

Bocconi

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

PIANO SPOSTAMENTI CASA-LAVORO 2024

CAMPUS DI MILANO

20/12/2024



I piccoli gesti contano. Questa presentazione utilizza una **dark mode** per ridurre i consumi energetici e salvaguardare il nostro **Pianeta**.

INDICE

1. Premessa	3
2. Parte informativa e di analisi	6
2a. Analisi delle condizioni strutturali dell'Università	7
2b. Analisi dell'offerta di trasporto	13
2c. Analisi degli spostamenti casa - lavoro	31
3. Parte progettuale	65
4. Conclusioni	82



1

Premessa

- A. Perché si effettua il Piano Spostamenti Casa-Lavoro
- B. Il software per la redazione dei PSCL

1.A | Perché si effettua il Piano Spostamenti Casa-Lavoro

La mobilità urbana è uno dei principali temi di interesse di Istituzioni e aziende. Una sua migliore organizzazione può contribuire a ridurre i livelli di congestione del traffico urbano e, contemporaneamente, quelli dell'inquinamento atmosferico, con conseguenti vantaggi a livello sia sociale che economico.

Con l'introduzione in Gazzetta Ufficiale del Decreto Rilancio, convertito con legge n. 77 del 17 luglio 2020 recante "*Misure per incentivare la mobilità sostenibile*", si conferma l'abbassamento della soglia minima per la nomina del Mobility Manager e della conseguente stesura del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro da 300 a 100 dipendenti nelle aziende ubicate in Città Metropolitane, Capoluoghi di Regione e di Provincia e, in generale, in Comuni con più di 50.000 abitanti.

Questa legge mira a incrementare ulteriormente la sostenibilità degli spostamenti e a favorire mezzi alternativi a quelli tradizionali. Inoltre, con l'introduzione del Decreto Interministeriale n. 179 del 12 maggio 2021, recante "*Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager*", vengono definite le figure, le funzioni e i requisiti dei mobility manager aziendali e dei mobility manager d'area.

Il presente Piano è stato elaborato secondo le "Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)" del 03 Agosto 2021, ai sensi dell'art. 3 comma 5 del sopracitato Decreto Interministeriale.

1.B | Il software per la redazione dei PSCL

Mobility Manager è il primo software con cui redigere il Piano Spostamenti Casa – Lavoro. Permette una comprensione capillare delle abitudini di mobilità, crea degli scenari di intervento con i risultati attesi e calcola i **costi-benefici**. Nel mese di Novembre 2024 è stato somministrato, attraverso il software, un questionario online ai dipendenti, agli studenti e ai docenti dell'Università Bocconi con il fine di ottenere i dati necessari per la redazione del PSCL. Dopo la raccolta dati, l'Università ha ottenuto tutte le informazioni necessarie per prendere decisioni strategiche finalizzate alla razionalizzazione ed al miglioramento della mobilità, aumentare la qualità della vita e ridurre l'inquinamento.

I **benefici** del **PSCL** raggiungeranno **tre vettori**:



AMBIENTE

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



UNIVERSITÀ

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.

2

Parte informativa e di analisi

- Analisi delle condizioni strutturali dell'Università
- Analisi dell'offerta di trasporto
- Analisi degli spostamenti casa-lavoro

2.A

Analisi delle condizioni strutturali dell'Università

- Inquadramento generale
- Risorse, servizi e dotazioni all'interno del Campus
- La sostenibilità dell'Università Bocconi

2.A | Inquadramento generale: Università Commerciale Luigi Bocconi

L'Università 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.



2.A | Inquadramento generale:

La sostenibilità dell'Università Bocconi



REPORT DI SOSTENIBILITÀ



La IV^a edizione del **Rapporto di Sostenibilità dell'Università Bocconi** mostra le azioni svolte nell'ambito della sostenibilità:

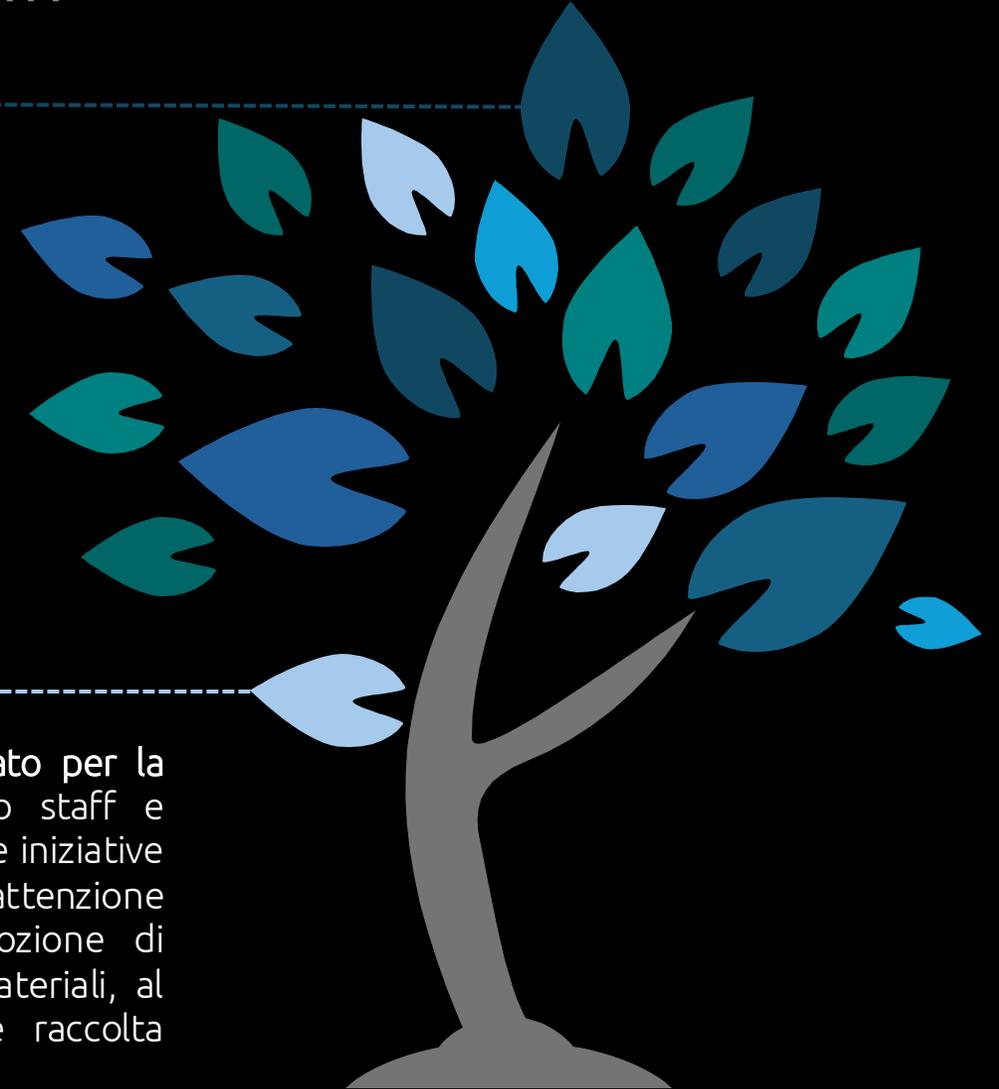
- Efficienza energetica e autoproduzione di energia da fonti rinnovabili.
- Ottenimento di certificazioni ambientali come ISO 50001 e LEED Platinum.
- Impegno verso la neutralità carbonica entro il 2025, seguito dall'obiettivo Net Zero per tutte le principali emissioni indirette.
- Promozione dell'inclusione e della mobilità sociale attraverso collaborazioni con istituzioni, aziende e università.
- Iniziative per l'empowerment femminile e la promozione della diversità, dell'equità nell'ambiente accademico e lavorativo.



COMITATO DI SOSTENIBILITÀ



Nel 2013 l'Università Bocconi ha istituito il **Comitato per la Sostenibilità**, composto da docenti, membri dello staff e studenti, con il compito di promuovere i progetti e le iniziative dell'Università in tema sostenibilità, con particolare attenzione all'impatto ambientale. Si concentra sulla promozione di iniziative inerenti alla riduzione del consumo di materiali, al risparmio di energia, alla riduzione dei rifiuti e raccolta differenziata e alla mobilità urbana.

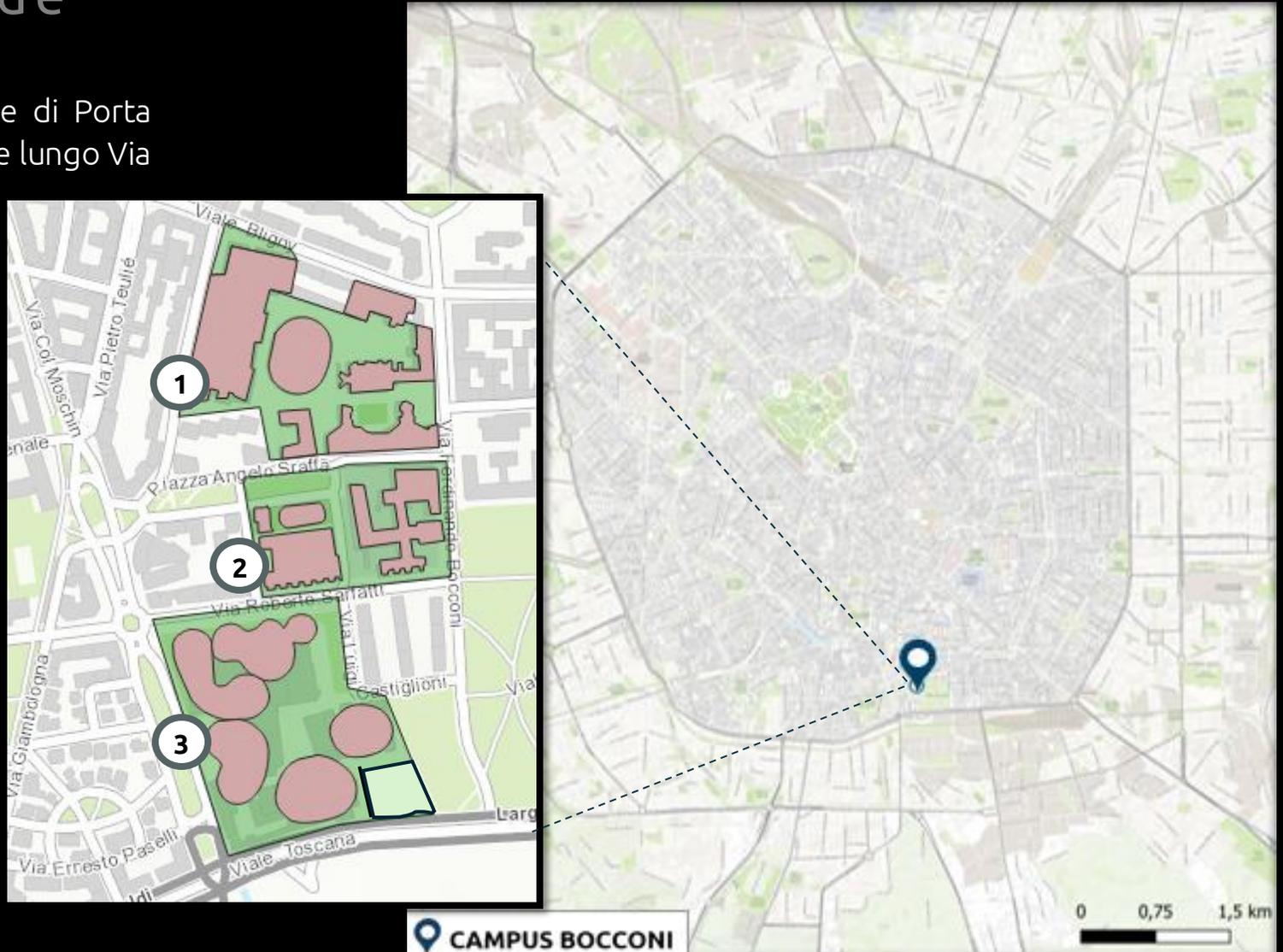


2.A | Inquadramento generale: Localizzazione della sede

L'Università risulta essere localizzata nel quartiere di Porta Genova, a sud del Centro di Milano, indicativamente lungo Via Roberto Sarfatti, (CAP 20136).

Può essere suddivisa in 3 comparti:

1. Il nucleo degli edifici storici compresi fra via Sarfatti e l'asse Toniolo/Sraffa;
2. Gli edifici e residenze più moderne compresi fra l'asse Toniolo/Sraffa e Viale Bligny;
3. Gli edifici recentemente realizzati (nuovo Campus) a sud di Via Sarfatti.



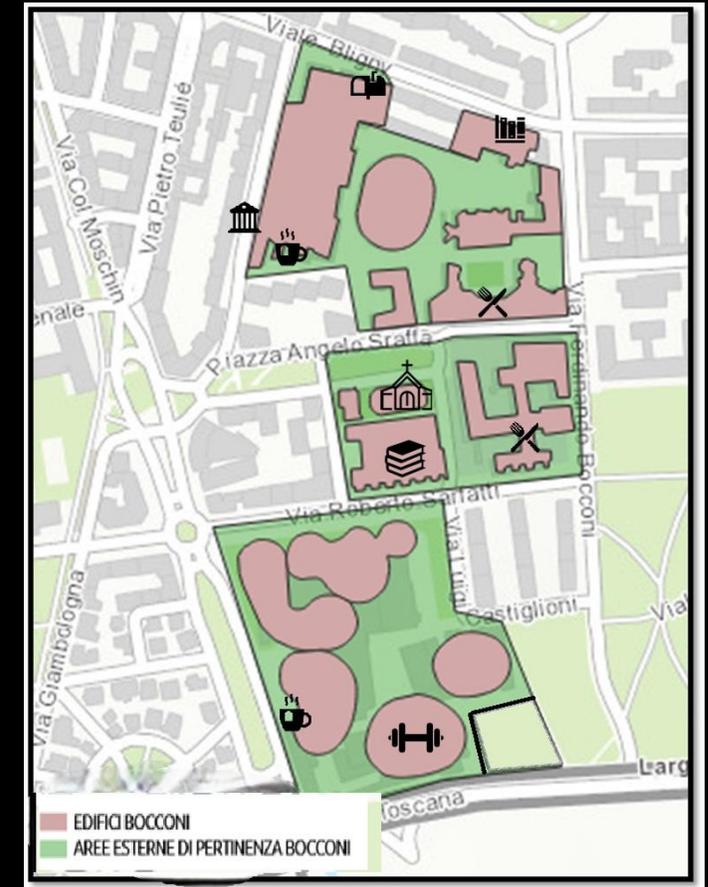
2.A | Inquadramento generale:

Risorse, 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
	Libreria
	Mensa
	Ufficio postale
	Banca
	Biblioteca



2.A | Inquadramento generale:

Risorse, servizi e dotazioni on campus

Nella tabella di lato sono riportati i servizi che l'Università Bocconi mette a disposizione dei dipendenti, degli studenti e dei docenti.

L'Università Bocconi 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, Bocconi promuove la **sostenibilità ambientale** con soluzioni di mobilità sostenibile, 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 dell'Università Bocconi per le persone e per l'ambiente, creando un ambiente inclusivo, sicuro e moderno.

 SERVIZI PER LA MOBILITÀ
CONVENZIONE PARCHEGGI
PIATTAFORMA WELFARE
CONVENZIONE PER SERVIZI DI CAR SHARING
AGEVOLAZIONE TPL
CONVENZIONE PARCHEGGI

 WORK – LIFE BALANCE
PIATTAFORMA WELFARE
SMART WORKING
INGRESSO FLESSIBILE
 SERVIZI DI SICUREZZA
SERVIZIO DI SECURITY
PRESIDIO DI AMBULANZA E INFERMERIA
MEDICO ON CAMPUS

2.B

Analisi dell'offerta di trasporto

- Premessa
- Trasporto privato
- Aree di sosta
- Trasporto pubblico
- Modalità ciclabile
- Modalità pedonale
- Servizi sharing
- Conclusioni

2.B | Premessa

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:

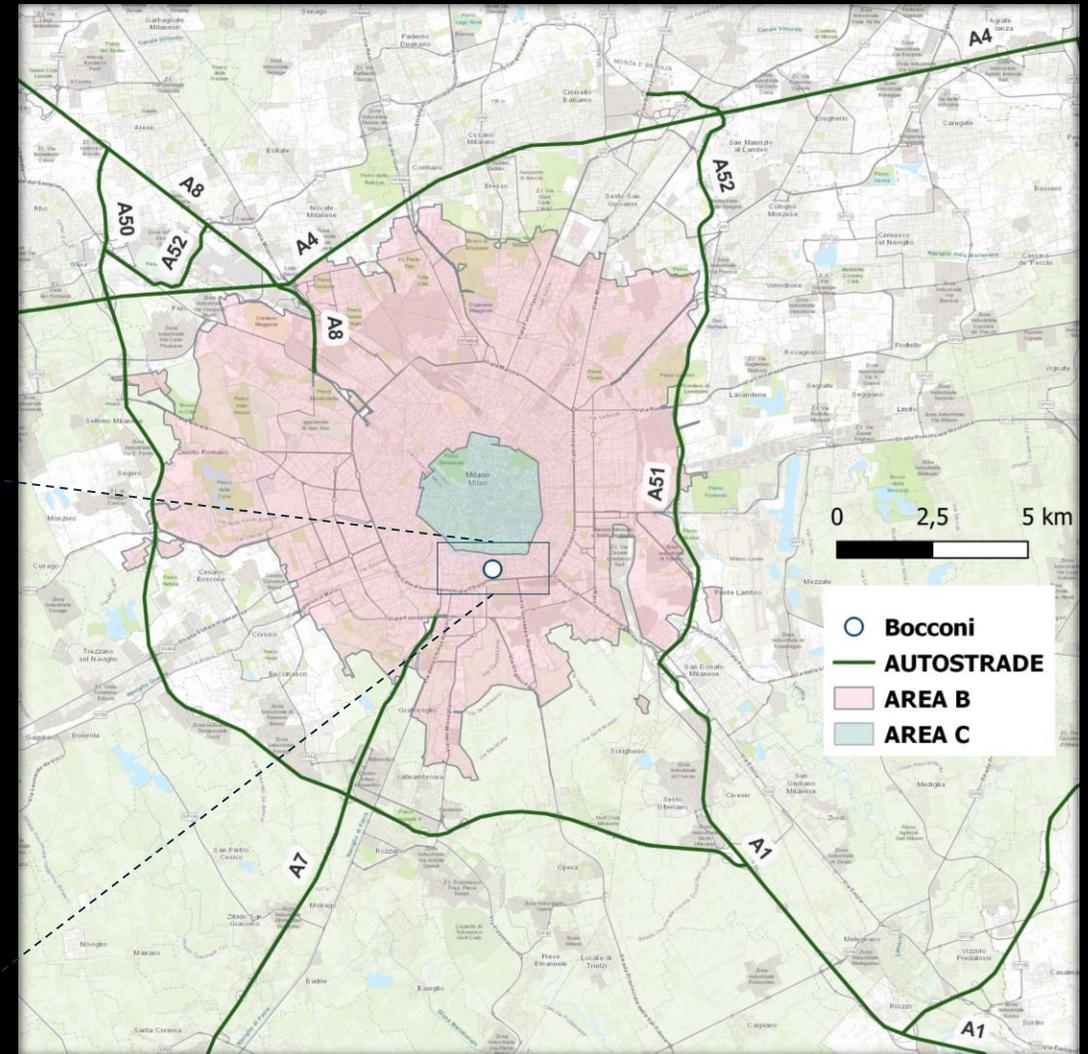
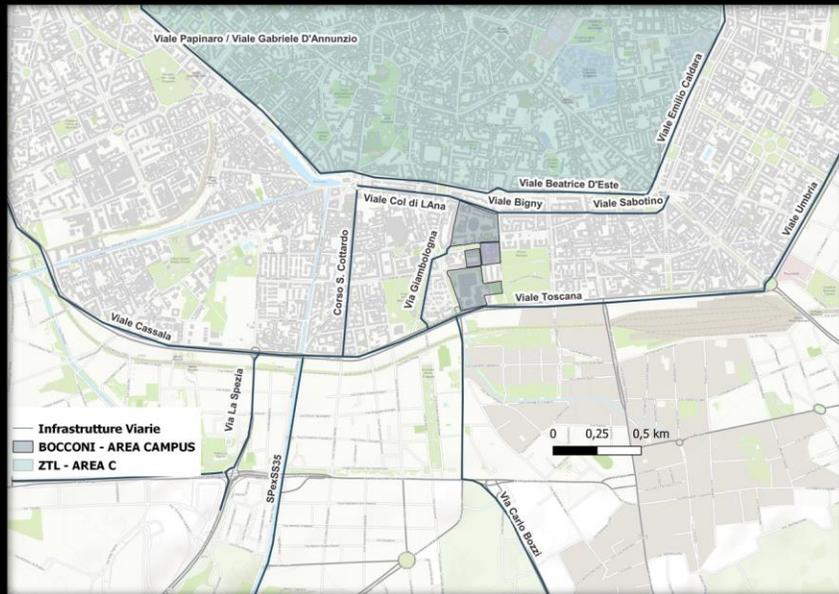
- Trasporto privato
- Aree di sosta
- Trasporto pubblico
- Modalità ciclabile
- Modalità pedonale
- Servizi sharing.

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.



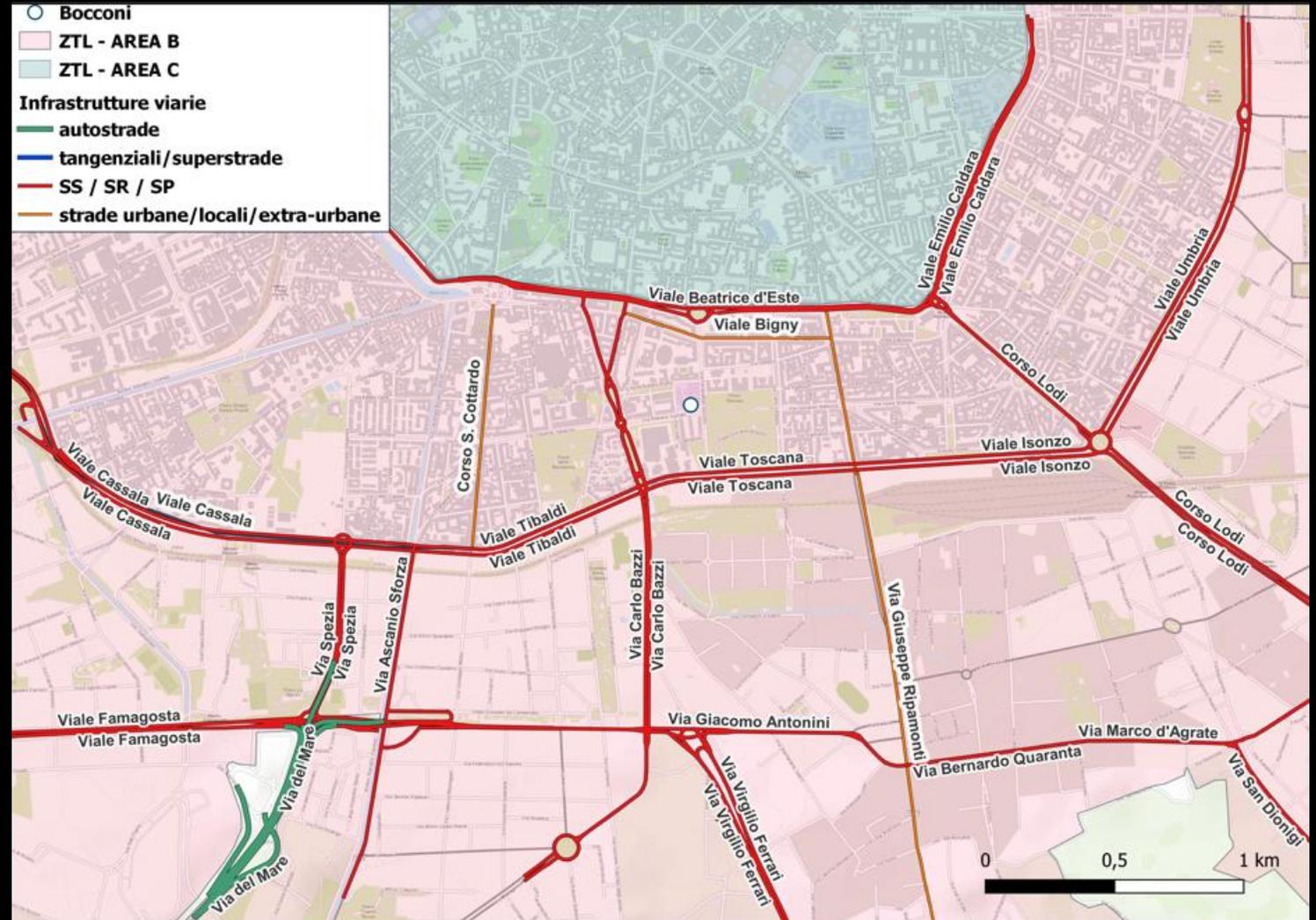
2.B | Trasporto privato: Le principali infrastrutture viarie

L'analisi nei confronti del trasporto privato consente di comprendere eventuali criticità e potenzialità nel raggiungere il Campus universitario. Le mappe illustrate mostrano le infrastrutture stradali che circondano la città metropolitana di Milano e le vie di accesso utili per raggiungere il Campus. Rappresentano, dunque, sia le strade ad alta velocità, che quelle di penetrazione urbana, fondamentali per l'analisi del traffico locale. In prossimità del Campus, si distinguono due anelli stradali principali: Viale Beatrice d'Este a nord e Viale Toscana/Tibaldi a sud.



