



Sede di Piacenza

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>	14
<i>2c. Analisi della domanda di trasporto</i>	23
3. Conseguenze delle scelte di mobilità	31
4. Parte progettuale	35
5. Programma di implementazione e monitoraggio	43
6. Conclusioni	45

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

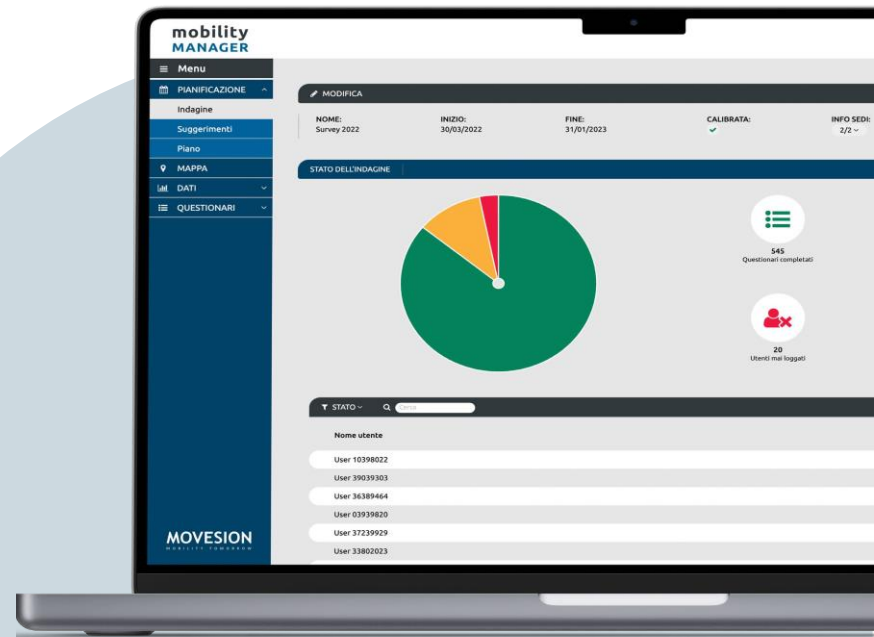
DECRETO RILANCIO

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

LOCALIZZAZIONE DELLA SEDE

RSE - Ricerca Sistema Energetico - società del Gruppo GSE S.p.A., svolge attività di ricerca nel settore elettro-energetico con particolare attenzione ai progetti strategici nazionali, finanziati con il Fondo per la Ricerca di Sistema.

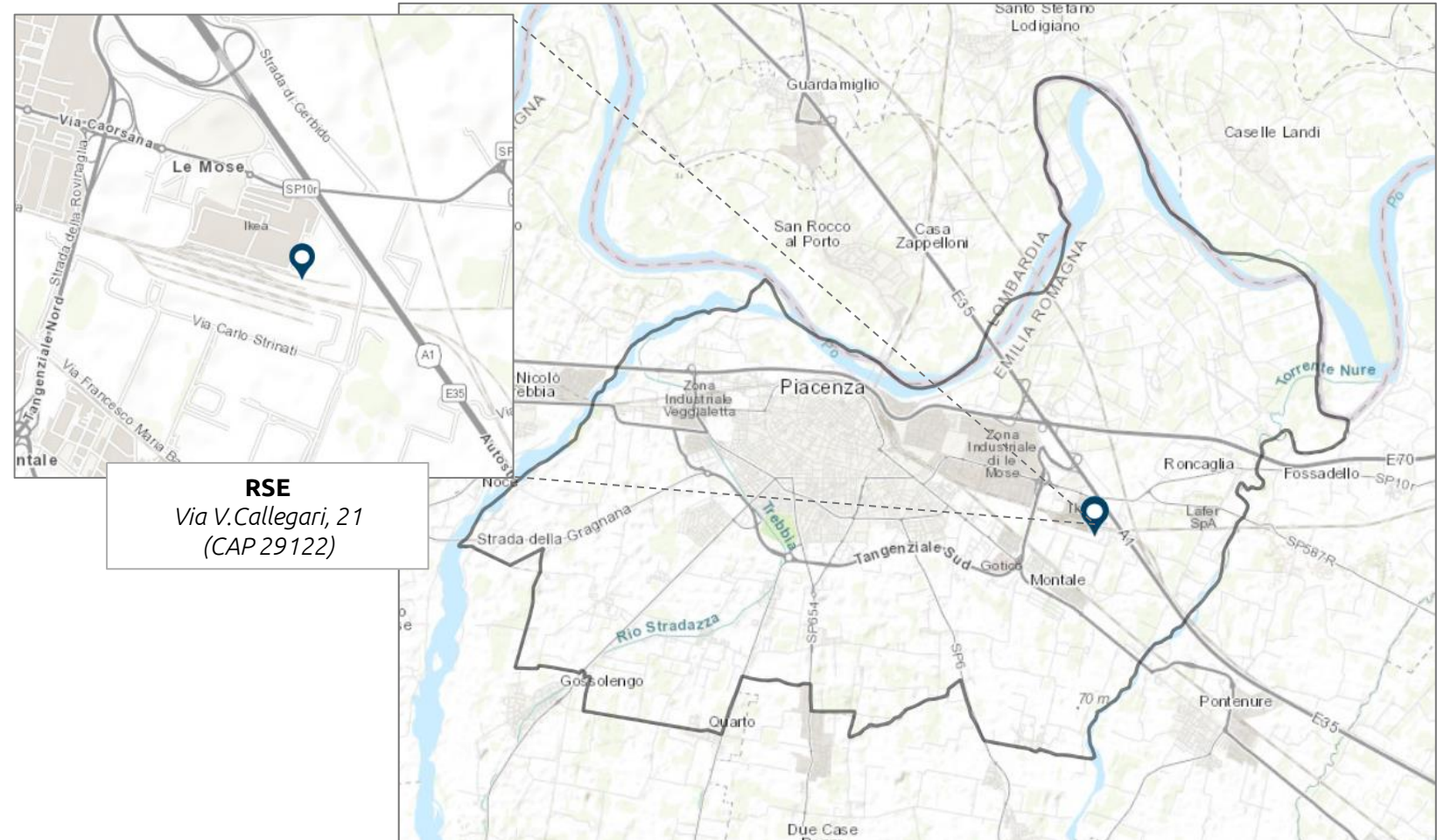


Possibile accesso alla sede dalle:

07:45 -18:30



Via V.Callegari, 21 (CAP 29122)



1. Inquadramento generale della sede

ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

La sede dispone di un ampio parcheggio aziendale con spazi di sosta per le autovetture, i motocicli e le biciclette dei dipendenti. Tra i mezzi aziendali di trasporto ci sono 3 automobili elettriche, a favore di una mobilità sostenibile.

Servizi e incentivi alla mobilità sostenibile
PARCHEGGI AZIENDALI
54 - posti auto in parcheggio condiviso tecnopolo; 13 - posti esclusivi RSE (così suddivisi: 6 veicoli generici, 1 veicolo portatori handicap, 3 veicoli elettrici con ricarica, 3 motocicli); 5 - posti bici;
MEZZI AZIENDALI
1 auto elettrica, 1 auto ibrida plug-in;
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.

Strumenti di comunicazione e gestione del mobility management
EMAIL AZIENDALE
Sì
BACHECA
Sì (2)
MENSA
Sì
BUDGET INVESTITO PER IL MOBILITY MANAGMENT
2.000,00 €
RISORSE UMANE IMPIEGATE PER IL MOBILITY MANAGMENT
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 Piacenza 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:

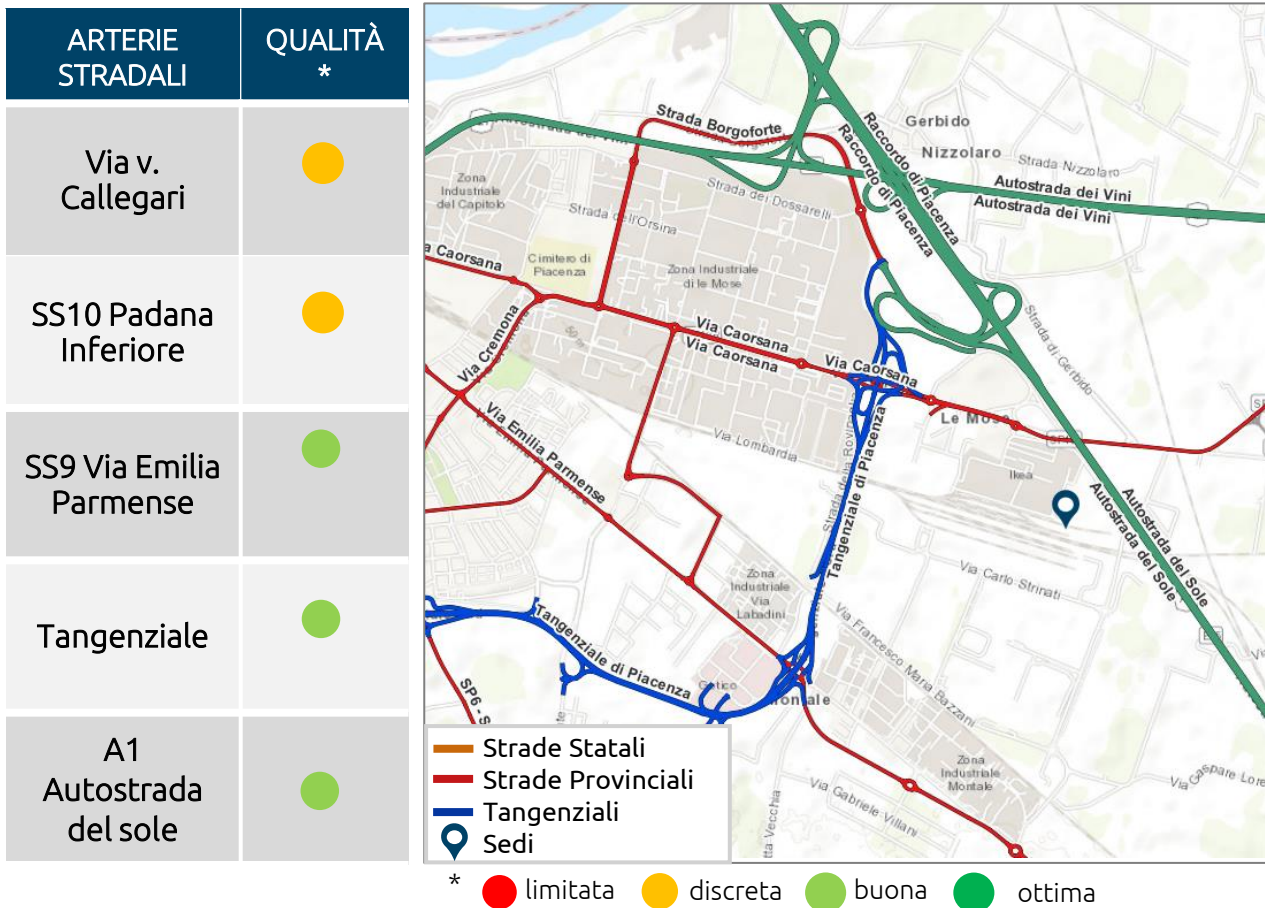
- Premessa
- Trasporto privato
- Aree di sosta
- Trasporto pubblico
- Modalità ciclabile
- Modalità pedonale
- Servizi sharing
- Conclusioni

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.

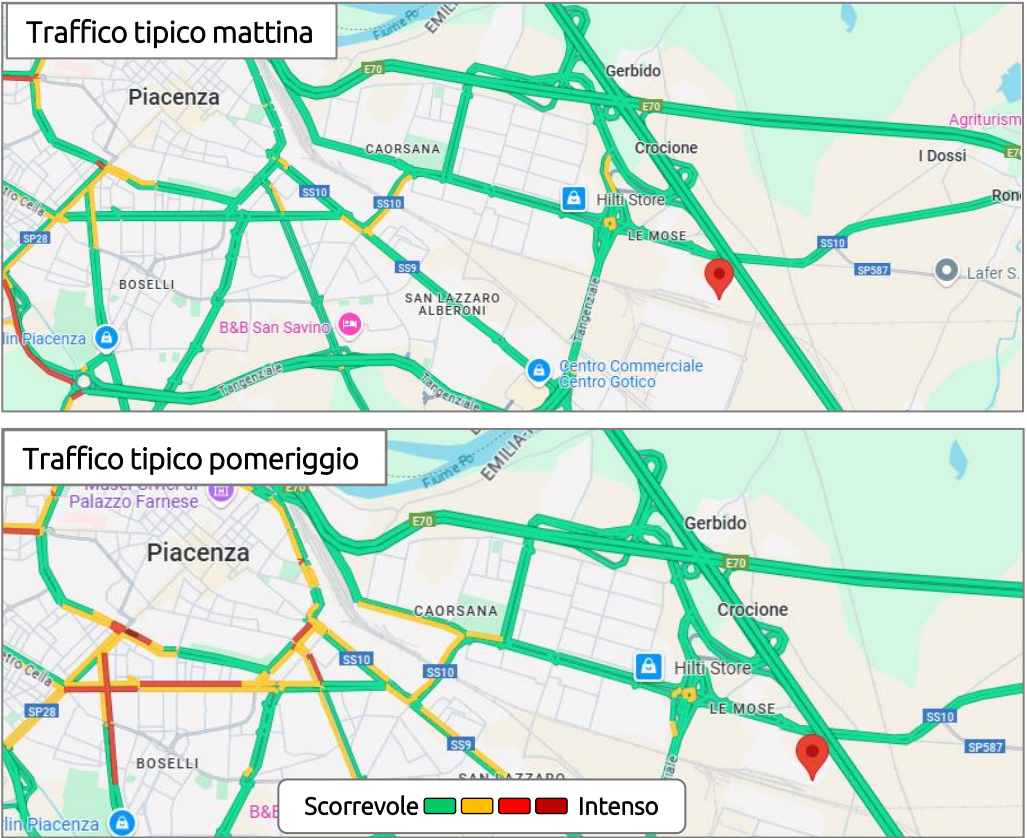
2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO

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.



Le immagini del traffico provengono dalle rilevazioni di Google Maps. Nel complesso, il traffico appare di intensità medio - bassa. Si evidenzia che, in tempo reale, nei pressi della sede, si registrano congestioni dovute alla presenza di operatori logistici.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

AREE DI SOSTA

Nell'area condivisa con altre aziende, dove ha sede RSE S.p.A., sono presenti alcuni **parcheggi gratuiti**, sebbene in numero limitato.

A circa 200 metri dall'edificio principale è disponibile un ampio parcheggio gratuito.

