



Sede di Milano

PIANO SPOSTAMENTI CASA – LAVORO 2025

Novembre, 2025



INDICE

1. Premessa e inquadramento generale della sede	3
2. Parte informativa e di analisi	6
<i>2a. Analisi dell'offerta di trasporto</i>	6
<i>2b. Analisi del campione</i>	13
<i>2c. Analisi della domanda di trasporto</i>	19
3. Conseguenze delle scelte di mobilità	35
4. Parte progettuale	39
5. Programma di implementazione e monitoraggio	50
6. Conclusioni	52

1. Premessa



EVOLUZIONE LEGISLATIVA

27 MARZO 1998

DECRETO RONCHI

Introduce la figura del **Mobility Manager** (MM) e l'obbligo di redazione del PSCL per le aziende con 300 dipendenti.



19 MAGGIO 2020

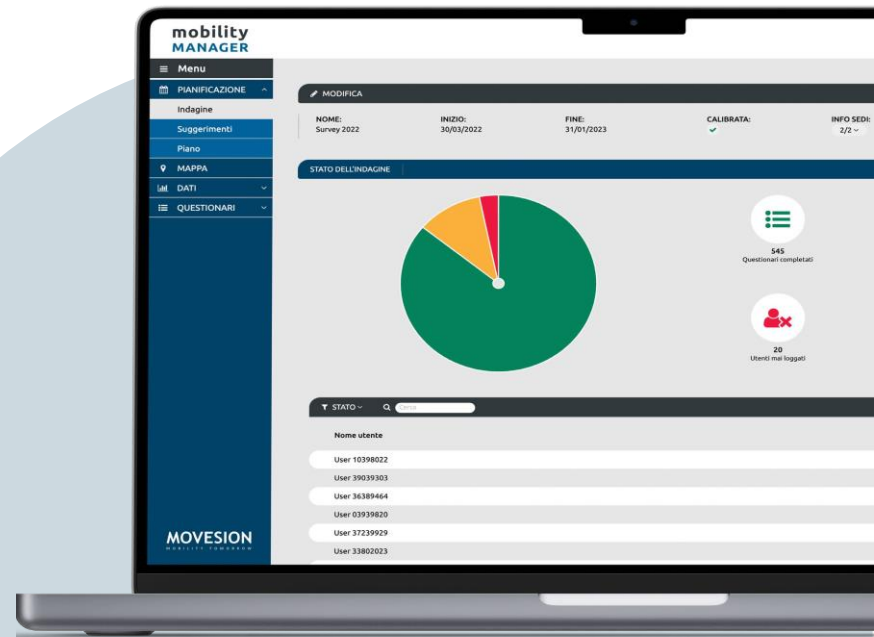
DECRETO RILANCIO

Obbligo di nomina del MM e abbassamento della soglia minima per la stesura del PSCL a 100 dipendenti e ubicate in un Capoluogo di Regione, una Città Metropolitana, un Capoluogo di Provincia o un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

12 MAGGIO 2021

DECRETO
INTERMINISTERIALE
N. 179

Definisce le figure, le funzioni e i requisiti dei MM aziendali e dei MM d'Area. Indica i contenuti e le finalità dei PSCL.



Mobility Manager è il **primo software** con cui redigere il Piano Spostamenti Casa – Lavoro. Permette una comprensione capillare delle abitudini di mobilità dei **lavoratori**, crea degli scenari di intervento con i risultati attesi e calcola i **costi-benefici**.

1. Inquadramento generale della sede

ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

La sede dispone di un parcheggio aziendale con spazi di sosta per le autovetture tradizionali ed elettriche. Tra i mezzi aziendali di trasporto ci sono 11 automobili elettriche/ibride, a favore di una mobilità sostenibile. Inoltre, l'azienda offre contributi per l'acquisto di abbonamenti TPL e un accordo con il vettore car sharing E-VAI.

SERVIZI E INCENTIVI ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
PARCHEGGI AZIENDALI
L'offerta complessiva di sosta è costituita da 51 posti auto riservati al personale dotato di TAG, 13 ulteriori posti situati all'interno dell'area CESI e 24 stalli equipaggiati con colonnine di ricarica. Inoltre, sotto la tangenziale sono disponibili circa 90 posti auto.
50 – BICICLETTE TRADIZIONALI 50 –MOTOCICLI TRADIZIONALI
MEZZI AZIENDALI
2 – AUTO TRADIZIONALI 11 – AUTO ELETTRICHE / IBRIDE 6 - AUTO DIRIGENTI (di cui 5 elettriche e 1 plug in)
CONTRIBUTI PER L'ACQUISTO DI ABBONAMENTI PER SERVIZI SHARING
ACCORDO AZIENDALE CON VETTORE CAR SHARING E-VAI (SCONTO 10%)
CONTRIBUTI PER L'ACQUISTO DI ABBONAMENTI PER IL TPL
100 € /anno per dipendente

Tra i servizi si segnala che la comunicazione interna avviene mediante l'utilizzo di email aziendali e bacheche. Risulta essere presente il servizio mensa.

STRUMENTI DI COMUNICAZIONE E GESTIONE AZIENDALE
EMAIL AZIENDALE
Sì
BACHECA
Sì (5)
MENSA
Sì
BUDGET INVESTITO PER IL MOBILITY MANAGEMENT
41.200,00 €
RISORSE UMANE IMPIEGATE PER IL MOBILITY MANAGEMENT
1



2. Parte informativa e di analisi

2a. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

L'analisi dell'offerta di trasporto permette di descrivere le modalità di accesso alla sede di RSE di Milano in base al mezzo scelto per lo spostamento sistematico casa-lavoro.

In coerenza con le Linee Guida del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, risulta fondamentale presentare un'opportuna valutazione dell'offerta di trasporto, così da ricostruire la situazione generale delle infrastrutture e dei servizi a disposizione dei dipendenti nell'ambito dei loro spostamenti Casa-Lavoro.

Di seguito verranno analizzati i seguenti aspetti:

- Premessa
- Trasporto privato
- Aree di sosta
- Trasporto pubblico
- Modalità ciclabile
- Modalità pedonale
- Servizi sharing
- Conclusioni
- Olimpiadi Milano Cortina 2026: come cambia la mobilità

Al termine del capitolo verrà rappresentata una valutazione generale dei singoli mezzi per definire i livelli di accessibilità ad essi relativi e, quindi, le eventuali criticità rilevate.

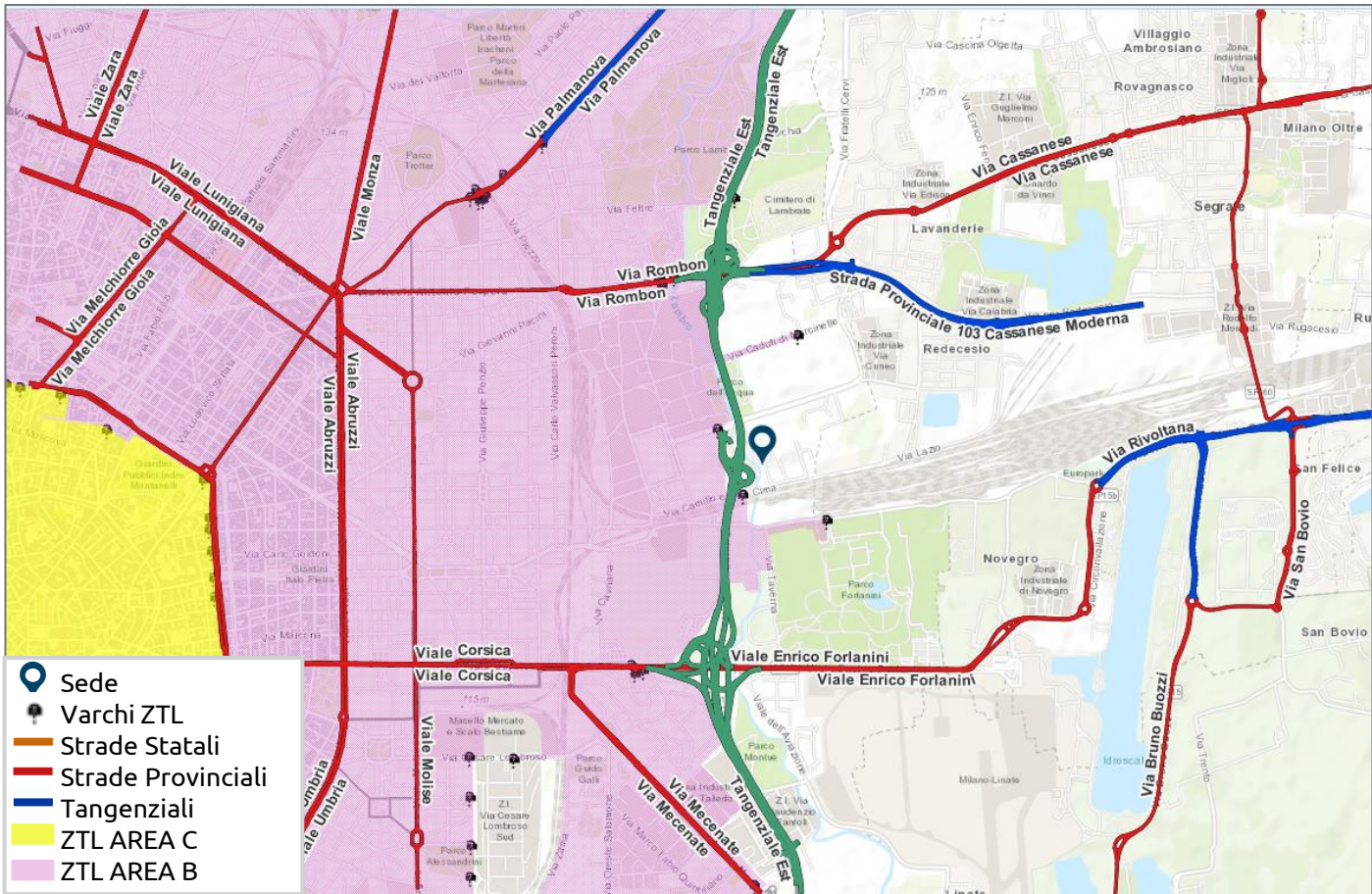
2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO – Le infrastrutture viarie

La mappa in basso mostra le principali arterie stradali vicine, mentre la tabella valuta le infrastrutture viarie, inserendo una indicazione sulla qualità, che sintetizza lo stato del manto stradale e della segnaletica orizzontale e verticale. I due assi viari costituiti dal Cavalcavia Buccari e dall'insieme di Via Edoardo Bonardi e Via Console Flaminio rivestono un ruolo strategico negli spostamenti casa-lavoro per chi proviene dal centro urbano di Milano.

ARTERIE STRADALI	QUALITÀ*
Via Raffaele Rubattino	●
Via Rombon	●
Viale Enrico Forlanini	●
Tangenziale est di Milano – Viadotto Parchi	●

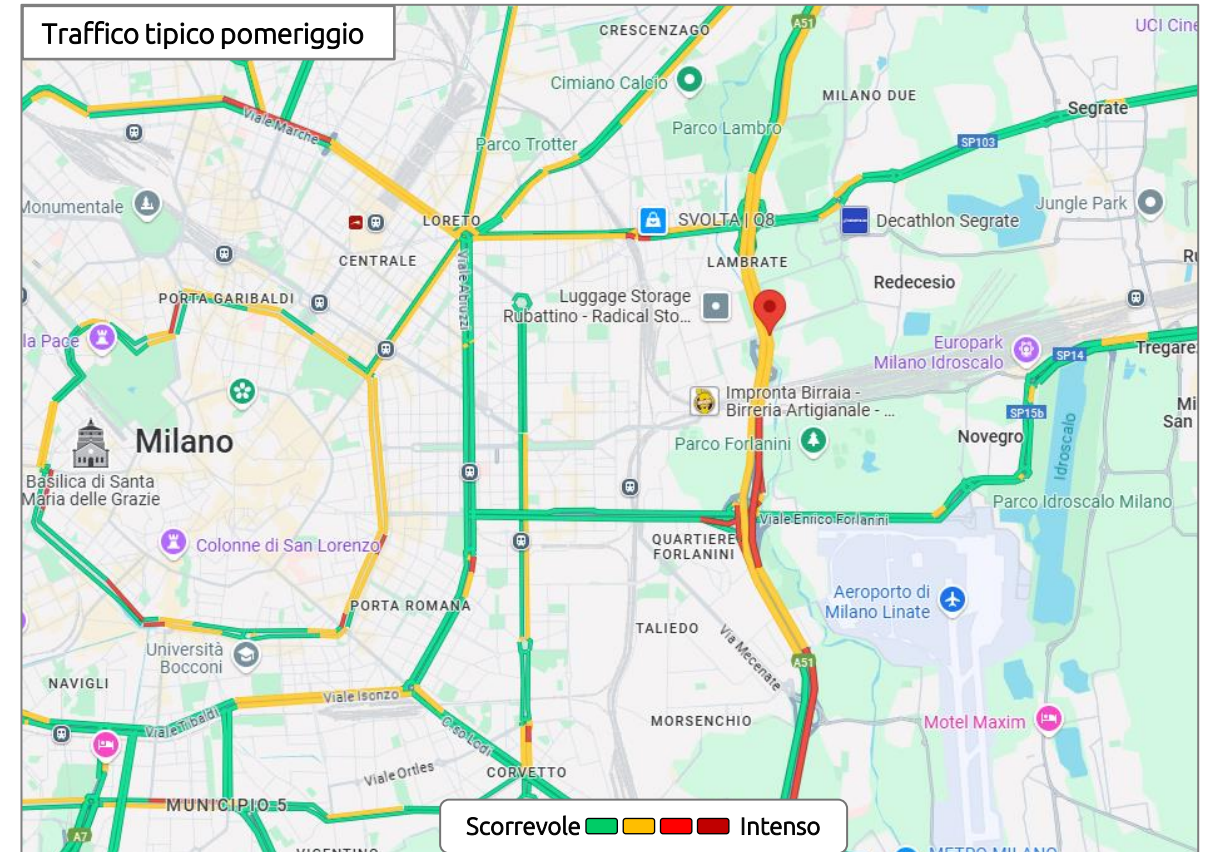
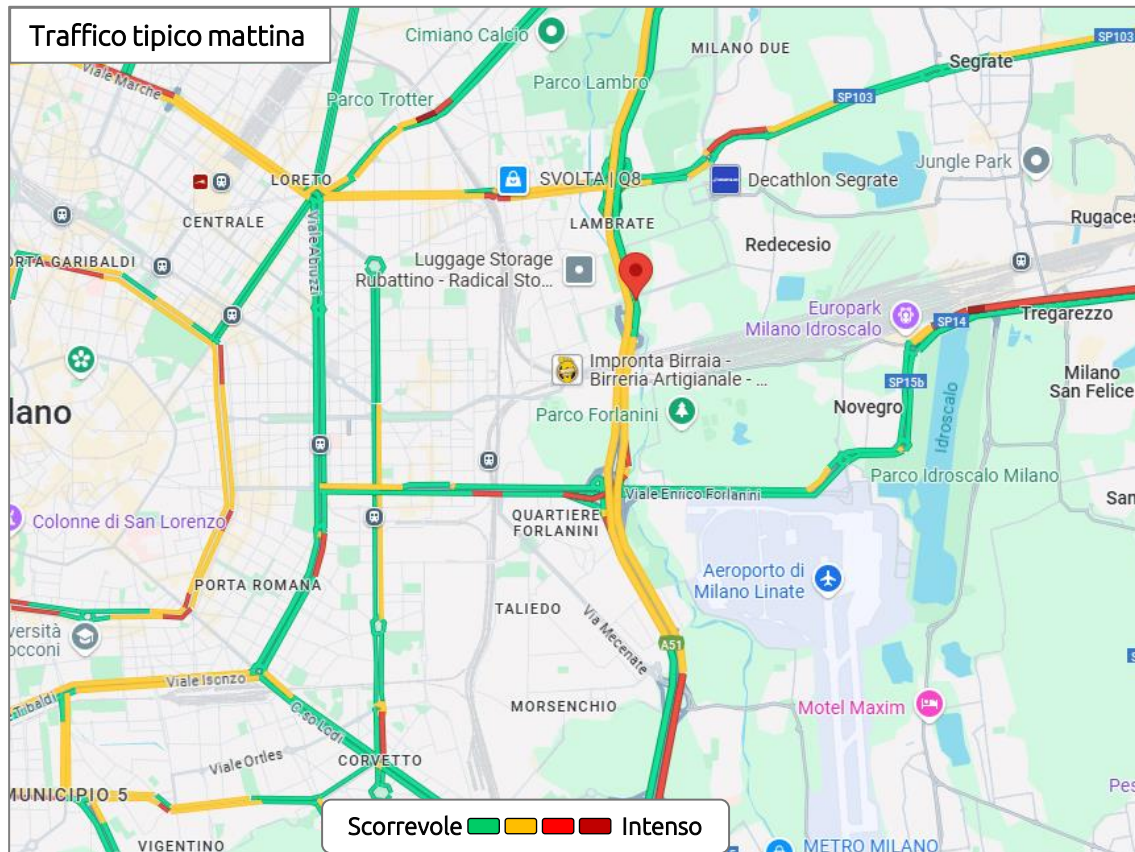
* ● limitata ● discreta ● buona ● ottima



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO – *Il livello del traffico*

Le immagini adiacenti rilevano il livello del traffico che risulta essere mediamente intenso con tratti di traffico congestionato nelle ore di punta mattutine e pomeridiane. In particolare, durante le ore pomeridiane il traffico risulta essere fortemente congestionato nei pressi dello svicolo autostradale di Via Rubattino.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

AREE DI SOSTA

In relazione ai requisiti di accessibilità per le **aree di sosta**, l'azienda dispone di un parcheggio ad uso esclusivo dei dipendenti.

A circa 450 metri dalla sede, lungo Via Raffaele Rubattino, è inoltre presente un parcheggio pubblico gratuito, facilmente raggiungibile.

Sempre su Viale Raffaele Rubattino, a pari distanza, si trova una stazione di ricarica per veicoli elettrici, dotata di due colonnine.

L'analisi complessiva evidenzia una buona accessibilità alla sede tramite mezzi di trasporto privato, favorita dalla disponibilità di un parcheggio aziendale e di aree di sosta pubbliche nelle immediate vicinanze.

