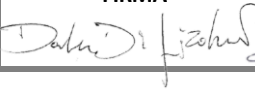
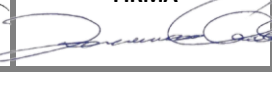
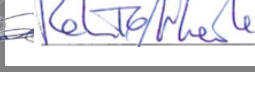




DM n. 179 del 12 maggio 2021
Modificato con DM 16 settembre 2022



Ed.	Rev.	Data Rev.	Redatto da:	Verificato da:	Approvato da:
			Consulente Environment & Sustainability	Mobility Manager	Legale Rappresentante
00	00	20/12/2024	Daniele Di Girolamo FIRMA 	Domenico Grillo FIRMA 	Roberto Meda 

Ed.	Rev.	Data	Natura delle variazioni apportate
00	00	20/12/2024	Prima emissione

INDICE

1.	INTRODUZIONE	6
1.1	SCOPO	6
1.2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	6
1.3	GRUPPO DI LAVORO	6
	SEZIONE I – INFORMATIVA E ANALISI AZIENDALE DI MOBILITÀ.....	8
2.	ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL’AZIENDA	8
2.1	DESCRIZIONE DELLA SEDE	8
2.2	LOCALIZZAZIONE	8
2.3	PERSONALE DIPENDENTE.....	8
2.4	ORARIO DI LAVORO	9
2.5	LAVORO AGILE.....	9
2.6	RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI PER LA MOBILITÀ.....	10
2.6.1	<i>Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti</i>	<i>10</i>
2.6.2	<i>Servizi di trasporto per i dipendenti</i>	<i>10</i>
2.6.3	<i>Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti</i>	<i>11</i>
2.6.4	<i>Aree di sosta riservate ai dipendenti</i>	<i>12</i>
2.6.5	<i>Postazioni di ricarica veicoli elettrici</i>	<i>12</i>
2.6.6	<i>Spogliatoi con presenza di docce.....</i>	<i>12</i>
2.6.7	<i>Mensa aziendale</i>	<i>13</i>
2.6.8	<i>Strumenti di comunicazione aziendale</i>	<i>13</i>
3.	ANALISI DELL’OFFERTA DI TRASPORTO	14
3.1	NODI DI INTERSCAMBIO	14
3.2	STAZIONI FERROVIARIE	14
3.3	STAZIONI METRO	15
3.4	FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM	15
3.5	ZONA SERVITA DA CAR SHARING	16
3.6	ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING	16
3.7	ZONA SERVITA DA BIKE SHARING	17
3.8	ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING	17
3.9	PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI	18
3.10	AREE DI SOSTA	19
3.11	AREA PEDONALE / ZTL.....	19
4.	ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	20
4.1	ANALISI DELLE MODALITÀ ABITUALI DI SPOSTAMENTO CASA-LAVORO	20
4.1.1	<i>Analisi dell’attività lavorativa</i>	<i>20</i>
4.1.2	<i>Analisi spaziale</i>	<i>21</i>
4.1.3	<i>Analisi temporale</i>	<i>23</i>
4.1.4	<i>Analisi motivazionale</i>	<i>23</i>
4.2	ANALISI DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO.....	26
4.2.1	<i>Cambiamento in favore del trasporto pubblico.....</i>	<i>26</i>

4.2.2	<i>Cambiamento in favore dell'uso della bicicletta/monopattino privato.....</i>	<i>26</i>
4.2.3	<i>Cambiamento in favore del car pooling</i>	<i>27</i>
4.2.4	<i>Cambiamento in favore del car sharing</i>	<i>27</i>
4.2.5	<i>Cambiamento in favore dello scooter sharing.....</i>	<i>28</i>
4.2.6	<i>Cambiamento in favore del bike sharing.....</i>	<i>29</i>
4.2.7	<i>Cambiamento in favore del monopattino in sharing.....</i>	<i>29</i>
4.2.8	<i>Cambiamento in favore dell'auto elettrica privata</i>	<i>30</i>
SEZIONE II – IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO E DELLE MISURE DI MIGLIORAMENTO		31
5.	PROGETTAZIONE DELLE MISURE	31
5.1	DESCRIZIONE DELLE MISURE DA IMPLEMENTARE E DEFINIZIONE DEI BENEFICI CONSEGUIBILI	32
6.	PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE	37
SEZIONE III – ADOZIONE, COMUNICAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO.....		39
7.	ADOZIONE DEL PSCL	39
8.	COMUNICAZIONE DEL PSCL AI DIPENDENTI	39
9.	PROGRAMMA DI MONITORAGGIO.....	39
10.	CONCLUSIONI.....	43

1. INTRODUZIONE

Il presente documento rappresenta il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) della sede di Torino della società ELITechGroup S.p.A, ai sensi degli artt. 4 e 5 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 12 maggio 2021.

Il presente PSCL analizza le abitudini di mobilità dei dipendenti dell'Organizzazione, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio comunale di Torino, al fine di individuare le criticità a essi collegate, le cause che le generano e le possibili soluzioni da attivare, nonché le opportunità di miglioramento per l'efficientamento dell'organizzazione degli spostamenti dei lavoratori anche in funzione del contesto esterno.

1.1 SCOPO

Scopo del presente PSCL è ridurre il traffico veicolare privato ed individuare le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, al fine di aumentare il benessere dei lavoratori attraverso azioni in grado di coniugare politiche di welfare aziendale e di sostegno alle famiglie con pratiche e stili di vita improntati alla razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente e a una maggiore sostenibilità ambientale.

1.2 RIFERIMENTI NORMATIVI

Il presente documento è stato redatto in conformità ai seguenti riferimenti normativi:

- Decreto Interministeriale del 27/03/1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane";
- D.L. 34/2020 "Decreto rilancio", convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n. 179 del 12 maggio 2021;
- D.L. 73/2021 "c.d. Sostegni bis", convertito con modificazioni dalla L. del 23 luglio 2021 n. 106;
- Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), di cui al comma 5 dell'articolo 3 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n. 179 del 12 maggio 2021, approvate con il Decreto Interministeriale n. 209 del 4 agosto 2021;
- Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 16 settembre 2022.

1.3 GRUPPO DI LAVORO

L'Organizzazione ha affidato le attività di redazione del presente PSCL alla Società IGEAM Consulting, la quale si è avvalsa del team composto da:

- Ing. Domenico Grillo Environment & Sustainability Area Manager di IGEAM Consulting, individuato e nominato Mobility Manager dell'Organizzazione;
- Dott. Daniele Di Girolamo, Environment & Sustainability Project Manager di IGEAM Consulting;
- Ing. Damiano Vargiu, Environment & Sustainability Consultant di IGEAM Consulting.

Il team è stato supportato nella stesura del presente Piano dal Regulatory Affairs Specialist dell'Organizzazione, Dott.ssa Nicoletta Piras.

SEZIONE I – INFORMATIVA E ANALISI AZIENDALE DI MOBILITÀ

La presente sezione del PSCL raccoglie tutte le informazioni e i dati relativi alle esigenze di mobilità del personale e le condizioni strutturali aziendali, l'offerta di trasporto del territorio, nonché le risorse disponibili per l'attuazione delle possibili misure utili a migliorare la mobilità del personale.

2. ANALISI DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELL'AZIENDA

Nel corso della presente analisi, sulla base delle informazioni rese disponibili dall'Organizzazione, il Gruppo di lavoro ha provveduto alla verifica delle caratteristiche della sede aziendale oggetto del presente PSCL (localizzazione, numero personale, orari di lavoro, ecc.) e delle dotazioni in termini di posti auto, posti bici, spogliatoi per i ciclisti, nonché le altre informazioni sulle risorse strumentali destinate alla mobilità del personale.

2.1 DESCRIZIONE DELLA SEDE

La sede di ELITechGroup S.p.A è situata all'interno del Business Center Piero della Francesca; l'azienda occupa 2 piani all'interno del corpo H, mentre i restanti livelli sono occupati da altre aziende.

All'interno dello stabile, al piano -1, ci sono parcheggi destinati ai dipendenti ELITechGroup S.p.A. Vi è anche la possibilità di parcheggiare all'esterno.

2.2 LOCALIZZAZIONE

Denominazione della sede	ELITechGroup S.p.A
Comune	Torino
Via e numero civico	Corso Svizzera, 185
CAP	10149

2.3 PERSONALE DIPENDENTE

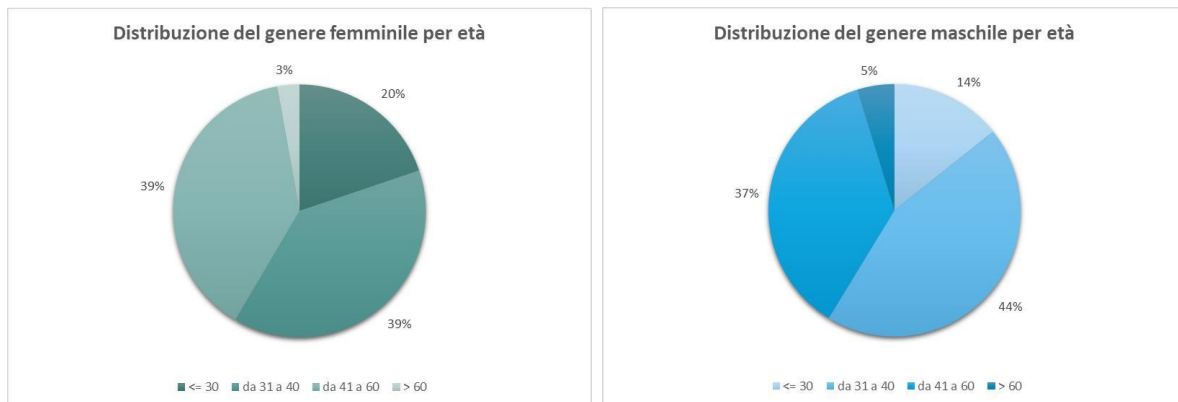
Personale totale	174*
Personale dipendente tempo pieno	161
Personale dipendente part-time	8

*comprende personale diretto (169) e lavoratori esterni all'Organizzazione che operano stabilmente in sito (5).

Si specifica che è presente personale viaggiante afferente alla *field force con numero pari a 31 dipendenti* (dipendenti che effettuano quotidianamente il percorso casa-cliente).

A maggio 2024, il personale presso la Sede è pari a 169 unità, con una percentuale dei dipendenti di genere femminile (106 unità) pari al 63% del totale e una percentuale di genere maschile (63 unità) pari al 37% del totale. La maggior parte dei lavoratori e delle lavoratrici ha un'età compresa tra i 41 e i 60 anni (39% per le donne, 37% per gli uomini), seguono poi i dipendenti di età compresa tra i 31 e i 40 anni (39% per le donne, 44% per gli uomini).

Figura 1 – Distribuzione del personale per genere ed età



2.4 ORARIO DI LAVORO

L'attività lavorativa è svolta durante l'intera settimana con flessibilità in entrata e in uscita per tutti i dipendenti, con mezz'ora di pausa pranzo. Nello specifico:

- Dal lunedì al giovedì: 8:00/9:15 – 12:30/13:00 – 16:30/17:45;
- Venerdì: 8:00/9:15 – 12:30/13:00 – 14:30/15:45

Per quanto attiene agli orari di chiusura della sede, la stessa è chiusa:

- Dalle 19.00 alle 7.00 del mattino successivo, da lunedì a venerdì
- Il sabato e la domenica

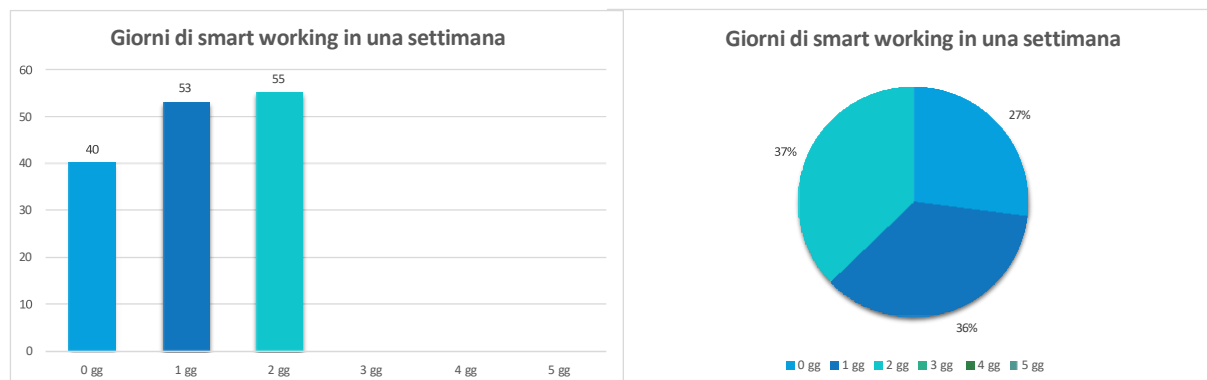
2.5 LAVORO AGILE

Prima della pandemia Covid-19 l'azienda non incentivava il lavoro agile (smart working) attraverso le forme previste dall'apposita normativa nazionale.