2.B | Trasporto privato: Le principali infrastrutture viarie

L'area attorno alla sede dell'Università Bocconi di Milano è ben servita da infrastrutture viarie che supportano un traffico a scorrimento medio-veloce, grazie alla presenza di tangenziali, autostrade e strade provinciali che garantiscono collegamenti efficienti con il resto della città e dell'area metropolitana. Milano, in quanto nodo strategico, dispone di una rete di trasporti complessa e integrata, ulteriormente potenziata negli ultimi anni per gestire i volumi di traffico crescenti, soprattutto nelle ore di punta



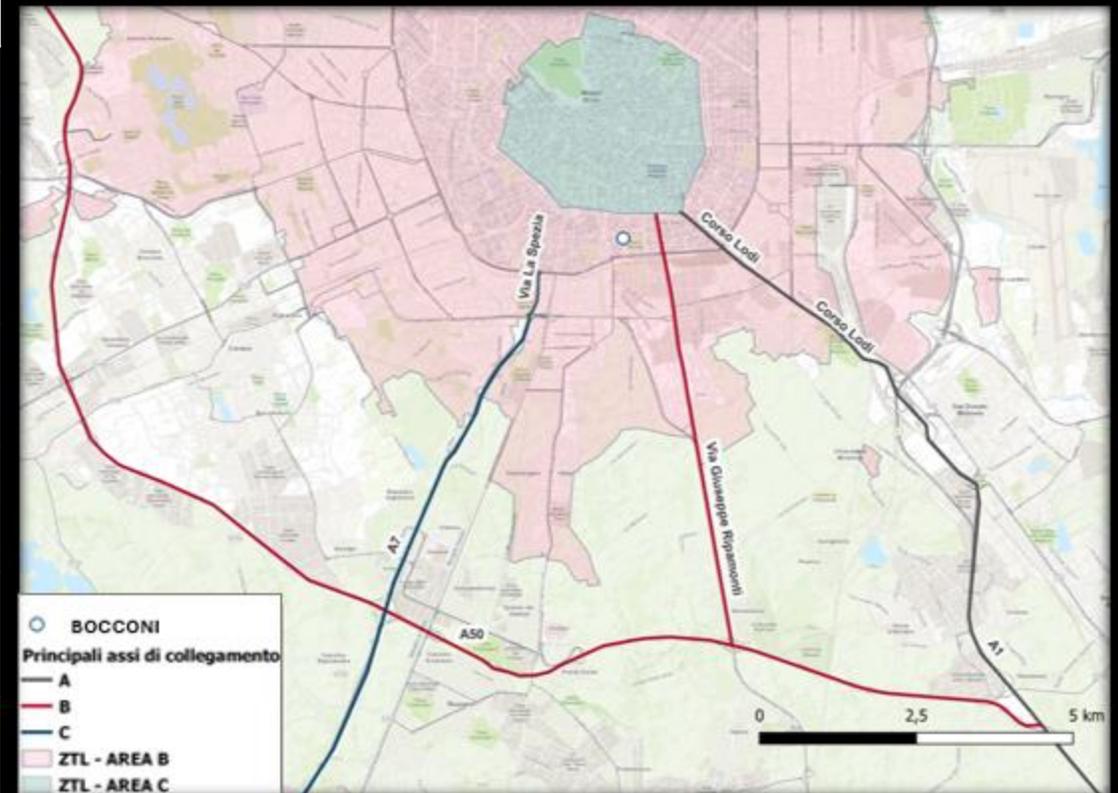
2.B | Trasporto privato:

Le principali infrastrutture viarie

La tabella sottostante mostra le caratteristiche e la qualità delle strade utili per raggiungere il Campus. I principali assi sono i seguenti:

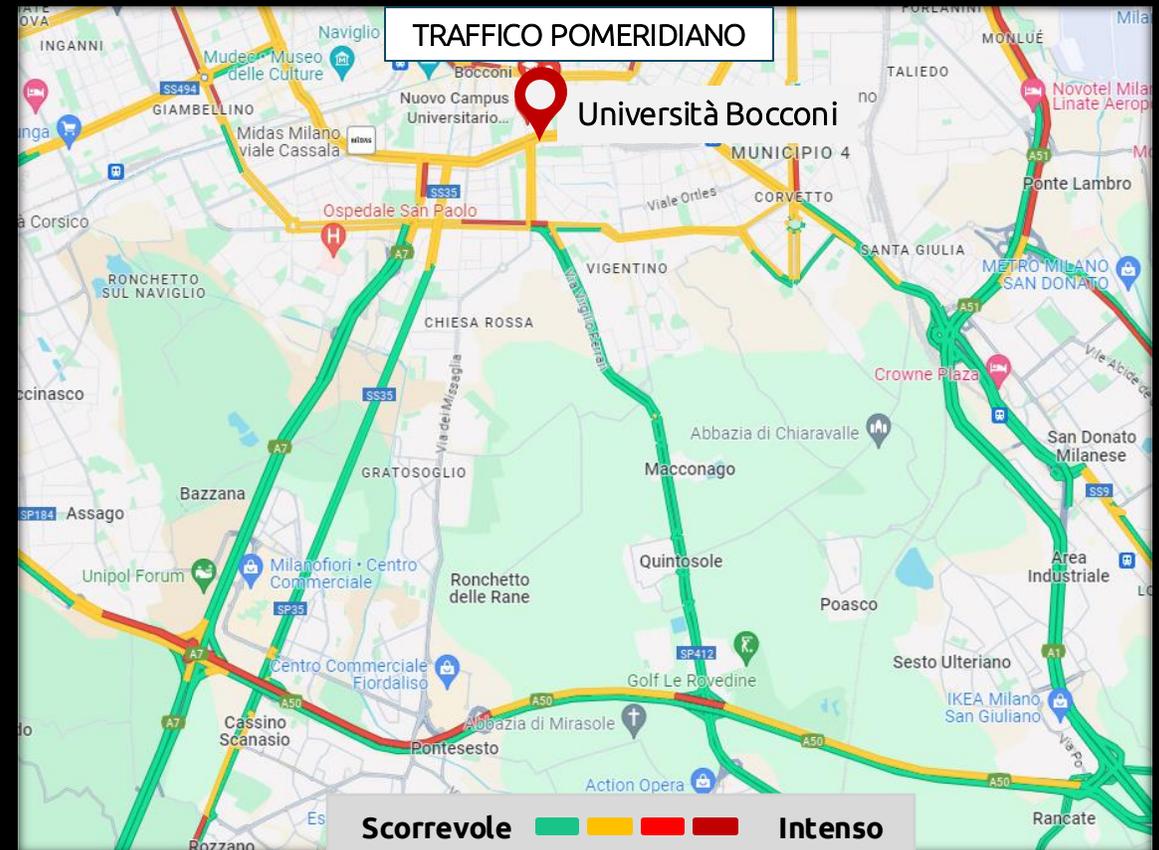
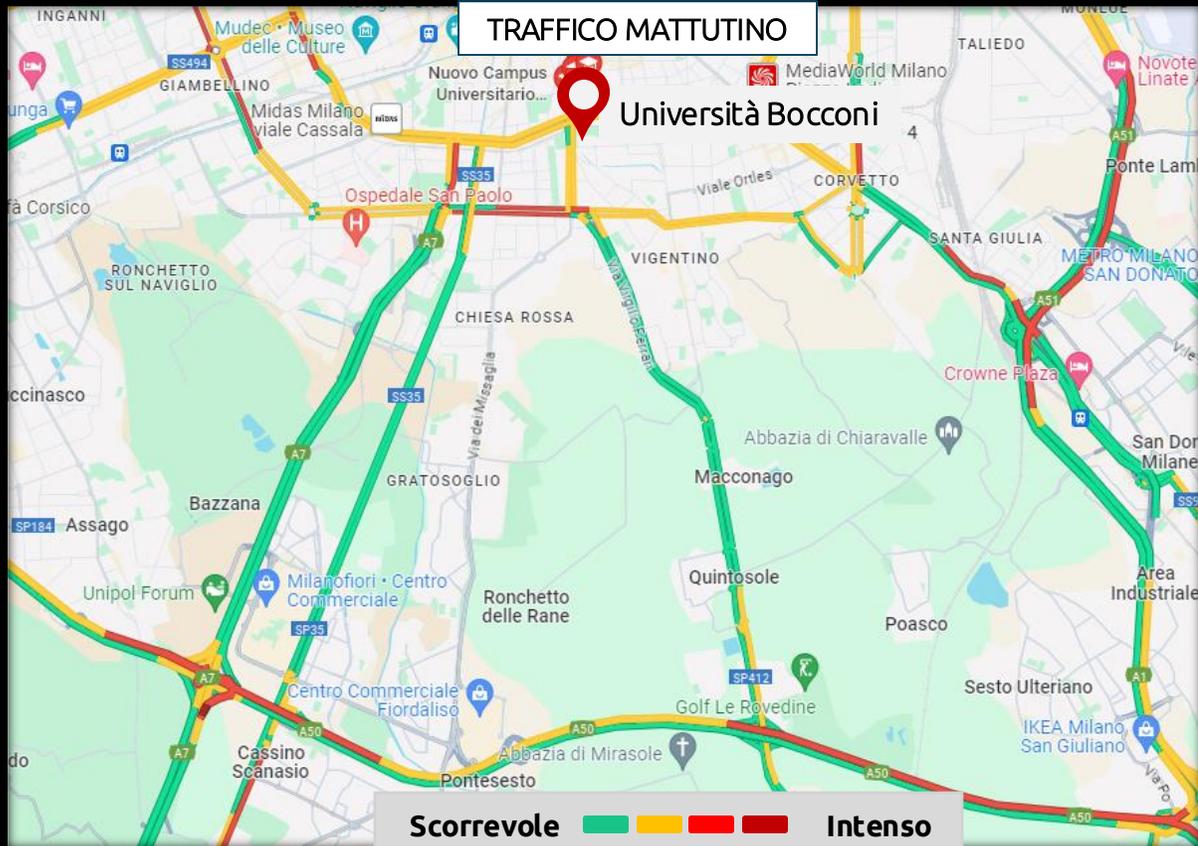
- Dall'uscita A1/A51 di San Donato, seguendo il Raccordo Autostradale e Corso Lodi.
- Dall'uscita A50 della Val Tidone, percorrendo le strade Noverasco, Ripamonti e Ferrari.
- Dall'uscita A7/A50, attraverso la tratta urbana della A7 e Via Spezia.

VIE	CARATTERISTICHE	QUALITÀ
A1/A51	Due carreggiate, quattro corsie per senso di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Corso Lodi	Due carreggiate Due corsie per senso di marcia Pista ciclabile centrale	Manto stradale in discreto stato con lievi ammaloramenti e fessurazioni Segnaletica verticale ed orizzontale in discreto stato
A50	Due carreggiate Tre corsie per senso di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica verticale ed orizzontale in buono stato
Via Giuseppe Ripamonti	Una carreggiata Una corsia per senso di marcia Presenza di rotaie della rete tranviaria	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
A7	Tre carreggiate Tre corsie per senso di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato
Via La Spezia	Due carreggiate Due corsie per senso di marcia	Manto stradale in buono stato Segnaletica orizzontale e verticale in buono stato



2.B | Trasporto privato: Livello del traffico

Come evidenziato nelle slides precedenti, l'Università è situata in una rete di infrastrutture viarie di medio/alto flusso. Le autostrade e le arterie principali mostrano un traffico scorrevole. Tuttavia, il traffico tende ad essere più intenso lungo le strade di penetrazione urbana, a causa della presenza di incroci e della limitata capacità delle strade. Le immagini mostrano il traffico del mattino alle 8:15 e quello del pomeriggio alle 17:30 di mercoledì, ottenute da Google Maps.

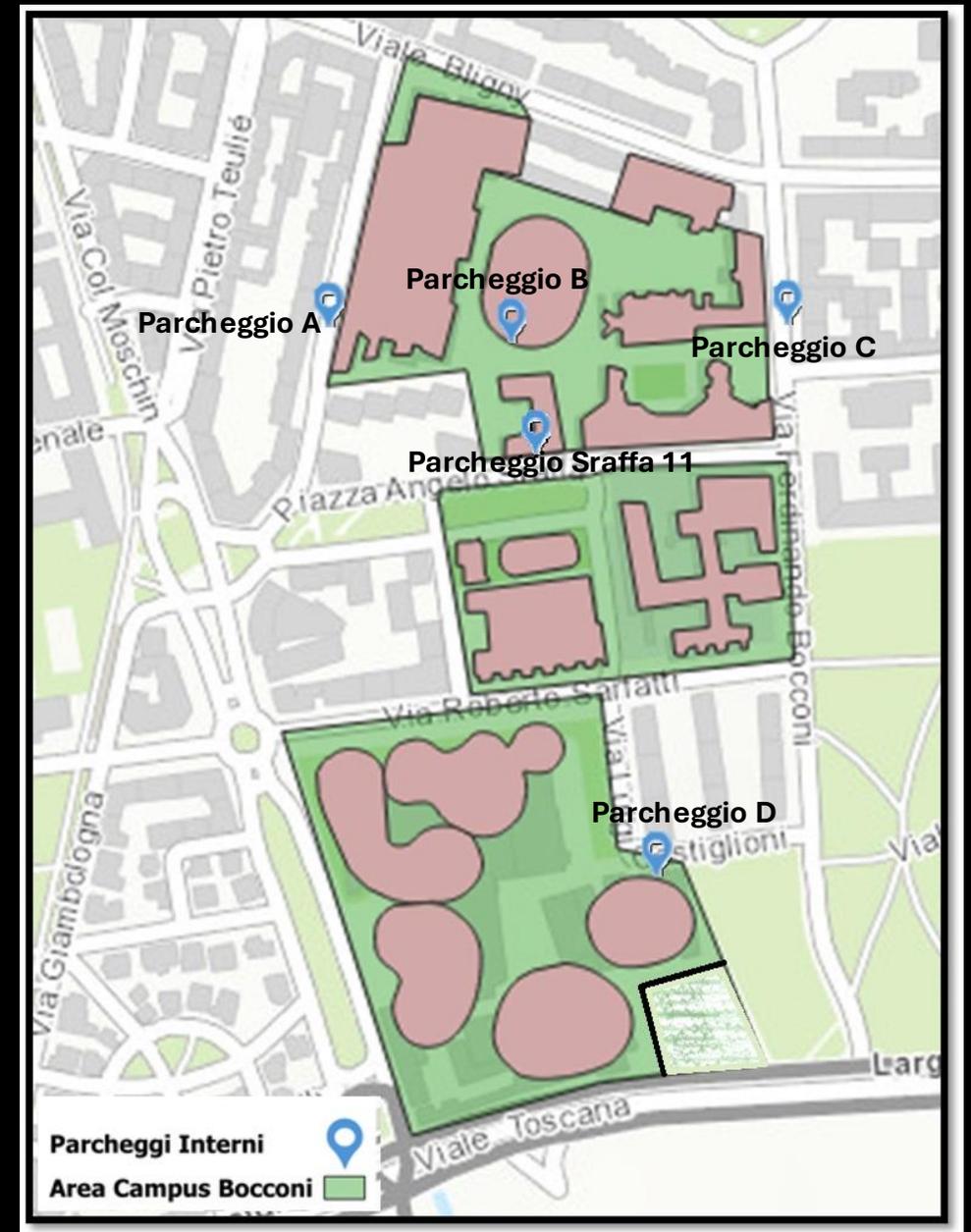


2.B | Aree di sosta: Interne

Per quanto riguarda l'offerta di sosta interna al Campus, in mappa sono rappresentati 4 parcheggi per auto ad uso pubblico, affidati dall'Università in gestione privata alla società Quick Parking, per un totale di 833 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	Di cui posti per persone Disabili
VIA ROENTGEN	PARCHEGGIO A	177	4
VELODROMO (INGRESSO ROENTGEN)	PARCHEGGIO B	279	9
VIA BOCCONI, 8	PARCHEGGIO C	287	8
VIA CASTIGLIONI, 8	PARCHEGGIO D	90	4
PIAZZA SARAFFA, 11 *	SRAFFA 11	52	2

*parcheggio non destinato al pubblico



2.B | Aree di sosta: Esterne

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 dal campus;
- VIA CARLO VITTADINI – a circa 500 m dal campus.
- VIA SALASCO – a circa 50 mt dal campus:
- VIA ROENTGEN – adiacente al campus

Pertanto, si può affermare che l'Università gode di una buona accessibilità in termini di aree di sosta per veicoli privati, grazie alla presenza delle numerose aree di sosta nei suoi dintorni e per la presenza di parcheggi riservati ai dipendenti, agli studenti e ai docenti



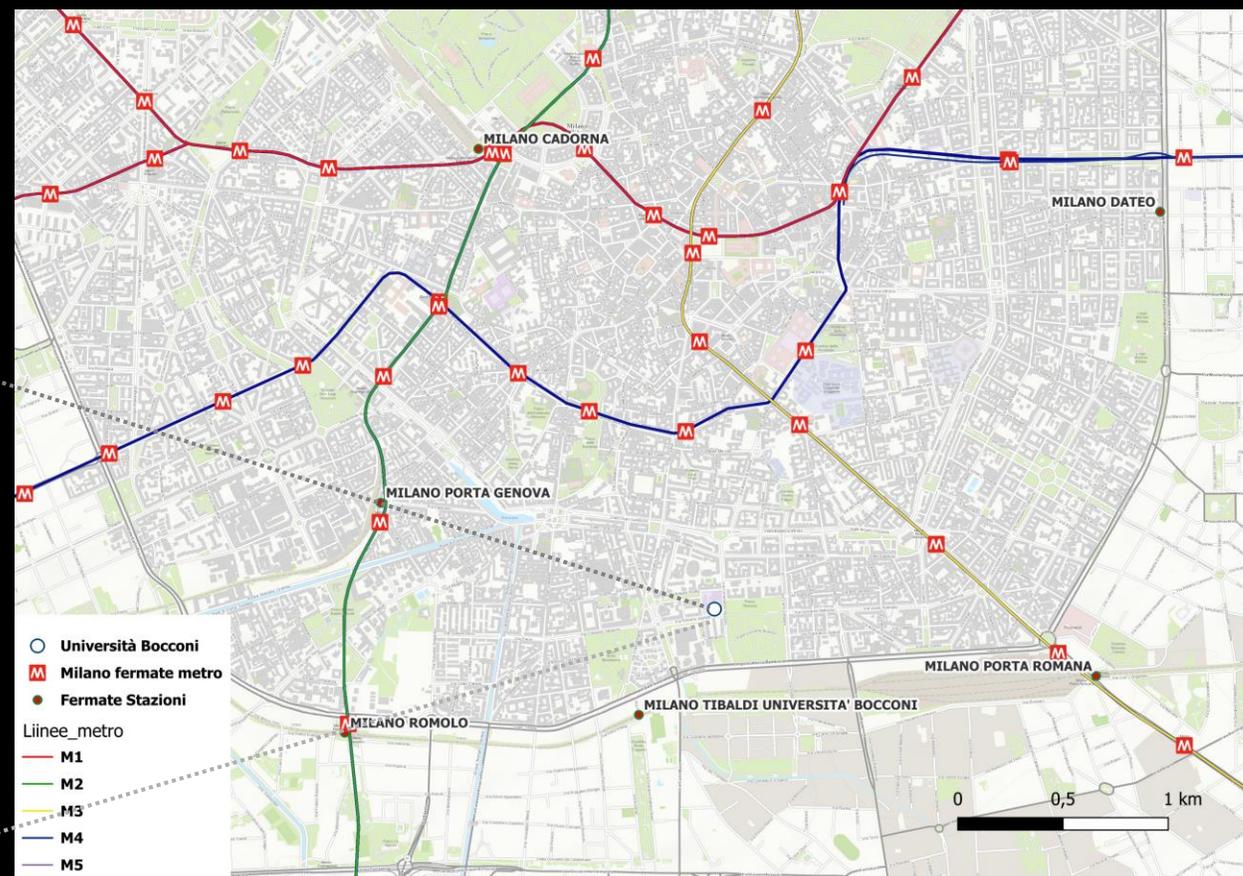
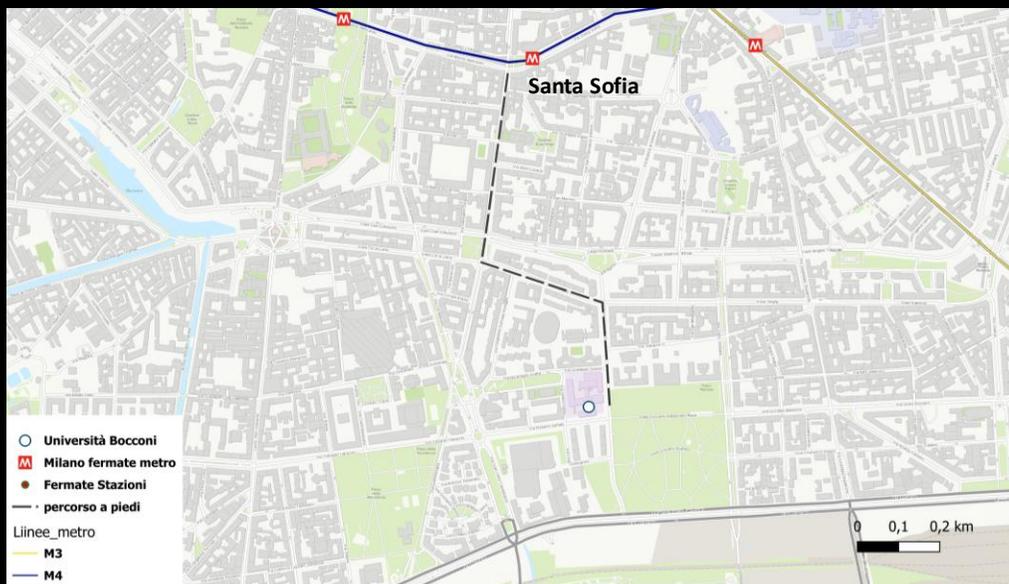
L'area generata del buffer è stata costruita utilizzando un raggio di 500 m

2.B | Trasporto pubblico: Trasporto su ferro

L'analisi del trasporto pubblico locale per l'Università Bocconi consente di comprendere le condizioni di accessibilità da parte dei dipendenti, degli studenti e dei docenti che utilizzano i mezzi pubblici per raggiungere l'Ateneo. 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 (>500m).



La fermata metropolitana più prossima alla sede universitaria è quella di Santa Sofia, appartenente alla nuova linea metropolitana M4, situata a circa 600 m di distanza dall'Università Bocconi.



2.B | Trasporto pubblico: Le fermate principali

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	600 m	Circolare Destra 90
RIPAMONTI / V.LE SABOTINO	No	750 m	Linea tranviaria 24 Bus 91
MILANO TIBALDI	-	500 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



2.B | Trasporto pubblico:

L'Università Bocconi risulta essere servita da un discreto numero di linee bus, permettendo l'utilizzo dei mezzi pubblici per lo Spostamento Casa-Lavoro. Pertanto, si può affermare che l'accessibilità mediante il TPL risulta essere buona, grazie ad una frequenza media delle linee su gomma inferiore a 15 minuti e alla presenza di fermate localizzate ad una distanza attrattiva. La linea tranviaria 15 e le circolari 90/91, presentano delle tratte in corsia preferenziale che ne garantiscono la regolarità. L'unica criticità è data dalla distanza di alcune fermate delle linee su ferro (Linea tranviaria 24 Linea ferroviaria suburbana S9; Linee tranviarie 3, 15) localizzate ad una distanza superiore a 500 m. In basso si riporta il dettaglio delle linee riportate in tabella.

LINEE BUS



Linea 79: Q.re Gratosoglio – P.ta Lodovica	15 min
Linea 59: P.ta Lodovica – Famagosta M2	14 min
Linea 71: P.ta Lodovica – Famagosta M2/ Romolo M2	10 min
Linea B2: P.le Negrelli – P.ta Lodovica	9 min
Linea 74: P.ta Lodovica – Famagosta M2	11 min
Circolare sinistra 91: V.le Isonzo – Lotto M1 M5	4 min
Linea 65: P.za Abbiategrasso M2 – P.ta Romana M3	14 min
Circolare Destra 90: V.le Isonzo – Lotto M1 M5	4 min

LINEE TRANVIARIE



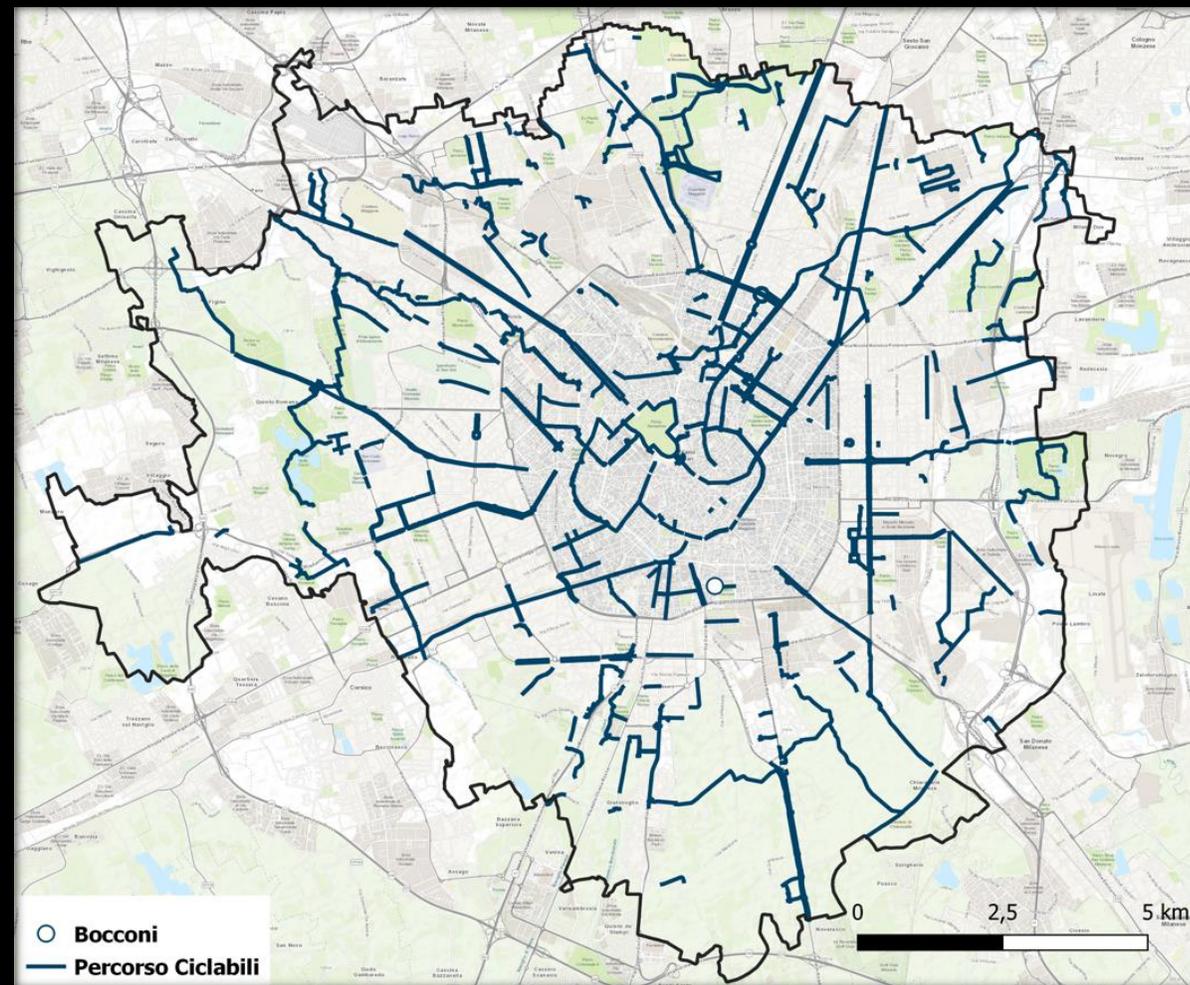
Linea 15: Rozzano – Duomo M1 M3	9 min
Linea 9: Centrale FS M2 M3 - P.ta Lodovica	6 min
Linea 24: Vigentino – P.za Fontana	8 min
Linea 3: Gratosoglio – Duomo M1 M3	9 min
Linea suburbana S9: Saronno - Albairate	20 min

2.B | Modalità ciclabile: La ciclabile di Milano

La rete ciclabile dell'area metropolitana di Milano risulta sviluppata e continua e con i suoi 255 km di estensione permette collegamenti in quasi tutte le zone della città. Questo rende possibile l'utilizzo della bicicletta per effettuare spostamenti quotidiani e raggiungere diverse destinazioni all'interno dell'area urbana milanese.

