



2025

Piano degli
Spostamenti
Casa Lavoro

Milano
Sede di Milano

20 novembre 2025

Contenuti

Introduzione

Premessa del Mobility Manager	5
Quadro normativo	6
Struttura del PSCL	7

Domanda di Mobilità

Anagrafica	11
Frequenza	12
Mezzi di trasporto	13

Offerta di mobilità

Analisi di accessibilità della sede	20
Offerta di mobilità aziendale	25

Analisi delle emissioni annuali della mobilità casa-lavoro

Scenario as-is	30
Stima dei benefici potenziali	32

Progettazione e monitoraggio delle misure di mobilità

Misure di mobilità attive	43
Misure di mobilità previste	44

Appendice A - Risultati dell'indagine di mobilità

Introduzione

Introduzione	3
Premessa del Mobility Manager	5
Quadro normativo	6
Struttura del PSCL	7

Premessa del Mobility Manager

Gentili lettrici e lettori,

questo documento riassume i risultati delle indagini di mobilità casa - lavoro, l'impatto e le iniziative che SACE ha deciso di intraprendere nell'ambito della transizione verso una mobilità più sostenibile in riferimento agli spostamenti casa - lavoro.

L'impegno riguarda, da un lato, la possibilità di promuovere il benessere, la qualità della vita e la soddisfazione delle persone, dall'altro, riflette l'attenzione all'ambiente nei luoghi dove SACE opera. Le iniziative descritte in questo documento nascono proprio dalla coesistenza di queste due anime e dal prezioso sostegno fornito da stakeholder interni ed esterni, ponendosi come obiettivo anche una collaborazione vantaggiosa con altre Aziende sul territorio e le Amministrazioni comunali.

Si desidera infine ringraziare tutte le persone che vorranno prendere visione di questo documento e che hanno contribuito alla sua realizzazione attraverso le risposte ai questionari e i preziosi feedback. Questo lavoro non sarebbe stato possibile senza tutto ciò.

Un cordiale saluto,

Mobility Manager



Data adozione Piano 18 dicembre 2025

Quadro normativo

Il contesto in cui questo PSCL è stato articolato e proposto è quello che riguarda il mobility management e, più nello specifico, la sua definizione ed enunciazione all'interno del quadro normativo di riferimento. Le linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5) definiscono questa disciplina come:

L'insieme delle iniziative che ciascun Ente, sia pubblico che privato, pone in essere per gestire la mobilità del proprio personale, con particolare attenzione agli spostamenti sistematici casa-lavoro-casa.

Viene affidata al mobility manager la responsabilità nell'implementazione di queste iniziative. Il compito di questa figura di riferimento è quello di promuovere forme di mobilità sostenibili, da un punto di vista ambientale, economico e sociale, e di prendersi carico del conseguente cambiamento degli atteggiamenti e delle abitudini degli utenti.

Fino al 2020, la redazione del PSCL risultava assolutamente facoltativa e veniva effettuata solo da poche aziende particolarmente virtuose e sensibili al tema. Tuttavia, il Decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, c.d. "Decreto Rilancio", convertito con Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", al comma 4 dell'articolo 229 ha disposto come segue:

"Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile".

Questa nuova legge, quindi, ha trasformato a tutti gli effetti il PSCL in un documento obbligatorio e assolutamente necessario per ogni azienda inclusa nella nuova normativa.

Sulla linea di questa normativa, il Decreto Interministeriale n. 179/2021 ha, invece, rimarcato gli importanti benefici derivanti dal continuo dialogo tra le aziende, e quindi i rispettivi mobility manager, e la Pubblica Amministrazione di riferimento rappresentata nella figura del mobility manager d'area. La collaborazione tra questi ruoli ha il preciso scopo di massimizzare l'impatto delle singole iniziative proposte per la creazione di sinergie tra i piani di aziende diverse nello stesso Comune.

Struttura del PSCL

Seguendo le direttive e le linee guida della normativa sulla redazione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro (Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, art. 3 comma 5), questo PSCL si articola in 3 macrosezioni. A loro volta, esse si compongono di diverse sottosezioni che andremo ora a descrivere.

Sezione informativa e di analisi

La prima sezione del report è necessaria per definire gli obiettivi dell'analisi e per impostare il lavoro di ricerca sulla domanda e sull'offerta di mobilità. Risulta, infatti, essenziale conoscere la situazione corrente, così come la propensione del personale al cambiamento per proporre ed implementare misure attuative che vengano effettivamente apprezzate dalle persone in azienda (vero stakeholder di questa normativa).

• **L'analisi della domanda di mobilità** parte dalla verifica della zonizzazione e della turnazione della forza lavoro presente in azienda. Si concentra inoltre sull'indagare le abitudini di spostamento del personale così come la propensione a adottare forme di mobilità sostenibile.

• **L'analisi dell'offerta di mobilità** parallelamente, raccoglie tutte le indicazioni di accessibilità che riguardano le sedi dell'azienda in esame, come le dotazioni e i servizi disponibili per la mobilità e la strutturazione dell'offerta di trasporto presente nei pressi della sede aziendale.

Questa analisi preliminare è la chiave informativa su cui poi vengono strutturate tutte le proposte progettuali di mobilità sostenibile da parte del mobility manager.

Sezione progettuale

Partendo dai risultati ottenuti durante la fase di analisi, il mobility manager può individuare proposte progettuali ed interventi da adottare per migliorare l'accessibilità dell'azienda. In particolare, vengono evidenziati i potenziali benefici derivanti dalla loro implementazione:

• Per il personale:

- riduzione dei tempi di spostamento;
- riduzione dei costi di spostamento;
- riduzione del livello di stress dovuto allo spostamento;

• Per l'azienda:

- rafforzamento dell'immagine aziendale;
- maggiore soddisfazione e dedizione del personale;
- maggiore regolarità nell'arrivo del personale;

• Per la collettività:

- riduzione delle emissioni di inquinanti;
- riduzione della congestione del traffico veicolare;
- aumento della sicurezza stradale.

Trattandosi di una progettualità a tutti gli effetti, devono essere individuati degli specifici KPI per valutare le misure programmate. Questi possono essere molteplici e riguardare, ad esempio:

- a. l'aumento/riduzione (in termini di veicoli per km) delle percorrenze delle autovetture private;
- b. l'aumento/riduzione del coefficiente di riempimento passeggeri/veicolo;
- c. l'aumento/riduzione di biciclette utilizzate;

- d. l'aumento/riduzione degli utenti del trasporto pubblico e utenti in car pooling, bike-scooter, car sharing, ecc.

A seguito dell'elaborazione di proposte e interventi e della valutazione dei benefici conseguibili risulta essenziale il confronto tra il Mobility Manager e il Mobility Manager d'Area per verificare preventivamente la fattibilità tecnica ed economica degli interventi proposti. A seguito di questa fase, risulta necessario anche coinvolgere e preparare il personale al cambiamento attraverso la comunicazione aziendale. Il PSCL può quindi passare nella sua fase attuativa.

Programma di monitoraggio

Il 31 dicembre di ogni anno, le aziende interessate dalla normativa sono tenute a presentare una versione revisionata del PSCL. Va quindi messo in atto un vero e proprio piano di valutazione e di monitoraggio. Questo piano serve per tracciare il progresso degli indicatori di efficacia del piano definiti in fase di progettazione e per implementare gli inevitabili aggiustamenti necessari. Trattandosi di un processo iterativo che si rinnova ogni anno, questo consente, nel lungo termine, di produrre percorsi progettuali più aderenti alle singole realtà lavorative e quindi ancor più efficaci.

Domanda di Mobilità

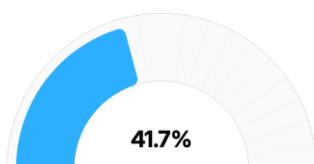
Domanda di Mobilità	9
---------------------	---

Anagrafica	11
Frequenza	12
Mezzi di trasporto	13

Anagrafica

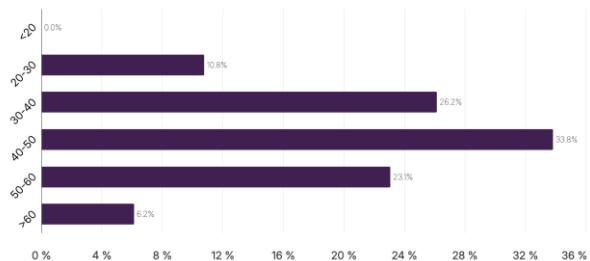
Tasso di risposta

65 profili analizzati



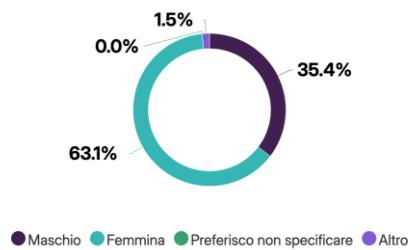
Età

65 profili analizzati



Genere

65 profili analizzati



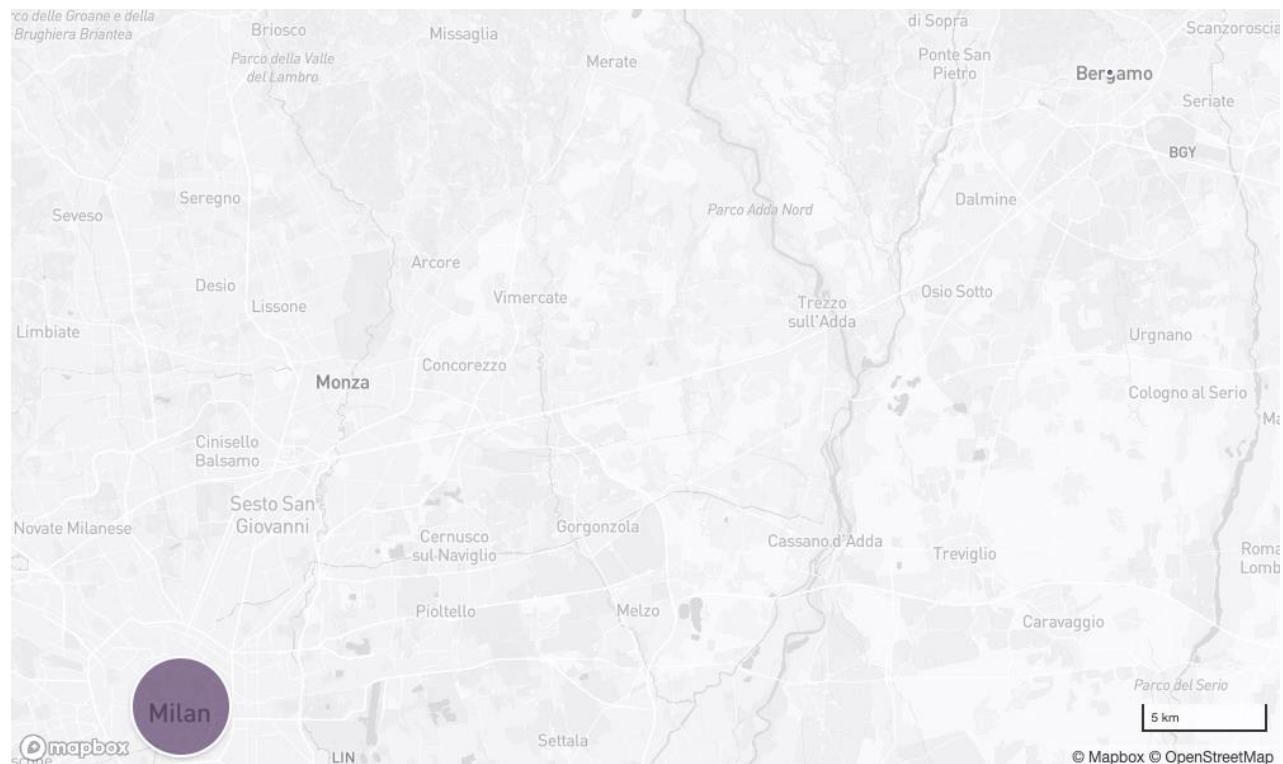
Tipo di contratto

65 profili analizzati



Origini degli spostamenti

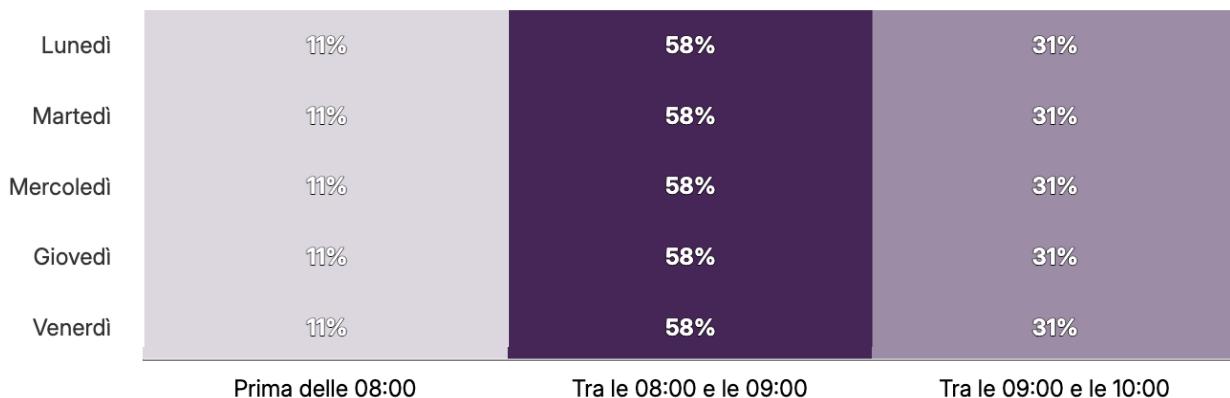
65 profili analizzati (sono mostrati solo quelli entro 100 km di distanza dalla sede)



Frequenza

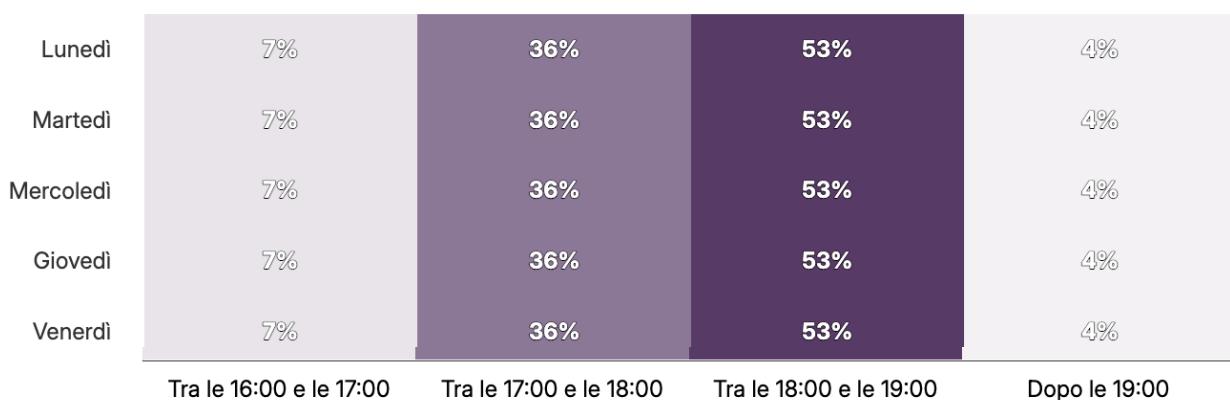
Orario di entrata

55 profili analizzati

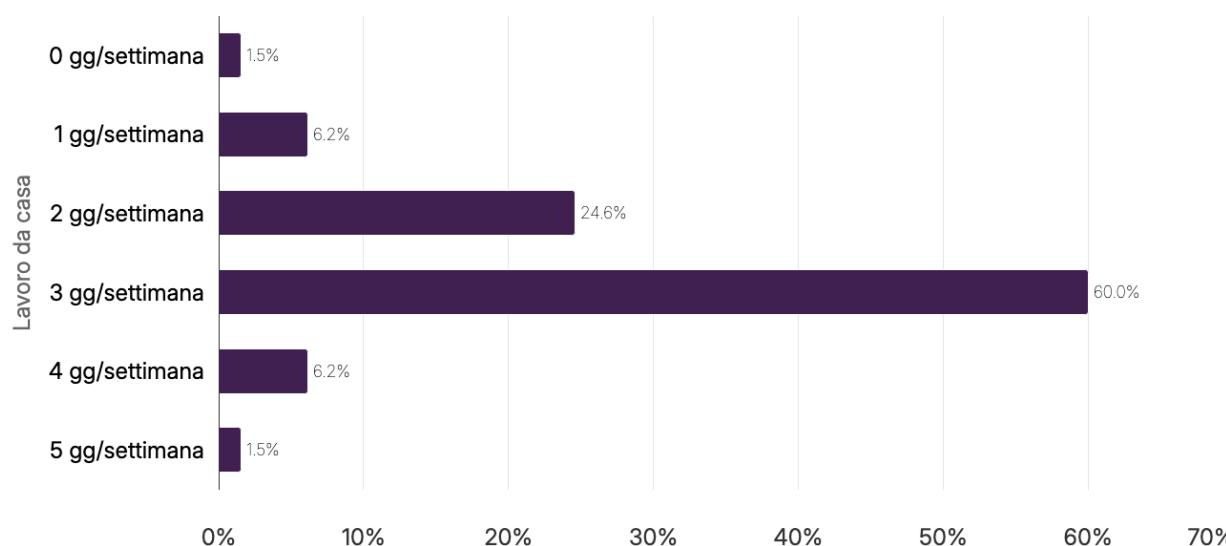


Orario di uscita

55 profili analizzati



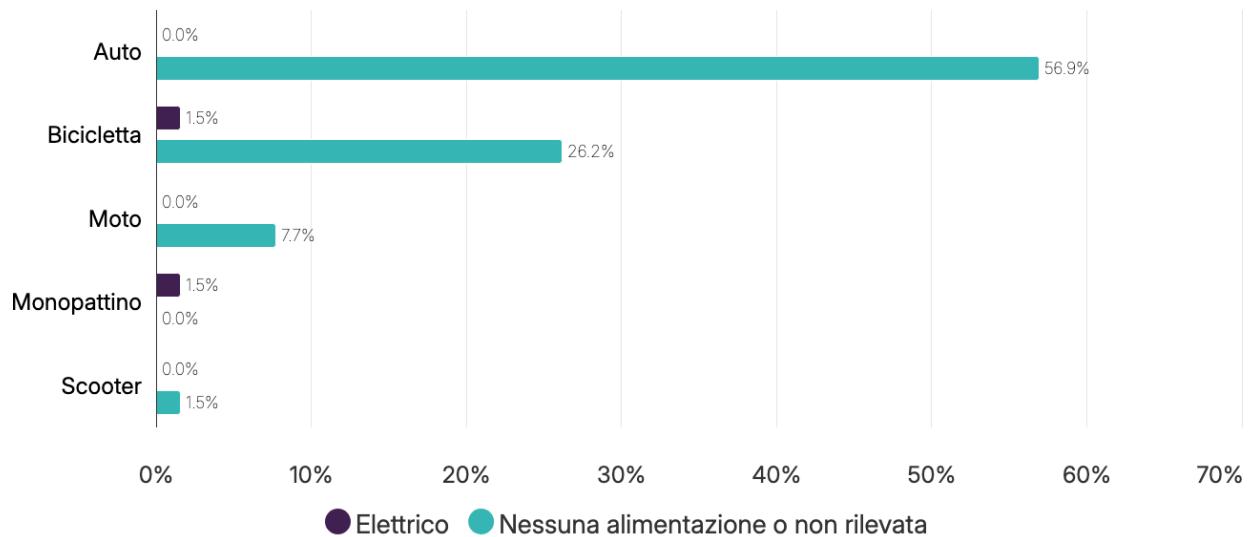
65 profili analizzati



Mezzi di trasporto

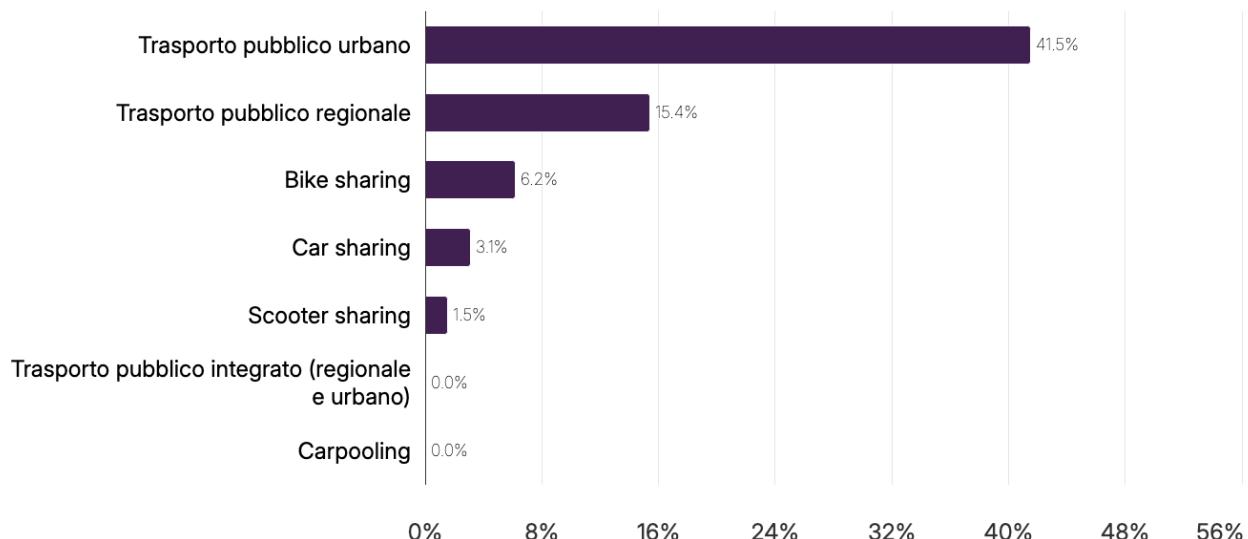
Mezzi di trasporto disponibili

65 profili analizzati



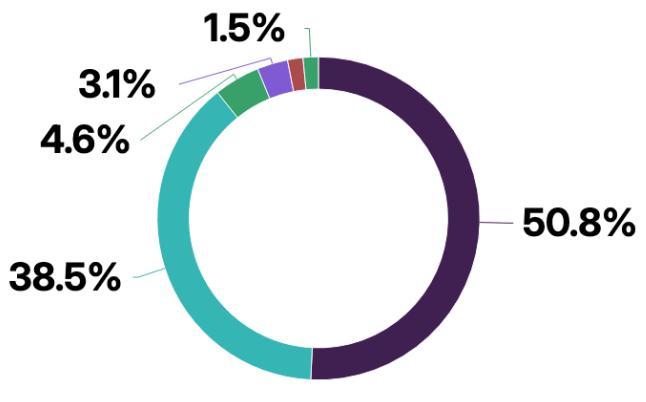
Abbonamenti a servizi di mobilità disponibili

