



Piano Spostamenti Casa-Lavoro

Il Mobility Management
Città Metropolitana di Milano

Versione aggiornata a dicembre 2025

Indice

1. Introduzione	8
1.1 Il messaggio del Mobility Manager	8
1.2 Mediobanca	9
1.3 Il contesto normativo	13
2. Parte informativa e di analisi	18
2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali	18
2.2 Analisi dell'offerta di trasporto pubblico e aziendale	19
2.2.1 Offerta di servizi e trasporto pubblico della città di Milano	19
2.2.2 Offerta di Trasporto Aziendale	22
2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro – Analisi Mobility Survey 2025	22
2.3.1 Anagrafica	23
2.3.2 Attività lavorativa	24
2.3.3 Spostamento casa-lavoro	25
2.3.4 Propensione al cambiamento	28
2.4 Analisi degli impatti ambientali annuali	29
3. Parte progettuale	36
3.1 Le iniziative del Mobility Management	36
3.2 Individuazione dei benefici	38
3.3 Il programma di implementazione	38
4. Adozione	42
5. Piano di comunicazione	46
6. Piano di monitoraggio	50



Introduzione

1. Introduzione

1.1 Il messaggio del Mobility Manager

Care colleghe e cari colleghi,

vi invitiamo a immaginare un futuro condiviso in cui ogni nostro spostamento contribuisce concretamente a costruire un mondo più pulito e sostenibile. Questo futuro è nelle nostre mani: ogni decisione quotidiana può diventare un gesto potente e significativo di cambiamento.

Da tempo ci impegniamo con costanza in iniziative dedicate alla tutela ambientale e al sostegno attivo delle comunità. In particolare, per quanto riguarda la mobilità sostenibile, siamo giunti alla quinta edizione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro. Questo documento strategico rappresenta il nostro impegno nel promuovere soluzioni di mobilità innovative, coinvolgendo attivamente sia il personale interno sia gli stakeholder esterni.

Il nostro obiettivo è duplice e ambizioso: da un lato, ridurre in modo significativo l'impatto ambientale nelle aree urbane attraverso l'adozione di trasporti intelligenti e alternativi; dall'altro, supportare il personale nella scelta consapevole e responsabile delle modalità di spostamento.

Negli ultimi anni, grazie al vostro straordinario impegno, abbiamo ottenuto un risultato notevole: **un incremento pro-capite del 18.29% delle emissioni risparmiate**, semplicemente preferendo modalità di trasporto più sostenibili come il trasporto pubblico o le biciclette.

Nel presente Piano Spostamenti Casa-Lavoro per le sedi milanesi, troverete una panoramica completa e dettagliata delle diverse opzioni di trasporto, sia pubbliche sia aziendali, disponibili per il personale, insieme alle iniziative introdotte per ridurre l'impatto ambientale dei mezzi inquinanti nelle aree urbane.

Infine, desideriamo ringraziarvi per la vostra preziosa partecipazione alla "Mobility Survey". I dati raccolti sono stati fondamentali per aggiornare il Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2025 e valutare il nostro impatto nel contesto urbano in cui operiamo, con

l'obiettivo di collaborare insieme a nuove e ambiziose soluzioni di mobilità sostenibile per il personale della città di Milano.

Grazie a tutte e tutti,

Il Mobility Manager e il suo gruppo di lavoro

1.2 Mediobanca

Mediobanca vanta una storia di quasi **80 anni**, caratterizzata da una solida e prestigiosa esperienza nel settore finanziario. È riconosciuta come un leader sia a livello nazionale che internazionale nei settori dell'**Investment Banking** e del **credito al consumo**, oltre a rappresentare uno dei principali protagonisti nella **gestione del risparmio**.

La strategia aziendale si sviluppa attraverso quattro aree di attività fondamentali: **Wealth Management, Corporate & Investment Banking, Consumer Finance** e **Insurance**. Questa diversificazione, unita a una struttura organizzativa solida ed efficiente, consente di affrontare con successo le dinamiche di mercato, consolidando una reputazione ineguagliabile nel contesto italiano e generando molteplici opportunità di crescita.

In Italia, la presenza di Mediobanca si estende sull'intero territorio nazionale, con una particolare concentrazione nella città di **Milano** ("Figure 1").

Di seguito si presenta una tabella riepilogativa aggiornata a settembre 2025⁰¹, che sintetizza sedi, società e risorse. Si precisa che l'elenco non include le filiali **retail** e le relative risorse distribuite nel territorio della città metropolitana di Milano.

01. Dati aggiornati al 19 settembre 2025

INDIRIZZO	SEDE	NUMEROSITÀ RISORSE
Foro Buonaparte, 10	Mediobanca SGR S.p.A.	66
	SPAFID Trust S.r.l.	4
	Mediobanca Banca di Credito Finanziario	16
	SPAFID S.p.A.	38
	Totale risorse	124
Piazzetta Cuccia, 1 - Via Filodrammatici, 3-5-7	Mediobanca Banca di Credito Finanziario	950
	Mediobanca Innovation Services SCPA	12
	Totale risorse	962
Via Caldera, 21	Compass Banca S.p.A.	614
	MBCredit Solutions S.p.A.	145
	Compass Rent Sr.l.	5
	Compass Link S.r.l.	1
	Totale risorse	765
Via Siusi, 7	Mediobanca Banca di Credito Finanziario	127
	SELMABIPIEMME LEASING SPA	61
	MBFACTA S.p.A.	54
	Mediobanca Innovation Services SCPA	154
	Totale risorse	396
Viale Bodio, 37	Mediobanca Banca di Credito Finanziario	12
	Mediobanca Innovation Services SCPA	3
	Mediobanca Premier S.p.A.	732
	Totale risorse	747
TOTALE RISORSE OPERANTI NELLE SEDI MILANO		2.994

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



Figure 1 - Cartina della città di Milano con indicazione degli indirizzi delle sedi

Mediobanca considera la **crescita** e la **sostenibilità** come valori fondamentali, fondando la propria strategia di sviluppo sul principio che **etica** e **profitto** possano coesistere armoniosamente. Un'economia duratura richiede infatti un equilibrio tra i fattori che influenzano la sfera **sociale** e **ambientale**.

La nostra organizzazione è profondamente radicata nella comunità in cui opera e mantiene una collaborazione costante con **istituzioni**, enti **no-profit**, associazioni e altri soggetti di rilievo locale. Ogni anno promuoviamo eventi e iniziative dedicate alla **cultura** e alla **ricerca** e ai temi **sociali** e **ambientali**, con l'obiettivo di rafforzare il nostro impegno a generare un impatto positivo sulla collettività.

In particolare, Mediobanca supporta progetti di grande rilevanza per il territorio, volti a garantire **pari opportunità** e a promuovere una vita dignitosa per tutti. Crediamo nel coinvolgimento attivo dei nostri dipendenti, incoraggiandoli a partecipare a iniziative a favore della comunità locale.

Le sfide legate ai **cambiamenti climatici** rappresentano per noi una priorità. Siamo consapevoli degli impatti derivanti dalle nostre attività e del ruolo che possiamo svolgere nella promozione di comportamenti **responsabili**. Per questo ci impegniamo a gestire i rischi e affrontare le sfide connesse all'evoluzione del contesto **ambientale**, della **biodiversità** e della disponibilità di **risorse naturali**, promuovendo azioni concrete per ridurre gli impatti ambientali.