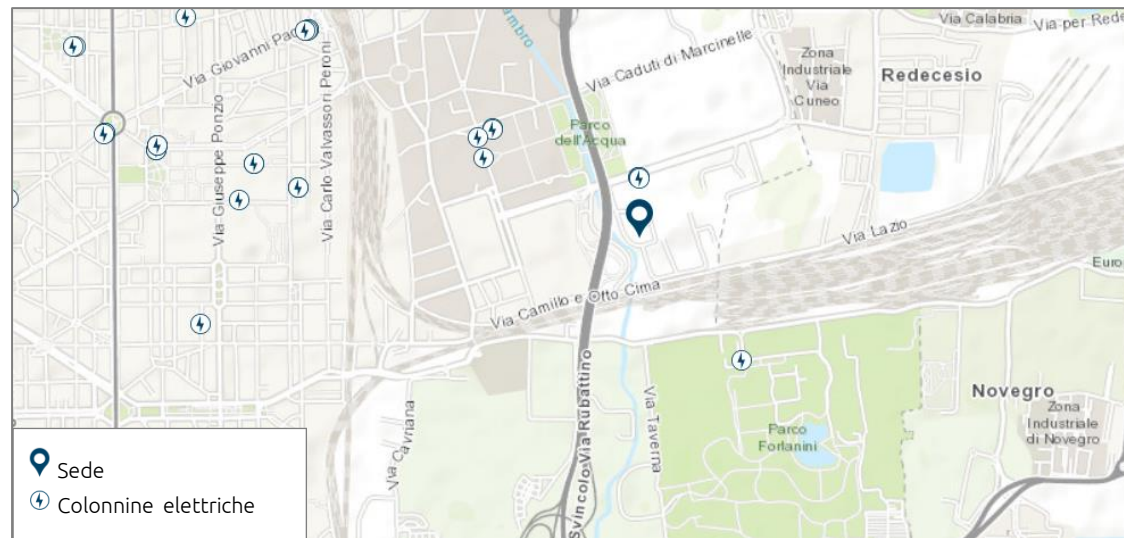


Immagine satellitare

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PUBBLICO

L'analisi del **trasporto pubblico locale** per la sede oggetto di PSCL consente di comprendere le condizioni di accessibilità da parte dei dipendenti che intendano recarsi al lavoro mediante l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Le principali linee su gomma nei pressi della sede risultano essere:

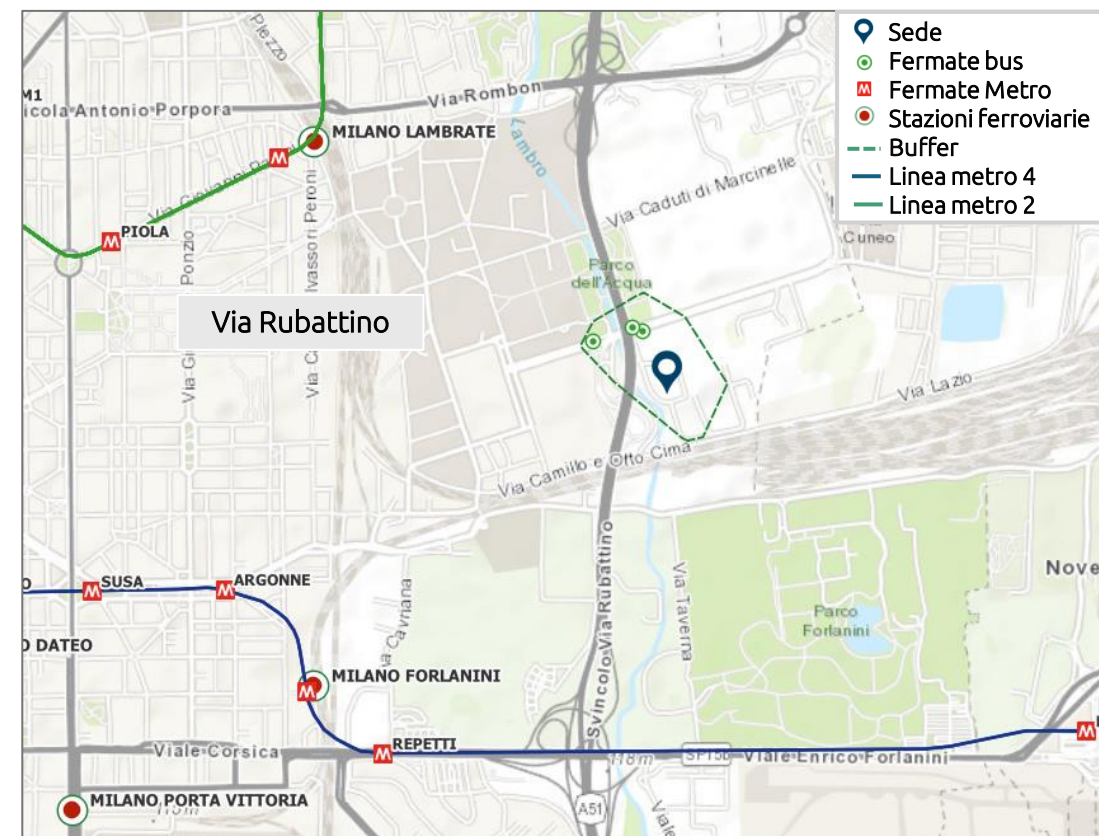
- **Linea bus 39:** Redeciesio – Via Pitteri/ Loreto M1 M2;
- **Linea bus 924:** Milano Lambrate FS M2- C.na Burrone M2/ Segrate;
- **Linea bus 54:** Cascina Gobba M2 – Lambrate FS M2 – Dateo M4.

L'accessibilità mediante il TPL si può considerare **discreta**. Alcune criticità sono dovute alla distanza tra la **stazione ferroviaria** e **metropolitana**. Tuttavia, la sede risulta accessibile tramite il trasporto pubblico su gomma, grazie alla vicinanza delle fermate alla sede e alla frequenza medio – alta delle linee.

Nota: Gli orari indicati in tabella si riferiscono alle fasce di punta. Durante le fasce di morbida, le frequenze risultano ridotte:

Linee 39 e 924 → 20 minuti

Linea 54 → 20 minuti



FERMATE	DISTANZA*	LINEA	FREQUENZA
Via Rubattino (Tangenziale Est)	300 m	Linea bus 39, 924	12 min
Via Piatterri (Via Rubattino)	900 m	Linea bus 54	10 min

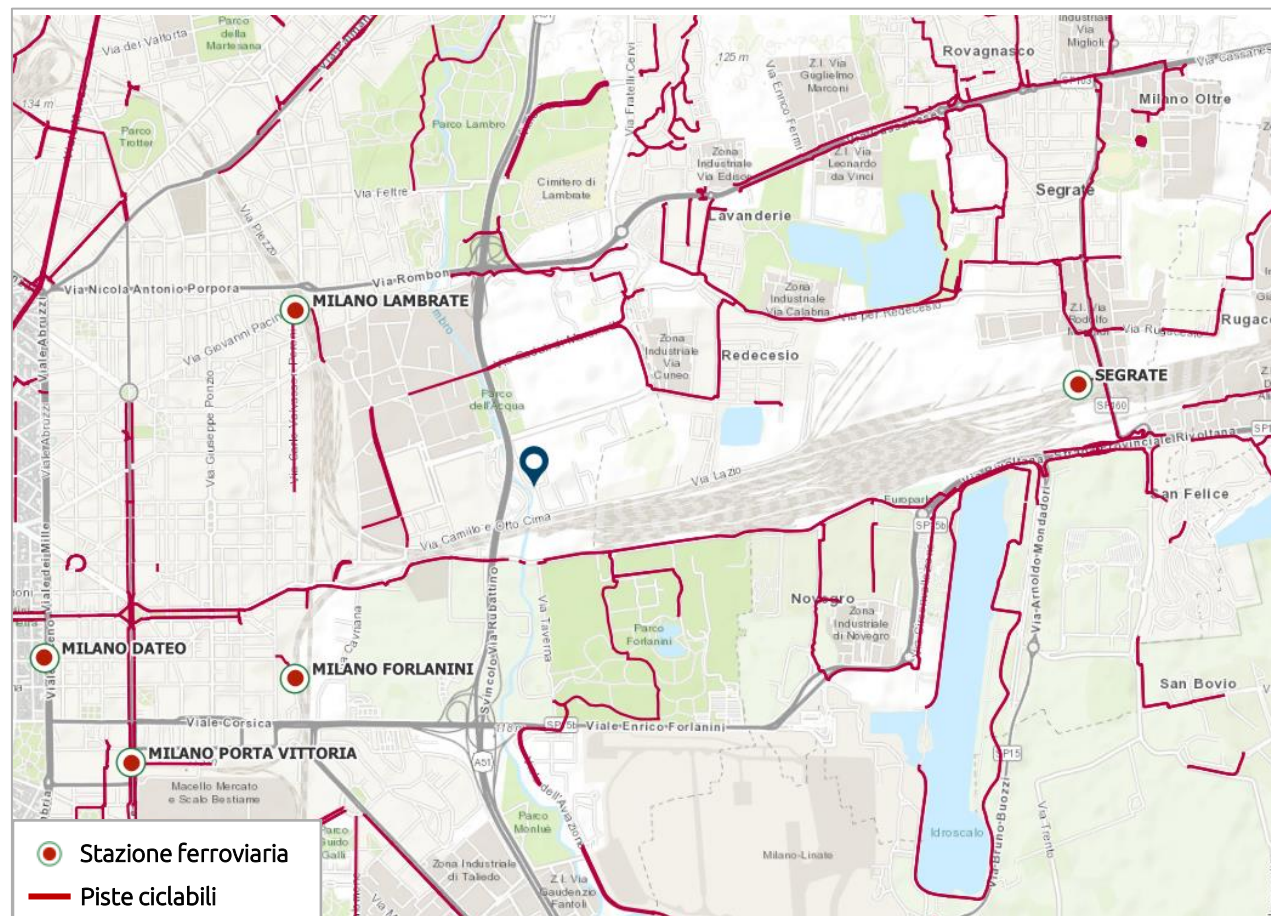
*entro 500 m = molto attrattivo; oltre 500 m = poco attrattivo.

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

MODALITÀ CICLABILE

Come evidenziato dalla mappa, la sede non è direttamente connessa alla **rete ciclabile cittadina**. Tuttavia, i percorsi presenti favoriscono la **mobilità multimodale**, in quanto collegano alcune stazioni ferroviarie dell'area, tra cui quella di Segrate.

Pur essendo la distanza non trascurabile, l'accesso alla **rete ciclabile** avviene in condizioni di sicurezza, grazie alla presenza di marciapiedi ampi e ben mantenuti. RSE offre ai propri dipendenti la possibilità di parcheggiare la bicicletta presso una autorimessa localizzata nei nodi di interscambio (come Stazione Lambrate o Fermate Metro M4).



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

MODALITÀ PEDONALE

L'accesso alla sede avviene principalmente da Via Rubattino, dove i **marciapiedi**, seppur presenti, si trovano in condizioni solo sufficienti: la larghezza risulta limitata e il fondo presenta irregolarità e segni di degrado che ostacolano un passaggio agevole.

Gli **attraversamenti pedonali** risultano essere in buone condizioni, visibili sia dai pedoni che dai conducenti di veicoli e regolamentati da apposito impianto semaforico. L'impianto lungo Via Raffaele Rubatino risulta essere «a chiamata», si attiva solo quando un pedone preme un pulsante; in più sono presenti dei sensori sulla strada che possono rilevare la presenza di veicoli o pedoni, contribuendo a regolare il flusso del traffico.

In generale, l'accessibilità pedonale risulta buona. L'unica criticità risiede nel fatto che durante gli orari serali, il percorso risulta essere isolato, essendo la sede localizzata in una zona poco frequentata.

Nel complesso, la fruibilità pedonale dell'area può essere considerata discreta.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

SERVIZI SHARING MOBILITY

Un ulteriore indicatore nell'analisi dell'offerta riguarda la copertura dei servizi sharing per il raggiungimento della sede.

Come emerge dalla mappa, la sede di Milano ricade nell'area di copertura dei seguenti servizi di sharing mobility.



CAR SHARING

- Enjoy; ShareNow; E-Vai; E-Go Drivalia;



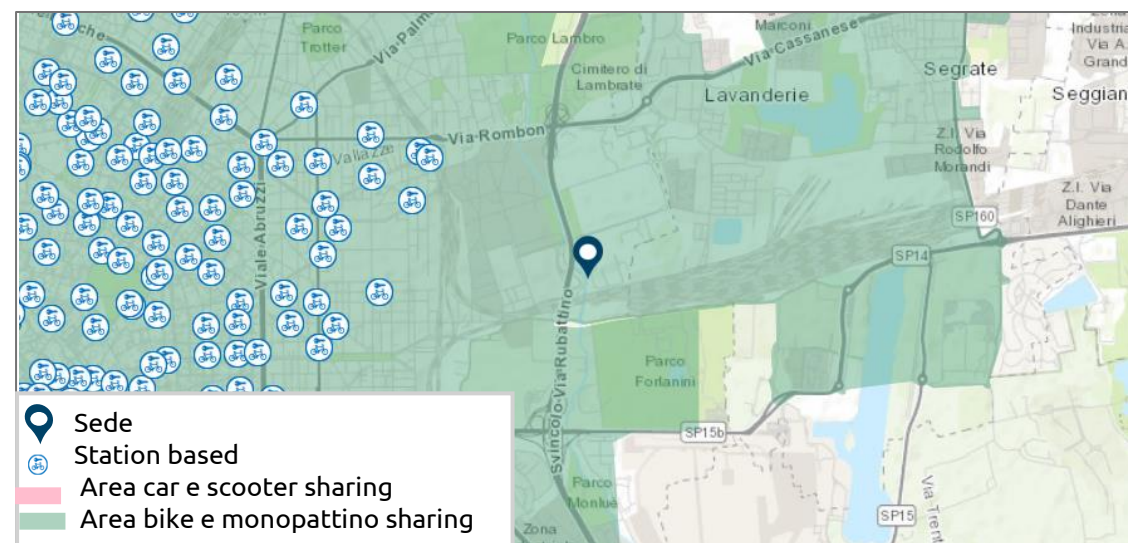
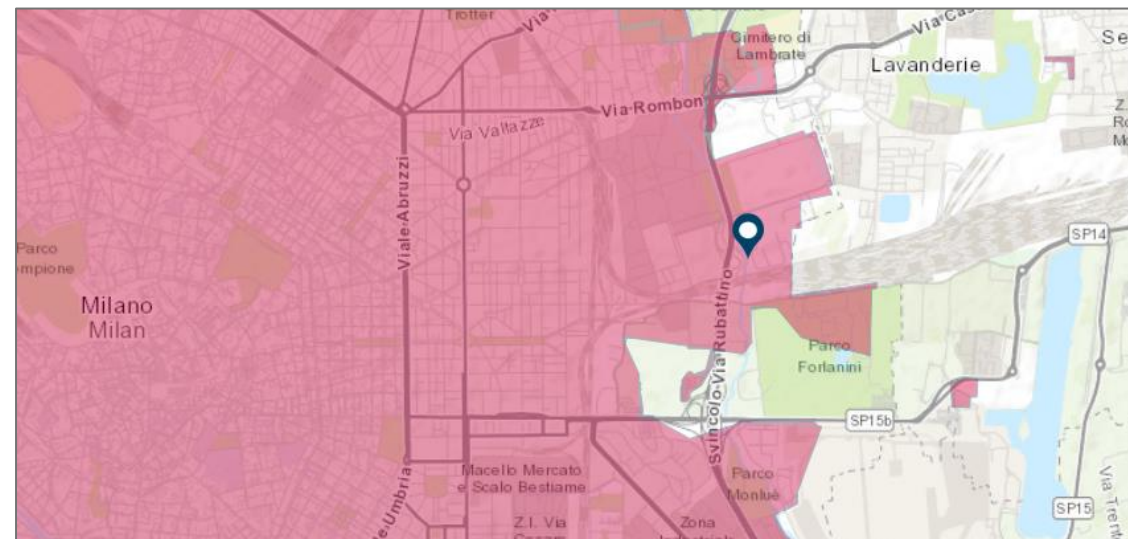
MONOPATTINO SHARING

- Lime; RideMovi; Dott;



BIKE SHARING

- Lime; RideMovi; Dott;



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

CONCLUSIONI

In conclusione, l'accessibilità alla sede risulta essere **buona**. Il trasporto privato è penalizzato dal traffico mediamente intenso, specialmente nelle ore pomeridiane. Il trasporto pubblico locale offre un servizio con alcune linee bus, con frequenze intorno agli 11 minuti. La stazione FS di Lambrate e di Forlanini, inoltre, non sono sufficientemente vicine da risultare attrattiva. Tuttavia, la rete ciclabile cittadina è abbastanza sviluppata, la sede non è direttamente collegata al percorso ciclabile più vicino, ma è distante circa 800 metri. L'accesso pedonale è ostacolato dalla presenza di marciapiedi adeguati. Infine, l'offerta di servizi di sharing ha tre opzioni di car sharing disponibili e tre per bike e monopattino.

MODALITÀ	FRUIBILITÀ	CRITICITÀ	STATO*
TRASPORTO PRIVATO	Traffico mediamente intenso	-	
AREE DI SOSTA	Presenza del parcheggio aziendale con colonnine di ricarica elettrica; aree di sosta gratuite esterne alla sede	-	
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	-	Presenza di solo due linee di TPL Frequenza bassa durante gli orari di morbida	
MODALITÀ CICLABILE	Rete ciclabile ampia ma discontinua nel territorio comunale	Assenza di percorsi ciclabili per raggiungere direttamente la sede	
MODALITÀ PEDONALE	Attraversamenti pedonali in buone condizioni	Marciapiedi non adeguati; tragitto isolato	
SERVIZI SHARING	Presenza di diversi vettori sharing	Assenza di stazione di BikeMi	

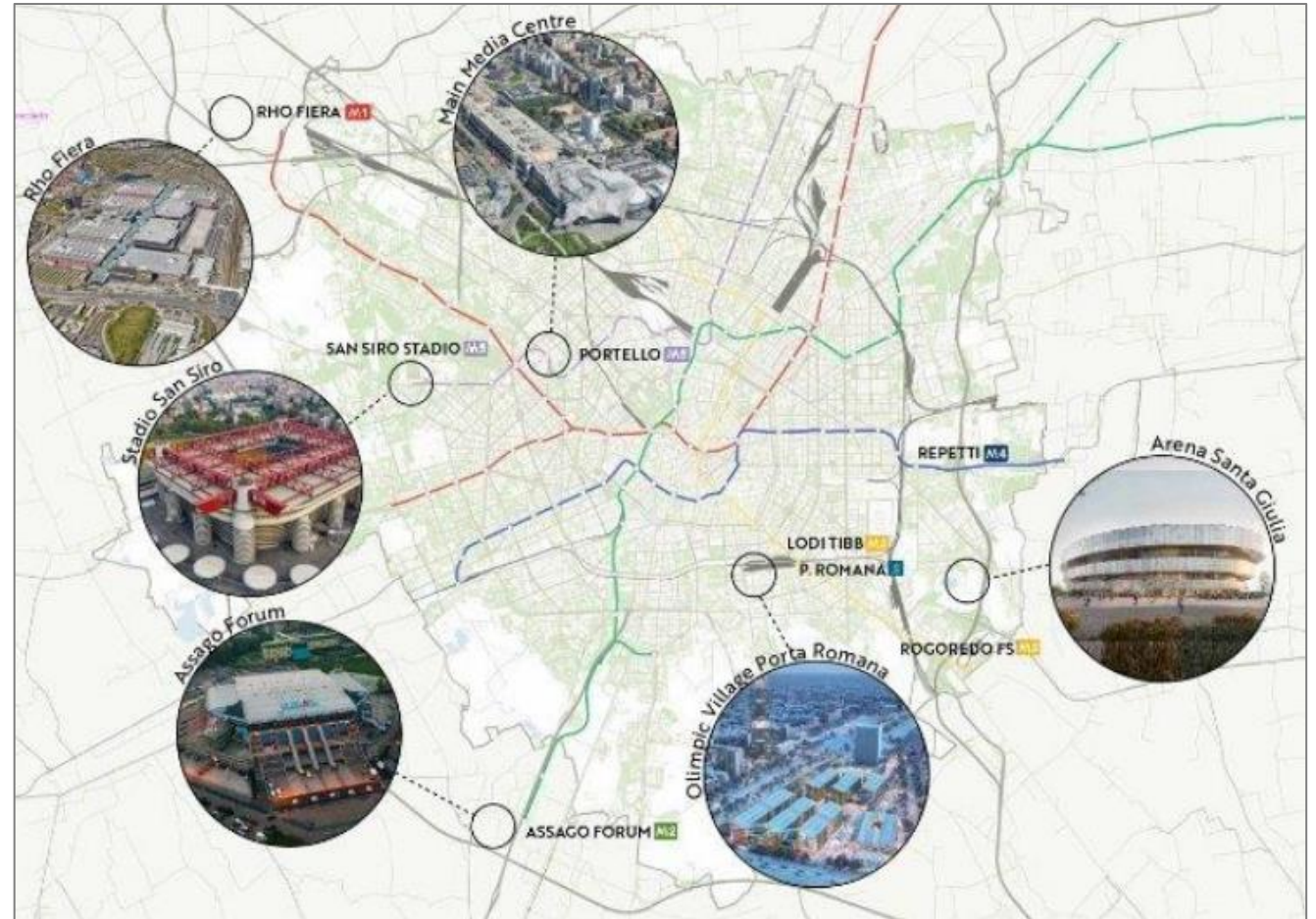
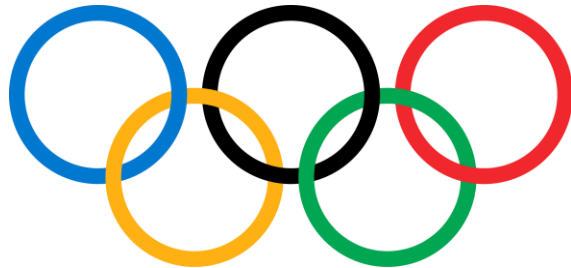
*  limitata  sufficiente  buona  ottima

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

OLIMPIADI MILANO-CORTINA 2026: COME CAMBIA LA MOBILITÀ

In vista delle Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026, la città di Milano si prepara a un cambiamento significativo sotto il profilo della mobilità, dell'accessibilità e dello sviluppo urbano.