Entro un raggio di **500 metri** non risultano presenti stazioni di ricarica per **veicoli elettrici**; tuttavia, se ne individua una a circa 1,2 chilometri di distanza (Tesla).

La sede è ben servita da aree di sosta, grazie alla presenza di parcheggi interni e alla disponibilità dell'ampio parcheggio esterno.

Tuttavia, la presenza di stazioni di ricarica per veicoli elettrici risulta ancora piuttosto scarsa. Nel complesso, **l'accessibilità in termini di sosta è molto buona**, grazie all'abbondanza di parcheggi gratuiti nelle immediate vicinanze della sede.

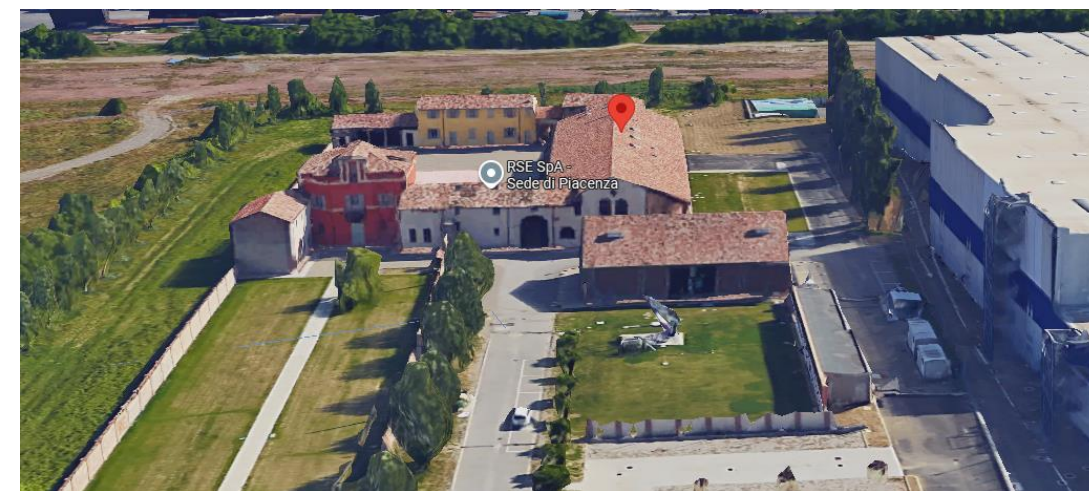
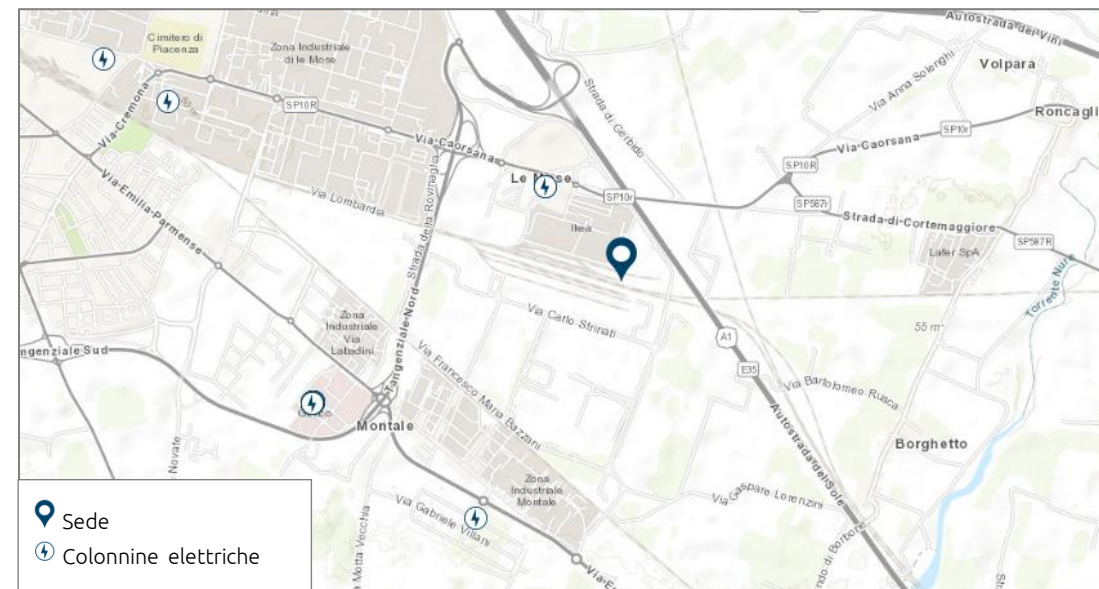
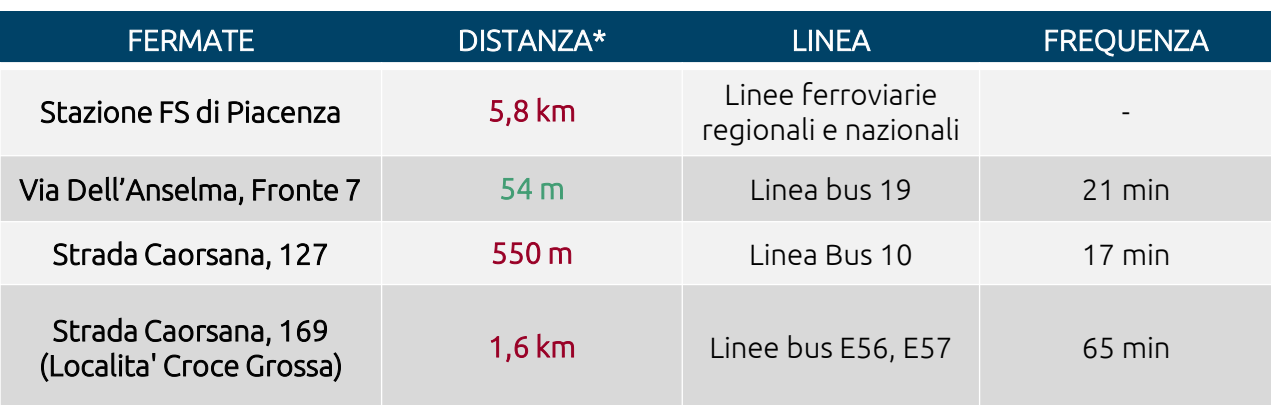


Immagine satellitare

TRASPORTO PUBBLICO

I principali collegamenti su gomma sono garantiti dalle seguenti linee:

- Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, il riferimento principale è la **Stazione FS di Piacenza**, raggiungibile dalla sede tramite la linea bus 19. Tuttavia, la sede risulta complessivamente poco servita dal trasporto pubblico, a causa della scarsa frequenza delle linee disponibili e della distanza significativa dalla stazione ferroviaria. Queste criticità riducono l'efficacia del trasporto pubblico come alternativa competitiva al mezzo privato.





2a. Analisi dell'offerta di trasporto

MODALITÀ PEDONALE

L'analisi dell'accessibilità pedonale alla sede di RSE S.p.A. permette di valutarne le condizioni di sicurezza e le eventuali criticità.

L'ingresso, situato su Via Callegari. Si segnala che, provenendo da **Piacenza**, per raggiungere la sede è necessario attraversare gli svincoli di **tangenziale** e **autostrada** e percorrere circa un chilometro privo di marciapiedi, con i conseguenti rischi legati all'intenso traffico generato dagli operatori logistici.

Gli **attraversamenti pedonali** risultano visibili, correttamente segnalati e in buono stato, garantendo la sicurezza sia per i pedoni sia per gli automobilisti.

Nel complesso, l'accesso pedonale alla sede può considerarsi sufficiente.

Ingresso aziendale



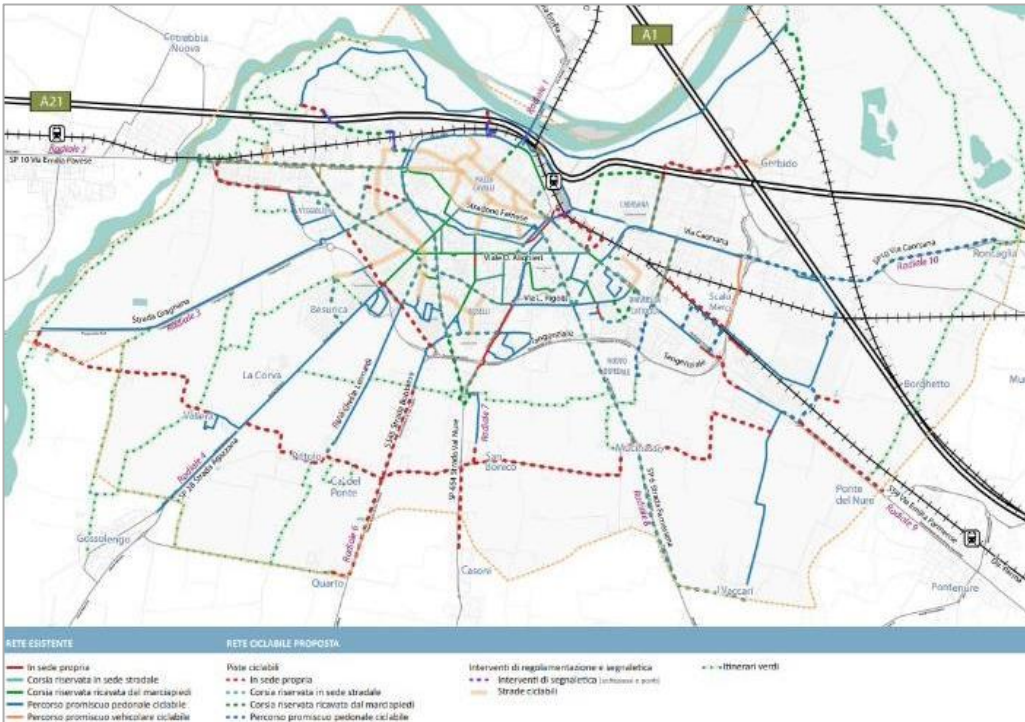
Attraversamenti pedonali



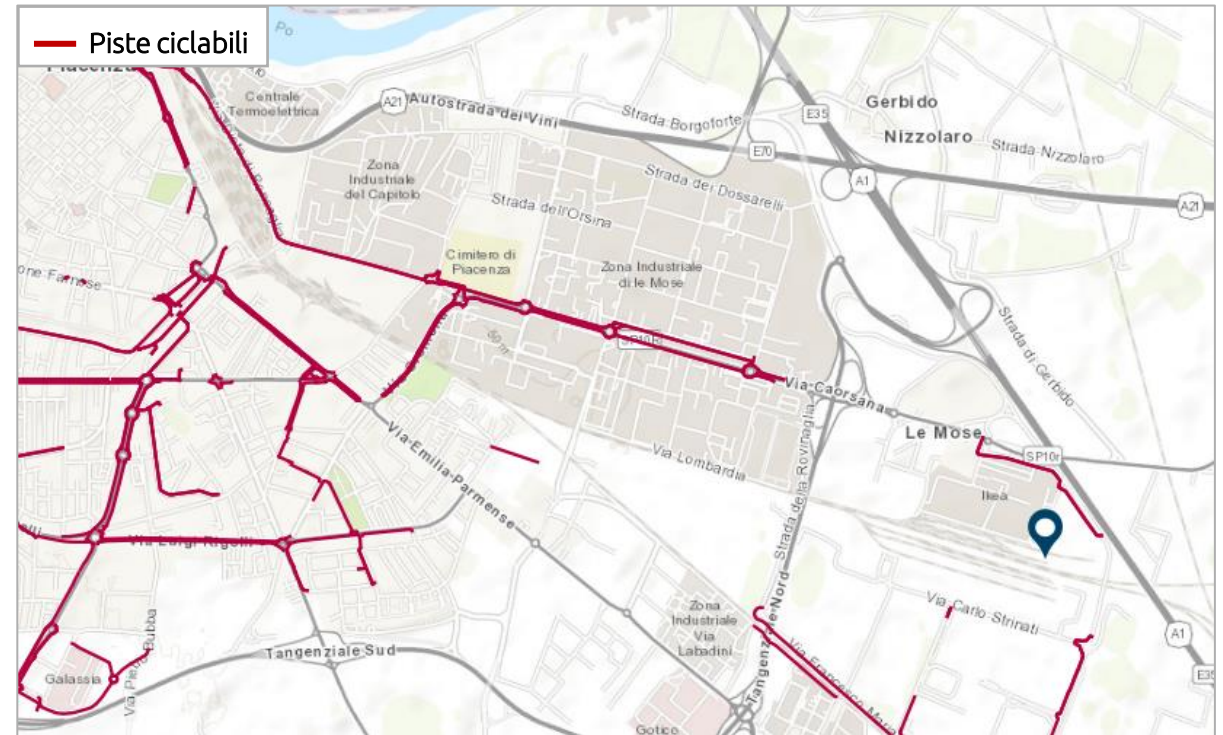
2a. Analisi dell'offerta di trasporto

MODALITÀ CICLABILE

Il Comune di Piacenza sta aggiornando gli strumenti di pianificazione della mobilità. Dopo l'approvazione del PUMS nel dicembre 2020, è stato avviato l'iter per il Biciplan, che ne condivide obiettivi e visione, puntando a una rete ciclabile integrata. Il **Biciplan** prevede interventi a breve (2024), medio (2027) e lungo termine (2032), con un incremento di 62 km di percorsi ciclabili e un'estensione complessiva della rete fino a 230 km entro il 2030.



Come mostrato nella mappa, la sede non risulta direttamente collegata alla **rete ciclabile cittadina**. La pista ciclabile si interrompe a circa 2 km dalla sede: da quel punto è necessario percorrere la strada del polo logistico per circa 1 km, attraversando le rampe di tangenziale e autostrada, in assenza di attraversamenti dedicati o segnalati. Ne deriva che l'accessibilità tramite modalità ciclabile risulta fortemente limitata.

