

COMUNE DI PARMA PROTOCOLLO GENERALE		
Tit. ....	Cl. ....	Sci. ....
Anno 2019	Fasc. 7	8 fasc. 5
20 AGO, 2019		
N. 155537		
UOR	RPA	CC



COMUNE DI PARMA Protocollo Generale
20 AGO 2019
POSTA IN ARRIVO CONSEGNA A MANO

# PIANO SPOSTAMENTO CASA LAVORO

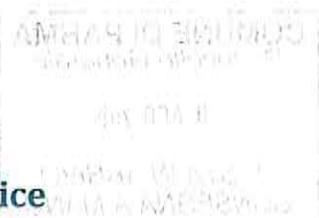
Anno 2019

Cooperativa Sociale Cigno Verde Onlus



Sede di Parma via Giuseppe Gioacchino Belli 10/A – tel. 0521.995328 – info@cignoverdecoop.it

Mobility manager aziendale: Lara Lori – l.lori@cignoverdecoop.it



# Indice

- QUADRO NORMATIVO ED OBIETTIVI GENERALI ..... 5**
- 1. **Introduzione ..... 5**
  - 1.1 La situazione in Italia ..... 6
  - 1.2 Il decreto sulla mobilità urbana..... 7
  - 1.3 I principi del mobility management ..... 8
  - 1.4 I responsabili del mobility management ..... 11
  - 1.5 Mobility manager di area..... 11
  - 1.6 Mobility manager aziendale ..... 12
- LO STATO DELL'ARTE..... 13**
- 2. **La cooperativa sociale Cigno Verde ..... 13**
  - 2.1 I settori lavorativi della cooperativa ..... 13
  - 2.2 La sede di Parma ..... 15
- 3. **Azioni di sostenibilità promosse dalla cooperativa sociale Cigno Verde ..... 18**
  - 3.1 Azioni interne ed esterne ..... 18
  - 3.2 Azioni interne: attenzioni ambientali ..... 18
  - 3.3 Azioni interne: benefit ai lavoratori..... 20
  - 3.4 Azioni esterne: servizi per aziende limitrofe o per i partner ..... 21
- 4. **I servizi a disposizione della cooperativa Cigno Verde - sede di Parma ..... 21**
  - 4.1 Il Trasporto pubblico locale ..... 21
  - 4.2 Le piste ciclabili ..... 23
  - 4.3 Postazioni bike-sharing e car-sharing ..... 25
- LO STUDIO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO ..... 26**
- 5. **Il punto di vista dei dipendenti della Cooperativa Cigno Verde: il questionario ..... 26**
  - 5.1 I partecipanti al questionario..... 27
  - 5.2 Dove abitano: distanze e tempi di percorrenza casa-lavoro dei dipendenti della Cigno Verde..... 29
  - 5.3 Abitudini dei dipendenti della cooperativa Cigno Verde..... 30
  - 5.4 Valutazione dell'offerta di trasporto pubblico e del tragitto casa-lavoro dei dipendenti della Cigno Verde  
33
  - 5.5 Atteggiamento dei dipendenti della Cigno Verde per nuove modalità di spostamento ..... 34
- CONCLUSIONI E PROSPETTIVE..... 37**
- 6. **Conclusioni ..... 37**
- 7. **Progetto di PSCL ..... 38**



## Presentazione

Il Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) analizza le abitudini di mobilità dei dipendenti al fine di individuare i problemi, le cause che li generano e le possibili soluzioni da attivare. L'obiettivo è aumentare il benessere dei nostri operatori, **attraverso azioni in grado di coniugare politiche di welfare aziendale e di sostegno alle famiglie con pratiche e stili di vita improntati ad una maggiore sostenibilità ambientale.**

Infatti gli spostamenti sistematici rappresentano una quota assai rilevante della mobilità in campo urbano pertanto ogni azienda è tenuta a fare il possibile per minimizzare l'impatto sull'ambiente generato dai suoi dipendenti, contribuendo attivamente al comune obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra.

**La cooperativa sociale Cigno Verde, per dimensione e numero dei dipendenti, non ha l'obbligo normativo di nominare la figura del Mobility Manager aziendale, né di redigere il PSCL, tuttavia ha effettuato tale scelta nell'ottica dell'impegno ambientale e sociale che porta avanti da 30 anni.**

*Il Presidente della cooperativa sociale  
Cigno Verde, Fabio Faccini*

## QUADRO NORMATIVO ED OBIETTIVI GENERALI

### 1. Introduzione

La mobilità urbana è uno dei principali temi di interesse di Istituzioni e aziende, pubbliche o private che siano. Una sua migliore organizzazione può contribuire a ridurre i livelli di congestione del traffico urbano e, contemporaneamente, quelli dell'inquinamento atmosferico, con conseguenti vantaggi a livello sia sociale che economico. Nell'ambito del protocollo di Kyoto, sottoscritto l'11 dicembre 1997 da più di 180 Paesi, l'Unione Europea si è impegnata a ridurre dell'8% le emissioni di gas serra entro l'anno 2010 per contrastare i mutamenti climatici del nostro pianeta.

Entrato in vigore il 16 febbraio 2005, dopo la ratifica anche da parte della Russia, il trattato prevede l'obbligo di riduzione delle emissioni inquinanti in una misura non inferiore all'8% rispetto alle emissioni registrate nel 1990. Con l'obiettivo di dare continuità al Protocollo di Kyoto, nel 2009 l'Unione Europea elabora un Piano Energetico con tre precisi obiettivi:

1. riduzione del 20% delle emissioni di gas serra
2. diminuzione del 20% del consumo di energia primaria
3. copertura di almeno il 20% del fabbisogno energetico delle attività umane con energie rinnovabili

obiettivi da raggiungere entro il 2020 (cosiddetto Piano europeo 20-20-20 clima-energia).

La maggior parte dei viaggi realizzati quotidianamente è costituita dagli spostamenti in ambito urbano. Il numero di cittadini, però, che utilizzano i mezzi pubblici per i propri spostamenti è da qualche anno in costante calo: ciò è dovuto da una parte alla qualità delle reti di trasporto, che non ha saputo adattarsi alle crescenti esigenze della popolazione, e dall'altra allo sviluppo della cultura del benessere, che ha permesso la soddisfazione individuale dei propri bisogni. Nel settore dell'auto le dimensioni tendono a ridursi, puntando a soluzioni meno inquinanti e più parche nei consumi. Questi cambiamenti fanno parte di un insieme di misure integrative antitraffico tese alla riduzione del numero di veicoli circolanti nei centri urbani e che contemporaneamente si auspicano di migliorare l'offerta di servizi alternativi di mobilità.

Dal punto di vista delle aziende perseguire una politica dei trasporti maggiormente sostenibile significa agire sulla domanda di mobilità generata dalle proprie attività lavorative. Chiaramente un tale approccio richiede progetti urbanistici e infrastrutturali di un'area metropolitana che esulano dalle competenze delle aziende e ricadono in quelle delle Amministrazioni locali.

## 1.1 La situazione in Italia

L'automobile è oggi un bene di larga diffusione. Il tasso di motorizzazione in Italia è passato da circa 501 autovetture ogni mille abitanti nel 1991 a circa 621 nel 2012, uno dei tassi più alti del mondo e il secondo nell'Ue28, per poi attestarsi a 608 nel 2013. Su cento autovetture in circolazione nel nostro Paese nel 2013, una è in classe Euro6, 14 sono in classe Euro5, 34 in classe Euro4, 20 in classe Euro3, 16 in Euro2, quattro in classe Euro1 e le rimanenti 11 in classe Euro0. Questo aumento vertiginoso necessita di soluzioni sempre più incisive per contenere le conseguenze che esso comporta dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico. Sostituire le auto più vecchie con mezzi più moderni non è un cambiamento sufficiente per raggiungere gli standard di qualità dell'aria stabiliti a livello europeo.

La mobilità all'interno di un territorio si sviluppa in funzione delle attività insediate e dell'offerta di trasporto in esso presente; le aree densamente urbanizzate sono quindi un luogo ad elevata densità di mobilità, dove si svolge quasi il 70% degli spostamenti di persone di tutto il territorio nazionale, in condizioni insoddisfacenti per la bassa velocità commerciale media e per l'elevato livello delle diseconomie e di danno ambientale che li caratterizzano. D'altro canto, la maggior parte degli spostamenti nelle aree metropolitane non supera i 50 chilometri al giorno e, nelle aree urbane, la lunghezza media degli spostamenti risulta inferiore ai 5-10 km, distanze che possono essere agevolmente percorse ricorrendo a mezzi di trasporto meno inquinanti e, soprattutto, in grado di occupare una minore quantità di spazio pubblico. Le ultime analisi statistiche hanno dimostrato inoltre che, in città, su 100 autovetture 80 non vengono utilizzate per più di un'ora al giorno trasportando in media 1,2 passeggeri.

Dalla constatazione degli effetti negativi del traffico urbano automobilistico e dalla previsione di un'ulteriore crescita della domanda di mobilità urbana nel futuro deriva la necessità di adottare una strategia per una mobilità sostenibile. È urgente intervenire con forme di trasporto collettivo adeguato e disincentivare il trasporto privato; gli interventi dovranno comportare tuttavia il mutamento delle abitudini acquisite dalla maggior parte della popolazione. A livello nazionale le prime iniziative concrete sono già state implementate e il Decreto sulla mobilità urbana rappresenta uno degli esempi più completi di intervento.

## 1.2 Il decreto sulla mobilità urbana

Il Decreto sulla mobilità urbana si inserisce come una delle prime iniziative intraprese dallo Stato in ottemperanza all'impegno assunto in sede internazionale con la firma del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, che vincola l'Italia ad una riduzione del 6,5% delle emissioni dei gas serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990. Il Decreto, noto come Decreto Ronchi, è stato emesso il **27 marzo 1998** (pubblicato in G.U. il 3 agosto 1998). Il Ministero dell'Ambiente è il promotore dell'iniziativa ma il Decreto coinvolge anche i Ministeri dei Trasporti, della Sanità e dei Lavori Pubblici. Il Decreto riguarda direttamente o indirettamente una molteplicità di soggetti:

- le Regioni, le quali devono dotarsi di un piano per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;
- le Amministrazioni Pubbliche, che devono prevedere quote di veicoli elettrici o non inquinanti all'interno del loro parco auto (fino al 50% nel 2003).

Il ruolo delle imprese e della Pubblica Amministrazione risulta essere più complesso e merita una trattazione specifica. Il Decreto, accanto all'obbligo di risanamento e tutela della qualità dell'aria per le Regioni e all'incentivo allo sviluppo dell'auto in multiproprietà (car sharing), del taxi collettivo e dei veicoli elettrici e a gas, introduce la figura del responsabile della mobilità aziendale (*Mobility Manager*), con l'obiettivo di coinvolgere anche le aziende nella progettazione e nella gestione delle soluzioni alternative. Il Decreto riconosce nei *Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro* uno degli strumenti per ridurre l'uso delle auto private individuali incentivando forme di trasporto più sostenibili a livello ambientale. Un ruolo centrale è affidato al *Mobility Manager di Area*, presso l'Ufficio Tecnico del Traffico della Provincia, che dovrà coordinare una molteplicità di Piani elaborati dalle imprese medio-grandi e rappresentare l'interlocutore delle Aziende tenute alla redazione di detti Piani. Ciascuna di queste dovrà avere un referente responsabile definito *Mobility Manager Aziendale*. L'articolo 3 precisa che le Aziende con più di 300 dipendenti (o complessivamente 800 dipendenti distribuiti in più sedi) localizzate in Comuni compresi in zone a rischio di inquinamento atmosferico, devono nominare un responsabile della mobilità aziendale (*Mobility Manager Aziendale*). Il *Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro* consiste nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure, tenendo conto delle condizioni dell'ambito specifico (comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, strumenti di pianificazione dei trasporti, situazione politica dei trasporti dell'area urbana nella quale le imprese sono situate) e degli obiettivi generali da raggiungere (riduzione del consumo energetico, dell'inquinamento

atmosferico ed acustico, delle emissioni di gas serra e trasferimento della domanda dai mezzi individuali a quelli collettivi) per la rimodulazione degli spostamenti Casa-Lavoro del personale dipendente. Il piano della mobilità aziendale deve essere presentato entro il 31 dicembre di ogni anno alla Provincia ed entro i 60 giorni successivi deve essere stipulato un accordo di programma per l'applicazione del piano tra Azienda/Ente e Comune.

