



1

Piano spostamenti casa-lavoro

Il Mobility management

Città Metropolitana di Milano

Edizione Dicembre 2022



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 Aspettative sul futuro	23
2.4	Analisi degli impatti ambientali	24
3.	Parte progettuale	29
3.1	Le iniziative del Gruppo Mediobanca	30
	3.3.1 Mezzi di trasporto alternativi all'auto privata	31
	3.3.2 Policy green	31
	3.3.3 Corporate benefit	31
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,

lo scorso anno abbiamo predisposto, per la prima volta, il Piano Spostamenti casa-lavoro e nei mesi scorsi abbiamo ritenuto importante proporre una nuova survey volta a sondare le abitudini di mobilità, se e come sono cambiate durante l'ultimo anno e quale sia la propensione ad avvicinarsi a modalità di spostamento più sostenibili.

Continuiamo a considerare la salvaguardia dell'ambiente naturale e la lotta ai cambiamenti climatici come una parte rilevante delle nostre responsabilità.

Per continuare il nostro percorso ed avere un impatto positivo sull'ecosistema, ridurre gli effetti nocivi dei mezzi di trasporto inquinanti, abbiamo aggiornato il Piano di Spostamento Casa-Lavoro per le sedi della città di Milano, che offre una panoramica dell'offerta di trasporto sia pubblico che aziendale e presenta le iniziative implementate dal nostro Gruppo.

La flessibilità degli orari di entrata/uscita, da tempo già adottata dal Gruppo, nonché l'implementazione attuativa in merito allo smart working, hanno altresì consentito una organizzazione delle esigenze di mobilità maggiormente sostenibili, favorendo un graduale cambiamento nelle abitudini concernenti gli spostamenti sistematici casa-lavoro, incrementando il risparmio economico dei dipendenti, riducendo il ricorso all'uso del veicolo privato con conseguenti benefici sul decongestionamento del traffico e correlati benefici ecologici, ambientali, sanitari e sociali.

Vi ringraziamo per avere partecipato alla "Mobility Survey" e per avere condiviso con noi le vostre idee: terremo conto di tutti gli spunti che abbiamo raccolto per aggiornare nel tempo il piano illustrato nelle seguenti pagine, con l'obiettivo di contribuire insieme alla definizione di nuove forme di mobilità sostenibili per la città di Milano.

Grazie

Il Mobility Manager e il suo gruppo di lavoro

1.2 Il Gruppo Mediobanca

Il **Gruppo Mediobanca** è un affermato gruppo finanziario specializzato, leader in Italia nell'Investment Banking e nel credito al consumo e fra i principali operatori nella gestione del risparmio. Il suo modello di business è incentrato su tre principali rami di attività: Wealth Management, Consumer Banking e Corporate & Investment Banking, alle quali si aggiunge l'attività di Principal Investing. Tale diversificazione di business e la presenza di una struttura coerente e virtuosa, che consente di affrontare le variabilità dei mercati, garantisce al Gruppo una reputazione incontrastata sul mercato italiano e la costante presenza di opzioni di crescita.

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

In Italia, il Gruppo Mediobanca è presente su tutto il territorio, in particolare, le sedi sono ubicate 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 fine 2022 (con differenti tipologie di contratto, sia di lavoro dipendente sia con altre forme contrattuali). Nell'elenco non sono incluse le filiali retail con le relative risorse distribuite nel territorio della città metropolitana (principalmente Compass e CB!).

INDIRIZZO	SEDE	NUMEROSITÀ RISORSE
Via Caldera, 21	Compass Banca S.p.A.	540
	MBCredit Solutions S.p.A.	197
	COMPASS RENT S.r.l.	4
	Compass Link S.r.l.	1
	Totale risorse	742
Foro Buonaparte, 10	SPAFID Trust S.r.l.	4
	MEDIOBANCA Banca di Credito Finanziario	43
	SPAFID FAMILY OFFICE SIM S.p.A.	6
	SPAFID S.p.A.	39
	Totale risorse	92
Viale Bodio, 37	MEDIOBANCA INNOVATION SERVICES SCPA	3
	CheBanca S.p.A.	642
	Totale risorse	645
Piazzetta Bossi, 1	Mediobanca SGR S.p.A.	56
	Totale risorse	56
Piazzetta Cuccia, 1	MEDIOBANCA Banca di Credito Finanziario	66
	MEDIOBANCA INNOVATION SERVICES SCPA	6
	Totale risorse	872

1. Dati aggiornati al 14 settembre 2022

INDIRIZZO	SEDE	NUMEROSITÀ RISORSE
Via Siusi, 7	MEDIOBANCA Banca di Credito Finanziario	93
	SELMABIPIEMME LEASING S.p.A.	74
	MBFACTA S.p.A.	50
	MEDIOBANCA INNOVATION SERVICES SCPA	138
	Totale risorse	355
TOTALE RISORSE OPERANTI NELLE SEDI MILANO		2762

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

Il Gruppo Mediobanca ha adottato una **strategia di sostenibilità** incentrata 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 svolge un **ruolo attivo** nella comunità in cui opera impegnandosi a instaurare rapporti di stretta sinergia e fiducia con istituzioni, enti non profit, associazioni ed altri attori di rilevanza locale per la **realizzazione di iniziative ed eventi in ambito culturale, sociale e ambientale**. Tale impegno sottolinea la volontà di supportare le comunità in modo positivo, non solo con i classici motori economici della competitività delle imprese, ma grazie ad un serio impegno e una costante attenzione alle priorità ed ai bisogni dei territori.

Il Gruppo è convinto che una **società inclusiva** debba basarsi sul **rispetto reciproco** e sulla **solidarietà**, garantendo pari opportunità e un tenore di vita dignitoso per tutti. L'essere inclusivi è un modo di vivere insieme, basato sulla convinzione che ogni individuo abbia valore e appartenga alla comunità. A tal fine, Mediobanca promuove **diversi progetti con un impatto rilevante sul territorio** incoraggiando la partecipazione attiva e concreta del proprio personale ai progetti a sostegno della comunità locale.

Il Gruppo è inoltre consapevole dei rapidi cambiamenti che stanno interessando il clima e l'ambiente nel suo complesso. In un contesto di crescente importanza della **gestione degli impatti ambientali**, Mediobanca riconosce quindi il valore della **tutela dell'ambiente** in quanto risorsa primaria per il benessere delle generazioni attuali e future. Per tale motivo, è impegnato a promuovere una gestione responsabile delle risorse al fine di ridurre la propria **impronta ecologica** e gli impatti generati dalla sua attività.

Per perseguire tali obiettivi, il Gruppo ha adottato le **seguenti politiche**:

- **Politica di Sostenibilità** che si articola nei quattro ambiti ritenuti prioritari: Lotta alla corruzione, Tutela

dei diritti umani, Diversità e inclusione e Ambiente e cambiamenti climatici, attuando i valori di etica, integrità e responsabilità nel rispetto delle persone, dell'ambiente e della società nel suo complesso.

- **Politica ESG** che, con l'obiettivo di disciplinare gli impatti indiretti, delinea i principi generali e le linee guida per valutare i fattori non solo economici, ma anche ambientali e sociali nelle attività di finanziamento, investimento e consulenza.

Inoltre, per migliorare le proprie prestazioni ambientali, il Gruppo ha individuato **i seguenti ambiti di intervento** con la definizione di **specifici target** integrati nel Piano Strategico 2019-2023:

- **Riduzione dell'impatto ambientale diretto:** risparmio energetico, incremento dell'approvvigionamento energetico elettrico da fonti rinnovabili, riduzione delle emissioni di CO₂ e promozione di una mobilità sostenibile.
- **Supporto alla transizione energetica:** incremento di mutui green ed emissione di nuovi prodotti con finalità ambientali.
- **Riduzione dell'impatto ambientale indiretto:** integrazione di criteri ambientali, oltre che sociali e di governance, nei processi di valutazione dei nuovi investimenti/finanziamenti e valutazione dei processi di acquisto e di selezione dei fornitori con criteri ESG.

L'impegno del Gruppo per contrastare il cambiamento climatico, testimoniato dalle recenti adesioni alla Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD²) e alla Net-Zero Banking Alliance (NZBA), iniziativa promossa dalle Nazioni Unite con l'obiettivo di accelerare la transizione sostenibile del settore bancario internazionale, conferma la volontà della Banca di essere parte attiva nella transizione "green".

In linea con tali iniziative, lo scorso settembre Mediobanca ha pubblicato la prima rendicontazione climatica redatta sulla base di tale protocollo, nell'ambito della quale ha anche fissato i primi obiettivi climatici intermedi per la riduzione delle emissioni GHG, come richiesto dalla Net-Zero Banking Alliance (NZBA).

Sotto il profilo delle emissioni dirette, per il secondo anno consecutivo il Gruppo ha inoltre neutralizzato le proprie emissioni di Scopo 1 e 2 relative all'esercizio 2020/21.

In questo contesto così strutturato e maturo, Mediobanca non può esimersi dal riconoscere come il tema della **mobilità sostenibile** sia 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 rafforzi la **qualità ambientale, contenga i costi e i consumi energetici**, aiutando a programmare 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 aziendale di mobilità, fino all'implementazione concreta dei progetti di sostenibilità.

1.3 Il contesto normativo

Il **decreto dell'ex Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998, "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (Decreto Ronchi)** dispone che tutte le aziende e gli Enti con oltre 300 dipendenti per unità locale, o complessivamente oltre 800 distribuiti su più unità locali adottino un **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)** e nominino un responsabile della mobilità aziendale, definito **Mobility Manager Aziendale**, con

2. La TCFD è un organismo internazionale istituito dal Financial Stability Board (FSB), che ha sviluppato raccomandazioni per una più efficace divulgazione delle informazioni relative al clima, consentendo alle parti interessate di meglio comprendere le attività legate alle emissioni di carbonio nel settore finanziario, così come l'eventuale esposizione del sistema finanziario ai rischi legati al clima)

funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Inoltre, con l'introduzione del **decreto dell'ex Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000, art. 1, comma 3**, è prevista l'istituzione di un **Mobility Manager di Area**, interno all'organizzazione pubblica locale, a supporto e coordinamento dei MM Aziendali. Il suo obiettivo è di 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.