Nonostante la sua estensione, in alcuni tratti la rete dei percorsi ciclabili risulta scarsamente strutturata eccetto per alcune aree locali e lungo i Navigli e i canali, dove i percorsi seguono le alzaie. Questa mancanza di strutturazione rende la modalità di trasporto ciclabile meno appetibile sia per gli spostamenti Casa – Lavoro , sia per quelli quotidiani.

Tra gli interventi a favore della ciclabilità da parte della PA il servizio di bike sharing "BikeMi" rappresenta una soluzione pratica per chi desidera utilizzare la bicicletta per brevi spostamenti. Le stazioni di bike sharing sono distribuite capillarmente su tutto il territorio urbano, facilitando l'accesso a questo mezzo di trasporto.



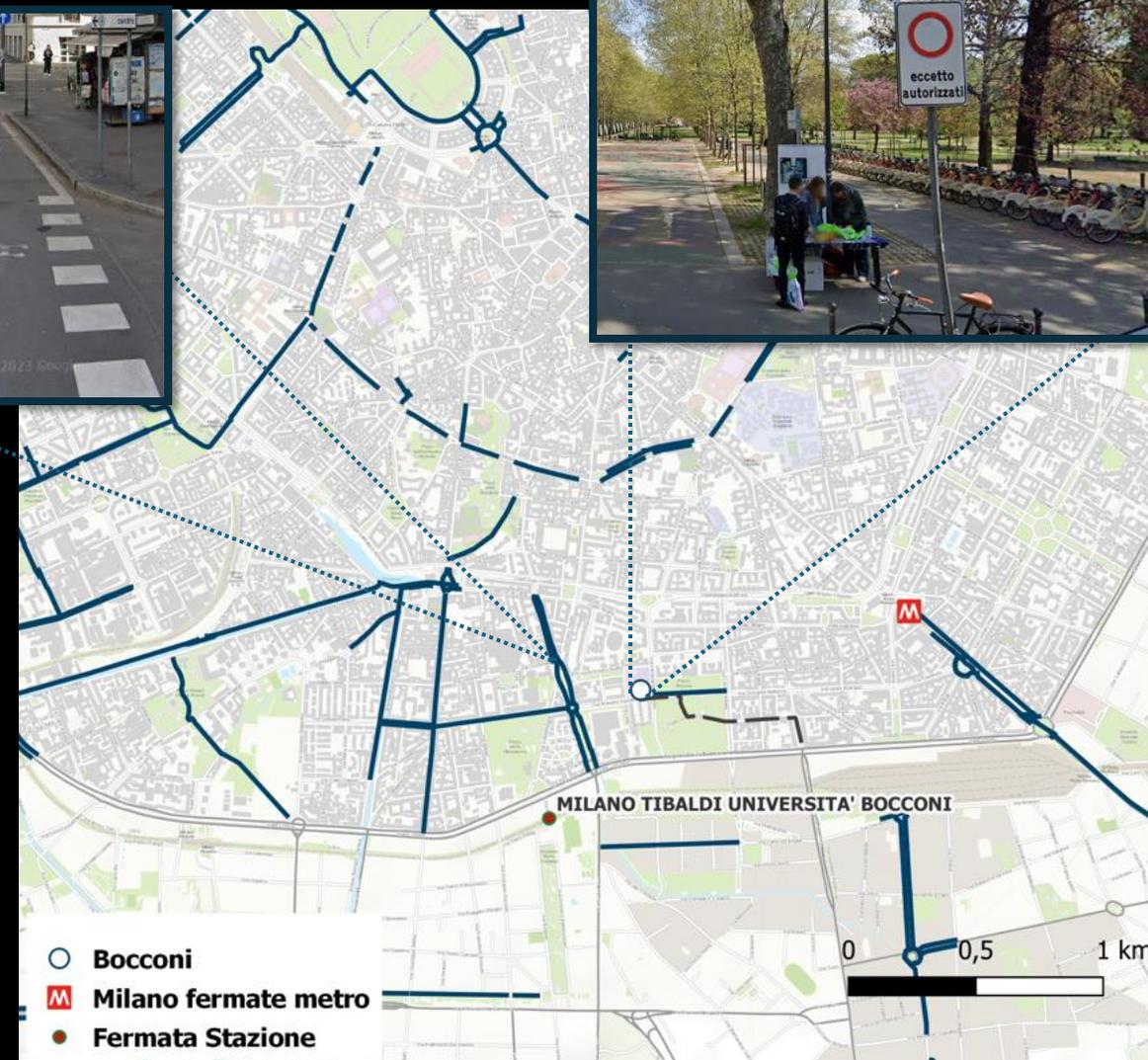
2.B | Modalità ciclabile

Come evidenziato dalla mappa, la sede è accessibile tramite il percorso ciclabile che attraversa il Parco Ravizza, anche se non è direttamente collegata ad altri tratti ciclabili. Tuttavia, sono presenti diversi segmenti ciclabili che permettono di raggiungere varie zone dell'area urbana di Milano. Il tratto ciclabile più vicino all'Università si trova lungo Via Gran Carlo Castelbarco, a circa 200 metri di distanza



I percorsi ciclabili esistenti non offrono collegamenti con le principali fermate del TPL come la fermata metro Porta Romana e la Stazione ferroviaria «Milano TIBALDI». Inoltre, il percorso ciclabile lungo Via Gian Carlo Castelbarco non risulta essere separato dalla carreggiata veicolare e, come riportato nell'immagine, il percorso risulta essere indicato solo da segnaletica orizzontale.

Attualmente, l'accessibilità all'Università mediante la modalità ciclabile risulta essere **discreta**.



2.B | 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** nei pressi dell'Ateneo risultano in ottime condizioni. Sono regolamentati da impianti semaforici, 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.

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



2.B | Modalità pedonale

Iniziative a favore della sicurezza pedonale

Le iniziative implementate dall'Università Bocconi dal 2021 legate prevalentemente alla sicurezza, in particolare delle utenti donne nell'attraversamento del parco Ravizza, 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, percorrono insieme la strada che li riporta verso le residenze poste al di là del parco Ravizza. Il servizio è attivo dall'imbrunire fino a mezzora dopo la chiusura della Biblioteca. Questo servizio è stato attivato dall'ateneo a seguito di segnalazioni di furti e aggressioni ai danni di studenti e studentesse nel Parco Ravizza.
- Incremento di un sistema di videosorveglianza e di colonnine SOS, poste lungo Via Toniolo, all'interno del parco Bocconi e in piazza Sraffa.



2.B | Servizi Sharing

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



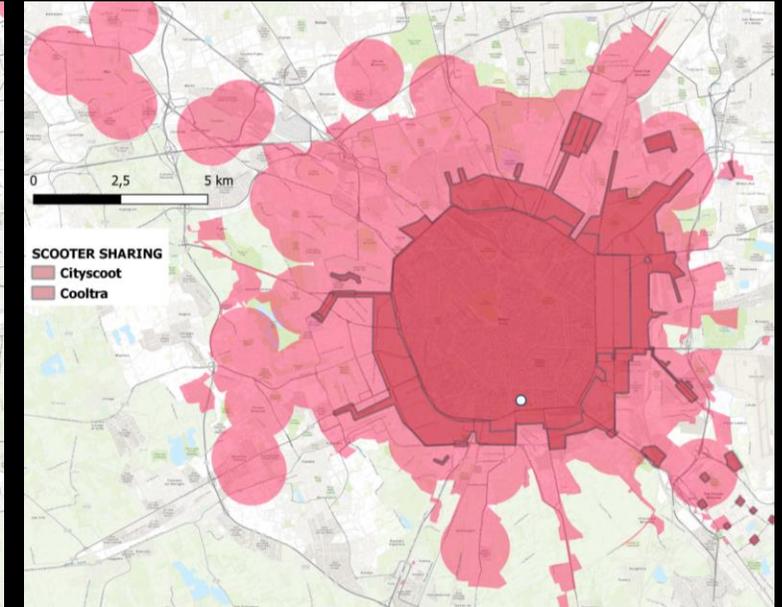
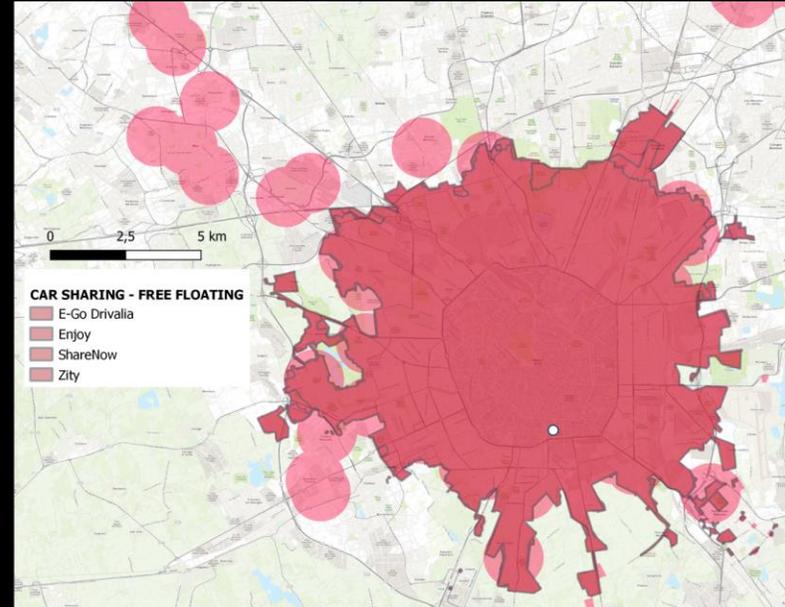
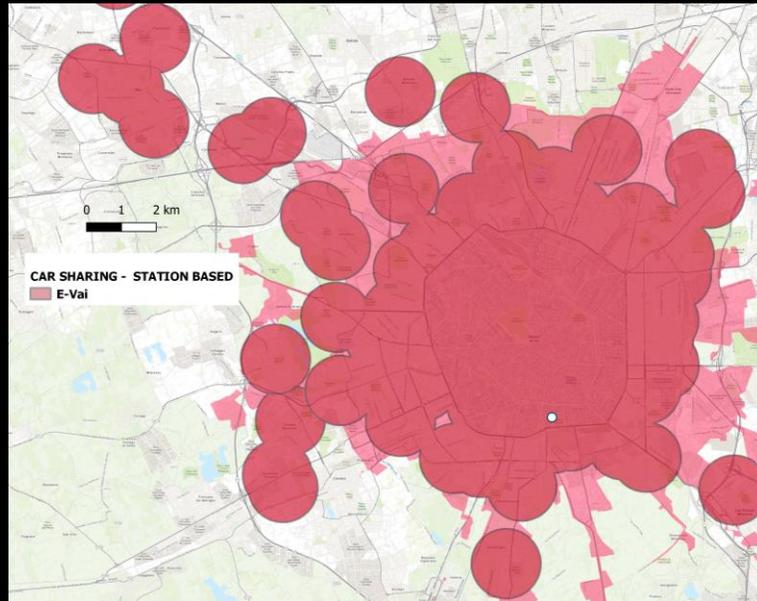
CAR SHARING - *Free Floating*.

- E-Go Drivalia
- ShareNow
- Enjoy
- Zityu



SCOOTER SHARING

- Citiscoot
- Cooltra



2.B | Servizi Sharing

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 di modalità dolce presenti sul territorio di Milano.

BIKE SHARING

- RideMovi



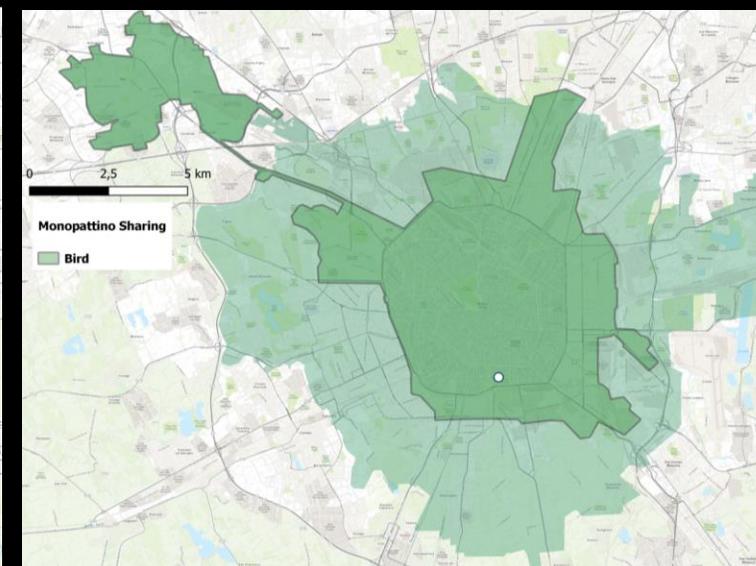
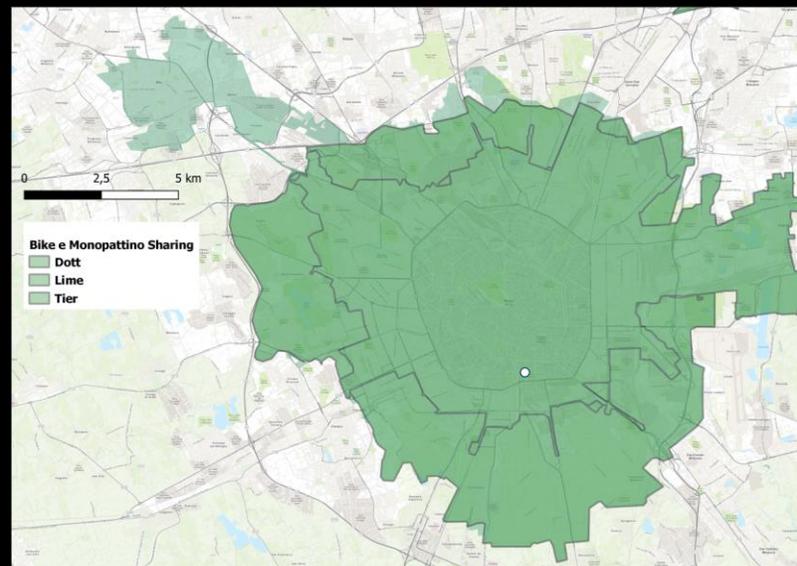
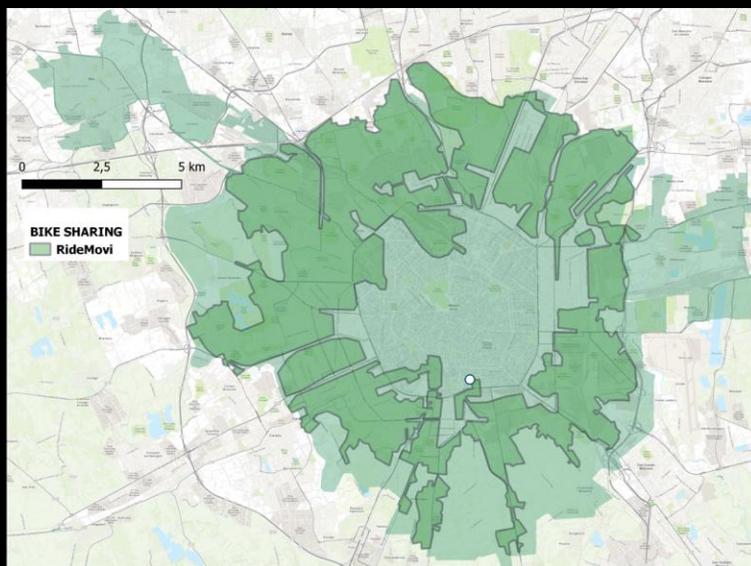
BIKE E MONOPATTINO SHARING

- Dott
- Lime
- Tier



MONOPATTINO SHARING

- Bird



2.B | Conclusioni

In conclusione, l'Università Bocconi presenta un'ottima accessibilità tramite tutte le forme di trasporto alternative a quello privato. Il Campus risulta ben servita dal TPL, con fermate di autobus molto vicine alla sede; dalla rete ciclabile cittadina che, seppur non colleghi direttamente l'Università, risulta essere sviluppata e continua. Inoltre la presenza della ZTL garantisce un percorso sicuro da parte di coloro che si recano in sede a piedi o in bicicletta grazie alle adeguate infrastrutture pedonali presenti. Per quanto riguarda i servizi di sharing mobility, l'area di copertura include il Campus. Per quanto riguarda il trasporto privato, il traffico risulta essere mediamente intenso, a tratti congestionato lungo le infrastrutture viarie più prossime alla sede.

MODALITÀ DI SPOSTAMENTO	FRUIBILITÀ	CRITICITÀ	STATO*
TRASPORTO PRIVATO	Manto stradale in buone condizioni	Traffico mediamente intenso 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	-	

Limitato; Discreto; Ottimo;

2.C

Analisi degli spostamenti casa-lavoro

- Analisi del campione
- Analisi della domanda di trasporto

2.C | Analisi del campione

Premessa

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'obiettivo del Piano è la riduzione del traffico veicolare privato, mediante l'individuazione di misure volte a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso soluzioni di mobilità sostenibile.

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
- Età, genere, qualifica
- Quale attività svolgi presso il Campus?
- Tipo di sistemazione
- Presenza mensile
- Orario di ingresso e di uscita
- Localizzazione dei partecipanti

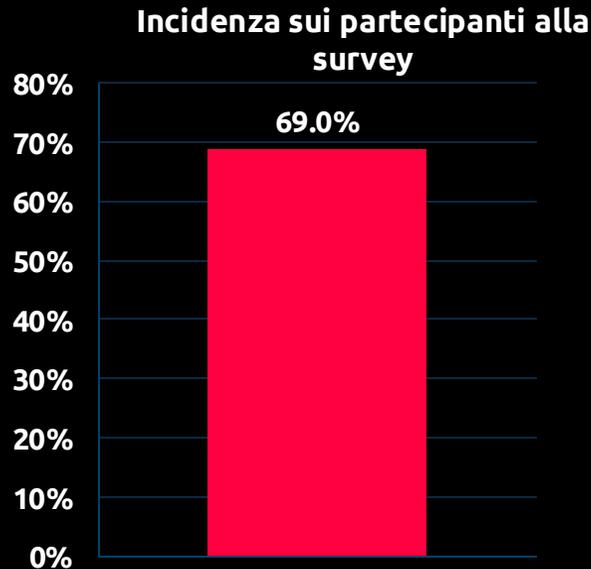
Nella sezione finale, saranno analizzate le propensioni al cambiamento del personale dipendente, degli studenti e dei docenti, che costituiranno la base per gli interventi descritti nella sezione 'Parte Progettuale'.

2.C | Analisi del campione: Tasso di partecipazione alla survey

Il questionario è stato completato da 1.363 partecipanti.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

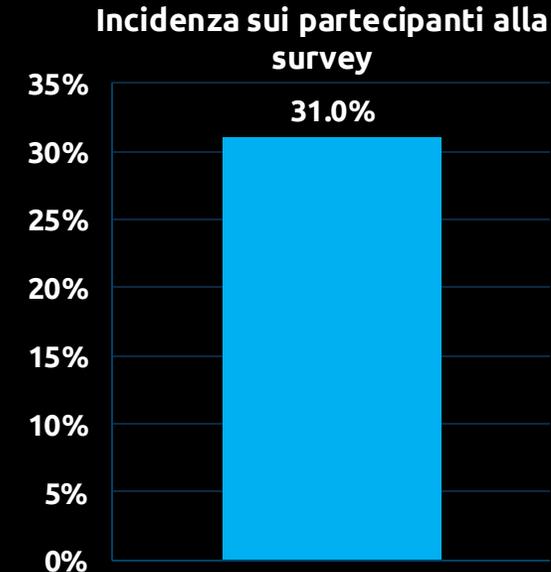
Il questionario è stato completato da **947 studenti** che corrispondono al **69%** circa dei partecipanti alla survey.



QUESTIONARI
COMPLETATI
947

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Il questionario è stato completato da **416 dipendenti e docenti** che corrispondono al **31%** circa dei partecipanti alla survey



QUESTIONARI
COMPLETATI
416

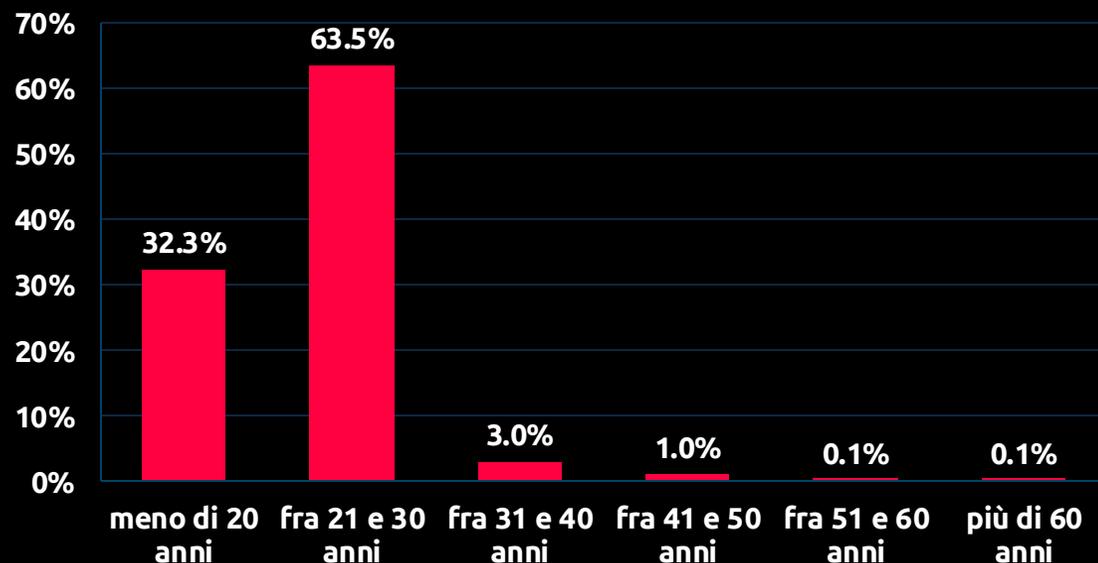
2.C | Analisi del campione: Età del campione

Per ottenere una più accurata analisi sul campione, è opportuno considerare la distribuzione dell'età dei partecipanti alla survey.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

L'indagine ha evidenziato che il **63,5%** dei rispondenti ha un'età compresa fra 21 e 30 anni, seguono coloro che dichiarano di avere meno di 20 anni, con circa il **32,3%**.

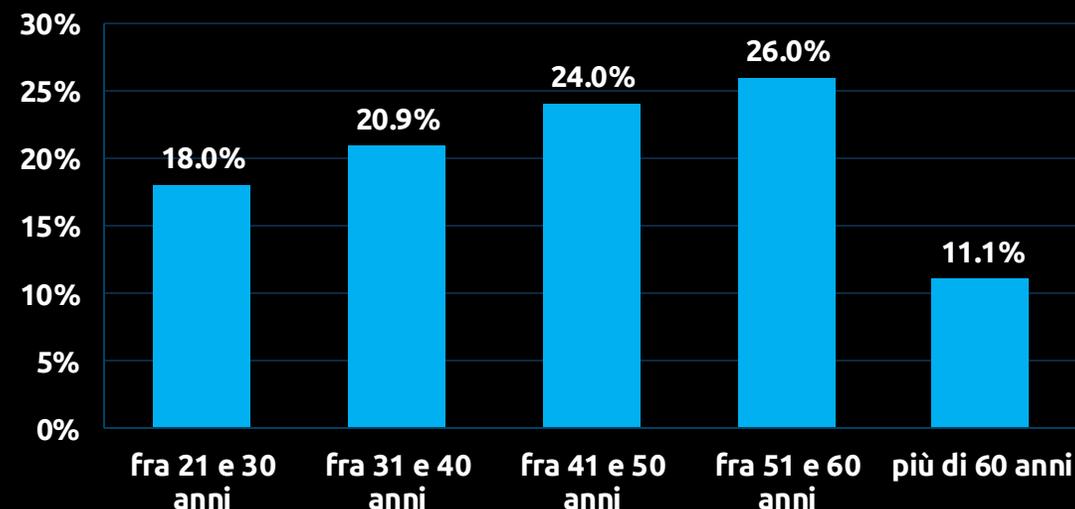
DISTRIBUZIONE ETÀ DEL CAMPIONE



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

L'indagine ha evidenziato che il **26%** dei rispondenti ha un'età compresa fra 51 e 60 anni, seguito dal **24%** con un'età compresa fra 41 e 50 anni e dal **20,9%** che ricade nella fascia fra i 31 e i 40 anni.

