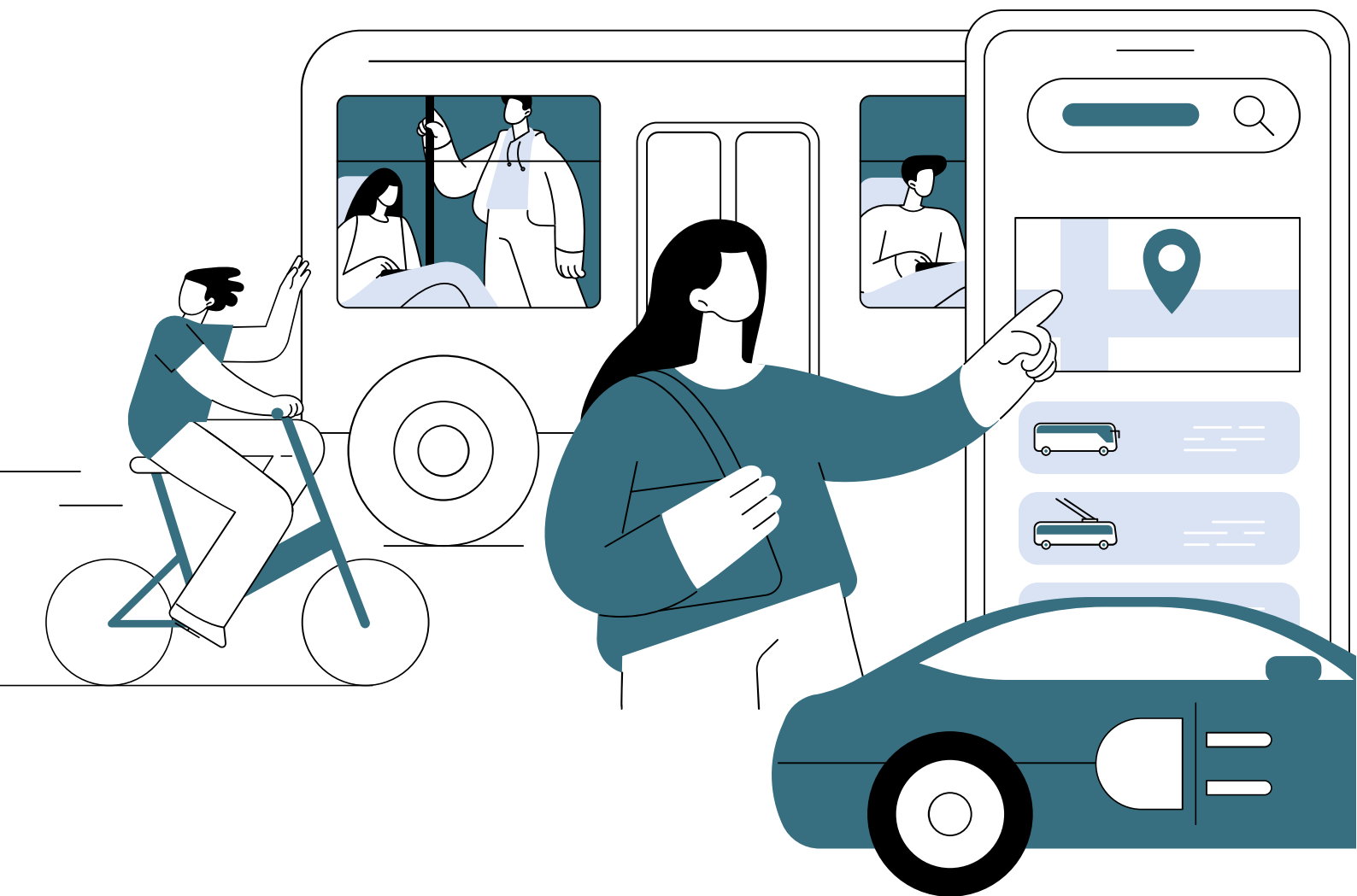




IRCCS
Maugeri
Bari

PIANO DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO



Indice dei contenuti

1. Premessa e inquadramento	3
1.1. Premessa.....	3
1.2 Finalità del piano	3
1.3 Riferimenti normativi.....	3
1.4 Metodologia e struttura del documento	5
1.5 Governance del PSCL	5
SEZIONE A - PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI	6
2. Profilo dell’Istituto e condizioni strutturali	6
2.1 Descrizione della sede.....	6
2.2 Localizzazione e inquadramento territoriale	6
2.3 Popolazione target	7
2.4 Organizzazione del lavoro	8
2.5 Dotazioni e servizi interni per la mobilità.....	8
3. Analisi del contesto esterno e dell’offerta di trasporto	10
3.1 Rete stradale e condizione di accessibilità veicolare.....	10
3.2 Trasporto Pubblico Locale.....	12
3.3 Percorsi pedonali e ciclabili	12
3.4 Sharing Mobility.....	13
3.5 Limitazioni al traffico e accessibilità inclusiva	13
3.6 Diagnosi sintetica del contesto	14
4. Analisi degli spostamenti casa-lavoro	14
4.1 Raccolta dati e questionario	14
4.3 Caratteristiche contrattuali e lavorative	16
4.4 Modalità di trasporto.....	18
4.5 Caratterizzazione delle modalità di trasporto	20
4.6 Caratteristiche del viaggio	22
5. Propensione al cambiamento	26
6. Incentivi al cambiamento	28
SEZIONE B - PARTE PROGETTUALE	30
7. Obiettivi del piano	30
7.1 Obiettivi generali	30
7.2 Misure articolate per asse d’intervento	30
7.3 Benefici conseguibili	32
SEZIONE C - PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE	34
8. Programma di implementazione	34
8.1 Attuazione delle misure: tempistiche e costi.....	34
8.2 Programma di monitoraggio.....	34

9. Procedura di azione e trasmissione	36
9.1 Iter interno di approvazione	36
9.2 Trasmissione al Mobility Manager d'area	36
9.3 Aggiornamento del Piano Spostamenti Casa-Lavoro.....	36

1. Premessa e inquadramento

1.1. Premessa

Il presente documento definisce il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della sede ICS Maugeri sita in Via Generale Nicola Bellomo, 73/75, Bari.

Il Mobility Management è un insieme di strategie orientate alla gestione della domanda di mobilità, finalizzato a garantire spostamenti efficienti e sostenibili, con particolare attenzione agli impatti sociali e ambientali. Esso si fonda su strumenti di informazione, coordinamento e collaborazione tra soggetti pubblici e privati, nonché sull'attuazione di politiche e azioni mirate a favorire il cambiamento dei comportamenti verso modalità di trasporto più sostenibili. Riconosciuto a livello europeo, esso promuove forme di mobilità in grado di migliorare la qualità ambientale e la sicurezza della circolazione, incentivando l'adozione di alternative all'uso del mezzo privato. Pur rappresentando una delle possibili politiche per la mobilità, esso si configura come uno strumento efficace soprattutto nel breve periodo, consentendo di ottenere risultati concreti con risorse limitate e contribuendo, nel medio-lungo termine, alla diffusione di una cultura della sostenibilità.

1.2 Finalità del piano

Il presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) è redatto con l'obiettivo di analizzare e ottimizzare le modalità di spostamento sistematico del personale dell'Istituto IRCCS Bari, promuovendo soluzioni di mobilità più sostenibili, efficienti e compatibili con le specificità organizzative e funzionali della struttura sanitaria.

Nel contesto ospedaliero, caratterizzato da turnazioni articolate, orari di lavoro differenziati e necessità di garantire la continuità del servizio, la gestione della mobilità del personale assume un ruolo strategico sia in termini di qualità del lavoro sia di riduzione degli impatti ambientali e della congestione veicolare. Il PSCL rappresenta pertanto uno strumento operativo di supporto alle politiche di sostenibilità della Società, finalizzato a favorire scelte di mobilità alternative all'uso dell'autovettura privata individuale, senza compromettere l'accessibilità e l'efficienza del servizio sanitario.

1.3 Riferimenti normativi

L'obbligo di adozione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è stato introdotto dall'art. 229 del Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34 ("Decreto Rilancio"), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, che prevede l'obbligo per le imprese e le pubbliche amministrazioni

con più di 100 dipendenti, ubicate in capoluoghi di Regione, Città metropolitane, capoluoghi di Provincia o Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, di adottare annualmente un PSCL.

La norma individua quale obiettivo prioritario il decongestionamento del traffico nelle aree urbane, mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro. Le modalità attuative di tali disposizioni sono state definite dal Decreto del Ministro della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021, adottato di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che disciplina i contenuti minimi del PSCL, il ruolo del Mobility Manager e le finalità del Piano, orientate a una riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato.

Si richiama inoltre il Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 16 settembre 2022, che specifica le modalità di calcolo della soglia dei 100 dipendenti, includendo, ai fini del computo, il personale operante stabilmente presso la medesima unità locale e, nel caso di società infragruppo, la somma dei dipendenti delle diverse società presenti nella stessa sede.

MOBILITY MANAGER AZIENDALE E D'AREA

In conformità a quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 12 maggio 2021, il Mobility Manager rappresenta la figura di riferimento per il governo della domanda di mobilità e per la promozione di soluzioni di mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro.

All'interno del PSCL, il Mobility Manager aziendale e il Mobility Manager d'area operano in modo coordinato, svolgendo funzioni complementari

finalizzate alla pianificazione, attuazione e monitoraggio delle politiche di mobilità sostenibile, nonché al raccordo tra enti pubblici, aziende e territorio.

Tali attività si traducono in azioni di supporto alla redazione e all'aggiornamento del PSCL, nel monitoraggio degli spostamenti e nella promozione di interventi e iniziative volte a favorire modalità di trasporto più sostenibili e integrate.

1.4 Metodologia e struttura del documento

Il presente PSCL è stato elaborato secondo un approccio integrato, basato sull'analisi delle caratteristiche organizzative dell'Istituto, del contesto territoriale e dell'offerta di trasporto, nonché sui comportamenti di mobilità del personale, rilevati attraverso specifiche indagini.

Il documento si articola in:

- **Parte analitica:** finalizzata alla ricostruzione del quadro conoscitivo di riferimento del PSCL. Essa comprende lo studio delle caratteristiche della sede e dell'organizzazione, dell'accessibilità del sito, dell'offerta di trasporto presente sul territorio e della domanda di mobilità espressa dai dipendenti. L'analisi consente di individuare i principali fattori che influenzano le scelte di spostamento casa-lavoro.
- **Parte progettuale:** sulla base delle informazioni raccolte, vengono individuate le misure più idonee a orientare la domanda di mobilità verso soluzioni più sostenibili. Le azioni sono definite tenendo conto delle esigenze dei dipendenti, delle risorse disponibili e della propensione al cambiamento. La fase attuativa riguarda l'implementazione delle misure individuate e l'attivazione degli strumenti di supporto e comunicazione necessari a favorire la partecipazione del personale.



