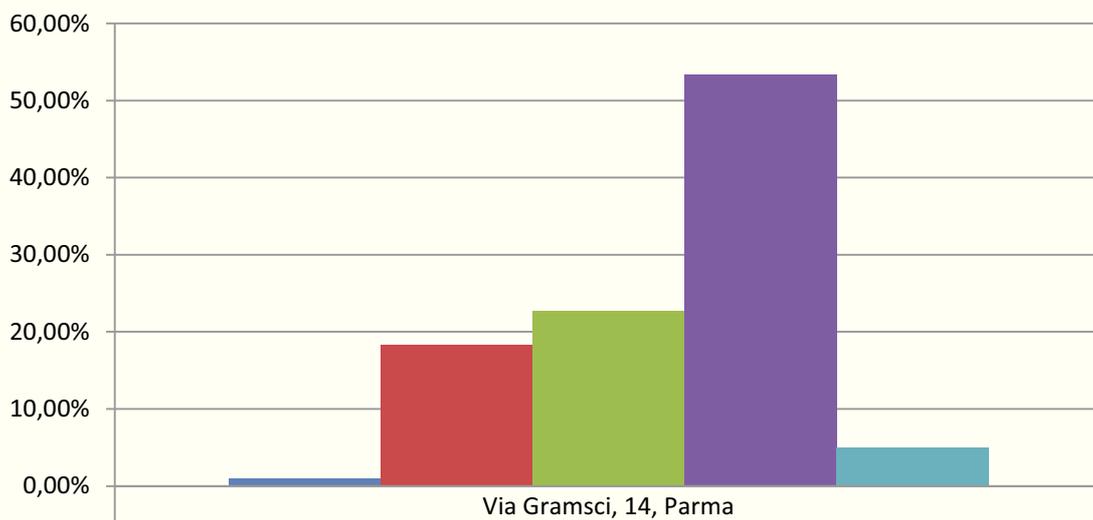
5.3 Fascia di età



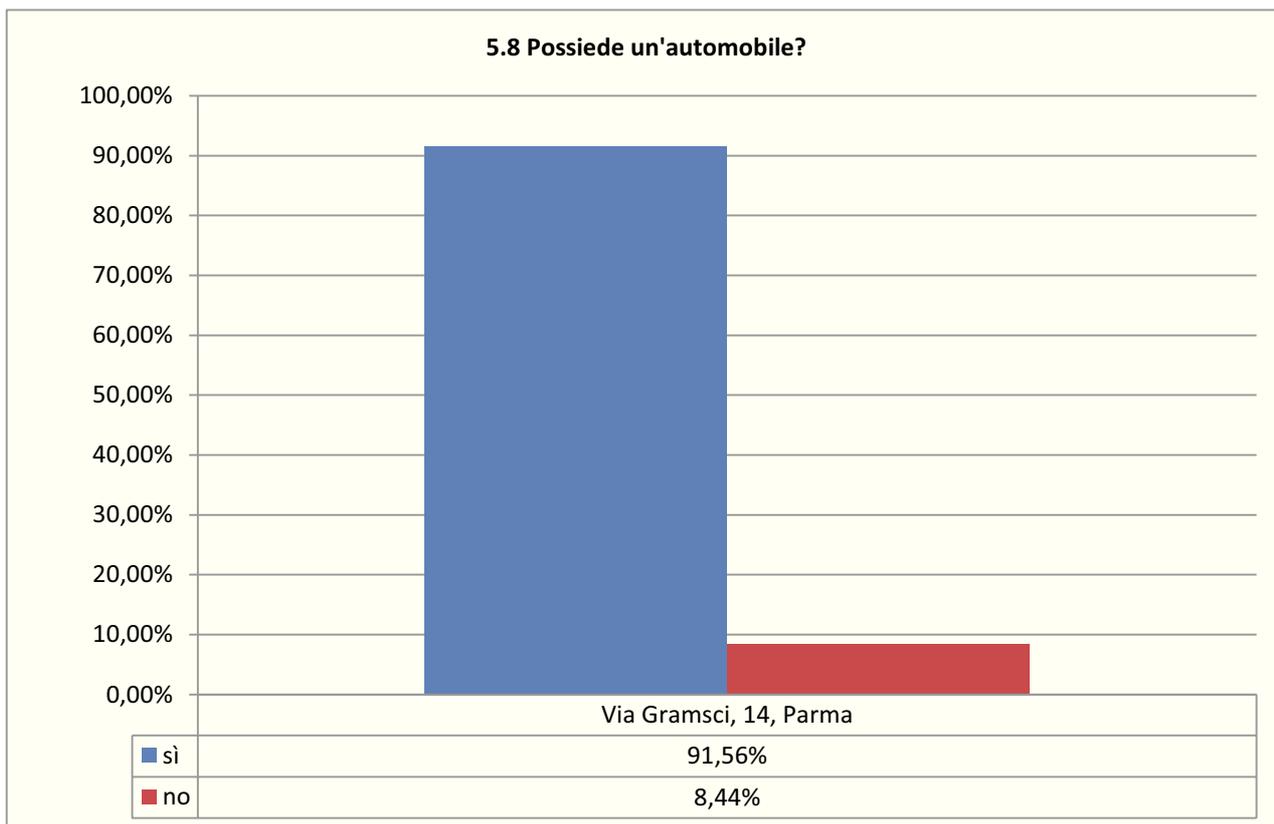
■ minore o uguale a 20 anni	0%
■ fra 21 e 30 anni	3,11%
■ fra 31 e 40 anni	17,78%
■ fra 41 e 50 anni	40,89%
■ fra 51 e 60 anni	34,22%
■ piu' di 60 anni	4%

il profilo di coloro che hanno completato il questionario risulta essere in sostanziale coerenza con la composizione della popolazione aziendale, evidenziando una maggior sensibilizzazione dei lavoratori più giovani (la percentuale dei partecipanti nelle fasce d'età 21-40 anni risulta più elevata rispetto alla relativa quota di composizione aziendale).

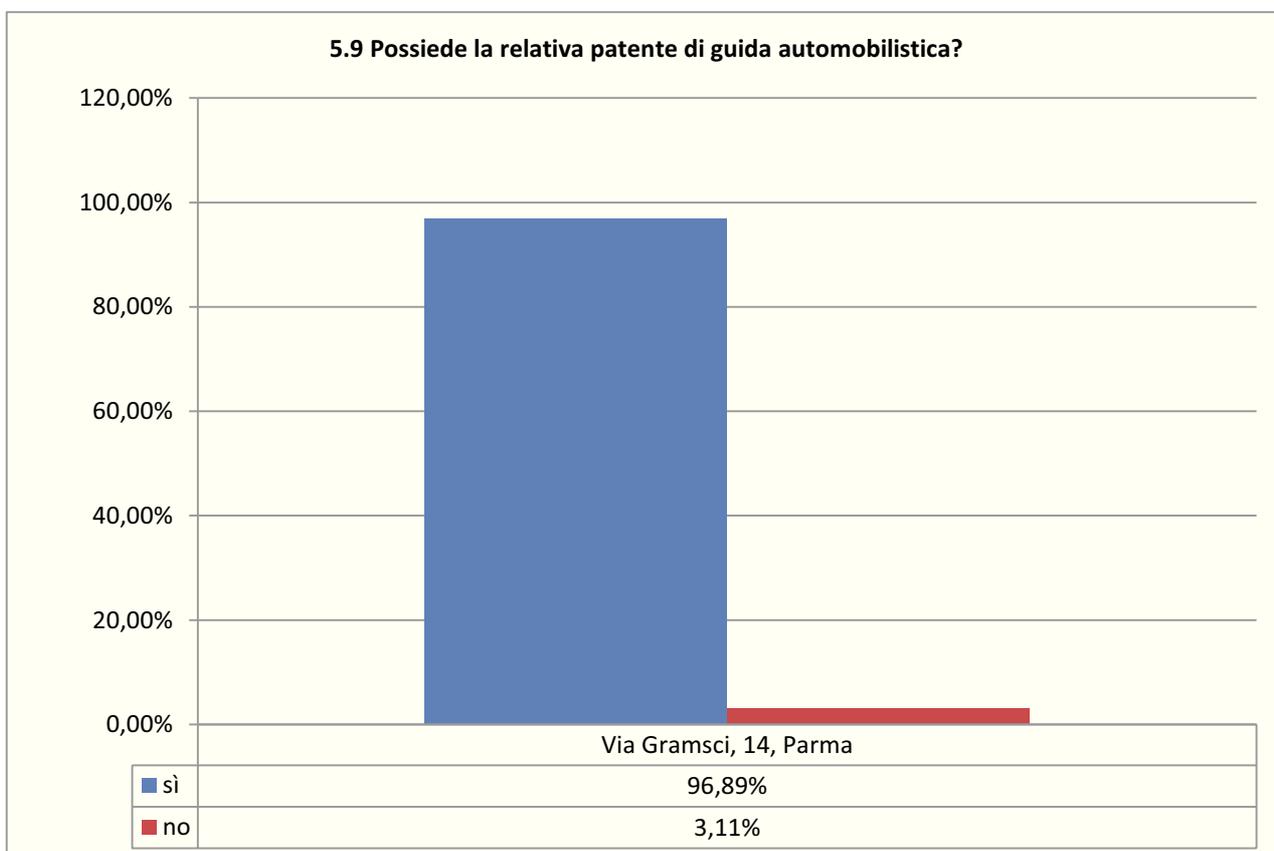
5.5 Da quanti componenti è composta la sua famiglia (incluso sé stesso)?

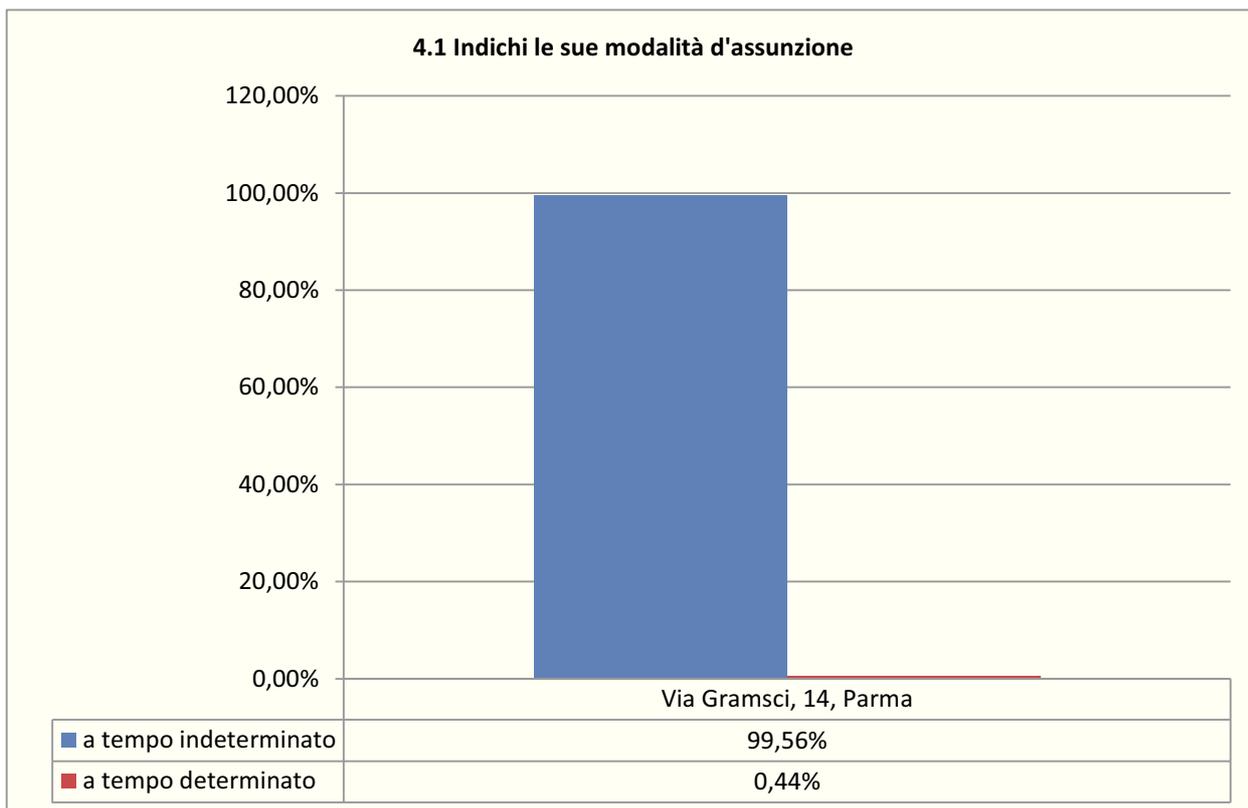


■ da 0 a 1	0,89%
■ più di 1 a 2	18,22%
■ più di 2 a 3	22,67%
■ più di 3 a 4	53,33%
■ più di 4	4,89%

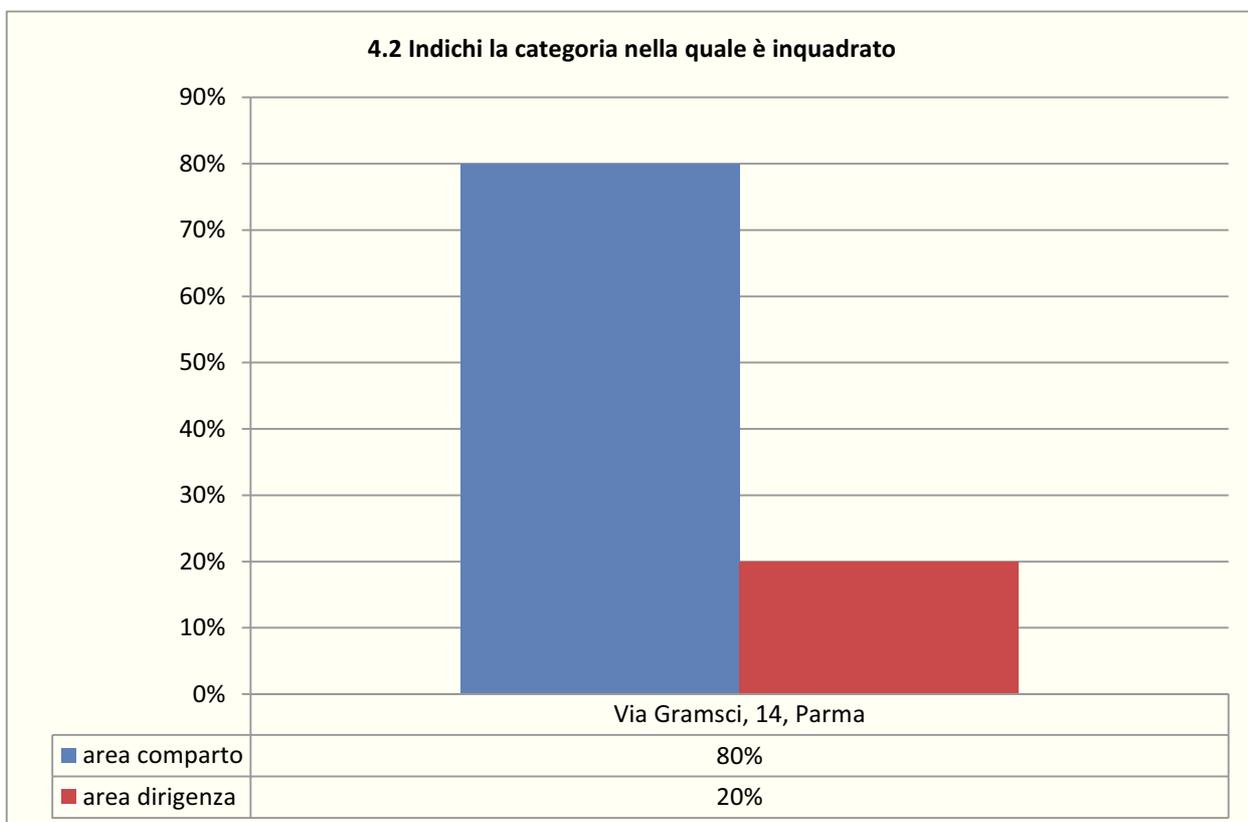


Praticamente quasi la totalità dei dipendenti dispone di patente di guida e automobile.

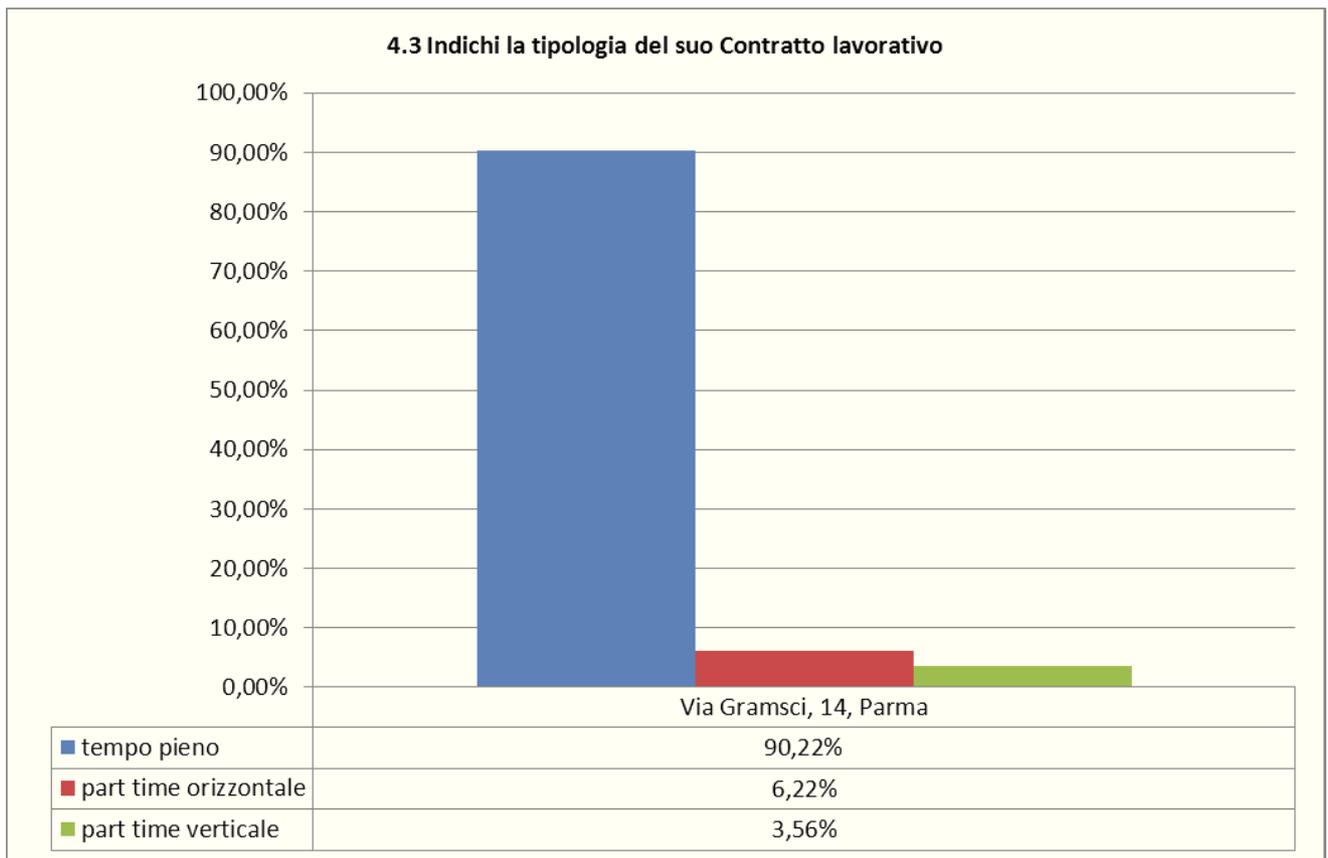




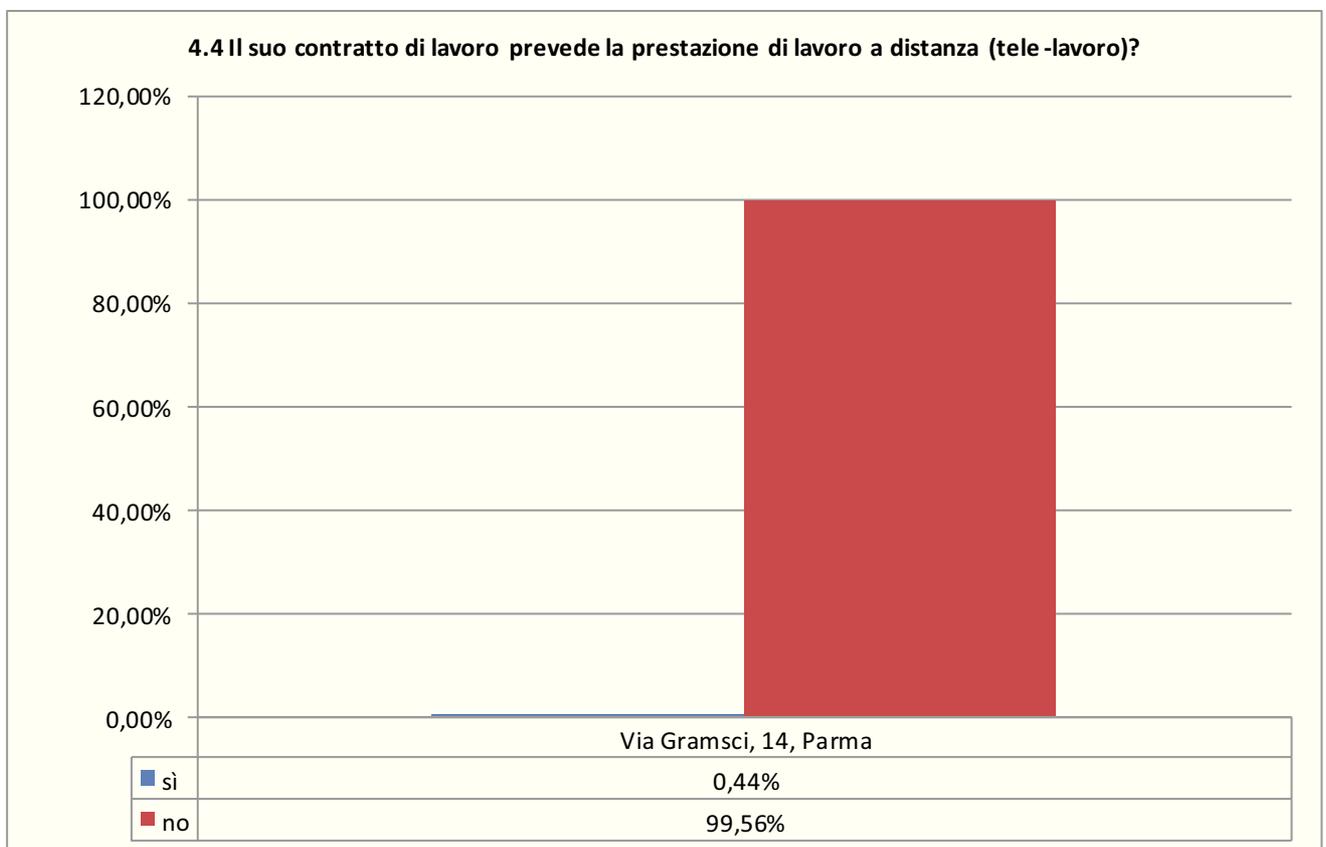
Quasi tutti i partecipanti all'indagine risultano assunti a tempo indeterminato.



La composizione dei partecipanti non si discosta molto dalla composizione aziendale: nella misura del 80% si tratta di appartenenti alla fascia del comparto.

