

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 27 marzo 2023, n. 410

**Approvazione del Piano degli Spostamenti casa lavoro. Anno 2022**

L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, sulla base dell'istruttoria espletata dal funzionario istruttore del Dipartimento Mobilità, dal Mobility Manager Regionale e confermata dalla Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, e dal Direttore del Dipartimento Mobilità, riferisce quanto segue.

**VISTI:**

- la L.R. n. 7 del 4/02/1997, recante "Norme in materia di organizzazione dell'amministrazione regionale" che agli art. 4 e 5 disciplina rispettivamente la "Ripartizione delle competenze" e la "Funzione dirigenziale";
- la D.G.R. n. 3261 del 28/07/1998, avente ad oggetto "Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture organizzative regionali";
- il D.Lgs. 165/01, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";
- il D.Lgs. n. 82 del 07/03/2005, "Codice dell'amministrazione digitale" e ss.mm.ii.;
- l'art. 32 della Legge n. 69 del 18/06/2009, in forza del quale gli obblighi di pubblicazione di atti e provvedimenti amministrativi aventi effetto di pubblicità legale si intendono assolti con la pubblicazione nei propri siti informatici da parte delle amministrazioni;
- il n. 196 D.lgs. 30/06/2003, "Codice in materia di protezione dei dati personali" integrato con le modifiche introdotte dal Decreto legislativo n. 101 del 10 agosto 2018 in adeguamento alle disposizioni del Regolamento (UE) 2016/679 - GDPR;
- la D.G.R. n. 1518/2015 e il D.P.G.R. n. 443/2015, di adozione e approvazione del "Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale MAIA";
- la D.G.R. n. 1974 del 7/12/2020, recante "Approvazione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo 'MAIA 2.0', con cui è stato adottato il nuovo modello organizzativo delle strutture della Giunta Regionale e della Presidenza;
- il D.P.G.R. n. 22 del 22/01/2021, avente ad oggetto "Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo MAIA 2.0";
- la D.G.R. n. 682 del 26/04/2021, recante l'"Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo MAIA 2.0. Conferimento incarichi di Direttore del Dipartimento Mobilità";
- la D.G.R. n. 1813 del 07/12/2022, con la quale è stato conferito l'incarico di direzione della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale;
- la D.D. n. 2 del 25/01/2022 con la quale è stato conferito l'incarico di Mobility Manager Regionale al dott. Alessandro Grimaldi per la durata di n. 1 anno e la D.D. n. 1 del 27/01/2023, con la quale si è provveduto a prorogare detto incarico per n. 2 anni, sino al 01/02/2025;
- la DGR. n. 687 del 26/04/2021 "Strategia per lo Sviluppo Sostenibile della Regione Puglia (SRSvS). Approvazione Documento Preliminare" con la quale sono stati approvati gli indirizzi per la prossima programmazione, in materia di tutela dell'ambiente, crescita economica e sviluppo sociale, tra cui gli "investimenti sulla mobilità sostenibile e sul rafforzamento della rete del trasporto pubblico e ferroviario";
- la D.G.R. n. 1466 del 15/09/2021, recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";

- la D.G.R. n. 302 del 07/03/2022, recante “Valutazione di Impatto di Genere. Sistema di gestione e di monitoraggio”;
- il D.Lgs. n. 118 del 23/06/2011, come integrato dal D.Lgs. n. 126 del 10/08/2014 – “Disposizioni integrative e correttive del D.Lgs. 118/2011 recante disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della L. 42/2009”;
- la L.R. n. 32 del 29/12/2022 “Disposizioni per la formazione del Bilancio di previsione 2023 e Bilancio pluriennale 2023-2025 della Regione Puglia (Legge di stabilità regionale 2023)”;
- la L.R. n. 33 del 29/12/2022 “Bilancio di previsione della Regione Puglia per l’esercizio finanziario 2023 e pluriennale 2023-2025”;
- la D.G.R. n. 27 del 24/01/2023 “Bilancio di previsione per l’esercizio finanziario 2023 e pluriennale 2023-2025. Articolo 39, comma 10, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118. Documento tecnico di accompagnamento e Bilancio Finanziario Gestionale. Approvazione”.

#### **PREMESSO CHE:**

- con decreto del Ministero dell’Ambiente 27 marzo 1998, è stata istituita la figura del Mobility Manager, 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.” ;
- 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;
- con il decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34 convertito in legge 17 Luglio 2020, n.77 “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19”, all’art. 229, comma 4 “Misure per incentivare la mobilità sostenibile”, si è reso necessario pianificare e adottare 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, finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale, nominando, a tal fine, un *Mobility Manager*, con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di iniziative e soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;
- Il medesimo art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prevede che il *Mobility Manager* promuove, anche collaborando

all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo;

- con il decreto interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, sottoscritto dal Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata data attuazione alla norma sopra richiamata, definendo le figure, le funzioni e i requisiti dei Mobility Manager aziendali e dei Mobility Manager d'area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro - PSCL", considerata l'esigenza di perseguire obiettivi ambientali e sociali che garantiscano una maggiore sostenibilità delle aree urbane e siano in grado di limitare gli spostamenti sistematici effettuati con il veicolo motorizzato ed il solo conducente a bordo e al contempo favoriscano lo shift modale verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale;
- Il citato decreto ha rappresentato l'occasione per una prima e organica disciplina della tematica relativa alla mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse e delle figure di riferimento per le iniziative di mobilità sostenibile. In particolare, è stata valorizzata la necessaria collaborazione e sinergia tra le realtà aziendali e quindi i rispettivi Mobility Manager e il Comune di riferimento, attraverso il previsto raccordo delle singole iniziative e proposte da parte del Mobility Manager d'area;
- in attuazione dell'articolo 9, comma 1, del citato decreto, con decreto interministeriale n. 209 del 4 agosto 2021 sono state adottate le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)";
- in coerenza con il quadro normativo nazionale innanzi delineato, la Regione Puglia ha recepito le disposizioni ministeriali in materia di mobilità sostenibile, adottando i seguenti provvedimenti:
- con Deliberazione n. 891 dell'11/06/2020 "Mobility management" (pubblicata sul BURP n. 94 del 26/6/2020), la Giunta Regionale ha disposto:
  - ✓ che il Direttore del Dipartimento Mobilità, 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 Mobilità 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;

- con D.D. n. 2 del 28/09/2021 del Dipartimento Mobilità, di concerto con la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, come previsto dalla Deliberazione di Giunta innanzi citata, si è proceduto ad approvare un Avviso interno, rivolto ai dipendenti regionali a tempo indeterminato appartenenti alla categoria D della Regione Puglia, per l'individuazione e la nomina di un Mobility Manager regionale, per la durata di un anno, eventualmente prorogabile per altri due anni, stabilendo che le predette attività sono da considerarsi aggiuntive rispetto a quelle già espletate dal dipendente nominato, nella struttura organizzativa di appartenenza, senza alcun compenso o indennità sostitutive;
- con Determinazione Dirigenziale n. 2 del 25/01/2022, del Dipartimento Mobilità, si è provveduto a prendere atto dell'esito della fase di valutazione, ad opera della Commissione all'uopo costituita e a nominare, nell'esercizio dei poteri di cui all'art. 5, comma 2 del D.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, il dott. Alessandro Grimaldi, funzionario incardinato nel Servizio Verifiche di Regolarità contabile sulla gestione del Bilancio Vincolato, previo parere positivo del Dirigente del predetto Servizio, quale Mobility Manager Regionale, con decorrenza a far data dal 01/02/2022, stabilendo la durata dell'incarico pari ad un anno, eventualmente prorogabile per altri due anni;
- con D.D. n. 5 del 18.02.2022 il Direttore del Dipartimento Mobilità ha nominato i componenti del Gruppo di lavoro a supporto del Mobility Manager;
- con D.D. n. 1 del 27/01/2023, al fine di garantire continuità e coerenza nell'attuazione di tutte le attività e azioni programmate, anche in relazione al piano spostamenti casa – lavoro, si è provveduto a prorogare l'incarico di Mobility Manager Regionale per il funzionario Dott. Alessandro Grimaldi, conferito con D.D. n. 2 del 25/01/2022, per n. 2 anni, sino al 01/02/2025.

#### **CONSIDERATO CHE:**

- ai sensi del Decreto Interministeriale n. 179 del 12/05/2021, innanzi citato, ogni Azienda o Ente Pubblico con numero di dipendenti superiore a 100 unità è tenuto adottare il PSCL, entro il 31 dicembre di ogni anno;
- la predisposizione di un piano spostamento casa – lavoro rappresenta l'elemento fondamentale per lo sviluppo di azioni volte ad ottimizzare la mobilità dei dipendenti, tenendo conto dei comportamenti e bisogni di mobilità degli stessi, anche in un'ottica di integrazione rispetto i vigenti strumenti di programmazione in tema di trasporti e che a tale fine, la Regione Puglia ha realizzato, per conto del Mobility Manager, un'idonea indagine conoscitiva, a mezzo di un questionario facoltativo e anonimo, predisposto e diffuso nel mese di maggio 2022 a tutti i dipendenti regionali;
- Il questionario sopraindicato ha visto la partecipazione di 1797 dipendenti regionali, di cui il 51,3% di sesso maschile ed il 48,7% di sesso femminile e ha offerto un quadro conoscitivo della mobilità dei dipendenti regionali, utile alla redazione del Piano;
- a seguito delle risultanze del questionario e dell'elaborazione dei dati, il Mobility Manager, con il supporto del Gruppo di lavoro, ha redatto il Piano Spostamenti Casa Lavoro;
- in data 22 dicembre 2022, il Mobility Manager Regionale ha trasmesso al Direttore del Dipartimento Il Piano Spostamenti casa Lavoro della Regione Puglia per l'anno 2022;
- con D.D. n. 015/DIR/2022/00012 del 29/12/2022 del Direttore del Dipartimento Mobilità si è

proceduto a prendere atto per l'adozione della proposta di Piano degli Spostamenti casa lavoro (PSCL) Anno 2022.

#### CONSIDERATO ALTRESI' CHE:

- a seguito dell'adozione del predetto Piano, in data 13/02/2023 si è riunito il gruppo di lavoro del Mobility Manager, alla presenza dell'assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile, il Direttore del Dipartimento Mobilità e la Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, al fine di condividere le linee strategiche e le principali azioni da implementare nel breve periodo, nonché di raccogliere istanze e suggerimenti da apportare al Piano, anche in relazione ad alcuni esempi di best practices di Mobility Management, attuate sul territorio nazionale;
- alla luce delle modifiche e integrazioni condivise, a valle del suddetto incontro e recepite nel corso di successive interlocuzioni del gruppo di lavoro, si è provveduto ad modificare e aggiornare il Piano degli Spostamenti casa lavoro. Anno 2022, di cui si è preso atto per l'adozione con D.D. n. 015/DIR/2022/00012 del 29/12/2022;
- in data 10/03/2023, il Mobilty Manager Regionale ha trasmesso Il Piano Spostamenti casa Lavoro della Regione Puglia per l'anno 2022, al fine dell'approvazione;

Preso atto che il "Piano regionale degli Spostamenti casa lavoro" (PSCL) definisce obiettivi e azioni, in conformità alle normative vigenti in materia di trasporti e mobilità, integrandosi con gli altri strumenti di pianificazione regionale e che lo stesso recepisce le strategie e gli indirizzi concordati in sede di concertazione.

Per quanto sopra premesso e considerato, alla luce delle risultanze istruttorie, si ritiene opportuno sottoporre all'approvazione da parte della Giunta Regionale, la proposta di Piano regionale degli Spostamenti casa lavoro. (PSCL) Anno 2022, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

#### Garanzie di riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione sull'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 del 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, li 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 succitato Regolamento UE.

#### VALUTAZIONE DI IMPATTO DI GENERE

**La presente deliberazione è stata sottoposta a Valutazione di impatto di genere ai sensi della DGR n. 302 del 07/03/2022. L'impatto di genere stimato è:**

- diretto**  
 **indiretto**  
 **neutro**

#### COPERTURA FINANZIARIA ai sensi del D.Lgs n. 118/2011 e ss.mm.ii.

La presente Deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette di natura economico- finanziaria e/o patrimoniale 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, lett. d) della L. R. n. 7/97 propone alla Giunta Regionale:

1. di fare propria e approvare la relazione esposta in narrativa e che qui si intende integralmente riportata.
2. di approvare, la proposta di Piano regionale degli Spostamenti casa lavoro. (PSCL) Anno 2022, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.
3. di demandare al Mobility Manager Regionale, conformemente alle previsioni del combinato disposto dell'art. 29 comma 4 del D.L. n. 34/2020 e dell'art. 6 del Decreto interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021:
  - a) la verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione, ai sensi del Decreto interministeriale n. 179/2021, art. 6, comma 1, lett. d);
  - b) la verifica preventiva, con il supporto del gruppo di lavoro, delle suddette azioni, in ordine alle priorità e strategie delineate dal Piano e all'esito delle consultazioni con i competenti soggetti coinvolti;
  - c) la comunicazione del PSCL ai dipendenti regionali, durante la fase di attuazione delle iniziative e azioni previste, come stabilito al punto 6 delle *"Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)"*, approvate con il Decreto Interministeriale N. 179/2021.
4. di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.
5. di demandare alla Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL la pubblicazione del PSCL sul portale tematico "Territorio, mobilità e infrastrutture" del sito istituzionale di questo Ente [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it), al fine di darne conoscenza ai dipendenti regionali e di garantirne la più ampia diffusione, nonché la notifica del presente atto al Mobility Manager di Area del Comune di Bari, ai sensi del Decreto Legge n. 34/2020 e ai soggetti territoriali interessati.
6. di notificare il presente provvedimento, per gli eventuali adempimenti di competenza, alle strutture amministrative regionali interessate dall'attuazione del PSCL, di seguito indicate: Sezione Personale, Sezione Economato, Sezione Benessere sociale, Innovazione e Sussidiarietà, Servizio Tecnico e Transizione Digitale, Sezione TPL e Intermodalità, Sezione Infrastrutture per la Mobilità, Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana.
7. di notificare il presente provvedimento alle OO.SS aziendali della Regione Puglia e al Servizio Datore di Lavoro.

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normative 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 Funzionario istruttore**

Dott.ssa Natalia Giampaolo

**Il Mobility Manager Regionale**

Dott. Alessandro Grimaldi

**Il Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL**

Dott.ssa Francesca Arbore



**Il Direttore del Dipartimento Mobilità**

Avv. Vito Antonio Antonacci

**L'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile**

Dott.ssa Anna Maurodinoia

**LA GIUNTA REGIONALE**

- Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile;
- Viste le sottoscrizioni apposte in calce alla proposta di deliberazione;
- A voti unanimi e palesi, espressi nei modi di legge.

**DELIBERA**

1. di fare propria e approvare la relazione esposta in narrativa e che qui si intende integralmente riportata.
2. di approvare, la proposta di Piano regionale degli Spostamenti casa lavoro. (PSCL) Anno 2022, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.
3. di demandare al Mobility Manager Regionale, conformemente alle previsioni del combinato disposto dell'art. 29 comma 4 del D.L. n. 34/2020 e dell'art. 6 del Decreto interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021:
  - a) la verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione, ai sensi del Decreto interministeriale n. 179/2021, art. 6, comma 1, lett. d);
  - b) la verifica preventiva, con il supporto del gruppo di lavoro, delle suddette azioni, in ordine alle priorità e strategie delineate dal Piano e all'esito delle consultazioni con i competenti soggetti coinvolti;
  - c) la comunicazione del PSCL ai dipendenti regionali, durante la fase di attuazione delle iniziative e azioni previste, come stabilito al punto 6 delle *"Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)"*, approvate con il Decreto Interministeriale N. 179/2021.
4. di pubblicare il presente provvedimento sul BURP in versione integrale.
5. di demandare alla Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL la pubblicazione del PSCL sul portale tematico "Territorio, mobilità e infrastrutture" del sito istituzionale di questo Ente [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it), al fine di darne conoscenza ai dipendenti regionali e di garantirne la più ampia diffusione, nonché la notifica del presente atto al Mobility Manager di Area del Comune di Bari, ai sensi del Decreto Legge n. 34/2020 e ai soggetti territoriali interessati.
6. di notificare il presente provvedimento, per gli eventuali adempimenti di competenza, alle strutture amministrative regionali interessate dall'attuazione del PSCL, di seguito indicate: Sezione Personale, Sezione Economato, Sezione Benessere sociale, Innovazione e Sussidiarietà, Servizio Tecnico e Transizione Digitale, Sezione TPL e Intermodalità, Sezione Infrastrutture per la Mobilità, Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana.
7. di notificare il presente provvedimento alle OO.SS aziendali della Regione Puglia e al Servizio Datore di Lavoro.