1.5 Governance del PSCL

Il Piano è redatto grazie al coordinamento del Mobility Manager aziendale con le strutture interne competenti che ne curano l'attuazione, il monitoraggio e l'aggiornamento periodico. La governance del PSCL è finalizzata a garantire l'integrazione delle politiche di mobilità con l'organizzazione del lavoro e con le strategie di sostenibilità della Società, favorendo il coinvolgimento del personale e il miglioramento continuo delle misure adottate.

SEZIONE A - PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI

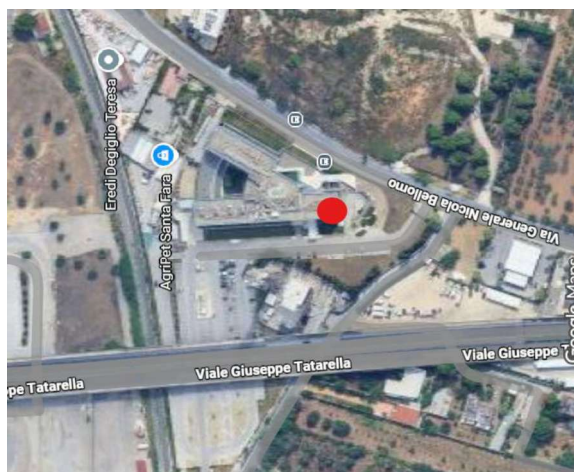
2. Profilo dell'Istituto e condizioni strutturali

2.1 Descrizione della sede

Il presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è redatto con riferimento all'Istituto IRCCS Maugeri di Bari, ubicato nel Comune di Bari, in Via Generale Nicola Bellomo, 73/75. La struttura è localizzata nel quartiere Picone, in un'area urbana consolidata a carattere prevalentemente residenziale e di servizi, esterna alla ZTL e non ricompresa nel centro storico cittadino.

L'Istituto di Bari è una struttura sanitaria classificata come Istituto di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS), con funzioni di assistenza, ricerca e didattica.

Le caratteristiche operative dell'Istituto, connesse allo svolgimento di attività sanitarie e assistenziali, unitamente alla localizzazione della sede e al numero di spostamenti quotidiani del personale, rendono particolarmente rilevante l'analisi e la gestione della mobilità casa-lavoro, che rappresenta uno degli elementi centrali del presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro.



Un polo sanitario in un'area urbana consolidata a carattere prevalentemente residenziale e di servizi

2.2 Localizzazione e inquadramento territoriale

L'area oggetto del presente PSCL, relativa alla sede di Bari situata in via Generale Nicola Bellomo 73/75, si colloca all'interno di un contesto urbano consolidato, caratterizzato da una forte presenza di funzioni residenziali e di servizi e dalla prossimità a poli di attrazione di traffico. In particolare, il quartiere Picone ospita numerose attività sanitarie, ricettive e direzionali, tra cui strutture ospedaliere, alberghi, uffici e servizi di quartiere, che generano flussi quotidiani significativi sia di lavoratori sia di utenza esterna.

Dal punto di vista dell'accessibilità, la sede beneficia di una buona connessione con la rete viaria principale, grazie alla vicinanza ad assi strategici, che consentono un agevole collegamento con il centro cittadino, con i quartieri limitrofi e con le principali direttrici di ingresso e uscita dalla città. L'area è inoltre servita dal trasporto pubblico locale, con fermate di autobus collocate a distanza pedonale dall'edificio, che garantiscono collegamenti diretti con la stazione ferroviaria di Bari Centrale, il centro urbano e altri quartieri della città.

LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO TERRITORIALE	
Voce	IRCCS Bari
Localizzazione della sede	Urbana periferica
Comune	Bari
Indirizzo e numero civico	Via Generale Nicola Bellomo, 73/75
CAP	70124

2.3 Popolazione target

La popolazione target del presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è rappresentata dall'insieme dei lavoratori che svolgono la propria attività presso la sede di via Generale Nicola Bellomo 73/75 nel Comune di Bari. Nelle tabelle che seguono sono riportate le principali informazioni relative al personale con riferimento alla consistenza numerica, alle tipologie di lavoratori, all'inquadramento professionale e all'organizzazione degli orari di lavoro, al fine di supportare l'analisi della domanda di mobilità casa-lavoro.

PERSONALE DIPENDENTE	
Voce	IRCCS Bari
N° di dipendenti	296
N° di dipendenti full-time	291
N° di dipendenti part-time	5
N* di personale esterno	38

INQUADRAMENTO LAVORATORI DIPENDENTI	
Voce	IRCCS Bari
Dirigenti	39
Quadri	0
Impiegati	255
Operai	2

2.4 Organizzazione del lavoro

Presso l'Istituto di Bari l'organizzazione del lavoro è strettamente connessa allo svolgimento delle attività assistenziali, che richiedono la continuità del servizio e la presenza del personale nell'arco dell'intera giornata. Per tale motivo, la maggior parte dei dipendenti opera secondo un sistema di turnazione, definito in funzione delle esigenze operative dei reparti e dei servizi sanitari, che può comprendere turni mattutini, pomeridiani e notturni, nonché la presenza lavorativa nelle giornate di sabato, domenica e nei festivi. Questa articolazione degli orari di lavoro determina una distribuzione variabile degli spostamenti casa-lavoro nel corso della giornata e della settimana, rappresentando un elemento rilevante da considerare nell'analisi della mobilità del personale e nella definizione delle misure previste dal presente Piano.

ORARIO DI LAVORO	
Voce	IRCCS Bari
Orario di ingresso	Su turnazione
Orario di uscita	Su turnazione
Altri orari	7:45/8:15 - 15:45/16:15
Gestione ore straordinarie	Pagamento/Compensazione oraria
Sabato lavorativo	Si
Domenica lavorativa	Si

2.5 Dotazioni e servizi interni per la mobilità

Nelle tabelle che seguono sono riportati, in forma aggregata, i dati relativi alle dotazioni, ai servizi interni e alle risorse dedicate alla gestione della mobilità dei dipendenti. I dati includono aspetti quali i servizi di trasporto e sosta, le misure di flessibilità organizzativa, nonché gli strumenti di comunicazione utilizzati, fornendo un quadro unitario delle dotazioni attualmente disponibili a supporto della mobilità del personale.

SERVIZI DI TRASPORTO PER I DIPENDENTI		
Voce	IRCCS Bari	Note
Navetta aziendale	No	
Automobili aziendali	Si	
Moto, biciclette e monopattini aziendali	No	
Car sharing aziendale	No	
Piattaforma di car pooling	No	

INCENTIVI E BUONI MOBILITA' PER I DIPENDENTI

Voce	IRCCS Bari	Note
Incentivi/sconti per il trasporto pubblico	No	
Incentivi all'uso della bicicletta (bike to work)	No	
Incentivi/sconti per chi fa car pooling	No	

AREE DI SOSTA RISERVATE AI DIPENDENTI

Voce	IRCCS Bari	Note
Posti auto	Si	
Posti moto	Si	
Posti bici	Si	Rastrelliera scoperta
Posti auto car pooling	No	
Deposito monopattini	No	
Presenza di punti di ricarica per bici e/o monopattini	No	
Presenza di punti di ricarica per veicoli elettrici	No	

ALTRO

Voce	IRCCS Bari	Note
Smart Working e/o telelavoro	No	
Numero giorni Smart Working	-	
Requisiti per svolgimento Smart Working	-	
Dotazione strumenti per Smart Working	-	
Spogliatoi e docce	Si	Accessibili da coloro che necessitano di effettuare il cambio divisa
Mensa aziendale	Si	
Asilo aziendale	No	

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE PER LA MOBILITA'		
Voce	IRCCS Bari	Note
Volantini e/o Brochure	No	
Affissioni in spazi e/o bacheche	No	
Rubrica ricorrente in giornale aziendale	No	
E-mail all-user	Si	Questionario PSCL
Campagne social tramite post	Si	
Newsletter	No	
Sito Intranet	No	

I dati riportati hanno carattere descrittivo e si riferiscono all'anno di rendicontazione, rappresentando lo stato dei servizi e delle attività al momento della redazione del presente documento. Eventuali variazioni e aggiornamenti potranno intervenire negli anni successivi, anche in relazione all'evoluzione del contesto organizzativo e territoriale e all'attuazione delle azioni, delle misure e delle progettualità previste dal presente PSCL.

3. Analisi del contesto esterno e dell'offerta di trasporto

Il presente capitolo ha l'obiettivo di descrivere l'offerta di trasporto disponibile nell'area oggetto del presente PSCL. L'analisi fornisce un quadro dei servizi di mobilità esistenti, con riferimento alla rete stradale, all'offerta di trasporto pubblico, alle infrastrutture per la mobilità privata e alle eventuali dotazioni a supporto della mobilità ciclabile e pedonale. Tra i fattori esterni all'azienda che influenzano la scelta modale dei lavoratori figurano l'accessibilità alla sede, intesa come qualità e articolazione della rete viaria, la disponibilità e l'efficienza del trasporto pubblico, nonché la presenza di facilitazioni e percorsi sicuri per ciclisti e pedoni. Un servizio di trasporto pubblico adeguato e infrastrutture dedicate alla mobilità attiva possono favorire l'adozione di modalità di spostamento più sostenibili; al contrario, un'ampia disponibilità di parcheggi può incentivare l'utilizzo dell'automobile privata.

3.1 Rete stradale e condizione di accessibilità veicolare

Le immagini riportate illustrano la rete stradale carrabile e l'offerta di sosta presenti entro un raggio di 500 metri dalla sede, ricostruite attraverso l'analisi dei dati OpenStreetMap. Dalla rappresentazione della rete stradale emerge un contesto caratterizzato da una maglia viaria articolata e capillare, composta da strade locali e di servizio che assicurano una buona

accessibilità veicolare agli edifici e alle funzioni presenti nell'area, nonché da assi viari di maggiore scorrimento che garantiscono il collegamento con il resto della rete urbana e con le principali direttrici cittadine e sovracomunali. La presenza di numerosi nodi e intersezioni evidenzia una rete ben strutturata, in grado di offrire percorsi alternativi per gli spostamenti in auto e di distribuire i flussi di traffico a scala locale.