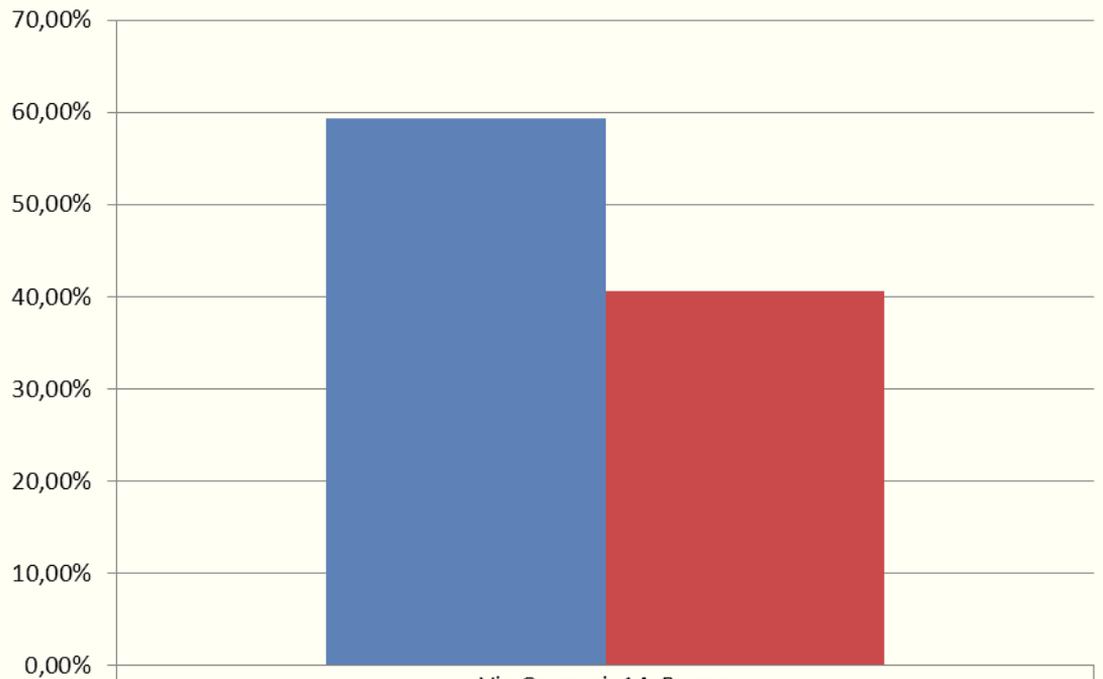


La grande maggioranza dei partecipanti è assunta a tempo pieno.



Il telelavoro non è previsto al momento in ambito aziendale.

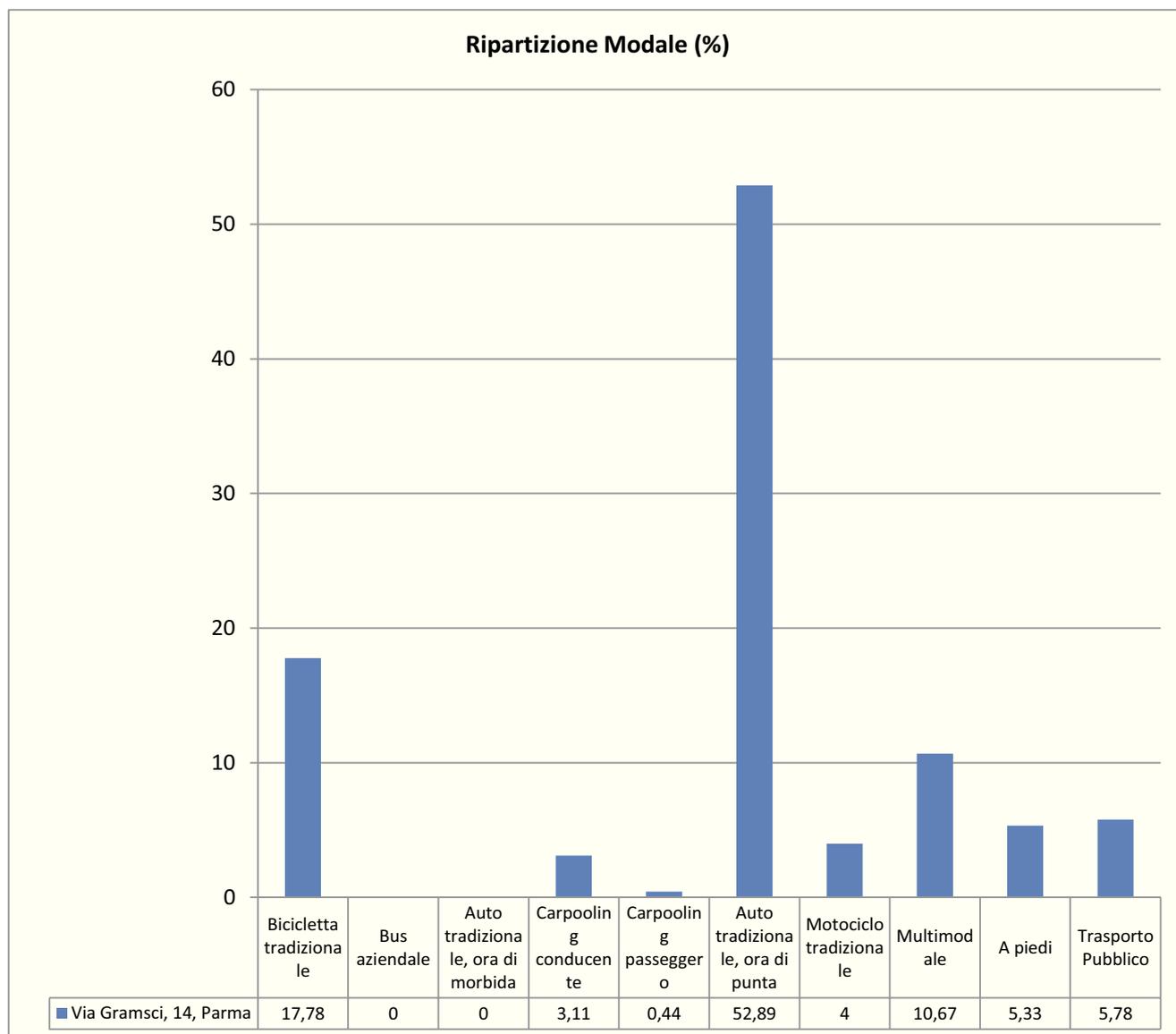
4.6 Come si articola il suo orario di lavoro?



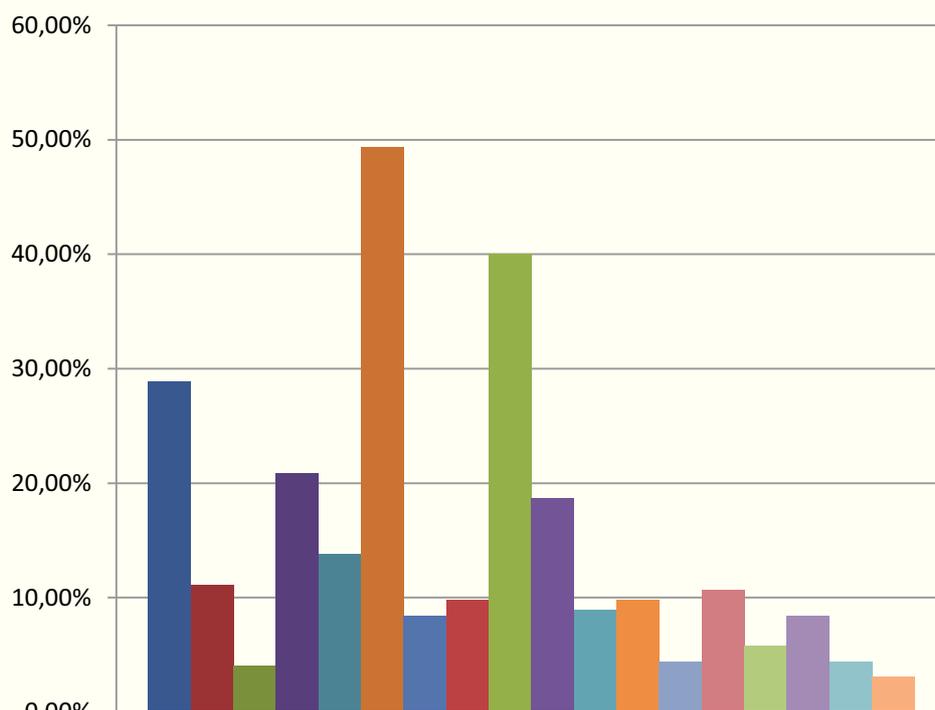
Via Gramsci, 14, Parma	
■ NON articolato in turni	59,38%
■ articolato in turni	40,62%

Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro e tragitti effettuati

La maggioranza dei partecipanti all'indagine (52,89%) utilizza l'**auto** per lo spostamento casa-lavoro. È positivo che il secondo mezzo utilizzato sia la **bicicletta** (17,78%), anche se il distacco è molto ampio. La quota di utilizzo del **TPL** appare abbastanza bassa (5,78%) e senz'altro con buoni margini di miglioramento.



2.15 Quali sono i motivi della scelta del mezzo da lei indicato per gli spostamenti tra casa e lavoro? (fino a 3 risposte possibili)

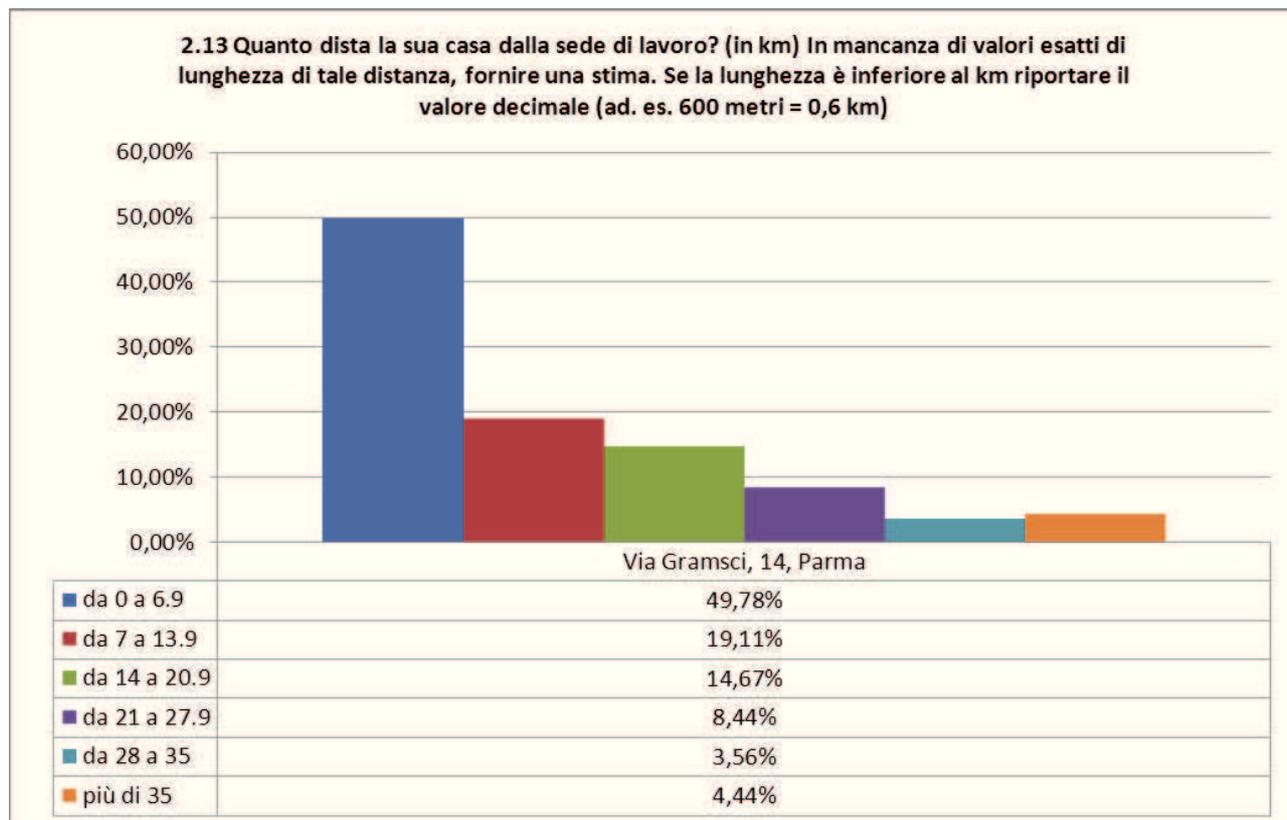


■ economicità/convenienza economica	28,89%
■ difficoltà del parcheggio	11,11%
■ sicurezza	4%
■ alternativa meno stressante	20,89%
■ salute	13,78%
■ tempo di viaggio/rapidità negli spostamenti	49,33%
■ comfort	8,44%
■ necessità di accompagnamento di altre persone	9,78%
■ autonomia di movimento	40%
■ mancanza di alternative valide	18,67%
■ mancanza di mezzi pubblici	8,89%
■ mancanza di un collegamento diretto	9,78%
■ errata pianificazione delle coincidenze dei mezzi pubblici	4,44%
■ corse dei mezzi pubblici non frequenti e/o poco regolari	10,67%
■ fermate dei mezzi pubblici troppo distanti	5,78%
■ rispetto dell'ambiente	8,44%
■ attività extralavorative	4,44%
■ mancanza di percorsi ciclabili	3,11%

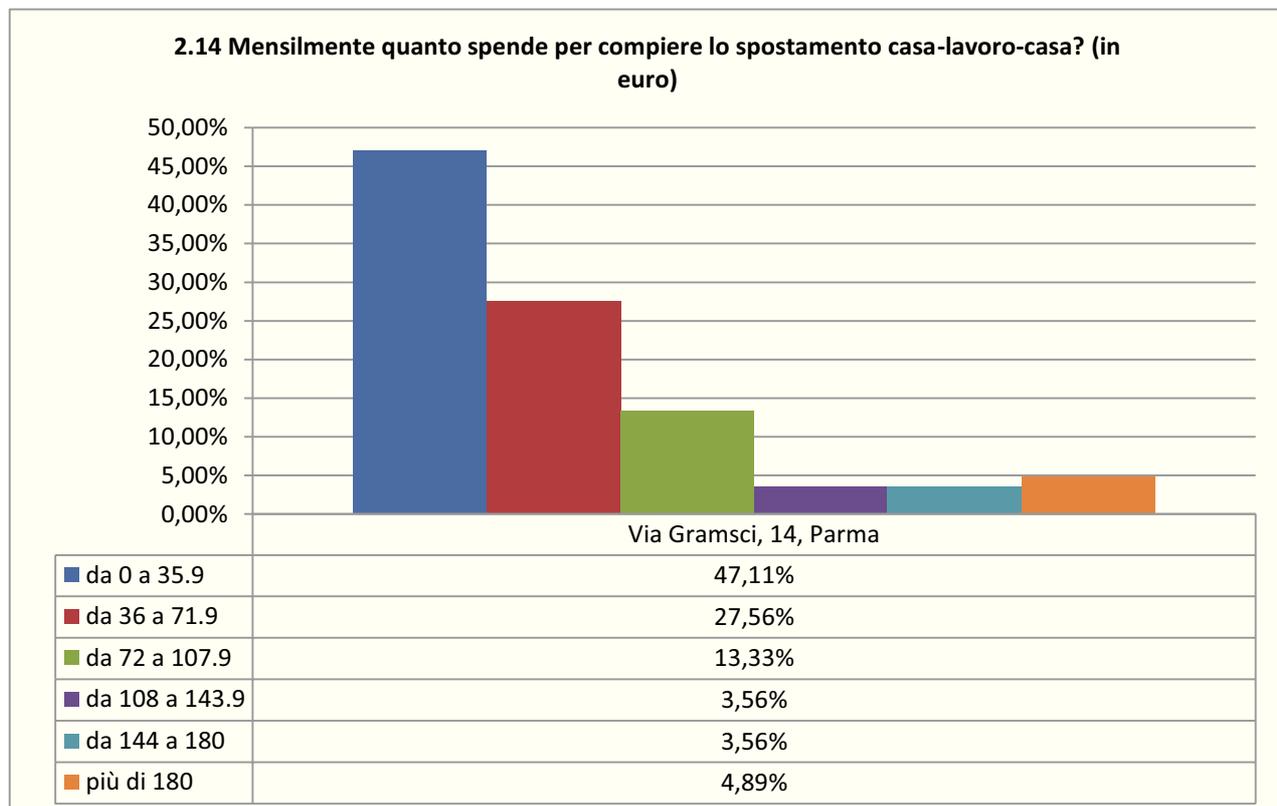
La **rapidità di spostamento**, solitamente associata all'utilizzo dell'auto, risulta la motivazione principale (49,33%) proposta dai partecipanti. La **convenienza economica** viene indicata con buona percentuale (28,89%) come seconda motivazione, suggerendo che in molti casi l'utilizzo dell'auto non parrebbe ritenuto sconveniente nemmeno dal punto di vista economico.

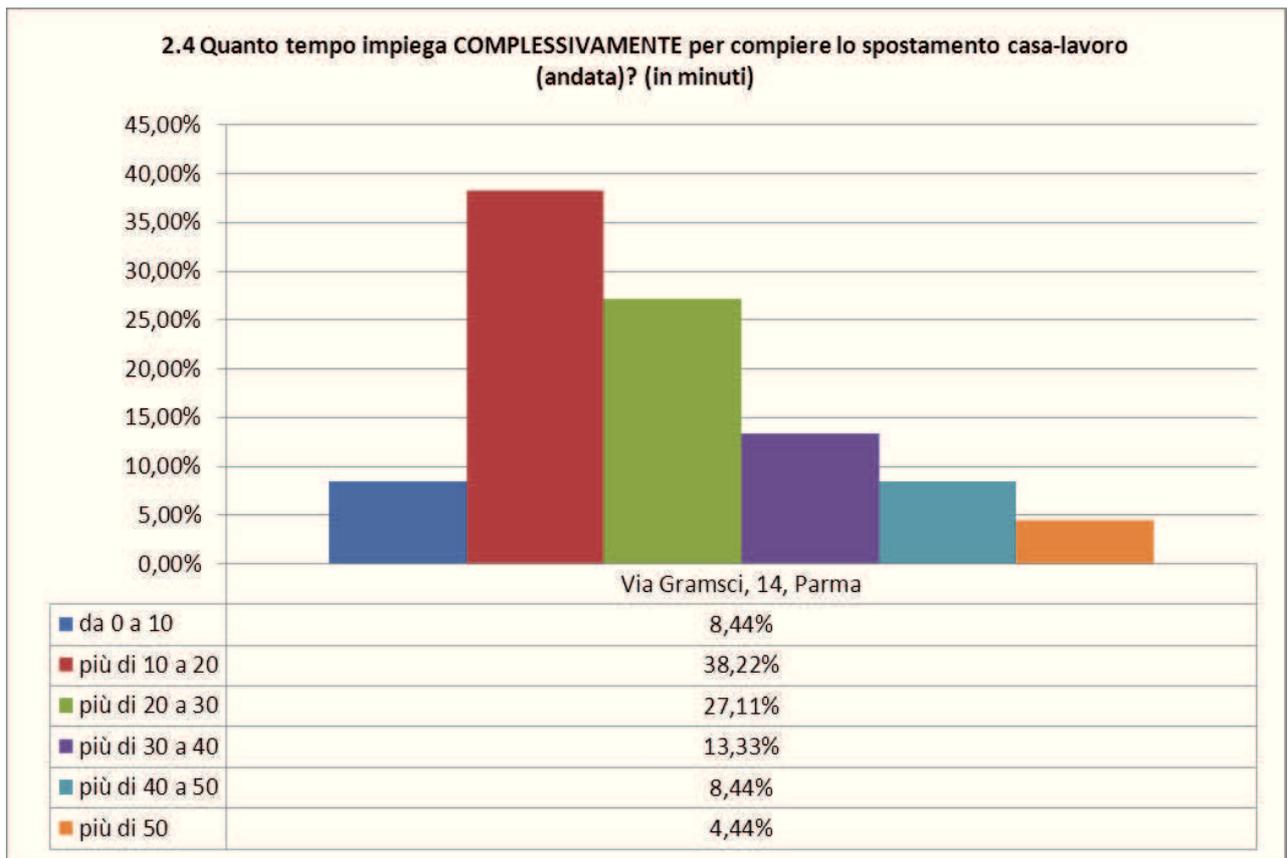
Le motivazioni **alternativa meno stressante** (20,89%) e **manca di alternative valide** (18,67%) parrebbero esprimere in buona parte una valutazione non positiva nei confronti dell'utilizzo del TPL.

Nel grafico successivo i dati raccolti mostrano che la maggior parte dei dipendenti risiede sostanzialmente in **prossimità dell'Azienda**: quasi il 50% dei lavoratori risiede entro un raggio di 6,9km e il 69% circa entro un raggio di 13,9km.

