



Monteco S.p.A.

Piano Spostamenti Casa – Lavoro

anno 2023

Monteco S.p.A. Centro Polivalente – Strada Provinciale Lecce - Novoli, Km 4, 73100, Lecce (LE)

Numero di dipendenti: 150

A cura del Mobility Manager:

Gian Maria De Filippo – Gruppo LEN

Con il supporto di:

Selene De Blasi e Stefania Donateo – Monteco S.p.A.



Sommario

1. Introduzione e obiettivi generali	3
2. Quadro normativo di riferimento.....	4
3. Parte informativa e di analisi	6
4. Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda.....	7
Popolazione aziendale e orari	7
Risorse di mobilità aziendale – Flotta e stalli	8
5. Analisi dell'offerta di trasporto pubblico.....	9
Il trasporto pubblico locale	9
Ciclabilità	9
Servizi di sharing.....	10
6. Mobilità aziendale	12
7. Parte progettuale.....	15
Descrizione delle misure di mobilità sostenibile.....	15
Programma di monitoraggio	17

1. Introduzione e obiettivi generali

Il tema della mobilità sostenibile nelle aree urbane, periurbane e metropolitane rappresenta una questione complessa e articolata, che richiede un'attenzione continua.

All'interno del panorama complessivo della mobilità delle persone, si possono individuare alcune categorie di spostamento che definiamo convenzionalmente "sistematiche", cioè che si verificano con cadenza regolare, scandendo la nostra giornata e diventando uno dei punti fermi della quotidianità. Proprio il fatto che ogni giorno ci spostiamo rende particolarmente rilevanti le scelte in tema di mobilità ai fini di una migliore qualità della vita.

Gli spostamenti sistematici, grazie alle loro caratteristiche, possono essere analizzati e studiati per essere ottimizzati attraverso interventi organizzativi e gestionali. Va altresì considerato che oltre alla qualità della vita, dell'aria e del traffico è importante valutare il fattore economico.

Investire in mobilità sostenibile significa infatti anche ottenere un risparmio in termini economico-sociali per i singoli dipendenti nel breve periodo, insieme a benefici per la collettività nel medio/lungo periodo.

L'eccessivo ricorso all'auto privata, particolarmente pronunciato nella realtà italiana, produce una serie di impatti negativi che si possono sintetizzare come segue:

inquinamento atmosferico (da ossidi di carbonio, ossidi di azoto, benzene, particolato PM10 e PM 2,5) che secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità è responsabile di significativi impatti sulla salute e sulla vita delle persone;

- inquinamento acustico;
- incidenti stradali;
- deterioramento del paesaggio urbano
- peggioramento della qualità di vita dei cittadini, con particolare impatto sulle categorie più fragili;
- perdite di tempo e relativi danni economici derivanti dalla congestione del traffico;
- lentezza e onerosità nel trasporto e nella distribuzione delle merci.

È in questo contesto che si inserisce il Mobility Management, che si configura come una risposta efficace ai problemi legati alla mobilità nelle aree urbane e metropolitane.

2. Quadro normativo di riferimento

Si ricordi che in Italia la disciplina del Mobility Management e le modalità di elaborazione del PSCL sono regolate dalle seguenti disposizioni normative:

- D.M. 27 marzo 1998 art. 3 (noto come **Decreto Ronchi**);

Il Decreto stabilisce adempimenti a carico di imprese ed enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti o con complessivamente oltre 800 dipendenti distribuiti su più unità locali: in particolare, i soggetti interessati devono adottare il **Piano degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente (PSCL)** e identificare la figura del **Mobility Manager**, un responsabile della mobilità aziendale, che ha il compito di ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale, al fine di ridurre l'uso del mezzo di trasporto privato individuale e quindi limitare la congestione veicolare. Lo strumento che deve essere adottato da ogni singolo polo (Azienda o Ente) per il raggiungimento delle finalità richiamate è, appunto, il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) che consiste nello sviluppo, nell'implementazione e nel controllo di un insieme ottimale di misure che tenga conto dei comportamenti e bisogni di mobilità dei dipendenti, degli strumenti di pianificazione dei trasporti, della situazione dei trasporti dell'area urbana nella quale le imprese sono situate.

- In G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, è pubblicata la Legge 17 luglio 2020, n. 77:
- Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, (noto come **Decreto Rilancio**) recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19;

Nella legge vengono estesi gli obblighi del "Decreto Ronchi" alle aziende con **almeno 100 dipendenti** ubicate in un capoluogo di Regione, una città metropolitana, un capoluogo di provincia oppure un **comune con almeno 50.000 abitanti**, mantenendo sostanzialmente inalterati gli adempimenti per le aziende

- Decreto interministeriale del Ministero della Transizione ecologica e del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili: "**Modalità attuative** delle disposizioni relative alla figura del mobility manager";

Nel decreto vengono definite in maniera da eliminare ogni tipo di equivoco i requisiti, **le mansioni e le funzioni della figura del mobility manager**, le modalità corrette del conteggio dei dipendenti per il raggiungimento della soglia di 100 dipendenti per unità locale definita nella legge rilancio, le modalità generali e le scadenze per l'implementazione e l'invio dei PSCL

- Decreto 209 del 4 agosto 2021 "**Linee guida** per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)".

Nel decreto sono specificate tutte le **informazioni minime che devono essere presenti nel piano** e sono esplicitate le equazioni che devono essere utilizzate per il corretto **calcolo degli inquinanti** emessi e da risparmiare grazie alle misure di mobilità sostenibile.

In conclusione, seguendo gli aspetti sostanziali messi in luce all'interno dei decreti sopra citati, il presente documento ha il compito di perseguire i seguenti **obiettivi generali** riguardo gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti:

- Miglioramento dell'**accessibilità** aziendale;
- Miglior **organizzazione** degli spostamenti;
- Riduzione dell'utilizzo delle auto private;
- Aumento dell'utilizzo del trasporto collettivo;
- Aumento della mobilità attiva (pedonale e ciclistica);
- **Razionalizzazione** del lavoro da remoto in funzione degli obiettivi di mobilità;
- Riduzione dei tempi di spostamento e dello stress psicofisico da traffico;
- Riduzione dei costi del trasporto per raggiungere il luogo di lavoro;
- Riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti;
- **Sensibilizzazione** sui temi di sostenibilità e ambiente.

