



1

Piano spostamenti casa-lavoro

Il Mobility management
Città Metropolitana di Milano
Edizione Dicembre 2023



MEDIOBANCA



Indice

1.	Introduzione	5
1.1	Il messaggio del Mobility Manager	6
1.2	Il Gruppo Mediobanca	7
1.3	Il contesto normativo	9
2.	Parte informativa e di analisi	13
2.1	Analisi delle condizioni strutturali aziendali	14
2.2	Analisi dell'offerta di trasporto pubblico e aziendale	14
	2.2.1 Offerta di Servizi e Trasporto Pubblico della città di Milano	14
	2.2.2 Offerta di Trasporto Aziendale	17
2.3	Analisi degli spostamenti casa-lavoro – Analisi Mobility survey	17
	2.3.1 Anagrafica	18
	2.3.2 Attività lavorativa	19
	2.3.3 Spostamento casa-lavoro	20
	2.3.4 Propensione al cambiamento	23
2.4	Analisi degli impatti ambientali annuali	24
3.	Parte progettuale	29
3.1	Le iniziative del Gruppo Mediobanca	30
3.2	Individuazione dei benefici	32
3.3	Il programma di implementazione	33
4.	Adozione	35
5.	Piano di comunicazione	39
6.	Piano di monitoraggio	43



Introduzione



MEDIOBANCA

1. Introduzione

1.1 Il messaggio del Mobility Manager

Cari colleghi e care colleghe,

il Gruppo Mediobanca è da sempre impegnato in attività mirate alla salvaguardia dell'ambiente e lo sviluppo della comunità. In particolare, rispetto al tema della mobilità sostenibile incoraggiata da tutti noi, ad oggi siamo alla terza edizione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro. Attraverso questo documento strategico, il Gruppo intende promuovere e condividere sia con il proprio personale che con tutti gli stakeholder esterni il proprio impegno nella promozione di soluzioni di mobilità più sostenibili. Il duplice obiettivo di ridurre il proprio impatto nell'ambiente urbano e supportare le proprie risorse in scelte più consapevoli, viene reso possibile grazie all'impegno di tutti noi, supportati dal Mobility Management che ha analizzato sia il contesto, normativo e innovativo, sia le abitudini e le preferenze di spostamento del Gruppo per condividere iniziative con un rilevante impatto in termini di mobilità sostenibile.

Manteniamo, costantemente, il nostro impegno nei confronti della tutela dell'ambiente naturale e della lotta ai cambiamenti climatici, considerandoli elementi cruciali delle nostre responsabilità. Infatti, contribuiamo alla transizione globale verso un'economia a zero emissioni e miriamo a ridurre i nostri consumi per generare impatti positivi sui territori in cui operiamo.

All'interno del nostro percorso per influire positivamente sull'ecosistema, abbiamo rinnovato il Piano di Spostamento Casa-Lavoro per le sedi della città di Milano. Questo documento fornisce un quadro completo delle opzioni di trasporto, sia pubblico che aziendale, e presenta le numerose iniziative promosse dal Gruppo per ridurre gli impatti dannosi dei mezzi di trasporto inquinanti.

La flessibilità degli orari di entrata/uscita, una pratica già adottata da tempo dal Gruppo, insieme all'attuazione e alla promozione dello smart working, hanno altresì contribuito ad organizzare le esigenze di mobilità in modo più sostenibile. Questo approccio favorisce un graduale cambiamento nelle abitudini legate agli spostamenti casa-lavoro, con un conseguente aumento del risparmio economico per i dipendenti. Inoltre, riducendo l'uso del veicolo privato, ci proponiamo di ottenere un impatto positivo sul decongestionamento del traffico e correlati benefici ecologici, ambientali, sanitari e sociali.

Siamo grati della vostra partecipazione alla "Mobility Survey". Prenderemo in considerazione tutti i dati raccolti al fine di migliorare progressivamente il piano descritto nelle pagine seguenti, con l'obiettivo di collaborare con voi per sviluppare nuove soluzioni di mobilità sostenibile per la città di Milano.

Grazie

Il Mobility Manager e il suo gruppo di lavoro

1.2 Il Gruppo Mediobanca

Il Gruppo Mediobanca vanta un'illustre **storia di successo** di quasi 80 anni come un affermato **gruppo finanziario specializzato**, che si posiziona come leader nazionale ed internazionale nei settori dell'Investment Banking e del credito al consumo, e come uno dei principali operatori nella gestione del risparmio. Il suo modello di business si basa su **tre principali rami di attività**: Wealth Management, Consumer Finance e Corporate & Investment Banking, alle quali si aggiunge la divisione Insurance. Questa diversificazione di business e la presenza di una struttura coesa ed efficiente, che permette di affrontare le fluttuazioni dei mercati, conferisce al Gruppo una **reputazione incontestata sul mercato italiano** da cui emergono numerose opportunità di crescita.

Mediobanca rappresenta una storia di **successo lunga quasi 80 anni**, di **coerenza** e di **sostenibilità** riconosciuta nel panorama finanziario italiano ed europeo.

Nel contesto italiano, il Gruppo ha una presenza diffusa su tutto il territorio, con una particolare concentrazione delle sedi nella **città di Milano** (Figura 1).

Di seguito riportiamo una **tabella riepilogativa**¹ degli indirizzi delle sedi, della società e della numerosità delle risorse in esse operanti a settembre 2023 (con differenti tipologie di contratto, sia di lavoro dipendente sia con altre forme contrattuali). Tuttavia, nell'elenco non sono incluse le filiali retail con le relative risorse distribuite nel territorio della città metropolitana di Milano (principalmente Compass e CBI).

INDIRIZZO	SEDE	NUMEROSITÀ RISORSE
Foro Buonaparte, 10	Mediobanca SGR S.p.A.	63
	SPAFID Trust S.r.l.	4
	MEDIOBANCA Banca di Credito Finanziario	10
	SPAFID FAMILY OFFICE SIM S.p.A.	8
	SPAFID S.p.A.	37
	Totale risorse	122
Piazzetta Cuccia, 1 Via Filodrammatici, 3-5-7 Piazzetta Bossi	MEDIOBANCA Banca di Credito Finanziario	930
	MEDIOBANCA INNOVATION SERVICES SCPA	11
	Totale risorse	941
Via Caldera, 21	Compass Banca S.p.A.	560
	REVALEA S.p.A.	18
	MBCredit Solutions S.p.A.	164
	COMPASS RENT S.r.l.	5
	Compass Link S.r.l.	1
	Totale risorse	748
Via Siusi, 7	MEDIOBANCA Banca di Credito Finanziario	119
	SELMABIPIEMME LEASING S.p.A.	74
	MBFACTA S.p.A.	54
	MEDIOBANCA INNOVATION SERVICES SCPA	138
	Totale risorse	385

1. Dati aggiornati al 18 settembre 2023

INDIRIZZO	SEDE	NUMEROSITÀ RISORSE
Viale Bodio, 37	MEDIOBANCA INNOVATION SERVICES SCPA	3
	CheBanca S.p.A.	677
	Totale risorse	680
TOTALE RISORSE OPERANTI NELLE SEDI MILANO		2.876

Tabella 1 - Riepilogo degli indirizzi delle sedi del Gruppo Mediobanca nella città di Milano con indicazione della numerosità delle risorse operanti



Figura 1 - Cartina della città di Milano con indicazione degli indirizzi delle sedi del Gruppo Mediobanca

Crescita e sostenibilità sono i tratti distintivi del Gruppo Mediobanca la cui strategia di sviluppo si basa sulla convinzione che l'etica e il profitto non debbano essere in contrasto, poiché non può esistere uno **sviluppo economico di lungo periodo** disgiunto da quello **sociale e ambientale**. Il Gruppo Mediobanca ha, infatti, implementato una **strategia di sostenibilità** basata sulla **crescita sostenibile** nel tempo, la **valorizzazione delle persone**, la **sensibilità al contesto sociale** e la **riduzione degli impatti ambientali** diretti e indiretti.

Il Gruppo si **impegna attivamente** nei confronti della comunità in cui opera, stabilendo rapporti di stretta sinergia e fiducia con istituzioni, enti non profit, associazioni ed altri attori di rilevanza locale. Questo impegno si traduce nella collaborazione per realizzare **iniziative ed eventi in ambito culturale, sociale e ambientale**. Tale impegno sottolinea la volontà di sostenere positivamente le comunità, non solo attraverso i tradizionali driver economici legati alla competitività delle imprese, ma anche grazie ad un impegno serio e una costante attenzione alle priorità ed ai bisogni dei territori coinvolti.

Il Gruppo sostiene fermamente che una **società inclusiva** debba fondarsi su principi di **rispetto reciproco** e **solidarietà**, col fine di garantire **pari opportunità** e un tenore di vita dignitoso per tutti. L'inclusione rappresenta un modo di vivere insieme, basato sulla convinzione che ogni individuo venga considerato fondamentale e parte integrante della comunità. A tal fine, In questa prospettiva, Mediobanca persegue **diversi progetti che hanno un impatto significativo sul territorio**, incoraggiando il coinvolgimento attivo e concreto del proprio personale nei progetti a sostegno della comunità locale.

Mediobanca, consapevole degli impatti che derivano dalle sue attività e del ruolo che può esercitare nella diffusione di comportamenti responsabili, intende **gestire i rischi e cogliere le sfide derivanti dai mutamenti del contesto ambientale** (climatici, di biodiversità o legati alle disponibilità di risorse naturali) che possono influenzare lo sviluppo del proprio business, promuovendo **iniziative volte a limitare gli impatti generati**. A seguito del **pieno raggiungimento dei target ambientali inseriti nel Piano Strategico 2019-2023**, il Gruppo ha individuato **nuovi sfidanti obiettivi** che sono stati integrati nel **Piano 2023-2026 – One Brand One Culture**.