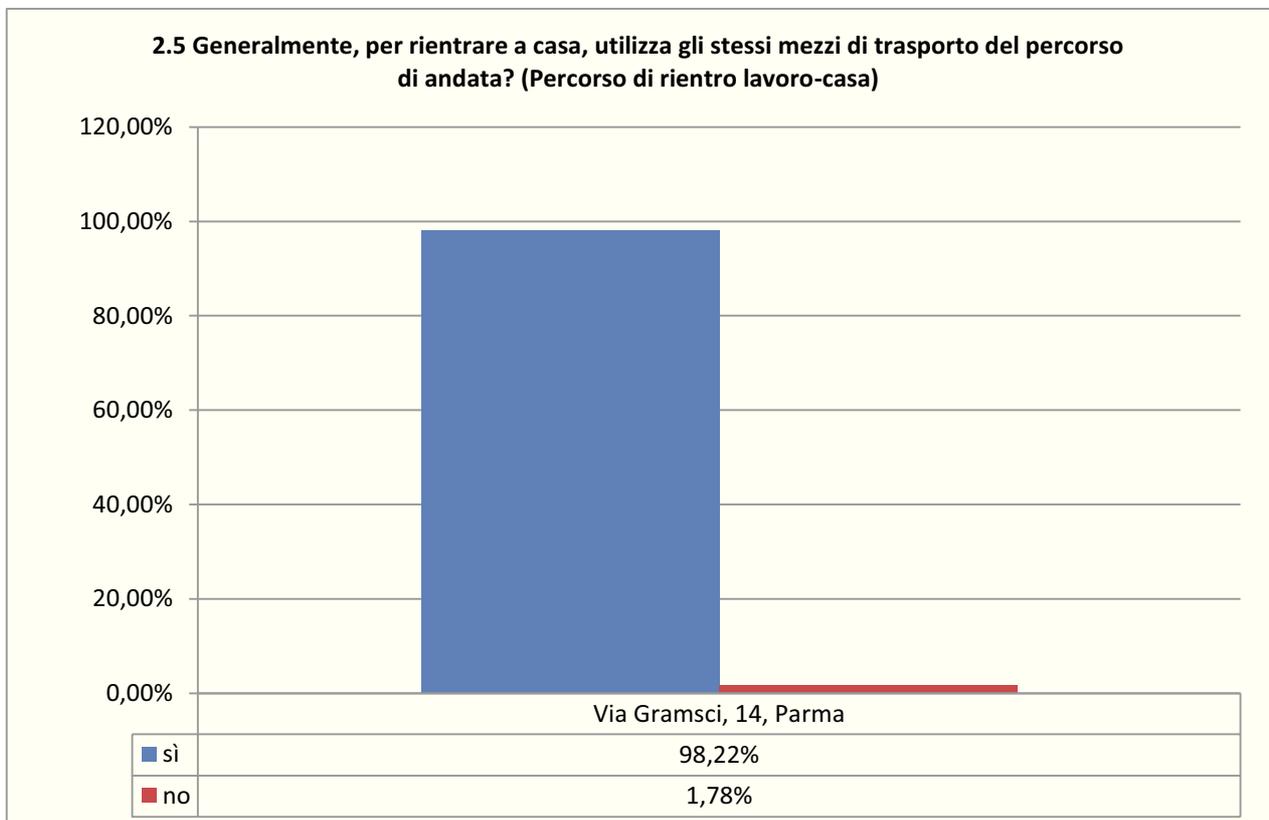


La spesa per lo spostamento casa-lavoro si attesta principalmente sulla fascia **0-36€** anche se risulta abbastanza elevata la percentuale di chi spende da **36 a 72€**

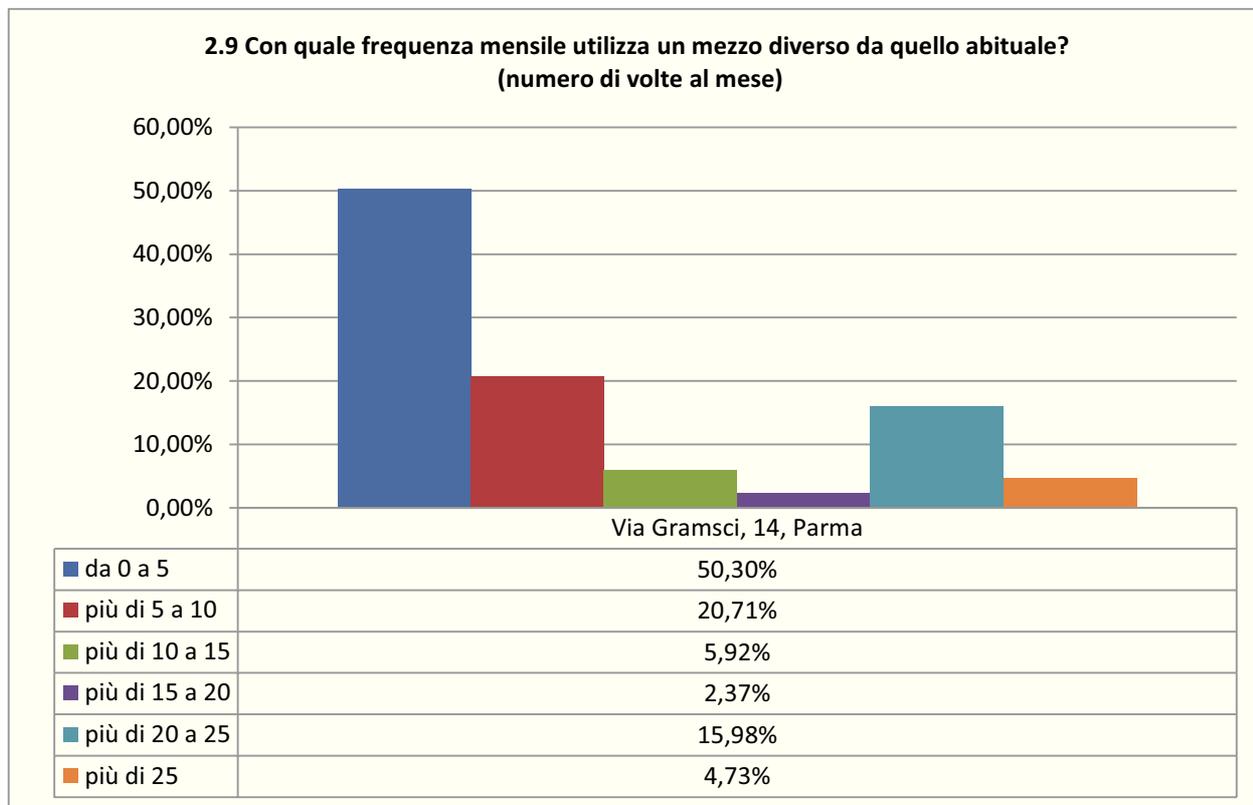




La maggior parte dei dipendenti (quasi il 74%) impiega meno di 30 minuti per lo spostamento casa-lavoro. Praticamente tutti (grafico seguente) utilizzano le stesse modalità per andata e ritorno.

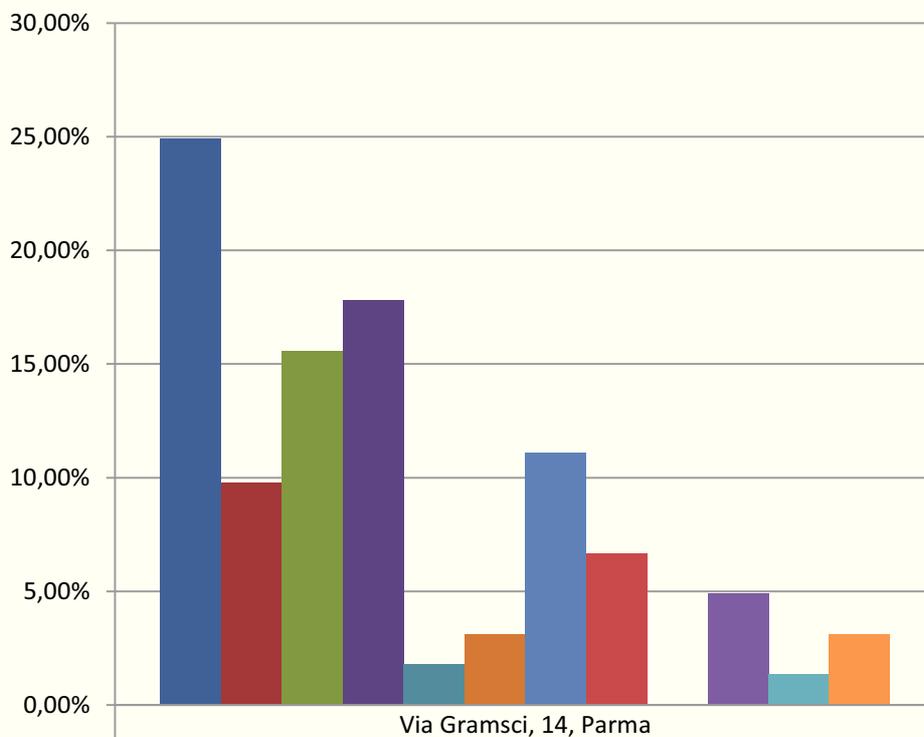


Dalle risposte riassunte nel grafico seguente risulterebbe che l'utilizzo di un mezzo diverso da quello abituale fosse relativamente frequente, anche se le percentuali di coloro che utilizzerebbero un mezzo diverso per più di 20 volte al mese sembrano contraddittorie e poco significative.



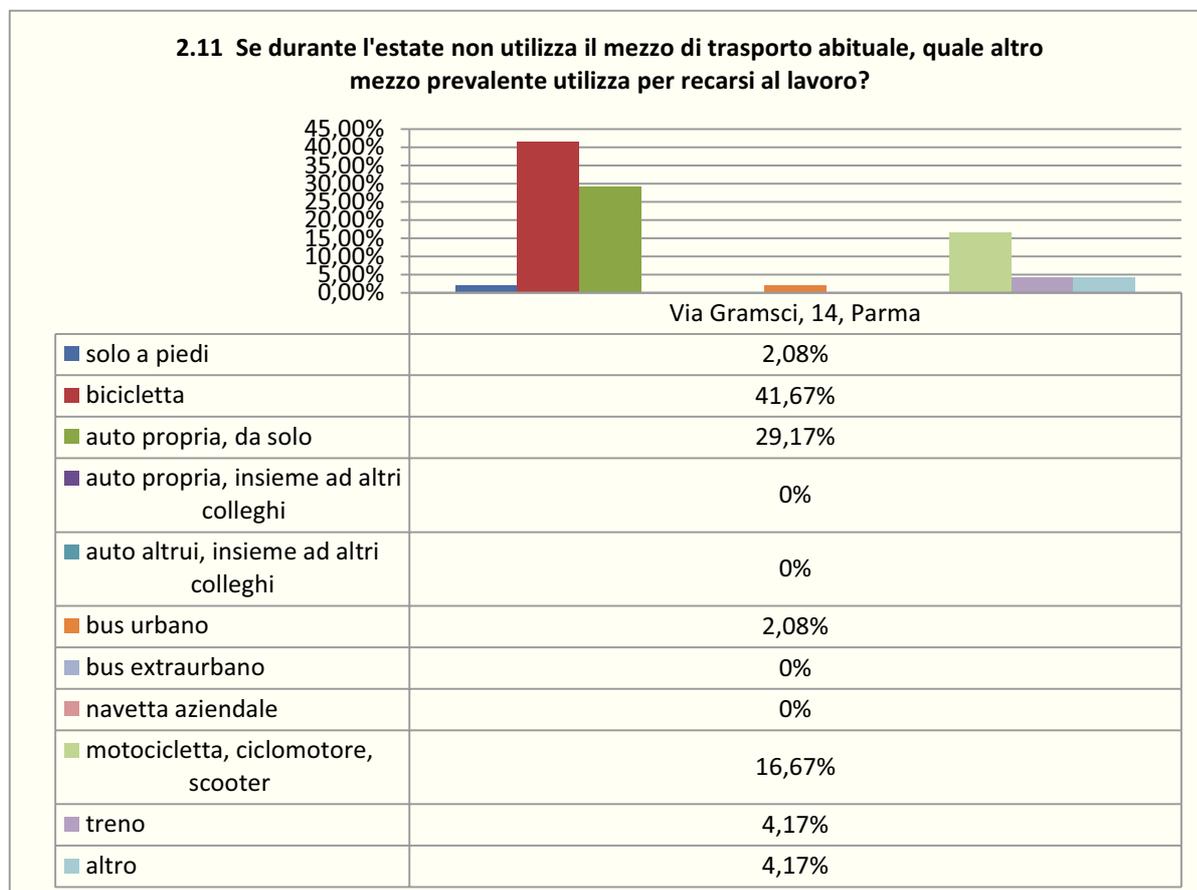
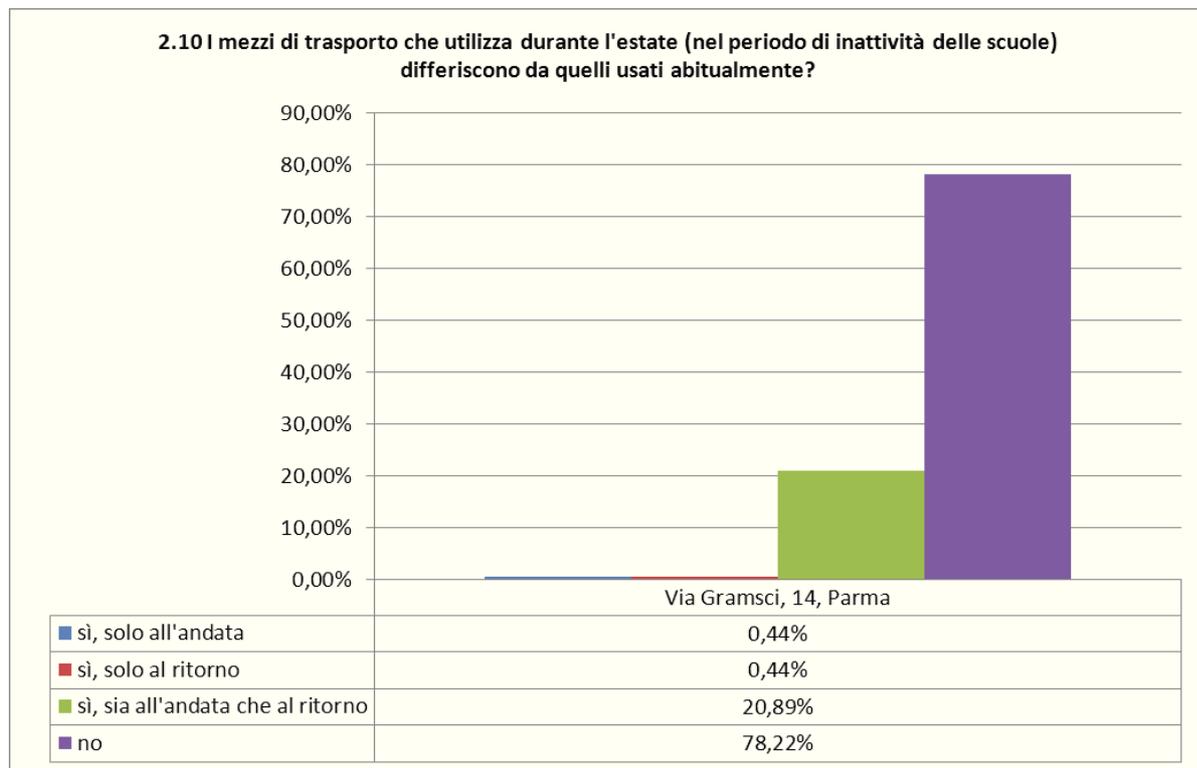
Per quanto riguarda sempre i mezzi di trasporto utilizzati occasionalmente in alternativa al mezzo abituale, il grafico seguente mostra che il mezzo prevalentemente utilizzato in alternativa all'auto è l'**autobus** (17,78% sommando bus urbani e extraurbani) seguito dalla **bicicletta** (15,56%). L'utilizzo del **bus urbano** appare abbastanza basso (11,11%) rispetto alle potenzialità.

2.8 Qual è il principale mezzo che utilizza, occasionalmente, in alternativa al mezzo abituale, per effettuare il tragitto casa-lavoro-casa?

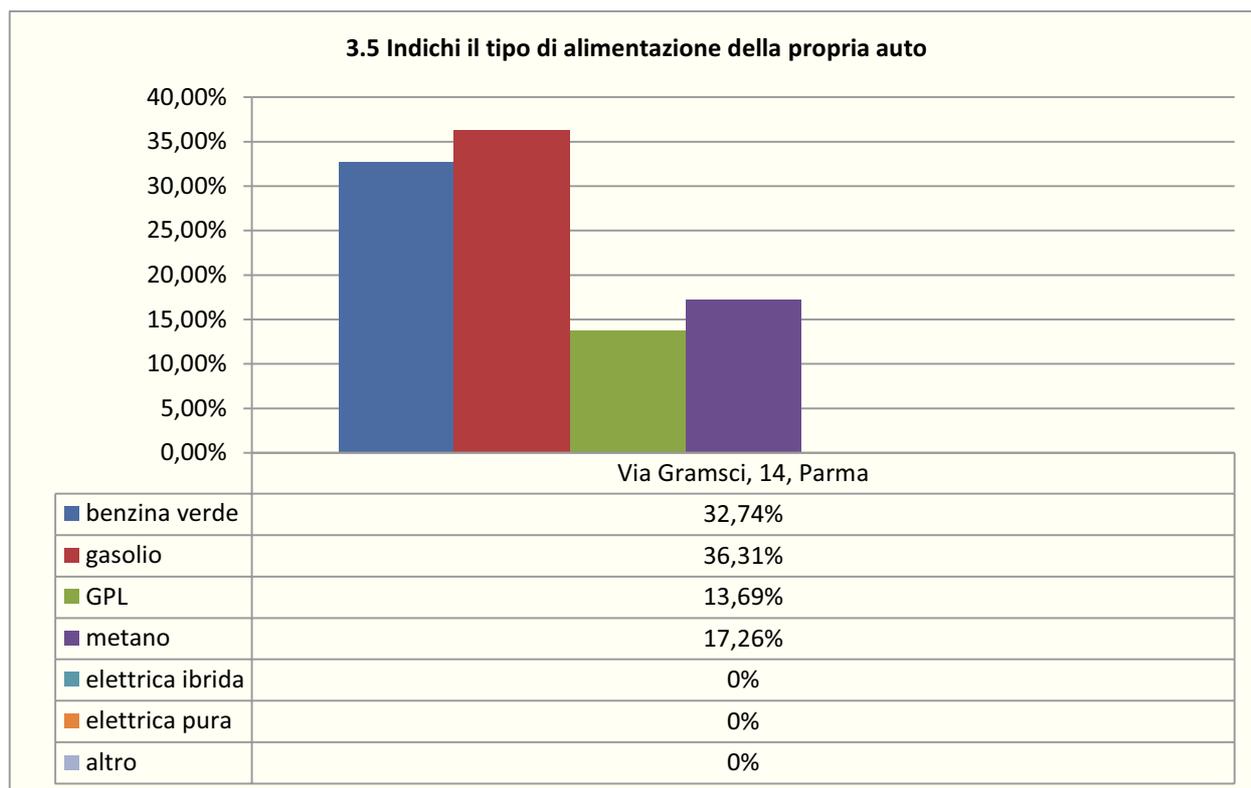


■ nessun altro mezzo	24,89%
■ solo a piedi	9,78%
■ bicicletta	15,56%
■ auto propria, da solo	17,78%
■ auto propria, insieme ad altri colleghi	1,78%
■ auto altrui, insieme ad altri colleghi	3,11%
■ bus urbano	11,11%
■ bus extraurbano	6,67%
■ navetta aziendale	0%
■ motocicletta, ciclomotore, scooter	4,89%
■ treno	1,33%
■ altro	3,11%

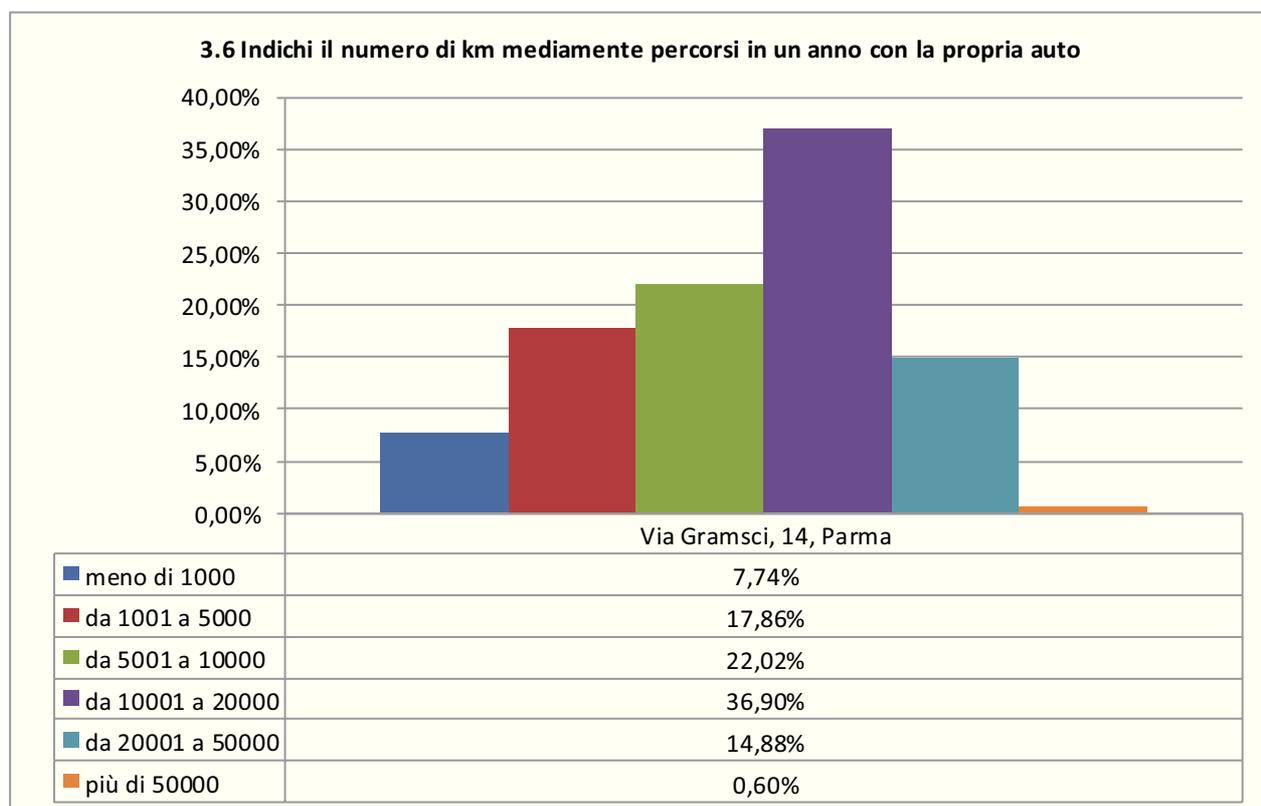
Durante l'estate solo il 22% circa dei partecipanti all'indagine utilizza un mezzo di trasporto diverso: tra questi spicca la bicicletta (41,67%) e la motocicletta/ciclomotore/scooter (16,67%)