3. Parte informativa e di analisi

Monteco S.p.A. è una azienda che dedica le sue attività per la realizzazione di: Progettazione ed erogazione dei servizi di gestione dei rifiuti e delle attività complementari di sostegno di diffusione ed informazione; progettazione ed erogazione dei servizi di igiene urbana ed ambientale, dei servizi e delle attività complementari e manutenzione del verde; progettazione ed erogazione dei servizi di pulizia ed igiene delle aree pubbliche e private, progettazione, gestione della realizzazione e gestione di centri di raccolta; gestione di impianti di trattamento, recupero e/o smaltimento di RSU ed attività di post chiusura; attività di post gestione di discarica di rifiuti non pericolosi; servizi di pulizia e ripristino di sedi stradali danneggiate da incidenti e delle condizioni di sicurezza con riqualificazione delle matrici ambientali coinvolte. Servizi di manutenzione e riparazione automezzi.

La politica della Monteco S.p.A. per la Qualità, l'Ambiente, Responsabilità Sociale, la Salute e la Sicurezza del lavoro e la responsabilità amministrativa è definita dalla Direzione in sintonia con le linee guida aziendali, ed è orientata a garantire il soddisfacimento dei requisiti del cliente e delle esigenze di tutte le parti interessate ed al miglioramento delle proprie prestazioni. Per questo motivo, Monteco dispone di numerose certificazioni ed accreditamenti, tra cui:

- UNI EN ISO 9001 per i sistemi di gestione qualità;
- UNI EN ISO 14001 per i sistemi di gestione ambientale;
- UNI EN ISO 45001 per gli standard di sicurezza sul posto di lavoro;
- SA8000 per la responsabilità sociale.

Monteco S.p.A., per la natura del servizio offerto, possiede numerose sedi sul territorio di Lecce, due delle quali rientrano nell'obbligo normativo di stesura del Piano Spostamenti Casa-Lavoro.

In particolare, verranno consegnati separatamente al Comune i documenti relativi alle sedi:

- Centro Servizi ARO LE/4 - Via S. Nicola, 129, 73100, Lecce (LE)
- Centro Polivalente – Strada Provinciale Lecce - Novoli, Km 4, 73100 Lecce (LE)

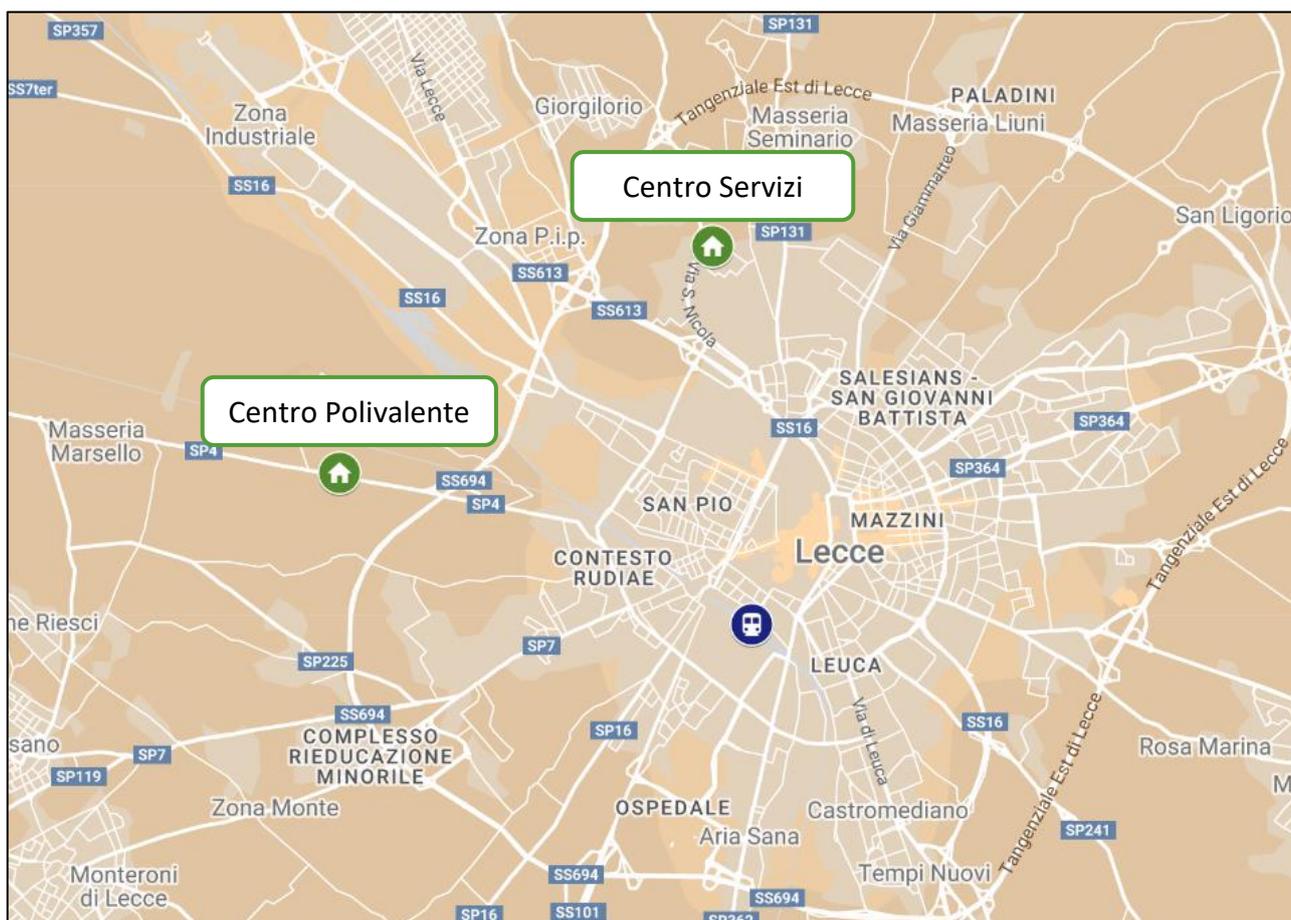
Il presente Piano si riferisce alla sede Monteco ubicata presso **Centro Polivalente** - Strada Provinciale Lecce - Novoli, Km 4, 73100, Lecce (LE)