A seguito della pandemia da Covid-19, a tutela del proprio personale, l'azienda ha garantito la possibilità dello smart working a tutti i dipendenti la cui mansione permettesse di lavoro da remoto: circa il 70% della popolazione aziendale ha effettuato smart working per un massimo di 2 giorni a settimana.

A oggi, il personale dipendente ha diritto al lavoro agile per un massimo di 2 giorni a settimana.

Figura 2 – Numero di giorni a settimana in cui si lavora in smart working



L'approfondimento dei dati mostra che il 37% dei lavoratori adotta la modalità di "lavoro agile" per due giorni alla settimana e il 36% degli intervistati preferisce svolgere le proprie mansioni da remoto per un solo giorno settimanale. Infine, il 27% dei partecipanti non usufruisce, o non può usufruire in base alla propria funzione, allo smart working.

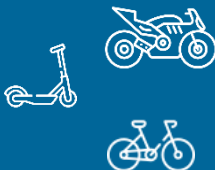
2.6 RISORSE, SERVIZI E DOTAZIONI AZIENDALI PER LA MOBILITÀ

2.6.1 Risorse per la gestione della mobilità dei dipendenti

Risorse economiche dedicate	Risorse umane dedicate
Anno 2025: circa 7.000 €	- Mobility Manager aziendale, esterno all'azienda - Team di consulenti ambientali esterni a supporto del Mobility Manager aziendale - Referente Regulatory - Referente Servizio Tecnico

2.6.2 Servizi di trasporto per i dipendenti

Servizi di mobilità	Descrizione
	Navetta aziendale La sede non dispone di navetta aziendale.
	Automobili aziendali La flotta aziendale per la sede è attualmente composta da 53 mezzi (di cui 3 in pool). Le autovetture sono così divise:

Servizi di mobilità	Descrizione
	N.3 auto Benzina; N.1 auto Hybrid Benzina; N.5 auto Mild-Hybrid Diesel; N.44 auto Diesel
	Moto/biciclette/monopattini aziendali Il personale di sede non dispone di moto, biciclette e monopattini aziendali.
	Car sharing aziendale Attualmente l'Organizzazione non dispone del servizio di car sharing aziendale.
	Piattaforma di car pooling aziendale Attualmente il personale di sede non dispone di piattaforma car pooling aziendale.

2.6.3 Incentivi / buoni mobilità per i dipendenti

Incentivi	Descrizione
	Incentivi / sconti per l'acquisto di abbonamenti al TPL L'azienda non dispone di un servizio di incentivazione ai lavoratori per l'acquisto di biglietti e/o abbonamenti al TPL, ma possibilità di richiedere il rimborso degli abbonamenti con utilizzo del Welfare aziendale
	Incentivi / sconti per l'acquisto di servizi di sharing mobility L'azienda non dispone di un servizio di incentivazione ai lavoratori per l'accesso alla mobilità condivisa.


Incentivi all'uso della bicicletta (Bike to work)

L'azienda non dispone di un servizio di incentivazione interno all'utilizzo della bicicletta per raggiungere la sede di lavoro.

2.6.4 Aree di sosta riservate ai dipendenti

Aree di sosta	Descrizione
	Numero posti auto La sede è dotata di aree di parcheggio interne riservate: a oggi presso la sede sono disponibili 108 posti auto (di cui 35 riservati). I parcheggi riservati vengono assegnati a ogni responsabile. I rimanenti parcheggi sono liberi a disposizione dei dipendenti.
	Numero posti moto La sede non è dotata di posti moto.
	Numero posti bici Al fine di fornire una modalità sicura di parcheggio per i dipendenti che scelgono la bicicletta quale modalità sostenibile di spostamento, l'Organizzazione mette a disposizione, in propri spazi interni aziendali, un parcheggio chiuso con paletti per le bici (dimensioni L 4.85m x P 4.23m).
	Zona deposito monopattini La sede è dotata di deposito monopattini, ovvero un parcheggio chiuso con paletti assieme alle biciclette.

2.6.5 Postazioni di ricarica veicoli elettrici

La sede non è dotata di colonnine di ricarica.

2.6.6 Spogliatoi con presenza di docce

Presso la sede sono presenti n. 2 spogliatoi per donne e n. 2 spogliatoi per uomini.

2.6.7 Mensa aziendale

La sede non è dotata di mensa aziendale, ma nelle vicinanze sono disponibili dei posti convenzionati:

- Bar Piero della Francesca – Corso Svizzera 185
- EMAR S.r.l. – Self-service Dubai – Corso Svizzera 185
- Ophrys sas – Via Nole 53
- Self-service Alessia di Ortore Lucia&C sas – Via Pessinetto, 15.

2.6.8 Strumenti di comunicazione aziendale

L'Organizzazione dispone dei seguenti strumenti di comunicazione interna:

- e-mail aziendale;
- infografiche;
- social media aziendali;
- presentazioni nelle zone comuni.

3. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

Trasversalmente alle attività di analisi delle condizioni strutturali dell'azienda, il Gruppo di lavoro ha provveduto alla valutazione dell'offerta di trasporto presente sul territorio (con particolare riguardo a un raggio di 500 metri dalla sede aziendale) al fine di ricostruire un quadro conoscitivo delle infrastrutture (rete viaria, percorsi ciclo-pedonali, aree di sosta, nodi di interscambio) e dei servizi di trasporto utilizzabili dai dipendenti dell'azienda nell'ambito dei loro spostamenti casa-lavoro.

Detta analisi consente di avere un quadro esemplificativo delle problematiche connesse al territorio, definendo tutte le dinamiche di mobilità dei dipendenti dal proprio domicilio verso la sede.

3.1 NODI DI INTERSCAMBIO

Per "nodi di interscambio" si intendono i nodi del sistema di trasporto in cui avviene il trasferimento degli utenti da un modo di trasporto all'altro (per esempio: auto – metropolitana; treno – bus, ecc.).

La sede dell'Organizzazione è ubicata a circa 3 km dalla stazione ferroviaria di Torino Porta Susa, la stessa è facilmente raggiungibile attraverso i mezzi di superficie (ovvero tram e autobus). La stazione risulta essere un importante nodo di interscambio per l'area e distante circa 3 km dalla sede stessa, da cui è possibile raggiungere agevolmente le seguenti linee:

- Treni regionali
- Treni alta velocità
- Linea metropolitana M1
- Linee autobus
- Linee tram

3.2 STAZIONI FERROVIARIE

L'area in cui sorge la sede risulta essere servita da linea ferroviaria. Attualmente il servizio è fornito dai seguenti gestori:

Gestore	Trenitalia
Fermata utile più vicina	Torino Porta Susa a 2,9 km dalla sede
Linee	▪ Sfm 3 Torino – Susa/Bardonecchia ▪ Linea regionale Torino – Ivrea ▪ Linea regionale Torino – Savona ▪ Linea regionale Torino – Cuneo
Sistema di bigliettazione	Per quanto riguarda la bigliettazione, attraverso il biglietto integrato o abbonamento, è possibile utilizzare i treni SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano) oltre ai mezzi urbani GTT (Gruppo Torinese Trasporti) del Comune di Torino (metro, tram e bus).

	È possibile acquistare titoli di viaggio singoli e abbonamenti attraverso molteplici canali quali: emettitrici automatiche presenti nelle stazioni delle metropolitane, rivendite autorizzate a Torino e in altri Comuni dell'area metropolitana, tramite l'App TO Move, attraverso carta contactless dei circuiti Mastercard e Visa direttamente ai tornelli delle stazioni della metro o servizio Tap&Go
Note eventuali	-

3.3 STAZIONI METRO

L'area in cui sorge la sede non risulta essere servita da linea metro: la fermata più vicina dista infatti circa 2 km. Attualmente il servizio è fornito dai seguenti gestori:

Gestore	GTT
Fermata utile più vicina	BERNINI a 1,7 km dalla sede
Sistema di bigliettazione	Cfr. 3.2
Note eventuali	-

3.4 FERMATE BUS/FILOBUS/TRAM

L'area nella quale sorge la sede risulta essere servita TPL di superficie. Attualmente il servizio è fornito dai seguenti gestori:

Fermata utile più vicina	Piero della Francesca (Corso Svizzera) a circa 200 metri dalla sede
Linea	Linea Bus 22 – da Cascinette a Orbassano Cap Linea Tram 3 – Da piazzale Vallette - corso Tortona
Gestore	GTT
Sistema di bigliettazione	Cfr. 3.2
Pensilina	La fermata risulta essere provvista di una pensilina per l'attesa dei viaggiatori e per la protezione dagli agenti atmosferici, e adeguatamente illuminata tramite illuminazione pubblica.
Note eventuali	Attualmente, come risulta dal sito GTT, il percorso del tram 3 ha subito deviazioni, ma è stato integrato da bus sostitutivi

3.5 ZONA SERVITA DA CAR SHARING

Nella città di Torino il servizio di car sharing è offerto da molte società che si distinguono per modalità del servizio e tariffe applicate. Tutte, invece, consentono il libero accesso alla ZTL (non in strade e corsie riservate al TPL o in zone pedonali) e il parcheggio gratuito sulle strisce blu. Attualmente il servizio è fornito dai seguenti operatori:



Servizio di car sharing free floating di Eni propone XEV YOYO (quadriciclo elettrico), Fiat 500 e Fiat Doblò (anche bi-fuel, per piccoli traslochi o trasporti cittadini). Oltre alle consuete proposte al minuto, la società ha lanciato anche tariffe giornaliere, nonché tariffe per i parcheggi nell'aeroporto di Torino Caselle.



Servizio di car sharing free-floating del gruppo PSA propone veicoli, tra cui Fiat, Citroen e Peugeot, offrendo diverse opzioni tariffarie. La tariffa al minuto ha un costo di 0,19 € con 200 km inclusi; la tariffa oraria parte da 8,99 €/ora, con un costo aggiuntivo di 0,19 €/km senza limiti di distanza; infine, la tariffa giornaliera è di 38,33 €/giorno e include 40 km gratuiti. Sono inoltre disponibili abbonamenti mensili per un utilizzo continuativo del servizio.



Nuovo marchio del car sharing 100% elettrico LeasysGo! Il servizio, con una flotta di sole Fiat 500 elettriche in modalità free floating (a flusso libero, senza vincoli di parcheggio comprese le strisce blu, nell'area di copertura del servizio) è fruibile tramite apposita applicazione per smartphone. Il servizio permette di circolare liberamente all'interno delle ZTL e/o zone Eco pass, mentre è escluso l'accesso e il transito nelle Strade Riservate al trasporto pubblico.

L'iscrizione al servizio avviene in generale mediante sito internet e/o tramite app del relativo gestore. Nel caso specifico, la sede aziendale è all'interno dell'area di copertura servita da ciascuno degli operatori di car sharing elencati.

3.6 ZONA SERVITA DA SCOOTER SHARING

L'area metropolitana di Torino dispone di un ampio servizio di scooter sharing. Attualmente il servizio è fornito dai seguenti operatori:



Avviato nel 2017, è un servizio di scooter sharing free floating interamente elettrico; nel Comune di Torino sono presenti oltre 400 scooter. È possibile il noleggio a lungo termine. Sono inoltre disponibili pacchetti rivolti alle imprese.



Mimoto by Helbiz offre scooter sharing free floating, scooter biposto interamente elettrici, caratterizzati dal colore giallo, utilizzabili tramite app gratuita da scaricare per individuare il veicolo più vicino, sbloccarlo, parcheggiare e pagare il servizio.

L'iscrizione al servizio avviene in generale mediante sito internet e/o tramite app del relativo gestore. La sede aziendale è situata all'interno dell'area di copertura servita da tutti i suddetti operatori.