65 profili analizzati



Mezzo di trasporto principale

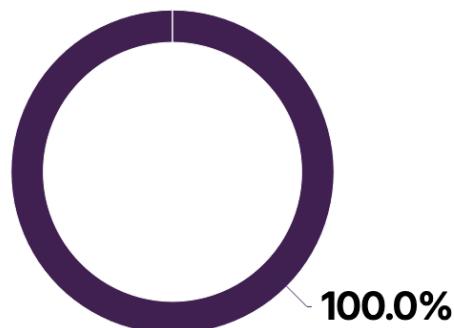
65 profili analizzati



● Trasporto pubblico ● Auto ● Scooter ● Bicicletta ● A piedi ● Moto

Proprietà dell'auto utilizzata per andare al lavoro

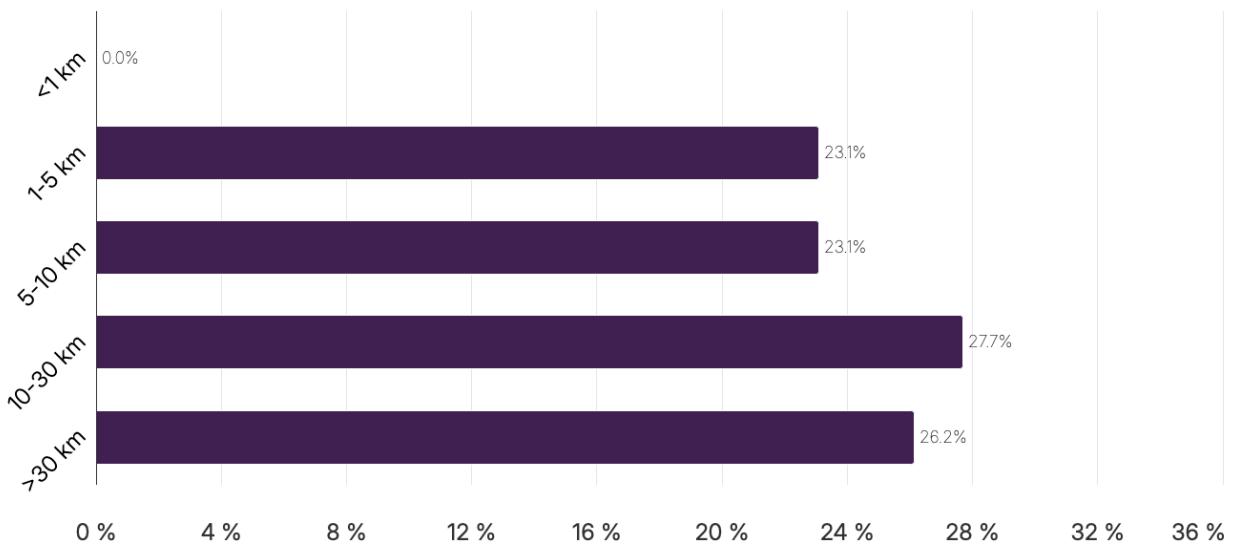
25 profili analizzati



● Altro

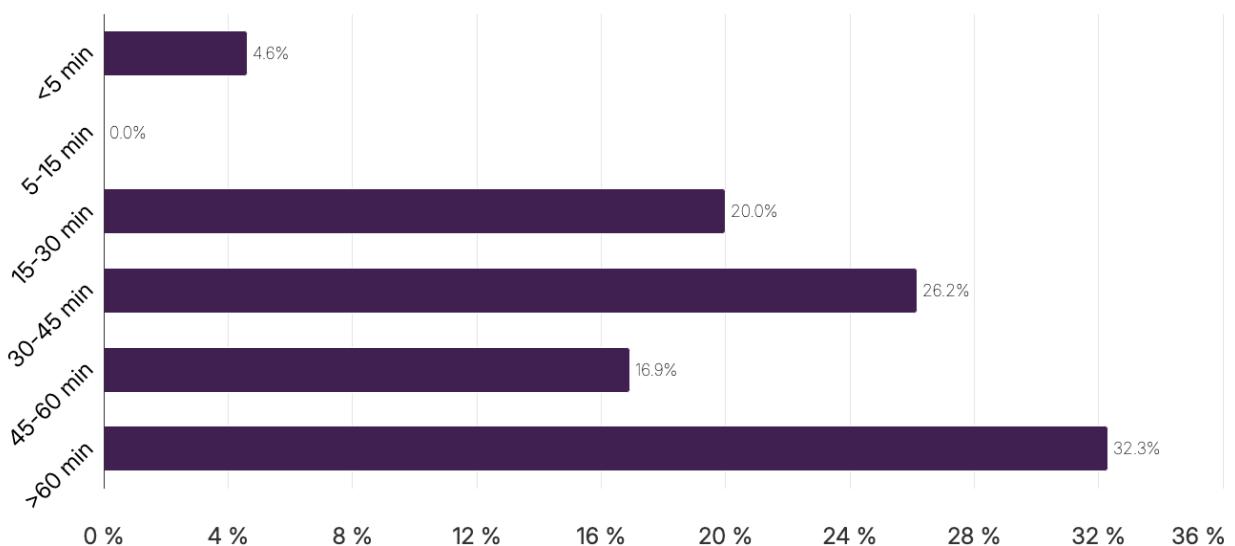
Distanza casa-lavoro

65 profili analizzati (singola tratta)



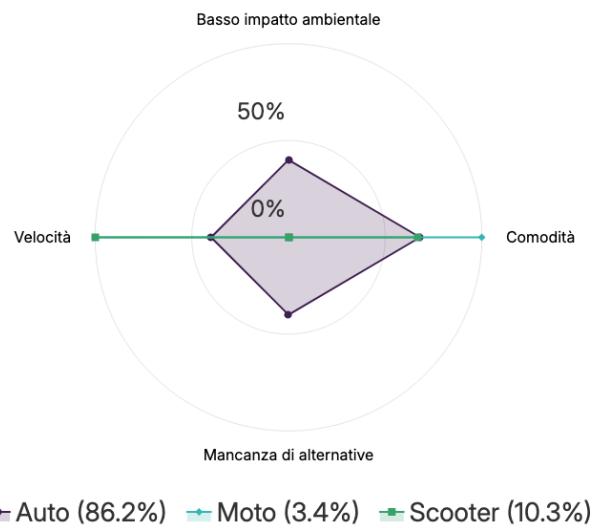
Durata viaggio casa-lavoro

65 profili analizzati (singola tratta)



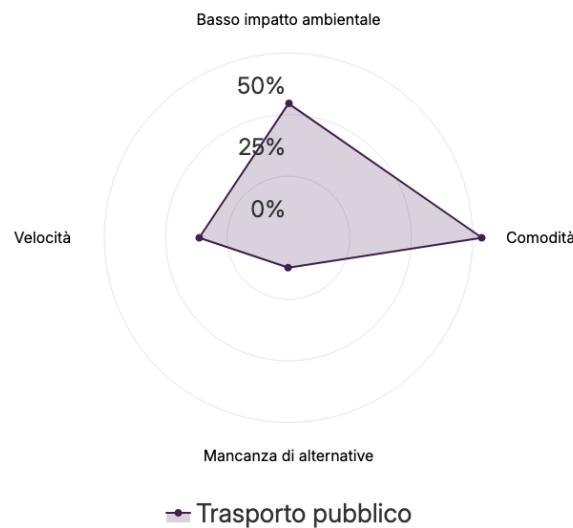
Motivazioni modalità di spostamento - Veicoli motorizzati

29 profili analizzati



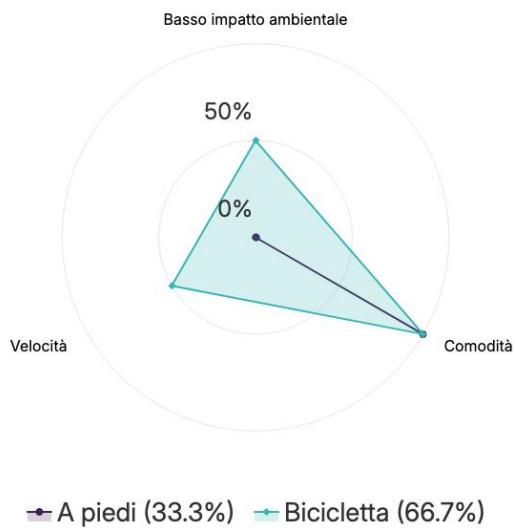
Motivazioni modalità di spostamento - Trasporto pubblico

33 profili analizzati



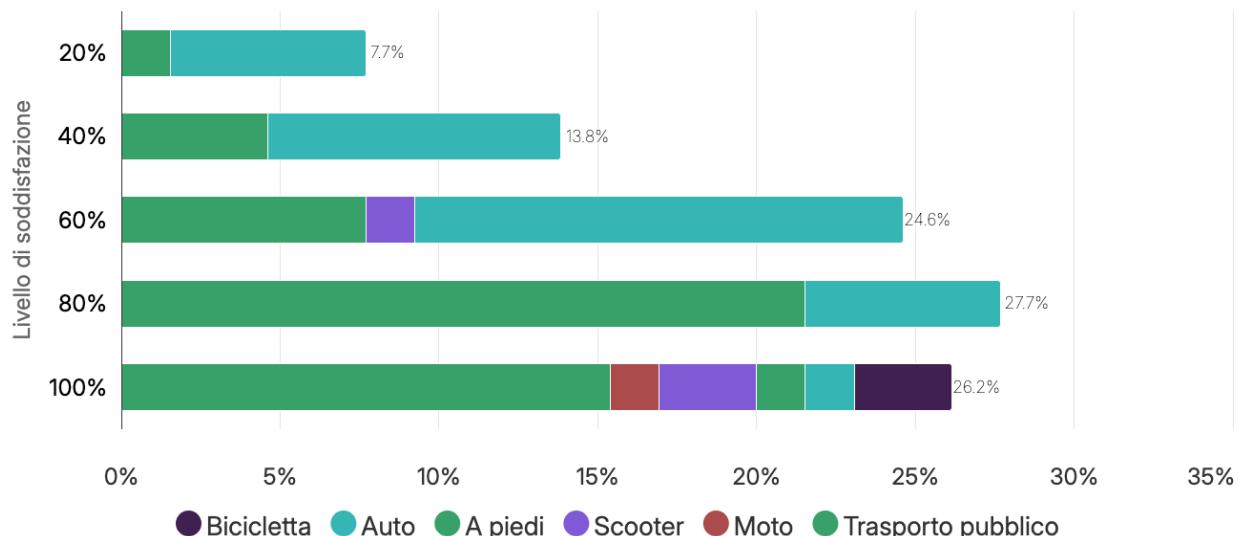
Motivazioni modalità di spostamento - Mobilità attiva

3 profili analizzati



Soddisfazione del viaggio casa-lavoro

65 profili analizzati



Offerta di mobilità

Offerta di mobilità	18
Analisi di accessibilità della sede	20
Mappe isocrone	20
Trasporto pubblico nelle vicinanze della sede	21
Piste ciclabili nelle vicinanze della sede	23
Aree di sosta nelle vicinanze della sede	23
Servizi di sharing mobility urbana	24
Offerta di mobilità aziendale	25

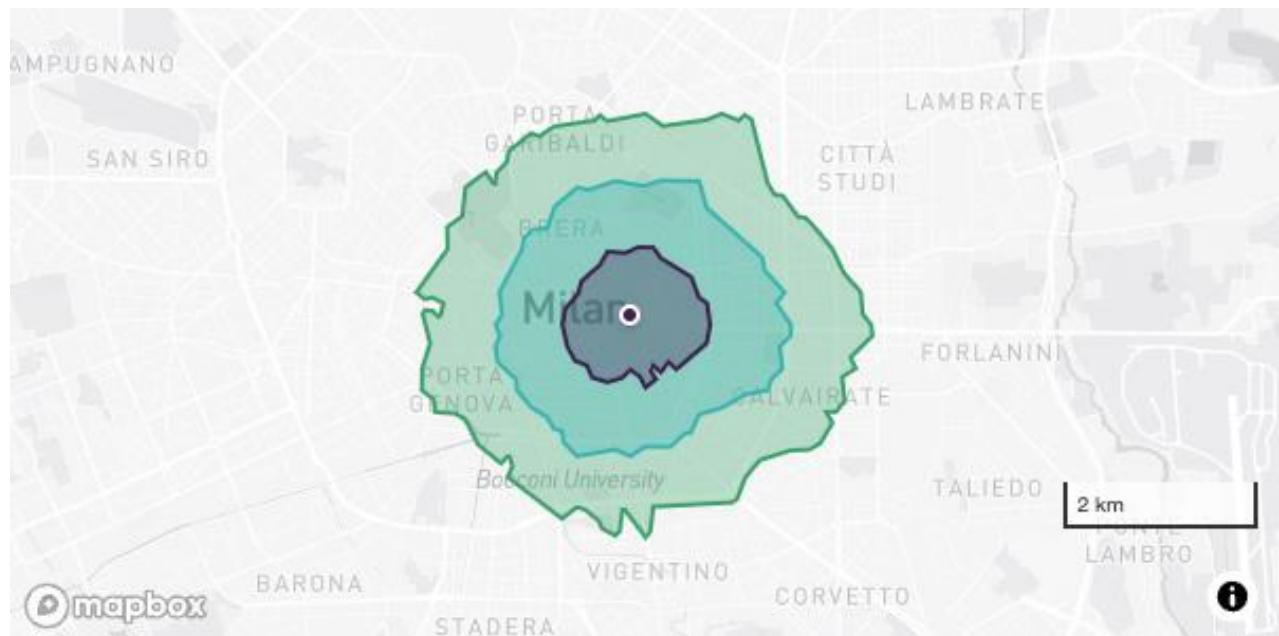
Analisi di accessibilità della sede

La sede è locata in Via Felice Cavallotti 14, 20122, Milano, MI, MI

Mappe isocrone

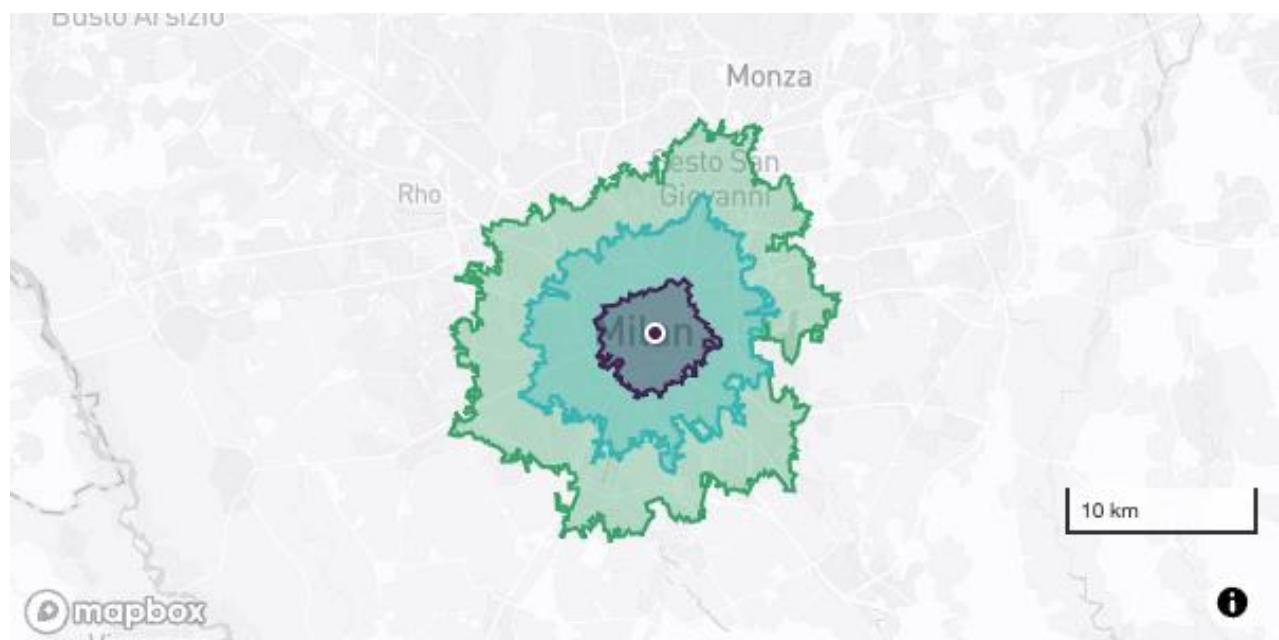
Isocrone a piedi

Area in cui è possibile raggiungere a piedi la sede aziendale entro 10, 20 e 30 minuti.



Isocrone in bici

Area in cui è possibile raggiungere in bici la sede aziendale entro 15, 30 e 45 minuti.



Isocrone in auto

Area in cui è possibile raggiungere in auto la sede aziendale entro 20, 40 e 60 minuti.



Trasporto pubblico nelle vicinanze della sede

Trasporto pubblico di superficie

Stazioni di trasporto pubblico di superficie nelle vicinanze della sede aziendale.



Metropolitana

Stazioni della metropolitana nelle vicinanze della sede aziendale.



Treni

Stazioni ferroviarie nelle vicinanze della sede aziendale.



Piste ciclabili nelle vicinanze della sede

Continuità dell'infrastruttura ciclabile

dati OpenStreetMap



Aree di sosta nelle vicinanze della sede

Densità delle aree adibite alla sosta dei veicoli

dati OpenStreetMap



Servizi di sharing mobility urbana

Stazioni di sharing mobility urbana

Stazioni di sharing mobility urbana nelle vicinanze della sede aziendale.



Offerta di mobilità aziendale

Orari di apertura e chiusura

Giorno	Apertura	Chiusura
Lunedì	07:30	19:30
Martedì	07:30	19:30
Mercoledì	07:30	19:30
Giovedì	07:30	19:30
Venerdì	07:30	19:30
Sabato	Sede chiusa	Sede chiusa
Domenica	Sede chiusa	Sede chiusa

Risorse aziendali

Risorse economiche ed umane allocate per la mobilità aziendale

Tipo	Valore
Risorse umane	1 FTE
Budget annuale	30000 €

Incentivi economici

Forme di incentivazione economica per la mobilità sostenibile

Incentivo	Descrizione
Incentivi economici per il bike to work	Non disponibile
Sconti e/o convenzioni per l'acquisto di abbonamenti e/o biglietti del trasporto pubblico	rimborso abbonamento ai mezzi pari al 75% mediante welfare aziendale
Sconti e/o convenzioni per servizi di sharing mobility	Non disponibile

Mezzi di trasporto

Mezzi e servizi di trasporto aziendali messi a disposizione del personale

Mezzo o servizio	Descrizione
Biciclette aziendali	Non disponibile
Car sharing aziendale	Non disponibile
Carpooling aziendale	Non disponibile
Auto aziendali	Non disponibile
Navetta aziendale	Non disponibile
Sharing di monopattini elettrici	Non disponibile
Scooter sharing aziendale	Non disponibile
Altro	Non disponibile

Aree di sosta aziendali

Parcheggi e/o aree di sosta a disposizione del personale

Tipo	Numero	Note
Parcheggi per automobili	11	Parcheggi interni custoditi
Parcheggi per motocicli	3	Parcheggi interni custoditi
Aree di sosta / rastrelliere per biciclette	Numero posti totali: 20	Parcheggi interni custoditi
Aree di sosta per monopattini elettrici	Non disponibile	Parcheggi interni custoditi

Strutture

Strutture fisiche e organizzative di supporto al personale che adotta forme di mobilità sostenibile

Struttura	Descrizione
Mensa aziendale	Non disponibile
Spogliatoi aziendali con docce per il personale che raggiunge la sede in bicicletta	Non disponibile
Principali canali di comunicazione e/o promozione della mobilità sostenibile	intranet aziendale

Analisi delle emissioni annuali della mobilità casa- lavoro

Analisi delle emissioni annuali della mobilità casa-lavoro	28
Scenario as-is	30
Stima dei benefici potenziali	32
Bike sharing	33
Trasporto pubblico	34
Monopattino elettrico in sharing	35
Scooter sharing	36
Navetta aziendale	37
Carpooling	38
Car sharing	39
Bici	40

Scenario as-is

Le emissioni di inquinanti e gas climalteranti derivanti dagli spostamenti casa-lavoro sono calcolate seguendo la metodologia distance-based del GHG Protocol (categoria 7 - Employee Commuting della Scope 3 Calculation Guidance). Per ciascun spostamento tipico dichiarato dai lavoratori nell'indagine di mobilità, le emissioni annuali sono stimate moltiplicando la distanza percorsa per la frequenza annuale degli spostamenti e per i fattori di emissione specifici del mezzo di trasporto utilizzato. I fattori di emissione sono tratti dalla banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia di ISPRA (edizione 2022), garantendo una stima accurata e contestualizzata al territorio italiano. Le emissioni totali sono calcolate sommando le emissioni individuali di tutti i partecipanti all'indagine e riproporzionando il risultato sul numero totale di dipendenti.

Emissioni prodotte

Emissioni prodotte ogni anno dagli spostamenti sistematici casa-lavoro

	PM ₁₀	NO _x	CO ₂
Medie pro-capite	55 g/anno	506 g/anno	269 kg/anno
Totali*	8.5 kg/anno	78.9 kg/anno	42.0 ton/anno

*Le emissioni totali sono calcolate ripartendo proporzionalmente le emissioni medie pro-capite, calcolate sulla base dei dati raccolti nell'indagine di mobilità annuale, sul numero totale di persone

Emissioni evitate

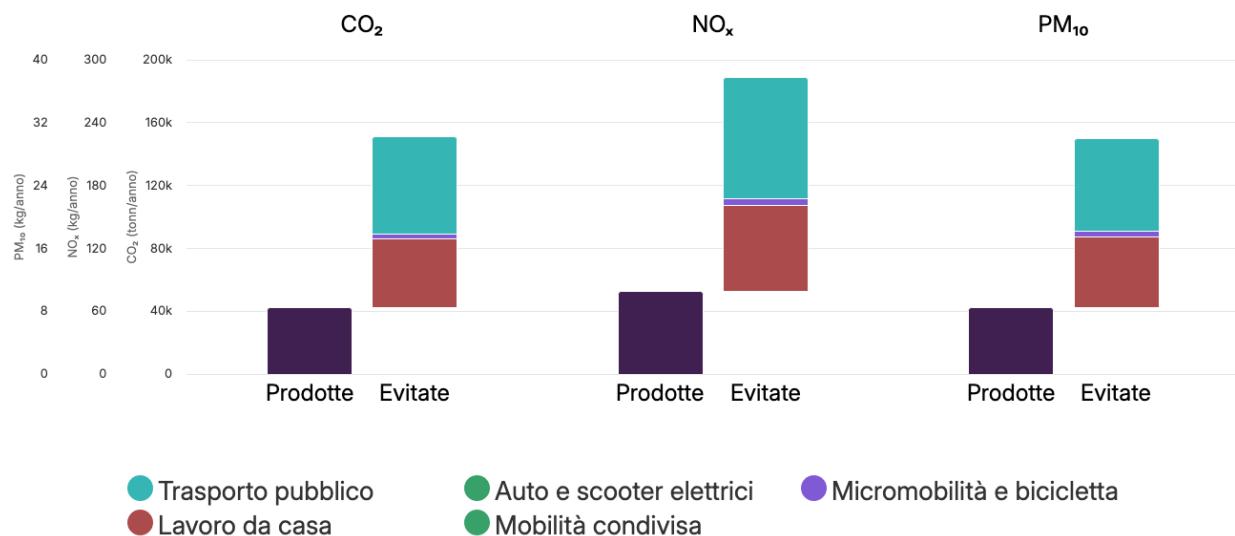
Emissioni evitate ogni anno grazie alle abitudini di mobilità sostenibile dichiarate dalle persone

	PM ₁₀ (kg/anno)	NO _x (kg/anno)	CO ₂ (tonn/anno)
Lavoro da casa	9.0	81.9	44.0
Trasporto pubblico	11.8	116.0	61.5
Mobilità condivisa	0.0	0.0	0.0
Micromobilità e bicicletta	0.6	6.3	3.4
Auto e scooter elettrici	0.0	0.0	0.0
Totale	21.4	204.2	108.9

*Le emissioni annuali evitate ogni anno grazie alle abitudini di mobilità sostenibile desunte dal questionario e alla ridotta domanda di mobilità casa-lavoro dovuta al lavoro da casa sono state stimate seguendo un approccio di calcolo scenario-based, il quale permette di separare i contributi delle singole forme di mobilità da quello della riduzione della domanda di mobilità.