Nella convinzione che la crescita economica debba procedere di pari passo con la responsabilità verso le persone, l'ambiente e le comunità, abbiamo definito obiettivi ESG concreti, misurabili e trasversali alle aree del nostro business, con l'ambizione di generare un impatto positivo e duraturo.

Gli obiettivi ESG rappresentano un elemento chiave del nostro **Piano Strategico "One Brand - One Culture"** e sono integrati nelle linee guida strategiche e nei sistemi di valutazione e incentivazione a diversi livelli dell'organizzazione, con particolare attenzione

al top management.

Con l'aggiornamento del **Piano "One Brand – One Culture"** per il **periodo 2025-2028**, abbiamo introdotto nuove azioni e affinato i nostri target, articolandoli in due macro-aree:

- ◆ **Business:** promuoviamo una crescita sostenibile, integrando criteri ESG nei nostri prodotti e servizi per accompagnare la transizione verso un'economia sostenibile.
- ◆ **Persone e comunità:** investiamo nelle persone e nei territori, promuovendo un ambiente inclusivo, lo sviluppo delle competenze interne e la generazione di benefici sociali per le comunità in cui operiamo.

Inoltre, in linea con l'adesione alla **Net-Zero Banking Alliance**, confermiamo il nostro impegno per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. A tal fine, abbiamo fissato target intermedi al 2030 per i settori più impattanti e un obiettivo di riduzione del 35% dell'intensità.

Il nostro impegno nella **lotta al cambiamento climatico** si concretizza anche attraverso una **serie di importanti iniziative**. Tra queste, spiccano l'uso di strumenti per videoconferenze, che consentono di **ridurre gli spostamenti del personale**, l'erogazione di **corsi di formazione accessibili online** e la **promozione di soluzioni di mobilità sostenibile** per limitare l'impiego di mezzi di trasporto privati.

Tali azioni si inseriscono in una visione strategica più ampia, che pone la sostenibilità ambientale al centro delle politiche territoriali e favorisce **collaborazioni con enti pubblici e aziende locali**. Una gestione efficiente della mobilità sostenibile, infatti, non solo migliora la qualità ambientale, ma consente anche di **ottimizzare i costi operativi e ridurre i consumi energetici**, con vantaggi sia per l'organizzazione sia per il territorio.

In questo contesto, il ruolo del **Mobility Manager** si rivela determinante. Tale figura è il **punto di riferimento per la gestione delle relazioni aziendali** e degli stakeholder esterni in materia di mobilità sostenibile. Tra i suoi compiti principali si annoverano l'analisi delle normative vigenti, la predisposizione di indicatori e metodologie per elaborare il **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro** e l'attuazione di **progetti finalizzati alla sostenibilità**. Il suo operato contribuisce a ridurre l'uso dei mezzi privati da parte dei dipendenti, a ottimizzare la gestione degli orari lavorativi e a promuovere l'**adozione di alternative di trasporto ecologiche** e a **basso impatto ambientale**.

1.3 Il contesto normativo

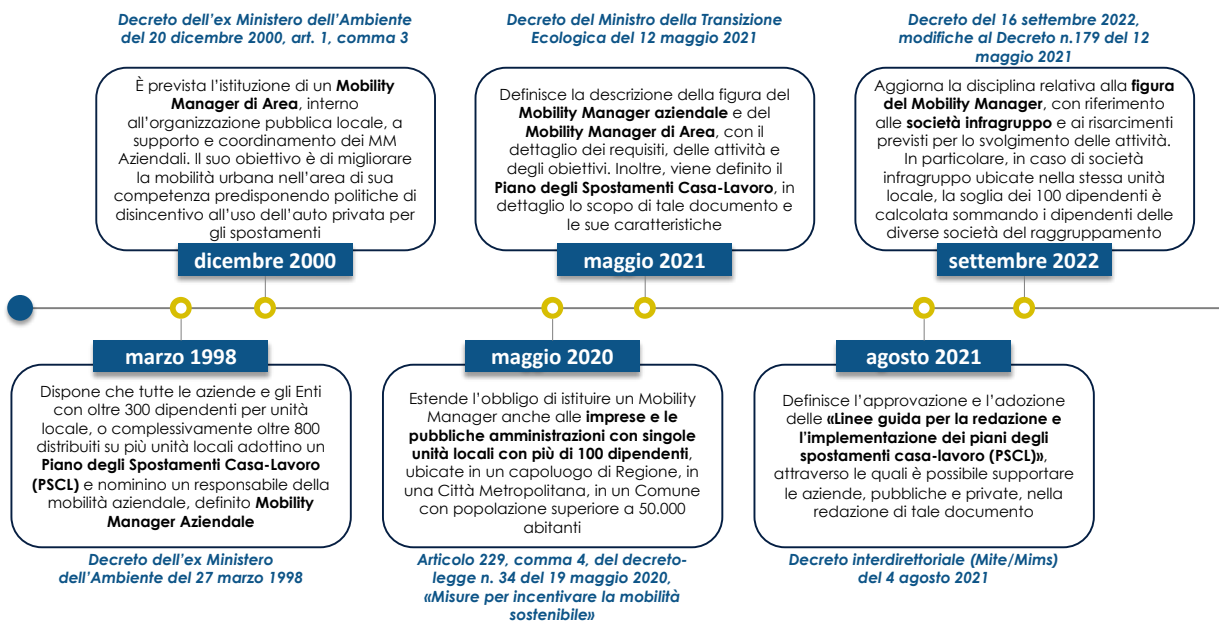


Figure 2 - Contesto normativo del Mobility Management

Il **Mobility Management** ha l'obiettivo di **gestire ed ottimizzare la mobilità sostenibile** aziendale, promuovendo soluzioni innovative attraverso il **Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro**. A tal proposito, viene effettuata un'**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.

A seguito del Decreto del 27 marzo 1998, il Mobility Manager Aziendale ha il compito di fornire **funzioni di supporto professionale continuativo** nelle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Con l'introduzione del **decreto dell'ex Ministero dell'Ambiente del 20 dicembre 2000, art. 1, comma 3**, è stata istituita la figura del Mobility Manager di Area, interno all'organizzazione pubblica locale, con il compito di supportare e coordinare i **Mobility Manager Aziendali**, migliorando la mobilità urbana nell'area di sua competenza e predisponendo politiche di disincentivo all'uso dell'auto privata per gli spostamenti.

Attraverso il **decreto del Ministro della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021** si definiscono le figure del Mobility Manager aziendale e del Mobility Manager di area. Infatti, vengono dettagliati i requisiti, le attività e gli obiettivi. Infine, il **decreto del 16 settembre 2022, modifiche al Decreto n.179 del 12 maggio 2021**, porta con sé l'aggiornamento della 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. A tal proposito, 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.

In particolare, il **Piano Spostamento Casa-Lavoro** consiste nel **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. Tutte le strategie e le iniziative contenute nel Piano vengono 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, infatti, 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.



Principi generali

2. Parte informativa e di analisi

2.1 Analisi delle condizioni strutturali aziendali

La mobilità sostenibile è promossa attraverso diverse iniziative, tra cui l'integrazione nella **flotta aziendale di veicoli ibridi plug-in e full-electric** per ridurre l'impatto di CO₂ sull'ambiente. In riferimento alle **strutture aziendali**, le sedi di Milano dispongono generalmente di **posti auto riservati** su assegnazione, oltre a numerosi **parcheggi per biciclette e moto** e diverse **colonnine di ricarica** per le auto ibride ed elettriche.