Gli obiettivi climatici e ambientali individuati, che rafforzano l'integrazione della sostenibilità nella strategia, sono i seguenti:

- Raggiungimento della **neutralità dell'impronta di carbonio entro il 2050** nel quadro dell'adesione alla **Net Zero Banking Alliance (NZBA)**, con un **target intermedio del 35%** (-18% entro il 2026) di riduzione dell'intensità carbonica del portafoglio finanziamenti CIB al **2030**, data in cui è prevista anche la totale uscita dal carbone;
- Prosieguo del percorso di **riduzione dell'impatto diretto**, confermando l'utilizzo di **energia elettrica proveniente al 100% da fonti rinnovabili** e mantenendo la neutralità carbonica sulle proprie emissioni (Scopo 1 e Scopo 2);
- Proposta di soluzioni, prodotti e servizi di consulenza che **supportino i clienti nella transizione climatica**;
- Crescente **integrazione dei fattori climatici e ambientali** nei processi di gestione dei rischi, dei crediti e delle politiche di investimento.

L'impegno del Gruppo per contrastare il cambiamento climatico è testimoniato, inoltre, dalle **numerose iniziative** promosse tra cui: l'utilizzo di videoconferenze per ridurre gli spostamenti dei dipendenti, i corsi formativi fruibili in modalità e-learning, la riduzione dell'uso di mezzi di trasporto privato individuale attraverso la promozione di soluzioni di **mobilità sostenibile**. A valore di ciò, questo tema risulta essere un vettore fondamentale per le politiche del territorio e per la creazione di sinergie con gli Enti locali, ma anche con le aziende vicine. È dimostrato, infatti, che una corretta programmazione della mobilità sostenibile rafforza la **qualità ambientale, contenga i costi e i consumi energetici**, aiutando a promuovere politiche territoriali e aziendali.

La figura del **Mobility Manager** si inserisce in questo ambito come coordinatore delle relazioni nel contesto aziendale e con gli stakeholder esterni, relativamente agli aspetti legati alla **mobilità sostenibile**. Le sue competenze comprendono l'esame delle norme di legge, la definizione di una metodologia e dei relativi indicatori per la stesura del Piano Spostamenti Casa-Lavoro, fino all'implementazione concreta dei progetti di sostenibilità. L'operato del Mobility Manager contribuisce al perseguimento della **riduzione dell'utilizzo dei mezzi privati** dei dipendenti, al supporto delle **iniziative di ottimizzazione degli orari di lavoro**, offrendo le migliori soluzioni di trasporto alternative, a **basso impatto ambientale**.

1.3 Il contesto normativo

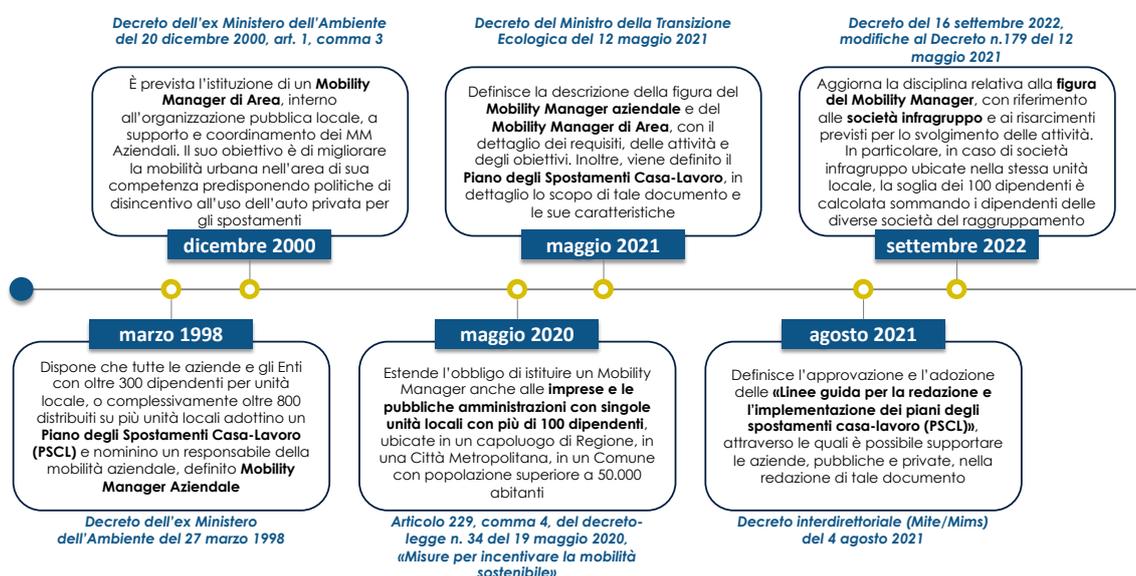


Figura 2 - Contesto normativo del Mobility Management

L'area del **Mobility Management** ha l'obiettivo di **gestire ed ottimizzare la mobilità sostenibile** dell'azienda promuovendo soluzioni innovative attraverso lo strumento del **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro**. Tali soluzioni vengono individuate grazie alle **analisi di accessibilità dei luoghi di lavoro**, l'esame dell'offerta e della domanda di mobilità dell'area in cui si sviluppano questi spostamenti e le esigenze specifiche delle risorse aziendali.

Fin dal Decreto del 27 marzo 1998, il Mobility Manager Aziendale è stato investito delle **funzioni di supporto professionale continuativo** alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. In seguito, con l'introduzione del **decreto dell'ex Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000, art. 1, comma 3**, è stata prevista l'istituzione di un **Mobility Manager di Area**, interno all'organizzazione pubblica locale, a supporto e coordinamento dei Mobility Manager Aziendali. Il suo obiettivo è migliorare la mobilità urbana nell'area di sua competenza predisponendo politiche di disincentivo all'uso dell'auto privata per gli spostamenti, in collaborazione con le aziende presenti sul territorio.

Successivamente, il **decreto del Ministro della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021** definisce le figure del Mobility Manager aziendale e del Mobility Manager di area, con il dettaglio dei requisiti, delle attività e degli obiettivi. Infine, il **decreto del 16 settembre 2022, modifiche al Decreto n.179 del 12 maggio 2021**, aggiorna la disciplina del Decreto 12 maggio 2021 relativo alla figura del Mobility Manager, con riferimento alle **società infragruppo** e ai risarcimenti previsti per lo svolgimento delle attività. In particolare, in caso di società infragruppo ubicate nella stessa unità locale, la soglia dei 100 dipendenti è calcolata sommando i dipendenti delle diverse società del raggruppamento.

I risultati delle attività delle nuove figure professionali vengono evidenziati e promossi tramite il **Piano Spostamento Casa-Lavoro**, un **documento strategico di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro** del personale dell'azienda attraverso il quale si individuano le misure utili a supporto della mobilità sostenibile, individuate sulla base dell'analisi delle abitudini e delle preferenze dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro definisce i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.





Parte informativa e di analisi



MEDIOBANCA

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali

Impegnato costantemente nella **lotta al cambiamento climatico**, il Gruppo Mediobanca, oltre all'inserimento nella **flotta aziendale di auto ibride plug-in o full-Electric** per limitare l'impatto di CO₂ sull'ambiente, sostiene la **mobilità sostenibile** attraverso diverse iniziative.

Per quanto concerne le condizioni strutturali aziendali, le sedi nella città di Milano del Gruppo hanno generalmente a disposizione **posti auto riservati in spazi della Banca su assegnazione**, numerosi **posti per bici e moto** e un certo numero di **colonnine di ricarica** per le auto aziendali ibride ed elettriche. In particolare, sono stati installati nuovi **punti per la ricarica di auto elettriche e ibride plug-in** presso la sede di Compass Caldera, in aggiunta a quelli già disponibili all'interno del Gruppo.

Di seguito una **tabella riepilogativa**² per le sedi del Gruppo³:

SEDE	POSTI AUTO	POSTI MOTO	POSTI BICI	DEP. MONOPATTINI	COLONNINE RICARICA
Piazzetta Cuccia, 1 Via Filodrammatici, 3-5 Piazzetta Bossi, 1	57	43	39	0	5
Foro Bonaparte, 10	7	2	6	0	3
Via Caldera, 21	275	0	10	5	43
Viale Bodio, 37	125	21	30	0	40
Via Siusi, 7	135	65	20	0	30
TOTALE POSTI	599	131	105	5	121

Tabella 2 - Riepilogo della distribuzione dei posti auto, moto, bici, deposito monopattini e colonnine di ricarica all'interno delle sedi del Gruppo Mediobanca nel Comune di Milano

2. Dati aggiornati al 9 settembre 2023

3. Le risorse afferenti alla sede di Piazzale Libia non vengono conteggiate in quanto i dipendenti lavorano esclusivamente da remoto

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto pubblico e aziendale

2.2.1 Offerta di Servizi e Trasporto Pubblico della città di Milano⁴

Il sistema di trasporto pubblico di Milano offre una variegata gamma di opzioni per gli spostamenti casa-lavoro. Comprende **cinque linee metropolitane**, una **fitta rete di tram**, un **servizio ferroviario suburbano** costituito da dodici linee, un esteso **servizio ferroviario regionale**, **quattro linee di filobus** e una **complessa rete stradale urbana e interurbana** con oltre 300 linee che coprono oltre 4.000 chilometri. Inoltre, la città di Milano presenta 7 zone soggette alla ZTL (*Figure 3*), dove l'accesso è consentito esclusivamente a ciclisti, pedoni e veicoli autorizzati, in determinate fasce orarie.