DISTRIBUZIONE ETÀ DEL CAMPIONE

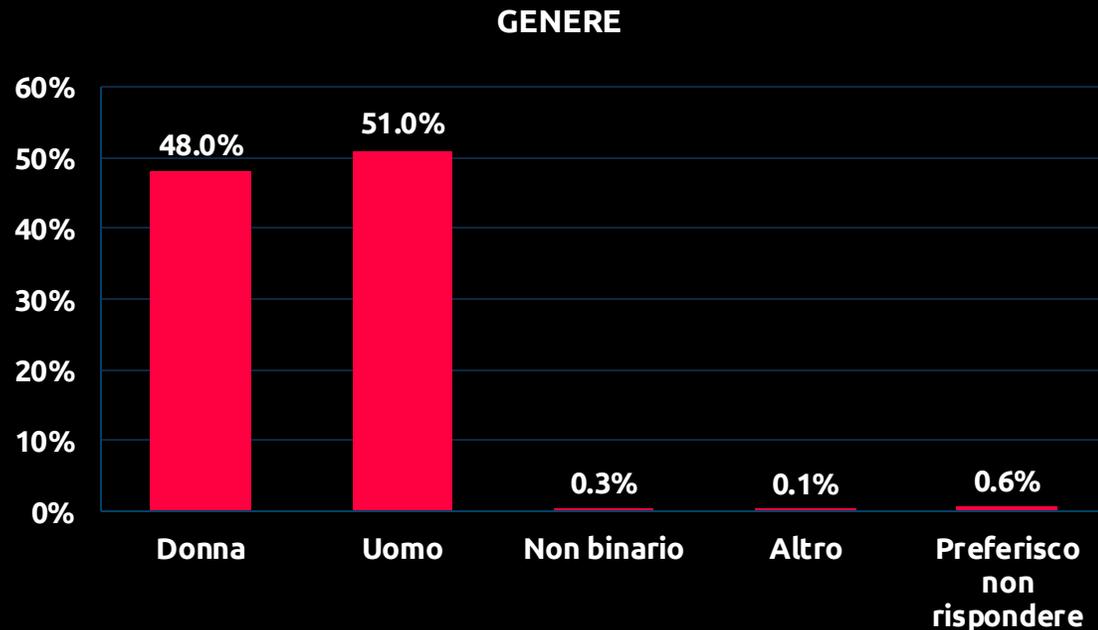


2.C | Analisi del campione: Genere

Di seguito viene presentata una panoramica sul genere dichiarato dai partecipanti della survey.

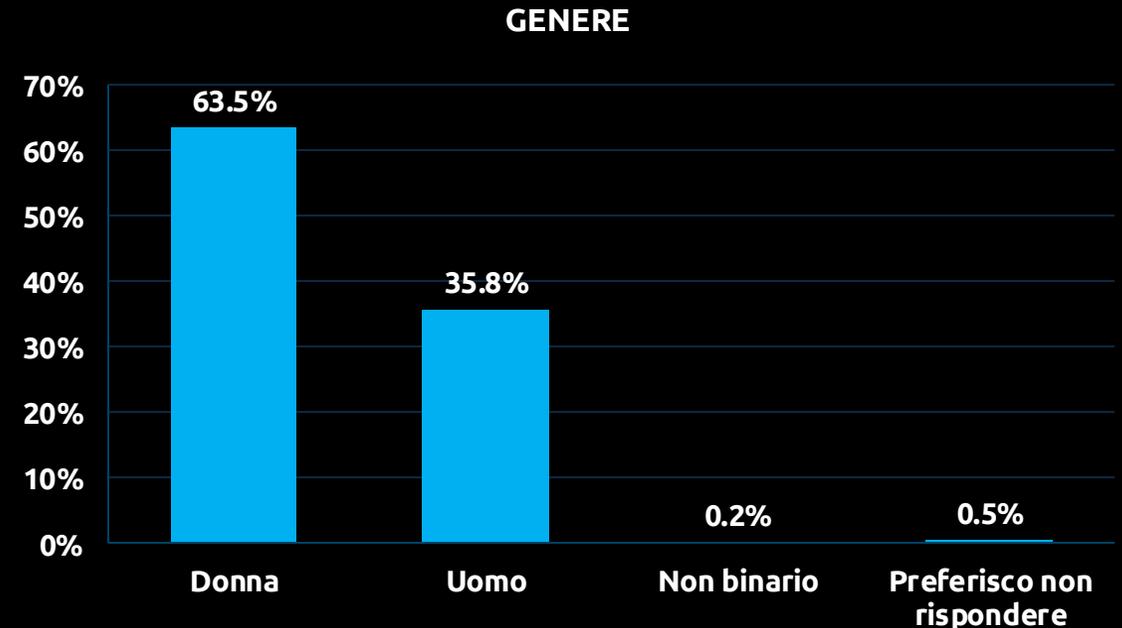
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Dal grafico sottostante emerge che il 51% dei partecipanti alla survey è di **genere maschile**, segue la percentuale del **genere femminile** con il 48%.



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

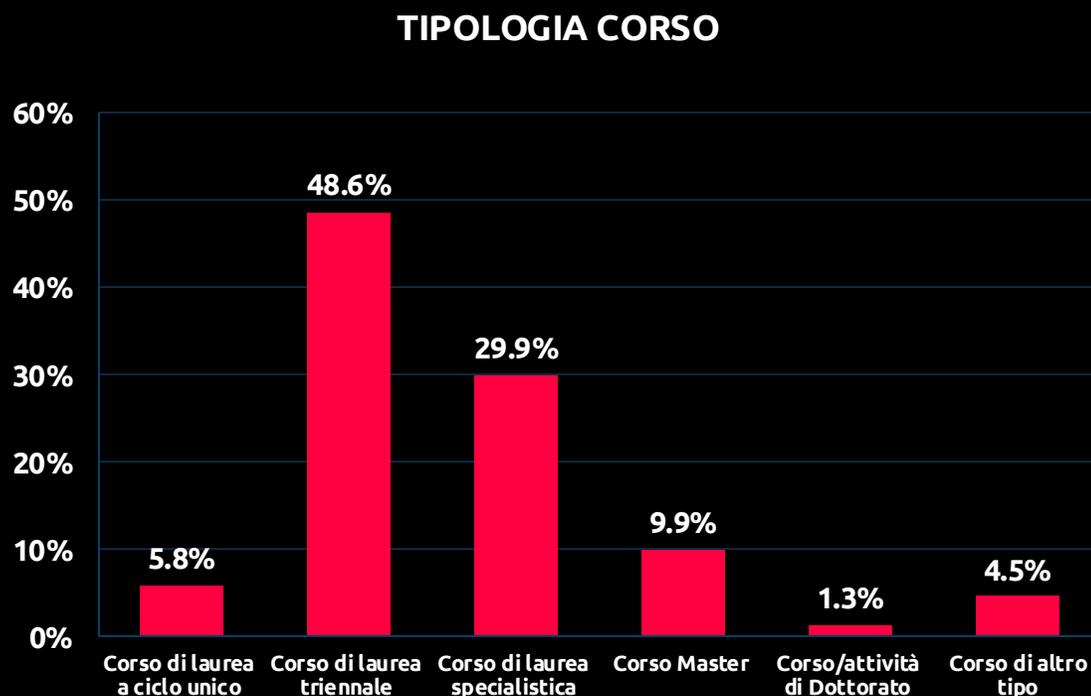
Dal grafico sottostante emerge che il 63,5% dei partecipanti alla survey è di **genere femminile**, segue la percentuale del **genere maschile** con il 35,8%.



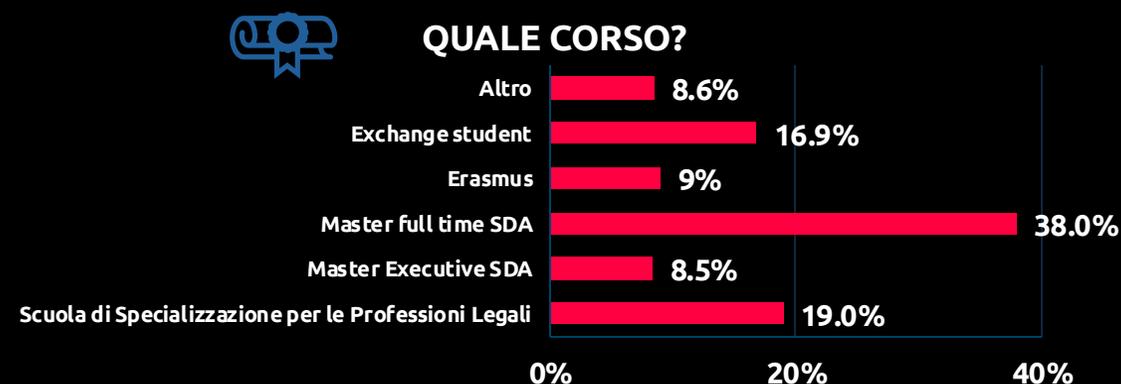
2.C | Analisi del campione: Quale attività svolgi nel Campus?

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

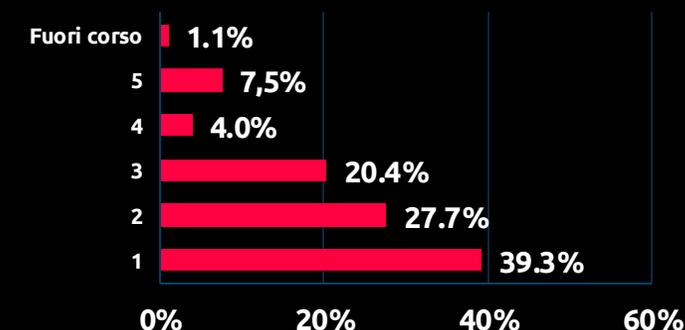
Come si evince nel grafico sottostante il 48,6% degli studenti dichiara di essere iscritto ad un corso di laurea triennale, seguono coloro che dichiarano di essere iscritti ad un corso di laurea specialistica (29,9%).



Per quanto riguarda quale tipo di corso, buona parte degli universitari dichiara di frequentare un Master Full Time SDA (38%), seguono coloro che dichiarano di essere iscritti ad una Scuola di Specializzazione per le Professioni Legali (circa il 19%)



A QUALE ANNO DI CORSO SEI ISCRITTO?

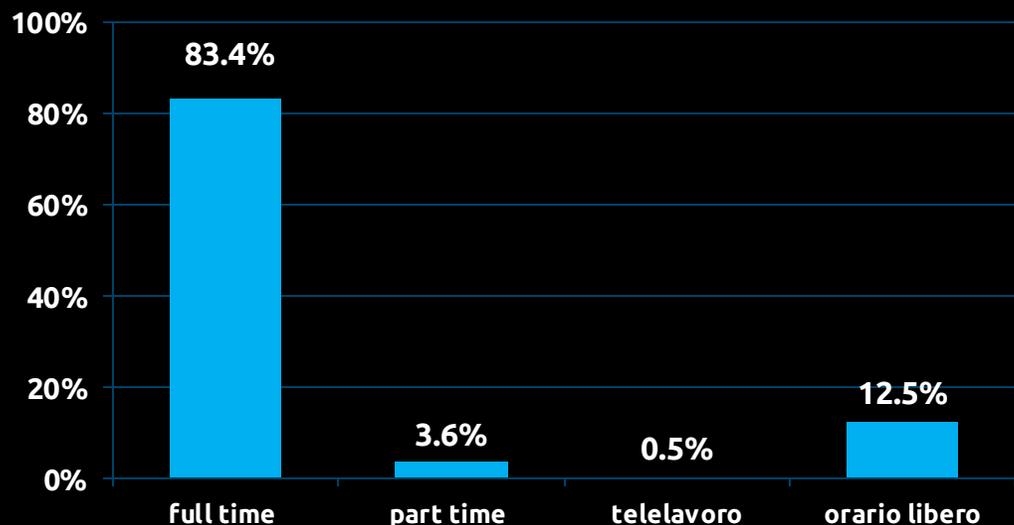


2.C | Analisi del campione: Quale attività svolgi nel Campus?

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

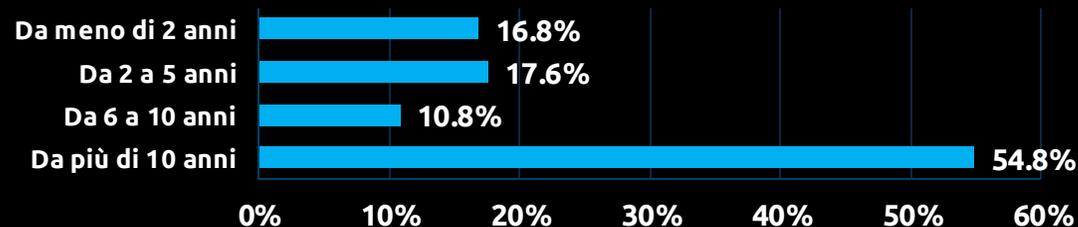
Dalla survey è emerso che circa l'83% dei partecipanti alla survey ha un contratto full time. Seguono coloro che dichiarano di avere un orario libero (12,5%).

ARTICOLAZIONE DI LAVORO

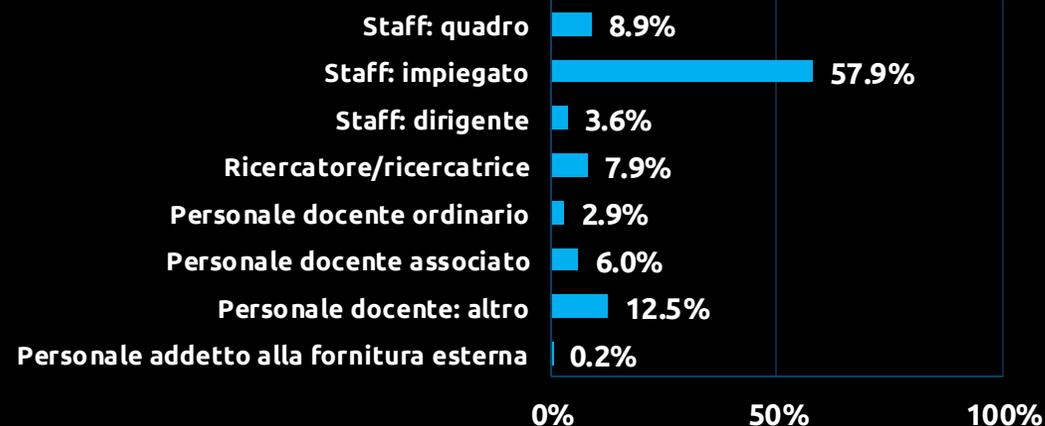


I dati evidenziano che il 54,8% presta servizio da più di 10 anni, indicando una forte stabilità lavorativa. Le altre fasce temporali mostrano una distribuzione più equilibrata, con il 17,5% che lavora da 2 a 5 anni, il 16,83% da meno di 2 anni. Riguardo ai ruoli lo staff impiegato rappresenta il 57,9%.

Da quanti anni lavori o presti servizio in Bocconi?



Quale attività o ruolo svolgi in Bocconi??



2.C | Analisi del campione

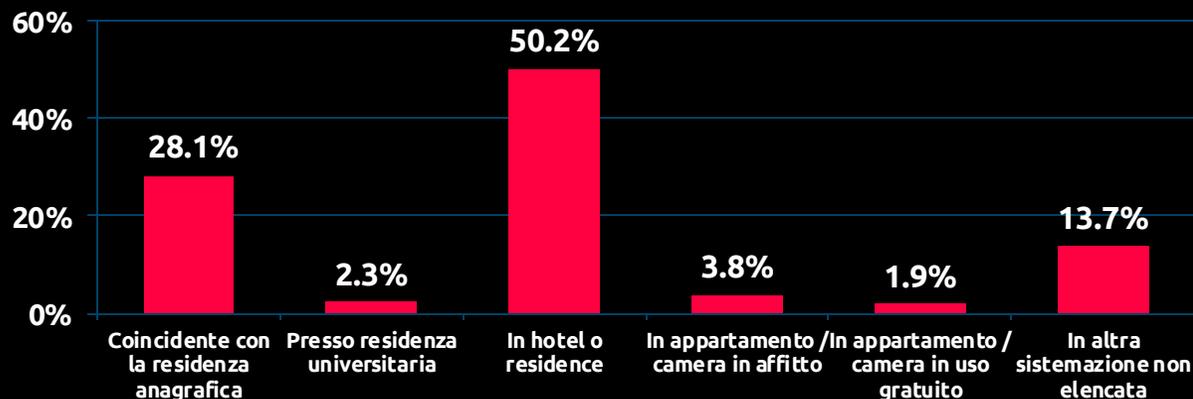
Tipo di sistemazione

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Dall'analisi delle risposte emerge che il **50,2%** degli studenti universitari **risiede in hotel o residence**, rappresentando la modalità abitativa più comune. Questo dato può riflettere una preferenza per soluzioni temporanee e pratiche, spesso utilizzate da chi studia lontano dalla propria città di residenza.

Segue, con una quota significativa del **28,1%**, chi vive nella propria residenza anagrafica.

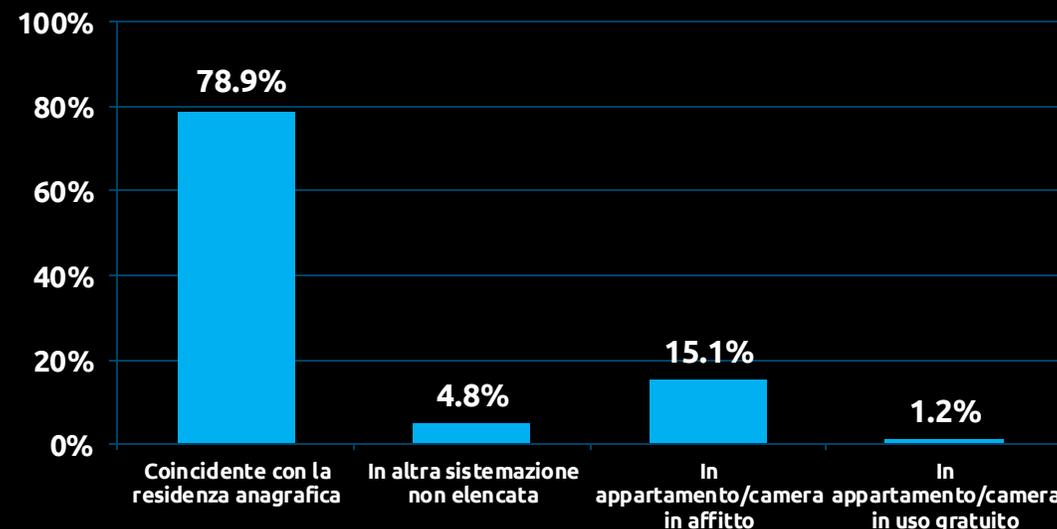
TIPO DI SISTEMAZIONE



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Dall'analisi delle risposte emerge che il **78,9%** dei partecipanti nella propria **residenza anagrafica**, rappresentando la modalità abitativa più comune. Seguono coloro che dichiarano di abitare presso un appartamento o in una camera in affitto (**15,1%**).

TIPO DI SISTEMAZIONE



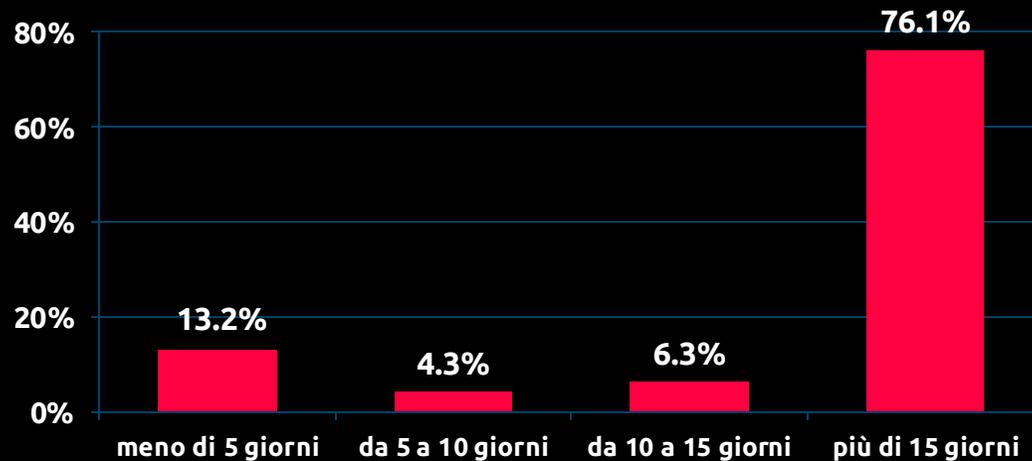
2.C | Analisi del campione

Presenza mensile

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

È stato chiesto ai partecipanti di indicare i giorni in cui si recano presso l'Università. Si rileva che il **76,1%** dei rispondenti si reca presso il campus più di 15 giorni al mese, seguito dal **13,2%** che raggiunge l'Università meno di 5 giorni.

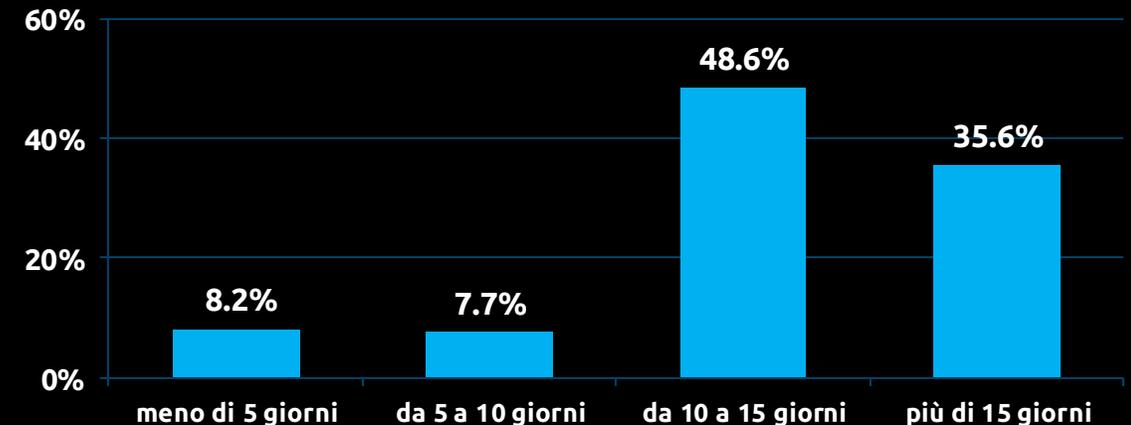
GIORNI DI PRESENZA NEL CAMPUS



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

È stato chiesto ai partecipanti di indicare i giorni in cui si recano presso il Campus. Si rileva che il **48,6%** dei rispondenti si reca presso il campus da 10 a 15 giorni, seguito dal **35,6%** che raggiunge il luogo di lavoro più di 15 giorni al mese (35,6%).

GIORNI DI PRESENZA NEL CAMPUS



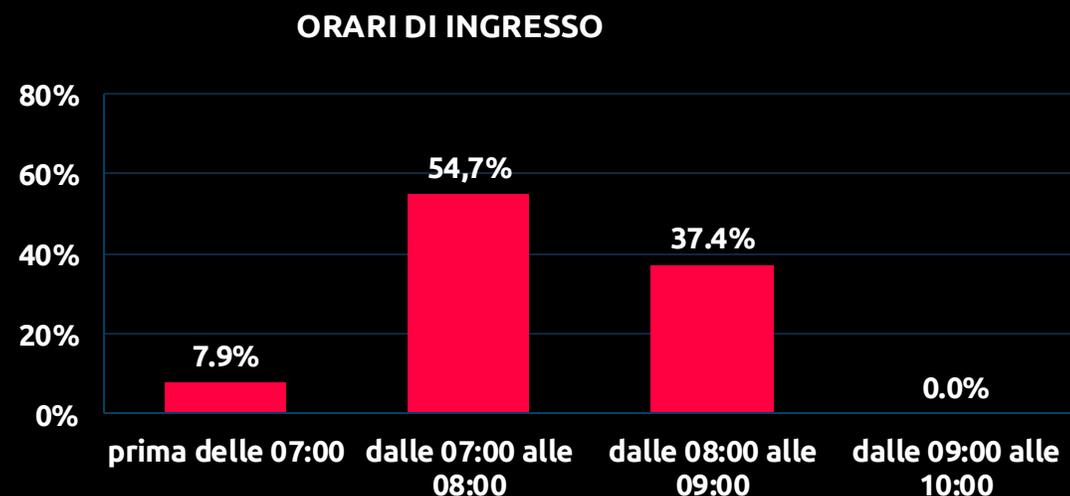
2.C | Analisi del campione

Orari di ingresso

L'orario di ingresso rappresenta una variabile fondamentale per comprendere le **abitudini di mobilità** degli studenti e dei dipendenti e dei docenti in relazione ai livelli di traffico nelle ore di punta mattutine.

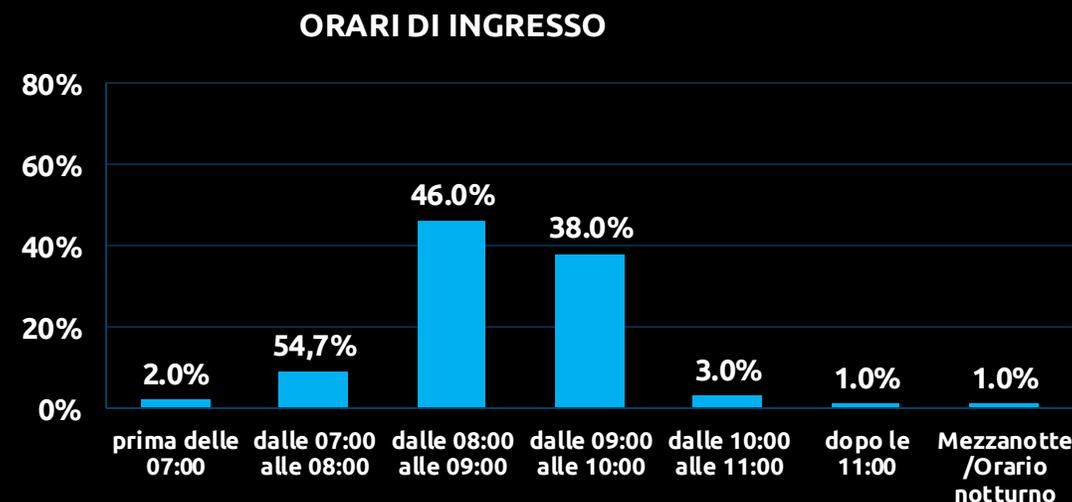
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Dall'analisi delle risposte è emerso che il **54,7%** degli **universitari** dichiara un orario di ingresso fra le **8.00** e le **9.00**. Segue il **37,4%** fa invece il suo ingresso a lavoro fra le **9.00** e le **10.00**.



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Dall'analisi delle risposte è emerso che il **46%** dei partecipanti dichiara un orario di ingresso fra le **8.00** e le **9.00**. Segue il **38%** fa invece il suo ingresso a lavoro fra le **9.00** e le **10.00**.