**Decreto Ministeriale del 27/03/1998** Mobilità sostenibile nelle aree urbane

**Decreto 20 dicembre 2000** del Servizio IAR del Ministero dell'Ambiente

**Delibera di G.C. n. 40 del 12/7/2012** nomina del mobility manager del Comune di Parma

**Delibera di G. C. n. 48 del 31/01/2013** riguardante le " Linee di indirizzo in merito alle procedure relative all'adozione, e deposito dei Piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) oltre alla stipula dei relativi accordi con le imprese o gli enti pubblici proponenti"

### 1.3 I principi del mobility management

Il Mobility Management ha lo scopo di individuare le misure e gli interventi programmati alle mutate esigenze di mobilità e di mercato, introducendo sistematicamente nel settore della mobilità, quali elementi di valenza strategica, le tecniche comunemente utilizzate per l'introduzione nel mercato di altri beni o servizi. Qualunque nuovo servizio di trasporto, tradizionale o alternativo, deve passare attraverso le fasi di segmentazione del mercato e individuazione dei differenti gruppi target, in funzione, non solo delle esigenze espresse, ma anche delle altre caratteristiche specifiche. Quindi, attraverso fasi di comunicazione, informazione e marketing, specificatamente concepite in relazione ai differenti gruppi target, occorre promuovere i servizi offerti, prevedendo infine adeguate attività di analisi per la valutazione dell'efficacia dei servizi proposti.

Il Mobility Management è, dunque, un approccio fondamentalmente orientato alla gestione della domanda di mobilità, che sviluppa e implementa concetti e strategie volti ad assicurare la mobilità delle persone e il trasporto delle merci in modo efficiente, con riguardo a obiettivi sociali e ambientali. E' fondamentalmente basato sull'informazione, la comunicazione, il coordinamento e l'organizzazione. I suoi obiettivi possono essere così schematicamente sintetizzati:

- Assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali, sociali ed economici;
- Migliorare l'accessibilità della città/regione con particolare riguardo ai modi "sostenibili", quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello combinato (intermodale);
- Influenzare i comportamenti individuali incoraggiando l'utente a soddisfare i bisogni di mobilità usando modi di trasporto sostenibili a livello ambientale e sociale;
- Ridurre il numero, la lunghezza e i bisogni degli spostamenti individuali con il veicolo privato;
- Incoraggiare gli individui, le imprese e le istituzioni a soddisfare i loro bisogni di spostamento attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto disponibili;
- Migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti, anche attraverso lo sviluppo di specifici sistemi informativi e di comunicazione;
- Aumentare l'efficienza economica di ogni singolo modo di trasporto.

Con l'aggettivo "sostenibile" si tende a correlare le diverse forme di mobilità alla qualità dell'aria, alla sicurezza e ad una qualità del servizio offerto nelle diverse forme modali: un bilancio di nuova concezione, che, non basandosi esclusivamente su indicatori economici, deve permettere una risposta soddisfacente all'incomprimibile necessità di spostarsi, determinando la propensione a scegliere ed utilizzare costantemente diverse modalità di trasporto rispetto a quelle attualmente diffuse, in altre parole diminuire il numero d'auto private circolanti nelle aree urbane.

Affinché questo risultato possa essere conseguito occorre che l'intervento di management non si limiti a ristretti confini amministrativi, coordinando tutte le iniziative utili e promuovendo le attività d'inquadramento e normalizzazione. Infine, occorre ripetere che per convincere il potenziale utente a passare da una scelta modale ad un'altra occorre un incentivo, la certezza di un risparmio concreto o l'offerta di un servizio più sicuro e migliore. Dal punto di vista del singolo dipendente/utente i vantaggi, tra diretti ed indiretti, possono identificarsi in:

- Minori costi del trasporto;
- Riduzione dei tempi di spostamento;
- Possibilità di premi economici;
- Diminuzione del rischio di incidenti;

- Maggiore regolarità nei tempi di trasporto;
- Minore stress psicofisico da traffico;
- Aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi;
- Socializzazione tra colleghi.

Il mancato utilizzo del TPL è molte volte determinato non dall'assenza del servizio, ma dalla sua inadeguatezza a soddisfare una domanda guidata dal raffronto con l'utilizzo dell'auto personale. Per questo motivo, assieme a valutazioni di carattere "ecologico", che possono giustificare solo l'azione di proposizione del Mobility Manager, l'offerta modale dovrà essere competitiva dal punto di vista della qualità del servizio e della sicurezza personale. Fare ricerca su questo tema vuole dire impegnarsi in indagini dirette, interviste, raccolta di questionari e nell'individuare i centri di generazione del traffico, analizzando nuovi indicatori e modalità di ricerca. Occorre perciò studiare diversi pacchetti d'offerta, "tagliati" a misura sulle caratteristiche del target d'utenza omogenea che si vuole soddisfare. Questo può avvenire anche con una diversa gestione del piano degli orari oltre che attraverso il supporto alla gestione sperimentale di servizi di trasporto aggiuntivi a quelli eventualmente già esistenti, innovativi e integrativi o complementari ai servizi del TPL, che sostituiscano gli spostamenti individuali motorizzati.

In conclusione, è necessario attivare ogni possibile sinergia per migliorare l'offerta di trasporto pubblico, rendendo accessibile il servizio esistente in termini d'orari, fermate, prevendita di biglietti, intermodalità, parcheggi, ecc. Bisogna inoltre considerare che non è più possibile operare sulla mobilità del personale dipendente, considerando il tragitto casa lavoro come uno spostamento "sistematico" non condizionato da altri fattori, in quanto l'incidenza di diverse variabili è determinata da abitudini diverse, ma ugualmente importanti, che hanno modificato profondamente le abitudini degli italiani (portare i figli a scuola, fare acquisti di generi di prima necessità, assistere a spettacoli ecc.). La composizione stessa della famiglia, caratterizzata dalla compresenza di più lavoratori, che assicurano un reddito al nucleo familiare, ha un riscontro nella scelta modale.

L'utilizzo di due automobili, la propensione per lo spostamento in fasce orarie differenziate e l'utilizzo dell'automobile in fasce orarie determinate dai frequenti spostamenti concordati con gli altri componenti della famiglia condiziona la scelta del mezzo da utilizzare per lo spostamento.

Dal punto di vista dell'Azienda/Ente i benefici si possono invece identificare in:

- Regolarità nell'arrivo dei propri dipendenti;

- Possibilità di creare una condizione di maggiore socializzazione tra dipendenti, con probabili guadagni in termini di sinergie nell'attività lavorativa;
- Possibilità di offrire un servizio utile ai propri dipendenti, con eventuali vantaggi in termini di dedizione al lavoro;
- Riduzione dei piazzali di sosta dedicati a parcheggio per i dipendenti e possibilità di riutilizzo per altre funzioni aziendali;
- Introiti dalla tassazione delle aree di parcheggio;
- Aumento dell'accessibilità aziendale;
- Rafforzamento dell'immagine aziendale.

#### 1.4 I responsabili del mobility management

Vengono così introdotte due figure professionali: il *Mobility Manager di Area* e il *Mobility Manager Aziendale*. Il primo definisce e coordina gli interventi attuati nell'area di competenza, mentre il secondo deve realizzare il piano di mobilità dei dipendenti della rispettiva azienda.

#### 1.5 Mobility manager di area

Gli obiettivi del *Mobility Manager di Area* possono essere identificati come il miglioramento della mobilità urbana nell'intera area di riferimento, la riduzione dell'utilizzo dell'auto personale e degli spostamenti individuali. A tal fine, gli strumenti del *Mobility Manager di Area* sono numerosi e rappresentano una gamma di iniziative che vanno selezionate e poi realizzate. Queste si possono riassumere in:

- Promuovere nuovi sistemi di mobilità (car sharing, car pooling, taxi collettivo);
- Promuovere mezzi di trasporto non inquinanti e non motorizzati;
- Ottimizzare e promuovere il trasporto pubblico locale;
- Sviluppare l'intermodalità degli spostamenti;
- Ridurre i picchi di traffico nelle ore di punta;
- Ridurre i km percorsi dalle auto private.

A seconda dell'obiettivo specifico che si intende raggiungere, uno strumento può essere maggiormente indicato rispetto ad altri: pertanto il *Mobility Manager* dovrà bilanciare gli interventi in funzione delle priorità stabilite.

## 1.6 Mobility manager aziendale

Gli obiettivi del *Mobility Manager Aziendale* sono principalmente due:

- Migliorare l'accessibilità al luogo di lavoro disincentivando l'utilizzo personale dell'auto privata a favore di altri modi di trasporto collettivi, ecologici e non motorizzati;
- Gestire la domanda di mobilità dei dipendenti (in termini di numero di viaggi e durata/distanza dello spostamento).

Questi obiettivi possono essere raggiunti attraverso la realizzazione e l'adozione del *Piano Spostamenti Casa-Lavoro* dei dipendenti. Questo piano annuale, da presentare agli enti della pubblica amministrazione entro il 31/12 di ogni anno è un documento strategico con i seguenti contenuti:

- Analisi del contesto interno all'azienda;
- Analisi del contesto esterno all'azienda;
- Definizione obiettivi perseguibili;
- Definizione delle iniziative specifiche.

Compito del *Mobility Manager Aziendale* è anche quello di evidenziare il bilancio positivo tra le risorse impegnate per l'adozione delle misure previste dal *Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro* ed i benefici conseguibili. Nel definire i vantaggi, il *Mobility Manager Aziendale* fa propri elementi di convinzione e di informazione da utilizzare verso i diversi attori del processo. Evidenziare i vantaggi anche a livello del singolo dipendente costituisce un elemento chiave da spendere nel corso della campagna informativa, per esplicitare il beneficio dell'iniziativa e stimolare la collaborazione e l'adesione dei dipendenti. È necessario inoltre un impegno per evidenziare i vantaggi per l'azienda, in quanto è opportuno che questa sostenga finanziariamente la realizzazione delle proposte del *Mobility Manager Aziendale*, e quindi estenderne il raggio di azione a livelli di massima efficacia e convenienza complessiva per l'organizzazione e l'efficienza aziendale.

Un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro richiede sforzi di coordinamento e consultazione con imprenditori, dipendenti, aziende di trasporti, autorità locali, cittadini, etc. È importante guadagnare consensi tra i soggetti coinvolti dal piano e consultarsi con tutti per assicurare che le misure selezionate abbiano il più ampio supporto possibile.

## LO STATO DELL'ARTE

### 2. La cooperativa sociale Cigno Verde

#### 2.1 I settori lavorativi della cooperativa

La cooperativa Cigno Verde è una cooperativa sociale da trent'anni impegnata prevalentemente in attività lavorative legate alla manutenzione di servizi ambientali cittadini. Il primo settore lavorativo avviato alla nascita della cooperativa, e che tuttora impegna un numero importante di lavoratori (circa il 20%), riguarda la manutenzione del verde e la realizzazione di giardini, sia per clienti privati che per alcuni Comuni del territorio provinciale. Vengono realizzati anche parchi gioco per bimbi e ne viene curata la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Il servizio che occupa la maggior parte dei lavoratori della cooperativa (circa il 60%) è quello della raccolta differenziata dei rifiuti urbani e della raccolta domiciliare dei rifiuti ingombranti, che viene svolto a Parma ed in alcuni Comuni della Provincia. La cooperativa gestisce i CDR (Centri di Raccolta rifiuti – Isole ecologiche) di via Lazio e del Centro Agroalimentare di Parma. La restante quota di lavoratori (circa il 20%) si occupa di Servizi alle aziende o alla persona (progetti educativi) e dei Servizi Amministrativi.