**Il Segretario generale della Giunta**

ANNA LOBOSCO

**Il Presidente della Giunta**

MICHELE EMILIANO

Firmato digitalmente da:  
FRANCESCA ARBORE  
Regione Puglia  
Firmato il: 27-03-2023 12:32:22  
Seriale certificato: 924573  
Valido dal 02-03-2021 al 02-03-2024

# PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA - LAVORO

Regione Puglia  
2022

Regione Puglia  
Dipartimento Mobilità  
Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL







**REGIONE  
PUGLIA**



**REGIONE  
PUGLIA**

## **REGIONE PUGLIA**

### **Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile**

dott.ssa Anna Maurodinoia

### **Direttore del Dipartimento Mobilità**

avv. Vito Antonio Antonacci

### **Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale**

dott.ssa Francesca Arbore

### **Mobility Manager**

dott. Alessandro Grimaldi

Hanno collaborato alla stesura del presente Piano:

ing. Enrico Campanile - Dirigente

ing. Irene di Tria - Dirigente

ing. Maristella Loi

ing. Giuseppe Pascazio

dott. Marcello Simone

### **ASSET**

dott. Pierpaolo Bonerba

dott.ssa Elisabetta Carnimeo



**REGIONE  
PUGLIA**



**REGIONE  
PUGLIA**

## SOMMARIO

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>7</b>
1.1 IL CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO .....	7
1.2 MOBILITY MANAGER.....	7
1.3 PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO .....	8
<b>2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI.....</b>	<b>9</b>
2.1 ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELLA REGIONE PUGLIA .....	9
2.2 ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLA SEDE .....	12
2.2.1 OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA CITTÀ DI BARI.....	12
2.2.2 DISPONIBILITÀ DI PARCHEGGI AUTO/BICI VICINO ALLA SEDE .....	13
2.3 ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO .....	13
2.3.1 ANAGRAFICA DEI DIPENDENTI .....	13
2.3.2 ANALISI SPAZIALE .....	14
2.3.3 ANALISI TEMPORALE DEGLI INGRESSI E DELLE USCITE .....	15
2.3.4 ANALISI DELLE MODALITÀ ABITUALI DI SPOSTAMENTO CASA – LAVORO.....	17
2.3.4.1 SEDE “VIA GENTILE” .....	17
2.3.4.2 SEDE “LUNGOMARE” .....	21
2.3.4.3 SEDE “VIA CORIGLIANO” .....	26
2.3.5 ANALISI DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO .....	30
2.3.5.1 SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE .....	31
2.3.5.2 SERVIZIO DI CAR POOLING .....	32
2.3.5.3 FORME DI TRASPORTO ALTERNATIVE ALL'AUTO.....	34
2.3.5.4 SMART-WORKING.....	35
<b>3. PARTE PROGETTUALE – SCENARI FUTURI .....</b>	<b>40</b>
MISURA 1 – DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA .....	40
MISURA 2 – FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLISTICA E LA MICROMOBILITÀ .....	40
MISURA 3 – FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO.....	40
MISURA 4 – FAVORIRE MOBILITÀ CONDIVISA.....	41
MISURA 5 – FAVORIRE LA MODALITÀ DI LAVORO DA REMOTO (SMART-WORKING) .....	41
MISURA 6 – PROMOZIONE DI INCENTIVI GREEN .....	41
MISURA 7- CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE, CORSI DI FORMAZIONE .....	41
<b>4. CONCLUSIONI .....</b>	<b>42</b>
<b>5. GLOSSARIO .....</b>	<b>43</b>



**REGIONE  
PUGLIA**



**REGIONE  
PUGLIA**

## 1.INTRODUZIONE

### 1.1 IL CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha provveduto alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto Ministeriale 12-05-2021 – n. 179 “*Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del Mobility Manager*”.

Tale decreto impone alle aziende e alle pubbliche amministrazioni che abbiano 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, l’obbligo di adottare entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente.

L’art.3 co.2 del suddetto Decreto cita:

*“Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ai sensi del comma 1, si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro”.*

Con A.D.n. 02/2022 il Direttore del Dipartimento Mobilità ha provveduto alla nomina del Mobility Manager e con successivo A.D.n. 05/2022 ha nominato i componenti del Gruppo di Lavoro a supporto dello stesso.

La figura del Mobility Manager era già stata introdotta in Italia dal D.M. 27 marzo 1998, il cd. Decreto Ronchi, modificato successivamente dal D.M. 21-12-2000, recante norme in materia di “*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*”. Il Decreto prevedeva che le imprese e gli Enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese ed enti pubblici con complessivamente più di 800 addetti, ubicate in alcuni Comuni identificati “a rischio inquinamento atmosferico”, fossero tenuti ad adottare il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro e ad identificare il responsabile della mobilità, il **Mobility Manager Aziendale**.

### 1.2 MOBILITY MANAGER

Il Decreto 12 maggio 2021, all’art. 2 identifica le figure del “*Mobility Manager Aziendale*” e del “*Mobility Manager d’Area*”.

Il **Mobility Manager Aziendale** è una figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente.

Il **Mobility Manager d’Area** è un professionista specializzato nel supporto al Comune territorialmente competente, presso il quale è nominato per la definizione e l’implementazione di politiche di mobilità sostenibile. Egli svolge anche attività di raccordo tra i Mobility manager aziendali.

In base all’articolo 6 del succitato Decreto, al Mobility Manager Aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:





**REGIONE  
PUGLIA**

*“a) promozione, attraverso l’elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l’organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;*

*b) supporto all’adozione del PSCL;*

*c) adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del Mobility manager d’area;*

*d) verifica dell’attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione.”*

Inoltre, il Mobility Manager Aziendale:

*“a) cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;*

*b) attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;*

*c) promozione con il Mobility manager d’area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l’uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;*

*d) supporto al Mobility manager d’area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l’intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l’efficienza e l’efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.”*

Il Mobility Manager d’Area ha la funzione di raccordo tra i Mobility Manager Aziendali e i Comuni da cui sono nominati, con compiti di supporto nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile.

### 1.3 PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro individua le misure utili ad orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, verso forme di mobilità sostenibile alternative all’uso individuale del veicolo privato a motore. Tutto ciò comporta una riduzione dell’uso dell’auto e quindi dell’impatto sull’ambiente causato dal traffico veicolare nelle ore di punta.

Il PSCL, secondo quanto sancito dall’art. 4 del Decreto 12 maggio 2021, deve essere trasmesso al Comune territorialmente competente entro quindici giorni dalla sua adozione. Il Comune, con il supporto del Mobility Manager d’Area e in accordo con il Mobility Manager Aziendale individua le eventuali modifiche al PSCL e può stipulare con l’impresa o la PA che lo ha adottato, intese e accordi per una migliore implementazione del PSCL.

La redazione del PSCL deve essere completata entro il 31 dicembre di ogni anno dal Mobility Manager, che è chiamato a valutare ed analizzare le abitudini di mobilità dei dipendenti, proponendo le possibili soluzioni da adottare per ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro.

Gli aspetti principali da indagare sono: **l’accessibilità dei luoghi di lavoro; la domanda ed offerta di mobilità esistenti; le esigenze di mobilità dei lavoratori; gli impatti ambientali ex ante.**



**REGIONE  
PUGLIA**

Solo dopo aver compreso la situazione della mobilità in essere e valutati gli effetti sul territorio, il Mobility Manager potrà definire il *trade-off* tra domanda e offerta di mobilità, arrivando ad identificare gli interventi di miglioramento.

Tra i possibili interventi di miglioramento ci sono, a esempio, l'adozione di soluzioni di car pooling o car sharing, l'implementazione di un possibile servizio di mobilità collettivo aziendale, incentivi ai dipendenti per l'uso dei mezzi di trasporto pubblico o di veicoli alternativi, quali le biciclette e i monopattini elettrici.

Gli interventi vanno visti anche nell'ottica del "miglioramento del benessere lavorativo", infatti gli stessi devono orientarsi verso soluzioni per rendere migliore la condizione psico-fisica del lavoratore.

Il tutto va verificato anche nel contesto extra-aziendale, in quanto la diminuzione del traffico veicolare, l'uso di mezzi pubblici, l'uso di mezzi di trasporto ecologici, rendono migliore la situazione degli spostamenti sull'intero territorio regionale, sia in termini di impatto ambientale, di riduzione del traffico e di incidenti, sia in termini di miglioramento del benessere lavorativo.

Il PSCL della Regione Puglia è allineato a questi indirizzi, attraverso il coinvolgimento e la partecipazione dei dipendenti che hanno contribuito con preziosi suggerimenti e segnalazioni. Successivamente il gruppo di Mobility management ha predisposto e somministrato, tramite piattaforma "Google Moduli", il questionario per la rilevazione dei bisogni e delle abitudini del personale dipendente della Regione e la successiva analisi delle criticità ad oggi esistenti negli spostamenti casa-lavoro.

Il questionario, divulgato nei mesi di maggio-settembre del 2022, ha riscontrato la partecipazione di circa la metà dei dipendenti.

Il presente PSCL è stato redatto secondo **le linee guida del Ministero approvate dal Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5** (pubblicato in G.U. – Serie Generale n. 124 del 26 maggio 2021).

## 2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

### 2.1 ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELLA REGIONE PUGLIA

L'Ente Regione Puglia viene spesso identificato con la sede centrale di Via Gentile, pur essendo costituito da diverse altre sedi dislocate sull'intero territorio regionale.

Occorre poi sottolineare che l'estensione geografica in lunghezza della Regione non è un buon viatico per riuscire ad integrare le varie soluzioni afferenti al concetto di mobilità sostenibile.

L'Ente va considerato come la sommatoria di aree eterogenee, di qui la necessità di dover produrre più PSCL per le sedi con più di 100 dipendenti. In attesa della prossima nomina prevista per l'anno 2023 di più referenti per sedi, che dovranno coordinarsi con il Mobility Manager, il presente Piano si riferisce alle sedi ubicate nel Comune di Bari aventi un numero di dipendenti superiore a 100 unità.



**REGIONE  
PUGLIA**

La sede centrale è costituita da tre plessi, Giunta Regionale, Consiglio Regionale e sede della Sezione Lavori pubblici, distribuiti su un'area molto ampia già dotata di aree a parcheggio. Sono inoltre presenti in tutta l'area parcheggi per bici dotati di rastrelliere, solo in prossimità della Sede della Giunta Regionale l'area a parcheggio per bici è dotata di idonea copertura. L'uso della bici è disincentivato dalla mancanza di piste ciclabili che si interrompono in zone limitrofe.

La Regione Puglia ha un parco dipendenti così articolato:

<i>SEDE</i>	<i>NUMERO DIPENDENTI</i>
<i>BARI GENTILE</i>	<i>674</i>
<i>BARI LUNGOMARE (PRESIDENZA)</i>	<i>231</i>
<i>BARI SONNINO</i>	<i>118</i>
<i>BARI LUNGOMARE (AGRICOLTURA)</i>	<i>192</i>
<i>BARI PZZA MORO</i>	<i>6</i>
<i>BARI ULPIANI</i>	<i>48</i>
<i>BARI CORIGLIANO</i>	<i>84</i>
<i>BARI GENTILE LL.PP.</i>	<i>37</i>
<i>BARI FIERA</i>	<i>51</i>
<i>BARI MAGNOLIE</i>	<i>51</i>
<i>BARI LATTANZIO</i>	<i>13</i>
<i>BARI REDAVID</i>	<i>8</i>
<i>BARI DEVITOFRANCESCO</i>	<i>6</i>
<i>BARI PUTIGNANI</i>	<i>1</i>
<i>BARI DOTTULA</i>	<i>1</i>
<i>BARI GENTILE (CONSIGLIO)</i>	<i>152</i>
<i>ARPA</i>	<i>494</i>
<i>ARPAL</i>	<i>915</i>
<i>ASSET</i>	<i>63</i>
<i>SEDI PROVINCIA BA</i>	<i>51</i>
<i>PROVINCIA BRINDISI</i>	<i>77</i>
<i>PROVINCIA BAT</i>	<i>33</i>
<i>PROVINCIA FOGGIA</i>	<i>209</i>
<i>PROVINCIA LECCE</i>	<i>215</i>
<i>PROVINCIA TARANTO</i>	<i>97</i>
<b><i>TOTALE</i></b>	<b><i>3827</i></b>

Tabella 1: dati forniti per la Giunta Regionale dalla Sezione Personale aggiornati al 15/12/2022, per ARPA e Arpal dai rispettivi Servizi Risorse umane aggiornati a giugno 2022



**REGIONE  
PUGLIA**

I dipendenti della **Giunta Regionale** (anno 2022) sono suddivisi in:

- 11 direttori
- 100 dirigenti
- 2052 dipendenti a tempo indeterminato
- 33 dipendenti a tempo determinato
- 49 co.co.co.

Gli orari di lavoro prevedono le seguenti fasce principali di orario:

- senza rientro: ingresso 7:30-9:30 - uscita: 13:30-15:30-flessibilità ore 13:00;
- con rientro: ingresso 7:30-9:30 - uscita: 17:00-19:00-flessibilità ore 16:30.

a cui si aggiungono altre tipologie di orario

- ogni giorno: ingresso 7:30 -9:30 - uscita: 14:32 -16:32;
- terzo tipo: ingresso (con rientro da 10 ore).

Lo smartworking è concesso per un minimo di 4 giorni al mese per i dipendenti che svolgono attività smartabili o riconducibili alle categorie previste dalla legge.

Alcuni dipendenti svolgono la propria attività in telelavoro per alcuni giorni della settimana. Alcuni dipendenti residenti fuori dalla Città Metropolitana di Bari svolgono l'attività lavorativa presso la sede periferica per uno o più giorni.

Significativo il dato sui mezzi usati per raggiungere la sede di lavoro, che propone la seguente rappresentazione:

MEZZI UTILIZZATI	NUMERO
<i>auto + mezzo sostenibile</i>	<b>44</b>
<i>solo auto</i>	<b>1.259</b>
<i>auto + TPL</i>	<b>226</b>
<i>solo mezzo sostenibile<sup>1</sup></i>	<b>86</b>
<i>solo TPL</i>	<b>182</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.797</b>

Tabella 3: Dati rivenienti dal questionario che indicano l'uso del mezzo per il raggiungimento della sede di lavoro

Emerge ancora un preponderante utilizzo dell'auto privata.

Il gruppo di lavoro ha effettuato, ad un primo esame dei dati, le seguenti azioni:

- un censimento degli stalli per le biciclette presenti nei parcheggi delle sedi di Bari;
- attivazione una pagina "Mobility Management" sul portale "NoiPA" per rendere più efficace la comunicazione relativa alle azioni intraprese e da intraprendere.

<sup>1</sup> Nella categoria mezzo sostenibile rientrano: bicicletta, bicicletta elettrica, monopattino, monopattino elettrico e spostamento pedonale.



**REGIONE  
PUGLIA**

## 2.2 ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO NEI PRESSI DELLA SEDE (Distanza MAX DI 500MT)

### 2.2.1 OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA CITTÀ DI BARI

Il maggiore gestore di TPL-urbano della città di Bari è l'AMTAB Spa che consta di 31 linee urbane e 6 navette che servono i punti di Park & Ride.

Le linee che insistono su via Gentile o nei pressi sono:

- 23 Piazza Moro -via Gentile sede Regione Puglia
- 2 Via di Maratona- Polivalente
- 9 Piazza Giulio Cesare (Policlinico) -Polivalente
- 10 Via Camillo Rosalba – Polivalente
- 12 Piazza Moro -Torre a Mare (con fermate Lungomare Nazario Sauro -provincia e INPS e Torre Quetta)
- 12/ Piazza Moro – Torre a Mare (con varie fermate su via Gentile, Caldarola, Aquilino, Polivalente, Regione Puglia fronte e piazza Moro, via Lattanzio)
- 14 Polivalente -Via degli Oleandri z.i
- 25 Piazza Luigi di Savoia – degli Olendri z.i (fermate via Gentile Regione Puglia fronte-via Lattanzio)
- CPJ Polivalente/circolare polo tecnico/Japigia.

Si elencano di seguito una serie di iniziative proposte dal Comune di Bari, che rientrano nel progetto **MUVT**, finalizzate ad una maggiore sostenibilità del territorio cittadino:

- L'APP MUVT consente il monitoraggio costante di linee e orari e anche l'acquisto di Ticket e obliterazione.
- MUVT IN BICI: "Programma sperimentale per il rimborso chilometrico", una misura di carattere sperimentale finalizzata a favorire l'utilizzo delle biciclette nei tragitti casa -scuola e casa-lavoro, finanziato dal Ministero dell'Ambiente nell'ambito del progetto "Casa-Scuola, Scuola-Lavoro".
- BIKE TO ART: i cittadini potranno spendere i premi conquistati presso cinema, teatri e musei.
- Bando a sportello per incentivare l'acquisto di biciclette tradizionali e a pedalata assistita, grazie al quale vengono acquistate più di 3 mila biciclette
- MUVT IN SHARING: promuovere lo sviluppo di servizi in sharing con mezzi innovativi a propulsione elettrica (monopattini e/o segway).
- Dematerializzazione ticket per tutte le modalità di spostamento.

È presente nel territorio comunale una flotta di 1500 monopattini in sharing, con tre operatori autorizzati.

La presenza e la continua implementazione di postazioni di ricarica elettrica costituiscono un buon viatico verso il passaggio a questa modalità di alimentazione per i veicoli privati.

La città di Bari è servita dalle seguenti compagnie ferroviarie:

- Trenitalia
- Ferrovie Sud Est
- Ferrovie Appulo Lucane
- Italo
- Ferrotramviaria



**REGIONE  
PUGLIA**

Inoltre, per i dipendenti di Via Gentile, la stazione “Torre Quetta” rappresenta uno snodo importante per la mobilità ferroviaria.