3.7 ZONA SERVITA DA BIKE SHARING

Il territorio di Torino dispone di un ampio servizio di bike sharing a flusso libero. Attualmente il servizio è fornito dai seguenti operatori:



Il servizio di bike sharing free floating, che fino al 2019 era Mobike Torino, diventato poi Movi e, infine, RideMovi, ti permette di scegliere tra diverse soluzioni, in base alle tue esigenze:

- Bici classiche e e-bike con un costo di 1 € per 20 minuti;
- Bike pass mensili 9,99 €;
- Bike pass annuali 79,99 €



È il servizio di bike sharing free floating di Uber gestito da Lime. Il servizio propone e-bike a pedalata assistita, che arrivano a una velocità massima di 25 km/h. Le biciclette possono circolare su tutto il territorio cittadino, ma la corsa deve essere conclusa necessariamente all'interno dell'area operativa.

HELBIZ

Servizio di bike sharing elettrico free floating. Le bici sono tutte dotate di cesto porta-pacchi, e si sbloccano tramite applicazione. Il servizio prevede un costo una-tantum per lo sblocco e un costo a consumo per frazioni di 1 minuto o un forfettario di € 39,99 al mese per la formula *Unlimited* per effettuare viaggi illimitati.

L'iscrizione e l'accesso al servizio avvengono mediante sito internet e/o tramite app del relativo gestore. Nel caso specifico, la sede aziendale è ubicata in un'area servita da tutti gli operatori di bike sharing sopra elencati.

3.8 ZONA SERVITA DA MONOPATTINI IN SHARING

L'area metropolitana di Torino dispone di un ampio servizio di monopattino sharing. Attualmente il servizio è fornito dai seguenti operatori:

BIRD

Startup californiana operante negli Stati Uniti e in Europa dal 2017. Approda a Torino dopo un periodo di sperimentazione in altre città italiane con la sua proposta di condivisione in free-flow di monopattini elettrici. Il costo è di 1 euro a inizio noleggio e 0,20 euro al minuto.

dott

Startup con sede ad Amsterdam fondata nel 2018, si occupa di mobilità condivisa e offre anche a Torino la possibilità di noleggiare i propri monopattini elettrici. Il costo è di 1 euro a inizio noleggio e 0,22 euro al minuto. C'è la possibilità di fare Pass giornalieri o mensili.



Fondata negli Stati Uniti nel 2017, offre mezzi di trasporto a flusso libero green. Lime offre a Torino 300 dei suoi monopattini elettrici. Il costo è di 1 euro per lo sblocco e 0,19 euro al minuto. Con Lime Cash è possibile effettuare una ricarica da 10, 20 o 30 euro ricaricando così il proprio portafoglio virtuale.



Azienda svedese di micromobilità propone anche a Torino la sua soluzione per gli spostamenti con monopattini elettrici. I veicoli sono dotati di batterie removibili che permettono la riduzione delle emissioni di CO2. Il costo è di 1 euro per lo sblocco e 0,19 euro al minuto. Sono inoltre disponibili varie tariffe e Pass.

L'iscrizione e l'accesso al servizio avviene mediante sito internet e/o tramite app del gestore. Nel caso specifico, la sede aziendale è ubicata in un'area servita da tutti i servizi elencati.

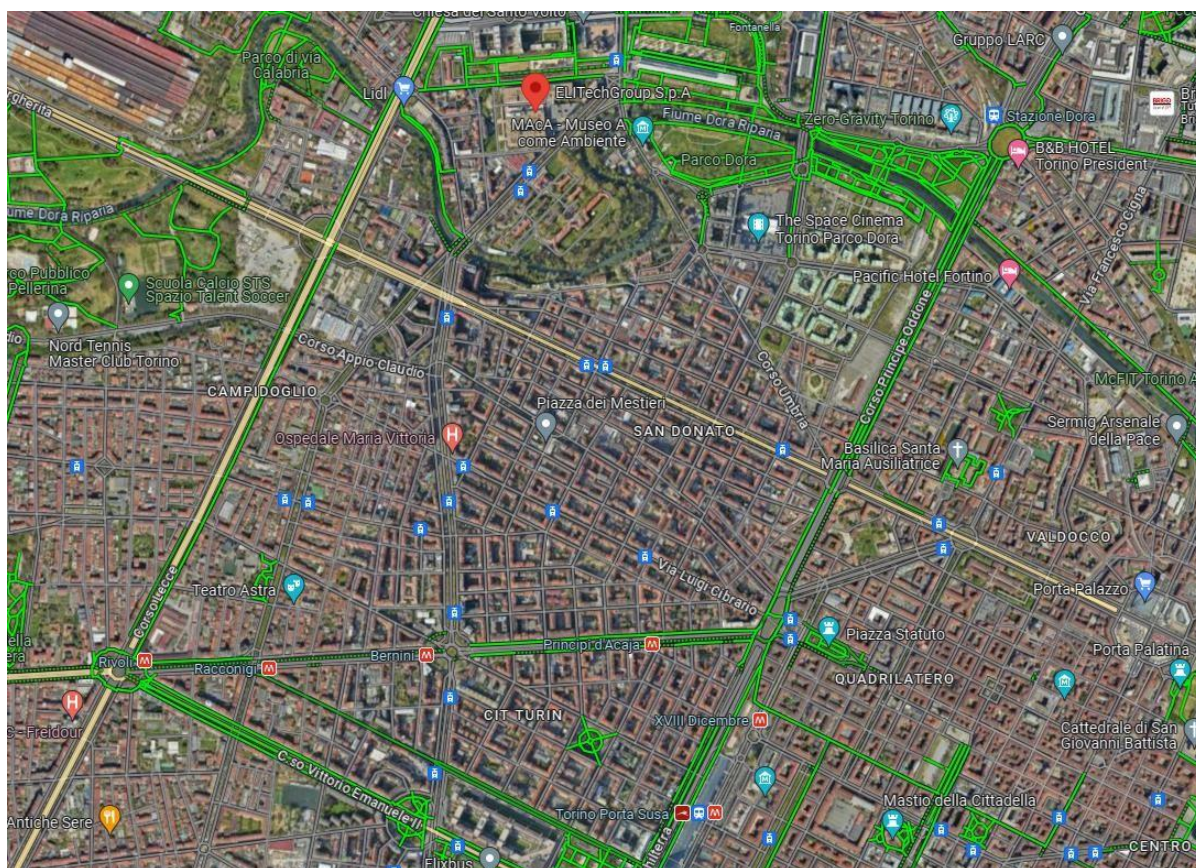
3.9 PISTE CICLABILI / CICLOPEDONALI

La bicicletta rappresenta una parte rilevante del "traffico lento", sia come forma di mobilità a sé stante che in combinazione con altri mezzi di trasporto. Percorsi attrattivi sicuri e ben collegati tra di loro costituiscono importanti presupposti per incrementare l'utilizzo della bicicletta.

Il Comune di Torino può contare su una rete di piste ciclabili ben articolata. Si riporta nella figura seguente la rete di piste ciclabili (linea verde continua) e percorsi adatti ai ciclisti (linea verde tratteggiata) che evidenziano l'esistenza di un percorso ciclabile che conduce direttamente alla sede di ELITechGroup S.p.A.

Il polo in cui sorge ELITechGroup S.p.A è a ridosso di un corso principale, servito da piste ciclabili che permettono di raggiungere il centro della città e le stazioni metropolitane e ferroviarie.

Figura 3 – Rete di piste ciclabili in prossimità della sede aziendale



3.10 AREE DI SOSTA

In relazione all'attuale popolazione di lavoratori, non si segnala alcuna criticità in fatto di stalli per il parcheggio auto nelle vicinanze di ELITechGroup S.p.A.

Come indicato in fase descrittiva, la sede risulta dotata di un parcheggio aziendale interno, assegnato secondo criteri di priorità che favoriscono dipendenti disabili, donne in stato di gravidanza, dipendenti in possesso di auto aziendali e dipendenti con alto livello di inquadramento.

I dipendenti della sede, inoltre, possono liberamente e a titolo gratuito, disporre del parcheggio comunale presente lungo il corso principale di accesso al polo in cui sorgono gli uffici di ELITechGroup S.p.A.

3.11 AREA PEDONALE / ZTL

Le Zone a Traffico Limitato (dette in breve ZTL) sono aree in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è consentita in orari prestabiliti solo per specifiche categorie di utenti e per particolari tipi di mezzi di trasporto.

La sede aziendale risulta all'esterno delle zone a traffico limitato di Torino e delle aree pedonali, situate in centro.

4. ANALISI DEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

In questa fase di attività sono state raccolte tutte le informazioni necessarie a valutare la domanda di mobilità del personale aziendale negli spostamenti casa-lavoro, con particolare riguardo alle abitudini e alle relative esigenze di spostamento, nonché alla propensione al cambiamento verso una modalità di trasporto sostenibile.

A tal riguardo, si specifica che il Gruppo di lavoro ha provveduto a organizzare una apposita survey aziendale finalizzata alla raccolta dei dati di mobilità negli spostamenti casa-lavoro; la raccolta dati è avvenuta mediante l'utilizzo di un database disaggregato per "Codice di Avviamento Postale", che favorisse l'anonimato dei lavoratori nel rispetto della normativa sulla tutela della privacy.

In un'ottica di miglioramento dell'efficienza organizzativa e della qualità del lavoro sono state condotte le seguenti analisi della domanda di mobilità aziendale:

1. **Analisi dell'attività lavorativa:** analisi degli orari di ingresso e di uscita dalla sede di lavoro.
2. **Analisi spaziale:** analisi su base statistica che permette di definire la distanza degli spostamenti.
3. **Analisi temporale:** analisi su base statistica che permette di definire i tempi medi di spostamento casa-lavoro, nel solo tragitto di andata e con le rispettive tolleranze.
4. **Analisi motivazionale:** indagine tra i lavoratori circa i mezzi abitualmente utilizzati per lo spostamento casa-lavoro, le relative motivazioni e il grado di soddisfazione.

La suddetta survey aziendale è stata distribuita a tutti i dipendenti nel mese di ottobre 2024, e ha visto la partecipazione di 148 lavoratori, per una partecipazione pari all'87% del totale.

4.1 ANALISI DELLE MODALITÀ ABITUALI DI SPOSTAMENTO CASA-LAVORO

4.1.1 Analisi dell'attività lavorativa

In questa fase il Gruppo di lavoro ha provveduto all'analisi dell'orario abituale di ingresso e di uscita dalla sede di lavoro.

Figura 4a – Orario abituale di ingresso

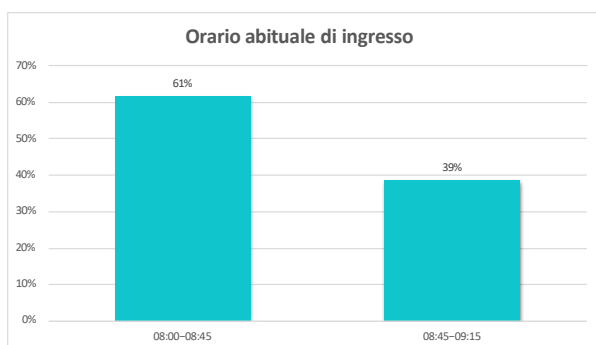
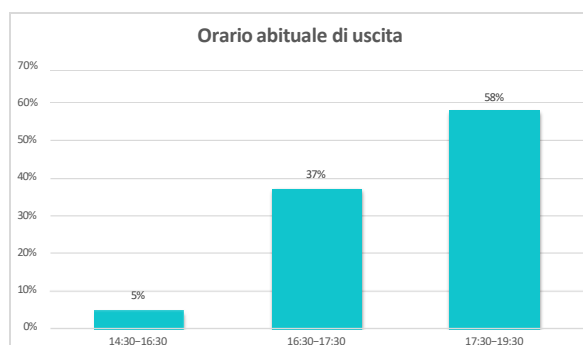


Figura 4b – Orario abituale di uscita

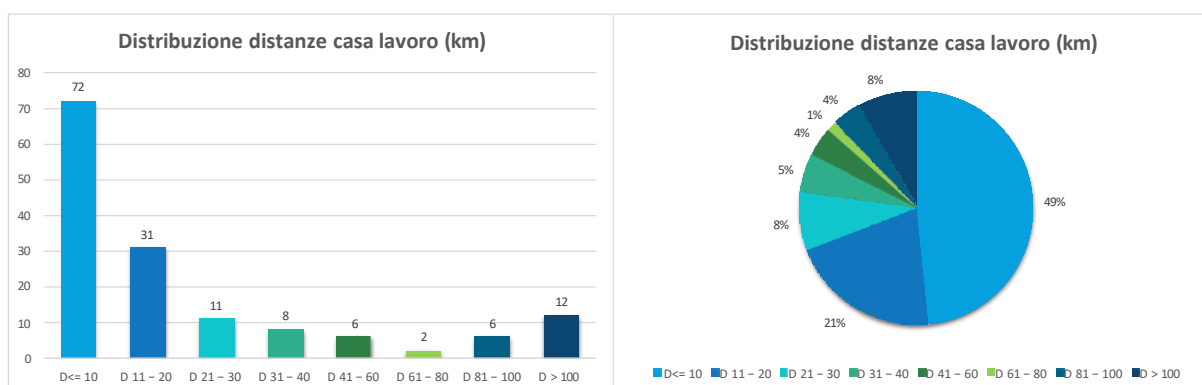


L'analisi dei risultati rivela che l'ingresso dei lavoratori avviene tipicamente tra le ore 8:00 e le ore 8:45 (61%) e tra le 8:45 e le 9:15 (39%). L'uscita è invece concentrata tra le ore 17:30 e 19:30 (58% dei casi), e tra le 16:30 e le 17:30 per il 37% dei casi. Il 5% degli intervistati dichiara di uscire da lavoro tra le 14:30 e le 16:30.