4. Analisi delle condizioni strutturali dell'azienda

La sede Monteco a cui fa riferimento il presente documento risulta ubicata entro i confini della municipalità di Lecce, collocandosi, all'interno di un contesto periferico rispetto alla municipalità stessa.

In questo capitolo vengono descritte le principali caratteristiche della sede considerandone la popolazione aziendale e le risorse di mobilità della sede.

Di seguito si mette in evidenza la posizione della sede relativamente al centro città di Lecce ed alla seconda sede Monteco oggetto di PSCL.



Visione d'insieme delle sedi Monteco di cui viene consegnato il Piano Spostamenti Casa-Lavoro

Popolazione aziendale e orari

La popolazione aziendale complessiva operante presso il Centro Polivalente ammonta ad un totale di 150 dipendenti, di cui 147 inquadrati con contratto full time.

In accordo con la sua natura di struttura di erogazione servizi, il centro Monteco risulta operativo e frequentato da operatori sette giorni su sette, costituendo una realtà in cui gli spostamenti casa lavoro vengono effettuati consistentemente lungo tutto l'arco della settimana comprendendo orari di servizio che spaziano dunque dalle 04:00 alle 19:00. Nonostante questo, la maggior parte della

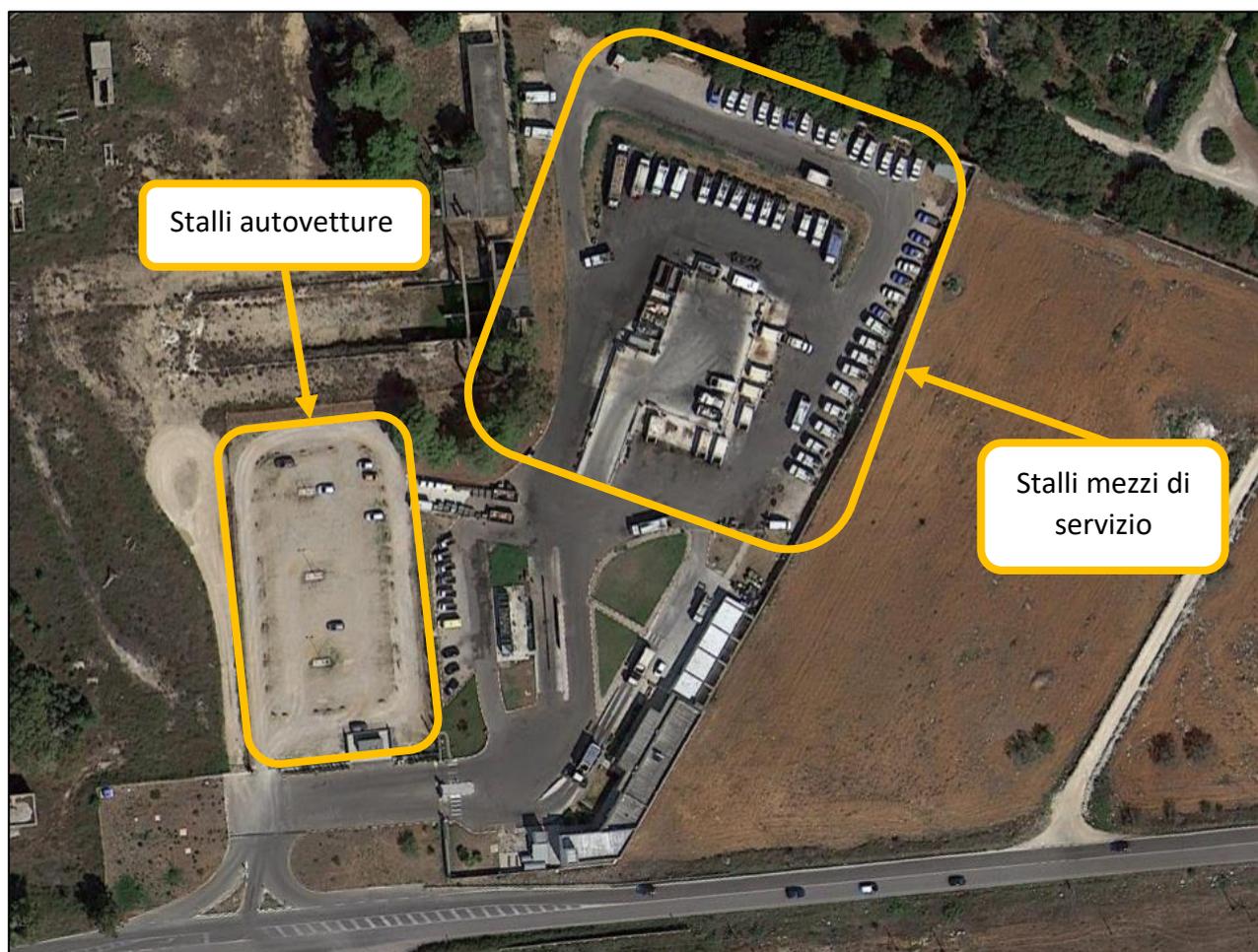
forza lavoro risulta operativa la mattina, dalle 4:00 alle 13:00, durante la quale gli operatori escono in squadre scaglionate in fasce di mezzora per effettuare il servizio. Dalle 13:00 alle 18:00, sono presenti in sede 27 operatori che svolgono il proprio lavoro nella fascia pomeridiana.