Un settore importante di Servizi per le aziende è quello relativo a trasporto, stoccaggio e smaltimento di rifiuti speciali (prodotti dalle imprese), RAEE e toner (secondo d.lgs. 152/2006) e del loro conferimento presso impianti di trattamento e stoccaggio con mezzi autorizzati, e dei servizi di assistenza e di gestione diretta per conto del cliente (dichiarazione MUD).

Inoltre la cooperativa Cigno Verde ha in gestione l'Area di Sosta Camper del Comune di Parma, con annesso un Bar. In tale struttura gli operatori si occupano dell'accoglienza e del supporto logistico ai camperisti ed ai turisti di passaggio, fornendo informazioni riguardanti il funzionamento dell'area, la città e luoghi limitrofi di interesse turistico/culturale (cartine, indicazioni dei servizi e degli eventi, ecc...). Inoltre rientra tra le mansioni degli operatori la pulizia del parcheggio e dei servizi, così come la gestione del Bar per le colazioni e le pause pranzo.

Presso la sede di Parma di via Belli 10/a nel 2014 è stata allestita **un'officina meccanica per la riparazione e la vendita di biciclette "Recuperate" (LabOfficina)**. Con lo scopo di ridurre i rifiuti e di riutilizzare le vecchie biciclette vengono ritirate (anche a domicilio) le bici inutilizzate, che vengono poi risistemate dagli operatori della cooperativa e rimesse sul mercato, evitando di fatto il conferimento al Centro di Raccolta, diventando inesorabilmente rifiuti. Grazie alle competenze di due meccanici vengono riparate, assemblate, modificate e rimesse in circolazione; tali attività vengono svolte anche nell'ambito di progetti educativi o riabilitativi, affiancando soggetti in percorsi specifici, per ragazzi/e delle scuole e/o per persone in carico ai servizi sociali e sanitari. La cooperativa dal 2016 ha in gestione il servizio di manutenzione delle biciclette del Punto Noleggio di Infomobility presso la Cicletteria di Parma (zona Stazione); in tale luogo è allestita un'ulteriore officina di riparazioni bici al momento utilizzata solo per progetti educativi e corsi/laboratori di ciclo-meccanica.

Nell'ambito del settore educativo, la cooperativa Cigno Verde si occupa dell'organizzazione e del tutoraggio di progetti educativi e percorsi riabilitativi individualizzati, sia sull'asse lavorativo che sulla domiciliarità/socialità.

La Cigno verde dal 2017 ha avviato, su un'idea progettuale della ReteParmaRiusa, il Composharing: un nuovo servizio per favorire il compostaggio domestico attraverso il supporto a chi lo pratica e la condivisione delle attrezzature necessarie a trattare tutti i rifiuti vegetali di orti e giardini: il complesso sistema di raccolta, trasporto, trattamento e smaltimento o recupero degli scarti verdi in impianti industriali ha costi economici ed ambientali che potremmo evitare, trasformando foglie, sfalci e potature in terriccio ricco di humus. Composharing rende possibile il compostaggio di materiali che fino ad oggi erano inevitabilmente destinati al cassonetto.

La sede di Fidenza (Progetto Cristina) è composta da due locali, una carpenteria ed una falegnameria. Anche questi luoghi, oltre che di riparazione/produzione, sono utilizzati per svolgere corsi di formazione e per sviluppare progetti individualizzati per soggetti in difficoltà.

Infine la cooperativa svolge un servizio di consegna pasti per alcune strutture (scuole, ricoveri) della Provincia di Parma (in città e nella zona di Salsomaggiore, Tabiano e zona Pedemontana): ritiriamo i pasti da una cucina dalla vicina Tabiano, dalla quale partono giornalmente 6 mezzi a metano per effettuare le consegne dei pasti.

I diversi servizi della cooperativa prevedono orari di lavoro differenti, alcuni turni sono in orario diurno (8.30-14.30 o 9.00-13.00 e 14.00-18.00), mentre alcuni sono in orario notturno e vanno dalle 21.00 alle 3.00 del mattino o dalle 5.00 alle 11.00.

## 2.2 La sede di Parma

In questo contesto si dà attenzione alle attività ed ai lavoratori che gravitano attorno alla **sede di Parma**, che è sita in **via Belli 10/A**, in una strada chiusa nel quartiere industriale Crocetta, in una zona a vocazione artigianale e commerciale che ospita molte attività produttive: stabilimenti e depositi (Froneri- Nestlè), uffici e servizi (sede del sindacato UIL, servizio CAAF) ed esercizi commerciali (spaccio Nestlè, negozi di calzature, libreria/cartoleria, bar).

La cooperativa Cigno Verde ha anche **altre sedi**, dove vengono svolte attività diverse: questo Piano di Spostamento Casa-Lavoro è relativo alla sede principale di via G. Belli 10/A, ove la maggior parte dei dipendenti si reca giornalmente: **74 lavoratori su un totale di 101 dipendenti** (dato al 30 di aprile 2019); alcuni lavoratori si recano anche e spesso ai CDR, all'Area Sosta Camper in Largo 24 Agosto 1942 (zona parcheggio scambiatore ovest) o a Fidenza alla sede della ex cooperativa Cristina. Al momento della compilazione del questionario alcuni dipendenti si recavano anche alla sede della Cicletteria, in P.le DallaChiesa a Parma (ex-Temporary Station), dove attualmente permane un'attività lavorativa in orario ridotto.



Mappa della posizione della cooperativa Cigno Verde (fonte Google Maps)

Di fronte alla sede vi è un ampio parcheggio non custodito (da 50 posti auto), fino ad un anno fa di pertinenza di uno dei grandi stabilimenti limitrofi (Gruppo Nestlé – Froneri). Attualmente non è utilizzato dai dipendenti di quest'ultimo causa chiusura, ma da alcuni dipendenti della Cigno Verde.



Area di pertinenza della cooperativa Cigno Verde (in verde) e area di parcheggio non custodita (in arancio)

La sede, di pianta quadrangolare, è circondata da un piccolo cortile che consente il parcheggio dei mezzi utilizzati per la raccolta differenziata. L'area parcheggio interna alla cooperativa è stata suddivisa in area per i mezzi, per le biciclette, per gli scooter e solo una piccola parte è lasciata alle automobili di ospiti esterni.



Area cortilizia interna (con posteggi per i mezzi aziendali e per le biciclette e scooter dei lavoratori)

Alla luce di quanto fin qui descritto si evidenzia come i dipendenti della Cigno Verde possano parcheggiare la propria automobile privata sulla strada, poco trafficata, gratuitamente (i posteggi in strada sono circa 25).

La cooperativa Cigno Verde ha un parco mezzi aziendale di 53 veicoli a motore (dei quali 9 alimentati a metano, pari al 17 % circa), nel dettaglio:

- 37 camion per raccolta differenziata (28 mezzi da 35 quintali, 9 mezzi oltre i 35 quintali)
- 5 camioncini per servizi raccolta rifiuti ingombranti/Verde e Comosharing (di cui uno a metano)
- 6 furgoni per la consegna pasti (di cui 5 a metano)
- 2 mezzi per i ritiri dei rifiuti speciali (di cui uno a metano)
- 3 mezzi per i controlli e le attività del Settore educativo (di cui due a metano).

Inoltre:

- 4 biciclette condivise per le commissioni di lavoro (2 presso la sede di via Belli e 2 presso l'Area Camper).



Area cortilizia interna (con posteggi per i mezzi aziendali)

### 3. Azioni di sostenibilità promosse dalla cooperativa sociale Cigno Verde

#### 3.1 Azioni interne ed esterne

La cooperativa Cigno Verde nei suoi 30 anni di storia ha sempre agito operativamente e politicamente con estrema attenzione alle tematiche ambientali, di riduzione e corretta gestione dei rifiuti, di salvaguardia dell'ambiente e del territorio, non perdendo mai di vista l'attenzione per le persone e la cura delle relazioni: sono tante le azioni di welfare aziendale messe in campo in termini di benefit ai soci/lavoratori, così come le attività ed i servizi messi a disposizione della rete dei partner (altre cooperative sociali, enti del terzo settore ed aziende partner, aziende del quartiere di appartenenza e collaboratori).

#### 3.2 Azioni interne: attenzioni ambientali

1. L'attenzione verso la mobilità dei soci e lavoratori, per gli spostamenti casa – lavoro ma non solo, ha portato negli anni la cooperativa a sviluppare progetti ed azioni che facilitino l'utilizzo della bicicletta come mezzo di locomozione. E' presente all'interno della sede di Parma un'**Officina di Riparazione bici**, nella quale vengono risistemate, riparate e messe in vendita biciclette. Tale servizio è a disposizione dei soci per auto-riparazioni o per interventi professionali da parte dei meccanici a prezzi contenuti.

2. E' in fase di realizzazione l'istallazione di una **tettoia per le biciclette** nell'area cortilizia interna, al fine di rendere più agevole e confortevole il ricovero delle stesse, in caso di pioggia o di eccessiva azione solare, durante l'orario di lavoro. Tale azione rientra tra quelle finanziate attraverso il "Progetto Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile – *Parma Sostenibilità in Azione!*" (Ministero dell'Ambiente e Comune di Parma).



Rendering della tettoia per il ricovero delle biciclette

3. La bicicletta è anche il mezzo di trasporto che viene messo a disposizione dei lavoratori della Cigno Verde per commissioni di lavoro (recarsi in posta, alla camera di commercio, ecc..) ed anche al termine dell'orario lavorativo nel caso debbano recarsi in qualche luogo della città per commissioni, visite, ecc... Per questi scopi al momento sono disponibili **2 biciclette aziendali** (Azione del "Progetto Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile"), così come sono a disposizione **2 biciclette aziendali** presso l'area di Sosta Camper; la gestione di tale area ci ha fornito lo spunto per interrogarci su come poter intervenire positivamente sull'accoglienza dei turisti di passaggio per la nostra città; tra le varie iniziative abbiamo pensato di agevolarne gli spostamenti dando loro la possibilità di utilizzare la bicicletta.



Bici a disposizione dei lavoratori Cigno Verde

4. Per quanto riguarda i veicoli aziendali alimentati a gasolio (la maggior parte dei camion di proprietà della cooperativa), al fine di eliminare gli spostamenti verso i distributori della città, è stata installata una **cisterna per i rifornimenti dei mezzi aziendali**.
5. Nei servizi in cui è possibile evitare l'utilizzo dei mezzi a gasolio, sono stati effettuati investimenti su un **nuovo parco mezzi a metano** (ad es. per la distribuzione pasti, per il servizio di Composharing e per il ritiro toner e rifiuti speciali), anche attraverso incentivi comunali e ministeriali.
6. Negli ultimi 5 anni la cooperativa si è impegnata ad organizzare e **realizzare progetti didattici e lezioni di educazione alla sostenibilità** (uso consapevole della bici; buone pratiche per ridurre rifiuti ed evitare gli sprechi), rivolti ai bambini e ai ragazzi delle scuole primarie e secondarie di primo grado del Comune di Parma (in collaborazione con FIAB) e del comune di Sorbolo e Mezzani.
7. Dal 2017 la cooperativa si impegna a **promuovere progetti di riduzione dei rifiuti e in particolare del compostaggio domestico**, anche presso gli Orti sociali del Comune di Parma, nell'ottica di ridurre la produzione di rifiuti organici e rifiuti verdi (sfalci e potature), e di conseguenza per ridurre il trasporto di quantitativi di rifiuti.

### 3.3 Azioni interne: benefit ai lavoratori

1. Al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico la cooperativa Cigno Verde nell'anno 2018 e per i primi sei mesi dell'anno 2019 ha acquistato a nome di alcuni lavoratori, collaboratori e/o utenti degli abbonamenti annuali o mensili della TEP, sotto forma di **distribuzione di buoni-mobilità**, finanziati dal "Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile."
2. La sede di Parma è diventata inoltre un **Punto di Distribuzione di cassette di frutta e verdura**, grazie alla stretta collaborazione con la Cooperativa Sociale Nativa, che produce e commercializza prodotti ortofruttili. In questo modo i lavoratori della cooperativa possono evitare gli spostamenti con mezzi inquinanti verso negozi/supermercati, trovando già la spesa in una borsa o in una cassetta alla fine del lavoro. Questo servizio si effettua ogni settimana, al mercoledì pomeriggio.
3. **L'officina di Riparazione bici** è a disposizione dei lavoratori, sia per piccole autoriparazioni / gonfiaggio pneumatici, che per riparazioni più complesse grazie ai meccanici qualificati.
4. Sempre riguardante l'ambito della mobilità su due ruote, vengono organizzati durante l'anno diversi **momenti di socialità in bici/visite guidate**, come ad esempio durante la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile - SEM. A queste iniziative vengono coinvolti lavoratori, famigliari e

conoscenti, e per questo si sono dimostrate occasioni importanti di responsabilizzazione e di coinvolgimento anche di coloro che non si spostano abitualmente in bicicletta.