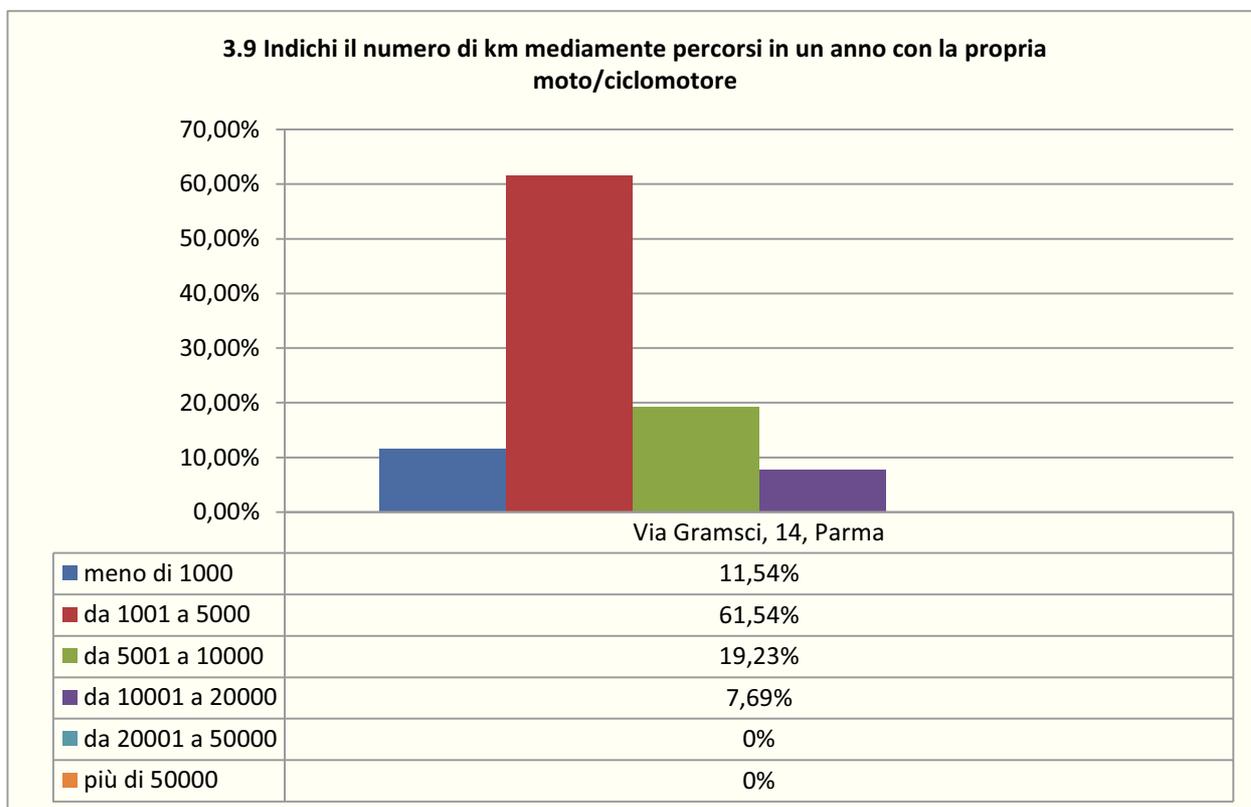
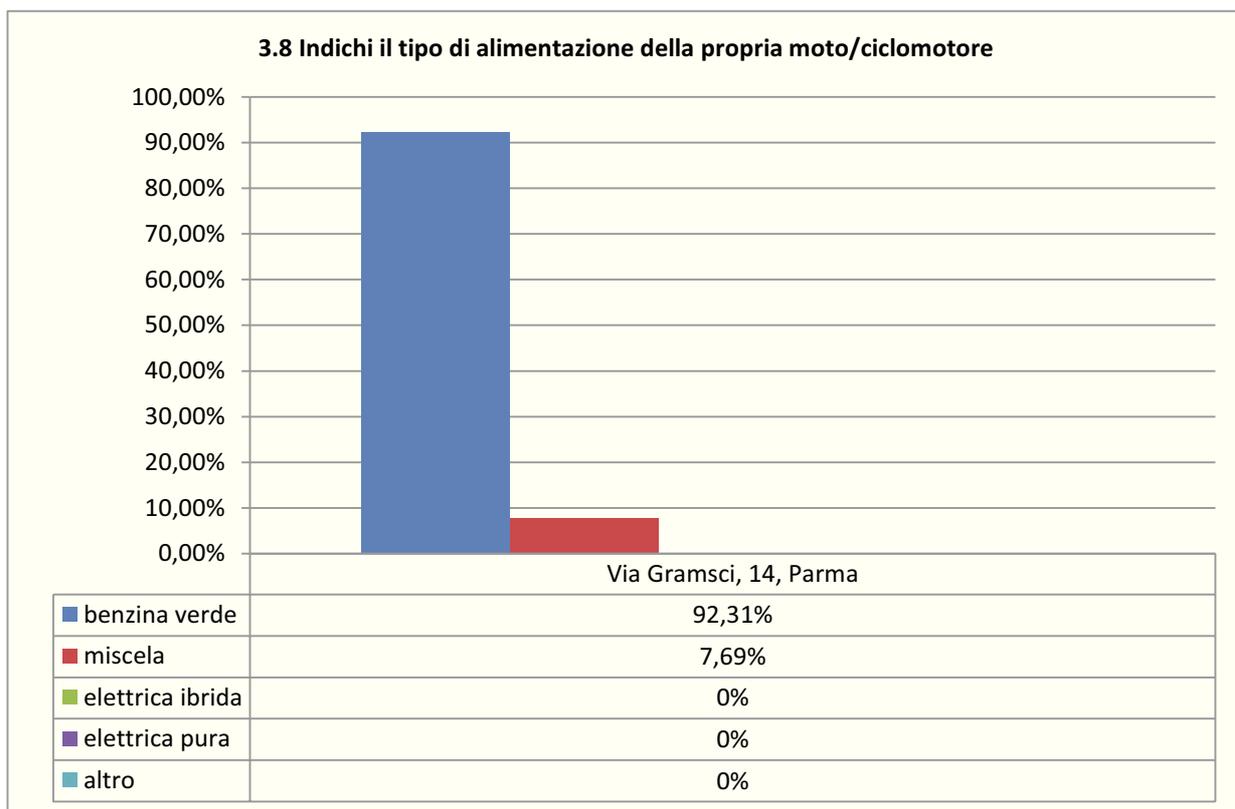
Caratteristiche degli utenti dell'automobile e della moto/ciclomotore/scooter

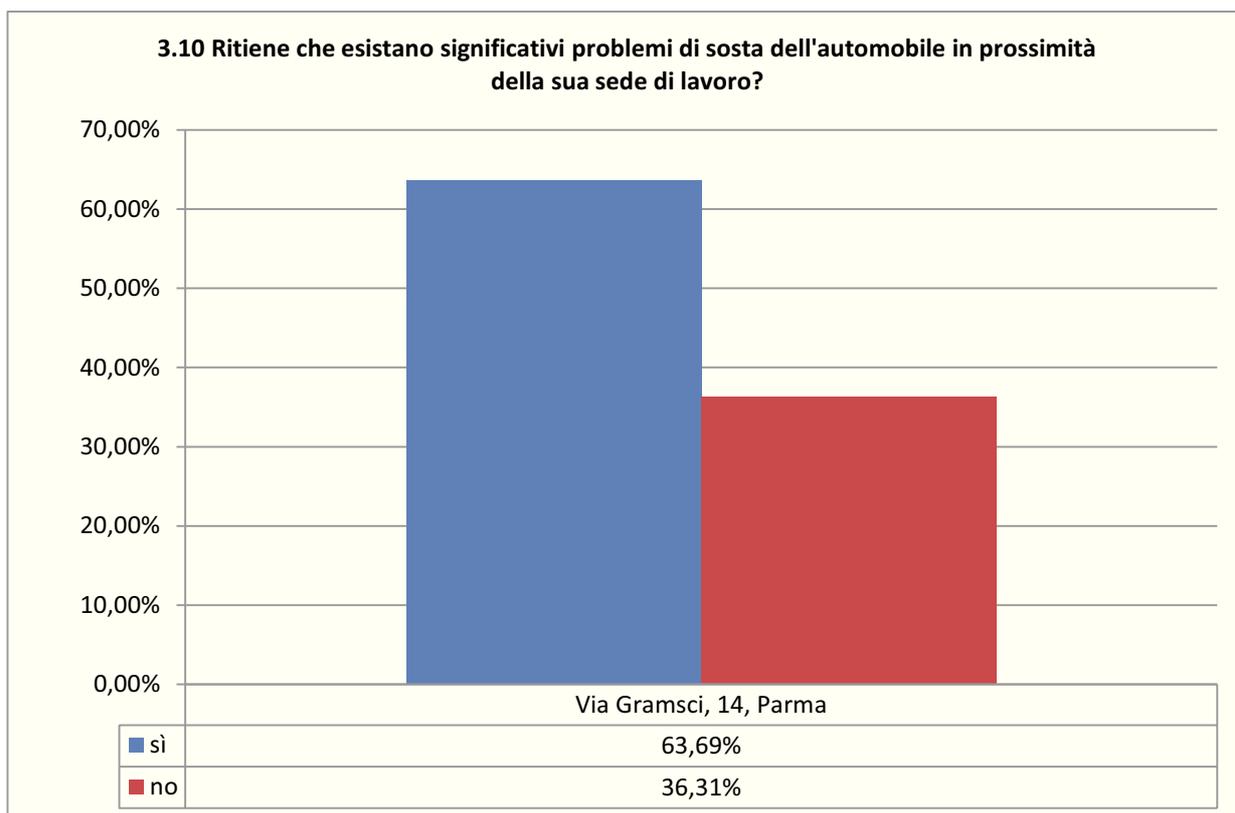


Le automobili utilizzate dai dipendenti risultano alimentate da carburanti ecologici per il 31% circa. Le percorrenze annue (grafico seguente) risultano abbastanza contenute: solo il 15% circa percorre più di 20.000km/anno.



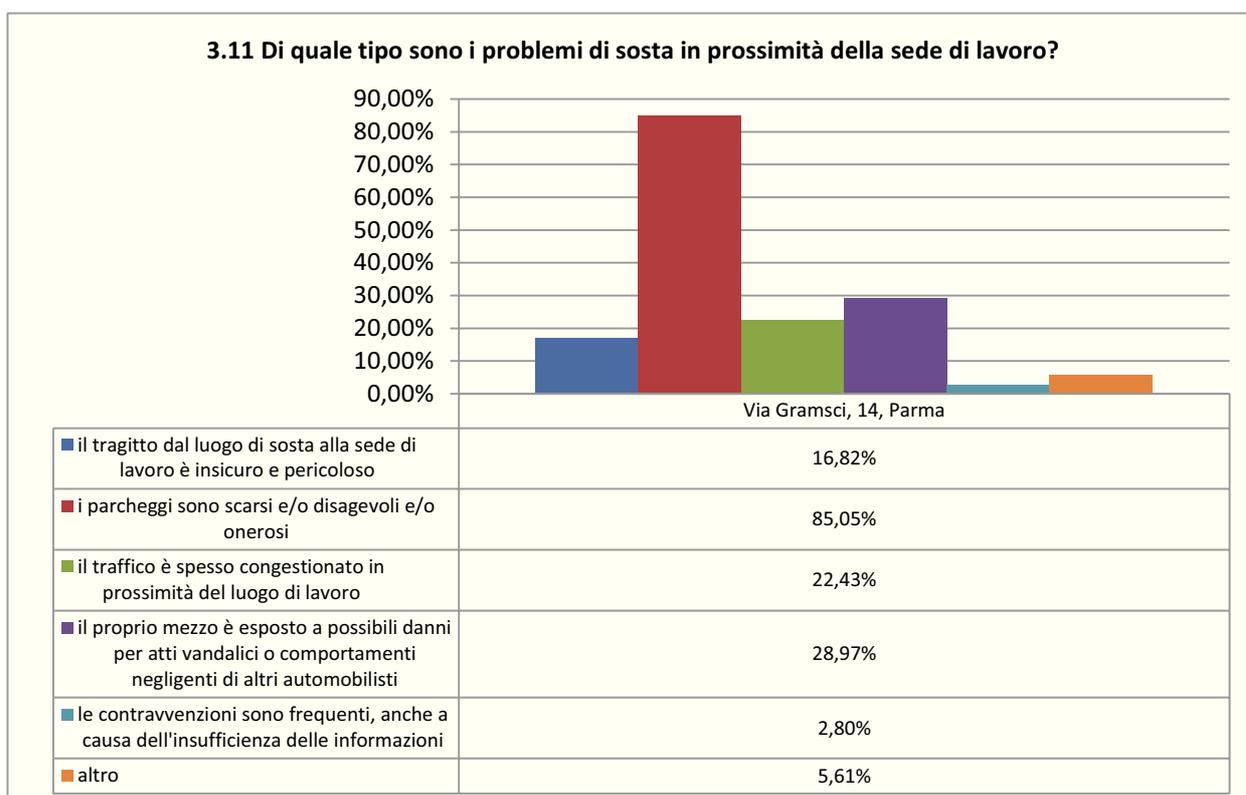
I grafici che seguono mostrano analoghi dati riferiti all'utilizzo dei motocicli.

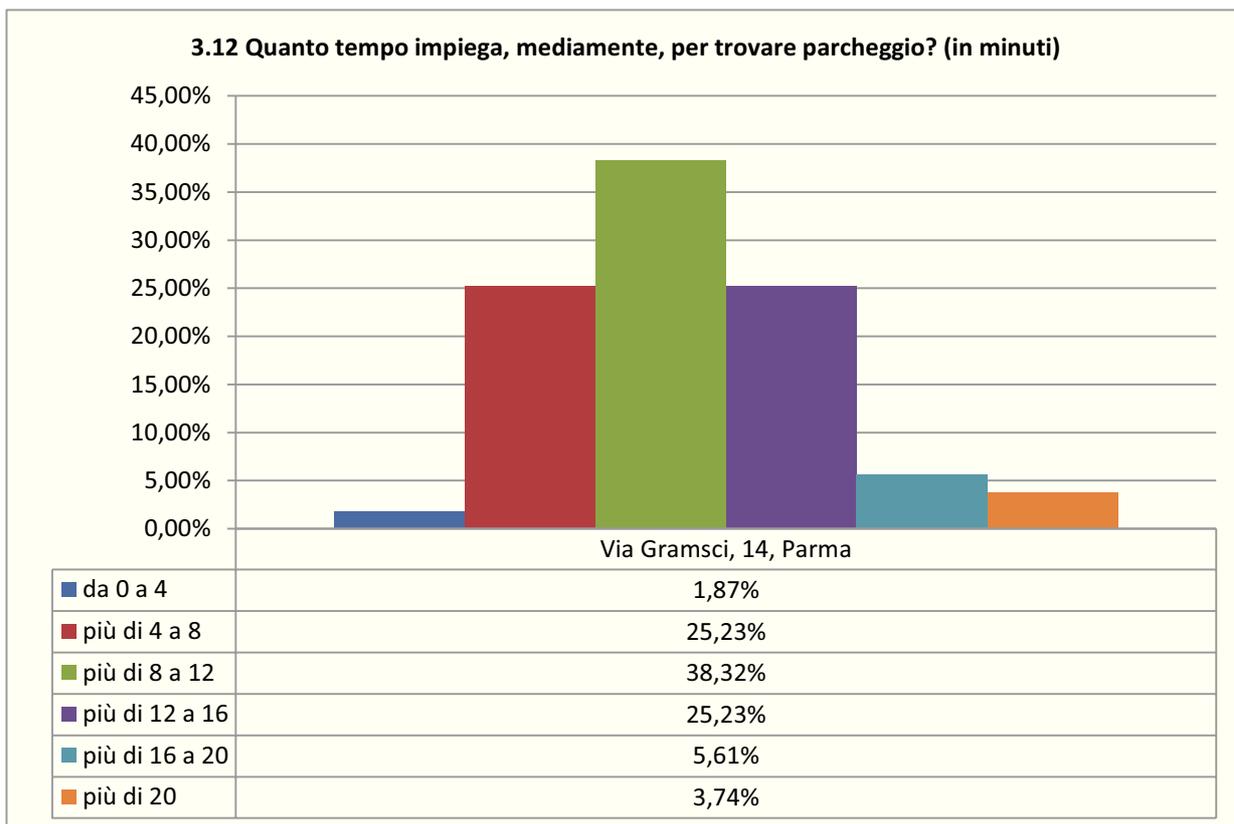




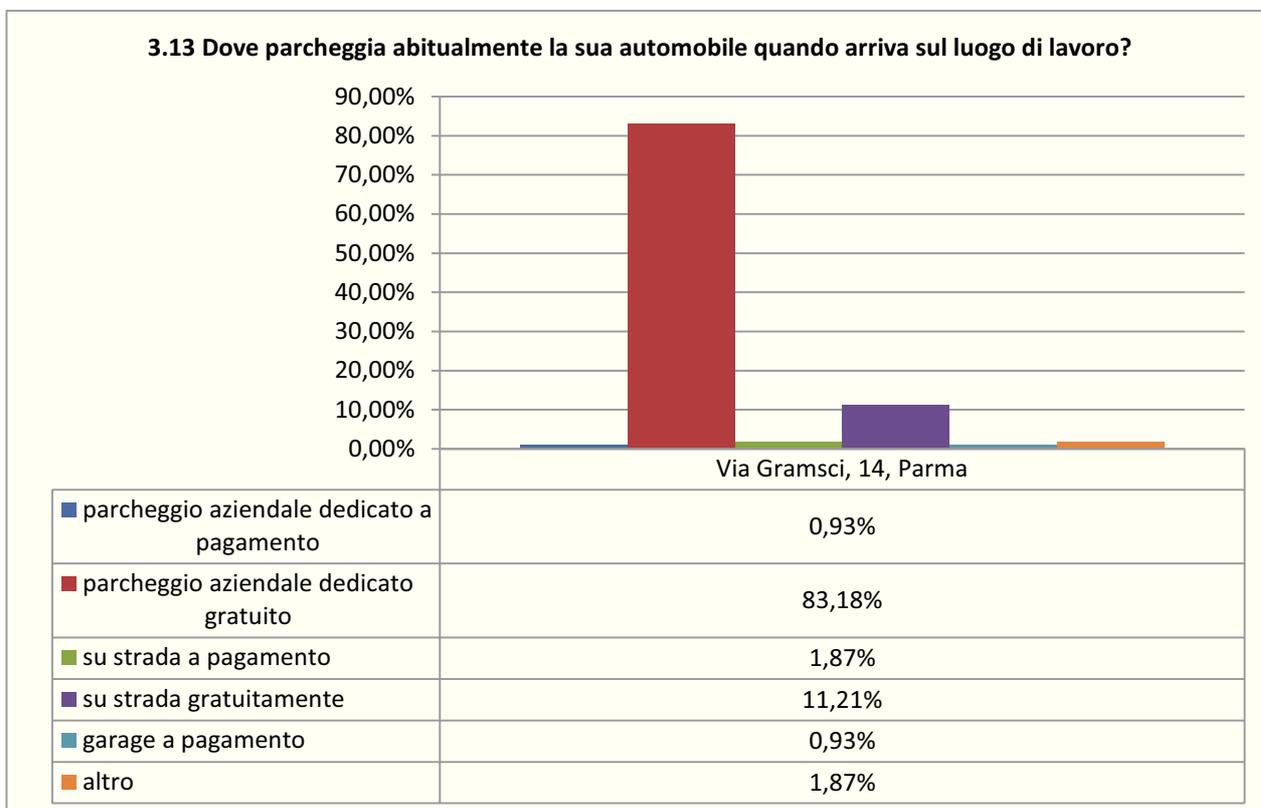
Una buona quota dei partecipanti all'indagine (63,69%) segnalano problematiche di parcheggio nel recarsi al lavoro.

In grande maggioranza ciò viene imputato (grafico seguente) alla scarsità di parcheggi riservati ai dipendenti (85%). Le segnalazioni relative all'insicurezza del tragitto tra il parcheggio e la sede (16,82%) e al pericolo di atti vandalici (28,97%) risentono probabilmente del problema dei parcheggiatori abusivi di cui soffre il parcheggio di via Volturno.

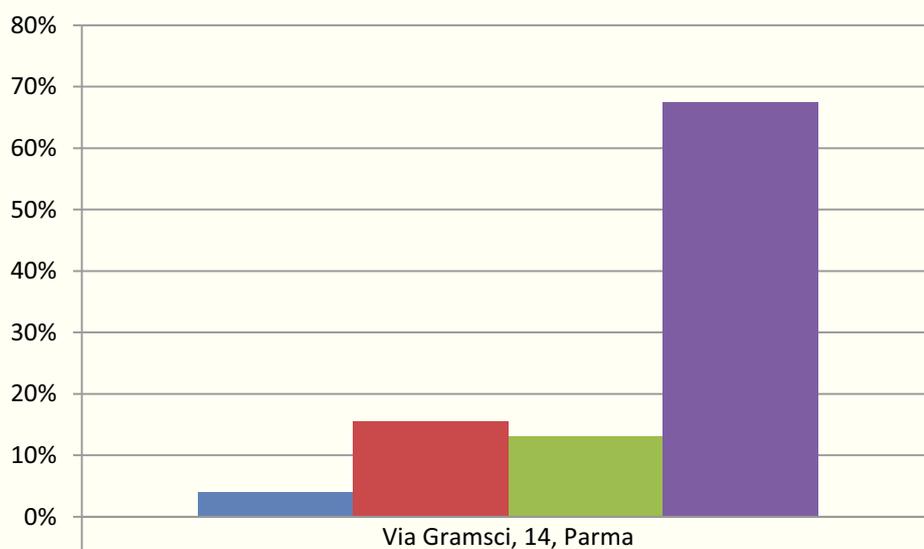




I partecipanti all'indagine denunciano tempi necessari per parcheggio molto elevati, forse perfino eccessivi (quasi il 73% dei dipendenti impiegherebbe più di 8 minuti). Praticamente tutti parcheggiano gratuitamente nei parcheggi riservati ai dipendenti (83,18%) o in strada (11,21%)



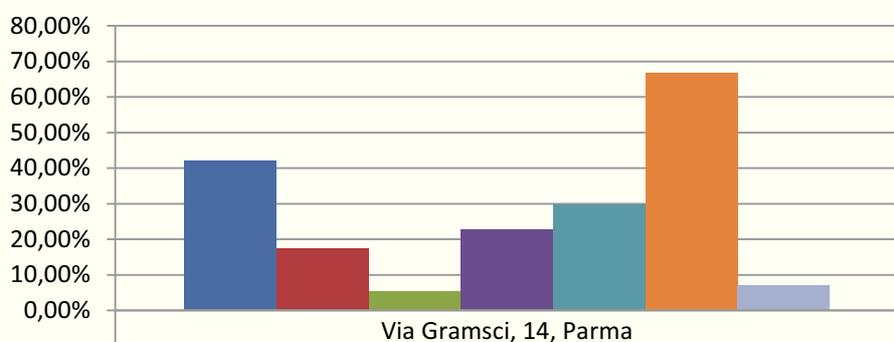
3.1 Durante i suoi spostamenti tra casa e lavoro effettua abitualmente almeno una tappa intermedia?



■ sì, solo all'andata	4%
■ sì, solo al ritorno	15,43%
■ sì, sia all'andata che al ritorno	13,14%
■ no	67,43%

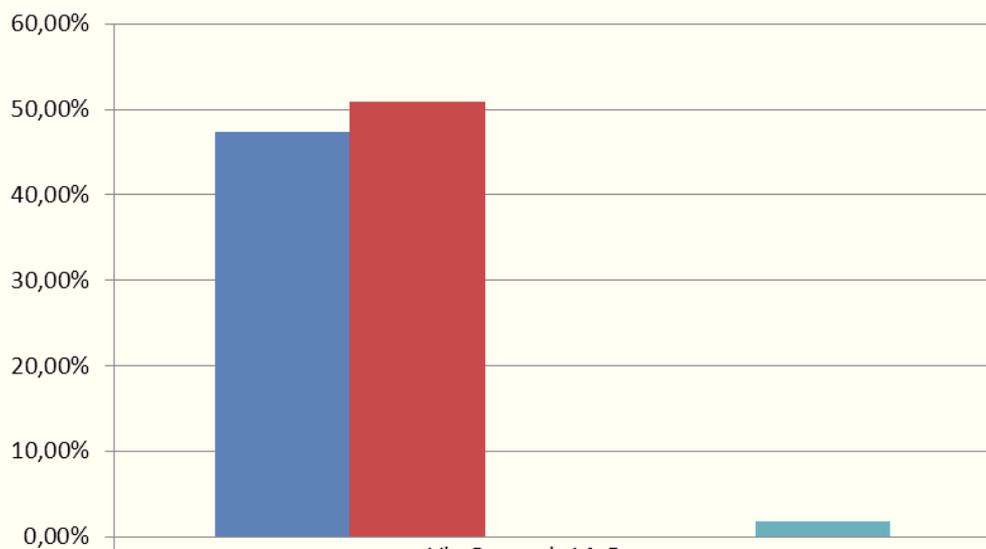
La maggior parte dei dipendenti (67,43%) non effettua tappe intermedie nel percorso casa-lavoro.