Di seguito una **tabella riepilogativa**⁰² per le sedi:

SEDE	POSTI AUTO	POSTI MOTO	POSTI BICICLETTE	DEP. MONOPATTINI	COLONNINE RICARICA
Piazzetta Cuccia, 1 – Via Filodrammatici, 3-5-7 – Piazzetta Bossi, 1	57	43	39	0	5
Foro Bonaparte, 10	7	2	6	0	3
Via Caldera, 21	305	0	10	5	46
Viale Bodio, 37	125	21	30	0	40
Via Siusi, 7	132	65	20	0	30
TOTALE POSTI	626	131	105	5	124

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

02. Dati aggiornati al 19 settembre 2025

2.2 Analisi dell'offerta di trasporto pubblico e aziendale

2.2.1 Offerta di servizi e trasporto pubblico della città di Milano⁰³

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 diciassette 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



Figure 3 - Cartina della città di Milano con indicazione delle 7 aree di ZTL (Fonte: ztlmilano.it)

autorizzati, in determinate fasce orarie.

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) ("Figure 4");
- ◆ Rete automobilistica (autobus): 137 linee;
- ◆ Rete tranviaria: 17 linee ("Figure 5");
- ◆ Rete filoviaria: 4 linee.

⁰³. I dati riportati nel seguente paragrafo sono stati recepiti da:

- <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/ztl-zone-a-traffico-limitato-corsie-riservate-aree-pedonali>
- Carta della Mobilità 2025 (Carta della Mobilità 2025.pdf)
- <https://www.ilpost.it/2020/04/29/milano-piste-ciclabili-coronavirus/>



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



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

Con lo scopo 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.



Figure 6 - Cartina della città di Milano con indicazione della rete tranviaria (Fonte: Wikipedia - mappa rete tranviaria milanese)

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 per sensibilizzare i propri cittadini e facilitare l'accesso alla mobilità sostenibile ha previsto all'interno del proprio sito web, una **sezione dedicata** alla "**Mobilità condivisa**", fornendo informazioni utili per **accedere ai servizi di**:

- ◆ Bike sharing: [link](#);
- ◆ Car pooling: [link](#);
- ◆ Car sharing: [link](#);
- ◆ Monopattini in sharing: [link](#);
- ◆ Scooter sharing: [link](#).

Oltre ai servizi di mobilità condivisa, il Comune di Milano sta inoltre sperimentando il modello **MaaS - Mobility as a Service**, un progetto finanziato dal **PNRR** per favorire la **digitalizzazione**, l'**accessibilità** e la **sostenibilità** degli spostamenti urbani. La sperimentazione, conclusa a fine 2023, ha coinvolto oltre **1.000 utenti** e cinque operatori selezionati tramite Avviso Pubblico, integrando all'interno di un'unica piattaforma digitale diversi servizi di **trasporto pubblico e privato** (taxi, car/bike sharing). Il sistema ha permesso agli utenti di **pianificare, prenotare e pagare** viaggi multimodali in modo semplice e centralizzato, favorendo un utilizzo più consapevole e flessibile dei mezzi di trasporto. L'iniziativa ha ottenuto un riscontro positivo, con un livello elevato di **soddisfazione degli utenti** e una buona **accessibilità** anche per categorie fragili, e proseguirà con una fase di potenziamento della comunicazione e dell'integrazione tra stakeholder.

2.2.2 Offerta di Trasporto Aziendale

Attualmente il parco auto aziendale per il personale della città di Milano è composto da **379 veicoli**, di cui circa il **99% composto da auto ibride o full electric**⁰⁴.

Vengono stabilite le **linee guida**, i **criteri** e le **regole di condotta** per l'assegnazione e l'utilizzo delle **autovetture aziendali** da parte delle risorse della nostra realtà. Inoltre, la selezione dei veicoli da inserire nel parco auto aziendale è gestita in collaborazione tra l'unità Gestione Flotta Aziendale, l'unità Group HR Operations, Governance and Reward e l'unità Group Procurement, che svolgono valutazioni specifiche per individuare i modelli di veicoli da mettere a disposizione.

In base a questo, abbiamo adottato **politiche di gestione della flotta aziendale** basate su criteri ecologici al fine di ridurre l'impatto ambientale e le emissioni dei mezzi di trasporto. Difatti, il parco auto include veicoli a basse emissioni di CO₂, come auto elettriche, ibride e plug-in, contribuendo a promuovere soluzioni più sostenibili e a ridurre l'impronta ecologica complessiva.

Inoltre, per il personale della sede di via Caldera e della sede di Viale Bodio è stato attivato un **servizio navetta** dedicato, in modo da supportare e facilitare l'utilizzo dei mezzi del trasporto pubblico distanti dalle due sedi.

2.3 Analisi degli spostamenti casa-lavoro – Analisi Mobility Survey 2025

Per approfondire la comprensione delle **abitudini di spostamento e delle preferenze di mobilità** del personale di Mediobanca, è stata realizzata, per il quinto anno consecutivo, un'analisi dettagliata basata sulla raccolta e l'esame di dati specifici. A tal fine, nel mese di ottobre 2025, è stata somministrata la **Mobility Survey**.

La Survey, ideata per esaminare le modalità di mobilità delle risorse di Mediobanca, è stata erogata e resa disponibile per **circa 10 giorni lavorativi**, durante i quali il personale ha potuto accedere a un modulo digitale su Microsoft Forms per rispondere a domande approfondite riguardanti i loro spostamenti casa-lavoro e le preferenze verso soluzioni alternative che possano contribuire positivamente all'ambiente urbano.

La struttura della Survey si articola in quattro sezioni principali:

1. **Anagrafica:** Raccolta delle generalità dei partecipanti;
2. **Attività lavorativa:** Analisi delle giornate di lavoro in presenza e dei flussi in ingresso e in uscita dalle sedi aziendali;
3. **Spostamento casa-lavoro:** Studio delle modalità di spostamento abituali;

⁰⁴. Dati aggiornati al 19 settembre 2025

4. **Propensione al cambiamento:** Raccolta degli eventuali interessi verso modalità di trasporto alternative più sostenibili.

La Survey è stata proposta a 2.994 dipendenti, di cui 1.016 hanno completato il questionario, raggiungendo così un tasso di risposta del 34%.

Di seguito vengono presentati i principali risultati emersi dall'indagine.

2.3.1 Anagrafica

Il campione di 1.016 risorse, che ha risposto alla Mobility Survey, si suddivide in **donne (45%)** e **uomini (54%)**; si registra anche un **1%** di risorse che **preferisce non dichiarare il proprio sesso**. Relativamente alla composizione per età, il **12%** dei partecipanti ha un'**età inferiore a 30 anni**, il **27%** dei partecipanti ha **tra i 31 e i 40 anni**, il **36%** dei partecipanti **tra i 41 e i 50 anni**, il **23%** dei partecipanti ha **tra i 51 e 60 anni** e il **2%** dei partecipanti ha un'**età superiore ai 61 anni**.

I rispondenti alla survey si collocano nel **49%** dei casi all'interno del **comune di Milano**, in particolare nel **Municipio 7 - Baggio, De Angeli, San Siro (15%)** e nel **Municipio 9 - Stazione Garibaldi, Niguarda (14%)**, mentre il restante **51% fuori dal comune di Milano**. Di questi ultimi, il **96%** è **domiciliato in Lombardia**, soprattutto nella prossimità di Milano. I restanti rispondenti sono suddivisi fra le regioni limitrofe: **Piemonte (3%)**, **Emilia-Romagna (<1%)**, **Veneto (<1%)**, **Liguria (<1%)**.