Risorse di mobilità aziendale – Flotta e stalli

Il Centro Polivalente è ubicato appena al di fuori del contesto urbano, al quarto chilometro della strada provinciale Lecce-Novoli. All'interno del perimetro dell'area di lavoro sono presenti circa 40 posti adibiti allo stazionamento dei mezzi di servizio.

Per la sosta delle autovetture di impiegati e fruitori del centro di raccolta risultano presenti una settantina di posti auto dislocati lungo una collinetta terrosa in prossimità dell'ingresso alla struttura. Tali stalli non presentano una netta divisione, così come non risultano presenti posteggi riservati ai disabili o colonnine di ricarica per mezzi elettrici.

La sede dispone, oltre che di una flotta articolata di mezzi da lavoro, anche di un parco auto aziendale costituito da 4 auto di servizio assegnate al personale di cui una elettrica. L'utilizzo di tali mezzi è totalmente a carico dell'azienda la quale, rimborsa al titolare dell'assegnazione l'interezza dei costi sostenuti per il carburante e i pedaggi autostradali.



Veduta aerea centro Polivalente Monteco

5. Analisi dell'offerta di trasporto pubblico

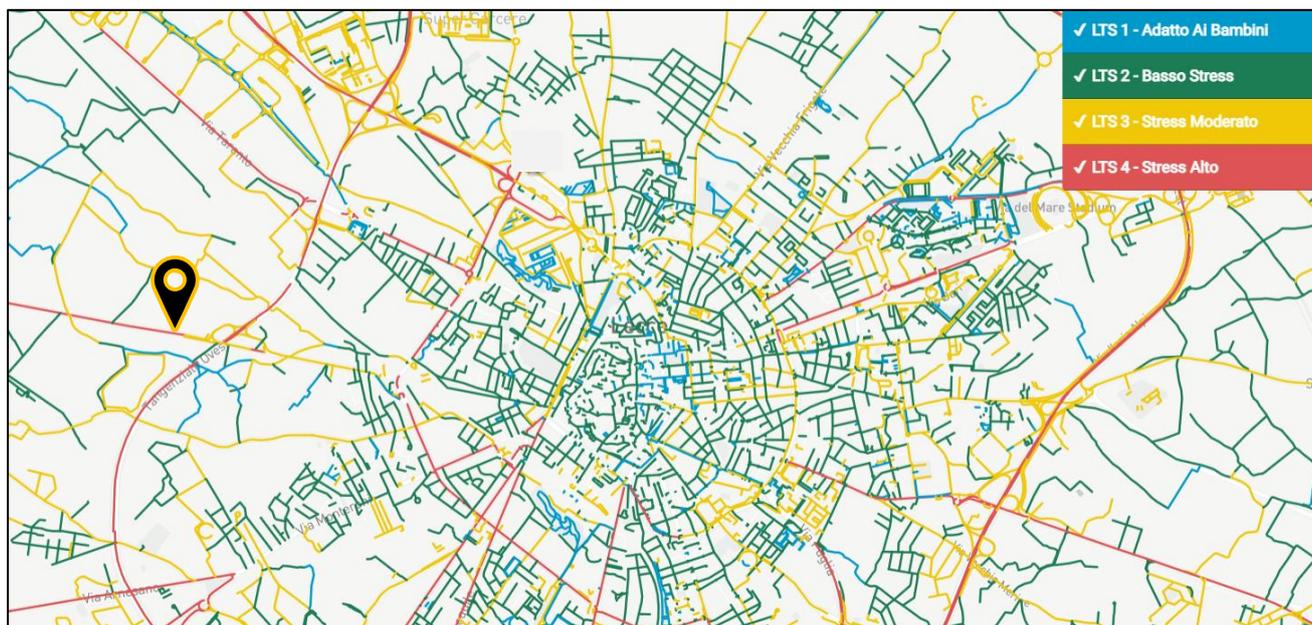
Il trasporto pubblico locale

La stazione ferroviaria più vicina al sito oggetto di analisi risulta essere la stazione centrale di Lecce, ubicata in piazzale Oronzo Massari. Qui è possibile accedere ad un discreto numero di corse da e per le direttrici verso Gallipoli e Roma, mettendo in comunicazione il capoluogo di provincia con le principali realtà metropolitane afferenti.

La stazione dista circa 4,5 km dal Centro Polivalente ma il tragitto risulta poco agevole per via della totale assenza di infrastrutture ciclopedonali o fermate dell'autobus in prossimità della sede aziendale. Nonostante la distanza contenuta e il potenziale collegamento ferroviario alle realtà territoriali afferenti, non si può considerare il trasporto pubblico su rotaia come alternativa praticabile all'uso dell'auto per i propri spostamenti casa – lavoro.

Ciclabilità

Compatibilmente con l'ubicazione in prossimità della strada provinciale del centro di raccolta rifiuti, non sono presenti piste ciclabili che mettano in collegamento il sito con il centro città di Lecce. Considerando anche il traffico veicolare ad alta intensità, l'utilizzo di micromobilità elettrica per raggiungere il luogo di lavoro pare difficilmente incentivabile.