2.C | Analisi del campione

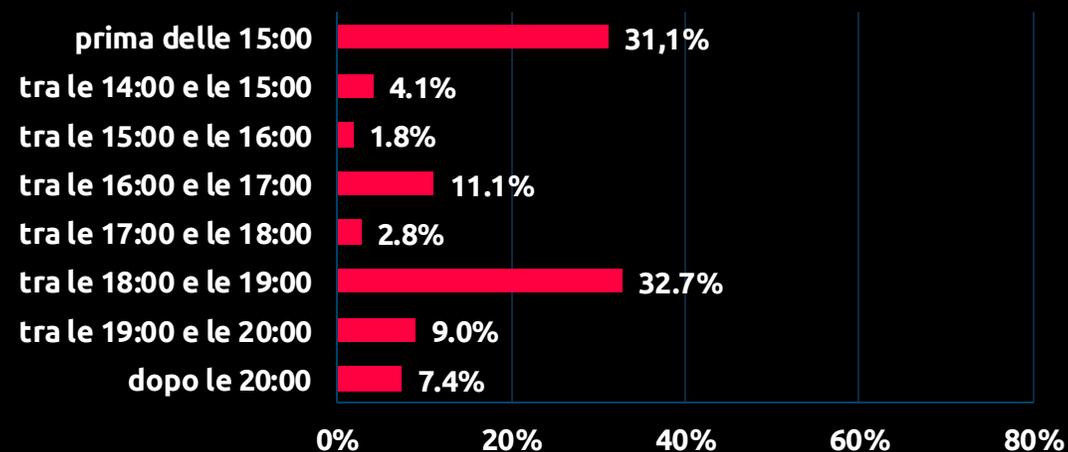
Orari di uscita

L'orario di uscita rappresenta una variabile fondamentale per comprendere le **abitudini di mobilità** degli studenti e dei dipendenti in relazione ai livelli di traffico nelle ore di punta pomeridiane.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Dall'analisi delle risposte è emerso che il 31,2% degli universitari dichiara un orario di uscita tra le 18:00 e le 19:00. Segue il 31,1% esce prima delle 15:00.

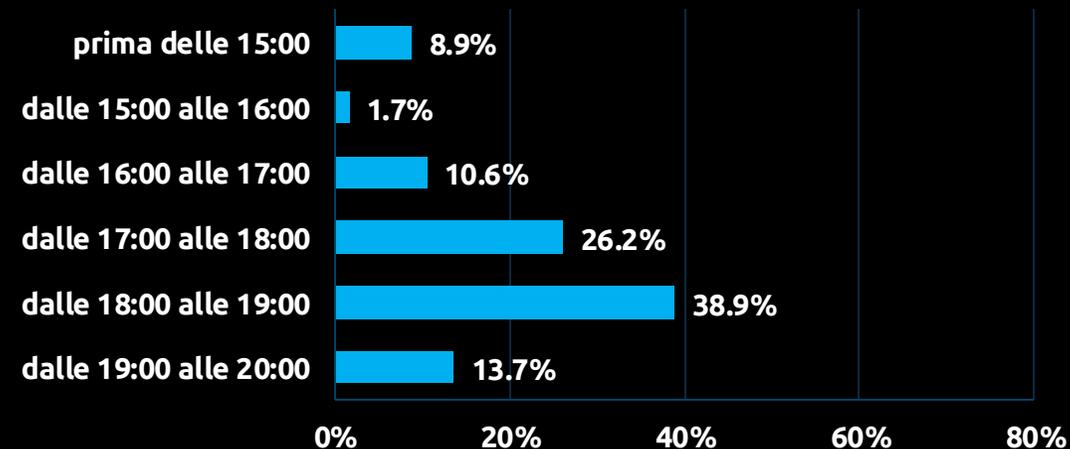
ORARI DI USCITA



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Dall'analisi delle risposte è emerso che il 38,9% dei rispondenti dichiara un orario di uscita fra le 18.00 e le 19.00. Segue il 26,2% fa invece il suo ingresso a lavoro fra le 17.00 e le 18.00.

ORARI DI USCITA



2.C | Analisi del campione

Localizzazione degli studenti

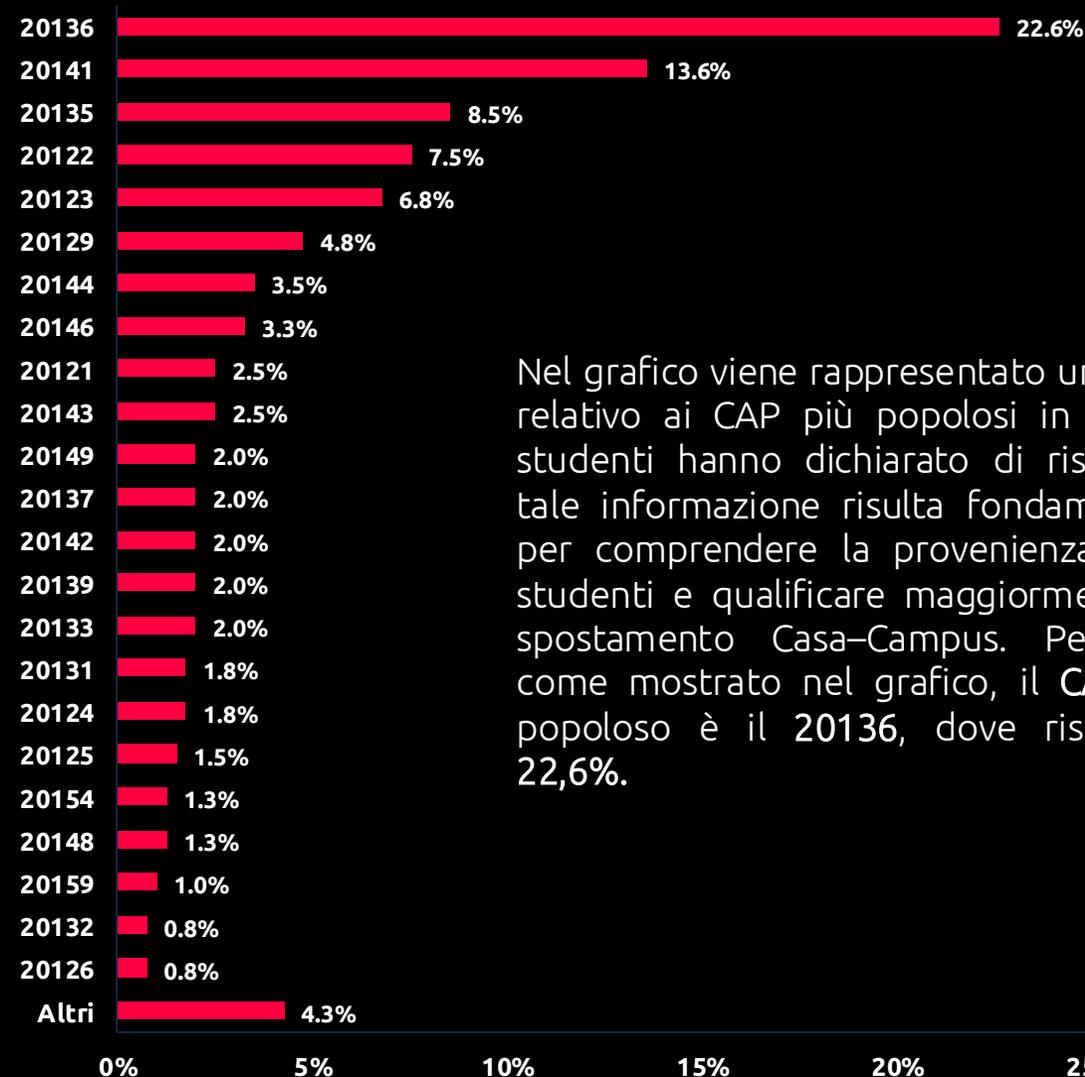
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Nella tabella in basso, sono rappresentati i valori percentuali dei Comuni in cui dichiarano di essere domiciliati gli studenti dell'Università di Bocconi. Come si può notare, circa il 60% del campione risiede all'interno del Comune di Milano.

%	COMUNI
60,1%	Milano
1,4%	Monza
1,1%	Torino
0,85%	Milano
0,74%	Brescia
0,63%	Lodi
0,63%	Seregno
0,53%	Vimercate
0,53%	Parigi
0,42%	Gallarate
0,42%	Pavia
0,42%	Como
0,32%	Marcallo

%	COMUNI
0,32%	Vedano
0,32%	Verona
0,32%	Segrate
0,32%	Cernusco
0,32%	Vicenza
0,32%	Lesmo
0,32%	Settimo
0,32%	Buccinasco
0,32%	Arese
0,32%	Sedriano
0,32%	Rozzano
28,4%	Altri

CAP PIÙ POPOLOSI DI MILANO



Nel grafico viene rappresentato un focus relativo ai CAP più popolosi in cui gli studenti hanno dichiarato di risiedere; tale informazione risulta fondamentale per comprendere la provenienza degli studenti e qualificare maggiormente lo spostamento Casa-Campus. Pertanto, come mostrato nel grafico, il CAP più popoloso è il 20136, dove risiede il 22,6%.

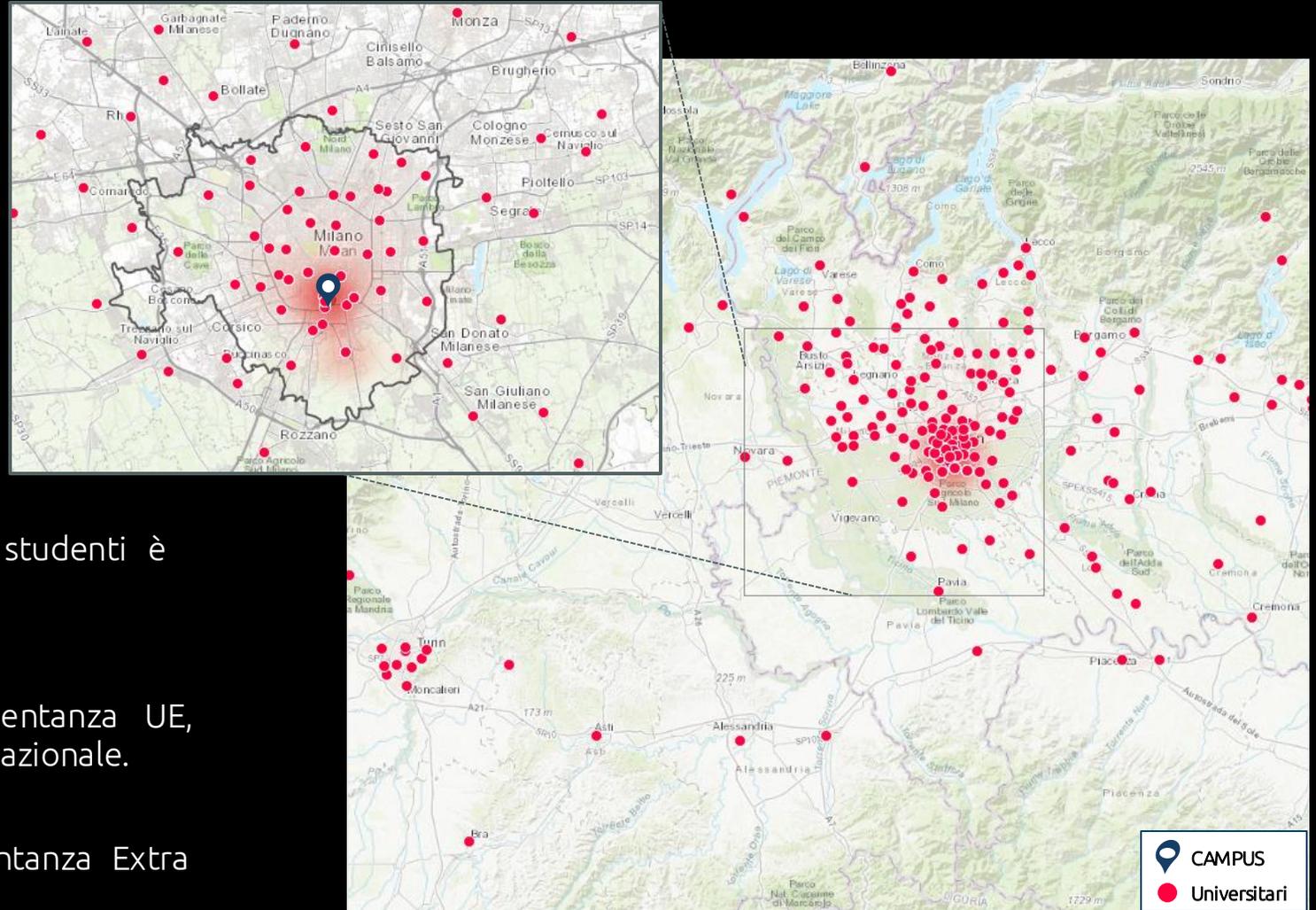
2.C | Analisi del campione

Localizzazione degli studenti

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Nella seguente sezione vengono analizzate le localizzazioni degli studenti, rappresentando su mappa le origini dei loro spostamenti casa-Campus.

Inoltre, mediante una mappa di calore (heatmap) è possibile identificare l'intensità con la quale si distribuiscono sul territorio.



ITALIANA
69,3%

La maggior parte degli studenti è italiana.

UNIONE EUROPEA
17,5%

C'è una buona rappresentanza UE, indice di attrattività internazionale.

EXTRA UNIONE EUROPEA
13,2%

C'è una buona rappresentanza Extra UE, indice di globalità.

2.C | Analisi del campione

Localizzazione del personale staff e docenti

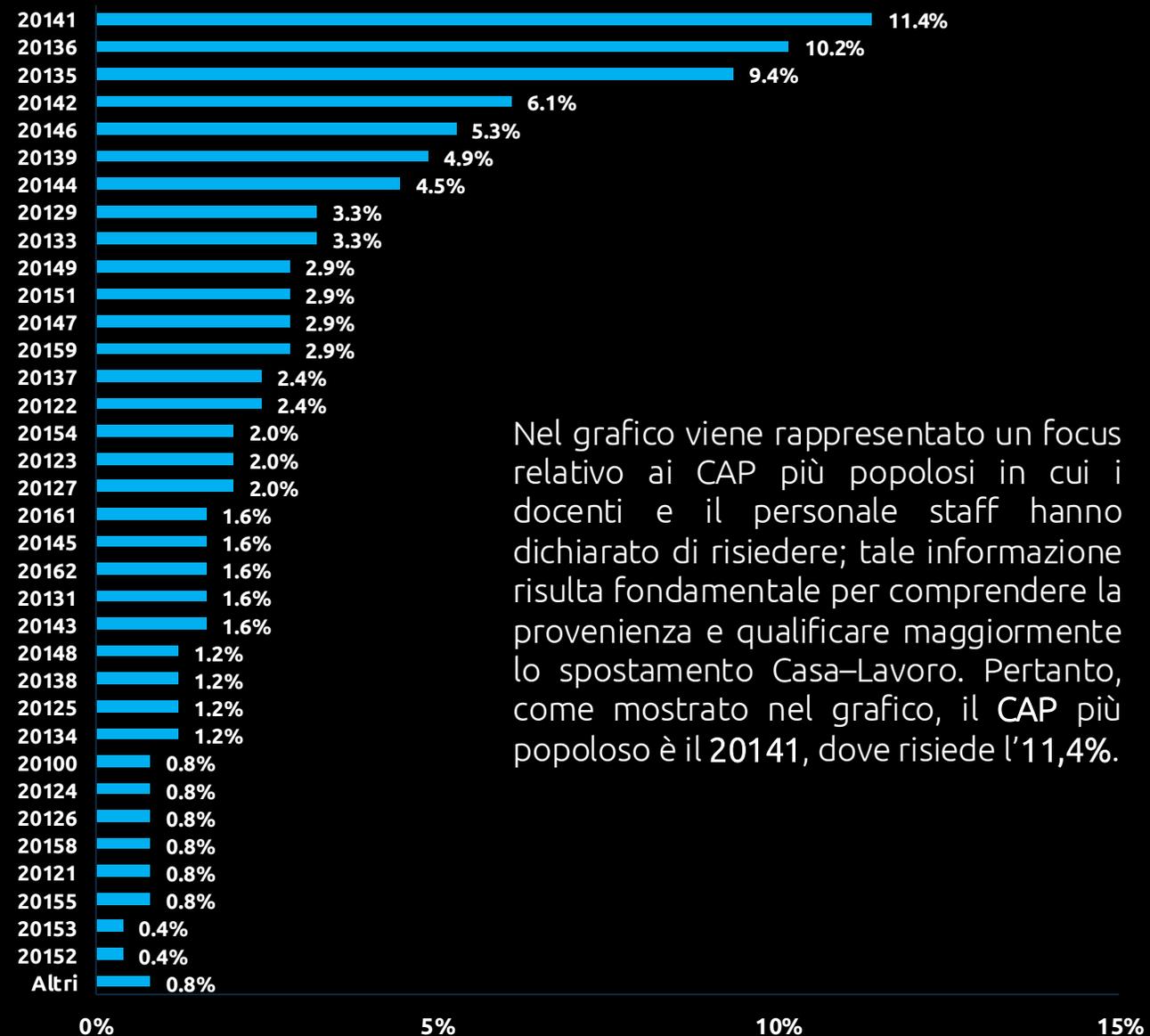
FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Nella tabella in basso, sono rappresentati i valori percentuali dei Comuni in cui dichiarano di essere domiciliati i docenti e il personale staff dell'Università Bocconi. Come si può notare, circa il 61% del campione risiede all'interno del Comune di Milano.

%	COMUNI
61,5%	Milano
1,2%	Cernusco sul Naviglio
1,2%	Monza
0,96%	Segrate
0,96%	Settimo Milanese
0,96%	Garbagnate Milanese
0,96%	San Donato
0,96%	Rozzano
0,72%	Pero
0,72%	Torino
0,72%	Senago
0,72%	Sesto San Giovanni
0,72%	Cusano Milanino

%	COMUNI
0,48%	Pavia
0,48%	Assago
0,48%	Bergamo
0,48%	Cinisello Balsamo
0,48%	Varese
0,48%	Pavia
0,48%	Firenze
0,48%	Buccinasco
0,48%	Brescia
0,48%	Firenze
0,48%	Legnano
22,4%	Altri

CAP PIÙ POPOSI DI MILANO



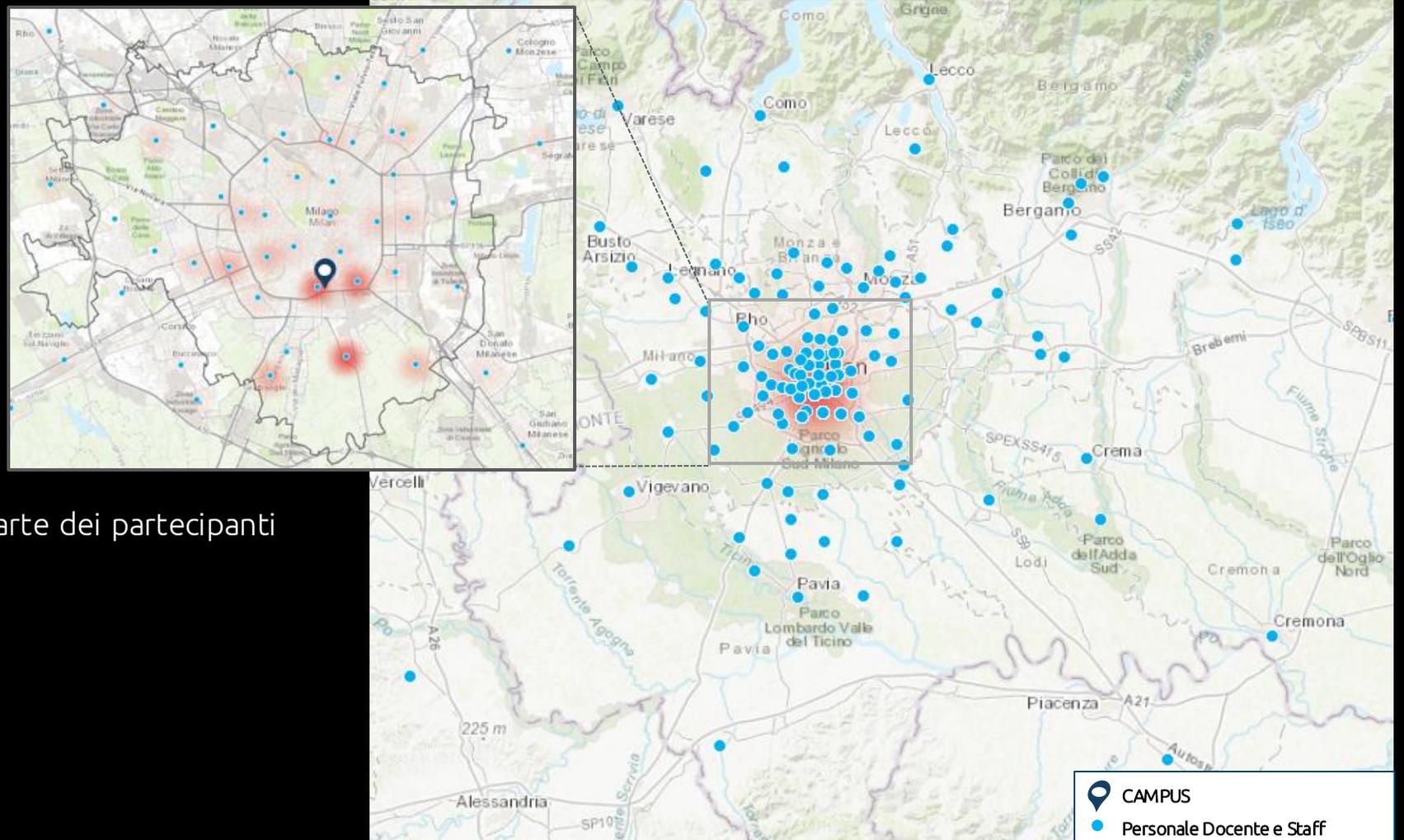
Nel grafico viene rappresentato un focus relativo ai CAP più popolosi in cui i docenti e il personale staff hanno dichiarato di risiedere; tale informazione risulta fondamentale per comprendere la provenienza e qualificare maggiormente lo spostamento Casa-Lavoro. Pertanto, come mostrato nel grafico, il CAP più popoloso è il 20141, dove risiede l'11,4%.

2.C | Analisi del campione

Localizzazione del personale staff e docenti

Nella seguente sezione vengono analizzate le localizzazioni dei partecipanti, rappresentando su mappa le origini dei loro spostamenti casa-lavoro.

Inoltre, mediante una mappa di calore (heatmap) è possibile identificare l'intensità con la quale si distribuiscono sul territorio.



ITALIANA
92,5%

La maggior parte dei partecipanti è italiana

UNIONE EUROPEA
5%

EXTRA UNIONE
EUROPEA
2,5%

2.C | Analisi degli spostamenti casa – lavoro

Premessa

In questa sezione si analizzeranno le scelte dei partecipanti alla survey per individuare le loro abitudini di spostamento.

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

- Ripartizione modale (aggregata e disaggregata);
- Tempi di spostamento (con confronto);
- Distanza dal Campus;
- Livello soddisfazione del mezzo;
- Motivazione scelta mezzo;
- Mezzo a disposizione;
- Abbonamento a disposizione
- Trasporto pubblico;
- Aree di sosta (auto e bici);
- Propensione al cambiamento modale.

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

2.C | Analisi della domanda di trasporto

Ripartizione modale aggregata

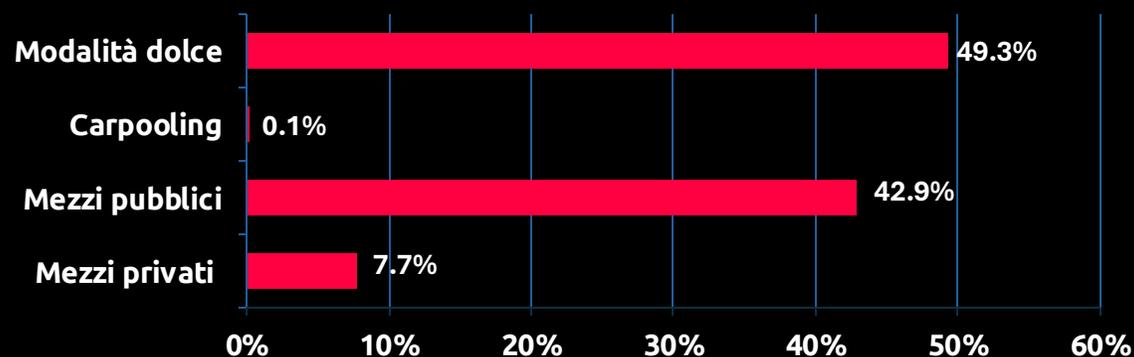
Nella survey sono state considerate le seguenti modalità:

- MEZZI PRIVATI: auto privata e motocicletta, ciclomotore o scooter;
- MEZZI PUBBLICI: mezzi pubblici e combinazione di mezzi pubblici e privati;
- MODALITÀ DOLCE: a piedi, bicicletta, monopattino;
- CAR POOLING: auto privata con altri (sia come conducente sia come passeggero).

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

La ripartizione modale evidenzia la predilezione dei partecipanti per la **modalità dolce**, con il **49,3%**. Si rileva però anche una buona adozione dei mezzi pubblici (**42,9%**).

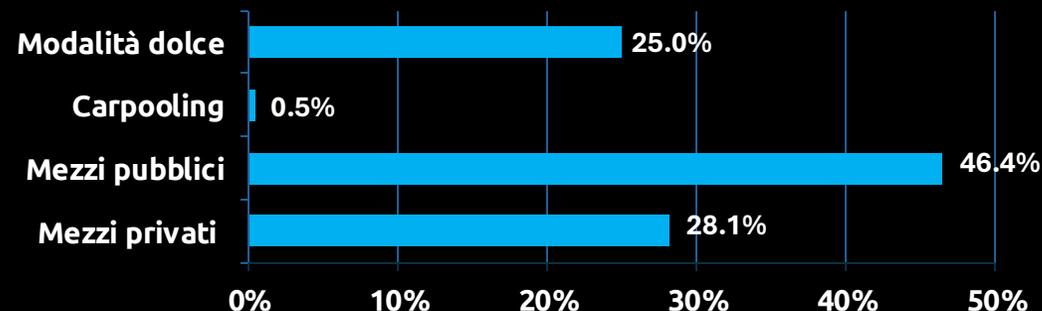
RIPARTIZIONE MODALE



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

La ripartizione modale evidenzia la predilezione dei partecipanti per i **mezzi pubblici**, con il **46,4%**. Si rileva però anche una buona adozione della **modalità dolce** (**25%**).