La "Figura 7" rappresenta il dettaglio della concentrazione del domicilio.

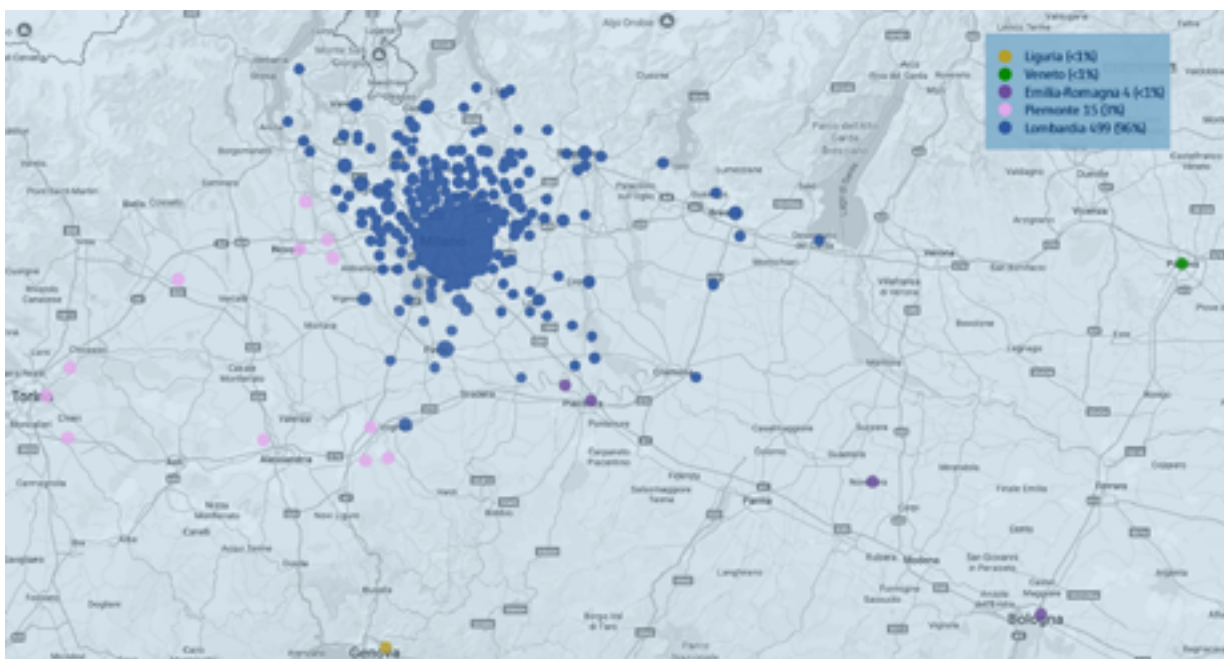


Figura 7 - Distribuzione del domicilio dei rispondenti nella Regione Lombardia e nelle regioni limitrofe

2.3.2 Attività lavorativa

In linea con le politiche aziendali, i partecipanti manifestano una forte inclinazione a lavorare presso la propria sede di lavoro. I dati evidenziano che il **94% delle risorse** svolge le **proprie attività di lavoro in presenza almeno 3 giorni a settimana**. Nello specifico, il **56%** dei dipendenti è **presente 3 giorni** alla settimana **in sede**, il **19%** lavora **4 giorni in sede** ed infine il **19%** dei rispondenti **presenzia tutti i giorni** della settimana (5/5). Parallelamente, il **6%** delle risorse svolge **2 o meno** giornate lavorative **in presenza**. Più precisamente, il **5%** lavora **2 giorni** alla settimana **in presenza**, mentre solo l'**1%** è presente in sede **1 giorno** alla settimana (“Figura 8”).

LAVORO IN PRESENZA



Figura 8 – Personale che svolge il lavoro in presenza

Analizzando i dati ottenuti dalle risposte alla survey, risulta un **picco in entrata (63%)** presso le sedi nella **fascia 8:00-9:00 del mattino** (“Figura 9”). Il **29%** effettua il proprio ingresso **tra le 09:00 e le 10:00**; l'**7%** arriva alla sede di lavoro **tra le 07:00 e le 08:00**, mentre meno dell'**1%** dei rispondenti arriva in sede **tra le 10:00 e le 11:00**. Infine, un numero minimo di risorse (**<1%**) lavora **su base turnistica** settimanale.

Inoltre, si osserva un **picco in uscita (82%)** nella **fascia oraria 17:00-19:00** (“Figura 9”). Il **7%** esce dall'ufficio **tra le 19:00 e le 20:00**. Allo stesso tempo, il **10%** dei rispondenti effettua la propria uscita dal posto di lavoro **prima delle 17:00**. Una percentuale ridotta di rispondenti (**<1%**) esce dall'ufficio **dopo le 20 o su base turnistica** settimanale.

ORARIO DI ENTRATA E DI USCITA

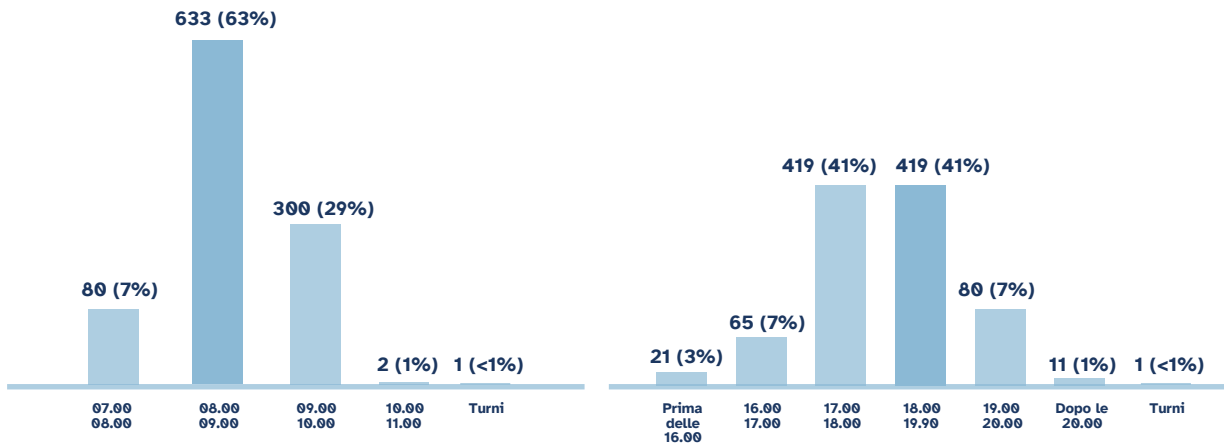


Figura 9 – Orari di entrata e di uscita dichiarati dai rispondenti della Survey

2.3.3 Spostamento casa-lavoro

Coerentemente con le evidenze emerse nella Sezione 1, la ricerca ha rilevato che il **40%** dei partecipanti alla Survey risiede a una **distanza compresa fra 2 e 10 km** dalla propria sede di lavoro, mentre il **44%** abita ad una distanza compresa **fra 10 e 40 km** dalla propria sede di lavoro. Il **12%** dei rispondenti risiede ad una distanza **superiore ai 40 km** dalla sede di lavoro. Infine, solo il **4%** deve compiere una distanza **inferiore ai 2 km** per arrivare alla sede di lavoro.