Rappresentazione del traffico veicolare percepito

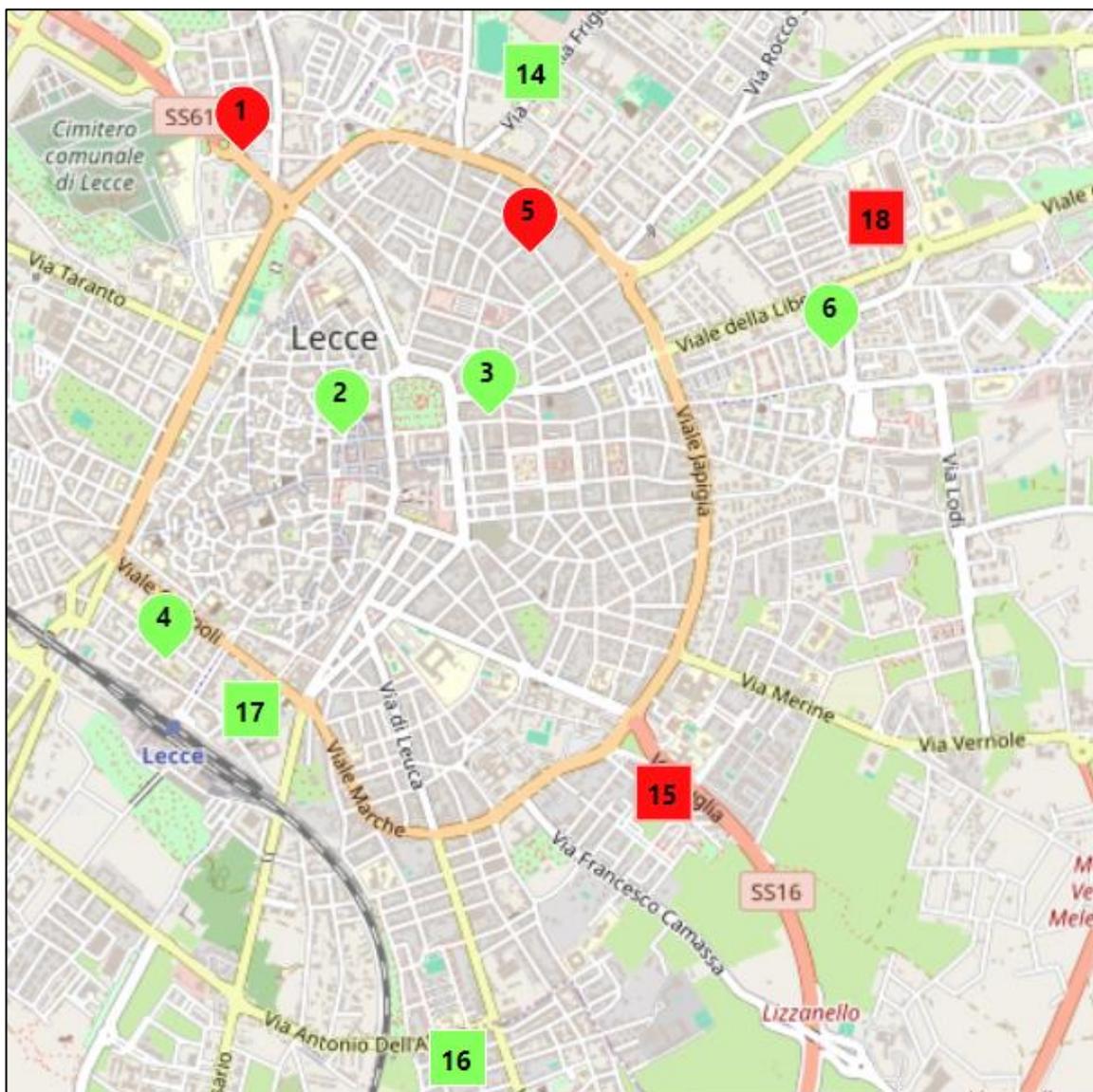
Similmente a quanto osservato per la mobilità ciclistica, l'assenza di piste ciclopedonali da e per la sede Monteco non permette di considerare strategie efficaci di incentivazione di questa tipologia di spostamento.

Servizi di sharing

All'interno della municipalità di Lecce è correntemente attivo il servizio di bikesharing "Bicincittà" che consente ai cittadini di prelevare biciclette muscolari mediante stazioni tradizionali dislocate entro i confini cittadini come segue:

- PIAZZA CARMELO BENE (FORO BOARIO) # 1
- PIAZZA SANT'ORONZO # 2
- PIAZZA MAZZINI # 3
- STAZIONE CENTRALE FF.SS. # 4
- PIAZZA L. ARIOSTO # 5
- SETTELACQUARE # 6

A queste si aggiungono alcuni bike point dislocati entro il perimetro cittadino. Di seguito si allega una mappa di distribuzione dei punti di prelievo presenti in città. Si segnala come le località evidenziate in rosso non risultino, alla data di stesura del presente documento, operative.



Il servizio prevede la stipula di un abbonamento mensile o trimestrale (dal costo rispettivamente di 10€ e 20€) e risulta totalmente gratuito nella fascia oraria 21:00 – 8:00. Durante le ore diurne, invece, il servizio prevede un costo di 0.50€ per ogni mezz'ora superata la prima ora di utilizzo gratuito.

Oltre al servizio “Bicincittà”, risulta operativo sul territorio di Lecce il provider di servizi di sharing Bit, il quale mette a disposizione flotte di monopattini elettrici, e-bike e scooter elettrici in free floating con un'area operativa che comprende il centro cittadino e si estende alle aree limitrofe.