3.2 Per quale motivo? (fino a 3 risposte possibili)



■ per accompagnare/riprendere i figli a/da scuola	42,11%
■ per accompagnare/riprendere i figli alla/dalla pratica sportiva	17,54%
■ per accompagnare/riprendere il coniuge/l'amico/a al/dal lavoro	5,26%
■ per andare a praticare attività sportive, ricreative o culturali	22,81%
■ per fare visita a familiari e/o conoscenti	29,82%
■ per fare acquisti e/o sbrigare commissioni	66,67%
■ altro	7,02%

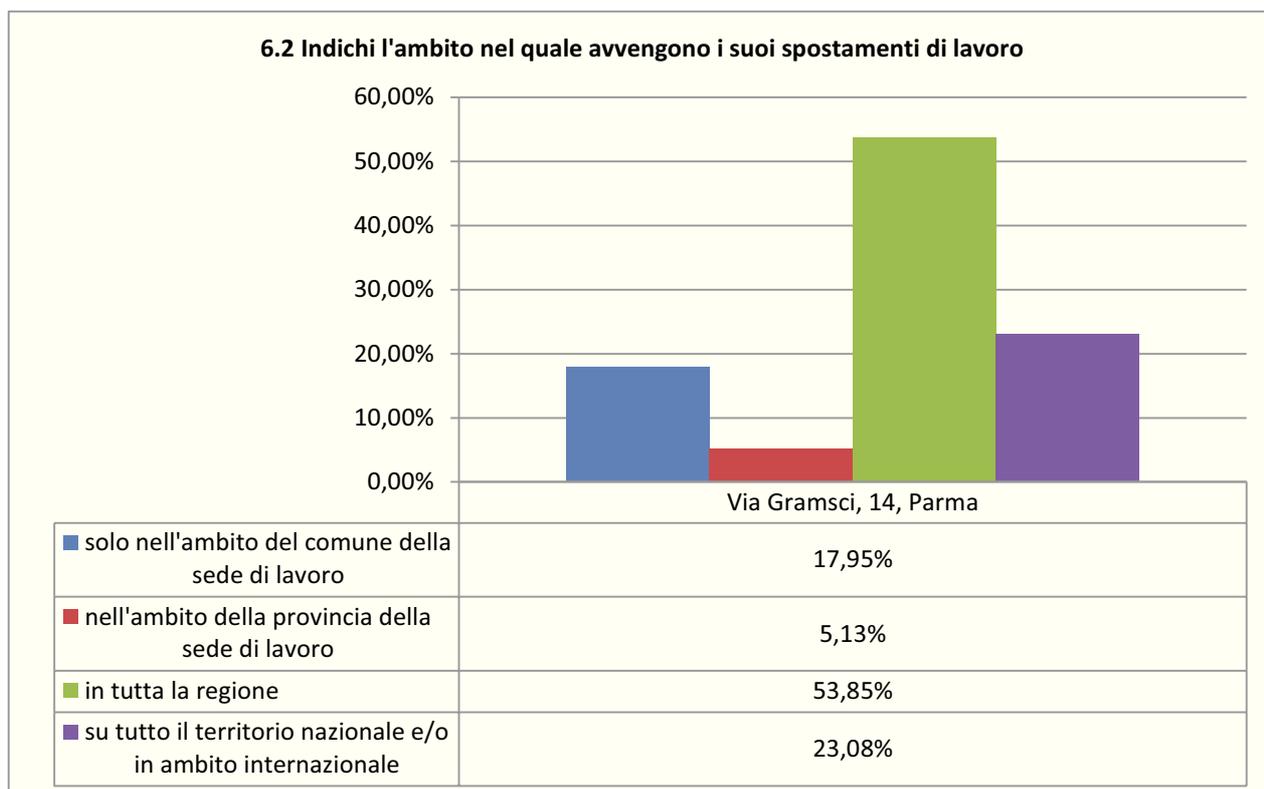
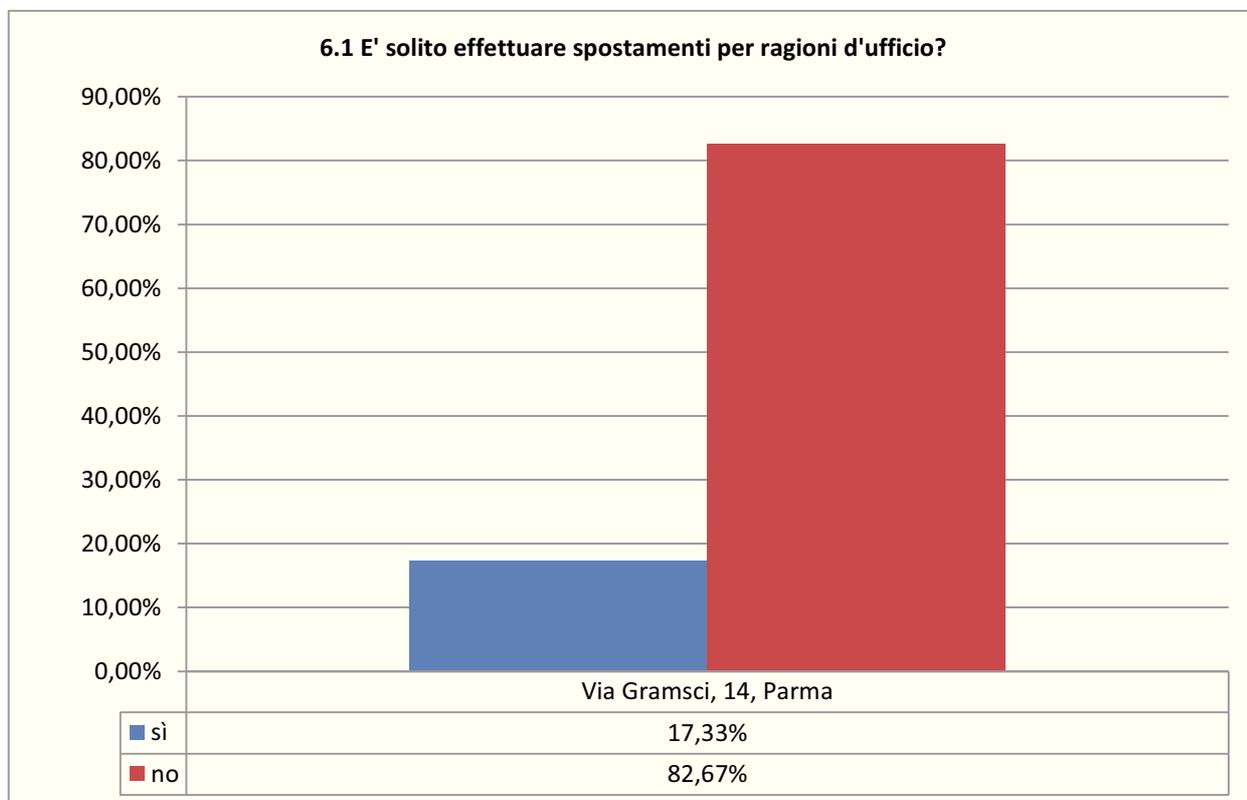
3.3 Con quale frequenza effettua tappe intermedie?



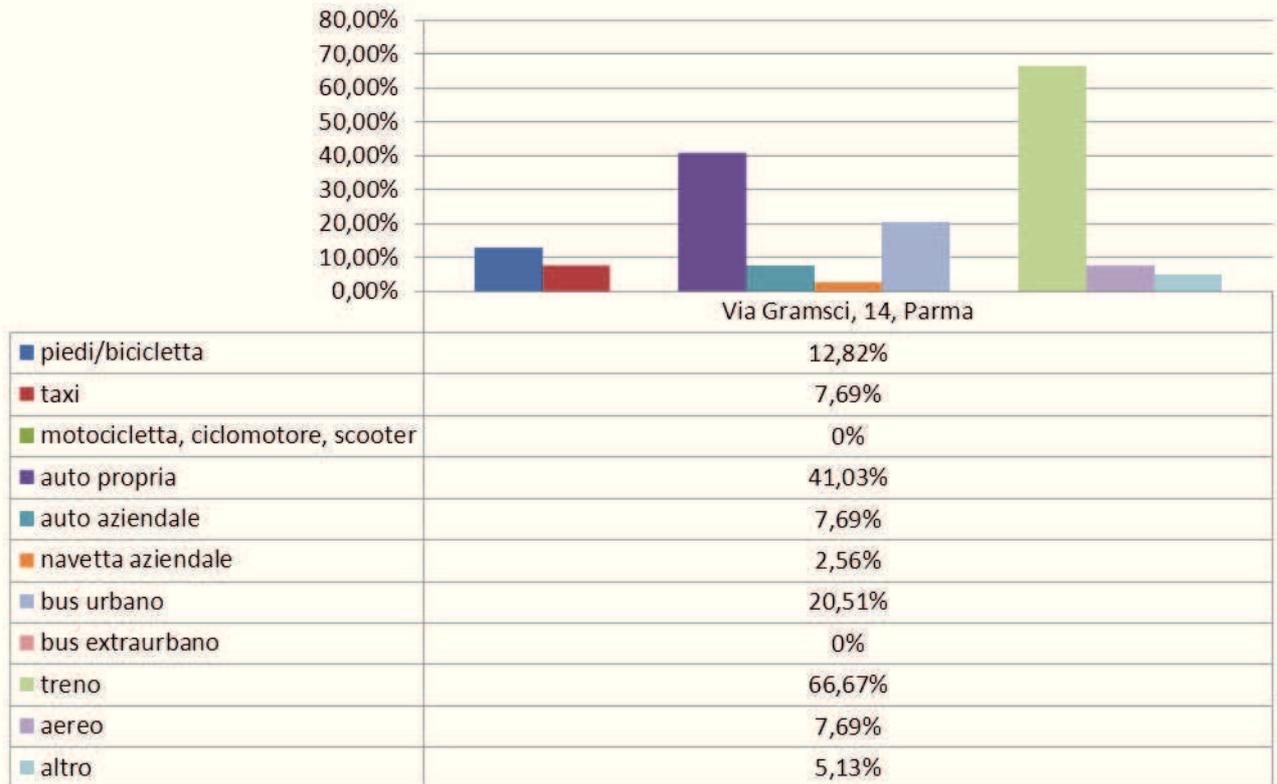
tutti i giorni	47,37%
due-tre volte a settimana	50,88%
un giorno alla settimana	0%
meno di un giorno a settimana	0%
non so	1,75%

Spostamenti per ragioni di ufficio

Relativamente pochi dipendenti (17,33%) effettuano spostamenti per ragioni di lavoro, la maggior parte di questi si muove in tutta la Regione (53,85%)

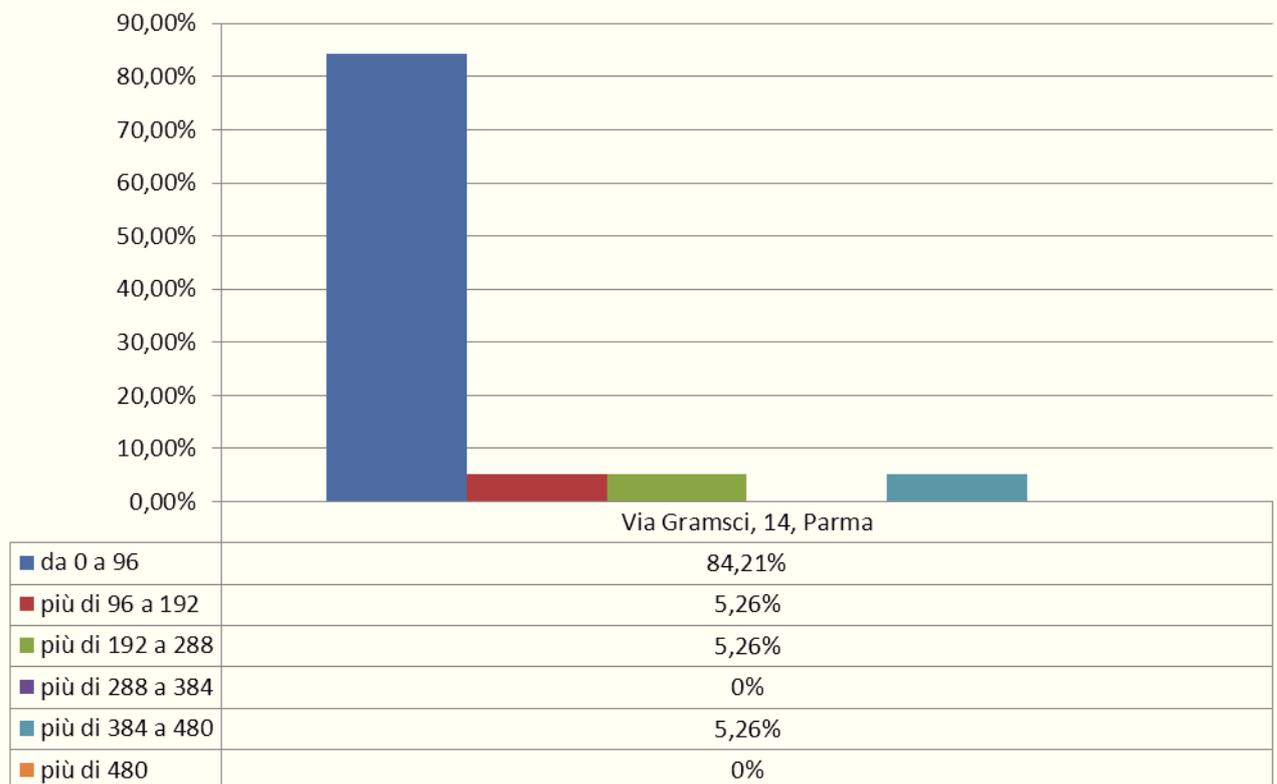


6.3 Quali mezzi di trasporto utilizza abitualmente per i suoi spostamenti di lavoro?



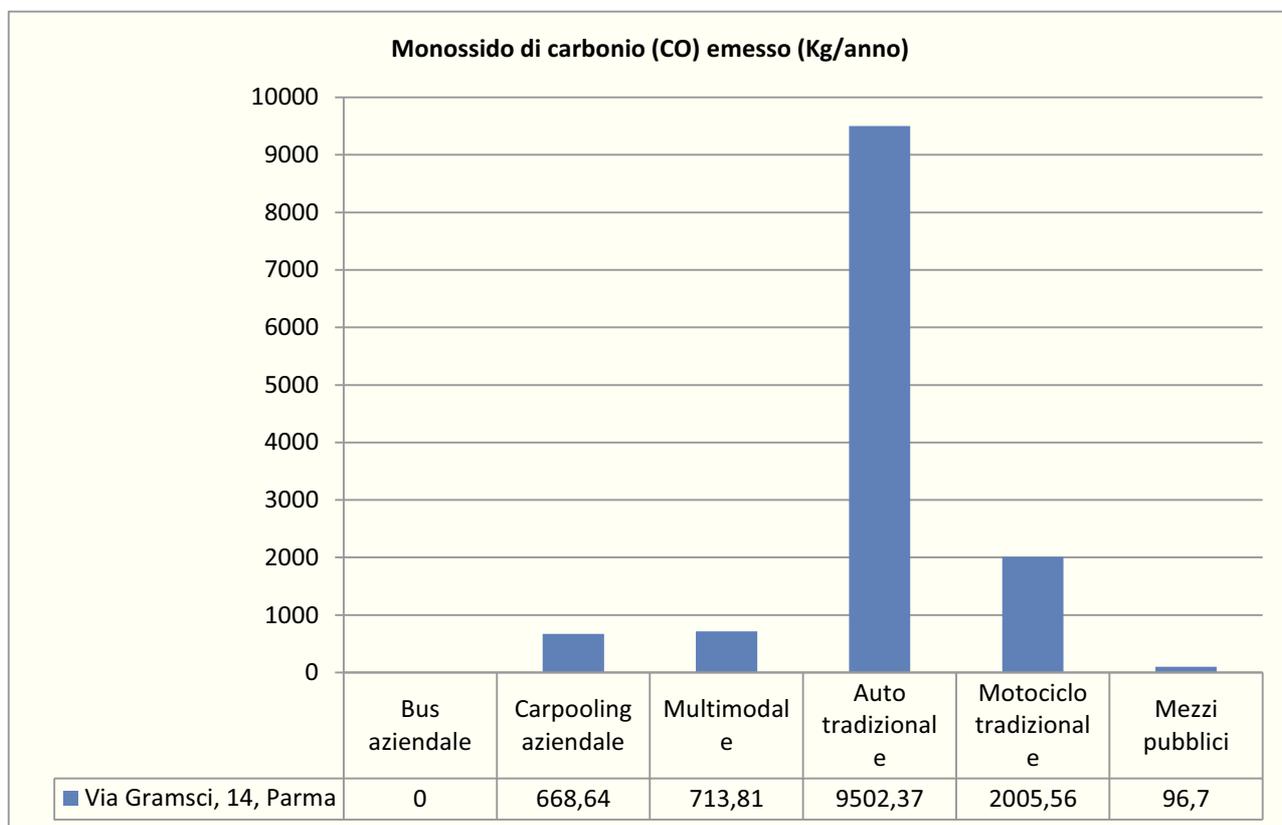
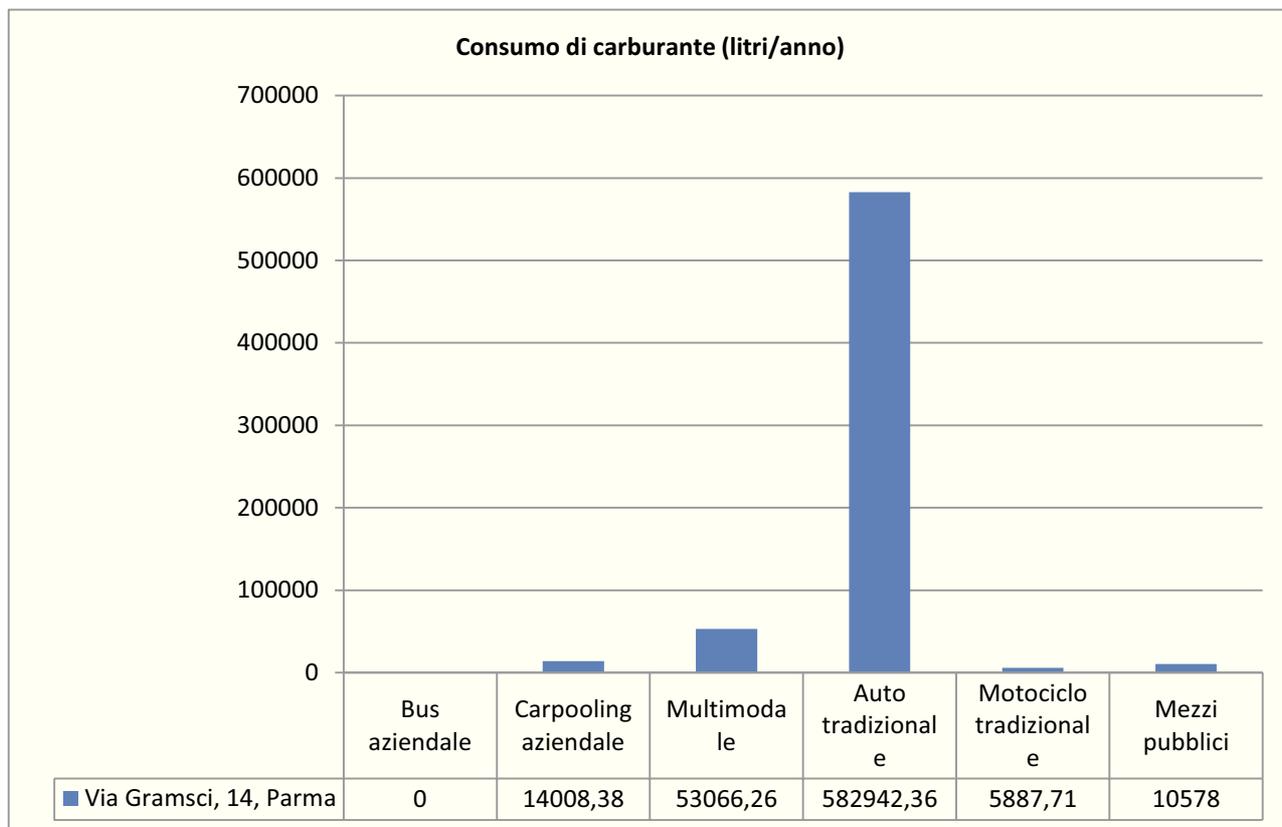
Per gli spostamenti per ragioni di ufficio il mezzo piú utilizzato è il treno (66,67%), molto utilizzata anche l'auto privata (41%)

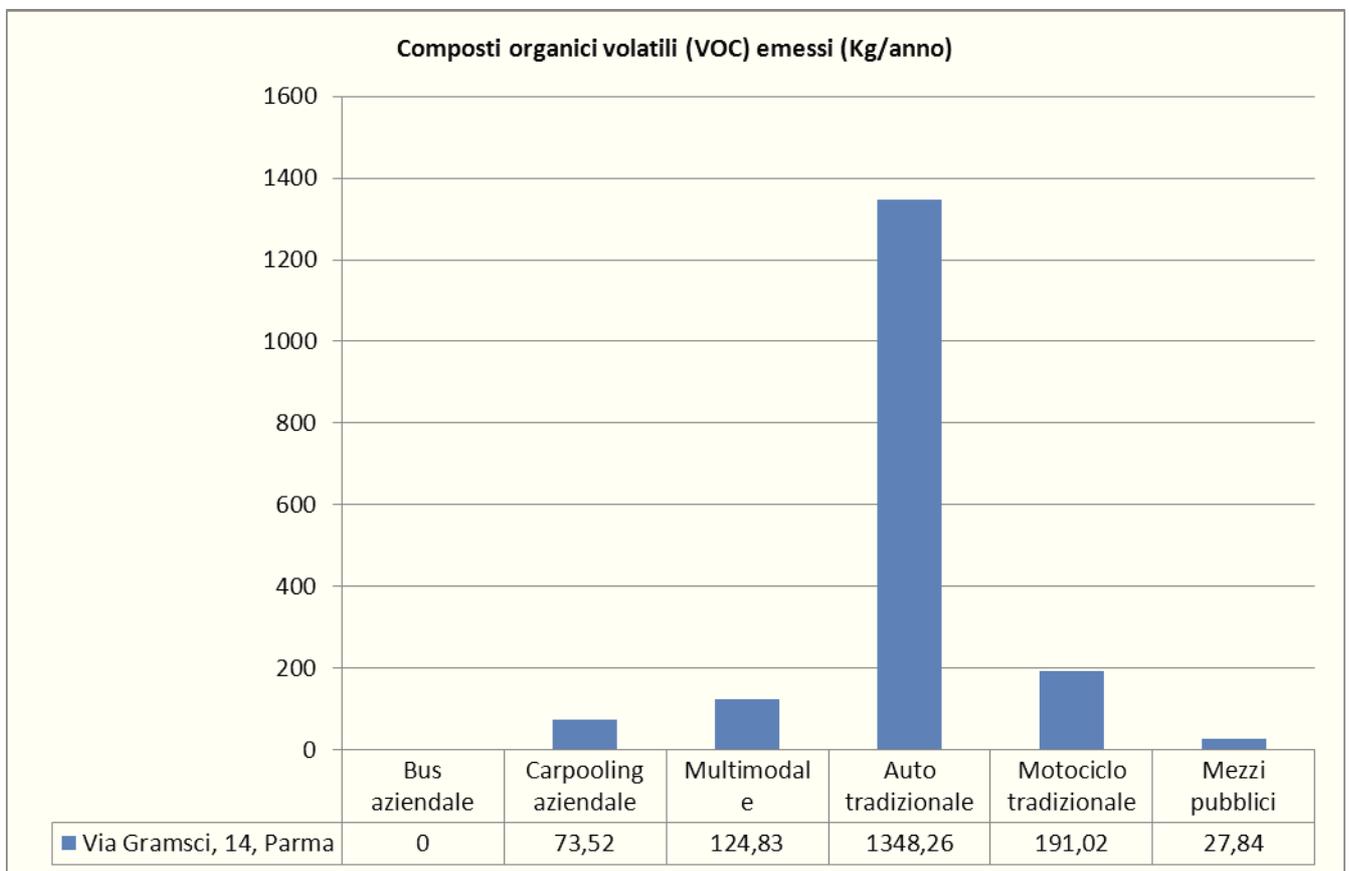
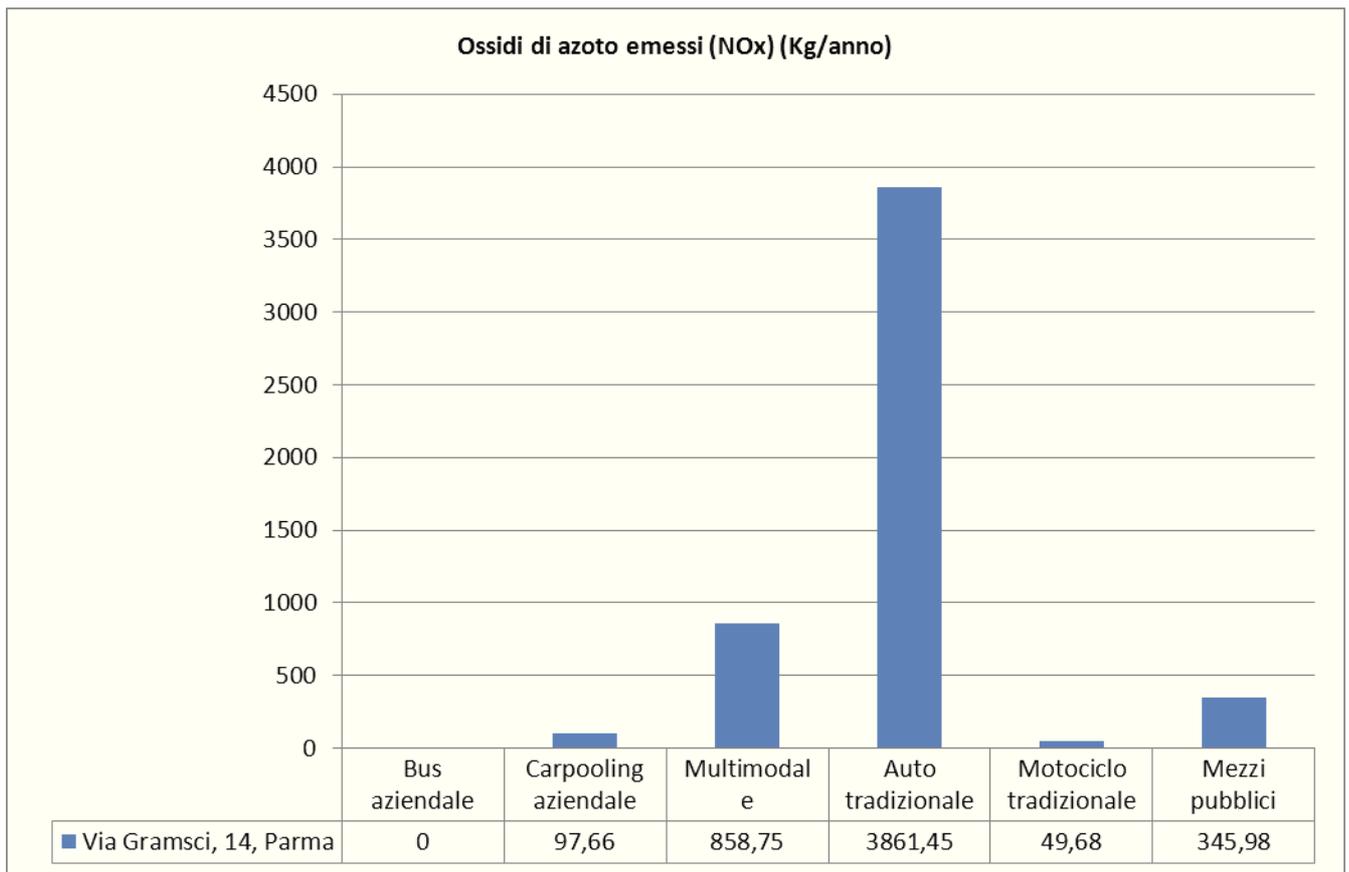
6.4 Indichi il numero medio annuo di spostamenti per ragioni di ufficio