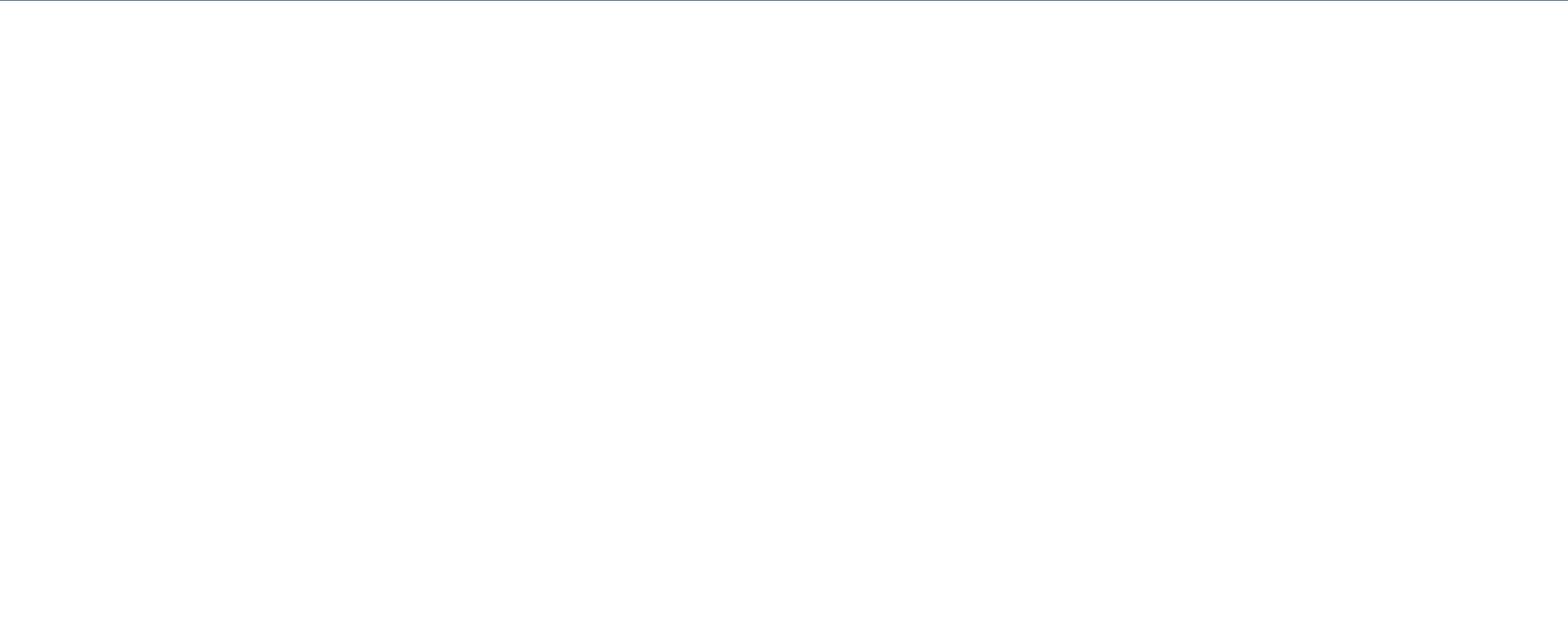
L'articolo 229, comma 4, del decreto legge n. 34 del 19 maggio 2020, "Misure per incentivare la mobilità sostenibile", convertito con legge n. 77/2020, estende tale obbligo anche alle imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti, ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città Metropolitana, in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

Lo strumento attraverso il quale i Mobility Manager ottimizzano la gestione della mobilità, locale ed aziendale, è il **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro** che va presentato **ogni anno** presso gli uffici competenti del Comune entro la data del **31 dicembre**.

Il **decreto del Ministro della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021**, definisce la descrizione della figura del Mobility Manager aziendale e del Mobility Manager di area, con il dettaglio dei requisiti, delle attività e degli obiettivi. Inoltre, viene definito il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, in dettaglio lo scopo di tale documento e le sue caratteristiche. Il MITE, inoltre, ha condiviso le "Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)" attraverso le quali è possibile supportare le aziende, pubbliche e private, nella redazione di tale documento.

Il **PSCL** è 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

Per quanto concerne le condizioni strutturali aziendali, le sedi nella città di Milano del Gruppo Mediobanca 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 alcuni casi, per le **auto** e le **moto**, le persone del Gruppo hanno a disposizione **posti riservati in parcheggi custoditi convenzionati**. Per le **bici**, invece, sono disponibili gli **stalli nei pressi delle sedi o posti dedicati negli spazi della Banca**. Le **colonnine di ricarica** sono presenti nei parcheggi riservati e al momento possono essere utilizzate esclusivamente da coloro che utilizzano l'auto aziendale.

Di seguito una **tabella riepilogativa**³ della distribuzione per le varie sedi:

SEDE	POSTI AUTO	POSTI MOTO	POSTI BICI	DEP. MONOPATTINI	COLONNINE RICARICA
Piazzetta Cuccia, 1	6	28	24	0	0
Via Filodrammatici, 3-5	47	10	15	0	2
Piazzetta Bossi, 1	4	5	0	0	3
Foro Bonaparte, 10	7	2	6	0	0
Via Caldera, 21	275	0	10	5	33
Viale Bodio, 37	121	21	30	4	0
Via Siusi, 7	135	65	20	0	4
TOTALE POSTI	595	131	105	9⁴	42

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto pubblico e aziendale

2.2.1 Offerta di Servizi e Trasporto Pubblico della città di Milano⁵

Il sistema dei trasporti pubblici della città di Milano si compone di una **rete di 5 linee metropolitane**, una vasta **rete tranviaria**, un **servizio ferroviario suburbano** formato da 12 linee, un esteso **servizio**

3. Dati aggiornati al 14 settembre 2022

4. Posti disponibili all'interno del comprensorio

5. I dati riportati nel seguente paragrafo sono stati recepiti da:

- <https://www.ztlmilano.it/ztl-milano>

- Carta della Mobilità 2021 (<https://www.atm.it/it/IlGruppo/Governance/Documents/Carta%20della%20Mobilit%C3%A0%202021.pdf>)

- <https://www.ilpost.it/2020/04/29/milano-piste-ciclabili-coronavirus/>

ferroviario regionale, una **rete filoviaria** composta da 4 linee, una **rete automobilistica urbana e interurbana** formata da più di 300 linee per oltre 4.000 km di lunghezza. Le risorse del Gruppo di Mediobanca hanno quindi una vasta scelta della modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro.

La città di Milano presenta **7 zone** soggette alla **ZTL** (Figura 2), che diventano accessibili solo per i ciclisti, i pedoni e i mezzi autorizzati, in determinate fasce orarie.



Figura 2 - 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 in **4 modalità**, con una flotta totale di circa **2050 veicoli**:

- **Rete metropolitana** – 5 linee metropolitane (Rossa, Verde, Lilla, Gialla, Blu) (Figura 3);
- **Rete automobilistica (autobus)** – 132 linee;
- **Rete tranviaria** – 19 linee (Figura 4);
- **Rete filoviaria** – 4 linee.

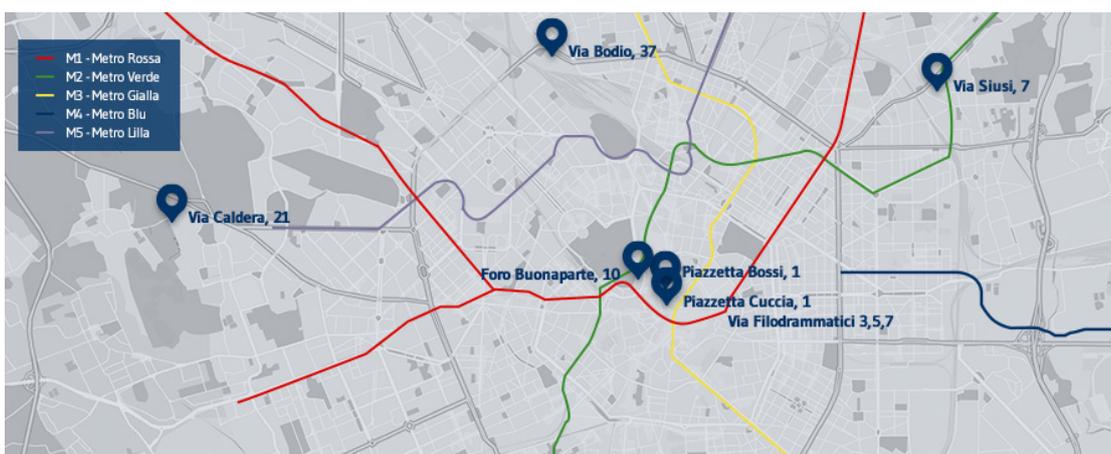


Figura 3 - Cartina della città di Milano con indicazione della rete metropolitana (Fonte: <https://giromilano.atm.it/#/home>)