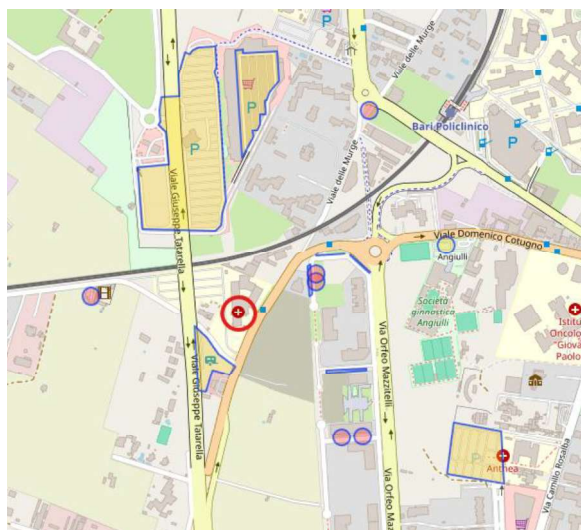
La presenza di assi principali e di una rete stradale capillare garantisce accesso diretto alla sede e un collegamento con la rete urbana e sovracomunale



La mappa relativa ai parcheggi mostra una dotazione di aree di sosta complessivamente articolata, che risulta tuttavia non concentrata nelle immediate vicinanze della sede, ma distribuita principalmente lungo gli assi viari e in prossimità dei principali poli di attrazione dell'area. A integrazione dell'offerta di sosta esterna, per i dipendenti e per i visitatori è disponibile un parcheggio interno alla struttura, che garantisce un accesso diretto agli edifici e rappresenta la principale soluzione di sosta a servizio della sede. Tale configurazione incide in modo significativo sulle modalità di accesso veicolare e costituisce un elemento rilevante da considerare nell'analisi degli spostamenti casa-lavoro e nella definizione delle misure del PSCL.



La sosta, distribuita lungo gli assi principali e integrata dal parcheggio interno, supporta l'accessibilità veicolare alla sede



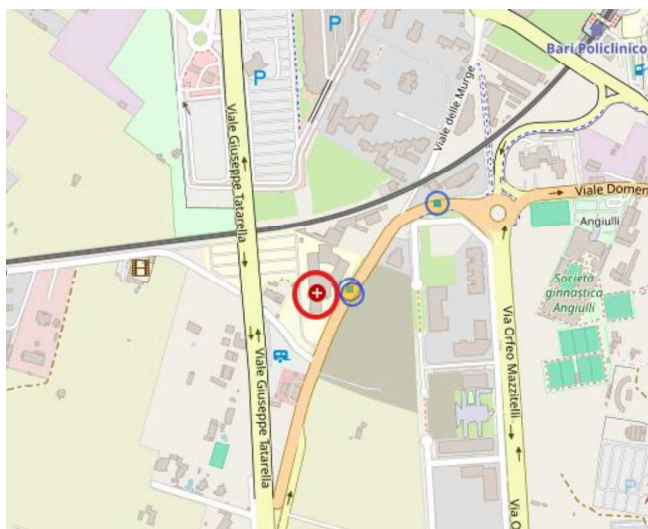
3.2 Trasporto Pubblico Locale

L'area in cui è localizzata la sede è servita dal trasporto pubblico locale su gomma, con la presenza di fermate autobus collocate a breve distanza pedonale dall'ingresso della struttura, come evidenziato nella cartografia. Le fermate sono posizionate lungo i principali assi viari limitrofi, in particolare in prossimità di viale Giuseppe Tatarella e delle intersezioni con la viabilità di quartiere, garantendo un accesso diretto e agevole al servizio per dipendenti e visitatori.

Nel raggio di circa 4 km dalla sede sono presenti le stazioni ferroviarie di Bari Centrale e Bari Brigata, che rappresentano nodi strategici del sistema di trasporto pubblico su ferro a scala urbana e regionale. Entrambe le stazioni offrono collegamenti diretti e frequenti con il resto della città, l'area metropolitana e il territorio regionale, costituendo un'importante opportunità di accesso alla sede tramite modalità di trasporto sostenibili. La presenza di tali infrastrutture ferroviarie, integrate con il servizio di trasporto pubblico locale su gomma, consente di raggiungere l'Istituto attraverso soluzioni intermodali, rendendo il treno un'alternativa efficace all'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro del personale e per l'utenza esterna.



La sede è servita dal trasporto pubblico locale, opzione alternativa all'auto privata per l'accesso all'area



3.3 Percorsi pedonali e ciclabili

PERCORSI PEDONALI

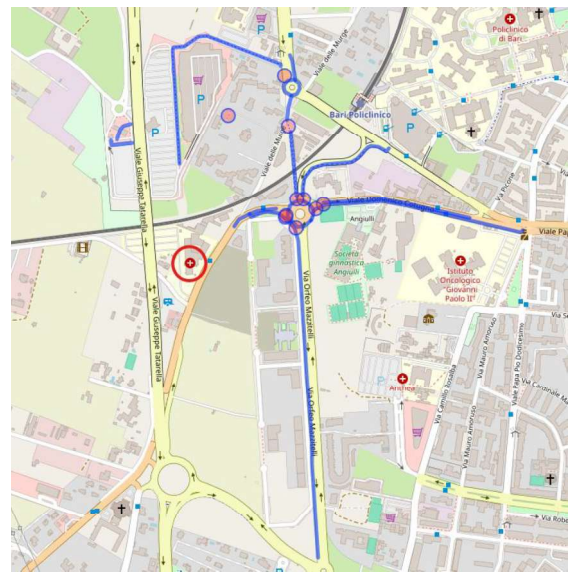
L'area in cui è localizzata la sede presenta una dotazione di percorsi pedonali prevalentemente sviluppata lungo la viabilità esistente. In particolare, nel tratto di via Generale Nicola Bellomo che costeggia l'edificio è presente un marciapiede, che consente l'accesso pedonale diretto alla struttura e garantisce la continuità dei movimenti a piedi in prossimità della sede. I percorsi pedonali si innestano sulla rete stradale circostante e permettono il collegamento con gli spazi e le funzioni presenti nell'intorno, pur in un contesto caratterizzato da una forte presenza di traffico veicolare.

PERCORSI CICLABILI

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, dall'analisi cartografica e dalla documentazione fotografica emerge che non sono presenti percorsi riservati esclusivamente alle biciclette nelle immediate vicinanze della sede. Eventuali tratti ciclabili risultano localizzati lungo assi viari più distanti o su direttrici principali dell'area urbana, senza garantire una connessione diretta e continua con l'edificio. Nel complesso, la rete ciclabile nel contesto di riferimento appare discontinua e frammentata, con un livello di integrazione limitato rispetto alla sede, condizione che incide sulle potenzialità di utilizzo della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro.



La sede è raggiungibile a piedi, mentre la mobilità ciclabile risulta poco integrata e priva di collegamenti diretti e continui con l'edificio



3.4 Sharing Mobility

Dall'analisi dell'area di riferimento non emergono servizi di mobilità condivisa attivi nelle immediate vicinanze della sede. In particolare, non risultano presenti servizi di car sharing, bike sharing o altre forme di sharing mobility localizzate nell'intorno considerato. L'assenza di tali servizi limita le opportunità di utilizzo di modalità di spostamento alternative all'auto privata e rappresenta un elemento da tenere in considerazione nella definizione e nell'eventuale implementazione di future misure di mobilità sostenibile previste dal PSCL.

3.5 Limitazioni al traffico e accessibilità inclusiva

Il contesto urbano in cui è localizzata la sede di Bari è caratterizzato da una prevalenza di funzioni sanitarie e di servizio, con la presenza di strutture ospedaliere, edifici destinati all'assistenza e attività complementari che generano flussi quotidiani di personale, utenti e visitatori. Dall'analisi delle condizioni di circolazione non risultano limitazioni significative al traffico veicolare, quali zone a traffico limitato, divieti generalizzati di accesso o restrizioni temporanee alla mobilità: l'area è pertanto esterna alla ZTL ed è accessibile al traffico ordinario, consentendo il

raggiungimento diretto della sede e delle aree di sosta a servizio della struttura.

Con riferimento all'accessibilità inclusiva, la configurazione degli spazi e delle infrastrutture risulta coerente con le esigenze legate alla presenza di un istituto a vocazione assistenziale. Gli accessi, i percorsi pedonali e le dotazioni di supporto sono progettati per garantire condizioni di fruibilità adeguate anche a utenti con ridotta mobilità, contribuendo a definire un contesto complessivamente accessibile e funzionale per pazienti, visitatori e personale.

3.6 Diagnosi sintetica del contesto

Servizi entro 500 metri dalla sede	Valore
Presenza e qualità dei nodi di interscambio	Non presenti
Presenza e qualità delle stazioni ferroviarie	Non presenti
Presenza e qualità delle fermate bus / filobus / tram	Bassa
Presenza e qualità di piste ciclabili / ciclopedonali	Molto bassa
Tariffazione della sosta su trade esterne all'azienda	No
Area pedonale o ZTL	No
Esistenza di servizi di car sharing	No
Esistenza di servizi di scooter sharing	No
Esistenza di servizi di bike sharing	No
Disponibilità di un parcheggio aziendale	Si

4. Analisi degli spostamenti casa-lavoro

4.1 Raccolta dati e questionario

La raccolta dei dati a supporto del presente PSCL è stata effettuata mediante la somministrazione di un questionario sviluppato internamente, che rappresenta un'evoluzione dello strumento utilizzato in precedenza. Il questionario è stato ampliato e strutturato introducendo maggiori accorgimenti metodologici, al fine di migliorare la qualità e l'accuratezza delle informazioni raccolte sulle abitudini di spostamento casa-lavoro del personale.

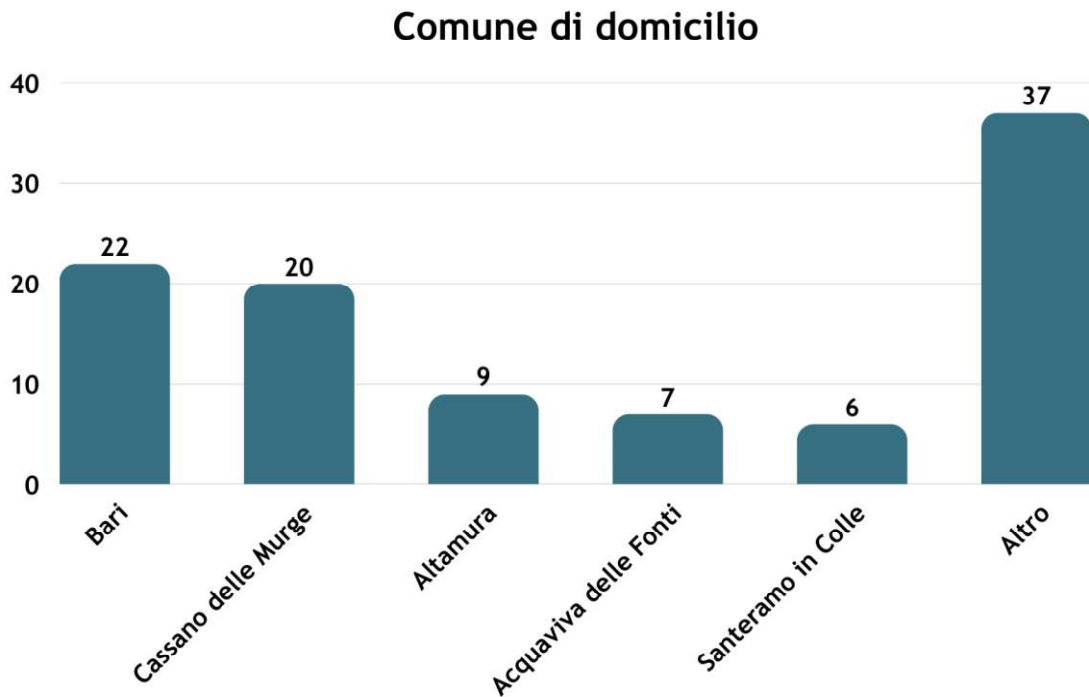
La rilevazione è stata rivolta all'intera popolazione aziendale e resa disponibile tramite un apposito link di accesso. Il questionario è rimasto aperto per un periodo di un mese, dal 15 ottobre al 15 novembre 2025, consentendo una partecipazione distribuita nel tempo e favorendo una raccolta dati quanto più rappresentativa possibile. Il tasso di risposta al questionario è stato pari al 34%: questo garantisce un accettabile grado di rappresentatività della popolazione aziendale.