**SERVIZI BUS EXTRAURBANI:**

- Cotrap (STP, Sita sud, Metauro, Miccolis)
- Ferrovie del Sud Est
- Ferrovie Appulo Lucane
- Ferrotramviaria (servizio sostitutivo)

**SERVIZI DI PARK & RIDE:**

- Parcheggio Pane e Pomodoro- n. stalli 550
- Parcheggio Vitt. Veneto (terra)- n. stalli 850
- Parcheggio Vitt. Veneto (mare) – n. stalli 315
- Parcheggio L. go 2 Giugno – n. stalli 458
- Parcheggio Polipark n. stalli 1.354

### 2.2.2 DISPONIBILITÀ DI PARCHEGGI AUTO/BICI VICINO ALLA SEDE

La sede centrale è costituita da tre plessi (Giunta Regionale, Consiglio Regionale e sede della Sezione Lavori pubblici) distribuiti su un’area molto ampia già dotata di aree a parcheggio. Sono inoltre presenti in tutta l’area parcheggi per bici dotati di rastrelliere, solo in prossimità della Sede della Giunta Regionale l’area a parcheggio per bici è dotata di idonea copertura.

### 2.2.3 DISPONIBILITÀ DI INFRASTRUTTURE CICLO/PEDONALI

Il quartiere Japigia è servito da una pista ciclabile lungo via Caldarola, che tuttavia attualmente non raggiunge la Sede di Via Gentile.

## 2.3 ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO

### 2.3.1 ANAGRAFICA DEI DIPENDENTI

Il questionario elaborato è stato somministrato a tutti i dipendenti della Regione Puglia. Hanno risposto al questionario 1797 dipendenti di cui il 51,3% di sesso maschile ed il 48,7% di sesso femminile.

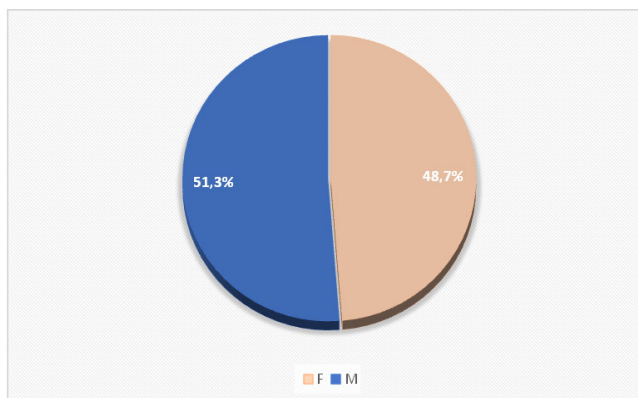


Figura 1 Distribuzione di genere del personale della regione Puglia che ha risposto al questionario





**REGIONE  
PUGLIA**

In considerazione dell'età anagrafica del personale della Regione Puglia che ha risposto al questionario, è emerso che il 4,9% ha un'età inferiore a 30 anni, il 43,6% ha un'età compresa tra i 30 e 45 anni, il 37,5% ha un'età compresa tra i 45 e 60 anni ed il 14% oltre i 60 anni. Effettuando l'analisi tra età e genere non si riscontrano particolari differenze ad eccezione della fascia d'età 30-45 anni, dove si è riscontrato che il 58,4% delle risposte è stato fornito dal genere femminile. Per tutte le altre classi di età, le risposte fornite sono state sostanzialmente omogenee.

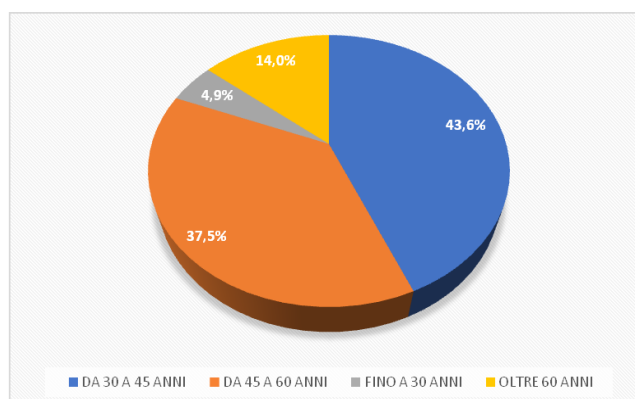


Figura 2 Distribuzione per età del personale della Regione Puglia che ha risposto al questionario

### 2.3.2 ANALISI SPAZIALE

Al fine di valutare l'attuale situazione sul fronte della mobilità dei dipendenti della Regione Puglia, si è reso necessario calcolare, per ciascuno dei dipendenti coinvolti nei questionari, i chilometri percorsi giornalmente per raggiungere la sede di lavoro al mattino e per ritornare al proprio domicilio nel pomeriggio/sera. La suddetta analisi è propedeutica all'individuazione degli interventi realizzabili per: a) migliorare l'efficienza degli spostamenti; b) riconfigurare i tragitti; c) rimodulare i bisogni di spostamento in relazione alle nuove modalità di mobilità sostenibile.

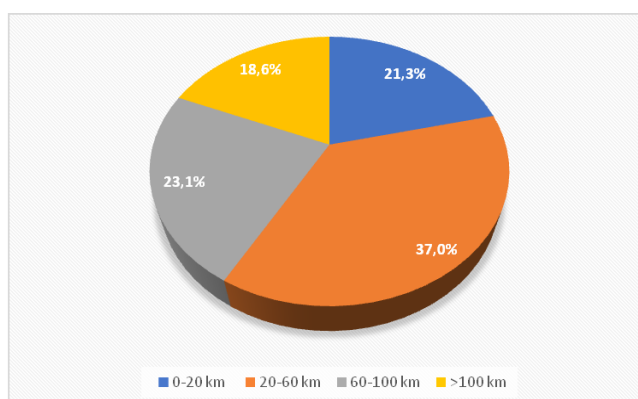


Figura 3 Distribuzione degli spostamenti casa lavoro del personale della regione Puglia che ha risposto al questionario



**REGIONE  
PUGLIA**

Il 21,3% dei dipendenti che hanno risposto al questionario percorre ogni giorno meno di 20 km tra andata e ritorno nel tragitto casa-lavoro (blu), mentre il 37,0% ne percorre tra 20 e 60 km (arancione); il 23,1% dei dipendenti percorre tra 60 e 100 km (grigio) ed il 18,6% percorre oltre 100km (giallo).

Analizzando i dati riferiti al tempo medio impiegato giornalmente per gli spostamenti casa - lavoro, è emerso che il 17,2% dei dipendenti impiega fino a 15 minuti per raggiungere l'ufficio ed il 29,7%, invece, impiega tra i 15 minuti e i 30 minuti. Il 32,2% dei dipendenti ha risposto che il tempo di viaggio è superiore ai 30 minuti ed inferiore all'ora; il 12,9% dei dipendenti ha risposto che il tempo di viaggio è compreso tra i 60 ed i 90 minuti ed il 7,9% ha indicato come tempo di percorrenza oltre 90 minuti. Estrapolando questi risultati per il tempo di viaggio casa - lavoro - casa, è possibile dedurre che per il 45,1% dei dipendenti il tempo giornaliero di permanenza su un mezzo di trasporto si aggiri mediamente intorno all'ora e mezza ed in alcuni casi (7,9%) può, invece, superare le tre ore.

### 2.3.3 ANALISI TEMPORALE DEGLI INGRESSI E DELLE USCITE

In regione Puglia le articolazioni dell'orario di lavoro prevedono le seguenti fasce orarie:

- 07:30 – 09:30 Flessibilità in entrata;
- 09:30 – 13:00 Fascia obbligatoria di presenza;
- 13:00 – 15:00 Arco orario in cui va effettuata la pausa pranzo di almeno 30 minuti;
- 13:30 – 20:00 Arco orario in cui va effettuata la prestazione pomeridiana.

Dall'analisi delle risposte del questionario è emerso che l'ingresso dei dipendenti è così suddiviso:

- circa il 25% con ingresso dalle 07:30 alle ore 08:00;
- circa il 46% con ingresso nella fascia 08:00-8:30;
- circa il 17% con ingresso nella fascia 08:30 – 09:00;
- circa il 12% con ingresso dopo le ore 9.00.

Non si riscontrano differenze di età e genere significative.

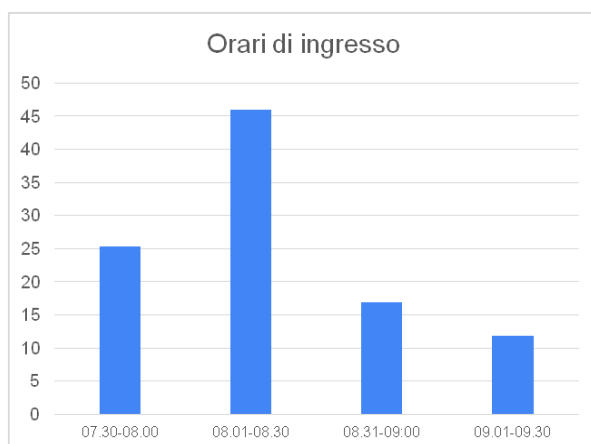


Figura 4 Orari di entrata e di uscita del personale della regione Puglia che ha risposto al questionario



**REGIONE  
PUGLIA**

L'orario di USCITA dei dipendenti è distribuito in due diverse modalità: uscita con giornata di rientro ed uscita senza giornata di rientro. Nei giorni di rientro i dipendenti hanno così risposto:

- il 55% con uscita nella fascia 17:00-17:45;
- il 33% con uscita nella fascia 17:45-18:30;
- il 12% con uscita nella fascia dopo le 18:45

Dall'analisi si evidenzia una tendenza generale ad uscire nelle giornate di rientro tra le ore 17:00-17:45 (superiore al 50%).

Per quel che concerne l'orario di uscita nelle giornate senza il rientro pomeridiano, i dipendenti hanno così risposto:

- il 59% con uscita nella fascia 13:30-14:15;
- il 22% con uscita nella fascia 14:15-15:15;
- il 19% con uscita nella fascia dopo le 15:15.

Dall'analisi si evidenzia una tendenza generale ad uscire nelle giornate senza rientro pomeridiano tra le ore 13:30-14:15 (superiore al 50%).

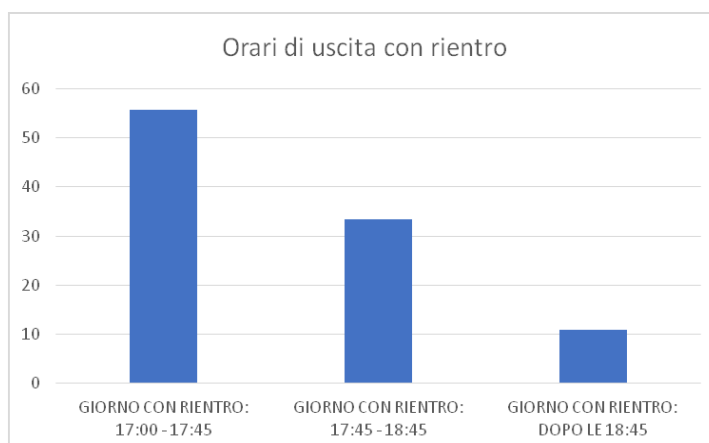


Figura 5 Orari di uscita del personale della regione Puglia nelle giornate con rientro pomeridiano

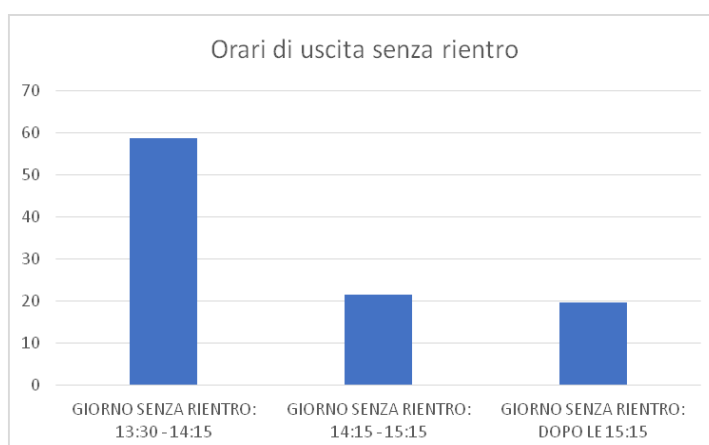


Figura 6 Orari di uscita del personale della regione Puglia nelle giornate senza rientro pomeridiano



**REGIONE  
PUGLIA**

### 2.3.4 ANALISI DELLE MODALITÀ ABITUALI DI SPOSTAMENTO CASA – LAVORO

Come previsto dalla vigente normativa di settore, il PSCL va redatto per singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

Alla luce di quanto innanzi citato, il presente Piano, pur ricomprendendo a livello di inquadramento e analisi, l'insieme di tutte le sedi della Regione Puglia, si presenta come Piano operativo delle sole sedi di via Gentile n. 52, Lungomare Nazario Sauro n. 33 e Via Corigliano n. 1.

A livello di analisi, pertanto, il presente Piano fa riferimento a tutto il personale che a vario titolo presta servizio presso la Regione Puglia: personale di ruolo, dirigente e non dirigente, collaboratori esterni in forza di convenzione e accordi con società in-house o altre pubbliche amministrazioni.

#### 2.3.4.1 SEDE “VIA GENTILE”

La sede si colloca su una arteria di un'importante viabilità radiale con collegamenti trasversali che ne garantiscono una elevata accessibilità, soprattutto col mezzo privato, ma anche con mezzi pubblici assicurati in particolare dalla presenza della fermata ferroviaria denominata “Torre Quetta” della tratta “Bari Lecce” e “Barletta – Fasano” della società Trenitalia.

Per quanto riguarda l'accessibilità col mezzo privato, la sede può contare su un ampio parcheggio scoperto, oltre ad un parcheggio coperto interrato, entrambi utilizzabili dal solo personale che a vario titolo lavora all'interno degli uffici regionali, nonché su un altro parcheggio di recente costruzione, dedicato ai visitatori.

All'interno del parcheggio scoperto per il personale della Regione, è presente un'area dedicata al parcheggio delle biciclette.

Come si evince chiaramente dal grafico che segue, la maggior parte dei rispondenti al questionario, inviato a dipendenti della Regione, utilizza un solo mezzo di trasporto (auto privata) per recarsi a lavoro. Il 16% utilizza un mezzo di trasporto pubblico, mentre il 13% la combinazione tra il mezzo privato e il mezzo pubblico.

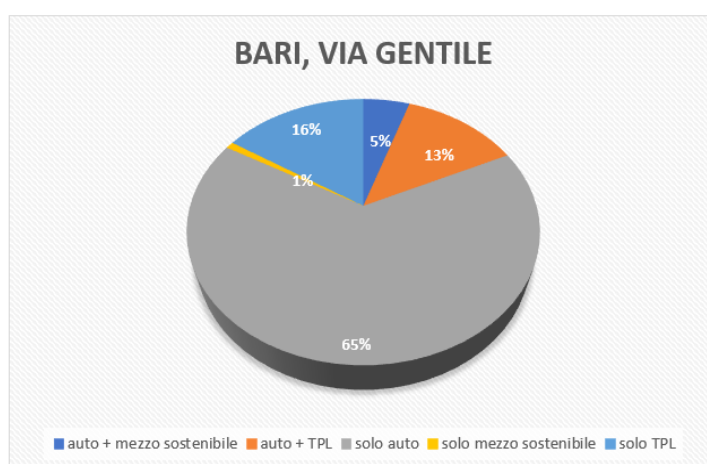


Figura 7 Modalità di spostamento verso la sede via Gentile – Bari

Nelle due mappe di seguito rappresentate, è riportato rispettivamente il totale degli spostamenti (indicati con il colore verde) di tutti i dipendenti che hanno risposto al questionario e gli spostamenti (indicati in rosso) di coloro che si recano presso la sede di “via Gentile” utilizzando **solo l’auto**.