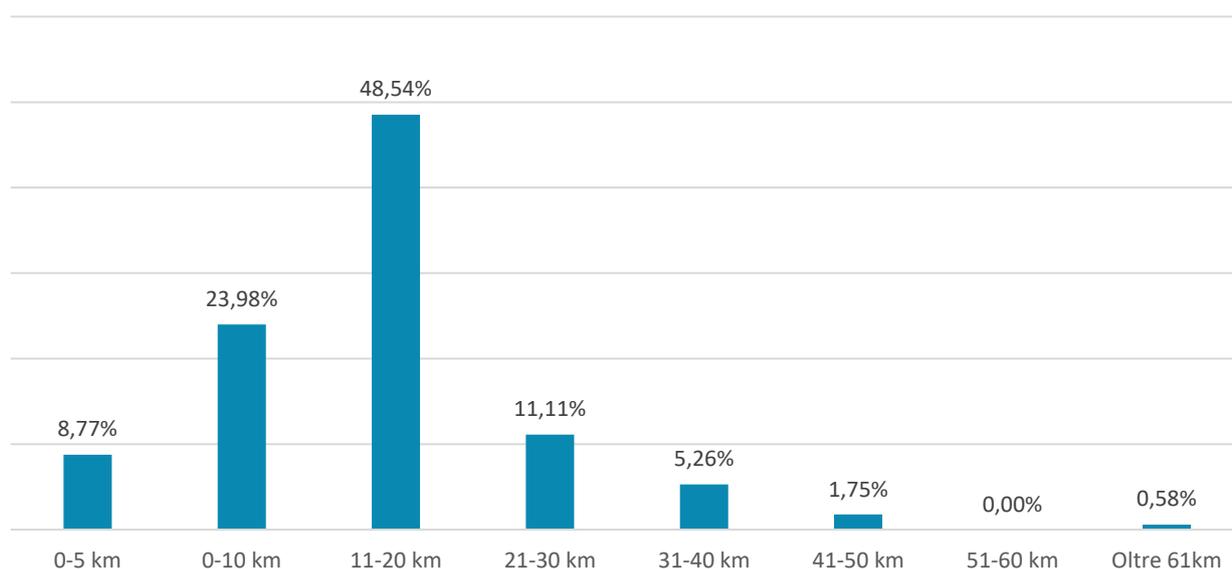
Questi servizi di micromobilità in sharing risultano eccessivamente distanti dal Centro Polivalente e non sono quindi applicabili come alternative all'utilizzo dell'automobile per configurare i propri spostamenti casa – lavoro.

6. Mobilità aziendale

Al fine di avere un riscontro sui principali dati relativi alla mobilità aziendale e procedere alla redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro l'ufficio HR di Monteco ha richiesto a tutti i lavoratori presenti sulle due sedi di compilare un breve questionario.

Il questionario è stato erogato, in formato cartaceo, nel corso di novembre 2023, coinvolgendo il 67% della popolazione aziendale. Date le necessità aziendali e il livello di coinvolgimento dei dipendenti, il questionario ha visto un numero ridotto di domande, il cui focus principale era quello di rappresentare i principali aspetti degli spostamenti dei dipendenti. Si riportano di seguito i risultati aggregati.

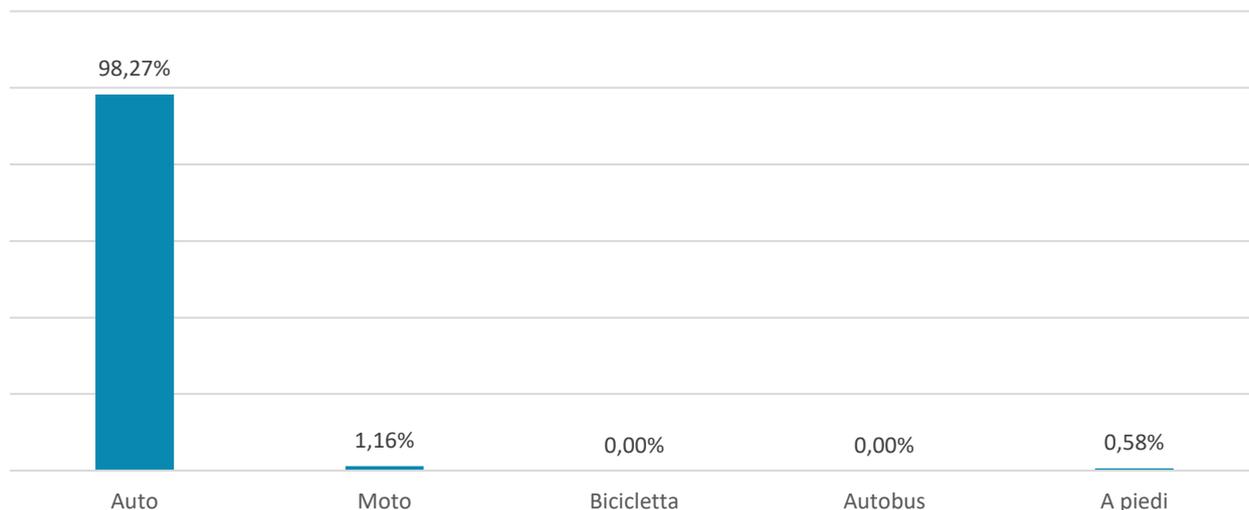
Distanza percorsa



Dal grafico relativo alle distanze percorse per i propri spostamenti casa lavoro si può evincere come quasi la metà dei rispondenti pratici tratte comprese tra gli undici ed i venti chilometri, connotandosi quindi come medie percorrenze. Di particolare interesse invece la porzione di rispondenti interessata dalle percorrenze inferiori ai cinque chilometri, corrispondente a circa il 9% della popolazione. Tale percentuale potrebbe essere più facilmente coinvolgibile per quanto concerne l'incentivazione di modalità di spostamento casa lavoro alternative all'uso dell'auto privata, volendo considerare anche misure di micromobilità.