Figura 3 - Cartina della città di Milano con indicazione delle 7 aree di ZTL (Fonte: <https://www.ztlmilano.it/ztl-milano>)

Il sistema del Trasporto Pubblico della città di Milano si articola, come precedentemente anticipato, in **4 modalità**, con una flotta totale di circa **2.800 veicoli**:

- **Rete metropolitana** – 5 linee metropolitane (Rossa, Verde, Lilla, Gialla, Blu) (*Figura 4*);
- **Rete automobilistica (autobus)** – 135 linee;
- **Rete tranviaria** – 17 linee (*Figura 5*);
- **Rete filoviaria** – 4 linee.

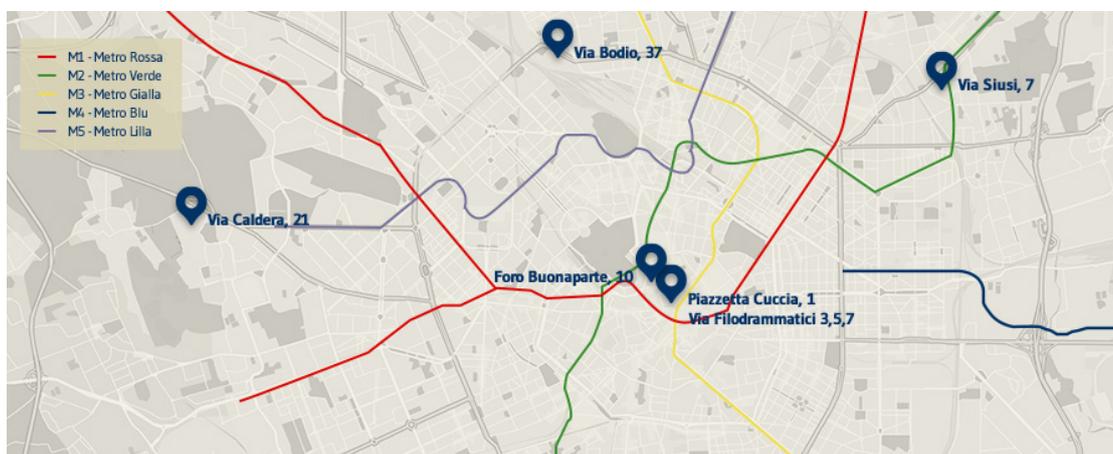


Figura 4 - Cartina della città di Milano con indicazione della rete metropolitana (Fonte: <https://giromilano.atm.it/#/home>)

4. I dati riportati nel seguente paragrafo sono stati recepiti da:
- <https://www.ztlmilano.it/ztl-milano>
- Carta della Mobilità 2023 (e6b31c7c-432d-dd3a-798a-37e913aa0abf (comune.milano.it))
- <https://www.ilpost.it/2020/04/29/milano-piste-ciclabili-coronavirus/>



Figura 5 - Cartina della città di Milano con indicazione della rete tranviaria (Fonte: Wikipedia - mappa rete tranviaria milanese)

Al fine di ridurre il numero di auto in circolazione, diminuire la congestione stradale e limitare l'eventuale aumento dell'inquinamento atmosferico in città, il Comune di Milano sta promuovendo l'utilizzo di biciclette, scooter elettrici e monopattini elettrici. La città offre una rete di circa **300 km di piste ciclabili** (Figure 6), disposti lungo le principali direttrici radiali e circolari della città.

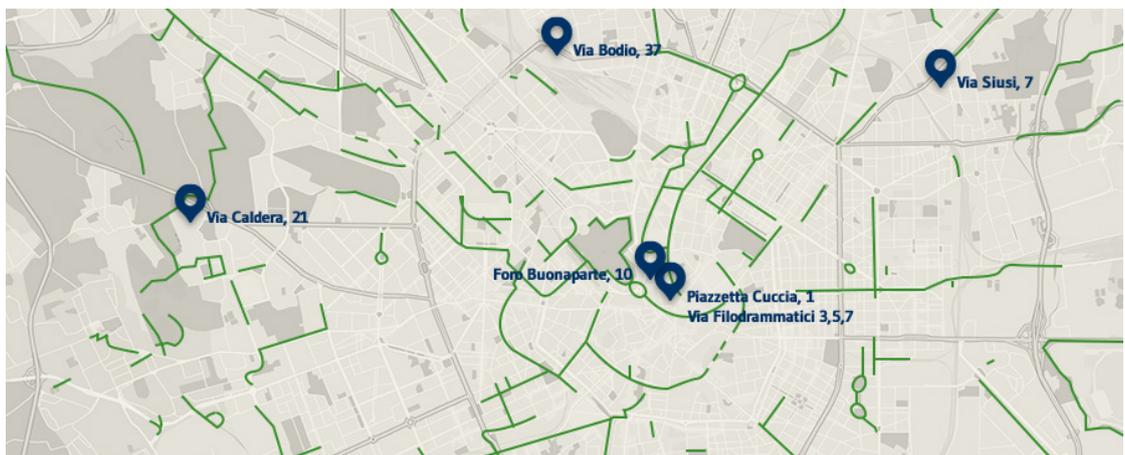


Figura 6 - Cartina della città di Milano con indicazione delle piste ciclabili (Fonte: <https://giromilano.atm.it/#/home/>)

Per incentivare l'utilizzo della mobilità dolce, il Comune ha sviluppato l'**iniziativa BikeMi**, fornendo una flotta di **6.000 monopattini** in sharing e **22.000 biciclette** di diverse tipologie, tra queste 11.800 a pedalata assistita: questo è uno dei primi esempi al mondo di un sistema di bike sharing a stazioni fisse integrato, unico per grandezza, complessità e innovazione.

Inoltre, il Comune di Milano prevede un'ulteriore iniziativa per disincentivare l'utilizzo dell'auto privata: l'**iscrizione gratuita al servizio ShareNow per gli abbonamenti annuali al servizio di trasporto pubblico presso ATM**. Tale convenzione ha l'obiettivo di ridurre la congestione urbana, offrendo la possibilità di accedere ad un parco auto in sharing sempre più green attraverso la

2.2.2 Offerta di Trasporto Aziendale

Attualmente il parco auto del Gruppo Mediobanca della città di Milano è composto da **396 veicoli**, di cui circa **il 75% composto da auto ibride o full electric**⁵.

Una Direttiva, predisposta dalla Capogruppo Mediobanca, definisce i **principi generali**, i **criteri** e le **regole di condotta** adottate per l'assegnazione ad una risorsa del Gruppo di un'autovettura aziendale e il relativo utilizzo. Inoltre, l'individuazione del parco auto aziendale è realizzata congiuntamente dall'unità Gestione Flotta Aziendale, dall'unità Group HR Operations, Governance and Reward e dall'unità Group Procurement che effettuano le opportune valutazioni, ciascuna per ambito di competenza, per selezionare le autovetture da mettere a disposizione (quali e quanti modelli di veicoli e relative dotazioni prestabilite).

Al fine di ridurre l'impatto ambientale e le emissioni derivanti dai mezzi di trasporto, il Gruppo Mediobanca ha implementato **iniziative relative alla gestione della flotta aziendale** tramite criteri che promuovono il **rispetto dell'ambiente**. Infatti, come menzionato sopra, il parco auto del Gruppo è composto da **veicoli con motori a limitate emissioni di CO₂**, auto elettriche ed ibride plug-in.

Per il personale della sede in via Caldera, inoltre, è previsto un **servizio di navetta dedicato** in quanto la sede, situata all'interno del complesso Caldera Park, è poco servita dai mezzi di trasporto pubblico e distante dalle stazioni metropolitane di Lotto e San Siro, che risultano essere quelle più prossime.

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro – Analisi Mobility survey

Al fine di ottenere una **comprensione approfondita delle abitudini di spostamento e delle preferenze di mobilità** delle risorse del Gruppo Mediobanca, abbiamo condotto per il terzo anno consecutivo il processo di rilevamento ed analisi delle informazioni in oggetto. A tal fine, alle risorse del Gruppo, collocate nelle diverse sedi del Comune di Milano, è stata somministrata la **Mobility Survey** alla fine di ottobre 2023⁶.

Le **tempistiche di completamento** della Survey sono state di **circa 10 giorni lavorativi**, durante i quali il personale del Gruppo Mediobanca ha avuto la possibilità accedere al Forms e rispondere alle domande di approfondimento circa le proprie scelte sulle modalità di spostamento casa-lavoro ed eventuali preferenze per l'utilizzo di mezzi di spostamento alternativi, in ottica di apportare un impatto positivo nell'ambiente urbano circostante.

La Mobility Survey è composta da **4 sezioni**:

- 1. Anagrafica:** individuazione delle generalità delle risorse del Gruppo Mediobanca che hanno partecipato alla Survey;
- 2. Attività lavorativa:** individuazione dei giorni in presenza e dei picchi in entrata e in uscita dalle sedi del Gruppo;
- 3. Spostamento casa-lavoro:** individuazione delle principali modalità di spostamento abituali delle risorse del Gruppo Mediobanca;
- 4. Propensione al cambiamento:** individuazione delle modalità di spostamento alternative reputate interessanti dalle risorse per futuri cambiamenti.

5. Dato aggiornato al 30 giugno 2023

6. Periodo di pubblicazione della Mobility Survey 23 ottobre 2023 – 06 novembre 2023

Inoltre, nella fase di analisi dei risultati ottenuti dall'indagine è stata predisposta una **sezione 5** dedicata alla misurazione e valutazione degli **impatti ambientali**, in termini di **emissioni di CO₂**, derivati proprio dalle **scelte quotidiane** delle persone del Gruppo.