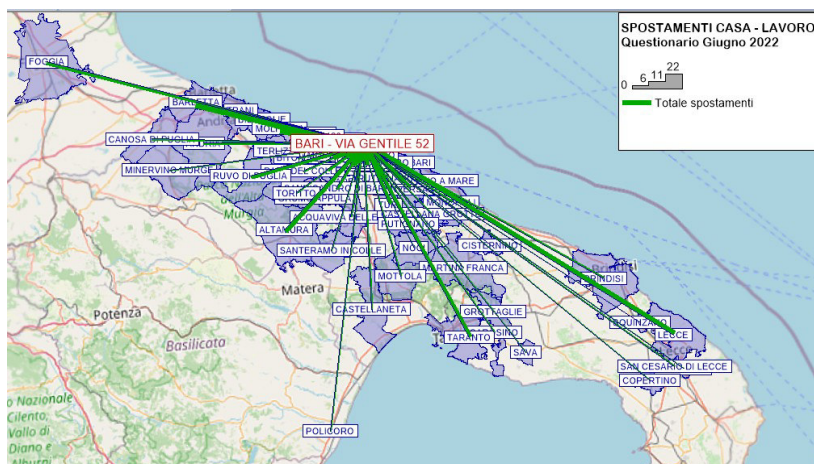


Figura 8 Totale spostamenti casa – lavoro (sede via Gentile)

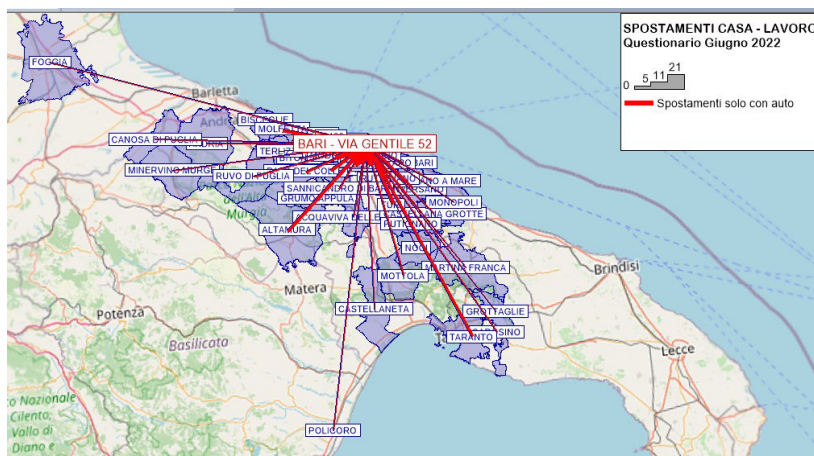


Figura 9 Spostamenti casa – lavoro con l’auto (sede via Gentile)

In quest’ultima mappa sono evidenziati solo gli spostamenti verso la sede di “via Gentile” dei dipendenti che abitano all’interno del territorio della città di Bari, distinguendo, come fatto in precedenza, il totale degli spostamenti (in verde) rispetto a quelli effettuati **solo con l’auto** (in rosso).



REGIONE PUGLIA

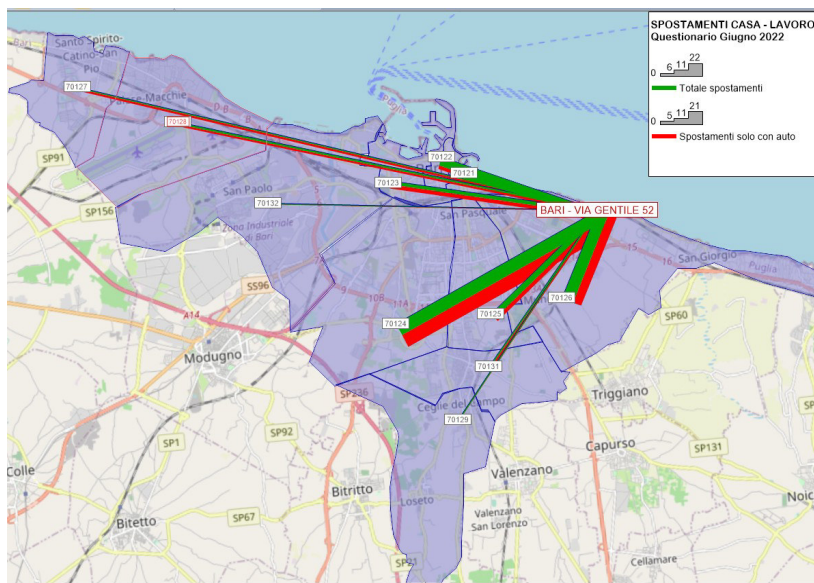


Figura 10 Totale spostamenti casa – lavoro all’interno della città di Bari (sede via Gentile)

Le principali motivazioni alla base dell’utilizzo della “sola auto” sono riconducibili ad una maggiore comodità (32%), al dover utilizzare troppi scambi modali per raggiungere la sede lavorativa (15%), all’assenza di un servizio pubblico di trasporto adeguato (9%).

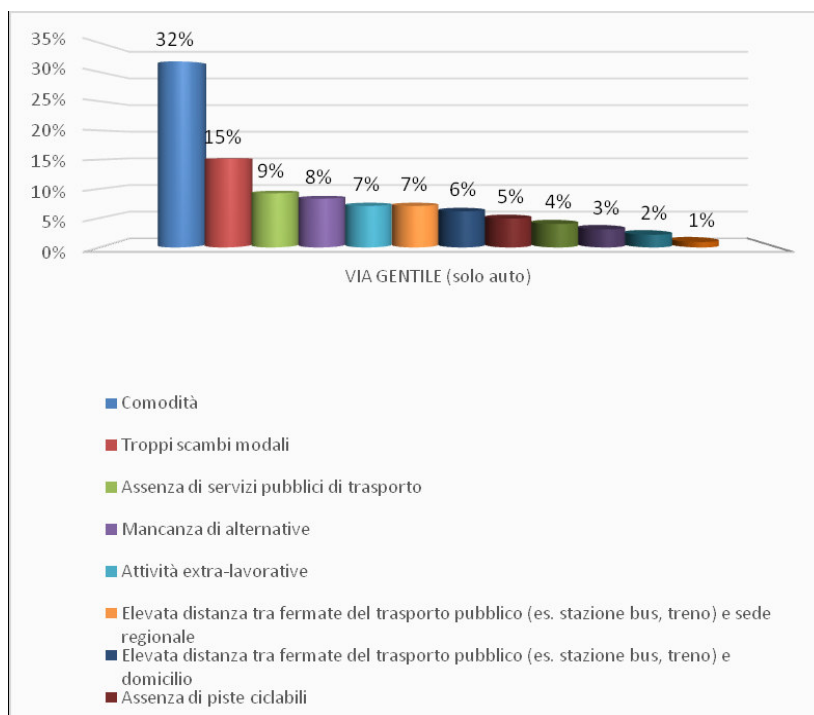


Figura 11 Motivazioni sul mezzo di trasporto abituale scelto per lo spostamento casa-lavoro (sede via Gentile)





REGIONE  
PUGLIA

Analizzando nel dettaglio i risultati del questionario, nel grafico a seguire, emerge che chi sceglie abitualmente il mezzo privato per recarsi a lavoro, incontra una serie di criticità tra cui le più importanti sono: il traffico (56%), i costi elevati di questa modalità di trasporto (24%) e la scarsa sicurezza stradale (12%).

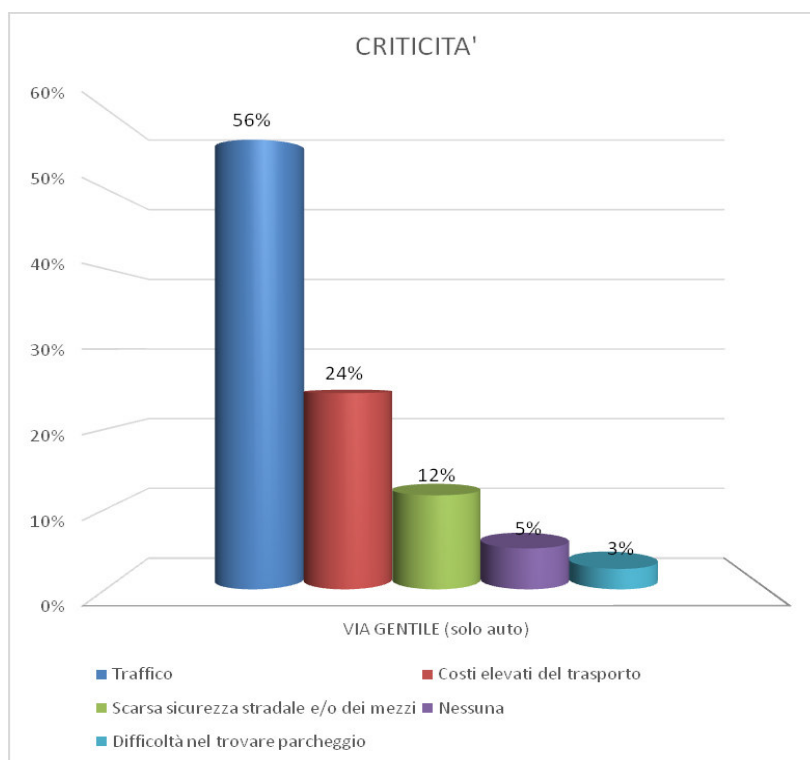


Figura 12 Criticità rilevate nello spostamento casa-lavoro (sede via Gentile)

Date le abitudini di viaggio e i motivi nella scelta del mezzo di trasporto privato rispetto quello pubblico, più della metà dei rispondenti (51%) si dichiara mediamente soddisfatto, mentre per niente soddisfatto "solo" il 12%.

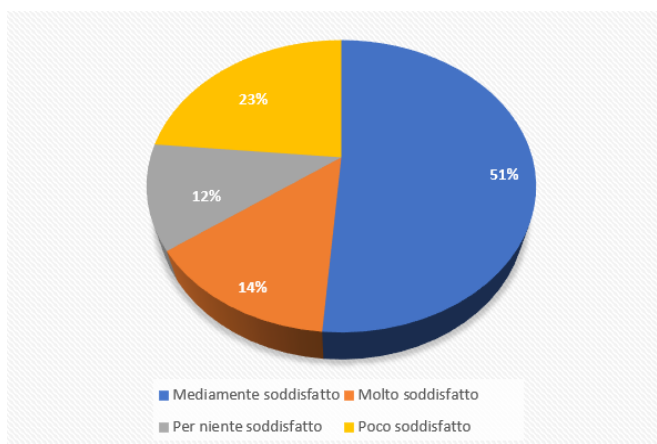


Figura 13 Grado di soddisfazione "solo auto" (sede via Gentile)

Per concludere, è stato chiesto nel questionario di indicare quali sono le maggiori problematiche che l'utenza, che volesse utilizzare o che abitualmente utilizza una bici per spostarsi dalla propria abitazione al lavoro incontra.

La grande maggioranza dell'utenza ha risposto che il percorso stradale poco sicuro (46%) disincentiva la scelta della bicicletta; mentre per il 26% è l'insieme di più fattori (percorso stradale, assenza di docce e spogliatoi all'interno della sede lavorativa) a non far preferire questo mezzo di trasporto rispetto ad altri, soprattutto per l'utenza che abita all'interno dello stesso luogo in cui si trova la sede di lavoro.

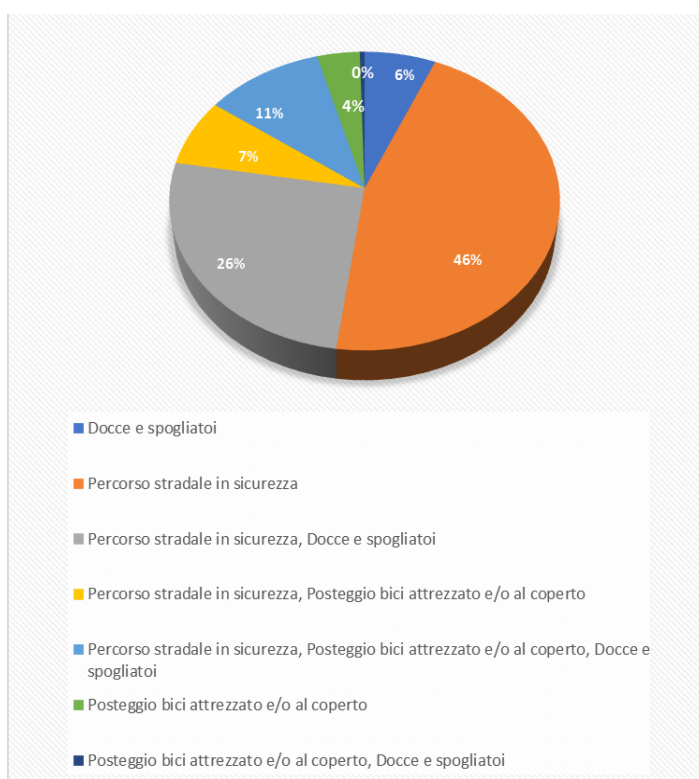


Figura 14 Problematiche rilevate nell'uso della bici negli spostamenti casa – lavoro (sede via Gentile)

#### 2.3.4.2 SEDE “LUNGOMARE”

Come si evince dal nome, la sede si trova sul lungomare in una zona non troppo distante dal centro del capoluogo pugliese. La posizione garantisce una elevata accessibilità soprattutto con mezzi sostenibili o di trasporto pubblico, garantita dalla presenza nelle vicinanze di varie fermate di bus urbani ed extraurbani.

Per quanto riguarda l'accessibilità col mezzo privato, la sede non dispone di un parcheggio riservato ai dipendenti che lavorano presso la struttura, fatta eccezione per un numero molto limitato di posti auto riservati. Tuttavia, nelle vicinanze è presente un parcheggio pubblico a pagamento.

All'interno della sede è presente una piccola rastrelliera dedicata alle biciclette.



**REGIONE  
PUGLIA**

La posizione di questa sede influisce sulla tipologia di mezzo utilizzato dai dipendenti regionali per recarsi a lavoro dalla propria abitazione all'interno della stessa città, o dalla provincia. Infatti, come possiamo osservare dal grafico che segue, a differenza di quanto accadeva per la sede di "via Gentile", meno della metà dell'utenza che ha risposto al questionario utilizza il mezzo di trasporto privato (45%). Il 22%, invece, adotta una combinazione tra il mezzo privato e il mezzo pubblico, mentre il 16% solo un mezzo di trasporto pubblico. Da sottolineare come il 13% del personale di questa sede utilizzi un mezzo sostenibile (bici, monopattino, ecc.) per spostarsi a lavoro, come conseguenza, evidentemente, della vicinanza delle abitazioni private alla sede di una parte dell'utenza.

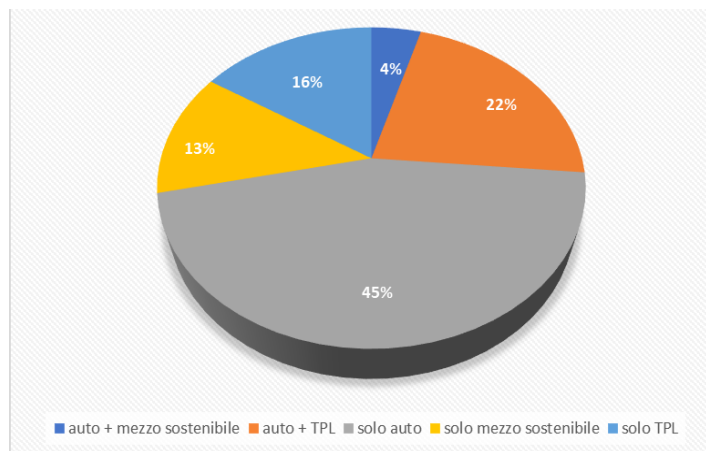


Figura 15 Modalità di spostamento verso la sede lungomare – Bari

Il totale degli spostamenti, indicati con il colore verde, rispetto a quelli effettuati solo con l'auto, indicati con il colore rosso, sono riportati nelle due successive mappe e si riferiscono a tutti i rispondenti al questionario che lavorano presso questa sede.

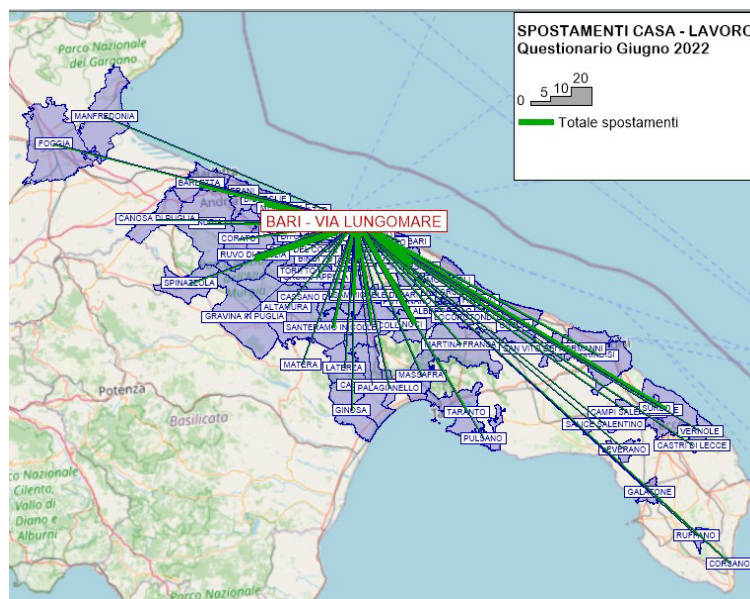


Figura 16 Totale spostamenti casa – lavoro (sede lungomare)

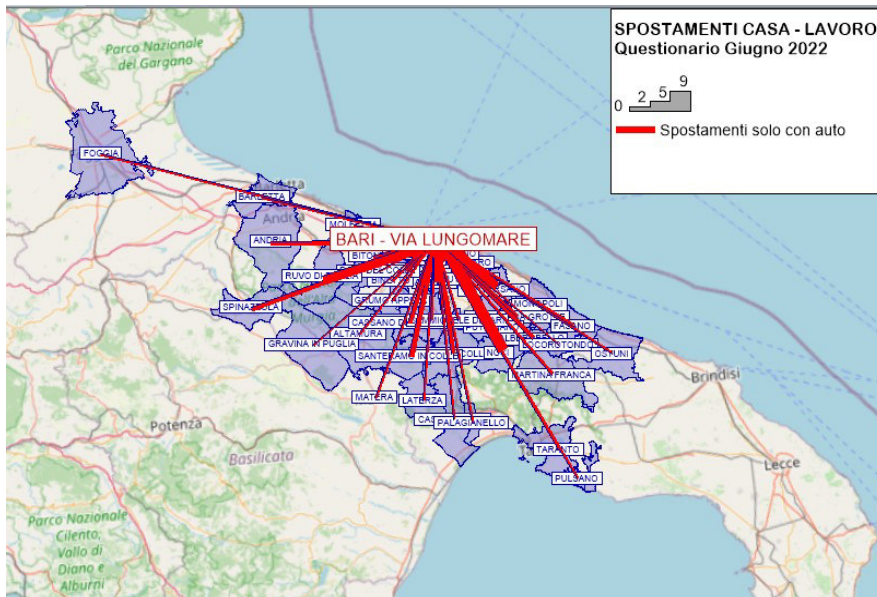


Figura 17 Spostamenti casa – lavoro con l’auto (sede lungomare)

Di seguito la rappresentazione degli spostamenti all’interno della città di Bari, distinti tra il totale degli spostamenti (in verde) e quelli realizzati solo con l’auto (in rosso).

