

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 11 giugno 2020, n. 891

Mobility management.

L'Assessore ai Trasporti, Avv. Giovanni Giannini, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale di concerto con il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti, confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, riferisce quanto segue.

Premesso che:

La figura del mobility manager aziendale è stata introdotta e disciplinata in Italia con il Decreto del Ministro dell'Ambiente - di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici, della Sanità e dei Trasporti e della Navigazione - del 27 marzo 1998 *"Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane"* che ha previsto nello specifico, all'art. 3 comma 1, che *"Le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti nei comuni di cui al comma 1 dell'art. 2, adottano il piano degli spostamenti casa – lavoro del proprio personale dipendente, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale. Il piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico."*

La norma prosegue stabilendo che il piano degli spostamenti casa – lavoro dovrà essere trasmesso annualmente entro il 31 dicembre al Comune territorialmente competente e dovrà essere aggiornato con un rapporto annuale contenente la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti.

Con il Decreto del Servizio IAR del Ministero dell'ambiente del 20 dicembre 2000 recante *"Incentivazione dei programmi proposti dai mobility managers aziendali"*, si promuove la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità di persone e merci, finalizzati a ridurre l'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane e, ad integrazione del Decreto del 1998, si definisce la figura del "mobility manager d'area", quale figura di supporto e coordinamento dei mobility managers aziendali.

Inoltre, rispetto al Decreto del 1998, viene estesa l'applicazione a tutti i Comuni italiani, senza limitarsi a quelli a rischio atmosferico.

Successivamente all'interno della Legge 28 dicembre 2015 n. 221 riguardante le *"disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali"*, nello specifico il comma 6 dell'articolo 5, nell'ambito delle *"disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile"*, si stabilisce che, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, adotta specifiche linee guida per favorire l'istituzione, in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, della figura del mobility manager scolastico.

La mancanza di un quadro sanzionatorio da applicare alle aziende e istituzioni che, pur essendo tenute a farlo, non adottano un Piano Spostamenti Casa-Lavoro o Casa-Scuola, ha determinato una sostanziale debolezza del quadro normativo, portando le imprese e gli enti pubblici a relegare, spesso, la figura del mobility manager tra le funzioni di minor peso ed influenza all'interno delle proprie organizzazioni.

Rilevato che:

L'inaspettata pandemia causata dal COVID 19 e le conseguenti misure governative che hanno portato ad una fase di lockdown, hanno provocato cambiamenti repentini nelle abitudini degli italiani tale da richiedere, con urgenza, un'articolazione dell'orario di lavoro differenziato e prolungato per tutti gli uffici, gli esercizi commerciali, i servizi pubblici, i laboratori medici, le scuole e le università di ogni ordine e grado, quale approccio preventivo a prevenire i rischi di aggregazione connessi alla mobilità dei cittadini, nonché incoraggiare al tempo stesso forme alternative di mobilità sostenibile.

Una delle conseguenze dirette di detta situazione è stata la riduzione della produzione chilometrica totale nei trasporti sino al 90% rispetto alla situazione pre contagio.

Nell'attuale fase 2 post lockdown, con la ripresa graduale dei servizi di trasporto pubblico locale, accompagnata da misure per l'utilizzo dei sistemi trasporto da parte dell'utenza atte a contenere il contagio, quali il distanziamento fisico in funzione delle caratteristiche di fruizione dei servizi e delle modalità di trasporto, si pone il tema di rendere flessibile la stessa produzione dei servizi di trasporto ridefinendo i tempi e l'organizzazione delle città e dei territori, al fine di distribuire su un arco temporale più lungo il flusso dei passeggeri, eliminando definitivamente il concetto di "ore di punta", causa di notevoli assembramenti sui mezzi di trasporto e nei luoghi di raccolta dell'utenza.

Nel corso della fase 2 si prevede un utilizzo del mezzo di trasporto pubblico quasi esclusivamente per motivazioni legate al lavoro e a situazioni di necessità, atteso che la ripresa delle attività scolastiche avverrà probabilmente solo a partire dal prossimo settembre.