5. Da più di un anno è attivo lo **Sportello Soci Cigno Verde “Oltre il Lavoro”** che offre un servizio di **assistenza legale** e di **supporto nella gestione del denaro** (con anche prestiti agevolati per i soci). Un responsabile dello sportello e un’avvocatesa, tutti i martedì pomeriggio incontrano su appuntamento i soci che hanno bisogno di informazioni e consigli per svariati problemi, spesso di natura economica, dalla richiesta di prestiti alla lettura delle bollette, alla gestione di pignoramenti, prelievi di un quinto dello stipendio (Equitalia), ma anche per promuovere momenti di svago (organizzazione iniziative, gite, ecc...). Anche questo servizio di welfare aziendale, grazie allo **sportello aperto presso la sede della cooperativa**, permette, senza ulteriori spostamenti dal luogo di lavoro, di dare ascolto e risposte ad alcune necessità.

### 3.4 Azioni esterne: servizi per aziende limitrofe o per i partner

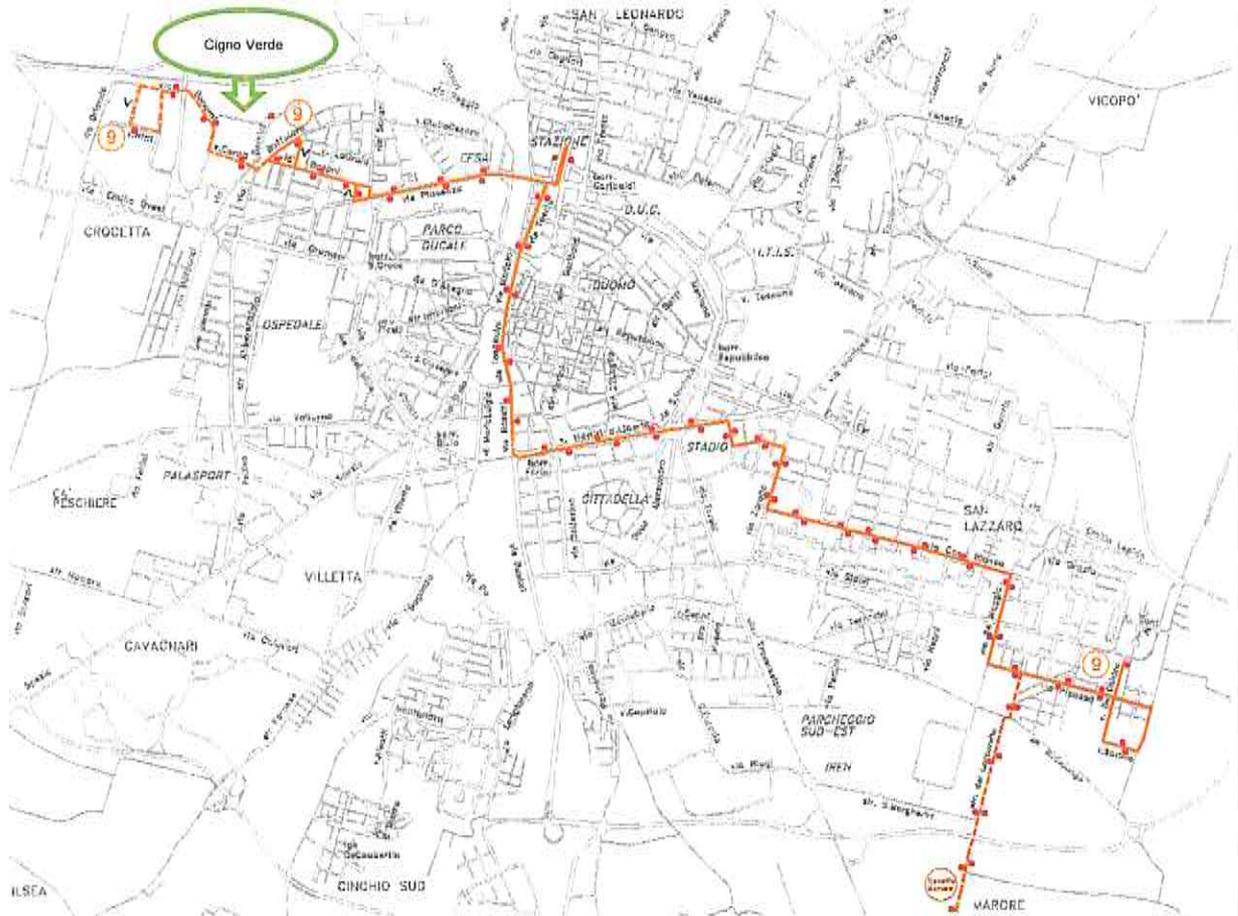
Le attività ed i servizi che la cooperativa Cigno Verde è in grado di metter a disposizione della rete dei partner (altre cooperative sociali, enti del terzo settore ed aziende partner, aziende del quartiere di appartenenza e collaboratori) al momento della stesura di tale Piano sono:

- Il servizio di **riparazione biciclette** presso la sede di Via Belli, eventualmente a costi concordati ed agevolati;
- Il **servizio di ritiro gratuito a domicilio delle biciclette** inutilizzate con finalità di recupero;
- **La diffusione del Progetto di compostaggio domestico** Composharing, con attività di consulenza e fornitura delle apparecchiature necessarie.

## 4. I servizi a disposizione della cooperativa Cigno Verde - sede di Parma

### 4.1 Il Trasporto pubblico locale

La fermata dell’autobus urbano di TPL -linea 9- più vicina dista dalla sede circa 400 metri (in via Cerati – Q.re Artigianale Crocetta). Tale distanza è percorribile a piedi in circa 5 minuti, lungo Via Ferdinando Bernini prima e Via Gioacchino Belli dopo. Il percorso non prevede un’area pedonale o un marciapiede.



Il servizio autobus, specialmente nel periodo estivo (ma non nel mese di agosto), prevede solo una corsa all'ora, negli orari tra le 6:30 e le 19:30; Tale carenza di corse, specialmente negli orari utili ai turni mattutini e notturni dei lavoratori della cooperativa, comporta oggettive difficoltà nell'utilizzo del mezzo pubblico.

**9**

fermate	giorni feriali		feriali dal 29/7 al 18/8		festivi	
	dalle 6:30 alle 20		dalle 6:30 alle 20		dalle 6:30 alle 20	
VIA DE CHIRICO	23	43	3	4	34	4
VIA SAVINIO	24	44	4	5	35	5
VIA XXIV MAGGIO	27	47	7	8	38	7
STRADA ZAROTTO	32	52	12	13	43	10
CORPUS DOMINI <i>p.le Rolla</i>	34	54	14	15	45	12
STADIO <i>p.le Risorgimento</i>	36	56	16	17	47	14
BARRIERA FARINI <i>v.le Baronini</i>	38	58	18	19	49	16
VIALE BASETTI <i>Teatro Due</i>	40	0	20	21	51	18
VIALE MARIOTTI <i>Ghiara</i>	42	2	22	23	53	20
STAZIONE FS	45	5	25	26	56	23
VIALE PIACENZA	47	7	27	28	58	25
VIA BOCCHI	49	9	29	30	0	27
PIAZZALE S. ILARIO	51	11		32	2	29
Q.RE ARTIGIANALE CROCCETTA			35			
prima corsa da via De Chirico		6:23		6:34		6:34
ultima corsa da via De Chirico		19:23		19:34		19:34

le corse da via De Chirico delle 7:03 e 8:03 effettuano ingresso e regresso in via Bernini  
 la corsa da via De Chirico delle 19:03 termina in piazzale S. Ilario  
 Da MARORE navetta in coincidenza nei giorni feriali con la linea 9 alla fermata nord di via Piacasso/Via Ximenes (vedi pag. 75)

# 9

fermato	giorni feriali			feriali dal 29/7 al 18/8		festivi	
	date 6:30 alle 20			date 6:30 alle 20		date 6:30 alle 20	
Q.RE ARTIGIANALE CROCETTA			39				
PIAZZALE S. ILARIO	3	23	43	13	43	3	33
VIA BOCCHI	5	25	45	15	45	5	35
VIALE PIACENZA	7	27	47	17	47	7	37
STAZIONE FS	11	31	51	21	51	9	39
VIALE MARIOTTI Ghiaia	14	34	54	24	54	11	41
VIALE BASETTI Teatro Due	17	37	57	27	57	13	43
B.RA FARINI v.le Martiri della Libertà	20	40	0	30	0	15	45
STADIO p.le Risorgimento	22	42	2	32	2	17	47
CORPUS DOMINI p.le Rolla	24	44	4	34	4	19	49
STRADA CASA BIANCA	26	46	6	36	6	21	51
VIA XXIV MAGGIO	29	49	9	39	9	23	53
VIA SAVINIO	33	53	13	43	13	25	55
VIA G. DE CHIRICO	34	54	14	44	14	26	56
prima corsa da p.le S. Ilario			6:23		6:43		6:33
prima corsa da q.re art. Crocetta			6:39				
ultima corsa da q.re art. Crocetta			18:39				
ultima corsa da p.le S. Ilario			19:23		19:43		19:33

Le corse delle 17:39 e 18:39 sono anticipate alle 17:37 e 18:37 ed effettuano ingresso e regresso in via Bernini  
 Da MARORE navetta in coincidenza nei giorni feriali con la linea 9 alla fermata nord di via Picasso/via Ximenes (vedi pag. 75)

Tabelle orari per il periodo “estivo” ed “estivissimo” (il più limitante) relativo alla linea di autobus urbano n. 9