RIPARTIZIONE MODALE



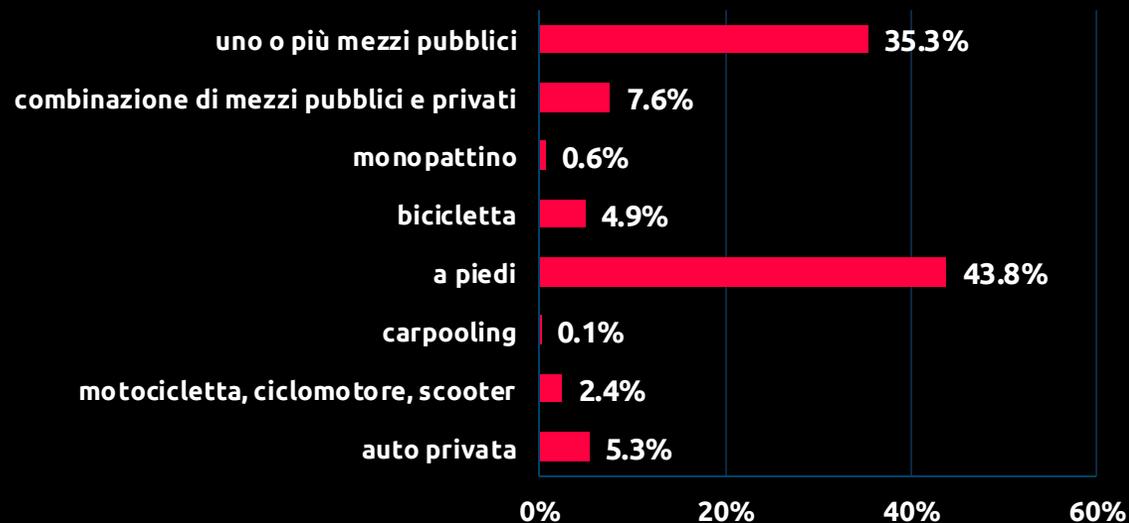
2.C | Analisi degli spostamenti casa - lavoro

Ripartizione modale disaggregata

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Con riferimento alla ripartizione modale per singola modalità, buona parte degli studenti dichiara di recarsi presso il campus a piedi (43,8%), mentre coloro che utilizzano uno o più mezzi pubblici risultano essere il 35,3%.

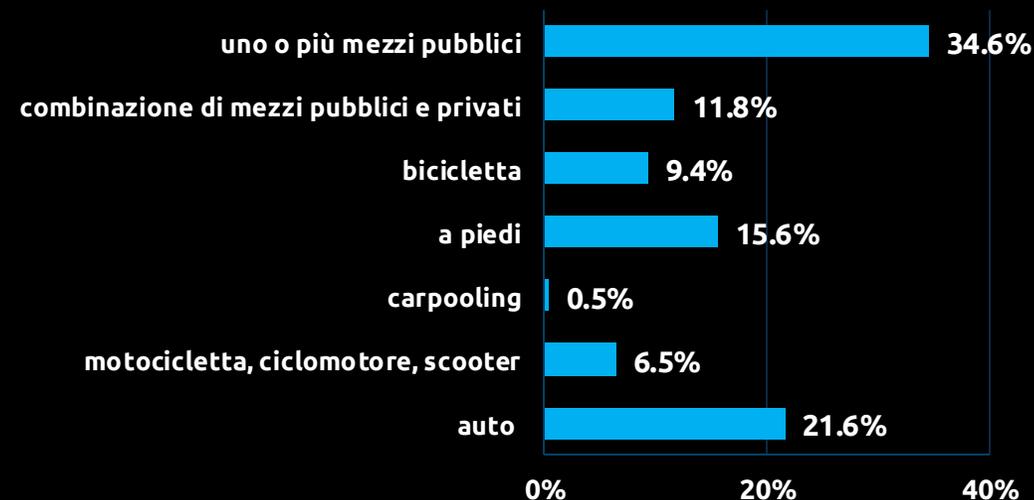
RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Con riferimento alla ripartizione modale per singola modalità, buona parte dei rispondenti dichiara di recarsi presso il campus tramite uno o più mezzi pubblici (34,6%), mentre coloro che utilizzano l'auto sono circa il 21,6%.

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



2.C | Analisi della domanda di trasporto

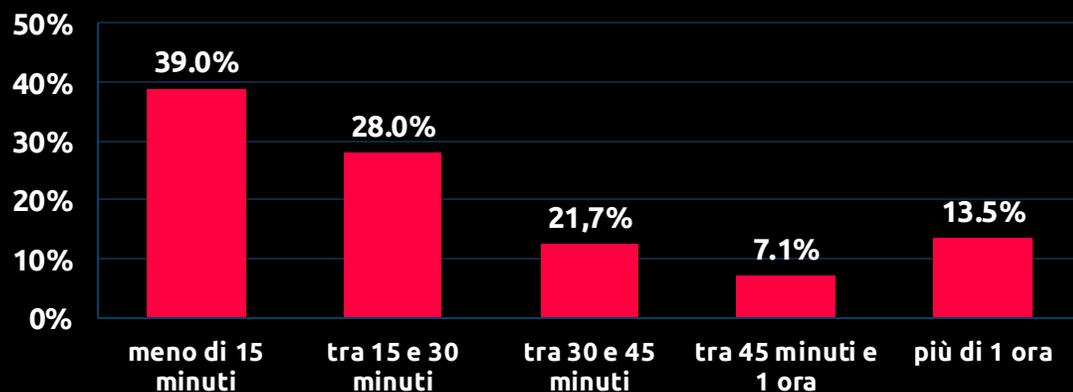
Tempi di spostamento

Con riferimento al tempo impiegato quotidianamente per compiere gli spostamenti casa - campus, il grafico sottostante rappresenta il tempo medio di sola andata dichiarato dai partecipanti alla survey.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

A fronte dei questionari somministrati, considerando tutti i mezzi utilizzati, emerge che il **39%** degli studenti impiega **meno di 15 minuti** per raggiungere il campus, seguono coloro che dichiarano di impiegare da 15 minuti a 30 minuti (con circa il **28%**).

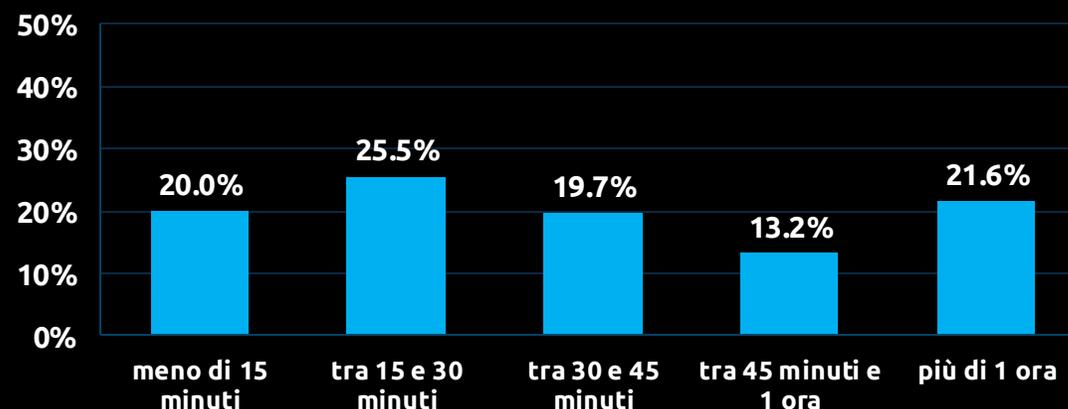
TEMPI DI SPOSTAMENTO (min)



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

A fronte dei questionari somministrati, considerando tutti i mezzi utilizzati, emerge che il **25,5%** dei lavoratori impiega **tra 15 e 30 minuti** per raggiungere il campus, seguono coloro che dichiarano di impiegare **più di 1 ora** (con circa il **21,6%**).

TEMPI DI SPOSTAMENTO (min)



2.C | Analisi degli spostamenti casa - lavoro

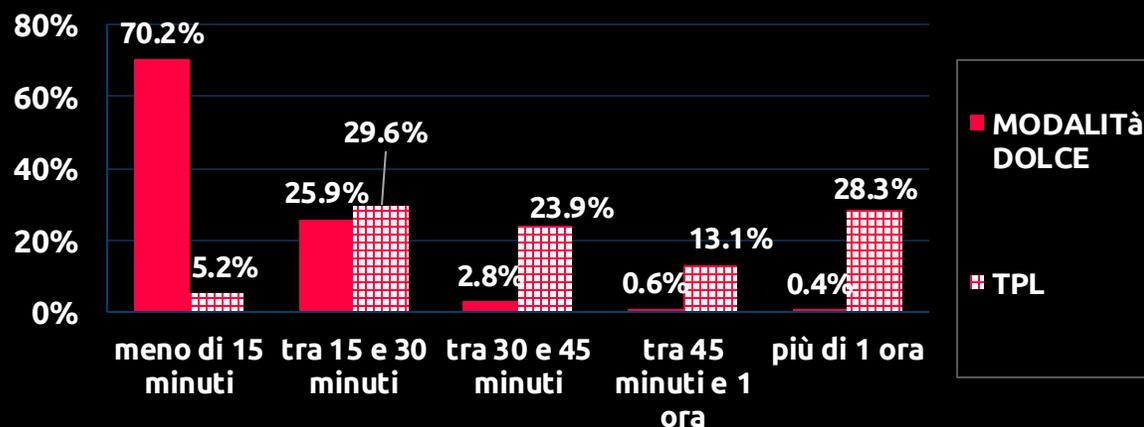
Tempi di spostamento confronto

I dati sui tempi di percorrenza casa-campus rivelano un quadro interessante riguardo le abitudini di mobilità degli studenti, con implicazioni sia per le politiche di mobilità che per l'efficacia del trasporto pubblico nella zona.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Nella modalità dolce, il **70,2%** degli **studenti** percorre la distanza casa-campus in meno di 15 minuti, indicando che una gran parte risiede vicino all'università. Al contrario, nel caso del TPL, i tempi di percorrenza sono più variabili, con il **28,33%** degli studenti che impiega più di un'ora per arrivare al Campus.

CONFRONTO TEMPI MODALITÀ DOLCE -TPL (min)



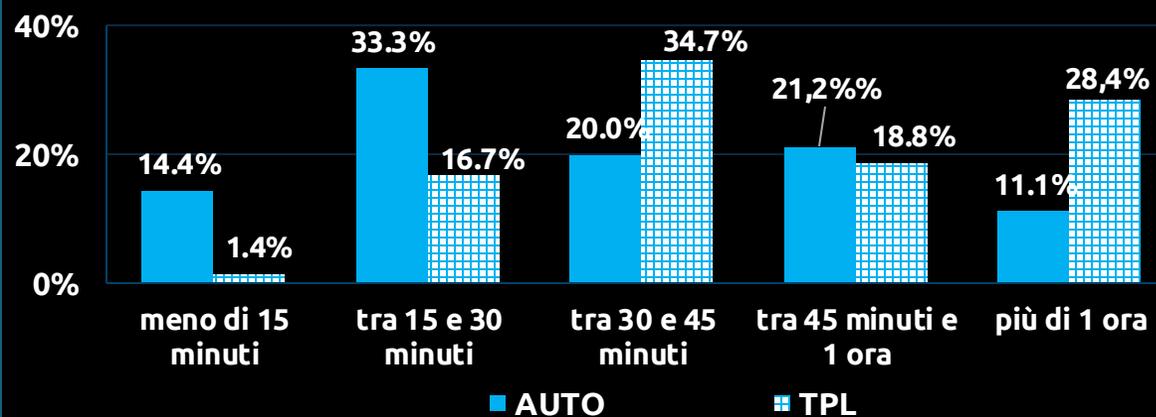
TEMPO MEDIO MODALITÀ DOLCE
15,3 MIN

TEMPIO MEDIO TPL
50,7 MIN

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Si osserva che il tempo medio di percorrenza in auto è minore di 18 minuti rispetto a quello del TPL. Inoltre, emerge che circa il 48% dei dipendenti e docenti che utilizzano l'auto privata riesce a raggiungere il luogo di lavoro in meno di 30 minuti, contro il 18,1% di chi utilizza il TPL.

CONFRONTO TEMPI AUTO -TPL (min)



TEMPO MEDIO AUTO
38,5MIN

TEMPIO MEDIO TPL
56,9 MIN

2.C | Analisi della domanda di trasporto

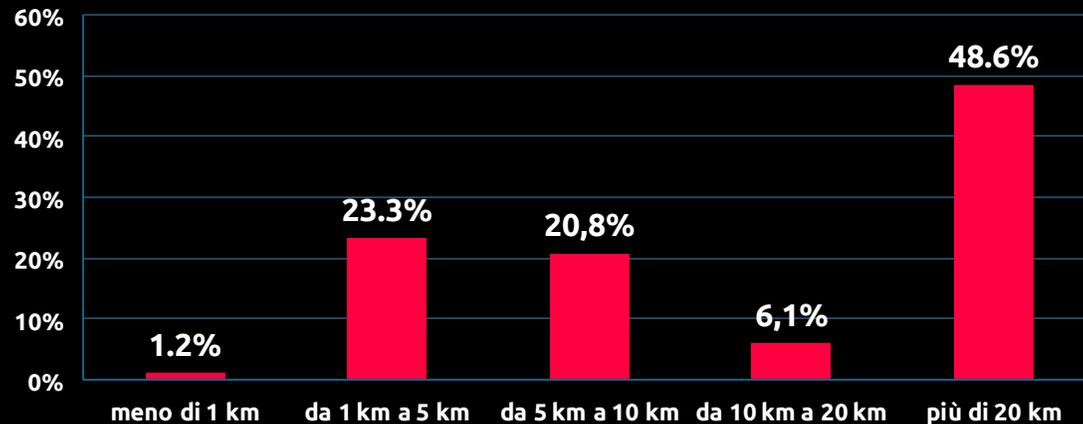
Distanza casa - campus

In relazione ai dati sulla localizzazione, è stato possibile fornire un dettaglio maggiore sulla distanza casa – Campus dei partecipanti.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Dai risultati ottenuti dalla survey emerge che una parte consistente dei rispondenti (48,6%) è domiciliato ad una distanza superiore ai 20 km. Seguono coloro che dichiarano di risiedere da 1 km a 5 km (circa il 23,3%)

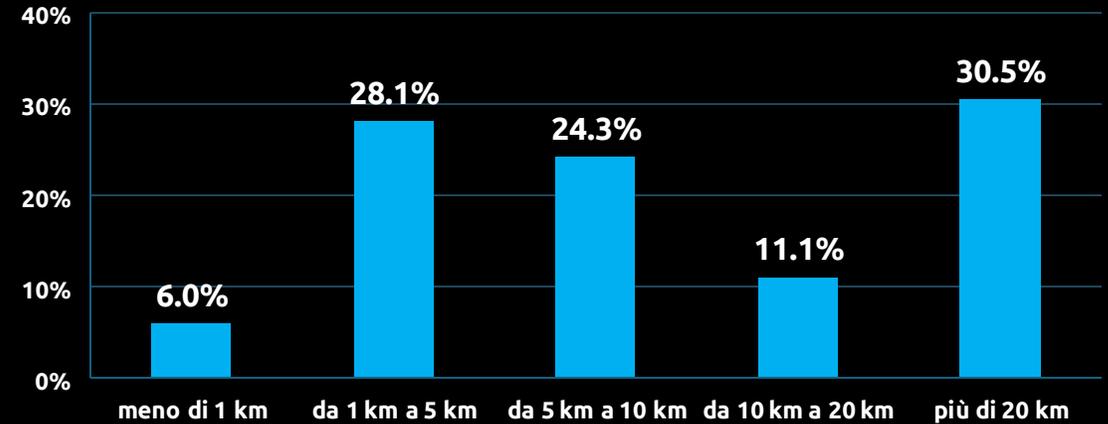
DISTANZA CASA – LAVORO (KM)



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Dai risultati ottenuti dalla survey emerge che una parte consistente dei rispondenti (30,5%) è domiciliato ad una distanza superiore ai 20 km. Seguono coloro che dichiarano di risiedere da a meno di 5 km con circa il 34%.

DISTANZA CASA – LAVORO (KM)



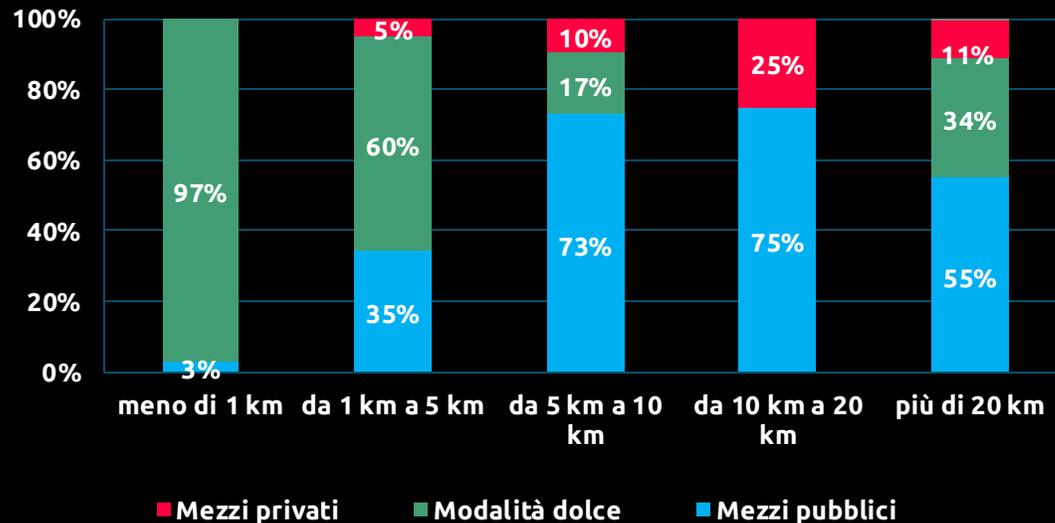
2.C | Analisi della domanda di trasporto

Ripartizione modale nelle classi di distanza

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Nel grafico sottostante è rappresentata la ripartizione modale all'interno delle classi di distanza. Come si può notare nessuno degli studenti che risiedono entro i 5 km utilizza mezzi privati per recarsi in Campus.

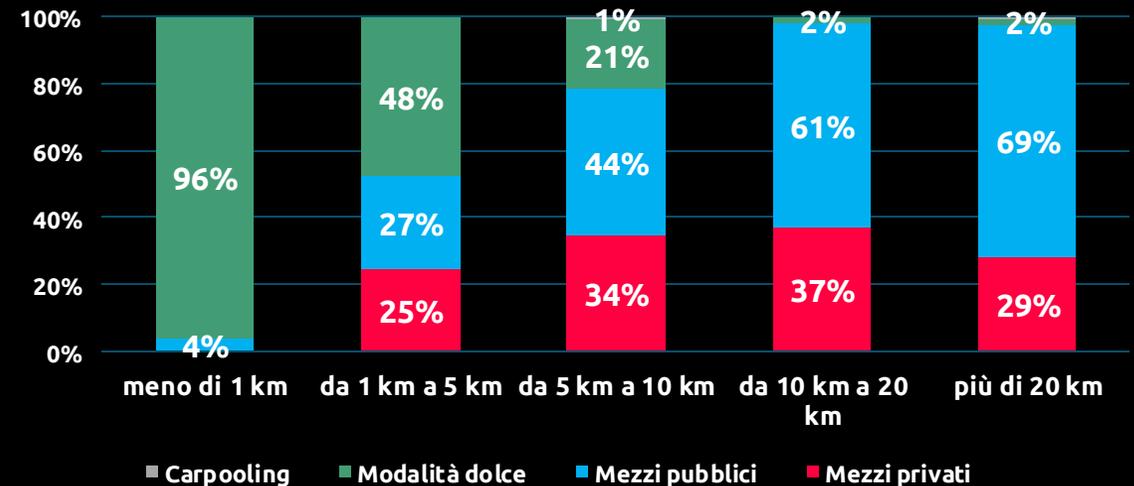
RIPARTIZIONE MODALE NELLE CLASSI DI DISTANZA



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Nel grafico sottostante è rappresentata la ripartizione modale all'interno delle classi di distanza. Come si può notare il 25% dei partecipanti che risiede a meno di 5 km di distanza dal campus utilizza i mezzi privati per lo spostamento casa-lavoro.

RIPARTIZIONE MODALE NELLE CLASSI DI DISTANZA



2.C | Analisi della domanda di trasporto

Livello di soddisfazione del mezzo

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Si è chiesto ai partecipanti al questionario di indicare il **livello di soddisfazione del mezzo utilizzato*** per lo spostamento casa - Campus. Come si evince dal grafico, gli studenti attribuiscono un livello di soddisfazione maggiore alla motocicletta e al monopattino (entrambi con 4 su 4).

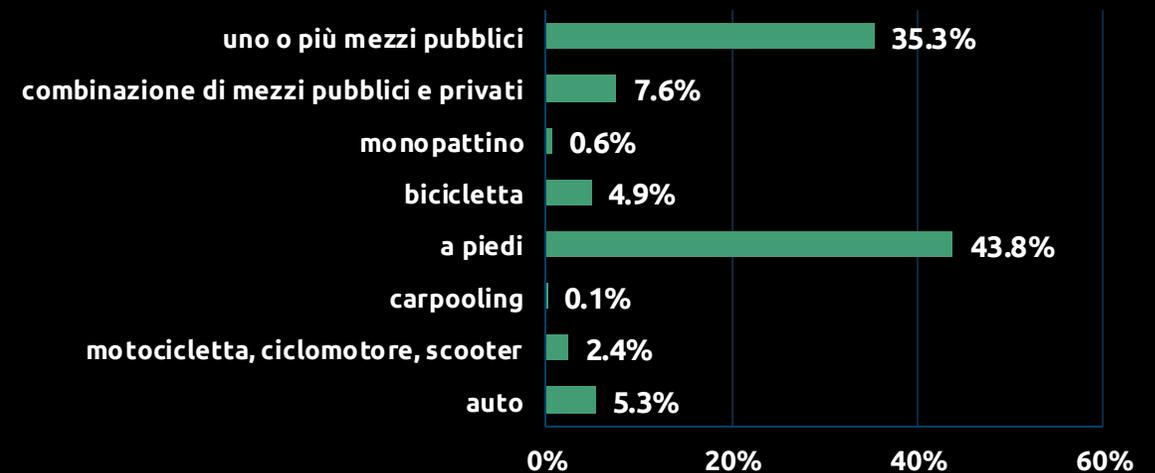
In basso è presente il grafico già analizzato precedentemente della ripartizione modale, in modo da mostrare la percentuale di partecipanti che esprime il livello di soddisfazione al mezzo utilizzato. Si osserva che, sebbene il monopattino e la motocicletta ottengano i punteggi di soddisfazione più elevati, solo lo 0,6% e il 2,4% degli studenti utilizzano effettivamente queste modalità di trasporto.

LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO*



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

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



2.C | Analisi della domanda di trasporto

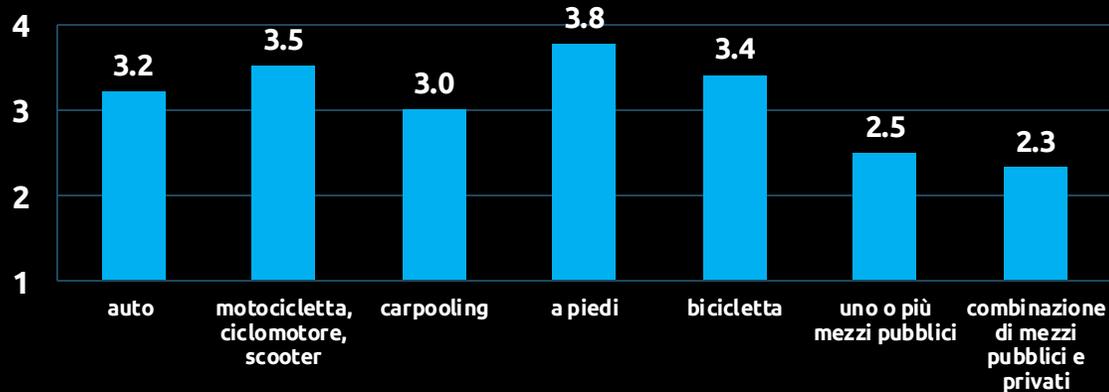
Livello di soddisfazione del mezzo

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Si è chiesto ai partecipanti al questionario di indicare il **livello di soddisfazione del mezzo utilizzato*** per lo spostamento casa - Campus. Come si evince dal grafico, i dipendenti e i docenti attribuiscono un livello di soddisfazione maggiore alla modalità pedonale e alla motocicletta (rispettivamente 3,8 e 3,5 su 4).

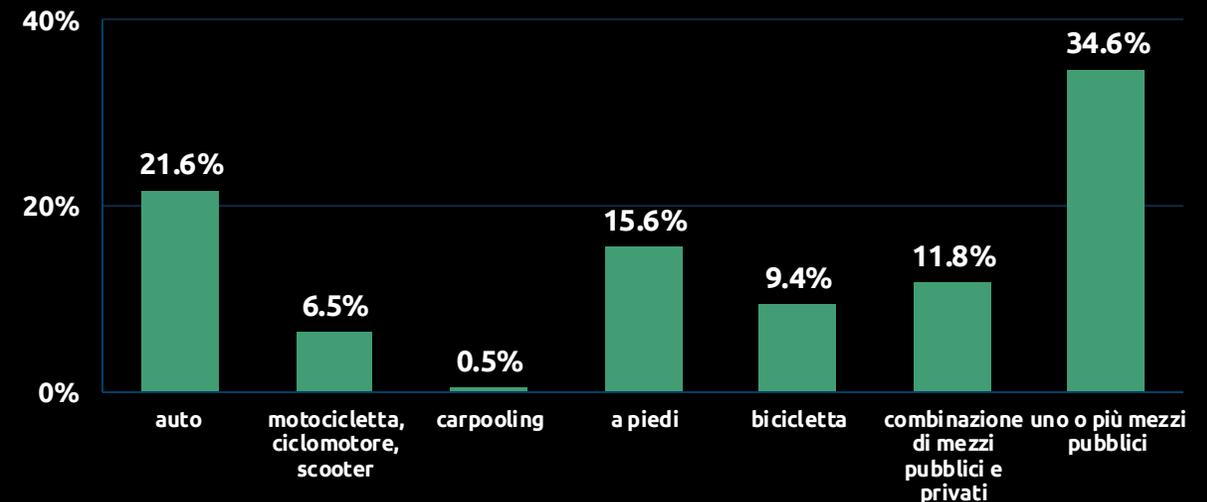
In basso è presente il grafico già analizzato precedentemente della ripartizione modale, in modo da mostrare la percentuale di rispondenti che esprime il livello di soddisfazione al mezzo utilizzato. Si nota che il livello di soddisfazione maggiore lo ottiene la modalità pedonale e la percentuale di utilizzo è del 15,6%.