4.1.2 Analisi spaziale

In questa fase il Gruppo di lavoro ha provveduto a elaborare le informazioni acquisite per mezzo della survey aziendale, al fine di valutare la distribuzione spaziale dei dipendenti in termini di chilometri percorsi giornalmente per raggiungere la sede di lavoro.

Figura 5 – Distribuzione distanze casa-lavoro



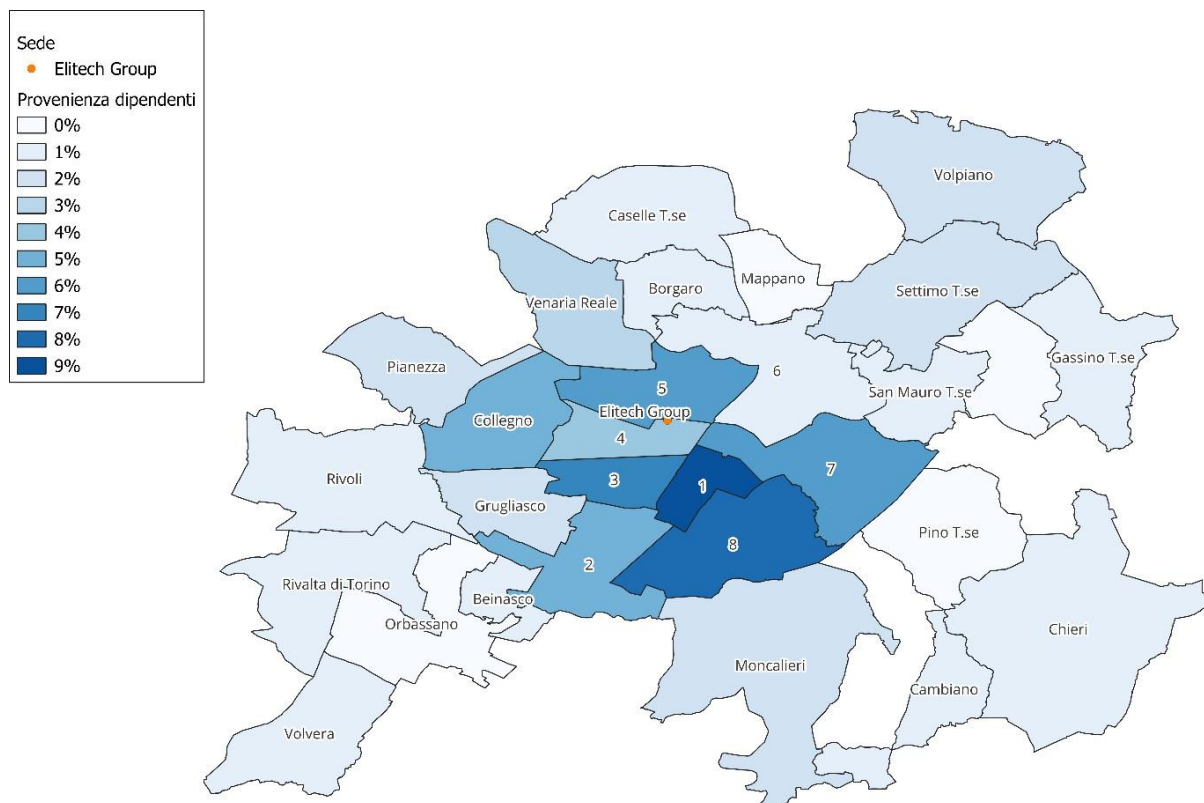
Dall'analisi effettuata è emerso che, nel tragitto casa-lavoro, circa il 49% dei dipendenti percorre ogni giorno una distanza inferiore o uguale a 10 km, il 21% percorre distanze comprese tra 11 e 20 km, l'8% percorre distanze comprese tra 21 e 30 km e il 5% percorre distanze comprese tra 31 e 40 km. Il 4% dei dipendenti percorre quotidianamente una distanza compresa tra i 41 e i 60 km, l'1%, invece, percorre una distanza compresa tra i 61 e gli 80 km. Infine, il 4% percorre una distanza tra gli 81 e i 100 km e l'8% percorre una distanza giornaliera superiore ai 100 km.

Si stima che la percorrenza media per ciascuno spostamento casa-lavoro (solo andata) sia pari a 24 km.

Contestualmente all'analisi spaziale di cui sopra, effettuata mediante le risposte da survey, il Gruppo di lavoro ha provveduto ad apposita analisi spaziale di tipo "georeferenziata", per tutti i dipendenti dell'Organizzazione il cui spostamento avviene dal territorio della Città Metropolitana di Torino.

In particolare, si è provveduto ad apposita correlazione del CAP di domicilio con le 8 Circoscrizioni di Torino e con i Comuni dell'area, in modo da avere un quadro degli ambiti territoriali comunali da cui partono i lavoratori per raggiungere la sede di lavoro.

Figura 6 – Città Metropolitana di Torino, provenienza dipendenti (%) a giugno 2024



Dall'analisi effettuata emerge che circa il 74% del personale ELITECHGroup S.p.A che ha partecipato alla survey aziendale proviene da Torino e dai comuni limitrofi.

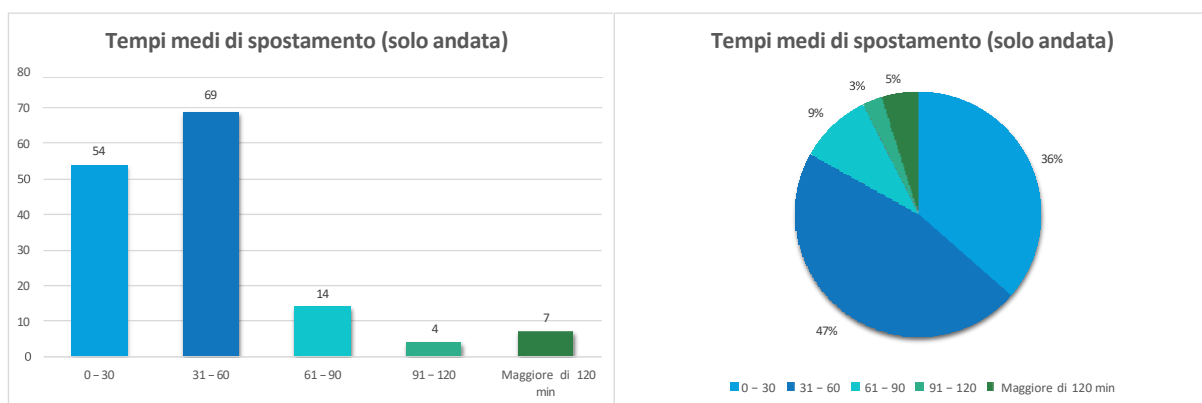
In particolare, circa il 9% dei lavoratori proviene dalla Circoscrizione 1 "Centro-Crocetta", l'8% dei lavoratori si sposta quotidianamente dalla Circoscrizione 8 "San Salvario - Cavoretto - Borgo Po - Nizza Millefonti - Lingotto - Filadelfia", il 7% dalla Circoscrizione 3 "San Paolo - Cenisia - Pozzo Strada - Cit Turin - Borgata Lesna". Segue con circa il 6% la circoscrizione 5 "Borgo Vittoria - Madonna di Campagna - Lucento - Vallette", con il 6% la circoscrizione 7 "Aurora - Vanchiglia - Sassi - Madonna del Pilone" e con il 5% la circoscrizione 2 "Santa Rita - Mirafiori". Con il 5% seguono il Comune di Collegno e la Circoscrizione 4, mentre il 3% proviene dal Comune di Venaria Reale. I dipendenti che provengono dai Comuni di Grugliasco, Moncalieri, Pianezza, Settimo Torinese e Volpiano registrano una percentuale del 2% ciascuno. L'1% dei dipendenti, infine, si sposta ogni giorno dai Comuni di Castiglione Torinese, Orbassano, Mappano e Pino Torinese. La restante quota, pari al 26%, si distribuisce fra i dipendenti che provengono dalle altre province del Piemonte e da fuori regione.

4.1.3 Analisi temporale

Alla suddetta analisi spaziale ha fatto seguito un'analisi dei tempi di percorrenza delle distanze calcolate, al fine di individuare un tempo di percorrenza medio per l'effettuazione dello spostamento casa-lavoro che caratterizzasse i lavoratori di sede.

Dall'analisi effettuata emerge che circa il 47% dei lavoratori che hanno partecipato alla survey aziendale impiega tra i 31 e 60 minuti per raggiungere la sede di lavoro, mentre il 36% impiega meno di 30 minuti per arrivare da casa a lavoro. Il 9% impiega un tempo compreso tra 61 e 90 minuti, il 3% tra 91 e 120 minuti, la restante quota (5%) impiega oltre 120 minuti per arrivare da casa alla sede aziendale.

Figura 7 – Distribuzione tempi di percorrenza (solo andata)



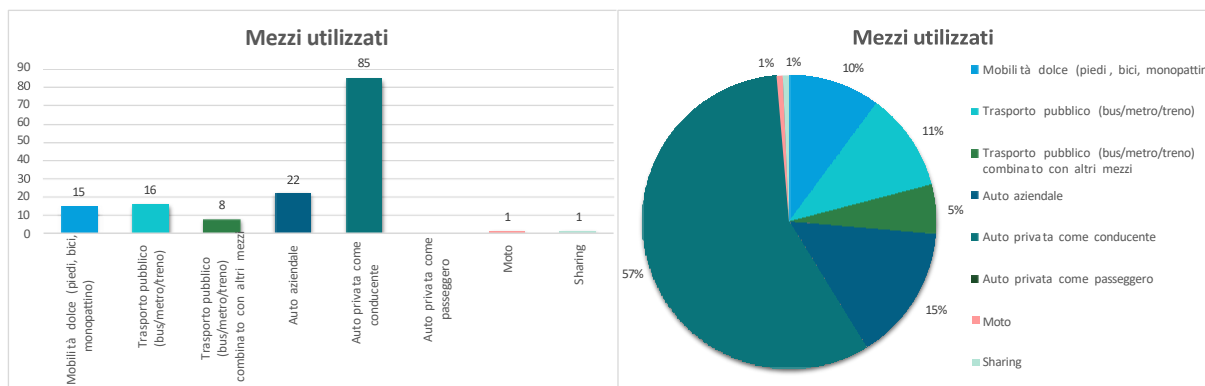
Si stima quindi che il tempo di percorrenza medio per ciascuno spostamento casa-lavoro (solo andata) sia pari a 43 minuti.

4.1.4 Analisi motivazionale

L'analisi della scelta del mezzo di trasporto da parte dei dipendenti dell'Organizzazione è avvenuta attraverso la somministrazione di una apposita survey, incentrata sull'indagine delle abitudini di spostamento del lavoratore, nonché sulla sua propensione al cambiamento.

Sulla base delle informazioni raccolte, si evince che la maggior parte dei lavoratori utilizza l'auto privata come conducente per raggiungere la sede di lavoro (opzione scelta da 85 persone, pari al 57% degli intervistati). Segue l'opzione "auto aziendale" (scelta da 22 persone, pari al 15% dei partecipanti alla survey) e l'opzione trasporto pubblico (bus/metro/treno) scelta da 16 persone (11% delle preferenze). La mobilità dolce (piedi/bici/monopattino) registra il 10% delle preferenze (15 dipendenti), mentre 8 persone scelgono il trasporto pubblico combinato con altri mezzi (5% delle preferenze). Infine, l'opzione "moto" è stata scelta da 1 persona (1% delle preferenze); stessi numeri si registrano per l'opzione "sharing".