L'evento rappresenta un'occasione unica per realizzare interventi duraturi e sostenibili, destinati a lasciare un'eredità positiva ben oltre la manifestazione sportiva. In occasione dei Giochi Olimpici e Paralimpici, il territorio milanese ospiterà diverse venue, suddivise tra aree competitive, non competitive e zone di particolare rilevanza logistica e istituzionale.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

OLIMPIADI MILANO-CORTINA 2026: COME CAMBIA LA MOBILITÀ

Nella tabella in basso si propone una sintesi delle modifiche alla viabilità previste.

Venue	Funzione	Tipologia di movimentazione prevista	Interventi sulla mobilità	Periodo di attività
Villaggio Olimpico	Sede degli atleti	Spostamenti atleti per competizioni e allenamenti - Approvvigionamenti a orari non fissi - Spostamento maestranze - Attività h24	Nessuna modifica alla viabilità esistente	31 gennaio – 22 febbraio 6 marzo – 15 marzo
Portello (MMC)	Sede della stampa	- Spostamenti giornalisti (carta stampata, TV, streaming) - Spostamento maestranze - Attività h24	- Modifiche temporanee alla viabilità - Occupazione stalli in viale Berengario	31 gennaio – 15 marzo <i>(eventuale sospensione tra Olimpiadi e Paralimpiadi non ancora definita)</i>
Arena Santa Giulia	Sede gare di hockey	- Spostamenti atleti, giornalisti, spettatori e maestranze	- Nuova viabilità riservata a navette passeggeri e flotta olimpica - Viabilità esistente transitabile salvo diversa indicazione - Senso unico in piazza Tina Modotti (verso via Russolo) - Scarico spettatori in piazza Tina Modotti (diretti a stazione Rogoredo) - Spostamento stalli taxi (lato Sky) e stalli disabili (più a nord) - Capolinea bus 88 in via Monte Penice - Pedonalizzazione temporanea di Largo Gonzaga durante afflusso/deflusso - Possibile chiusura temporanea corsia sud di viale Ungheria	31 gennaio – 22 febbraio 6–7 marzo – 15 marzo



2. Parte informativa e di analisi

2b. ANALISI DEL CAMPIONE

Il presente PSCL è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato mediante l'individuazione di misure tese ad orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso soluzioni di mobilità sostenibile. La survey, condotta per la sede di RSE, aveva l'obiettivo di fotografare le scelte di mobilità dei dipendenti e di analizzare la propensione al cambiamento verso modalità di trasporto più sostenibili.

La sezione in questione affronterà i seguenti aspetti:

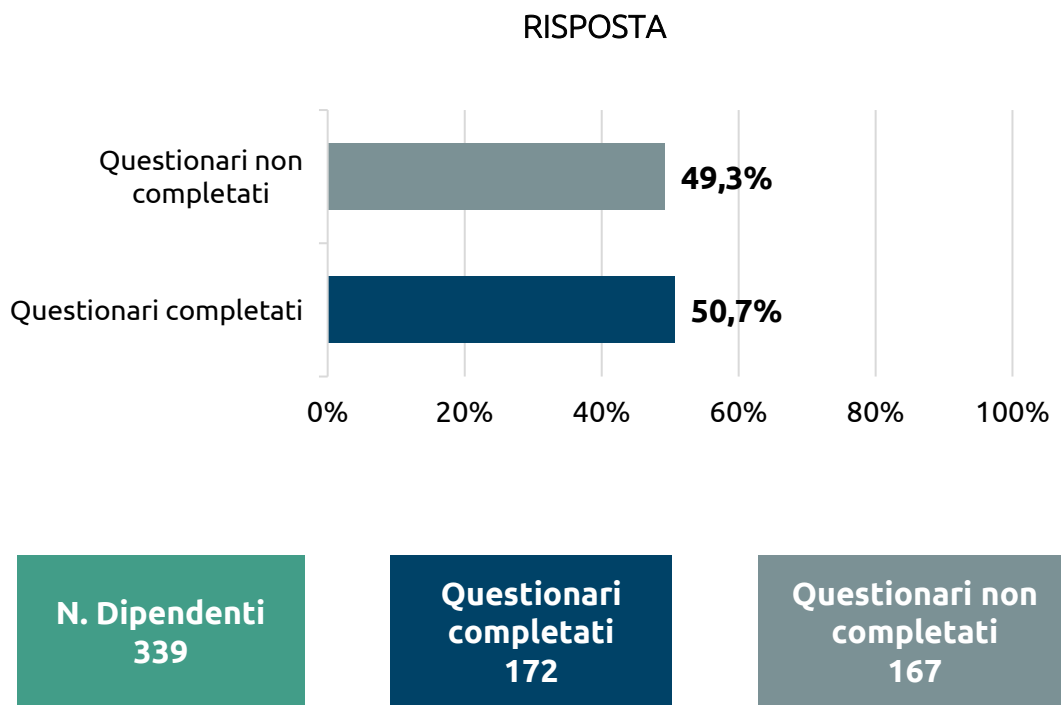
- Tasso di partecipazione
- Età e genere
- Qualifica, tipologia di contratto e articolazione dell'orario lavorativo
- Presenza media mensile in sede e orario di ingresso e di uscita
- Flessibilità di ingresso a lavoro e pausa pranzo
- Localizzazione del campione
- Mappatura dei dipendenti in relazione alla modalità di lavoro

La localizzazione è strategica per stabilire opportune misure orientate ad un miglioramento delle abitudini di mobilità, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale.

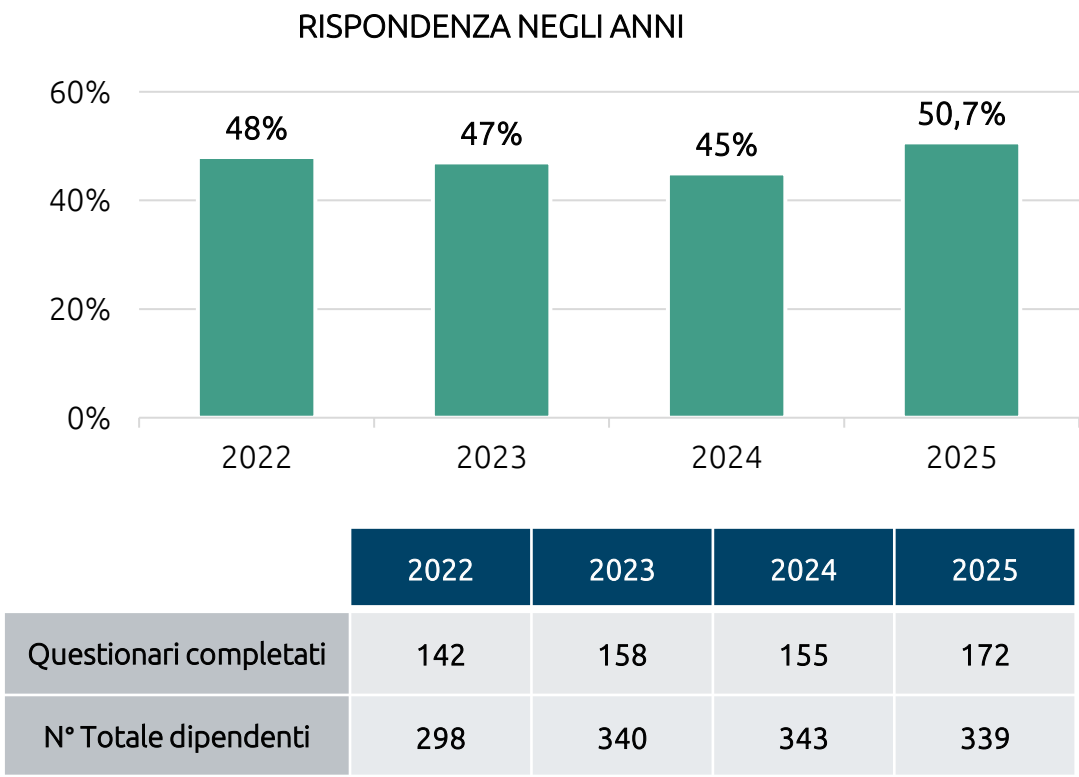
2b. Analisi del campione

TASSO DI PARTECIPAZIONE

Il questionario è stato completato da 172 dipendenti, che corrispondono al 50,7% dell'intera popolazione aziendale della sede di Milano di RSE. Il numero totale di dipendenti, alla data di somministrazione della survey (Settembre-Ottobre) risultava essere pari a 339.



Nel grafico in basso è stato inserito un confronto con gli anni precedenti. Il grafico evidenzia che la percentuale di rispondenza del 2025 risulta superiore rispetto agli anni precedenti ed, inoltre, più alta rispetto alla media nazionale dell'Osservatorio Movesion 2025.

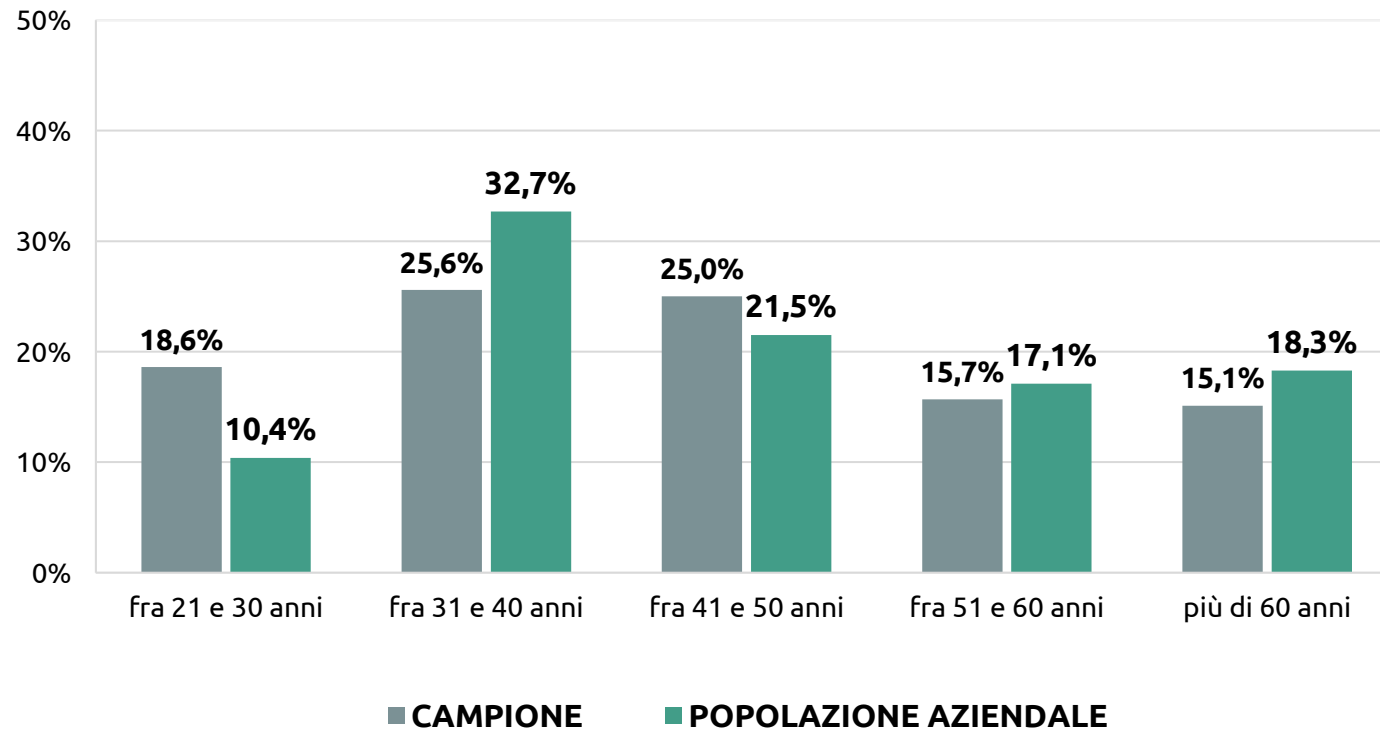


2b. Analisi del campione

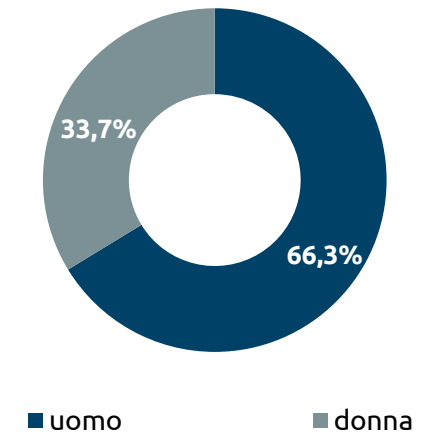
ETÀ E GENERE

Per ottenere una più accurata analisi sul campione, è opportuno considerare la **distribuzione dell'età** e il **genere** dei partecipanti. L'indagine ha evidenziato che buona parte del campione ha un'età compresa tra 31 e 40 anni (25,6%) e tra 41 e 50 anni (25%), essendo entrambe le fasce d'età più numerose all'interno della popolazione aziendale. In merito al genere, emerge che il **66,3%** dei partecipanti alla survey indica l'opzione **uomo**.

DISTRIBUZIONE ETÀ DEL CAMPIONE



GENERE



2b. Analisi del campione

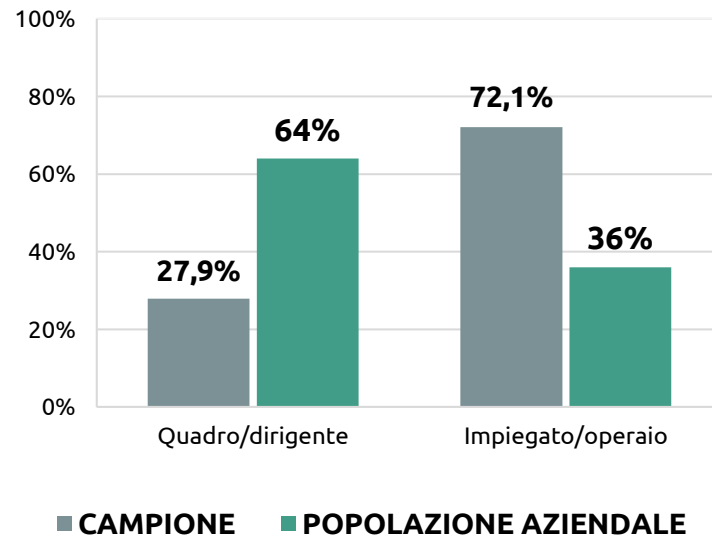
QUALIFICA, TIPOLOGIA DI CONTRATTO E ARTICOLAZIONE DELL'ORARIO LAVORATIVO

Inoltre, è stato effettuato un ulteriore focus rispetto alla qualifica, all'articolazione dell'orario lavorativo e alla tipologia di contratto. Dal grafico sottostante emerge che il 72,1% ha una qualifica da impiegato/operaio, mentre, il 27,9% da quadro/dirigente.

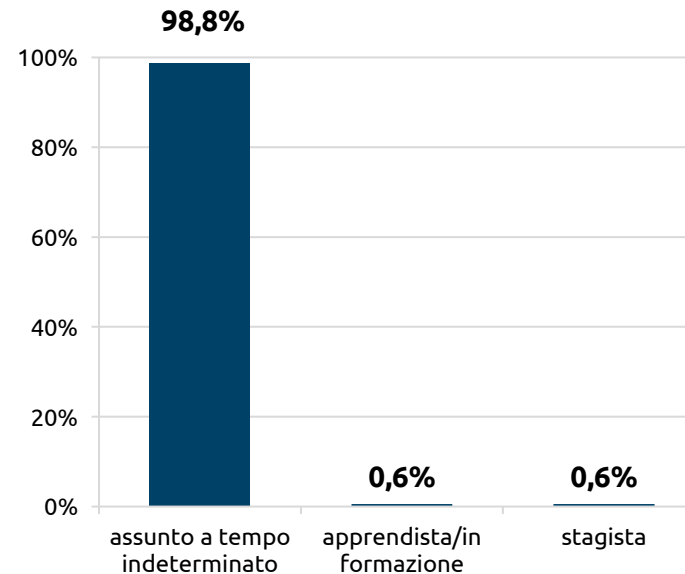
Rispetto alla **tipologia di contratto**, quasi la totalità del campione (98,8%), gode di un **contratto a tempo indeterminato**.

Il grafico in basso riporta l'**articolazione dell'orario lavorativo**. Il 92,5% dei rispondenti dichiara di godere di un'articolazione **full time 5 giorni a settimana**. Segue il 5,2% che svolge l'attività lavorativa in **telelavoro**.

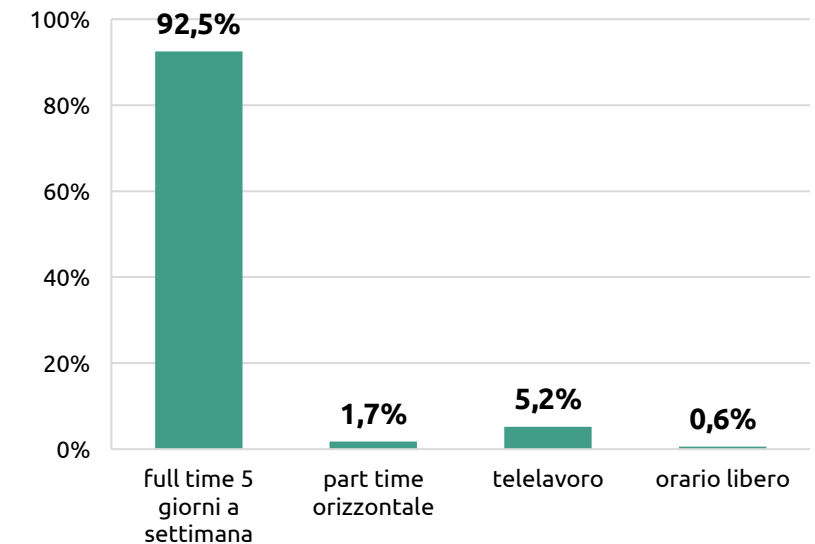
QUALIFICA



TIPOLOGIA DI CONTRATTO



ARTICOLAZIONE DELL'ORARIO LAVORATIVO

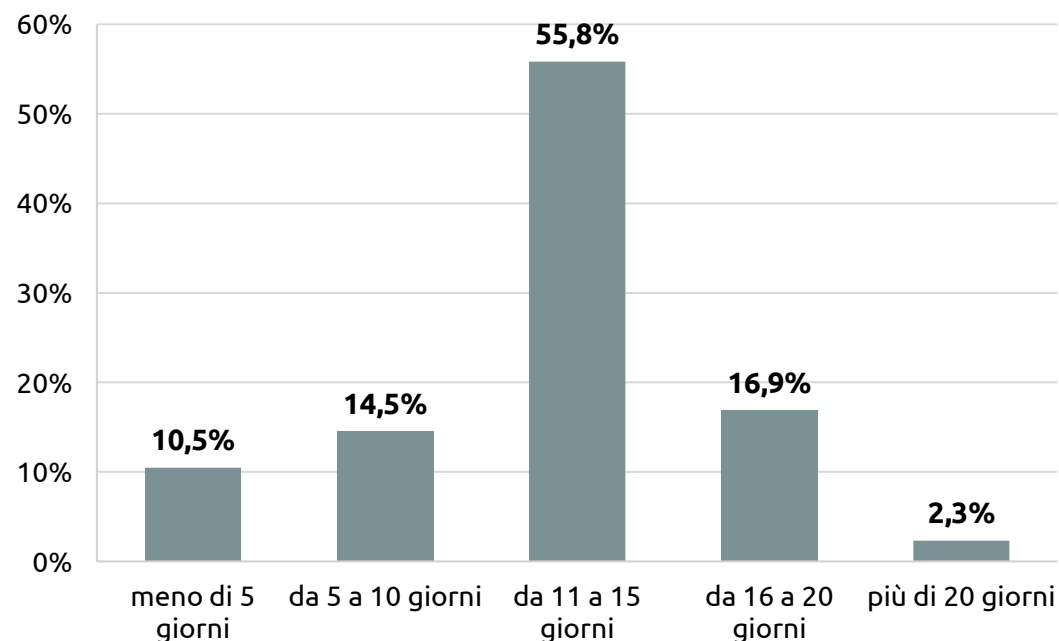


2b. Analisi del campione

PRESENZA MEDIA MENSILE IN SEDE E ORARIO DI INGRESSO E USCITA

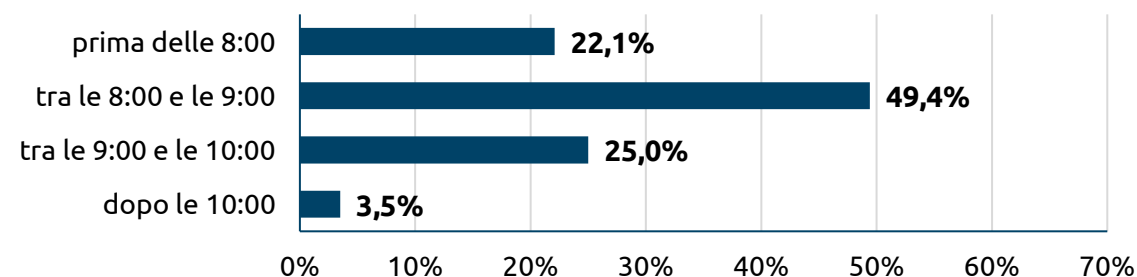
Con riferimento alla presenza media mensile in sede, il **55,8%** si reca in ufficio **da 11 a 15 giorni**, mentre il **16,9%** del campione indica la fascia **da 16 a 20 giorni**.