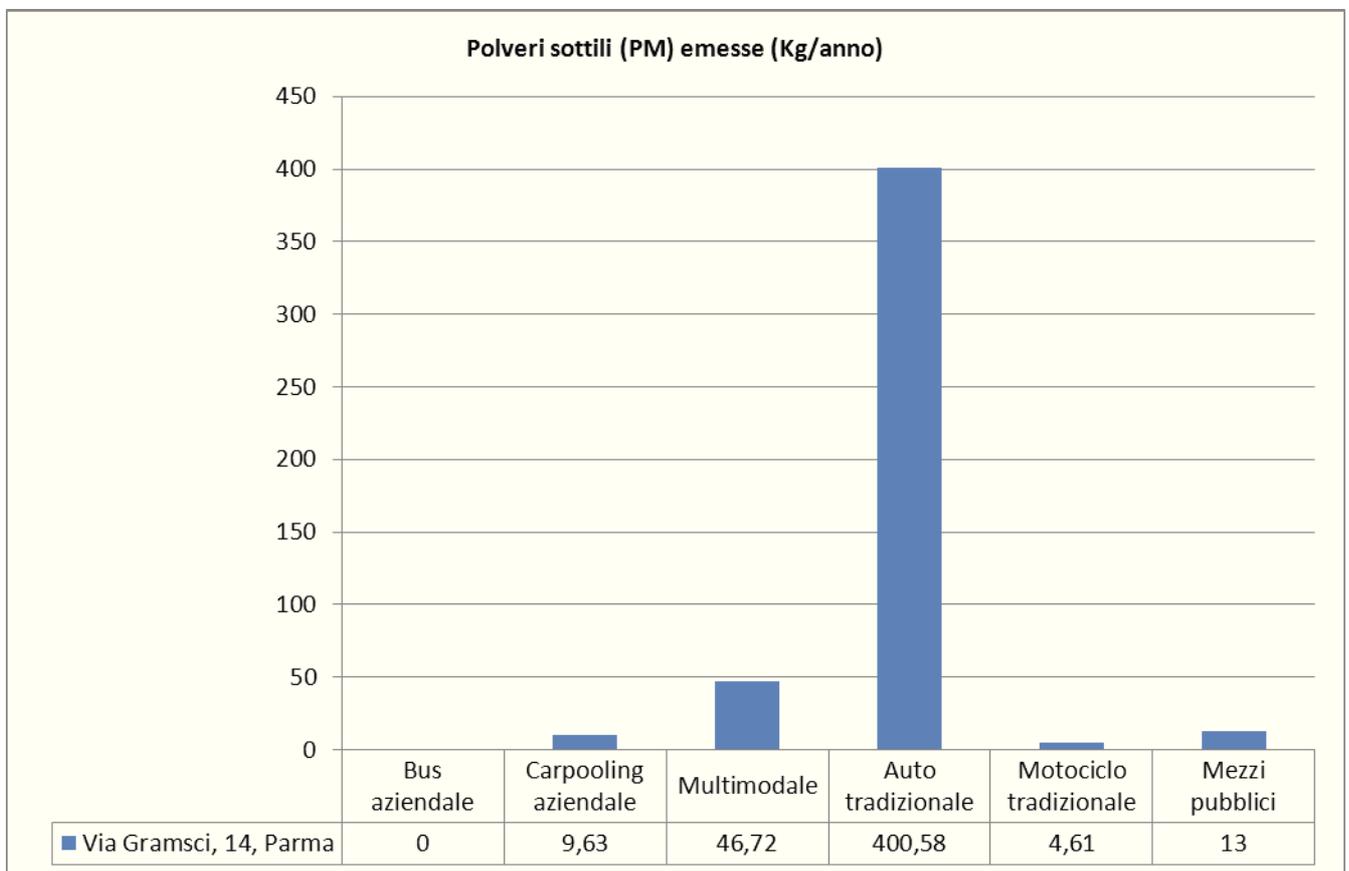
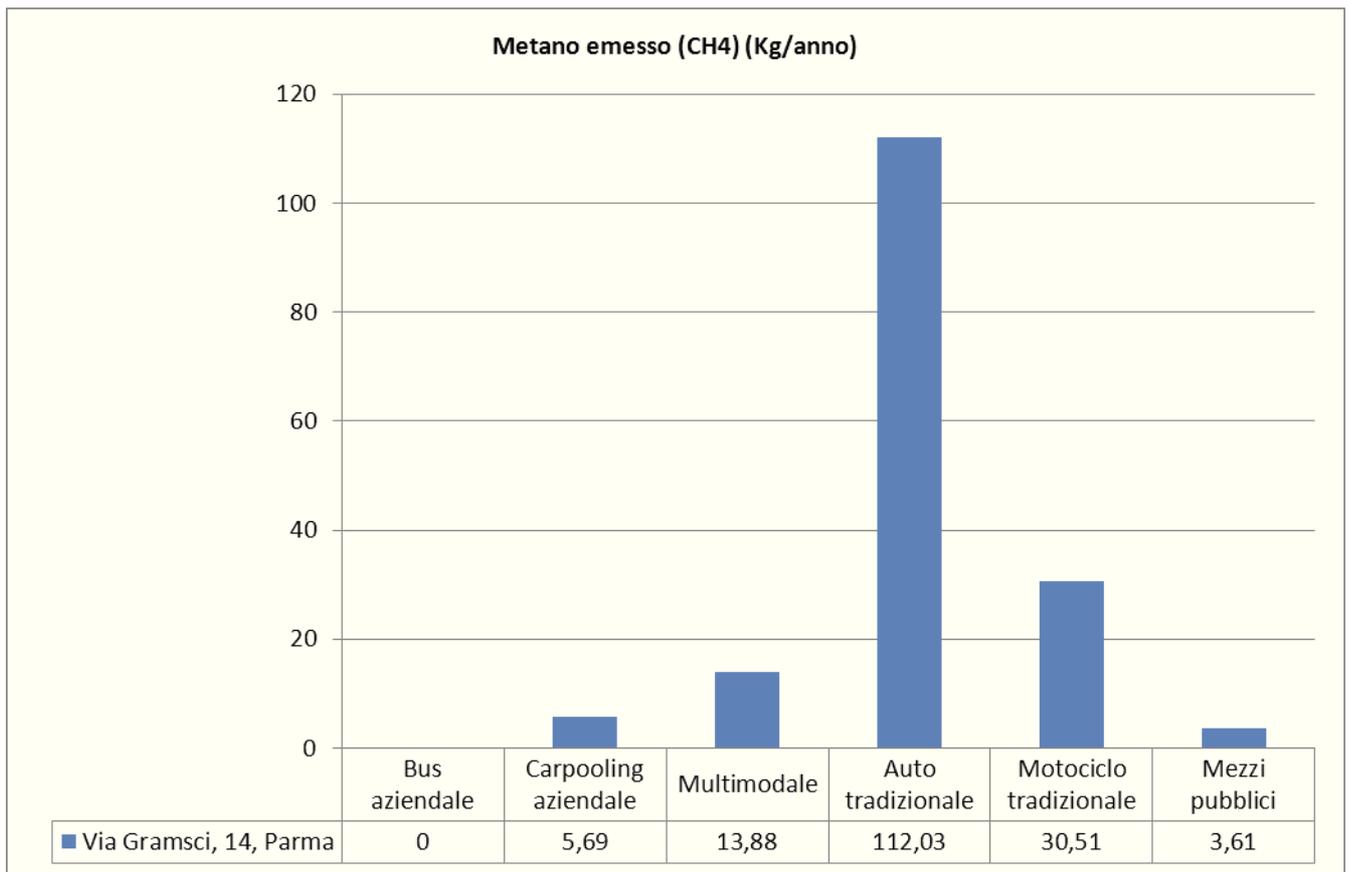


Impatto ambientale

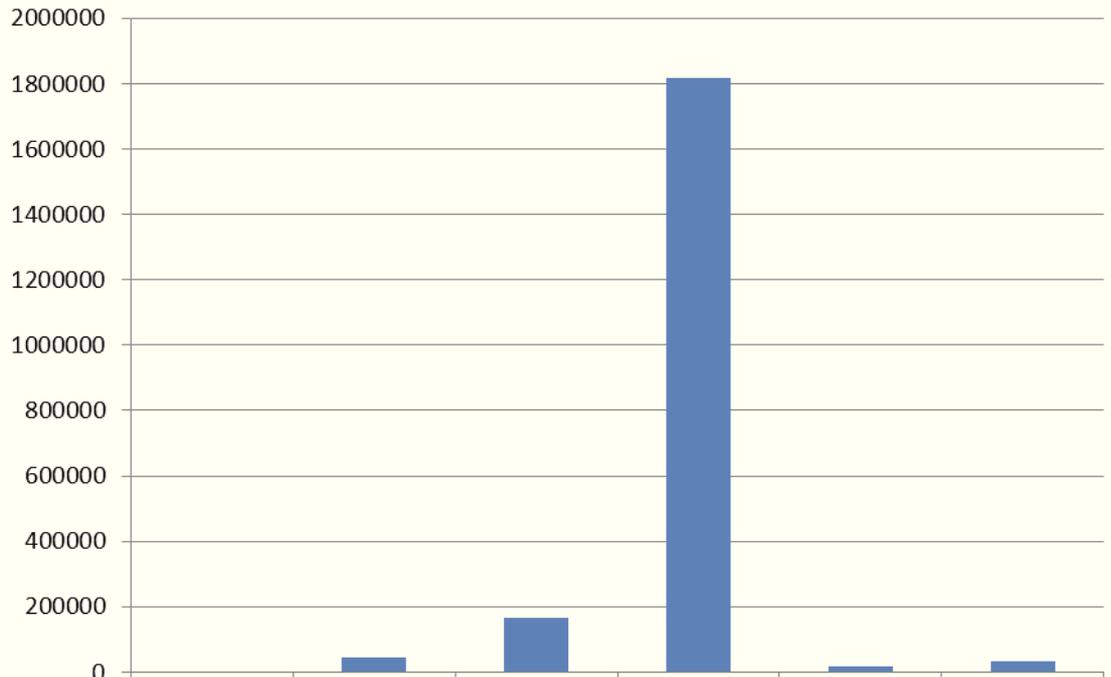
I grafici che seguono mostrano il consumo annuo di carburante e la quantità annua dispersa nell'aria degli agenti inquinanti legati all'utilizzo degli autoveicoli a motore.







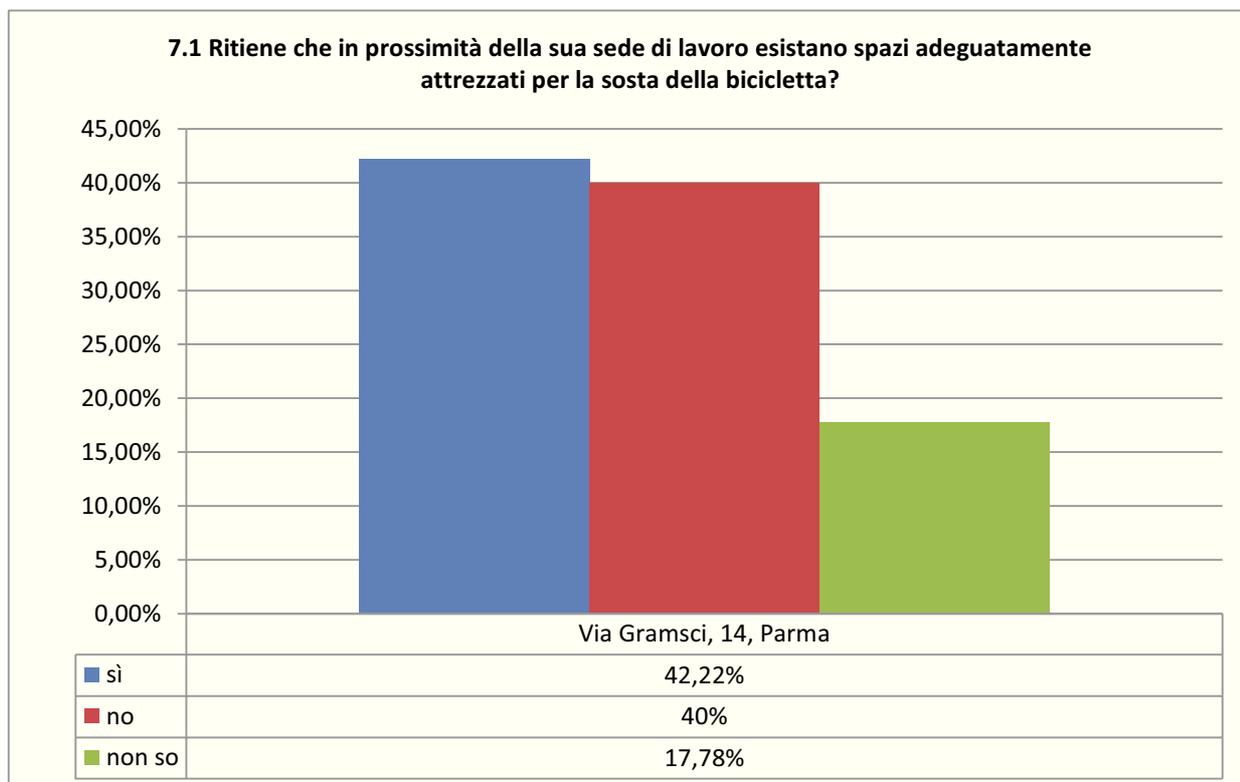
Anidride carbonica (CO2) emessa (Kg/anno)



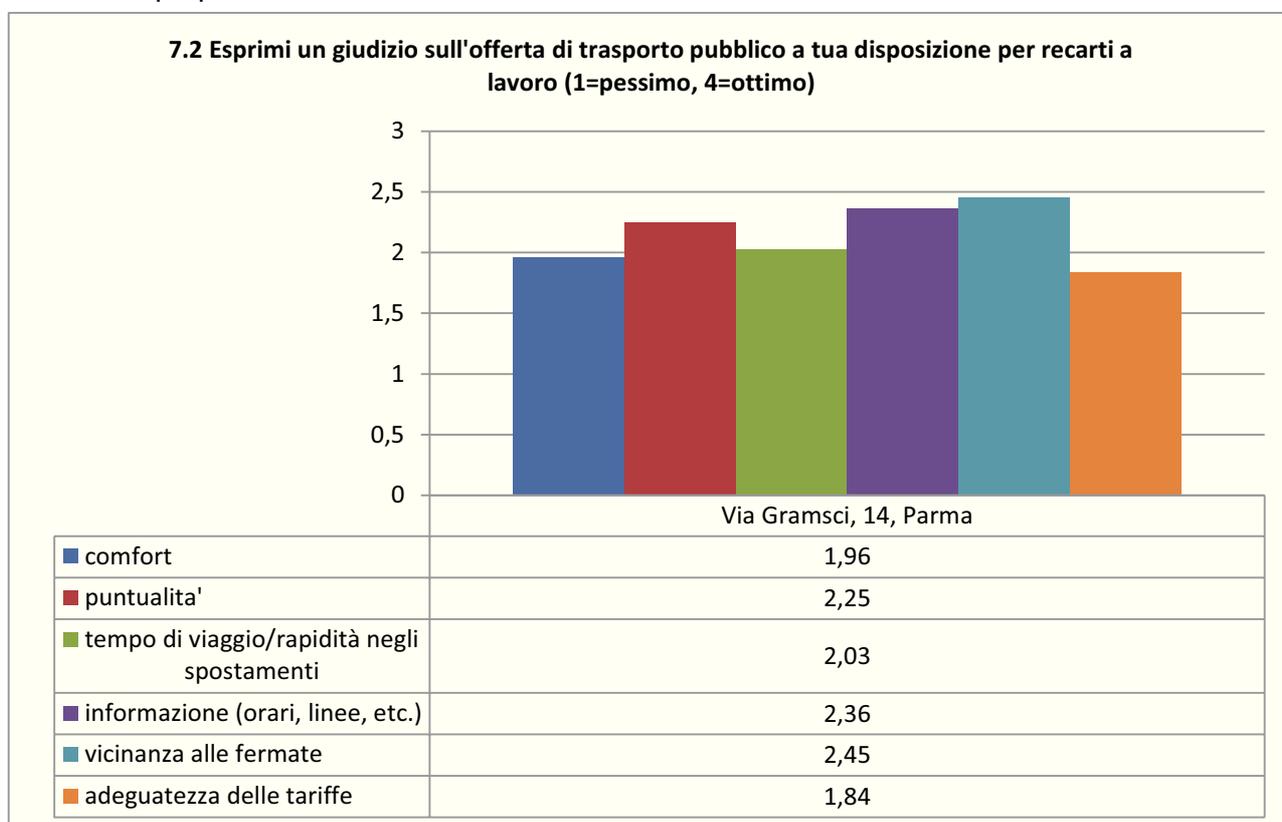
■ Via Gramsci, 14, Parma	0	43627,14	165967,06	1815446,72	18580,04	31171,88
--------------------------	---	----------	-----------	------------	----------	----------

Brevi osservazioni, suggerimenti, proposte di miglioramento.

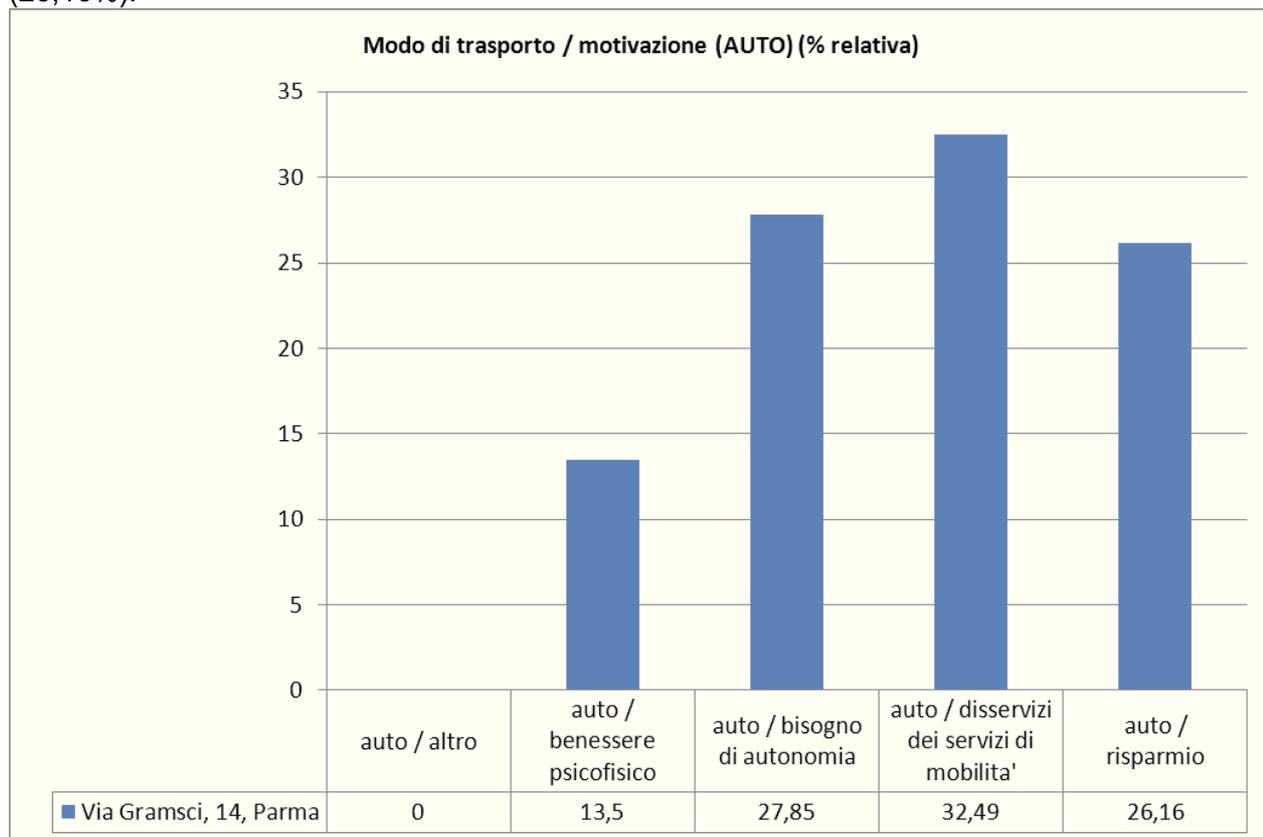
Non emergono problematiche di forte rilievo per quanto riguarda la presenza di spazi per la sosta della bicicletta: il 42,22% dei partecipanti ritiene che siano sufficienti.