Figura 8 – Analisi mezzi di trasporto utilizzati



Tra i lavoratori che utilizzano l'auto come mezzo di trasporto per raggiungere la sede di lavoro, il 36% utilizza auto alimentate a benzina (44 persone), stessa percentuale per le auto alimentate a diesel, il 15% degli intervistati utilizza auto Bifuel GPL/Benzina (19 persone) e il 10% auto ibride (12 persone). Chiudono con il 2% le auto elettriche (2 persone) e con l'1% le auto Bifuel metano/Benzina (1 persona). Inoltre, il 50% dei lavoratori utilizza auto di classe ambientale Euro 6 (59 persone), il 26% auto Euro 5 (31 persone), il 18% auto Euro 4 (22 persone). Il 4% utilizza auto Euro 3 (5 persone), l'1% utilizza auto Euro 2 (1 persona), stessa percentuale per le auto Euro 0.

Figura 9a – Alimentazione auto

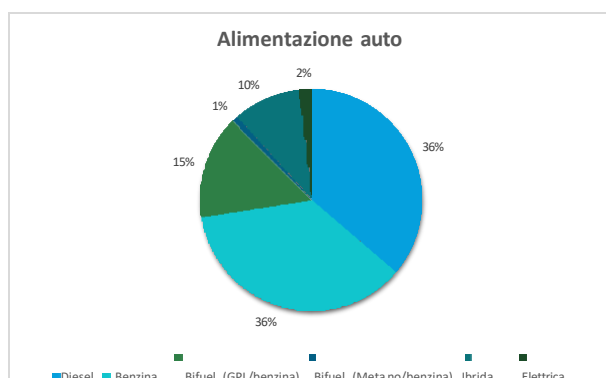
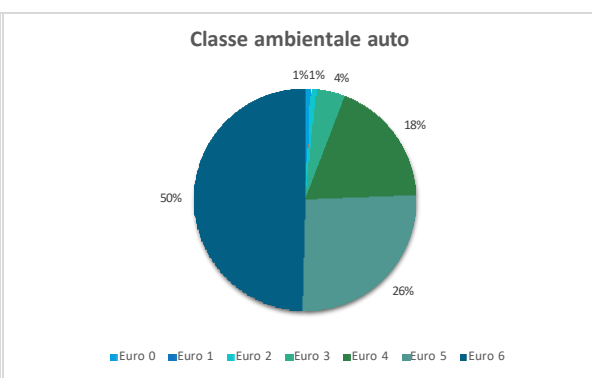
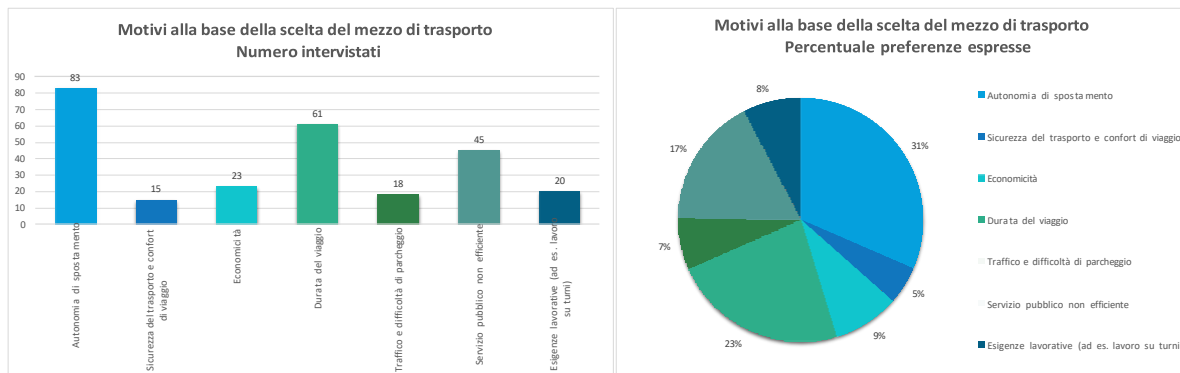


Figura 9b – Classe ambientale auto



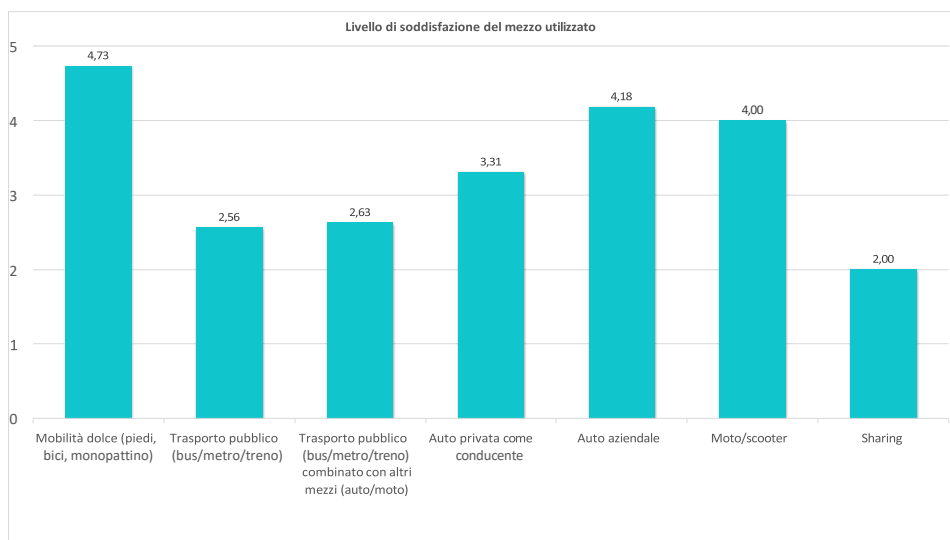
Per quanto riguarda il motivo alla base della scelta del mezzo di trasporto, le domande poste consentivano di scegliere fra più elementi. Sul totale di 265 risposte, la maggioranza delle persone ha scelto l'opzione "autonomia di spostamento" (83 persone, pari al 31% delle preferenze). A seguire la scelta "durata del viaggio" (selezionata da 61 persone, pari al 23% delle preferenze espresse), e l'opzione "servizio pubblico non efficiente" (scelta da 45 persone, pari al 17% delle preferenze). L'opzione "economicità" è stata scelta da 23 persone (9% delle preferenze), ed "esigenze lavorative" è stata selezionata da 20 persone (8% delle preferenze). Chiude con il 7% l'opzione "traffico e difficoltà di parcheggio", scelta da 18 persone e con il 5% l'opzione "sicurezza del trasporto e comfort di viaggio", scelta da 15 persone.

Figura 10 – Analisi mezzi di trasporto utilizzati - Motivi alla base della scelta



Per quanto attiene al grado di soddisfazione del mezzo di trasporto utilizzato abitualmente per compiere lo spostamento casa-lavoro, il Gruppo di lavoro ha utilizzato un punteggio da 1 a 5 per ciascun mezzo, con 1 corrispondente al giudizio “non sono soddisfatto” e 5 “pienamente soddisfatto”.

Figura 11 – Grado di soddisfazione per mezzo di trasporto utilizzato



Dall’analisi dei dati relativi al grado di soddisfazione del mezzo utilizzato, emergono i seguenti risultati: Mobilità dolce (piedi, bici, monopattino) riscuote il risultato più alto in termini di livello di soddisfazione (4,73 su 5), a seguire l’auto aziendale registra 4,18 su 5, moto/scooter segna 4 su 5. Auto privata come conducente raggiunge 3,31 su 5, il trasporto pubblico combinato con altri mezzi segna il punteggio 2,63 su 5, mentre il trasporto pubblico registra 2,56 su 5. Chiude lo sharing con 2 punti di gradimento su 5.

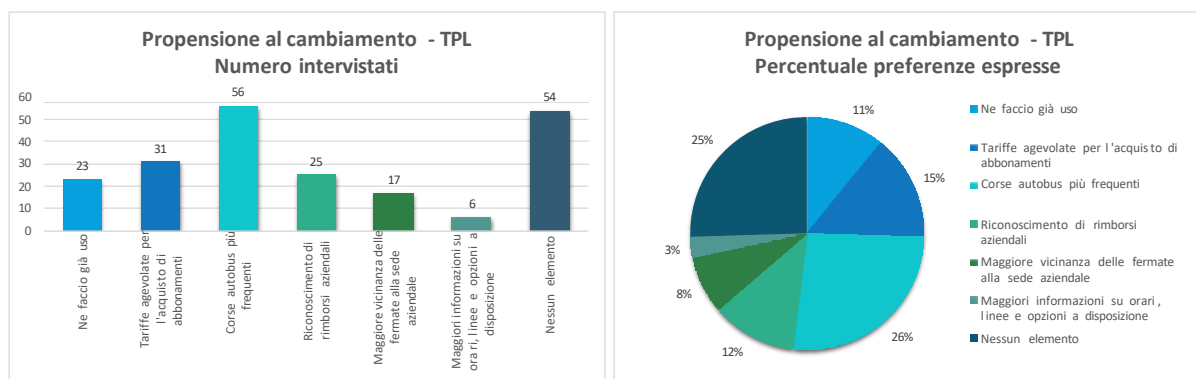
4.2 ANALISI DELLA PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO

La seconda parte della survey ha indagato nel dettaglio la propensione al cambiamento negli spostamenti casa-lavoro. Le domande poste consentivano di scegliere fra più elementi considerati “di stimolo” per i dipendenti all’utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all’auto.

4.2.1 Cambiamento in favore del trasporto pubblico

Sulla base delle informazioni raccolte, su un totale di 212 preferenze, si evince che la maggioranza delle persone è interessata al cambiamento in favore del trasporto pubblico locale in caso di corse autobus più frequenti (opzione scelta da 56 persone, pari al 26% delle preferenze). 31 persone scelgono l’opzione “tariffe agevolate per l’acquisto di abbonamenti” (pari al 15% delle preferenze espresse) e 25 persone selezionano “riconoscimento di rimborsi aziendali” (12% delle preferenze). 23 persone già utilizzano il TPL (11% delle preferenze), 17 persone optano per la scelta “maggiore vicinanza delle fermate alla sede aziendale” (8% delle preferenze) e 6 persone selezionano l’opzione “maggiore informazione su orari, linee e opzioni a disposizione”, pari al 3% delle preferenze. Sul fronte dei contrari al cambiamento, 54 persone dichiarano di non essere interessate in alcun caso ad utilizzare TPL (25% delle preferenze).

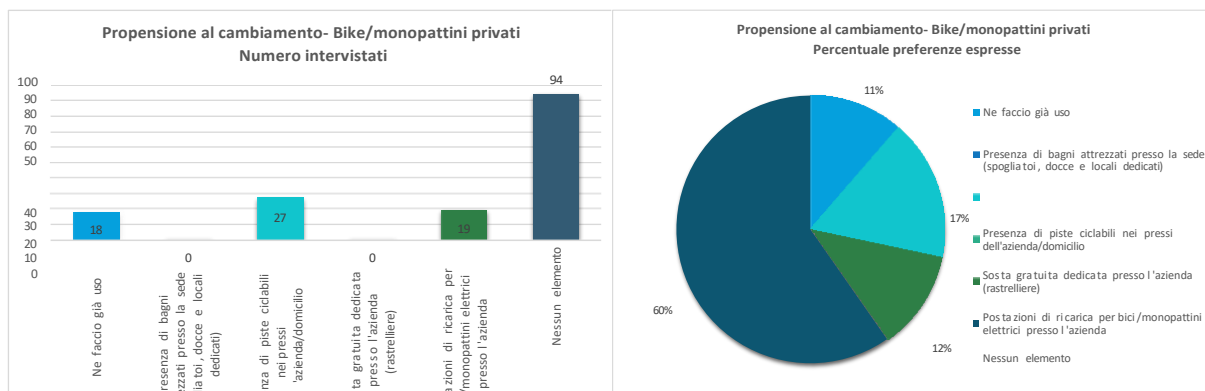
Figura 12 – Analisi propensione al cambiamento - Servizio TPL



4.2.2 Cambiamento in favore dell’uso della bicicletta/monopattino privato

Relativamente all’analisi della propensione al cambiamento in favore della bicicletta e del monopattino privato, su un totale di 158 preferenze, la maggioranza ha espresso il mancato interesse nei confronti di questa tipologia di trasporto (opzione scelta da 94 persone, pari al 60% delle preferenze espresse). Sul fronte dei favorevoli al cambiamento, l’opzione “presenza di piste ciclabili nei pressi dell’azienda/domicilio” è stata scelta da 27 persone (pari al 17% delle preferenze), mentre “postazioni di ricarica per bici elettriche presso l’azienda” è stata selezionata da 19 persone (12% delle preferenze). Infine, 18 persone dichiarano di utilizzare già la propria bicicletta o monopattino per lo spostamento casa lavoro (11% delle preferenze).