Relativamente al tempo impiegato nello spostamento casa-lavoro, il **46%** dei partecipanti alla Survey segnala di impiegare un **tempo compreso fra i 20 e i 50 minuti**, mentre il **40%** spende **oltre 50 minuti** della propria giornata per effettuare il viaggio. Infine, il **14%** 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

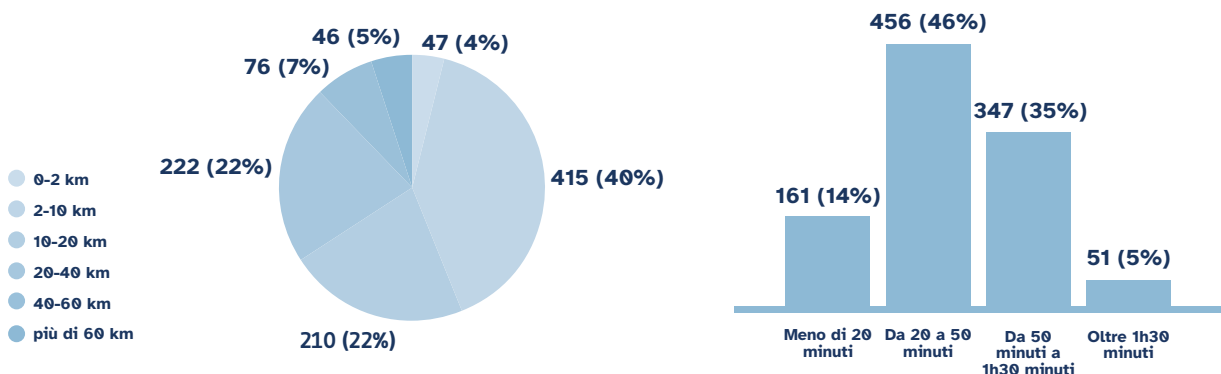


Figura 10 – Distanza km e tempo medio di percorrenza domicilio-sede di lavoro

È stata condotta, inoltre, un’indagine approfondita sui mezzi utilizzati per compiere lo spostamento casa-lavoro. Si registra, infatti, che il **96%** dei rispondenti alla Survey afferma di utilizzare almeno **un mezzo di trasporto** per compiere lo

spostamento casa lavoro, mentre solamente il **4%** delle risorse percorre l'intero **tragitto a piedi** ("Figura 11").



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

Successivamente, il dato relativo alle risposte di coloro che utilizzano almeno un mezzo per effettuare lo spostamento casa-lavoro, è stato ulteriormente analizzato al fine di indicare coloro che utilizzano un unico mezzo rispetto a coloro che, invece, impiegano più di un mezzo per effettuare lo spostamento. Emerge, quindi, che il **65%** impiega solo **un mezzo di trasporto**, mentre il **31%** utilizza **più di un mezzo (Intermodalità)**.

Fra i partecipanti che hanno dichiarato di utilizzare un solo mezzo di trasporto per raggiungere la sede di lavoro, l'auto privata/aziendale risulta essere il mezzo maggiormente utilizzato (**48%** - di cui l'**1%** ricorre al **carpooling**). In particolare, l'**auto privata** rappresenta il **91%** dell'utilizzo complessivo, e il **9%** usufruisce dell'**auto aziendale** ("Figura 12").



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

Relativamente agli altri mezzi utilizzati per lo spostamento casa-lavoro, il **13%** 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. L'**89%** utilizza una **Moto/Scooter alimentato a Benzina**, mentre solo l'**11%** impiega una **Moto/Scooter Elettrica** ("Figura 13").



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

Inoltre, il personale di Mediobanca che compie il tragitto casa-lavoro con un solo mezzo, ha indicato di utilizzare il **Trasporto Pubblico Locale (TPL)** con un tasso di utilizzo pari al **33%**. Il mezzo del TPL maggiormente utilizzato dalle risorse è la **Metro (51%)**, seguito dall'**Autobus (17%)**, il **Tram (12%)** e il **Treno (15%)**, mentre solo una percentuale limitata di risorse impiega il **Passante Ferroviario (5%)**. Tra coloro che utilizzano il TPL, il **4%** dei rispondenti segnala di **non possedere alcun abbonamento**. Tra gli abbonamenti maggiormente utilizzati dai partecipanti, viene dichiarato l'utilizzo per il **69%** dell'**abbonamento Urbano ATM**, seguito dall'**abbonamento Treno Regionale (10%)**, dall'utilizzo dei **Carnet (4%)**, dall'**abbonamento Extraurbano ATM (5%)**, dall'**abbonamento Integrato/ Tessera Multimodalità (8%)** e dall'**abbonamento treno Extraregionale (<1%)** ("Figura 14").



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 (6%)**. Tra questi, il **10%** di coloro che impiega la bici/monopattino per compiere lo spostamento casa-lavoro dichiara di **utilizzare un mezzo elettrico** ("Figura 15").



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

Dall'analisi emerge che 2 dei rispondenti utilizza i servizi di **Sharing Mobility**, di cui i mezzi utilizzati sono principalmente moto e scooter.

Per quanto concerne, invece, i rispondenti che utilizzano più di un mezzo per compiere lo spostamento casa-lavoro hanno mostrato una forte propensione all'impiego del **Trasporto Pubblico Locale (81%)**, seguito dall'**Auto Privata/ Aziendale (51%)**. Un ridotto numero di risorse usufruisce della **Bicicletta/ Monopattino (16%)** e della **Moto/Scooter (8%)**, mentre un numero limitato di partecipanti impiega **Sharing Mobility (3%)** e **Carpooling (1%)**. Infine, il **50%** dei rispondenti che utilizzano più mezzi di trasporto appartenenti alla sede di **Via Caldera e di Viale Bodio** utilizza la **Navetta Aziendale** associata ad un altro mezzo di trasporto ("Figura 16").

INTERMODALITÀ

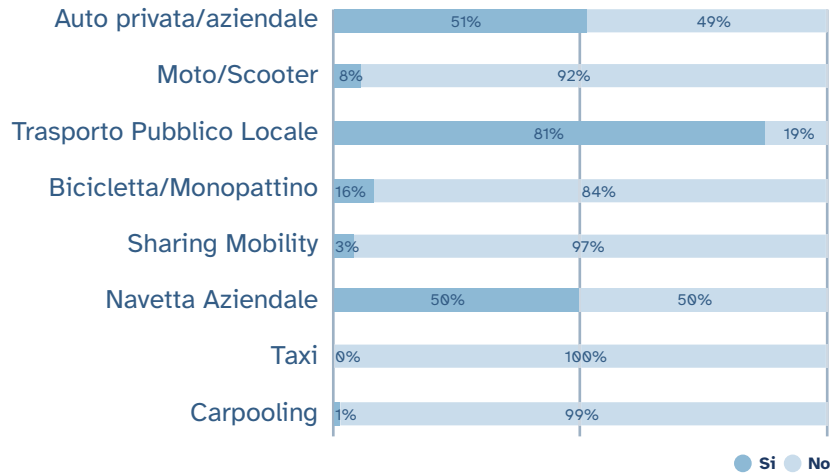


Figura 16 – Risultati dei rispondenti che utilizzano l'intermodalità per compiere lo spostamento casa-lavoro

2.3.4 Propensione al cambiamento

All'interno della *Mobility Survey* è stata indagata anche la propensione al cambiamento. A tal proposito, è emerso che il **52%** dei rispondenti sarebbe **disposto⁰⁵ ad utilizzare mezzi di trasporto alternativi** a quelli abitualmente utilizzati, prediligendo in particolare il ricorso a **mezzi di trasporto elettrici (67%)** e al **trasporto pubblico Locale (63%)**.