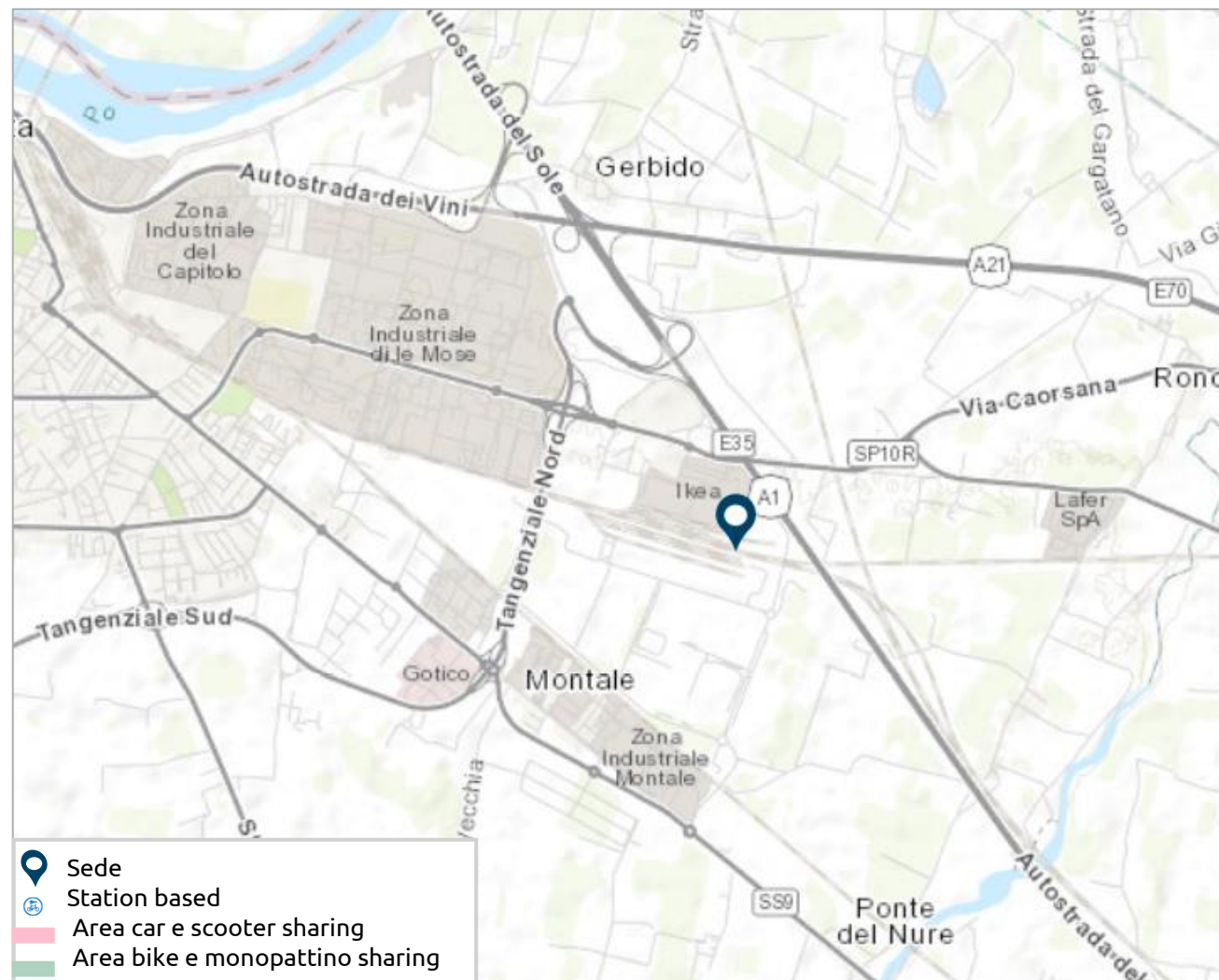


2a. Analisi dell'offerta di trasporto

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 Piacenza non ricade nell'area di copertura di nessuno dei servizi di sharing mobility.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

CONCLUSIONI

L'analisi dell'offerta evidenzia che la sede è facilmente raggiungibile tramite la **rete stradale** e dispone di un **parcheggio aziendale**. Tuttavia, il **trasporto pubblico locale** risulta poco efficiente a causa della **scarsa frequenza delle corse**. Inoltre, la sede non è direttamente collegata alla rete ciclabile, che presenta tratti discontinui. Le infrastrutture pedonali della zona risultano limitate, in quanto i marciapiedi presenti risultano incompleti e non adeguatamente realizzati, rendendo la percorrenza poco sicura.

MODALITÀ	FRUIBILITÀ	CRITICITÀ	STATO*
TRASPORTO PRIVATO	Manto stradale in buone condizioni	Traffico congestionato a causa della presenza di operatori logistici	●
AREE DI SOSTA	Parcheggio aziendale	-	●
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Una fermata adiacente alla sede	Bassa frequenza delle corse	●
MODALITÀ CICLABILE	-	Percorso discontinuo Sede non direttamente accessibile	●
MODALITÀ PEDONALE	Attraversamenti pedonali adiacenti alla sede in buono stato	Marciapiedi non adeguati	●
SERVIZI SHARING	Presenza di vettori di bike sharing	Assenti altri servizi sharing	●

* ● limitata ● sufficiente ● buona ● ottima



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

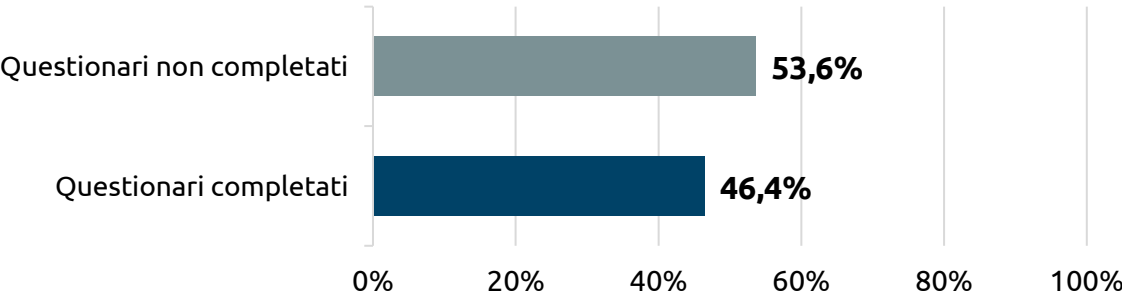
La localizzazione è strategica per stabilire opportune misure orientate ad un miglioramento delle abitudini di mobilità, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale.

2b. Analisi del campione

TASSO DI PARTECIPAZIONE, ETÀ E GENERE

Il questionario è stato completato da 13 dipendenti, che corrispondono al 46,4% dell'intera popolazione aziendale della sede di Piacenza di RSE. Il numero totale di dipendenti, alla data di somministrazione della survey (Settembre-Ottobre) risultava essere pari a 28.

RISPOSTA



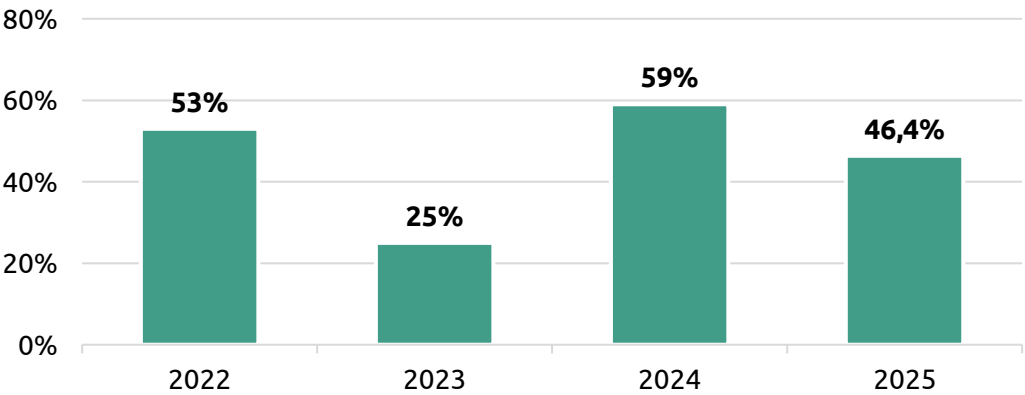
Questionari completati
13

Questionari non completati
15

N. Dipendenti
28

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

RISPONDENZA NEGLI ANNI



	2022	2023	2024	2025
Questionari completati	15	8	17	13
N° Totale dipendenti	28	32	29	28

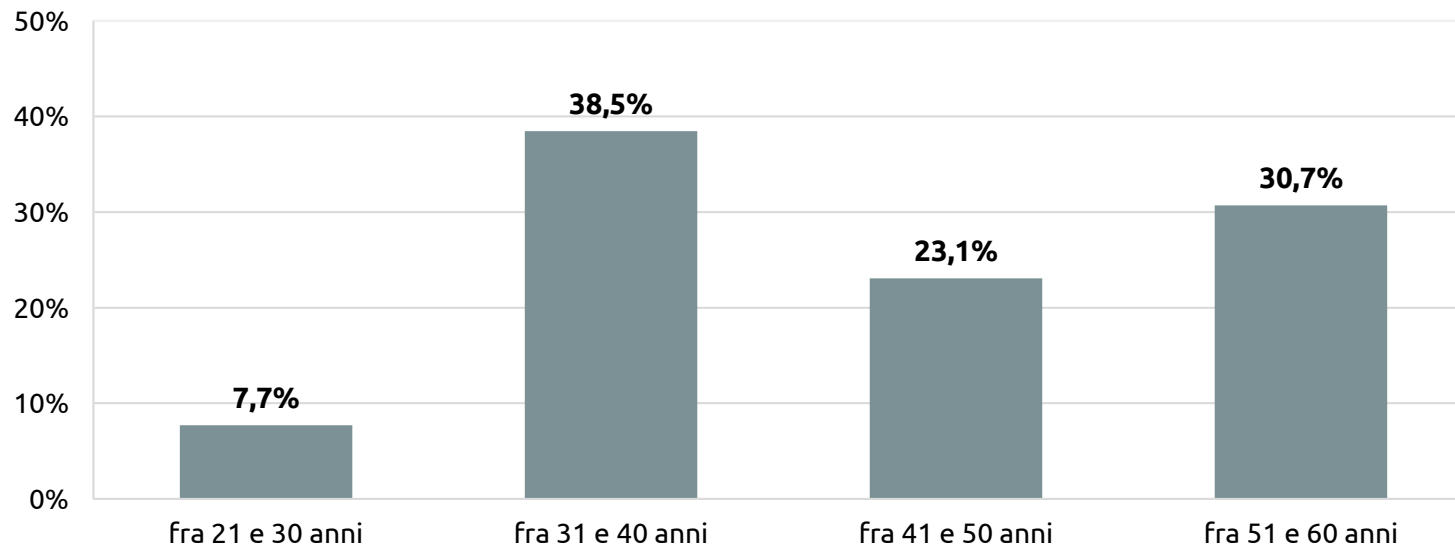
2b. Analisi del campione

ETÀ E GENERE

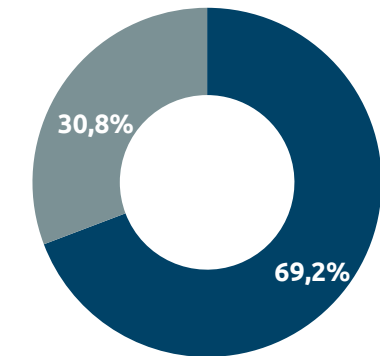
Per ottenere una più accurata analisi sul campione, è opportuno considerare la **distribuzione dell'età** e il **genere** dei partecipanti. L'indagine ha evidenziato che buona parte del campione ha un'età compresa **tra 31 e 40 anni (38,5%)** e **tra 51 e 60 anni (30,7%)**.

In merito al genere, emerge che il **69,2%** dei partecipanti alla survey indica il **genere maschile**.

DISTRIBUZIONE ETÀ DEL CAMPIONE



GENERE



■ uomo

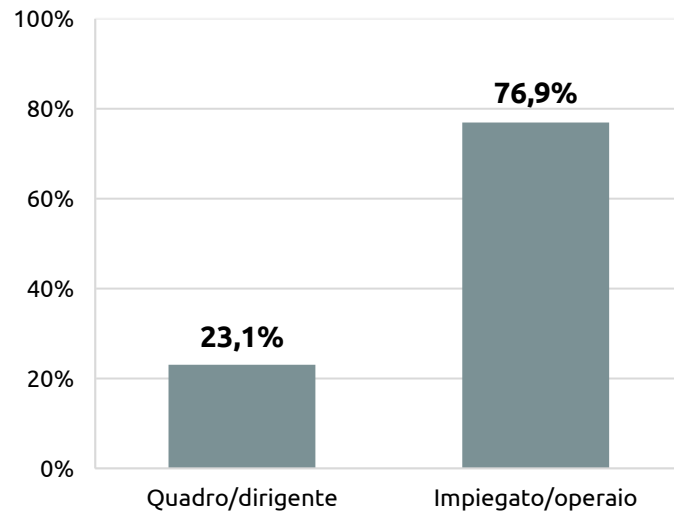
■ donna

2b. Analisi del campione

QUALIFICA, TIPOLOGIA DI CONTRATTO E ARTICOLAZIONE DELL'ORARIO LAVORATIVO

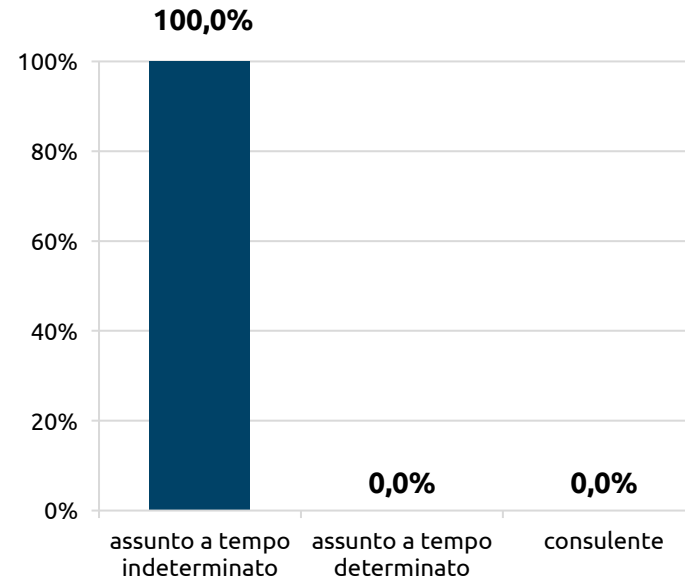
Inoltre, è stato effettuato un ulteriore focus rispetto alla qualifica, all'articolazione dell'orario lavorativo e alla tipologia di contratto. Dal grafico sottostante emerge che il **76,9%** ha una qualifica da **impiegato/operaio**, mentre, il **23,1%** da **quadro/dirigente**.