Emissioni annuali evitate

65 profili analizzati

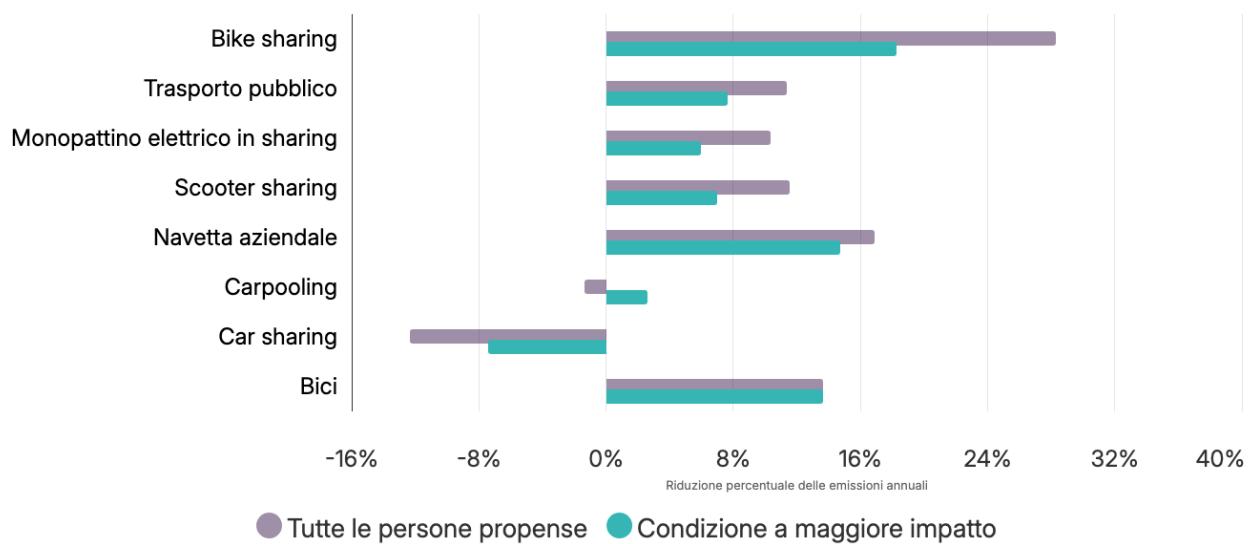


Per ciascuna categoria di inquinante presente nel grafico precedente, le due barre indicano le emissioni totali annuali prodotte (barra di sinistra) ed evitate (barra di destra). Per "emissioni evitate" si intendono le emissioni aggiuntive che sarebbero prodotte se chi utilizza metodi di spostamento alternativi all'automobile a uso privato e/o chi fa smartworking si recasse al lavoro in automobile tutti i giorni. Queste emissioni si possono considerare a tutti gli effetti evitate grazie alle varie categorie in cui la barra di destra è scomposta, ciascuna presente nel grafico con la propria entità, per distinguere le categorie di riduzione delle emissioni più impattanti.

Stima dei benefici potenziali

Le riduzioni percentuali riportate nelle seguenti analisi sono calcolate rispetto alle emissioni prodotte nel caso as-is. Valori percentuali positivi corrispondono a una riduzione delle emissioni (impatto positivo), valori percentuali negativi a un aumento delle emissioni (impatto negativo).

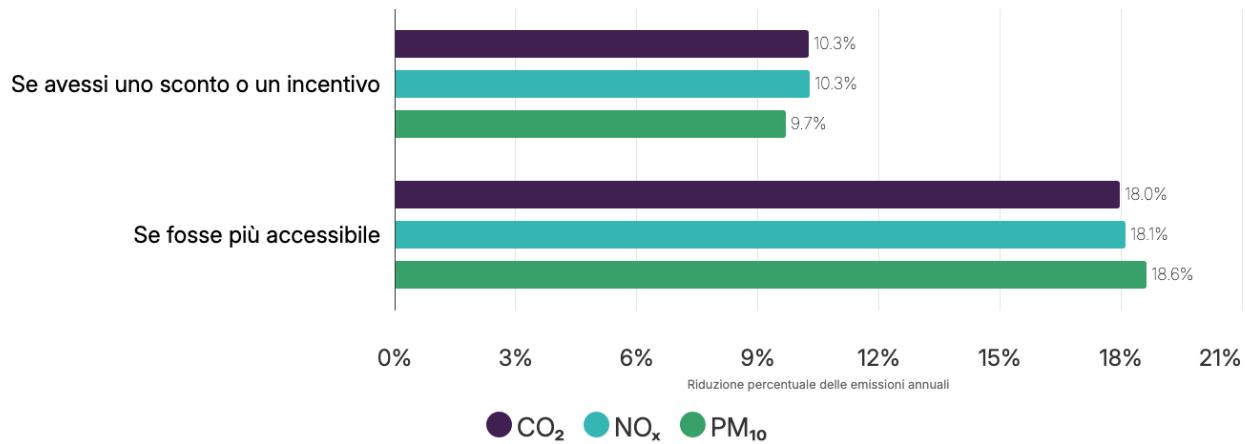
Panoramica dei benefici potenziali stimati sulla base della propensione al cambiamento dichiarata



Bike sharing

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

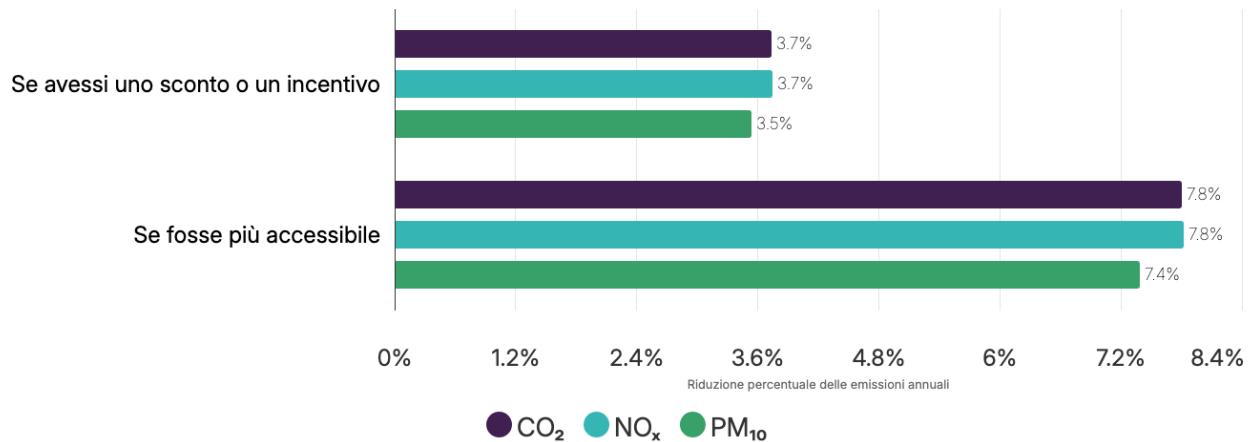
	Numero persone*	%
Se avessi uno sconto o un incentivo	34	21.8%
Se fosse più accessibile	29	18.6%
Tutte le persone propense	46	29.5%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Trasporto pubblico

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

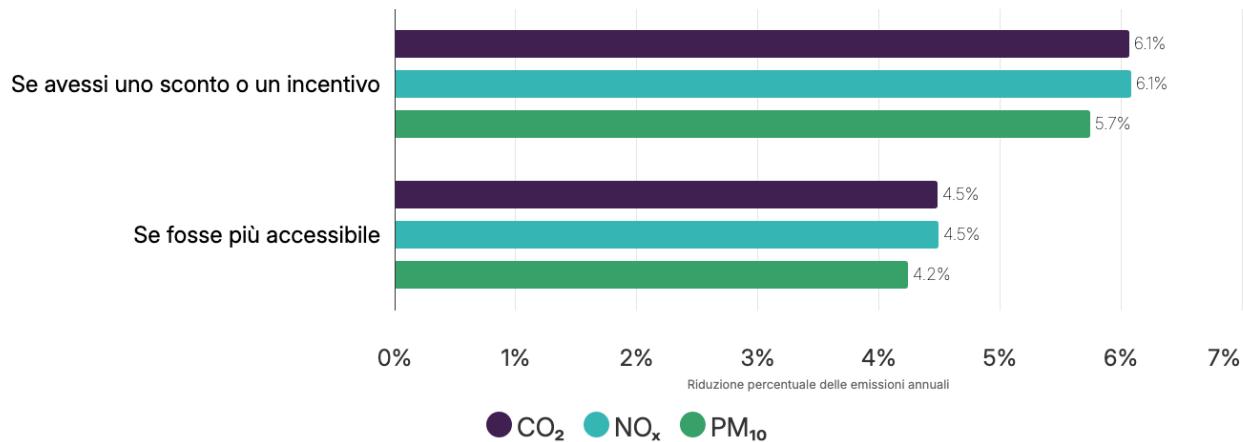
	Numero persone*	%
Se avessi uno sconto o un incentivo	5	3.2%
Se fosse più accessibile	2	1.3%
Tutte le persone propense	7	4.5%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Monopattino elettrico in sharing

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

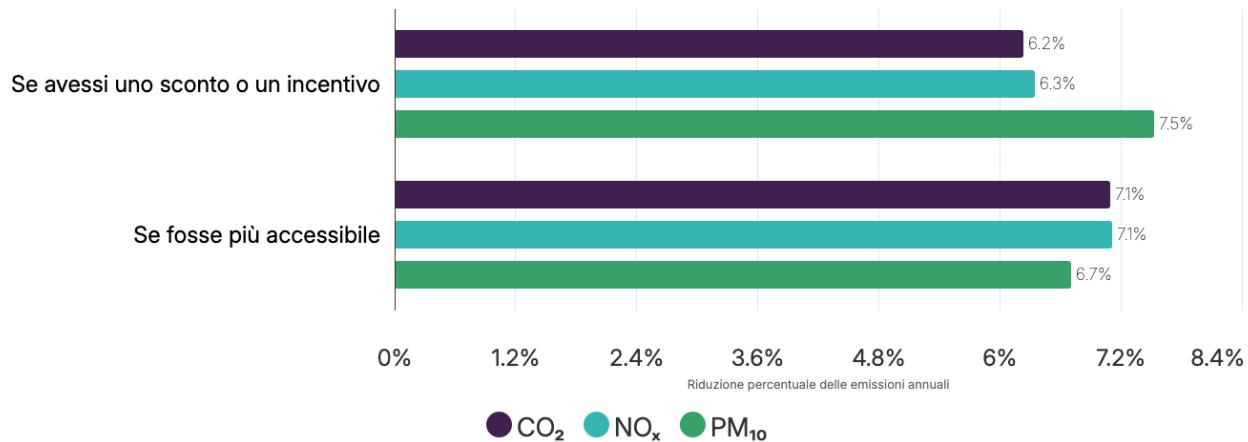
	Numero persone*	%
Se avessi uno sconto o un incentivo	14	9.0%
Se fosse più accessibile	14	9.0%
Tutte le persone propense	19	12.2%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Scooter sharing

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

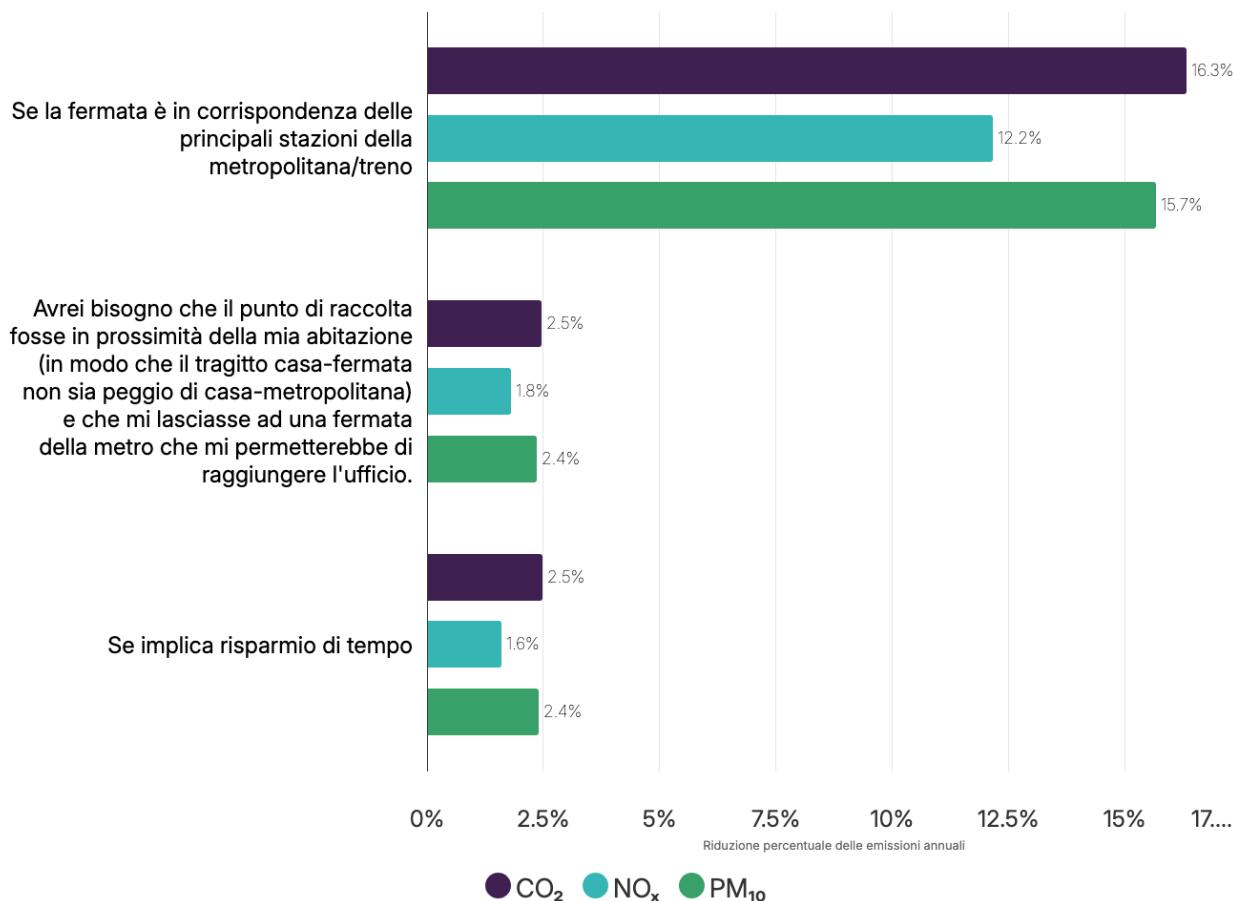
	Numero persone*	%
Se avessi uno sconto o un incentivo	24	15.4%
Se fosse più accessibile	22	14.1%
Tutte le persone propense	29	18.6%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Navetta aziendale

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

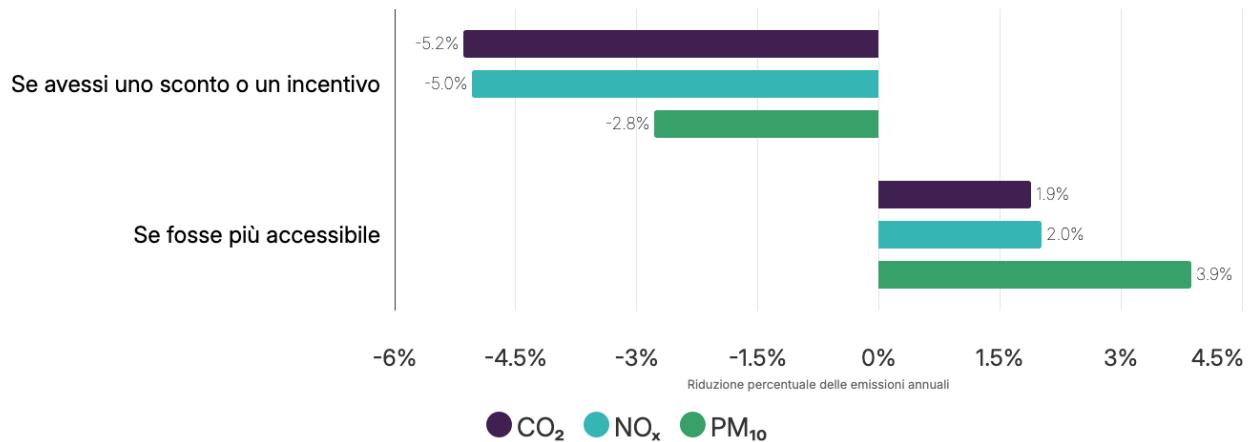
	Numero persone*	%
Se la fermata è in corrispondenza delle principali stazioni della metropolitana/treno	19	12.2%
Avrei bisogno che il punto di raccolta fosse in prossimità della mia abitazione (in modo che il tragitto casa-fermata non sia peggio di casa-metropolitana) e che mi lasciasse ad una fermata della metro che mi permetterebbe di raggiungere l'ufficio.	2	1.3%
Se implica risparmio di tempo	2	1.3%
Tutte le persone propense	22	14.1%

*ottenuto riproportionalando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Carpooling

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

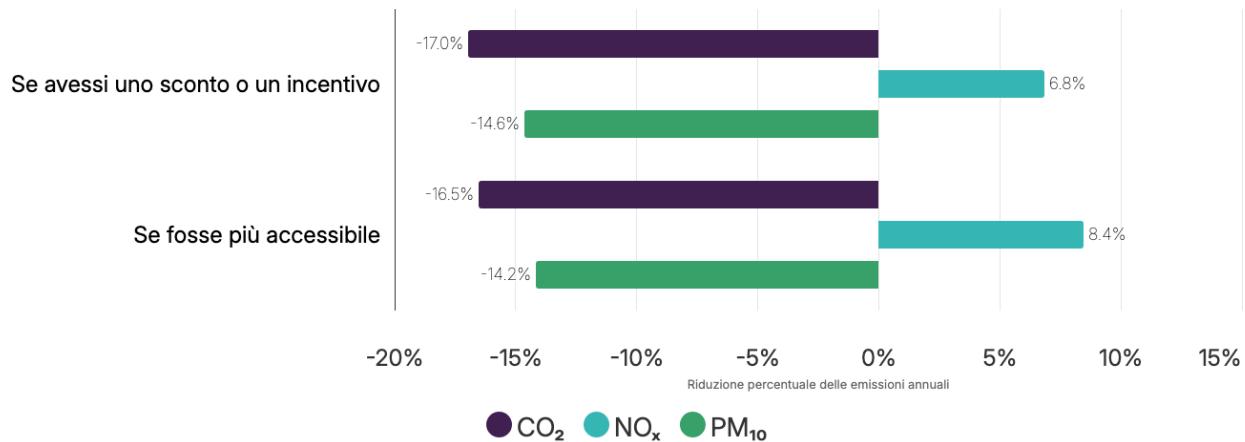
	Numero persone*	%
Se avessi uno sconto o un incentivo	22	14.1%
Se fosse più accessibile	26	16.7%
Tutte le persone propense	43	27.6%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Car sharing

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

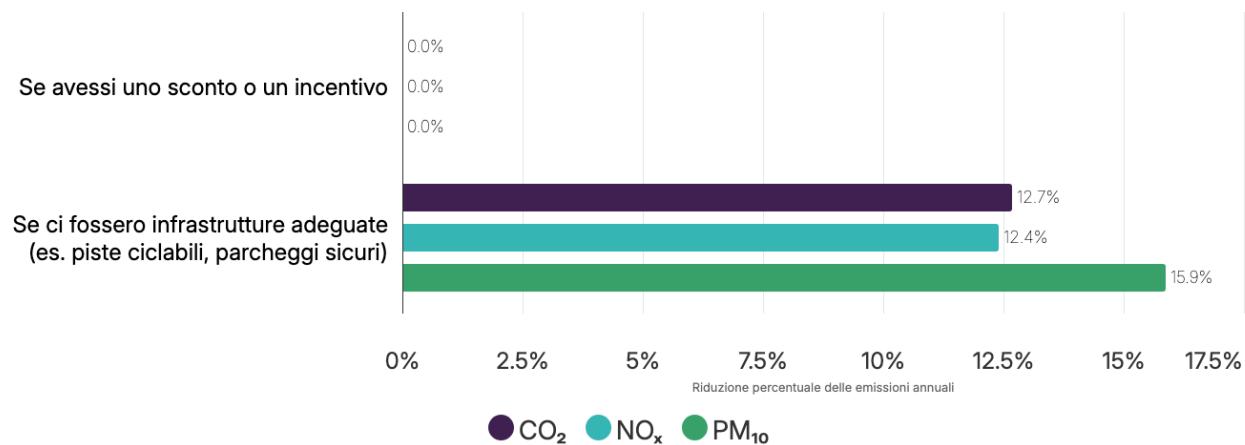
	Numero persone*	%
Se avessi uno sconto o un incentivo	29	18.6%
Se fosse più accessibile	29	18.6%
Tutte le persone propense	43	27.6%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Bici

Benefici potenziali

Stima dei benefici potenziali in condizioni favorevoli al cambiamento



Lavoratori propensi all'adozione della misura nei vari scenari

	Numero persone*	%
Se avessi uno sconto o un incentivo	22	14.1%
Se ci fossero infrastrutture adeguate (es. piste ciclabili, parcheggi sicuri)	58	37.2%
Tutte le persone propense	60	38.5%

*ottenuto riproporzionando le risposte ottenute nell'indagine sul numero totale di persone.

Progettazione e monitoraggio delle misure di mobilità

Progettazione e monitoraggio delle misure di mobilità 41

Misure di mobilità attive	43
Trasporto pubblico	43
Misure di mobilità previste	44
Scooter sharing	44
Bike sharing	44
Sharing di monopattini elettrici	45

Misure di mobilità attive

Trasporto pubblico

Convenzione con ATM

Periodo dal 1 ott 2024 - in corso

Descrizione

Potrai acquistare o rinnovare l'abbonamento in autonomia e per l'intero importo. Successivamente, a partire dal 13 gennaio, potrai richiedere il rimborso sul portale Welfare per ottenere la quota coperta dal contributo aziendale (75%). Inoltre, potrai richiedere il rimborso della parte restante a tuo carico (25%) utilizzando gli altri crediti welfare a tua disposizione. Se è la prima volta che richiedi un abbonamento, contatta il Team Mobility all'indirizzo mobility@sace.it, indicando: nome e cognome, tipologia di abbonamento, costo dell'abbonamento e codice fiscale.

Nuovi abbonamenti annuali

Data	Tipologia	Valore	Note
30 dic 2025	Obiettivo	80	
30 ott 2024	Aggiornamento	57	

Misure di mobilità previste

Scooter sharing

Interventi di Miglioramento - Sharing di scooter

Periodo dal 1 gen 2026 al 31 dic 2026

Descrizione

È in fase di valutazione la possibilità di ampliare, per l'anno 2026, il progetto di mobility management sostenibile, includendo la fattibilità di stipulare accordi con operatori di sharing mobility per scooter elettrici. Sono quindi analizzate le azioni possibili, insieme ai relativi investimenti, al fine di migliorare la sostenibilità negli spostamenti casa-lavoro.

Convenzioni attivate per sharing di scooter elettrici

Data	Tipologia	Valore	Note
31 dic 2026	Obiettivo	Si	

Bike sharing

Interventi di Miglioramento - Bike sharing

Periodo dal 1 gen 2026 al 31 dic 2026

Descrizione

È in fase di valutazione la possibilità di ampliare, per l'anno 2026, il progetto di mobility management sostenibile, includendo la fattibilità di stipulare accordi con operatori di sharing mobility per bike sharing. Sono quindi analizzate le azioni possibili, insieme ai relativi investimenti, al fine di migliorare la sostenibilità negli spostamenti casa-lavoro.

Convenzioni attivate per sharing di ebike

Data	Tipologia	Valore	Note
31 dic 2026	Obiettivo	Si	

Sharing di monopattini elettrici

Interventi di Miglioramento - Monopattini sharing

Periodo dal 1 gen 2026 al 31 dic 2026

Descrizione

È in fase di valutazione la possibilità di ampliare, per l'anno 2026, il progetto di mobility management sostenibile, includendo la fattibilità di stipulare accordi con operatori di sharing mobility per monopattini sharing. Sono quindi analizzate le azioni possibili, insieme ai relativi investimenti, al fine di migliorare la sostenibilità negli spostamenti casa-lavoro.