Lo **Sharing Mobility**, invece, riscuote poco interesse riscontrando solo il **24%** per il **Bike Sharing**, il **19%** per lo **Scooter Sharing** e il **29%** per il **Car Sharing**. Allo stesso modo, anche il **carpooling** risulta non essere un'alternativa valida per i partecipanti che hanno dimostrato interesse solo per il **29%** ("Figura 17").

TIPOLOGIE DI MEZZO ALTERNATIVO

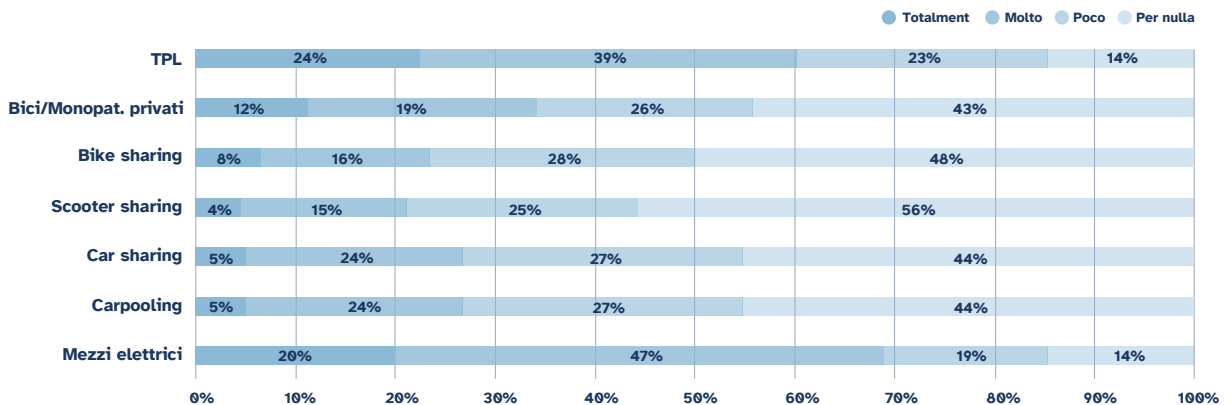


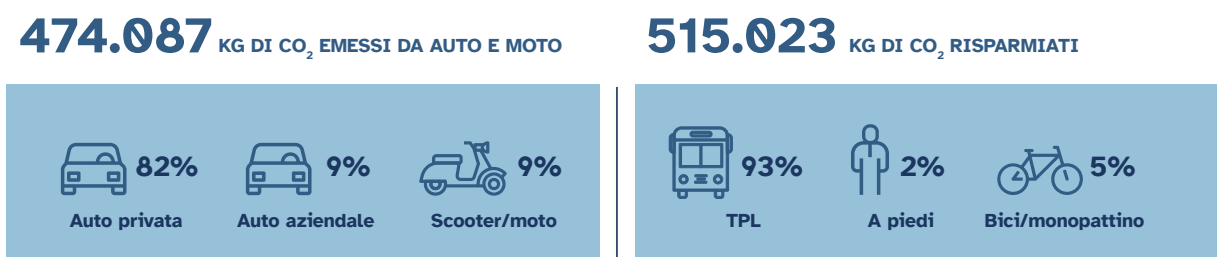
Figura 17 – Preferenze dei rispondenti alla Mobility Survey disposti all'utilizzo di un mezzo alternativo

⁰⁵. Nel calcolo della propensione al cambiamento sono state considerate le risposte aggregate relative alle opzioni "Molto" e "Totalmente".

Il **52%** dei partecipanti che ha dichiarato di essere **interessato a modalità di spostamento alternative** a quelle abituali, ha indicato le seguenti motivazioni: il **27%** «**Tempi di percorrenza troppo elevati**», seguita dalla «**Mancanza di copertura del servizio**» (**26%**), «**Scarso Comfort**» (**15%**), «**Impossibilità organizzative**» (**14%**) e «**Sensazione di mancata sicurezza**» (**14%**). Invece, una porzione ridotta dei partecipanti ha indicato come motivazione gli «**Impedimenti dovuti a condizioni di salute**» (**1%**). Infine, il **3%** ha indicato altre motivazioni tra le quali: «**Praticità**», «**Sensibilità Green**» e «**Aspetti Economici**».

2.4 Analisi degli impatti ambientali annuali

IMPATTI AMBIENTALI



Gli impatti ambientali stimati sono stati calcolati su base annua, considerando il numero di settimane medie lavorative e gli spostamenti dei 1.016 partecipanti

Figura 18 – Sintesi emissioni totali ed emissioni risparmiate annualmente dal personale di Mediobanca

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro 2025 ha introdotto la **quantificazione delle sostanze inquinanti** rilasciate in atmosfera derivanti dall'utilizzo dei differenti vettori di mobilità adottati dal personale di Mediobanca. Sulla base delle **Linee Guida dell'ex MITE** e mediante i **dati acquisiti** attraverso la **Mobility Survey** (quali la categoria di mezzo utilizzato - potenza, standard emissivo, tipo di carburante, distanza chilometrica percorsa per il tragitto casa-lavoro e frequenza settimanale degli spostamenti), è stato possibile determinare le:

- ◆ **emissioni** generate dall'impiego di **mezzi di trasporto** ad elevato impatto ambientale inquinati (auto, scooter/moto);
- ◆ **emissioni risparmiate** grazie al ricorso a **modalità di spostamento sostenibili** (Trasporto Pubblico Locale, Piedi, Bici/Monopattino).

Nelle sezioni successive vengono riportate le formule utilizzate per il calcolo delle emissioni e i risultati ottenuti dall'analisi.

CALCOLO EMISSIONI INQUINANTI

Come illustrato nella (“Figura 19”), la valutazione delle emissioni associate a **ciascun mezzo di trasporto** (auto privata e aziendale; scooter/moto) è stata calcolata mediante il prodotto tra i **fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati**⁰⁶ (CO₂, Nox, ecc.) per la **media giornaliera di chilometri percorsi** con auto/scooter/moto per la singola tratta casa-lavoro. Il valore ottenuto è stato successivamente raddoppiato al fine di ricomprendere l’intero ciclo di spostamento della risorsa (andata e ritorno), quindi moltiplicato per il **numero di settimane lavorative** in un anno solare.

CALCOLO EMISSIONI	
DESCRIZIONE	La formula riportata è stata utilizzata per stimare le emissioni di inquinati 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	ΔEmi_{inq} = emissioni inquinanti
	Δkm_{mezzo} = media giornaliera di chilometri percorsi con auto/scooter/moto per la singola tratta casa-lavoro
	Fe_{inq} = fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO ₂ , Nox, ecc.)
	Nr. settimane = numero di settimane lavorative in un anno solare

Figura 19 – Formula calcolo totale delle emissioni inquinanti

Attraverso le **metodologie di calcolo ministeriali** sono state stimate le emissioni annuali derivanti dagli spostamenti casa-lavoro utilizzando mezzi inquinanti, come auto e scooter/moto, equivalente a una somma **totale di emissioni annuali di 474.087 kg di CO₂** (“Figura 20”). In particolare, si stima che coloro che utilizzano l’**auto privata** emettono annualmente un totale di **386.700 kg di CO₂** (l’**82%** del totale delle emissioni), mentre, coloro che utilizzano l’**auto aziendale** emettono un totale di **44.190 kg di CO₂** (il **9%** del totale delle emissioni). La stima delle emissioni, invece, per coloro che utilizzano uno **scooter/moto** è di **43.198 kg di CO₂** (il **9%** del totale delle emissioni). In relazione, invece, al calcolo del **valore pro capite** delle **emissioni prodotte**, esso è pari a **780 kg di CO₂**.