4.2 Caratteristiche socio-demografiche dei rispondenti

L'analisi della distribuzione per classi di età evidenzia una composizione anagrafica concentrata prevalentemente nelle fasce centrali della popolazione attiva. In particolare, la classe di età 25-34 anni risulta la più rappresentata, con il 35,6% dei rispondenti, seguita dalla fascia 35-44 anni (20,8%). Una quota significativa del personale rientra anche nelle classi 55-64 anni (18,8%) e 45-54 anni (15,8%), mentre risultano più contenute le percentuali riferite ai minori di 25 anni (4,0%) e agli ultra 64enni (5,0%). Nel complesso, la distribuzione restituisce un quadro caratterizzato da una popolazione lavorativa prevalentemente adulta, con una forte incidenza delle fasce di età comprese tra i 25 e i 44 anni. Per quanto riguarda la distribuzione per sesso, emerge una netta prevalenza della componente femminile, che rappresenta il 69,3% del campione. La componente maschile costituisce il 29,7% dei rispondenti, mentre una quota residuale pari all'1,0% ha scelto di non specificare il genere. La composizione complessiva evidenzia pertanto un contesto occupazionale in cui la presenza femminile risulta ampiamente maggioritaria.

L'analisi dei comuni di domicilio dei rispondenti evidenzia una distribuzione articolata, con una quota rilevante di personale residente nel comune di Bari, che rappresenta uno dei principali bacini di provenienza. Accanto al capoluogo, si osserva una presenza significativa di domicilia localizzati in alcuni comuni dell'area metropolitana e della provincia, in particolare Cassano delle Murge e Altamura, che costituiscono complessivamente una parte consistente del campione.

Ulteriori quote di rispondenti risultano residenti nei comuni di Acquaviva delle Fonti e Santeramo in Colle, a conferma di una provenienza distribuita lungo l'asse dell'entroterra barese e murgiano, con spostamenti casa-lavoro prevalentemente di media distanza. La categoria "Altro" raccoglie infine il numero più elevato di rispondenti e comprende un insieme eterogeneo di ulteriori comuni, ciascuno rappresentato da un numero limitato di unità. Nel complesso, la distribuzione territoriale evidenzia un bacino di utenza ampio e diversificato, che va oltre il solo contesto urbano barese e sottolinea l'importanza di considerare, nell'ambito del PSCL, le esigenze di mobilità di personale proveniente sia dal capoluogo sia dai comuni limitrofi e dell'area vasta.



L'analisi della distribuzione dei rispondenti per zona di domicilio evidenzia una netta prevalenza di residenze collocate in ambiti urbani consolidati. In particolare, la zona semicentrale risulta la più rappresentata, con il 53,5% dei rispondenti, seguita dalla periferia urbana, che raccoglie il 34,7% del campione. Nel complesso, queste due categorie concentrano la grande maggioranza delle residenze, indicando una diffusione prevalentemente urbana del personale, seppur non necessariamente in prossimità immediata del centro storico.

Il centro storico accoglie una quota più contenuta ma comunque significativa, pari al 6,9%, mentre le residenze in zone extra-urbane e rurali risultano marginali, rappresentando rispettivamente il 4,0% e l'1,0% del totale. Nel complesso, la distribuzione per zona di domicilio restituisce un quadro articolato ma chiaramente orientato verso il tessuto urbano della città e delle sue aree limitrofe, con una presenza limitata di rispondenti provenienti da contesti a bassa densità insediativa.

4.3 Caratteristiche contrattuali e lavorative

L'analisi della tipologia contrattuale dei rispondenti evidenzia una netta prevalenza dei rapporti di lavoro full-time, che rappresentano il 98,0% del campione. Le forme contrattuali alternative risultano marginali, con una presenza pari all'1,0% per il part-time e all'1,0% per i liberi professionisti. Tale configurazione risulta coerente con l'organizzazione di una struttura a vocazione assistenziale, che richiede una presenza continuativa e stabile del personale per garantire l'erogazione dei servizi.

Con riferimento all'organizzazione dell'orario di lavoro, emerge una prevalenza dell'orario fisso, adottato dal 47,5% dei rispondenti. Una quota significativa del personale (34,7%) lavora invece con orario a turnazione, in relazione alle esigenze operative e assistenziali dei reparti, mentre il 17,8% dichiara di usufruire di un orario flessibile. La compresenza di differenti modelli orari riflette la complessità organizzativa della sede e la necessità di conciliare attività a ciclo continuo con funzioni prevalentemente diurne.

L'analisi delle fasce orarie di ingresso evidenzia una marcata concentrazione nelle ore mattutine: il 48,5% dei rispondenti inizia l'attività lavorativa prima delle 8:30, mentre il 16,8% entra tra le 8:30 e le 9:30. Una quota rilevante (33,7%) dichiara orari di ingresso definiti in base ai turni del reparto, mentre risultano residuali gli ingressi successivi alle 9:30 (1,0%). Analogamente, le fasce orarie di uscita mostrano una distribuzione articolata: il 29,7% conclude l'attività prima delle 16:30, il 22,8% tra le 16:30 e le 17:30, mentre il 12,9% termina dopo le 17:30; una quota significativa (34,7%) presenta orari di uscita variabili, anch'essi legati alla turnazione. Nel complesso, tali dati evidenziano una distribuzione degli orari di lavoro diversificata, con effetti diretti sulla dispersione temporale degli spostamenti casa-lavoro del personale.

Tipo contratto	Frequenza percentuale
Full-time	98,0%
Part-time	1,0%
Libero professionista	1,0%

Tipo orario	Frequenza percentuale
A turnazione	34,7%
Orario fisso	47,5%
Orario flessibile	17,8%

Orario entrata	Frequenza percentuale
Prima delle 8:30	48,5%
Tra le 8:30 e le 9:30	16,8%
Dopo le 9:30	1,0%
In base ai turni del reparto	3,7%

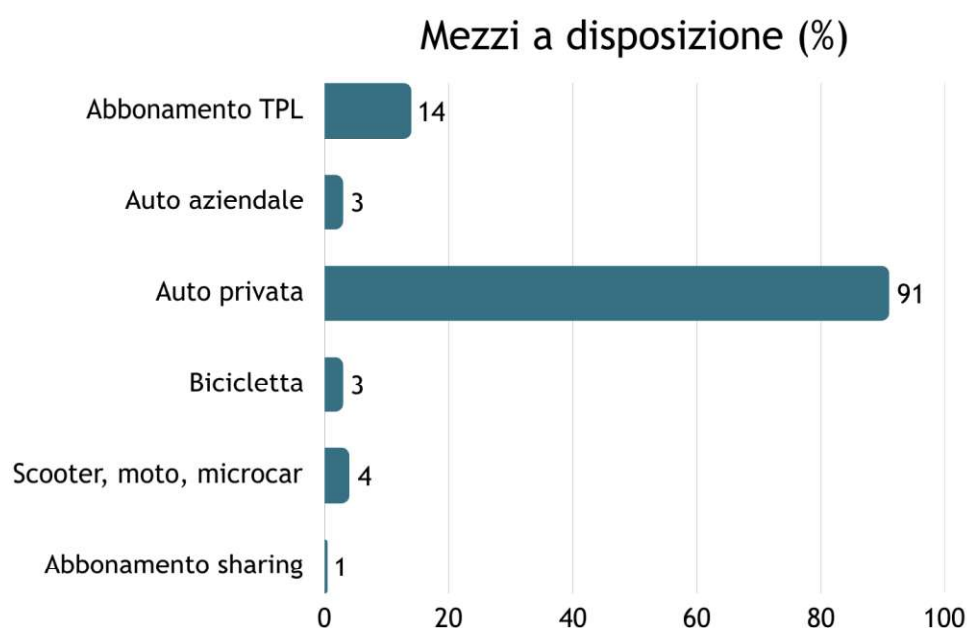
Orario uscita	Frequenza percentuale
Prima delle 16:30	29,7%
Tra le 16:30 e le 17:30	22,8%
Dopo le 17:30	12,9%
In base ai turni del reparto	34,7%

4.4 Modalità di trasporto

MEZZI A DISPOSIZIONE

In questa sezione del questionario è stata rilevata la disponibilità dei mezzi di trasporto di cui il personale può disporre, indipendentemente dal loro effettivo utilizzo per gli spostamenti casa-lavoro. Le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale dei rispondenti e rappresentano la dotazione potenziale di mezzi, non le modalità di spostamento effettivamente adottate.

Dall'analisi dei dati emerge una netta prevalenza della disponibilità di auto privata, dichiarata dalla quasi totalità del campione, a conferma dell'elevata motorizzazione del personale. Seguono, con incidenze decisamente inferiori, la disponibilità di abbonamento al trasporto pubblico locale, che riguarda una quota minoritaria dei rispondenti, e quella di scooter, moto o microcar, anch'essa limitata. La bicicletta risulta disponibile solo per una percentuale contenuta del campione, mentre la presenza di auto aziendali è marginale. La disponibilità di servizi di sharing mobility risulta infine residuale. Nel complesso, il quadro evidenzia una dotazione di mezzi fortemente sbilanciata verso il mezzo privato, con una diffusione ridotta delle alternative di trasporto sostenibile.