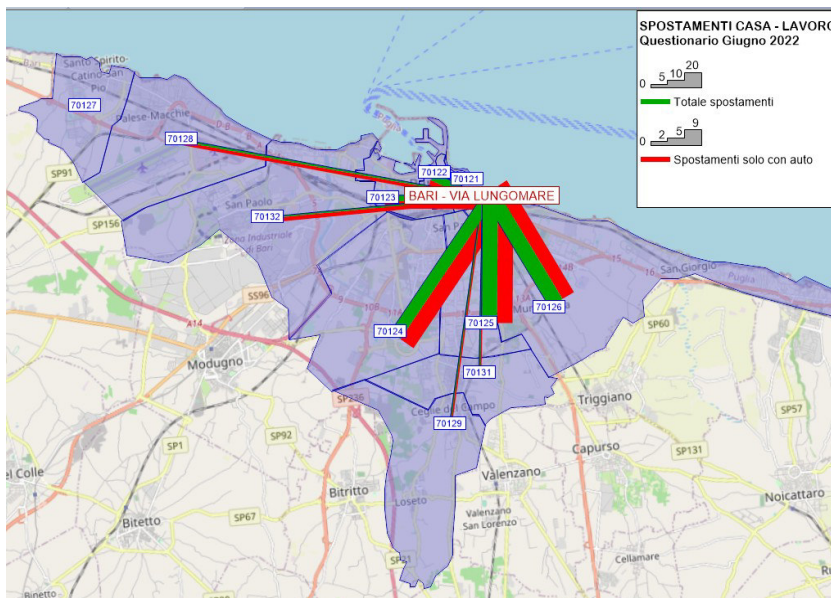


Figura 18 Totale spostamenti casa – lavoro all’interno della città di Bari (sede lungomare)

Anche per questa sede, la comodità rappresenta la prima motivazione per cui si sceglie l’auto per recarsi al lavoro (29%). La distanza tra le fermate dei mezzi di trasporto e la sede (13%) e la mancanza di alternative valide (12%) sono le altre indicazioni che provengono dall’analisi delle risposte al questionario.



REGIONE PUGLIA



Figura 19 Motivazioni sulla scelta del mezzo "solo auto" nello spostamento casa – lavoro (sede lungomare)

La peculiarità organizzativa e strutturale della sede regionale emerge ancora con maggior evidenza, se si osservano le risposte date sulle criticità riscontrate da chi sceglie l'auto come mezzo di trasporto abituale. (grafico seguente). Sono infatti il traffico (40%) e la difficoltà nel trovare parcheggio (34%), le maggiori problematiche sull'utilizzo del mezzo di trasporto privato.

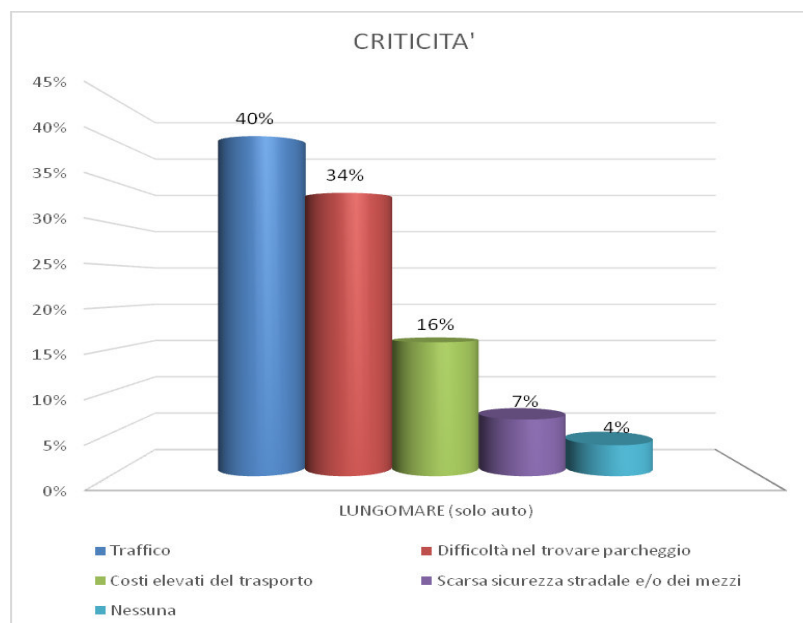


Figura 20 Criticità sulla scelta del mezzo "solo auto" nello spostamento casa – lavoro (sede lungomare)



Le indicazioni sul grado di soddisfazione riportate dal grafico che segue evidenziano una minore percentuale di utenti che si dichiarano mediamente soddisfatti (42%), rispetto alla sede di “via Gentile”, mentre sostanzialmente si rileva la stessa percentuale (15%) di chi non è per nulla soddisfatto sulle modalità di utilizzo del mezzo di trasporto per recarsi al lavoro.

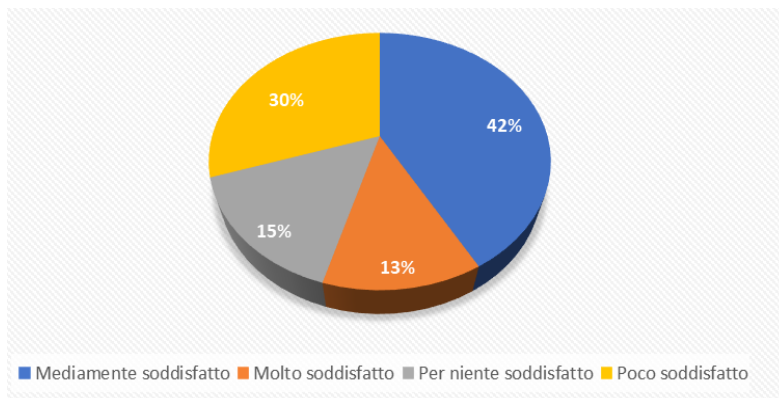


Figura 21 Grado di soddisfazione utilizzo del mezzo “solo auto” nello spostamento casa – lavoro (sede lungomare)

Infine, per quanto riguarda l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, le maggiori problematiche riscontrate da chi le utilizza sono la sicurezza del percorso stradale (48%) e la combinazione di quest'ultima problematica con la mancanza di un posteggio attrezzato e/o coperto (15%) presso il posto di lavoro per riporre il mezzo in sicurezza.

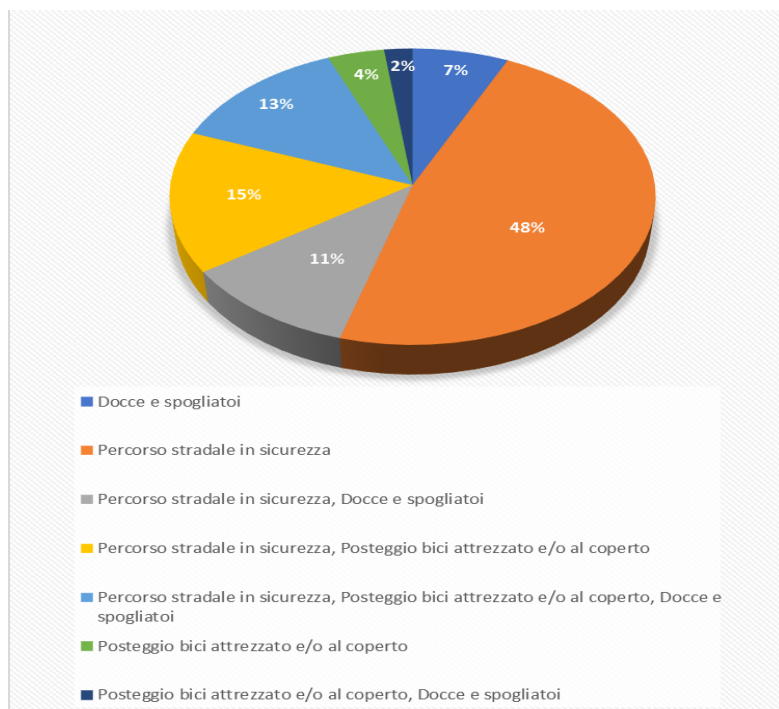


Figura 22 Problematiche rilevate nell'uso della bici negli spostamenti casa – lavoro (sede lungomare)



REGIONE  
PUGLIA

2.3.4.3 SEDE “VIA CORIGLIANO”

La sede di “via Corigliano” è situata in una zona molto periferica del capoluogo pugliese, nelle vicinanze della SS16 in prossimità del centro commerciale denominato “BariMax”. L’ubicazione di detta sede non favorisce l’utilizzo da parte dell’utenza del mezzo di trasporto pubblico o sostenibile per recarsi a lavoro. Infatti la stragrande maggioranza dei rispondenti ha indicato solo l’auto come mezzo di trasporto abitualmente utilizzato.

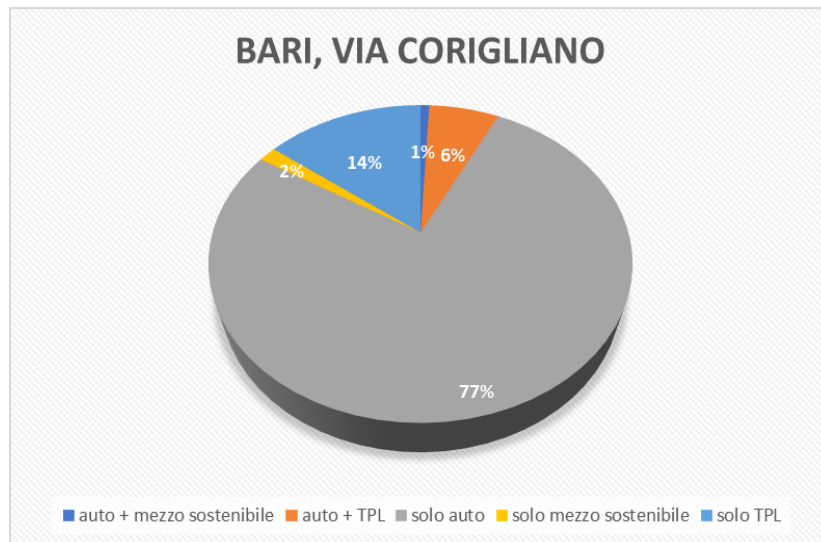


Figura 23 Modalità di spostamento verso la sede via Corigliano – Bari

Anche per la sede di “via Corigliano”, è riportato nelle due mappe di seguito rappresentate, il totale degli spostamenti (indicati con il colore verde) di tutti i dipendenti che hanno risposto al questionario e gli spostamenti (indicati in rosso) di coloro che si recano presso questa sede utilizzando **solo l’auto**.

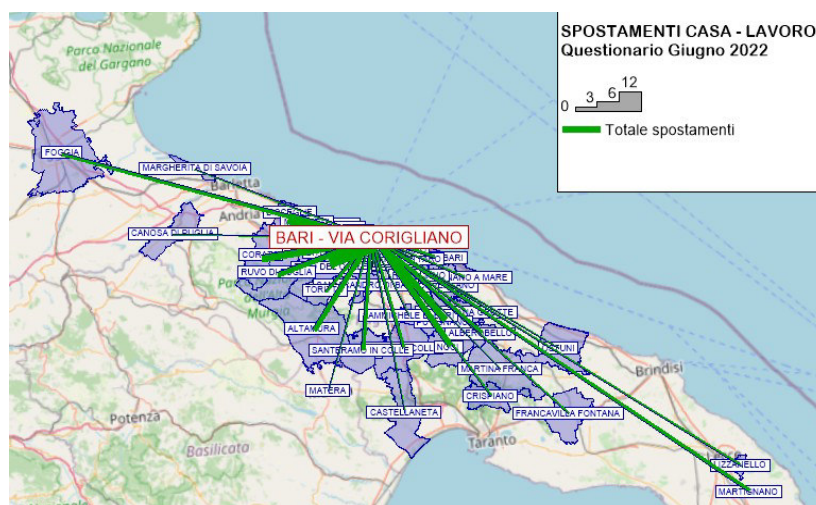


Figura 24 Totale spostamenti casa – lavoro (sede via Corigliano)

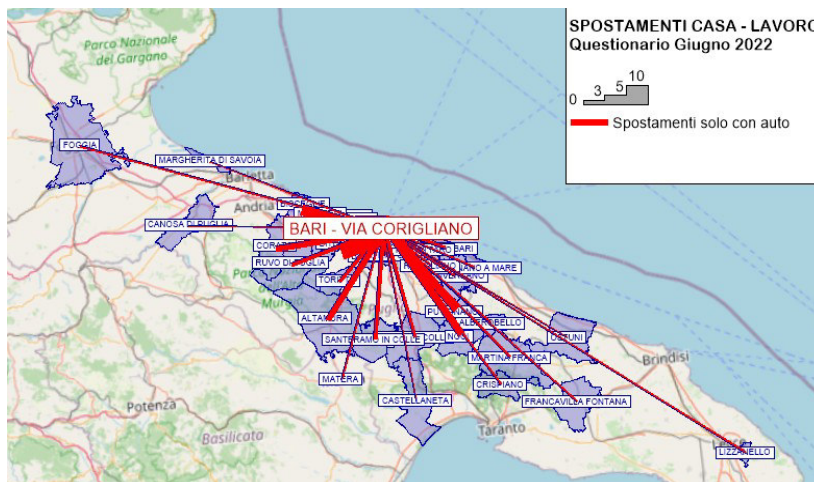


Figura 25 Spostamenti casa – lavoro con l’auto (sede via Corigliano)

L’indicazione degli spostamenti all’interno della città di Bari, distinti tra il totale degli spostamenti (in verde) e quelli realizzati **solo con l’auto** (in rosso) è rappresentata nella mappa che segue.

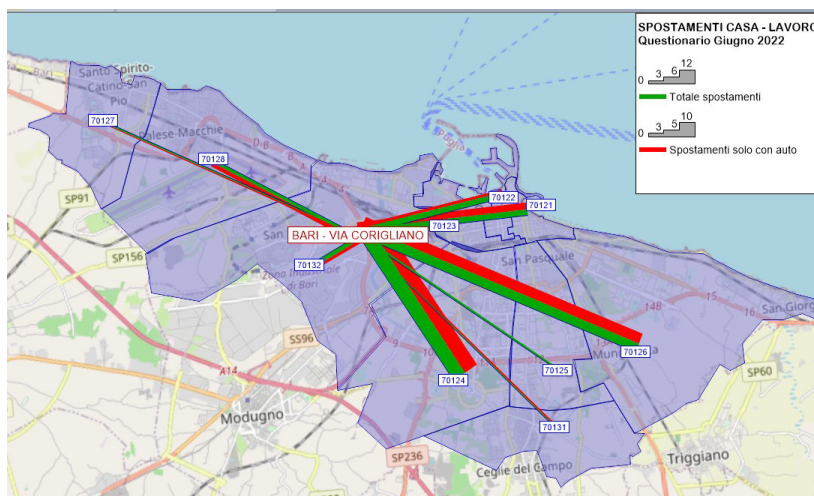


Figura 26 Totale spostamenti casa – lavoro all’interno della città di Bari (sede via Corigliano)

Di conseguenza, tra le principali motivazioni della suddetta scelta oltre alla comodità nell’utilizzo del mezzo auto (23%), risultano significative le percentuali di dipendenti regionali che hanno indicato l’elevata distanza tra le fermate del trasporto pubblico e sede (19%) e la mancanza di alternative valide (18%).

In riferimento a quest’ultima problematica, la particolare collocazione periferica della sede, obbliga chi risiede in zone lontane dal capoluogo pugliese, ad utilizzare più vettori di trasporto pubblico per il relativo raggiungimento, con un conseguente aggravio dei costi dei biglietti e/o degli abbonamenti.