⁰⁶. I fattori di emissione delle diverse tipologie di veicoli sono stati ricavati dalla tabella di conversione delle emissioni di ABI LAB «Linee guida GRI».

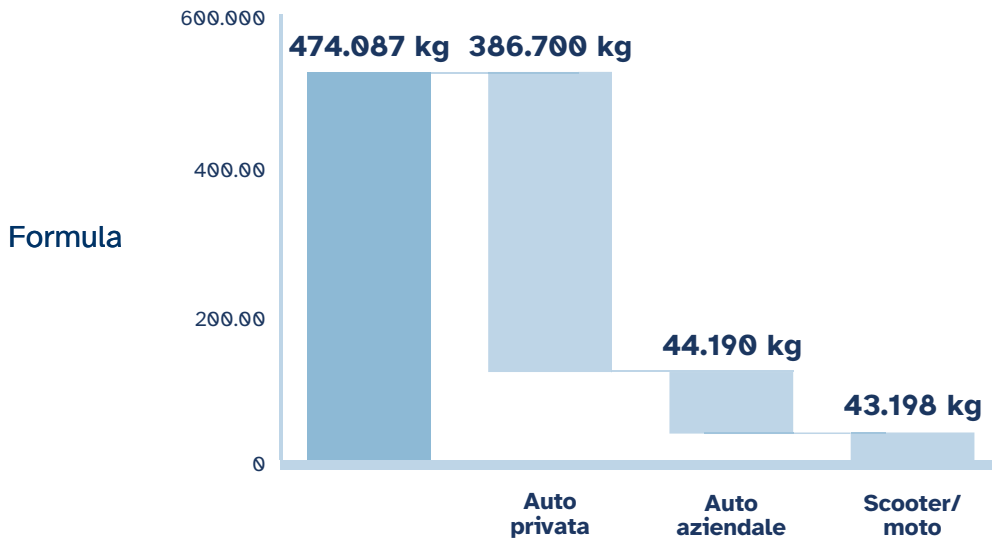


Figura 20 – Calcolo totale emissioni CO₂ del personale di Mediobanca

CALCOLO EMISSIONI RISPARMIATE⁰⁷

Come rappresentato nella (“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 determinata **moltiplicando** la **diminuzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in auto** per i **fattori di emissione medi** relativi a ciascuno degli inquinanti considerati (CO₂, Nox, ecc.), nonché il **numero complessivo** di giornate lavorative nell’anno solare durante le quali il **dipendente non ricorre a 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	$\Delta Emi_{inq} = \left(\frac{\Delta km_{auto} * Fe_{inq} * Op}{1000} \right)$
FATTORI	ΔEmi_{inq} = emissioni inquinanti
	Δkm_{auto} = riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura
	Fe_{inq} = fattori di emissione medi per ciascuno degli inquinanti considerati (CO ₂ , Nox, ecc.)
	Op = numero di giorni in un anno in cui il dipendente non utilizza un mezzo privato

Figura 21 – Formula calcolo emissioni risparmiate

⁰⁷. Tale procedura è stata indicata nelle Linee Guida del MITE

Applicando la medesima metodologia utilizzata per il calcolo delle emissioni risparmiate, si è reso evidente come il **quantitativo di emissioni risparmiate** risultante dagli spostamenti del personale di Mediobanca mediante l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale (TPL), biciclette/monopattini e spostamento a piedi ammonta ad una somma **totale di emissioni annuali di 515.023 kg di CO₂** ("Figura 22"). In particolare, **477.765 kg** derivano dall'utilizzo del **trasporto pubblico locale** (rappresentano il **93%** delle emissioni totali risparmiate), **9.856 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 **27.402 kg di CO₂** (pari al **5%** del totale delle emissioni risparmiate). Per quanto concerne, invece, il **valore pro capite** delle **emissioni risparmiate** esso è pari a **828 kg di CO₂**.

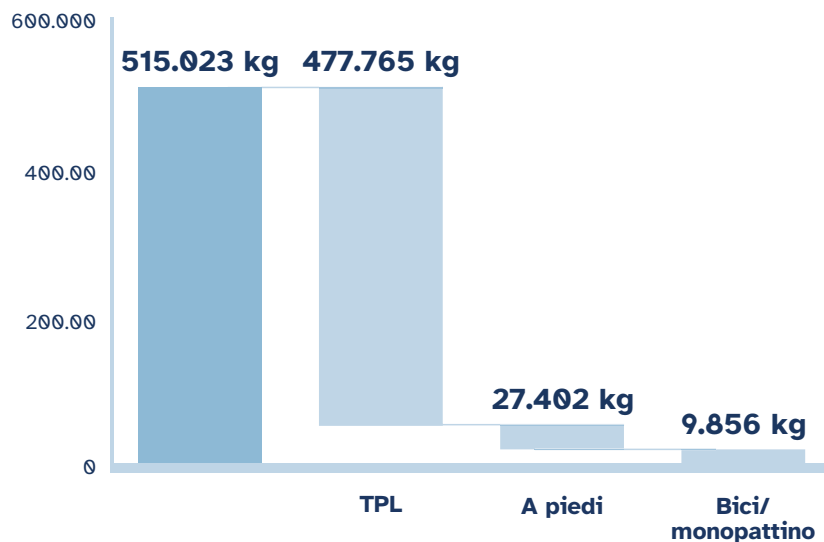


Figura 22 – Calcolo totale emissioni CO₂ del personale di Mediobanca



Parte progettuale

3. Parte progettuale

3.1 Le iniziative del Mobility Management

In base alle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), il Mobility Manager categorizza le iniziative proposte al personale in **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).

All'interno del nostro contesto, sono state individuate **3 aree di indirizzo** per categorizzare le iniziative che sintetizzano i 5 Assi sopracitati:

1. **Mezzi di trasporto alternativi all'auto privata:** soluzioni proposte che incentivano l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili;
2. **Policy green:** tutte le politiche aziendali volte a migliorare il rapporto tra mobilità ed ambiente per ridurre gli impatti dovuti dall'inquinamento;
3. **Corporate benefit:** servizi e convenzioni ad un prezzo agevolato che aiutano il nostro personale a scegliere soluzioni alternative.

Le informazioni e gli approfondimenti sui servizi offerti possono essere consultati nella **sezione "Smart Mobility"** all'interno della **Intranet**:



SMART MOBILITY

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

Di seguito, un riepilogo delle principali iniziative di Mediobanca.

1. Mezzi di trasporto alternativi all'auto privata

Il principale impegno assunto dal Mobility Management è quello di disincentivare l'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti casa-lavoro, proponendo alle risorse alternative più sostenibili tramite la messa a disposizione di **convenzioni** e **tariffe agevolate**. In particolare, è possibile accedere a:

- ◆ **convenzione per agevolazioni e sconti per i mezzi di trasporto pubblico locale (ATM);**
- ◆ agevolazioni per i servizi di **Sharing Mobility** per tutti i mezzi di trasporto;
- ◆ **servizio di navetta aziendale** (per le sedi in Via Caldera e Viale Bodio) per facilitare le connessioni limitate con il trasporto pubblico locale e le due sedi.