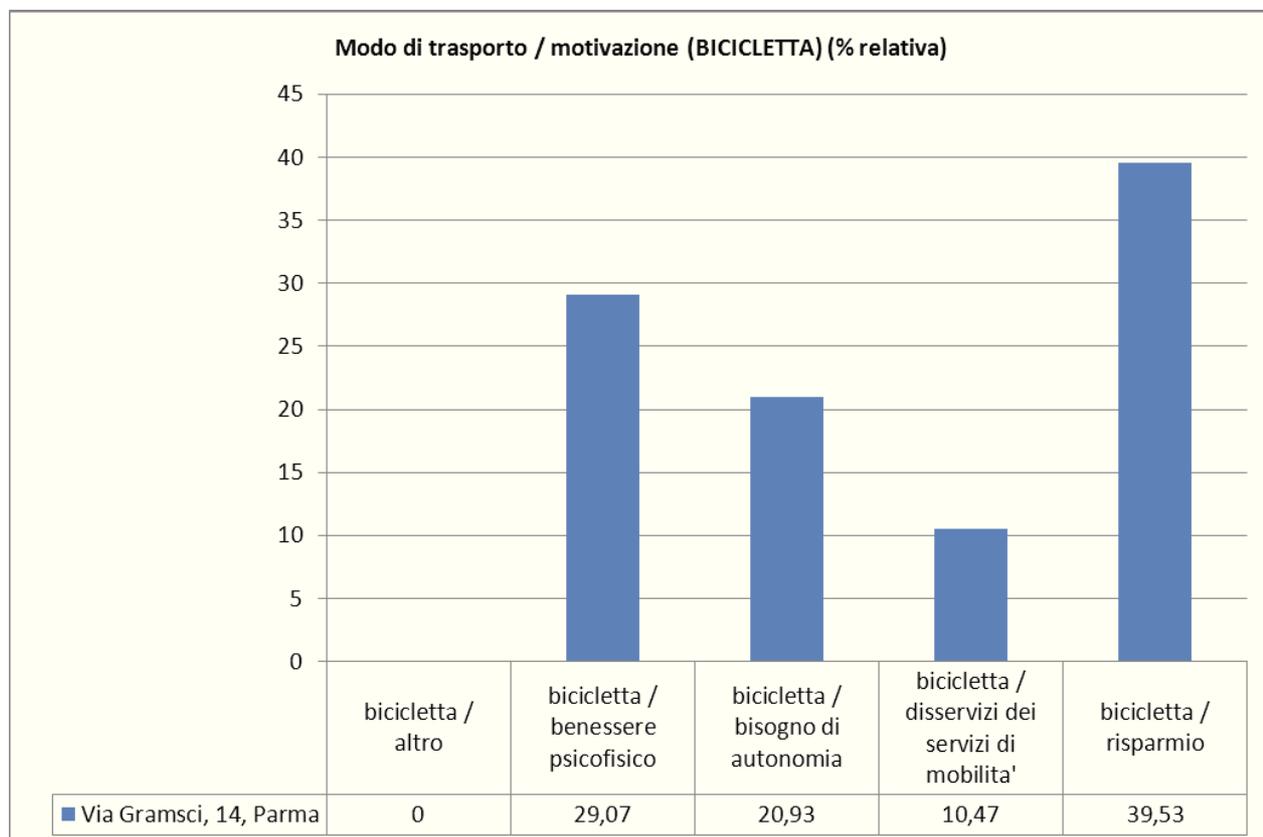
Più significativo il giudizio relativo al trasporto pubblico, che ottiene consensi appena discreti su tutte le voci proposte



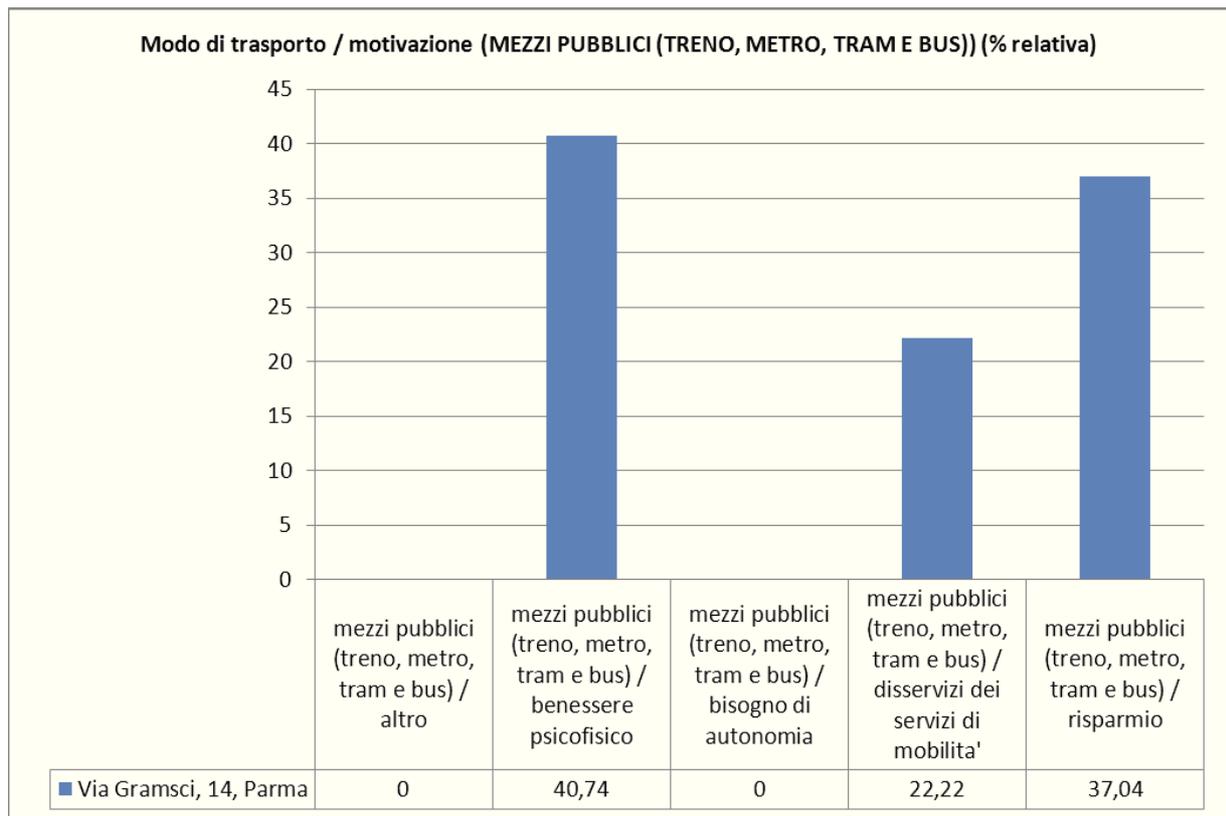
La preferenza per l'utilizzo dell'auto pare legata in buona parte alla mancanza percepita di alternative (32,49%), ma anche al desiderio di autonomia (27,85%) e al risparmio economico (26,16%).



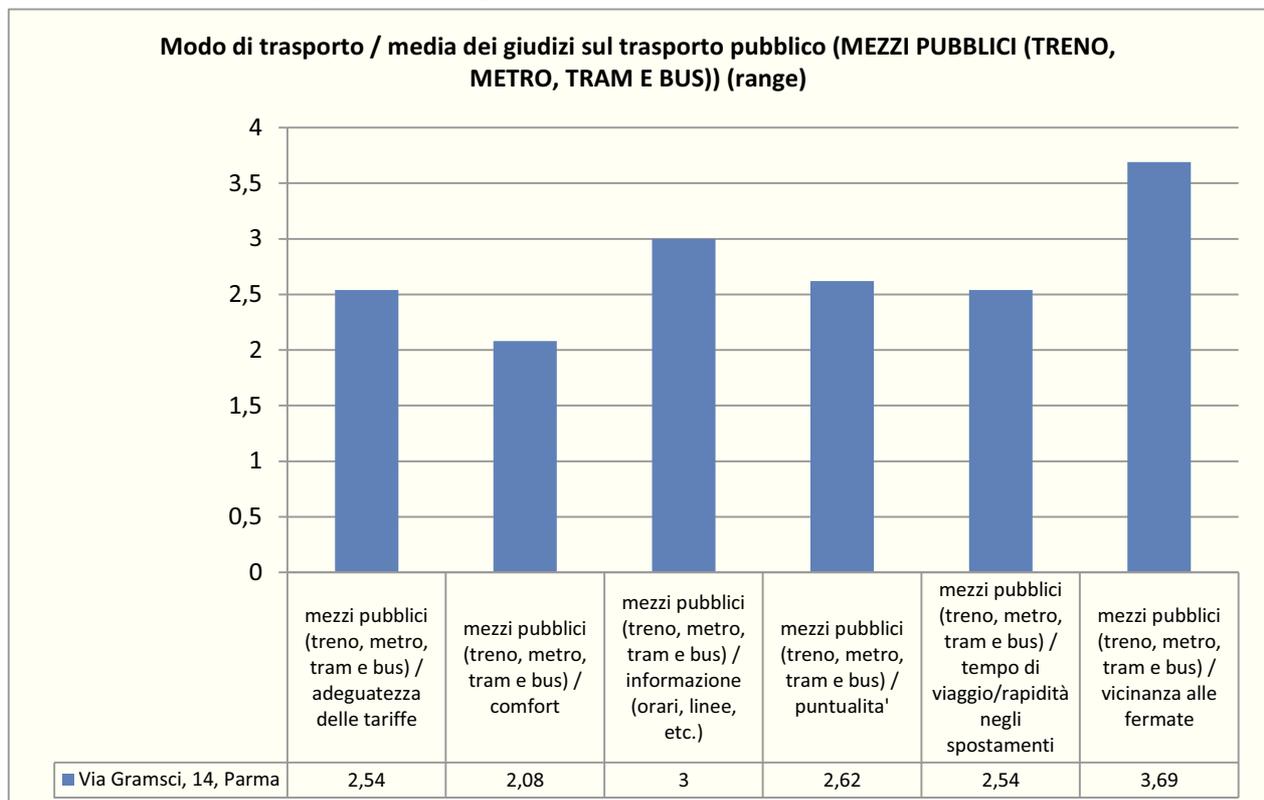
Il vantaggio percepito nell'utilizzo della bicicletta riguarda il risparmio (39,53%), il benessere psicofisico (29,07%) e il bisogno di autonomia (20,93%).



Nell'utilizzodi mezzi pubblici i dipendenti vedono vantaggi legati al benessere psicofisico (40,74%), al risparmio economico (37,04%) e alla mancanza di alternative valide (22,22%).



Il giudizio dei partecipanti all'indagine sui mezzi pubblici appare buono per vicinanza delle fermate e informazione su orari e linee; discreto per quanto riguarda puntualità, tariffe e rapidità di spostamento; mediocre per quanto riguarda il comfort.



Il questionario online nella sua parte finale consentiva ai compilatori di aggiungere i propri **suggerimenti** per migliorare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti.

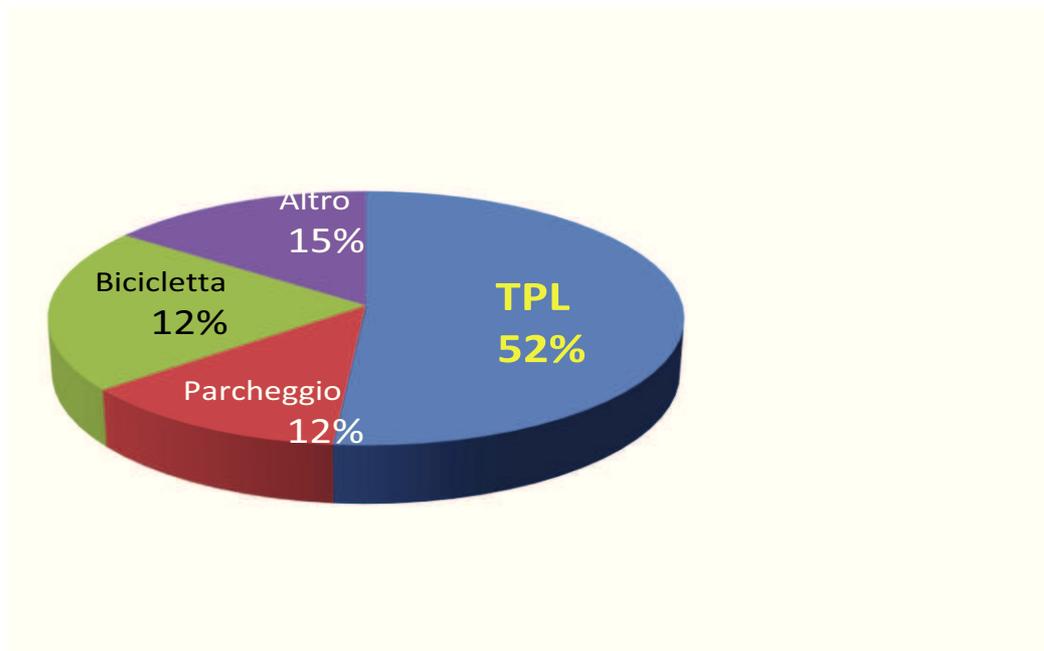
Gli elementi che è stato possibile raccogliere sono stati abbastanza numerosi (134) in rapporto al numero dei partecipanti e costituiscono un'utilissima base di riflessione per completare il quadro della domanda di mobilità aziendale e delle percezioni dei dipendenti dell'Azienda Ospedaliera.

La maggior parte delle segnalazioni (69) riguarda il Trasporto Pubblico Locale, al quale la popolazione aziendale si mostra quindi favorevolmente interessata pur segnalando la richiesta di adeguamenti/miglioramenti rispetto alla situazione attuale.

Spicca in particolare la richiesta di maggior corrispondenza tra gli orari dei mezzi pubblici e gli orari dei dipendenti che effettuano turni lavorativi serali o mattinieri.

Da notare anche l'interesse per il miglioramento delle agevolazioni per l'acquisto di abbonamenti ai mezzi pubblici, in modo da consentirne un utilizzo più economico.

Tipologia segnalazione	Numero segnalazioni	%
Trasporto Pubblico Locale	69	52
Parcheggi	17	12
Bicicletta	28	21
Altro	20	15



Da segnalare anche l'alto numero di segnalazioni riguardante il fenomeno dei numerosissimi furti di biciclette parcheggiate all'interno dell'Azienda

Segue una tabella riepilogativa delle segnalazioni registrate sui questionari.

Trasporto Pubblico Locale	69
Ampliamento orari di inizio e fine servizio (mattino/sera)	24
Richiesta corse più frequenti	14
Richiesta di agevolazioni più convenienti per i dipendenti (convenzioni)	11
Richiesta modifica percorsi	8
Richiesta di più fermate	4
Miglioramento generico	6
Ripristino linea 20	2
Parcheggi	17
Aumento parcheggi gratuiti per i dipendenti	15
Stipula convenzioni per utilizzo parcheggi a pagamento	2
Bicicletta	28
Spazi di parcheggio che riducano i furti	20
Miglioramento sicurezza e percorsi piste ciclabili	6
Copertura assicurativa per viaggio in bici	2
Altro	20
Navette aziendali con fermate in città (es da parcheggi scambiatori)	8
Incentivazione/agevolazione veicoli ecologici	3
Disincentivare i residenti in città all'accesso ai parcheggi gratuiti	2
Miglioramento della qualità delle strade	2
Modifica viabilità intorno all'Ospedale	2
Incentivazione car pooling	1
Metropolitana Salso-Fidenza-Parma	1
Incentivazione al telelavoro	1
	134

7. FASE DI PROGETTO

L'analisi dei dati raccolti e fin qui presentati consente di delineare alcune linee di intervento potenzialmente efficaci per gestire in maniera più adeguata la mobilità dei dipendenti, orientandoli verso forme di trasporto compatibili con i principi della mobilità sostenibile.

Trasporto pubblico locale

L'analisi dello status attuale delle linee di Trasporto Pubblico Locale (TPL) con fermata nei pressi dell'Azienda Ospedaliera ha evidenziato un buon livello del servizio, a cui però non corrisponde un equivalente utilizzo da parte dei dipendenti. Effettivamente i collegamenti con le zone nord e sud potrebbero essere migliorabili, mentre le zone est e ovest appaiono servite in modo adeguato (eccettuata forse la copertura degli orari dei turnisti che potrebbe anch'essa essere migliore).

Le principali motivazioni che ostacolano l'uso del TPL appaiono essere legate all'aumento dei tempi di spostamento, alla perdita di autonomia e al costo ritenuto non troppo concorrenziale rispetto all'utilizzo dell'auto privata.

Rispetto a quest'ultimo punto l'Azienda già da alcuni anni offre ai propri dipendenti la possibilità di acquistare abbonamenti a tariffe agevolate, in virtù degli accordi intercorsi tra TEP, il Comune di Parma e le Aziende interessate. Tale iniziativa tuttavia non ha riscosso un particolare successo: i dipendenti che hanno aderito sono un quota molto ridotta (17 persone), probabilmente anche a causa dello sconto abbastanza ridotto (10%) rispetto a un prezzo pieno dell'abbonamento che rimane comunque non trascurabile.

Tuttavia l'interesse per l'utilizzo del TPL appare abbastanza vivo e potenzialmente stimolabile, come dimostrano le numerose adesioni ottenute in brevissimo tempo (37 nuovi abbonamenti stipulati, di cui 6 extraurbani) al bando proposto da TEP nel dicembre 2014, in cui si proponeva una scontistica molto maggiore (50%) rispetto alle agevolazioni offerte dall'Azienda.

Pertanto un obiettivo aziendale sarà senz'altro quello di incentivare la sottoscrizione di nuovi abbonamenti e il rinnovo di quelli già in corso mediante un sostegno economico, da reperirsi principalmente nell'ambito degli accordi già in vigore con TEP e Comune di Parma (bandi, contributi pubblici).

In aggiunta a ciò si intendono avviare azioni istituzionali con l'Azienda USL e SMTP per valutare la fattibilità di integrazione e rafforzamento del servizio di navetta già fornito internamente, ampliandone il percorso fino a coprire la stazione ferroviaria.

Utilizzo della bicicletta

Come già rilevato la rete di piste ciclabili fruibili in città ha un buon livello di capillarità, sebbene non sia omogenea su tutto il territorio. L'utilizzo della bicicletta appare già abbastanza diffuso e si cercherà di incrementarlo ulteriormente mediante i seguenti orientamenti:

- stalli di sosta per biciclette: compatibilmente con le risorse economiche disponibili l'obiettivo consisterà nell'incremento e nel miglioramento degli stalli già presenti, sostituendo le rastrelliere non utilizzabili, aumentando il numero delle rastrelliere dotate di riparo dalla pioggia e aggiungendone alcune in punti strategici;

- abbonamenti agevolati bike sharing: compatibilmente con le risorse disponibili l'obiettivo consisterà nel promuovere l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro attraverso l'agevolazione all'utilizzo del bike sharing, la cui offerta in città appare di buona qualità;
- si valuterà la fattibilità di predisporre spazi video sorvegliati e/o ad accesso controllato per il deposito delle biciclette, considerando che il problema dei furti appare molto sentito tra i dipendenti.

Parcheggi aziendali

Si valuteranno interventi di ulteriore razionalizzazione dei parcheggi esistenti all'interno dell'area aziendale, al fine di mediare tra l'opportuna incentivazione dei mezzi di trasporto alternativi all'auto e la domanda che viene dai dipendenti per una maggior disponibilità di parcheggi.

Car-pooling

L'Azienda intende promuovere la pratica del car-pooling valorizzando in questo modo l'adesione al servizio proposto dalla ditta Wecon Srl che prevede l'utilizzo di un sito web in cui tutti i dipendenti possono essere registrati per proporre o ricercare la condivisione di un veicolo privato per lo spostamento casa-lavoro, creando così equipaggi di car-pooling.

A tal fine si valuterà la possibilità di concedere una quota di parcheggi interni alla sede ai dipendenti che utilizzeranno questa modalità di trasporto.

Car Sharing

L'Azienda Ospedaliera di Parma ha aderito all'iniziativa di Car Sharing offerta dal Comune di Parma (Infomobility) stipulando un abbonamento per l'utilizzo del servizio e intende rinnovare l'adesione.

Il servizio viene utilizzato esclusivamente per gli spostamenti dei dipendenti durante l'orario di lavoro per scopi istituzionali, principalmente per raggiungere la sede della Regione Emilia Romagna a Bologna

Attività di informazione e sensibilizzazione

Il tema della sensibilizzazione alle tematiche della mobilità sostenibile rimane strategico e il Mobilty Manager aziendale intende perseguirlo programmando a livello aziendale alcune **campagne di informazione** mirate alla sensibilizzazione alle tematiche della sostenibilità ambientale e della mobilità, utilizzando gli strumenti comunicativi aziendali usuali (intranet, mail) e specifici supporti comunicativi di volta in volta individuati.

Coordinamento per la mobilità con l'Azienda USL

In ragione dei precisi mandati regionali volti a favorire modalità organizzative di integrazione progressiva tra le AUSL e le Aziende Ospedaliere attive nei medesimi territori di riferimento, si intende avviare un percorso di confronto e crescente collaborazione con l'Azienda USL di Parma al fine di valutare la realizzazione di politiche di azione comuni nell'ambito della mobilità sostenibile, tra cui la redazione coordinata o congiunta dei futuri PSCL

8. LA FASE ATTUATIVA E DI AGGIORNAMENTO

Il presente PSCL viene adottato con atto deliberativo dall'Azienda Ospedaliera di Parma, trasmesso al Mobility Manager del Comune di Parma per l'approvazione relativa alla compatibilità rispetto alle linee guida e inviato all'Assessorato "Programmazione Territoriale, Urbanistica, Reti di Infrastrutture Materiali e Immateriali, Mobilità, Logistica e Trasporti" della Regione Emilia-Romagna".

La fase attuativa avrà inizio contestualmente all'avvio in Regione del PCL approvato e verrà accompagnata da una azione comunicativa interna all'Azienda volta a sensibilizzare i dipendenti attraverso la conoscenza delle azioni stabilite e delle modalità di attuazione.

Successivamente è prevista una azione continua di monitoraggio dell'andamento delle varie azioni individuate nella fase progettuale, con la redazione di report intermedi (indicativamente semestrali) a cura del Mobility Manager aziendale che verranno allegati al PSCL.



SISTeMA its - Mobility Manager Report

Aziende: AOPR

Sedi: 1

Data: 29/01/2015

Indagine: AOPR2014 (dal 11/11/2014 al 23/01/2015)

Questionario: Questionario Dipendente

Questionari Completati / Totale Dipendenti (%)

IFILLED		Via Gramsci, 14, Parma
Percentuale Completati		5,85
Numero di dipendenti		3847

2.3 Potresti eventualmente disporre di un'automobile per recarti al lavoro?

QEMAUTAVER		Via Gramsci, 14, Parma
sì		92,41%
no		7,59%

2.4 Quanto tempo impiega COMPLESSIVAMENTE per compiere lo spostamento casa-lavoro (andata)? (in minuti)

QEMTRIP1EM		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 10		8,44%
più di 10 a 20		38,22%
più di 20 a 30		27,11%
più di 30 a 40		13,33%
più di 40 a 50		8,44%
più di 50		4,44%

2.5 Generalmente, per rientrare a casa, utilizza gli stessi mezzi di trasporto del percorso di andata? (Percorso di rientro lavoro-casa)

QEMSAMETRA		Via Gramsci, 14, Parma
sì		98,22%
no		1,78%

2.7 Quanto tempo impiega COMPLESSIVAMENTE per compiere lo spostamento lavoro-casa (percorso di rientro)? (in minuti)

QEMTRIP2ER	Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 9	0%
più di 9 a 18	25%
più di 18 a 27	25%
più di 27 a 36	0%
più di 36 a 45	50%
più di 45	0%

2.8 Qual è il principale mezzo che utilizza, occasionalmente, in alternativa al mezzo abituale, per effettuare il tragitto casa-lavoro-casa?