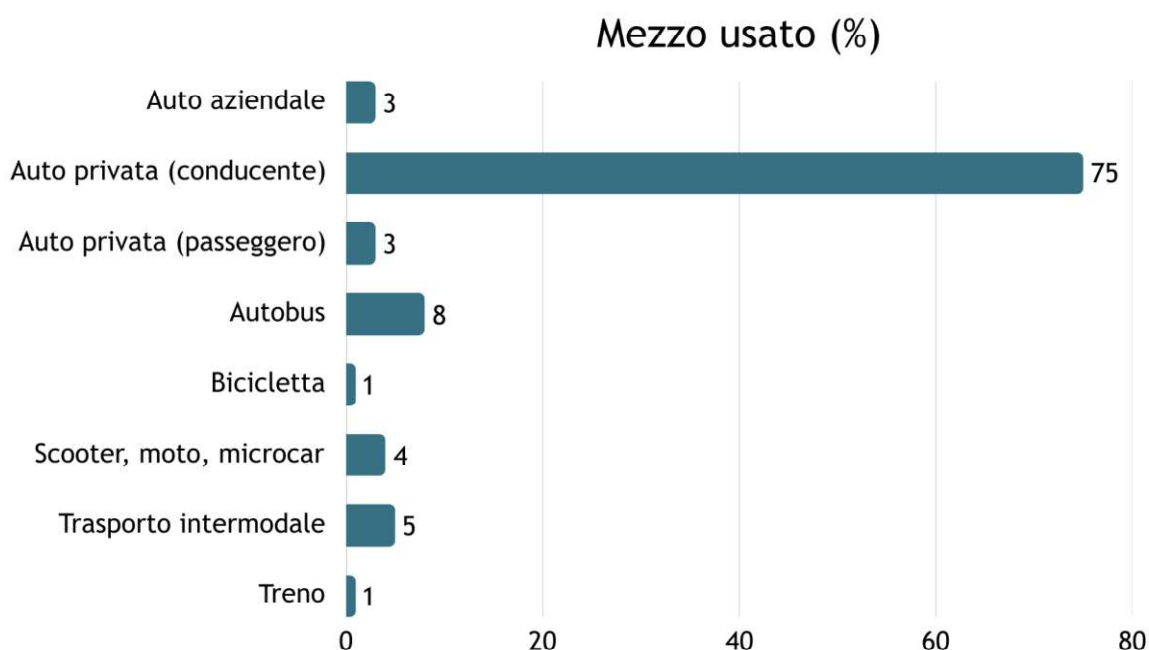


MEZZI UTILIZZATI

L'analisi dei mezzi di trasporto effettivamente utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro evidenzia una netta prevalenza dell'auto privata utilizzata come conducente, che rappresenta la modalità di spostamento largamente dominante per la maggior parte dei rispondenti. L'utilizzo dell'auto privata come passeggero risulta marginale, così come il ricorso all'auto aziendale, che interessa una quota molto limitata del campione.

Le modalità alternative all'auto privata presentano incidenze complessivamente contenute. Il trasporto pubblico su gomma (autobus) è utilizzato da una percentuale ridotta di rispondenti, mentre l'uso del treno non risulta significativo. Anche le soluzioni di trasporto intermodale, che combinano più mezzi, risultano poco diffuse. La bicicletta e l'utilizzo di scooter, moto o microcar rappresentano opzioni adottate da una quota minoritaria del personale.

Nel complesso, i dati restituiscono un quadro caratterizzato da una forte dipendenza dall'automobile privata per il raggiungimento della sede lavorativa, con un ricorso limitato sia al trasporto pubblico sia alle modalità di mobilità attiva. Tali evidenze risultano coerenti con quanto emerso nella sezione precedente relativa ai "Mezzi a disposizione", confermando come la disponibilità diffusa dell'auto privata si traduca in un utilizzo prevalente della stessa negli spostamenti casa-lavoro.



4.5 Caratterizzazione delle modalità di trasporto

Nei paragrafi seguenti verranno analizzate nel dettaglio le modalità di trasporto adottate dai dipendenti per gli spostamenti casa-lavoro. L'analisi prenderà in considerazione, ove possibile, ulteriori elementi di approfondimento quali la distanza percorsa (intesa a tratta), la tipologia di alimentazione del mezzo e le categorie emissive (classi EURO). Al fine di agevolare la lettura e l'interpretazione dei dati, le modalità di spostamento verranno ricondotte a tre categorie principali: trasporto pubblico locale e mezzi non a motore, mezzi privati e trasporto intermodale.

TPL E MEZZI NON A MOTORE

In questa sezione rientrano le modalità di spostamento riconducibili al trasporto pubblico locale, comprendenti autobus e treno, nonché la modalità di trasporto non motorizzata, ovvero la bicicletta. Per ciascuna tipologia di mezzo vengono di seguito riportate le distanze medie percorse, al fine di caratterizzare in modo più puntuale gli spostamenti casa-lavoro. Si precisa che, allo stato attuale, per i mezzi di trasporto pubblico locale su gomma non è possibile risalire in modo puntuale alla modalità di alimentazione dei veicoli utilizzati, in quanto tale informazione non risulta disponibile nei dati raccolti.

Mezzo di trasporto	Distanza media (km)
Autobus	32,5
Bicicletta	2
Treno	120

MEZZI PRIVATI

Con riferimento ai mezzi privati utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro (auto privata, scooter/moto/microcar e auto aziendale), l'analisi della tipologia di alimentazione evidenzia una prevalenza dei veicoli diesel, che rappresentano la quota più consistente del campione (55,8%). Seguono i veicoli a benzina (20,9%), mentre le alimentazioni alternative risultano complessivamente meno diffuse: i veicoli bifuel benzina/GPL rappresentano l'8,1%, quelli ibridi (benzina/elettrico) il 7,0%, i veicoli a metano il 4,7% e quelli elettrici una quota marginale pari al 3,5%. Nel complesso, il parco veicolare appare ancora fortemente orientato verso le alimentazioni tradizionali, con una presenza limitata di soluzioni a minore impatto ambientale.

Per quanto riguarda le classi emissive (EURO), emerge una prevalenza di veicoli appartenenti alle classi più recenti: i mezzi EURO 6 rappresentano il 34,9% del totale, seguiti dai veicoli EURO 5 (10,5%) ed EURO 4 (9,3%). Le classi emissive più datate (EURO 2 e EURO 3) risultano marginali, con incidenze complessivamente inferiori al 6%. Si rileva tuttavia una quota significativa di rispondenti

che dichiara di non conoscere la classe EURO del veicolo utilizzato (39,5%), elemento che limita parzialmente la piena lettura del profilo emissivo complessivo del parco veicolare.

Tipologia alimentazione	Frequenza percentuale
Benzina	20,9%
Bifuel benzina GPL	8,1%
Diesel	55,8%
Elettrica	3,5%
Ibrido (benzina - elettrico)	7,0%
Metano	4,7%

Tipologia alimentazione	Frequenza percentuale
EURO 2	3,5%
EURO 3	2,3%
EURO 4	9,3%
EURO 5	10,5%
EURO 6	34,9%
Non lo so	39,5%

Mezzo di trasporto	Distanza media (km)
Auto aziendale	4,7
Auto privata (conducente)	31,1
Auto privata (passeggero)	35,6
Scooter, moto, microcar	9,5

TRASPORTO INTERMODALE

Il trasporto intermodale risulta adottato da 5 rispondenti, pari a circa il 5% del campione. All'interno di questo gruppo, quattro persone dichiarano l'utilizzo di due mezzi di trasporto, mentre il restante individuo ricorre a tre o più mezzi per il tragitto casa-lavoro, evidenziando una combinazione articolata di modalità di spostamento.

Con riferimento al primo mezzo utilizzato, le modalità dichiarate risultano eterogenee e comprendono: auto privata come conducente (n=2), autobus (n=1), bicicletta (n=1) e treno (n=1). Per i mezzi privati a motore, l'alimentazione risulta benzina (n=1) e diesel (n=1), mentre le classi emissive dichiarate sono EURO 3 (n=1), e non nota (n=1). Le distanze medie percorse con il primo

mezzo risultano pari a 21 km per l'auto privata come conducente, 80 km per l'autobus, 2 km per la bicicletta e 60 km per il treno. Per quanto riguarda il secondo mezzo utilizzato, le modalità dichiarate comprendono auto privata come conducente (n=2), auto privata come passeggero (n=1), piedi (n=1) e treno (n=1). Per i mezzi privati a motore, l'alimentazione risulta benzina (n=1) e diesel (n=2), mentre le classi emissive dichiarate sono EURO 3 (n=1), EURO 4 (n=1) e non nota (n=1). Le distanze medie percorse risultano pari a 31 km per l'auto privata come conducente, 40 km per auto privata come passeggero, 3 km a piedi e 43 km per il treno.

Infine, con riferimento al terzo mezzo utilizzato, l'unico individuo utilizza l'autobus del trasporto pubblico locale.

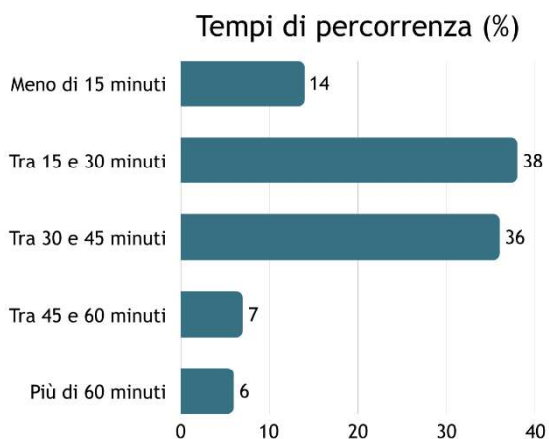
4.6 Caratteristiche del viaggio

TEMPI DI PERCORRENZA

L'analisi dei tempi di percorrenza degli spostamenti casa-lavoro evidenzia una distribuzione concentrata prevalentemente su durate medio-brevi e intermedie. La fascia più rappresentata è quella tra i 15 e i 30 minuti, che raccoglie la quota maggiore dei rispondenti, seguita a breve distanza dagli spostamenti tra i 30 e i 45 minuti. Una percentuale più contenuta del campione dichiara tempi di percorrenza inferiori ai 15 minuti, mentre risultano decisamente meno frequenti gli spostamenti tra i 45 e i 60 minuti e quelli superiori ai 60 minuti, che rappresentano complessivamente una quota residuale. Nel complesso, i dati delineano un bacino di utenza caratterizzato in prevalenza da spostamenti di durata non eccessiva, seppur con una presenza significativa di percorrenze di media distanza.

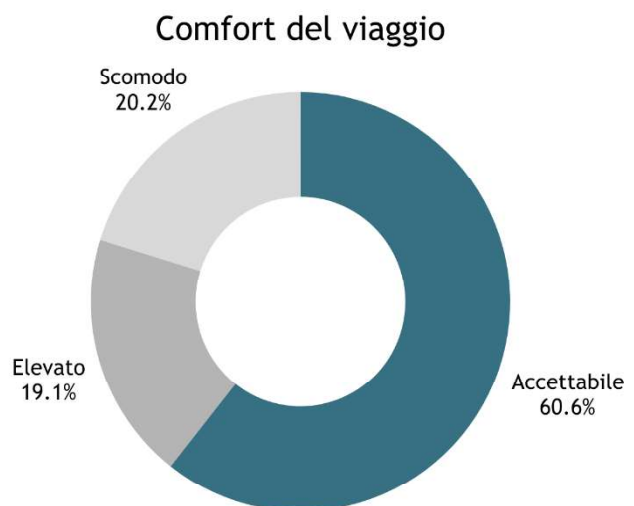
COMFORT DEL VIAGGIO

Per quanto riguarda il comfort del viaggio, la maggioranza dei rispondenti valuta l'esperienza di spostamento come accettabile, indicando condizioni complessivamente tollerabili pur in presenza di alcuni elementi di criticità. Una quota più ridotta esprime una valutazione di comfort elevato, associata a tragitti percepiti come comodi e regolari, mentre una percentuale analoga descrive il viaggio come scomodo, segnalando situazioni di disagio legate, ad esempio, al traffico, all'affollamento o all'imprevedibilità dei tempi di percorrenza. Nel complesso, il giudizio espresso evidenzia margini di miglioramento della qualità degli spostamenti casa-lavoro, in particolare in termini di comfort e affidabilità.