Al fine di scongiurare la crescita degli spostamenti motorizzati afferente la mobilità privata, a scapito dell'utilizzo dei mezzi del TPL, in questa fase 2 del contenimento da contagio COVID -19 e successivamente, diventa importante e necessario il coordinamento tra Enti ed imprese di trasporto pubblico locale, allo scopo di individuare le misure più idonee per la gestione dei nuovi flussi della domanda di mobilità.

In tale scenario una delle misure da mettere in campo è certamente l'istituzione da parte dei soggetti obbligati per legge della figura del Mobility Manager che, attraverso una nuova rilevazione dei bisogni e delle abitudini sappia, anche rispetto alla diffusione dell'uso dello smartworking e della diversificazione degli orari di lavoro, contribuire a distribuire la domanda di mobilità in modo più fluido nell'arco della giornata evitando i picchi tipici del TPL concentrati negli orari di punta, collaborando con gli Enti affidanti i servizi di TPL automobilistici urbani ed interurbani, i cui Ambiti Territoriale Ottimali, per la Regione Puglia, coincidono con l'estensione provinciale.

Il recente decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34 *"Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19"* al comma 4 dell'art. 229 *"Misure per incentivare la mobilità sostenibile"* ha reso più stringenti le misure relative all'adozione del piano spostamenti casa – lavoro e quelle relative alla nomina del mobility manager, con la finalità di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane incidendo sulla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto individuale. Nello specifico le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali aventi più di 100 dipendenti, ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città Metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti, sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano spostamenti casa – lavoro del proprio personale dipendente al fine di ridurre l'uso del mezzo di trasporto individuale. I suddetti soggetti devono nominare un proprio mobility manager che avrà il compito di realizzare interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone e di collaborare all'adozione del piano di mobilità sostenibile. Inoltre, lo stesso comma 4 stabilisce che con uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, saranno definite le modalità attuative delle stesse disposizioni.

Alla luce di quanto premesso, si ritiene necessario:

- il coordinamento tra Enti ed imprese di trasporto pubblico locale, allo scopo di individuare le misure più idonee per la gestione dei nuovi flussi della domanda di mobilità, al fine di scongiurare la crescita degli spostamenti motorizzati afferente la mobilità privata a scapito dell'utilizzo dei mezzi del TPL, in questa fase 2 del contenimento da contagio COVID -19 e successivamente;
- invitare in via prioritaria le ASL, gli ospedali, gli Enti e organismi del sistema sanitario pugliese e le società partecipate dalla Regione Puglia, a predisporre, attraverso il proprio mobility manager

aziendale e, laddove assente, tempestivamente nominandolo, un nuovo piano degli spostamenti casa lavoro, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, e a mettere in campo tutte le possibili iniziative per promuovere e favorire forme di mobilità condivisa dei mezzi pubblici, collettivi e condivisi (bus, treni, car sharing, car pooling, bike sharing, taxi collettivi, integrazione modale), nonché per promuovere la mobilità a piedi, in bicicletta e la micro mobilità elettrica;

- invitare le Province pugliesi e la Città Metropolitana di Bari a provvedere, laddove assente, alla nomina del proprio mobility manager, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, e a svolgere, in qualità di organo di governo degli ambiti territoriali ottimali del trasporto pubblico locale, la funzione di coordinamento dei mobility manager del proprio territorio;
- che il Direttore del Dipartimento della mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio, congiuntamente alla Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, provveda alla individuazione del mobility manager regionale, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, attraverso un avviso interno;
- che il Direttore del Dipartimento della mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio, con il supporto della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, provveda alla costituzione di un gruppo di lavoro interno all'amministrazione regionale, con il coinvolgimento dell'agenzia strategica regionale ASSET, che avrà il compito di supportare il mobility manager regionale a monitorare l'attuazione della suddetta normativa, affinché si crei a livello regionale una rete dei mobility manager;
- che le funzioni di coordinamento tra il mobility manager regionale, i mobility manager delle ASL, ospedali, Enti e organismi del sistema sanitario pugliese, delle società partecipate dalla Regione Puglia, i mobility manager di Province e Città Metropolitana di Bari siano svolte dal dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL;
- che i suddetti mobility manager, attraverso una nuova rilevazione dei bisogni e delle abitudini, anche rispetto alla diffusione dell'uso dello smart working e della diversificazione degli orari di lavoro, contribuiscano a distribuire la domanda di mobilità in modo più fluido nell'arco della giornata evitando i picchi tipici del TPL concentrati negli orari di punta, collaborando con le Province e la Città Metropolitana di Bari, in qualità di organo di governo degli ambiti territoriali ottimali del trasporto pubblico locale, a rimodulare l'offerta dei servizi, già determinata quantitativamente, qualitativamente e nella sua dimensione economica con DGR n. 2304 del 9/12/2019, in funzione della nuova organizzazione della domanda di mobilità.

Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento regionale 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del suddetto Regolamento UE.

COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DEL D.LGS. 118/2011 E SS.MM.II.

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie come innanzi illustrate, ai sensi dell'art. 4, comma 4, lettera k) della L.R. n. 7/97, propone alla Giunta:

1. di prendere atto di tutto quanto espresso in narrativa e che qui si intende integralmente riportato;
2. di prendere atto dell'importanza del coordinamento tra Enti ed imprese di trasporto pubblico locale, allo scopo di individuare le misure più idonee per la gestione dei nuovi flussi della domanda di mobilità, al fine di scongiurare la crescita degli spostamenti motorizzati afferente la mobilità privata a scapito dell'utilizzo dei mezzi del TPL, in questa fase 2 del contenimento da contagio COVID -19 e successivamente;
3. di invitare in via prioritaria le ASL, gli ospedali, gli Enti e organismi del sistema sanitario pugliese e le società partecipate dalla Regione Puglia, a predisporre, attraverso il proprio mobility manager aziendale e, laddove assente, tempestivamente nominandolo, un nuovo piano degli spostamenti casa lavoro, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, e a mettere in campo tutte le possibili iniziative per promuovere e favorire forme di mobilità condivisa dei mezzi pubblici, collettivi e condivisi (bus, treni, car sharing, car pooling, bike sharing, taxi collettivi, integrazione modale), nonché per promuovere la mobilità a piedi, in bicicletta e la micro mobilità elettrica;
4. di invitare le Province pugliesi e la Città Metropolitana di Bari a provvedere, laddove assente, alla nomina del proprio mobility manager, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, e a svolgere, in qualità di organo di governo degli ambiti territoriali ottimali del trasporto pubblico locale, la funzione di coordinamento dei mobility manager del proprio territorio;
5. di disporre che il Direttore del Dipartimento della mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio, congiuntamente alla Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, provveda alla individuazione del mobility manager regionale, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, attraverso un avviso interno;
6. di disporre che il Direttore del Dipartimento della mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio, provveda alla costituzione di un gruppo di lavoro interno all'amministrazione regionale, con il coinvolgimento dell'agenzia strategica regionale ASSET, che avrà il compito di supportare il mobility manager regionale a monitorare l'attuazione della suddetta normativa, affinché si crei a livello regionale una rete dei mobility manager;
7. di disporre che le funzioni di coordinamento tra il mobility manager regionale, i mobility manager delle ASL, ospedali, Enti e organismi del sistema sanitario pugliese, delle società partecipate dalla Regione Puglia, i mobility manager di Province e Città Metropolitana di Bari siano svolte dal dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL;
8. di disporre che i suddetti mobility manager, attraverso una nuova rilevazione dei bisogni e delle abitudini, anche rispetto alla diffusione dell'uso dello smart working e della diversificazione degli orari di lavoro, contribuiscano a distribuire la domanda di mobilità in modo più fluido nell'arco della giornata evitando i picchi tipici del TPL concentrati negli orari di punta, collaborando con le Province e la Città Metropolitana di Bari, in qualità di organo di governo degli ambiti territoriali ottimali del trasporto pubblico locale, a rimodulare l'offerta dei servizi, già determinata quantitativamente, qualitativamente e nella sua dimensione economica con DGR n. 2304 del 9/12/2019, in funzione della nuova organizzazione della domanda di mobilità;
9. di notificare il presente provvedimento, a cura della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, a: ASL, ospedali, Enti e organismi del sistema sanitario pugliese, società partecipate dalla Regione Puglia, Dipartimento della promozione della salute, del benessere sociale e dello sport per tutti, ASSET, AReSS, Province, Città Metropolitana di Bari, Anci Puglia, Ufficio Scolastico Regionale, gestori del TPL regionale;
10. di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa e che il presente schema di provvedimento dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.