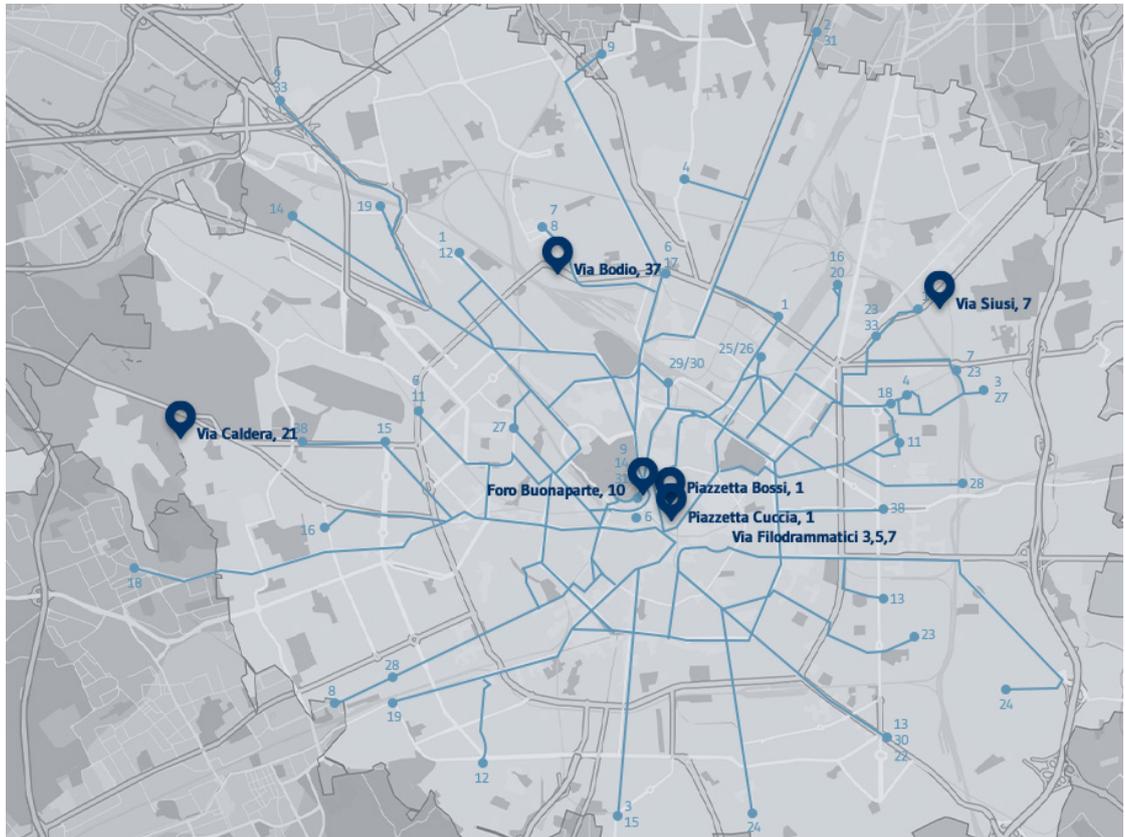


Figura 4 - Cartina della città di Milano con indicazione della rete tranviaria (Fonte: wikipedia - mappa rete tranviaria milanese)

Per contenere il numero di auto in circolazione, la congestione stradale e per limitare il possibile aumento dell'inquinamento atmosferico cittadino, il Comune di Milano punta a incentivare l'uso di biciclette, degli scooter elettrici e dei monopattini elettrici. Ad inizio anno si contano circa **300 km di piste ciclabili**, percorsi lungo le principali direttrici radiali e circolari della città.

Il Comune sostiene l'iniziativa mettendo a disposizione una flotta di 6.000 monopattini in sharing e 15.400 biciclette di diverse tipologie, tra queste 3.500 a pedalata assistita: **BikeMi** è uno dei primi esempi al mondo di un sistema di bike sharing a stazioni fisse integrato, unico per grandezza, complessità e innovazione.

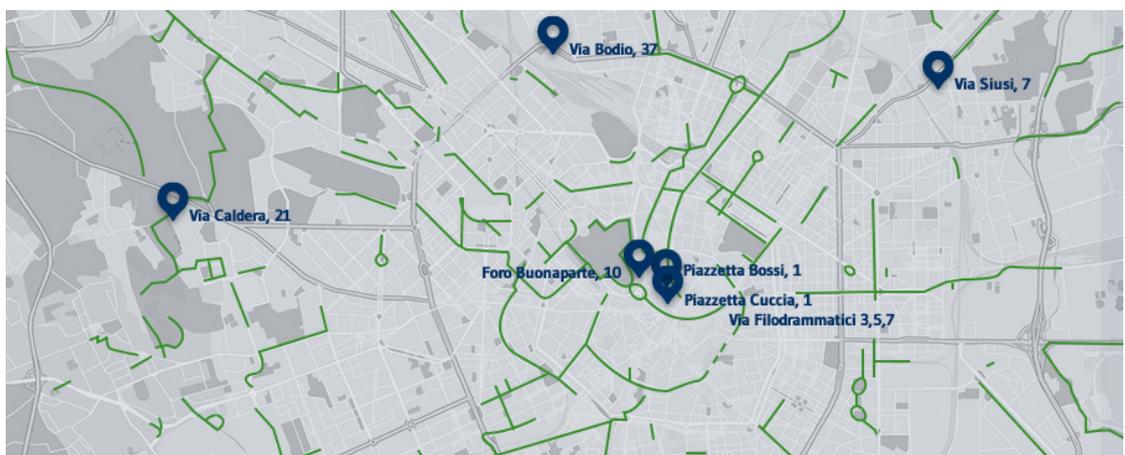


Figura 5 - Cartina della città di Milano con indicazione delle piste ciclabili (Fonte: <https://giromilano.atm.it/#/home/>)

2.2.2 Offerta di Trasporto Aziendale

Attualmente il parco auto del Gruppo Mediobanca della città di Milano è composto da **355 veicoli**, di cui circa il **62% auto endotermiche** ed il **38% ibride**.

Una Direttiva di Gruppo, predisposta dalla Capogruppo Mediobanca, definisce i **principi generali**, i **criteri** e le **regole di condotta** adottate per l'assegnazione ad una risorsa del Gruppo Mediobanca di un'autovettura aziendale e il relativo utilizzo. 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 (quali e quanti modelli di veicoli e relative dotazioni prestabilite). Coerentemente all'adozione di una **politica di sostenibilità ambientale** nell'orizzonte di Piano strategico, il Gruppo Mediobanca prevede che il parco auto sia composto da **autovetture full hybrid, plug in o full electric per il 72% della flotta entro il 2023**.

Al fine di ridurre l'impatto ambientale e le emissioni derivanti dai mezzi di trasporto, il Gruppo Mediobanca ha, a fine 2022 **convertito il 41%** del totale del proprio **parco auto con autovetture con motore ibrido/elettrico**. Grazie alla politica effettuata si è riscontrata una riduzione delle emissioni di CO₂ nel FY 2020-2021 rispetto al restatement della base year considerata pari a 283 ton (-8,9%), calcolate con la nuova metodologia case costruttrici utilizzata nella DCNF 20-21 che sostituisce la metodologia ABI utilizzata nel FY precedenti.

Per il personale della sede in via Caldera, è previsto un **servizio di navetta** dedicato in quanto la sede è situata all'interno del complesso Caldera Park poco servito 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

Allo scopo di giungere a una **conoscenza dettagliata delle abitudini di spostamento e delle preferenze in tema di mobilità** delle risorse impegnate a diverso titolo nel Gruppo Mediobanca abbiamo voluto effettuare una fase di raccolta e analisi di informazioni. Alle risorse del Gruppo basate nelle sedi della città di Milano è stata perciò somministrata una specifica **Survey** alla fine del mese di ottobre 2022⁶.

Le **tempistiche di completamento** della *Mobility survey* sono state di **circa nove giorni lavorativi**, durante i quali le risorse coinvolte hanno avuto la possibilità di esprimere le proprie preferenze ed abitudini di spostamento e condividere eventuali feedback in merito ad iniziative future di mobilità, interne al Gruppo.

La Survey è stata strutturata considerando **4 aree tematiche**, per un totale di **16 domande**:

- 1. Anagrafica:** inquadramento dei destinatari ed analisi delle zone di residenza e delle loro sedi di appartenenza;
- 2. Attività lavorativa:** analisi della tipologia di contratto, della presenza in sede o da remoto e degli orari di lavoro;
- 3. Spostamento casa-lavoro:** analisi delle abitudini sulle modalità di trasporto per raggiungere la sede di lavoro;
- 4. Propensione al cambiamento:** valutazione ed analisi delle preferenze su mezzi di trasporto alternativi a quelli abituali ed eventuali proposte di iniziative future in tema di mobilità.

6. Periodo di pubblicazione della Mobility Survey 24 ottobre – 05 novembre 2022

La Survey è stata condivisa con **2762 persone**, **1489** delle quali hanno provveduto al suo completamento. Si è ottenuto, pertanto, un **tasso di risposta pari al 54%**.

Di seguito si riportano i principali risultati.

2.3.1 Anagrafica

I rispondenti sono per il **43% donne**, il **56% uomini**, mentre il restante **1%** si identifica in un **altro genere**. Il **43%** ha un'età **inferiore ai 40 anni**; il **56%** ha un'età compresa **tra 41 e 60 anni**. Infine, solo l'**1%** ha un'età **superiore ai 60 anni**.

Dei rispondenti, il **98%** è domiciliato in **Lombardia**, mentre il restante **2%** si concentra principalmente in **Piemonte, Emilia-Romagna, Liguria e Veneto**. La *Figura 6* rappresenta il dettaglio della concentrazione del domicilio.