Convenzioni attivate per sharing di monopattini

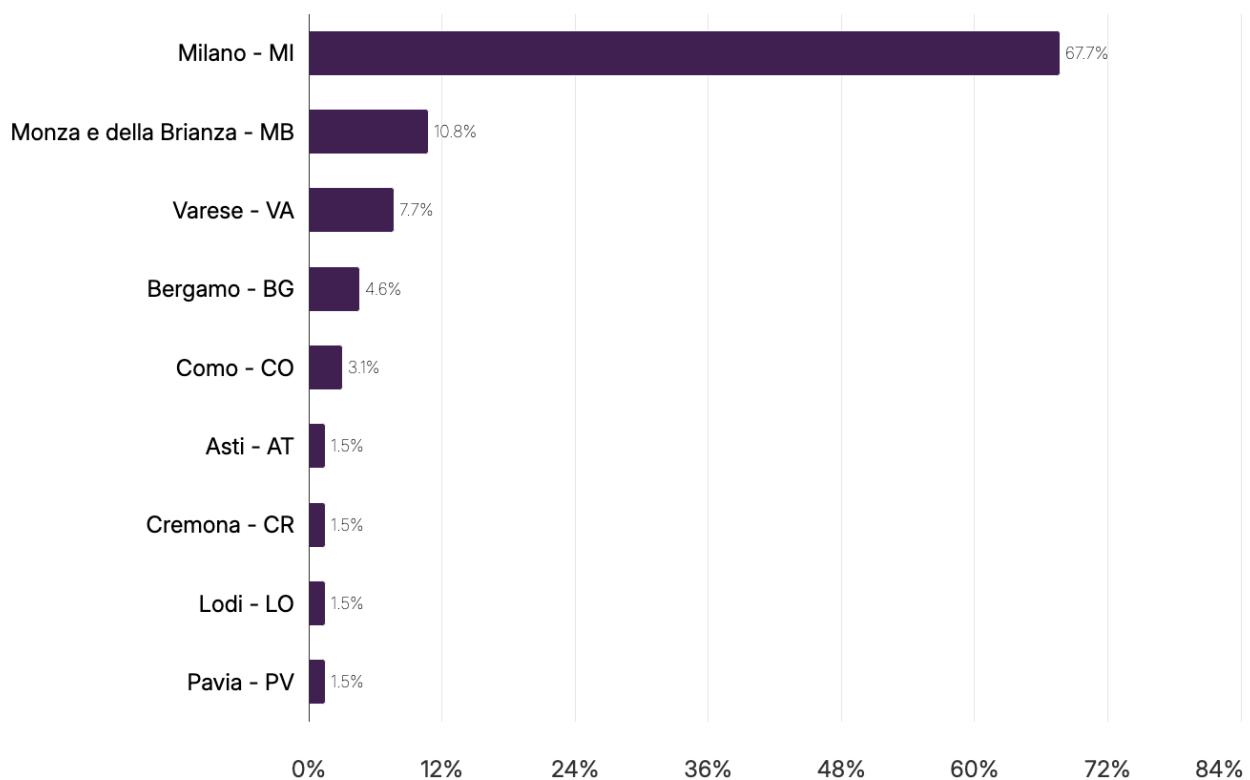
Data	Tipologia	Valore	Note
31 dic 2026	Obiettivo	Si	

Appendice A - Risultati dell'indagine di mobilità

Nel sottotitolo di ciascun grafico è specificato il numero di persone che hanno risposto alla relativa domanda rispetto al totale delle risposte ricevute (alcune domande potrebbero essere mostrate o nascoste in fase di compilazione del questionario in funzione di una o più risposte precedenti)

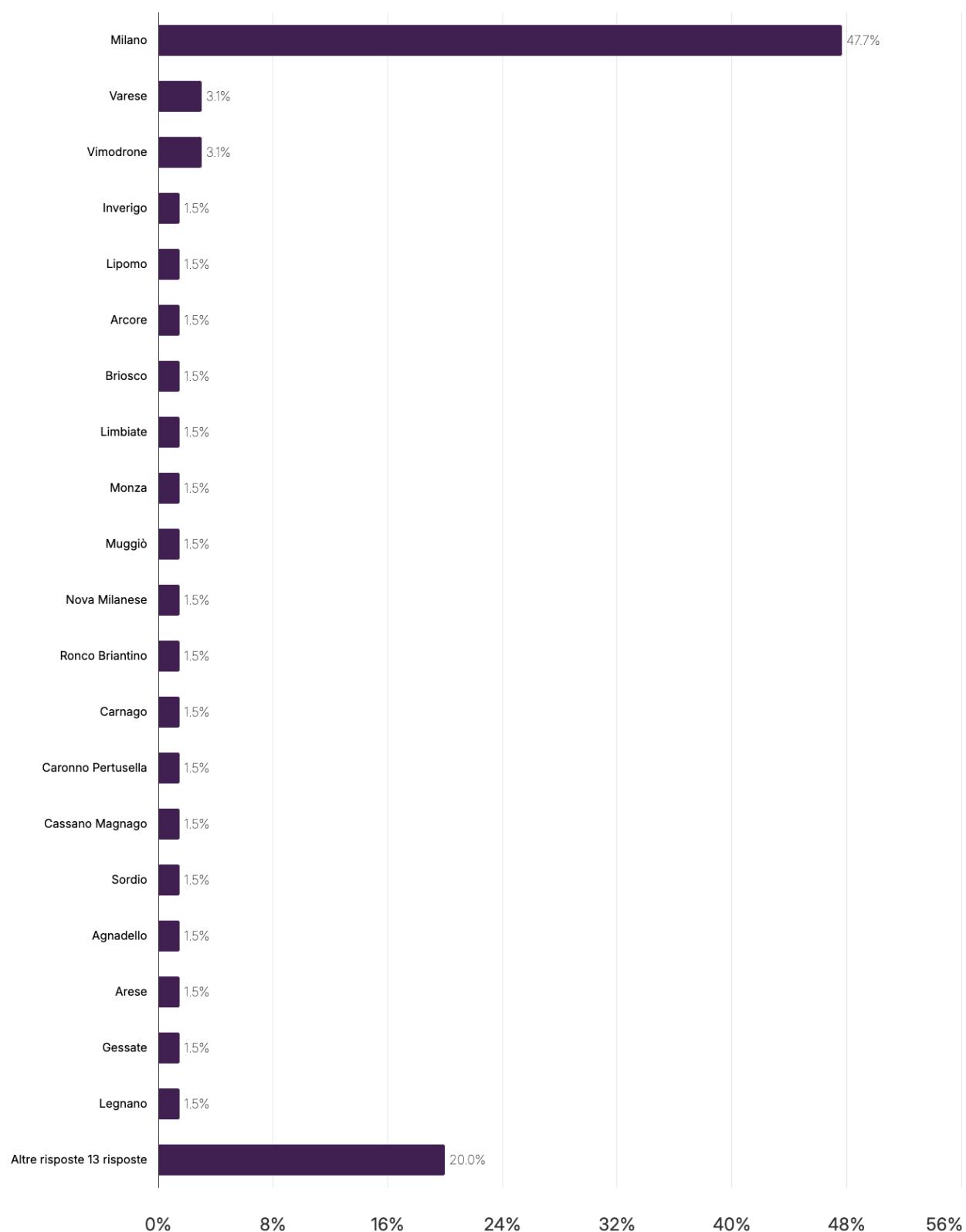
Provincia di domicilio

65 su 65 hanno risposto



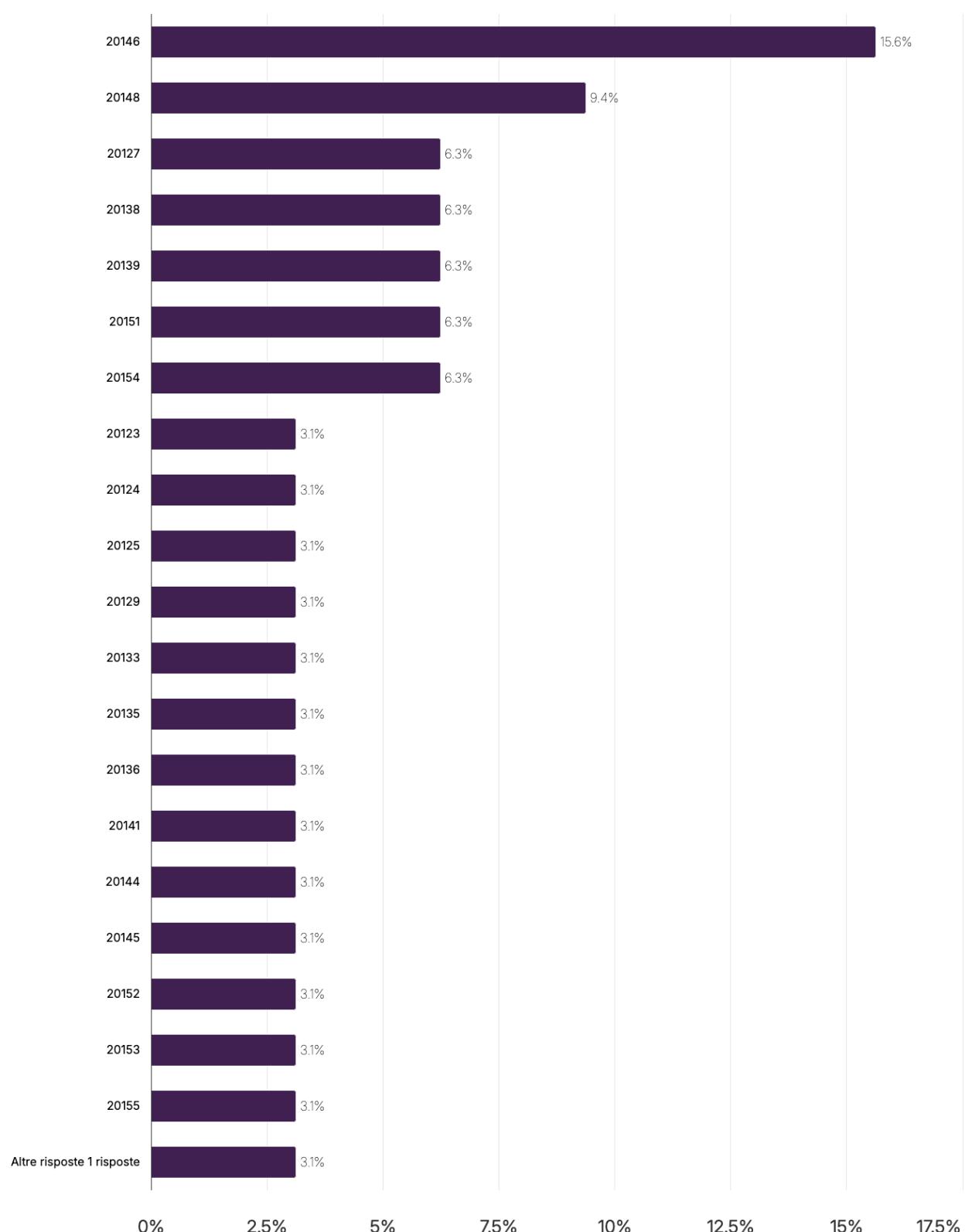
Comune di domicilio

65 su 65 hanno risposto



Cap di domicilio

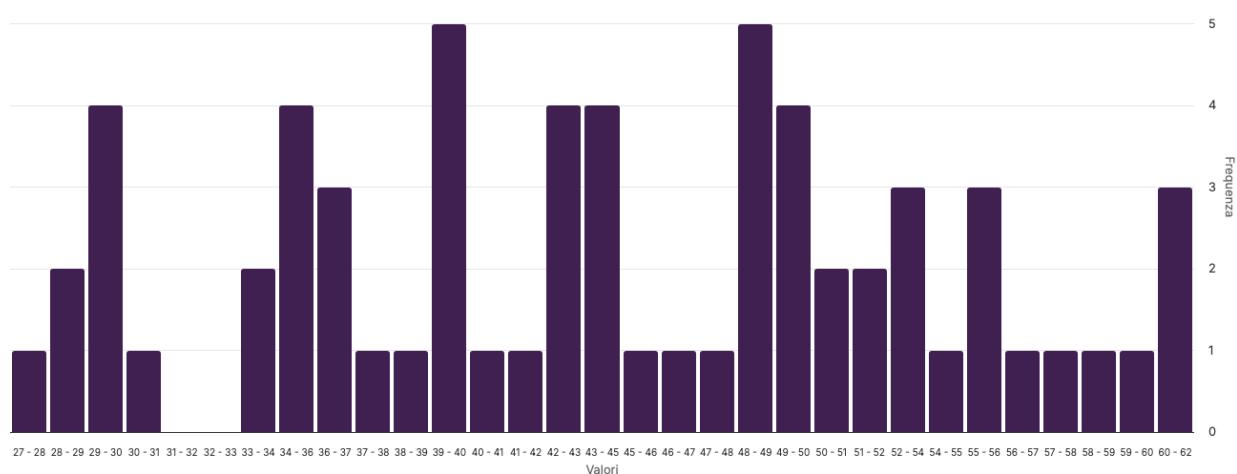
32 su 65 hanno risposto



Età

65 su 65 hanno risposto

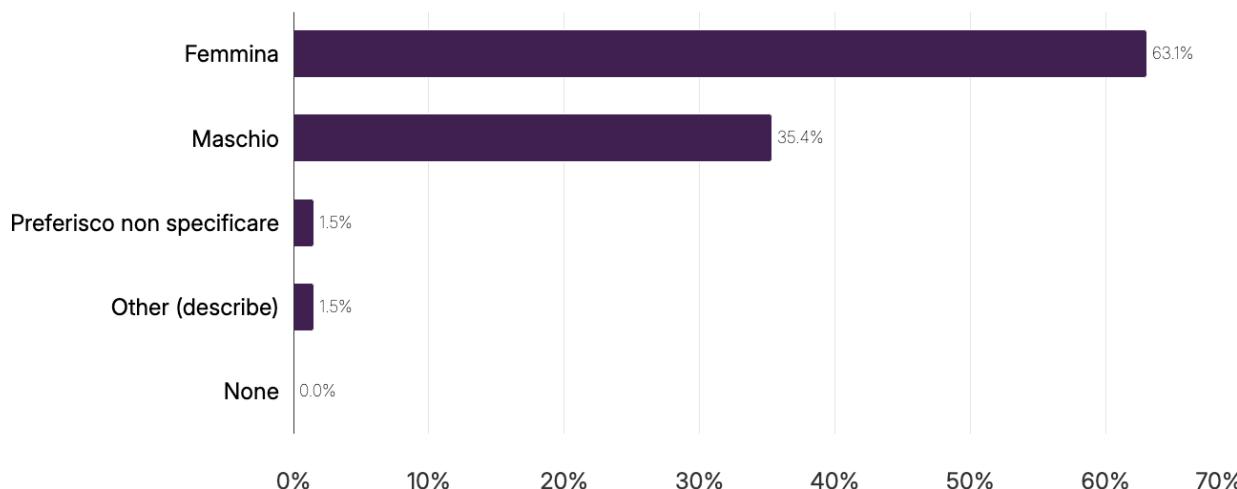
6



Genere

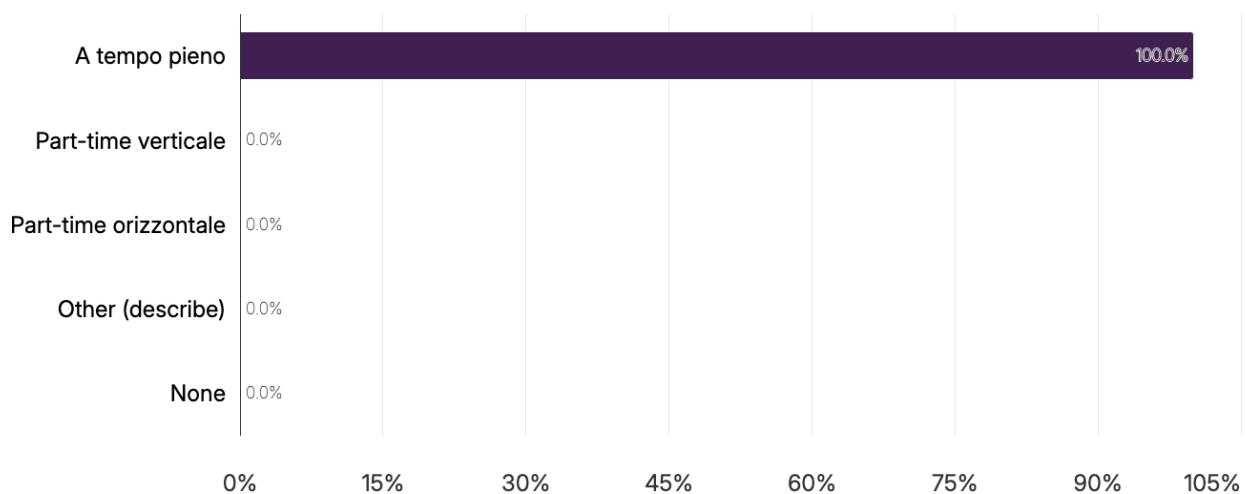
65 su 65 hanno risposto

Frequenza



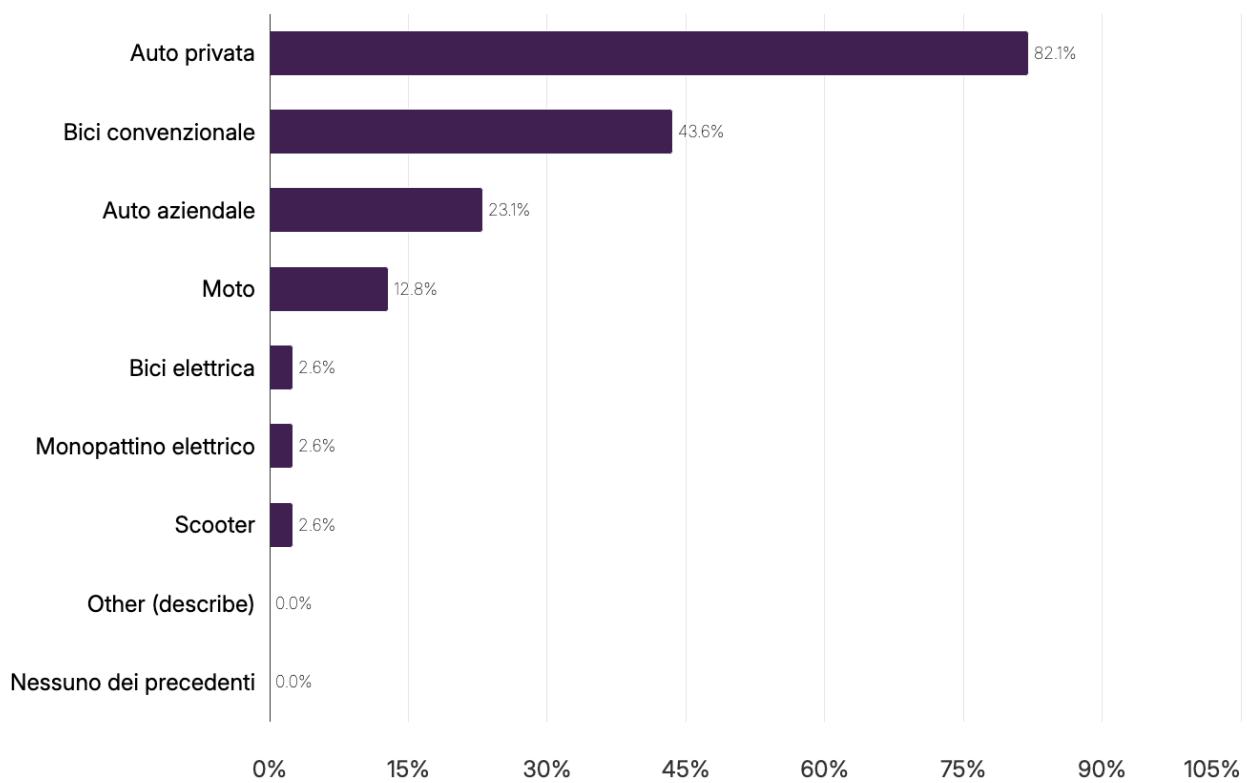
Tipologia di contratto

65 su 65 hanno risposto



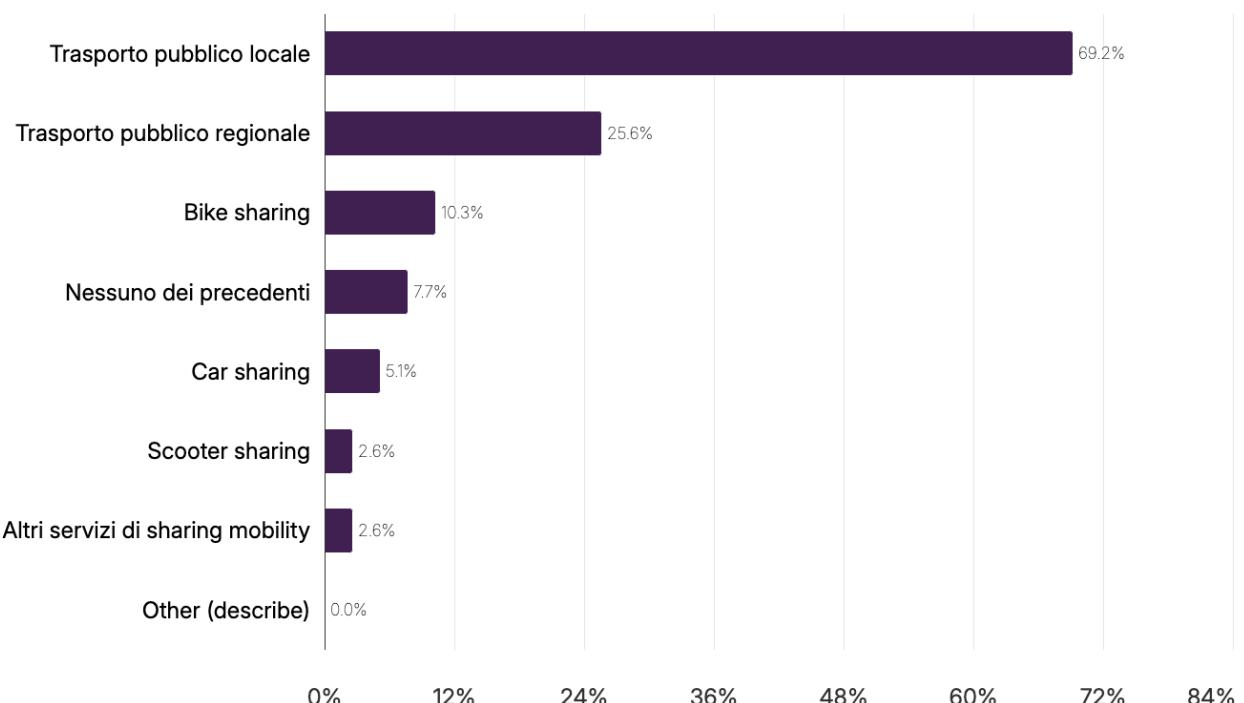
Mezzi di trasporto disponibili all'interno del tuo nucleo familiare

39 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Abbonamenti a mezzi di trasporto pubblici o privati