La maggior parte degli spostamenti casa-lavoro si concentra su tempi di percorrenza medio-brevi

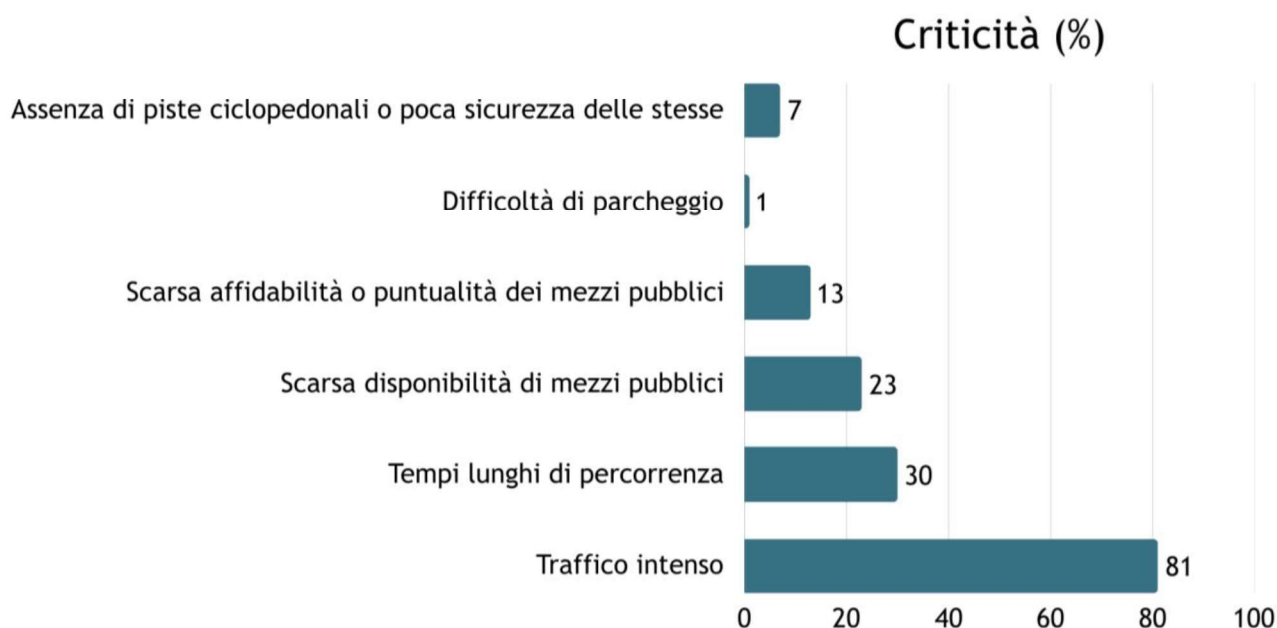
Le differenze nella percezione del comfort evidenziano ambiti di miglioramento per la qualità degli spostamenti casa-lavoro



CRITICITA' NEL TRAGITTO

Le principali criticità riscontrate negli spostamenti casa-lavoro risultano fortemente concentrate su aspetti legati alla congestione del traffico e ai tempi di percorrenza. In particolare, il traffico intenso rappresenta la problematica maggiormente segnalata, interessando una quota molto elevata dei rispondenti (81%). Seguono i tempi lunghi di percorrenza, indicati dal 30% del campione, che incidono in modo significativo sulla qualità complessiva degli spostamenti quotidiani. Ulteriori elementi di criticità riguardano il trasporto pubblico, in particolare la scarsa disponibilità di mezzi (23%) e la limitata affidabilità o puntualità del servizio (13%), evidenziando alcune carenze sia in termini di offerta sia di qualità percepita. L'assenza di piste ciclopedonali o la scarsa sicurezza di quelle esistenti è segnalata dal 7% dei rispondenti, indicando criticità infrastrutturali per la mobilità attiva, mentre le difficoltà di parcheggio risultano una problematica marginale (1%).

Si precisa che, in questa sezione del questionario, era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale dei rispondenti e non sono mutuamente esclusive.

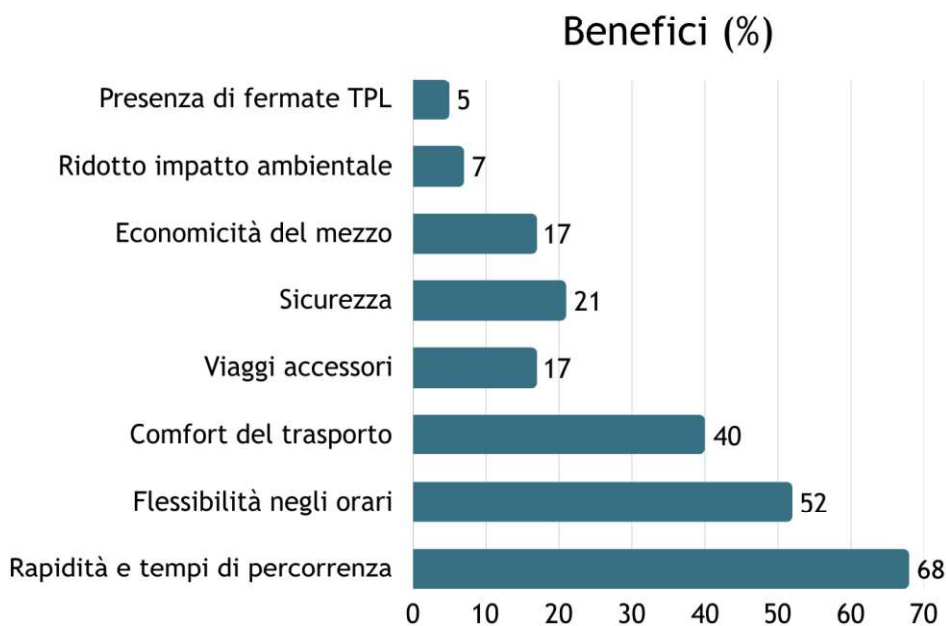


BENEFICI

L'analisi dei principali benefici che orientano la scelta della modalità di trasporto evidenzia una chiara prevalenza di fattori legati all'efficienza dello spostamento e alla flessibilità organizzativa. In particolare, la rapidità e i tempi di percorrenza rappresentano il beneficio maggiormente rilevante, indicato dal 68% dei rispondenti, seguiti dalla flessibilità negli orari di partenza e di ritorno, segnalata dal 52% del campione.

Ulteriori elementi di rilievo riguardano il comfort del trasporto (40%), che incide in modo significativo sulla percezione complessiva dello spostamento, e la possibilità di effettuare viaggi accessori lungo il percorso (17%), quali soste o deviazioni compatibili con le esigenze quotidiane. La sicurezza è indicata come fattore rilevante dal 21% dei rispondenti, mentre l'economicità del mezzo (17%) e il ridotto impatto ambientale (7%) risultano aspetti meno frequentemente determinanti nelle scelte di mobilità. La presenza di fermate del trasporto pubblico locale in prossimità del percorso casa-lavoro è infine indicata in misura marginale (5%).

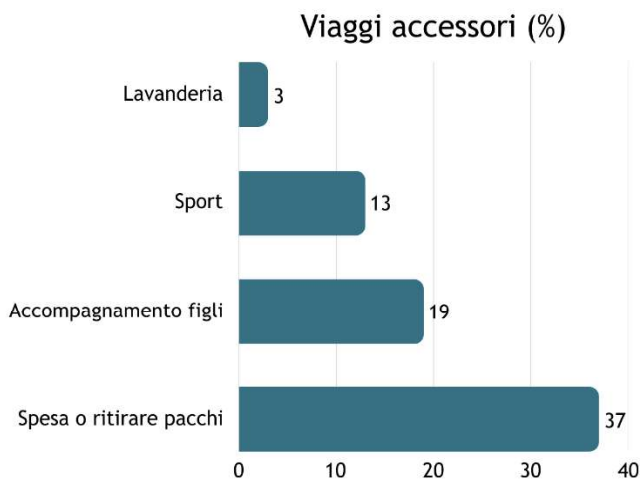
Si precisa che anche in questa sezione del questionario era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale del campione e non sono mutuamente esclusive.



VIAGGI ACCESSORI

L'analisi dei viaggi accessori effettuati lungo il tragitto casa-lavoro evidenzia una significativa integrazione tra gli spostamenti lavorativi e le attività quotidiane. La tipologia più frequentemente indicata riguarda le attività di spesa o il ritiro di pacchi, segnalate dal 37% dei rispondenti, confermandosi come la principale esigenza accessoria associata allo spostamento. Seguono le attività di accompagnamento dei figli, indicate dal 19% del campione, e la pratica di attività sportive, segnalata dal 13% dei rispondenti. In misura più contenuta emerge anche la necessità di effettuare soste legate a servizi quali la lavanderia, indicata dal 3% del campione.

Si precisa che anche in questa sezione del questionario era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale dei rispondenti e non sono mutuamente esclusive.



5. Propensione al cambiamento

L'analisi della propensione al cambiamento delle modalità di spostamento casa-lavoro evidenzia atteggiamenti differenziati in funzione delle diverse alternative considerate.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'analisi della propensione al cambiamento verso l'utilizzo del trasporto pubblico locale evidenzia un quadro articolato e sostanzialmente equilibrato tra disponibilità al cambiamento e resistenza allo stesso. In particolare, una quota significativa dei rispondenti manifesta un atteggiamento positivo o moderatamente positivo: il 24,8% si dichiara abbastanza disposto, il 18,8% completamente disposto e il 5,9% molto disposto, per un totale di circa il 50% del campione potenzialmente favorevole all'adozione del TPL.

Parallelamente, emerge una componente non trascurabile di rispondenti che esprime una limitata o nulla disponibilità al cambiamento: il 29,7% si dichiara per nulla disposto e il 20,8% poco disposto, evidenziando la presenza di barriere percepite all'utilizzo del trasporto pubblico, verosimilmente riconducibili a fattori quali tempi di percorrenza, flessibilità oraria, comfort e integrazione con le esigenze lavorative e familiari.