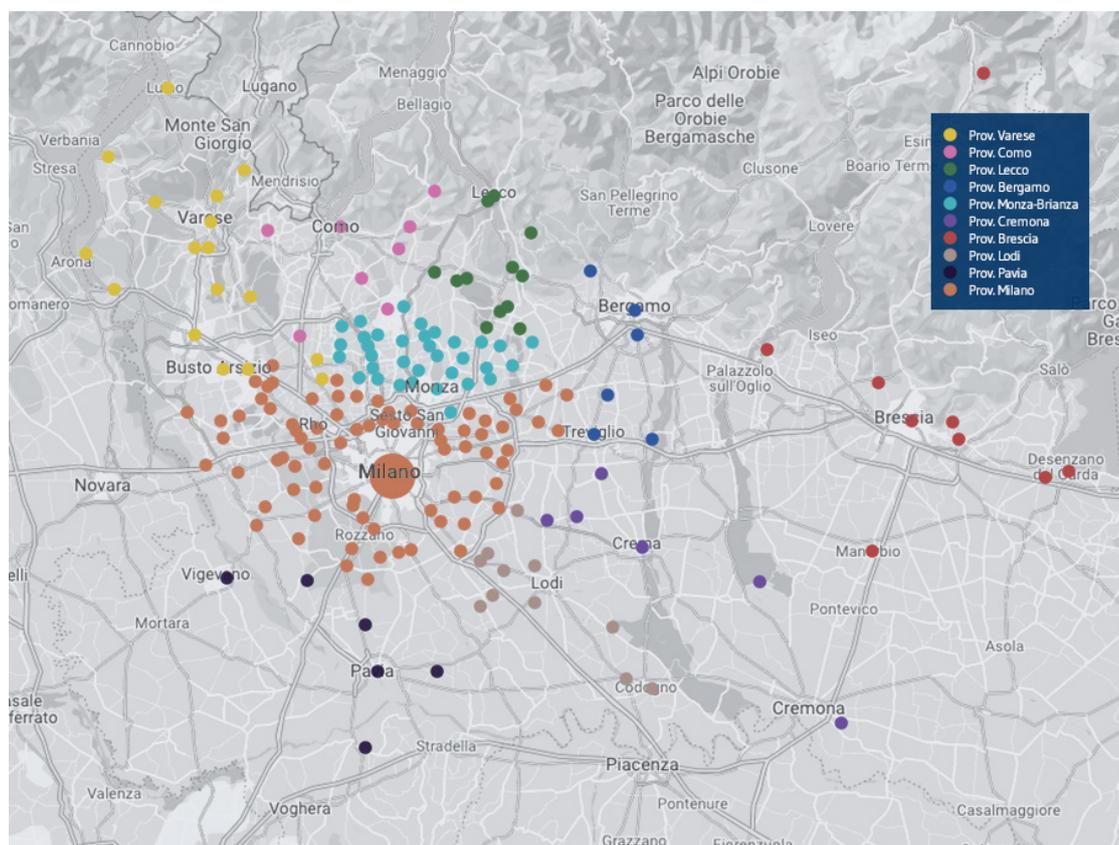


Figura 6 - Distribuzione del domicilio (CAP) dei rispondenti nella Regione Lombardia

Il **47%** dei rispondenti è domiciliato nella **città di Milano**: tale campione è stato definito considerando i **CAP** che vanno **dal 20121 al 20162** escludendo, pertanto, i comuni limitrofi.

Nella *Figura 7*, in **blu scuro** sono indicate le **maggiori densità abitative**, le quali comprendono la zona Bande Nere/Washington (CAP 20146) e la zona Chinatown/Bullona (CAP 20154) entrambe con 40 persone del Gruppo domiciliate nell'area.

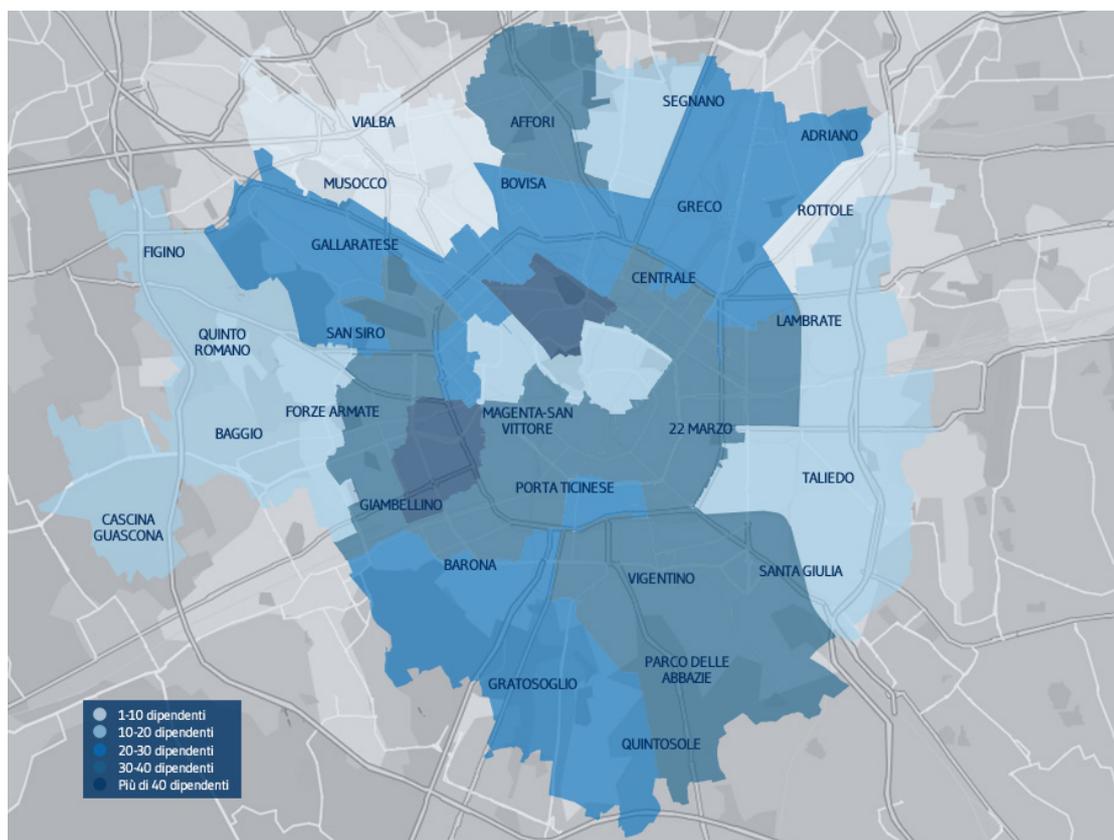


Figura 7 - Densità abitativa (CAP) dei rispondenti per zona di Milano

Si registra che il **30%** delle persone del Gruppo che ha compilato la Survey lavora nella sede in **Via Caldera**; il **26%** nella sede in **Viale Bodio**; il **23%** nella sede in **Piazzetta Cuccia/Via Filodrammatici**; il **17%** nella sede in **Via Siusi**; il **2%** nella sede in **Foro Buonaparte**; infine il **2%** nella sede in **Piazzetta Bossi**.

2.3.2 Attività lavorativa

Il **20%** dei partecipanti alla Mobility Survey svolge la **propria attività lavorativa** 5 volte alla settimana **in presenza** (Figura 8). È inoltre possibile notare come ci sia stato un **incremento** delle risorse che lavorano **totalmente in presenza** pari al **7%** nel 2021. Questo incremento è dovuto sia a una formalizzazione delle **politiche aziendali in tema di smart working** che a una diminuzione del timore del contagio da Covid-19. Invece, fra le risorse che ricorrono alla **modalità di lavoro ibrida**: il **53%** lavora **3 giorni alla settimana in presenza**, mentre il **22%** lavora **4 giorni nella propria sede di lavoro**.

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



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



Figura 8 - Personale che svolge il lavoro in presenza

Dall'analisi delle risposte è emerso un **picco di entrata** presso le sedi nella **fascia oraria 8.30-9.00 (41%)**. La restante **quota di partecipanti** si distribuisce equamente entrando o **prima delle ore 8.30** o **dopo le ore 9.00**. Mentre si registra un **picco di uscita** nella **fascia oraria 18.00-19.00** da parte del **46%** dei rispondenti. Il restante **37%** registra un'uscita **prima delle ore 18.00**, mentre il **17%** **dopo le ore 19.00** (Figura 9). Questi numeri confermano le tendenze osservate già nel 2021.

ORARIO DI ENTRATA E DI USCITA

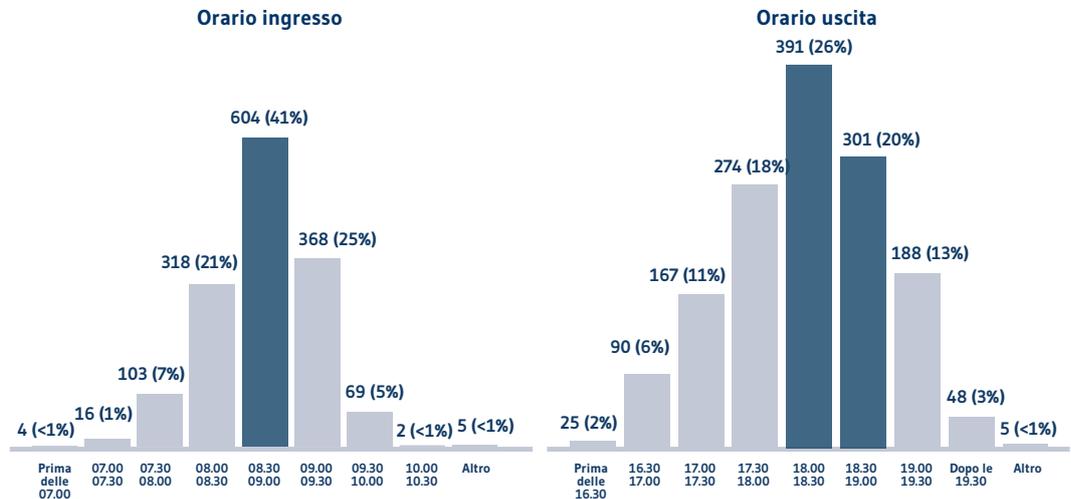


Figura 9 - Orari di entrata e di uscita dichiarati dai rispondenti della Survey

2.3.3 Spostamento casa-lavoro

Il **46%** delle persone del Gruppo che ha compilato la Survey ha indicato che la distanza tra il proprio domicilio e la sede di lavoro è compresa **tra 0 e 10 km**. Il **20%** è domiciliato **tra 10 e 20 km** dalla propria sede di lavoro, mentre il **22%** ad una distanza compresa **tra 20 e 40 km**. Solo il **12%** è domiciliato a **oltre 40 km** dalla sede di lavoro.