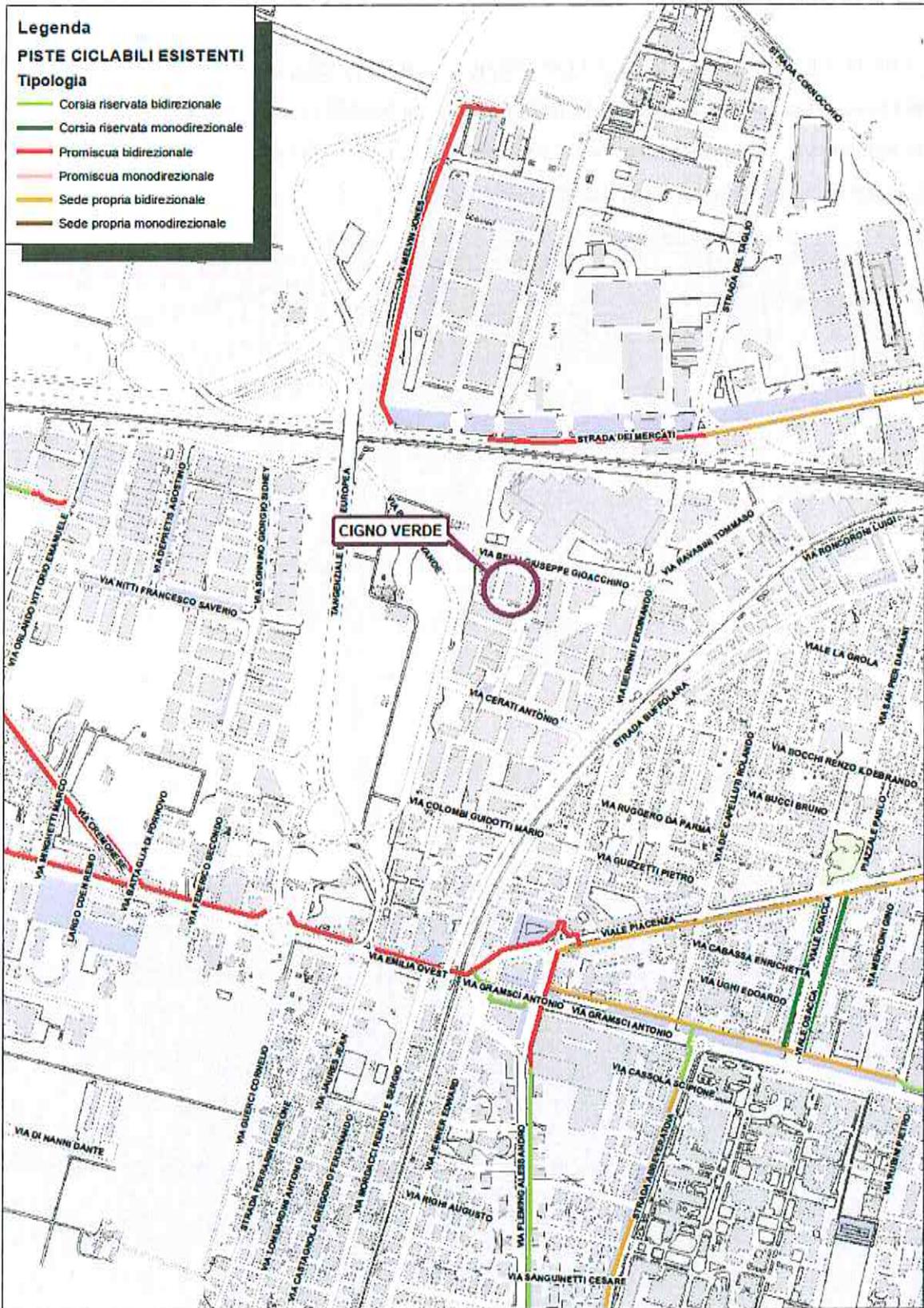
## 4.2 Le piste ciclabili

Nelle vicinanze della sede principale non arriva nessun percorso ciclabile: la pista ciclabile percorribile per arrivare in sede termina in viale Piacenza (a circa 850 m dalla sede) o in Emilia Ovest, dopo Piazza Caduti del Lavoro (a una distanza di circa 900 m).

Provenendo dal Centro città, è possibile arrivare in cooperativa sulla sede stradale percorrendo via Buffolara e passando dal sottopasso della ferrovia. Questo punto è particolarmente critico per la scarsa visibilità e per i ridotti spazi di manovra al di sotto del sottopassaggio.



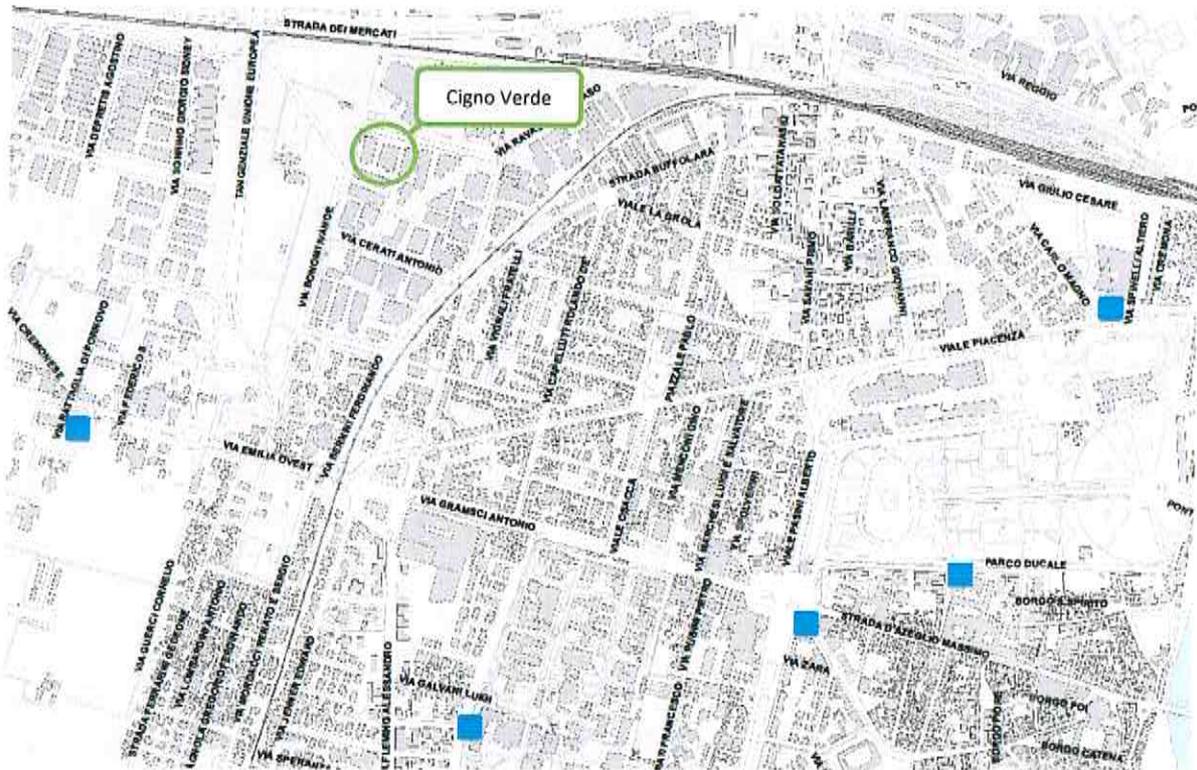
Passaggio critico per pedoni e ciclisti da Via Buffolara a via Bernini



Mappa delle piste ciclabili nelle zone limitrofe della sede di via G. Belli

### 4.3 Postazioni bike-sharing e car-sharing

Le postazioni del bike-sharing e del car-sharing non sono in zone della città comode e agevoli rispetto alla sede principale: in particolare la stazione bike-sharing più vicina è alla Crocetta, in via Emilia Ovest angolo con via Cremonese, (a circa 1,4 km dalla sede); mentre la postazione del car-sharing più vicina è in Piazzale Caduti del Lavoro (a circa 900 m dalla sede).



Postazioni del servizio bike-sharing ■

#### *Mi Nuovo in Bici*

*Mi Nuovo in Bici* è un abbonamento che permette il noleggio rapido e automatico di una bicicletta direttamente nelle aree cruciali per gli spostamenti in città; *Mi Nuovo in Bici* a Parma mette a disposizione le biciclette condivise in **21 diverse postazioni** distribuite in città.

#### ABBONAMENTI:

Abbonamento annuale: 25 € suddivisi in

- 15 € quota di iscrizione annuale
- 5 € costo card *Mi Nuovo* ( voce da non considerare se si è già possessori di una card *Mi Nuovo*)
- 5 € ricarica minima obbligatoria

A queste voci può aggiungersi una copertura assicurativa RCT del costo di 5 € con validità annuale

Biglietto giornaliero: 5 € - 2 ore di utilizzo bici nelle 24 ore di validità - acquistabile soltanto tramite app

Biglietto giornaliero: 9 € - 4 ore di utilizzo bici nelle 24 ore di validità - acquistabile soltanto tramite app

#### COSTI DI UTILIZZO:

Per il servizio *Mi Nuovo in Bici* Parma, le tariffe sono così strutturate:

- 1<sup>a</sup> mezz'ora di utilizzo: gratuita
- ogni mezz'ora fino alla 3<sup>a</sup>: 0,80 €
- oltre la 3<sup>a</sup> ora e fino alla 24<sup>a</sup>: 2 € all'ora



 Mappa delle postazioni car-sharing in città (zona Crocetta)

Mentre la postazione car-sharing più agevole alla sede della cooperativa è in Piazza Caduti del Lavoro (a una distanza di circa 900 m); altre 12 sono le postazioni in città.

## LO STUDIO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

### 5. Il punto di vista dei dipendenti della Cooperativa Cigno Verde: il questionario

Al fine di raccogliere il punto di vista e le abitudini dei dipendenti della Cooperativa Cigno Verde sulla sostenibilità degli *spostamenti casa-lavoro* e definire quindi un *piano della mobilità*, è stato distribuito un questionario (Allegato 1). Per la compilazione di quest'ultimo, sono stati inizialmente coinvolti tutti i dipendenti, collaboratori, tirocinanti e utenti della cooperativa Cigno Verde. Per poter ottenere quante più adesioni possibili si è scelto di diffondere una versione cartacea del questionario contestualmente alla consegna della busta paga nel mese di Maggio. Modalità che si ritiene più appropriata considerando le caratteristiche e l'organizzazione lavorativa interna della cooperativa. Tutti i partecipanti hanno quindi deciso di aderire e di rispondere in maniera volontaria. I questionari completati sono stati raccolti in un' apposita scatola chiusa.

### 5.1 I partecipanti al questionario

Sono stati raccolti e considerati validi **28 questionari**, su un totale di **74 lavoratori** (che operano presso la sede di Parma, rispetto al totale di 101 dipendenti) con una percentuale del **38%** (Fig. 1) - (dato al 30 di aprile 2019).

Fig. 1

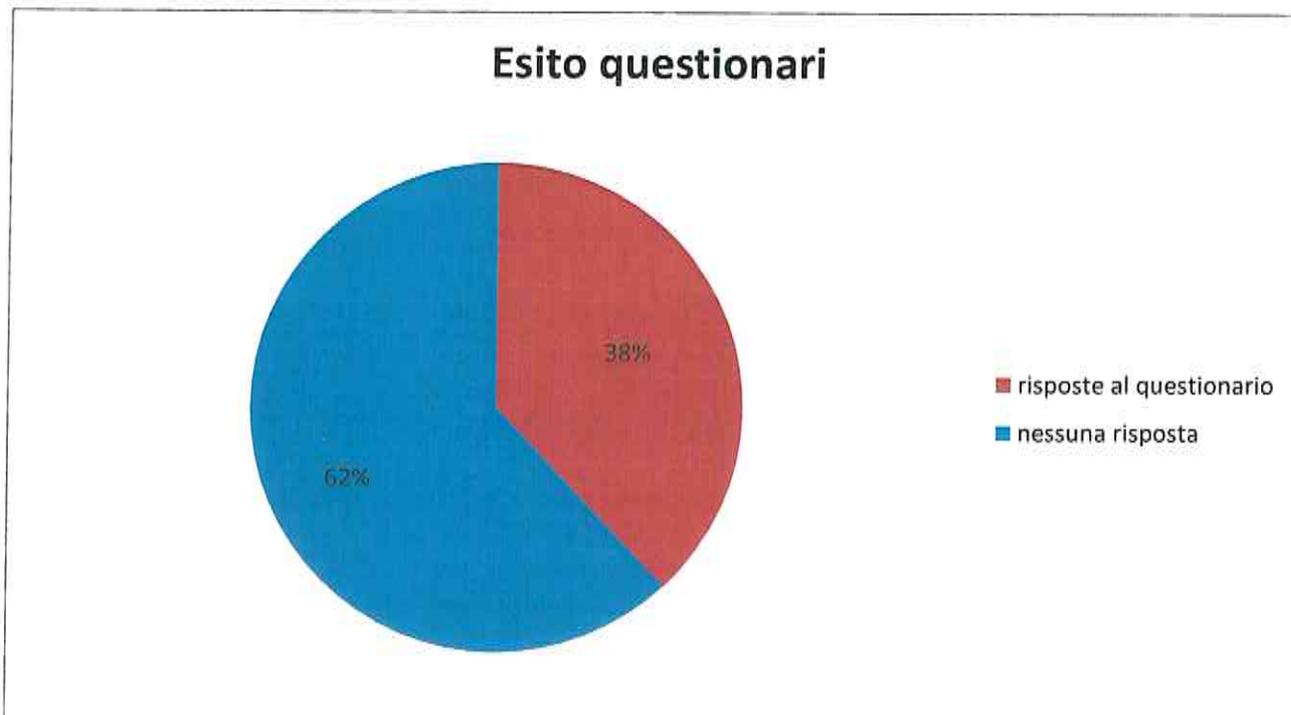
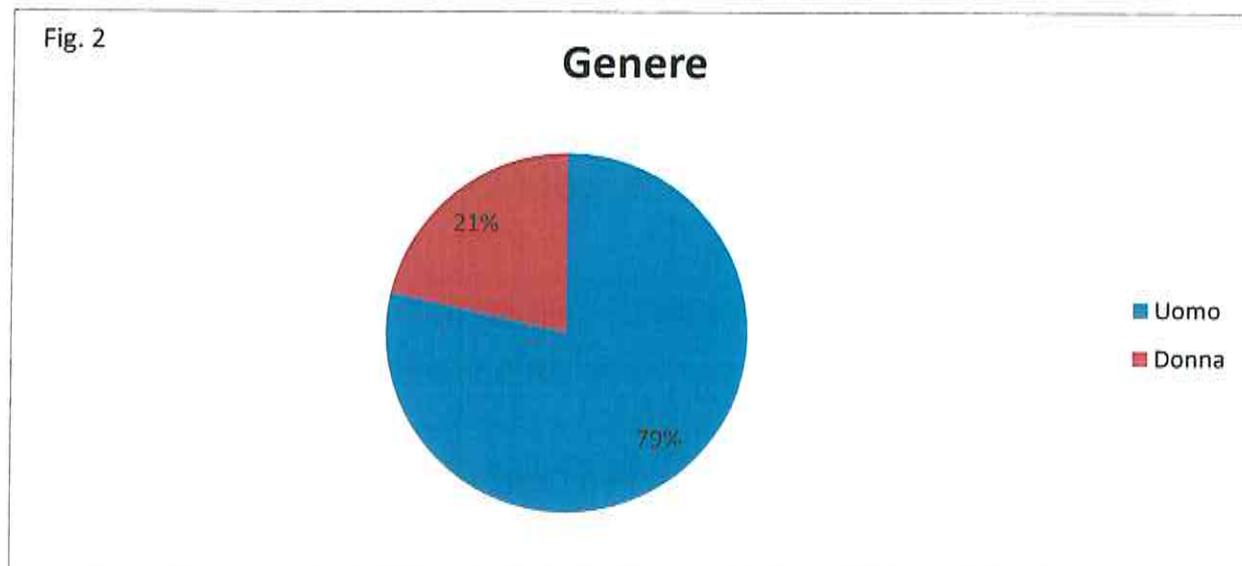