39 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



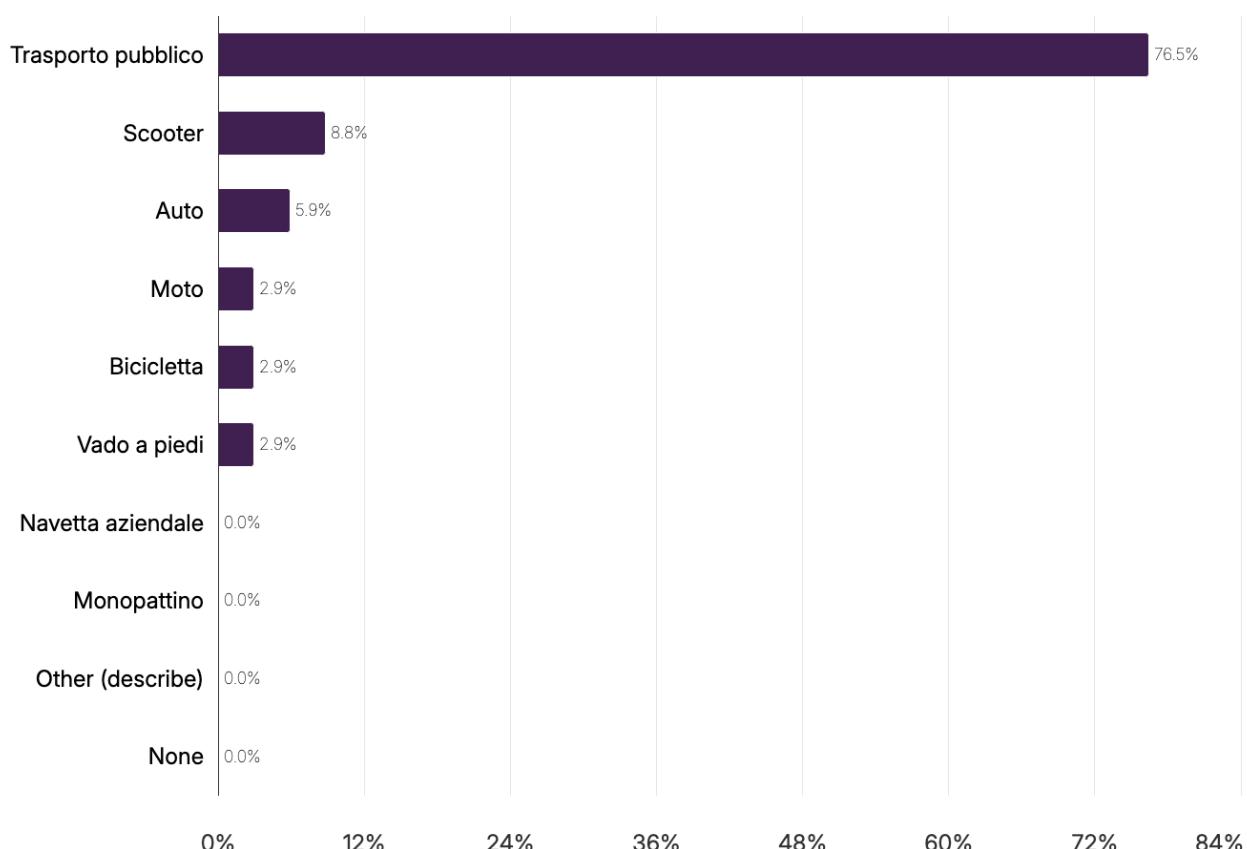
Abitualmente utilizzo un solo mezzo di trasporto per recarmi al lavoro

65 su 65 hanno risposto



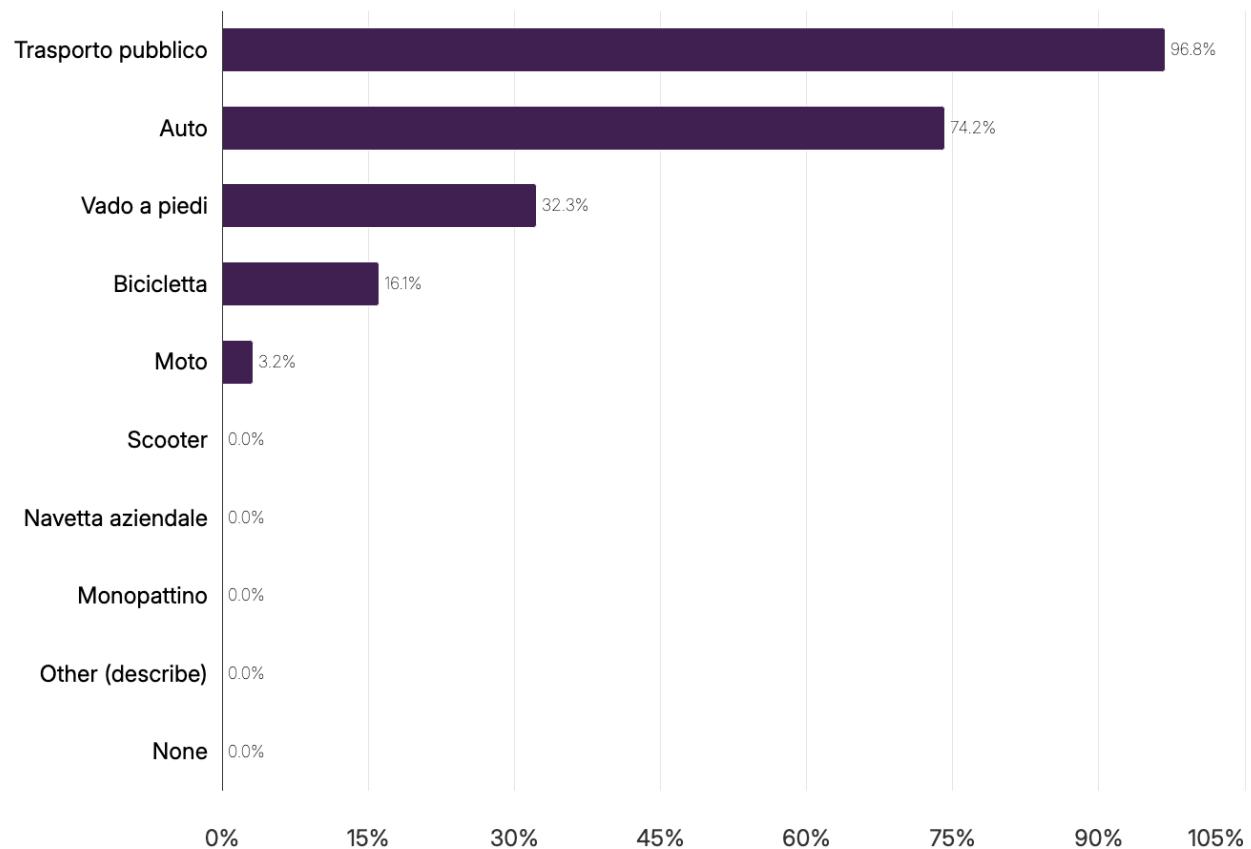
Mezzo di trasporto utilizzato per recarmi al lavoro

34 su 65 hanno risposto



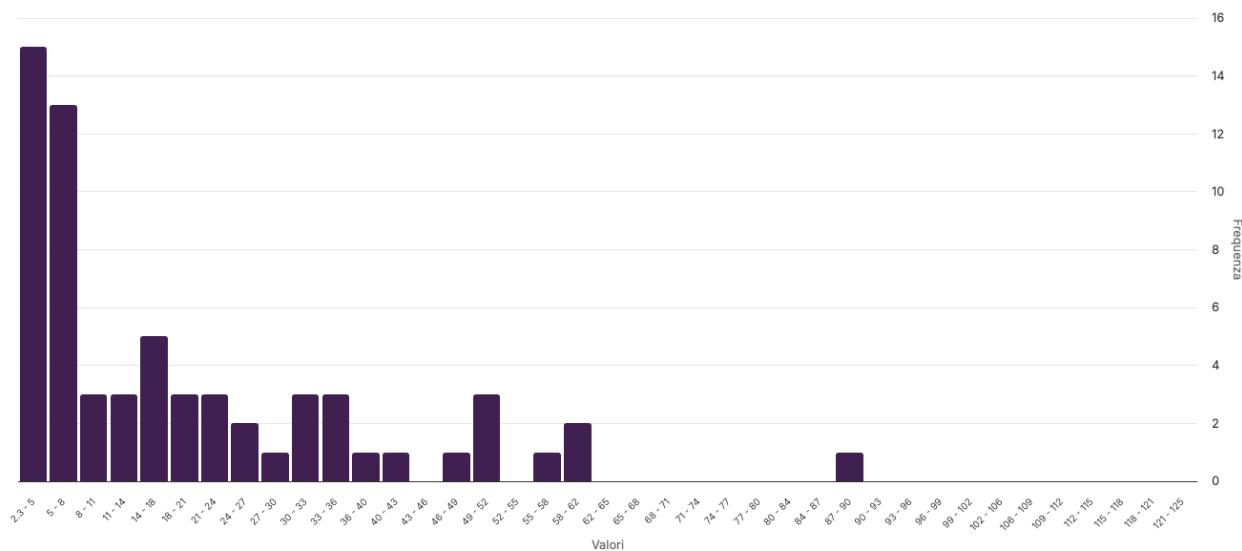
Combinazione di mezzi utilizzati per recarmi al lavoro

31 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



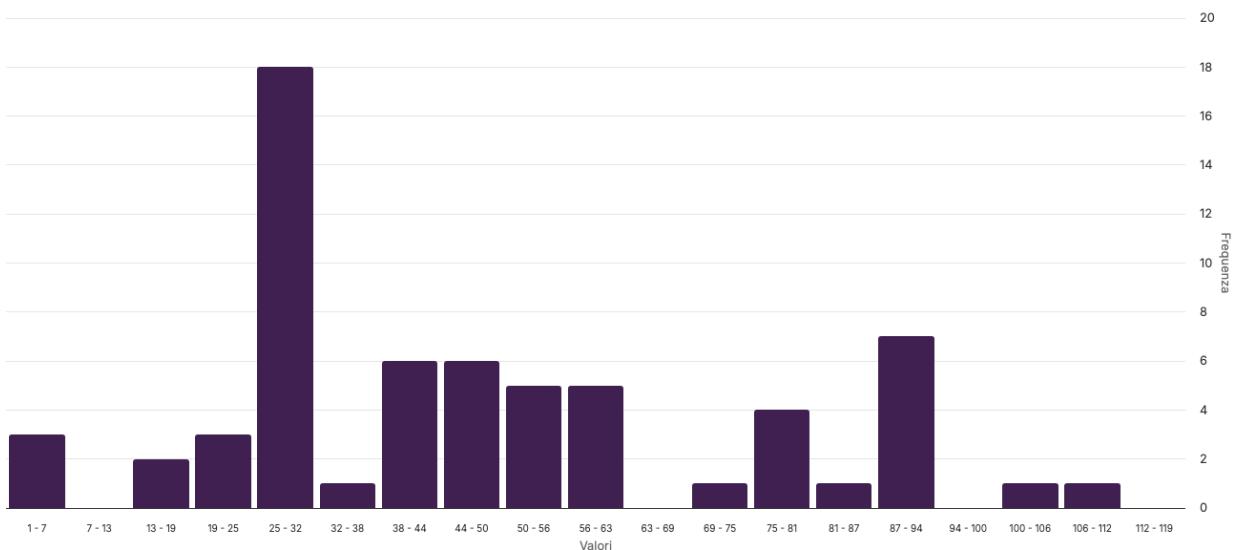
Distanza tragitto casa-lavoro

65 su 65 hanno risposto



Durata tragitto casa-lavoro

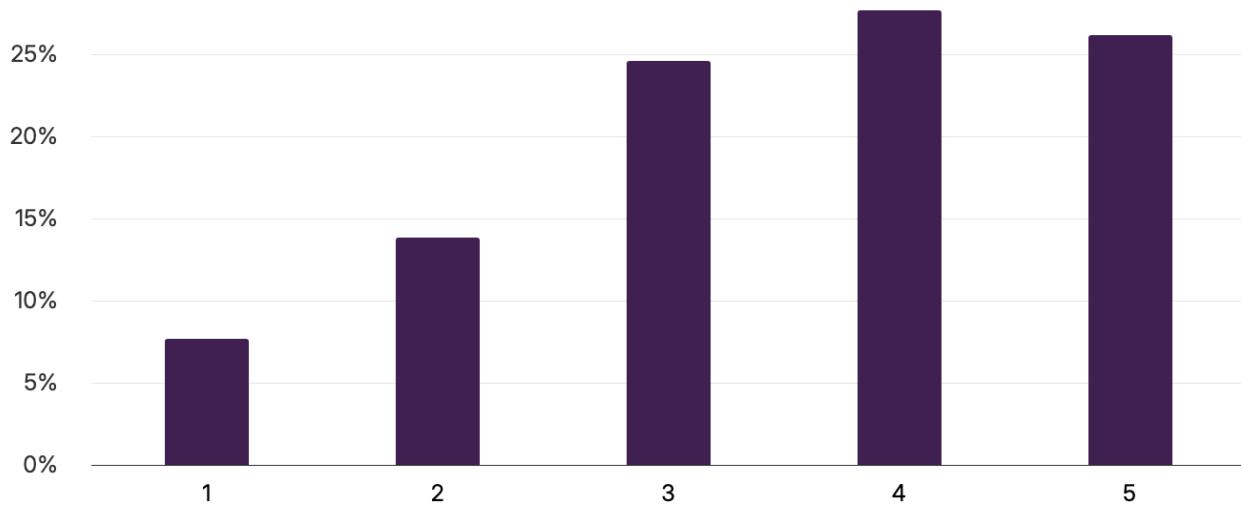
65 su 65 hanno risposto



Soddisfazione spostamento casa-lavoro

65 su 65 hanno risposto

30%



1 = Molto insoddisfatto

2 = Insoddisfatto

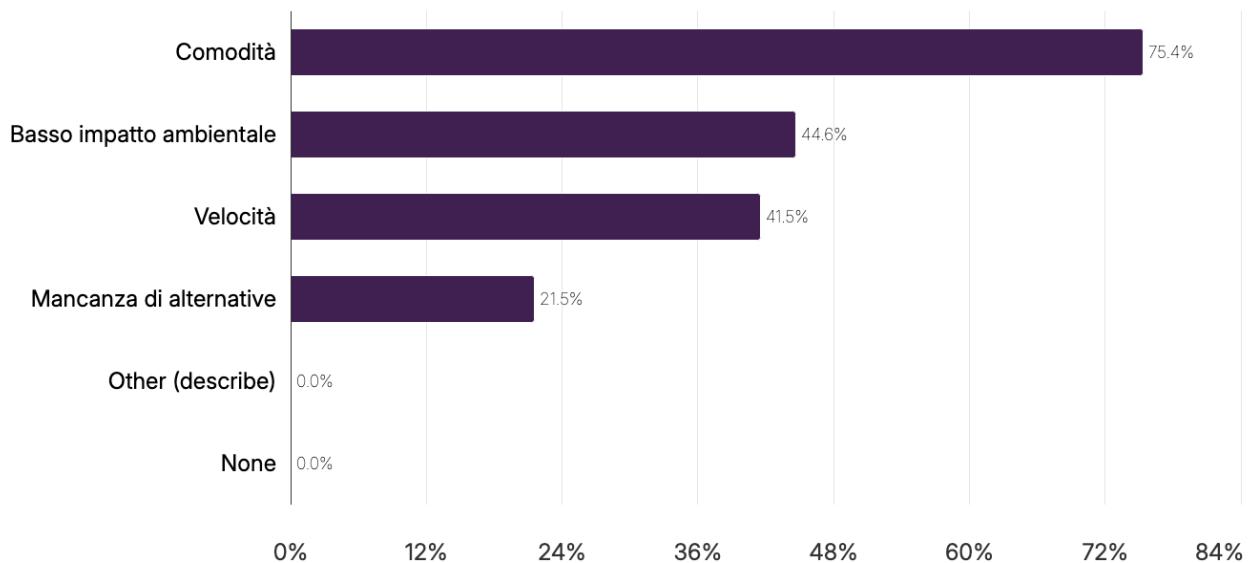
3 = Neutrale

4 = Soddisfatto

5 = Molto soddisfatto

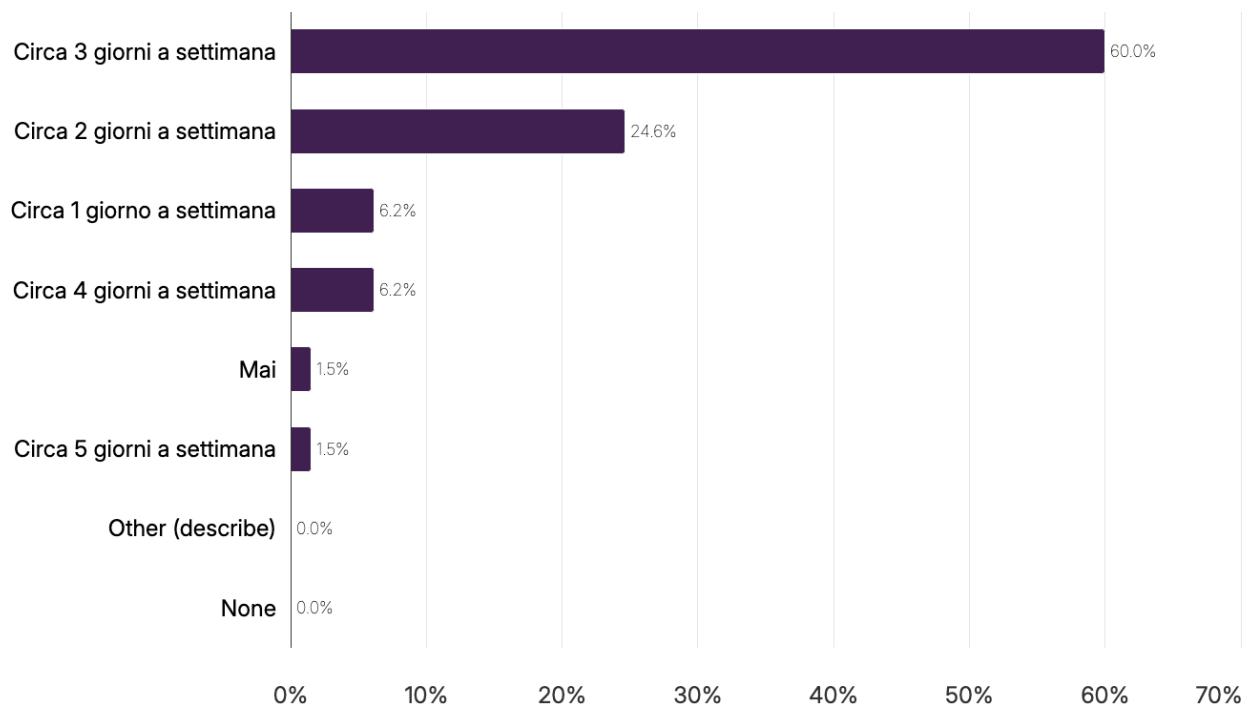
Motivazioni di utilizzo dell'attuale modalità di spostamento casa-lavoro

65 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



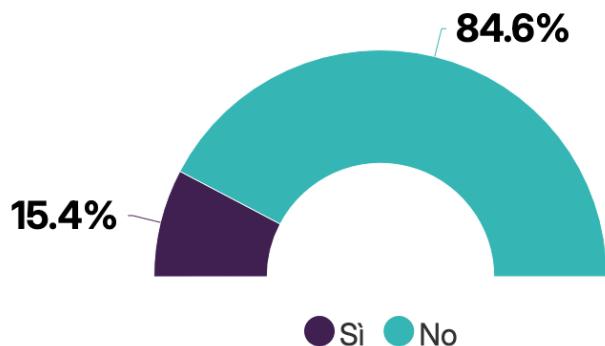
Con che frequenza lavori da casa?

65 su 65 hanno risposto



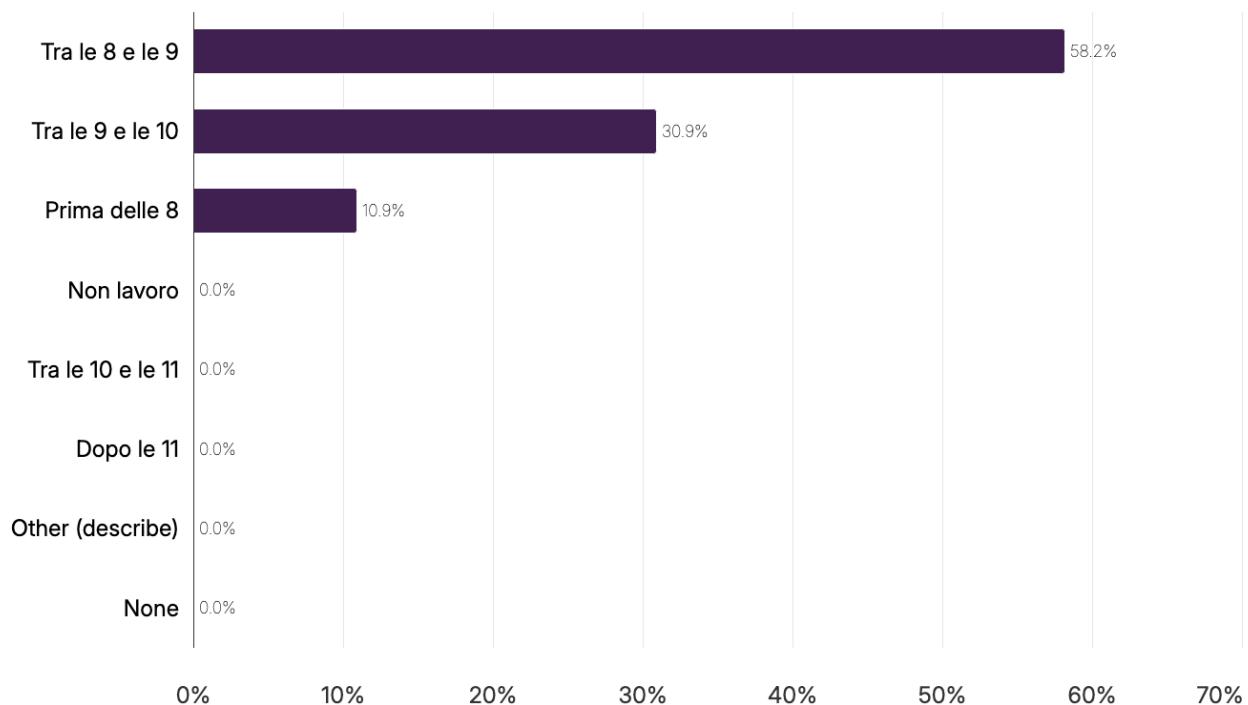
Entro o esco a orari diversi a seconda del giorno della settimana