Date le distanze tra domicili e sedi, il **47%** delle persone del Gruppo impiega **dai 20 ai 50 min** per effettuare il tragitto casa-lavoro; il **31%** **dai 50 min a 1h e 30 min**; il **16%** **meno di 20 min**; infine solamente il **5%** **oltre un 1h e 30min** (Figura 10).

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

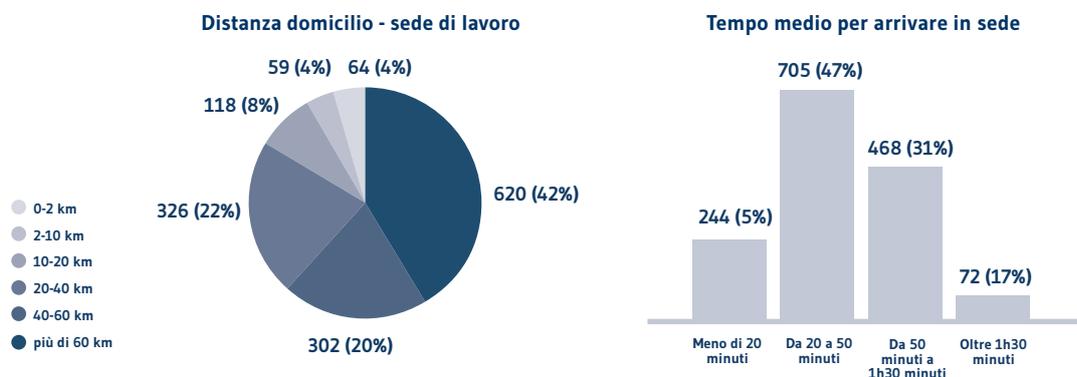


Figura 10 - Distanza Km e Tempo Medio di percorrenza Domicilio - Sede di lavoro

Il **94% delle risorse** che hanno partecipato alla Survey utilizza almeno un **mezzo di trasporto per raggiungere la propria sede di lavoro**, mentre il **6%** dei partecipanti compie il **tragitto casa-lavoro a piedi**. Il **36% del personale** che esegue il tragitto a piedi effettua questo tipo di spostamento **5 volte alla settimana**. Le distanze percorse sono limitate a pochi chilometri, infatti il **54%** dei rispondenti

ha dichiarato di **percorrere fra 1 e 3 chilometri**. Le **motivazioni** che spingono i rispondenti a scegliere questa modalità di spostamento sono l'**autonomia negli spostamenti e la comodità**.



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

Il **48%** delle risorse che utilizzano un mezzo di trasporto per raggiungere la sede di lavoro, effettuano **questo spostamento in auto**. Questa scelta è spesso dovuta alla necessità di dover percorrere distanze considerevoli, infatti, mentre solo il **32%** delle risorse percorre al **massimo 10 km**, il restante **68%** deve guidare per **oltre 10 km a tratta**. Questo comporta che l'**autonomia negli spostamenti** risulti la **principale motivazione** per la quale l'auto è il mezzo più impiegato.

Inoltre, si segnala che il **10%** dei rispondenti effettua lo spostamento utilizzando un'**autovettura aziendale**, percorrendo in media **33 km a tratta**.



Figura 12 - Risultati spostamento casa lavoro in auto

Il **17%** del personale ha indicato di usufruire di uno **scooter o moto** per compiere il tragitto casa-lavoro. Questa tipologia di trasporto è prevalentemente utilizzata per effettuare **tragitti cittadini** con pochi chilometri di distanza. Infatti, il **62%** dei rispondenti compie un **massimo di 10 km** con lo scooter o la moto. Le motivazioni che sostengono questa scelta sono riconducibili a una maggiore **autonomia negli spostamenti** e a **tempi di percorrenza brevi**, confermando quanto osservato precedentemente. Infine, solo il **7%** dei rispondenti utilizza uno **scooter o una moto elettrici**, mentre il restante **93%** prediligono ancora un **mezzo a benzina**.



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

La seconda tipologia di mezzo più utilizzato dal personale del Gruppo Mediobanca è il **Trasporto Pubblico Locale (TPL)** con un tasso di utilizzo pari al **44%**. Nell'analisi della Survey, è stato possibile osservare come sia molto comune l'utilizzo di **più servizi del trasporto pubblico** per compiere lo spostamento casa-lavoro. L'**85%** dei rispondenti, infatti, usufruisce di un **massimo di 2 mezzi per tratta**. In particolare, la **Metro** è il mezzo maggiormente utilizzato (**73%**), seguito da **Treno** (**33%**) e **Autobus** (**32%**). Mentre una percentuale più ridotta di partecipanti usufruisce del **Tram** (**16%**) e del **Passante Ferroviario** (**14%**). Le principali motivazioni alla base di questa scelta sono riconducibili ad una **maggiore convenienza economica**, ad una **maggiore comodità** e ad una **riduzione degli impatti ed inquinamento ambientali**.



Figura 14 - Risultati spostamento casa-lavoro con il TPL

Il **12%** dei rispondenti, che utilizza un mezzo di trasporto per raggiungere la propria sede lavorativa, usufruisce di una **bici o un monopattino**. Questa tipologia di trasporto è prevalentemente utilizzata per effettuare **tragitti cittadini** con pochi chilometri di distanza, infatti, il **57%** dei rispondenti che utilizza tale mezzo compie un tra i **2-5 km**. Questo conferma le motivazioni dichiarate dai partecipanti conducibili all'utilizzo per la **comodità e l'autonomia negli spostamenti**. Infine, si registra che il **33%** delle bici/monopattino utilizzate dai partecipanti è **elettrico**.



Figura 15 - Risultati rispondenti che effettuano spostamento casa lavoro in Bici/Monopattino

Lo **Sharing Mobility** è una modalità di spostamento sostenibile in crescita rispetto all'anno passato, ma si registra ancora un **numero limitato di risorse** che ne usufruisce. Difatti, solo il **4%** dei partecipanti ha dichiarato di utilizzare mezzi in sharing: l'**auto** è la più comune (**60%**), seguita da **scooter/moto** e **bici/monopattino** rispettivamente a **40%** e **29%**. Inoltre, la maggioranza dei partecipanti (**53%**) ha indicato di compiere un **massimo di 5 km** con questa modalità indicando come principale motivazione la **maggiore comodità** di utilizzo.

La **Navetta Aziendale**, riservata alle risorse delle società **Compass** presso **Via Caldera 21**, è utilizzata dal **6%** dei rispondenti, a causa dell'**eccessiva distanza della stazione o fermata** dalla sede e perché risulta essere un mezzo che offre la **maggiore comodità** nello spostamento casa-lavoro.

Un numero limitato di risorse ricorre al **Taxi (1%)** o al **Carpooling (2%)** per compiere lo spostamento casa lavoro:

- Il **Taxi** è usato dalla maggioranza del personale rispondente (**79%**) soltanto **una volta alla settimana**. La principale motivazione per la scelta di questo mezzo coincide con una **maggiore comodità** e ad una **difficoltà di far conciliare gli orari dei mezzi pubblici** con le proprie esigenze;
- Il **Carpooling**, a confronto, è utilizzato **più frequentemente** grazie al risparmio economico generato da questa soluzione. Difatti, le principali motivazioni alla base di questa scelta sono riconducibili all'**economicità** e ad una **maggiore comodità**.

Il **31%** dei partecipanti alla Mobility Survey ha dichiarato di essere **titolare di uno o più abbonamenti per il trasporto**. In particolare, la maggioranza (**60%**) è titolare di un **abbonamento urbano ATM**, mentre un numero ridotto di risorse ha sottoscritto rispettivamente un **abbonamento treno regionale (20%)**, **abbonamento integrato/Tessera multi-modalità (14%)** e **abbonamento extraurbano ATM (13%)**.

Date le abitudini di viaggio e i motivi nella scelta dei mezzi di trasporto, più della metà dei rispondenti (**59%**) si dichiara **soddisfatto dell'attuale modalità di spostamento** adottata: in particolare, il **30%**

risulta essere **abbastanza soddisfatto** e il **29%** lo è **molto**. Invece, il **25%** dei rispondenti afferma di essere **poco soddisfatto** delle attuali abitudini di spostamento e il restante **16%** non lo è **per nulla**.

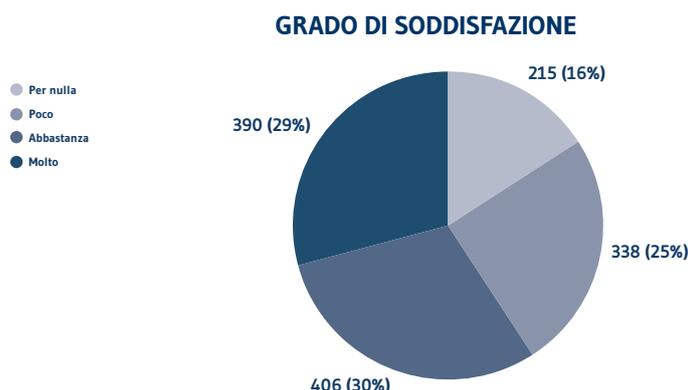


Figura 16 - Grado di soddisfazione delle persone del gruppo rispetto alla modalità abituale di spostamento

2.3.4 Aspettative sul futuro

Dall'analisi relativa alla propensione al cambiamento è emerso che il **54%** dei rispondenti alla Mobility Survey sarebbe **disposto ad utilizzare mezzi di trasporto alternativi** a quelli attualmente utilizzati.