PRESENZA MEDIA MENSILE IN SEDE



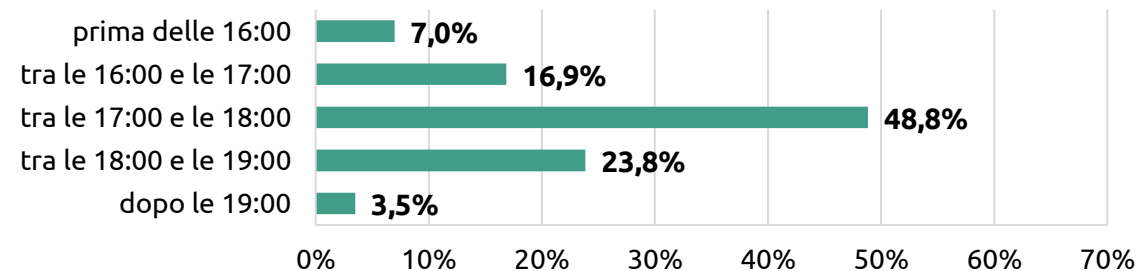
Gli **orari di ingresso e uscita** dal lavoro rappresentano due variabili fondamentali per comprendere le abitudini di **mobilità dei dipendenti** in relazione ai livelli di traffico e alla frequenza dei mezzi pubblici durante gli orari di punta.

ORARI DI INGRESSO AL LAVORO



Dall'analisi dei risultati emerge che il **49,4%** entra a lavoro in un orario compreso **tra le 8:00 e le 9:00**, mentre il **48,8%** esce da lavoro **tra le 17:00 e le 18:00**.

ORARI DI USCITA AL LAVORO

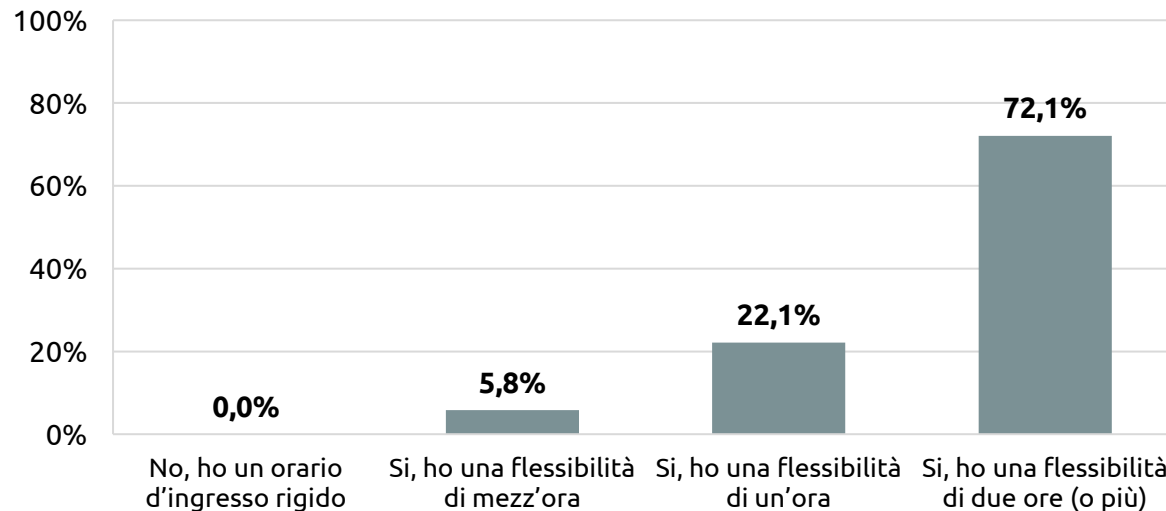


2b. Analisi del campione

FLESSIBILITÀ INGRESSO A LAVORO E PAUSA PRANZO

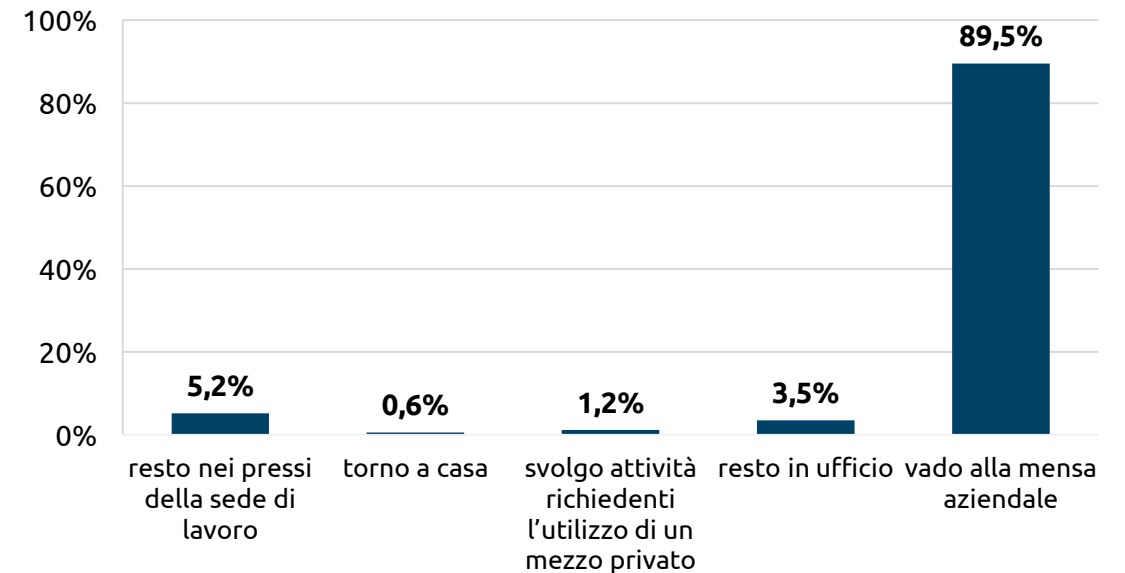
Per quanto riguarda la flessibilità di ingresso a lavoro, il **94,2%** si ripartisce fra chi dichiara di avere una **flessibilità oraria di due ore o più (72,1%)** e chi, invece, **fino ad un'ora (22,1%)**. Questo dato riflette un ambiente di lavoro che incentiva un migliore equilibrio tra vita privata e professionale.

FLESSIBILITÀ AL LAVORO



Relativamente alla pausa pranzo, la maggior parte del campione (**89,5%**) dichiara di recarsi presso la **mensa aziendale**. Solo una quota ridotta (**7%**) afferma di **uscire dall'ufficio, restando nei pressi della sede (5,2%), tornando a casa (0,6%)** oppure **svolgendo altre attività che richiedono l'uso del mezzo privato (1,2%)**.

PAUSA PRANZO



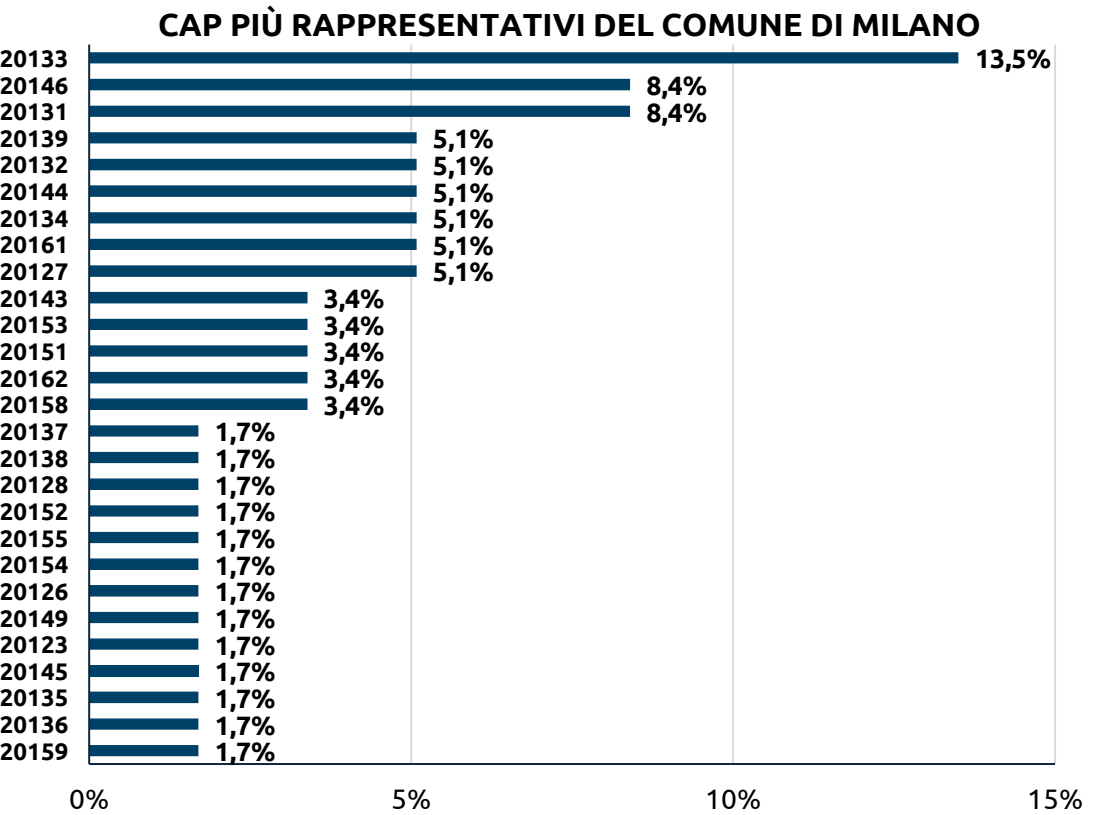
2b. Analisi del campione

LOCALIZZAZIONE DEL CAMPIONE

Nelle tabelle in basso, sono rappresentati i valori percentuali dei **Comuni** in cui i dipendenti hanno dichiarato di essere domiciliati. In particolare, il **34,3%** dei rispondenti risiede nel **Comune di Milano**.

%	COMUNI	%	COMUNI
34,3%	Milano	0,6%	Cernusco sul Naviglio
3,5%	Segrate	0,6%	Genova
2,9%	Cologno Monzese	0,6%	Gerenzano
2,3%	Torino	0,6%	Morbegno
1,7%	Monza	0,6%	Bologna
1,7%	Brugherio	0,6%	Inveruno
1,2%	Vimercate	0,6%	Bettola-Zelofoamagno
1,2%	Verona	0,6%	Cormano
1,2%	Pavia	0,6%	Castelleone
1,2%	Treviglio	0,6%	Arosio
1,2%	Giussano	0,6%	Lierna
1,2%	Novara	0,6%	Molinetto
1,2%	Padova	0,6%	Venezia
1,2%	Sesto San Giovanni	0,6%	Inverigo
0,6%	Abbiategrosso	35%	Altri

Nel grafico sottostante viene rappresentato un focus relativo ai **CAP più popolosi del Comune di Milano**. Tale informazione risulta fondamentale per comprendere la provenienza dei dipendenti e qualificare maggiormente lo spostamento Casa – Lavoro. Come mostrato nel grafico, il CAP più popoloso è il **20133**, dove è domiciliato il **13,5%**.

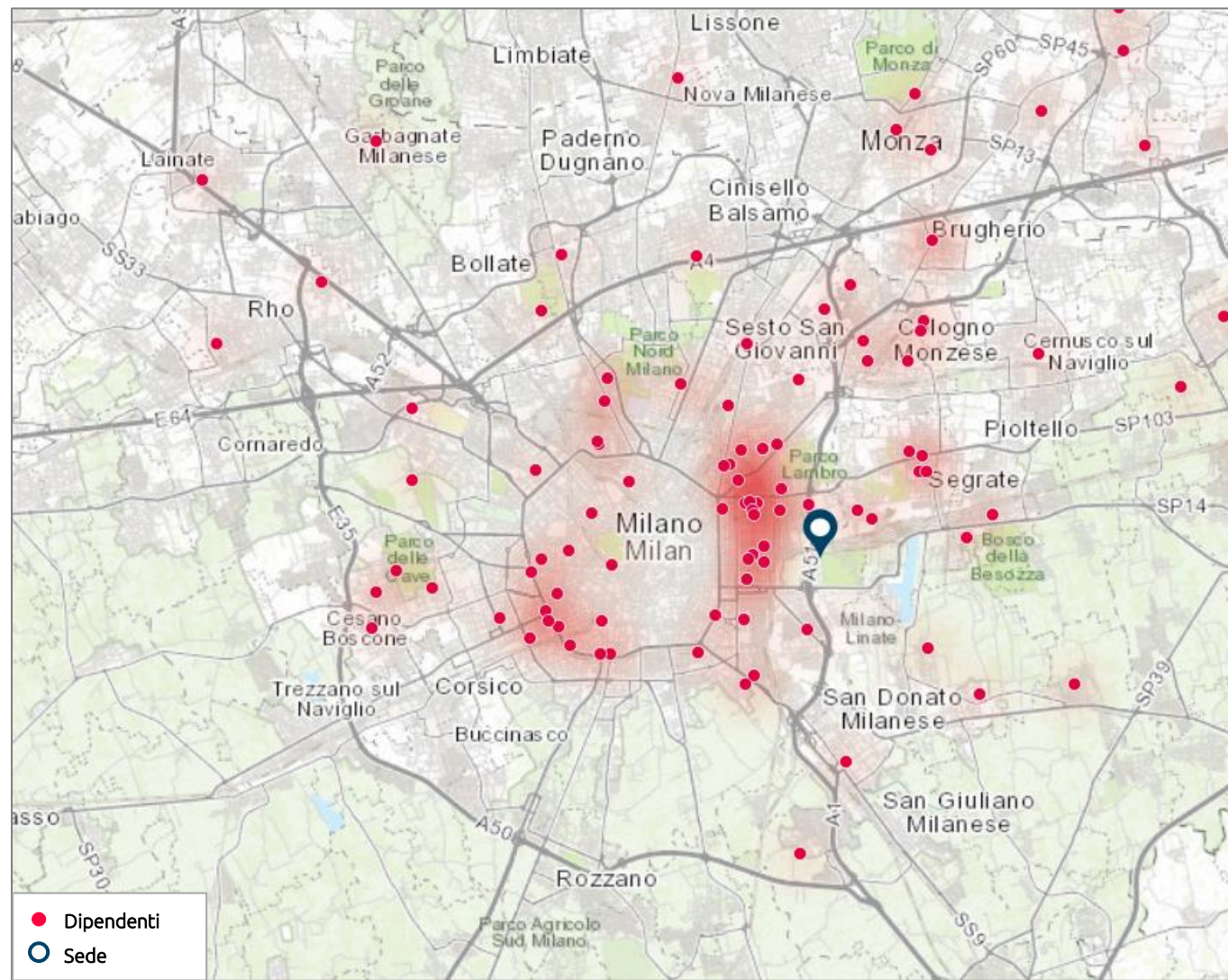


2b. Analisi del campione

LOCALIZZAZIONE DEL CAMPIONE

Attraverso le risposte fornite dai dipendenti della sede di **Milano**, è stato possibile rappresentare su mappa le origini dei loro spostamenti casa-lavoro.

Inoltre, mediante una mappa di calore (*heatmap*) è possibile identificare l'intensità con la quale si distribuiscono sul territorio.



2b. Analisi del campione

MAPPATURA DEI DIPENDENTI IN RELAZIONE ALLA MODALITÀ DI LAVORO

Nella seguente sezione vengono analizzate le localizzazioni dei dipendenti e le condizioni che meglio definiscono i loro spostamenti casa – lavoro.

Risiedo stabilmente all'interno del comune/provincia/regione della mia sede lavorativa e i miei spostamenti casa-lavoro quando mi reco in sede sono interni alla regione.