La Survey è stata condivisa con **2.876 risorse**⁷, **1.087** delle quali hanno provveduto al suo completamento. Si è ottenuto, pertanto, un **tasso di risposta pari al 38%**.

Di seguito si evidenziano i principali risultati ottenuti.

2.3.1 Anagrafica

Il campione di 1.087 risorse, che ha risposto alla Mobility Survey, risulta essere equamente suddiviso in **donne (42%) e uomini (56%)**; si registra anche un **2%** di risorse che **preferisce non dichiarare il proprio sesso**, mentre meno del **1%** delle risorse si identifica come **non binario**. Allo stesso tempo, il **64%** dei partecipanti ha un'età compresa tra i **31 e i 50 anni**, il **22%** appartiene ad un gruppo di **età superiore ai 51 anni** ed infine il **14%** ha un'età uguale ed inferiore ai **30 anni**. I rispondenti alla survey si collocano nel **52%** dei casi all'interno del **comune di Milano**, in particolare nel **Municipio 7 (15%)**, nel **Municipio 9 (14%)** e nel **Municipio 8 (12%)**, mentre il restante **48% fuori dal comune di Milano**. Fra coloro che risiedono fuori dal comune di Milano, il **95% è domiciliato in Lombardia**, soprattutto nella prossimità di Milano. I restanti rispondenti sono suddivisi fra le regioni limitrofe: **Piemonte (2%)**, **Emilia-Romagna (1%)**, **Veneto (1%)** e **Liguria (<1%)**. Infine, **un solo rispondente** ha dichiarato di risiedere in un altro paese: la **Swizzera**. La **Figura 7** rappresenta il dettaglio della concentrazione del domicilio.

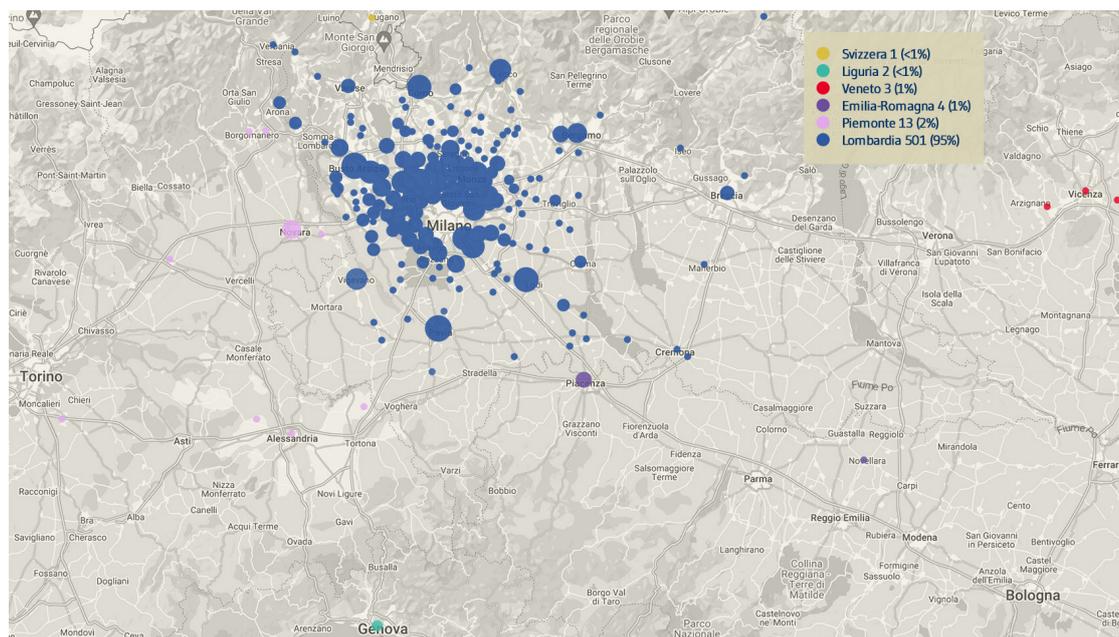


Figura 7 - Distribuzione del domicilio dei rispondenti nella Regione Lombardia e nelle regioni limitrofe

7. A fronte della somministrazione ed analisi della Mobility Survey 2023, si segnala che sono state escluse le risorse con sede in Piazzale Libia poiché lavoravo esclusivamente in Smart Working

2.3.2 Attività lavorativa

In linea con le policy aziendali, i partecipanti mostrano una buona propensione a lavorare presso la propria sede di lavoro. Difatti, il **97% delle risorse svolge le proprie attività di lavoro in presenza almeno 3 giorni a settimana**. In particolare, il **51%** è presente **3 giorni alla settimana in sede**, il **19%** lavora **4 giorni in sede** ed infine il **23%** dei rispondenti presenza **tutti i giorni della settimana (5/5)**. Allo stesso tempo, il **7%** delle risorse svolge **2 o meno giornate lavorative in presenza**. Nello specifico, il **6%** lavora **2 giorni alla settimana in presenza**, mentre solo l'**1%** presenza **1 giorno alla settimana (Figura 8)**.

LAVORO IN PRESENZA

9 risorse su 10 lavorano in presenza almeno 3 giorni alla settimana



5 risorse su 10 lavorano in presenza almeno 3 giorni alla settimana



1 risorsa su 10 lavora in presenza 5 giorni alla settimana



Figura 8 - Personale che svolge il lavoro in presenza

Dall'analisi delle risposte emerge un **picco di entrata (66%)** presso le sedi nella **fascia 8:00-9:00 del mattino (Figura 9)**. Si riporta anche un numero minimo di risorse (**<1%**) che entra prima delle 07:00 e su **turni settimanali**.

Inoltre, si registra un **picco di uscita (79%)** nella **fascia oraria 17:00-19:00 (Figura 9)**. Un campione di 138 partecipanti (13%), invece, esce dall'ufficio tra le 19:00 e le 20:00. Allo stesso tempo, il 7% dei rispondenti effettua la propria uscita dal posto di lavoro prima delle 17:00. Infine, una percentuale ridotta di rispondenti (<1%) esce dall'ufficio dopo le 20 o su turni settimanali.

ORARIO DI ENTRATA E DI USCITA

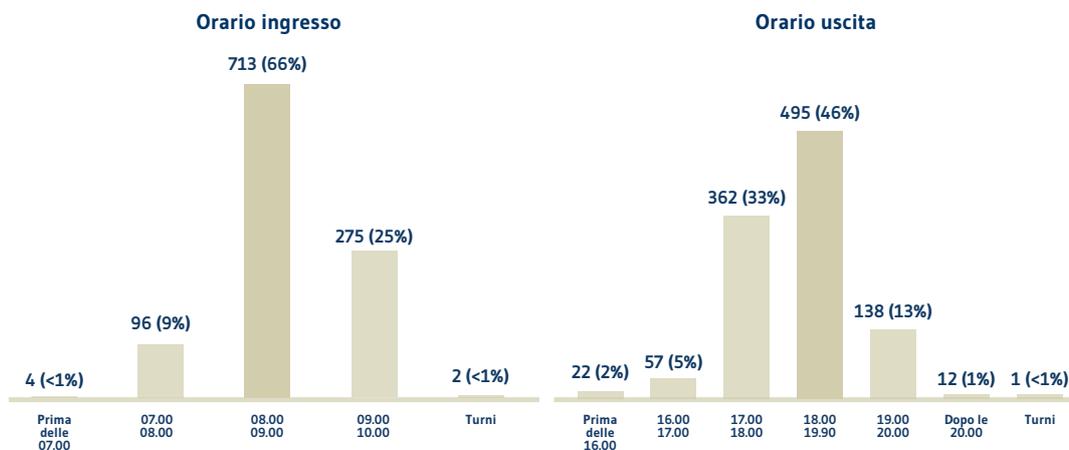


Figura 9 - Orari di entrata e di uscita dichiarati dai rispondenti della Survey

2.3.3 Spostamento casa-lavoro

In linea con i dati analizzati in sezione 1, il **39%** dei partecipanti alla Survey ha il proprio domicilio ad una distanza compreso fra **2 e 10 km** dalla propria sede di lavoro, mentre il **41%** abita ad una distanza compresa fra **10 e 40 km**. Il **15%** dei rispondenti risiede ad una distanza **superiore ai 40 km** dalla sede di lavoro. Infine, solo il **5%** deve compiere una distanza **inferiore ai 2 km**.

Per compiere lo spostamento casa lavoro, il **50%** dei partecipanti alla Survey segnala di impiegare un tempo compreso **fra i 20 e i 50 minuti**, mentre il **34%** spende **oltre 50 minuti** della propria giornata per effettuare il viaggio. Infine, il **16%** dei partecipanti compie il tragitto casa-lavoro in **meno di 20 minuti** (Figura 10).