QUALIFICA



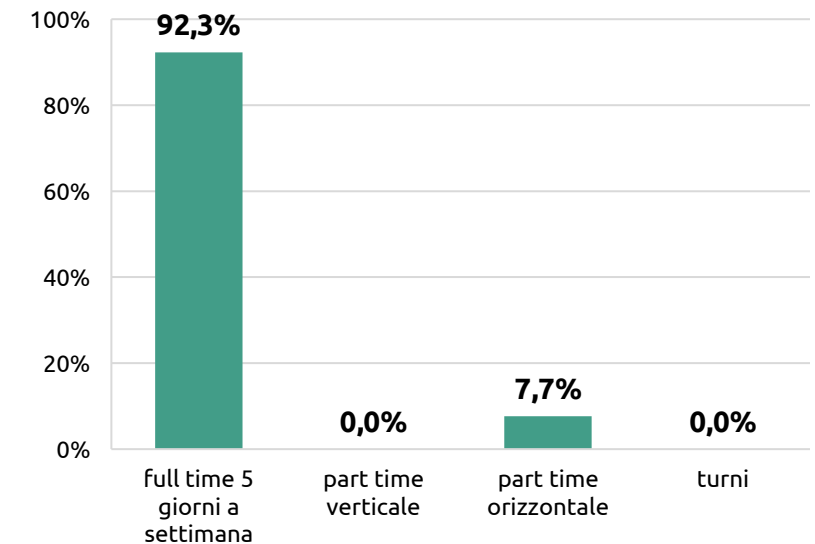
Rispetto alla **tipologia di contratto**, la totalità del campione (**100%**), gode di un **contratto a tempo indeterminato**.

TIPOLOGIA DI CONTRATTO



Il grafico in basso riporta l'**articolazione dell'orario lavorativo**. Il **92,3%** dei rispondenti dichiara di godere di un'articolazione **full time 5 giorni a settimana**. Il restante **7,7%** svolge l'attività lavorativa in modalità **part time orizzontale**.

ARTICOLAZIONE DELL'ORARIO LAVORATIVO

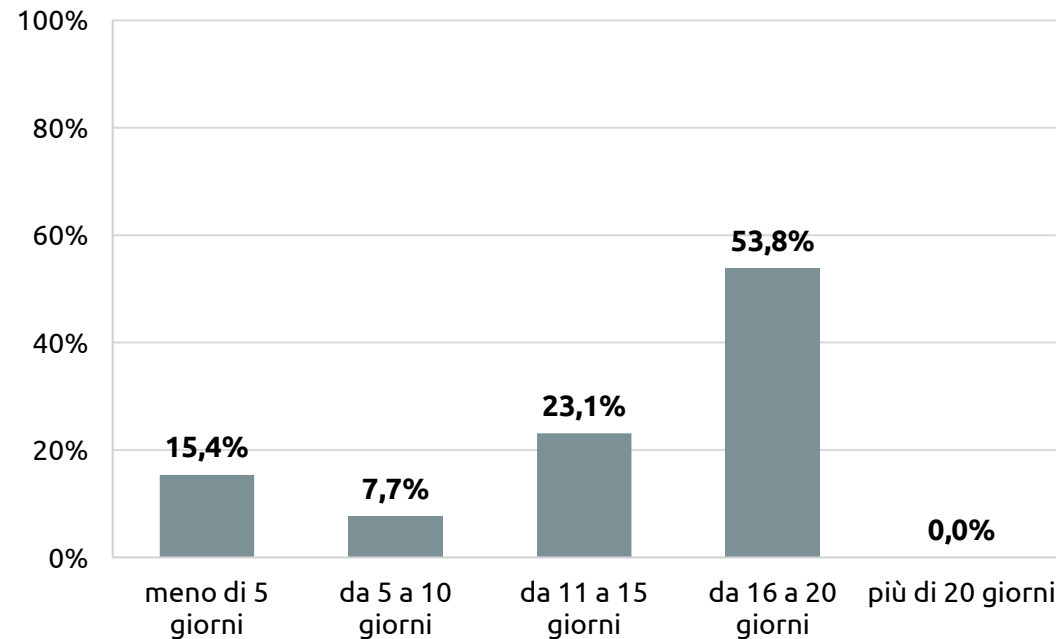


2b. Analisi del campione

PRESENZA MEDIA MENSILE IN SEDE E ORARIO DI INGRESSO E USCITA

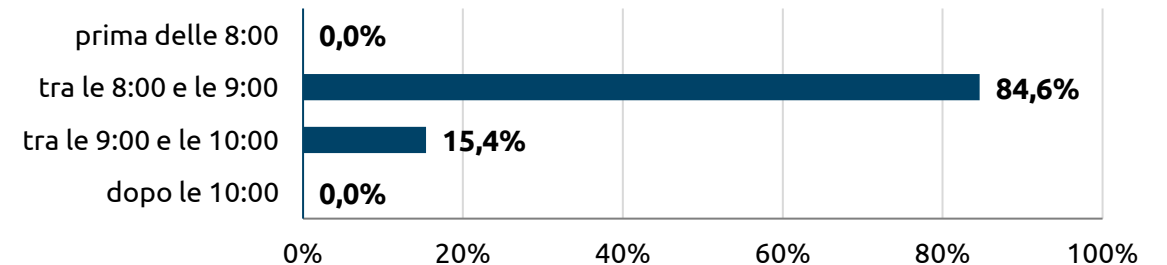
Con riferimento alla presenza media mensile in sede, il **53,8%** si reca in ufficio **da 16 a 20 giorni**, mentre il **23,1%** del campione ricade nella fascia **da 11 a 15 giorni**.

PRESENZA MEDIA MENSILE IN SEDE



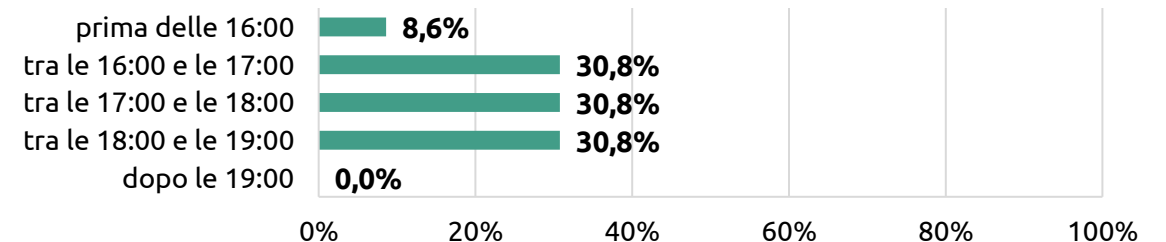
Gli **orari di ingresso e uscita** dal lavoro rappresentano due variabili fondamentali per comprendere le abitudini di **mobilità dei dipendenti** in relazione ai livelli di traffico e alla frequenza dei mezzi pubblici durante gli orari di punta.

ORARI DI INGRESSO AL LAVORO



Dall'analisi dei risultati emerge che il **84,6%** entra a lavoro in un orario compreso **tra le 8:00 e le 9:00**. Per quanto riguarda l'orario di uscita, si osserva una distribuzione equilibrata tra tre fasce principali: **tra le 16:00 e le 17:00 (30,8%)**, **tra le 17:00 e le 18:00 (30,8%)** e **tra le 18:00 e le 19:00 (30,8%)**,

ORARI DI USCITA AL LAVORO

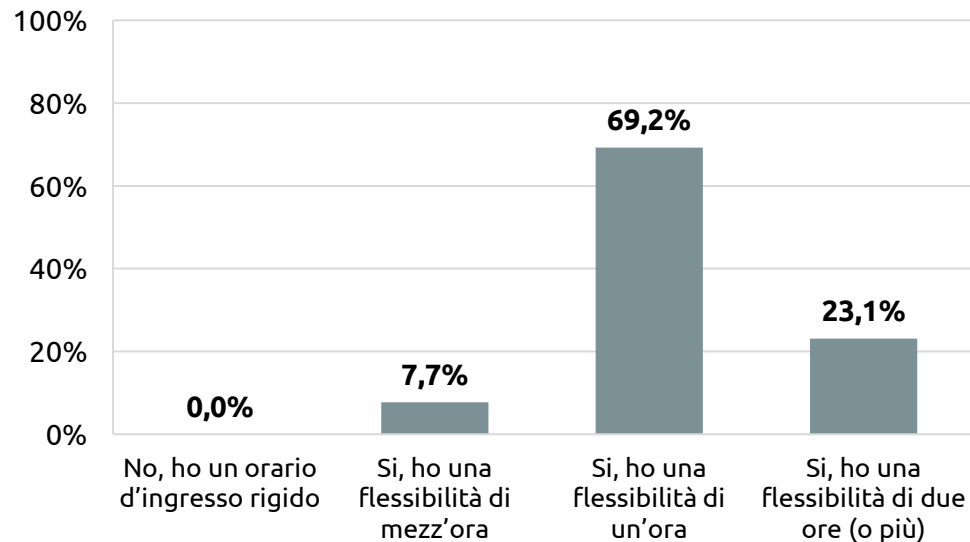


2b. Analisi del campione

FLESSIBILITÀ INGRESSO A LAVORO E PAUSA PRANZO

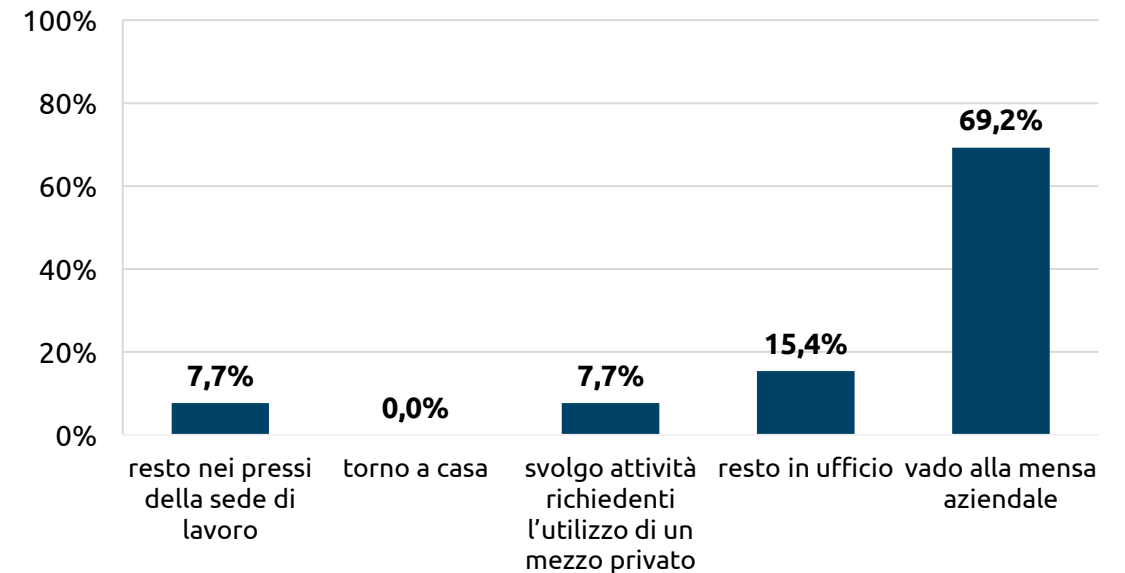
Per quanto riguarda la flessibilità di ingresso a lavoro, il **92,3%** si ripartisce fra chi dichiara di avere una **flessibilità oraria di due ore o più (69,2%)** e chi, invece, **fino ad un'ora (23,1%)**. Questo dato riflette un ambiente di lavoro che incentiva un migliore equilibrio tra vita privata e professionale.

FLESSIBILITÀ AL LAVORO



Relativamente alla pausa pranzo, il **69,2%** dichiara di recarsi presso la **mensa aziendale**, mentre il **15,4%** afferma di **rimanere in ufficio**.

PAUSA PRANZO



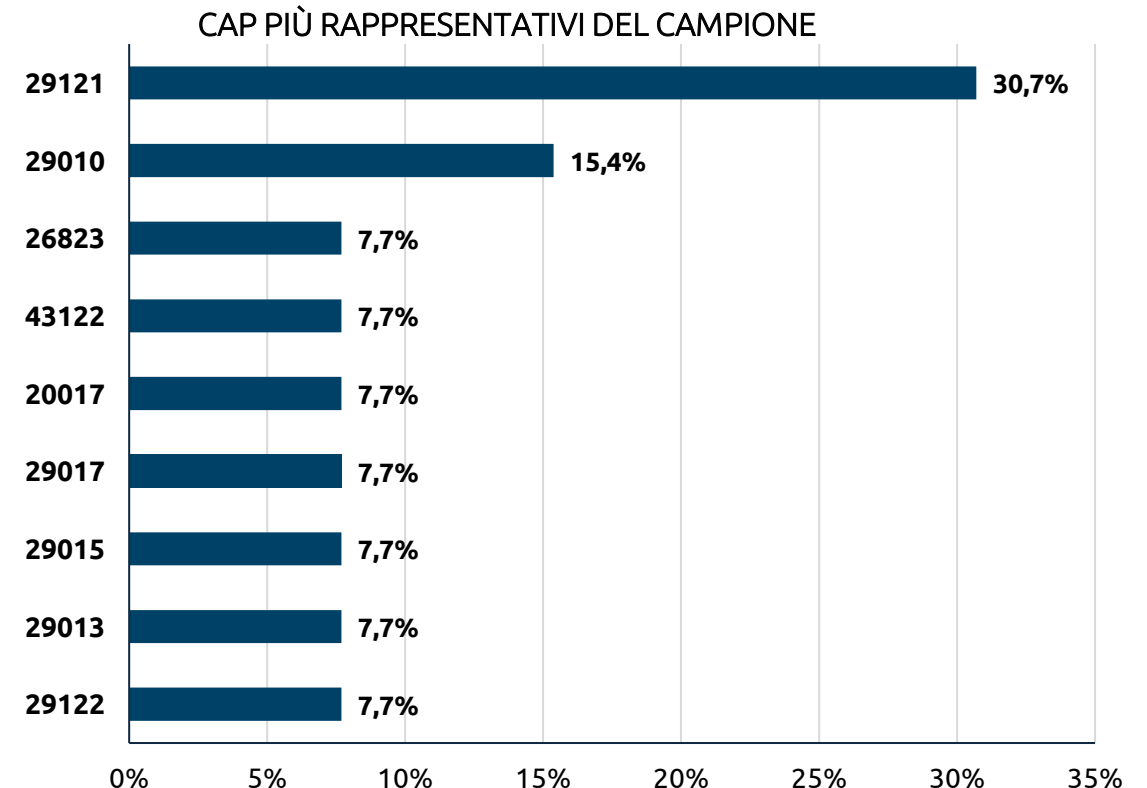
2b. Analisi del campione

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 **38,4%** dei rispondenti risiede nel **Comune di Piacenza**.

%	COMUNI
38,4%	PIACENZA
7,7%	SAN NICOLÒ
7,7%	CARPANETO PIACENTINO
7,7%	CASTEL SAN GIOVANNI
7,7%	FIORENZUOLA D'ARDA
7,7%	RHO
7,7%	PARMA
7,7%	CASTELGERUNDO
7,7%	GAZZOLA

Nel grafico sottostante viene rappresentato un focus relativo ai **CAP più popolosi del campione**. 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 **29121**, dove è domiciliato il **30,7%** dei partecipanti all'indagine.