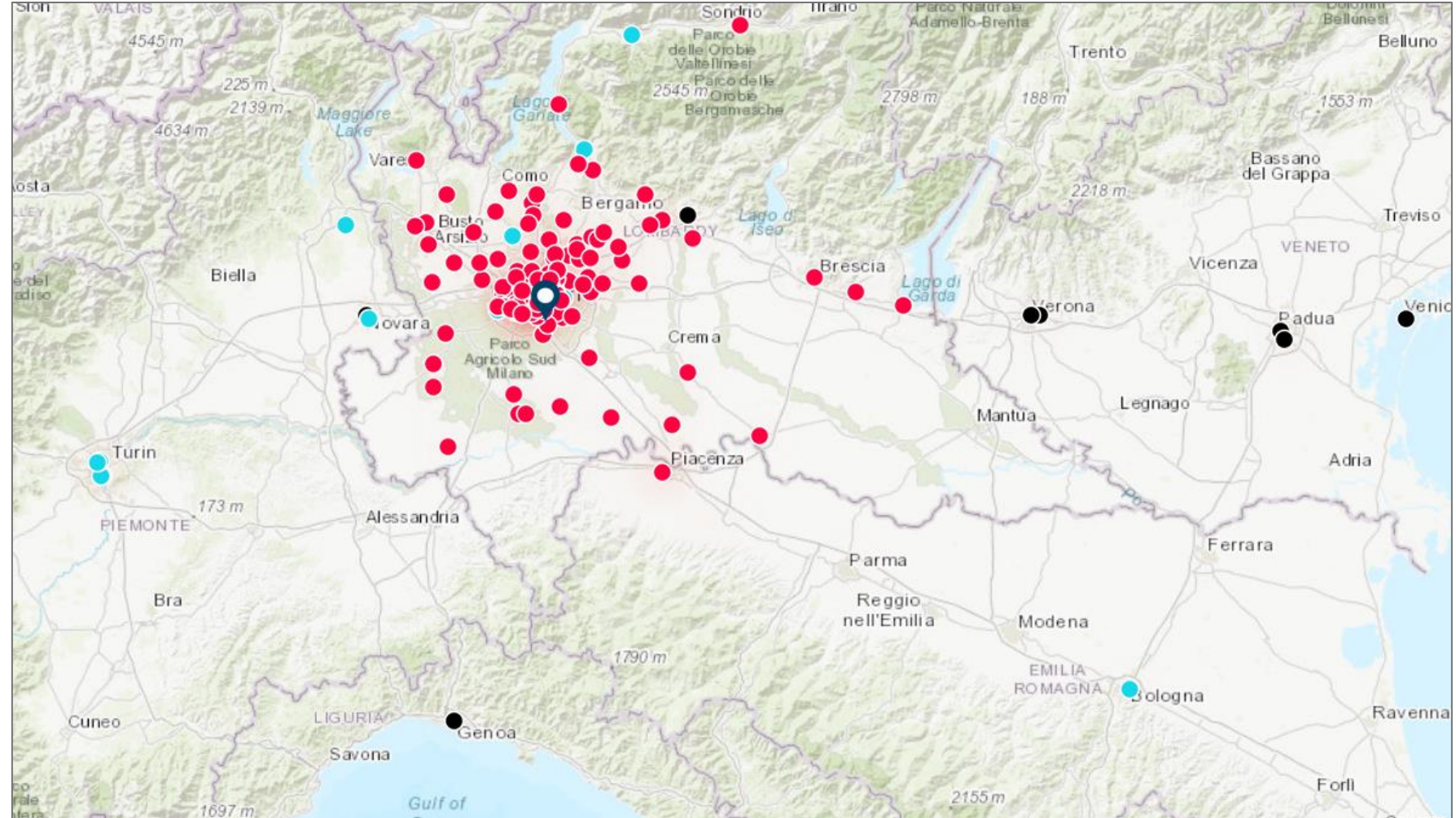
85,5%

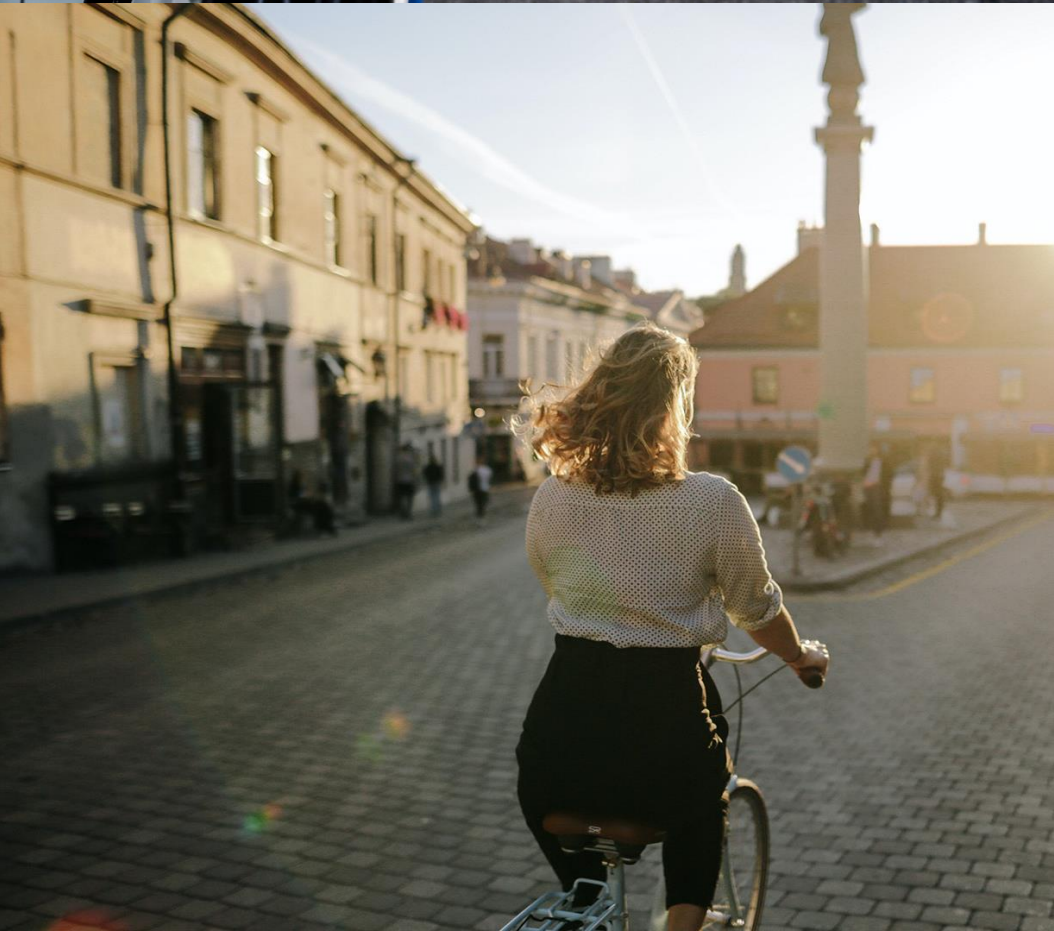
Risiedo parzialmente nel comune/provincia/regione della mia sede lavorativa, ma provengo da regioni remote e organizzo periodicamente ritorni alla mia regione di origine in relazione all'attività lavorativa in SW.

9,9%

Svolgo principalmente attività lavorativa in smart working nella mia regione di origine e la mia presenza in sede è sporadica

4,6%





2. Parte informativa e di analisi

2c. ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

In questa sezione si analizzeranno le **scelte** dei **dipendenti** per individuare le loro abitudini di spostamento.

L'analisi della **domanda** verrà condotta adottando il seguente **schema**:

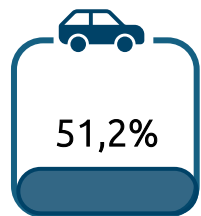
- Ripartizione modale;
- Ripartizione modale – confronto con gli anni;
- Tempi di spostamento e distanza media;
- Livello di soddisfazione del mezzo;
- Motivazione scelta mezzo;
- Mezzo e abbonamento a disposizione;
- Trasporto pubblico;
- Propensione al cambiamento modale;

Tali indicatori saranno di supporto alla **definizione** degli interventi e delle misure di **sostenibilità** analizzati nella parte finale del PSCL.

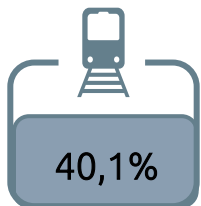
2c. Analisi della domanda di trasporto

RIPARTIZIONE MODALE

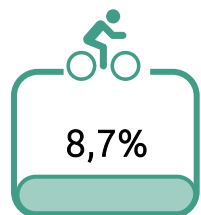
Nella survey sono state considerate le seguenti modalità di spostamento:



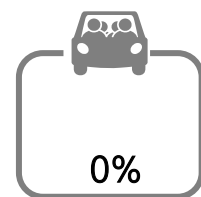
MEZZI PRIVATI: auto privata/aziendale e motocicletta, ciclomotore o scooter;



MEZZI PUBBLICI: mezzi pubblici, combinazione di mezzi pubblici e privati, navette aziendali;



MODALITÀ DOLCE: a piedi, bicicletta, monopattino;

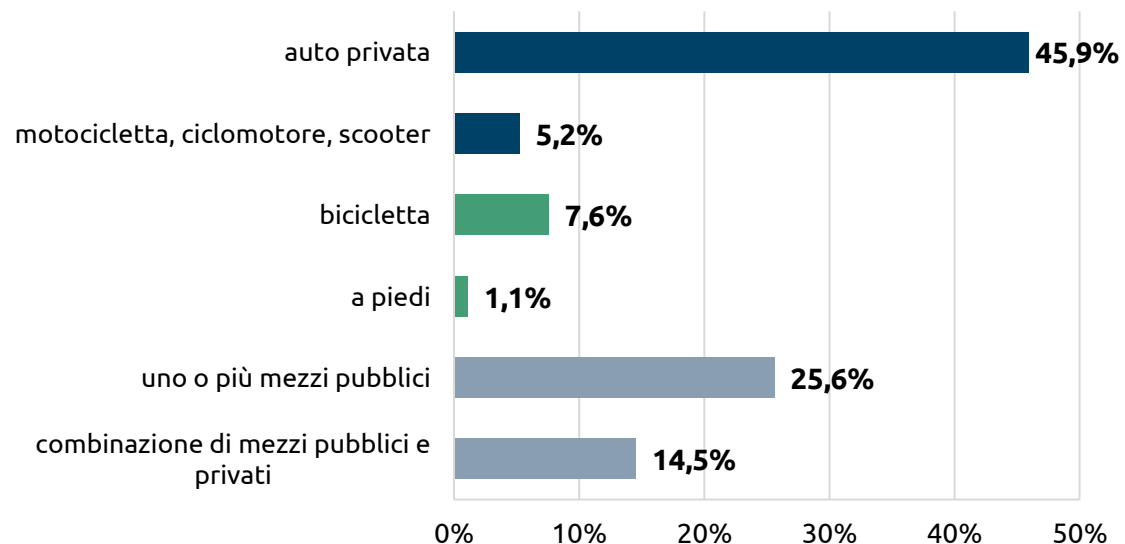


CARPOOLING: auto privata con altri (sia come conducente sia come passeggero).

La ripartizione modale è una variabile trasportistica utile per comprendere le preferenze dei dipendenti nella scelta del mezzo per raggiungere il luogo di lavoro.

Dal grafico sottostante emerge che il **45,9%** del campione utilizza l'**auto privata**. Seguono gli utilizzatori di **uno o più mezzi pubblici** (25,6%) e della **multi-modalità** (14,5%). Infine, gli utilizzatori della **modalità dolce** rappresentano l'**8,7%** dei rispondenti.

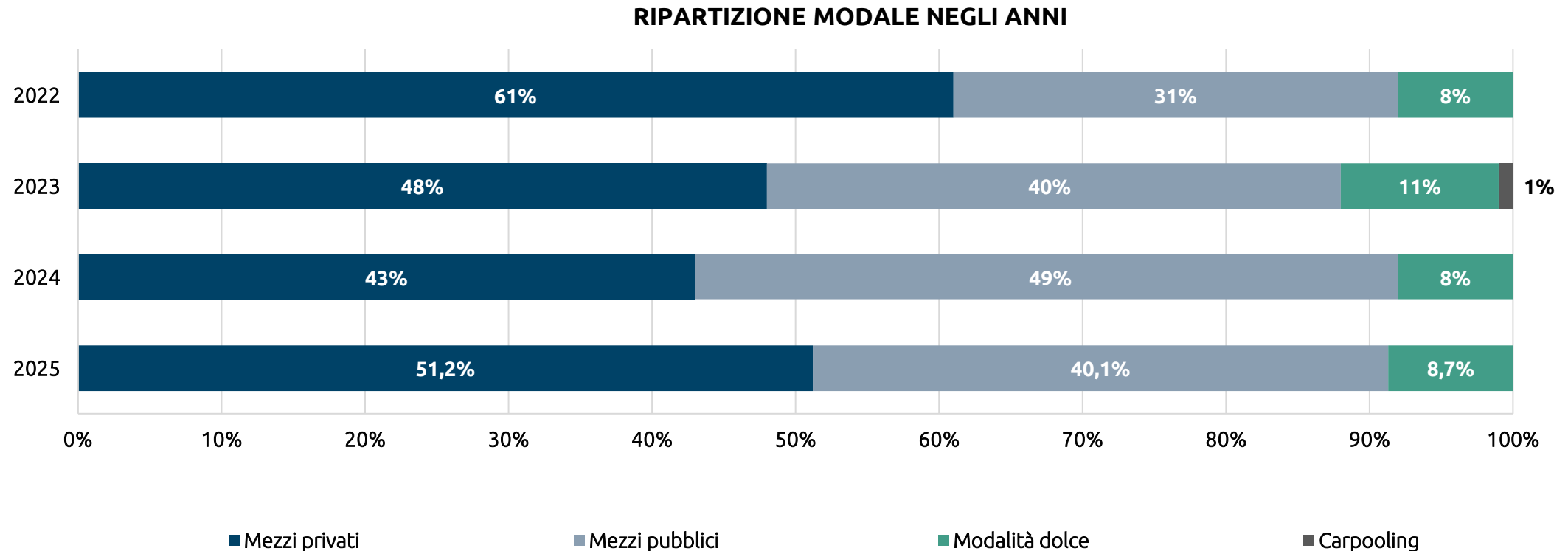
RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



2c. Analisi della domanda di trasporto

RIPARTIZIONE MODALE

In questa sezione si propone un'analisi della ripartizione modale nel corso degli anni in cui è stata somministrata la survey, dal 2022 al 2025.

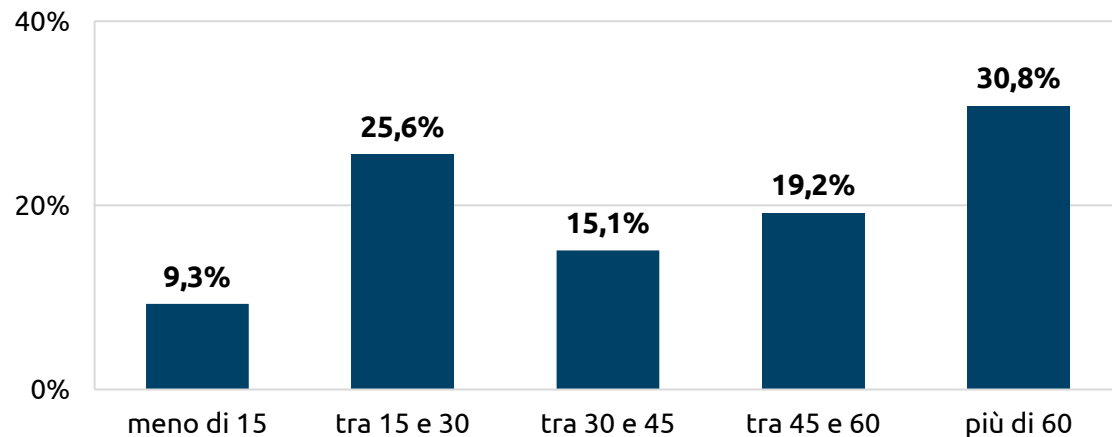


2c. Analisi della domanda di trasporto

TEMPI DI SPOSTAMENTO E DISTANZA MEDIA

Con riferimento al tempo impiegato quotidianamente per compiere gli spostamenti casa - lavoro, il grafico in basso presenta il **tempo medio di sola andata** dichiarato dai dipendenti. A fronte dei questionari somministrati, considerando tutti i mezzi utilizzati, emerge che il **50%** (19,2% + 30,8%) impieghi **più di 45 minuti** per compiere il tragitto casa-lavoro.

TEMPI DI SPOSTAMENTO (MINUTI)

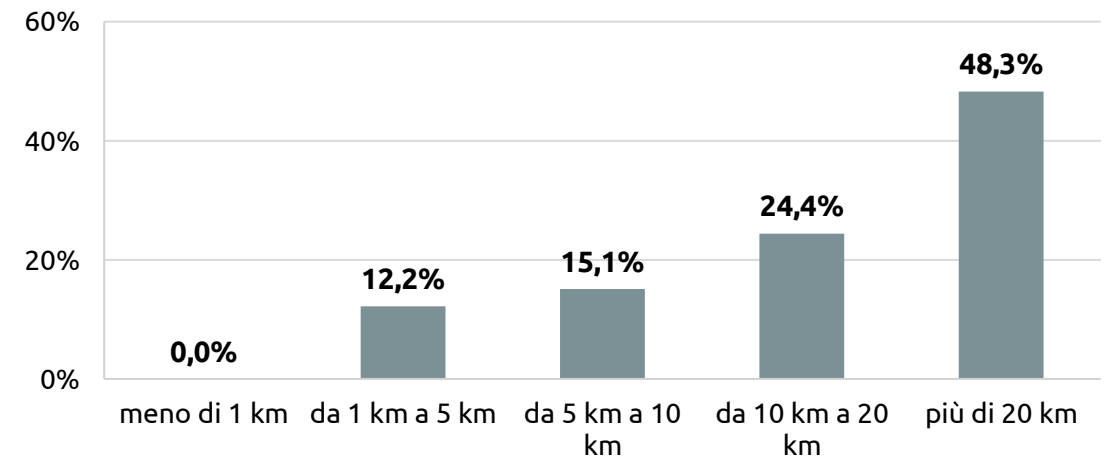


TEMPO MEDIO AUTO
48 MIN

TEMPO MEDIO TPL
101 MIN

In relazione ai dati sulla localizzazione, è stato possibile fornire un dettaglio maggiore sulla **distanza casa-lavoro dei dipendenti**. Dai risultati ottenuti dalla survey, emerge come il **48,3%** del campione percorra **più di 20 km** per raggiungere la sede. Segue il **24,4%** che è localizzato rispetto alla sede ad una distanza compresa fra 10 e 20 km.

DISTANZA CASA - LAVORO



DISTANZA MEDIA AUTO
26,8 km

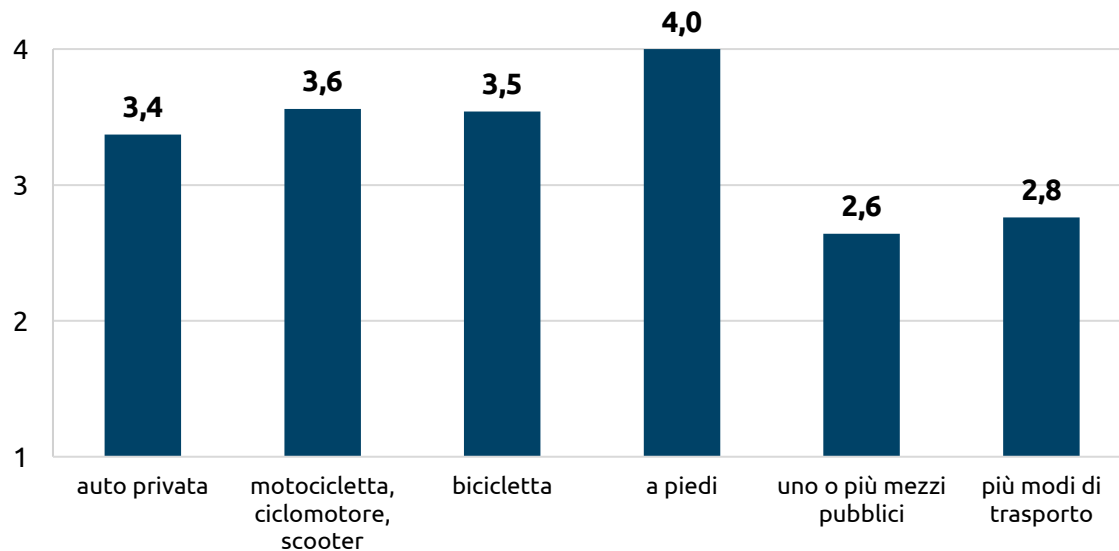
DISTANZA MEDIA TPL
71,7 km

2c. Analisi della domanda di trasporto

LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO

Si è chiesto ai partecipanti al questionario di indicare il **livello di soddisfazione** del mezzo utilizzato* per lo spostamento casa -lavoro. Come si evince dal grafico, il **livello di soddisfazione maggiore** si riscontra nell'utilizzo dei mezzi a **modalità dolce** (a piedi, bicicletta) e della **motocicletta/scooter**. Non risultano soddisfatti gli utilizzatori dei mezzi pubblici e della multi-modalità, che presentano un punteggio inferiore a 3.