DISTANZA IN KM E TEMPO DI PERCORRENZA TRA DOMICILIO E SEDE DI LAVORO

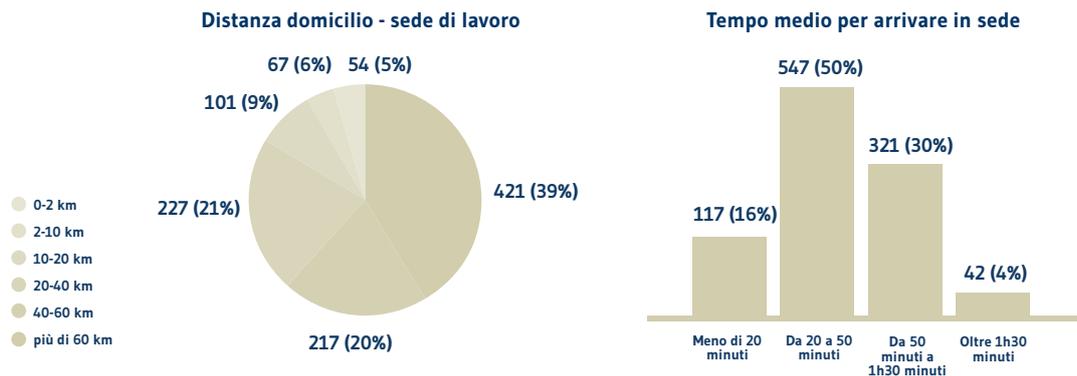


Figura 10 - Distanza km e tempo medio di percorrenza domicilio-sede di lavoro

Il **96%** dei rispondenti alla Survey afferma di utilizzare almeno **un mezzo di trasporto per compiere lo spostamento casa lavoro**, mentre solo il **4%** delle risorse **effettua il tragitto interamente a piedi** (Figura 11). Relativamente ai 40 rispondenti che hanno dichiarato di recarsi presso la propria sede di lavoro a piedi, il **50%** effettua il tragitto **5 giorni alla settimana** e il **70%** **percorre una distanza da 1 a 3 km a piedi**.



Figura 11 - Risultati dei rispondenti che effettuano lo spostamento casa-lavoro a piedi

Analizzando in dettaglio le risposte di coloro che utilizzano almeno un mezzo per effettuare lo spostamento casa lavoro emerge che il **68%** **impiega solo un mezzo di trasporto**, mentre il **32%** **utilizza più di un mezzo (Intermodalità)**.

Fra i partecipanti che utilizzano **un solo mezzo di trasporto** per raggiungere la sede di lavoro, **l'auto privata/aziendale** risulta essere il **mezzo maggiormente utilizzato (49%)**. In particolare, **l'auto privata** è principalmente impiegata (**88%**) da coloro che utilizzano l'auto per compiere il tragitto casa-lavoro, mentre solo il **12%** **usufruisce dell'auto aziendale**. Inoltre, rispetto a coloro che hanno indicato di utilizzare esclusivamente l'auto per recarsi a lavoro, il **42%** **percorre massimo 10 km per compiere il tragitto**.



Figura 12 - Risultati dei rispondenti che effettuano lo spostamento casa-lavoro in auto

Il **17%** del personale che utilizza un unico mezzo per recarsi a lavoro ha indicato di usufruire di uno **scooter o moto** per compiere il tragitto casa-lavoro. Il **91%** utilizza una **Moto/Scooter alimentato a Benzina**, mentre solo il **9%** impiega una **Moto/Scooter Elettrica**. Inoltre, rispetto a coloro che hanno indicato di utilizzare esclusivamente la Moto/Scooter per recarsi a lavoro, l'**82%** percorre **massimo 10 km per compiere il tragitto**.



Figura 13 - Risultati dei rispondenti che compiono lo spostamento casa-lavoro in Moto/Scooter

La seconda tipologia di mezzo più utilizzato dal personale del Gruppo Mediobanca che compie il tragitto casa-lavoro con un solo mezzo, è il **Trasporto Pubblico Locale (TPL)** con un tasso di utilizzo pari al **26%**. Il mezzo del TPL maggiormente utilizzato dalle risorse è la **Metro (63%)**, seguito dall'**Autobus (22%)**, il **Tram (20%)** e il **Treno (20%)**, mentre solo una percentuale limitata di risorse impiega il **Passante Ferroviario (8%)**. La maggior parte dei rispondenti (**98%**) ha, inoltre, segnalato di effettuare **un massimo di 2 cambi**, mentre il **2% compie più di 2 cambi** per tratta. Inoltre, è interessante notare come il **60%** dei rispondenti abbia una **fermata ad un massimo di 500 metri dal proprio domicilio**, mentre i restanti partecipanti si trovano ad una distanza superiore. Tra coloro che utilizzano il TPL, il **3%** dei rispondenti segnala di **non possedere alcun abbonamento**. Tra gli abbonamenti maggiormente utilizzati dai partecipanti, viene dichiarato l'utilizzo per il **66%** dell'**abbonamento Urbano ATM**, seguito dall'**abbonamento Treno Regionale (11%)**, dall'utilizzo dei **Carnet (10%)**, dall'abbonamento **Extraurbano ATM (8%)**, dall'**abbonamento Integrato/Tessera Multimodalità (4%)** e dall'**abbonamento treno Extraregionale (1%)**.



Figura 14 - Risultati dei dipendenti che compiono lo spostamento casa-lavoro in TPL

Infine, un numero limitato di risorse che compie lo spostamento casa-lavoro con un unico mezzo usufruisce della **Bicicletta/Monopattino (7%)**. Solo il **27%** di coloro che impiega la bici/monopattino per compiere lo spostamento casa-lavoro **dichiara di utilizzare un mezzo elettrico** (Figura 15). Inoltre, rispetto a coloro che hanno indicato di utilizzare esclusivamente la Bici/Monopattino per recarsi a lavoro, l'**88%** percorre **dai 2 ai 5 km per compiere il tragitto**.



Figura 15 - Risultati dei rispondenti che compiono lo spostamento casa-lavoro in Bici/Monopattino

Dall'analisi emerge che **non vengono utilizzati ad uso esclusivo il Taxi e i servizi di Sharing Mobility.**

Per quanto concerne, invece, i **rispondenti che utilizzano più di un mezzo** per compiere lo spostamento casa-lavoro, essi hanno mostrato una forte propensione all'impiego del **Trasporto Pubblico Locale (91%)**, seguito dall'**Auto Privata/Aziendale (57%)**. Un ridotto numero di risorse usufruisce della **Moto/Scooter (12%)** e della **Bicicletta/Monopattino privata (11%)**, mentre un numero limitato di partecipanti impiega lo **Sharing Mobility (5%)**, **Taxi (1%)** e il **Carpooling (1%)**. Infine, il **71%** dei **rispondenti che utilizzano più mezzi di trasporto appartenenti alla sede di Via Caldera** utilizza la **Navetta Aziendale** associata ad un altro mezzo di trasporto (Figura 16).

INTERMODALITÀ

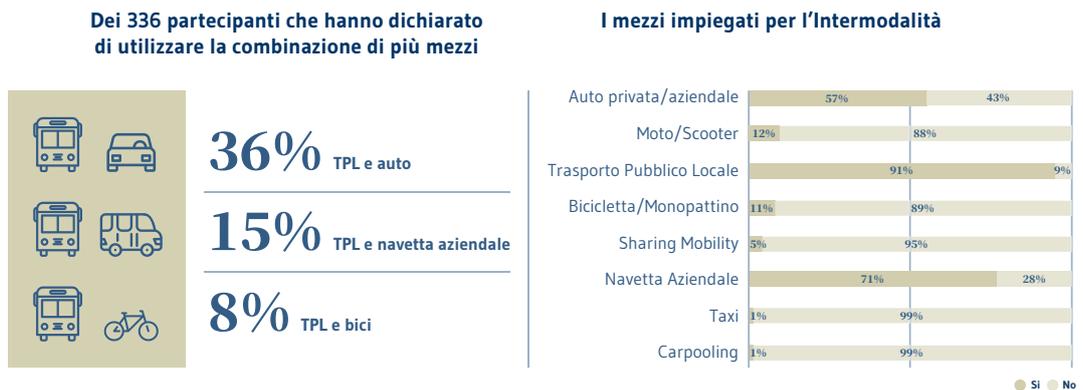


Figura 16 - Risultati dei rispondenti che utilizzano l'intermodalità per compiere lo spostamento casa-lavoro

2.3.4 Propensione al cambiamento

Dall'analisi relativa alla propensione al cambiamento è emerso che il **52% dei rispondenti** alla Mobility Survey sarebbe **disposto ad utilizzare mezzi di trasporto alternativi** a quelli abitualmente utilizzati, prediligendo in particolare il ricorso al **Trasporto pubblico Locale (58%)** ed eventuali **mezzi di trasporto elettrici (74%)**. Lo **Sharing Mobility**, invece, riscuote **poco interesse** riscontrando solo il **24%** per il **Bike Sharing**, il **23%** per lo **Scooter Sharing** e il **33%** per il **Car Sharing**. Allo stesso modo, anche il **carpooling** non è un'alternativa particolarmente valida per i partecipanti che hanno dimostrato interesse solo per il **29%** (Figura 17).