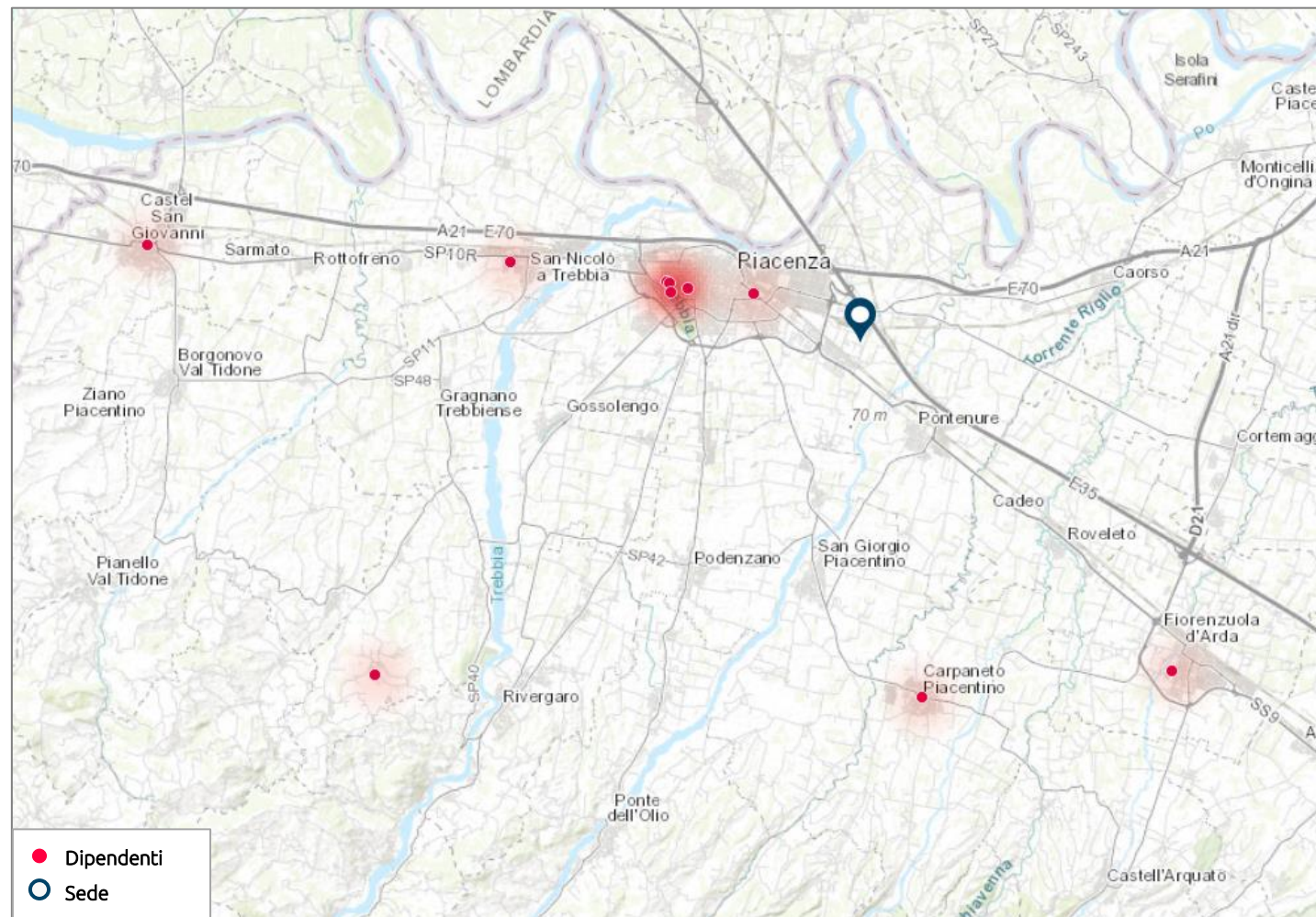


2b. Analisi del campione

LOCALIZZAZIONE DEL CAMPIONE

Attraverso le risposte fornite dai dipendenti della sede di **Piacenza**, 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.

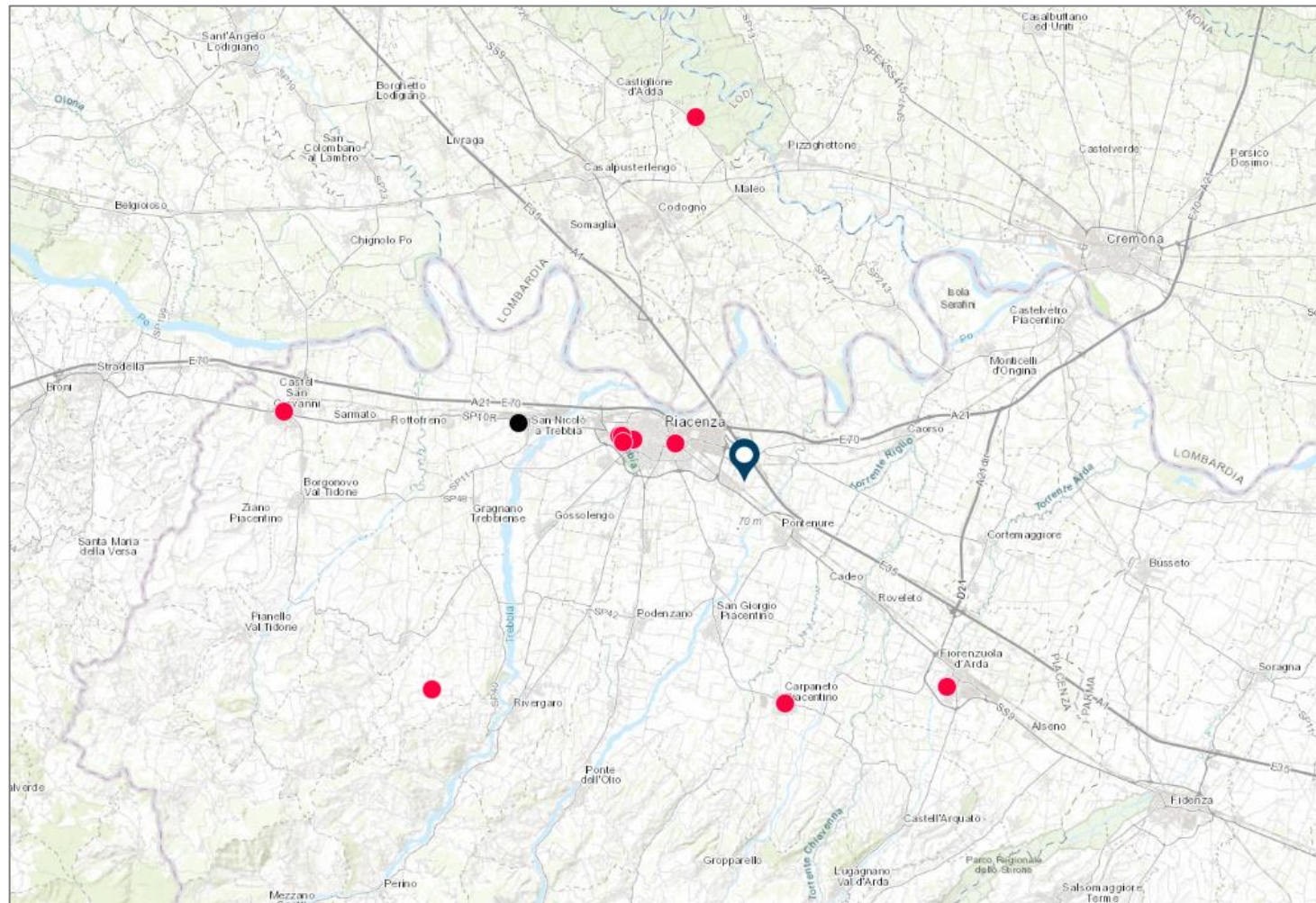
84,6%

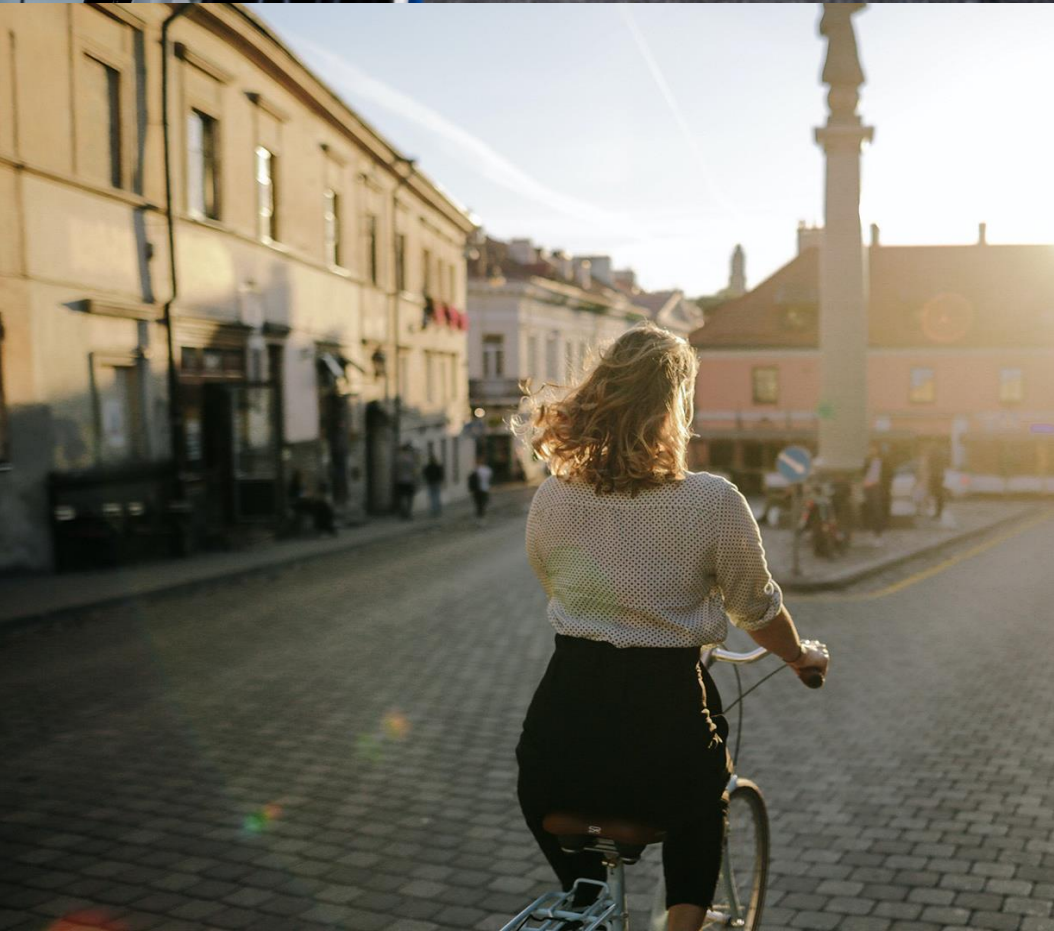
Risiedo parzialmente nel comune/provincia/regione della mia sede lavorativa, ma provengo da regioni remote e organizzo periodicamente ritorni alla mia regione di origine in relazione all'attività lavorativa in SW.

7,7%

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

7,7%





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;
- 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.

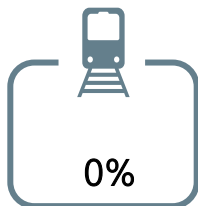
2c. Analisi della domanda di trasporto

RIPARTIZIONE MODALE

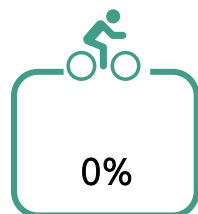
Nella survey sono state considerate le seguenti modalità di spostamento:



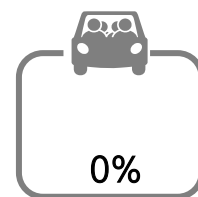
MEZZI PRIVATI: auto privata/aziendale e motocicletta, ciclomotore o scooter;



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



MODALITÀ DOLCE: a piedi, bicicletta, monopattino;

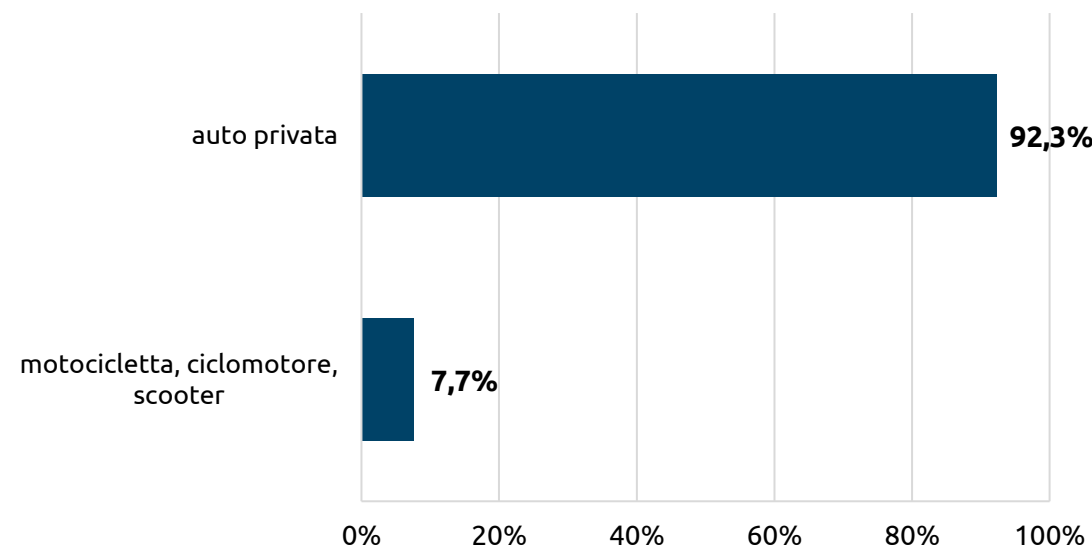


CARPOOLING: auto privata con altri (sia come conducente sia come passeggero).

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 **92,3%** del campione utilizza l'**auto privata**. Il restante **7,7%** dei partecipanti indica come mezzo di trasporto la **motocicletta, ciclomotore, scooter**.