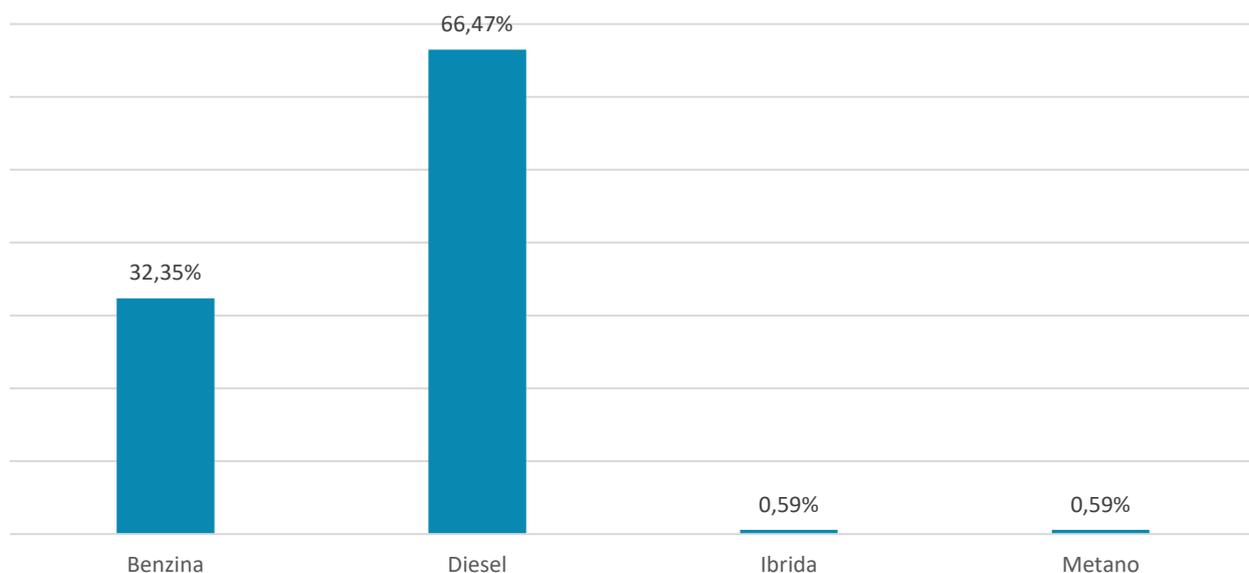
Come è inoltre possibile evincere dai grafici sotto riportati, gli spostamenti casa lavoro nel contesto Monteco sono compiuti per oltre il 98% facendo ricorso all'auto privata, anche in virtù delle limitate alternative presenti in prossimità della struttura.

Modalità di Trasporto

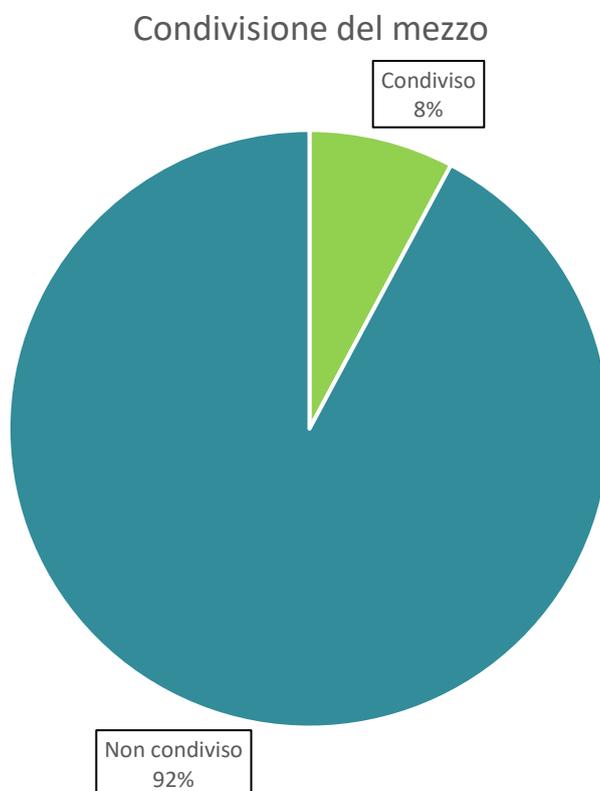


Un'ulteriore analisi del parco mezzi circolante dei dipendenti Monteco ha evidenziato come la maggior parte di questi risultino essere alimentati a diesel o a benzina, con valori rispettivamente del 66% e del 32% determinando una quota di mezzi ibridi o a metano residuale. Tale parco circolante si configura quindi come potenzialmente ad elevate emissioni, anche considerato l'ampio ricorso per gli spostamenti casa lavoro analizzati.

Alimentazione



Uno degli aspetti distintivi della mobilità aziendale di Monteco è l'elevata propensione alla condivisione dell'auto privata per effettuare gli spostamenti casa-lavoro. L'8% dei rispondenti ha dichiarato di condividere regolarmente il mezzo con i colleghi che effettuano il medesimo turno.



I risultati del questionario erogato hanno consentito di stimare il quantitativo di emissioni relative all'utilizzo dell'auto per quanto riguarda gli spostamenti casa lavoro compiuti nell'arco di un anno da parte dei rispondenti. Tali emissioni sono state calcolate mediante la seguente formula:

$$Emi_{inq} = (km_{auto} * Fe_{inq} * Op) / \delta * 1000$$

- **km_{auto}** sono i km percorsi con l'auto privata dai lavoratori ogni giorno;
- **Op** è il numero di giorni in un anno in cui i dipendenti si recano al lavoro;
- **Fe_{inq}** sono i fattori di emissione medi rispettivamente di CO₂, NO_x e PM₁₀ dell'auto media italiana espressi in grammi/km e ricavati dalla banca dati ISPRA;
- **δ** è il tasso medio di occupazione di un'autovettura (da porre uguale a 1,2).

In questo modo si ottiene la stima della distanza percorsa annualmente in auto dai rispondenti e delle emissioni dei principali inquinanti riportate nella tabella sottostante.

	Rispondenti
Distanza percorsa in auto	2793,5 km
CO ₂ totale	168.741,98 kg
NO _x totale	343,03 Kg
PM ₁₀ totale	30.465,54 kg

7. Parte progettuale

Descrizione delle misure di mobilità sostenibile

In questo capitolo vengono riportate le misure considerate da Monteco al fine di ridurre il ricorso all'auto privata da parte dei dipendenti, operanti sulle sedi di Lecce, per quanto riguarda i propri spostamenti casa – lavoro. Le principali criticità del presente PSCL sono relative principalmente a un'offerta di trasporto nei pressi della sede inadeguata a rispondere alle necessità dei lavoratori. Questo porta la quasi totalità dei dipendenti a recarsi in sede utilizzando l'auto privata, talvolta in condivisione con i colleghi. Inoltre, seppur l'azienda sia già impegnata su un ventaglio importante di temi legati all'ambiente, c'è un buon margine d'azione rispetto alla sensibilizzazione sugli argomenti legati direttamente alla mobilità sostenibile.