PREFERENZE RISPETTO AD OGNI TIPOLOGIA DI MEZZO ALTERNATIVO

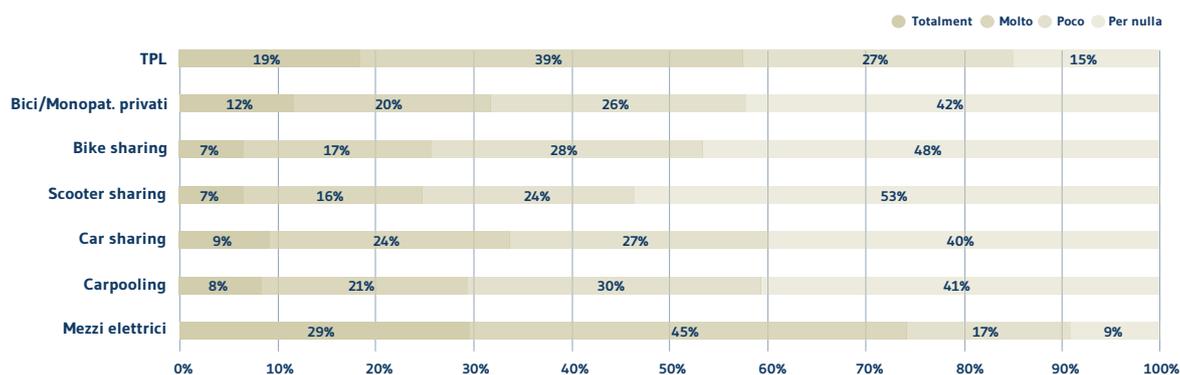


Figura 17 - Preferenze dei rispondenti alla Mobility Survey disposti all'utilizzo di un mezzo alternativo

Il **48%** dei partecipanti alla Survey, invece, ha dichiarato di **non essere interessato a modalità di spostamento alternative** a quelle abituali. Tra le principali motivazioni riscontrate troviamo: «**Tempi di percorrenza troppo elevati**» (**28%**), seguita dalla «**Mancanza di copertura del servizio**» (**21%**), «**Scarso Comfort**» (**16%**), «**Impossibilità organizzative**» (**15%**) e «**Sensazione di mancata sicurezza**» (**12%**). Invece, una porzione ridotta dei partecipanti ha indicato come motivazione «**Paura del Contagio**» (**3%**) ed «**Impedimenti dovuti a condizioni di salute**» (**1%**). Infine, il **5%** ha indicato altre motivazioni tra le quali: «**Praticità**», «**Assenza mezzi di trasporto alternativi**» e «**Aspetti Economici**».

2.4 Analisi degli impatti ambientali

Nel **Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2023** è stato introdotto il **computo delle immissioni di agenti inquinanti** generate dall'impiego dei diversi mezzi di trasporto adottati dal personale del Gruppo Mediobanca. In conformità con le **Linee Guida dell'ex MITE** e grazie alle **informazioni recepite attraverso la Mobility Survey** (es. tipologia di veicolo – dimensione, euro, alimentazione -, chilometri percorsi per effettuare lo spostamento casa-lavoro e numero di giorni alla settimana in cui si effettua lo spostamento), **è stato possibile stimare le:**

- **emissioni** prodotte dall'utilizzo di **mezzi di trasporto inquinati** (auto, scooter/moto);
- **emissioni risparmiate** grazie al ricorso a **modalità di spostamento sostenibili** (Trasporto Pubblico Locale, Piedi, Bici/Monopattino)

Di seguito si riportano le formule utilizzate per il calcolo delle emissioni e i risultati ottenuti dall'analisi.

CALCOLO EMISSIONI INQUINANTI

Come evidenziato nella *Figura 19*, la valutazione delle emissioni associate a **ciascun mezzo di trasporto** (auto privata e aziendale; scooter/moto) è stata determinata mediante la moltiplicazione dei **fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati**⁸ (CO₂, Nox, ecc.) per la **media giornaliera di chilometri percorsi** con auto/scooter/moto per la singola tratta casa-lavoro. Tale risultato è stato poi raddoppiato per considerare l'intero percorso effettuato dalla risorsa (andata e ritorno), moltiplicato per il **numero di settimane lavorative** in un anno solare.

8. I fattori di emissione delle diverse tipologie di veicoli sono stati ricavati dalla tabella di conversione delle emissioni di ABI LAB «Linee guida GRI»

CALCOLO EMISSIONI	
DESCRIZIONE	La formula riportata è stata utilizzata per stimare le emissioni di inquinanti derivanti dall'utilizzo dei principali mezzi di trasporto utilizzati (es. automobili, scooter/moto)
FORMULA	$\Delta Emi_{inq} = \left(\frac{Fe_{inq} * \Delta km_{mezzo} * 2 * nr.settimane}{1.000} \right)$
FATTORI	<p>ΔEmi_{inq} = emissioni inquinanti</p> <p>Δkm_{mezzo} = media giornaliera di chilometri percorsi con auto/scooter/moto per la singola tratta casa-lavoro</p> <p>Fe_{inq} = fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO₂, Nox, ecc.)</p> <p>Nr. settimane = numero di settimane lavorative in un anno solare</p>

Figura 19 - Formula calcolo totale delle emissioni inquinanti

Di conseguenza, è stato calcolato l'**impatto ambientale** derivante dagli spostamenti del personale del Gruppo Mediobanca utilizzando auto, scooter/moto, equivalente a una somma **totale di emissioni annuali di 566.098 kg di CO₂** (Figura 20). In particolare, si stima che coloro che utilizzano l'**auto privata** emettono annualmente un totale di **444.872 kg di CO₂** (il **79%** del totale delle emissioni), mentre, coloro che utilizzano l'**auto aziendale** emettono un totale di **88.230 kg di CO₂** (il **16%** del totale delle emissioni). La stima delle emissioni, invece, per coloro che utilizzano uno **scooter/moto** è di **32.997 kg di CO₂** (il **6%** del totale delle emissioni). Per quanto concerne, invece, il **valore pro capite** delle **emissioni prodotte** esso è pari a **1.074 kg di CO₂**.

566.098 KG DI CO₂ EMESSI DA AUTO E MOTO



Figura 20 - Calcolo totale emissioni CO₂ del personale del Gruppo Mediobanca

CALCOLO EMISSIONI RISPARMIATE⁹

Come indicato in Figura 21, la **stima dei benefici ambientali**, derivanti dalla scelta di un dipendente di rinunciare all'uso del mezzo privato a favore di opzioni più sostenibili, è stata ottenuta **moltiplicando** la **diminuzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura** per i **fattori di emissione medi** relativi a ciascuno degli inquinanti considerati (CO₂, Nox, ecc.) e il **numero di giorni lavorativi** in un anno solare in cui il **dipendente non utilizza un mezzo privato**.

9. Tale procedura è stata indicata nelle linee Guida del MITE

PROCEDURA STIMA EMISSIONI RISPARMIATE	
DESCRIZIONE	Va applicata per la stima dei benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL), tale procedura va applicata anche in presenza di misure volte a favorire lo smart working o il co-working
FORMULA	$\Delta Emi_{inq} = \left(\frac{\Delta km_{auto} * Fe_{inq} * Op}{1000} \right)$
FATTORI	<p>ΔEmi_{inq} = riduzione delle emissioni inquinanti</p> <p>Δkm_{auto} = riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura</p> <p>Fe_{inq} = fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO₂, Nox, ecc.)</p> <p>Op = numero di giorni in un anno in cui il dipendente non utilizza un mezzo privato</p>

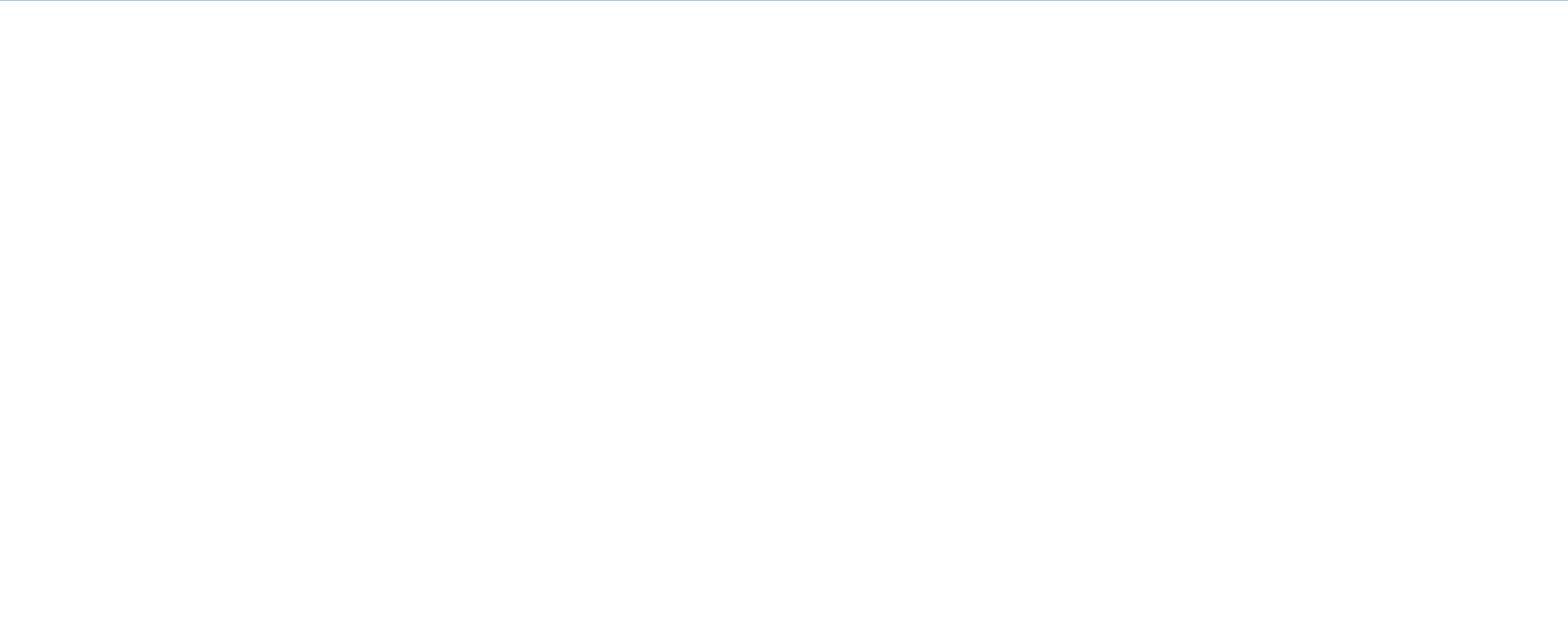
Figura 21 - Formula calcolo emissioni risparmiate

Di conseguenza, il **quantitativo di emissioni risparmiate** risultante dagli spostamenti del personale del Gruppo Mediobanca mediante l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale (TPL), biciclette/monopattini e spostamento a piedi ammonta ad una somma **totale di emissioni annuali di 385.492 kg di CO₂** (Figura 22). In particolare, **363.280 kg** derivano dall'utilizzo del **trasporto pubblico locale** (rappresentano il **94%** delle emissioni totali risparmiate), **8.940 kg di CO₂** dai partecipanti che raggiungono la sede di lavoro **a piedi** (rappresentano il **2%** delle emissioni totali risparmiate), mentre i partecipanti che hanno dichiarato di utilizzare **bici/monopattino** portano ad un risparmio stimato di emissioni annue pari a **13.272 kg di CO₂** (pari al **3%** del totale delle emissioni risparmiate). Per quanto concerne, invece, il **valore pro capite** delle **emissioni risparmiate** esso è pari a **993 kg di CO₂**.