QEMALTTRAS	Via Gramsci, 14, Parma
nessun altro mezzo	24,89%
solo a piedi	9,78%
bicicletta	15,56%
auto propria, da solo	17,78%
auto propria, insieme ad altri colleghi	1,78%
auto altrui, insieme ad altri colleghi	3,11%
bus urbano	11,11%
bus extraurbano	6,67%
navetta aziendale	0%
motocicletta, ciclomotore, scooter	4,89%
treno	1,33%
altro	3,11%

2.9 Con quale frequenza mensile? (numero di volte al mese)

QEMALTFREQ	Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 5	50,30%
più di 5 a 10	20,71%
più di 10 a 15	5,92%
più di 15 a 20	2,37%
più di 20 a 25	15,98%
più di 25	4,73%

2.10 I mezzi di trasporto che utilizza durante l'estate (nel periodo di inattività delle scuole) differiscono da quelli usati abitualmente?

QEMIFSUMAL	Via Gramsci, 14, Parma
sì, solo all'andata	0,44%
sì, solo al ritorno	0,44%
sì, sia all'andata che al ritorno	20,89%
no	78,22%

2.11 Qual è il mezzo prevalente che utilizza per RECARSI al lavoro durante l'estate?

QEMSUMALHW	Via Gramsci, 14, Parma
------------	------------------------

solo a piedi	2,08%
bicicletta	41,67%
auto propria, da solo	29,17%
auto propria, insieme ad altri colleghi	0%
auto altrui, insieme ad altri colleghi	0%
bus urbano	2,08%
bus extraurbano	0%
navetta aziendale	0%
motocicletta, ciclomotore, scooter	16,67%
treno	4,17%
altro	4,17%

2.12 Qual è il mezzo prevalente che utilizza per RIENTRARE a casa durante l'estate?

QEMSUMALWH		Via Gramsci, 14, Parma
solo a piedi	2,08%	
bicicletta	41,67%	
auto propria, da solo	27,08%	
auto propria, insieme ad altri colleghi	0%	
auto altrui, insieme ad altri colleghi	2,08%	
bus urbano	4,17%	
bus extraurbano	0%	
navetta aziendale	0%	
motocicletta, ciclomotore, scooter	16,67%	
treno	4,17%	
altro	2,08%	

2.13 Quanto dista la sua casa dalla sede di lavoro? (in km) In mancanza di valori esatti di lunghezza di tale distanza, fornire una stima. Se la lunghezza è inferiore al km riportare il valore decimale (ad. es. 600 metri = 0,6 km)

QEMHOMEDIS		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 6.9	49,78%	
da 7 a 13.9	19,11%	
da 14 a 20.9	14,67%	
da 21 a 27.9	8,44%	
da 28 a 35	3,56%	
più di 35	4,44%	

2.14 Mensilmente quanto spende per compiere lo spostamento casa-lavoro-casa? (in euro)

QEMCOSTEM		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 35.9	47,11%	
da 36 a 71.9	27,56%	
da 72 a 107.9	13,33%	
da 108 a 143.9	3,56%	
da 144 a 180	3,56%	
più di 180	4,89%	

2.15 Quali sono i motivi della scelta del mezzo da lei indicato per gli spostamenti tra casa e lavoro? (fino a 3 risposte possibili)

QEMWHYMDM	Via Gramsci, 14, Parma
economicità/convenienza economica	28,89%
difficoltà del parcheggio	11,11%
sicurezza	4%
alternativa meno stressante	20,89%
salute	13,78%
tempo di viaggio/rapidità negli spostamenti	49,33%
comfort	8,44%
necessità di accompagnamento di altre persone	9,78%
autonomia di movimento	40%
mancanza di alternative valide	18,67%
mancanza di mezzi pubblici	8,89%
mancanza di un collegamento diretto	9,78%
errata pianificazione delle coincidenze dei mezzi pubblici	4,44%
corse dei mezzi pubblici non frequenti e/o poco regolari	10,67%
fermate dei mezzi pubblici troppo distanti	5,78%
rispetto dell'ambiente	8,44%
attività extralavorative	4,44%
mancanza di percorsi ciclabili	3,11%

3.1 Durante i suoi spostamenti tra casa e lavoro effettua abitualmente almeno una tappa intermedia?

QEMTRPSTOP	Via Gramsci, 14, Parma
sì, solo all'andata	4%
sì, solo al ritorno	15,43%
sì, sia all'andata che al ritorno	13,14%
no	67,43%

3.2 Per quale motivo? (fino a 3 risposte possibili)

QEMWHYTSTP	Via Gramsci, 14, Parma
per accompagnare/riprendere i figli a/da scuola	42,11%
per accompagnare/riprendere i figli alla/dalla pratica sportiva	17,54%
per accompagnare/riprendere il coniuge/l'amico/a al/dal lavoro	5,26%
per andare a praticare attività sportive, ricreative o culturali	22,81%
per fare visita a familiari e/o conoscenti	29,82%
per fare acquisti e/o sbrigare commissioni	66,67%
altro	7,02%

3.3 Con quale frequenza effettua tappe intermedie?

QEMSTPFREQ	Via Gramsci, 14, Parma
tutti i giorni	47,37%
due-tre volte a settimana	50,88%
un giorno alla settimana	0%
meno di un giorno a settimana	0%
non so	1,75%

3.5 Indichi il tipo di alimentazione della propria auto

QEMTAUTPOW	Via Gramsci, 14, Parma
benzina verde	32,74%
gasolio	36,31%
GPL	13,69%
metano	17,26%
elettrica ibrida	0%
elettrica pura	0%
altro	0%

3.6 Indichi il numero di km mediamente percorsi in un anno con la propria auto

QEMTAUTYKM	Via Gramsci, 14, Parma
meno di 1000	7,74%
da 1001 a 5000	17,86%
da 5001 a 10000	22,02%
da 10001 a 20000	36,90%
da 20001 a 50000	14,88%
più di 50000	0,60%

3.8 Indichi il tipo di alimentazione della propria moto/ciclomotore

QEMTMOTPOW	Via Gramsci, 14, Parma
benzina verde	92,31%
miscela	7,69%
elettrica ibrida	0%
elettrica pura	0%
altro	0%

3.9 Indichi il numero di km mediamente percorsi in un anno con la propria moto/ciclomotore

QEMTMOTYKM	Via Gramsci, 14, Parma
meno di 1000	11,54%
da 1001 a 5000	61,54%
da 5001 a 10000	19,23%
da 10001 a 20000	7,69%
da 20001 a 50000	0%
più di 50000	0%

3.10 Ritene che esistano significativi problemi di sosta dell'automobile in prossimità della sua sede di lavoro?

QEMAUTPKPB	Via Gramsci, 14, Parma
sì	63,69%
no	36,31%

3.11 Di quale tipo?

QEMTYPPKPB	Via Gramsci, 14, Parma
il tragitto dal luogo di sosta alla sede di lavoro è insicuro e pericoloso	16,82%
i parcheggi sono scarsi e/o disagiati e/o onerosi	85,05%
il traffico è spesso congestionato in prossimità del luogo di lavoro	22,43%
il proprio mezzo è esposto a possibili danni per atti vandalici o comportamenti negligenti di altri automobilisti	28,97%
le contravvenzioni sono frequenti, anche a causa dell'insufficienza delle informazioni	2,80%
altro	5,61%

3.12 Quanto tempo impiega, mediamente, per trovare parcheggio? (in minuti)

QEMPRKTIME	Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 4	1,87%
più di 4 a 8	25,23%
più di 8 a 12	38,32%
più di 12 a 16	25,23%
più di 16 a 20	5,61%
più di 20	3,74%

3.13 Dove parcheggia abitualmente la sua automobile quando arriva sul luogo di lavoro?

QEMAUTPKER	Via Gramsci, 14, Parma
parcheggio aziendale dedicato a pagamento	0,93%
parcheggio aziendale dedicato gratuito	83,18%
su strada a pagamento	1,87%
su strada gratuitamente	11,21%
garage a pagamento	0,93%
altro	1,87%

3.14 Indichi la spesa mensile (in euro) che mediamente deve sostenere per la sosta della sua autovettura nei pressi del luogo di lavoro:

QEMPRKMCST	Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 11.9	0%
da 12 a 23.9	50%
da 24 a 35.9	0%
da 36 a 47.9	0%
da 48 a 60	50%
più di 60	0%

3.15 Per effettuare i suoi spostamenti tra casa e lavoro, sarebbe disposto a utilizzare una modalità diversa da quella che usa abitualmente?

QEMUSOTHER	Via Gramsci, 14, Parma
sì, senz'altro	0%
sì, ma solo a date condizioni	25%
no	75%

3.16 Quale tra i seguenti mezzi sarebbe propenso ad utilizzare quale modalità diversa da quella che usa abitualmente?

QEMWHUSOTH	Via Gramsci, 14, Parma
bicicletta	0%
bici a pedalata assistita/vettura elettrica	0%
forme di trasporto di gruppo (taxibus, bus aziendali o interaziendali) organizzate dal datore di lavoro	100%
trasporto pubblico (bus o treno)	0%
altro	0%

3.17 A quali condizioni sarebbe disponibile a usare la bicicletta? (fino a 3 risposte possibili)

QEMBIKCOND	Via Gramsci, 14, Parma
se ci fossero piste ciclabili migliori, più numerose e più sicure	0%
se la bicicletta fosse offerta/fornita dalla mia azienda	0%
se dovessi pagare la sosta della mia auto	0%
se fossero disponibili parcheggi dedicati e sicuri	0%
se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti	0%
se ci fossero sconti, convenzioni per l'acquisto (anche relativi all'occorrente equipaggiamento) o altre forme di incentivazione	0%
se potessi usufruire di sconti per assicurare il mezzo contro il furto	0%
se fossero disponibili stanzini e/o spogliatoi con doccia	0%
altro	0%

3.18 A quali condizioni sarebbe disposto a partecipare a forme di trasporto di gruppo (taxibus, bus aziendali ed interaziendali) organizzate dal datore di lavoro? (fino a 3 risposte possibili)

QEMCOLTCON	Via Gramsci, 14, Parma
se fossero integrate con il trasporto pubblico di linea	0%
se la sosta del mio mezzo non fosse gratuita	0%
se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti	100%
se la durata dello spostamento non superasse di 5-10 minuti quella attuale	100%
altro	0%

3.19 A quali condizioni sarebbe disposto a usare i mezzi pubblici (Trasporto Pubblico - TP) per recarsi a lavoro? (fino a 3 risposte possibili)

QEMTPCONDI	Via Gramsci, 14, Parma
se venisse concesso un rimborso anche parziale del costo dell'abbonamento	0%
se le corse dei mezzi pubblici fossero più frequenti	0%
se fossero disponibili parcheggi di interscambio lungo il percorso	0%
se i collegamenti tra le diverse linee fossero migliori	0%
se fossero presenti mezzi aziendali di collegamento con le principali fermate del trasporto pubblico	0%

61

se le fermate del mezzo pubblico fossero più vicine alla sede di lavoro	0%
se le fermate del mezzo pubblico fossero più vicine all'abitazione	0%
si', se ci fosse maggiore affidabilità del trasporto pubblico (es. rispetto degli orari e delle corse)	0%
se i tempi di percorrenza fossero inferiori	0%
se l'acquisto del titolo di viaggio o dell'abbonamento al TP mi permettesse di usufruire di sconti o di convenzioni particolari	0%
altro	0%

3.20 Quali di queste iniziative di mobilità alternativa e sostenibile conosce?

QEMALTKNOW	Via Gramsci, 14, Parma
parcheggi di interscambio	75%
car pooling	50%
car sharing	100%
bike sharing	0%
navetta aziendale	0%
altro	0%

3.21 Sarebbe disposto a organizzarsi con altre persone per recarsi insieme a lavoro con un'unica auto, condividendone i costi (car pooling)?

QEMCPODISP	Via Gramsci, 14, Parma
già lo faccio	0%
sì, senz'altro	0%
sì, ma solo a date condizioni	25%
no	75%

3.22 A quali condizioni sarebbe disposto a usufruire del car pooling? (fino a 3 risposte possibili)

QEMCPOOCON	Via Gramsci, 14, Parma
se fosse disponibile un sistema che mi mettesse in contatto con chi effettua il mio percorso nelle stesse ore	100%
se conoscessi già in anticipo le persone con cui dovrei condividere il viaggio	0%
se fosse garantito un mezzo di trasporto alternativo in caso di imprevisti e la certezza in merito al rientro	100%
se fossero disponibili spazi di sosta riservati a chi effettua il car pooling	100%
se la durata dello spostamento non superasse di 5-10 minuti quella attuale	0%
se fossero concesse facilitazioni/gadgets/agevolazioni/vantaggi di vario tipo a chi effettua il car pooling	0%
se dovessi pagare la sosta della mia auto	0%
se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti	0%
altro	0%

3.23 Sarebbe propenso a mettere a disposizione la propria automobile per effettuare il car pooling?

QEMAUTSHAR	Via Gramsci, 14, Parma
sì	100%
no	0%
non so	0%

3.24 Quali delle seguenti proposte potrebbero agevolare i suoi spostamenti tra casa e lavoro? (fino a 3 risposte possibili)

QEMHTWFACI	Via Gramsci, 14, Parma
potenziamento delle corse della navetta aziendale ed estensione dei relativi itinerari effettuati	75%
potenziamento dell'uso congiunto di mezzi di trasporto privati (car pooling)	0%
fruizione di un servizio di auto a noleggio (da utilizzarsi solo in caso di necessità) recante tariffe agevolate	25%
modifiche dell'orario di lavoro	0%
telelavoro	25%
altro	0%

3.25 Quale delle seguenti affermazioni meglio descrive il suo atteggiamento nei confronti del suo attuale livello di utilizzo del mezzo privato (automobile e/o motociclo)? Ha intenzione di provare a ridurre l'utilizzo dell'automobile e/o del motociclo per alcuni o tutti gli spostamenti?

QEMPRVREDU	Via Gramsci, 14, Parma
poichè sono a conoscenza dei molteplici problemi associati all'uso dell'automobile, mi sto già impegnando nel tentativo di utilizzarla il meno possibile. Nei prossimi mesi manterrò o cercherò addirittura di diminuire ulteriormente il mio già ridotto livello di utilizzo dell'automobile	25%
al momento utilizzo l'automobile per la maggior parte dei miei spostamenti, ma è un mio obiettivo ridurre il mio attuale livello di utilizzo. Ho già individuato per quali spostamenti sostituirò l'automobile e quale modalità alternativa userò per tali spostamenti, ma di fatto a tutt'oggi non ho ancora sostituito tali spostamenti con la modalità alternativa individuata	25%
al momento utilizzo l'automobile per la maggior parte dei miei spostamenti. Attualmente sto pensando di non utilizzare l'automobile per alcuni o tutti questi spostamenti, cambiando la modalità di spostamento, ma al momento non ho ancora deciso come poter sostituire l'automobile per tali spostamenti, o quando farlo	0%
al momento utilizzo l'automobile per la maggior parte dei miei spostamenti. Vorrei ridurre il mio attuale livello, ma ritengo che in questo momento per me sia impossibile farlo	50%
al momento utilizzo l'automobile per la maggior parte dei miei spostamenti. Sono soddisfatto del mio attuale livello di utilizzo e non vedo alcun motivo per cui dovrei ridurlo	0%

4.1 Indichi le sue modalità d'assunzione

QEMRECRMET		Via Gramsci, 14, Parma
a tempo indeterminato		99,56%
a tempo determinato		0,44%

4.2 Indichi la categoria nella quale è inquadrato

QEMFRAMCAT		Via Gramsci, 14, Parma
area comparto		80%
area dirigenza		20%

4.3 Indichi la tipologia del suo Contratto lavorativo

QEMTYPEAGR		Via Gramsci, 14, Parma
tempo pieno		90,22%
part time orizzontale		6,22%
part time verticale		3,56%

4.4 Il suo contratto di lavoro prevede la prestazione di lavoro a distanza (tele-lavoro)?

QEMTWRKAVL		Via Gramsci, 14, Parma
sì		0,44%
no		99,56%

4.5 Per quanti giorni a settimana?

QEMTWRKFRQ		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 1		0%
più di 1 a 2		0%
più di 2 a 3		0%
più di 3 a 4		0%
più di 4 a 5		100%
più di 5		0%

4.6 Come si articola il suo orario di lavoro?

QEMSCHEWK		Via Gramsci, 14, Parma
NON articolato in turni		59,38%
articolato in turni		40,62%

5.1 Indirizzo (Via, Viale, Piazza, Largo, etc..), numero civico e località relativi all'abitazione dalla quale parte, usualmente, per raggiungere la sede di lavoro (se il sistema non dovesse riconoscere il suo specifico indirizzo, immetta quello riconosciuto dal sistema a lei più prossimo/vicino)

QEMTOTADDR		Via Gramsci, 14, Parma
Noceto (Emilia-Romagna)		0,96%
Ozzano Taro (Emilia-Romagna)		0,48%

Parma (Emilia-Romagna)	58,37%
Lesignano De' Bagni (Emilia-Romagna)	0,48%
Poviglio (Emilia-Romagna)	0,48%
Fontevivo (Emilia-Romagna)	0,96%
Corcagnano (Emilia-Romagna)	1,44%
Viadana (Lombardy)	0,48%
Collecchio (Emilia-Romagna)	2,39%
Monticelli Terme (Emilia-Romagna)	0,96%
Reggio Emilia (Emilia-Romagna)	0,96%
Sorbolo (Emilia-Romagna)	1,44%
Fornovo (Emilia-Romagna)	0,48%
Solignano (Emilia-Romagna)	0,48%
Ponte Taro (Emilia-Romagna)	1,91%
Montecchio Emilia (Emilia-Romagna)	0,48%
Vicofertile (Emilia-Romagna)	0,96%
San Secondo Parmense (Emilia-Romagna)	0,48%
Fidenza (Emilia-Romagna)	2,39%
Riccò (Emilia-Romagna)	0,48%
Fontanellato (Emilia-Romagna)	0,48%
Mamiano (Emilia-Romagna)	0,48%
Sala Baganza (Emilia-Romagna)	0,96%
Felino (Emilia-Romagna)	0,96%
Mulazzano Monte (Emilia-Romagna)	0,48%
Gragnano Trebbiense (Emilia-Romagna)	0,48%
San Michele De' Gatti (Emilia-Romagna)	0,48%
Madregolo (Emilia-Romagna)	0,48%
Baganzola (Emilia-Romagna)	0,48%
Rivarolo (Emilia-Romagna)	0,48%
San Prospero (Emilia-Romagna)	0,48%
Parola (Emilia-Romagna)	0,48%
Viarolo (Emilia-Romagna)	0,48%
Eia (Emilia-Romagna)	0,96%
Sissa (Emilia-Romagna)	0,48%
San Polo (Emilia-Romagna)	0,96%
Trecasali (Emilia-Romagna)	1,44%
Santa Maria del Piano (Emilia-Romagna)	0,48%
Fornovo di Taro (Emilia-Romagna)	0,48%
Coltaro (Emilia-Romagna)	0,48%
Taneto (Emilia-Romagna)	0,48%
Colorno (Emilia-Romagna)	0,96%
Salita (Emilia-Romagna)	0,48%
Traversetolo (Emilia-Romagna)	0,48%
Camminata (Lombardia)	0,48%
Gaione (Emilia-Romagna)	0,96%
Medesano (Emilia-Romagna)	0,96%
Forlì (Emilia-Romagna)	0,48%
Basilicanova (Emilia-Romagna)	0,48%
Salsomaggiore Terme (Emilia-Romagna)	0,48%
Chiozzola (Emilia-Romagna)	0,48%
Carignano (Emilia-Romagna)	0,48%
Gaiano (Emilia-Romagna)	0,48%
Calestano (Emilia-Romagna)	0,48%
Guastalla (Emilia-Romagna)	0,48%
Torrile (Emilia-Romagna)	0,48%

Maiatico (Emilia-Romagna)	0,48%
Vigatto (Emilia-Romagna)	0,48%
Marano (Emilia-Romagna)	0,48%

5.2 Sesso

QEMGENDER		Via Gramsci, 14, Parma
maschio		30,22%
femmina		69,78%

5.3 Fascia di età

QEMAGERNEM		Via Gramsci, 14, Parma
minore o uguale a 20 anni		0%
fra 21 e 30 anni		3,11%
fra 31 e 40 anni		17,78%
fra 41 e 50 anni		40,89%
fra 51 e 60 anni		34,22%
piu' di 60 anni		4%

5.5 Da quanti componenti è composta la sua famiglia (incluso sé stesso)?

QEMFAMMEMB		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 1		0,89%
più di 1 a 2		18,22%
più di 2 a 3		22,67%
più di 3 a 4		53,33%
più di 4		4,89%

5.6 Quanti componenti della sua famiglia hanno età inferiore a 18 anni compiuti?

QEMFAMLT18		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 1		56%
più di 1 a 2		41,33%
più di 2		2,67%

5.8 Possiede un'automobile?

QEMAUTOAVL		Via Gramsci, 14, Parma
sì		91,56%
no		8,44%

5.9 Possiede la relativa patente di guida automobilistica?

QEMLICEAVL		Via Gramsci, 14, Parma
sì		96,89%
no		3,11%

6.1 E' solito effettuare spostamenti per ragioni d'ufficio?

QEMIFOTRIP		Via Gramsci, 14, Parma
sì		17,33%
no		82,67%

6.2 Indichi l'ambito nel quale avvengono i suoi spostamenti di lavoro

QEMDOFTRIP		Via Gramsci, 14, Parma
solo nell'ambito del comune della sede di lavoro		17,95%
nell'ambito della provincia della sede di lavoro		5,13%
in tutta la regione		53,85%
su tutto il territorio nazionale e/o in ambito internazionale		23,08%

6.3 Quali mezzi di trasporto utilizza abitualmente per i suoi spostamenti di lavoro?

QEMTRATRIP		Via Gramsci, 14, Parma
pedi/bicicletta		12,82%
taxi		7,69%
motocicletta, ciclomotore, scooter		0%
auto propria		41,03%
auto aziendale		7,69%
navetta aziendale		2,56%
bus urbano		20,51%
bus extraurbano		0%
treno		66,67%
aereo		7,69%
altro		5,13%

6.4 Indichi il numero medio annuo di spostamenti per ragioni di ufficio

QEMYAVTRIP		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 96		84,21%
più di 96 a 192		5,26%
più di 192 a 288		5,26%
più di 288 a 384		0%
più di 384 a 480		5,26%
più di 480		0%

6.5 Indichi la percorrenza media annua degli spostamenti per ragioni di ufficio (in km)

QEMAKMTRIP		Via Gramsci, 14, Parma
da 0 a 1999.9		77,78%
da 2000 a 3999.9		5,56%
da 4000 a 5999.9		11,11%
da 6000 a 7999.9		0%
da 8000 a 10000		5,56%
più di 10000		0%

7.1 Ritieni che in prossimità della sua sede di lavoro esistano spazi adeguatamente attrezzati per la sosta della bicicletta?

QEMBIKPBE M	Via Gramsci, 14, Parma
sì	42,22%
no	40%
non so	17,78%

7.2 Esprimi un giudizio sull'offerta di trasporto pubblico a tua disposizione per recarti a lavoro (1=pessimo, 4=ottimo)

QEMCOLRTEM	Via Gramsci, 14, Parma
comfort	1,96
puntualita'	2,25
tempo di viaggio/rapidità negli spostamenti	2,03
informazione (orari, linee, etc.)	2,36
vicinanza alle fermate	2,45
adeguatezza delle tariffe	1,84