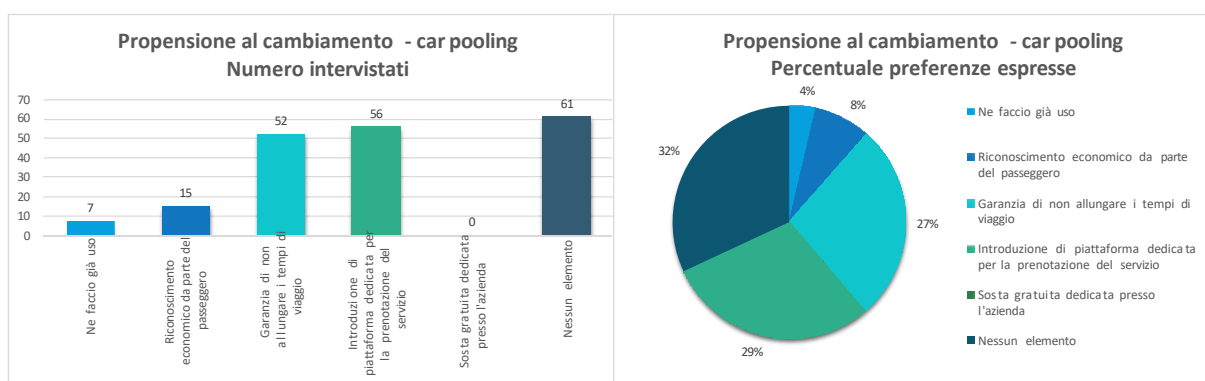
Figura 13 – Analisi propensione al cambiamento - Bicicletta/monopattino privato



4.2.3 Cambiamento in favore del car pooling

Sulla base delle informazioni raccolte si evince che, su un totale di 191 preferenze, la maggioranza ha espresso il mancato interesse a questa tipologia di trasporto (opzione scelta da 61 persone, pari al 32% delle preferenze espresse). Sul fronte dei favorevoli al cambiamento, l'opzione "introduzione di una piattaforma dedicata per la prenotazione del servizio" è stata selezionata da 56 persone (pari al 29% delle preferenze) e la scelta "garanzia di non allungare i tempi di viaggio" è stata votata da 52 persone, pari al 27% delle preferenze. Segue l'opzione "riconoscimento economico da parte del passeggero" con l'8% delle preferenze (15 persone votanti). Infine, 7 persone dichiarano di utilizzare già il car pooling per lo spostamento casa lavoro (4% delle preferenze).

Figura 3 – Analisi propensione al cambiamento - Car pooling

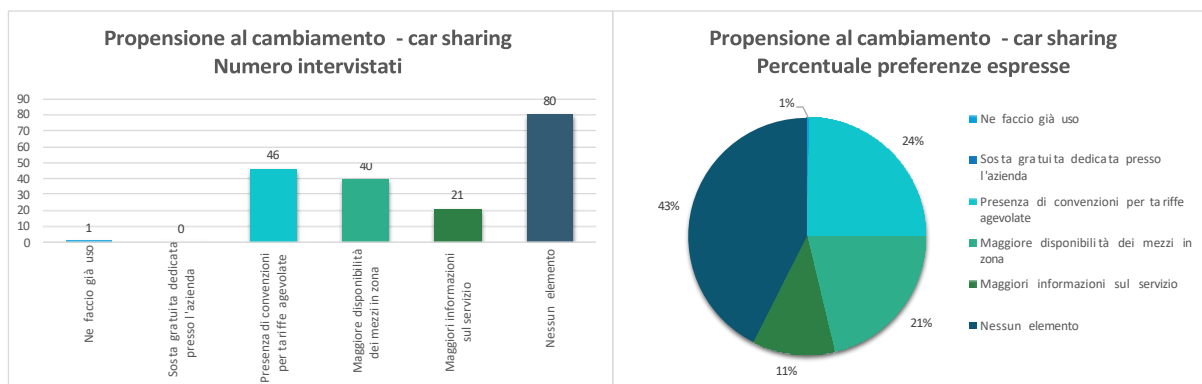


4.2.4 Cambiamento in favore del car sharing

Per quanto attiene l'analisi della propensione al cambiamento a favore del car sharing, su un totale di 188 preferenze, la maggioranza ha espresso il mancato interesse a questa tipologia di trasporto (opzione scelta da 80 persone, pari al 43% delle preferenze espresse). Sul fronte dei favorevoli al

cambiamento, l'opzione "presenza di convenzioni per tariffe agevolate" è stata scelta da 46 persone (pari al 24% delle preferenze) e la scelta "maggiore disponibilità dei mezzi in zona" è stata votata da 40 persone, pari al 21% delle preferenze. Segue l'opzione "Maggiori informazioni sul servizio" con l'11% delle preferenze espresse (21 persone votanti). Infine, 1 persona dichiara di utilizzare già il car sharing per lo spostamento casa-lavoro (1% delle preferenze).

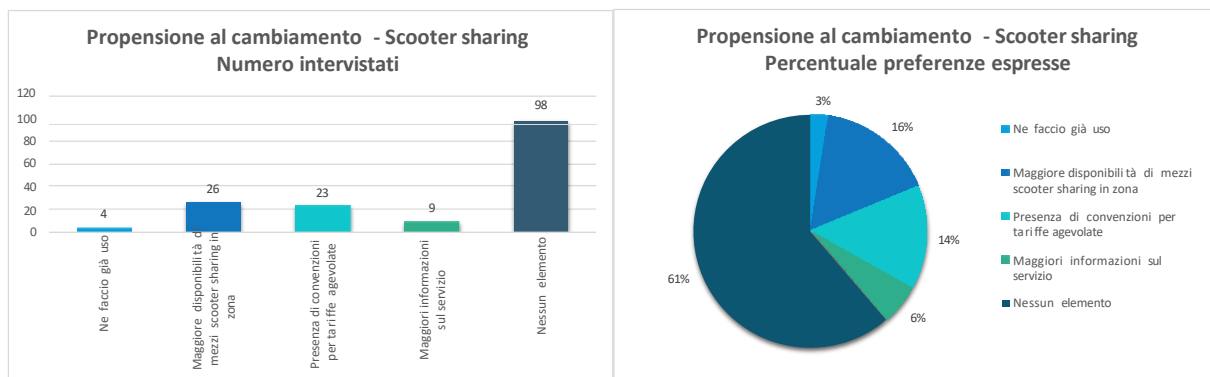
Figura 4 – Analisi propensione al cambiamento - Car sharing



4.2.5 Cambiamento in favore dello scooter sharing

Per quanto attiene l'analisi della propensione al cambiamento a favore dello scooter sharing, su un totale di 160 preferenze, la maggioranza ha espresso il mancato interesse per questa tipologia di trasporto (opzione scelta da 98 persone, pari al 61% delle preferenze espresse). Sul fronte dei favorevoli al cambiamento, l'opzione "maggiore disponibilità di scooter in sharing in zona" è stata scelta da 26 persone (pari al 16% delle preferenze) e la scelta "presenza di convenzioni per tariffe agevolate" è stata votata da 23 persone, pari al 14% delle preferenze. Segue l'opzione "Maggiori informazioni sul servizio" con il 6% delle preferenze espresse (9 persone votanti). Infine, 4 persone dichiarano di utilizzare già lo scooter sharing per lo spostamento casa lavoro (3% delle preferenze).

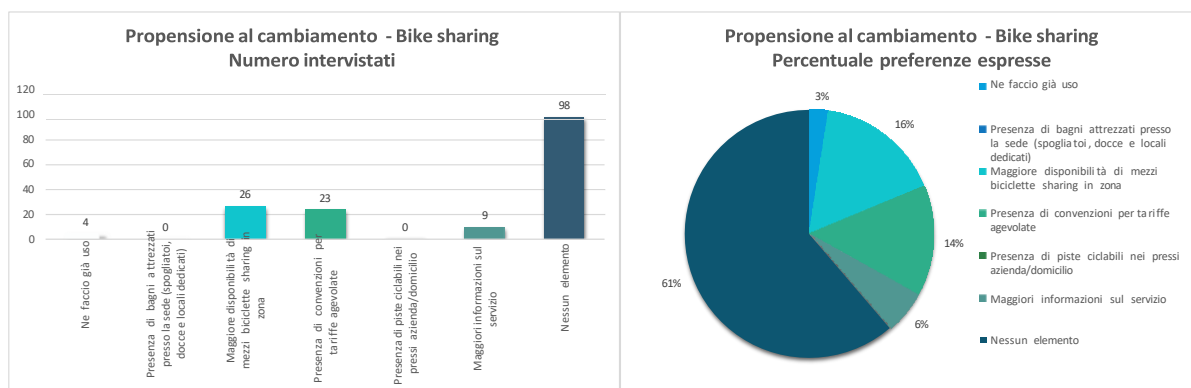
Figura 5 – Analisi propensione al cambiamento - Scooter sharing



4.2.6 Cambiamento in favore del bike sharing

Per quanto attiene l'analisi della propensione al cambiamento a favore del bike sharing, su un totale di 160 preferenze, la maggioranza ha espresso il mancato interesse a questa tipologia di trasporto (opzione scelta da 98 persone, pari al 61% delle preferenze espresse). Sul fronte dei favorevoli al cambiamento, l'opzione "Maggiore disponibilità di mezzi in sharing in zona" è stata scelta da 26 persone (pari al 16% delle preferenze) e la scelta "presenza di convenzioni per tariffe agevolate" è stata votata da 23 persone, pari al 14% delle preferenze. Segue l'opzione "Maggiori informazioni sul servizio" con il 6% delle preferenze espresse (9 persone votanti). Infine, 4 persone dichiarano di utilizzare già il bike sharing per lo spostamento casa-lavoro (3% delle preferenze).

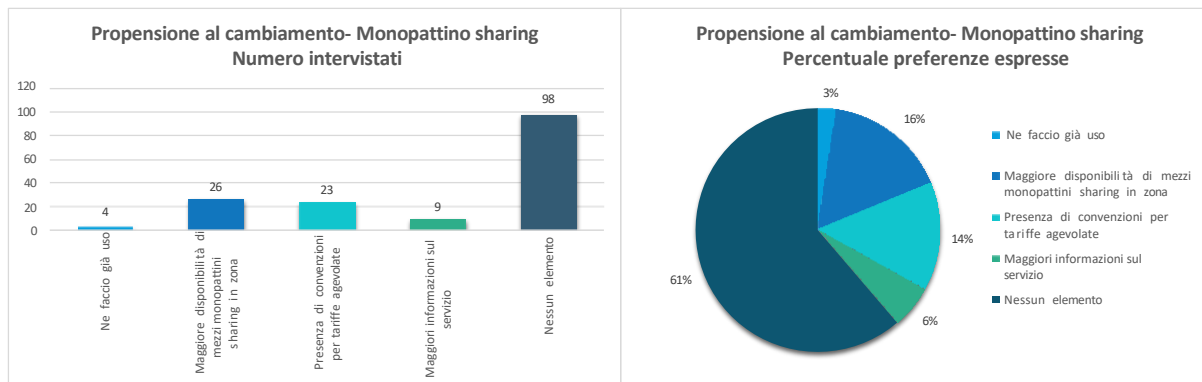
Figura 17 – Analisi propensione al cambiamento - Bike sharing



4.2.7 Cambiamento in favore del monopattino in sharing

Per quanto attiene l'analisi della propensione al cambiamento in favore del monopattino sharing, su un totale di 160 preferenze, la maggioranza ha espresso il mancato interesse per questa tipologia di trasporto (opzione scelta da 98 persone, pari al 61% delle preferenze espresse). Relativamente a chi è favorevole al cambiamento, l'opzione "maggiore disponibilità di monopattini sharing in zona" è stata selezionata da 26 persone (pari al 16% delle preferenze) e la scelta "presenza di convenzioni per tariffe agevolate" è stata votata da 23 persone, pari al 14% delle preferenze. Segue l'opzione "maggiori informazioni sul servizio" con il 6% delle preferenze espresse (9 persone votanti). Infine, 4 persone dichiarano di utilizzare già il monopattino in sharing per lo spostamento casa-lavoro (3% delle preferenze).