385.492 KG DI CO₂ RISPARMIATI



Figura 22 - Calcolo totale emissioni CO₂ del personale del Gruppo Mediobanca



Parte progettuale



MEDIOBANCA

3. Parte progettuale

3.1 Le iniziative del Gruppo Mediobanca

Le *Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)*, divulgate dall'ex MITE, rappresentano uno strumento fondamentale per assistere i Mobility Manager nella predisposizione del piano e nell'adozione dello stesso all'interno del corpus normativo aziendale. Le iniziative proposte dal PSCL possono essere categorizzate secondo i **5 Assi** designati dall'ex MITE (*Disincentivare l'uso dell'auto privata, Favorire l'uso del trasporto pubblico, Favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità, Ridurre la domanda di mobilità, Ulteriori misure*).

Per semplificare l'analisi e l'inquadramento delle iniziative del Gruppo Mediobanca, sono state individuate **3 aree di indirizzo** che sintetizzano i 5 Assi sopracitati:

- 1. Mezzi di trasporto alternativi all'auto privata:** area riferita alle iniziative che sostengono e incentivano la mobilità sostenibile;
- 2. Policy green:** area relativa a politiche aziendali volte a migliorare l'ambiente e ridurre gli impatti dovuti all'inquinamento;
- 3. Corporate benefit:** area relativa all'erogazione di servizi e convenzioni ad un prezzo agevolato su diversi portali aziendali.

Per ottenere ulteriori dettagli relativi alle **3 aree di indirizzo** menzionate, le **risorse** del Gruppo Mediobanca hanno la possibilità di **consultare** regolarmente la **sezione "Smart Mobility"** all'interno della **Intranet**, dove sono pubblicate le informazioni aggiornate sulle **convenzioni offerte** dalla società.



SMART MOBILITY

La pagina Mobility: aggiornarsi sui progetti, le decisioni green e le convenzioni ora è possibile!

Per il Gruppo Mediobanca **mobilità** fa sempre più rima con **sostenibilità**. Il modo in cui ci spostiamo e i mezzi che utilizziamo, infatti, hanno un grande impatto sull'ambiente e sulla qualità della nostra vita. Per questo nel Gruppo è stata istituita una nuova figura, quella del **Mobility Manager**, ruolo ricoperto da **Paola Sozzi**.

Figura 23 - Sezione "Smart Mobility" all'interno della Intranet

1. MEZZI DI TRASPORTO ALTERNATIVI ALL'AUTO PRIVATA

Tra le iniziative attualmente in essere, troviamo quelle che hanno l'obiettivo di incoraggiare i dipendenti del Gruppo Mediobanca a preferire l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro. Queste iniziative includono la disponibilità di varie **agevolazioni** e **convenzioni** a disposizione del personale del Gruppo.

In tutte le società del Gruppo è attiva la **convenzione per agevolazioni e sconti per i mezzi di trasporto pubblico locale (ATM)**.

Sono inoltre disponibili **agevolazioni** per i servizi di **Sharing Mobility** per tutti i mezzi di trasporto, quali autovetture, moto, scooter, bici e monopattini, con l'obiettivo di **ridurre gli impatti ambientali**.

Inoltre, è previsto il **servizio di navetta aziendale dalla stazione Lotto**, riservato esclusivamente al personale situato nella sede di via Caldera 21. Questa scelta è maturata dalla posizione della sede all'interno del complesso Caldera Park, la quale risulta essere molto distante dalla linea metropolitana e presenta connessioni limitate con il trasporto pubblico locale.

2. POLICY GREEN

Come precedentemente descritto nella sezione introduttiva, il Gruppo Mediobanca ha già messo in atto **diverse politiche** a sostegno della propria **strategia di sostenibilità**. In relazione a tale ambito, sono state avviate **numerose iniziative** sulla base dei suggerimenti forniti dalle risorse.

In particolare, è stato lanciato il programma denominato «**Mobility Tips**», che consiste nella diffusione e condivisione di consigli pratici sulle tematiche di sostenibilità e *well-being*, promosse attraverso specifiche **comunicazioni interne**.

In aggiunta a quanto riportato, per coloro che già dimostrano una predisposizione verso l'utilizzo dei mezzi relativi alla **micromobilità**, il Gruppo Mediobanca fornisce la possibilità di utilizzare **stalli e rastrelliere per biciclette e monopattini** all'interno dei luoghi di lavoro aziendali.

3. CORPORATE BENEFIT

Le **agevolazioni economiche** relative alla mobilità sono progettate per offrire al personale del Gruppo Mediobanca opportunità di **convenzioni e sconti** su una gamma di servizi di trasporto.

In particolare, i **dipendenti** hanno la possibilità di beneficiare di **voucher e tariffe agevolate** per il **noleggio** a breve e lungo termine di **scooter, auto e furgoni**. Inoltre, sono previste **nuove convenzioni ed accordi** per il noleggio o l'acquisto di **veicoli elettrici e mezzi di micromobilità**, con l'obiettivo di promuovere una maggiore sostenibilità degli spostamenti.

Rimanendo fortemente impegnato nella promozione della mobilità sostenibile, il Gruppo Mediobanca ha stipulato accordi con società specializzate, offrendo così la **possibilità** di selezionare un'**autovettura elettrica** fra quelle disponibili nel **parco auto aziendale**.

Inoltre, a partire da settembre 2023 (per gli abbonamenti che avranno effetto dal 1° novembre 2023) il Gruppo Mediobanca offre la possibilità a tutti i dipendenti di richiedere **abbonamenti annuali ATM** (urbani o integrati) in **forma agevolata** favorendo in questo modo l'utilizzo dei mezzi di **trasporto pubblico** e le scelte di **mobilità sostenibile**.

3.2 Individuazione dei benefici

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro mira principalmente a delineare la **strategia per la mobilità aziendale**, con l'obiettivo di produrre un **impatto positivo sull'ambiente** e, di conseguenza, sulle **persone**, sulla **comunità** e sull'intero **ecosistema di riferimento**.

L'attuazione delle iniziative presenti e la programmazione di azioni future rivestono un ruolo cruciale nel raggiungere gli **obiettivi stabiliti** dal Gruppo Mediobanca, mirati alla **riduzione delle emissioni** e all'**ottimizzazione della gestione degli spostamenti** delle proprie risorse all'interno della città di Milano. In linea con la mission aziendale, infatti, questo approccio consentirà di conseguire **progressivi benefici**.

Per il **personale**, i vantaggi identificati sono associati a:

- Riduzione dei costi di trasporto, in termini di accesso a tariffe agevolate e sconti sui servizi;
- Incremento del comfort di viaggio e dell'autonomia negli spostamenti;
- Maggiore consapevolezza delle proprie scelte in ottica di favorire una mobilità sostenibile per compiere lo spostamento casa-lavoro.

Per il **Gruppo Mediobanca**, il miglioramento della gestione della mobilità può avere un impatto su:

- Ottimizzazione del lavoro negli uffici attraverso l'organizzazione degli ingressi/uscite del personale dalle sedi;
- Opportunità di rafforzare l'immagine aziendale grazie alla vasta gamma di servizi offerti, in linea con l'impegno nella riduzione degli impatti ambientali;
- Miglioramento dell'efficacia dei servizi in tema di mobilità offerti al personale tornato in presenza, in conformità alle linee guida relative allo smart working, puntando su un maggiore livello di soddisfazione relativo alle modalità di spostamento.

Per l'**ecosistema**, considerando l'impatto sulla città di Milano, le scelte di modalità di spostamento del personale del Gruppo Mediobanca hanno un impatto su:

- Diminuzione delle emissioni inquinanti nell'ambiente circostante;
- Riduzione della congestione dovuta al traffico veicolare, e all'inquinamento acustico, grazie alle iniziative concentrate sulla micromobilità e sull'adozione di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata (es. lo Sharing Mobility);
- Miglioramento dell'offerta di servizi di mobilità del Comune, sviluppando le sinergie tra Mobility Manager d'area e aziendali e possibili iniziative che rispondano alle esigenze della forza lavoro nel Comune.

3.3 Il programma di implementazione

Per raggiungere gli obiettivi prefissati di **riduzione delle emissioni** e per ampliare la diffusione delle iniziative attuali e dei progetti precedentemente descritti, il Mobility Management del Gruppo Mediobanca **si impegna sviluppare una strategia d'azione per:**

Favorire l'uso del trasporto pubblico

- Pubblicizzare tra le risorse le convenzioni già esistenti all'acquisto di abbonamenti a tariffe agevolate con le aziende di TPL;
- Favorire la Mobilità Ciclabile e la Micromobilità;

- Pubblicizzare tra le risorse le convenzioni intraprese con le aziende di bikesharing e micromobilità condivisa, con l'obiettivo di fornire servizi sostenibili a prezzi agevolati.