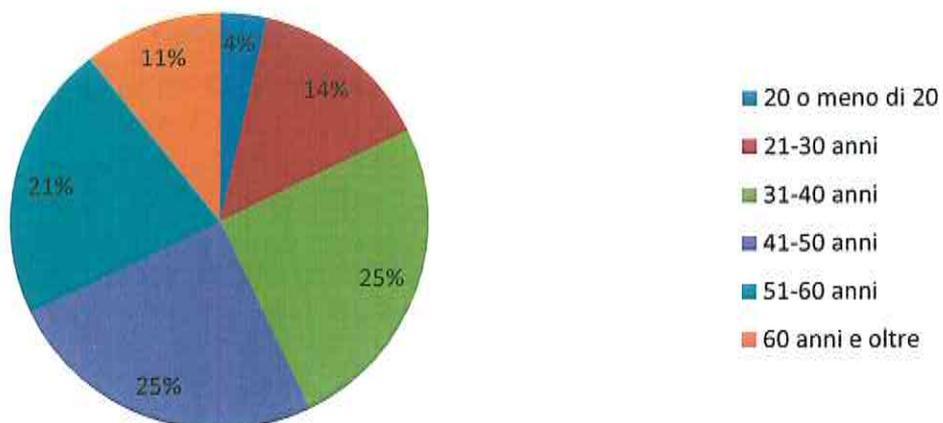
Fig. 2



Tra i lavoratori che hanno risposto al questionario il **79% sono uomini** e il **21% donne** (Fig. 2); tali percentuali non rispecchiano pienamente i numeri reali riguardo il genere dei lavoratori della cooperativa Cigno Verde: 92 uomini e 9 donne (dato al 30 aprile 2019), e vedono una maggior attenzione e disponibilità da parte delle donne a rispondere al questionario.

Fig. 3

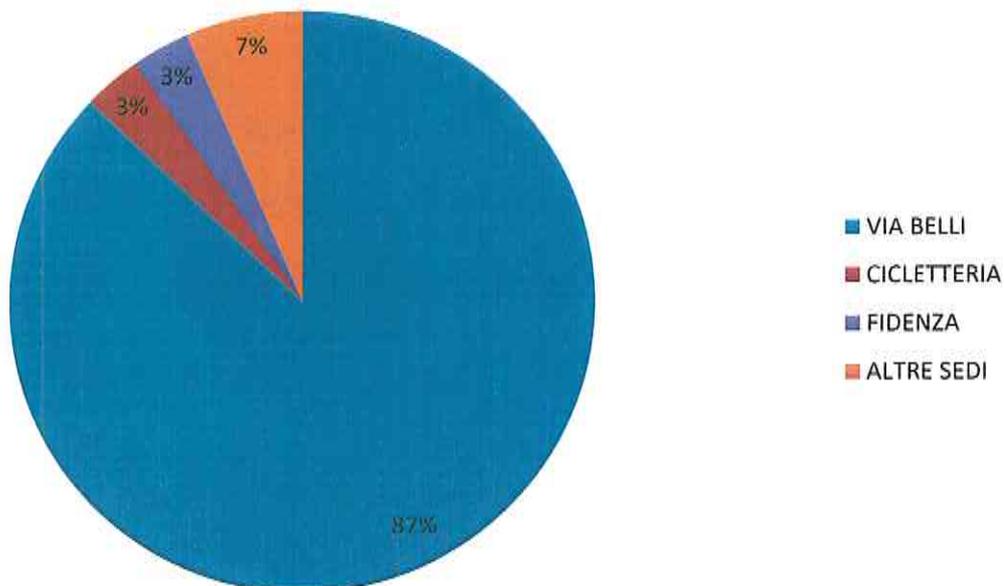
### Distribuzione per età



Solo il 4% delle persone che hanno risposto al questionario ha 20 anni o meno di 20 anni; la maggior parte (il 64%) è nella fascia di età che va dai 21 anni ai 50 anni. Il restante 32% ha un'età tra i 51 e 60 anni e oltre (Fig. 3).

Fig. 4

### Sedi operative frequentate



La maggior parte (87%) lavora prevalentemente nella sede principale della cooperativa, sita a Parma in Via Belli 10/A. Il 3% lavora oltre che nella sede di via Belli, anche presso la sede esterna situata a

Fidenza, in via Cabriolo 75. Alcuni dipendenti (3%), al momento della compilazione del questionario, svolgevano attività lavorative durante la settimana anche presso la sede della Cicletteria (ex-Temporary Station). Una minima percentuale (3%) inoltre svolge attività anche in altre sedi esterne non direttamente pertinenti alla cooperativa, ma sedi di altre aziende in partnership per specifici progetti (Fig. 4).

## 5.2 Dove abitano: distanze e tempi di percorrenza casa-lavoro dei dipendenti della Cigno Verde

La maggior parte dei rispondenti al questionario della cooperativa Cigno Verde abita in quartieri limitrofi alla sede principale in via Belli 10/A. Infatti, mentre solo il 4% vive nello stesso quartiere (CROCETTA), la maggior parte (52%) ha dichiarato il domicilio nei quartieri più prossimi (CENTRO e MOLINETTO). Il restante dei rispondenti (26%) vive in quartieri di Parma leggermente più distanti (BAGANZOLA, CITTADELLA, MONTANARA e SAN PROSPERO) o anche in paesi della provincia (18%) (Fig. 5).

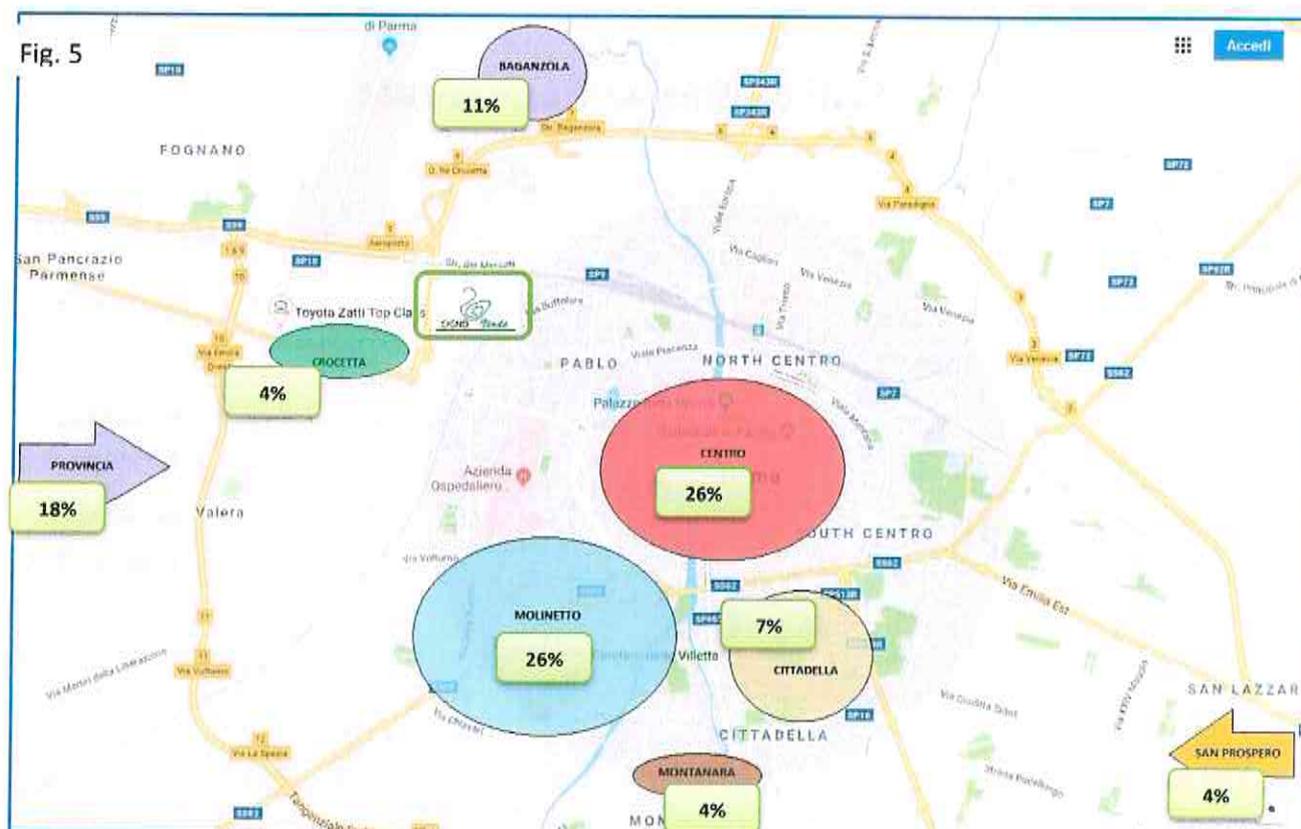


Fig. 6 **Distanza casa-lavoro**

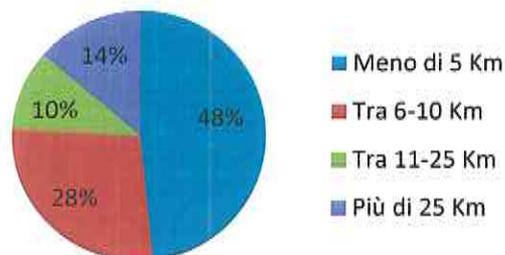
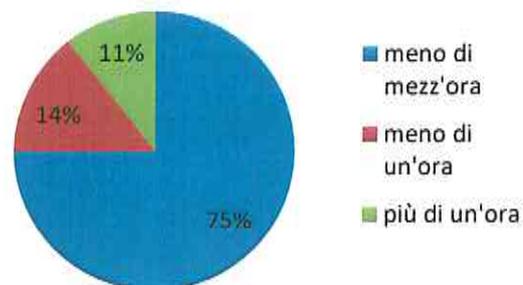


Fig. 7 **Tempi di percorrenza**



Considerando la **distribuzione geografica del domicilio dei partecipanti** e sulla base delle loro dichiarazioni, si è calcolato che **il 48% dista dalla propria sede di lavoro meno di 5 Km**, il 28% dista tra i 6 e i 10 Km, il 10% tra gli 11 e i 25 Km, mentre il restante 14% dista più di 25 Km (Fig. 6).