65 su 65 hanno risposto



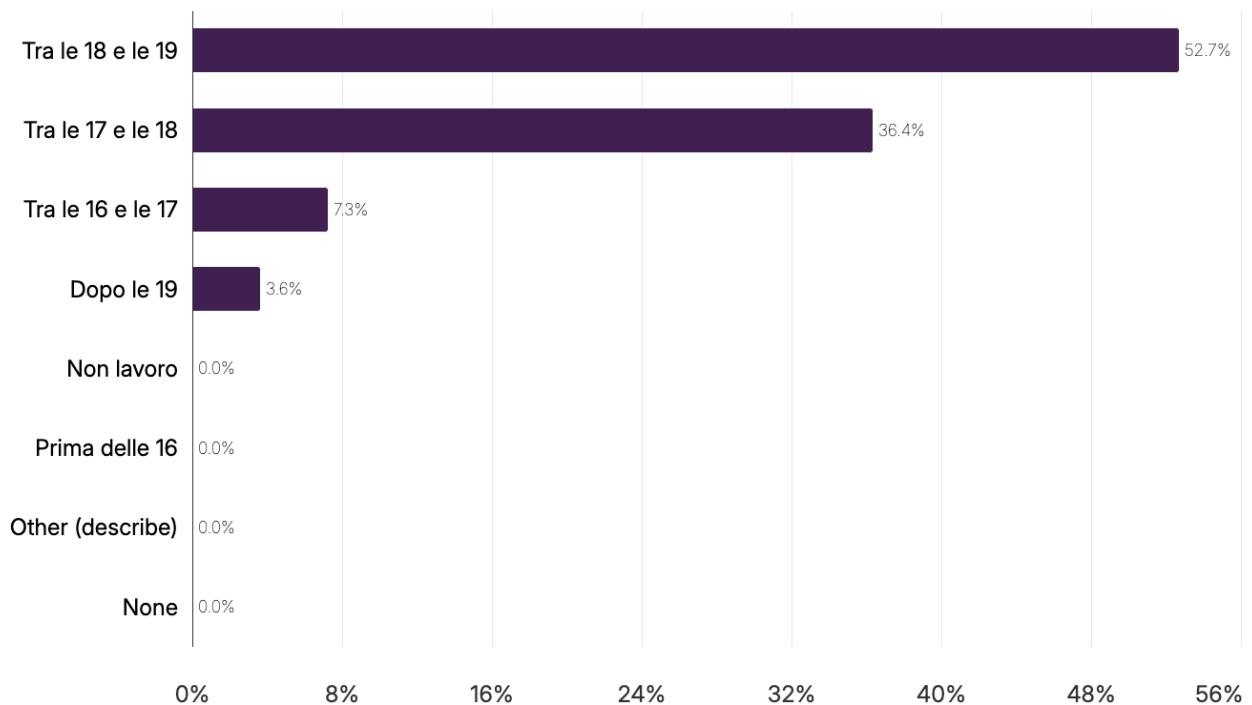
Orario di ingresso

55 su 65 hanno risposto



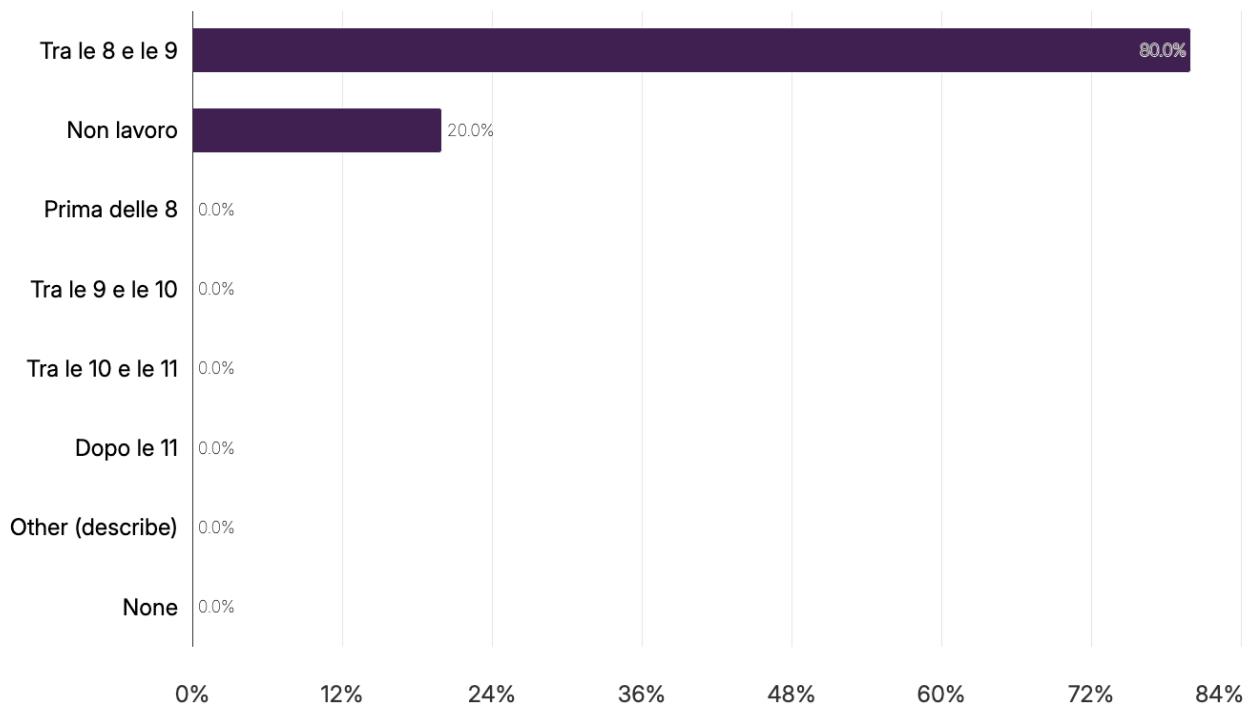
Orario di uscita

55 su 65 hanno risposto



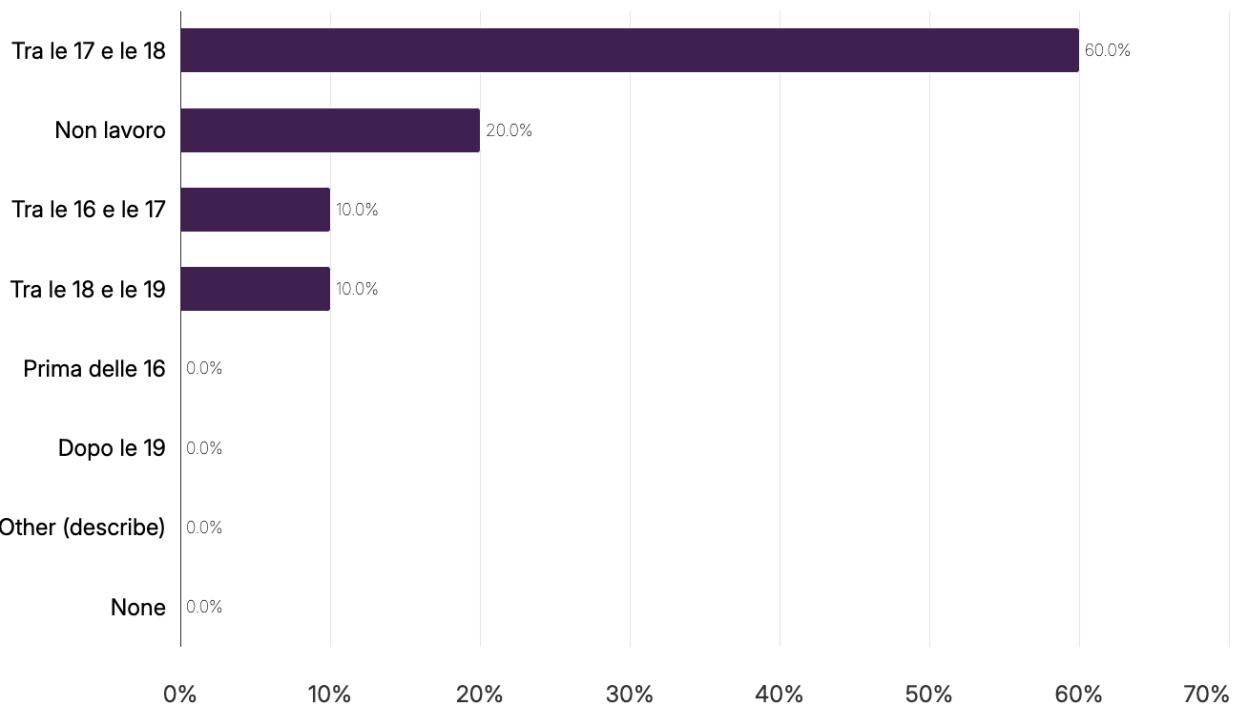
Orario di ingresso lunedì

10 su 65 hanno risposto



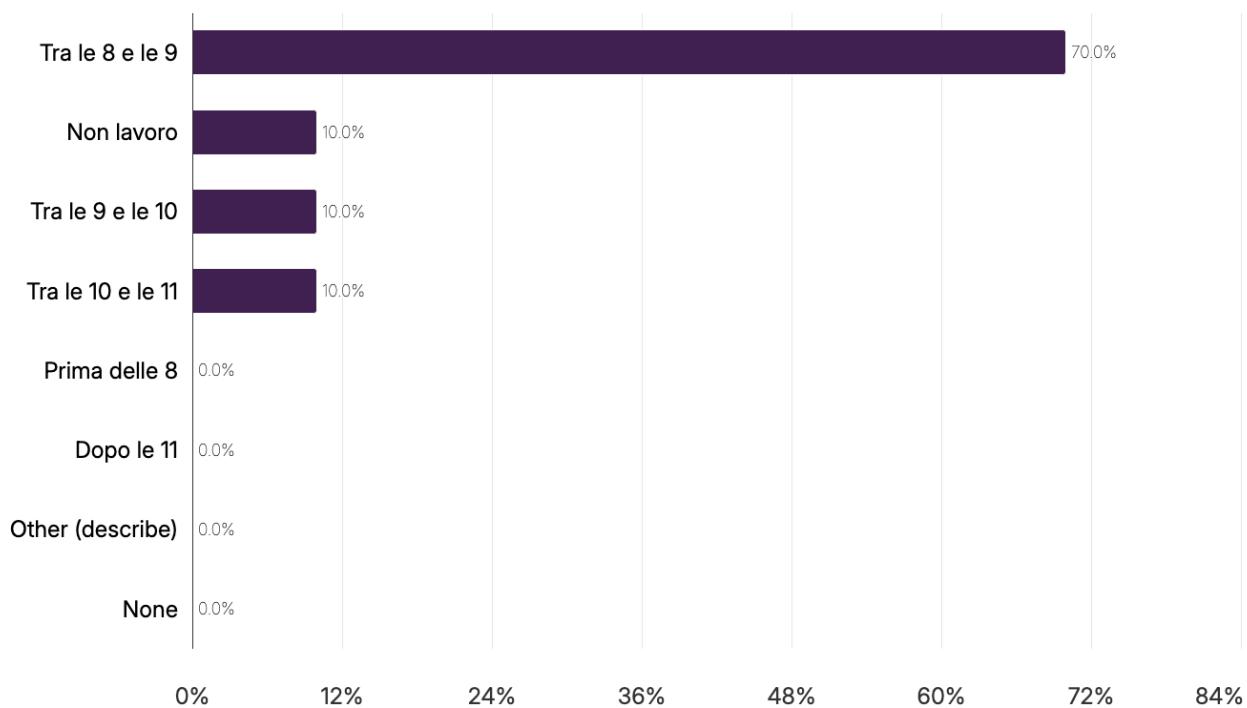
Orario di uscita lunedì

10 su 65 hanno risposto



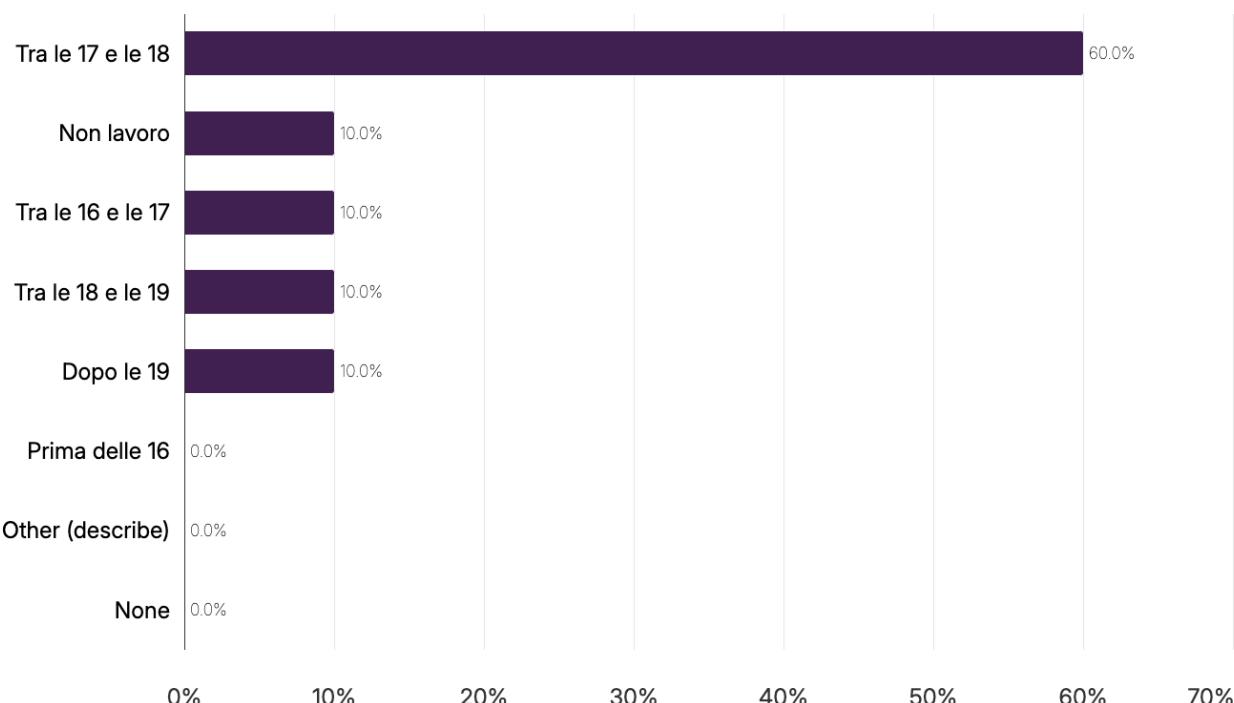
Orario di ingresso martedì

10 su 65 hanno risposto



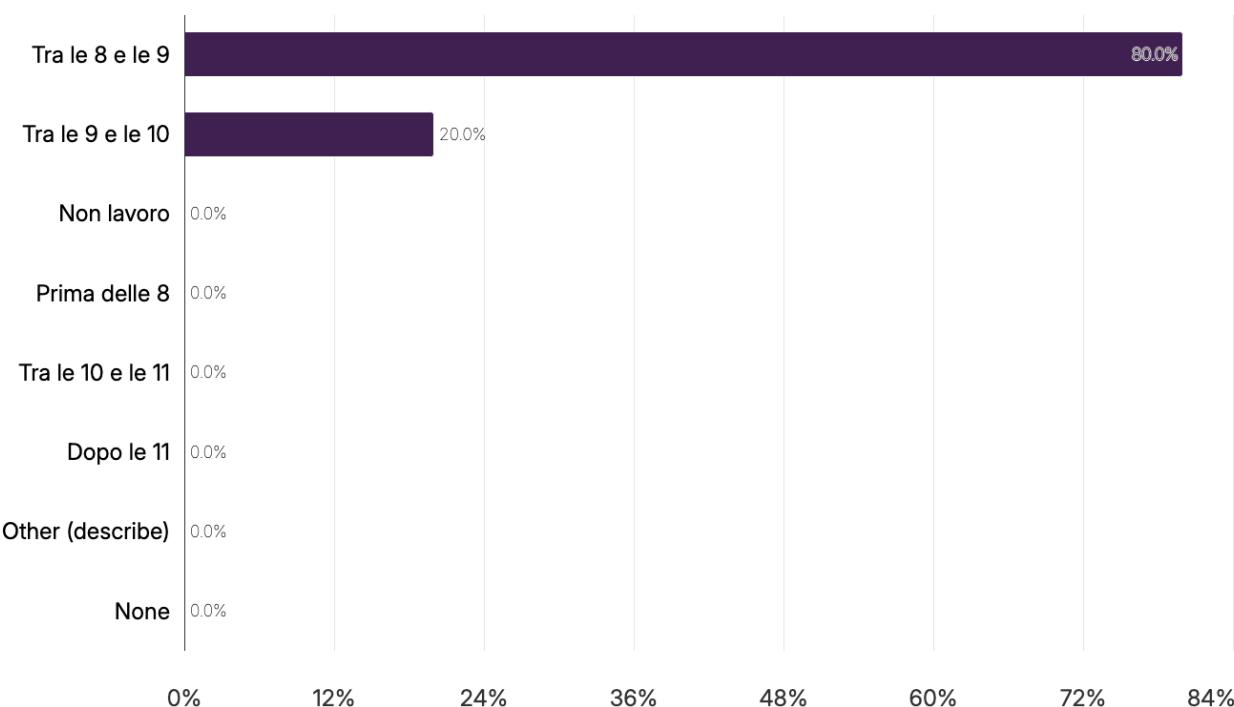
Orario di uscita martedì

10 su 65 hanno risposto



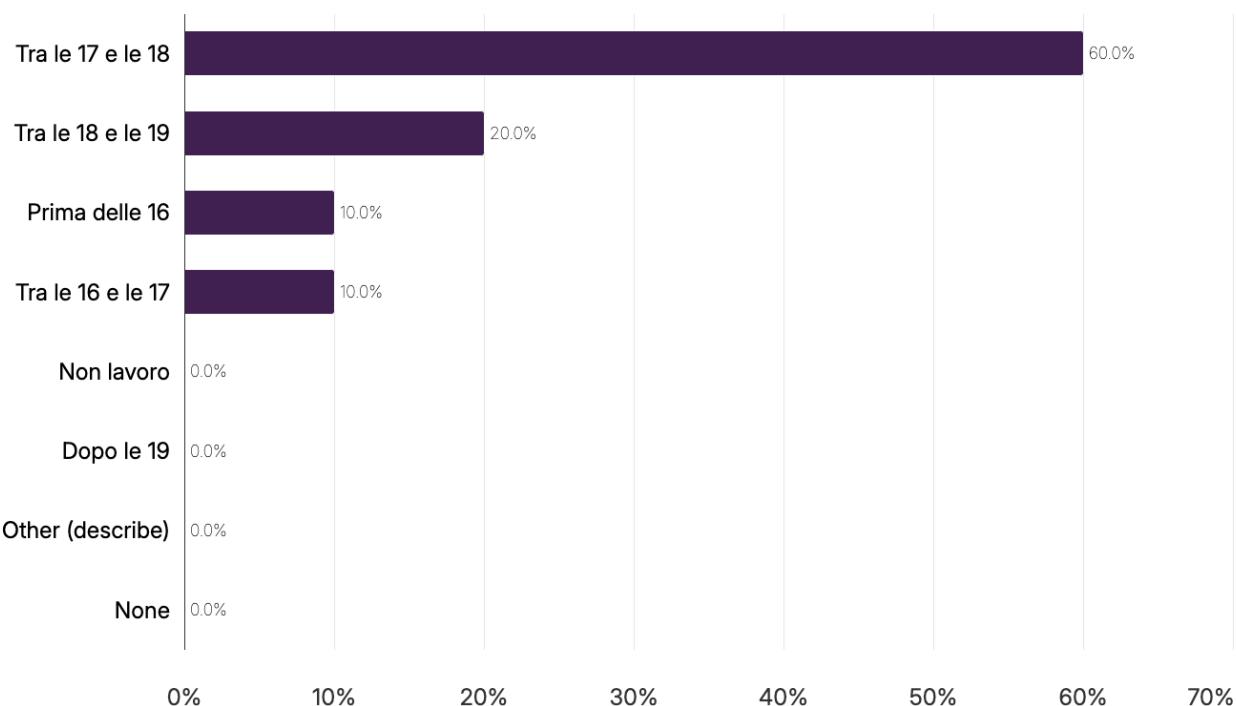
Orario di ingresso mercoledì

10 su 65 hanno risposto



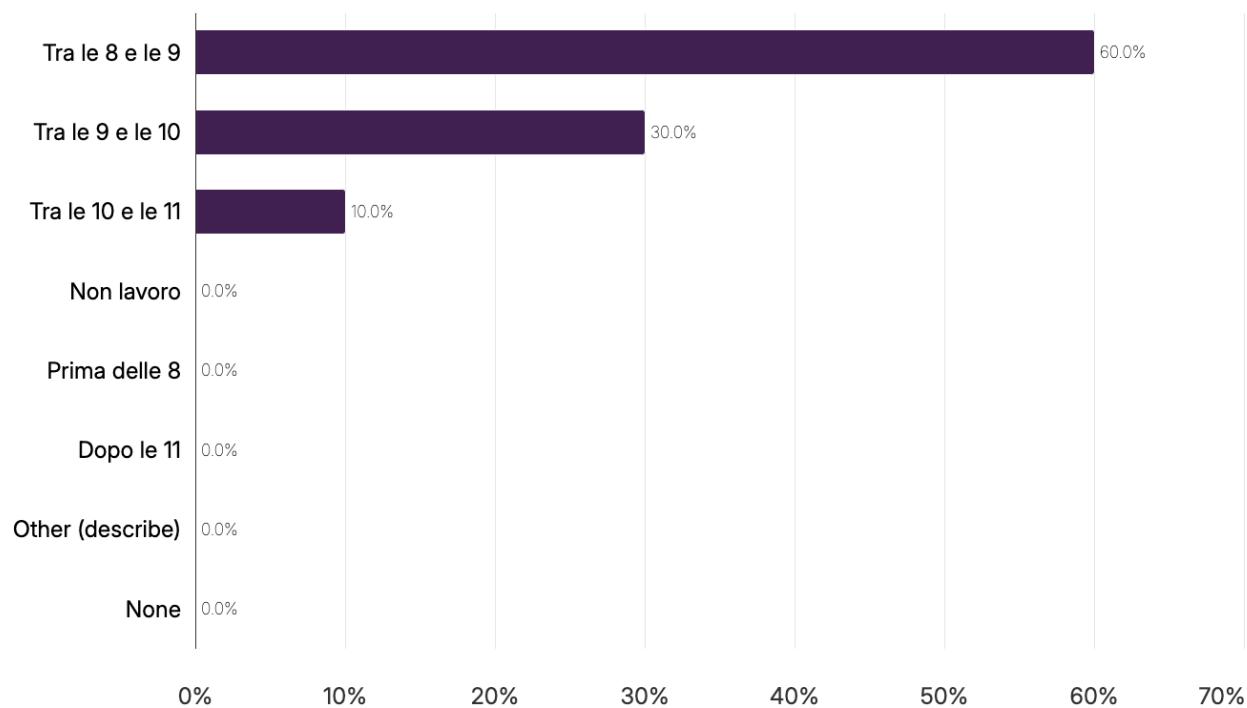
Orario di uscita mercoledì

10 su 65 hanno risposto



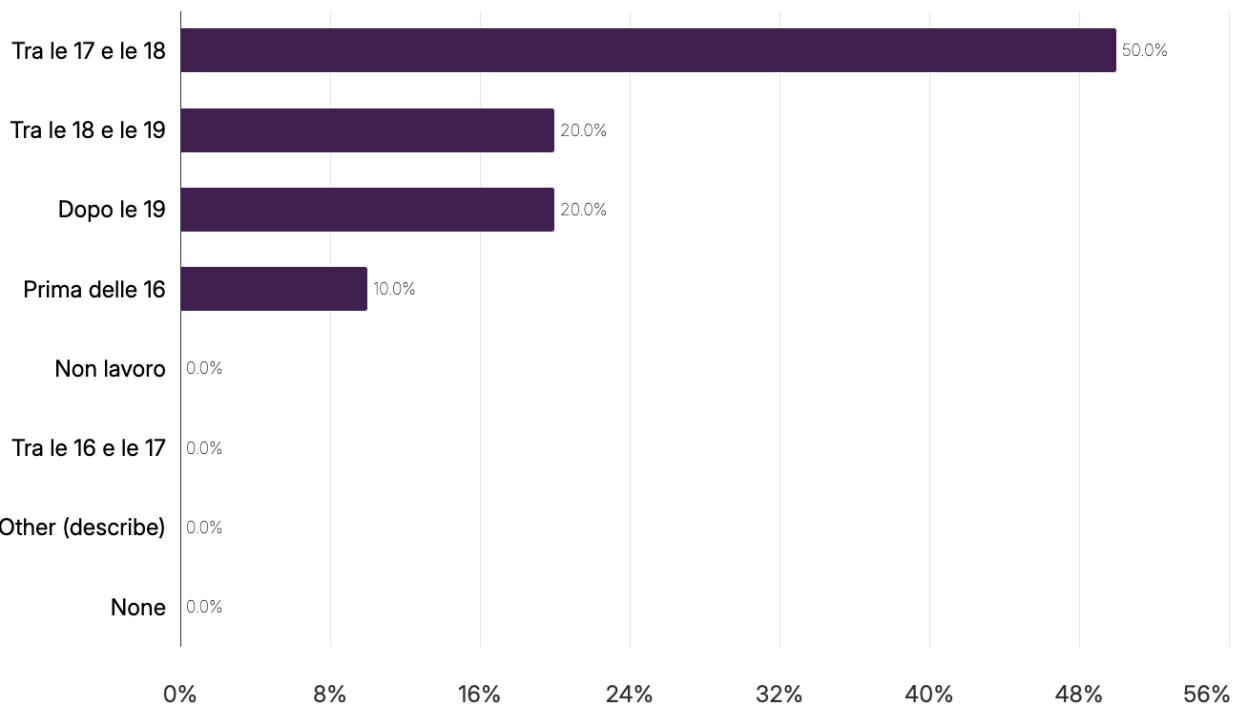
Orario di ingresso giovedì

10 su 65 hanno risposto



