



Prot
Casaccia 27 Giugno 2013

Al Direttore Centro Casaccia
Ing. Marco Citterio
Pc
Ing. Giovanni Lelli
Avv Fabio Vecchi
Ing. Pica
Ai rappresentanti Organizzazioni Sindacali

ENE Direzione Centro Ricerche Casaccia	
Prot ENEA / 2013 / 35553 CAS	
Data 28 GIU 2013	Pos L.A.

COMM
UCP
UCA
FRA

Rif. Prot. ENEA72013/ 35096/CAS

Oggetto: Servizi aziendali

La RSU Casaccia ritiene che la decisione di taglio al servizio del trasporto aziendale si aggiunge ad aggravare la situazione lavorativa del Centro. Tale servizio è una delle poche scelte sostenibili che l'Ente può vantare come da valutazione allegata (Lavoro della Commissione CORR). Sono stati drasticamente ridotti tutti i servizi: pulizia, biblioteche, manutenzione del verde, sicurezza, con conseguenze prevedibili sulle attività lavorative molto più negative da qui al prossimo futuro.

RSU Casaccia ritiene che le proposte fatte dai lavoratori sull'apertura di tavoli tecnici nelle sedi locali debba essere il primo passo verso il cambiamento di una gestione ritenuta insostenibile. Questo punto risulta irrinunciabile e verranno attivate tutte le forme di denuncia e di pressione per convincere l'Amministrazione tutta ad una drastica inversione di rotta ed accettare il confronto sulle proposte avanzate (RSU-CORR). Sullo specifico dei trasporti RSU chiede soluzioni concrete al problemi di dipendenti disabili o con situazioni particolari. Chiede altresì che vi sia un impegno concreto da parte della Direzione per il reperimento di ulteriori fondi affinché i servizi e le condizioni lavorative tornino ad essere dignitose e vivibili.

Il seguente comunicato è stato approvato all'unanimità dei presenti.

Cordiali saluti
RSU Casaccia

Riduzione consumi energetici, emissioni CO₂ ed incidentalità derivante dal trasporto collettivo del Centro della Casaccia

Il sistema di trasporto collettivo del Centro della Casaccia è un esempio di successo per la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni ad esse correlate del trasporto casa-lavoro dei dipendenti. Al momento non si dispone di statistiche e confronti aggiornati sull'utilizzo del servizio; in attesa di dati ufficiali da parte della Direzione del Centro si formulano comunque alcune ipotesi ragionevoli per una prima valutazione di massima dei risparmi che si conseguono.

Tab .1 situazione attuale

linee	12
giorni utilizzo	220
utenti medi giornalieri per pullman	25
percorrenza media giornalier A/R	110
passengeri km annuo	7.260.000

In tabella 1 e 2 si riportano le ipotesi di base su cui viene eseguita il confronto tra la situazione attuale e una situazione in cui il servizio di trasporto collettivo non viene più garantito ed i dipendenti utilizzano il mezzo privato (si è tenuto di un 10% in meno di percorrenza dovuto al percorso medio più diretto della vettura privata)

Tab. 2 - situazione solo vetture private

autovetture	250
giorni utilizzo	220
utenti medi per autovettura	1,2
percorrenza media giornaliera A/R	80
passengeri km annuo	5.280.000

Per la valutazione dei consumi e emissioni evitate si fa riferimento ai seguenti parametri:

- consumo medio pullman: 4,0 km/lt
- consumo medio autovettura: 14 km/lt
- emissione media CO₂ pullman (25 persone medie per pulman): 27 gCO₂/km passeggero
- emissione media CO₂ autovettura (1,2 persone medie per auto): 135 gCO₂/km passeggero

Da tali parametri si arriva a calcolare il seguente confronto tra le due modalità di trasporto dei dipendenti, da cui risulta evidente che l'utilizzo del trasporto collettivo riduce, nelle ipotesi sopra indicate, del 78% i consumi e le emissioni rispetto ad una modalità di trasporto tutta con vetture private:

tab. 3 - Confronto modalità di trasporto

	trasporto collettivo	vetture private	differenza
consumo carburante annuo (tep)	62	231	-169
emissione CO2 annua (tCO2)	199	714	-515

Il risparmio energetico conseguito può accedere all'incentivazione prevista per legge dei Certificati Bianchi. Considerando un prezzo medio del titolo di efficienza energetica intorno a 100 €/tep, un coefficiente di durabilità dell'intervento pari a 2, l'incentivo potrebbe assommare quindi ad oltre 35 000€ all'anno per 5 anni.

Un ulteriore elemento di confronto riguarda il rischio di incidente. Si prendono a riferimento i seguenti indicatori di rischio di incidente mortale (fonte CARE -EU road accident database - 2009):

- bus: 0,2 10⁻⁹ incidenti /passaggero km
- autovettura: 5,6 10⁻⁹ incidenti /passaggero km

Applicando tali indicatori ai km passeggero percorsi nell'ambito della vita lavorativa media di 40 anni si ottiene il seguente risultato, che evidenzia la probabilità di circa 1 fatalità aggiuntiva per la modalità vetture private, dato particolarmente significativo soprattutto se messo in relazione alla popolazione interessata (300 persone).

tab. 4 Confronto modalità di trasporto- probabilità di incidente mortale su 40 anni

	trasporto collettivo	vetture private	differenza
probabilità di incidente	0,058	1,183	1,12