REGIONE PUGLIA

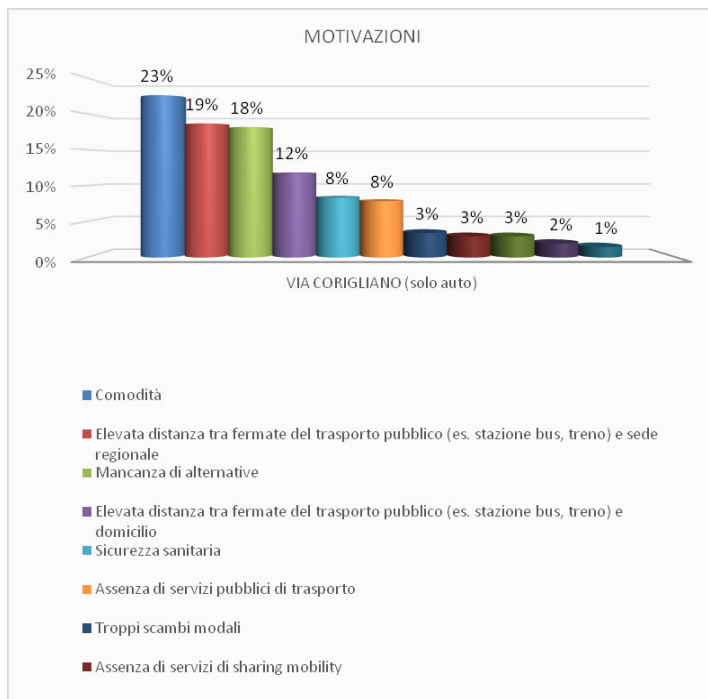


Figura 27 Motivazioni sulla scelta del mezzo "solo auto" nello spostamento casa-lavoro (sede via Corigliano)

Le più importanti criticità emerse dal questionario per chi lavora presso questa sede sono imputabili al traffico (43%) e ai costi elevati della modalità scelta (20%).

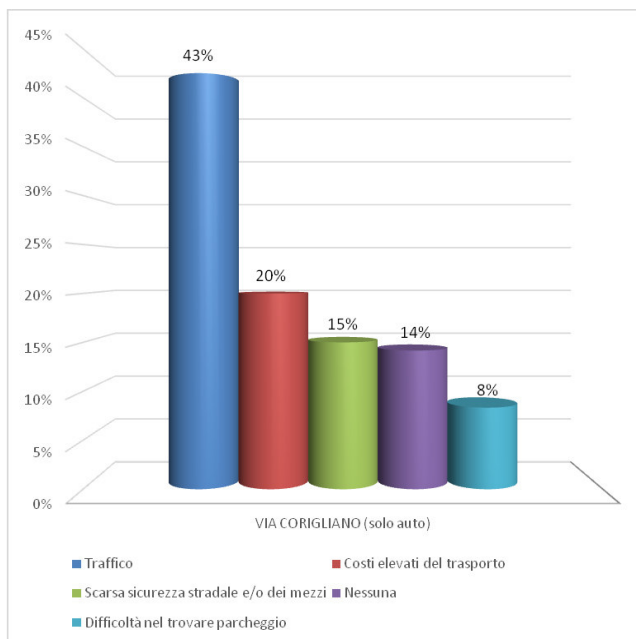


Figura 28 Criticità sulla scelta del mezzo "solo auto" nello spostamento casa-lavoro (sede via Corigliano)

In merito al grado di soddisfazione, l'analisi dei risultati dell'utenza che si reca presso questa sede appare abbastanza in linea con quelli precedenti. Infatti il 42% dell'utenza è mediamente soddisfatto rispetto alla modalità di trasporto utilizzato, mentre il 17% si dichiara per niente soddisfatto.

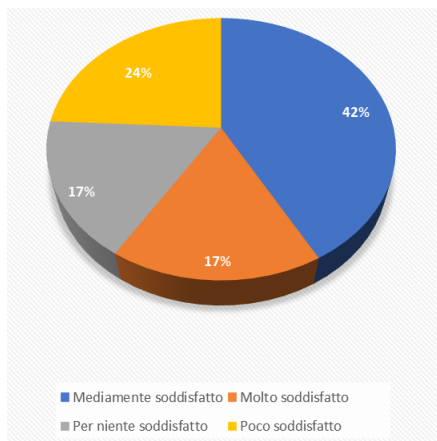


Figura 29 Grado di soddisfazione nell'utilizzo del mezzo "solo-auto" per lo spostamento casa-lavoro (sede via Corigliano)

Anche per la sede di via Corigliano, il maggior impedimento all'utilizzo della bicicletta è rappresentato per il 46% dei dipendenti solo dalle condizioni di sicurezza del percorso stradale, mentre per il 36% dalla combinazione di più fattori (sicurezza del percorso stradale, posteggio delle bici, assenza di docce e spogliatoi).

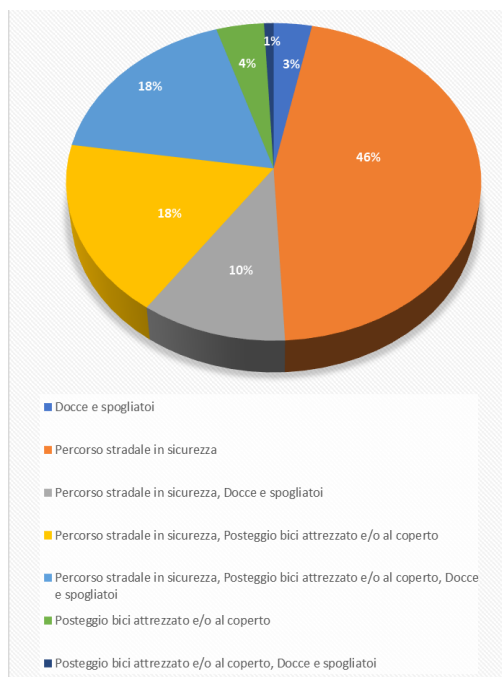


Figura 30 Problematichè all'uso della bici (sede via Corigliano)



REGIONE  
PUGLIA

### 2.3.5 ANALISI DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA LAVORO

Il questionario somministrato ai dipendenti regionali è stato strutturato in varie sessioni, tra cui quella dedicata alla “PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO”.

Il gruppo del Mobility Manager ha inteso indagare quali forme di spostamento e tipologia di mezzi di trasporto potrebbero essere utilizzate in modo **alternativo** rispetto agli abituali mezzi e tipologie di trasporto attualmente in uso, al fine di rendere sostenibile e più gradevole lo spostamento nel tragitto casa-lavoro.

Dall’analisi delle modalità abituali di spostamento casa-lavoro, emerge che **circa il 65% utilizza in modo esclusivo l’auto** per raggiungere le sedi di lavoro regionali. Il dato è presto confermato, basta osservare l’occupazione dei parcheggi disponibili in alcune sedi regionali (Via Gentile) e riservati ai dipendenti regionali per verificarne il totale riempimento.

Il questionario, strutturato inizialmente con una serie di quesiti generali sull’anagrafica dell’utente, prosegue con una serie di quesiti volti a rilevare motivazioni e criticità sulla scelta del mezzo, il relativo grado di soddisfazione e le possibili soluzioni alternative all’utilizzo dell’auto.

Alla domanda del Questionario “Quali alternative ritieni utilizzabili per raggiungere l’ufficio?”.

Si delinea il seguente scenario:

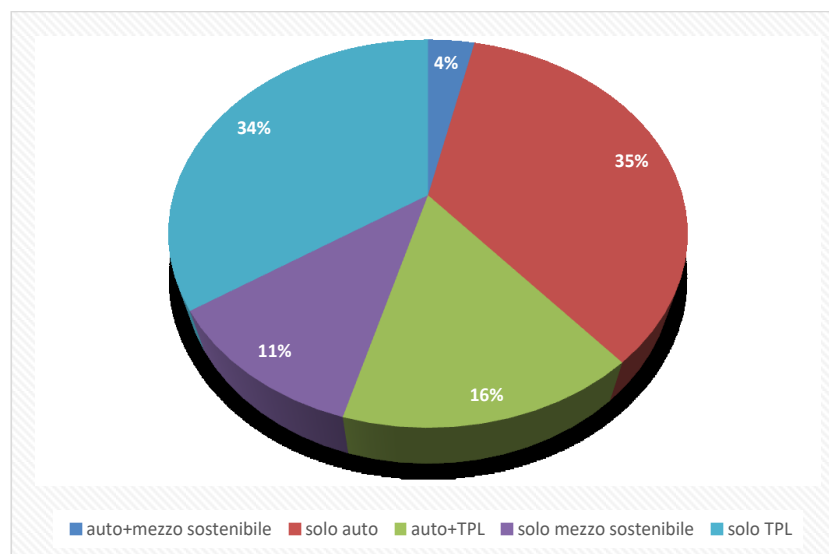


Figura 31 Forme alternative utilizzabili nello Spostamento Casa -lavoro

La rilevazione indaga sulle abitudini dei rispondenti e mira a valutare – se esistono- **le eventuali alternative possibili** per il raggiungimento delle sedi lavorative. Rispetto al numero totale di rispondenti, solo l’11% potrebbe, in alternativa al mezzo utilizzato abitualmente, spostarsi con un mezzo sostenibile (a piedi, bici, monopattino o bici e monopattino in sharing); il 35% solo con l’auto; il 34% utilizzerebbe, alternativamente i mezzi del Trasporto Pubblico Locale; il 16% congiuntamente i mezzi del trasporto pubblico locale e l’auto, evidentemente per il raggiungimento delle aree di stazione e di fermate delle autolinee; solo il 4% potrebbe pensare, in alternativa al mezzo ordinario, di utilizzare l’auto e la bici/monopattino sia



REGIONE  
PUGLIA

personale che in sharing, per lo spostamento, utilizzando quindi l'auto per il tragitto più lungo (anche verso le sedi più decentrate) fino ad un'area di scambio modale, da cui muoversi a piedi o con bici o monopattino. Le risposte fornite si differenziano rispetto alle sedi regionali di lavoro e delle rispettive disponibilità di infrastrutture e servizi.

Difatti nelle sedi ubicate nel centro urbano, molti degli utenti hanno indicato come possibile alternativa sia l'utilizzo della bicicletta, sia lo spostamento a piedi. È necessario indagare anche sul perché queste scelte non vengano realmente attuate. Nel campo note del questionario, tutti i dipendenti che hanno partecipato al questionario, avevano la possibilità di specificare o segnalare eventuali criticità/situazioni non compiutamente rappresentate dal questionario.

Dall'analisi delle risposte a tale campo, emerge che per le sedi ubicate in ambiti strettamente urbani, dove sarebbe possibile lo spostamento casa-lavoro sia in bici che a piedi, la mancanza di infrastrutture viarie sicure per i ciclisti e i pedoni, oltre alla mancanza di spogliatoi e docce nelle sedi lavorative, rappresentano motivo di impedimento nell'attuare la scelta di spostamento alternativa più sostenibile.

### 2.3.5.1 SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Un dato significativo, nella valutazione delle possibili alternative di spostamento utilizzabili, quindi già attuabili, è rappresentato da quel **34%** di utenti che "potrebbero" utilizzare i mezzi del Trasporto Pubblico Locale, ma ripiegano sull'utilizzo del mezzo proprio. Alla domanda "Trasporto pubblico: se nel percorso casa-lavoro esiste un mezzo di trasporto pubblico e non lo utilizza, può indicarne i motivi?", si assiste al seguente scenario:



Figura 32 Esiti quesito: Se esiste un mezzo di TPL e non lo utilizza, quali sono i motivi?

Il risultato dell'indagine sull'eventualità di usare o meno i mezzi del TPL si traduce in una generale mancanza di idonei collegamenti da e per le sedi regionali come dimostrato dal 21% degli utenti che riscontrano la mancanza di collegamenti diretti e di idonee coincidenze e dal 14% che ritiene che i collegamenti non siano sufficientemente frequenti e comunque aderenti agli orari di lavoro regionale.

A ciò si aggiunge che il 14% dei rispondenti ritiene troppo lunghi i tempi di percorrenza. Il 10% degli utenti trova scomodo l'uso del TPL a causa della distanza della fermata di TPL dalla sede lavorativa e il 9% dalla propria abitazione.



**REGIONE  
PUGLIA**

Si vuole evidenziare che il questionario è stato somministrato in un periodo di “post-pandemia”, ormai fuori dall’emergenza sanitaria, ma non si possono non rilevare gli strascichi derivanti dalla paura degli affollamenti e del contagio; difatti il 5% degli utenti non ritiene sicuro lo spostamento in TPL a causa della poca sicurezza sanitaria percepita sui mezzi di trasporto pubblico, prediligendo l’uso dell’auto al TPL perché è ritenuto comunemente il mezzo più sicuro per gli spostamenti.

Dall’analisi sulle possibili alternative utilizzabili per raggiungere l’ufficio, emerge un dato significativo sull’alta percentuale di utilizzo dell’auto (35% solo auto e 34% uso combinato di auto con bici/monopattini/piedi). Il dato riflette una situazione generale di predilezione dell’auto negli spostamenti casa-lavoro, spesso per mancanza di idonei collegamenti dei trasporti pubblici e l’assenza, in alcuni casi, di collegamenti tra paesi diversi, come dimostrato da alcuni commenti dei partecipanti alla Survey.

<i>Quali alternative ritieni utilizzabili per raggiungere l'ufficio?</i> <b>CATEGORIE</b>	(%)	<b>ALCUNI COMMENTI DEI PARTECIPANTI ALLA SURVEY</b>
<b>SOLO AUTO</b>	<b>34</b>	<p>“Necessità di ulteriori collegamenti tramite bus per raggiungere Bari Via Gentile da Taranto”</p> <p>“Sarebbe opportuno dotare le sedi provinciali di un bus per il collegamento con Bari”</p>
<b>SOLO TPL</b>	<b>16</b>	<p>“Aumentare l’offerta del servizio pubblico e incentivare l’utilizzo di mezzi tipo bici/monopattini per coprire la distanza casa-stazione e stazione-ufficio o prevedere grandi parcheggi in prossimità delle stazioni” (dipendente residente nel Comune di Bari)</p> <p>“Garantire il funzionamento della fermata Torre Quetta e che tutti i treni possano transitare in codesta fermata”</p>
<b>MEZZI SOSTENIBILI</b>	<b>11</b>	<p>“[...] Mi piacerebbe soprattutto nel periodo primaverile raggiungere il luogo di lavoro in bici anche se distante 20 km, ma la cosa per me è fattibile a condizioni della presenza di uno spogliatoio, di una doccia o per lo meno di acqua calda.”</p>

Tabella 1 Commenti dei partecipanti alla Survey in merito alle possibili alternative utilizzabili

### 2.3.5.2 SERVIZIO DI CAR POOLING

Ad una mancanza strutturale evidente di collegamenti tra paesi diversi con le sedi regionali, e alla grande risposta di movimento in auto resa necessaria per far fronte alla carenza attuale dei servizi (percepita dagli utenti), in attesa di migliorare la programmazione dei servizi di TPL, si rende necessario individuare soluzioni immediatamente perseguibili al fine di migliorare lo spostamento nei tragitti casa-lavoro in un’ottica di mobilità sostenibile.

A questo proposito, il questionario somministrato, nella sezione dedicata alla propensione al cambiamento, ha previsto il seguente quesito: “Se per recarsi in ufficio utilizza l’autovettura privata, sarebbe disposto a organizzarsi per viaggiare insieme ad altri colleghi dividendo i costi?”.

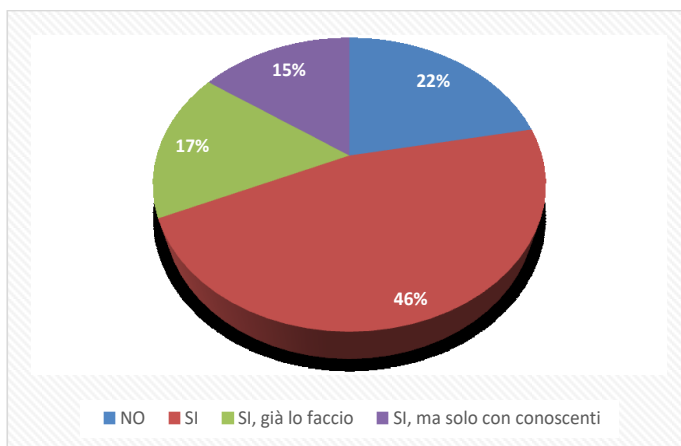


Figura 33 Esiti quesito: Se per recarsi in ufficio utilizza l'autovettura privata, sarebbe disposto a organizzarsi per viaggiare insieme ad altri colleghi dividendo i costi?

La rilevazione indaga anche sulla propensione alla condivisione dell'auto con colleghi dividendo i costi di viaggio (*car pooling*).

Quasi la metà dei rispondenti hanno evidenziato la possibilità di aderire ad un servizio di carpooling (46%), mentre il 22% è contrario a questa tipologia condivisa di spostamento. Come si deduce da alcuni commenti lasciati a margine del questionario, alcuni utenti dichiarano di non essere disposti ad organizzarsi per viaggiare insieme ad altri colleghi, a causa della mancata flessibilità oraria e diversità di turni di lavoro (per es. coloro dotati di Posizione Organizzativa, sedi della Protezione Civile, etc.) che non consentirebbe l'organizzazione costante con altri colleghi.

Un dato molto interessante è quello rappresentato da coloro che già attuano tale modalità di viaggio, rappresentato dal 17%, dei rispondenti, che condividono tragitto e mezzo di trasporto oltre ad una visione comune di risparmio economico e sostenibilità ambientale.