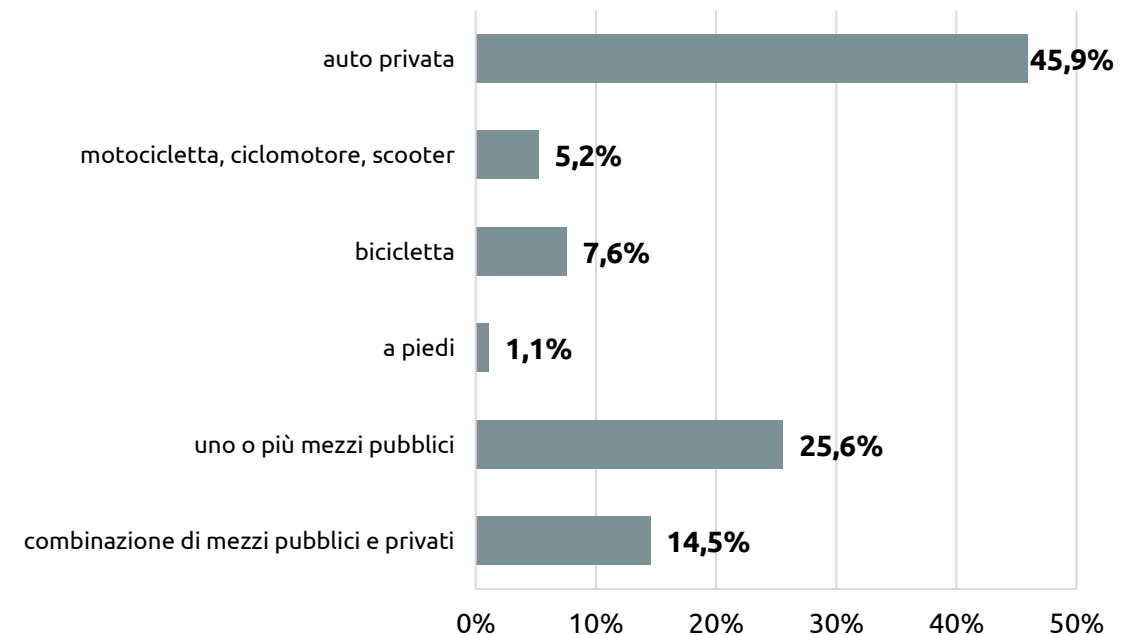
LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO*



* 1 = per nulla soddisfatto 2 = poco soddisfatto 3 = soddisfatto 4 = molto soddisfatto

In basso è presente il grafico già analizzato precedentemente della ripartizione modale, in modo da mostrare la **percentuale di dipendenti che esprime il livello di soddisfazione al mezzo utilizzato**. Si riscontra un giudizio positivo rispetto l'utilizzo dell'**auto privata** da parte di circa il **46%** dei rispondenti.

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA

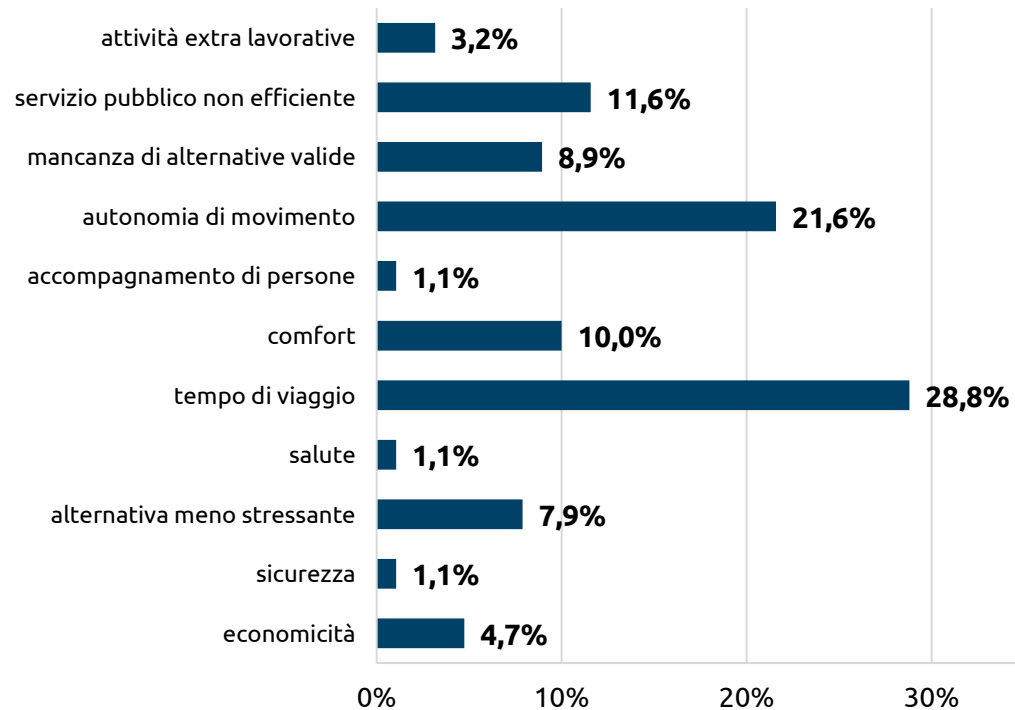


2c. Analisi della domanda di trasporto

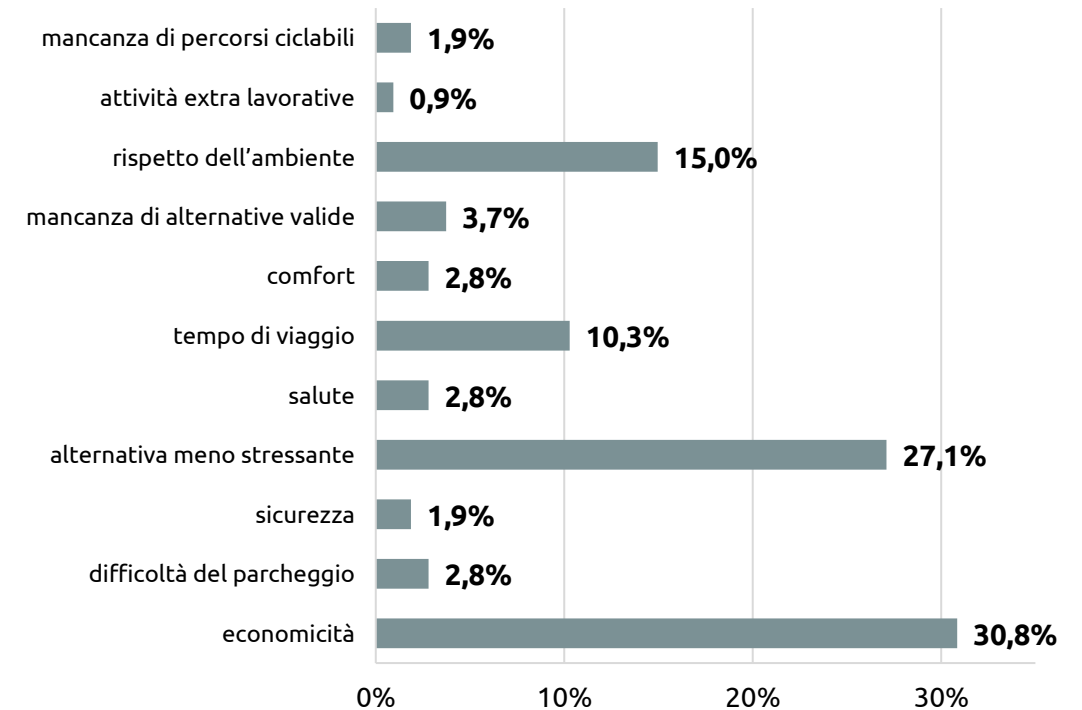
MOTIVAZIONE SCELTA MEZZO

La motivazione nella scelta di uno specifico mezzo di trasporto è utile per capire quali sono i fattori che spingono i dipendenti a preferire l'automobile o il TPL piuttosto che altri mezzi di trasporto per coprire la distanza casa-lavoro. Dal grafico sottostante emerge che le ragioni principali per l'utilizzo dell'auto siano relative al tempo di viaggio (28,8%) e all'autonomia di movimento (21,6%). Al contrario, gli utilizzatori del TPL indicano come motivazione principale l'economicità (30,8%) e il fatto che rappresenti l'alternativa meno stressante (27,1%).

MOTIVAZIONE SCELTA AUTO



MOTIVAZIONE SCELTA TPL

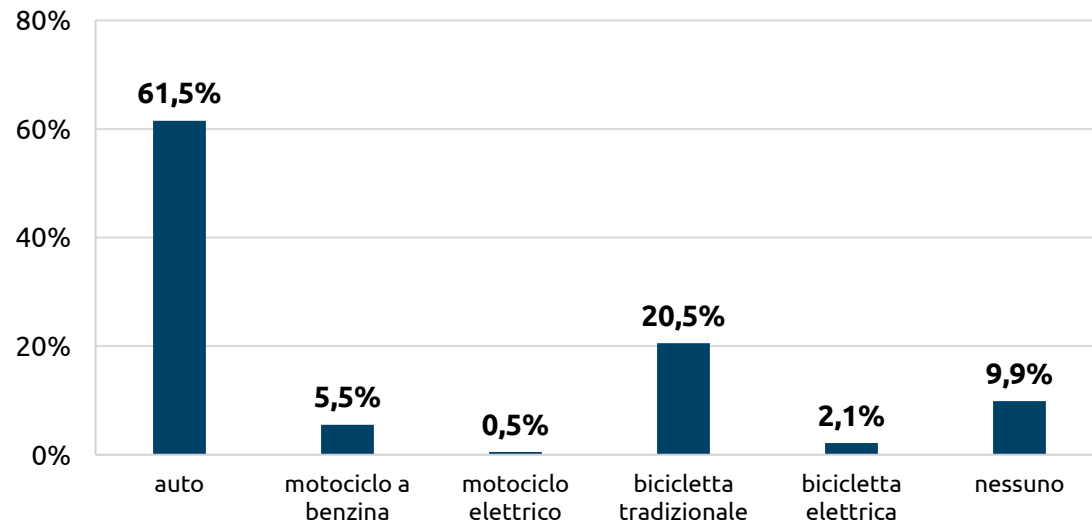


2c. Analisi della domanda di trasporto

MEZZO E ABBONAMENTO A DISPOSIZIONE

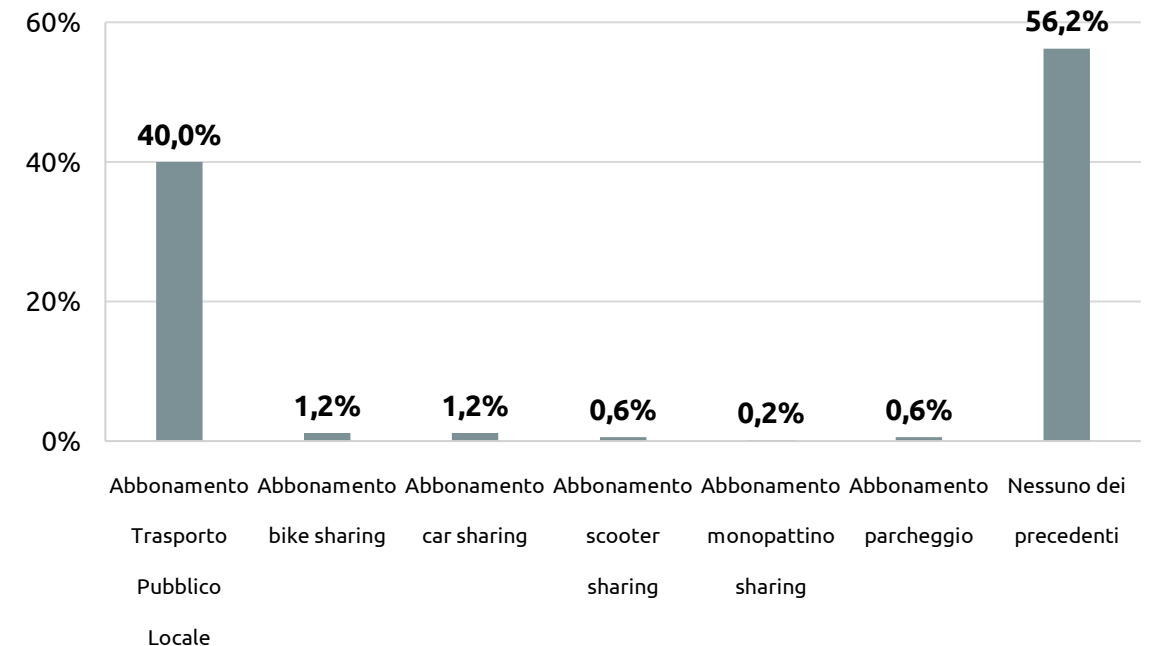
L'analisi del mezzo a disposizione aiuta a comprendere le scelte modali dei dipendenti. Dal grafico sottostante emerge che il **61,5%** del campione dispone di un'automobile, mentre la bicicletta tradizionale è nella disponibilità del **20,5%**. Si registra una piccola quota di possessori della bicicletta elettrica (**2,1%**) e del motociclo elettrico (**0,5%**).

MEZZO A DISPOSIZIONE



La disponibilità di un abbonamento ai servizi di trasporto fornisce un dettaglio ulteriore sulla scelta del mezzo di trasporto abituale. La maggior parte, il **56,2%**, dichiara di non possedere alcun abbonamento a servizi di trasporto. Si riscontra una quota significativa (**40%**) di rispondenti che possiedono l'abbonamento al trasporto pubblico locale.

DISPONIBILITÀ DI ABBONAMENTI AI SERVIZI DI TRASPORTO



2c. Analisi della domanda di trasporto

TRASPORTO PUBBLICO

Il grafico sottostante mostra l'importanza attribuita e il giudizio espresso dai dipendenti su diversi aspetti del trasporto pubblico locale. I punteggi sono assegnati in una scala da 1 a 4.

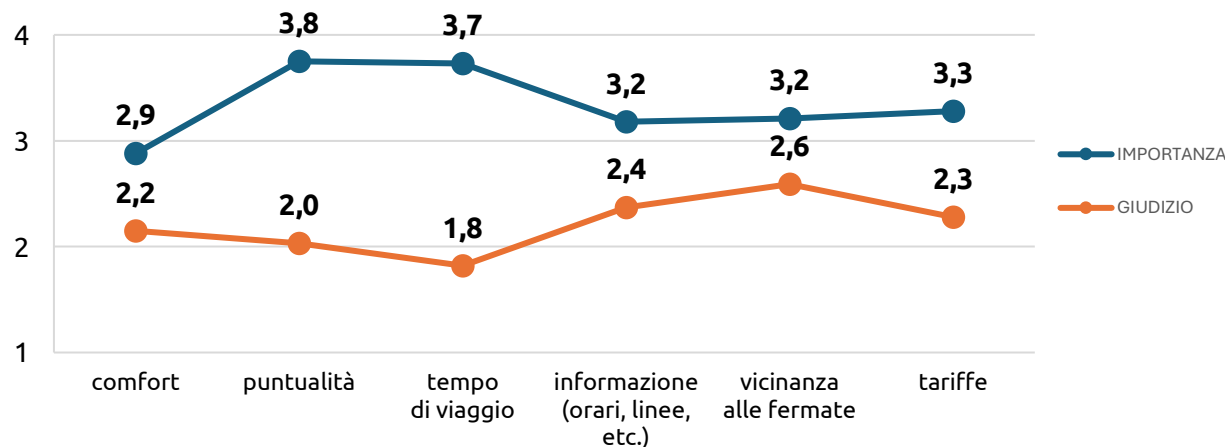
Di seguito si riportano la scala di valutazione dell'IMPORTANZA:

- 1 = irrilevante
- 2 = poco rilevante
- 3 = rilevante
- 4 = molto rilevante

Di seguito si riportano la scala di valutazione del GIUDIZIO:

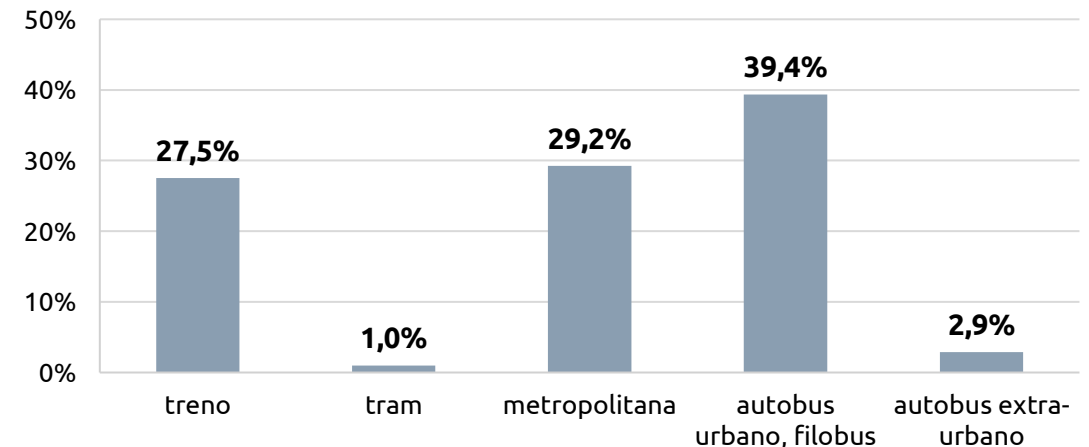
- 1 = insufficiente
- 2 = sufficiente
- 3 = discreto
- 4 = ottimo

VALUTAZIONE TPL



Con riferimento ai mezzi pubblici utilizzati, dal grafico sottostante emerge che l'autobus urbano, filobus e la metropolitana siano i mezzi di trasporto pubblico più utilizzati, essendo indicati rispettivamente dal 39,4% e dal 29,2%. Segue il 27,5% degli utilizzatori del TPL che dichiara di usufruire del treno per recarsi al lavoro.

MEZZI PUBBLICI UTILIZZATI



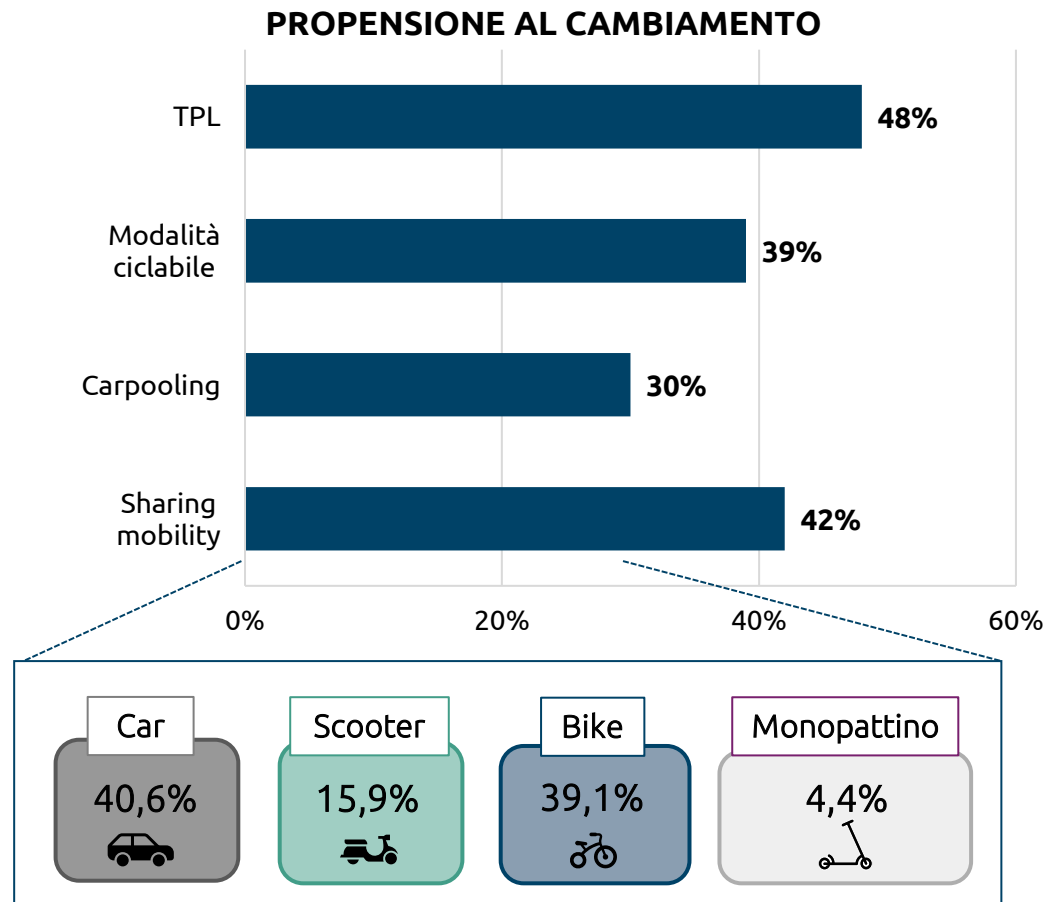
VIA RUBATTINO
80%

LAMBRATE FS
20%

2c. Analisi della domanda di trasporto

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Nel grafico sottostante, è presentata una panoramica del **livello di predisposizione dei dipendenti** che hanno partecipato alla survey, mostrando le percentuali positive per ciascuna modalità di spostamento sostenibile. Il dato relativo alle propensioni, combinato alla analisi della ripartizione modale, nonché alle condizioni di accessibilità alla sede, fornisce indicazioni rilevanti per la scelta degli interventi proposti nella sezione 'Parte progettuale'.