La maggior parte dei rispondenti (**75%**) dichiara inoltre di impiegare **meno di mezz'ora per arrivare al luogo di lavoro** e il 14% meno di un'ora. Il restante 11% ha dichiarato di impiegare più di un'ora ogni giorno per raggiungere la propria sede di lavoro (Fig. 7).

Pertanto, la localizzazione geografica del domicilio dei partecipanti e le distanze casa-lavoro percorse abitualmente giustificano le scelte e le abitudini di movimento emerse dal questionario.

### 5.3 Abitudini dei dipendenti della cooperativa Cigno Verde

Tutti i partecipanti hanno dichiarato di essere in possesso di **almeno un'automobile per nucleo familiare**. Il 71% ha almeno una bicicletta e il 18% possiede anche uno scooter.

Rispetto alla tipologia di **mezzo privato usato per lo spostamento casa-lavoro**, il 31% ha un mezzo a benzina, il 19% uno a diesel, il 23% ha rispettivamente un mezzo che si alimenti a metano o a GPL e il 4% utilizza un mezzo a motore Hybrid (Fig. 8).



La totalità dei rispondenti utilizza il mezzo privato come conducente.

Fig. 9

### Mezzo usato in inverno per lo spostamento casa-lavoro

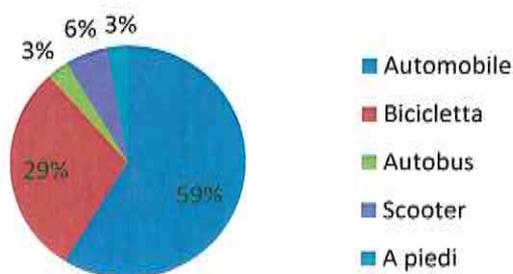
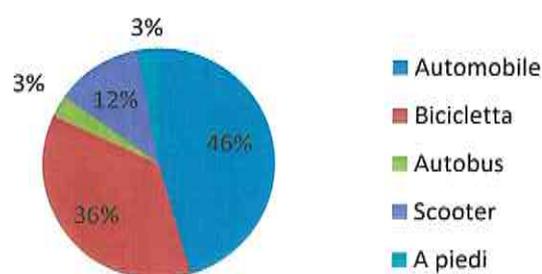


Fig. 10

### Mezzo usato in estate per lo spostamento casa-lavoro



Durante il periodo autunno-inverno, la maggior parte dei rispondenti (59%) preferisce utilizzare l'automobile personale per lo spostamento casa-lavoro e il 29% dichiara di utilizzare anche la bicicletta. Mentre il 6% utilizza anche lo scooter, solo il 3% dichiara di raggiungere il luogo di lavoro a piedi o in autobus, rispettivamente (Fig. 9).

Le abitudini sopradescritte tendono ad un cambiamento nel periodo primavera-estate, quando la percentuale di chi usa l'automobile scende a 46% per vedere un aumento dell'utilizzo della bicicletta al 36%. Restano invariati gli spostamenti a piedi e in autobus, ma aumentano le preferenze ad utilizzare anche lo scooter privato come seconda opzione di movimento (Fig. 10).

Unendo i dati si risale alla **media annua di utilizzo prevalente dell'automobile per un 52,5%**, l'uso della bicicletta attorno al 32,5% e l'utilizzo dello scooter per un 9% dei lavoratori; restano costanti l'uso dei mezzi pubblici e (3%) e gli spostamenti a piedi (3%).

Sono state analizzate più a fondo le **abitudini** degli intervistati in merito alla condivisione del tragitto in auto privata con altri passeggeri (famigliari e non) ed anche alle eventuali soste durante il percorso (per motivi personali):

Fig. 11

### Abitudini dei dipendenti: condivisione del tragitto con qualcuno

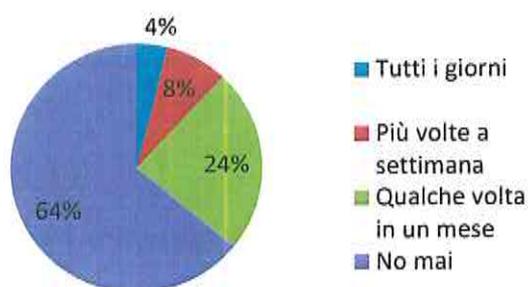
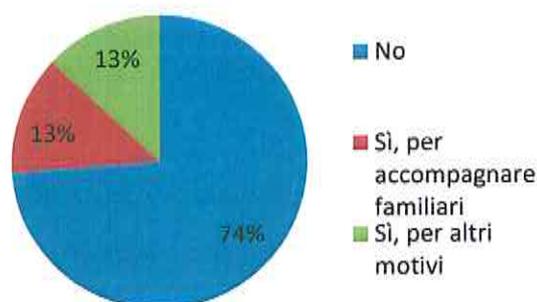


Fig. 12

### Soste effettuate nel percorso casa-lavoro



rispetto alla **modalità d'uso del mezzo privato** e conseguenti abitudini, con il presente questionario si è rilevato che **la maggior parte dei rispondenti (64%) utilizza in solitudine il mezzo privato** per lo spostamento casa-lavoro. Se il 24% ha dichiarato di condividere il mezzo con altri qualche volta al mese, solo l'8% lo fa abitualmente più volte a settimana e il 4% tutti i giorni (Fig. 11).

Infine, il **74% dei rispondenti non effettua abitualmente soste lungo il tragitto**, mentre il 26% le effettua abitualmente per accompagnare familiari o per altri motivi (Fig. 12).

## Spostamenti di lavoro (effettuati con mezzo proprio, con mezzi aziendali o con mezzi pubblici)

Fig. 13



**Le persone tendono a svolgere la maggior parte delle loro attività nella sede centrale di via Belli 10/A.** Per attività e/o commissioni da svolgere in esterna, per trasporti prevalentemente di persone, la cooperativa mette a disposizione un mezzo alimentato a metano oppure le biciclette aziendali. Se vi è la necessità di trasportare materiali ingombranti o di grosse dimensioni, il personale può utilizzare i mezzi di maggiore dimensioni messi a disposizione dalla cooperativa. **Risalta il dato dell'utilizzo del trasporto pubblico per spostamenti di lavoro: opzione di scelta mai considerata dai rispondenti (Fig. 13).**

Poiché presso la cooperativa è presente la possibilità di parcheggiare gratuitamente in una strada senza uscita, è abitudine consolidata del personale sfruttare questa area. Vi è tuttavia anche la possibilità di usare il parcheggio di fronte alla sede stessa.

#### 5.4 Valutazione dell'offerta di trasporto pubblico e del tragitto casa-lavoro dei dipendenti della Cigno Verde

Rispetto alle abitudini di utilizzo del trasporto pubblico, la quasi totalità dei rispondenti (96%) non possiede un abbonamento.

A tutti i partecipanti è stata data la possibilità di esprimere un giudizio sull'offerta del servizio pubblico a disposizione per recarsi al lavoro con una valutazione che andava da 1 a 4, rispettivamente da *insoddisfacente* a *ottimo*. Il 67% lo ha valutato *parzialmente soddisfacente* rispetto al comfort, il 46% lo

ha valutato *soddisfacente* rispetto alla puntualità e affidabilità, il 34% *parzialmente soddisfacente* rispetto al tempo del viaggio.

La valutazione risulta diversamente distribuita rispetto al tema dell'informazione su orari, linee e altro. Infatti se il 27% dei rispondenti ha valutato tale servizio *ottimo* e *soddisfacente*, rispettivamente, il 28% è stato concorde nel valutarlo come *parzialmente soddisfacente* o al massimo *insoddisfacente* (18%). Il 54% è *insoddisfatto* o *parzialmente insoddisfatto* della vicinanza delle fermate. Il 55% ritiene le tariffe in termini di adeguatezza costo-servizio *parzialmente soddisfatte*.

Rispetto al tragitto sono stati presi in considerazione alcuni indicatori: sicurezza degli attraversamenti pedonali, sicurezza dei percorsi ciclabili, adeguatezza della segnaletica stradale e tempo di viaggio impiegato.

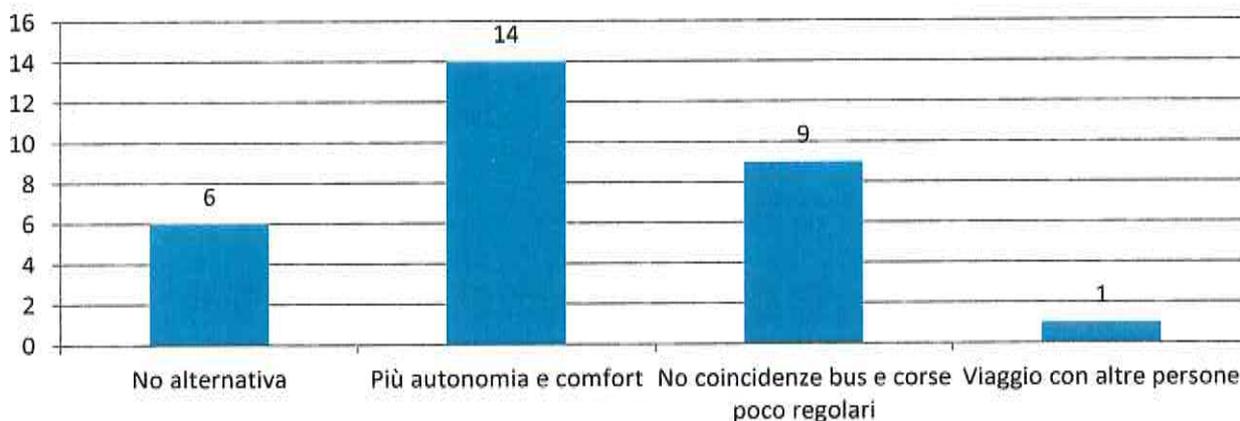
I rispondenti hanno espresso un giudizio *parzialmente insoddisfatto* o *insoddisfatto* rispetto al tema della sicurezza degli attraversamenti pedonali e dei percorsi ciclabili, mentre il giudizio sale verso una maggiore *soddisfazione* per l' adeguatezza della segnaletica stradale e il tempo di viaggio impiegato.

### 5.5 Atteggiamento dei dipendenti della Cigno Verde per nuove modalità di spostamento

Come ultimi dati si è cercato di **approfondire la conoscenza degli atteggiamenti del personale per nuove modalità di trasporto proposte**. Innanzitutto si sono volute rilevare le principali motivazioni alla base dell'utilizzo del mezzo privato a motore e la mancata scelta di modalità eco-sostenibili.

Fig. 14

### Motivazioni all'utilizzo del mezzo privato



Se da un lato, sembra che la principale motivazione a prediligere l'utilizzo dell'auto privato sia legata ad una **necessità di maggiore autonomia nell'organizzare tempi e spostamenti** e la **mancanza di coincidenze di corse dell'autobus**, valutate poche e non regolari; dall'altro, le fermate previste sono lontane e poco pratiche (Fig. 14), come rilevato anche nella parte descrittiva dei Servizi a favore della cooperativa.