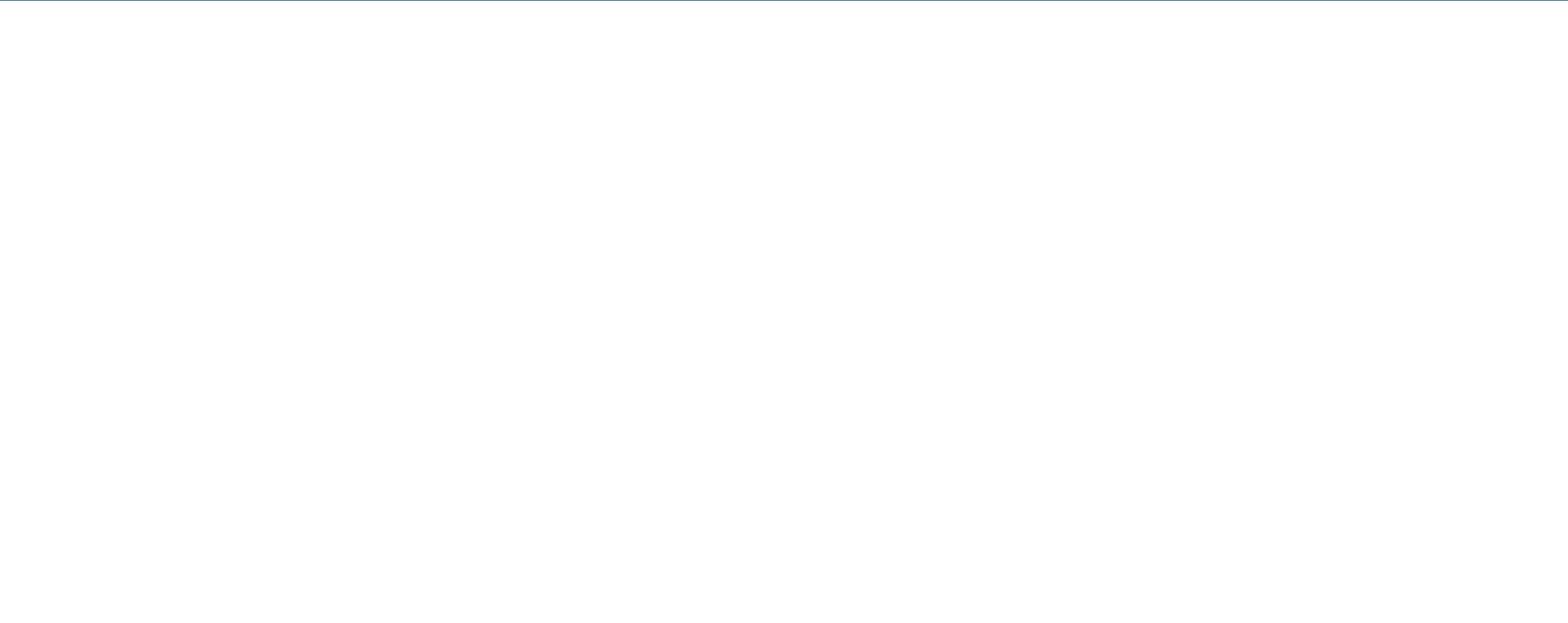
Ridurre la domanda di Mobilità

- Implementare il percorso già avviato in materia di flessibilità lavorativa intrapreso dal Gruppo, nel rispetto delle norme di legge e nell'ambito degli accordi collettivi e individuali.

Ulteriori misure

- Sensibilizzare i dipendenti relativamente ai temi della mobilità sostenibile;
- Rilevare annualmente le abitudini di mobilità attraverso una "Mobility Survey".

Il **programma di implementazione** del Mobility Manager, in conformità con le regolamentazioni emanate dal Ministero della Transizione Ecologica, si fonda su una **roadmap attuativa interna**. Questa pianificazione mira all'organizzazione e alla gestione dei processi specifici del team Mobility Management, stabilendo i tempi e le attività in base al contesto, normativo e aziendale, di riferimento.



Adozione



MEDIOBANCA

4. Adozione

Il decreto interministeriale n.179/202 prevede che ogni società, pubblica o privata, proceda alla **pubblicazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro entro il 31 dicembre di ogni anno**. Pertanto, il Gruppo Mediobanca adotta il PSCL 2023 a partire dalla data prestabilita dal legislatore, procedendo alla sua **comunicazione e condivisione entro 15 giorni al Mobility Manager d'area del Comune di Milano**. Tale processo ha l'obiettivo di creare un network tra le parti coinvolte al fine di **integrare le iniziative** degli operatori economici e del Comune per offrire dei **servizi di trasporto sempre più efficienti e sostenibili**, ottimizzando le risorse esistenti.



Piano di comunicazione



MEDIOBANCA

5. Piano di comunicazione

Il Mobility Management del Gruppo Mediobanca ha l'obiettivo di fornire un **supporto costante alle proprie risorse negli spostamenti casa-lavoro** garantendo e condividendo alternative efficaci per rendere lo spostamento sostenibile e con un basso impatto per l'ambiente urbano dell'area di Milano, definendo comunicazioni mirate ed efficaci.

Il supporto a tutte le persone del Gruppo viene garantito dal **piano di comunicazione**, definito in collaborazione con il **Team di Internal Communication**, che viene strutturato sulla base di due **obiettivi** principali: da un lato **sensibilizzare gli stakeholder**, interni ed esterni, degli effetti delle modalità di spostamento abituali sull'ambiente urbano, condividendo i dettagli dell'impatto ambientale in termini di emissioni effettive e risparmiate, e dall'altro **promuovere l'impegno del Gruppo grazie ad azioni concrete** che mirano a favorire e accrescere il ricorso a mezzi e modalità alternativi e più sostenibili.

Per raggiungere gli obiettivi prefissati, vengono individuati dei **messaggi chiave** trasmessi, in linea con la **pianificazione di comunicazione intera**, tramite il **canale di comunicazione** principale, la **sezione "Smart Mobility"** della **intranet aziendale**. Il team del Mobility Management fornisce periodicamente **aggiornamenti ed eventi** in tema di mobilità sostenibile, informazioni circa le **agevolazioni** e le **convenzioni aziendali** riservate alle risorse (es. noleggi, iniziative di Sharing Mobility, agevolazioni sull'acquisto di abbonamenti annuali al trasporto pubblico, ...) e le modalità di accesso alle proprie sedi. In particolare, sono state condivise con il personale:

- **Mobility Tips:** 8 consigli pratici per poter promuovere una mobilità più sostenibile, ad esempio ricorrendo a mezzi elettrici, al trasporto pubblico locale, al carpooling, ecc., contribuendo alla riduzione delle emissioni di agenti inquinanti.
- **Comunicazioni per l'accesso all'Area B:** per il personale interessato, con sede all'interno dell'Area B del Comune di Milano, il Mobility Manager ha predisposto una guida per conoscere le disposizioni comunali relative alla ZTL attiva e le deroghe per poter accedere se in possesso di determinati requisiti.







Piano di monitoraggio



MEDIOBANCA

6. Piano di monitoraggio

La richiesta del legislatore di **aggiornare annualmente il Piano Spostamenti Casa-Lavoro** rende necessario definire un **piano di monitoraggio** efficace. A seguito della pubblicazione, il Mobility Manager del Gruppo e il suo team definiscono le attività in vista del raggiungimento di due principali **obiettivi**:

- La **valutazione dell'efficacia** delle iniziative realizzate, evidenziando i potenziali vantaggi e benefici per il personale e la collettività del Comune di Milano;
- L'**individuazione di eventuali aree di miglioramento** per quelle iniziative che possono risultare di difficile attuazione o non riscontrare un livello di gradimento sufficiente da parte delle risorse del Gruppo.

Pertanto, il monitoraggio si baserà sulla definizione dei seguenti **elementi chiave**:

- 1. Attività di monitoraggio:** sono attività specifiche individuate per la raccolta e l'analisi delle informazioni utili a valutare l'andamento delle iniziative, l'adozione di quest'ultime e la loro efficacia rispetto alla mission del Mobility Management. Un esempio è dato dalla periodica mappatura delle iniziative promosse attraverso il Piano Spostamenti Casa-Lavoro.
- 2. Indicatori di monitoraggio:** vengono definiti dei KPI specifici per misurare l'avanzamento ed il raggiungimento degli obiettivi. In particolare, verranno individuati indicatori trasversali, ad esempio lo status di realizzazione delle iniziative, il livello di gradimento/soddisfazione e il livello di efficacia comunicativa. Quest'ultima potrà essere monitorata tramite **indicatori specifici** per canale adottato o il tasso di partecipazione agli eventi.
- 3. Strumenti di monitoraggio:** per la raccolta delle **informazioni utili** al monitoraggio, il Mobility Management utilizzerà ad esempio **strumenti di rilevazione periodica** dello stato di avanzamento delle iniziative, **questionari inviati alle risorse** per la valutazione dell'adozione delle iniziative e la Intranet o altri social media aziendali accessibili al personale.

In tutte le sue attività, ed in particolare nella fase di monitoraggio, il Mobility Manager sarà supportato da risorse specializzate appartenenti a **strutture interne per favorire l'adozione di un approccio multidisciplinare più efficace**.

Per maggiori informazioni o chiarimenti è possibile scrivere a:

GroupMobilityManagement@mis.mediobanca.com





MEDIOBANCA

Tutte le foto e le immagini provengono dagli edifici e dalle sedi di Mediobanca