In particolare, si nota un maggiore **interesse verso forme di trasporto sostenibili**: l'**83%** dei partecipanti alla Survey ha infatti dichiarato di essere **favorevole all'utilizzo di mezzi di trasporto elettrici** (mild hybrid, full hybrid, plug-in, full electric). Inoltre, **si conferma**, come nell'anno precedente, **tra le alternative maggiormente apprezzate** l'eventuale utilizzo dei servizi del trasporto pubblico locale (autobus, metro e tram), per il quale il **63%** dei rispondenti ha espresso una preferenza. Un altro dato interessante riguarda l'**adozione della bicicletta o del monopattino**, la cui preferenza è aumentata rispetto al 2021: attualmente il **45%** del personale si dichiara disposto a utilizzare tale mezzo di trasporto in alternativa a quello abituale. I dati mostrano invece un **minore interesse** verso l'adozione di mezzi in sharing (in particolare per lo Scooter Sharing) e per il Carpooling (Figura 17).

PREFERENZE RISPETTO AD OGNI TIPOLOGIA DI MEZZO ALTERNATIVO

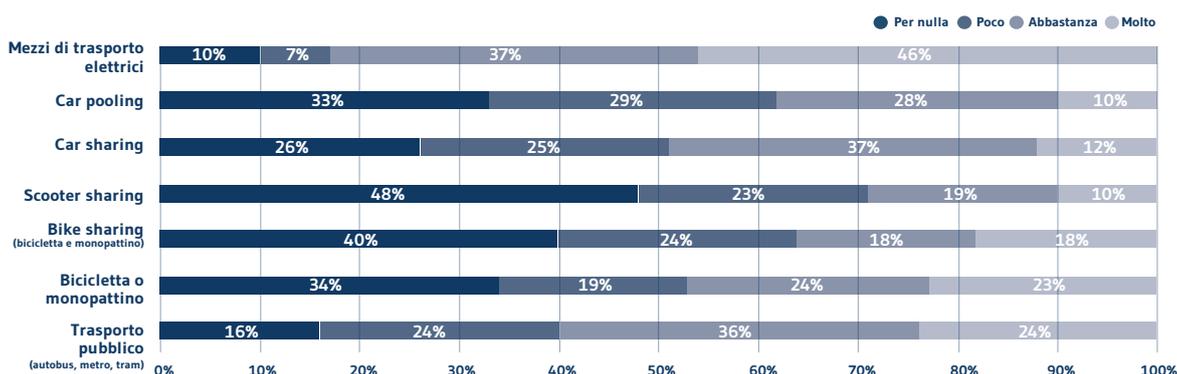


Figura 17 - Preferenze dei rispondenti alla Mobility Survey disposti all'utilizzo di un mezzo alternativo

Il **46%** dei partecipanti alla Survey, invece, **non risulta favorevole all'utilizzo di un mezzo alternativo**. Tra le principali motivazioni è stata riscontrata una generale soddisfazione del mezzo attualmente utilizzato, principalmente per motivi di **comodità (60%)**, di **riduzione dei tempi di percorrenza del tragitto casa-lavoro (56%)**, per **difficoltà organizzative** (familiari, lavorative, ecc) (**39%**), o per **mancanza di copertura del servizio** da parte del Trasporto Pubblico (**32%**). Motivazioni aggiuntive riguardano la sicurezza personale, la possibilità di evitare eventuali contagi legati alla pandemia (Covid-19), impedimenti dovuti a condizioni di salute, questioni di praticità e legate all'aspetto economico.

Inoltre, le risorse coinvolte hanno avuto la possibilità di **suggerire possibili iniziative da attuare in futuro**, coerentemente con gli obiettivi e le politiche aziendali e nel rispetto della normativa sul Piano di Spostamento Casa-Lavoro.

Sono state selezionate, in ordine di preferenza, alcune **soluzioni legate alle esigenze espresse dai rispondenti** (Figura 18):

1. Introduzione di **agevolazioni per l'acquisto di abbonamenti per il TPL** (62%);
2. Maggiori **agevolazioni per l'acquisto di abbonamenti di Sharing Mobility** (30%);
3. Lo sviluppo di **concorsi a premi per scelte virtuose** (ad es. buoni o sconti per aver raggiunto 10 km di camminata, ...) (27%);
4. Un aumento dello **smart working** (8%);
5. La possibilità di usufruire dei **parcheggi** interni o di eventuali convenzioni/agevolazioni con parcheggi esterni (7%);
6. **Convenzioni** per l'acquisto o il noleggio di **mezzi elettrici** (5%).

Quali sono le tue attese sulle possibili iniziative in merito alla mobilità da parte del gruppo?

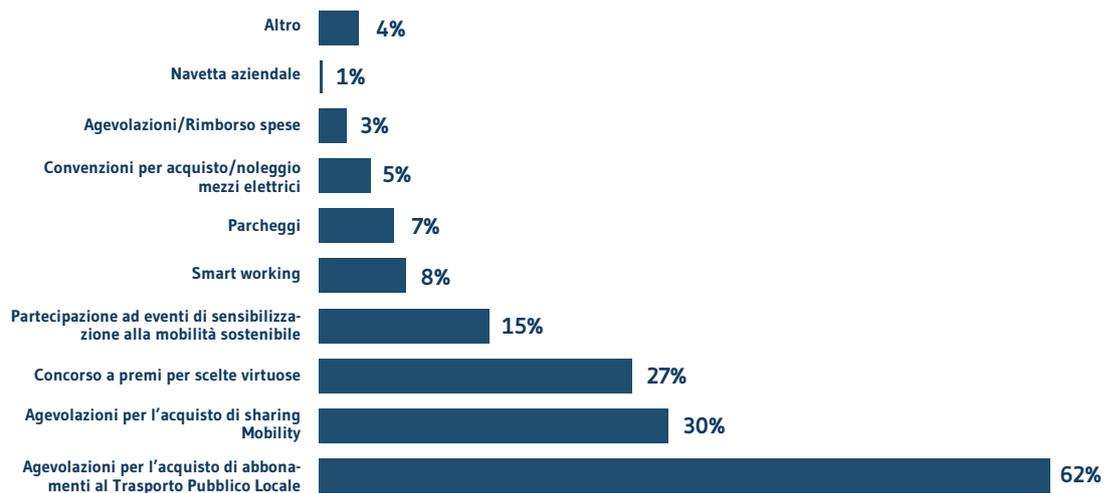


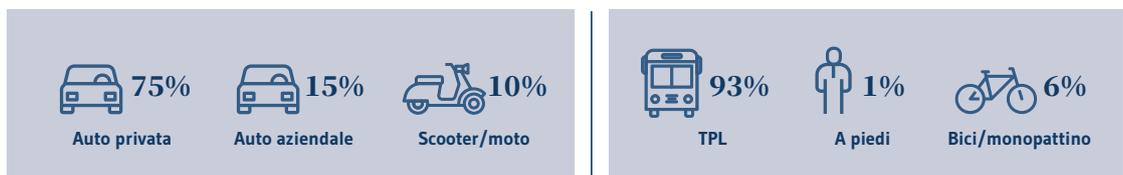
Figura 18 - Aspettative del personale del Gruppo Mediobanca circa le possibili iniziative future

2.4 Analisi degli impatti ambientali

IMPATTI AMBIENTALI

884.020 KG DI CO₂ EMESSI DA AUTO E MOTO

532.892 KG DI CO₂ RISPARMIATI



Gli impatti ambientali stimati sono stati calcolati su base annua, considerando il numero di settimane lavorative

Figura 19 - Sintesi emissioni totali ed emissioni risparmiate dal personale Gruppo Mediobanca

Nel **Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2022** è stato introdotto il **computo delle immissioni di agenti inquinanti** derivanti dall'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto utilizzati dal personale del Gruppo Mediobanca. In linea con quanto indicato dalle **Linee Guida dell'ex MITE** e grazie ad alcune **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 **calcolare le stime delle:**

- **emissioni** derivanti dall'utilizzo di **mezzi di trasporto inquinati** (auto, scooter/moto);
- **emissioni risparmiate** derivanti dal 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 indicato in Figura 20, la stima delle emissioni per **ogni mezzo di trasporto** (auto privata e aziendale; scooter/moto) è stata ottenuta moltiplicando i **fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati**⁷ (CO₂, Nox, ecc.) per la **media giornaliera di chilometri percorsi** con auto/scooter/moto per la singola tratta casa-lavoro, raddoppiato per stimare il percorso completo effettuato dalla risorsa (andata e ritorno), e il **numero di settimane lavorative** in un anno solare.

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 20 - Formula calcolo totale emissioni inquinanti

Pertanto, è stato stimato il **valore dell'impatto ambientale** derivante dallo spostamento del personale del Gruppo Mediobanca tramite l'utilizzo di auto, scooter/moto pari ad un **totale di emissioni annue di 884.020 kg di CO₂** (Figura 21).

In particolare, i partecipanti alla Survey che utilizzano una **macchina privata** emettono annualmente **1.094 kg di CO₂** a persona, per un totale di **667.572 kg di CO₂**, mentre, coloro che utilizzano un'auto aziendale emettono **1.892 kg** a persona ed un totale di **134.319 kg** all'anno. Nonostante una politica aziendale che mira all'utilizzo di auto ibride ed elettriche, la differenza deriva da **due fattori**: dalla **categoria delle macchine aziendali a benzina**, che mediamente rientrano nella classe media o large, aventi quindi livelli medi di emissioni più elevati, e soprattutto dalla **distanza percorsa**. Quest'ultima risulta essere **in media di 33 km a tratta per le auto aziendali** contro i **20 km in media percorsi dalle auto private**. Infine, la stima delle emissioni per il personale che utilizza uno **scooter/moto** è di **82.282 kg di CO₂**, con un valore **pro capite pari a 347 kg di CO₂**.