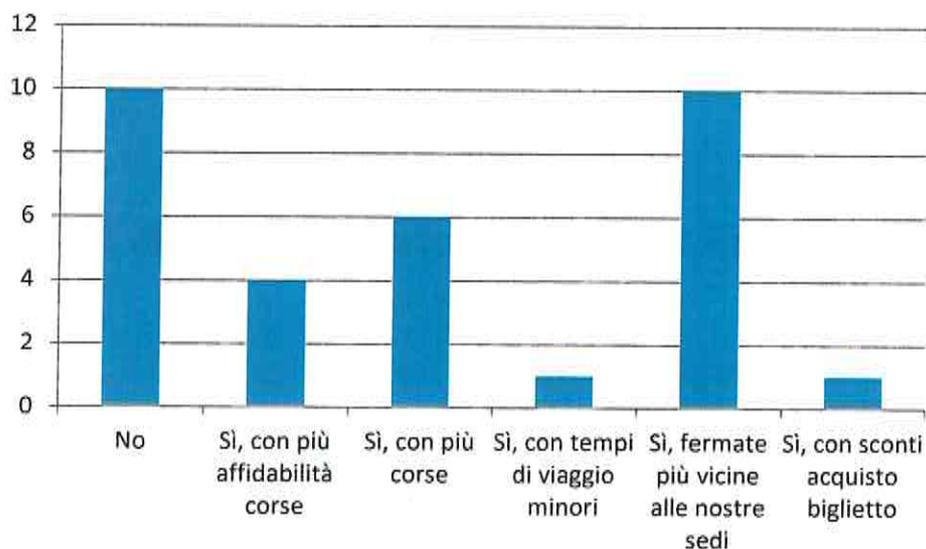
Infine è stato esplorato l'atteggiamento dei rispondenti verso opzioni di spostamento più eco-sostenibili, ponendo le seguenti domande:

1. **Saresti disposto ad utilizzare il trasporto pubblico per andare al lavoro?**
2. **Saresti disposto ad utilizzare la bicicletta per andare al lavoro?**
3. **Non saresti disposto ad utilizzare la bicicletta, per quale motivo?**
4. **Saresti interessato/disposto a praticare car pooling?**

Nello specifico le risposte sono state le seguenti:

**1. Saresti disposto ad utilizzare il trasporto pubblico per andare al lavoro?**

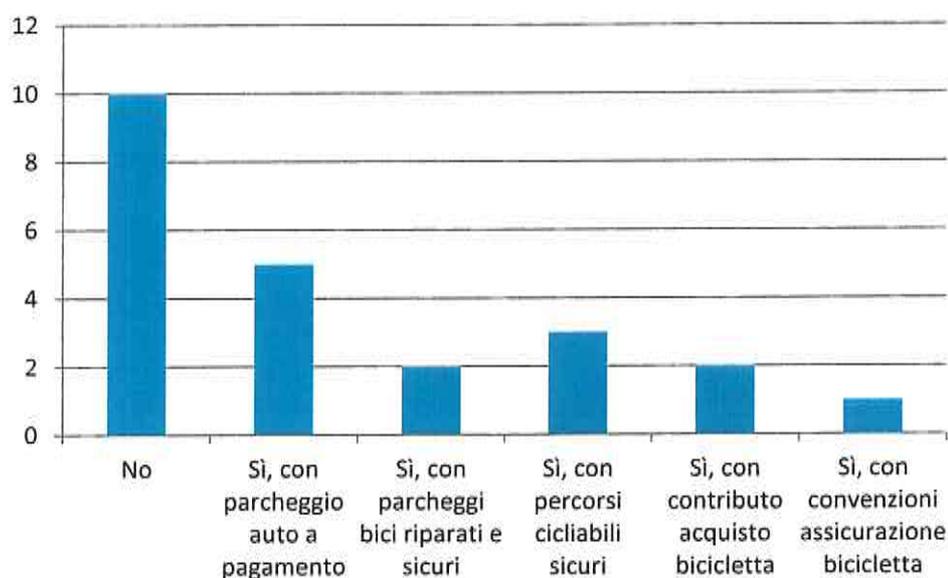
Fig. 15



Seppure una parte dei rispondenti abbia dichiarato la non disponibilità ad utilizzare il trasporto pubblico per recarsi sul luogo di lavoro, **una buona parte ha dichiarato interesse a farlo** (22 risposte). In particolare la disponibilità sembrerebbe **condizionata prevalentemente dalla presenza di fermate dell'autobus più vicine alle nostre sedi** (Fig. 15).

## 2. Saresti disposto ad utilizzare la bicicletta per andare al lavoro?

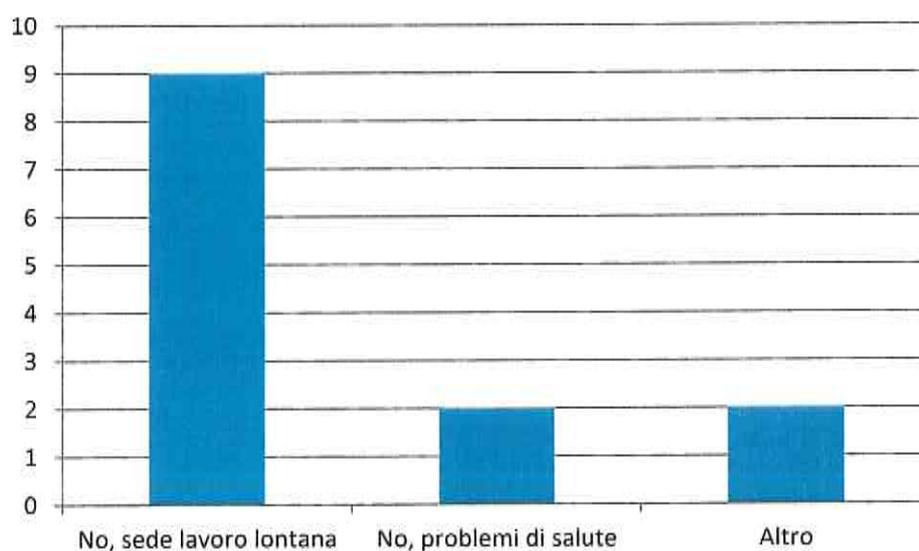
Fig. 16



La maggior parte dei rispondenti ha espresso un'opinione affermativa alla possibilità di utilizzare la bicicletta. In questo caso le principali condizioni sono di poter avere dei percorsi ciclabili sicuri e la condizione di dover pagare un parcheggio auto. Alcuni hanno anche addotto come motivazione la possibilità di un contributo per l'acquisto della bicicletta o convenzioni per assicurare la propria.

## 3. Non saresti disposto ad utilizzare la bicicletta, per quale motivo?

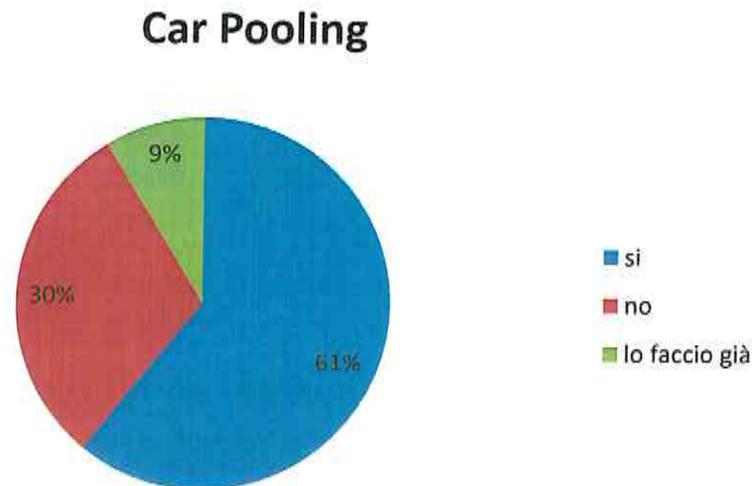
Fig. 17



Il restante dei rispondenti **non sembra essere disposto ad utilizzare la bicicletta perché ritiene la sede di lavoro troppo lontana da casa**, altri hanno dichiarato che preferiscono utilizzare il mezzo privato per motivi di salute o altre motivazioni.

#### 4. Saresti interessato/disposto a praticare car pooling?

Fig. 18



Più della metà dei rispondenti (61%) sarebbe interessata e disposta a praticare **car pooling**. Il 9% lo metta già in pratica (Fig. 18).

## CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

### 6. Conclusioni

Dai risultati del questionario effettuato si è rilevato che i dipendenti della Cigno Verde sarebbero interessati e propensi ad adottare nuove modalità di spostamento più eco-sostenibili. Tra le varie proposte ha raccolto maggiore adesione e consenso la possibilità di recarsi al lavoro condividendo l'auto (e costi) con altri colleghi. Il car pooling infatti sembra rispondere meglio alle esigenze e quindi alle motivazioni alla base della scelta del mezzo di trasporto.

La possibilità di recarsi al lavoro in bicicletta è già un'abitudine abbastanza consolidata tra i dipendenti della cooperativa. Tuttavia, la scarsa presenza di una pista ciclabile nell'ultimo tratto di strada aumenta la percezione di insicurezza e pericolo nei dipendenti. Soprattutto coloro che non si recano ancora in

cooperativa in bicicletta potrebbero essere più incentivati ad usarla da ripristino e predisposizione del percorso ciclabile.

Rispetto all'utilizzo dell'autobus, le maggiori criticità emerse sono le scarse coincidenze delle linee (nei pressi della cooperativa ne arriva solo una, con frequenza oraria, rendendo così necessario almeno un cambio) e l'assenza di fermate in prossimità della sede.

Il presente documento riporta i risultati del questionario diffuso tra i dipendenti della Cigno Verde. Si evidenzia la scarsa adesione a scapito della rappresentatività dei risultati stessi.

## 7. Progetto di PSCL

La cooperativa, nell'ottica della promozione e dell'incentivare l'uso di mezzi eco-sostenibili, sta già mettendo in atto alcune azioni legate al Programma Nazionale di Mobilità Sostenibile "Parma, Sostenibilità in azione!":

- realizzazione di una tettoia per il riparo delle biciclette,
- organizzazione di uscite in bicicletta e visite guidate in bici rivolte a soci e dipendenti (e famigliari),
- distribuzione di abbonamenti annuali/mensili per il TPL ai dipendenti e utenti con maggiori difficoltà economiche, organizzazione di corsi di ciclo-meccanica per soci e dipendenti della cooperativa Cigno Verde,
- organizzazione e realizzazione di laboratori e progetti educativi/formativi per ragazzi e adulti.

Inoltre il parco-mezzi aziendale comprende 9 mezzi a metano, utilizzati per commissioni e per attività operative.

**Per il futuro sono in programma le seguenti azioni:**

- Rinnovare il parco mezzi della cooperativa con veicoli a basso impatto ambientale;
- Fornire ai dipendenti disponibili una bicicletta a condizioni agevolate (fornita dalla LabOfficina) per recarsi al lavoro sulle due ruote;
- Incentivare l'uso del bike sharing e car sharing;
- Prevedere un sistema premiante per chi si reca al lavoro a piedi o in bicicletta (agevolazioni, riconoscimenti, accesso agevolato a prestiti o servizi della cooperativa, ecc.);

- Partecipare all'organizzazione di campagne ed eventi di sensibilizzazione (es. campagne di FIAB Bicinsieme, Comune di Parma), come ad esempio le attività previste annualmente durante la Settimana Europea della Mobilità –SEM;
- Sviluppare le attività sociali e ricreative legate all'uso della bicicletta (escursioni, visite guidate, corsi di riparazione, ecc.) in collaborazione con il mondo associativo;
- Strutturare campagne comunicative volte ad incentivare l'uso di mezzi ecosostenibili, utilizzando i canali social e il supporto cartaceo e via e-mail attraverso la news-letter mensile per i lavoratori;
- Aprire un dialogo con la TEP circa la possibilità di "sperimentare" soluzioni e abbonamenti in grado di incentivare l'uso dell'autobus per i dipendenti che vengono al lavoro in auto;
- Favorire il car pooling tra i dipendenti che svolgono analoghi turni di lavoro, prevedendo un sistema incentivante;
- Sviluppare i servizi dello "Sportello Oltre Lavoro" (assistenza legale, mutua integrativa, gestione utenze domestiche, ecc.) e concentrarne le funzioni, onde ridurre le esigenze di spostamenti individualizzati come rapporti con i CAF, Finanziarie, Agenzia delle Entrate, Tribunale, attivazione Fascicolo Sanitario (previo accordo con l'Azienda USL).

Parma, 23 luglio 2019

  
**Cigno Verde**  
Coop. Sociale Onlus  
P.IVA 01690500341

---

Approvato in sede di CDA in data 19.08.2019

---