TPL	Frequenza percentuale
Completamente disposto	18,8%
Molto disposto	5,9%
Abbastanza disposto	24,8%
Poco disposto	20,8%
Per nulla disposto	29,7%

CAR POOLING O CAR SHARING

L'analisi della propensione al cambiamento verso soluzioni di carpooling e car sharing evidenzia una limitata disponibilità complessiva all'adozione di tali modalità di spostamento. In particolare, la quota di rispondenti che manifesta un atteggiamento positivo o moderatamente positivo risulta contenuta: il 19,8% si dichiara abbastanza disposto, l'8,9% completamente disposto e il 4,0% molto disposto, per un totale pari a circa il 33% del campione potenzialmente favorevole.

al contrario, emerge una prevalenza di rispondenti che esprime una scarsa o nulla propensione al cambiamento: il 48,5% si dichiara per nulla disposto e il 18,8% poco disposto, evidenziando una resistenza significativa verso forme di mobilità condivisa.

Car pooling o car sharing	Frequenza percentuale
Completamente disposto	8,9%
Molto disposto	4,0%
Abbastanza disposto	19,8%
Poco disposto	18,8%
Per nulla disposto	48,5%

PIEDI O BICICLETTA

L'analisi della propensione al cambiamento verso modalità di spostamento attive (a piedi e in bicicletta) evidenzia una marcata resistenza all'adozione di tali soluzioni per gli spostamenti casa-lavoro. In particolare, la grande maggioranza dei rispondenti (73,3%) si dichiara per nulla disposto a modificare le proprie abitudini in favore della mobilità attiva, mentre un ulteriore 9,9% si definisce poco disposto. Nel complesso, oltre l'80% del campione manifesta quindi una bassa propensione al cambiamento in questa direzione.

La quota di rispondenti che esprime una disponibilità positiva, seppur presente, risulta decisamente contenuta: il 6,9% si dichiara abbastanza disposto, il 5,0% completamente disposto e un ulteriore 5,0% molto disposto, per un totale pari a circa il 17% del campione potenzialmente favorevole.

Piedi o bicicletta	Frequenza percentuale
Completamente disposto	5,0%
Molto disposto	5,0%
Abbastanza disposto	6,9%
Poco disposto	10,0%
Per nulla disposto	73,3%

SERVIZI DI SHARING

L'analisi della propensione al cambiamento verso l'utilizzo dei servizi di sharing mobility evidenzia una limitata disponibilità complessiva all'adozione di tali soluzioni per gli spostamenti casa-lavoro. In particolare, la quota di rispondenti che manifesta un atteggiamento positivo o moderatamente positivo risulta contenuta: il 10,9% si dichiara abbastanza disposto, il 7,9% molto disposto e il 5,0% completamente disposto, per un totale pari a circa il 24% del campione potenzialmente favorevole.

Al contrario, emerge una netta prevalenza di rispondenti che esprime una scarsa o nulla propensione al cambiamento: il 62,4% si dichiara per nulla disposto e il 13,9% poco disposto, evidenziando una resistenza significativa verso l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa.

Servizi di sharing	Frequenza percentuale
Completamente disposto	5,0%
Molto disposto	7,9%
Abbastanza disposto	10,9%
Poco disposto	13,9%
Per nulla disposto	62,4%

VEICOLI ELETTRICI PRIVATI

L'analisi della propensione al cambiamento verso l'utilizzo di veicoli elettrici privati evidenzia un quadro complessivamente equilibrato, con una significativa presenza sia di atteggiamenti favorevoli sia di posizioni più caute o contrarie. In particolare, una quota rilevante dei rispondenti manifesta una disponibilità positiva al cambiamento: il 24,8% si dichiara abbastanza disposto, il 21,8% completamente disposto e il 14,9% molto disposto, per un totale pari a circa il 62% del campione potenzialmente favorevole all'adozione di veicoli elettrici.

Parallelamente, emerge una componente non trascurabile di rispondenti che esprime una limitata o nulla propensione: il 25,7% si dichiara per nulla disposto e il 12,9% poco disposto, evidenziando la presenza di barriere percepite, verosimilmente legate a fattori quali i costi di acquisto, l'autonomia dei veicoli, la disponibilità di infrastrutture di ricarica e le esigenze operative connesse agli spostamenti quotidiani.

Veicolo elettrico privato	Frequenza percentuale
Completamente disposto	21,8%
Molto disposto	14,9%
Abbastanza disposto	24,8%
Poco disposto	12,9%
Per nulla disposto	25,7%

6. Incentivi al cambiamento

L'analisi delle misure potenzialmente in grado di favorire un cambiamento nelle abitudini di mobilità casa-lavoro evidenzia una marcata prevalenza degli incentivi economici, indicati come principale leva di intervento dal 72% dei rispondenti. Seguono, con un livello di interesse significativo, la maggiore flessibilità oraria (38%) e la disponibilità di colonnine di ricarica per veicoli elettrici (18%), misure che risultano particolarmente rilevanti in relazione alle esigenze organizzative del personale e al percorso di transizione verso forme di mobilità a minore impatto

ambientale.

Ulteriori interventi ritenuti rilevanti includono gli abbonamenti agevolati al trasporto pubblico locale (22%) e il miglioramento della sicurezza durante gli spostamenti con mezzi pubblici (20%), a conferma dell'interesse verso un rafforzamento dell'attrattività del TPL. La piattaforma per l'organizzazione del car pooling aziendale è indicata dal 15% del campione, mentre le misure legate alla mobilità attiva, quali gli incentivi per l'acquisto e/o l'utilizzo di e-bike (12%) e il miglioramento della sicurezza stradale per pedoni e ciclisti (11%), raccolgono un interesse più contenuto ma comunque significativo. La disponibilità di spogliatoi e docce è infine segnalata da una quota residuale dei rispondenti (8%).

Si precisa che anche in questa sezione del questionario era possibile selezionare più opzioni di risposta; le percentuali riportate sono pertanto calcolate sul totale del campione e non sono mutuamente esclusive.

SEZIONE B - PARTE PROGETTUALE

7. Obiettivi del piano

7.1 Obiettivi generali

L'obiettivo principale del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro è la riduzione dell'utilizzo dell'auto privata con singolo occupante da parte dei lavoratori, in favore di modalità di spostamento più sostenibili ed efficienti. In tale prospettiva, il Piano mira non solo a contenere il ricorso al mezzo privato, ma anche a consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota di lavoratori che utilizza la bicicletta o si sposta a piedi, compatibilmente con le distanze percorse e con le caratteristiche del contesto territoriale e infrastrutturale.

Parallelamente, il Piano intende promuovere un maggiore utilizzo del trasporto pubblico, attraverso azioni di supporto, informazione e incentivazione, tenendo conto delle effettive possibilità di accesso e delle esigenze organizzative legate al contesto lavorativo, in particolare in relazione agli orari e alla turnazione. L'incremento della quota modale del trasporto pubblico rappresenta un obiettivo rilevante anche in un'ottica di riduzione della congestione veicolare e di miglioramento complessivo dell'accessibilità alla sede.

Ulteriori obiettivi, strettamente connessi a quello principale, riguardano la diminuzione dell'impatto ambientale associato alla mobilità casa-lavoro, con riferimento in particolare alle emissioni climalteranti e agli inquinanti locali, nonché la promozione di forme di mobilità a minore impatto, anche attraverso l'adozione di veicoli a basse o nulle emissioni. Il Piano persegue inoltre il miglioramento della sicurezza degli spostamenti, con attenzione sia alla sicurezza stradale sia alle condizioni di viaggio percepite dai lavoratori.

Il PSCL si pone infine l'obiettivo di contribuire alla diffusione di una cultura della mobilità sostenibile all'interno dell'organizzazione, favorendo comportamenti consapevoli e responsabili, e di migliorare le condizioni complessive di viaggio dei lavoratori, sotto il profilo economico, del comfort e della riduzione dello stress legato agli spostamenti quotidiani. In tal senso, i progetti e le azioni individuate dal Piano sono concepiti come strumenti integrati, in grado di accompagnare nel tempo un'evoluzione graduale ma strutturale delle abitudini di mobilità del personale.

7.2 Misure articolate per asse d'intervento

Le misure previste dal PSCL sono strutturate secondo una logica per assi di intervento, al fine di garantire una lettura chiara, organica e coerente delle azioni proposte. Questa articolazione consente di ricondurre ogni misura a uno specifico ambito strategico, in funzione degli obiettivi di

riduzione degli impatti ambientali e di miglioramento della mobilità casa-lavoro. In particolare, le azioni sono suddivise in cinque assi tematici, che spaziano dal favore all'utilizzo del trasporto pubblico locale, alla promozione della mobilità sostenibile e della micromobilità, fino alle misure di riduzione della domanda di spostamento, al disincentivo dell'uso dell'auto privata e alle azioni di carattere trasversale. Nei paragrafi che seguono sono pertanto descritte e dettagliate le singole azioni previste suddivise per asse di intervento.

Assi	Misure
Asse 1	Favorire il TPL
Asse 2	Mobilità e micromobilità
Asse 3	Riduzione domanda di mobilità
Asse 4	Disincentivo auto privata
Asse 5	Misure trasversali

ASSE 1 - FAVORIRE IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

- **Convenzioni per abbonamenti agevolati al TPL:** si prevede una fase preliminare di approfondimento e confronto con i gestori del Trasporto Pubblico Locale, finalizzata alla verifica dell'offerta di servizio attualmente disponibile in relazione alle esigenze di mobilità del personale e dell'utenza. Sulla base degli esiti di tale analisi, verrà valutata la possibilità di avviare un dialogo strutturato con i soggetti competenti per l'eventuale attivazione, in una fase successiva, di forme di convenzionamento o di agevolazione tariffaria, compatibilmente con le condizioni operative e organizzative del servizio.
- **Informazione e orientamento al TPL:** è prevista la realizzazione di materiali informativi e di comunicazione dedicati, da diffondere attraverso i canali aziendali (intranet e canali social), con l'obiettivo di sensibilizzare dipendenti e collaboratori esterni sui servizi offerti dal trasporto pubblico locale e sui benefici ambientali, sociali ed economici derivanti dal suo utilizzo. Le attività di comunicazione saranno sviluppate in modo mirato e potranno essere programmate in concomitanza con giornate mondiali o iniziative nazionali e internazionali dedicate alla mobilità sostenibile, al fine di rafforzarne l'efficacia e la visibilità.

ASSE 4 - DISINCENTIVO ALL'USO DELL'AUTO PRIVATA

- **Promozione del car pooling aziendale:** nel periodo di riferimento è prevista l'attivazione di un'attività di analisi preliminare finalizzata all'individuazione di possibili partner e piattaforme dedicate. L'analisi sarà orientata alla valutazione delle principali caratteristiche operative, delle funzionalità offerte e delle condizioni economiche, al fine di individuare la soluzione maggiormente coerente con le esigenze organizzative e

gestionali dell'Ente. L'eventuale avvio di collaborazioni o l'adozione di specifiche piattaforme potrà essere valutato in una fase successiva, sulla base degli esiti dell'attività di analisi.