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA

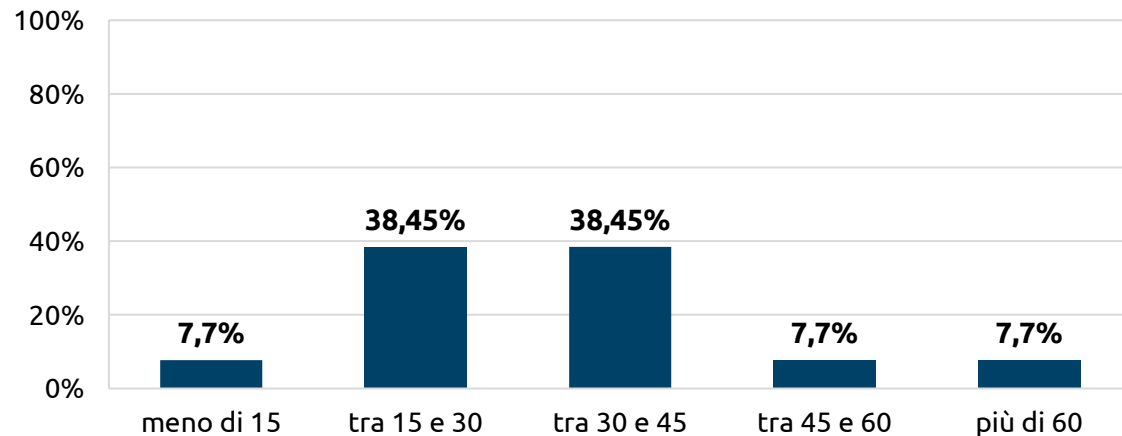


2c. Analisi della domanda di trasporto

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 **76,9%** (38,45% + 38,45%) impieghi **tra 15 e 45 minuti** per compiere il tragitto casa-lavoro.

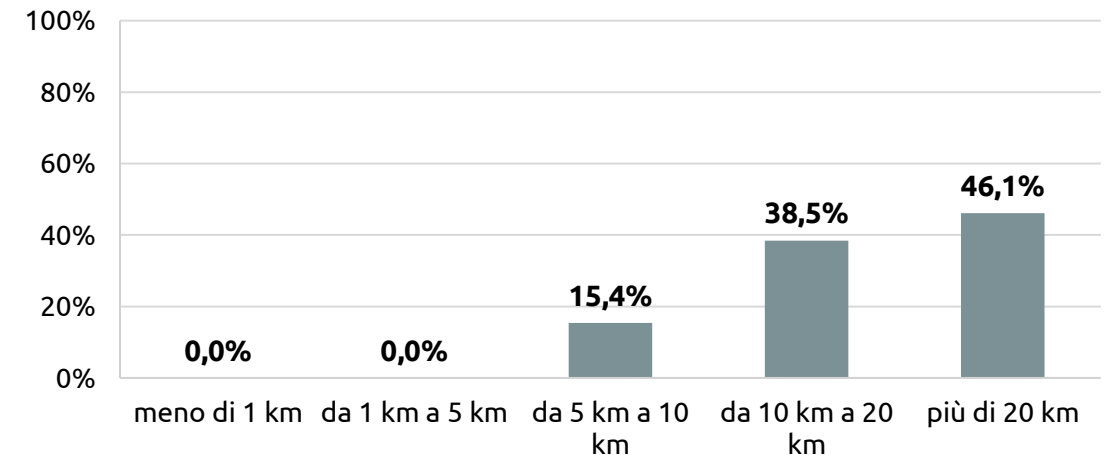
TEMPI DI SPOSTAMENTO (MINUTI)



TEMPO MEDIO AUTO
38 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 **46,1%** del campione percorra **più di 20 km** per raggiungere la sede. Segue il **38,5%** che è localizzato rispetto alla sede ad una distanza compresa fra 10 e 20 km.

DISTANZA CASA - LAVORO



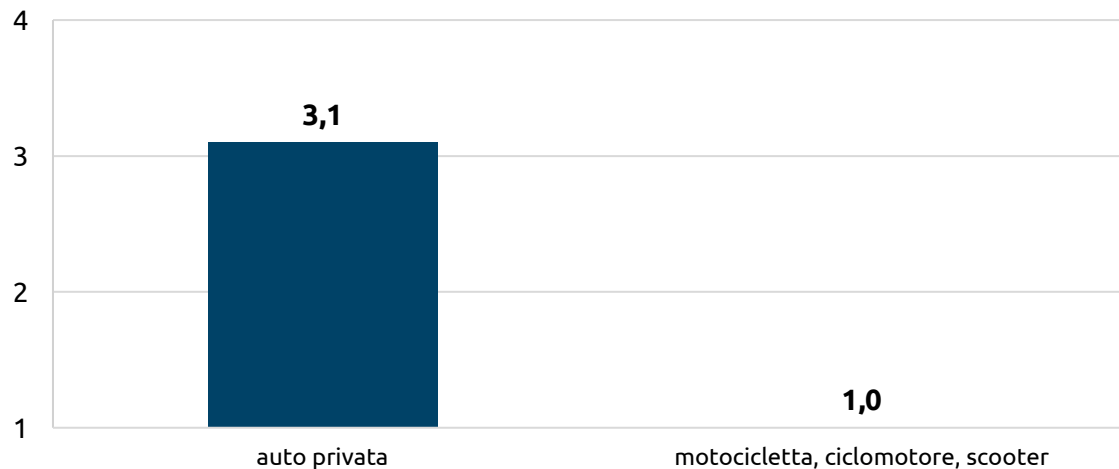
DISTANZA MEDIA AUTO
28,8 km

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 dell'**automobile privata**, con il punteggio di **3,1** su 4. Al contrario, **non risultano soddisfatti** gli utilizzatori della **motocicletta, ciclomotore, scooter****.

LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO*

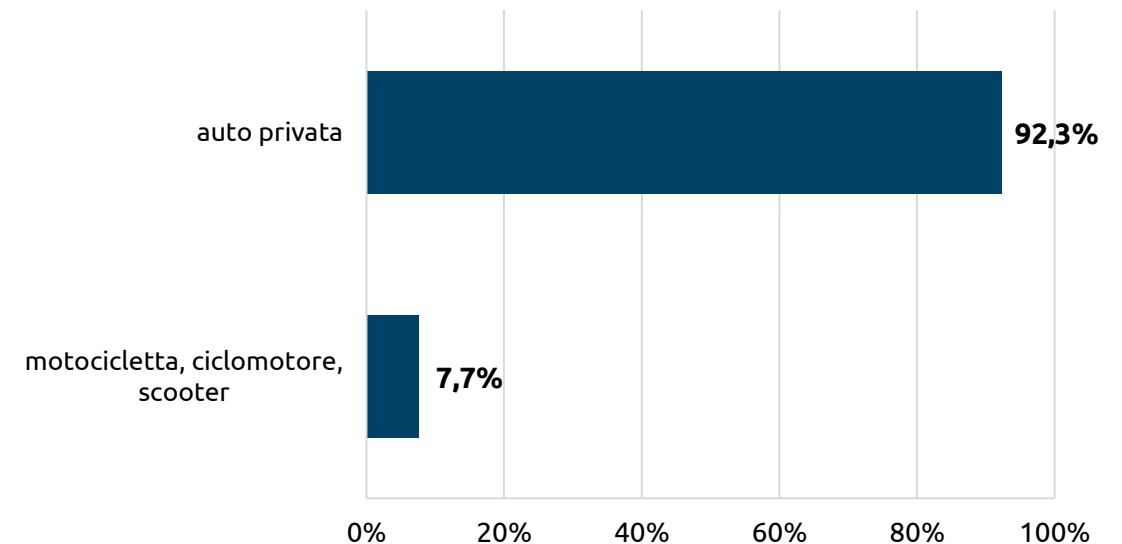


• 1 = per nulla soddisfatto 2 = poco soddisfatto 3 = soddisfatto 4 = molto soddisfatto

**L'analisi risulta distorta a causa di un campione poco significativo

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 medio positivo rispetto l'utilizzo dell'**auto privata** da parte di una quota molto significativa del campione (circa il **92%**).

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA

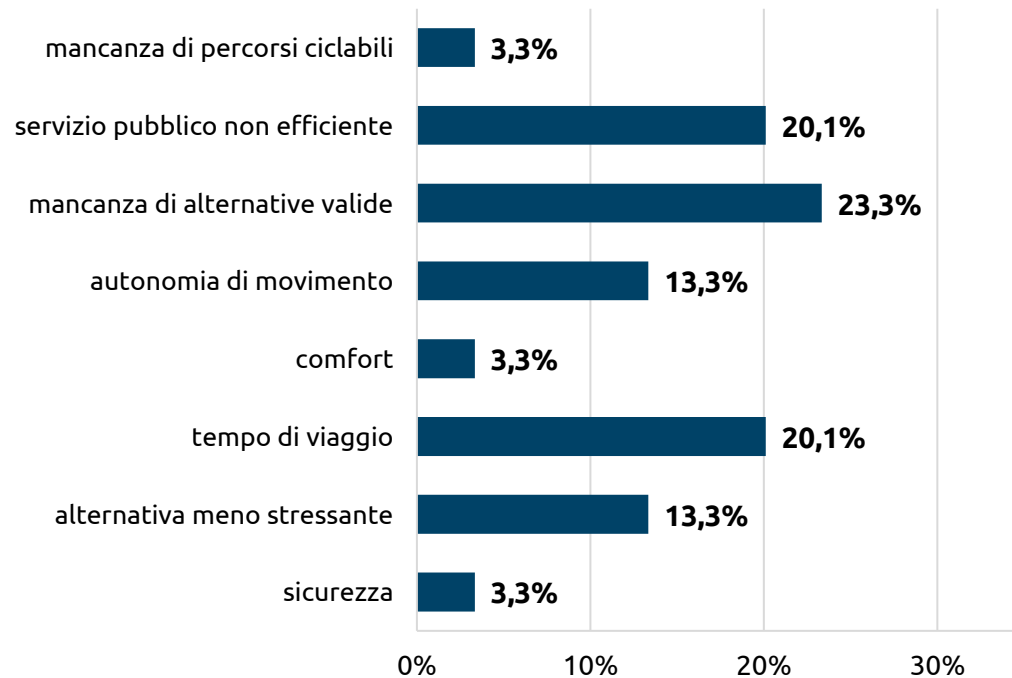


2c. Analisi della domanda di trasporto

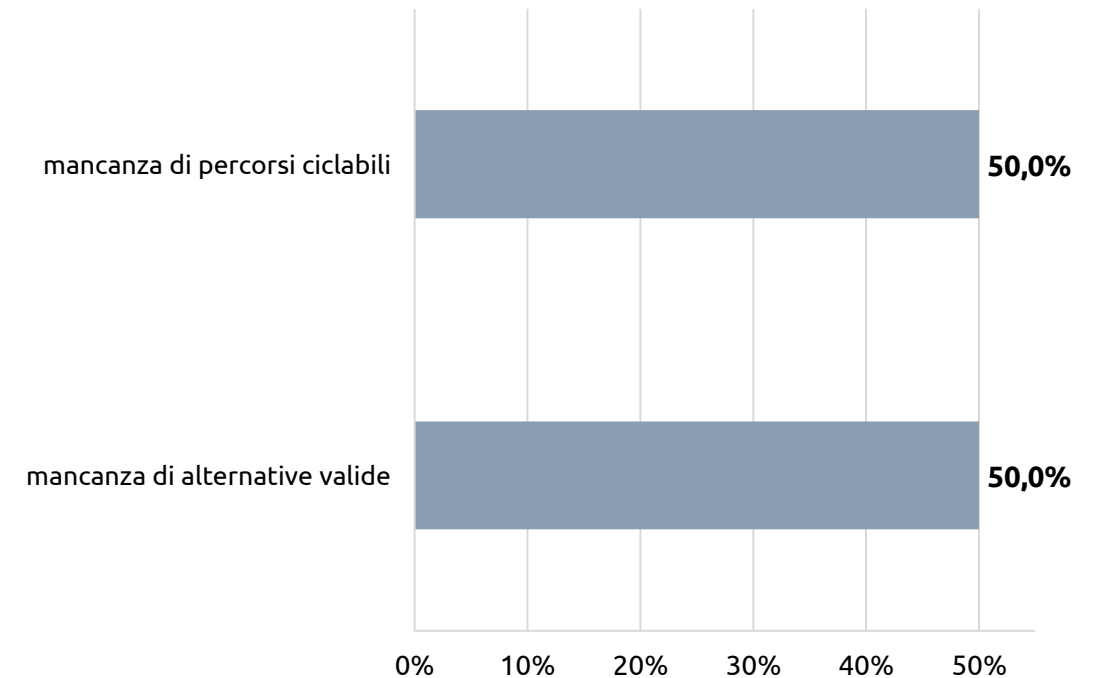
MOTIVAZIONE SCELTA MEZZO

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 del motociclo 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 alla mancanza di alternative valide (23,3%), al tempo di viaggio (20,1%) e alla presenza di un servizio pubblico non efficiente (20,1%). Anche gli utilizzatori della moto/scooter indicano come motivazione principale la mancanza di alternative valide (50%) e la mancanza di percorsi ciclabili (50%).