LIVELLO DI SODDISFAZIONE DEL MEZZO*



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

RIPARTIZIONE MODALE DISAGGREGATA



2.C | Analisi della domanda di trasporto

Motivazione scelta mezzo

La motivazione nella scelta di uno specifico mezzo di trasporto è fondamentale per comprendere i fattori che influenzano le preferenze degli studenti, aiutando a identificare gli elementi che spingono a scegliere determinate modalità di spostamento rispetto ad altre.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Il grafico sottostante evidenzia che le motivazioni principali risultano essere legate al tempo di viaggio e all'economicità (rispettivamente con il 20,4% e il 19,4%).

MOTIVAZIONE SCELTA MEZZO



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Il grafico sottostante evidenzia che le motivazioni principali risultano essere i tempi di viaggio più brevi e per motivi economici (rispettivamente con il 17% e il 13%).

MOTIVAZIONE SCELTA MEZZO



2.C | Analisi della domanda di trasporto

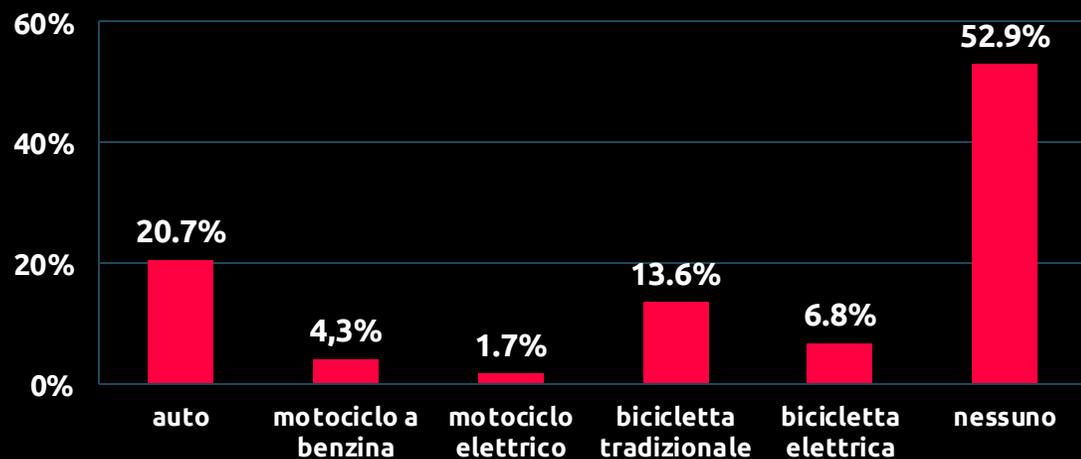
Mezzo a disposizione

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

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Dal grafico sottostante emerge che la maggioranza (52,9%) dei partecipanti non dispone di nessun mezzo, seguono coloro che dichiarano di avere a disposizione l'auto privata (20,7%).

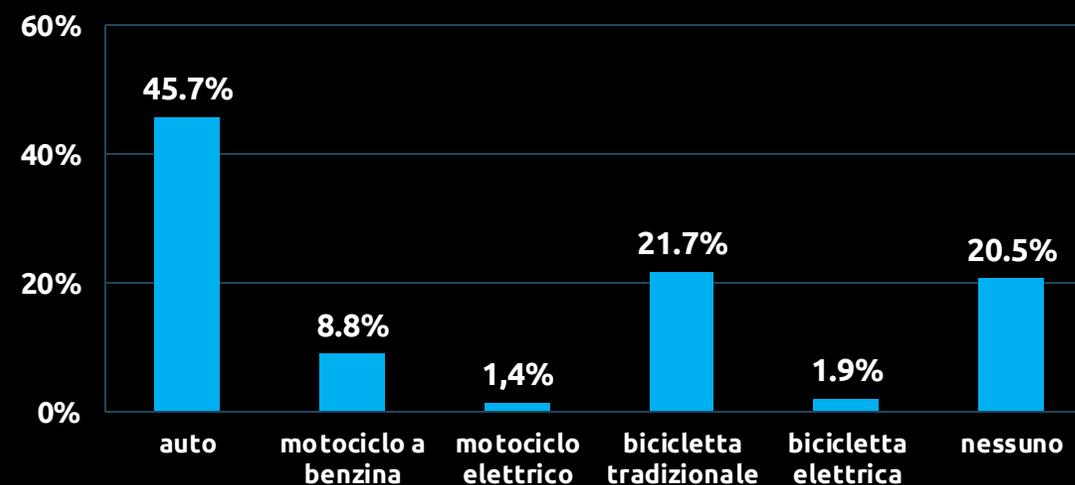
MEZZO A DISPOSIZIONE



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Dal grafico sottostante emerge che la maggioranza (45,7%) dei partecipanti dispone di un'automobile seguono coloro che dichiarano di avere una bicicletta tradizionale (circa il 21,7%).

MEZZO A DISPOSIZIONE



2.C | Analisi della domanda di trasporto

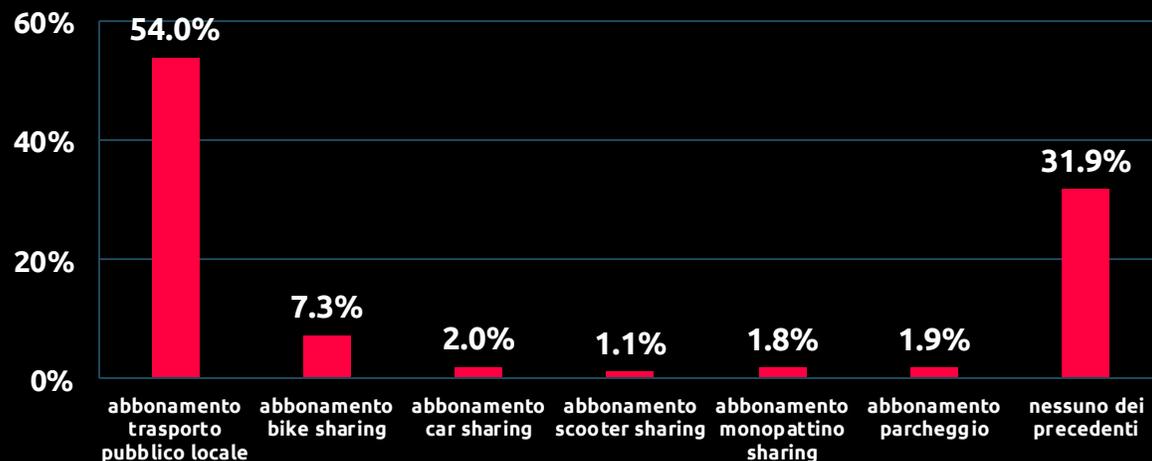
Abbonamento a disposizione

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

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

La grande maggioranza dei partecipanti (54%) dispone di abbonamenti al TPL e il 31,9% non è abbonato a nessun tipo di servizio di mobilità.

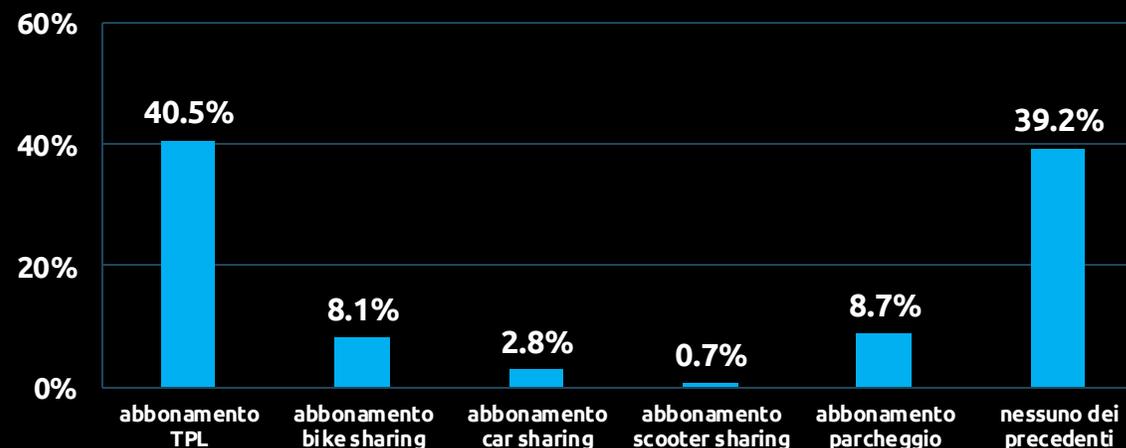
DISPONIBILITÀ DI ABBONAMENTI AI SERVIZI DI TRASPORTO



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Buona parte dei partecipanti (40,5%) è abbonato al trasporto pubblico locale, segue la percentuale di coloro che dichiarano di non avere nessun abbonamento ai servizi di trasporto (39,2%).

DISPONIBILITÀ DI ABBONAMENTI AI SERVIZI DI TRASPORTO

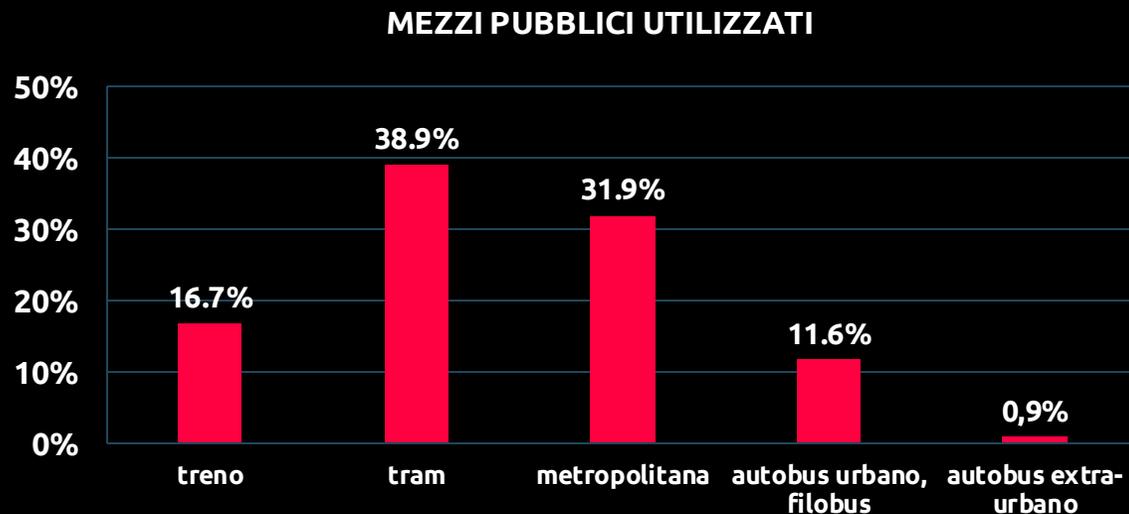


2.C | Analisi della domanda di trasporto

Mezzi pubblici utilizzati

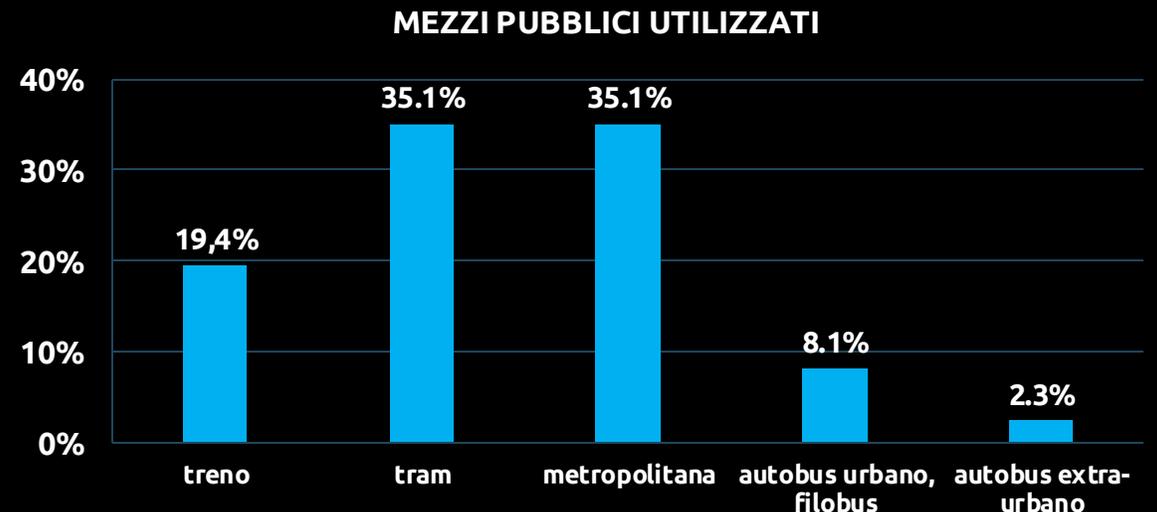
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Riguardo ai mezzi pubblici utilizzati, il grafico sottostante mostra che il 38,9% degli utenti del TPL utilizza il tram, seguito dal 31,9% che impiega la metropolitana.



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Riguardo ai mezzi pubblici utilizzati, il grafico sottostante mostra gli utenti del TPL utilizzano il tram e la metropolitana (circa il 35,1% per entrambe le categorie), seguito dal 19,4% che impiega il treno.

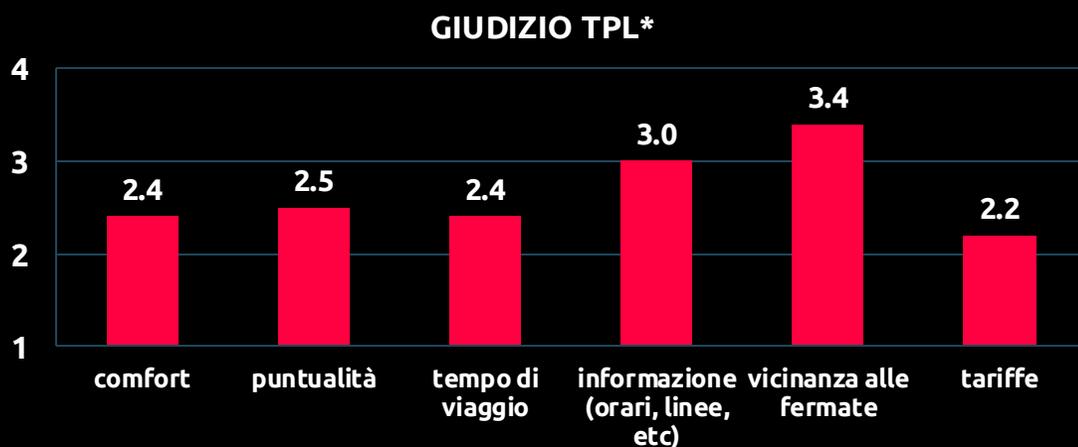


2.C | Analisi della domanda di trasporto

Giudizio TPL

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

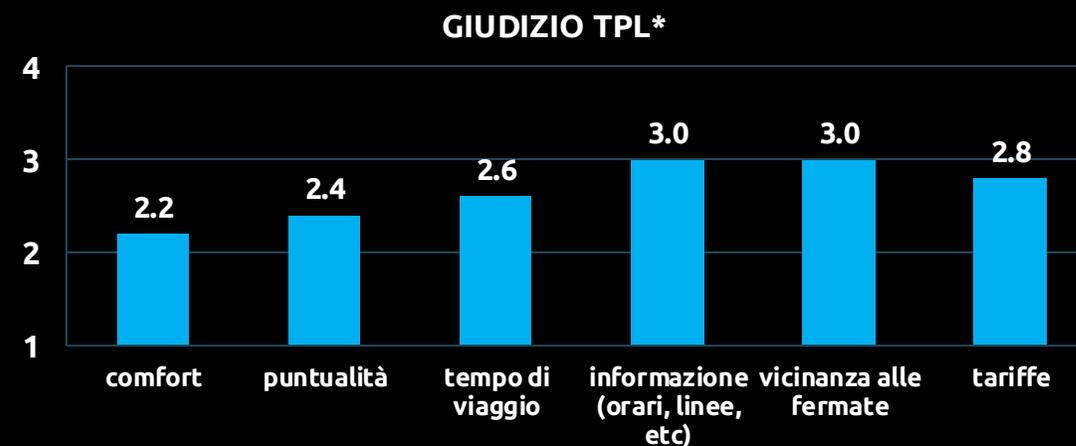
Il grafico sottostante mostra il giudizio nei confronti dell'offerta di trasporto pubblico da parte degli studenti che hanno partecipato alla survey. Si è chiesto di associare un punteggio (da 1 a 4) alle categorie riportate nel grafico. Gli aspetti relativi alla vicinanza alle fermate e alla reperibilità delle informazioni, ottengono il punteggio più alto.



*1: insufficiente; 2: sufficiente; 3: buono; 4: ottimo

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Il grafico sottostante mostra il giudizio nei confronti dell'offerta di trasporto pubblico da parte dei partecipanti alla survey. Si è chiesto di associare un punteggio (da 1 a 4) alle categorie riportate nel grafico. Gli aspetti relativi alla vicinanza alle fermate e alla reperibilità delle informazioni, ottengono il punteggio più alto.



*1: insufficiente; 2: sufficiente; 3: buono; 4: ottimo

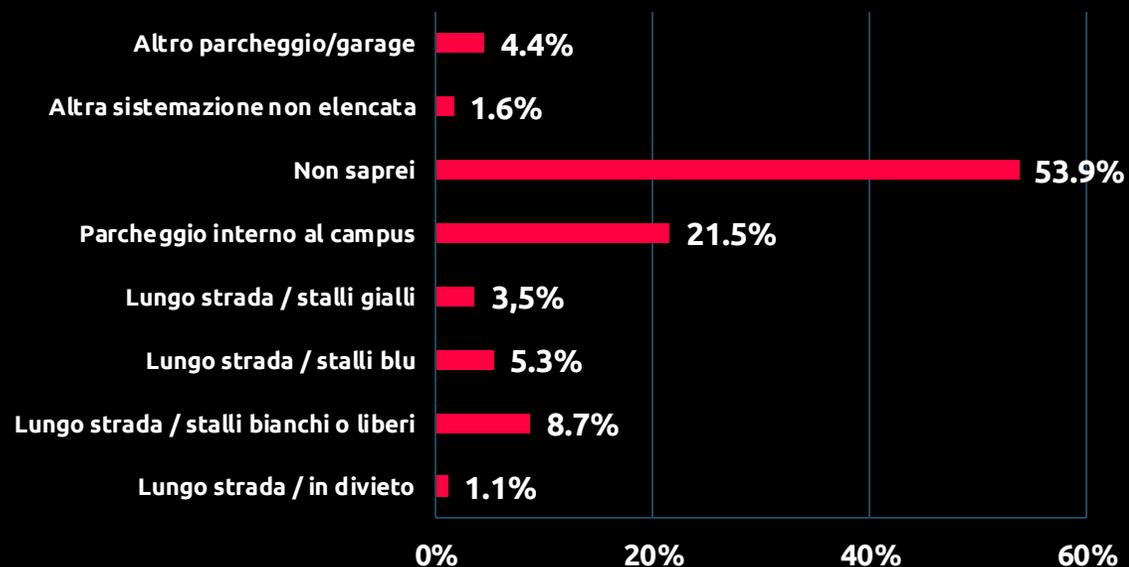
2.C | Analisi della domanda di trasporto

Area di sosta

Questa domanda mira a comprendere le abitudini e le preferenze degli utenti riguardo alla sistemazione dei loro mezzi di trasporto, tenendo conto delle diverse opzioni di parcheggio disponibili.

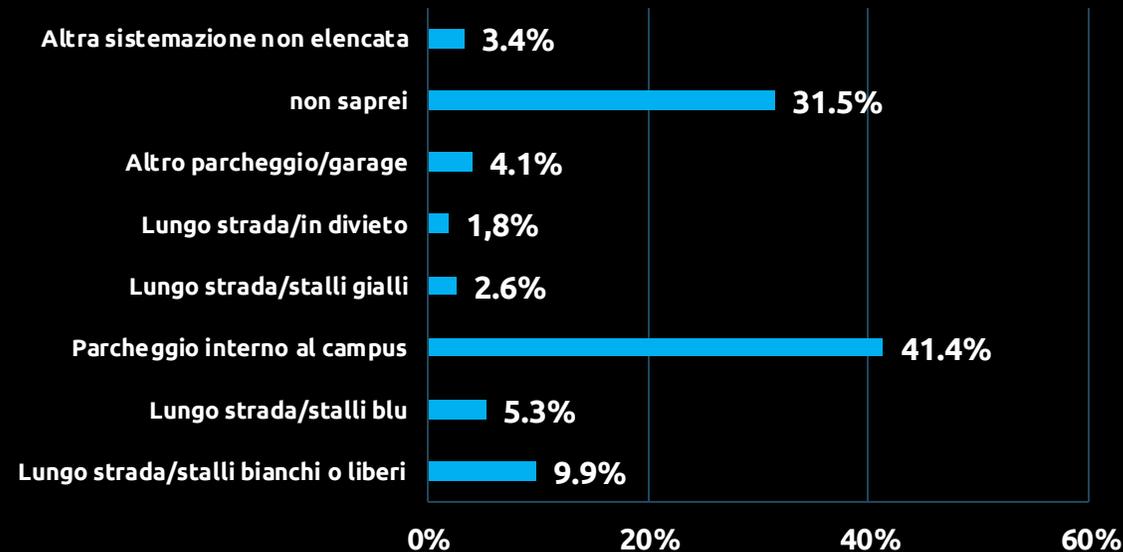
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

DOVE PARCHEGGI O PARCHEGGERESTI L'AUTO PER RECARTE ALL'UNIVERSITÀ?



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

DOVE PARCHEGGI O PARCHEGGERESTI L'AUTO PER RECARTE ALL'UNIVERSITÀ?



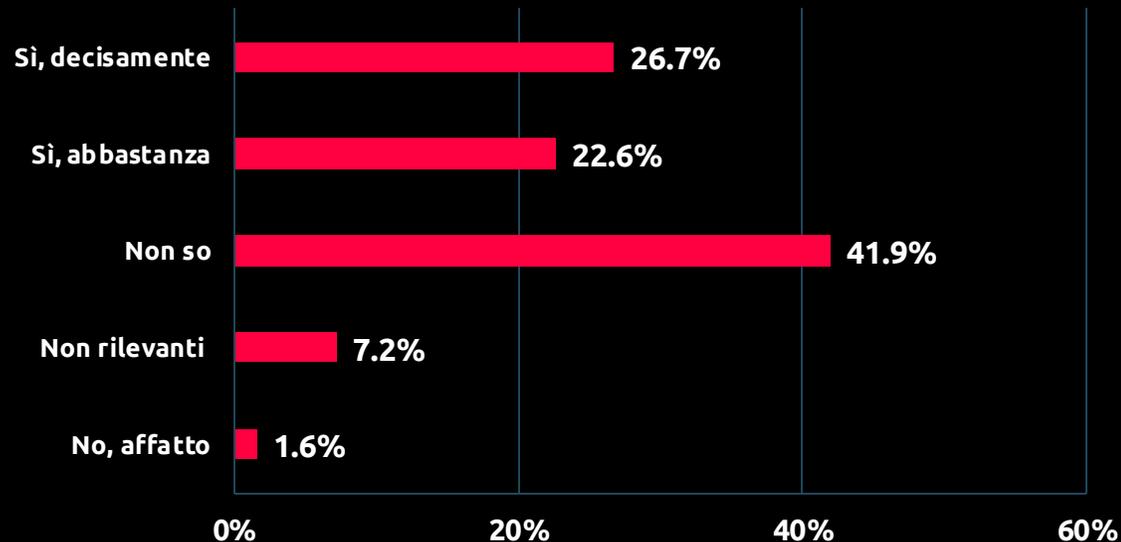
2.C | Analisi della domanda di trasporto

Aree di sosta

Con questa domanda si vuole esplorare la percezione degli utenti riguardo alla disponibilità e facilità di parcheggio nelle vicinanze del Campus, per identificare eventuali criticità o disagi legati alla sosta.

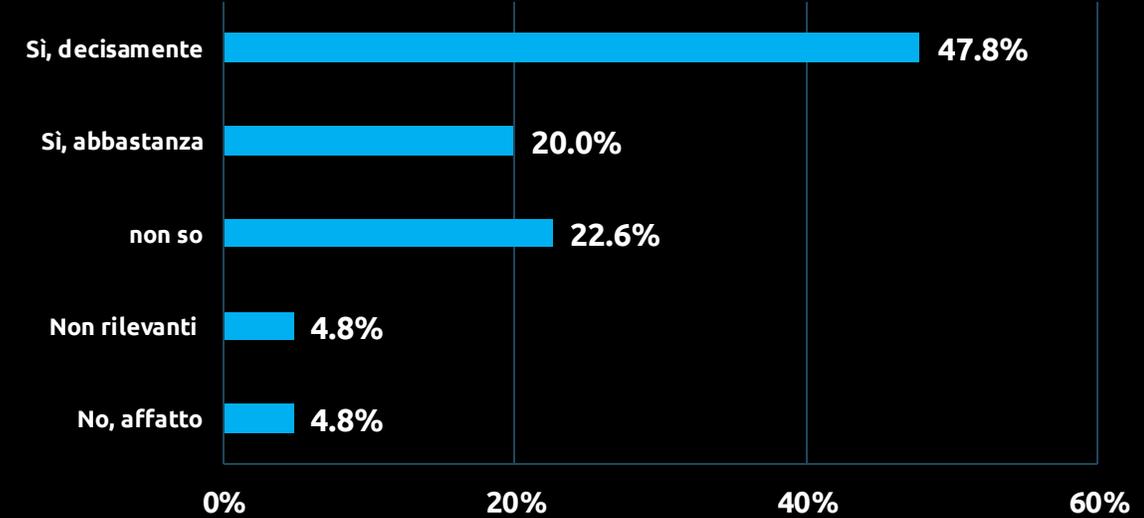
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

**RITIENI CHE CI SIANO PROBLEMI DI SOSTA
DELL'AUTOMOBILE IN PROSSIMITÀ DEL CAMPUS?**



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

**RITIENI CHE CI SIANO PROBLEMI DI SOSTA
DELL'AUTOMOBILE IN PROSSIMITÀ DEL CAMPUS?**



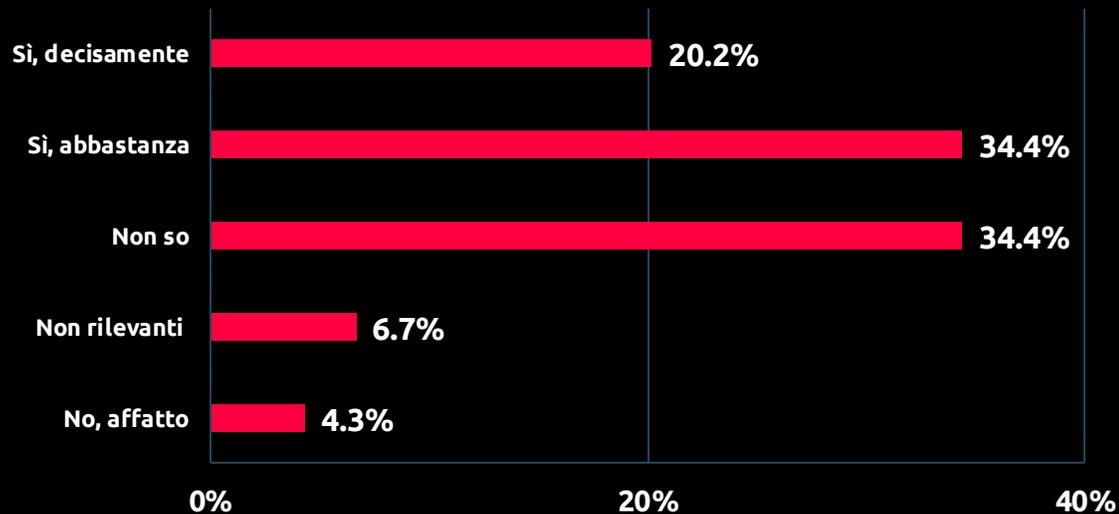
2.C | Analisi della domanda di trasporto

Area di sosta - Biciclette

Questa domanda intende raccogliere opinioni sulla presenza e adeguatezza di infrastrutture dedicate al parcheggio delle biciclette, per valutare se soddisfano le esigenze degli utenti che scelgono questo mezzo di trasporto.