ASSE 5 - MISURE TRASVERSALI

- **Comunicazione e sensibilizzazione:** è prevista la realizzazione di campagne periodiche di informazione e sensibilizzazione rivolte al personale, finalizzate a promuovere i benefici ambientali, economici e sociali della mobilità sostenibile e a valorizzare le iniziative che saranno progressivamente attivate dall'Istituto nell'ambito del presente PSCL. Le attività di comunicazione saranno programmate anche in concomitanza con Giornate Mondiali o Internazionali dedicate ai temi della mobilità sostenibile, al fine di rafforzarne la diffusione e l'efficacia.
- **Amazon Locker:** a seguito dell'attivazione del servizio presso un altro Istituto ICS Maugeri, è prevista una progressiva estensione anche presso l'Istituto di Bari. L'azione sarà avviata mediante la richiesta formale di attivazione del servizio al gestore, valutando la fattibilità tecnica e organizzativa in relazione alle caratteristiche della sede. L'obiettivo è agevolare il personale nelle operazioni di consegna e ritiro dei pacchi e contribuire alla riduzione degli spostamenti individuali dedicati a tali attività.
- **Consegna della spesa:** è prevista l'attivazione di un percorso di mappatura e analisi dei potenziali rivenditori alimentari locali, finalizzato a valutare la possibilità di future collaborazioni per l'organizzazione di servizi di consegna o di punti vendita temporanei in prossimità dell'Istituto. L'attività sarà orientata all'individuazione dei soggetti interessati e alla comprensione delle possibili modalità organizzative e operative del servizio. Gli esiti di tale fase conoscitiva costituiranno la base per eventuali approfondimenti e valutazioni successive in merito all'attivazione dell'iniziativa, con l'obiettivo di migliorare la conciliazione tra vita lavorativa e privata del personale e valorizzare il tessuto economico locale.

7.3 Benefici conseguibili

BENEFICI PER LE PERSONE

L'adozione dei progetti previsti dal Piano è orientata a migliorare in modo significativo le condizioni di spostamento casa-lavoro del personale. Le misure a supporto del trasporto pubblico, della mobilità ciclabile e delle soluzioni di condivisione favoriscono una maggiore flessibilità, una riduzione dei costi individuali di viaggio e un miglioramento complessivo del comfort e della sicurezza degli spostamenti. In particolare, l'integrazione di servizi accessori, quali spazi dedicati al ritiro pacchi o alla consegna della spesa, contribuisce a ridurre lo stress legato alla gestione delle attività quotidiane, migliorando l'equilibrio tra vita lavorativa e personale.

BENEFICI PER L'ISTITUTO

Per l'Istituto, l'attuazione delle azioni previste dal PSCL consente di rafforzare il proprio ruolo di organizzazione attenta al benessere dei lavoratori e alla sostenibilità, con ricadute positive in termini di immagine, attrattività e responsabilità sociale. La riduzione della dipendenza dall'auto privata e una gestione più efficiente della mobilità contribuiscono inoltre a contenere la pressione sulle aree di sosta, a migliorare l'accessibilità complessiva alla sede e a supportare una più razionale organizzazione degli spazi e dei servizi. Le attività di comunicazione e coinvolgimento favoriscono infine una maggiore partecipazione del personale alle politiche aziendali, rafforzando il senso di appartenenza e la condivisione degli obiettivi del Piano.

BENEFICI PER L'AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale, l'insieme delle misure proposte è finalizzato alla riduzione delle emissioni climalteranti e degli inquinanti locali associate agli spostamenti casa-lavoro. L'incentivazione del trasporto pubblico, della mobilità attiva e del car pooling, unitamente alla promozione della mobilità elettrica, contribuisce a una diminuzione complessiva dei consumi energetici e dell'impatto ambientale della mobilità. Tali azioni si inseriscono in un percorso più ampio di transizione verso modelli di mobilità sostenibile, in coerenza con gli obiettivi ambientali e climatici a livello locale e nazionale.

I calcoli del beneficio ambientale presentati costituiscono stime indicative, basate sull'assunzione di 220 giorni annui di servizio in sede e su distanze medie di percorrenza emerse dalle analisi descrittive dei dati disponibili. Il numero di dipendenti interessati dal cambio modale è stato stimato sulla base dei risultati dell'indagine condotta.

I fattori di conversione delle emissioni utilizzati derivano dal database Ecoinvent o altri siti ufficiali e sono stati applicati in modo coerente per tutte le modalità di trasporto considerate, con riferimento ai chilometri percorsi durante l'anno. I risultati forniscono pertanto una valutazione comparativa del potenziale beneficio ambientale associato agli scenari analizzati.

ASSE DI INTERVENTO: Favorire il trasporto pubblico locale (TPL)	N° persone interessate dal cambio modale	Km percorsi / anno (*)	Emissioni (kg CO₂ eq)
Baseline	10	13.640	35.327
Attivazione convenzione	10	13.640	1.378
RISPARMIO	-	-	33.940

(*) Calcolato sulla base di: chilometri medi percorsi giornalmente, giorni di servizio, persone interessate dal cambio modale

SEZIONE C - PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

8. Programma di implementazione

8.1 Attuazione delle misure: tempistiche e costi

Di seguito si presenta, in forma tabellare, il programma di implementazione delle misure previste dal PSCL, nel quale sono riportate, per ciascun intervento, le principali tempistiche di attuazione e la stima delle risorse economiche necessarie. Il quadro economico indicato ha valore previsionale ed è finalizzato a fornire un riferimento per la pianificazione finanziaria; l'effettiva assunzione degli impegni di spesa resta subordinata all'approvazione del bilancio e alla disponibilità delle risorse finanziarie. Le tempistiche riportate potranno pertanto essere oggetto di aggiornamento e verifica in funzione delle priorità dell'Ente e dell'evoluzione del quadro economico e finanziario.

Misura	Valore economico del progetto
Convenzioni per abbonamenti agevolati al TPL	Da definire
Informazione e orientamento al TPL	Costo interno di risorse (ore/HC)
Promozione del car pooling aziendale	Da definire previa valutazione e identificazione del partner
Comunicazione e sensibilizzazione	Costo interno di risorse (ore/HC)
Amazon Locker	Gratuito
Consegna spesa	Da definire previa valutazione e identificazione dei partner

8.2 Programma di monitoraggio

Il programma di monitoraggio del PSCL è finalizzato a verificare nel tempo lo stato di attuazione delle misure previste e a valutarne l'efficacia in termini di riduzione dell'uso del mezzo privato, incremento delle modalità di trasporto sostenibili e diminuzione delle emissioni climalteranti associate agli spostamenti casa-lavoro. Il monitoraggio costituisce uno strumento essenziale per garantire il miglioramento continuo del Piano e per orientare eventuali aggiornamenti o rimodulazioni delle azioni previste. L'attività di monitoraggio sarà condotta con cadenza periodica, attraverso la raccolta e l'analisi di indicatori quantitativi e qualitativi, differenziati per ciascun asse di intervento e per singola misura. Il monitoraggio potrà avvalersi di diverse fonti informative, quali questionari periodici rivolti ai dipendenti, dati forniti dai gestori del trasporto pubblico locale, registri interni di utilizzo delle misure attivate e informazioni raccolte nell'ambito delle attività di Mobility Management. I risultati saranno sintetizzati in report periodici ad uso interno e utilizzati per valutare il grado di raggiungimento degli obiettivi del PSCL. Sulla base degli

esiti del monitoraggio e in funzione dell'evoluzione del contesto organizzativo, normativo e infrastrutturale, il Piano potrà essere oggetto di aggiornamento, al fine di migliorare l'efficacia complessiva delle misure e di garantire la coerenza con le risorse disponibili e con le politiche di mobilità sostenibile a livello locale e territoriale.

Misura	KPI
Convenzioni per abbonamenti agevolati al TPL	Numero di convenzioni attivate
Informazione e orientamento al TPL	<ul style="list-style-type: none"> • Numero visualizzazioni al materiale informativo • Tasso di engagement
Promozione del car pooling aziendale	Da definire
Comunicazione e sensibilizzazione	<ul style="list-style-type: none"> • Numero campagne informative realizzate • Tasso di engagement
Amazon Locker	Da definire
Consegna spesa	Da definire

9. Procedura di azione e trasmissione

9.1 Iter interno di approvazione

L'iter interno di approvazione del PSCL è finalizzato a garantire la condivisione, la coerenza e la validazione delle azioni previste all'interno dell'organizzazione, nel rispetto delle competenze dei diversi uffici coinvolti. Il Piano, una volta predisposto dal Mobility Manager, viene sottoposto all'esame delle strutture competenti in materia di organizzazione, gestione del personale e programmazione economico-finanziaria, al fine di verificarne la fattibilità tecnica, organizzativa ed economica. Successivamente, il PSCL è trasmesso agli organi di indirizzo e di governo dell'Ente per l'approvazione formale, secondo le procedure interne vigenti. L'effettiva attuazione delle misure è subordinata all'approvazione del bilancio e alla disponibilità delle risorse necessarie, nonché all'adozione degli eventuali atti amministrativi conseguenti.

9.2 Trasmissione al Mobility Manager d'area

A seguito dell'approvazione interna, il PSCL viene trasmesso al Mobility Manager d'area territorialmente competente, secondo le modalità e le tempistiche previste dalla normativa vigente. La trasmissione ha lo scopo di consentire il coordinamento delle azioni previste dal Piano con le politiche di mobilità sostenibile a livello locale e sovralocale, favorendo l'integrazione con gli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti. Il confronto con il Mobility Manager d'area permette inoltre di valutare possibili sinergie con altri PSCL presenti sul territorio, nonché di monitorare l'efficacia complessiva delle misure adottate in relazione agli obiettivi di riduzione degli impatti ambientali e di miglioramento della mobilità casa-lavoro.

9.3 Aggiornamento del Piano Spostamenti Casa-Lavoro

Il presente Piano sarà oggetto di aggiornamento con cadenza annuale, al fine di garantirne la costante coerenza con l'evoluzione delle esigenze organizzative, dei comportamenti di mobilità dei lavoratori e del contesto normativo di riferimento. Gli aggiornamenti saranno predisposti sulla base di specifiche indagini sulla mobilità casa-lavoro, integrate con i risultati delle attività di monitoraggio relative alle misure progressivamente attivate e ai loro effetti. L'aggiornamento del PSCL avverrà nel rispetto delle disposizioni e degli indirizzi contenuti nelle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro, adottate con decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 4 agosto 2021.

A cura di:

FRANCESCO BENINI
Mobility Manager

Con il contributo di:

ELISA GALMARINI
ESG Specialist

Dicembre 2025



Maugeri

Ricerca. Cura. Persone.

ICS Maugeri SpA Società Benefit,
Sede legale Via Salvatore 4, 27100 Pavia

www.icsmaugeri.it