**Il Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e
Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale**

Ing. Irene di Tria

**Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e
Grandi Progetti**

Ing. Enrico Campanile

Il sottoscritto Direttore di Dipartimento NON RAVVISA la necessità di esprimere sulla proposta di Delibera le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 18 del DPGR 443/2015

**Il Direttore del Dipartimento Mobilità, Qualità
Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio**

Ing. Barbara Valenzano

L'ASSESSORE PROPONENTE

Avv. Giovanni Giannini

LA GIUNTA

Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti
Viste le sottoscrizioni poste in calce alla proposta di Deliberazione
Ad unanimità dei voti espressi nei modi di legge

DELIBERA

1. di prendere atto di tutto quanto espresso in narrativa e che qui si intende integralmente riportato;
2. di prendere atto dell'importanza del coordinamento tra Enti ed imprese di trasporto pubblico locale, allo scopo di individuare le misure più idonee per la gestione dei nuovi flussi della domanda di mobilità, al fine di scongiurare la crescita degli spostamenti motorizzati afferente la mobilità privata a scapito dell'utilizzo dei mezzi del TPL, in questa fase 2 del contenimento da contagio COVID -19 e successivamente;
3. di invitare in via prioritaria le ASL, gli ospedali, gli Enti e organismi del sistema sanitario pugliese e le società partecipate dalla Regione Puglia, a predisporre, attraverso il proprio mobility manager aziendale e, laddove assente, tempestivamente nominandolo, un nuovo piano degli spostamenti casa lavoro, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, e a mettere in campo tutte le possibili iniziative per promuovere e favorire forme di mobilità condivisa dei mezzi pubblici, collettivi e condivisi (bus, treni, car sharing, car pooling, bike sharing, taxi collettivi, integrazione modale), nonché per promuovere la mobilità a piedi, in bicicletta e la micro mobilità elettrica;
4. di invitare le Province pugliesi e la Città Metropolitana di Bari a provvedere, laddove assente, alla nomina del proprio mobility manager, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, e a svolgere, in qualità di organo di governo degli ambiti territoriali ottimali del trasporto pubblico locale, la funzione di coordinamento dei mobility manager del proprio territorio;
5. di disporre che il Direttore del Dipartimento della mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio, congiuntamente alla Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, provveda alla individuazione del mobility manager regionale, come previsto dalla normativa di settore e dall'art. 229 del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, attraverso un avviso interno;
6. di disporre che il Direttore del Dipartimento della mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio, provveda alla costituzione di un gruppo di lavoro interno all'amministrazione regionale, con il coinvolgimento dell'agenzia strategica regionale ASSET, che avrà il compito di supportare il mobility manager regionale a monitorare l'attuazione della suddetta normativa, affinché si crei a livello regionale una rete dei mobility manager;

7. di disporre che le funzioni di coordinamento tra il mobility manager regionale, i mobility manager delle ASL, ospedali, Enti e organismi del sistema sanitario pugliese, delle società partecipate dalla Regione Puglia, i mobility manager di Province e Città Metropolitana di Bari siano svolte dal dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL;
8. di disporre che i suddetti mobility manager, attraverso una nuova rilevazione dei bisogni e delle abitudini, anche rispetto alla diffusione dell'uso dello smart working e della diversificazione degli orari di lavoro, contribuiscano a distribuire la domanda di mobilità in modo più fluido nell'arco della giornata evitando i picchi tipici del TPL concentrati negli orari di punta, collaborando con le Province e la Città Metropolitana di Bari, in qualità di organo di governo degli ambiti territoriali ottimali del trasporto pubblico locale, a rimodulare l'offerta dei servizi, già determinata quantitativamente, qualitativamente e nella sua dimensione economica con DGR n. 2304 del 9/12/2019, in funzione della nuova organizzazione della domanda di mobilità;
9. di notificare il presente provvedimento, a cura della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, a: ASL, ospedali, Enti e organismi del sistema sanitario pugliese, società partecipate dalla Regione Puglia, Dipartimento della promozione della salute, del benessere sociale e dello sport per tutti, ASSET, AReSS, Province, Città Metropolitana di Bari, Anci Puglia, Ufficio Scolastico Regionale, gestori del TPL regionale;
10. di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.

Il Segretario generale della Giunta
GIOVANNI CAMPOBASSO

Il Presidente della Giunta
MICHELE EMILIANO