2. Policy green

Mediobanca, come già anticipato, mette in atto da anni numerose **politiche** in linea con la **strategia di sostenibilità**, sviluppando iniziative spesso proposte e richieste dal proprio personale.

Ad esempio, sono stati **installati stalli e rastrelliere per biciclette e monopattini** per facilitare e promuovere il ricorso ai mezzi relativi alla **micromobilità**.

3. Corporate benefit

Infine, il cluster "Corporate Benefit" raccoglie tutte le **agevolazioni economiche** di mobilità con l'obiettivo di proporre soluzioni ed opportunità in termini di **convenzioni e sconti** su una gamma di servizi di trasporto.

In particolare, sono a disposizione:

- ◆ **voucher e tariffe agevolate** per il **noleggio** a breve e lungo termine di **scooter, auto e furgoni**;
- ◆ **convenzioni ed accordi** per il noleggio o l'acquisto di **veicoli elettrici e mezzi di micromobilità**;
- ◆ **agevolazioni** per usufruire degli **abbonamenti annuali ATM (urbani ed integrati)**.

Inoltre, come precedentemente presentato, al fine di promuovere una mobilità sempre più sostenibile, il **parco auto aziendale** offre numerose opzioni di **autovetture elettriche, plug-in e ibride**.

3.2 Individuazione dei benefici

L'intera strategia di mobilità aziendale, quindi, ha l'obiettivo di promuovere soluzioni che producano un **impatto positivo sull'ambiente** e, di conseguenza, sulle **persone**, sulla **comunità** e sull'intero **ecosistema di riferimento**.

Il ricorso da parte del personale a soluzioni sostenibili e l'attuazione di iniziative efficaci ed in linea con le esigenze specifiche della popolazione dell'organizzazione, sostengono l'impegno della società nel **raggiungimento degli obiettivi** e nell'**ottimizzazione della gestione degli spostamenti**, garantendo numerosi **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 dell'autonomia negli spostamenti;
- ◆ Maggiore consapevolezza dell'impatto delle proprie scelte sull'ambiente urbano.

Per l'**azienda**, il miglioramento della gestione della mobilità può avere un impatto su:

- ◆ Ottimizzazione del lavoro grazie al coordinamento e l'organizzazione degli ingressi/uscite del personale;
- ◆ 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.

Per l'**ecosistema**, le scelte di modalità di spostamento del personale hanno un impatto su:

- ◆ Diminuzione delle emissioni inquinanti nell'ambiente;
- ◆ 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 con il Mobility Manager d'area.

3.3 Il programma di implementazione

Il raggiungimento degli obiettivi del Mobility Management, in termini di riduzione delle emissioni e coinvolgimento attivo delle risorse nel ricorso alle iniziative proposte, si realizza grazie alla definizione di una **roadmap attuativa interna** e del relativo **programma di implementazione**. Strutturata in base al **contesto** della nostra organizzazione e in linea con le **esigenze specifiche** del personale, il Mobility Manager definisce la **propria**

strategia in base a **3 macro-obiettivi**:

Favorire l'uso del trasporto pubblico

- ◆ Promuovere e sponsorizzare le agevolazioni per gli abbonamenti annuali al ATM;
- ◆ Favorire la Mobilità Ciclabile e la Micromobilità, grazie sia alle convenzioni aziendali che all'impegno del Comune di Milano.

Ridurre la domanda di Mobilità

- ◆ Implementare il percorso già avviato in materia di flessibilità lavorativa intrapreso dalla nostra realtà aziendale, 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" per poter individuare iniziative customizzate rispetto alle esigenze specifiche.



Adozione

4. Adozione

Il decreto interministeriale n. 179/202 stabilisce che tutte le aziende, pubbliche e private, debbano **pubblicare il Piano Spostamenti Casa-Lavoro entro il 31 dicembre di ogni anno**. Di conseguenza, adotteremo il PSCL 2025 a partire dalla data fissata dalla normativa, provvedendo a **comunicarlo e condividerlo entro 15 giorni con il Mobility Manager d'area del Comune di Milano**. L'obiettivo di questo processo è creare una rete di collaborazione tra le diverse parti coinvolte, al fine di **integrare le iniziative** degli operatori economici e del Comune, per **offrire servizi di trasporto più efficienti e sostenibili**, ottimizzando le risorse disponibili



Piano di comunicazione

5. Piano di comunicazione

Il Mobility Management si propone di assistere tutto il personale negli spostamenti casa-lavoro, promuovendo e condividendo soluzioni efficaci, rispetto alle esigenze specifiche, e a basso impatto sull'ambiente urbano dell'area milanese, attraverso comunicazioni specifiche, mirate e incisive.

Il **piano di comunicazione**, sviluppato in collaborazione con il Team di Internal Communication, garantisce supporto a tutte le persone della nostra organizzazione e si articola attorno a due obiettivi principali:

1. **Sensibilizzare gli stakeholder**, interni ed esterni, riguardo all'impatto delle modalità di spostamento abituali sull'ambiente urbano, evidenziando i dati relativi alle emissioni prodotte e a quelle evitate;
2. **Valorizzare il nostro impegno** mediante azioni concrete volte a incentivare e promuovere l'adozione di mezzi e modalità di trasporto più sostenibili e alternativi.

Per questo motivo nella definizione della **strategia comunicativa** vengono individuati messaggi chiave che vengono diffusi principalmente attraverso il canale principale: la sezione "**Smart Mobility**" della intranet aziendale. Il team di Mobility Management aggiorna periodicamente le risorse su **temi legati alla mobilità sostenibile**, fornendo **informazioni sulle agevolazioni e convenzioni aziendali** disponibili e sulle **modalità di accesso alle sedi aziendali**.



Piano di monitoraggio

6. Piano di monitoraggio

L'obbligo normativo di aggiornare annualmente il Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) rende fondamentale l'elaborazione di un **piano di monitoraggio** adeguato. Dopo la pubblicazione del documento, infatti, il Mobility Manager e il suo team pianificano le attività necessarie per:

- ◇ Valutare l'**efficacia delle iniziative**, evidenziando i benefici potenziali per i dipendenti e per la comunità del Comune di Milano
- ◇ Individuare le **aree di miglioramento** per le iniziative che potrebbero risultare difficili da attuare o poco apprezzate dal personale.

Il monitoraggio sarà quindi strutturato attorno a **tre elementi fondamentali**:

1. **Attività di monitoraggio**: raccolta ed analisi dei dati necessari a valutare l'andamento delle iniziative, il loro grado di adozione e l'efficacia in relazione agli obiettivi di Mobility Management.
2. **Indicatori di monitoraggio**: individuazione dei KPI specifici per valutare l'avanzamento e il raggiungimento degli obiettivi. Gli indicatori principali comprenderanno, ad esempio, lo stato di progresso delle iniziative, il grado di soddisfazione e l'efficacia della comunicazione.
3. **Strumenti di monitoraggio**: utilizzo di rilevazioni periodiche sullo stato delle iniziative, questionari di adozione, e piattaforme aziendali come l'Intranet o i social media interni per raccogliere feedback.

Nel corso di tutte le fasi del monitoraggio, il Mobility Manager sarà supportato da risorse specializzate provenienti da diverse aree interne, al fine di garantire un approccio multidisciplinare e ottimizzare l'efficacia delle azioni.

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