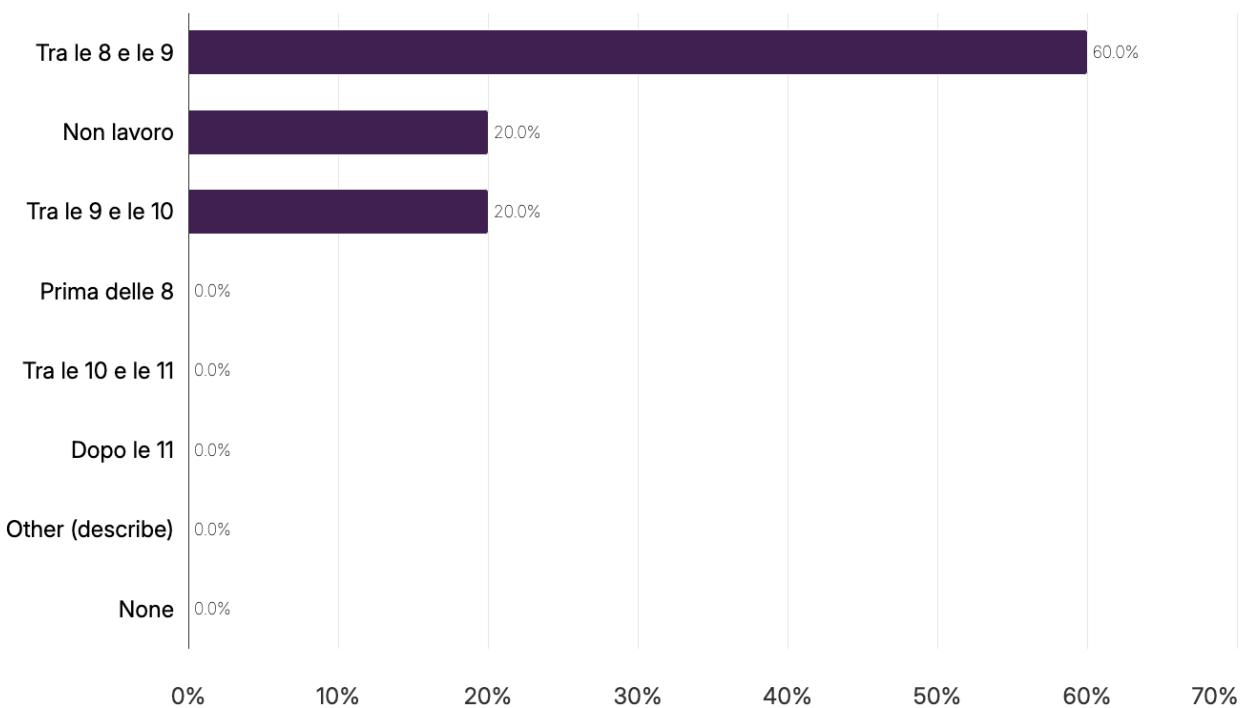
Orario di uscita giovedì

10 su 65 hanno risposto



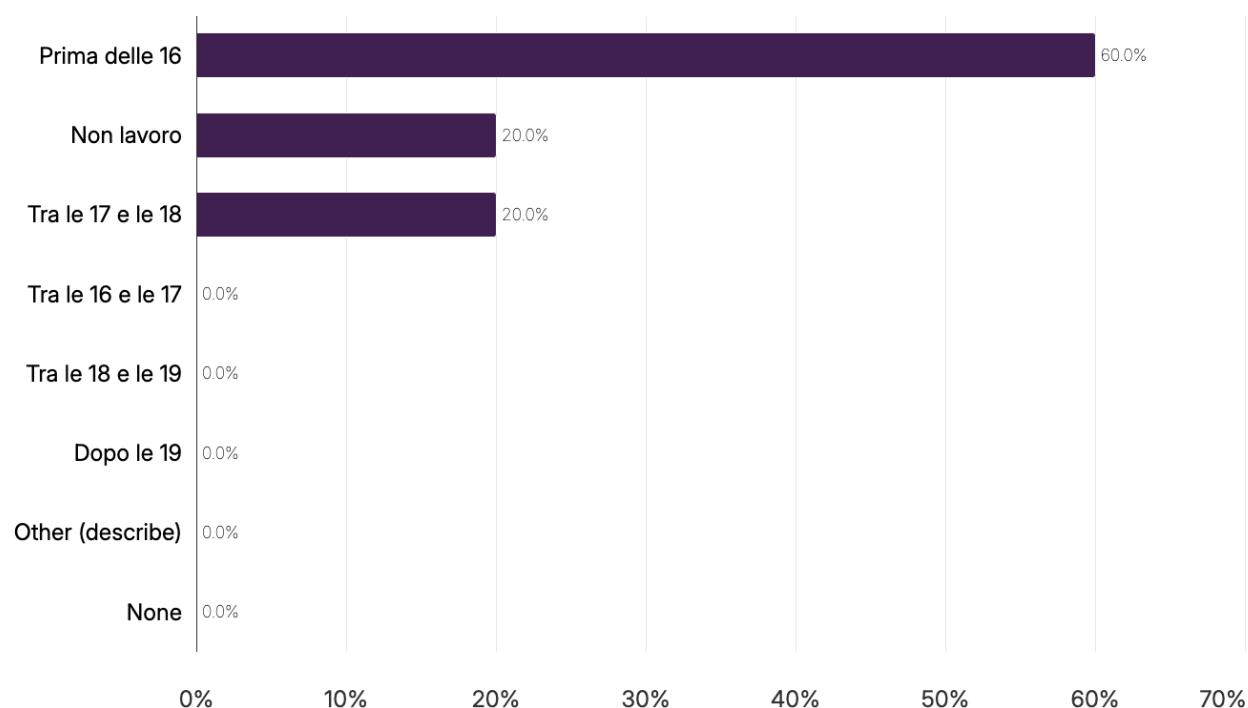
Orario di ingresso venerdì

10 su 65 hanno risposto



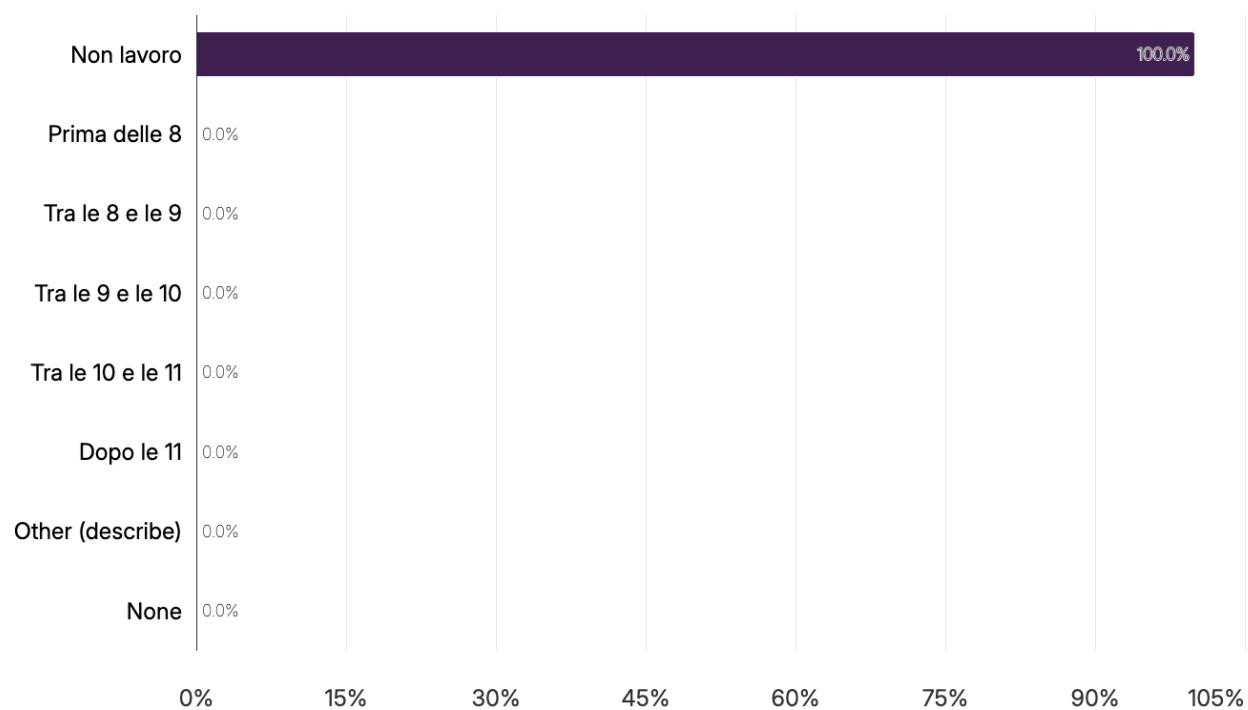
Orario di uscita venerdì

10 su 65 hanno risposto



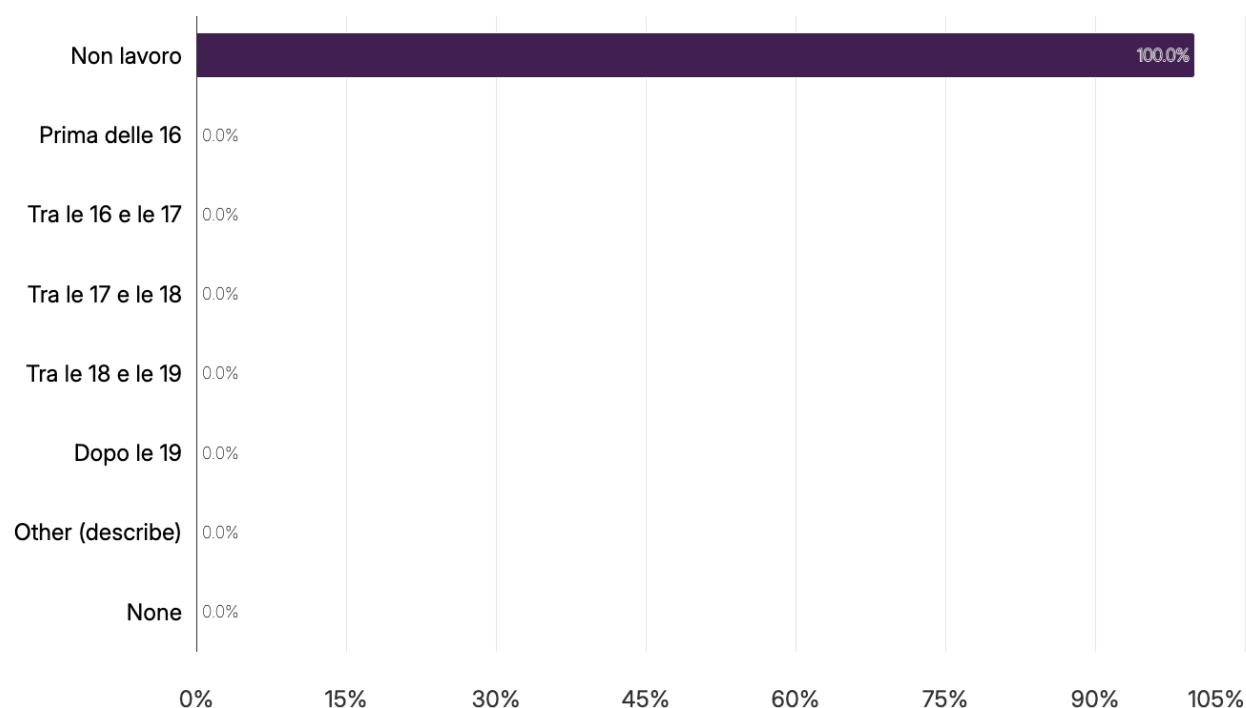
Orario di ingresso sabato

10 su 65 hanno risposto



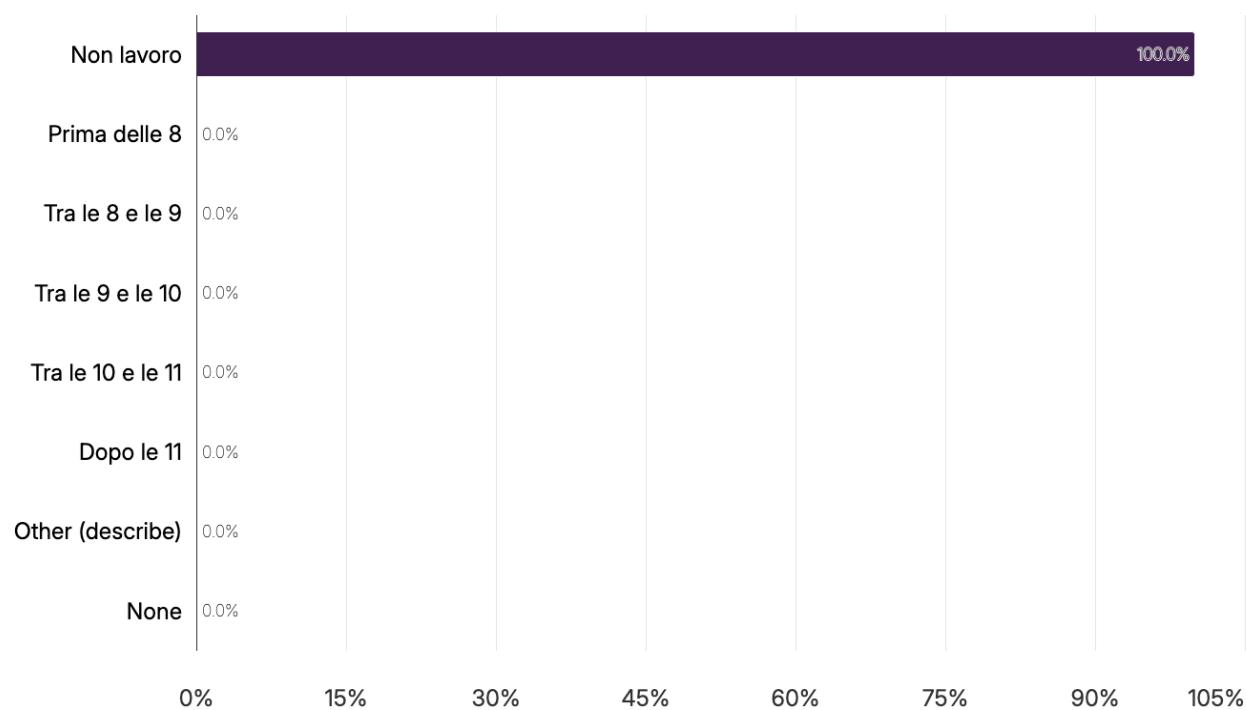
Orario di uscita sabato

10 su 65 hanno risposto



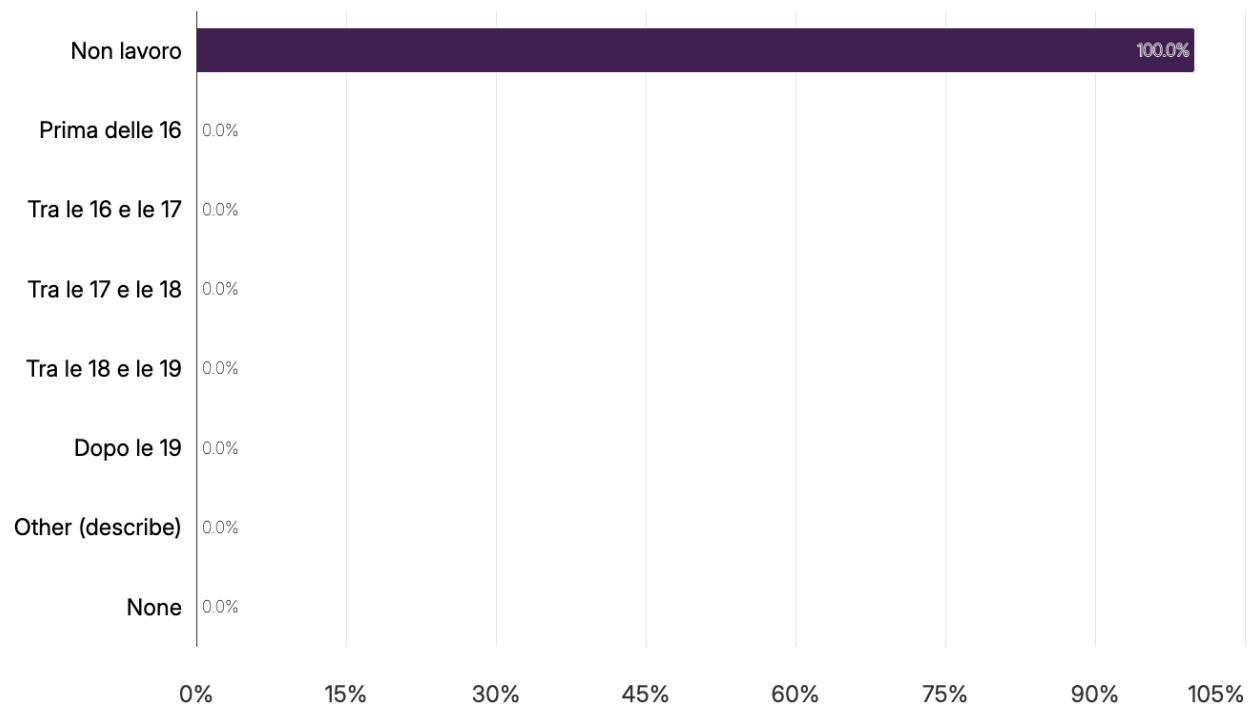
Orario di ingresso domenica

10 su 65 hanno risposto



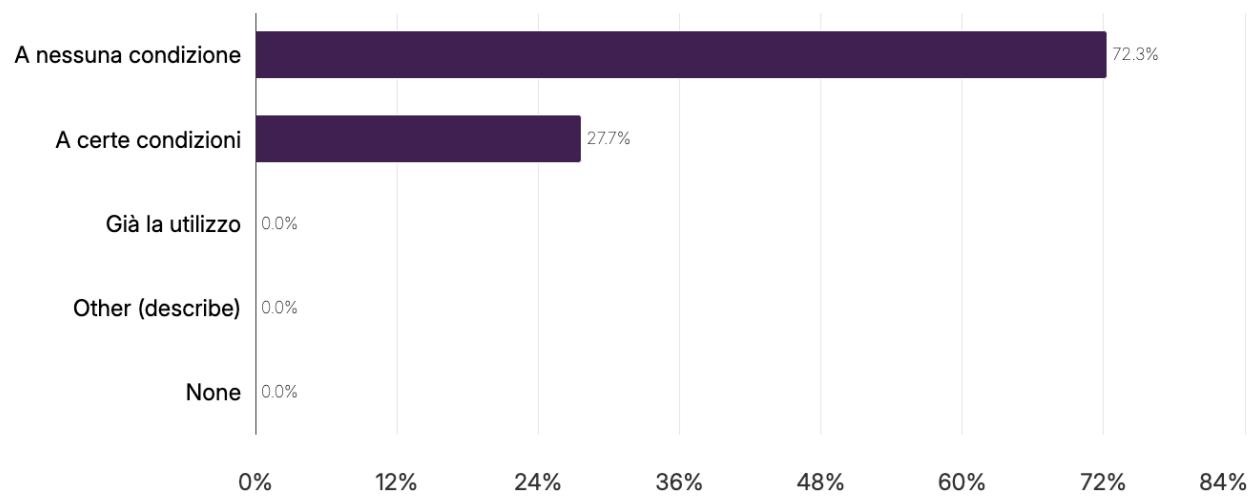
Orario di uscita domenica

10 su 65 hanno risposto



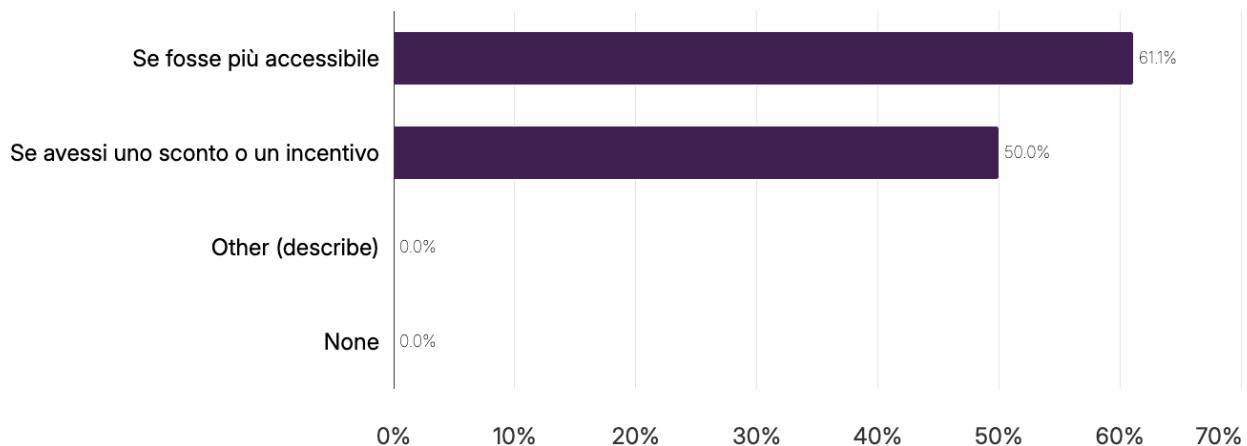
Adotteresti il carpooling?

65 su 65 hanno risposto



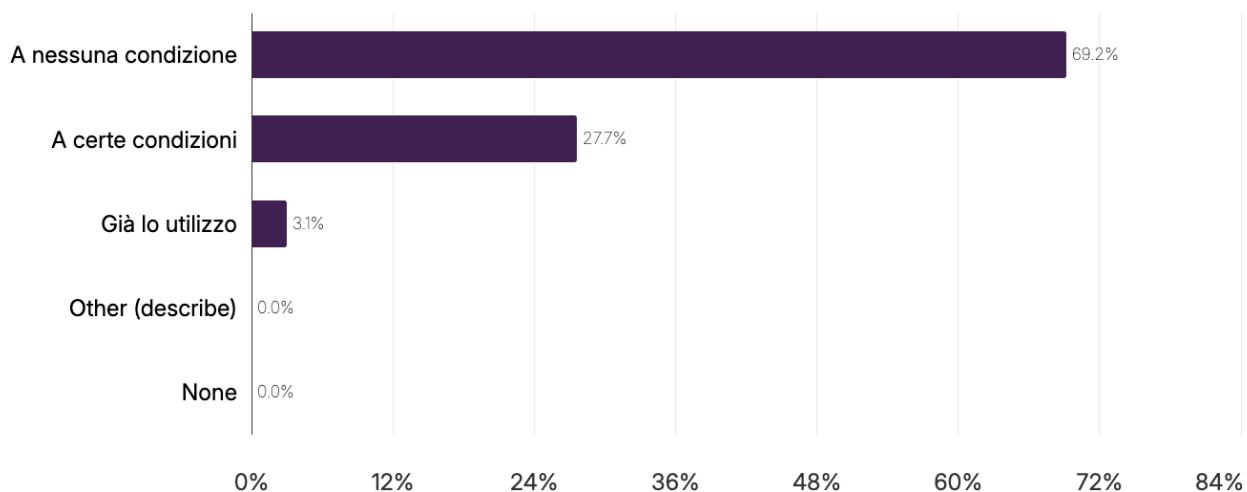
A quali condizioni adotteresti il carpooling?