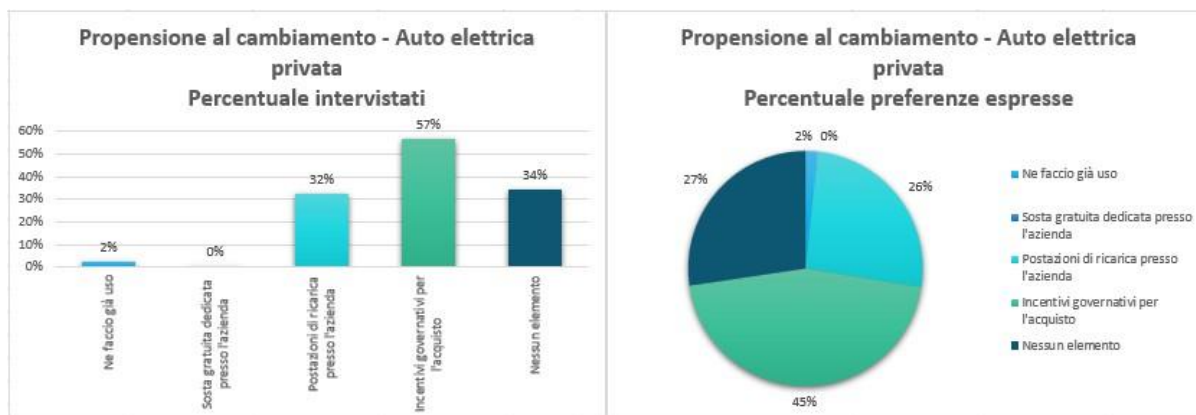
Figura 6 – Analisi propensione al cambiamento - Monopattino sharing



4.2.8 Cambiamento in favore dell'auto elettrica privata

Sulla base delle informazioni raccolte si evince che, su un totale di 177 preferenze, la maggioranza ha espresso interesse per questa tipologia di trasporto in caso di incentivi governativi per l'acquisto (opzione scelta da 66 persone, pari al 37% delle preferenze espresse); a seguire la presenza di postazioni di ricarica presso l'azienda (opzione scelta da 45 persone, pari al 26% delle preferenze espresse). 4 persone dichiarano di utilizzare già l'auto elettrica (2% delle preferenze). Sul fronte dei contrari al cambiamento, 62 persone dichiarano di non essere interessate in alcun caso a utilizzare l'auto elettrica (35% delle preferenze).

Figura 7 – Analisi propensione al cambiamento - Auto elettrica privata



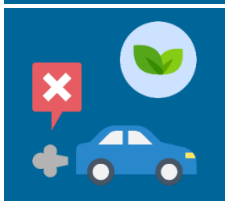
SEZIONE II – IMPLEMENTAZIONE DEL PIANO E DELLE MISURE DI MIGLIORAMENTO

La presente sezione del PSCL esemplifica le misure migliorative aziendali promosse dall'Organizzazione in termini di mobilità sostenibile, attraverso l'incrocio tra la domanda di trasporto e l'offerta di servizi aziendali e pubblici, tenendo opportunamente conto della propensione al cambiamento dichiarata dai dipendenti, nonché delle risorse aziendali disponibili.

5. PROGETTAZIONE DELLE MISURE

Al fine di incentivare comportamenti virtuosi e di orientare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contribuendo quindi al decongestionamento del traffico veicolare nelle aree urbane e alla riduzione di emissioni inquinanti e climalteranti, l'Organizzazione ha individuato le seguenti misure aziendali, aggregate per assi di intervento:

ASSE 1 - DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA



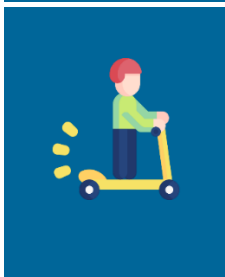
1. Creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale

ASSE 2 - FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO



2. Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda
3. Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda
4. Definizione di convezioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati per i dipendenti
5. Dialogo con gli operatori del servizio TPL al fine di aumentare la frequenza delle corse in corrispondenza degli orari di punta

ASSE 3 - FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E O LA MICROMOBILITÀ



6. Valutazione della fattibilità della realizzazione di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini
7. Definizione di convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bike sharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti
8. Dialogo con i gestori TPL per favorire il trasporto gratuito di mezzi di spostamento leggeri (bici, segway, monopattini, ecc.)

ASSE 4 - RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ



9. Conferma degli attuali accordi contrattuali relativi al ricorso allo smart working.

ASSE 5 - ULTERIORI MISURE



10. Definizione di iniziative che favoriscono la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile
11. Definizione di corsi di formazione per i dipendenti in materia di sostenibilità
12. Graduale rinnovo del parco auto aziendale con passaggio ad auto più efficienti da un punto di vista ambientale
13. Mantenimento del servizio di consulenza in materia di mobilità sostenibile

5.1 DESCRIZIONE DELLE MISURE DA IMPLEMENTARE E DEFINIZIONE DEI BENEFICI CONSEGUIBILI

Si riporta a seguire la descrizione delle misure promosse dall'Organizzazione e la definizione dei benefici conseguibili per i dipendenti, per l'azienda e per la collettività.

Si specifica che, per la valutazione dei benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, il Mobility Manager ha fatto riferimento alla metodologia proposta dall'allegato 4 delle Linee guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), di cui al comma 5 dell'articolo 3 del Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n. 179 del 12 maggio 2021, approvate con il Decreto Interministeriale n. 209 del 4 agosto 2021.

			Stima dei benefici attesi ⁽²⁾		
ID	Asse ⁽¹⁾	Misura di intervento aziendale	Dipendenti	Azienda	Collettività ⁽³⁾
1.2024	1	Creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale Introduzione di una piattaforma aziendale per l'organizzazione di carpooling fra i dipendenti dell'azienda. Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura 29% Stima dei costi necessari per l'attuazione N.D.€	▪ Riduzione dei costi di trasporto; ▪ Maggiore comfort di viaggio; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi; ▪ Riduzione dell'incidentalità; ▪ Incremento della socializzazione tra colleghi.	▪ Aumento del benessere dei dipendenti; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi; ▪ Diffusione tra i dipendenti dei valori propri della politica di sostenibilità adottata; ▪ Possibilità di riutilizzo di aree aziendali a seguito di riorganizzazione delle aree di sosta.	▪ Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (ΔE_{miinq}): ○ 43.987 kg/anno di CO₂ ○ 89 kg/anno di NO_x ○ 7 kg/anno di PM₁₀ ▪ Riduzione della congestione da traffico veicolare; ▪ Riduzione del rischio di incidentalità; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi.
2.2024	2	Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 11% Stima dei costi necessari per l'attuazione: 0 €	▪ Maggiore confort di viaggio; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi; ▪ Riduzione dell'incidentalità.	▪ Aumento del benessere dei dipendenti; ▪ Riduzione dell'incidentalità; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi.	▪ Possibile riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti; ▪ Riduzione della congestione da traffico veicolare; ▪ Riduzione dell'incidentalità; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi.
3.2024	2	Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura 8% Stima dei costi necessari per l'attuazione 0€	▪ Riduzione della necessità di parcheggi; ▪ Riduzione dell'incidentalità.	▪ Aumento del benessere dei dipendenti; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi.	▪ Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (ΔE_{miinq}): ○ 12.619 kg/anno di CO₂ ○ 25 kg/anno di NO_x ○ 2 kg/anno di PM₁₀ ▪ Riduzione della congestione da traffico veicolare ▪ Riduzione dell'incidentalità ▪ Riduzione della necessità di parcheggi
4.2024	2	Definizione di convezioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati per i dipendenti Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 15% Stima dei costi necessari per l'attuazione: 0€	▪ Riduzione dei costi di trasporto; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi; ▪ Riduzione dell'incidentalità.	▪ Aumento del benessere dei dipendenti; ▪ Rafforzamento dell'immagine aziendale; ▪ Diffusione tra i dipendenti dei valori propri della politica di sostenibilità adottata.	▪ Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (ΔE_{miinq}): ○ 23.436 kg/anno di CO₂ ○ 47 kg/anno di NO_x ○ 3 kg/anno di PM₁₀ ▪ Riduzione della congestione da traffico veicolare; ▪ Riduzione dell'incidentalità; ▪ Riduzione della necessità di parcheggi.

			Stima dei benefici attesi ⁽²⁾		
ID	Asse ⁽¹⁾	Misura di intervento aziendale	Dipendenti	Azienda	Collettività ⁽³⁾
5.2024	2	Dialogo con gli operatori del servizio TPL al fine di aumentare la frequenza delle corse in corrispondenza degli orari di punta Aumento della frequenza delle corse in corrispondenza degli orari di punta. Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 26% Stima dei costi necessari per l'attuazione: 0 €	- Riduzione dei costi di trasporto; - Riduzione del rischio di incidentalità.	Possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale.	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (ΔEm_{inq}): 40.562 kg/anno di CO₂ 82 kg/anno di NO_x 6 kg/anno di PM₁₀ - Riduzione della congestione da traffico veicolare; - Riduzione del rischio di incidentalità.
6.2024	3	Valutazione della fattibilità della realizzazione di stazioni di ricarica elettrica per e- bike e monopattini Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 12% Stima dei costi necessari per l'attuazione: N.D. €	- Riduzione dei tempi di spostamento; - Riduzione dei costi di trasporto.	- Maggiore dedizione al lavoro del personale dipendente per effetto dei servizi offerti; - Possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale.	- Possibile riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti; - Riduzione della congestione da traffico veicolare.
7.2024	3	Definizione di convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti Definizione di convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità. Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 24% Stima dei costi necessari per l'attuazione: N.D. €	Riduzione dei costi di trasporto.	Possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale.	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (ΔEm_{inq}): 35.875 kg/anno di CO₂ 72 kg/anno di NO_x 5 kg/anno di PM₁₀ - Riduzione della congestione da traffico veicolare.

			Stima dei benefici attesi ⁽²⁾		
ID	Asse ⁽¹⁾	Misura di intervento aziendale	Dipendenti	Azienda	Collettività ⁽³⁾
8.2024	3	Dialogo con i gestori TPL per favorire il trasporto gratuito di mezzi di spostamento leggeri (bici, segway, monopattini ecc.) Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: N.D. Stima dei costi necessari per l'attuazione: 0 €	- Riduzione dei costi di trasporto; - Benefici per la salute; - Riduzione della necessità di parcheggi.	- Aumento del benessere dei dipendenti; - Riduzione della necessità di parcheggi.	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti; - Riduzione della congestione da traffico veicolare; - Riduzione della necessità di parcheggi.
9.2024	4	Conferma degli attuali accordi contrattuali relativi al ricorso allo smart working. Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 100% Stima dei costi necessari per l'attuazione: 0 €	- Miglioramento del Life-work balance; - Riduzione della domanda di spostamento; - Riduzione dei costi di trasporto; - Riduzione della necessità di parcheggi; - Riduzione del rischio di incidentalità.	- Maggior benessere dei dipendenti; - Rafforzamento dell'immagine aziendale; - Valorizzazione di risorse già esistenti.	- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti (ΔE_{inq}): 98.551 kg/anno di CO₂ 200 kg/anno di NO_x 15 kg/anno di PM₁₀ - Riduzione della congestione da traffico veicolare; - Riduzione della necessità di parcheggi; - Riduzione del rischio di incidentalità.
10.2024	5	Definizione di iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 100% Stima dei costi necessari per l'attuazione: 0 €	- Incremento della consapevolezza ai temi della mobilità sostenibile; - Maggior partecipazione ai piani aziendali in materia di mobilità; - Riconoscimento di valori personali all'interno della politica aziendale.	- Vantaggi trasversali indiretti sulle altre misure individuate in termini di coinvolgimento del personale; - Rafforzamento dell'immagine aziendale; - Diffusione tra i lavoratori di valori propri della politica aziendale.	- Riduzione indiretta delle emissioni inquinanti e climalteranti (derivanti da una maggior consapevolezza dei dipendenti e partecipazione alle misure aziendali); - Potenziale riduzione della congestione da traffico veicolare.
11.2024	5	Definizione di corsi di formazione per i dipendenti in materia di sostenibilità Progettazione di appositi corsi di formazione per sensibilizzare i dipendenti in merito alla mobilità sostenibile con diffusione di informazioni relativamente ai numerosi interventi già effettuati. Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 100% Stima dei costi necessari per l'attuazione: 0 €	- Incremento della consapevolezza da parte dei lavoratori e maggior partecipazione ai piani aziendali; - Incremento della socializzazione tra colleghi.	- Possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale; - Diffusione tra i dipendenti dei valori propri della politica di sostenibilità adottata.	- Riduzione indiretta delle emissioni inquinanti e climalteranti (derivanti da una maggior consapevolezza dei dipendenti e partecipazione alle misure aziendali); - Diffusione tra i dipendenti di valori votati alla sostenibilità e al beneficio della collettività.