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

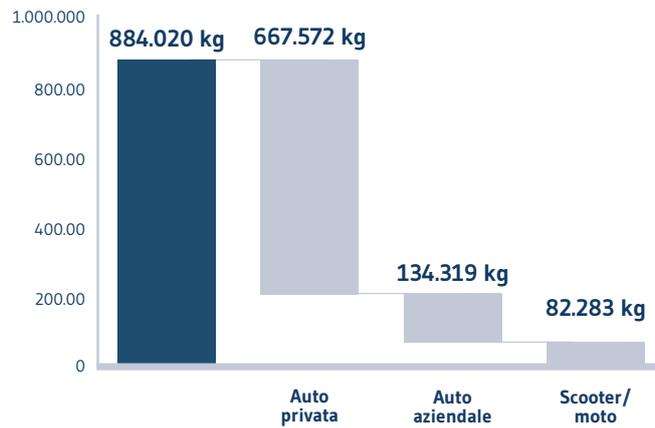


Figura 21 - Calcolo totale emissioni CO2 del personale Mediobanca

CALCOLO EMISSIONI RISPARMIATE⁸

Come indicato in Figura 22, la **stima dei benefici ambientali**, che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di scelte più sostenibili, è stata ottenuta **moltiplicando la riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura** per i **fattori di emissione medi** per 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**.

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	$\Delta E_{mi_{inq}} = \left(\frac{\Delta km_{auto} * Fe_{inq} * Op}{1000} \right)$
FATTORI	<p>$\Delta E_{mi_{inq}}$ = 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 22 - Formula calcolo emissioni risparmiate

Pertanto, il **valore delle emissioni risparmiate** derivante dallo spostamento del personale del Gruppo Mediobanca tramite l'utilizzo di TPL, bici/monopattini e spostamento a piedi è pari ad un **totale di emissioni annue di 532.892 kg di CO₂** (Figura 23).

In particolare, si segnala che, **stimando un fattore di emissione medio di 162,8 g/km di CO₂**, i partecipanti che percorrono il tragitto casa lavoro a **piedi risparmiano 7.529 kg di CO₂ annui**, coloro che usano una **bicicletta/monopattino risparmiano 30.573 kg di CO₂ annui** ed infine le risorse che utilizzano un mezzo di **trasporto pubblico risparmiano 494.790 kg di CO₂ annui**.

8. Tale procedura è stata indicata nelle Linee Guida del MITE.

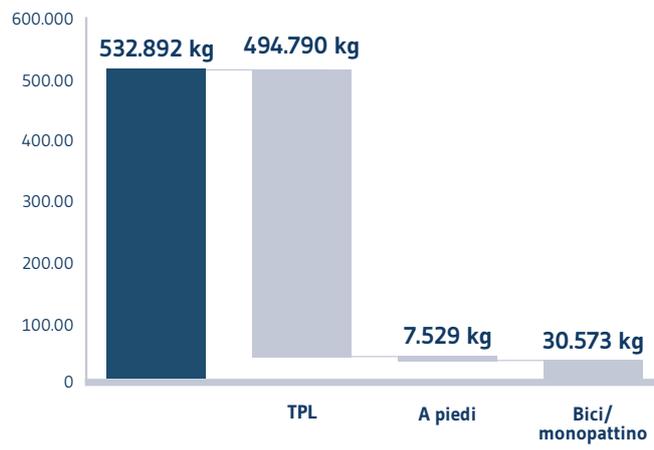


Figura 23 - Calcolo totale emissioni CO₂ del personale Mediobanca



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, sono uno strumento essenziale per supportare i Mobility Manager nella redazione del piano e adozione dello stesso all'interno del *corpus* normativo aziendale. Le iniziative, che il PSCL propone, 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 facilitare 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 avere maggiori informazioni in merito ai temi delle **3 aree di indirizzo** sopra citate, il **personale** del Gruppo Mediobanca può **consultare** in ogni momento la **sezione "Smart Mobility"** all'interno della **Intranet** per rimanere **aggiornato** 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**.

3.1.1 Mezzi di trasporto alternativi all'auto privata

Tra le iniziative attualmente in essere, quelle che hanno l'obiettivo di incentivare le persone del Gruppo Mediobanca all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata, sia per spostamenti casa-lavoro che per trasferte di lavoro, consistono nella possibilità da parte delle risorse di usufruire di convenzioni ed agevolazioni.

Forme di **agevolazioni e sconti ai mezzi di trasporto pubblici** sono presenti in alcune società del Gruppo con forme e modalità diverse. Sono previste forme di ampliamento e razionalizzazione.

È possibile ottenere, in particolare, agevolazioni per servizi di **Sharing Mobility** per tutti i mezzi di trasporto, quali autovetture, moto, scooter, bici e monopattini, volte alla **riduzione degli impatti ambientali** causati dall'uso quotidiano di autovetture private. In questo modo, si incentiva il personale di Mediobanca a **compiere scelte virtuose**.

Inoltre, è previsto il **servizio di navetta aziendale dalla stazione Lotto**, esclusivamente per il personale della sede in via Caldera 21, dal momento che è situata all'interno del complesso Caldera Park, molto distante dalla linea metropolitana e complessivamente poco collegato con il trasporto pubblico locale.

3.1.2 Policy green

Come indicato nella sezione introduttiva, il Gruppo Mediobanca ha già adottato **numerose politiche** a supporto di una **strategia di sostenibilità**. Con riferimento a tale ambito, sono state implementate **varie iniziative** sulla base dei suggerimenti forniti dalle risorse.

In particolare, è stato proposto il programma delle «**Pillole di sostenibilità**», ovvero una serie di best practices condivise durante i corsi di formazione relative a tematiche di sostenibilità e *well-being*, promosse anche attraverso specifiche **comunicazioni interne**.

Per quanto riguarda le attività di sensibilizzazione sui temi di mobilità sostenibile durante l'**European Mobility Week**, il Mobility Manager e il suo team hanno sviluppato la newsletter "**SMARTMOVING**" (**Figura 25**). L'obiettivo della **campagna** è stato quello di condividere con il personale del Gruppo Mediobanca le **finalità di tale figura** e le **informazioni** sulle **principali iniziative** per la mobilità disponibili sulla Intranet.

Inoltre, per coloro che sono già propensi all'utilizzo dei mezzi relativi alla **micromobilità**, il Gruppo Mediobanca offre la possibilità di usufruire di **stalli e rastrelliere per biciclette e monopattini** in aree aziendali.



Figura 25 - Illustrativo

3.1.3 Corporate benefit

Le **agevolazioni economiche** in materia di mobilità sono volte a offrire al personale del Gruppo Mediobanca **convenzioni e sconti** relativi ad alcuni servizi di trasporto.

In particolare, le risorse hanno la possibilità di accedere a **voucher e tariffe agevolate** sul **noleggio** a breve e lungo termine di **scooter, auto e furgoni**. Sono inoltre previste **nuove convenzioni ed accordi** per il noleggio o l'acquisto di **veicoli elettrici e mezzi di micromobilità**, al fine di incentivare una maggiore sostenibilità degli spostamenti.

Mantenendo costante attenzione al tema 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**.

3.2 Individuazione dei benefici

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro ha l'obiettivo primario di definire la **strategia per la mobilità aziendale**, generando un **effetto positivo sull'ambiente** e, conseguentemente, sulle **persone**, sulla **comunità** e sull'intero **ecosistema di riferimento**.

L'esecuzione delle iniziative presenti e la pianificazione di interventi futuri è determinante nel raggiungere gli **obiettivi prefissati** dal Gruppo Mediobanca, in termini di **riduzione delle emissioni** e di **ottimizzazione della gestione degli spostamenti** delle proprie risorse sulla città di Milano. In coerenza con la mission aziendale, infatti, si potranno così registrare **progressivi benefici**.

Per il **personale**, i benefici individuati fanno riferimento a:

- Riduzione dei costi di trasporto;
- Incremento del comfort di viaggio e dell'autonomia negli spostamenti;
- Incremento delle alternative sostenibili per compiere lo spostamento casa-lavoro.

Per il **Gruppo Mediobanca**, l'ottimizzazione della gestione della mobilità può avere un impatto su:

- Maggiore efficienza nell'arrivo delle risorse presso le sedi al fine di organizzare al meglio il lavoro degli uffici;
- Possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale grazie all'ampia disponibilità di servizi offerti, in linea con l'impegno verso la riduzione degli impatti ambientali;
- Maggiore efficienza del personale tornato in presenza, in coerenza con le linee guida sullo smart working, grazie ad un migliore livello di soddisfazione relativo alle modalità di spostamento.

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

- Riduzione delle emissioni inquinanti nell'ambiente circostante;
- Riduzione della congestione da traffico veicolare, e dell'inquinamento acustico, grazie alle iniziative incentrate sulla micromobilità e sull'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata (es. lo Sharing Mobility).

3.3 Il programma di implementazione

Il Gruppo Mediobanca, al fine di raggiungere gli **obiettivi prefissati** in termini di riduzione delle emissioni e di dare maggiore diffusione alle iniziative in essere e a quelle progettuali precedentemente segnalate, **si proporrà di:**

Favorire l'uso del trasporto pubblico

- Pubblicizzare tra le risorse le convenzioni già esistenti per l'acquisto di abbonamenti a prezzi agevolati con le aziende di TPL
- Favorire la Mobilità Ciclabile e la Micromobilità
- Pubblicizzare tra le risorse le convenzioni già esistenti con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi a prezzi agevolati.