Inoltre, il 15% ritiene fattibile la condivisione del tragitto e del mezzo, purché fatto solo con conoscenti. Nella totalità delle risposte, risulta ben voluta la possibilità di attivare un "car pooling aziendale"; a tale entusiasmo si scontra però la difficoltà di attuazione dovuta essenzialmente alla numerosità dei dipendenti regionali, alla diversità delle sedi regionali ubicate sull'intero territorio regionale e quindi all'impossibilità di conoscere l'intero personale dipendente con cui condividere l'iniziativa.

Si rende, pertanto, necessario individuare un sistema informativo-tecnologico (per es. un 'APP dedicata) per unire e mettere a rete le esigenze di ciascun dipendente regionale che si muove dalle varie zone della Puglia.

Quali alternative ritieni utilizzabili per raggiungere l'ufficio? CATEGORIE	(%)	ALCUNI COMMENTI DEI PARTECIPANTI ALLA SURVEY
NO	22	"Gli orari lavorativi di una PO non permettono la condivisione dell'auto con altri colleghi inoltre solo arrivando entro le 7,30 in sede ci si può assicurare il parcheggio; l'alternativa sarebbe il treno ma a causa della scarsa frequenza delle corse ho preferito affrontare da sola tale ingente spesa" (percorso Ruvo di Puglia- Bari)
SI	46	"Occorre sensibilizzare, promuovere e favorire gli scambi tra dipendenti per poter essere più vicini possibili alla residenza, per evitare uso sconosciuto di mezzi privati e favorire l'alternanza lavoro/famiglia" (percorso Triggiano- Bari)
SI, GIÀ LO FACCIAMO	17	"Avvicinando il personale alla propria residenza si accorciano i tempi e i rischi connessi allo spostamento casa /sede di lavoro" (percorso Foggia- CPI San Severo) "La distanza del posto di lavoro (posto a 110 km dalla propria abitazione) non rende realizzabili le finalità inerenti alla sostenibilità ambientale, sicurezza, economicità del viaggio che risulta oltremodo dispendioso nonché la soddisfazione del dipendente "(percorso Noicattaro- Taranto)
SI, MA SOLO CONOSCENTI	15	"Non sono a conoscenza nel mio quartiere di colleghi regionali" (percorso San Cataldo/Fiera- Bari)

Tabella 2 Commenti dei partecipanti alla Survey in merito al "car pooling".

### 2.3.5.3 FORME DI TRASPORTO ALTERNATIVE ALL'AUTO

Già dai primi esiti delle elaborazioni effettuate in occasione della presentazione dei primi risultati del Questionario al C.U.G. (Comitato Unico di Garanzia) – *visionabile sul Portale NoiPA/Mobility Management*, è emerso che è l'auto privata, il mezzo più comunemente utilizzato negli spostamenti casa-lavoro. Per questo, una parte del questionario è orientata ad individuare le alternative possibili utilizzabili, indagando sulle motivazioni che spingono l'utente a scegliere ugualmente l'auto anche in presenza di servizi di TPL o vicinanza della sede lavorativa alla propria residenza, o ad individuare forme alternative di trasporto all'auto privata per recarsi al lavoro. A questo proposito, il questionario somministrato ha previsto, nella sezione dedicata alla propensione al cambiamento, il seguente quesito: "Se venissero promosse forme di trasporto alternative all'auto privata per recarsi a lavoro, quale sceglierebbe?". In questa sezione ciascun utente ha espresso una o più preferenze.

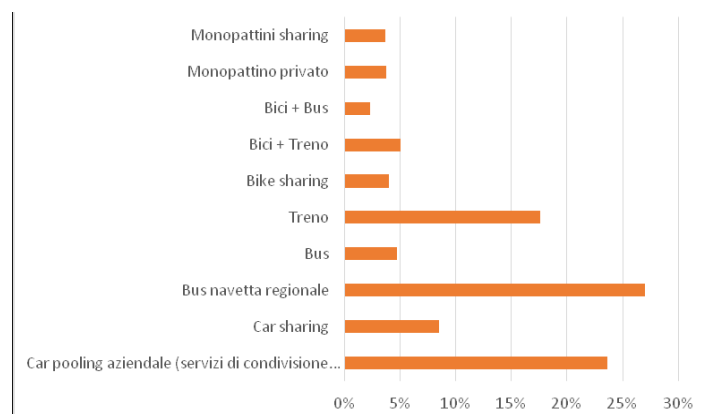


Tabella 3 Esiti quesito: Se venissero promosse forme di trasporto alternative all'auto privata per recarsi a lavoro quali sceglierebbe?



**REGIONE  
PUGLIA**

La rilevazione ha dimostrato che l'utenza regionale è pronta a lasciare l'auto personale per muoversi verso le sedi regionali, condividendo il mezzo di trasporto.

La preferenza ad orientarsi verso una modalità di trasporto condivisa (carpooling) è dimostrata anche nelle risposte di questa parte di questionario (24%). Un dato molto rilevante è la volontà degli utenti ad orientarsi all'uso di un Bus Navetta regionale (27%). Circa quest'ultima modalità di spostamento si rilevano alcuni commenti a margine del questionario:

Forme di trasporto alternative all'auto? CATEGORIE	(%)	ALCUNI COMMENTI DEI PARTECIPANTI ALLA SURVEY
BUS NAVETTE AZIENDALI	27	<i>"Bus navette specifici per i dipendenti pubblici con fermate nelle sedi principali di lavoro"(percorso Taranto-Bari)</i>
		<i>"Sarebbe utile considerare un bus navetta da Piazza Moro (stazione) - Presidenza Regione Puglia (lungomare) per Fiera del levante (sede di lavoro)"(percorso urbano città di Bari)</i>
		<i>"La mia proposta riguarda la possibilità di attivare un bus navetta messo a disposizione dalla Regione (con costo di abbonamento contenuto) con partenza dai capoluoghi di provincia (Lecce-Brindisi-Taranto) e tappa nelle principali sedi della Regione (Via Gentile, via Corigliano, via delle Magnolie, ecc.), a disposizione dei dipendenti regionali che sono costretti a recarsi giornalmente a Bari e a Modugno partendo dalle altre province." (percorso Prov. Lecce- Bari)</i>
		<i>"Suggerirei 1) una navetta regionale (Circolare) tra le varie sedi regionali (anche Z.I di Bari e Modugno) per agevolare eventuali spostamenti per servizio fuori sede ai dipendenti che raggiungono l'Ufficio con mezzi pubblici e/o accompagnamenti e/o car sharing. 2) una navetta regionale che passi da Stazione ferroviaria e dalle più importanti fermate dei pullman extraurbani per agevolare i colleghi che vengono da fuori con mezzi pubblici che non prevedono fermate vicino alle sedi regionali." (percorso urbano città di Bari)</i>

Tabella 4 Commenti dei partecipanti alla Survey in merito alle forme di trasporto alternative all'auto

### 2.3.5.4 SMART-WORKING

Il lavoro agile (**smart working**) nelle amministrazioni pubbliche introdotto dall'art. 14 legge n. 124 del 2015 e successivamente disciplinato dall'art. 18 della legge n. 81 del 2017, a causa dell'emergenza sanitaria determinata dalla pandemia da Covid-19, è stato promosso quale **"modalità ordinaria di svolgimento della prestazione lavorativa"**, per preservare la salute dei dipendenti pubblici e, allo stesso tempo, garantire la continuità dell'azione amministrativa.

L'introduzione di questa nuova modalità lavorativa da remoto ha di fatto modificato (laddove possibile) le abitudini dei lavoratori, registrando notevoli conseguenze anche in materia di trasporto sostenibile e incidendo positivamente sulla riduzione del numero di veicoli/giorno presenti lungo le strade italiane e il numero di incidenti stradali rilevati (in calo fino all'80% rispetto agli anni di pre-pandemia).

In linea con le strategie nazionali in tema di lavoro agile, il questionario ha inteso indagare le volontà e la propensione dei dipendenti regionali ad effettuare lo smart working, quale efficace alternativa allo spostamento su strada, sia in auto che con i mezzi del TPL. A riguardo,





**REGIONE  
PUGLIA**

sono stati somministrati 4 specifici quesiti nella sezione dedicata del questionario “SMART WORKING”.

I dipendenti regionali, conformemente alla disciplina del lavoro agile di cui alla D.G.R. n. 446 del 28/03/2022 e alla D.G.R. n. 914 del 27/06/2022, hanno sottoscritto un accordo, il cui modello di istanza è stato approvato con determinazione del Dirigente della Sezione Personale 30 marzo 2022, n. 362 e con DGR n. 1914 del 19/12/2022 di proroga e parziale modifica della disciplina del lavoro agile a seguito della conclusione della fase emergenziale.

Inoltre, il Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture – Servizio datore di lavoro ha fornito indicazioni a tutela dei lavoratori c.d. “fragili”(ovvero con proprie condizioni di salute caratterizzate da particolare fragilità, per una condizione di rischio prevista dall’art. 26, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 e s.m. e i.) in applicazione delle disposizioni del Decreto Legge 24/03/2022 n.24 convertito in legge 19 maggio 2022 n.52, attuando una Proroga delle disposizioni di cui all’art. 26 comma 2-bis del D.L. del 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020 n. 27 e s.m.i. Direttiva n. 5/2022.

Dagli esiti del questionario, con riferimento alla disciplina del “lavoro agile” è emerso quanto segue:

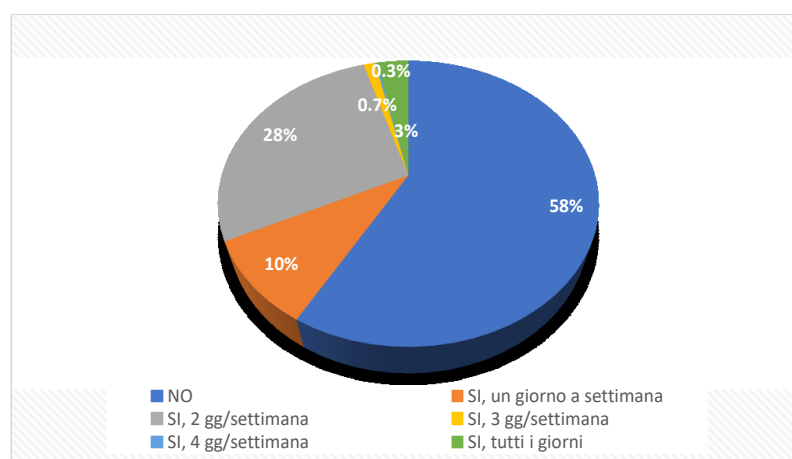


Figura 34 Esiti quesito: La sua modalità lavorativa prevede

La rilevazione ha dimostrato che la platea dei rispondenti non effettua lo smart working, mentre il 42% lo effettua anche se con modalità differenti, che vanno dall’unico giorno a settimana ad uno smart-working continuativo per tutta la settimana (riservato esclusivamente ai dipendenti che appartengono alla categoria “dei più fragili”).

È d’obbligo ricordare che il questionario è stato somministrato anche ai dipendenti delle Agenzie Regionali, i cui uffici sono ubicati all’interno degli edifici regionali a cui il Piano degli Spostamenti Casa-lavoro si riferisce. Ad oggi, non risulta che i dipendenti delle Agenzie regionali abbiano fatto ricorso all’Istituto dello Smart Working. Si deduce, quindi, che del 58% di coloro che non svolgono lo smart-working, una buona percentuale è rappresentata dai dipendenti delle Agenzie regionali che hanno partecipato al questionario, ma che non sono autorizzati allo svolgimento del lavoro agile.

A coloro che, invece, anche se con modalità diverse, svolgono lo smart-working, il questionario ha rivolto ulteriori quesiti al fine di indagare il grado di soddisfazione e rilevare il soddisfacimento in termini di risparmio economico e di tempo.

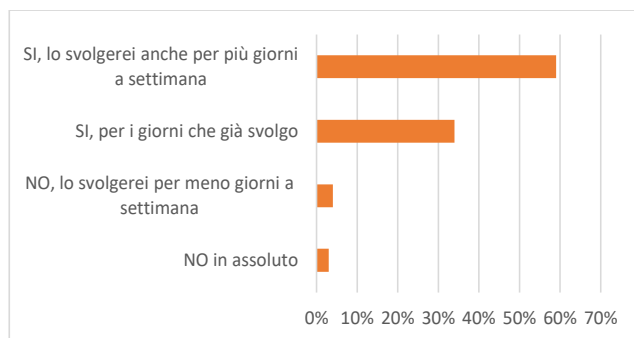


Figura 35 Esiti quesito: Se svolge smart working è soddisfatto della modalità?

La rilevazione ha dimostrato che circa il 93% è soddisfatto delle modalità con cui effettua il lavoro agile, e tra questi il 59% sarebbe disposto ad effettuarlo per ulteriori giorni rispetto a quelli previsti dall'Accordo di lavoro agile.

Appare evidente che lo smart-working è percepito comunemente come una condizione di miglioramento delle condizioni generali di lavoro, in quanto contribuisce al benessere del dipendente, che si traduce in un risparmio economico, soprattutto per coloro che si muovono per raggiungere sedi lavorative molto distanti dal luogo di residenza, per i quali incide maggiormente il costo del carburante, il costo di manutenzione del veicolo o il costo dell'abbonamento di viaggio.

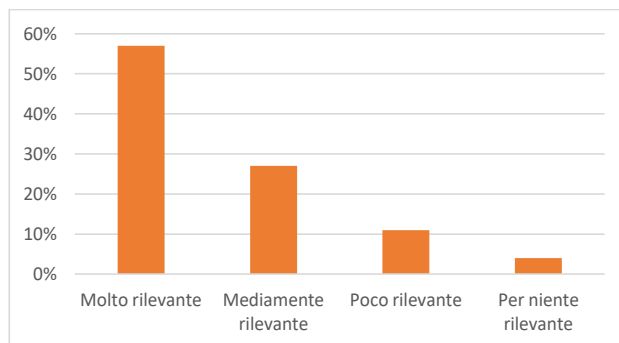


Figura 36 Esiti quesito: Quanto è rilevante in termini di risparmio economico?

La rilevazione indaga anche sulla percezione del risparmio economico direttamente connesso allo svolgimento dello smart-working. Circa l'84% ritiene che effettuando lo smart-working si abbia un beneficio anche in termini di risparmio economico; tra questi il 57% ritiene che il **risparmio economico** percepito sia del tipo "molto rilevante". Solo il 5% ritiene che il risparmio economico dovuto allo svolgimento dello smart-working sia "per niente rilevante" e l'11% che sia "poco rilevante".



REGIONE  
PUGLIA

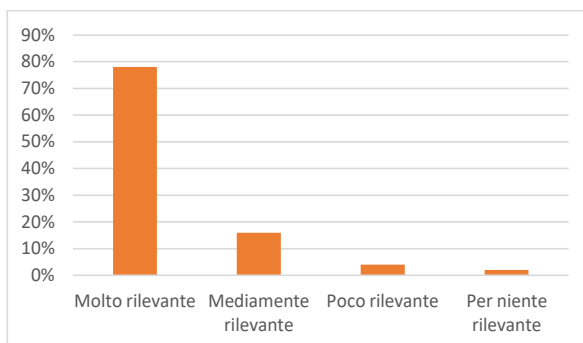


Figura 37 Esiti quesito: Quanto è rilevante in termini di risparmio di tempo

La rilevazione indaga anche sulla percezione del **risparmio di tempo** direttamente connesso allo svolgimento dello smart-working. Circa il 94% ritiene che effettuando lo smart-working si abbia un beneficio anche in termini di risparmio di tempo; tra questi il 78% ha risposto che il risparmio in termini di tempo è “molto rilevante”. Solo il 2% ritiene che il risparmio di tempo dovuto allo svolgimento dello smart-working sia “per niente rilevante” e il 4% che sia “poco rilevante”.

Ai fini della riduzione del traffico indotto dagli spostamenti in auto nel tragitto casa-lavoro, come dimostrato nel periodo di emergenza sanitaria, emerge che una plausibile soluzione al problema del traffico e connessi incidenti stradali, sia rappresentata dal “lavoro agile”. A riguardo, il questionario ha inteso inoltre, indagare, tra coloro che non svolgono attualmente lo “smart-working”, se vi sarebbe comunque una propensione al lavoro agile e in che termini, ovvero quanti giorni a settimana riterrebbero adatto lo svolgimento dello smart-working.

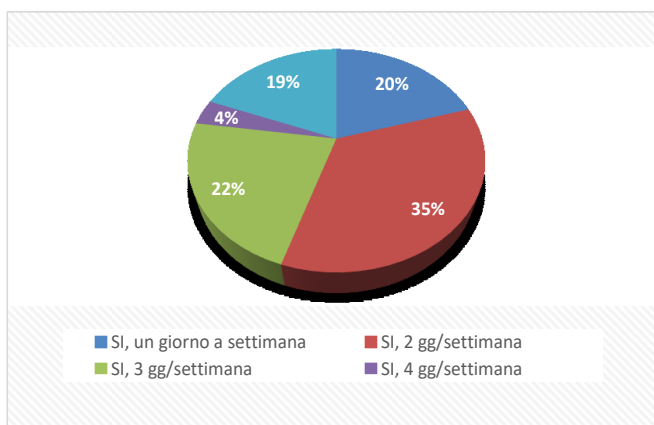


Figura 38 Preferenza dello Smart-Working

La maggior parte dei rispondenti, il 35%, ha indicato di voler svolgere lo smart-working almeno 2gg/settimana, il 22% ha indicato di voler svolgere lo smart-working almeno 3gg/settimana, per il 20% sarebbe sufficiente almeno 1gg/settimana, il 4% ha indicato di voler svolgere lo smart-working 4gg/settimana e il 19% ha indicato di voler svolgere lo smart-working tutti i giorni della settimana.