Per questo motivo, il focus principale di Monteco per il 2024 è volto a finalizzare un percorso di formazione ed informazione, alla progettazione di una proposta per l'individuazione di nuovi equipaggi che facciano car pooling oltre che alla valutazione delle possibili altre iniziative.

- A. **Informazione e comunicazione interna.** All'inizio del 2024, al fine di far comprendere l'importanza del tema, facilitare l'aggiornamento del presente documento e rendere consapevole la popolazione aziendale della capillarità dei servizi di trasporto sul territorio, l'azienda invierà una comunicazione ai dipendenti di tutte le sedi coinvolte contenente il Piano Spostamenti casa-lavoro del 2023. Ulteriori momenti dedicati alla comunicazione interna saranno programmati in armonia con la partenza delle iniziative aziendali e dell'ufficio del mobility manager d'area del Comune di Lecce. La previsione di spesa è stimata attorno ai 1000,00 € annui.

- B. **Indagine approfondita mobilità aziendale – redazione aggiornamento PSCL.** L'azienda ha in programma per il primo semestre dell'anno 2024 la somministrazione di un questionario approfondito riguardante le abitudini di mobilità e la disponibilità al cambiamento a tutto il personale aziendale, così da aggiornare i dati del corrente documento. L'invio del questionario sarà preceduto da una campagna preparatoria al fine di aumentare considerevolmente il numero di rispondenti e compiere le analisi dei dati su un campione rappresentativo dell'intera popolazione. Sarà quindi redatto dal mobility manager, consulente esterno, il PSCL a fronte dei suddetti dati aggiornati al 2024 e degli eventuali cambiamenti dell'offerta di trasporto cittadina. Il costo della misura previsto per il 2024 è di circa 5000,00€

- C. **Formazione e sensibilizzazione.** Parallelamente al programma di comunicazione interna l'azienda prevede, nel corso del 2024, a cura dell'ufficio HR e del Mobility Manager, momenti divulgativi a beneficio della popolazione aziendale sul valore, i benefici e le opportunità della mobilità sostenibile. Le modalità di erogazione potranno essere differenziate a seconda dei vari ruoli, funzioni e profili dei collaboratori. Al fine di sensibilizzare il network rispetto allo stato attuale della mobilità e della sostenibilità ambientale, facendo delle verticali

riguardanti le attività di mobility management previste o già in essere in azienda verranno previsti, a seconda delle esigenze aziendali, momenti d'aula che coinvolgano l'intero personale dipendente; prodotte infografiche e trasmessi video ad hoc per mantenere alto l'interesse verso le tematiche di cui a questo piano. Il costo previsto per tali azioni è stimato in 4000,00 €

D. Incentivazione del Car pooling. Considerata la posizione della sede, allo stato attuale dell'offerta di trasporto, risulta particolarmente complesso incentivare modalità di spostamento che escludano completamente l'utilizzo di mezzi a motore. In quest'ottica, una volta raccolti in maniera completa i dati sulle abitudini di spostamento della popolazione aziendale, l'azienda valuterà come progettare un incentivo alla costituzione di equipaggi compatibile con le esigenze legate all'attività lavorativa. La progettazione svolta nel 2024 avrà delle implementazioni vere e proprie successive all'opera di coinvolgimento della popolazione aziendale, realisticamente a partire dall'inizio dell'anno successivo. La stima dei costi relativi alla parte progettuale di questa iniziativa si attesta intorno ai 1000€.

Le misure previste rientrano negli assi d'intervento previsti dalle Linee Guida ministeriali:

Asse 1	Disincentivazione dell'uso dell'autoveicolo privato
Asse 2	Promozione del ricorso al trasporto pubblico
Asse 3	Promozione del ricorso alla mobilità ciclabile e altre forme di micromobilità
Asse 4	Riduzione della domanda di mobilità
Asse 5	Misure ulteriori

Programma di monitoraggio

Al monitoraggio del Piano è affidato il compito di tenere sotto controllo i risultati del Piano stesso, consentendo di capire nel tempo qual è l'effettiva efficacia delle azioni introdotte, e di programmare eventuali azioni correttive.

Un meccanismo di monitoraggio e di valutazione permette di:

- rivedere le misure al fine di conseguire gli obiettivi in modo più efficace;
- fornire le prove a sostegno dell'efficacia del Piano;
- continuare il percorso partecipativo con i dipendenti e con altri stakeholder interni o esterni.

Il monitoraggio ha cadenza annuale, poiché ai sensi della normativa vigente ogni anno è necessario presentare l'aggiornamento del Piano. Il monitoraggio viene realizzato attraverso un sistema di indicatori di risultato. Il monitoraggio potrà passare dal coinvolgimento dei dipendenti dell'Azienda, attraverso momenti di formazione, condivisione, nonché con la somministrazione di questionari ogni volta che questo si renda necessario.

Indicatori per il monitoraggio:

Indicatore	Unità di misura
Riduzione delle percorrenze effettuate ricorrendo all'auto privata, determinata da smart working, spostamenti in bicicletta, a piedi o con il TPL.	<i>Km</i>
Riduzione delle percorrenze effettuate ricorrendo all'auto privata, determinata dalla fruizione di un servizio di sharing mobility o di car pooling.	<i>Km</i>
Riduzione delle emissioni dovuta alla diminuzione delle percorrenze con autovettura a motore termico a seguito delle misure implementate.	<i>Δ Kg/anno CO₂</i>
Percorrenze con le autovetture condivise durante un noleggio.	<i>Km</i>
Incremento dipendenti che utilizzano il TPL.	<i>Δ n. Utenti</i>
Incremento dipendenti che utilizzano la bicicletta.	<i>Δ n. Utenti</i>
Incremento dipendenti che utilizzano mezzi di micromobilità elettrica.	<i>Δ n. Utenti</i>
Età media parco mezzi aziendali e personali dei dipendenti.	<i>Anni/ Classe emissiva euro</i>
Quota di giorni in smart working.	<i>Giornate lavorative</i>