Identifica la disponibilità del campione all'utilizzo dei mezzi del trasporto pubblico locale in alternativa all'utilizzo dell'auto negli spostamenti casa – lavoro.

Identifica la disponibilità del campione all'utilizzo della bicicletta in alternativa all'utilizzo dell'auto negli spostamenti casa - lavoro

Identifica la disponibilità del campione all'utilizzo del carpooling in alternativa all'utilizzo dell'auto negli spostamenti casa - lavoro

Identifica la disponibilità del campione all'utilizzo di un sistema informatico premiante per le modalità di trasporto sostenibili utilizzate per compiere lo spostamento casa-lavoro.

Identifica la disponibilità del campione all'utilizzo dei mezzi sharing (a modalità condivisa) in alternativa all'utilizzo dell'auto negli spostamenti casa – lavoro. I mezzi sharing sono identificati nelle seguenti modalità: car, scooter, bike e monopattino

Tra i mezzi sharing che i propensi utilizzerebbero, il favorito risulta essere il **car sharing**, indicato dal **40,6%**.



3. Conseguenze delle scelte di mobilità

- Metodologia di calcolo «*Distance-based method*»
- Alimentazione e cilindrata auto
- Calcolo delle emissioni inquinanti: CO₂ equivalente



3. Conseguenze delle scelte di mobilità

METODOLOGIA DI CALCOLO «*DISTANCE - BASED METHOD*»

Per poter stimare la quantità di inquinanti rilasciati in atmosfera a causa degli Spostamenti sistematici Casa-Lavoro (Cat. 7 – Scope 3) è stato utilizzato il *Distance-based method* fornito dal GHG Protocol*. Gli step utilizzati per il calcolo delle emissioni di CO₂eq** sono i seguenti:



Sommatoria della distanza totale percorsa dai dipendenti per ciascuna tipologia di veicolo:

***Distanza totale percorsa per ciascuna tipologia di veicolo
(veicolo –km o passeggero –km)***

=

***Σ (distanza giornaliera Casa – Lavoro solo andata (km) × 2 ×
numero dei giorni lavorativi annuali)***



Sommatoria della tipologia dei veicoli al fine di determinare le emissioni totali:

kg CO₂e derivanti dallo Spostamento Casa – Lavoro

=

***Σ [distanza totale percorsa per ciascuna tipologia di veicolo
(veicolo –km o passeggero –km) × fattore emissivo specifico del
veicolo (kgCO₂e /veicolo – km o kg CO₂e /passeggero – km)]***

I fattori di emissione utilizzati sono quelli forniti dal DEFRA (Department for Environment, Food & Rural Affairs), che permettono alle aziende di calcolare le emissioni di gas serra per le diverse attività aziendali. Per questo motivo quando si fa riferimento ai fattori DEFRA, si può parlare di fattori di conversione poiché sono presentati come prodotto fra i fattori di emissione ed i coefficienti GWP (Global Warming Potential), necessari a convertire i quantitativi di gas a effetto serra (ad esempio **CO₂**, **N₂O**, **CH₄**) in quantitativi di **CO₂** equivalente (**CO₂eq**), unità di misura della Carbon Footprint.

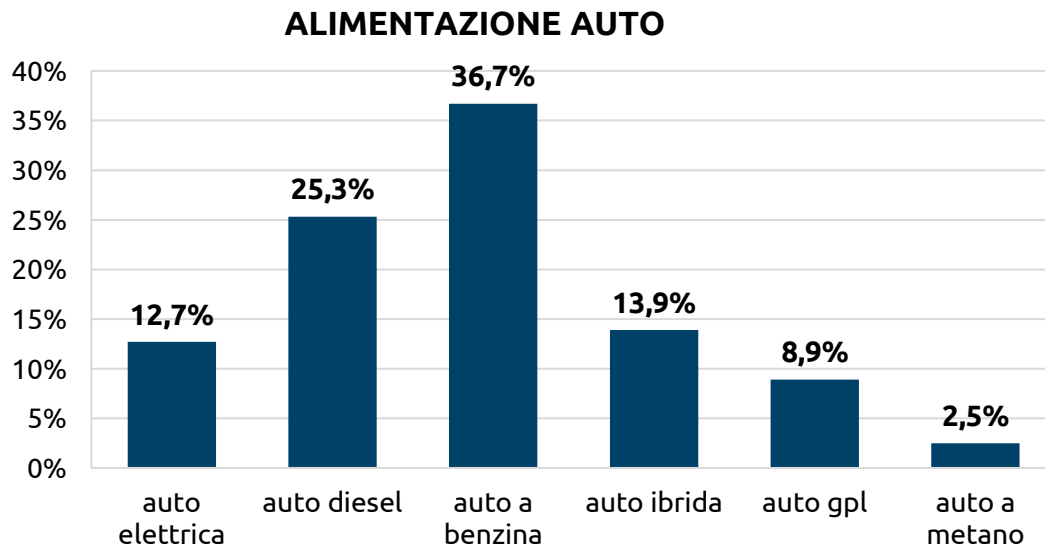
* <https://ghgprotocol.org/scope-3-calculation-guidance-2>

**La CO₂eq rappresenta un'unità di misura necessaria per esprimere in modo uniforme l'impatto climatico dei diversi gas serra. Nella slide successiva verrà fornita un'analisi della misura.

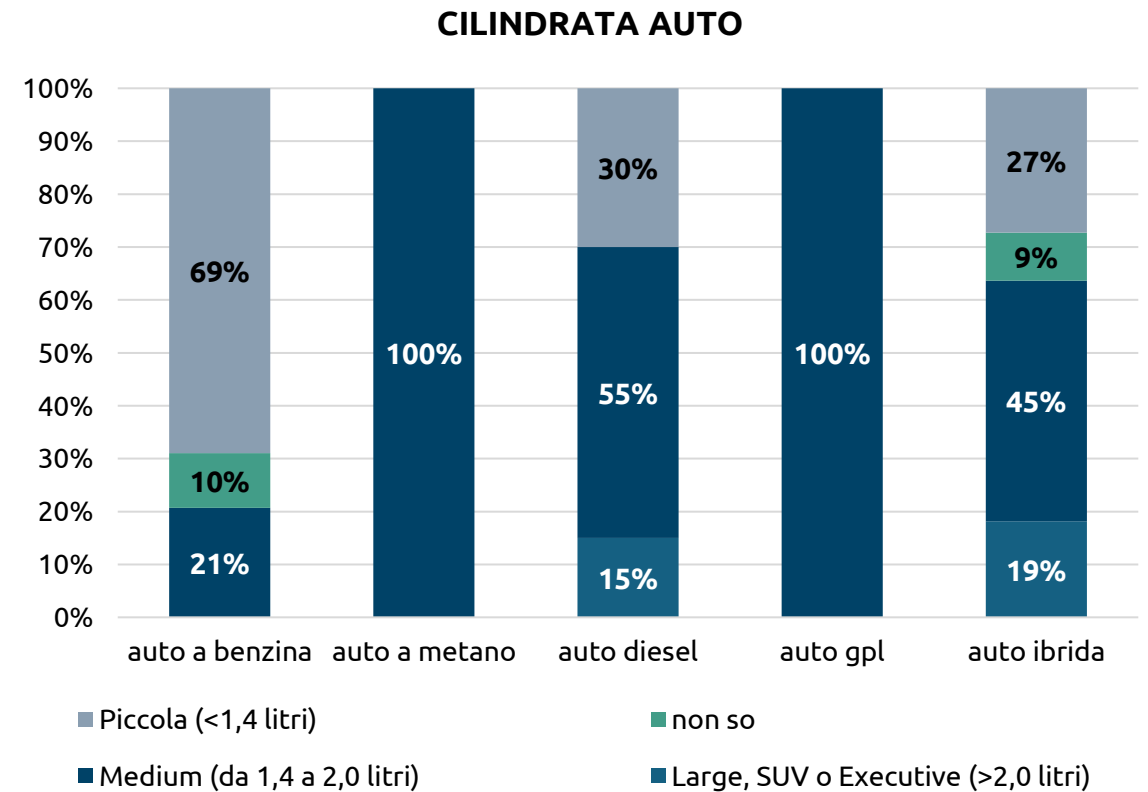
3. Conseguenze delle scelte di mobilità

ALIMENTAZIONE E CLINDRATA AUTO

La metodologia evidenziata nella slide precedente prende in considerazione l'alimentazione e la cilindrata del mezzo che il dipendente utilizza per compiere lo spostamento casa-lavoro. Il dato sull'alimentazione dell'auto fornisce un quadro rispetto all'utilizzo di determinate categorie ed al loro livello emissivo. Dal grafico emerge che il 36,7% degli utilizzatori dell'auto privata abbia un'alimentazione a benzina, mentre il 25,3% utilizza un'auto diesel.



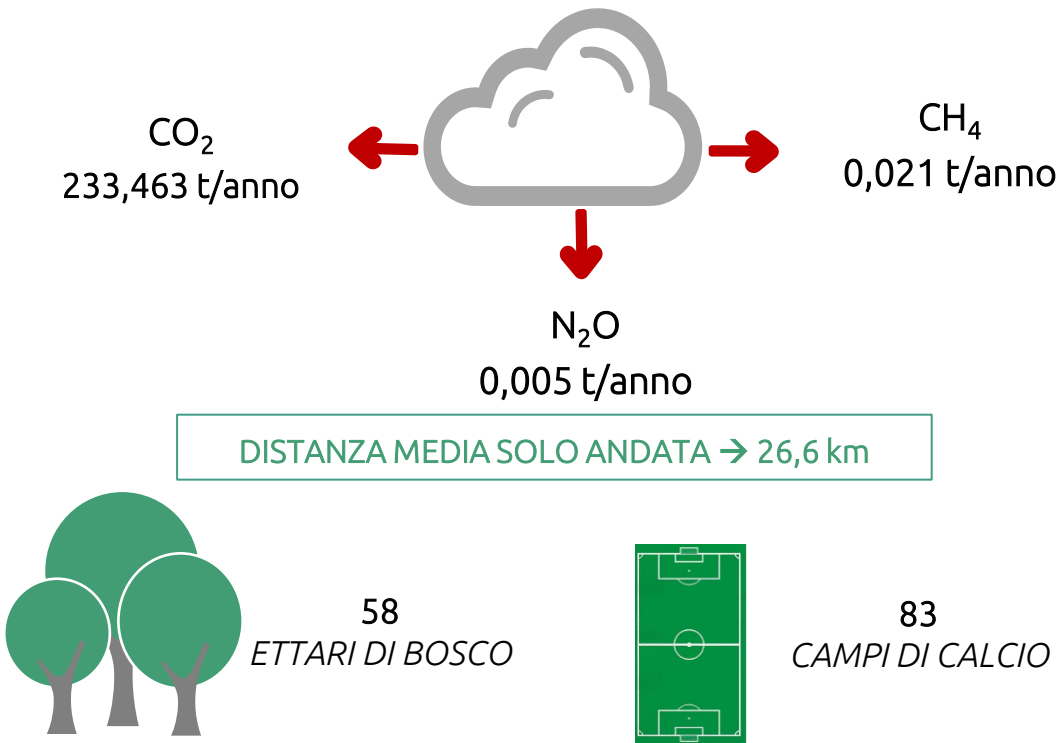
In merito alla cilindrata delle auto a benzina, gpl, metano e ibride, emerge come il 69% dei dipendenti con l'auto a benzina possiede l'auto di cilindrata media.



3. Conseguenze delle scelte di mobilità

CALCOLO DELLE EMISSIONI INQUINANTI – CO₂EQ

È stato stimato l'ammontare delle emissioni dei tre gas climalteranti principali (CO₂, CH₄ e N₂O), derivanti dagli spostamenti sistematici Casa-Lavoro. In basso sono riportati i valori in tonnellate all'anno dei tre gas. Questi valori sono stati riparametrati sull'intera popolazione aziendale, tenendo conto anche dello smart working.



Di seguito si riporta il valore della CO₂eq ottenuta dal prodotto dei quantitativi dei gas serra, per i rispettivi GWP (formula in basso). I Global Warming Potential (GWP) sono forniti dall'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), nel Fifth Assessment Report (AR5)*, al fine di esprimere l'effetto del riscaldamento di una determinata quantità di un gas serra in un intervallo di tempo definito (in genere 20, 100 o 500 anni), in relazione ad uno stesso quantitativo di CO₂.

Si evince che il valore della CO₂eq, relativa alla Categoria 7 – Scope 3, ammonta a circa 233,505 tonnellate all'anno.

$$CO_2eq = (CO_2 * 1) + (CH_4 * 28) + (N_2O * 265)$$

EMISSIONI	Valori GWP (a 100 anni)	Valore inquinante t/anno
Anidride carbonica - CO ₂	1	231,463
Metano - CH ₄	28	0,021
Protossido di azoto - N ₂ O	265	0,005
Anidride carbonica Equivalente	233,505 t/anno	

*<https://www.ipcc.ch/assessment-report/ar5/>

3. Conseguenze delle scelte di mobilità

CALCOLO DELLE EMISSIONI INQUINANTI – CO₂EQ

Nella tabella in basso, vengono presentati i valori pro-capite della CO2, relativi al 2024 e 2025 in kg/anno, al fine di consentire un confronto temporale delle emissioni di anidride carbonica.

Come mostra la tabella, si rileva un leggero aumento delle emissioni pro capite pari a 212,7 kg/anno di CO2.

CONFRONTO EMISSIONI PROCAPITE NEGLI ANNI	
2024	2025
<i>Fattori di emissioni della banca dati DEFRA (Department fo Environment, Food and Rural Affairs)</i>	<i>Fattori di emissioni della banca dati DEFRA (Department fo Environment, Food and Rural Affairs)</i>
470,08 kg/anno	682,7808 kg/anno



4. Parte progettuale

All'interno di un Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), vengono considerate diverse strategie volte a promuovere comportamenti responsabili e a guidare i dipendenti verso modalità di trasporto più sostenibili, riducendo così il traffico nelle aree urbane. L'identificazione delle strategie da adottare dipende dai risultati delle indagini condotte, che evidenziano i fattori che influenzano la volontà dei dipendenti di cambiare le proprie abitudini di spostamento verso opzioni più sostenibili.

Di seguito sono riportate alcune esemplificazioni di misure, tra cui quelle incluse nel PSCL, organizzate per asse di intervento:

1. DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA

Gamification: focus modulo Activities

1. FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO

Attivazione abbonamenti TPL

3. FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E /O LA MICROMOBILITÀ

Interscambio modale: trasporto pubblico e mobilità dolce

3. RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ TRADIZIONALE

Campagne di sensibilizzazione e comunicazione

Stima dei benefici ottenuti grazie allo SW

5. ULTERIORI MISURE

Elettrificazione

4. Parte progettuale

PREMESSA

Tale Capitolo analizza gli scenari di mobilità sostenibile in conformità con le *“Linee Guida per la redazione e l’implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)”* del 03 Agosto 2021, ai sensi dell’art. 3 comma 5 del sopracitato Decreto Interministeriale.

Al fine di una corretta analisi di fattibilità degli interventi proposti, risulta fondamentale **individuare i KPI** di trasporto.

Questi indicatori possono essere utilizzati come strumenti per individuare le criticità esistenti, definire gli **obiettivi futuri** e avviare un **processo di monitoraggio** continuo delle politiche di mobilità.



4. Parte progettuale

SMART WORKING

Sulla base della policy di Smart Working adottata sono stati calcolati i **benefici ambientali potenziali**, derivanti dall'applicazione effettiva di tale modalità da parte dei dipendenti.

Nella tabella a fianco sono riportati i risparmi ambientali in termini di emissioni di CO₂, calcolati ipotizzando un massimo di 220 giornate lavorative annue e 88 giornate annue in modalità di Smart Working.

Come si evince dai valori, grazie allo scenario sopramenzionato si potrebbero registrare un **saving** di circa **145,830 t/anno** in termini di anidride carbonica emessa. Le potenziali riduzioni sopracitate tengono conto di un pieno utilizzo delle giornate di Smart Working messe a disposizione dall'azienda.

CALCOLO SAVING SMART WORKING	
Giornate annuali	220
Settimane lavorative	44
Giorni annuali in SW	88
CO2 emessa dalla popolazione aziendale al giorno	1.657,159 kg/ anno
CO2 evitata grazie allo SW	145,830 ton/anno



4. Parte progettuale

Interscambio modale: trasporto pubblico e mobilità dolce

Per favorire forme di spostamento più sostenibili e integrate con il trasporto pubblico, RSE sostiene l'utilizzo della **bicicletta**

Sono 12 le rastrelliere localizzate presso le stazioni di interscambio modale, contribuendo a ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti quotidiani e a promuovere una mobilità più equilibrata ed ecologica. Questa scelta riflette l'impegno di RSE nel valorizzare comportamenti virtuosi e responsabili in tema di sostenibilità.

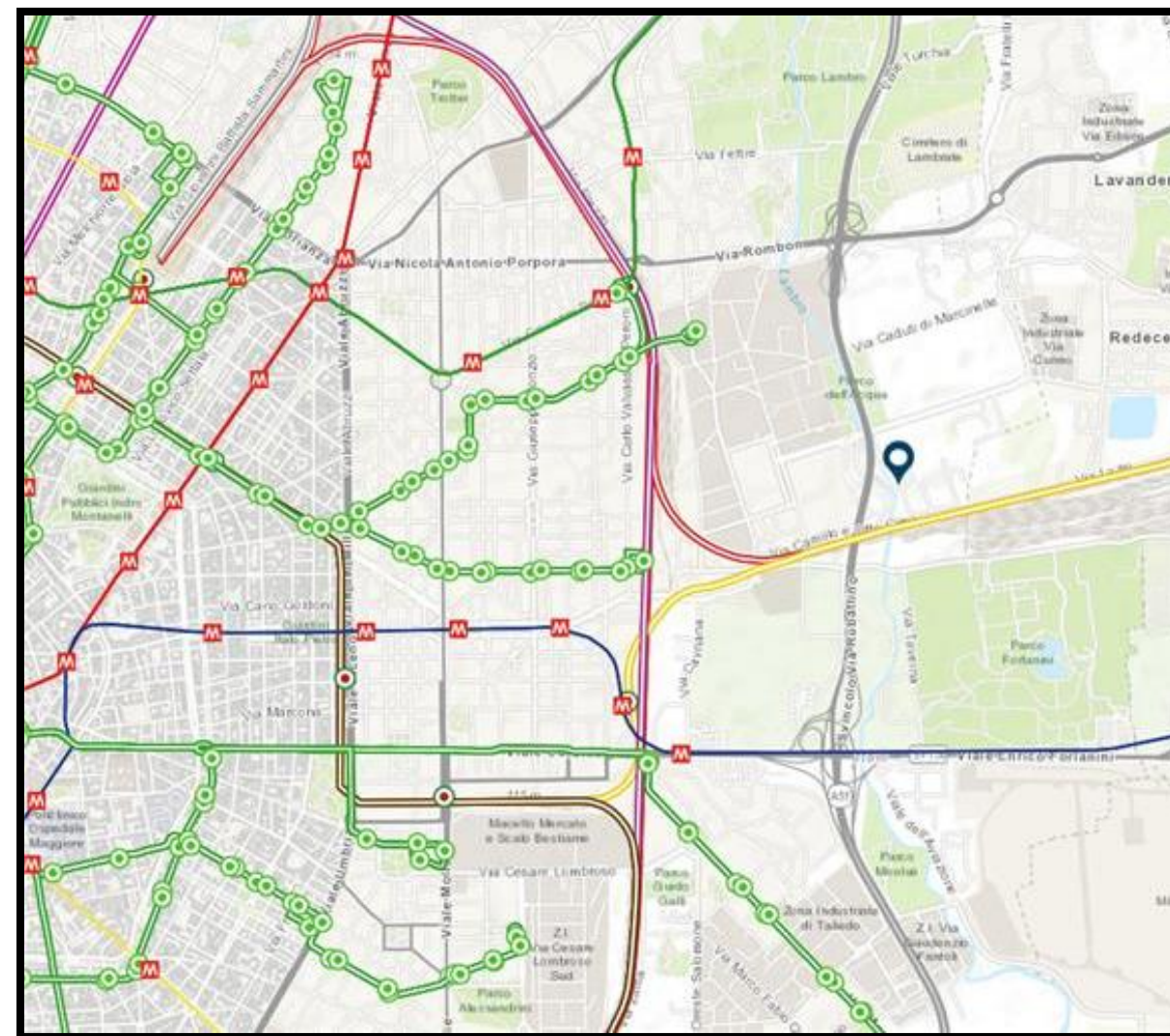


4. Parte progettuale

ATTIVAZIONE ABBONAMENTI TPL

A supporto della **mobilità sostenibile** e della riduzione dell'impatto ambientale degli spostamenti casa-lavoro, RSE promuove anche l'utilizzo del trasporto pubblico.