Ciascuna risposta è strettamente correlata anche alla tipologia di lavoro svolta ordinariamente in ufficio e quindi anche alla possibilità di poter svolgere le medesime mansioni da casa; così



**REGIONE  
PUGLIA**

come anche alla distanza tra casa e sede lavorativa e ai relativi costi di viaggio da sostenere giornalmente per recarsi in ufficio.

A valle dei risultati del questionario, relativamente alla sezione dedicata allo “smart-working”, si percepisce un’ottima propensione allo smart-working sia da parte di coloro che non hanno la possibilità di svolgerlo, sia da coloro che attualmente lo svolgono e vorrebbero aumentare la disponibilità dei giorni in smart-working.

Tale propensione, come dimostrato dagli esiti del questionario, dipende in gran parte dal risparmio di tempo ed economico che il lavoro agile da casa consentirebbe di raggiungere, oltre da una possibile riduzione dei rischi legati all’incidentistica stradale e da stress derivanti dalla guida (quali traffico e ricerca del parcheggio), con conseguente **miglioramento della viabilità e riduzione delle emissioni di anidride carbonica.**

Si riportano di seguito, alcuni commenti dei partecipanti:

ALCUNI COMMENTI DEI PARTECIPANTI ALLA SURVEY	
PREFERENZA DELLO SMART- WORKING	<i>“Lo smart working è uno strumento facilmente utilizzabile in quanto già sperimentato ed attuato con ottimi risultati negli ultimi 2 anni”</i>
	<i>“Per i pendolari, qualsiasi sia il modo con cui si viaggia, resta sempre un disagio, sia per quanto riguarda i tempi, che per quanto riguarda i rischi della strada che sono in costante aumento, lo smart working resta la soluzione migliore per il benessere fisico e lavorativo”</i>
	<i>È necessario che lo smart working sia una misura strutturale e non solo emergenziale [...]”</i>
	<i>“Credo sia fondamentale una applicazione più strutturata (e ampliata a più giornate lavorative) dello Smart working sia come strumento di conciliazione vita lavoro (attualmente lo strumento privilegia solo dipendenti con figli o dipendenti che risiedono a più di 50 km dalla sede di lavoro dimenticando purtroppo che possano anche esistere altre esigenze a carico del dipendente che non abbia figli o che risieda, ad esempio, a 40 km di distanza dal luogo di lavoro) sia come strumento di riduzione del carico emissivo del comparto mobilità.”</i>
	<i>“Estendere lo smart working il più possibile, puntando sul monitoraggio degli obiettivi e dei risultati.”</i>
	<i>“La modalità di lavoro Smart Working per quanto riguarda il mio lavoro è risultata ottima in termini di produttività. Il tempo passato in treno o in macchina è stato convertito in tempo passato a lavorare”</i>
	<i>“Ritengo che lo smart working permetta di ottimizzare tempi, energie e di conseguenza la produttività; il tempo passato su qualsiasi mezzo nel traffico oltre ad essere inutile è senza dubbio fonte di stress. Lavorare da casa permette, inoltre, di abbattere i costi relativi allo spostamento. [...]”</i>
	<i>“Spingere per la riattivazione dello smart working in ARPA come avviene per i dipendenti della Regione”.</i>
	<i>“Ottimizzare la distribuzione delle risorse umane tra i vari dipartimenti sulla base della distanza dal proprio domicilio e incentivare forme di smart working”.</i>
	<i>“La difficoltà nell'utilizzo di mezzi pubblici e la pericolosità durante il tragitto. Sarebbe preferibile avere una sede più vicina, in mancanza avere la possibilità di svolgere alcuni giorni in smart working”</i>

Figura 39 Commenti dei partecipanti alla Survey in merito allo “Smart-Working”



**REGIONE  
PUGLIA**

## 3. PARTE PROGETTUALE – SCENARI FUTURI

### 3.1 PROGETTAZIONE DELLE MISURE CON STIMA DEI BENEFICI E STIMA DEI COSTI

La parte progettuale implica un raccordo fra le “idee” e i mezzi finanziari, per cui lo sforzo è stato quello di individuare forme progettuali a costo zero e di semplice realizzazione. Alcune misure più complesse dipendono dalle risorse finanziarie stanziare e dall’approvazione degli organi amministrativo -politici.

In alcuni casi si tratta di “proposte” delle quali ci si occuperà in appositi tavoli con il Mobility Manager d’Area e con i competenti Dipartimenti e le relative Sezioni regionali oltre alle organizzazioni sindacali.

### 3.2 MISURE DI POSSIBILE IMPLEMENTAZIONE

Proposte da valutare e attuare a valle dei tavoli tecnici di cui al punto 3.1.

#### MISURA 1 – DISINCENTIVARE L’USO INDIVIDUALE DELL’AUTO PRIVATA

- Richiesta di “sconto” orario lavorativo per chi usa mezzi sostenibili.
- Servizio di raccolta dei dipendenti, navetta di collegamento con nodi TPL o tra sedi aziendali.
- Concorsi a premi per chi utilizza modalità di spostamento alternative all’auto, riducendo l’impatto carbonico (monitorato ad es. tramite app di tracciamento).
- Installazione porta monopattini.
- Favorire, ove possibile, il trasferimento dei dipendenti nelle sedi territoriali della Regione Puglia più vicine alla propria residenza.

#### MISURA 2 – FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLISTICA E LA MICROMOBILITÀ

- Ridefinizione posizionamento e rimozione/sostituzione rastrelliere sede di via Gentile e cura delle stesse (previsione di pensiline).
- Nuove rastrelliere per sedi regionali nel Comune di Bari.
- Erogazione di accessori di sicurezza per i dipendenti che utilizzano la bici per gli spostamenti casa-lavoro (casco, luce, ecc).
- Affitto di stalli in parcheggi o garage per il posteggio sicuro di biciclette o monopattini (per le sedi decentrate).
- Proposta di collegamento della pista ciclabile, che attraversa il quartiere Japigia, con la sede di via Gentile.
- Campagna di sensibilizzazione dell’App”Pin Bike”.

#### MISURA 3 – FAVORIRE L’USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

- Interlocuzione con Comune di Bari per revisione orari linee urbane transanti per le sedi regionali.
- Interlocuzione con il Comune di Bari per la realizzazione delle nuove fermate ferroviarie su via Magna Grecia e per il futuro della fermata ferroviaria di Torre Quetta.



**REGIONE  
PUGLIA**

- Interlocuzione con il Comune di Bari per un eventuale incremento di corse urbane transitanti su via Corigliano e via delle Magnolie (sedi regionali entrambe nella zona industriale), in quanto insufficienti a soddisfare la domanda attuale.
- BRT: introduzione di 4 linee con stazione di capolinea a Japigia, promossa dalla Regione Puglia.

#### **MISURA 4 – FAVORIRE MOBILITÀ CONDIVISA**

- Predisposizione di parcheggi aziendali dedicati ai carpoolisti.
- Sviluppo di Applicazioni Digitali (tipo “BLA BLA CAR” regionale).

#### **MISURA 5 – FAVORIRE LA MODALITÀ DI LAVORO DA REMOTO (SMART-WORKING)**

- Promozione di iniziative relative all’utilizzo di spazi di co-working nei pressi del domicilio dei dipendenti.
- Promuovere, ai fini di un importante risparmio energetico, l’individuazione di una giornata di smart-working comune a tutti i lavoratori della sede della Giunta Regionale, come per la sede del Consiglio Regionale.

#### **MISURA 6 – PROMOZIONE DI INCENTIVI GREEN**

- Stipula di apposite convenzioni per incentivare i programmi di Sharing del Comune di Bari (per esempio voucher per dipendenti).

#### **MISURA 7- CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE, CORSI DI FORMAZIONE**

- Campagne di sensibilizzazione alla mobilità sostenibile, anche attraverso organizzazione di convegni.
- Comunicazione a cura del Mobility Manager delle misure individuate dal Piano Spostamento Casa Lavoro (PSCL), scelte e adottate a valle dei tavoli tecnici.



**REGIONE  
PUGLIA**

## 4. CONCLUSIONI

Le attività di redazione del Piano sono state avviate a seguito della somministrazione ai dipendenti di un questionario predisposto “ad hoc” e finalizzato sia a conoscere le caratteristiche del percorso casa-lavoro (origine, destinazione, mezzi impiegati, orari, durata, lunghezza, etc.), sia a sondare le motivazioni prevalenti che possono agevolare o che costituiscono impedimento all'utilizzo di modalità più sostenibili e integrate rispetto alle politiche ambientali, sociali, di sviluppo tecnologico e in generale connesse alla qualità di vita lavorativa del personale dipendente.

Vita, lavoro, trasporti e ambiente: quattro ambiti, che visti in forma unitaria e concentrata rappresentano il fulcro di una società migliore.

Le successive fasi di redazione del Piano hanno visto il coinvolgimento del Mobility Manager d'Area, al fine di individuare le azioni da implementare, nell'ottica della piena collaborazione, comunicazione e consultazione con le varie realtà istituzionali e sociali, a vari livelli coinvolte, in modo da condividere indirizzi e strategie e assicurare che le misure selezionate abbiano il più ampio supporto possibile.

Il presente Piano, dall'approccio legislativo, ai risultati del questionario, alle azioni progettuali future, si prefigge lo scopo di avviare il lavoratore al cambiamento, sensibilizzando l'intera comunità al tema della mobilità sostenibile, in modo da creare una reale consapevolezza che conduca ad un miglioramento complessivo dei comportamenti e abitudini, in un modello globale di sviluppo sostenibile, in cui il contributo del singolo individuo apporti benessere all'intera comunità.

Occorre, dunque, investire sulla politica del cambiamento, attraverso azioni orientate al raggiungimento di un equilibrio dinamico tra i bisogni individuali, della comunità e dell'ambiente, in una visione di educazione propulsiva al conseguimento di obiettivi comuni.

A tal fine, si ritiene assolutamente necessario avviare un'adeguata attività di comunicazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile, rivolta ai dipendenti, al fine di offrire agli stessi una costante informazione sulle varie iniziative e opportunità individuate, garantendone il loro pieno coinvolgimento e al contempo favorire una maggiore consapevolezza sui risultati raggiunti in termini di efficacia e impatto sulla collettività.

Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro della Regione Puglia è da intendersi un Piano dinamico in continuo sviluppo, monitoraggio ed aggiornamento, tramite un processo sinergico in grado di analizzare, partendo dai fabbisogni, la reale efficacia delle azioni proposte e realizzate, gli elementi di criticità delle stesse e le modalità di miglioramento degli strumenti messi in campo.

Con il presente Piano, si vuole avviare un percorso di sviluppo e favorire una riflessione collettiva sul senso di responsabilità connesso all'appartenenza ad un territorio e alla possibilità di cambiamento positivo delle condizioni di vita dello stesso, a partire dal luogo di lavoro e della mobilità, in qualità di fattore determinante in termini di sostenibilità e motore di sviluppo sociale.



**REGIONE  
PUGLIA**

## GLOSSARIO

**Automobile elettrica:** veicolo il cui motore viene alimentato dall'energia elettrica prodotta dalle batterie ricaricabili, con conseguente azzeramento delle emissioni di gas di scarico inquinanti (CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, idrocarburi incombusti e particolati) tipiche dei modelli tradizionali con motore a combustione interna. In alcuni modelli di auto è presente un sistema ibrido, costituito dalla compresenza di due motori: quello a combustione interna, alimentato dal carburante, e quello elettrico. La ricarica delle batterie dell'auto elettrica avviene attraverso apposite colonnine installate nelle strade nei centri urbani.

**Bicicletta elettrica** (o bicicletta a pedalata assistita): si intende un tipo di bicicletta che monta un motore elettrico ausiliario utile a ridurre lo sforzo fisico della pedalata soprattutto su percorsi con pendenze.

**Bike sharing:** servizio di condivisione di biciclette. È una forma di mobilità sostenibile e prevede un costo legato al tempo di utilizzo.

**Car Pooling:** consiste nell'ospitare (gratis o dietro rimborso) nella propria auto privata altri cittadini/colleghi che percorrono lo stesso tragitto nello stesso orario, al fine di raggiungere insieme la sede di lavoro. Il car pooling comporta la riduzione delle spese di trasporto per i viaggiatori, e una riduzione sia dell'impatto ambientale, sia del traffico a causa del minor numero di automobili in circolazione. Oggi, il contatto tra persone che vogliono condividere l'auto, è reso più semplice da alcune applicazioni scaricabili sullo smartphone.

**Car Sharing:** sistema organizzato di mobilità urbana presente in molte città e basato sull'uso condiviso dell'automobile, sia di quella tradizionale sia di quella elettrica. Il car sharing si avvale di un servizio di autonoleggio a ore, disponibile su prenotazione per gli iscritti al servizio stesso. Questo sistema dà quindi il vantaggio di eliminare il problema dei costi di acquisto, della manutenzione e delle tasse di legge per il possesso e di ridurre il numero di auto in circolazione.

**Ciclismo urbano:** uso della bicicletta nelle aree urbane per spostamenti quotidiani (raggiungere il luogo di lavoro o di studio, fare commissioni, consegnare merci).

**E-mobilità:** abbreviazione di elettromobilità. Genericamente definisce veicoli con motori elettrici.

**E-scooter:** veicoli elettrici a due ruote e senza pedali, simili allo scooter. Di piccola cilindrata, sono soggetti a immatricolazione.

**Ferrovie del Sud-Est – FSE:** linee ferroviarie che mettono in collegamento le principali stazioni ferroviarie nel sud – barese.

**Ferrovie Appulo Lucane - FAL:** che mettono in collegamento la Città di Bari con i comuni dell'Alta Murgia fino alla regione Basilicata.

**FERROTRAMVIARIA:** linee ferroviarie che mettono in collegamento le principali stazioni ferroviarie del nord - barese.

**Ibridi (veicoli):** Autoveicoli dotati di un sistema di propulsione che utilizza due o più motori indipendenti: un motore a combustione interna (termico) e uno o più motori elettrici. L'accoppiamento dei diversi motori permette a questi veicoli di consumare meno carburante rispetto a una motorizzazione convenzionale a combustione interna di pari potenza.

**Infomobilità:** Uso di tecnologie dell'informazione a supporto della mobilità. L'infomobilità aiuta sia i cittadini che si muovono nel traffico (in auto, moto, o anche in bici ed a piedi), sia coloro che devono utilizzare mezzi di trasporto pubblico (con informazioni in tempo reale sull'andamento di autobus e treni, o sulla localizzazione delle fermate). Le informazioni



**REGIONE  
PUGLIA**

possono essere inviate all'utenza in modo diffuso (es. con pannelli a messaggio variabile in autostrada), o può essere l'utente stesso ad accedervi in base alle proprie necessità (es. da casa attraverso il web, o in mobilità attraverso uno smartphone).

**Mobility Manager:** “responsabile per la mobilità”. Questa figura professionale, adottata dalle imprese e dagli enti pubblici nelle zone ad alto rischio di inquinamento e con oltre 100 dipendenti, ha il compito di ottimizzare e pianificare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti dell'azienda o ente.

**Mobilità sostenibile:** ‘capacità di soddisfare i bisogni della società di muoversi liberamente – accedere – comunicare - commerciare - stabilire relazioni senza sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali oggi e in futuro ci si riferisce, dunque, all’insieme delle modalità di trasporto che rispettano i principi dello sviluppo sostenibile, cioè l’uso moderato di risorse naturali non rinnovabili, che hanno un basso impatto ambientale in termini di congestione della rete stradale e inquinamento atmosferico e acustico.

**Trasporto intermodale:** modalità di trasporto caratterizzata dall'utilizzo di più mezzi di locomozione, ciascuno in un diverso tratto, per raggiungere una mèta. Ad esempio: da casa alla stazione di partenza con l'automobile privata, poi il treno fino alla stazione di arrivo e infine l'autobus dalla stazione di arrivo alla sede di lavoro.

**Trasporto Pubblico Locale (TPL):** l'insieme delle diverse modalità di trasporto pubblico a livello locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione solitamente entro i confini regionali. Nel caso barese, ad esempio, si fa riferimento ai mezzi di AMTAB, COTRAP, FSE e TRENITALIA per quanto riguarda le Ferrovie Locali della Puglia.

**Zone 30:** ambito urbano circoscritto che garantisce maggiore sicurezza agli utenti deboli della strada. In genere è delimitata dagli assi della viabilità principale e al suo interno vige il limite di velocità di 30 km/h. La zona 30 non limita il traffico veicolare ma lo modera.

**Zona a Traffico Limitato (ZTL):** porzione del territorio (coincidente spesso con il centro storico cittadino) in cui si può transitare con l'auto privata solo in certe ore o con speciali permessi. È una misura adottata per ridurre il traffico privato e per migliorare la qualità dell'aria.



*Il presente Piano degli Spostamenti Casa Lavoro dell'Ente Regione Puglia, in questa sua prima annualità, è dedicato alla memoria del ing. Enrico Campanile.*