18 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



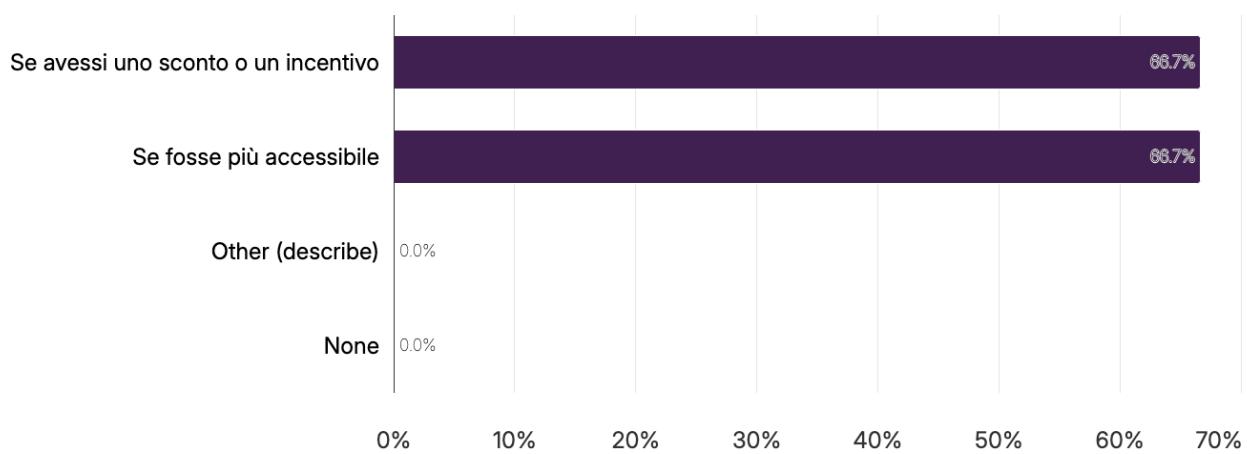
Adotteresti il car sharing?

65 su 65 hanno risposto



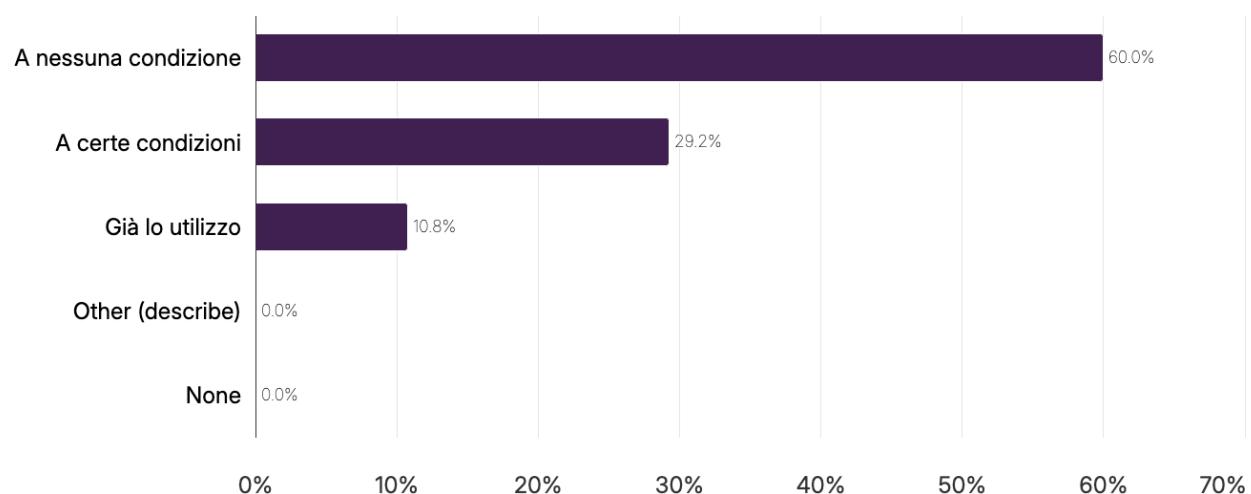
A quali condizioni adotteresti il car sharing?

18 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



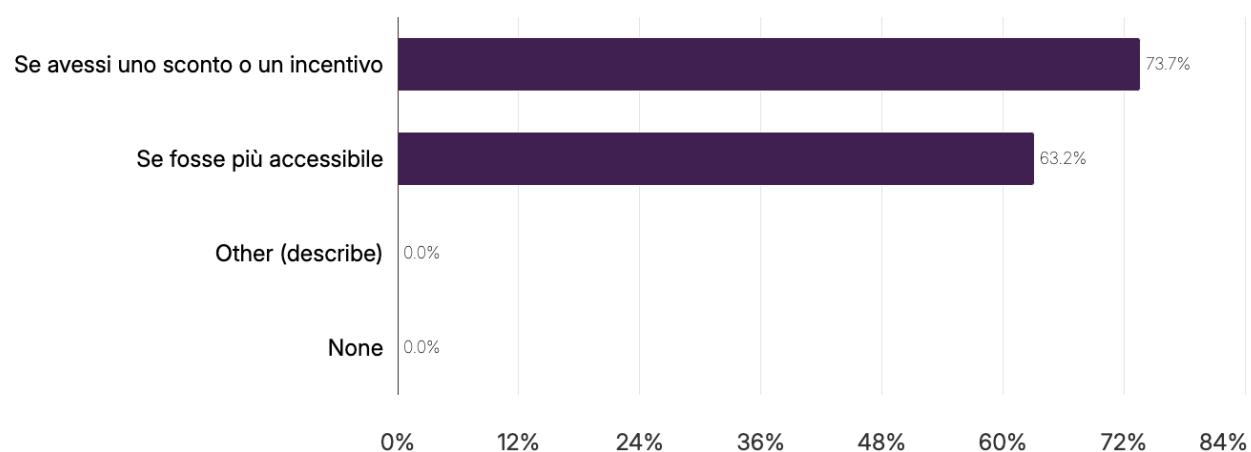
Adotteresti il bike sharing?

65 su 65 hanno risposto



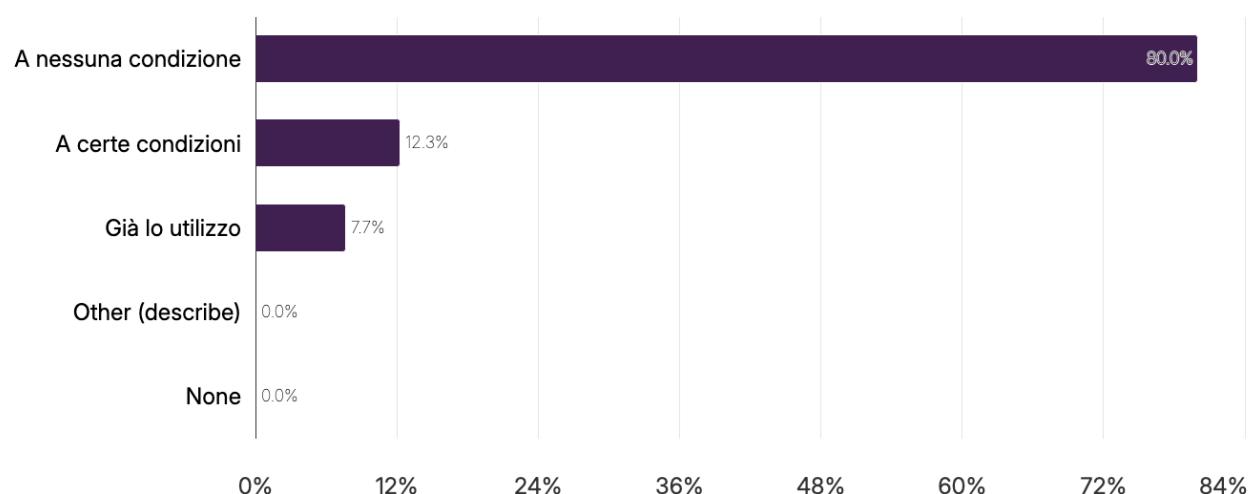
A quali condizioni adotteresti il bike sharing?

19 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



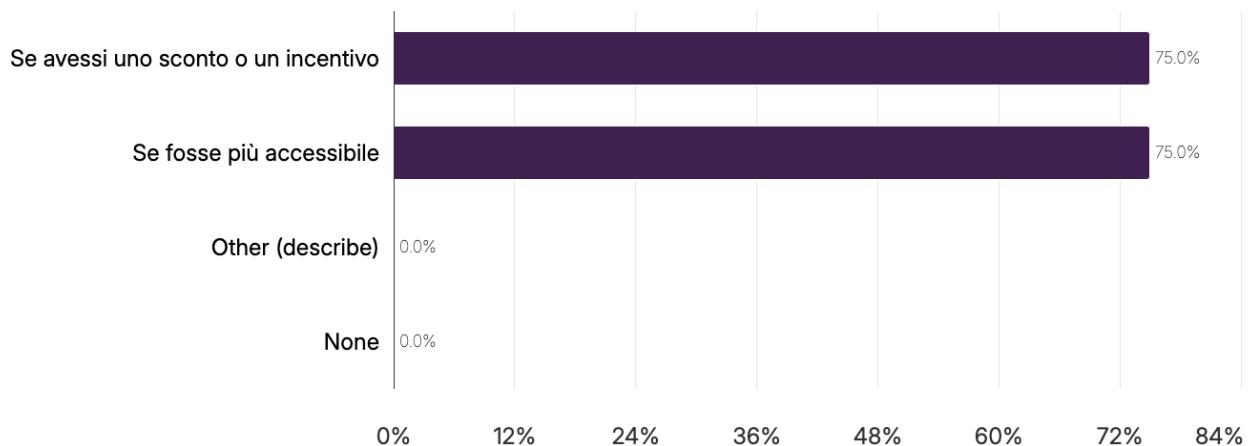
Adotteresti lo sharing di monopattini elettrici?

65 su 65 hanno risposto



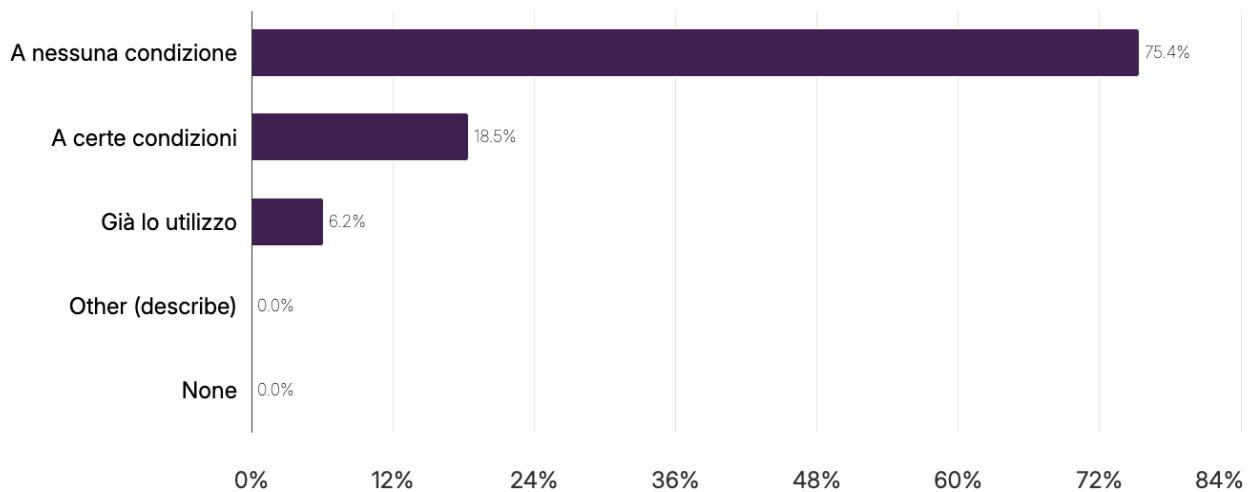
A quali condizioni adotteresti lo sharing di monopattini elettrici?

8 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



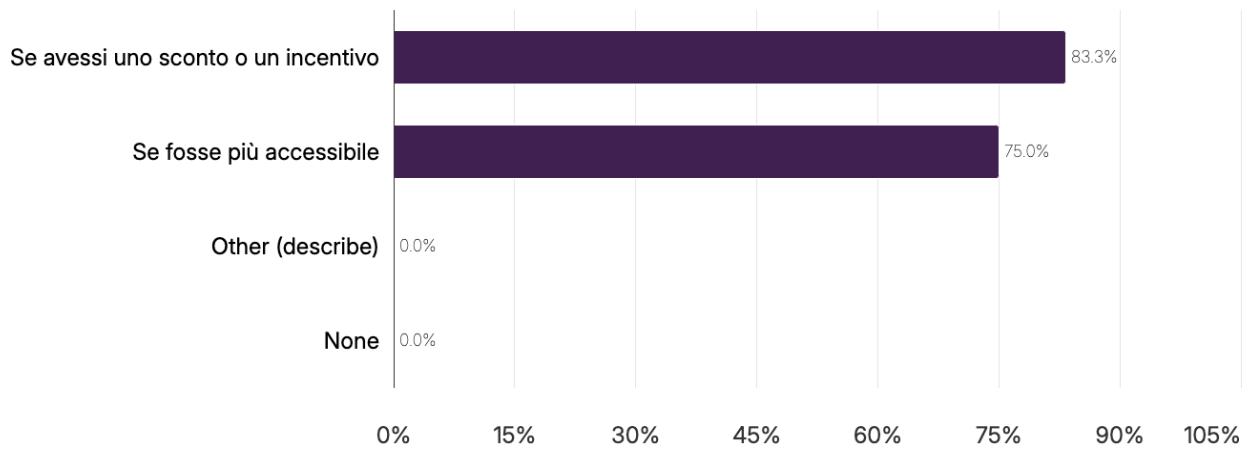
Adotteresti lo sharing di scooter?

65 su 65 hanno risposto



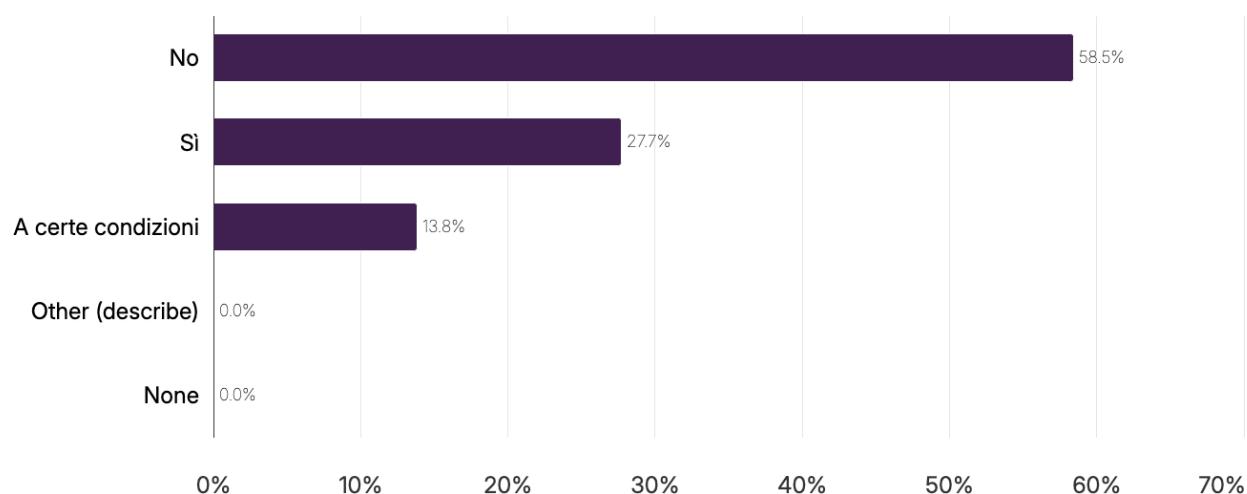
A quali condizioni adotteresti lo sharing di scooter?

12 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



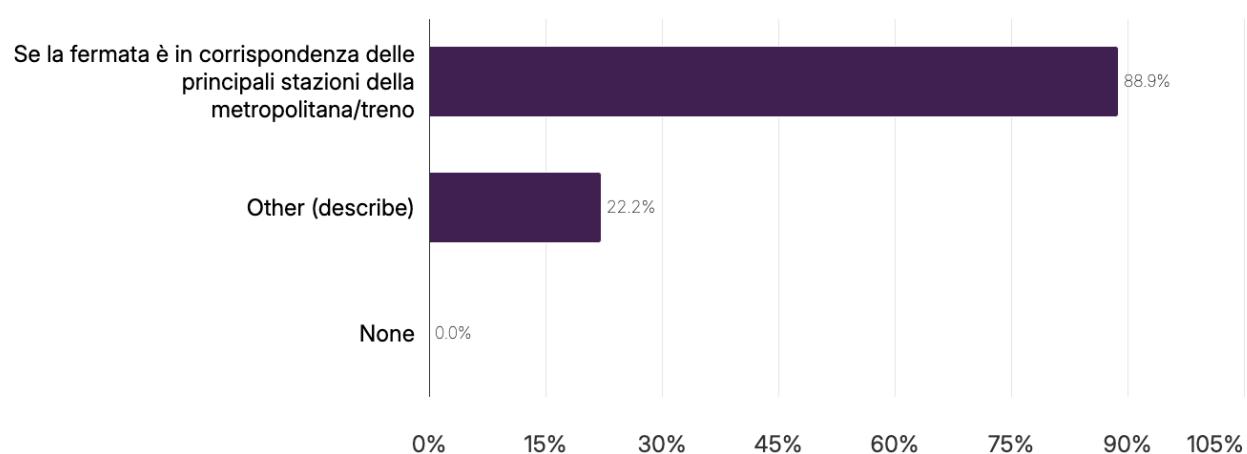
Adotteresti la navetta aziendale?

65 su 65 hanno risposto



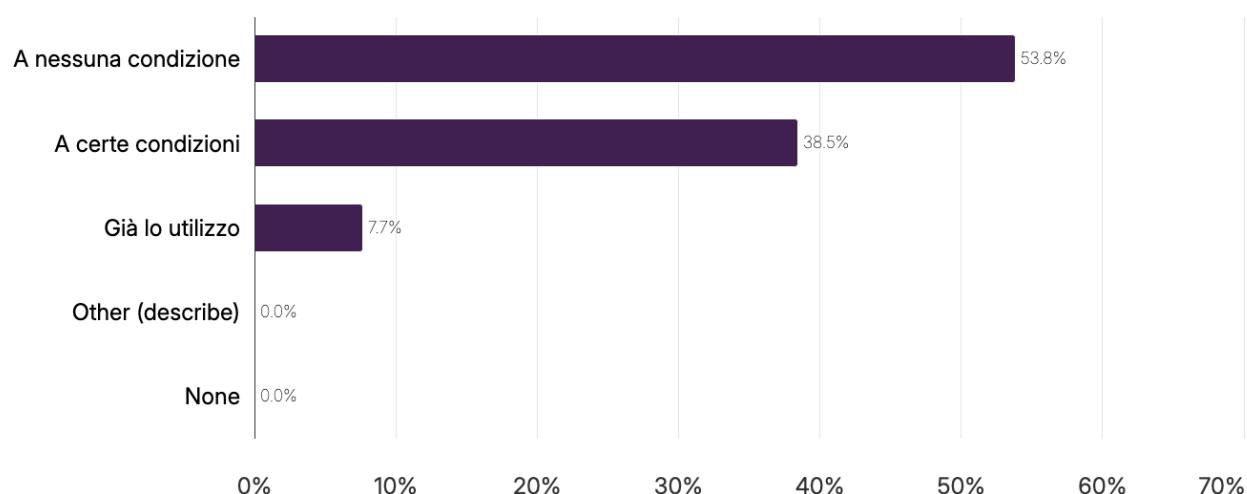
A quali condizioni adotteresti la navetta aziendale?

9 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



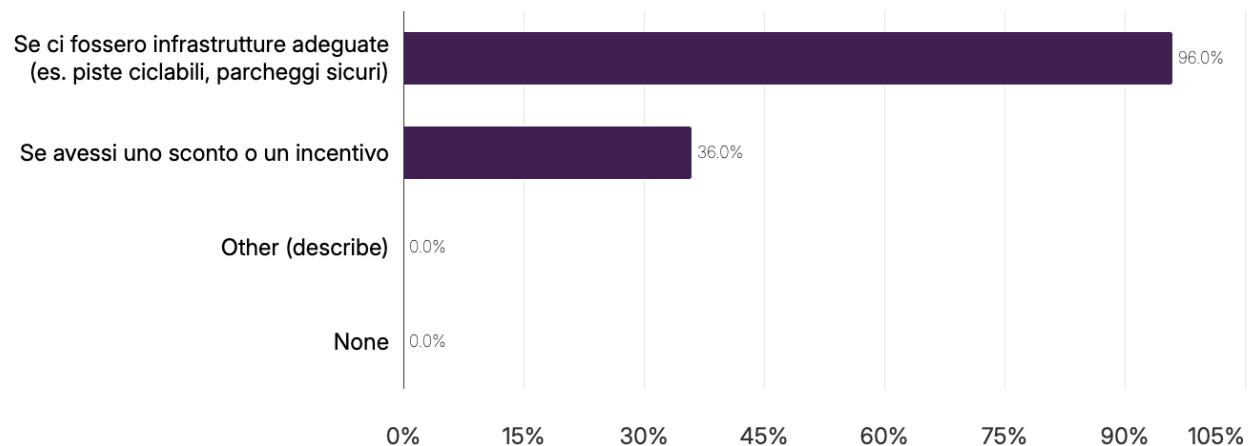
Adotteresti il bike to work?

65 su 65 hanno risposto



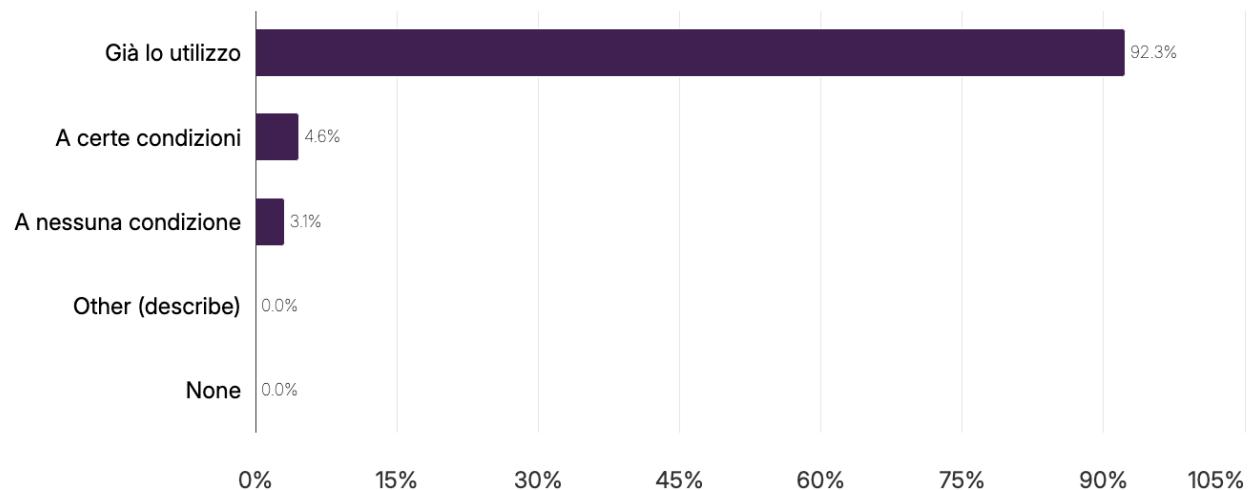
A quali condizioni adotteresti il bike to work?

25 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)



Adotteresti il trasporto pubblico?

65 su 65 hanno risposto



A quali condizioni adotteresti il trasporto pubblico?

3 su 65 hanno risposto (risposte multiple possibili)