Ridurre la domanda di Mobilità

- Rafforzare il percorso già avviato in materia di flessibilità del lavoro implementato nel Gruppo, nel rispetto delle norme di legge e nell'ambito degli accordi collettivi e individuali.

Ulteriori misure

- Sensibilizzare il personale sui temi della mobilità sostenibile;
- Rilevare annualmente le abitudini di mobilità attraverso una "Mobility Survey".

Il **programma di implementazione** del Mobility Manager, in linea con le disposizioni normative emanate dal Ministero della Transizione Ecologica, si basa su una **roadmap attuativa interna**. Tale pianificazione ha lo scopo di strutturare i processi specifici del team di Mobilità, definendo tempi e attività in relazione alla situazione di contesto, normativo e aziendale, di riferimento.



Adozione

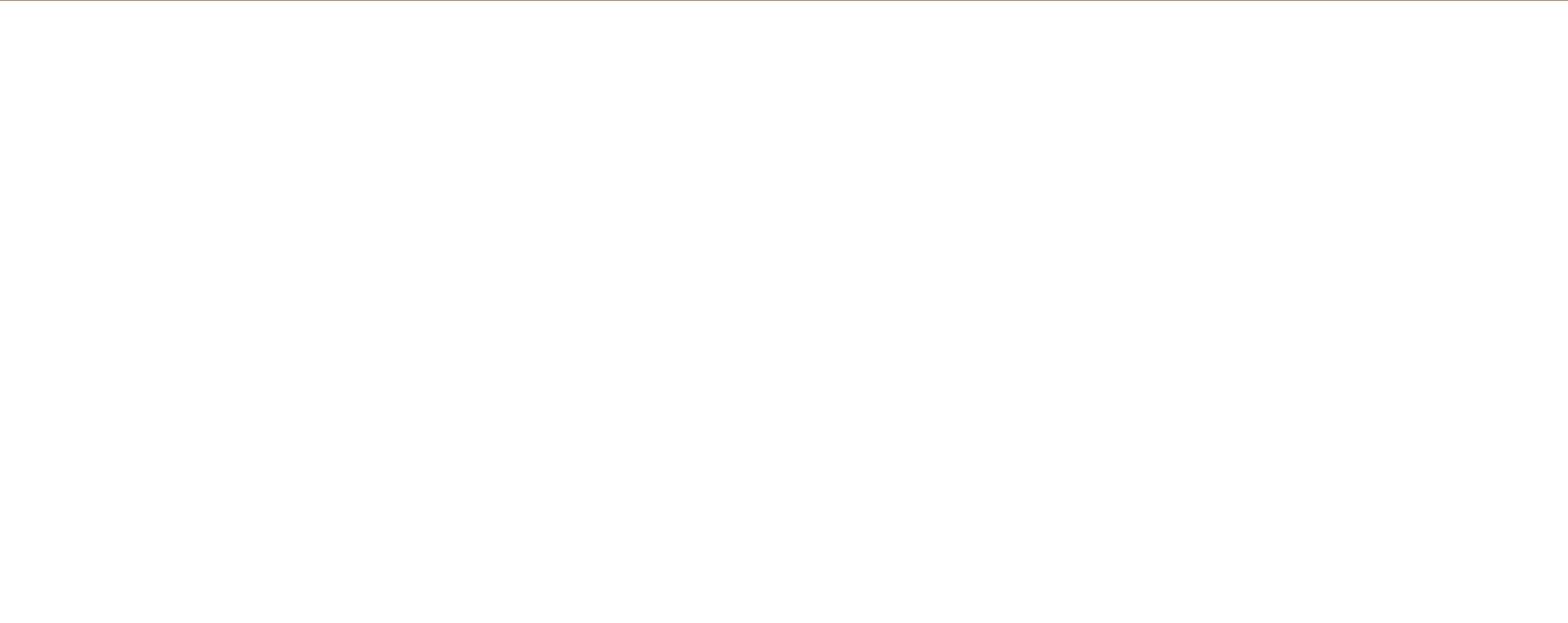


MEDIOBANCA

4. Adozione

Come da disposizioni normative, il Gruppo Mediobanca pubblica il **secondo Piano Spostamenti Casa-Lavoro entro il 31 dicembre 2022**. Inoltre, si precisa che, sempre secondo il decreto interministeriale n. 179/2021 (art. 4, comma 1), il PSCL adottato deve essere trasmesso, entro 15 giorni dall'adozione, al Mobility Manager d'area del Comune territorialmente competente, per una valutazione complessiva da parte di quest'ultimo delle misure previste nel territorio di riferimento, una fase di confronto sulle soluzioni ipotizzate, l'armonizzazione delle diverse iniziative e la formulazione di proposte di finanziamento in relazione alle fonti disponibili, anche sulla base di iniziative integrate che coinvolgono diversi soggetti e competenze.





Piano di comunicazione



MEDIOBANCA

5. Piano di comunicazione

Il Mobility Manager ed il suo team continueranno a collaborare alla definizione della strategia di comunicazione e promozione delle iniziative del Piano Spostamenti Casa-Lavoro, all'interno e all'esterno del Gruppo.

L'**Intranet aziendale** è e sarà il principale canale di comunicazione attraverso il quale il personale del Gruppo Mediobanca può rimanere informato sugli ultimi **aggiornamenti ed eventi** in tema di **mobilità sostenibile**. Attraverso la piattaforma, le risorse potranno anche accedere alle **agevolazioni** e consultare le **convenzioni** disponibili per noleggio, acquisto di mezzi elettrici e le iniziative di Sharing Mobility.

A seguito della pubblicazione del Piano sui **canali ufficiali del Gruppo Mediobanca**, e dopo la condivisione con il Mobility Manager d'area della città di Milano, lo scopo sarà di avviare il processo di implementazione di tutte le azioni necessarie al fine di **condividere gli obiettivi del Piano** con le risorse del Gruppo e con gli stakeholder esterni, per sensibilizzare sul tema della mobilità sostenibile.

Il piano di comunicazione si poggierà su **un'efficace strategia di comunicazione**:

- **Continua comprensione del contesto** in cui il Gruppo Mediobanca opera: la strategia comunicativa si collegherà all'evoluzione della strategia del Gruppo in materia di sostenibilità per generare benefici;
- **Definizione degli obiettivi comunicativi**: verranno identificati obiettivi misurabili in modo da facilitare la tracciabilità dei progressi oppure identificare eventuali aree di criticità;
- **Definizione dei messaggi chiave e contenuti**: il Mobility Management e le unità preposte alla Comunicazione Interna continueranno a collaborare perché la qualità del messaggio possa essere efficace;
- **Selezione dei canali comunicativi esistenti**: verranno utilizzate diverse tipologie di canali comunicativi per poter assolvere a funzioni differenti. Ad esempio, la newsletter "**SMARTMOVING**", già sviluppata nel 2022, sarà un importante strumento per dare un ulteriore impulso alla strategia di **sensibilizzazione** verso la **mobilità sostenibile**, mediante la condivisione di informazioni sulle principali iniziative di mobilità reperibili nella intranet aziendale.





Piano di monitoraggio



MEDIOBANCA

6. Piano di monitoraggio

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro, in base alle disposizioni della normativa vigente, sarà rivisto ed aggiornato con **cadenza annuale**. Dopo avere adottato le misure previste, infatti, è opportuno valutare i risultati raggiunti e se necessario apportare delle modifiche.

Il **piano di monitoraggio** adottato dal Gruppo Mediobanca ha come **obiettivi**:

- La **valutazione dell'efficacia** delle iniziative realizzate, avendo cura di evidenziare i potenziali vantaggi e benefici per il personale e la collettività circostante;
- 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.

Per la messa a regime del piano, saranno predisposte opportune **attività di monitoraggio** che permetteranno di verificare l'efficacia complessiva della strategia, **indicatori** che rappresentino i parametri per l'analisi delle dimensioni ed infine **strumenti** che consentano di rilevare le informazioni che alimentano gli indicatori del monitoraggio.

La principale *attività di monitoraggio* sarà la **mappatura delle iniziative del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)**, in termini di numerosità, di efficacia e rispetto alle tempistiche previste durante la definizione della strategia.

Fra gli *indicatori* saranno identificati innanzitutto quelli **trasversali**. Oltre allo status di realizzazione collegato al monitoraggio delle iniziative, saranno presi in considerazione il livello di gradimento/soddisfazione dell'iniziativa tramite specifiche survey e il livello di efficacia comunicativa: quest'ultima potrà essere monitorata tramite **indicatori specifici** per canale adottato o il tasso di partecipazione agli eventi.

Per il monitoraggio dell'attuazione delle iniziative, il team del Mobility Management ha a disposizione numerosi strumenti per la raccolta di dati, come ad esempio:

- Strumenti di rilevazione periodica dello **stato di avanzamento** delle iniziative;
- **Questionari** inviati alle risorse per la valutazione dell'adozione delle iniziative;
- **Intranet o altri social media aziendali** accessibili al personale.

Esempi di *attività* da poter sviluppare in questa fase riguardano:

- L'erogazione di periodiche survey di indagine dei livelli di soddisfazione delle risorse rispetto alle iniziative e alle agevolazioni offerte dal Gruppo Mediobanca;
- L'individuazione di nuovi obiettivi di breve e medio periodo in linea con la mission aziendale;

- La possibilità di dare visibilità alle attività svolte anche sul territorio e con gli enti pubblici;
- L'individuazione di eventuali nuove iniziative.

Il Mobility Manager sarà supportato dalle risorse specializzate delle **strutture interne con un approccio multidisciplinare**.

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