			Stima dei benefici attesi ⁽²⁾		
ID	Asse ⁽¹⁾	Misura di intervento aziendale	Dipendenti	Azienda	Collettività ⁽³⁾
12.2024	5	Graduale rinnovo del parco auto aziendale con passaggio ad auto più efficienti da un punto di vista ambientale Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: N.D. Stima dei costi necessari per l'attuazione: N.D.€	▪ Riduzione del rischio di incidentalità; ▪ Riduzione dei costi di trasporto.	▪ Possibilità di rafforzamento dell'immagine aziendale; ▪ Maggiore dedizione al lavoro del personale dipendente per effetto dei servizi offerti.	▪ Riduzione indiretta delle emissioni inquinanti e climalteranti (derivanti da una maggior consapevolezza dei dipendenti e partecipazione alle misure aziendali); ▪ Riduzione del rischio di incidentalità.
13.2024	5	Mantenimento del servizio di consulenza in materia di mobilità sostenibile Valore percentuale dei dipendenti propensi all'attuazione della misura: 100% Stima dei costi necessari per l'attuazione: 5000 €	▪ Vantaggi indiretti sulle restanti azioni presenti nel Piano	▪ Vantaggi indiretti sulle restanti azioni presenti nel Piano	▪ Vantaggi indiretti sulle restanti azioni presenti nel Piano

(1) Rif.to Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro, p.t. 4.1

(2) Rif.to Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro, p.t. 4.2

(3) Rif.to Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro, allegato 4

6. PROGRAMMA DI IMPLEMENTAZIONE

In base al budget economico messo a disposizione dall'Organizzazione e in considerazione dei tempi di realizzazione delle misure previste, si riporta a seguire il programma di implementazione del presente PSCL.

Programma di implementazione ⁽¹⁾						
ID	Misura di intervento aziendale	Livello di priorità ⁽²⁾	Tempistica	Risorse economiche	Risorse umane	Attività/azioni
1.2024	Creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale	Medio	Scadenza 12/2025	N.D.	HR IT	- Valutazione fattibilità tecnico-economica; - Individuazione di soggetto esterno per fornitura servizio; - Regolamentazione del servizio; - Informazione dei dipendenti.
2.2024	Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda	Alto	Scadenza 12/2025	0 €	Mobility Manager Responsabile Ambientale	- Ingaggio degli enti e dei gestori di TPL; - Regolamentazione del servizio; - Informazione dei dipendenti.
3.2024	Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda	Alto	Scadenza 12/2025	0€	Mobility Manager Responsabile Ambientale	- Ingaggio degli enti e dei gestori di TPL - Regolamentazione del servizio; - Informazione dei dipendenti.
4.2024	Definizione di convezioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati per i dipendenti	Alto	Scadenza 12/2025	0€	Servizi Generali	- Ingaggio degli enti e dei gestori di TPL; - Regolamentazione del servizio; - Informazione dei dipendenti.
5.2024	Dialogo con gli operatori del servizio TPL al fine di aumentare la frequenza delle corse in corrispondenza degli orari di punta	Alto	Scadenza 12/2025	0 €	Mobility Manager Responsabile Ambientale	- Ingaggio degli enti e dei gestori di TPL - Regolamentazione del servizio; - Informazione dei dipendenti.
6.2024	Valutazione della fattibilità della realizzazione di stazioni di ricarica elettrica per e- bike e monopattini	Basso	Scadenza 12/2025	N.D.	Servizi Generali	- Valutazione fattibilità tecnico-economica; - Regolamentazione del servizio; - Informazione dei dipendenti.
7.2024	Definizione di convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti	Medio	Scadenza 12/2025	N.D.	HR	- Ingaggio provider; - Stipula convenzione; - Informazione dei dipendenti.
8.2024	Dialogo con i gestori TPL per favorire il trasporto gratuito di mezzi di spostamento leggeri (bici, segway, monopattini ecc.)	Alto	Scadenza 12/2025	0 €	Mobility Manager Responsabile Ambientale	- Richiesta informazioni al MM d'Area - Informazione dei dipendenti
9.2024	Conferma degli attuali accordi contrattuali relativi al ricorso allo smart working.	Basso	Scadenza 12/2025	0 €	HR Direzione	- Regolamentazione del programma; - Informazione ai dipendenti; - Sottoscrizione su base contrattuale del ricorso allo smart-working.

10.2024	Definizione di iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile	Alto	Scadenza 12/2025	0 €	Mobility Manager HR Ufficio marketing	- Individuazione e sviluppo tematiche mobilità; - Individuazione canali di diffusione; - Individuazione di eventuali partnership.
11.2024	Definizione di corsi di formazione per i dipendenti in materia di sostenibilità	Medio	Scadenza 12/2025	0 €	Mobility Manager HR	- Valutazione fattibilità tecnico-economica; - Piano di formazione aziendale; - Erogazione della formazione; - Verifica efficacia didattica.
12.2024	Graduale rinnovo del parco auto aziendale con passaggio ad auto più efficienti da un punto di vista ambientale	Basso	Scadenza 12/2025	0 €	Servizi Generali	- Valutazione fattibilità tecnico-economica; - Regolamentazione del servizio; - Individuazione di un soggetto esterno per fornitura servizio.
13.2024	Mantenimento del servizio di consulenza in materia di mobilità sostenibile	Basso	Scadenza 12/2025	5.000 €	Responsabile Ambientale	- Rapporti con il fornitore - Implementazione di misure migliorative

(1) Rif.to Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro, p.t. 4.3

(2) ALTA-MEDIA-BASSA: definita in base al rapporto costo/beneficio della misura e della sua fattibilità tecnico/economica in accordo alle strategie aziendali

SEZIONE III – ADOZIONE, COMUNICAZIONE E MONITORAGGIO DEL PIANO

La presente sezione riepiloga le modalità di adozione del PSCL e di comunicazione del Piano ai dipendenti dell'azienda. Inoltre, è definito un programma di monitoraggio atto a verificare lo stato di avanzamento nell'implementazione degli interventi individuati dal presente PSCL e a valutare l'effettiva efficacia delle azioni messe in atto, nonché a intercettare modifiche e integrazioni dello scenario di riferimento.

7. ADOZIONE DEL PSCL

Il presente PSCL è adottato dall'Organizzazione con apposito atto/provvedimento, secondo le regole interne aziendali.

8. COMUNICAZIONE DEL PSCL AI DIPENDENTI

Il presente PSCL è portato a conoscenza dei dipendenti per coinvolgerli anche nelle successive fasi di implementazione mediante gli strumenti di comunicazione aziendale, di cui al paragrafo 2.6.9.

Inoltre, durante la fase di attuazione, è previsto un programma atto a dare continua pubblicità ai progressi ottenuti, al fine di condividere tra i dipendenti le misure attuate, aumentando la consapevolezza in ambito di mobilità sostenibile.

9. PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Il presente PSCL è oggetto di costante monitoraggio da parte del Mobility Manager aziendale in relazione all'efficacia delle misure implementate, anche al fine di individuare eventuali impedimenti e criticità che ne ostacolino o rendano difficile l'attuazione, nonché di proporre soluzioni di tempestiva risoluzione.

In particolare, si procederà ad apposite attività di monitoraggio volte a:

- Verificare lo stato di implementazione e attuazione delle azioni previste dal Piano;
- Verificare i benefici conseguiti per i dipendenti coinvolti e per l'Organizzazione;
- Verificare i benefici per la collettività.

Di seguito si riporta il programma di monitoraggio individuato con l'identificazione delle azioni e sotto-azioni da monitorare, la frequenza, le modalità e il responsabile del monitoraggio per ciascuna di esse.

		Programma di monitoraggio ⁽¹⁾		
ID	Misura di intervento aziendale	Frequenza	Indicatori di performance	Responsabile
1.2024	Creazione di app e/o spazi dedicati su intranet per la gestione del carpooling aziendale	6 mesi	Verifica definizione accordo con soggetto esterno Verifica avvenuta attivazione della piattaforma e del servizio Sondaggio ai dipendenti e monitoraggio dell'effettivo utilizzo del carpooling	Responsabile HR
2.2024	Richiesta di miglioramento delle linee TPL che effettuano servizio nei pressi dell'azienda	3 mesi	Verifica comunicazioni effettuate e risposte Verifica avvenuta attivazione servizio	Responsabile Ambientale
3.2024	Richiesta di nuove linee o nuove fermate di collegamento tra i principali snodi del TPL e la sede dell'azienda	3 mesi	Verifica comunicazioni effettuate e risposte Verifica avvenuta attivazione convenzione Sondaggio ai dipendenti	Responsabile Ambientale
4.2024	Definizione di convezioni con le aziende di TPL al fine di fornire abbonamenti gratuiti o a prezzi agevolati per i dipendenti	3 mesi	Verifica comunicazioni effettuate e risposte Verifica avvenuta attivazione convenzione Sondaggio ai dipendenti	Responsabile Ambientale
5.2024	Dialogo con gli operatori del servizio TPL al fine di aumentare la frequenza delle corse in corrispondenza degli orari di punta	3 mesi	Verifica comunicazioni effettuate Verifica avvenuta attivazione del servizio Sondaggio ai dipendenti	Responsabile Ambientale
6.2024	Valutazione della fattibilità della realizzazione di stazioni di ricarica elettrica per e-bike e monopattini	6 mesi	Verifica avvenuta attivazione del servizio Misurazione consumi per ricariche	Servizi Generali

		Programma di monitoraggio ⁽¹⁾		
ID	Misura di intervento aziendale	Frequenza	Indicatori di performance	Responsabile
7.2024	Definizione di convenzioni con aziende di bikesharing e micromobilità condivisa al fine di fornire servizi di bikesharing o micromobilità condivisa dedicati o a prezzi agevolati per i dipendenti	3 mesi	Sondaggio ai dipendenti Verifica definizione accordo con soggetto esterno Verifica avvenuta attivazione del servizio	Responsabile HR
8.2024	Dialogo con i gestori TPL per favorire il trasporto gratuito di mezzi di spostamento leggeri (bici, segway, monopattini ecc.)	3 mesi	Verifica comunicazioni effettuate Verifica avvenuta attivazione del servizio	Responsabile Ambientale
9.2024	Conferma degli attuali accordi contrattuali relativi al ricorso allo smart working.	12 mesi	Registro presenze in sede Timbrature badge	Responsabile HR
10.2024	Definizione di iniziative che favoriscano la sensibilizzazione dei dipendenti sui temi della mobilità sostenibile	6 mesi	Verifica stato avanzamento attività Sondaggio ai dipendenti Verifica comunicazioni effettuate	Ufficio marketing
11.2024	Definizione di corsi di formazione per i dipendenti in materia di sostenibilità	6 mesi	Registro dei corsi erogati Conteggio ore di formazione	Responsabile HR
12.2024	Graduale rinnovo del parco auto aziendale con passaggio ad auto più efficienti da un punto di vista ambientale	6 mesi	Verifica definizione accordo con soggetto esterno Verifica avvenuta attivazione del servizio	Servizi Generali

Programma di monitoraggio ⁽¹⁾				
ID	Misura di intervento aziendale	Frequenza	Indicatori di performance	Responsabile
13.2024	Mantenimento del servizio di consulenza in materia di mobilità sostenibile	6 mesi	Mantenimento della compliance normativa in materia di mobilità Verifica aggiornamento del PSCL	Mobility Manager Consulente

(1) Rif.to Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro, p.t. 7

10. CONCLUSIONI

Come previsto dalla normativa vigente, il presente Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, sarà aggiornato con cadenza annuale, riportando nella successiva edizione nuovi obiettivi a partire dalle azioni fissate e implementate, nonché dai risultati conseguiti nel corso dell'anno.

La prossima rivalutazione verrà effettuata durante l'anno solare 2025, e comunque non oltre il 31 dicembre 2025.

Content Creator

Environment & Sustainability Area

Graphic Design

Ufficio Marketing

Contatti

Telefono: 06 669911

Mail: info@igeam.it

Web: www.igeam.it

Seguici sui Social:

