



Bocconi | **MOVESION**

CAMPUS DI MILANO - 2025

**PIANO SPOSTAMENTI
CASA – LAVORO 2025**

INDICE

1. Premessa	3
2. Parte informativa e di analisi	8
<i>2a. Analisi dell'offerta di trasporto</i>	9
<i>2b. Analisi del campione</i>	28
<i>2c. Analisi della domanda di trasporto</i>	35
3. Parte progettuale	51



1a. Premessa

IL SOFTWARE PER LA REDAZIONE DEL PSCL

A partire dal 13 Ottobre 2025 è stato somministrato, alla comunità universitaria dell'Università Bocconi (dipendenti, docenti e studenti), un questionario online con l'obiettivo di raccogliere i dati necessari alla redazione del Piano Spostamenti Casa–Lavoro.



AMBIENTE

- Realizzazione degli obiettivi dell'Agenda 2030;
- Ottenimento della certificazione ISO 14001;
- Carbon neutrality.



CAMPUS

Rispetto delle normative, maggiore produttività, accrescimento di awareness e corporate responsibility.



PERSONE

Riduzione dei tempi di spostamento, riduzione dei costi di trasporto e incremento del welfare.

1b. Premessa

LOCALIZZAZIONE DELL'UNIVERSITÀ

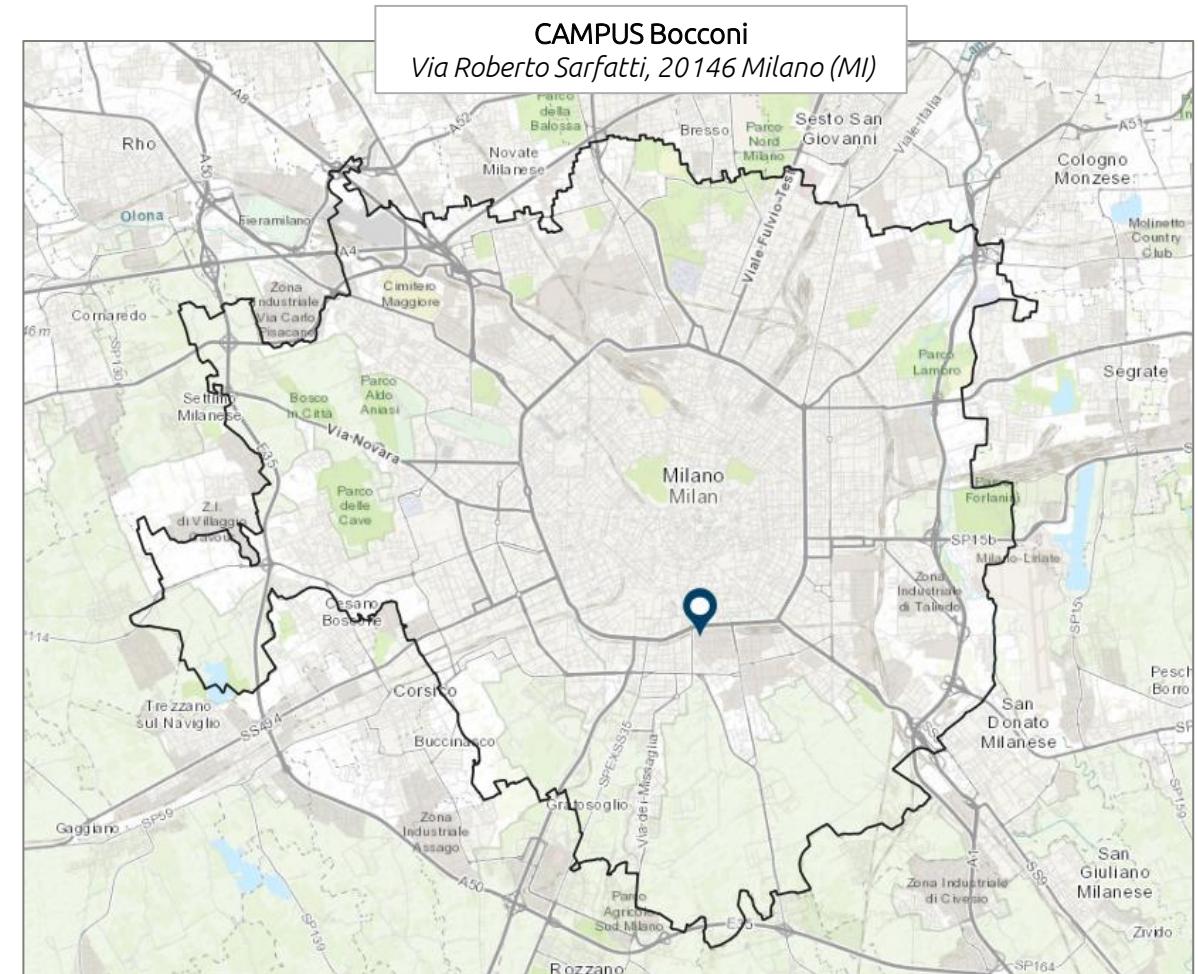
L'Università Luigi Bocconi è oggi una delle principali Università di ricerca e di insegnamento a livello europeo, specializzata in economia, management, diritto e scienze sociali, con un forte orientamento internazionale che si accompagna all'orgoglio per la sua tradizione e le sue radici italiane.

L'Ateneo nasce nel 1902 per volontà di Ferdinando Bocconi, un lungimirante imprenditore, grazie alla sua generosa donazione in memoria del figlio Luigi, scomparso in guerra.

I fondatori dell'Università Bocconi resero fin dall'inizio esplicita la loro visione di un istituto di ricerca indipendente, dove l'istruzione superiore in materia di economia e commercio sarebbe stata fondata su studi di alto livello, volti ad ampliare la conoscenza e contribuire al miglioramento della società.



L'Università risulta essere localizzata nel quartiere di Porta Romana, a sud del Centro di Milano, lungo Via Roberto Sarfatti, (CAP 20146).



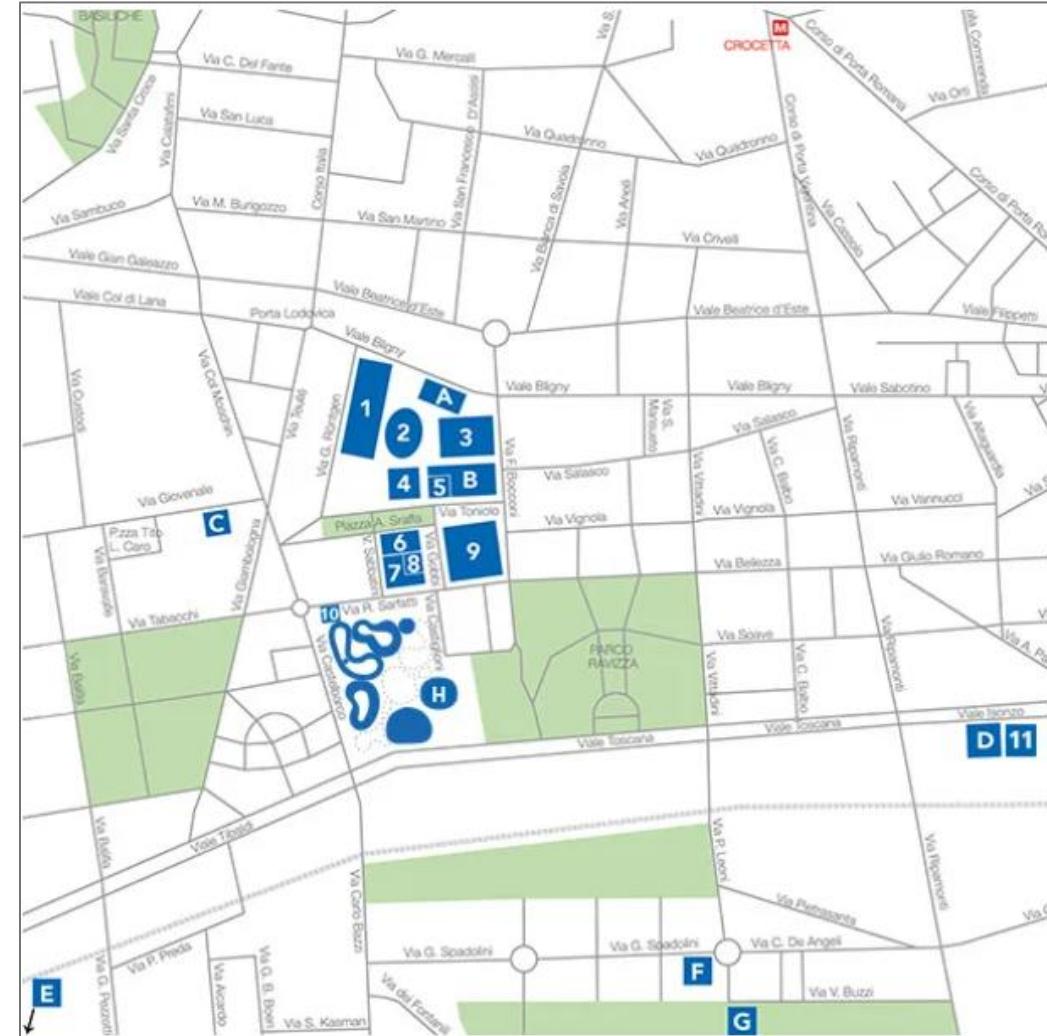
1c. Premessa

SERVIZI E DOTAZIONI DELL'UNIVERSITÀ

In questa sezione si rappresentano gli edifici presenti presso il Campus Bocconi. Secondo quanto riportato sul sito ufficiale dell'Università Bocconi, il campus metropolitano è in costante espansione.

Di seguito il dettaglio degli edifici:

1. Edificio di via Guglielmo Röntgen
 2. Edificio di piazza Sraffa13 - Leonardo Del Vecchio Building
 3. Edificio di piazza Angelo Sraffa 11
 5. Edificio di piazza Angelo Sraffa 15
 6. Edificio di piazza Angelo Sraffa 6
 7. Edificio di via Ulisse Gobbi 5
 8. Edificio di via Ulisse Gobbi 1
 9. Edificio di via Roberto Sarfatti 25
 10. Edificio di via Roberto Sarfatti 10
 11. Edificio di v.le Toscana 30



<https://www.unibocconi.it/it/campus/edifici-e-aule>

1c. Premessa

SERVIZI E DOTAZIONI DELL'UNIVERSITÀ

Nella mappa di lato sono rappresentati i servizi interni al campus, usufruibili anche da persone utenti non universitarie.

Questo significa che non solo gli studenti e il personale dell'università possono accedere a questi servizi, ma anche i membri della comunità esterna. Questi servizi rendono il campus un centro polifunzionale, accogliente e utile per tutta la comunità.

LEGENDA	
	Chiesa
	Centro Sportivo
	Bar
	Shop
	Libreria
	Mensa
	Ufficio postale
	Banca
	Biblioteca



1c. Premessa

SERVIZI E DOTAZIONI DELL'UNIVERSITÀ

Nelle tabelle in basso sono riportati i servizi che l' Università Bocconi mette a disposizione dei dipendenti, degli studenti e dei docenti. L'Università si impegna a promuovere il **benessere dei collaboratori** attraverso un'ampia gamma di iniziative. Per favorire il **work-life balance**, sono disponibili una piattaforma welfare, lo smart working e l'ingresso flessibile, pensati per agevolare la conciliazione tra vita privata e lavoro. Inoltre, promuove la **sostenibilità ambientale** con soluzioni di mobilità, tra cui incentivi per il trasporto pubblico e convenzioni per servizi di sharing mobility. A completare l'offerta, servizi dedicati alla sicurezza e alla salute sul luogo di lavoro includono un **presidio di security**, un'ambulanza e un'infermeria sempre operativi, e la presenza di un medico on campus per supporto sanitario. Queste iniziative testimoniano l'attenzione di Bocconi per le persone e per l'ambiente, creando un ambiente inclusivo, sicuro e moderno.

 SERVIZI PER LA MOBILITÀ
SERVIZIO E-BIKE (Stalli attrezzati per le bici, gli spogliatoi con docce per il personale)
CONVENZIONE PER SERVIZI DI CAR SHARING
AGEVOLAZIONE TPL
CONVENZIONE PARCHEGGI

 WORK – LIFE BALANCE
SMART WORKING
PIATTAFORMA WELFARE
INGRESSO FLESSIBILE

 SERVIZI DI SICUREZZA
SERVIZIO DI SECURITY
PRESIDIO DI AMBULANZA E INFERMERIA
MEDICO CON CAMPUS

2A. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI



2a. ANALISI DELL'OFFERTA DI TRASPORTO

L'analisi dell'offerta di trasporto permette di esaminare le varie modalità di accesso alla sede dell'Università Bocconi considerando i mezzi utilizzati per gli spostamenti casa-lavoro. Seguendo le Linee Guida del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, si svolge un'analisi dell'offerta di trasporto per comprendere la situazione complessiva delle infrastrutture e dei servizi disponibili per i dipendenti, gli studenti e i docenti durante i loro tragitti.

Di seguito verranno analizzati i seguenti aspetti:

- Trasporto privato
- Aree di sosta
- Trasporto pubblico
- Modalità ciclabile
- Modalità pedonale
- Sevizi sharing
- Conclusioni
- Olimpiadi Milano - Cortina

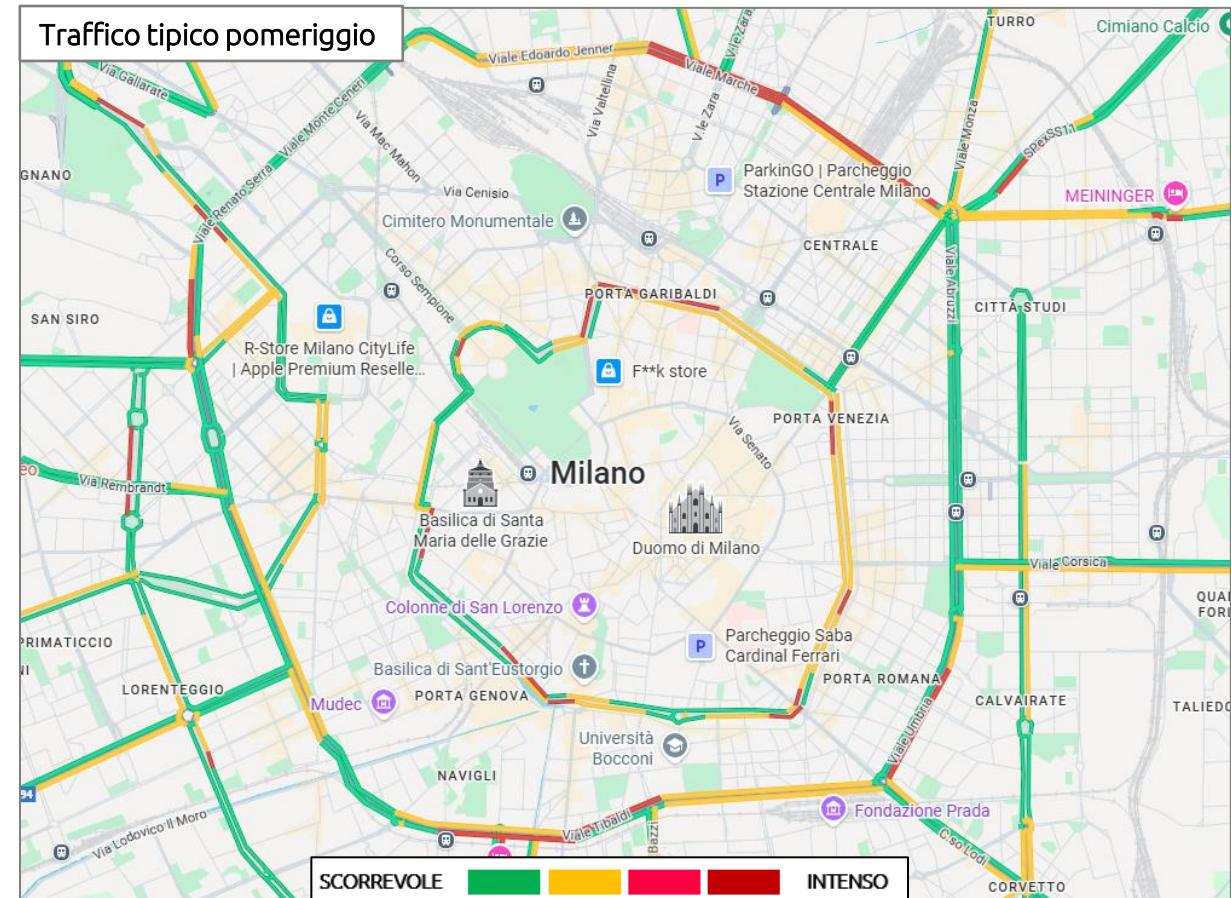
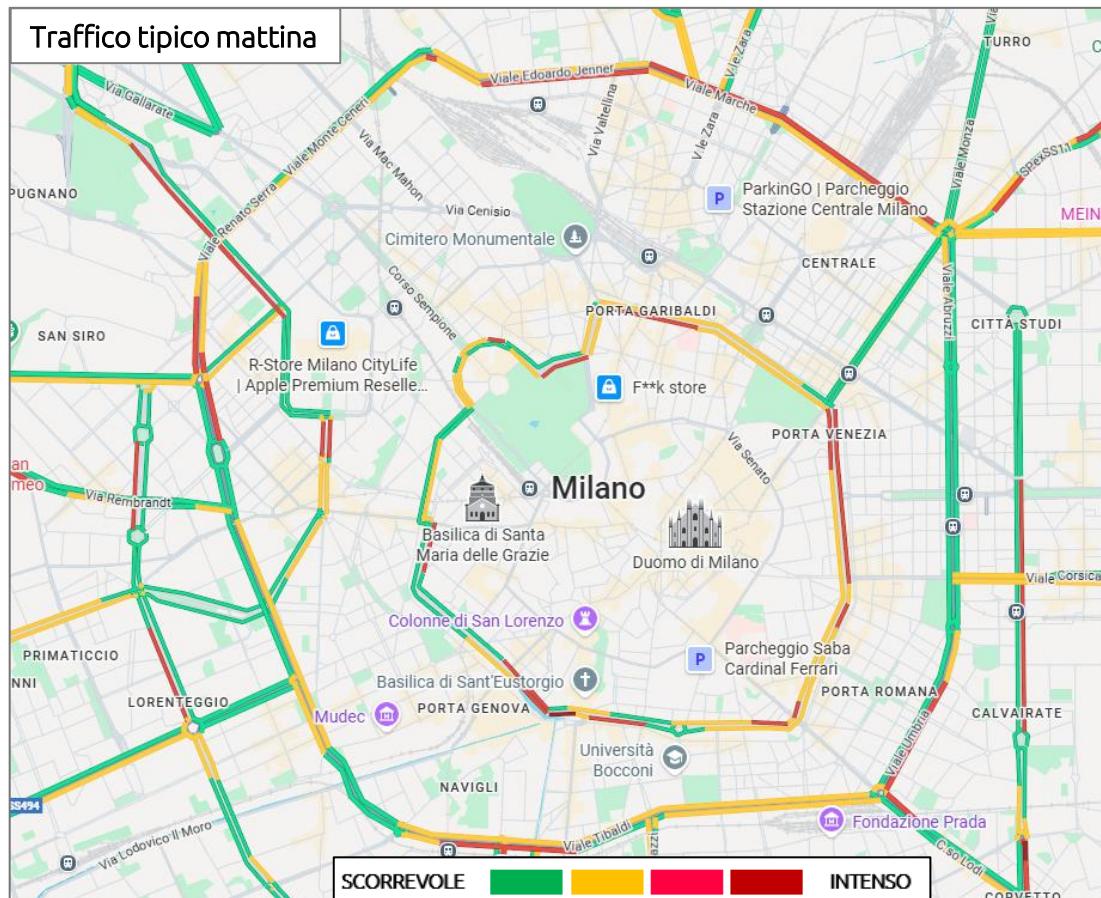
Al termine del capitolo verrà rappresentata una valutazione generale dei singoli mezzi per definire i livelli di accessibilità ad essi relativi e, quindi, le eventuali criticità rilevate.

Nota: le distanze indicate sono calcolate a partire dal punto di riferimento situato in Via Roberto Sarfatti 25.

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO

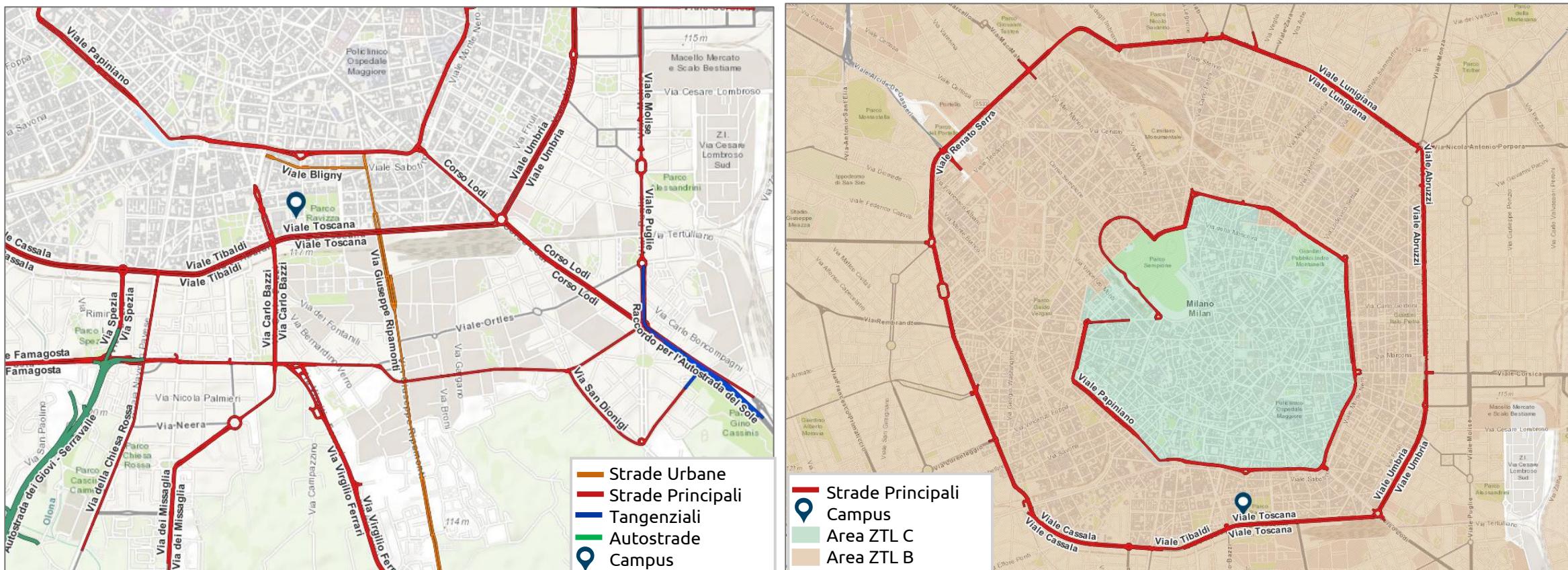
Al fine di analizzare l'accessibilità viaria del campus, è stato condotto uno studio che descrive le principali caratteristiche delle infrastrutture stradali e ne valuta il livello qualitativo in relazione ai percorsi di accesso. In questa sezione si analizzano i livelli di traffico nelle fasce **orarie mattutina** (8:15) e **pomeridiana** (18:15) lungo i due anelli che circondano **Milano**. Si evidenzia una situazione **complessivamente intensa**, con tratti caratterizzati da forte congestione in entrambi i casi. Le informazioni relative al traffico sono state raccolte tramite Google Maps in una giornata feriale del mese di dicembre, nelle fasce orarie mattutina e pomeridiana.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO

Nelle mappe sottostanti sono illustrate le **infrastrutture viarie** presenti nelle immediate vicinanze della sede. In particolare, nella prima mappa sono evidenziate le principali arterie di accesso, tra cui Viale Toscana, Viale Giuseppe Ripamonti, Corso Lodi e Viale Bligny. L'immagine a destra, invece, rappresenta i due anelli stradali che circondano Milano e che consentono il collegamento con il CAMPUS. L'analisi di tali anelli evidenzia il loro ruolo strategico nel garantire l'accessibilità alla sede; tuttavia, come visto precedentemente, nelle fasce orarie di punta essi risultano frequentemente interessati da elevati livelli di traffico, con fenomeni di congestione che possono incidere sui tempi di percorrenza e sull'affidabilità degli spostamenti.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO

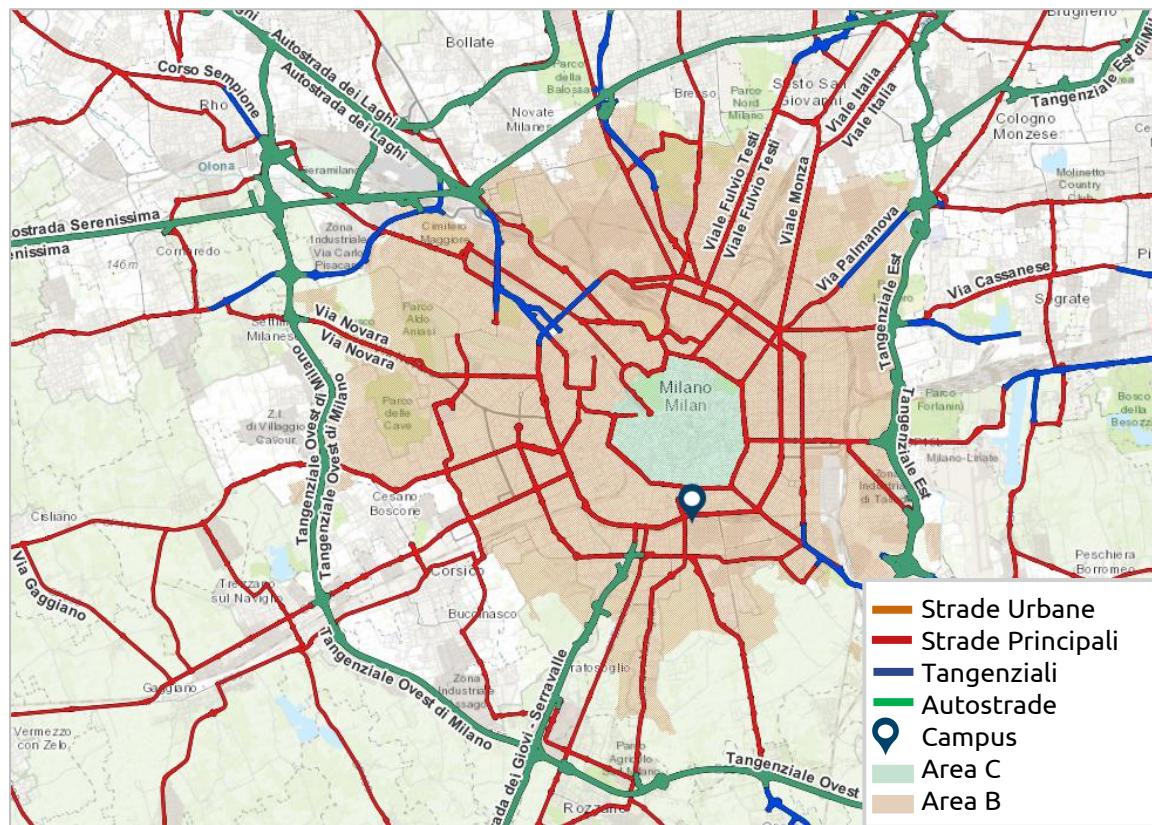
La tabella sottostante mostra le caratteristiche e la qualità delle strade utili per raggiungere il campus.

	CARATTERISTICHE	QUALITÀ
Corso Lodi	Due carreggiate, Due corsie per senso di marcia Pista ciclabile centrale e infrastrutture per il trasporto pubblico e marciapiedi laterali, confermando il ruolo di asse urbano principale.	Manto stradale in discreto stato con lievi ammaloramenti e fessurazioni Segnaletica verticale ed orizzontale in discreto stato
Via Giuseppe Ripamonti	Arteria di penetrazione urbana con due carreggiate, ciascuna dotata di due corsie di scorrimento per senso di marcia.	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Via La Spezia	Presente carreggiata unica e una corsia per senso di marcia, presente percorso ciclabile	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Viale Toscana	Due carreggiate entrambe dotate di due corsie a senso unico di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Viale Bligny	Una carreggiata dotata di due corsie a senso inverso di marcia, strada è caratterizzata dalla presenza della linea tranviaria in sede promiscua o riservata, oltre a marciapiedi laterali che garantiscono la fruibilità pedonale..	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Viale Umbria	Tre carreggiate, due laterali a senso unico di marcia. Corsia centrale preferenziale.	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Viale Cassala	Tre carreggiate, due laterali a senso unico di marcia. La carreggiata centrale ospita il percorso tranviario, affiancata da marciapiedi laterali e spazi dedicati alla sosta in alcuni tratti.	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Via Bazzi	Due carreggiate entrambe dotate di tre corsie a senso unico di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Viale Castelbarco	Due carreggiate entrambe dotate di due corsie a senso unico di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO

La mappa illustrata mostra le infrastrutture stradali a scorrimento veloce che circondano la **città metropolitana di Milano** e le vie di accesso utili per raggiungere il campus.



I principali assi sono i seguenti:

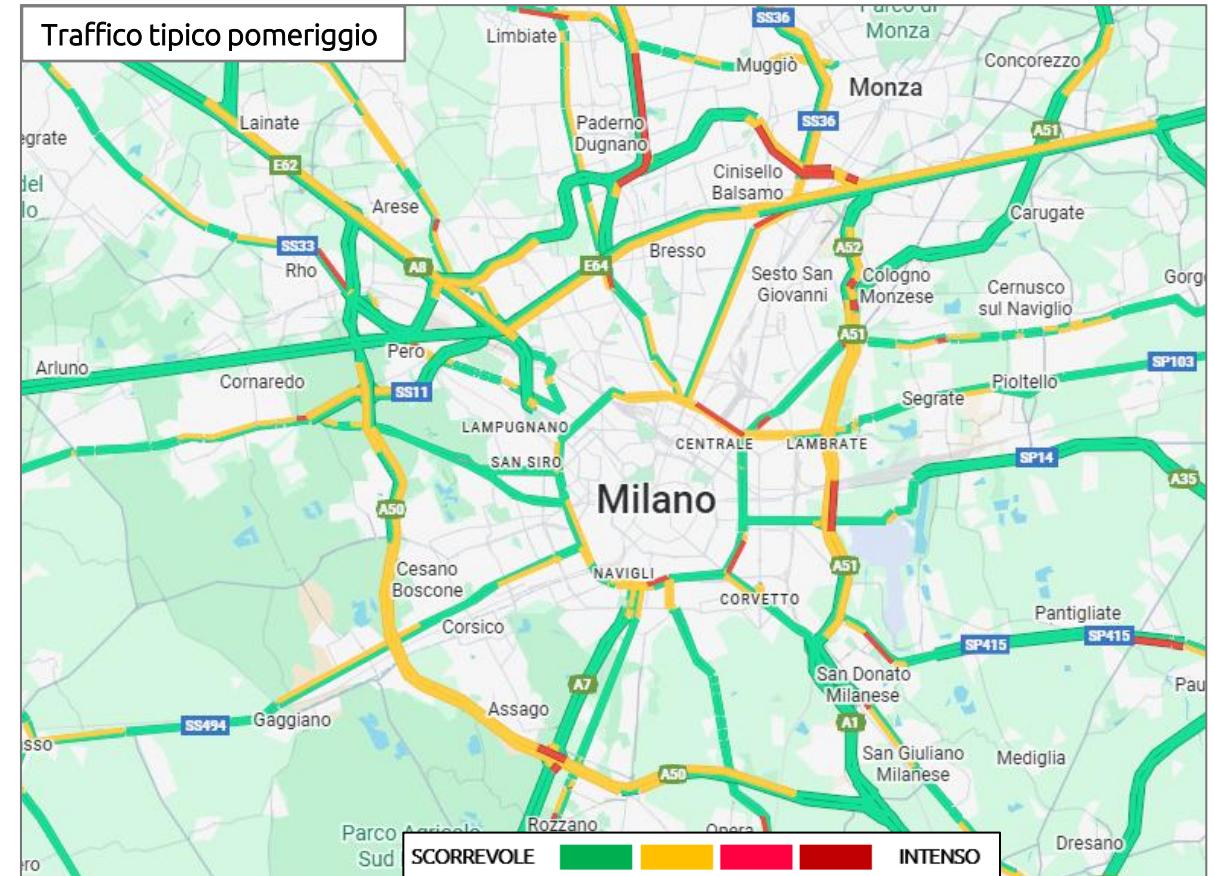
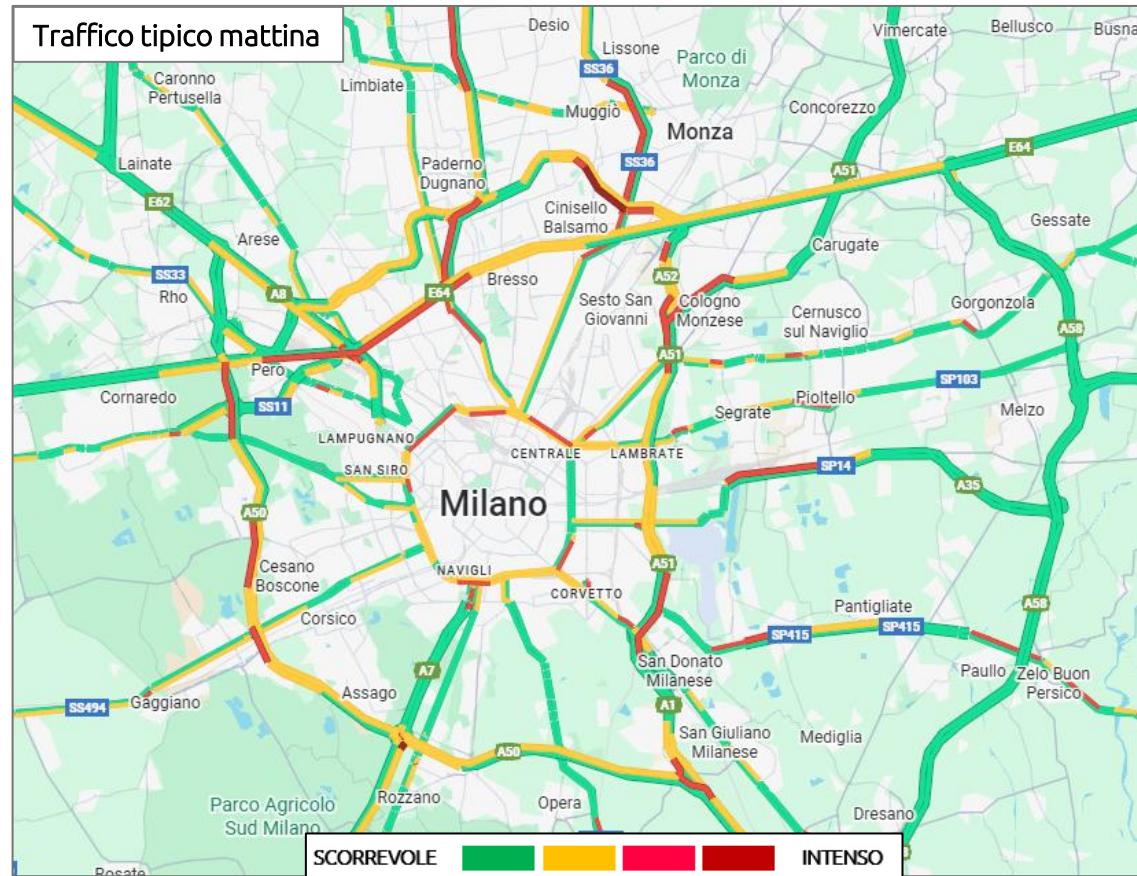
- Dall'uscita A1/A51 di San Donato, seguendo il Raccordo Autostradale e Corso Lodi.
- Dall'uscita A50 della Val Tidone, percorrendo le strade Noverasco, Ripamonti e Ferrari.
- Dall'uscita A7/A50, attraverso la tratta urbana della A7 e Via Spezia.

INFRASTRUTTURE VIARIE	CARATTERISTICHE	QUALITÀ
A1/A51	Due carreggiate, quattro corsie per senso di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
A50	Due carreggiate, Tre corsie per senso di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica verticale ed orizzontale in buono stato
A7	Tre carreggiate, Tre corsie per senso di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PRIVATO

L'Università è inserita in un contesto caratterizzato da una rete stradale con livelli di **traffico mediamente elevati**. Le principali infrastrutture di collegamento presentano generalmente **flussi veicolari sostenuti**, con la presenza di rallentamenti e tratti soggetti a **congestione**, in particolare nelle fasce orarie di maggiore affluenza, ovvero nelle fasce **orarie mattutina (8:15)** e **pomeridiana (18:15)**. Le informazioni relative al traffico sono state raccolte tramite Google Maps in una giornata feriale del mese di dicembre, nelle fasce orarie mattutina e pomeridiana.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

AREE DI SOSTA

Per quanto riguarda l'offerta di sosta interna al campus, in mappa sono rappresentati 4 parcheggi per auto ad uso pubblico, dati dall'Università in gestione privata a Quick - No Problem Parking SpA, per un totale di 815 posti auto. Nella tabella sono riportati i dettagli sul numero totale di posti auto disponibili, inclusi quelli riservati alle persone disabili, presenti all'interno di ciascun parcheggio.

Edificio / Parcheggio	Denominazione	Posti Auto	Posti per persone disabili	POSTI MOTO
VIA ROENTGEN	PARCHEGGIO A	180	4	28
DEL VECCHIO BUILDING (INGRESSO ROENTGEN)	PARCHEGGIO B	260	6	9
VIA BOCCONI,8	PARCHEGGIO C	279	8	8
VIA CASTIGLIONI, 8	PARCHEGGIO D	86	5	4
PIAZZA SARAFFA, 11	SFRAFFA 11	52	2	2



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

AREE DI SOSTA: FOCUS MOTOCICLI

Come evidenziato nella tabella sopra riportata, i parcheggi riservati ai motocicli sono presenti anche **all'interno del Campus Bocconi**.

Si segnala inoltre che, nell'ambito del **Campus**, sono disponibili diverse **opportunità di parcheggio gratuito per motocicli, così distribuite**:

- Via Sarfatti: n. 50 posti moto gratuiti
- Via Bocconi (lato Università): n. 120 posti moto gratuiti
- Via Bocconi (lato Scuola Elementare): n. 35 posti moto gratuiti
- Via Roentgen: n. 12 posti moto gratuiti
- Piazza Sraffa: n. 12 posti moto gratuiti

A tali disponibilità si aggiunge la **possibilità** di utilizzare il **Parcheggio A** di **Via Roentgen**, accessibile anche alle motociclette. Presso le aree di parcheggio di **Via Roentgen** sono infatti state realizzate **apposite zone dedicate alla sosta dei motocicli**.

L'uso di tali spazi è consentito tramite il link <https://quickparking.it/parcheggi/quick-milano-bocconi/>, ove sono pubblicati orari e tariffe.

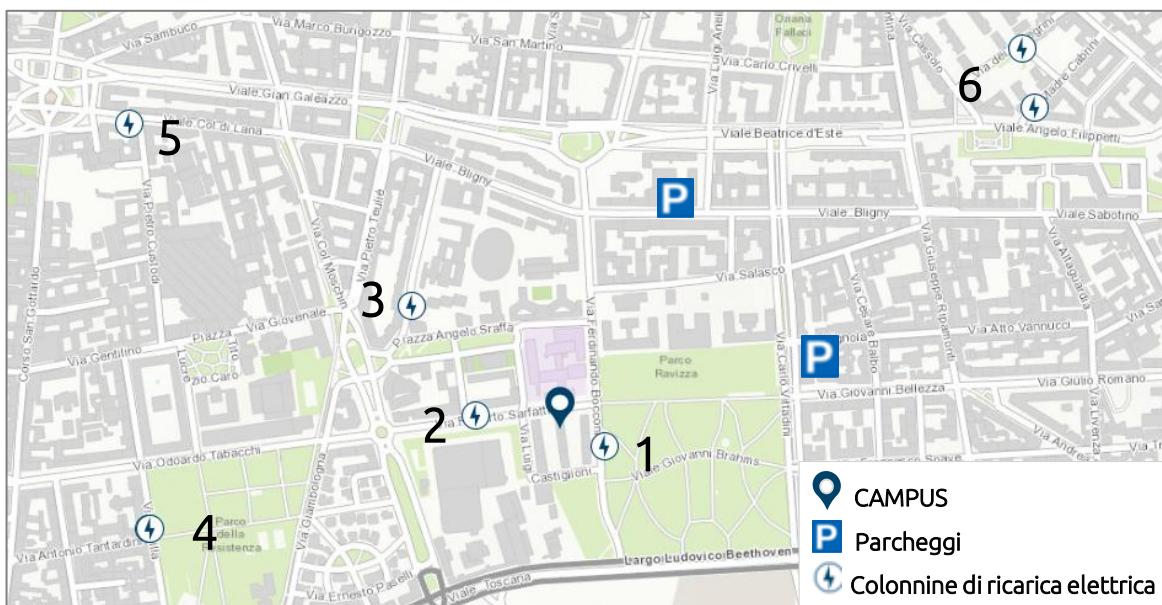
2a. Analisi dell'offerta di trasporto

AREE DI SOSTA

Nella mappa sono indicate diverse colonnine di ricarica e i parcheggi utilizzabili dai dipendenti, dagli studenti e dal personale docente per raggiungere il campus. In merito alle aree di sosta esterne sono presenti parcheggi a pagamento e non lungo Via Ferdinando Bocconi. Il prezzo del parcheggio è di circa 3€ l'ora o di 28,5€ al giorno.

Sono presenti inoltre parcheggi per motocicli. I parcheggi privati risultano essere:

- VIALE BLIGNY, 21 - a circa 350 m dalla sede;
- VIA CARLO VITTADINI – a circa 500 m dalla sede.



**Colonnine di ricarica elettrica

La tabella in basso riporta invece il dettaglio relativo a ciascuna colonnina riportata in mappa, includendo indirizzo, numero di postazioni disponibili e distanza dal campus, calcolata rispetto all'ingresso principale.

COLONNINE DI RICARICA ELETTRICHE			
INDIRIZZO	N. POSTAZIONI	DISTANZA DAL CAMPUS	NUMERO IN MAPPA
Via Bocconi Ferdinando	2	280 m	1
Via Roberto Sarfatti	2	350 m	2
Via Guglielmo Corrado Rontgen	2	400 m	3
Via Balilla, 18	1	600 m	4
Viale Col di Lana	3	800 m	5
Via Pellegrini / Via Madre Cabrini	2	1,2 km	6

Le distanze indicate sono calcolate a partire dal punto di riferimento situato in Via Roberto Sarfatti 25.

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

Di seguito si propone una rappresentazione cartografica delle linee metropolitane e la localizzazione delle Stazioni di Milano. Come si può notare le fermate delle linee risultano essere distanti dalla sede (> 500 m). Le distanze indicate sono calcolate a partire dal punto di riferimento situato in Via Roberto Sarfatti 25.

FERMATE	DISTANZA*	LINEA	FREQUENZA
Milano Tibaldi	700 m	Linee ferroviarie e suburbane	-
Santa Sofia	1,3 km	Linea M4	2 min
Porta Romana	1,3 km	Linea M3	4 min

*entro 500 m = molto attrattivo; oltre 500 m = poco attrattivo.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO: Focus Milano Porta Genova

- La stazione ferroviaria di Milano Porta Genova ha chiuso il servizio ferroviario con il cambio di orario invernale di Trenord.
- Sabato 13 dicembre 2025 è stato segnato come il ultimo giorno di esercizio ferroviario, con gli ultimi treni in partenza e in arrivo.
- La chiusura è stata domenica 14 dicembre 2025.

La chiusura di Porta Genova avviene nell'ambito di una ristrutturazione generale della rete ferroviaria suburbana e regionale milanese, con l'intento di migliorare l'efficienza e integrazione tra treni suburbani e le linee metropolitane.

La chiusura della stazione di **Milano Porta Genova** ha portato a una riorganizzazione dei servizi ferroviari: molti treni ora terminano a Milano Rogoredo o fermano in altre stazioni lungo la cintura sud, come San Cristoforo, Milano Romolo, Milano Tibaldi e Porta Romana. In questo contesto, **Milano Tibaldi**, grazie alla sua vicinanza all'Università Bocconi, rappresenta un'alternativa utile per raggiungere il campus, riducendo l'impatto sui flussi di studenti, docenti e personale tecnico-amministrativo.

Pur non offrendo lo stesso servizio regionale diretto che Porta Genova garantiva in passato, le stazioni di Tibaldi e Romolo assorbono gran parte dei collegamenti cittadini, assicurando una copertura funzionale simile per chi deve raggiungere il **CAMPUS Bocconi**.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

Di seguito si propone un'analisi delle principali fermate situate intorno alla sede. La tabella riporta la distanza pedonale tra ciascuna fermata e un punto centrale dell'area dell'Università Bocconi. L'area del buffer è stata generata utilizzando un raggio in linea d'aria di 500 m e di 1000 m, percorsi a piedi.

Fermata	Pensilina	Distanza*	Linea
VIA BOCCONI / VIA SARAFATTI	Sì	50 m	Linea bus 79, 59, 71
CASTELBARCO	Sì	240 m	Linea tranviaria 15
PTA. LODOVICA	Sì	450 m	Linea bus B2, 74
VIA BOCCONI	Sì	500 m	Linea bus B2, 74 Linea tranviaria 9
VIALE TOSCANA (STAZIONE TIBALDI)	No	700 m	Circolare Destra 90
RIPAMONTI/V.LE SABOTINO	No	750 m	Linea tranviaria 24 Bus 91
MILANO TIBALDI	-	700 m	Linea ferroviaria suburbana S9
VIA SPADOLINI / VIA MORO	No	900 m	Linea bus 65
V.LE TIBALDI / VIA MEDA	Sì	1 km	Linea bus 91 Linea tranviaria 3, 15 Circolare destra 90

*entro 500 m = molto attrattivo; oltre 500 m = poco attrattivo.



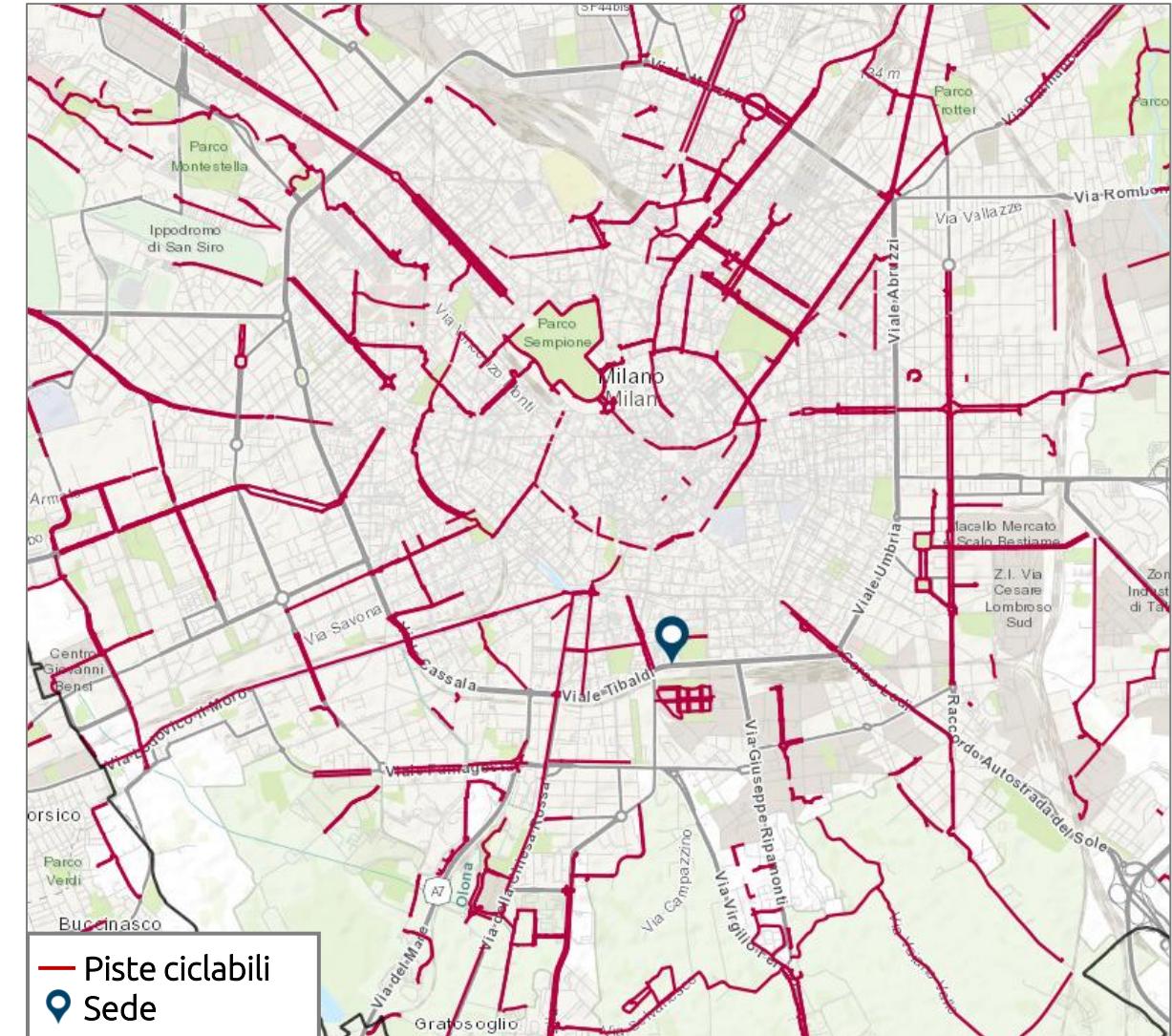
2a. Analisi dell'offerta di trasporto

MODALITÀ CICLABILE

La rete ciclabile della città di Milano è una delle più estese e sviluppate d'Italia, con l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile e ridurre l'inquinamento.

La rete comprende un insieme di piste ciclabili, zone a traffico limitato (ZTL), aree pedonali e percorsi condivisi, che facilitano lo spostamento sicuro e rapido in bicicletta.

Inoltre, l'iter per la realizzazione del «Biciplan» di Milano prevede un'estensione della rete ciclabile esistente fino a 750 km, con una percorrenza di 530 km in più rispetto a quella attuale.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

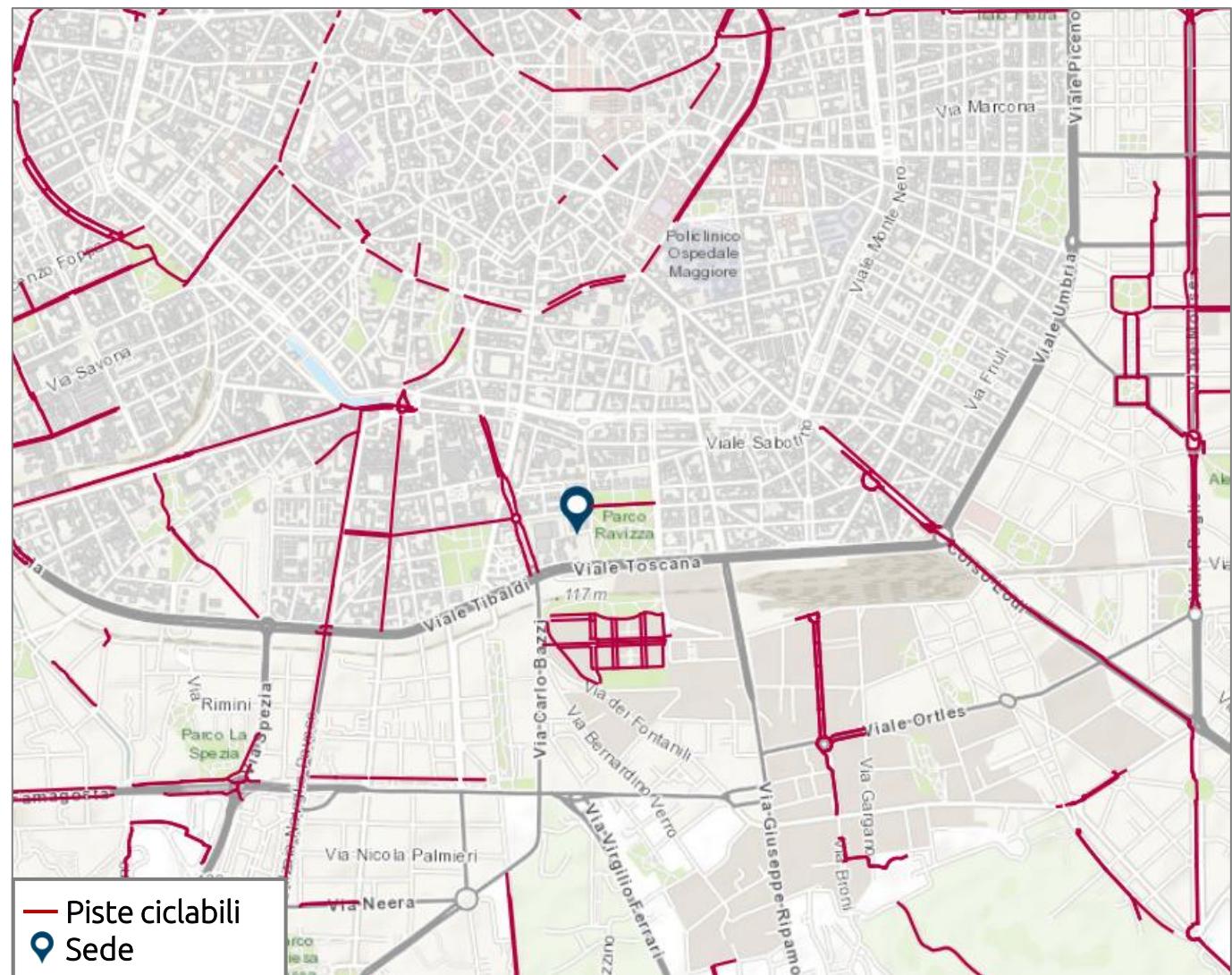
MODALITÀ CICLABILE

Dalla mappa si evince che la sede è raggiungibile tramite il percorso **ciclabile** che attraversa il Parco Ravizza, sebbene non sia direttamente connessa ad altri tratti. Sono comunque presenti varie **infrastrutture ciclabili** che permettono di collegarsi alle diverse zone dell'area urbana milanese.

Il percorso ciclabile più prossimo all'Università è situato lungo Via Gran Castelbarco, a circa 200 metri dall'ingresso. Tuttavia, gli attuali tratti disponibili non garantiscono collegamenti diretti con le principali fermate del TPL, come la stazione della metropolitana di Porta Romana e la stazione ferroviaria di Milano Tibaldi.

Si rileva inoltre che la pista ciclabile lungo Via Gian Carlo Castelbarco non è fisicamente separata dalla carreggiata e risulta delimitata unicamente da segnaletica orizzontale, come visibile nell'immagine.

Nel complesso, l'accessibilità ciclabile alla sede può essere considerata limitata.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

MODALITÀ PEDONALE

L'analisi della **modalità pedonale** dell'Università Bocconi consente di comprendere le **condizioni di accessibilità e le eventuali criticità per raggiungere il luogo di lavoro in sicurezza**.

- **Gli attraversamenti pedonali** presenti nei pressi delle entrate al campus risultano essere in ottime condizioni. Infratti la segnaletica orizzontale e verticale risulta essere ben visibile, alcuni sono dotati di regolamentazione semaforica, garantendo così un attraversamento sicuro.
- **I marciapiedi** nei pressi della sede risultano ampi a sufficienza da garantire un regolare flusso pedonale. Inoltre, in prossimità degli attraversamenti, sono presenti rampe per facilitare lo spostamento delle persone disabili. Infine, si rileva la presenza di strutture para pedonali, mentre risulta quasi assente la pavimentazione tattile.
- **Illuminazione pubblica:** lungo l'asse viario interessato sono installati lampioni che migliorano la percezione di sicurezza e consentono l'utilizzo dei percorsi anche in condizioni di scarsa visibilità, soprattutto durante il periodo invernale.

In virtù dell'analisi condotta si può affermare che la sede gode di un'ottima **accessibilità** relativamente alla modalità pedonale.

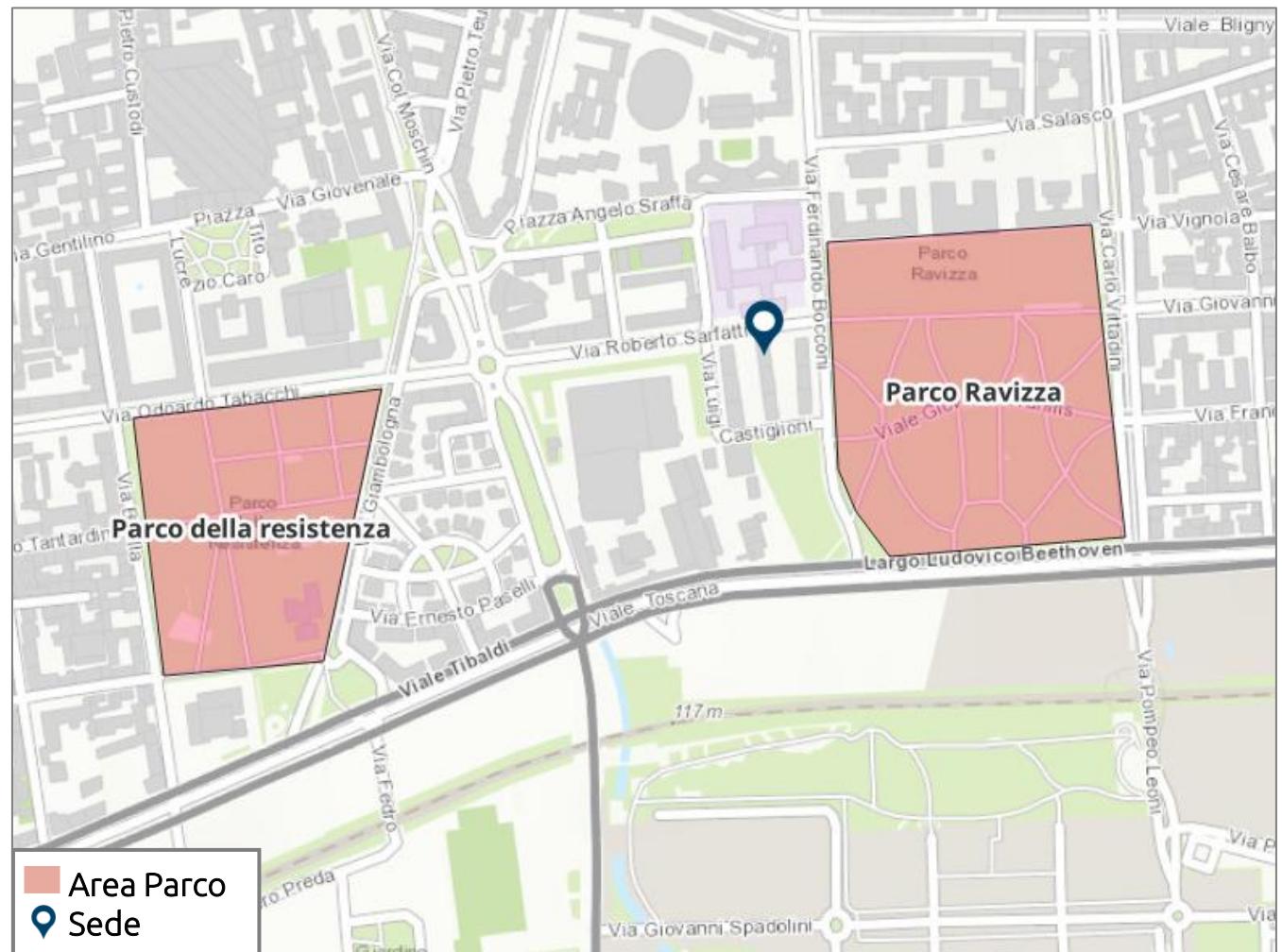


2a. Analisi dell'offerta di trasporto

MODALITÀ PEDONALE

Le iniziative implementate dall'Università di Bocconi dal 2021 legate prevalentemente alla **sicurezza personale**, in particolare delle utenti donne nell'attraversamento dei parchi Ravizza e della Resistenza, sono svolte con le seguenti modalità:

- Gli utenti interessati si ritrovano in **via Gobbi** (davanti alla panchina rossa) e in gruppo, accompagnati da un addetto del Campus, si dirigono fino a viale Toscana. Il servizio è attivo dalle **18:00 fino a mezzanotte e mezza**, dal lunedì al venerdì. Questo servizio è stato attivato dall'ateneo a seguito di segnalazioni di furti e aggressioni ai danni di studenti e studentesse nel Parco Ravizza.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

SERVIZI SHARING MOBILITY

Un ulteriore indicatore nell'analisi dell'offerta riguarda la copertura dei servizi sharing per il raggiungimento delle sedi. Come emerge dalla mappa, la sede rientra nell'area di copertura di alcuni dei servizi sharing presenti sul territorio di Milano, elencati nelle mappe.

CAR SHARING -*Station Based*:

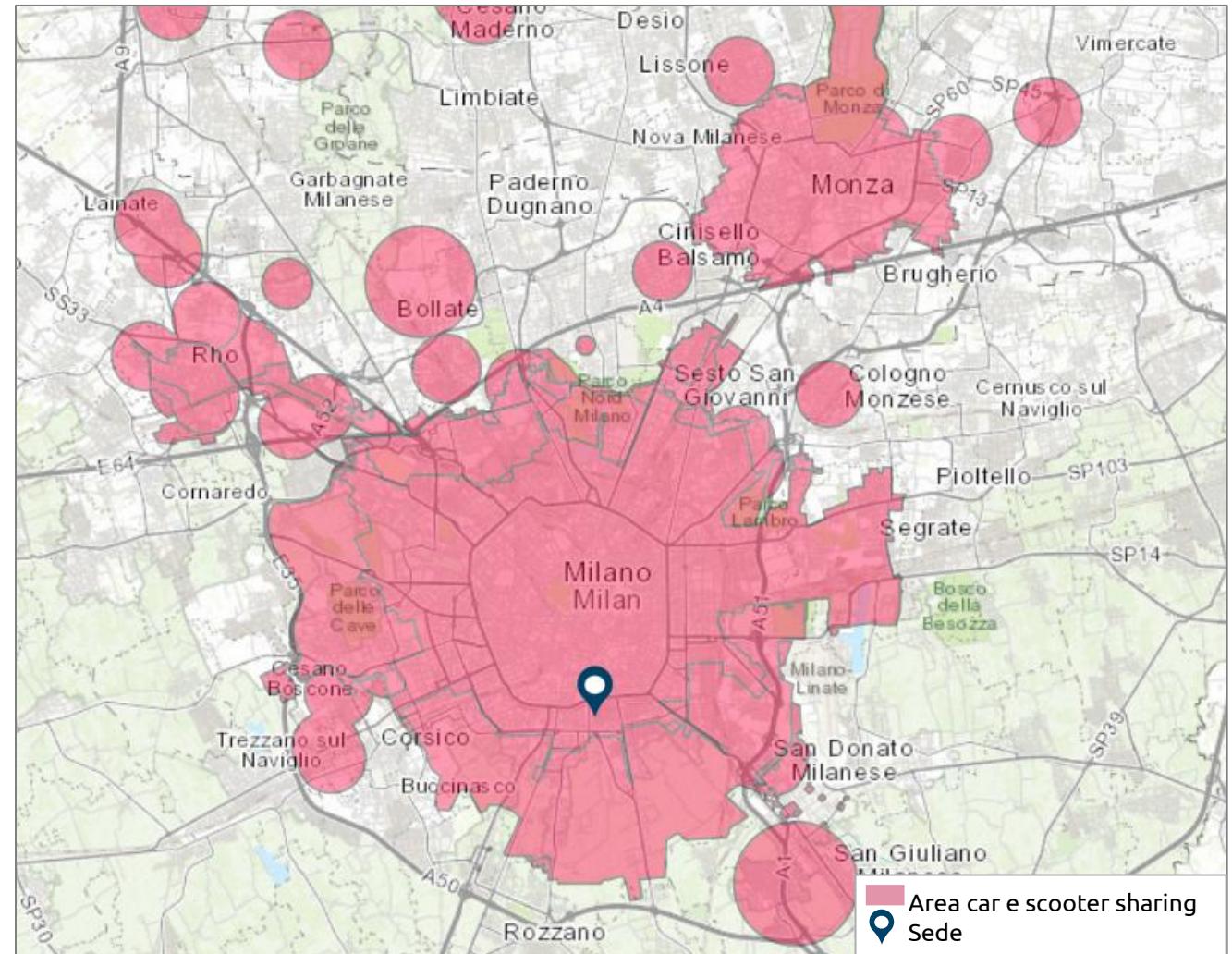
- E-Vai

CAR SHARING -*Free Floating*:

- | | |
|-----------------|-------------|
| • E-Go Drivalia | • Share Now |
| • Enjoy | • Free2Move |
| • Ubeeqo | • Zity |

SCOOTER SHARING

- | | |
|-------------|------------|
| • Cityscoot | • RideMovi |
| • eCooltra | • Scuter |
| • Pikyrent | |



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

SERVIZI SHARING MOBILITY

Un ulteriore indicatore nell'analisi dell'offerta riguarda la copertura dei servizi sharing della mobilità dolce per il raggiungimento del campus.

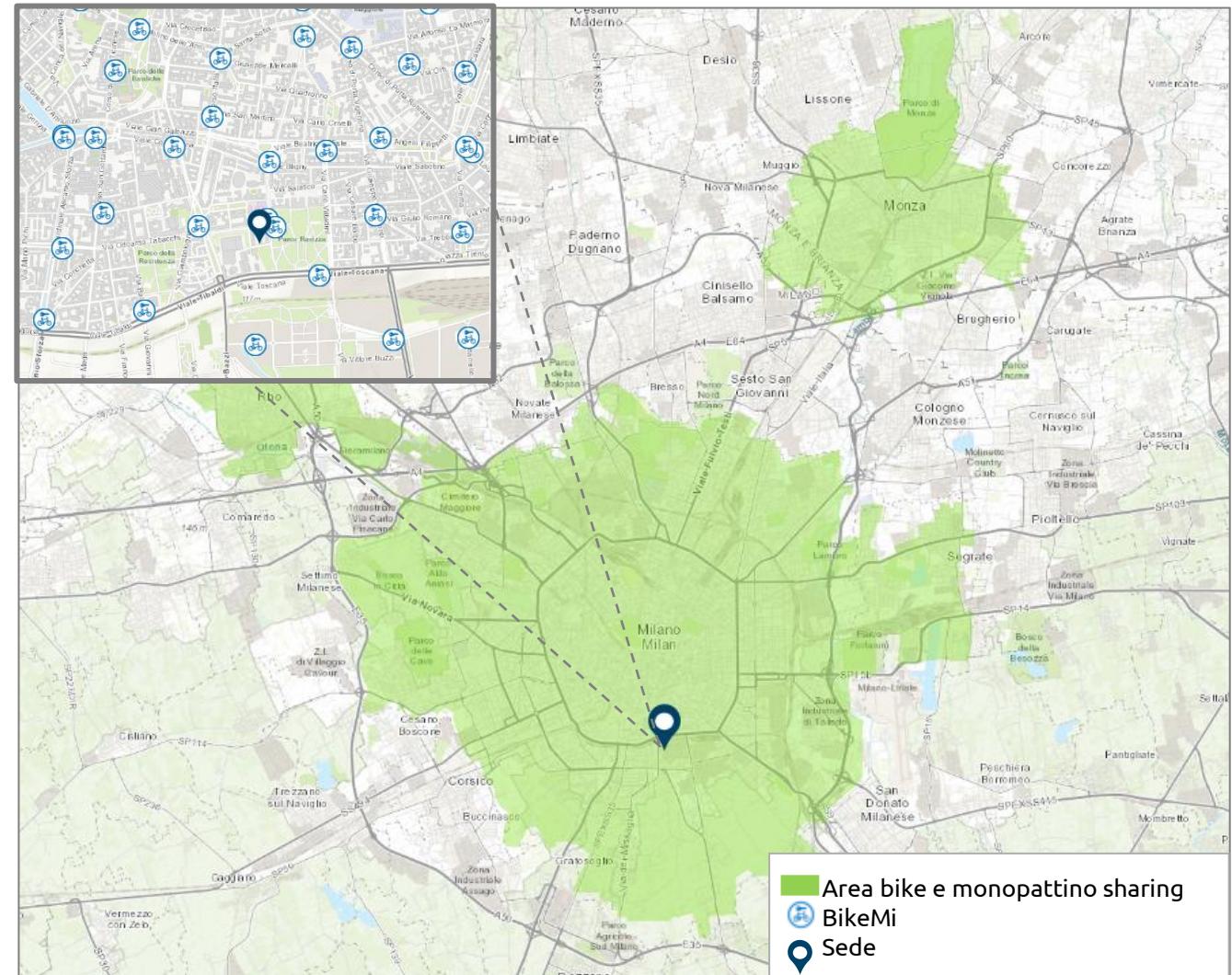
Dalla mappa si evidenzia che il campus rientra nell'area coperta da numerosi servizi di sharing mobility a modalità dolce presenti sul territorio milanese, sia in modalità station based sia in free floating.

BIKE SHARING

- *Station Based* – BIKEMI
- *Free floating* – Dott; Lime; RideMovi; Unicorn (Pirelli)

MONOPATTINO SHARING

- Bird, Lime, Dott.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

CONCLUSIONI

In sintesi, l'Università Bocconi risulta facilmente raggiungibile attraverso diverse modalità di trasporto alternative all'auto privata. L'area è ben servita dal **trasporto pubblico locale**, con fermate autobus situate nelle immediate vicinanze, anche se la stazione ferroviaria più prossima si trova a circa 800 metri. La **rete ciclabile urbana**, pur non offrendo un collegamento diretto con la sede, è comunque **estesa e continua**; inoltre, la presenza della **ZTL** contribuisce a rendere più sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta grazie a **infrastrutture pedonali adeguate**. Anche i servizi di **sharing mobility** coprono l'area universitaria. Per quanto riguarda invece il traffico privato, esso risulta mediamente intenso e talvolta congestionato nelle strade più vicine alla sede.

MODALITÀ	FRUIBILITÀ	CRITICITÀ	STATO*
TRASPORTO PRIVATO	Manto stradale in buone condizioni	Traffico mediamente intenso a tratti congestionato Presenza di ZTL	●
AREE DI SOSTA	Presente un parcheggio interno Parcheggi in linea alla carreggiata gratuiti e a pagamento al di fuori della sede	-	●
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Presenti tutte le tipologie di mezzi di trasporto pubblico, che servono la sede con un'alta frequenza	-	●
MODALITÀ CICLABILE	Presenza di percorsi ciclabili	Sede non direttamente servita	●
MODALITÀ PEDONALE	Marciapiedi e attraversamenti pedonali adeguati, con rampe per persone disabili	-	●
SERVIZI SHARING	Presenza di numerosi servizi di sharing mobility	-	●

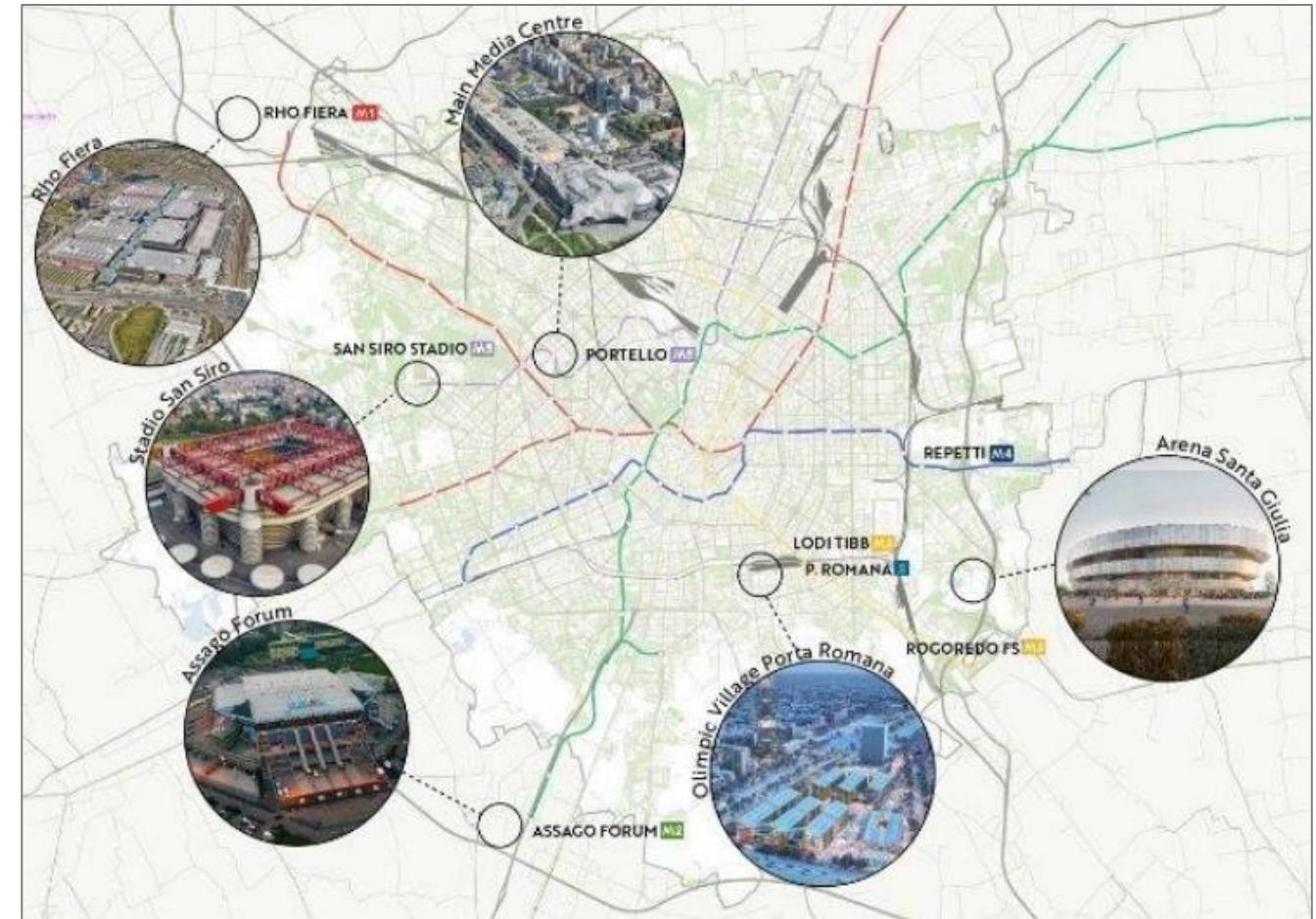
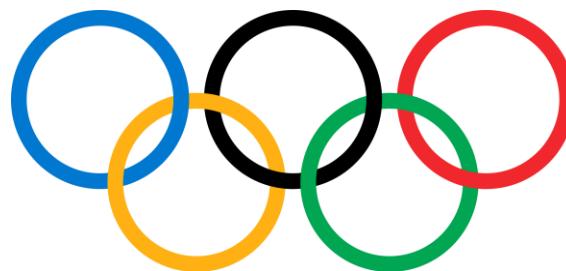
* ● limitata ● sufficiente ● buona ● ottima

2a. Analisi dell'offerta di trasporto

OLIMPIADI MILANO-CORTINA 2026: COME CAMBIA LA MOBILITÀ

In vista delle Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026, la città di Milano si prepara a un cambiamento significativo sotto il profilo della mobilità, dell'accessibilità e dello sviluppo urbano.

L'evento rappresenta un'occasione unica per realizzare interventi duraturi e sostenibili, destinati a lasciare un'eredità positiva ben oltre la manifestazione sportiva. In occasione dei Giochi Olimpici e Paralimpici, il territorio milanese ospiterà diverse venue, suddivise tra aree competitive, non competitive e zone di particolare rilevanza logistica e istituzionale.



2a. Analisi dell'offerta di trasporto

OLIMPIADI MILANO-CORTINA 2026: COME CAMBIA LA MOBILITÀ

La tabella sottostante sintetizza le principali modifiche previste alla rete viaria e al trasporto pubblico. Grazie alla posizione centrale del campus, è previsto un *beneficio indiretto derivante dall'aumento della copertura e della frequenza dei mezzi pubblici*, con possibili potenziamenti temporanei durante il periodo delle Olimpiadi per garantire maggiore capacità e regolarità del servizio.

Il Campus Bocconi, situato in un'area già servita da diverse linee urbane e suburbane, continuerà a essere facilmente accessibile tramite le linee ordinarie.

Venue	Funzione	Tipologia di movimentazione prevista	Interventi sulla mobilità	Periodo di attività
Villaggio Olimpico	Sede degli atleti	<p>Spostamenti atleti per competizioni e allenamenti</p> <ul style="list-style-type: none">- Approvvigionamenti a orari non fissi- Spostamento maestranze- Attività h24	Nessuna modifica alla viabilità esistente	31 gennaio – 22 febbraio 6 marzo – 15 marzo
Arena Santa Giulia	Sede gare di hockey	<ul style="list-style-type: none">- Spostamenti atleti, giornalisti, spettatori e maestranze	<ul style="list-style-type: none">- Nuova viabilità riservata a navette passeggeri e flotta olimpica<ul style="list-style-type: none">- Viabilità esistente transitabile salvo diversa indicazione- Senso unico in piazza Tina Modotti (verso via Russolo)- Scarico spettatori in piazza Tina Modotti (diretti a stazione Rogoredo)- Spostamento stalli taxi (lato Sky) e stalli disabili (più a nord)<ul style="list-style-type: none">- Capolinea bus 88 in via Monte Penice- Pedonalizzazione temporanea di Largo Gonzaga durante afflusso/deflusso- Possibile chiusura temporanea corsia sud di viale Ungheria	31 gennaio – 22 febbraio 6–7 marzo – 15 marzo

2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI



2b. ANALISI DEL CAMPIONE

Il presente PSCL è redatto nel **rispetto dell'equità di genere e delle diversità delle persone**, assicurando una rappresentazione inclusiva nelle analisi svolte. Eventuali utilizzi di termini al maschile o al femminile sono esclusivamente legati a necessità di sintesi linguistica e non intendono in alcun modo mancare di rispetto o escludere alcuna identità di genere.

L'analisi condotta per l'Università Bocconi si suddivide tra personale dipendente, studenti e docenti con lo scopo di fotografare le scelte di mobilità dei partecipanti e valutarne la propensione al cambiamento verso modalità di trasporto più ecologiche.

La sezione in questione esaminerà i seguenti aspetti:

- Tasso di partecipazione alla survey
- Genere e presenza media in sede
- Qualifica e orario lavorativo
- Localizzazione del campione

2b. Analisi del campione

TASSO DI PARTECIPAZIONE ALLA SURVEY

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Il questionario ha registrato la partecipazione di 1.929 studenti e studentesse, corrispondenti all'11,8% della platea studentesca del campus.

1.929

N. questionari completati

11,8%

% Rispondenza

PERSONALE DOCENTE / STAFF

Il questionario è stato compilato da n. 769 tra membri dello staff e docenti, pari al 30,5% del totale del personale dipendente e del corpo docente del Campus.

769

N. questionari completati

30,5%

% Rispondenza

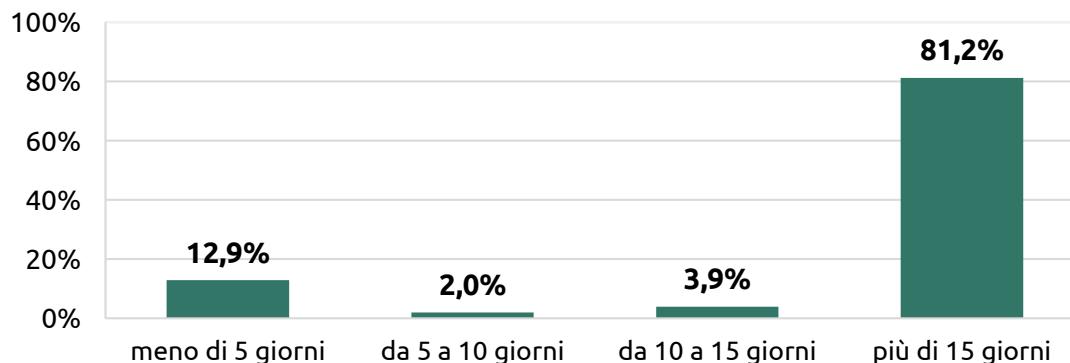
2b. Analisi del campione

GENERE E PRESENZA IN SEDE

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

L'indagine ha evidenziato che circa l'81,2% dei rispondenti si reca presso il Campus per più di 15 giorni al mese, seguono coloro che dichiarano di recarsi in sede meno di 5 giorni (12,9%).

PRESENZA MEDIA MENSILE



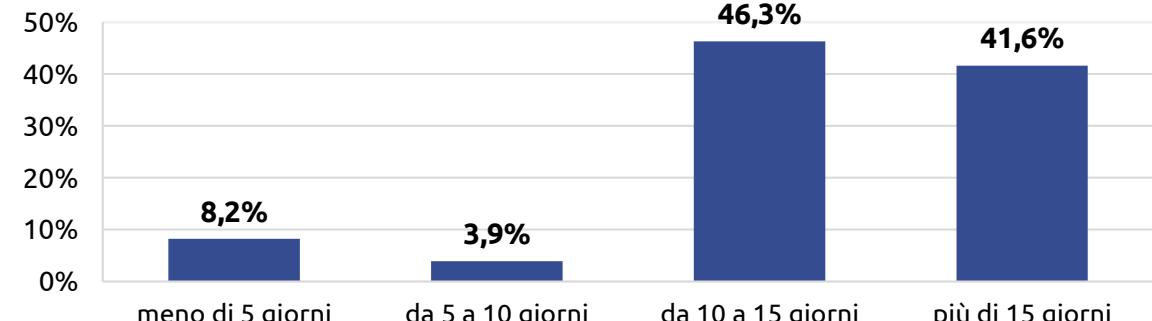
52,9%
% DONNE

47,1%
% UOMINI

PERSONALE DOCENTE / STAFF

L'indagine ha evidenziato che circa il 46,3% dei rispondenti si reca presso il Campus da 10 a 15 giorni, seguono coloro che dichiarano di recarsi in sede per più di 15 giorni (41,6%).

PRESENZA MEDIA MENSILE



64%
% DONNE

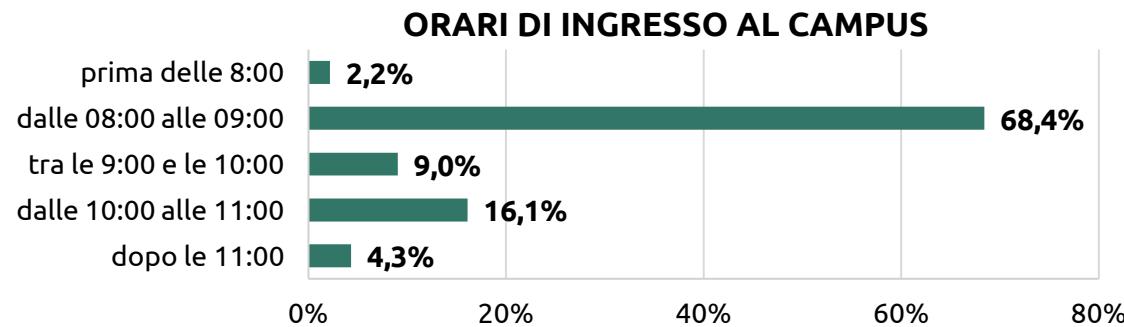
36%
% UOMINI

2b. Analisi del campione

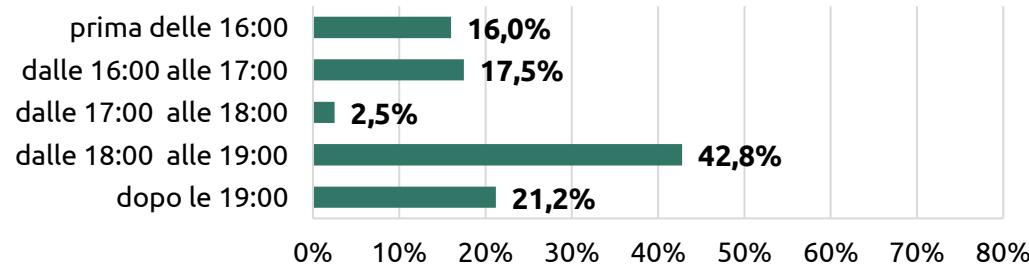
QUALIFICA E ORARIO LAVORATIVO

Gli orari di ingresso e uscita dal lavoro rappresentano due variabili fondamentali per comprendere le abitudini di **mobilità** in relazione ai livelli di traffico e alla frequenza dei mezzi pubblici durante gli orari di punta.

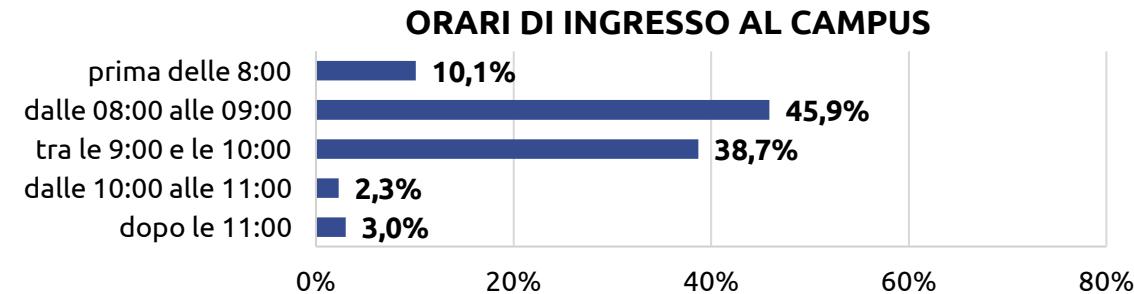
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE



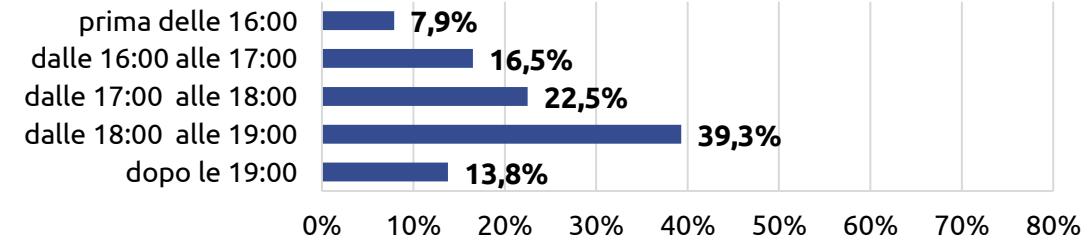
ORARI DI USCITA AL CAMPUS



PERSONALE DOCENTE / STAFF



ORARI DI USCITA AL CAMPUS



93,9%
% FULL TIME

6,1%
% PART TIME

2b. Analisi del campione

LOCALIZZAZIONE DEL CAMPIONE: COMUNI

Nelle tabelle sottostanti sono riportate le percentuali relative ai Comuni di domicilio dichiarati dai partecipanti. Tuttavia, per tutte le categorie di utenti (studenti/studentesse, personale docente e staff), i dati raccolti risultano prevalentemente riferiti al Comune di residenza.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- 18,6% dei rispondenti abita nel Comune di Milano.

%	COMUNI
18,6%	Milano
4,0%	Roma
1,6%	Monza
1,6%	Torino
1,1%	Brescia
1,1%	Napoli
1,0%	VERONA
0,9%	Firenze
0,8%	Bologna
0,8%	Genova
0,8%	Pavia

%	COMUNI
0,6%	VARESE
0,6%	Vimercate
0,5%	Cantà
0,5%	Catania
0,5%	Messina
0,5%	Venezia
0,5%	Mantova
0,5%	Palermo
0,5%	Perugia
0,5%	Pesaro
62,5%	Altri

PERSONALE DOCENTE / STAFF

- 58,7% dei rispondenti abita nel Comune di Milano.

%	COMUNI
58,7%	Milano
1,6%	Sesto San Giovanni
1,0%	San donato milanese
1,0%	Monza
0,8%	Assago
0,8%	Opera
0,8%	Cernusco sul naviglio
0,7%	Como
0,7%	Varese
0,7%	Rozzano
0,7%	Garbagnate milanese

%	COMUNI
0,7%	Settimo Milanese
0,7%	Segrate
0,7%	Buccinasco
0,7%	Saronno
0,5%	Nerviano
0,5%	Vigevano
0,5%	Senago
0,5%	Lecco
0,5%	Rho
0,5%	Busto Arsizio
26,7%	Altri

2b. Analisi del campione

LOCALIZZAZIONE DEL CAMPIONE: CAP

Nelle tabelle in basso sono riportati i valori percentuali dei CAP associati ai Comuni indicati dai partecipanti. I CAP risultano nella maggior parte dei casi riferiti alla residenza.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- L'1,7% dei rispondenti abita nel CAP 20090 che è un CAP associato a tre Comuni: Assago, Vimodrone e Segrate.

CAP	%
20090	1,7%
20020	1,5%
27100	1,5%
20010	1,3%
20025	1,3%
22100	1,1%
29100	1,0%
21100	1,0%
21013	1,0%
73100	1,0%
22063	0,9%

CAP	%
20099	0,8%
31100	0,8%
61100	0,8%
28100	0,7%
42100	0,7%
21040	0,7%
27029	0,7%
41100	0,7%
43100	0,7%
20097	0,7%
Altri	79,4%

PERSONALE DOCENTE / STAFF

- il 6,5% dei rispondenti abita nel CAP 20141, principalmente nella zona sud-ovest (Municipio 5).

CAP	%
20141	6,5%
20100	6,5%
20136	4,4%
20142	3,6%
20090	3,4%
20135	2,9%
20139	2,6%
20122	2,3%
20146	2,3%
20129	1,8%
20147	1,6%

CAP	%
20099	1,6%
20151	1,6%
20133	1,5%
20137	1,5%
20149	1,5%
20145	1,3%
20148	1,1%
20143	1,1%
20158	1,1%
20159	1,1%
Altri	48,7%

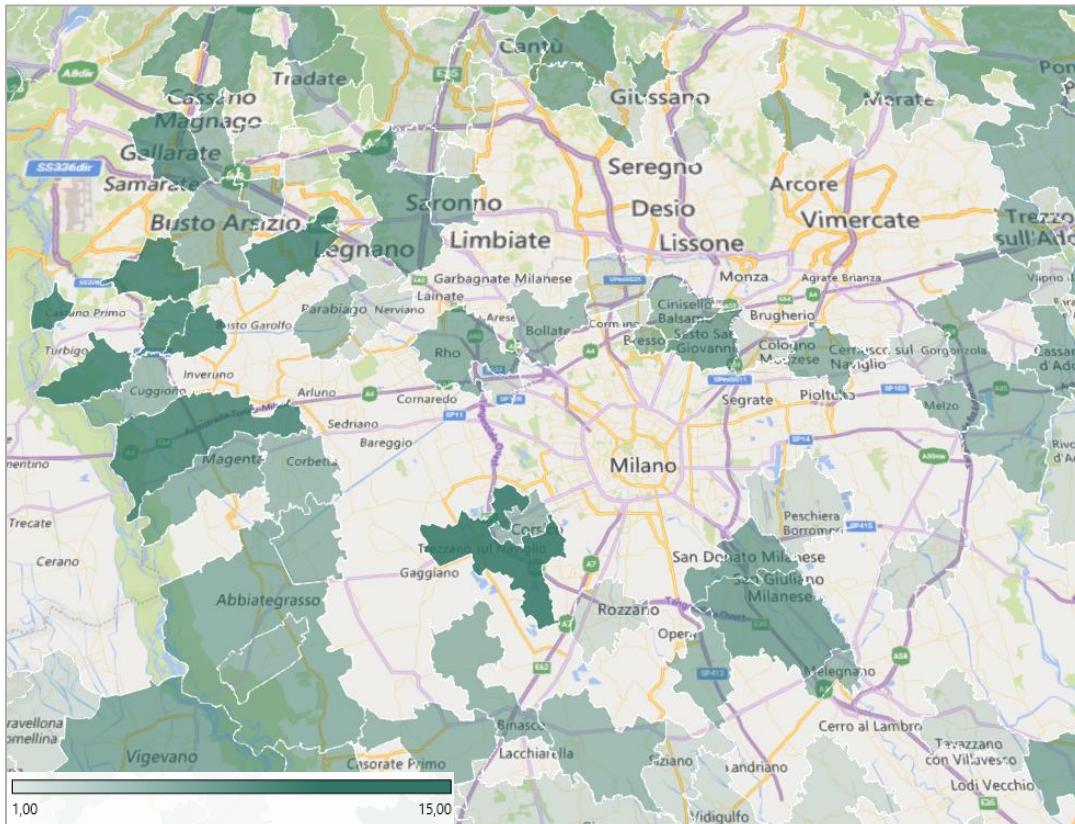
2b. Analisi del campione

LOCALIZZAZIONE DEL CAMPIONE

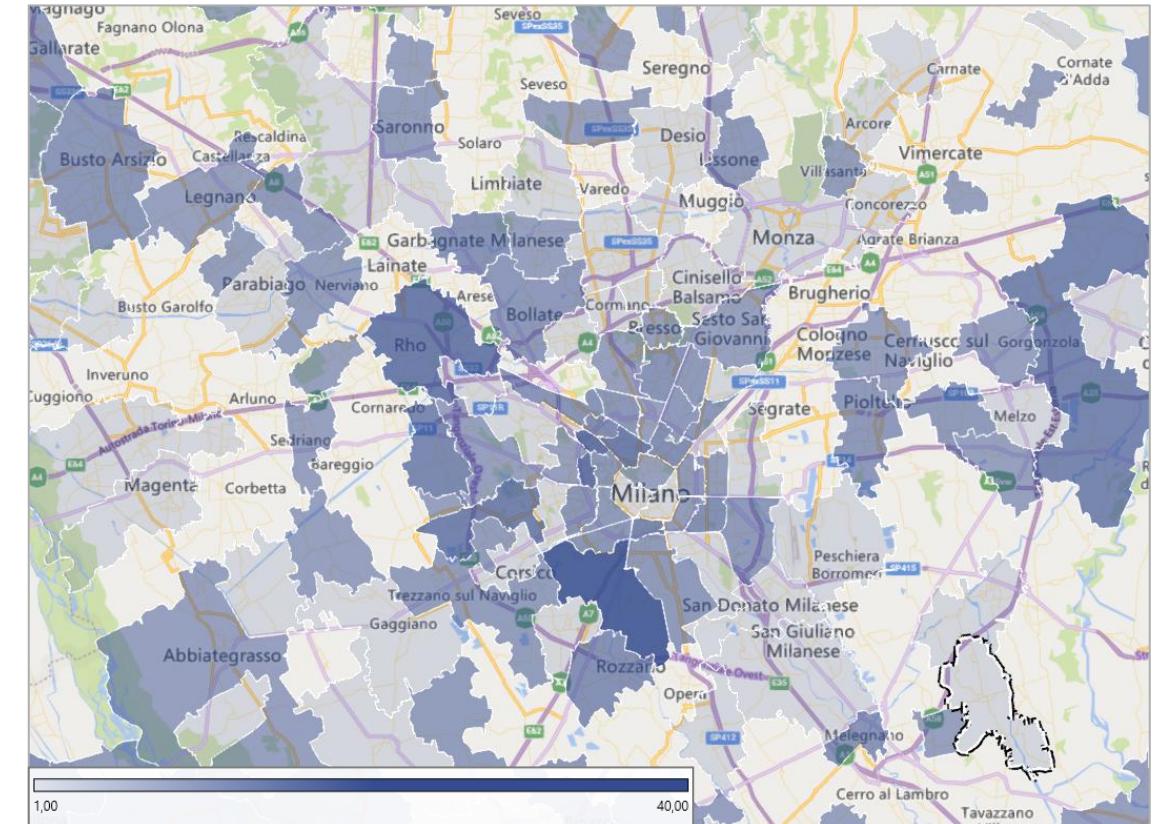
Le immagini sottostanti rappresentano un focus sui CAP più frequenti associati ai Comuni indicati dai partecipanti. Nella maggior parte dei casi, i CAP fanno riferimento alla residenza.

Tali informazioni risultano utili per comprendere la provenienza del campione e analizzare in modo più dettagliato gli spostamenti casa-lavoro.

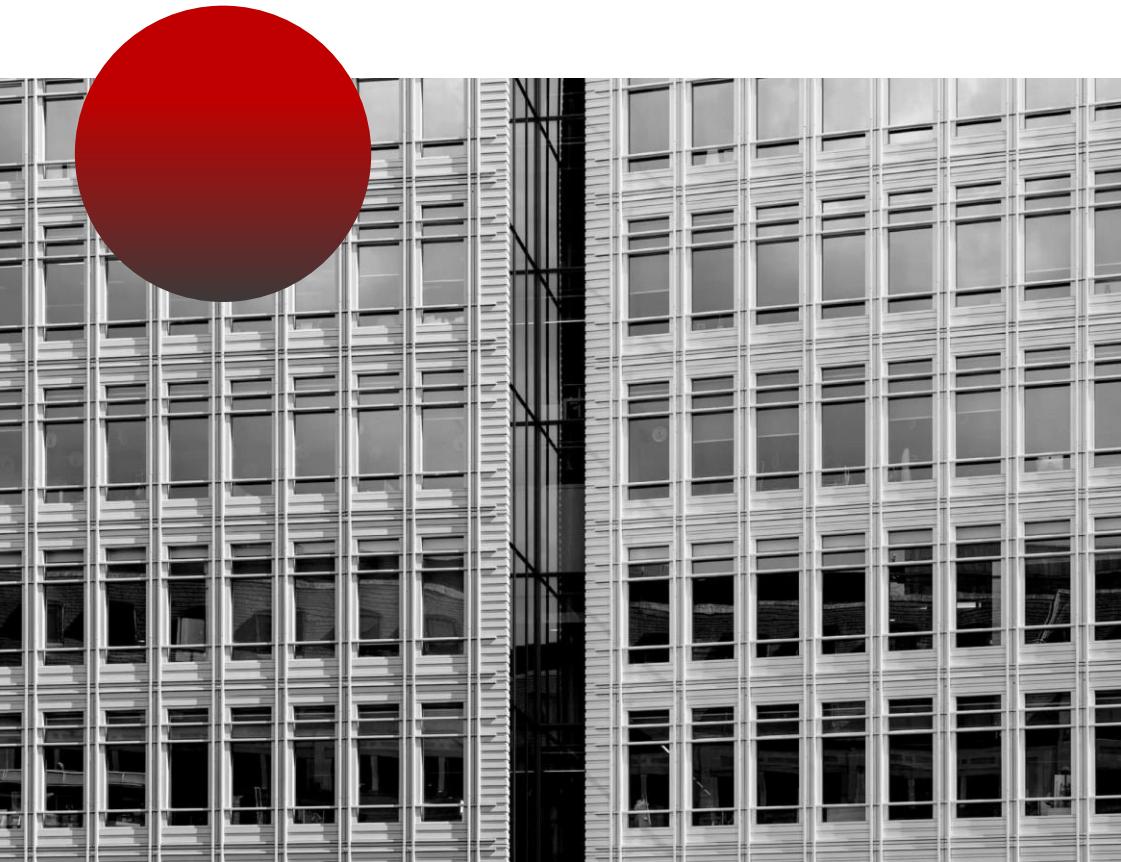
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE



PERSONALE DOCENTE / STAFF



2. PARTE INFORMATIVA E DI ANALISI



2C. ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

In questa sezione si analizzeranno le **scelte** dello **staff**, dei docenti, degli studenti e delle studentesse per individuare le loro **abitudini** di spostamento.

L'analisi della domanda verrà condotta adottando il seguente **schema**:

- Ripartizione modale;
- Ripartizione modale: confronto con gli anni;
- Ripartizione modale: combinazione dei mezzi
- Distanza media;
- Trasporto pubblico;
- Motivazione scelta mezzo;
- Livello di soddisfazione del mezzo;
- Mezzo a disposizione;
- Abbonamento a disposizione;
- Propensione al cambiamento modale;

Tali indicatori saranno di supporto alla definizione degli interventi e delle misure di sostenibilità analizzati nella parte finale del PSCL.

2c. Analisi della domanda di trasporto

RIPARTIZIONE MODALE

Nella survey sono state considerate le seguenti modalità di spostamento: **mezzi privati** (auto privata, moto/ciclomotore/scooter), **TPL** (mezzi pubblici), **modalità dolce** (a piedi, bicicletta, monopattino) e **car pooling** (auto privata condivisa, come conducente o passeggero).

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Buona parte dei rispondenti si reca al Campus a piedi → 34%
- Buona parte dei rispondenti usufruisce del TPL su ferro → 32,8%

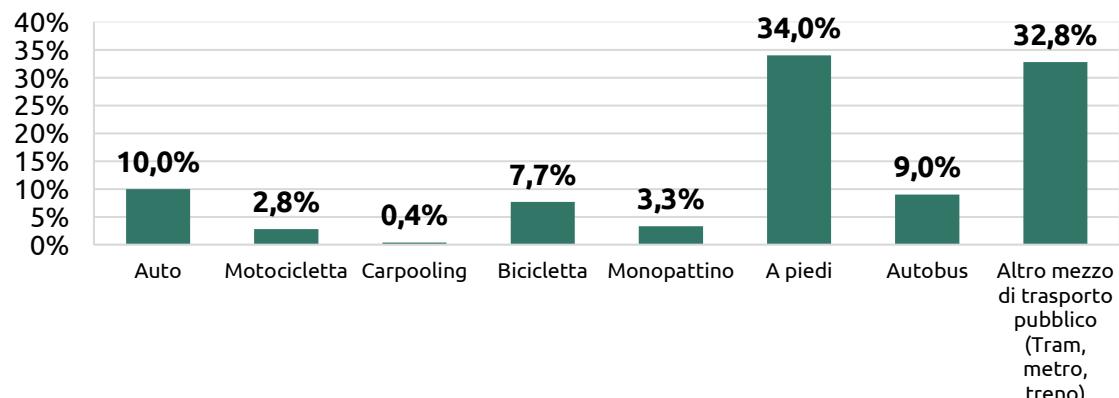
12,8%
MEZZI
PRIVATI

0,4%
CARPOOLING

45%
MODALITÀ
DOLCE

41,8%
TPL

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



PERSONALE DOCENTE / STAFF

- Buona parte dei rispondenti usufruisce del TPL su ferro → 29,8%
- Buona parte dei rispondenti si reca al Campus a piedi o in auto → 21,9% per entrambe le categorie

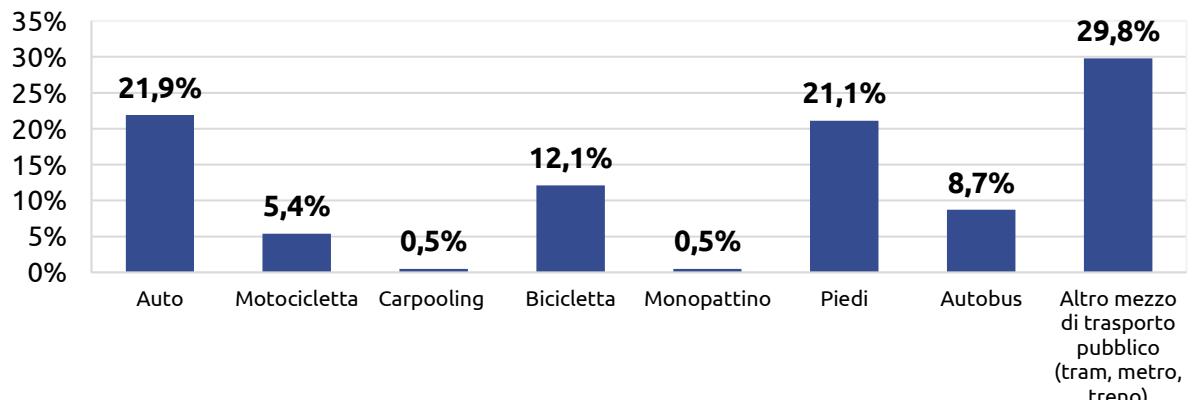
27,3%
MEZZI PRIVATI

0,5%
CARPOOLING

33,7%
MODALITÀ
DOLCE

38,5%
TPL

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA

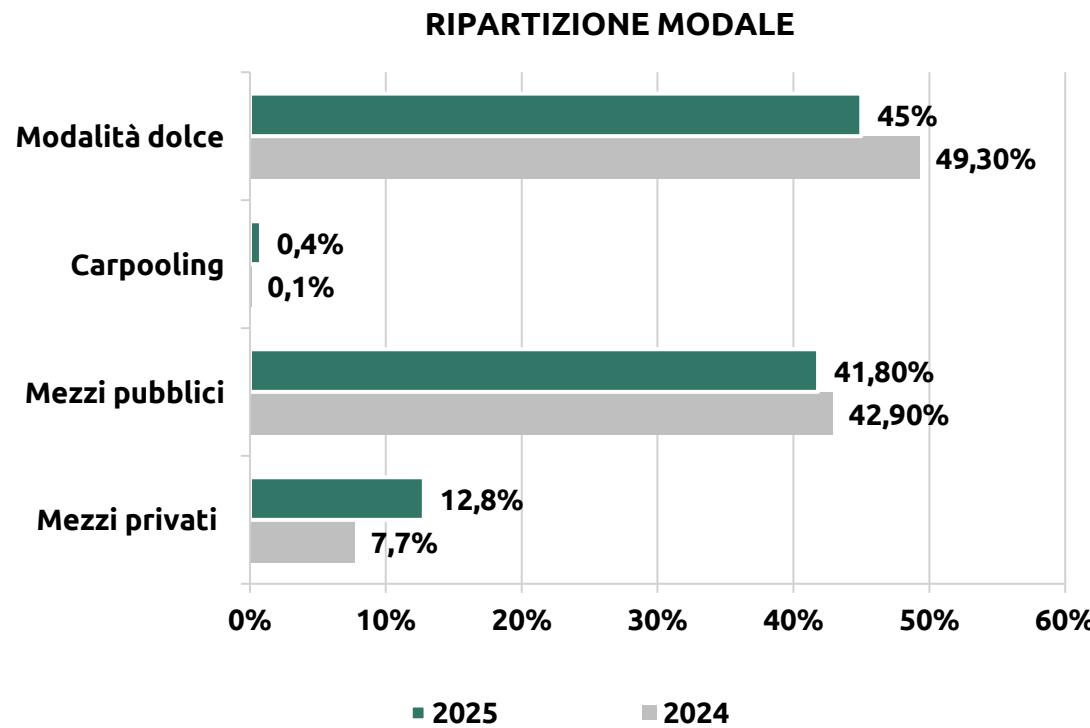


2c. Analisi della domanda di trasporto

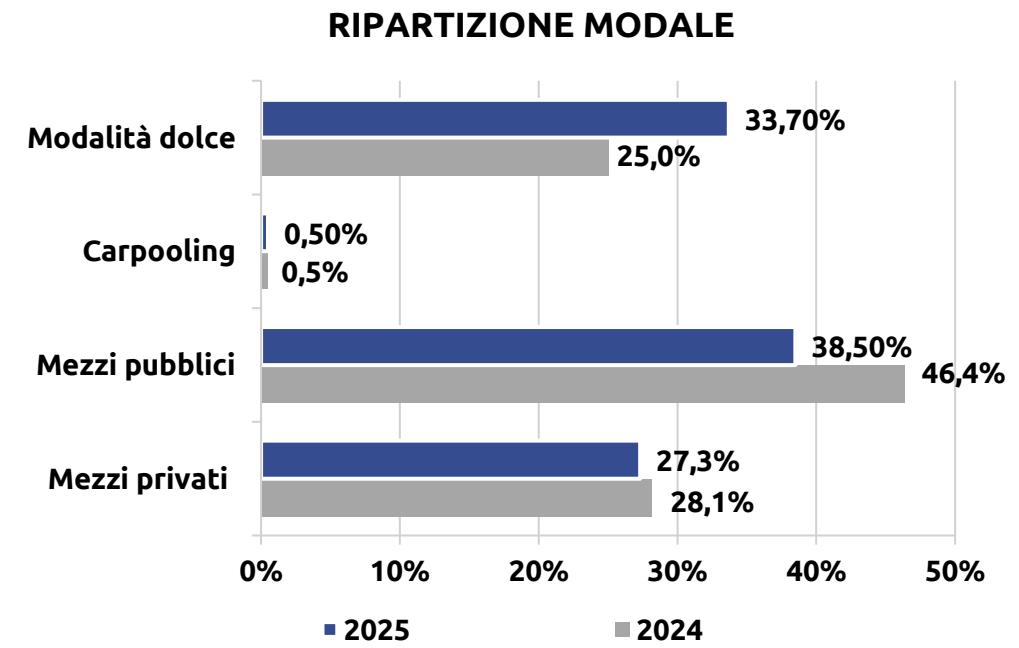
RIPARTIZIONE MODALE CONFRONTO NEGLI ANNI

In questa sezione si propone un confronto con le ripartizioni modali nel corso del 2024 e del 2025. Come si può notare dai grafici in basso non si registrano forti differenze da un anno all'altro (2023 e 2024).

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE



PERSONALE DOCENTE / STAFF



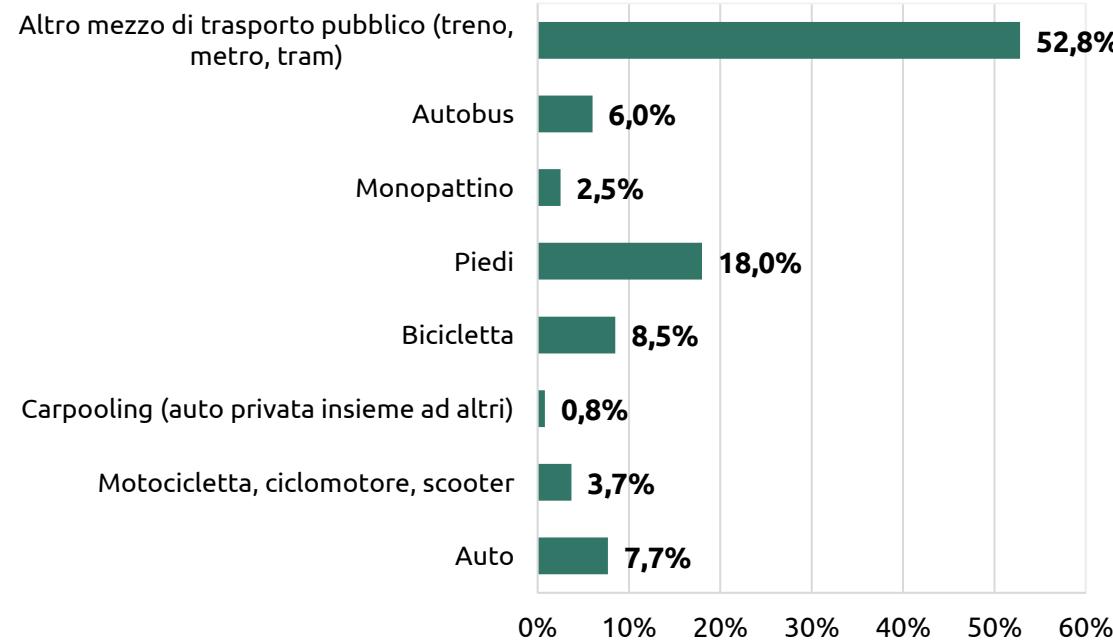
2c. Analisi della domanda di trasporto

RIPARTIZIONE MODALE – COMBINAZIONE DEI MEZZI

Nei grafici sottostanti sono illustrate le ripartizioni modali per i dipendenti che hanno dichiarato di utilizzare più di un mezzo di trasporto per raggiungere la sede.

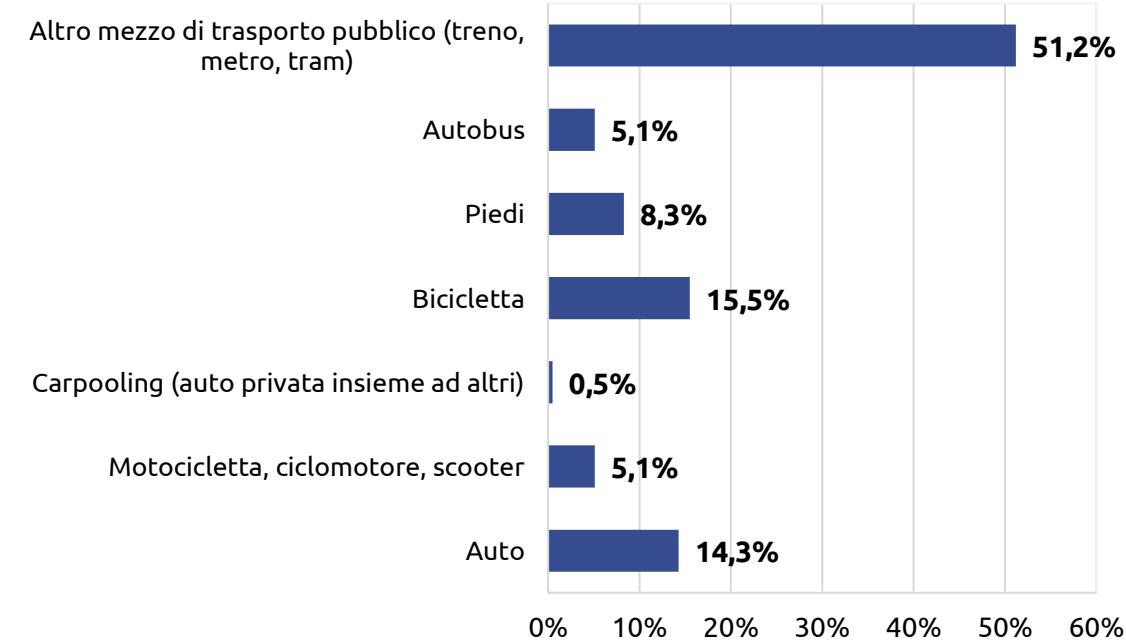
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



PERSONALE DOCENTE / STAFF

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



2c. Analisi della domanda di trasporto

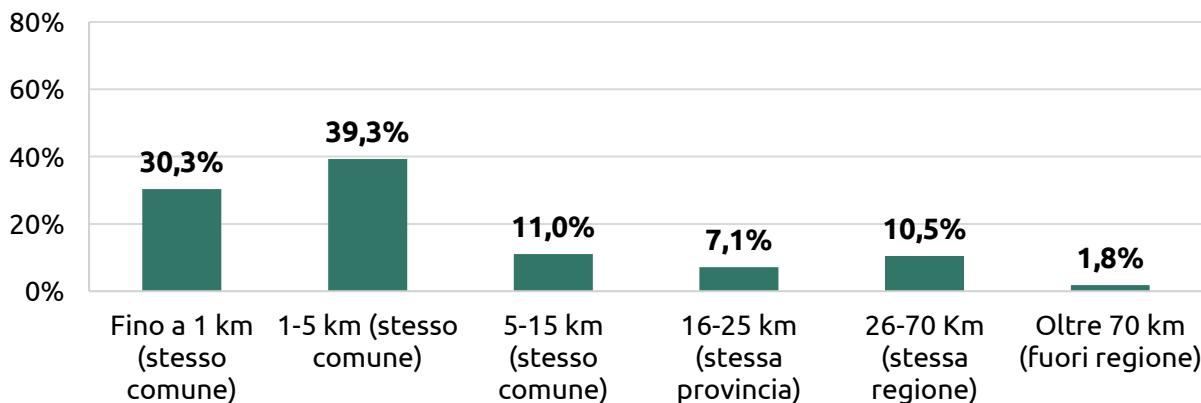
DISTANZA MEDIA

In relazione ai dati sulla localizzazione, è stato possibile fornire un dettaglio maggiore sulla **distanza casa-lavoro** dei partecipanti alla survey.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Buona parte dei rispondenti domiciliati nello stesso comune percorrono da 1 a 5 km → **39,3%**

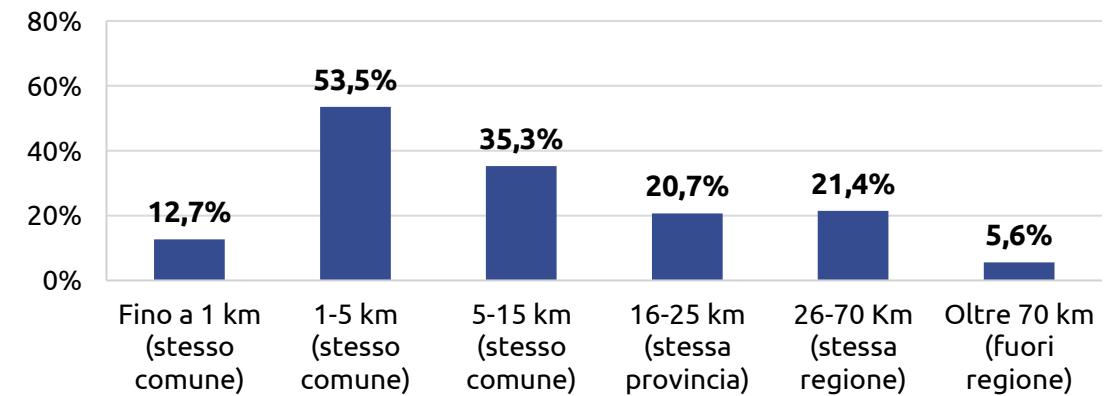
DISTANZA CASA – LAVORO (KM)



PERSONALE DOCENTE / STAFF

- Buona parte dei rispondenti domiciliati nello stesso comune percorrono da 1 a 5 km → **53,5%**

DISTANZA CASA – LAVORO (KM)



2c. Analisi della domanda di trasporto

TRASPORTO PUBBLICO

Le tabelle seguenti riportano le valutazioni espresse dai partecipanti alla survey (ottimo, buono, mediocre, pessimo) su alcuni aspetti del TPL.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Tra gli aspetti valutati, la vicinanza alle fermate registra la maggiore incidenza di giudizi “ottimo”, raggiungendo il 21,7%.

GIUDIZIO TPL				
	OTTIMO	BUONO	MEDIOCRE	PESSIMO
COMFORT	8,2%	46,5%	36,0%	9,4%
PUNTUALITÀ	9,9%	39,6%	34,2%	16,4%
TEMPO DI VIAGGIO	10,7%	40,5%	31,2%	17,6%
INFORMAZIONE	14,6%	52,7%	24,6%	8,2%
VICINANZA ALLE FERMATE	21,7%	42,0%	24,3%	12,0%
TARIFFE	13,9%	44,3%	30,8%	11,0%

PERSONALE DOCENTE / STAFF

- Tra gli aspetti valutati, la vicinanza alle fermate registra la maggiore incidenza di giudizi “ottimo”, raggiungendo il 12,8%.

GIUDIZIO TPL				
	OTTIMO	BUONO	MEDIOCRE	PESSIMO
COMFORT	5,2%	36,8%	42,3%	15,7%
PUNTUALITÀ	6,9%	36,1%	39,4%	17,6%
TEMPO DI VIAGGIO	8,6%	38,2%	38,0%	15,2%
INFORMAZIONE	9,5%	47,0%	34,4%	9,0%
VICINANZA ALLE FERMATE	12,8%	50,6%	25,7%	10,9%
TARIFFE	7,4%	41,1%	39,2%	12,4%

2c. Analisi della domanda di trasporto

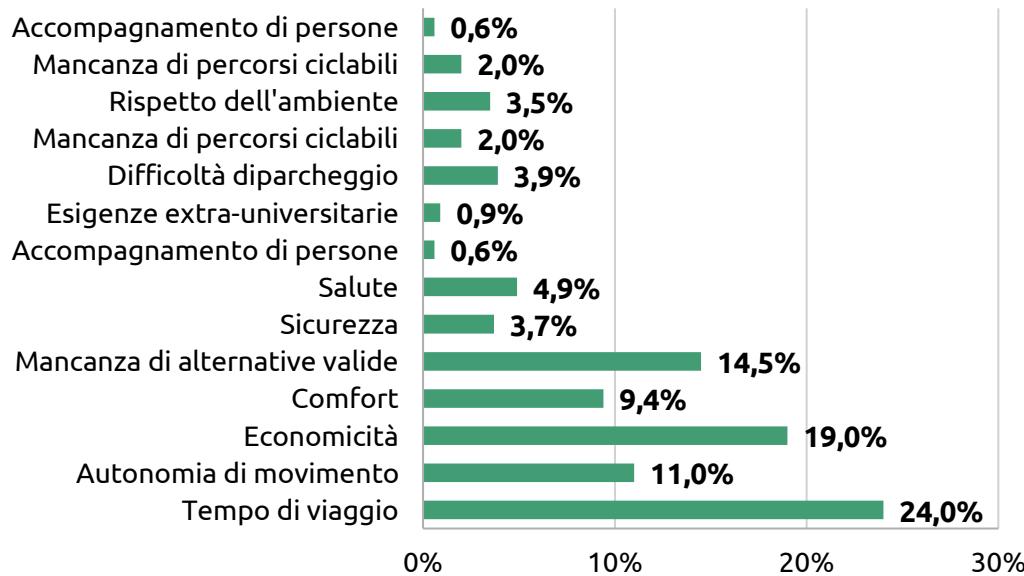
MOTIVAZIONE SCELTA MEZZO

La motivazione nella scelta di uno specifico mezzo di trasporto è utile per capire quali sono i fattori che spingono i docenti, lo staff, gli studenti e le studentesse a preferire il TPL piuttosto che altri mezzi di trasporto per coprire la distanza casa-lavoro.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Buona parte delle studentesse e degli studenti dichiara di utilizzare il mezzo principalmente per motivi legati ai **tempi di viaggio** (24%).

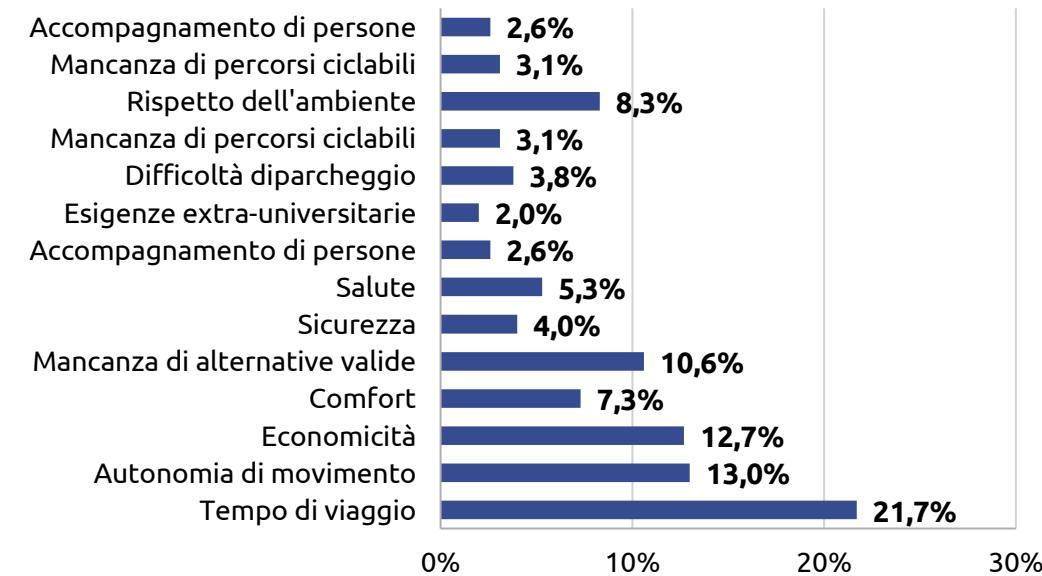
MOTIVAZIONE SCELTA MEZZO



PERSONALE DOCENTE / STAFF

- Buona parte del personale docente e dello staff dichiara di utilizzare il mezzo principalmente per motivi legati ai **tempi di viaggio** (21,7%).

MOTIVAZIONE SCELTA MEZZO



2c. Analisi della domanda di trasporto

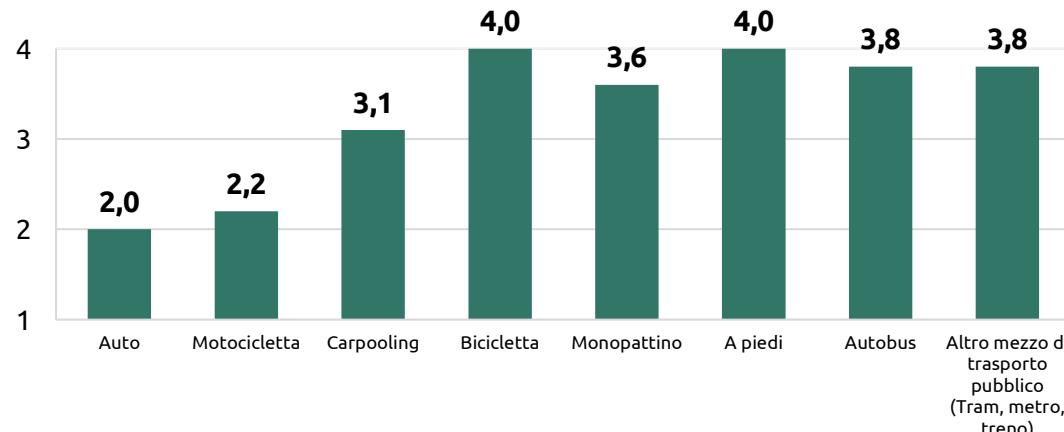
LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO

Si è chiesto ai partecipanti al questionario di indicare il **livello di soddisfazione** del mezzo utilizzato* per lo spostamento casa -lavoro.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Come emerge dal grafico, gli studenti e le studentesse esprimono un livello di soddisfazione più elevato nello spostamento in **bicicletta** o **a piedi** per raggiungere il campus (4 su 4 per entrambe le categorie)

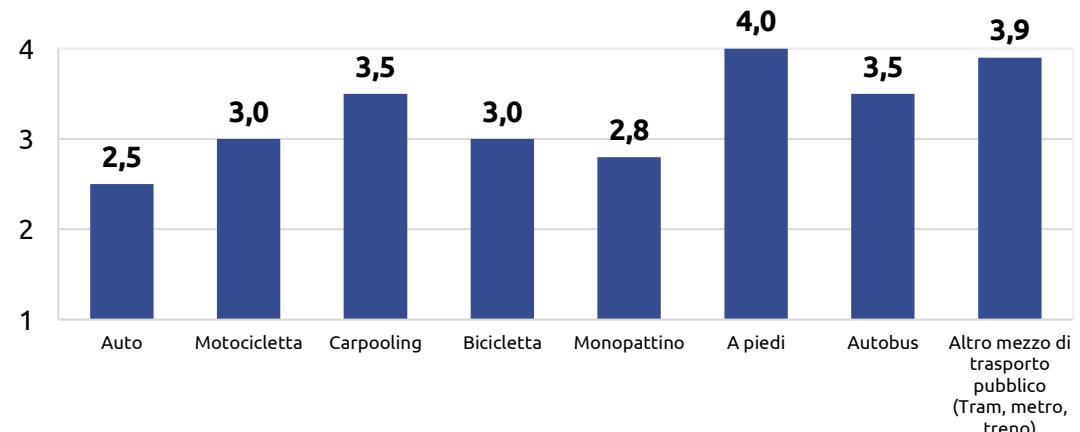
LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO



PERSONALE DOCENTE / STAFF

- Come emerge dal grafico, gli studenti e le studentesse esprimono un livello di soddisfazione più elevato nello spostamento tramite **TPL** o **a piedi** per raggiungere il campus (rispettivamente con circa il 3,9 e 4)

LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO



* 1 = per nulla soddisfatto 2 = poco soddisfatto 3 = soddisfatto 4 = molto soddisfatto

* 1 = per nulla soddisfatto 2 = poco soddisfatto 3 = soddisfatto 4 = molto soddisfatto

2c. Analisi della domanda di trasporto

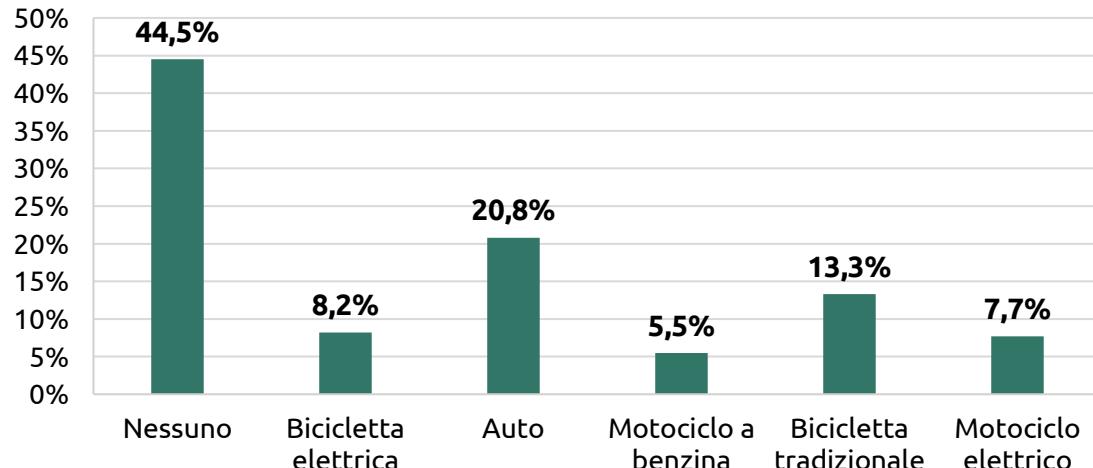
MEZZO A DISPOSIZIONE

L'analisi del mezzo a disposizione aiuta a comprendere le scelte modali dei dipendenti.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Buona parte delle studentesse e degli studenti dichiara di non avere nessun mezzo a disposizione → 44,5%

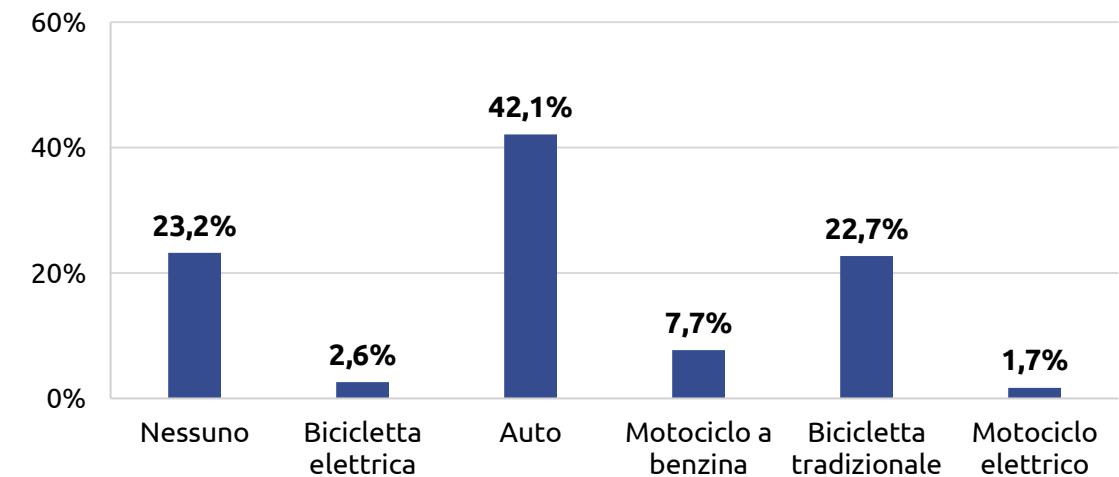
MEZZO A DISPOSIZIONE



PERSONALE DOCENTE / STAFF

- Buona parte del personale docente e dello staff dichiara di avere a disposizione l'auto → 42,1%

MEZZO A DISPOSIZIONE



2c. Analisi della domanda di trasporto

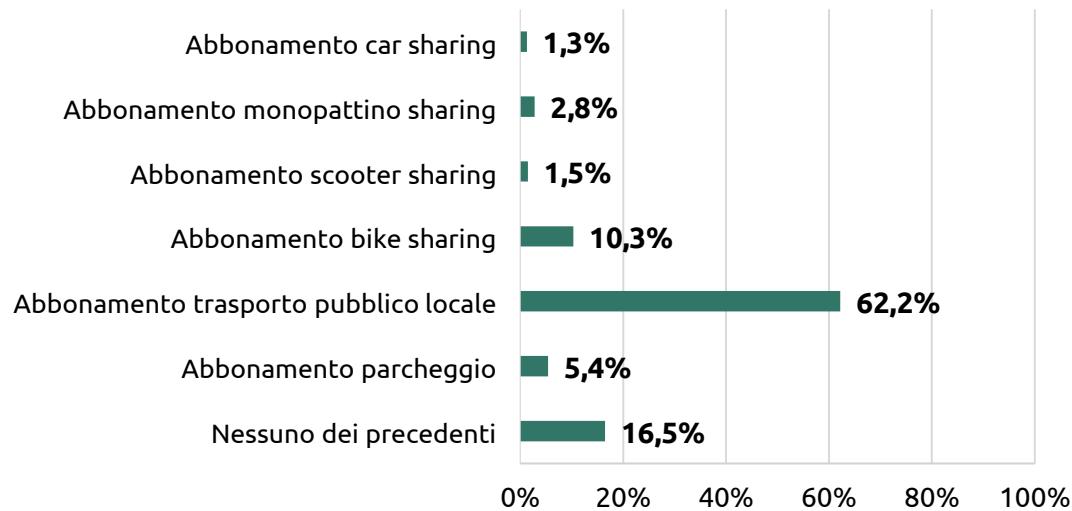
ABBONAMENTO A DISPOSIZIONE

La disponibilità di un abbonamento ai servizi di trasporto fornisce un dettaglio ulteriore sulla scelta del mezzo di trasporto abituale.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- La maggior parte degli studenti e delle studentesse, il 62,2%, dichiara di essere in possesso dell'abbonamento al TPL.

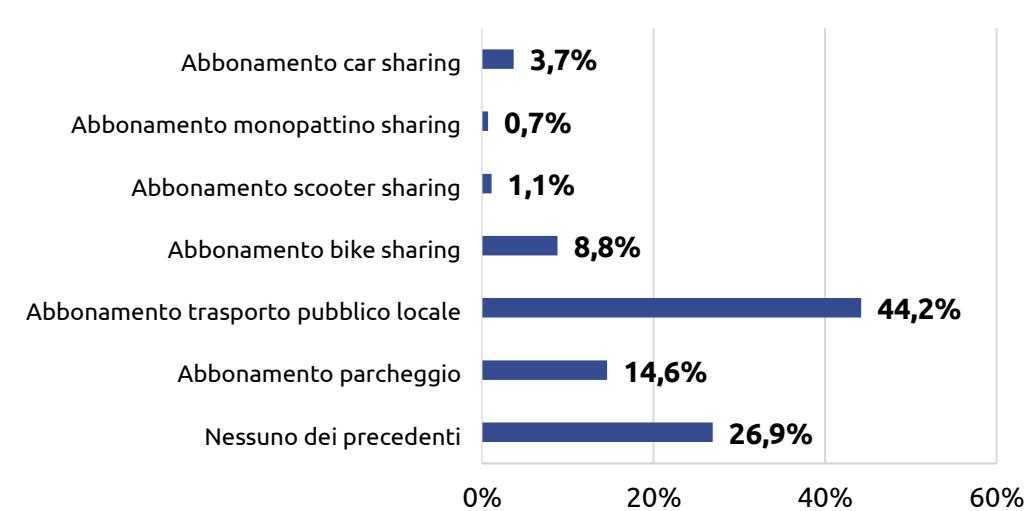
DISPONIBILITÀ DI ABBONAMENTI AI SERVIZI DI TRASPORTO



PERSONALE DOCENTE / STAFF

- La maggior parte del personale del docente e dello staff, il 44,2%, dichiara di essere in possesso dell'abbonamento al TPL.

DISPONIBILITÀ DI ABBONAMENTI AI SERVIZI DI TRASPORTO



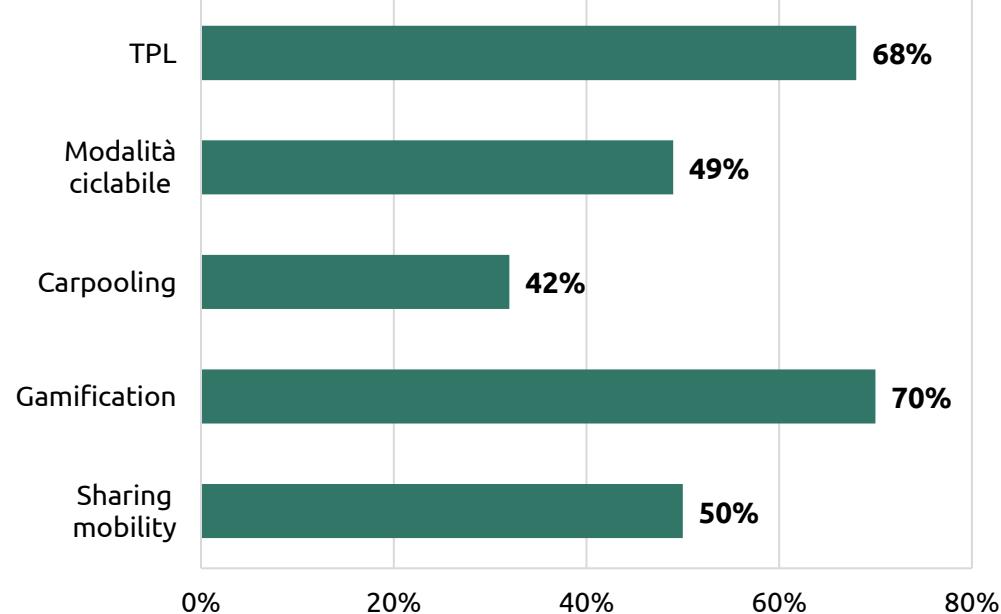
2c. Analisi della domanda di trasporto

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Nel grafico sottostante, è presentata una panoramica del livello di predisposizione dei partecipanti alla survey, mostrando le percentuali positive per ciascuna modalità di spostamento sostenibile. Il dato relativo alle propensioni, combinato alla analisi della ripartizione modale, nonché alle condizioni di accessibilità alle sedi, fornisce indicazioni rilevanti per la scelta degli interventi proposti nella sezione 'Parte progettuale'.

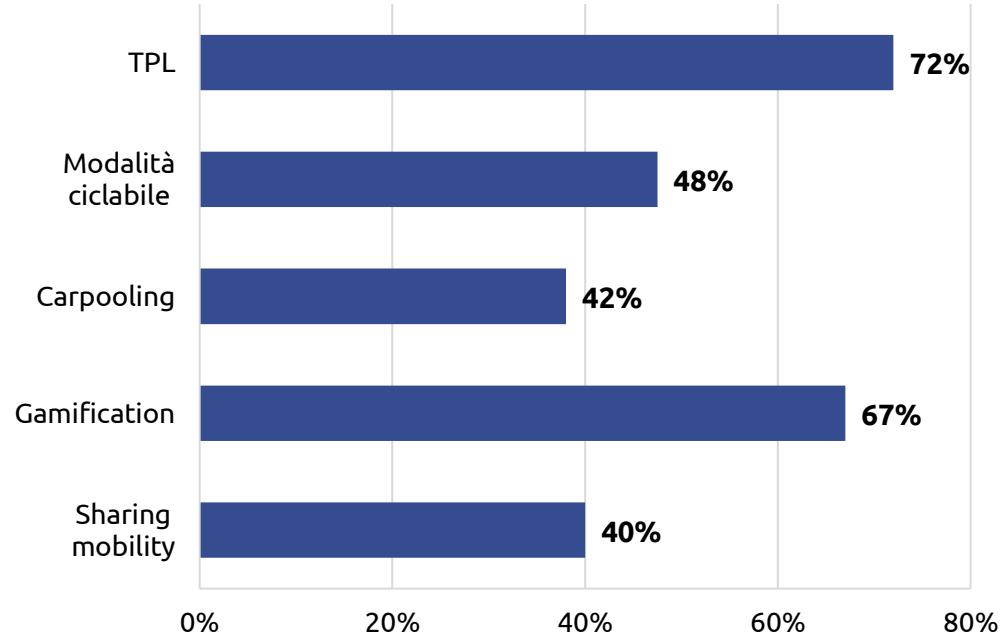
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO



PERSONALE DOCENTE / STAFF

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO



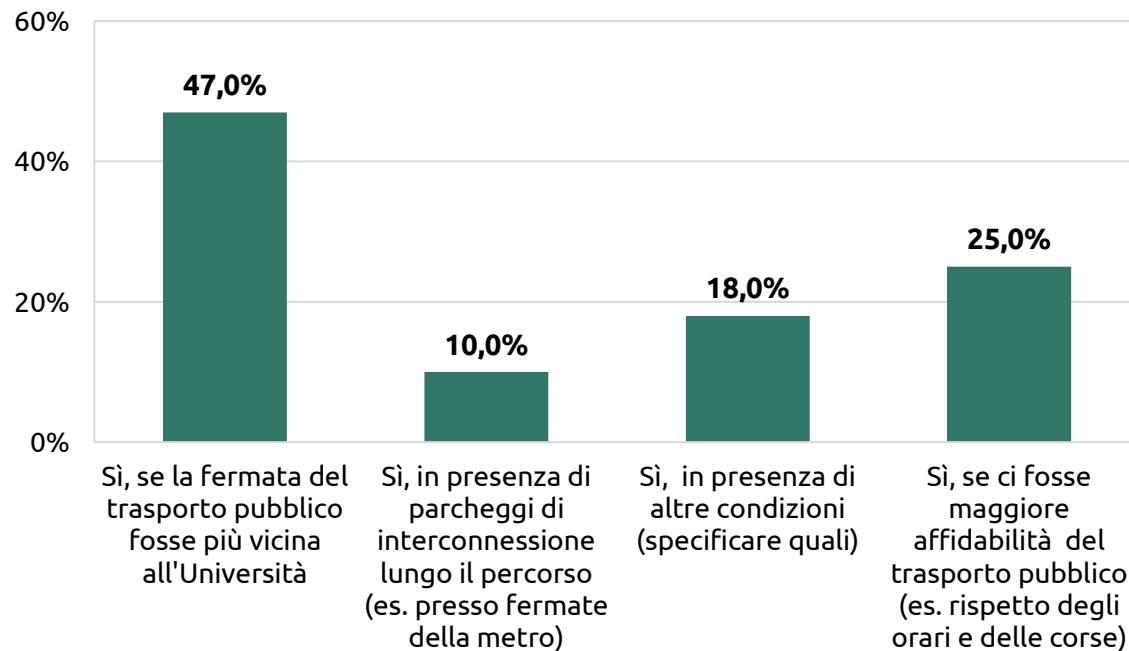
2c. Analisi della domanda di trasporto

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO - TPL

Nel grafico sottostante viene presentata una panoramica delle principali propensioni legate all'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale.

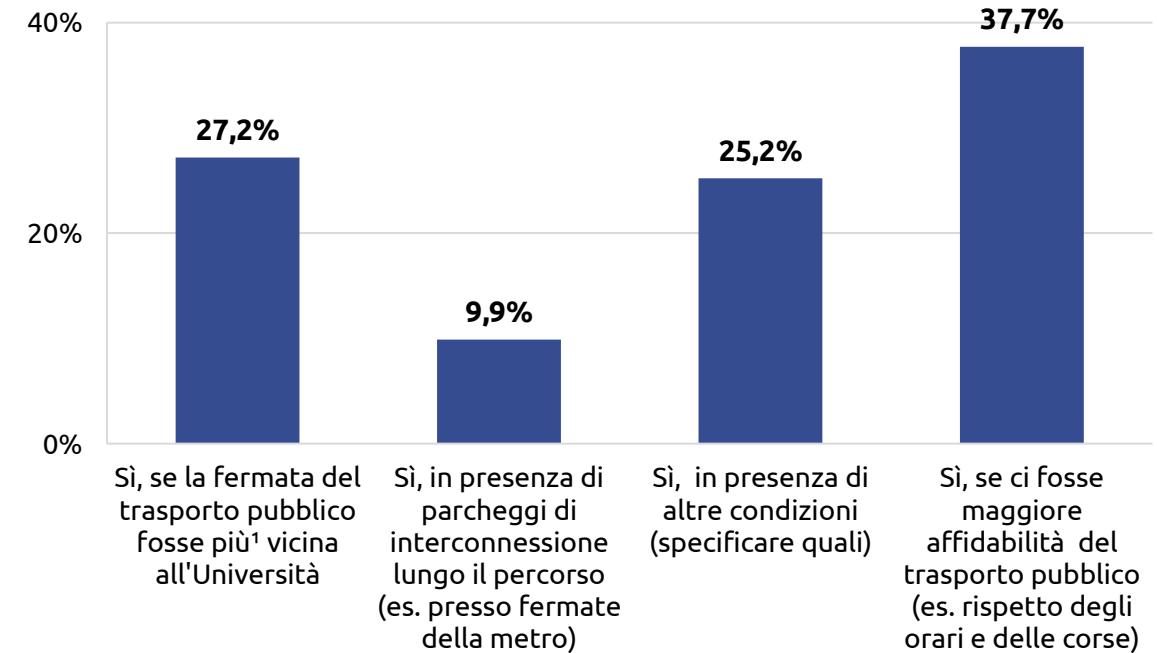
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – TRASPORTO PUBBLICO



PERSONALE DOCENTE / STAFF

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – TRASPORTO PUBBLICO



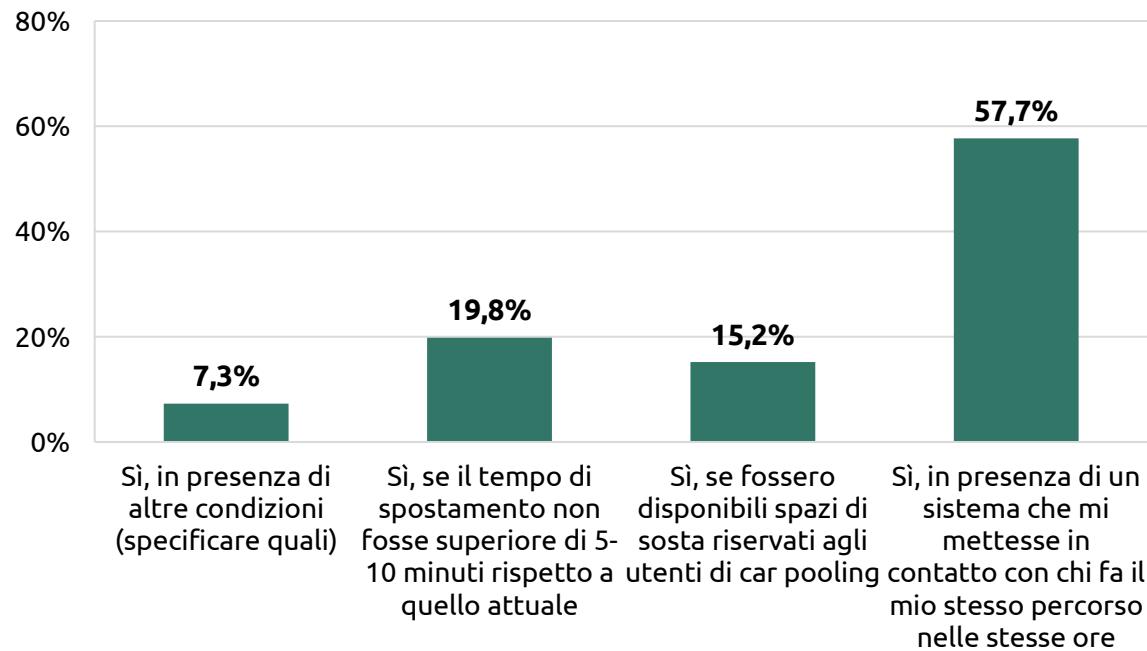
2c. Analisi della domanda di trasporto

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO - CARPOOLING

Nel grafico sottostante viene presentata una panoramica delle principali propensioni legate all'utilizzo del carpooling.

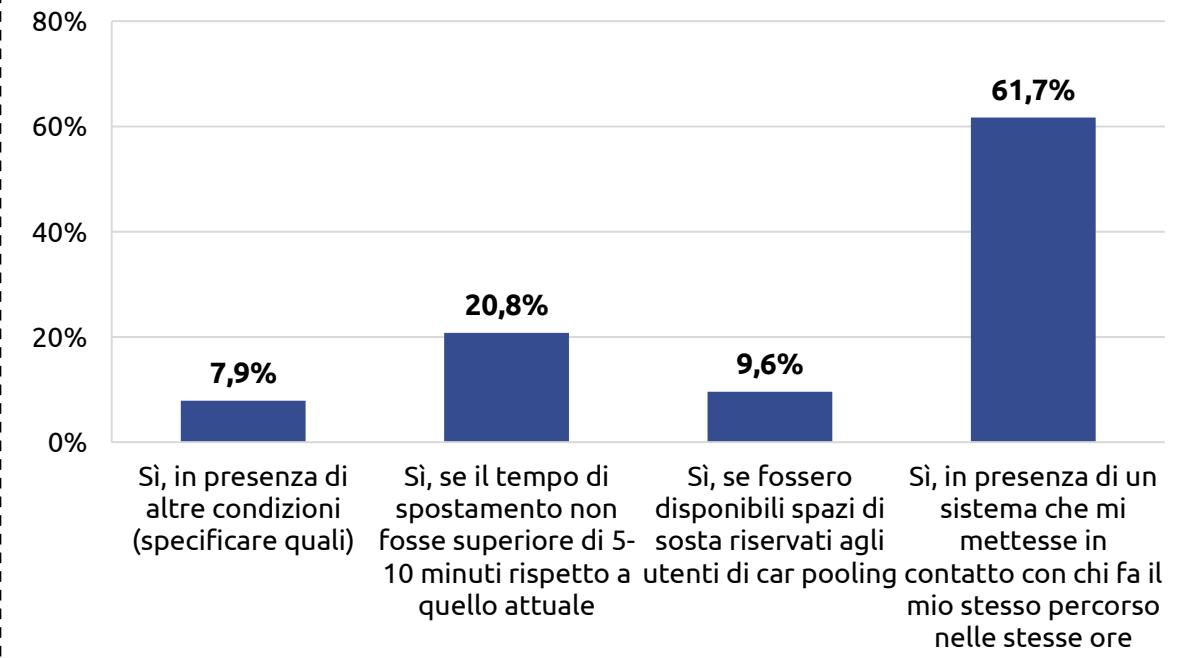
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – CARPOOLING



PERSONALE DOCENTE / STAFF

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – CARPOOLING



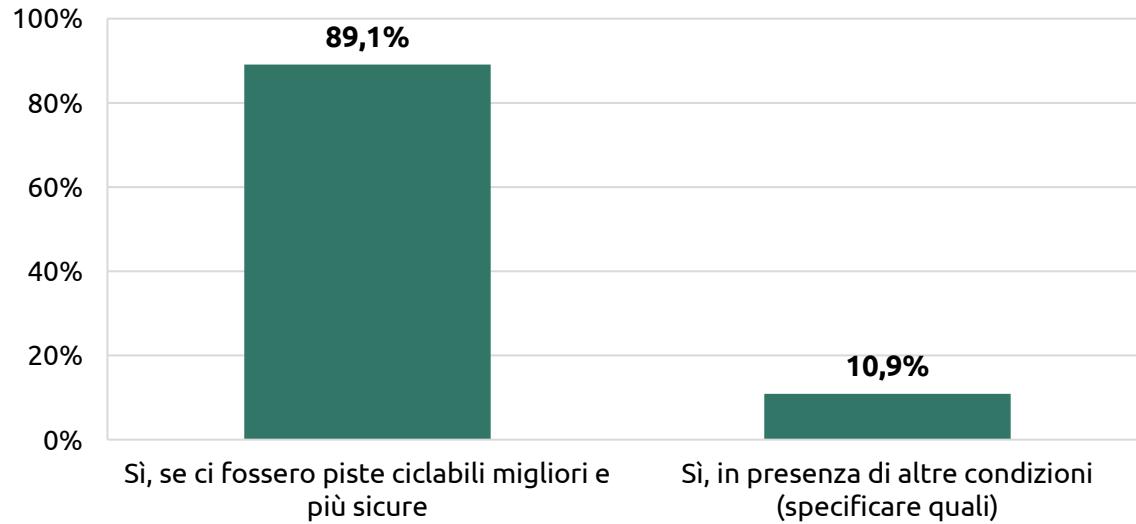
2c. Analisi della domanda di trasporto

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – MODALITÀ CICLABILE

Nel grafico sottostante viene presentata una panoramica delle principali propensioni legate all'utilizzo della modalità ciclabile.

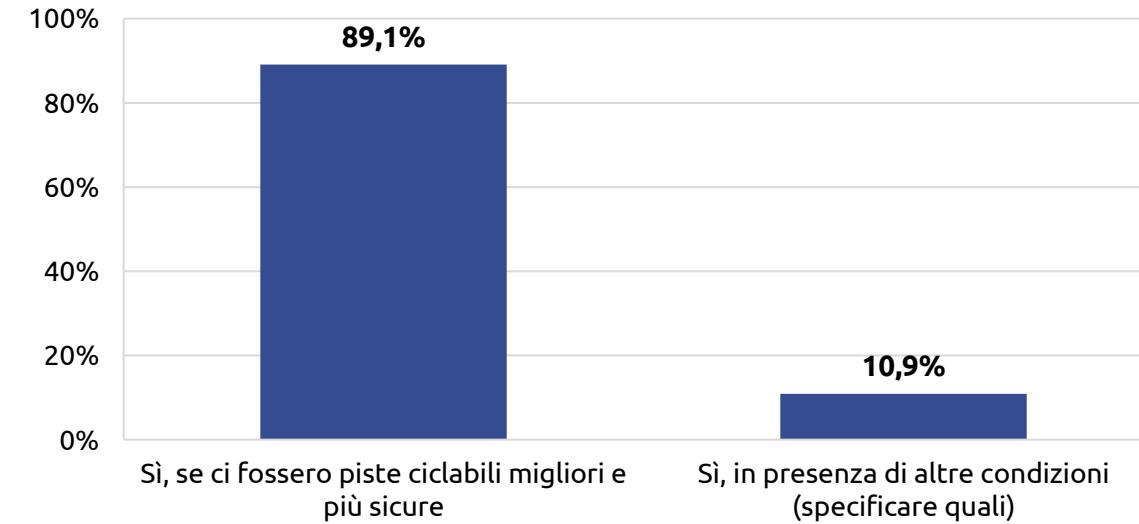
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – MODALITÀ CICLABILE



PERSONALE DOCENTE / STAFF

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – MODALITÀ CICLABILE



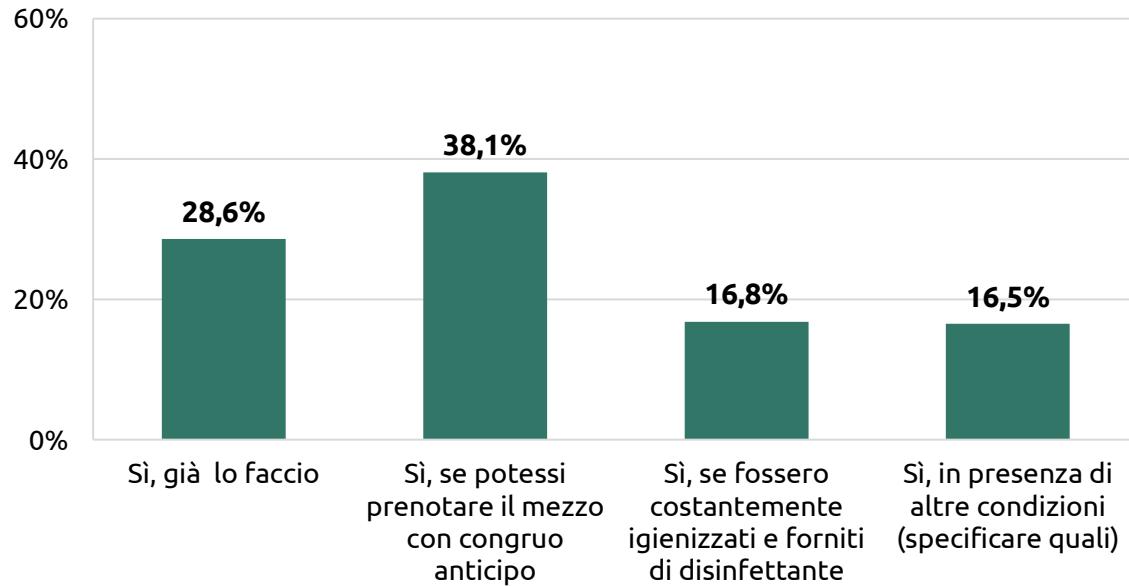
2c. Analisi della domanda di trasporto

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – SHARING MOBILITY

Nel grafico sottostante viene presentata una panoramica delle principali propensioni legate all'utilizzo dei servizi di sharing mobility.

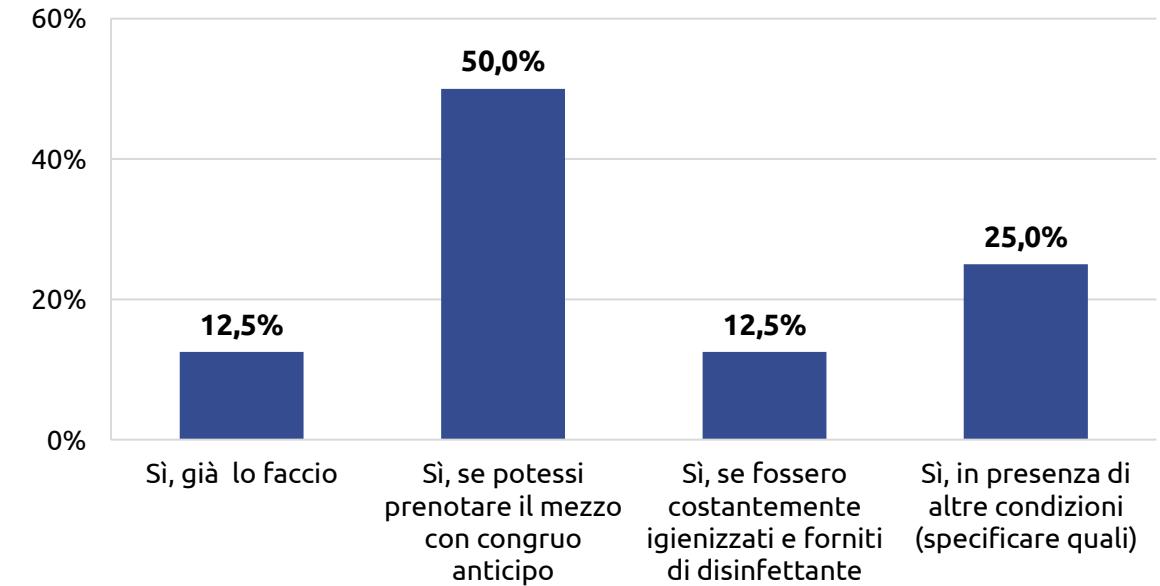
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – SHARING MOBILITY



PERSONALE DOCENTE / STAFF

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO – SHARING MOBILITY



3. PARTE PROGETTUALE



Nel corso degli ultimi anni, l'Università Bocconi ha intrapreso un percorso di **sostenibilità e innovazione**, implementando iniziative volte a migliorare la mobilità, l'accessibilità e la qualità degli spazi, sia all'interno del Campus che nel contesto urbano circostante. Tra gli interventi principali, figurano la realizzazione di infrastrutture dedicate alla mobilità sostenibile, la trasformazione di aree urbane disordinate in spazi verdi riqualificati e l'introduzione di servizi inclusivi come l'accompagnamento per persone a mobilità ridotta e la creazione di percorsi accessibili per ipovedenti.

Un'attenzione particolare è stata rivolta alla promozione di alternative al trasporto aereo e privato (Travel Policy), con un'esplicita preferenza per mezzi pubblici e il treno, in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Parallelamente, sono stati adottati strumenti di monitoraggio per valutare l'efficacia delle iniziative realizzate, garantendo coerenza con le linee strategiche dell'Ateneo e favorendo una pianificazione basata su impatti misurabili e priorità concrete.

Di seguito sono riportate alcune esemplificazioni di misure, tra cui quelle incluse nel PSCL, organizzate per asse di intervento:

- **DISINCENTIVARE L'USO INDIVIDUALE DELL'AUTO PRIVATA**
- **FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO**
- **FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E /O LA MICROMOBILITÀ**
- **RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ TRADIZIONALE**

3. Parte progettuale

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



- *La Travel Policy della dell'Università di Bocconi*

Si basa su principi di sostenibilità e razionalizzazione delle risorse, con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti legati alle attività accademiche e amministrative.

- *Gestione e Riorganizzazione degli Spazi Pubblici per Parcheggi*

In Via Sarfatti, sono stati utilizzati alcuni parcheggi destinati alle auto per creare aree di sosta per moto e spazi per il carico e lo scarico.

- *Convenzione stipulata con il parcheggio Quick - No Problem Parking SpA*

Tariffa speciale che consente di parcheggiare le moto per 6 ore al costo di 1 euro, al fine di disincentivare il parcheggio selvaggio

- *Riduzione di stalli per auto e riqualificazione del parterre di Via Sarfatti*

Monitorare il corretto posizionamento di biciclette, monopattini e scooter, assicurando che vengano parcheggiati negli appositi stalli e che non vengano lasciati incustoditi (in particolare quelli a noleggio) sui marciapiedi o legati a strutture non idonee.

3. Parte progettuale

ASSE 3: FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE E /O LA MICROMOBILITÀ



- **Implementazione di infrastrutture per la mobilità ciclabile tradizionale ed elettrica**

Nell'ottica della promozione della mobilità sostenibile da e verso le residenze universitarie di Viale Isonzo, Via Buzzi e Via Spadolini, è stato realizzato un intervento di potenziamento delle dotazioni per la mobilità ciclabile. In particolare, sono state installate n. 3 rastrelliere, ciascuna con una capacità di 10 posti, dotate di sistemi di ricarica per biciclette elettriche, al fine di favorire l'utilizzo sia di biciclette tradizionali sia di e-bike.

- **Servizi di e-bike sharing in collaborazione con Pirelli**

A supporto delle politiche di mobilità green del Campus, è stato attivato un accordo con Pirelli per la messa a disposizione di biciclette elettriche a uso gratuito. Il servizio prevede il noleggio complessivo di 30 e-bike, di cui 8 operative nel corso del 2025, consentendo agli ospiti delle tre residenze universitarie di utilizzarle sia per gli spostamenti verso l'università sia per attività ricreative e di tempo libero. Il progetto attualmente in corso si concluderà nei primi mesi del 2023.

A partire dal 2025, sarà avviato un nuovo servizio, sempre in collaborazione con Pirelli, che prevede l'installazione di n. 10 e-bike all'interno del campus e ulteriori n. 21 biciclette distribuite presso le residenze di Viale Isonzo, Via Spadolini e Via Buzzi.

- **Servizi di supporto alla mobilità attiva**

A completamento delle azioni a favore della mobilità attiva, a partire dal 1° ottobre 2024 l'Università Bocconi metterà a disposizione degli utenti che raggiungono il campus a piedi o in bicicletta gli spogliatoi situati al primo piano dell'edificio di via Bocconi 12, migliorando il comfort e l'accessibilità dei servizi dedicati a tali modalità di spostamento.

3. Parte progettuale

ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

- Mantenimento del modello contrattuale dello smart working



Lo smart working offre numerosi benefici tanto per i lavoratori quanto per le organizzazioni e il sistema nel suo complesso.

Tra i vantaggi principali si evidenziano:

- Maggiore flessibilità e miglior equilibrio vita-lavoro grazie alla possibilità di gestire in autonomia orari e spazi di lavoro, riducendo lo stress e migliorando la soddisfazione personale.
- Risparmio di tempo e costi, in particolare legati ai trasferimenti quotidiani verso la sede di lavoro, con un conseguente aumento del tempo disponibile per attività personali o familiari.
- Incremento della produttività e della motivazione, derivanti da un ambiente di lavoro più confortevole e da una maggiore responsabilizzazione dei lavoratori.
- Benefici ambientali, in quanto la diminuzione degli spostamenti quotidiani contribuisce alla riduzione delle emissioni di CO₂ e al decongestionamento del traffico urbano.

Questi vantaggi rendono lo smart working uno strumento efficace per promuovere modelli di lavoro più sostenibili, adattabili e orientati alle esigenze attuali del mercato del lavoro.

3. Parte progettuale

ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

Attivazione di una piattaforma tecnologica di mobilità dedicata a staff / docenti e studenti per favorire una **mobilità integrata e consapevole**, all'interno di una strategia unica per tutta la comunità universitaria.

- **SERVIZI DI MOBILITÀ IN TEMPO REALE**
integrati in App, semplici da utilizzare e convenienti;
- **ACCESSO A SCONTI E CONVENZIONI ESCLUSIVE**
su servizi di trasporto e mobilità sostenibile (car sharing, bike sharing, monopattini elettrici, parcheggi, etc.);
- **CONDIVISIONE DEL TRAGITTO CASA-LAVORO**
per facilitare il carpooling tra colleghi e ridurre i costi di spostamento;
- **SPOSTAMENTI GREEN CON SFIDE A PREMI**
per incentivare comportamenti sostenibili e promuovere la mobilità attiva;
- **GESTIONE SEMPLIFICATA DEGLI ABBONAMENTI AL TRASPORTO PUBBLICO**
con possibilità di rateizzazione in busta paga e applicazione automatica del contributo aziendale.

P

Riduzione problemi
parcheggio



Riduzione dei costi di
trasporto



Migliore
consapevolezza delle
alternative di mobilità



Aumento
motivazione
e soddisfazione



Rafforzamento
dell'immagine
dell'ateneo



Diminuzione inquinamento
atmosferico

Bocconi



MOVESION
M O B I L I T Y T O M O R R O W

MOVESION S.r.l. T +39 06 622 736 06
Via Ruggero Bonghi, 11b E info@movesion.com
00184 Roma (RM) - ITALIA W movesion.com