MOTIVAZIONE SCELTA AUTO



MOTIVAZIONE SCELTA MOTO*



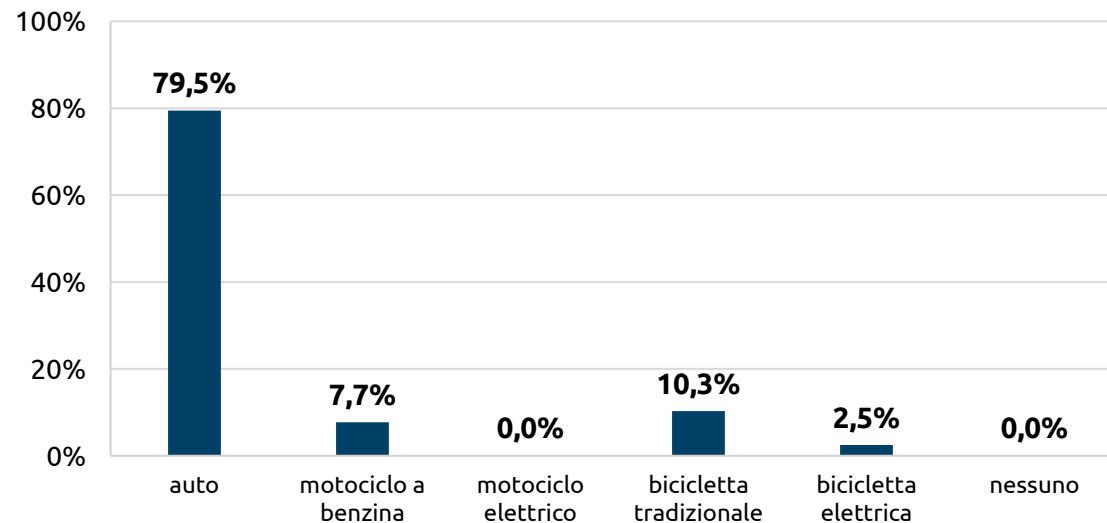
*L'analisi risulta distorta a causa di un campione poco significativo

2c. Analisi della domanda di trasporto

MEZZO E ABBONAMENTO A DISPOSIZIONE

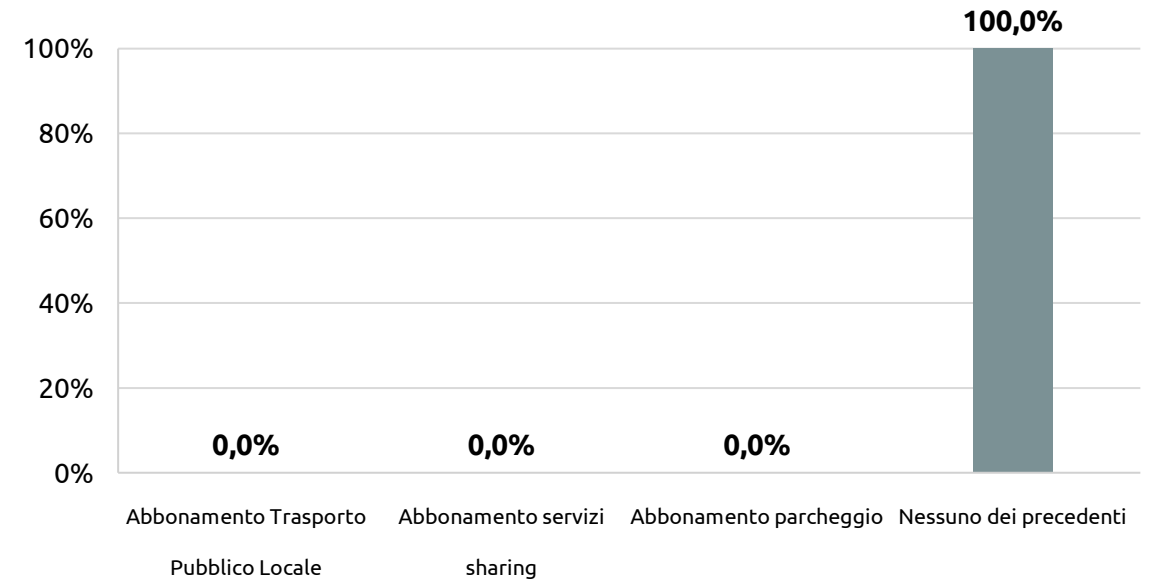
L'analisi del mezzo a disposizione aiuta a comprendere le scelte modali dei dipendenti. Dal grafico sottostante emerge che il **79,5%** del campione dispone di un'automobile, mentre la bicicletta tradizionale è nella disponibilità del **10,3%**. Si registra una piccola quota di possessori della bicicletta elettrica (**2,5%**).

MEZZO A DISPOSIZIONE



La disponibilità di un abbonamento ai servizi di trasporto fornisce un dettaglio ulteriore sulla scelta del mezzo di trasporto abituale. La totalità del campione (**100%**) dichiara di non possedere alcun abbonamento a servizi di trasporto.

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. I motivi del mancato utilizzo del trasporto pubblico sono evidenti all'interno del grafico in basso a destra, dove gli aspetti legati al tempo di viaggio, alle tariffe e al comfort non raggiungono un giudizio sufficiente.

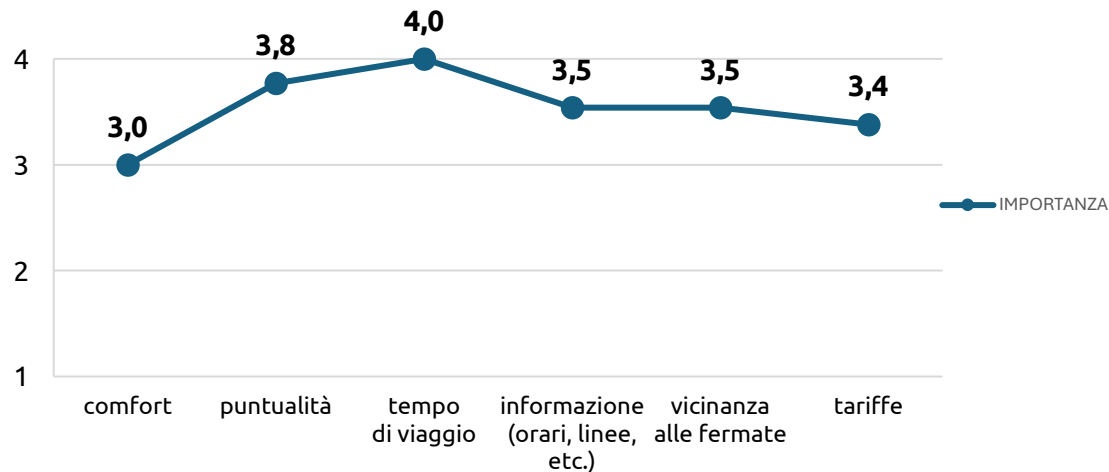
Di seguito si riportano la scala di valutazione dell'IMPORTANZA:

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

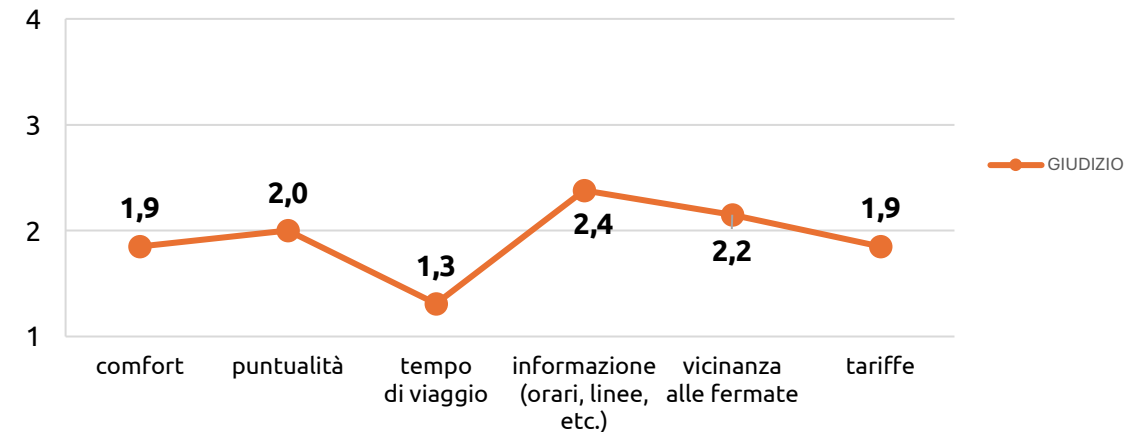
Di seguito si riportano la scala di valutazione del GIUDIZIO:

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

VALUTAZIONE TPL



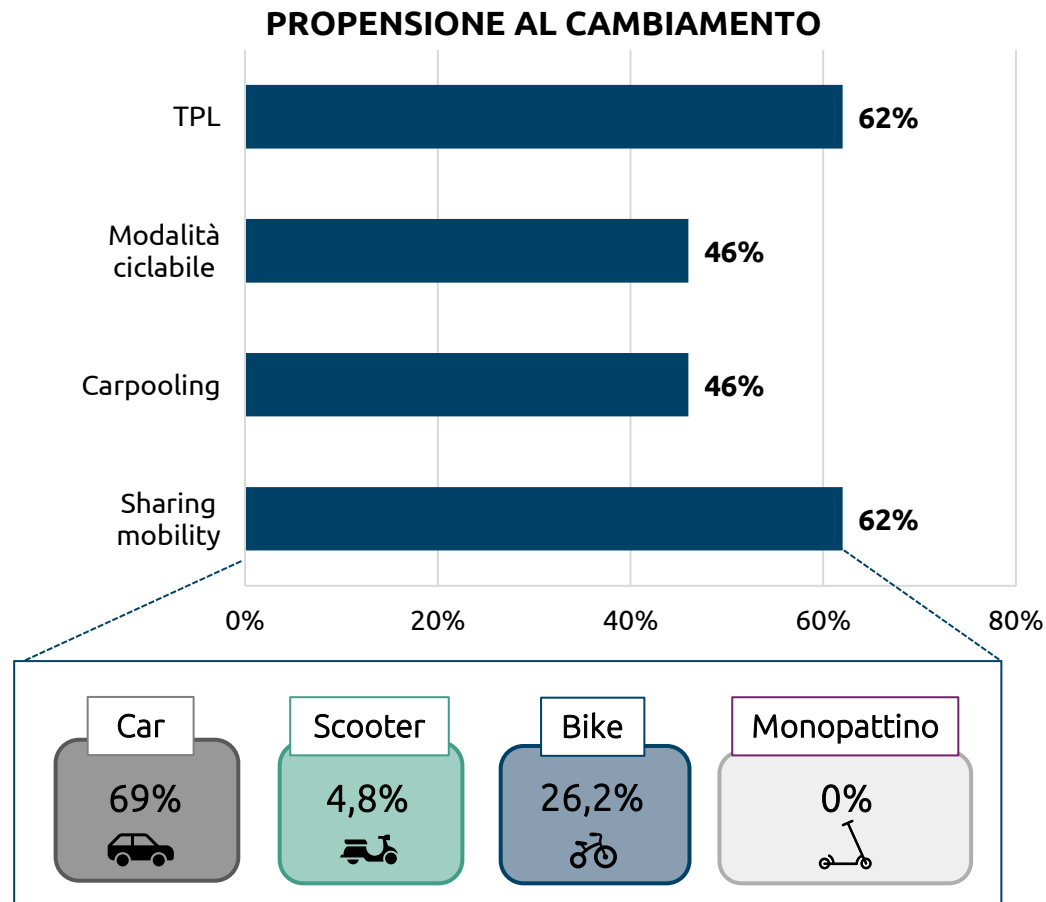
GIUDIZIO TPL



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 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 **69%**.



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>

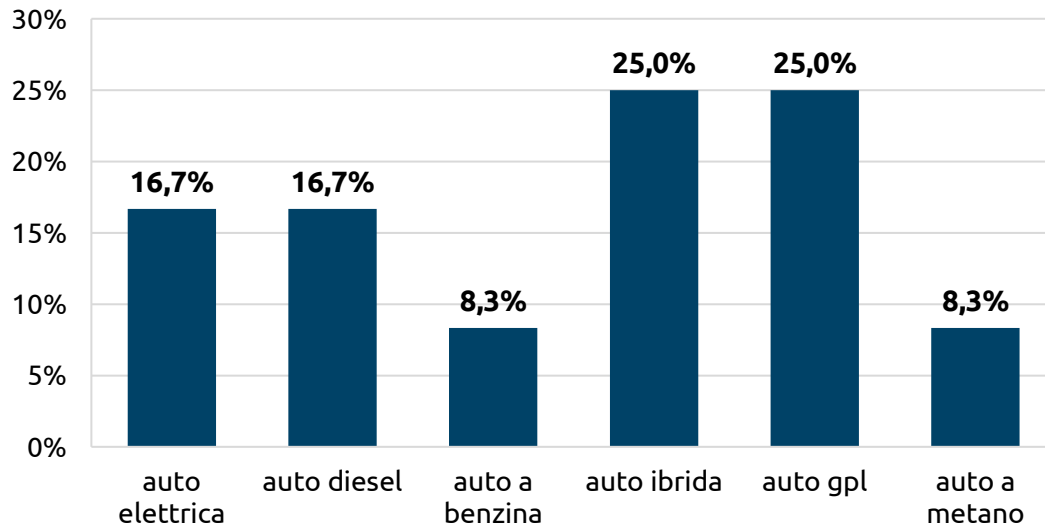
**La CO₂eq rappresenta un'unità di misura necessaria per esprimere in modo uniforme l'impatto climatico dei diversi gas serra. Nella slide successiva verrà fornita un'analisi della misura.

3. Conseguenze delle scelte di mobilità

ALIMENTAZIONE E CLINDRATA AUTO

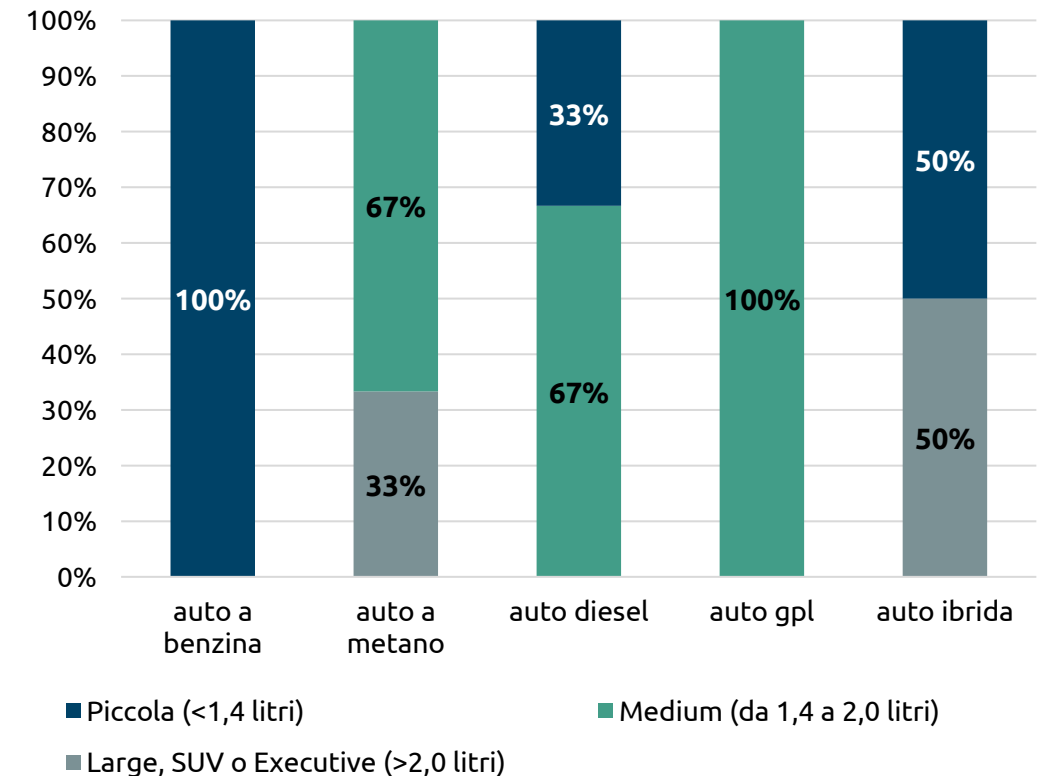
La metodologia evidenziata nella slide precedente prende in considerazione l'alimentazione e la cilindrata del mezzo che il dipendente utilizza per compiere lo spostamento casa-lavoro. Il dato sull'alimentazione dell'auto fornisce un quadro rispetto all'utilizzo di determinate categorie ed al loro livello emissivo. Dal grafico si osserva che il 50% degli utilizzatori di auto private si divide equamente tra chi utilizza un'auto ibrida e chi alimentata a GPL, con il 25% per ciascuna categoria.