Nel corso dell'ultimo anno sono stati attivati circa **90 abbonamenti ATM** e circa **20 abbonamenti Trenord**, per favorire l'uso quotidiano di mezzi collettivi e sostenibili.

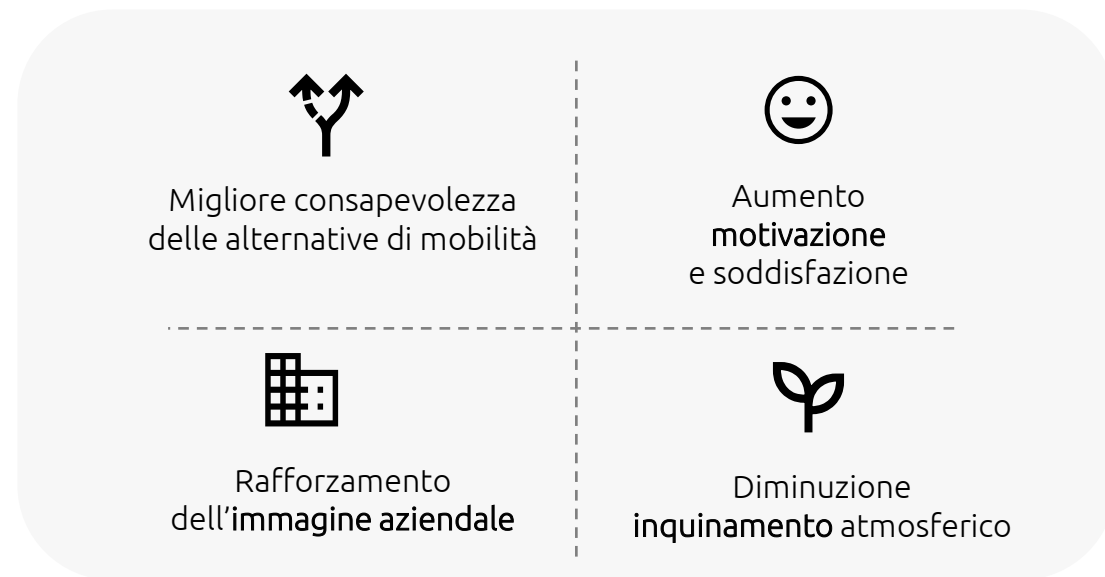


4. Parte progettuale

ELETTTRIFICAZIONE

RSE ha installato presso la sede di **Milano** un nuovo impianto per la ricarica dei veicoli elettrici. Sono state attivate **24 postazioni di ricarica**, corrispondenti a **12 colonnine elettriche**, con l'obiettivo di favorire l'utilizzo di mezzi a basse emissioni e contribuire alla riduzione dell'impatto ambientale legato agli spostamenti. Questa iniziativa rappresenta un ulteriore passo concreto di RSE nel percorso verso un futuro più sostenibile ed efficiente dal punto di vista energetico.

COS'È LA MOBILITÀ ELETTRICA	VANTAGGI DELLA MOBILITÀ ELETTRICA?
La mobilità elettrica (e-mobility) riguarda i veicoli che utilizzano energia elettrica come fonte primaria per generare movimento.	▪ Risparmio energetico: minore consumo rispetto ai motori a combustione. ▪ Benefici economici: riduzione dei costi di carburante e manutenzione. ▪ Impatto ambientale: significativo abbattimento. emissioni di CO₂.



4. Parte progettuale

ACTIVITIES



Nella tabella sottostante sono riportate le premialità che sono state ottenute dai dipendenti, grazie al sistema di premialità. Il periodo di riferimento considerato va da giugno 2024 a giugno 2025.

PREMIRICHIESTI GIUGNO 2024 A GIUGNO 2025	
Trenitalia – Carta Regalo 50€	527
"3bees – Voucher per l'adozione di un alveare tecnologico + 1/2 kg di miele "	74
ZeroCo2 - Adozione albero	68
Cooltra – Voucher 20€	13
"Share Now - Voucher 25	2
Enjoy – Voucher 25€	2

COME STA ANDANDO IL SERVIZIO?

- In seguito all'implementazione di campagne di sensibilizzazione, il tasso di utilizzo è in aumento.
- Vi è ancora spazio di miglioramento.

QUANTA CO2 è STATA EVITATA?

Nel 2025, RSE ha registrato un risparmio di 65,59 t di CO₂, in significativo aumento rispetto ai 39,59 t del 2024. Questo risultato evidenzia un rafforzamento dell'impegno aziendale nella riduzione delle emissioni veicolari.

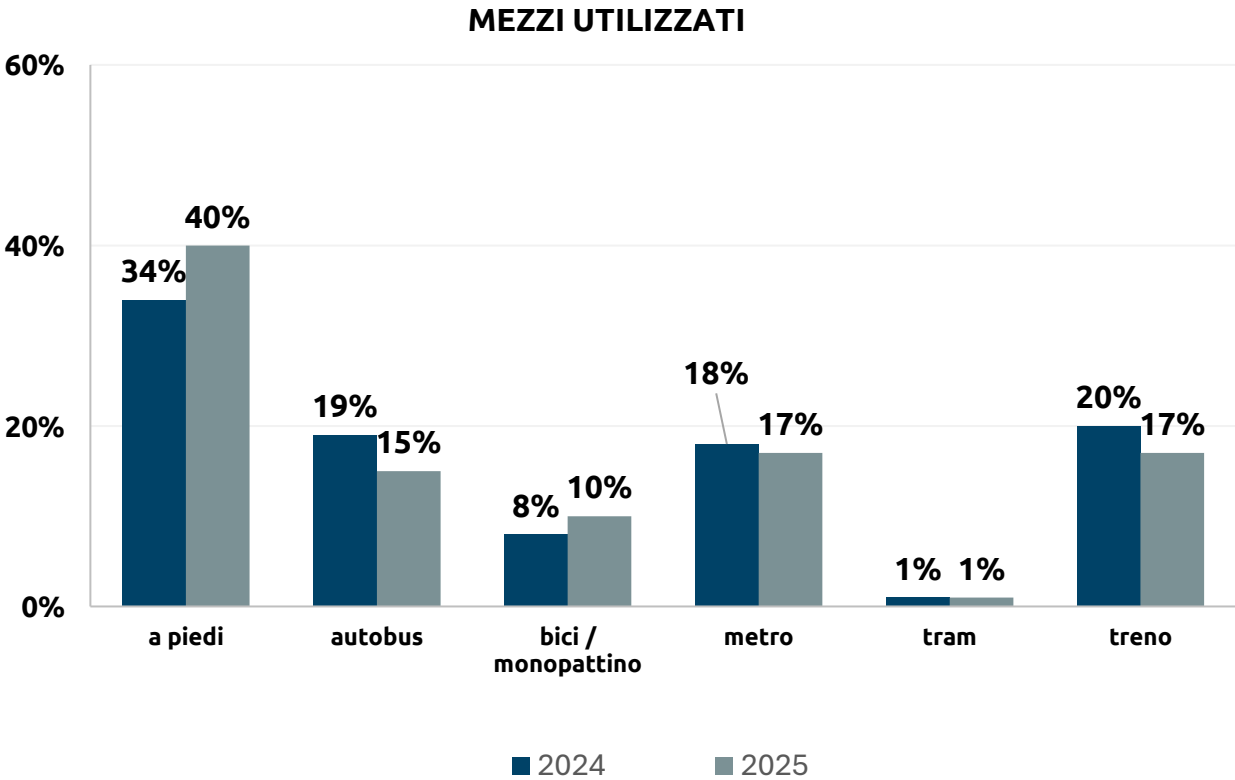
ANNO	SAVING CO2
2024	39,59 t
2025	65,59 t
RISPARMIO TOTALE NEGLI ANNI 105,18 ton	

4. Parte progettuale

ACTIVITIES

Nella tabella sottostante sono riportate le numeriche della campagna di Gamification, che mostra le distanze percorse e il numero delle attività svolte dai dipendenti che hanno registrato l'attività, suddivise in base al mezzo sostenibile impiegato. Il periodo di riferimento considerato va da giugno 2024 a giugno 2025.

Modalità	Distanza (km)	Attività	Utilizzo (%)
<i>Modalità</i>	<i>Distanza (km)</i>	<i>Attività</i>	<i>Utilizzo (%)</i>
<i>A piedi</i>	19.295,11	9032	40%
<i>Autobus</i>	18.120,86	3476	15%
<i>Bici/monopattino</i>	14.312,59	2340	10%
<i>Metro</i>	49.515,18	3805	17%
<i>Tram</i>	1.070,10	183	1%
<i>Treno</i>	309.870,59	3867	17%
<i>TOTALE</i>	412.184,43	22703	100%



4. Parte progettuale

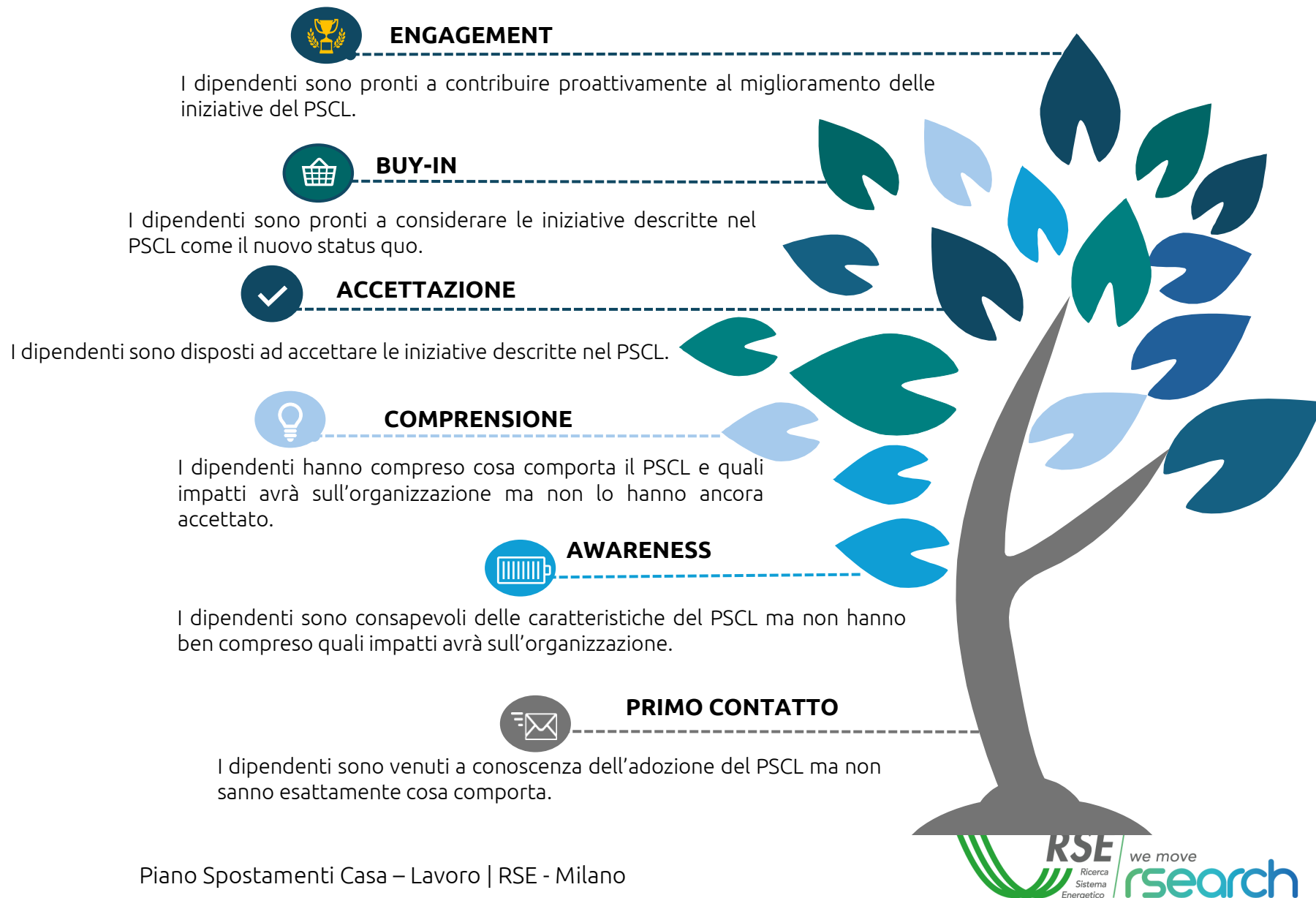
CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE E COMUNICAZIONE

CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE

Tanto più capillare sarà la diffusione della campagna in tema di sostenibilità, tanto maggiore sarà il livello di consapevolezza dei dipendenti sulle questioni ambientali e di conseguenza il grado di successo della campagne stessa.

ATTIVITÀ INFORMATIVE E DI SENSIBILIZZAZIONE

Tramite queste attività, sarà possibile informare i dipendenti riguardo l'adozione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro e delle iniziative contenute al suo interno per migliorare l'impronta ecologica dell'azienda.



4. Parte progettuale

BENEFICI CONSEGUIBILI



AMBIENTE

La comunità e l'ambiente potrebbero beneficiare notevolmente dalla diminuzione degli incidenti, a seguito dell'implementazione di politiche incentrate sulla promozione della mobilità sostenibile. Inoltre, tali interventi porterebbero effetti benefici sull'ambiente, in termini di riduzione delle emissioni.



AZIENDA

Uno dei maggiori impatti degli interventi proposti è legato all'incremento della produttività dei dipendenti, strettamente connesso alla modalità di spostamento, alla riduzione dello stress dovuto agli spostamenti casa-lavoro e all'ottimizzazione di quest'ultimi. Inoltre, l'Azienda beneficerà di un rafforzamento della corporate image.



DIPENDENTI

La promozione di questi interventi può portare ad un incremento della socializzazione tra colleghi, generando significative **riduzioni dei costi di trasporto** grazie all'adozione di misure di mobilità sostenibile.

5. Programma di implementazione e monitoraggio

FOCUS IMPLEMENTAZIONE

Questa sezione mostra la descrizione e l'articolazione delle attività di **implementazione** previste nell'ambito del PSCL, con il fine di promuovere la sostenibilità e migliorare la mobilità casa-lavoro. Le misure sono riportate in relazione all'asse di riferimento presente nelle *Linee guida per la redazione e implementazione dei piani degli Spostamenti Casa-Lavoro*.

AZIONI	DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E/O LA MICROMOBILITÀ	RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ TRADIZIONALE		ULTERIORI MISURE
DESCRIZIONE	ACTIVITIES / GAMIFICATION	ATTIVAZIONE ABONAMENTI TPL	INTERSCAMBIO MODALE: TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ DOLCE	CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE	SMART WORKING	ELETTRIFICAZIONE
	Utilizzo del sistema premiante (gamification) per incentivare le modalità di spostamento più sostenibili creando una competizione virtuosa tra i dipendenti.	Proseguire l'introduzione di agevolazioni per l'utilizzo del trasporto pubblico.	Ampliare le rastrelliere per i parcheggi di interscambio, favorendo modalità di spostamento integrate.	Attraverso canali di comunicazioni aziendali (newsletter, intranet, bacheche, ecc...), ogni dipendente potrà essere aggiornato sull'effettiva implementazione delle misure proposte.	Mantenimento dello smart working a settimana anche per l'anno 2026.	Realizzazione del nuovo impianto fotovoltaico e l'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, con l'obiettivo di favorire la progressiva elettrificazione del parco auto aziendale.
PROMOTORE	RSE , supporto Movesion	RSE	RSE	RSE, supporto Movesion	RSE	RSE
RISPARMIO CO2	- 65,59 t/anno	-	-	-	- 145,830 ton/anno	-
BENEFICIO FUTURO	→Continuativa Riduzione delle emissioni aziendali dovute agli spostamenti casa-lavoro	→Riduzione delle emissioni climalteranti, miglioramento della qualità dell'aria urbana	→Diminuzione dell'uso del mezzo privato e incremento del benessere dei dipendenti.	→Continuativa Riduzione delle emissioni aziendali dovute agli spostamenti casa-lavoro	→Continuativa Riduzione delle emissioni aziendali dovute agli spostamenti casa-lavoro	Riduzione delle emissioni aziendali dovute agli spostamenti casa-lavoro.

5. Programma di implementazione e monitoraggio

FOCUS MONITORAGGIO

Questa sezione descrive la pianificazione delle **attività di monitoraggio**, con l'obiettivo di verificare l'**efficacia** delle misure adottate e raccogliere dati utili per futuri miglioramenti.

AZIONI	DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO	FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E /O LA MICROMOBILITÀ	RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ TRADIZIONALE		ULTERIORI MISURE
KPI DI MONITORAGGIO	ACTIVITIES / GAMIFICATION	ATTIVAZIONE ABONAMENTI TPL	INTERSCAMBIO MODALE: TRASPORTO PUBBLICO E MOBILITÀ DOLCE	CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE	SMART WORKING	ELETTRIFICAZIONE
	Utilizzo del sistema premiante (gamification) per incentivare le modalità di spostamento più sostenibili creando una competizione virtuosa tra i dipendenti.	- Numero di abbonamenti TPL attivi - Livello di soddisfazione dei dipendenti	- Numero di utenti dei parcheggi di interscambio bici/auto - Km evitati / CO₂ risparmiata	Monitoraggio in forma anonima del numero di dipendenti che hanno aderito alle varie iniziative, valutandone nel tempo il grado di soddisfazione .	Km evitati / CO ₂ risparmiata	Monitoraggio attraverso un piano di avanzamento periodico, volto a verificare il rispetto delle tempistiche, l'efficienza delle infrastrutture installate e l'effettivo utilizzo dei punti di ricarica.
TEMPISTICA	Semestrale	Semestrale	Semestrale	Semestrale	1 anno	1 anno
RISORSE NECESSARIE	Modulo / APP	Personale interno dell'area sostenibilità e mobilità aziendale	Personale interno dell'area sostenibilità e mobilità aziendale	Newsletter, bacheche e Email aziendale	-	Colonnine di ricarica elettrica
PRIORITÀ	Alta priorità	Alta priorità	Alta priorità	Alta priorità	Alta priorità	Alta priorità



5. CONCLUSIONI

Incentivare ed agevolare i dipendenti verso la scelta di una **modalità alternativa più sostenibile** per compiere il tragitto casa-lavoro produrrà **ricadute positive** sull'intero sistema urbano della città.

Gli interventi proposti mirano a **ridurre l'utilizzo dei mezzi privati**, quindi **le emissioni inquinanti e l'impronta ecologica aziendale**.

La transizione a un modello di mobilità a minor impatto ecologico può avvenire grazie alla previsione di misure di mobilità sostenibile che facilitino gli spostamenti dei dipendenti ed il mantenimento delle convenzioni essere relativamente al trasporto pubblico.

Inoltre, l'adesione del personale a modalità di spostamento più sostenibile, indirettamente, **favorirà anche il benessere** degli stessi.



MOVESION
M O B I L I T Y T O M O R R O W

MOVESION S.r.l. T +39 06 622 736 06
Via Ruggero Bonghi, 11b E info@movesion.com
00184 Roma (RM) - ITALIA W movesion.com