ALIMENTAZIONE AUTO



In merito alla cilindrata delle auto a benzina, gpl, metano e ibride, emerge come la totalità dei dipendenti con l'auto a benzina possiede l'auto di cilindrata piccola.

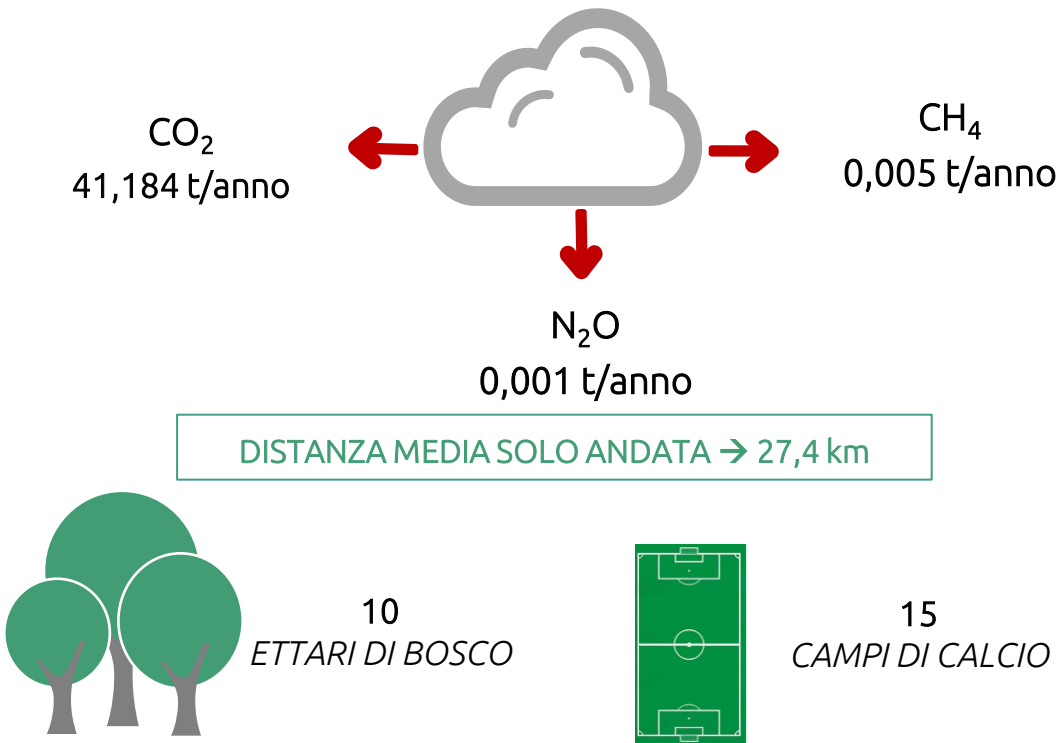
CILINDRATA AUTO



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 **41,548 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	41,184
Metano - CH ₄	28	0,005
Protossido di azoto - N ₂ O	265	0,001
Anidride carbonica Equivalente	41,548 t/anno	

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



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
2. FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO
3. FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E /O LA MICROMOBILITÀ
4. 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.



Anidride carbonica – CO₂

CO₂ prodotta dallo Spostamento Casa - Lavoro



Smart working

Presenza media in sede



Gamification

Percentuale di coloro che utilizzano mezzi di trasporto sostenibili

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 **22,904 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	260,275 kg/anno
CO2 evitata grazie allo SW	22,904 t/anno

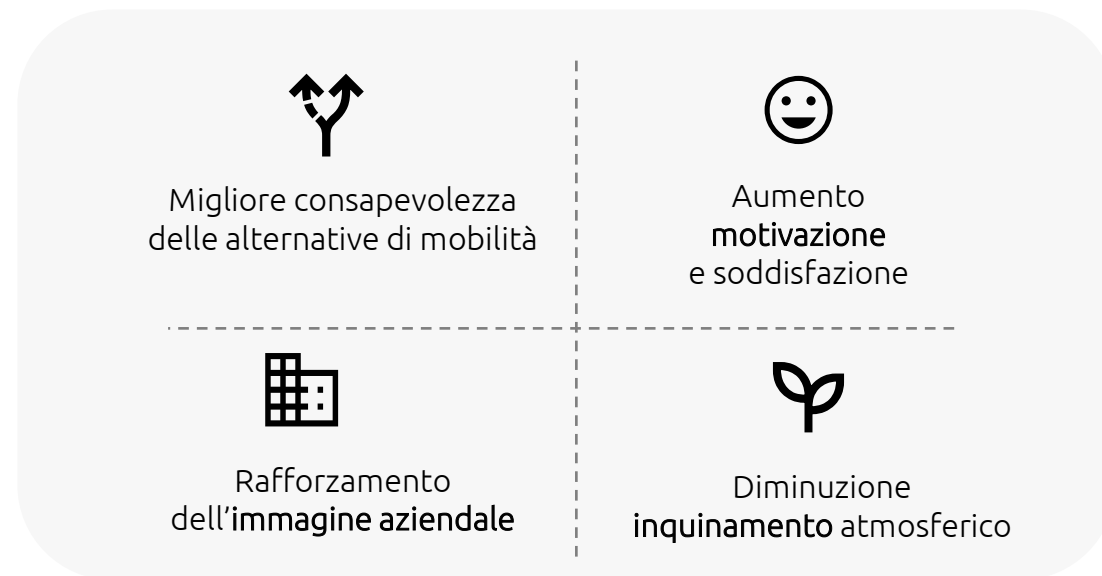


4. Parte progettuale

ELETTTRIFICAZIONE

RSE ha installato presso la sede di **Piacenza** un nuovo impianto per la ricarica dei veicoli elettrici. Sono state attivate **2 colonnine elettriche con 3 ricariche 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.

PREMI RICHIESTI 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.

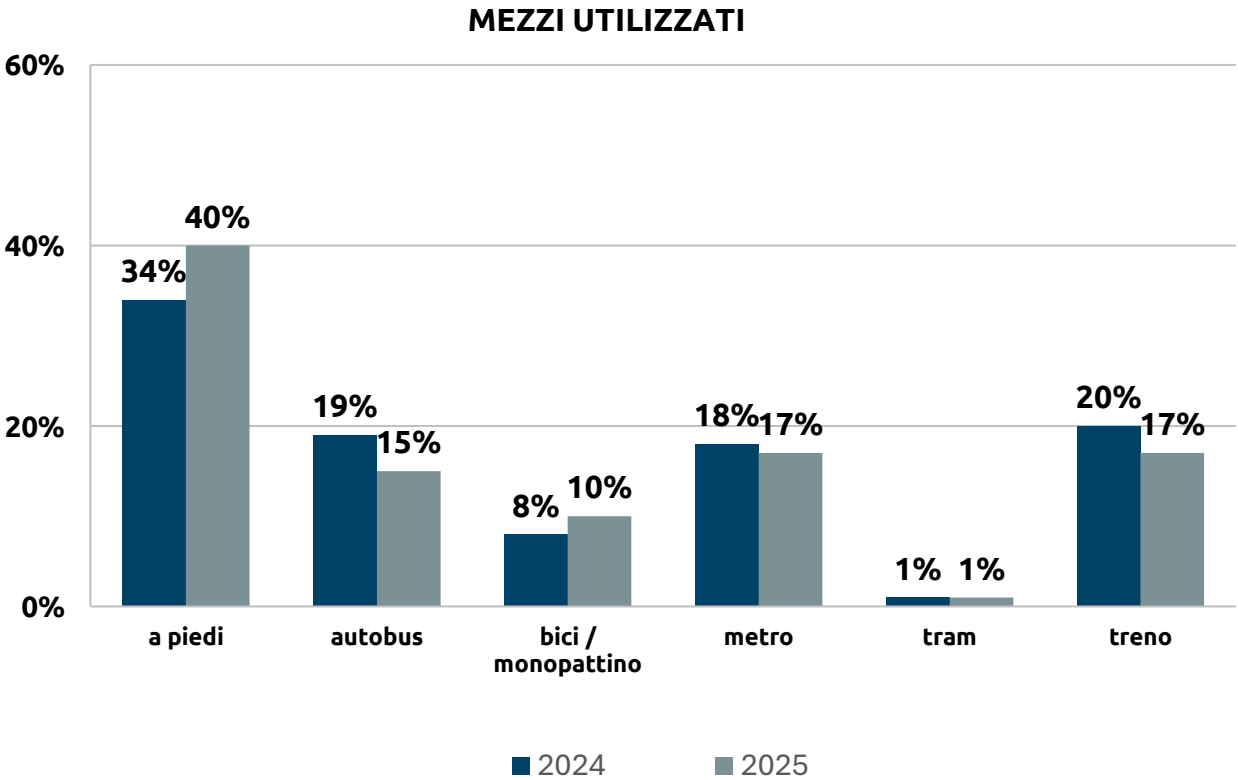
ANNO	SAVING CO2
2024	39,59 t
2025	65,59 t
RISPARMIO TOTALE NEGLI ANNI 105,18 ton	

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

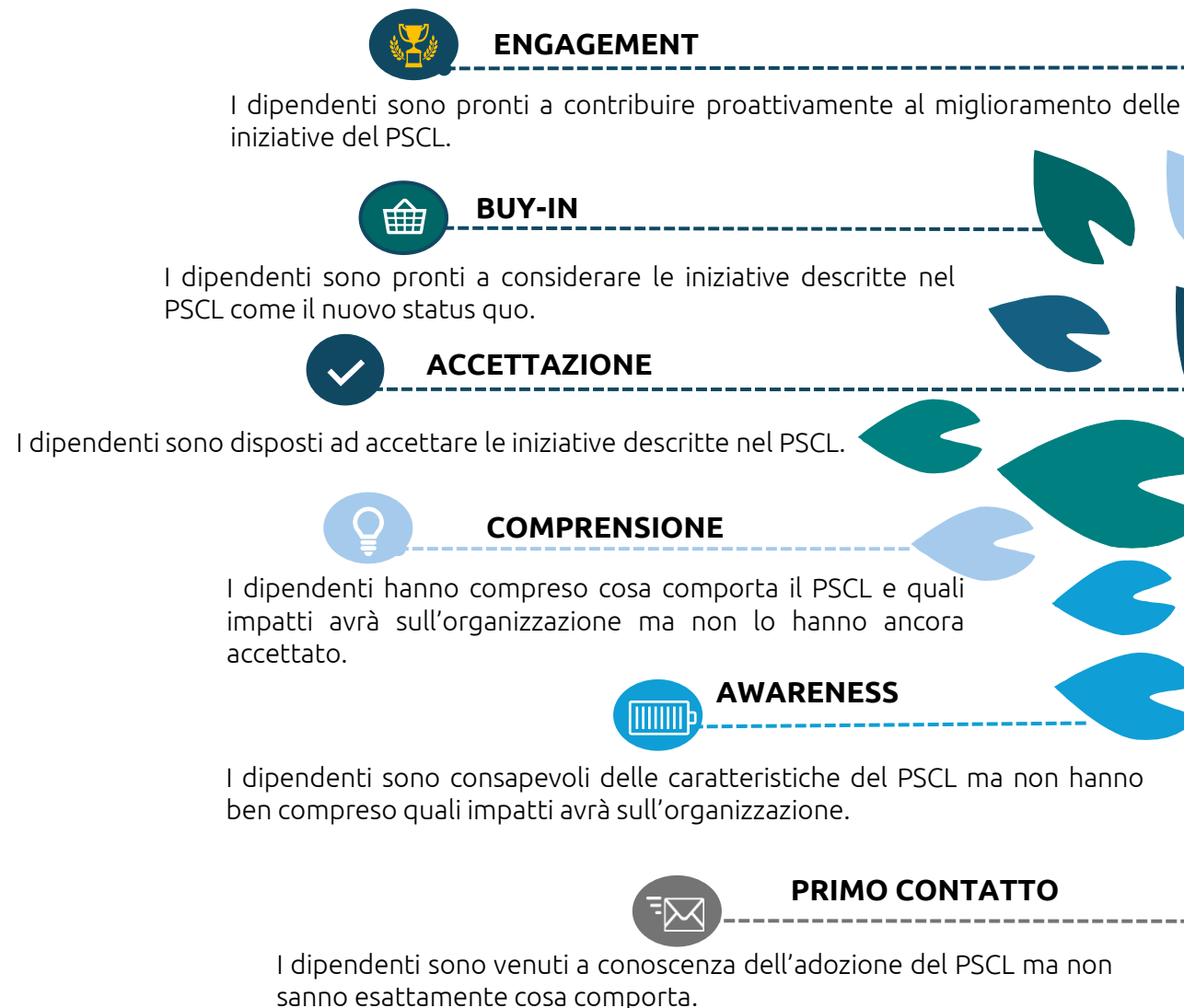
CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE E COMUNICAZIONE

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	RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ TRADIZIONALE		ULTERIORI MISURE
DESCRIZIONE	ACTIVITIES / GAMIFICATION	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.	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, supporto Movesion	RSE	RSE
RISPARMIO CO2	- 65,59 t/anno	-	-22,904 t/anno	-
BENEFICIO FUTURO	→Continuativa Riduzione delle emissioni aziendali dovute agli spostamenti casa-lavoro	→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**. I **KPI** identificati per misurare l'efficacia del **monitoraggio** riguardano le percentuali di utilizzo della modalità di riferimento e altri indicatori che fornisco una visione completa delle performance. La **pianificazione temporale** può comprendere attività di monitoraggio periodiche, con verifiche regolari e milestone chiare per assicurare il rispetto delle tempistiche.

Le **risorse necessarie**, che comprendono i software per usufruire del servizio e le newsletter o altri strumenti di comunicazione, sono fondamentali per garantire un monitoraggio accurato e tempestivo. Infine le priorità del monitoraggio sono focalizzate sulla valutazione delle misure e sul garantire che gli obiettivi siano raggiunti in modo efficace.

AZIONI	DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA	RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ TRADIZIONALE		ULTERIORI MISURE
KPI DI MONITORAGGIO	ACTIVITIES / GAMIFICATION	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.	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	1 anno	1 anno
RISORSE NECESSARIE	Modulo / APP	Newsletter, bacheche e Email aziendale	-	Colonnine di ricarica elettrica
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