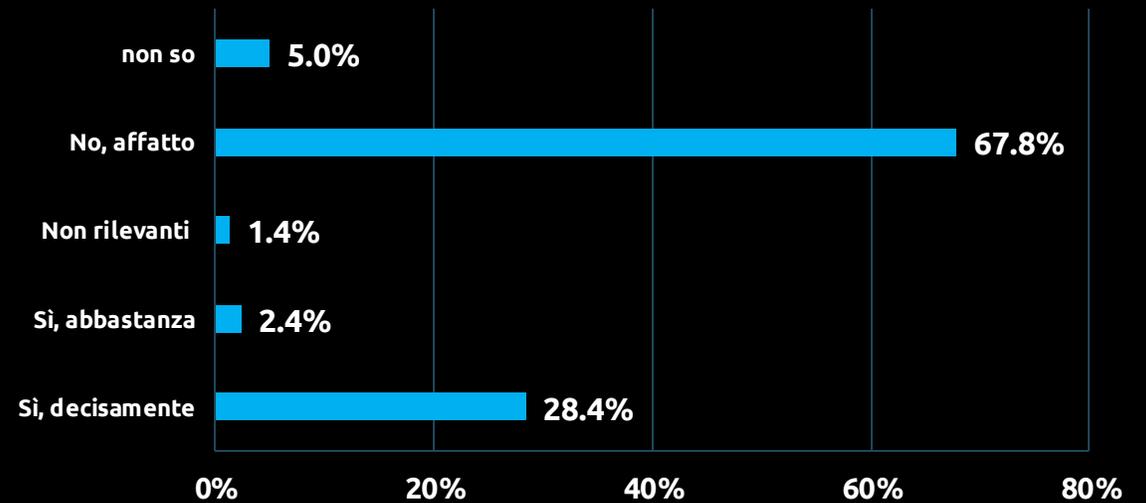
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

RITIENI CHE IN PROSSIMITÀ DEL CAMPUS ESISTANO SPAZI ADEGUATAMENTE ATTREZZATI PER LA SOSTA DELLA BICICLETTA?



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

RITIENI CHE IN PROSSIMITÀ DEL CAMPUS ESISTANO SPAZI ADEGUATAMENTE ATTREZZATI PER LA SOSTA DELLA BICICLETTA?



2.c | Analisi della domanda di trasporto

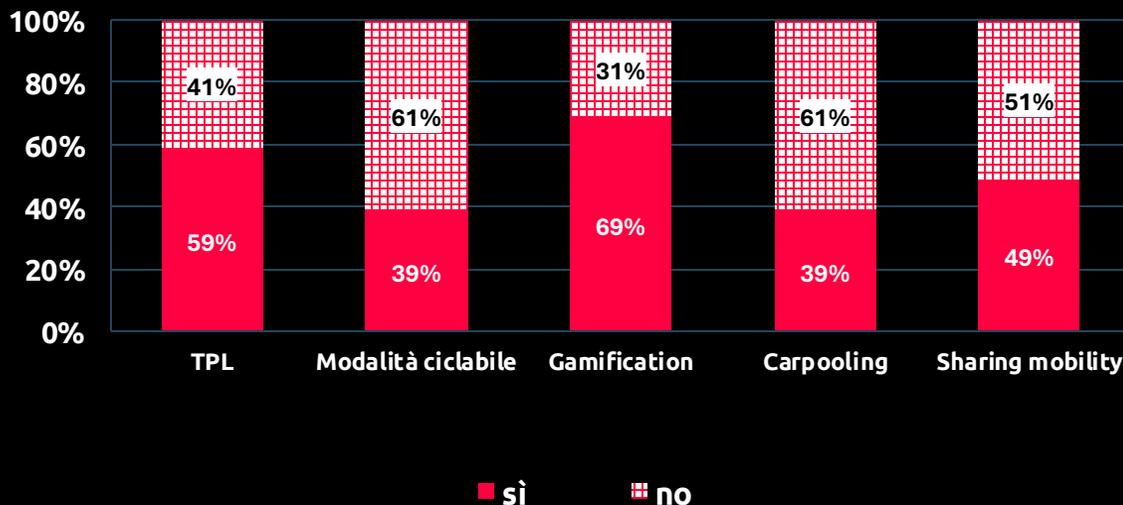
Propensione al cambiamento

Di fianco è presentata una panoramica delle propensioni dei partecipanti survey, nei confronti dell'utilizzo di sistemi di mobilità alternativi e più sostenibili. Il dato relativo alle propensioni, combinato alla analisi della ripartizione modale, nonché alle condizioni di accessibilità al Campus, fornisce indicazioni rilevanti per la scelta degli interventi proposti nella sezione 'Parte progettuale'.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Gli studenti mostrano una buona propensione alla gamification (69%) all'uso del TPL (59%) .

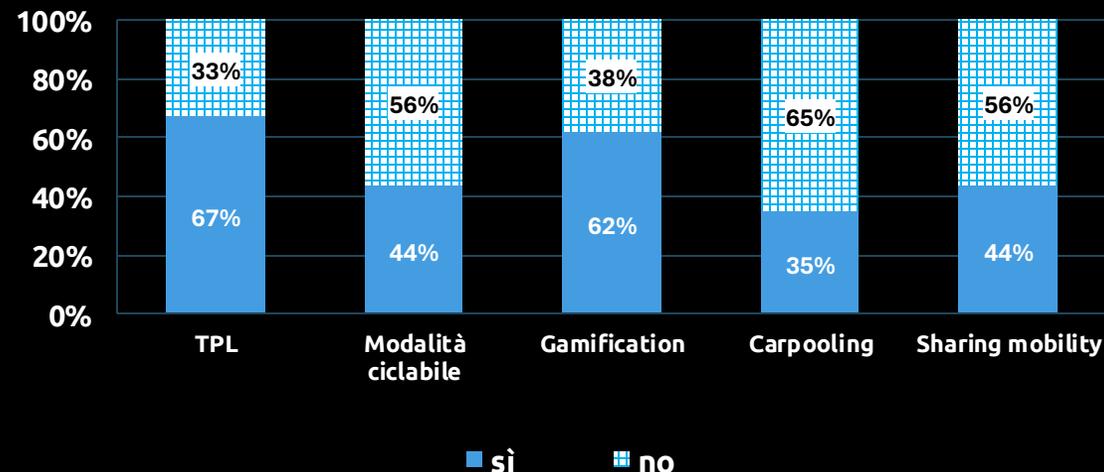
PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

I dipendenti e i docenti mostrano una buona propensione al TPL (67%) all'uso della gamification (62%).

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO



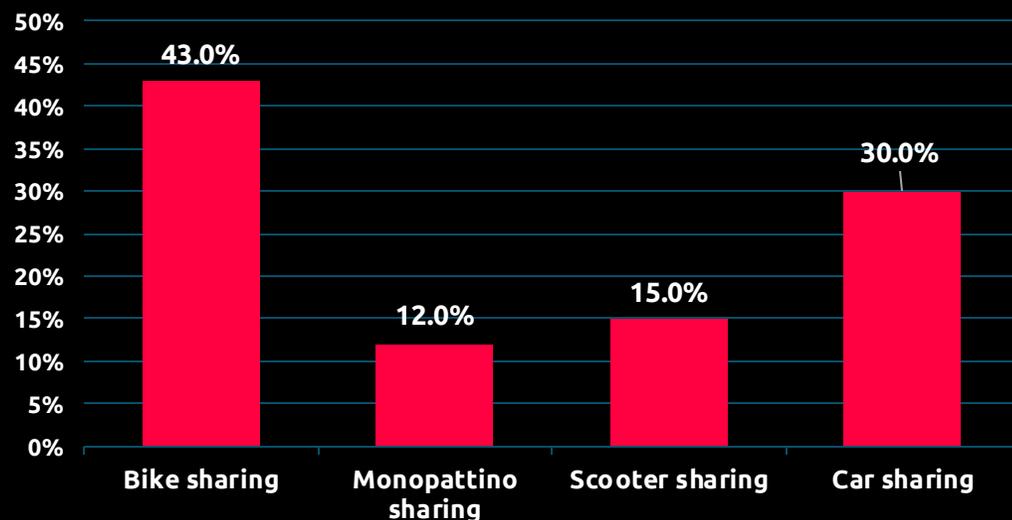
2.c | Analisi della domanda di trasporto

Propensione ai servizi sharing

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

Tra i mezzi sharing che i propensi utilizzerebbero, il favorito risulta essere il bike sharing (43%), seguito dal car sharing (30%).

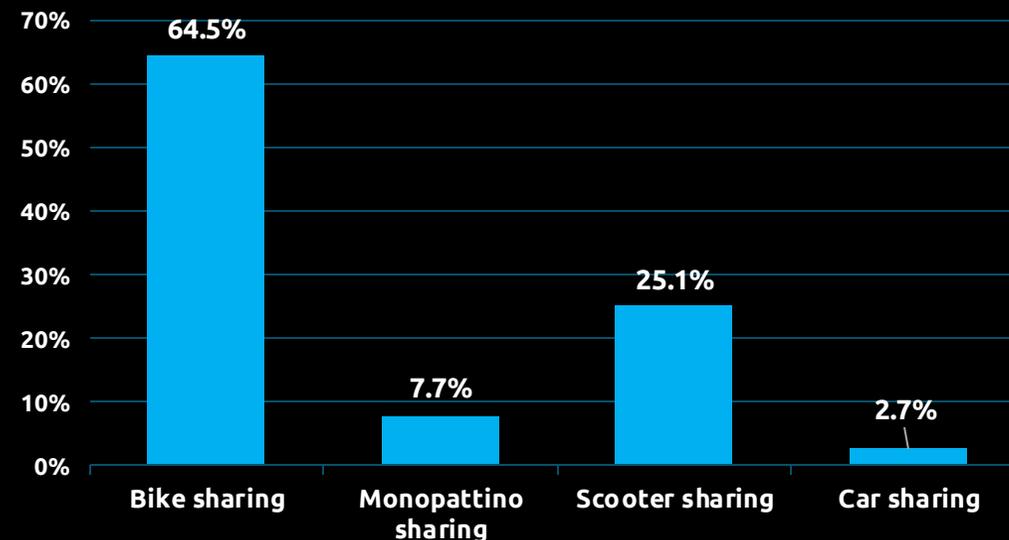
PROPENSIONE MEZZO SHARING



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

Tra i mezzi sharing che i propensi utilizzerebbero, il favorito risulta essere il bike sharing (64,5%), seguito dallo scooter sharing (52,1%).

PROPENSIONE MEZZO SHARING



3

Parte progettuale

- Premessa
- Programma di implementazione
- Travel Policy
- Servizi di Cortesia
- Interventi infrastrutturali diretti
- Progetti di riqualificazione della viabilità pubblica nelle aree adiacenti al Campus
- Azioni di promozione e convincimento
- Ulteriori misure
- Benefici conseguibili

3 | Parte progettuale

Premessa

Nel corso degli ultimi anni, l'Università Bocconi ha intrapreso un percorso di **sostenibilità e innovazione**, implementando una serie di 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**, come rastrelliere per biciclette elettriche e stalli per mezzi condivisi, 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.

3 | Parte progettuale

Programma di implementazione

In questa sezione vengono illustrate le misure proposte nel 2023 che sono state implementate nel 2024.

Queste misure, organizzate per asse di intervento secondo le Linee Guida per la redazione dei PSCL*, rappresentano un passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo e sostenibilità dell'Ateneo, contribuendo a migliorare la qualità della vita nel Campus e a rafforzare l'impegno dell'Università verso una gestione responsabile e inclusiva delle risorse.

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

- La Travel Policy della dell'Università Bocconi
- Gestione e riorganizzazione degli spazi pubblici per parcheggi
- Convenzione stipulata con il la società di gestione parcheggi Quick NoProblem Parking
- Riduzione di stalli per auto e riqualificazione del parterre di Via Sarfatti
- Cura del decoro urbano

❑ ASSE 2: FAVORIRE L'USO DEL TPL

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

- Implementazione di infrastrutture per biciclette tradizionali ed elettriche a favore della mobilità sostenibile
- Accordo con Pirelli per l'utilizzo di E-bike gratuite e nuovi servizi nel 2025, per promuovere una mobilità green nel Campus
- Apertura degli spogliatoi destinati a coloro che raggiungono l'Università a piedi

❑ ASSE 4: RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ

- Mantenimento del modello contrattuale dello smart working

❑ ASSE 5: ULTERIORI MISURE

- Delimitazione dell'area pedonale davanti all'Aula Magna di Via Roentgen con transenne autorizzate dal Comune
- Survey per conoscere le abitudini di mobilità (SDA e AMAT)

*Linee Guida per la redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL)

3 | Parte Progettuale

Travel Policy

La Travel Policy dell'Università 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.

1. Preferenza per mezzi di trasporto sostenibili
2. Riduzione delle emissioni
3. Sostenibilità nei viaggi aerei
4. Scelte economiche ed efficienti
5. Obbligo di treno per alcune tratte

EMISSIONI	2022	2023
Relative ai viaggi di lavoro effettuati in Bocconi		
Anidride Carbonica – CO ₂	1.641 tonnellate	2.821 tonnellate



• Prenotazione del viaggio

I viaggiatori dovranno prestare la dovuta attenzione nella selezione dei mezzi di trasporto per le trasferte, privilegiando, quando l'itinerario lo consenta, le soluzioni più economiche, efficienti e a minor impatto ambientale



• Trasporti aerei

L'Ateneo incoraggia l'utilizzo del treno come alternativa più sostenibile rispetto all'aereo, in linea con i propri obiettivi di riduzione delle emissioni. Per molte destinazioni italiane ed europee servite dall'alta velocità, il treno rappresenta una scelta coerente con gli impegni di sostenibilità. In particolare, sulla tratta Milano-Roma è previsto l'utilizzo obbligatorio del treno.



• Trasporti via terra

Per gli spostamenti verso le principali destinazioni nazionali servite da trasporto pubblico, come Firenze, Bologna, Venezia e Torino, l'Università raccomanda di privilegiare il mezzo più sicuro, economico e con il minore impatto ambientale, promuovendo così una mobilità responsabile e sostenibile.

Service TYPE	km	gCO ₂	Request_Date
RAILWAY	8.732.931	537.856.793	2024-04-02 2024-10-31

3 | Parte Progettuale

Servizi di cortesia



INIZIATIVA

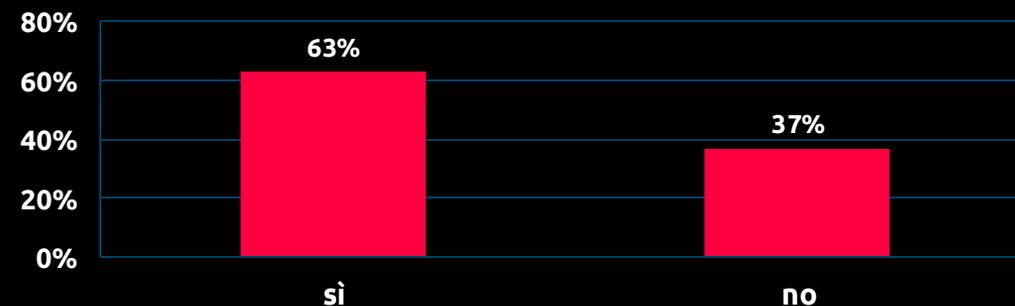
A partire dal 1° ottobre 2024, l'Università Bocconi ha messo a disposizione di chi raggiungerà il Campus a piedi o in bicicletta gli spogliatoi ubicati al primo piano dell'edificio di via Bocconi 12.

Gli spogliatoi sono accessibili dal lunedì al venerdì, dalle 7:30 alle 19:30.

MONITORAGGIO

- *Saresti disposto a raggiungere la sede a piedi a seguito delle misure implementate?*

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE



3 | Parte Progettuale

Servizi di cortesia

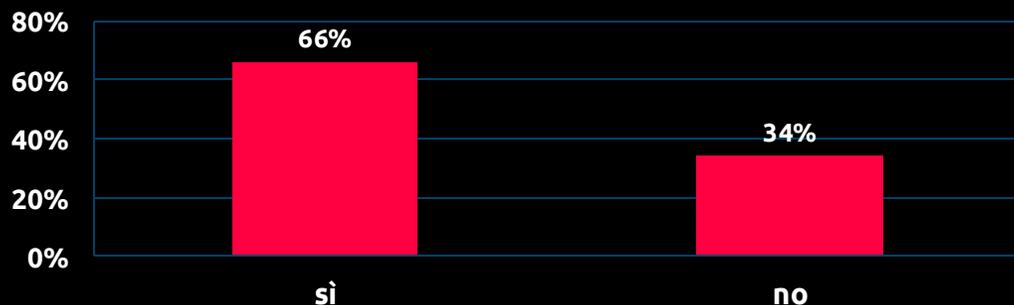
INIZIATIVA →

Per promuovere un accesso inclusivo al Campus, sono stati implementati diversi interventi volti a migliorare l'ultimo miglio di percorrenza. Tra questi, la **verifica dei parcheggi per disabili**, la **creazione di percorsi dedicati per persone ipovedenti** e l'**individuazione di tragitti suggeriti per semplificare gli spostamenti**. All'interno del Campus è inoltre disponibile un servizio di accompagnamento dedicato a persone con mobilità ridotta, pensato per rendere gli spostamenti più agevoli e inclusivi.

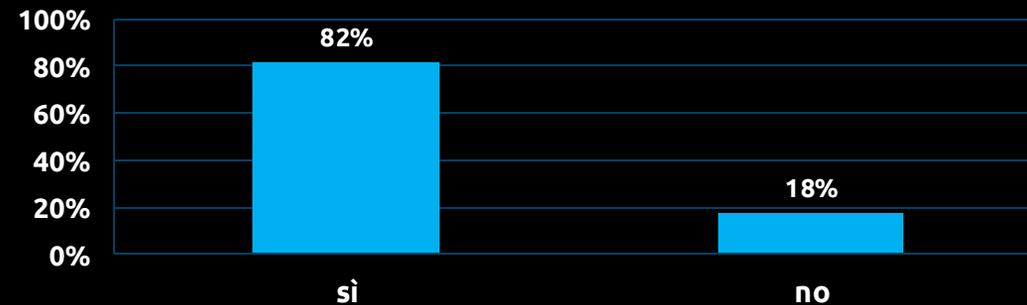
MONITORAGGIO

- Ritieni che in prossimità della tua sede di lavoro esistano spazi adeguatamente attrezzati per il transito pedonale di persone con ridotta mobilità?

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

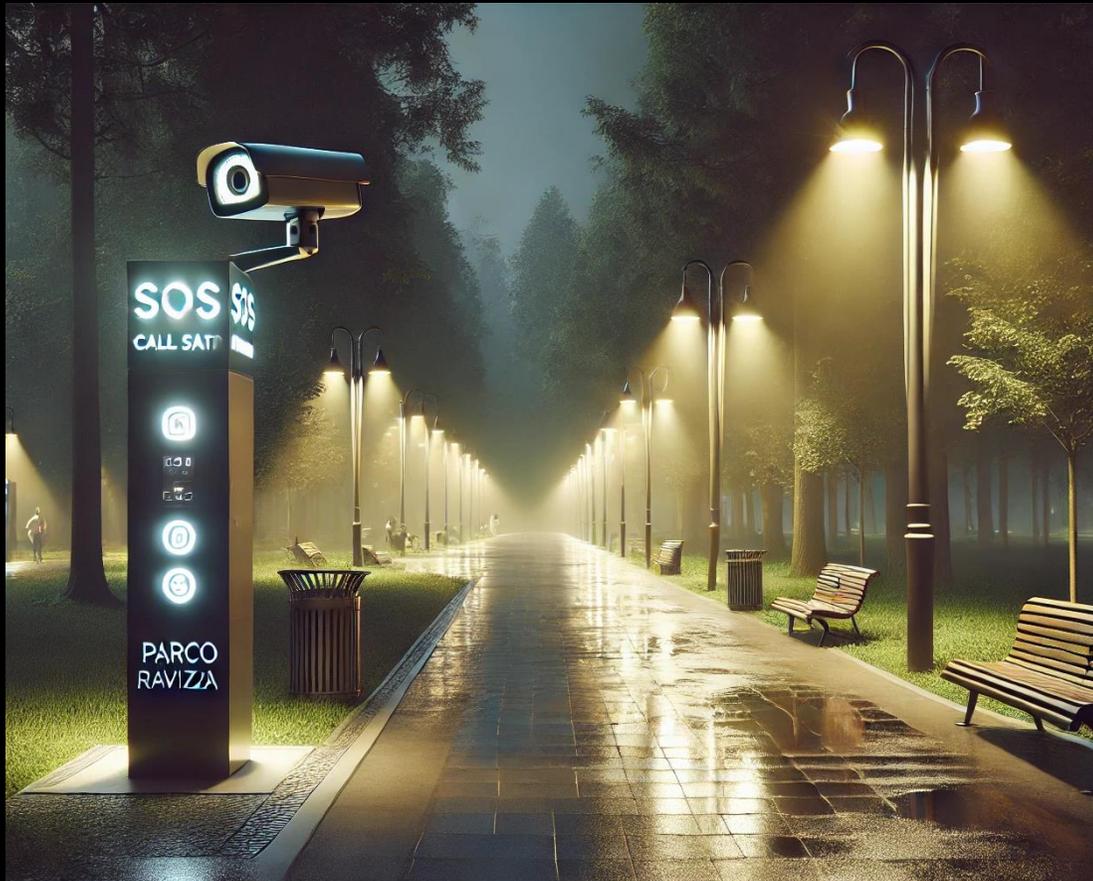


FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF



3 | Parte Progettuale

Servizi di cortesia - Pedibus



INIZIATIVA

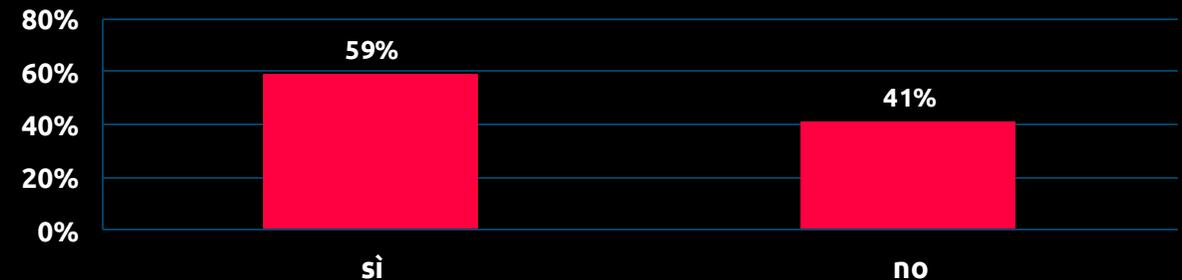


Il servizio Piedibus, è una Iniziativa già attiva fino al termine della sessione invernale 2021/22. Nel 2025 è pianificata l'implementazione di colonnine SOS, sulle aree esterne in gestione a Bocconi.

MONITORAGGIO

- Ritieni che le misure di sicurezza installate e le iniziative promosse (installazione di un sistema di videosorveglianza e colonnine SOS; Disponibilità di segnali di allarme) siano sufficienti per percorrere il tragitto a piedi, in totale sicurezza nelle ore serali?*

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE



3 | Parte Progettuale

Interventi infrastrutturali diretti - *Piazza come luogo di incontro*

Nella piazza davanti all'Aula Magna di Roentgen è stato realizzato il progetto che ne ha previsto la completa pedonalizzazione con la delimitazione dell'area con transenne approvate dal settore Arredo del Comune e il divieto di parcheggio di cicli e motocicli.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Noti la presenza di bicicletta o motociclette parcheggiate nella piazza antistante l'Aula Magna di Roentgen?

Sì
62%

No
38%

- Hai notato un aumento della sicurezza o dell'ordine nella piazza antistante l'Aula Magna?

Sì
40%

No
60%

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

- Noti la presenza di bicicletta o motociclette parcheggiate nella piazza antistante l'Aula Magna di Roentgen?

Sì
52%

No
48%

- Hai notato un aumento della sicurezza o dell'ordine nella piazza antistante l'Aula Magna?

Sì
48%

No
52%

3 | Parte Progettuale

Interventi infrastrutturali diretti - *Rastrelliere*

INIZIATIVA



A favore della **mobilità sostenibile** da e verso le Residenze universitarie di Viale Isonzo, Via Buzzi e Via Spadolini, sono state installate n. 3 rastrelliere da 10 posti, ognuna dotata della possibilità di ricaricare la bici elettrica. Inoltre, negli ultimi anni sono state installate in Campus diverse rastrelliere per un totale di n. 262 posti, di cui 12 con possibilità di ricarica. Queste si aggiungono ai n. 260 posti bici già installati su suolo comunale.

MONITORAGGIO

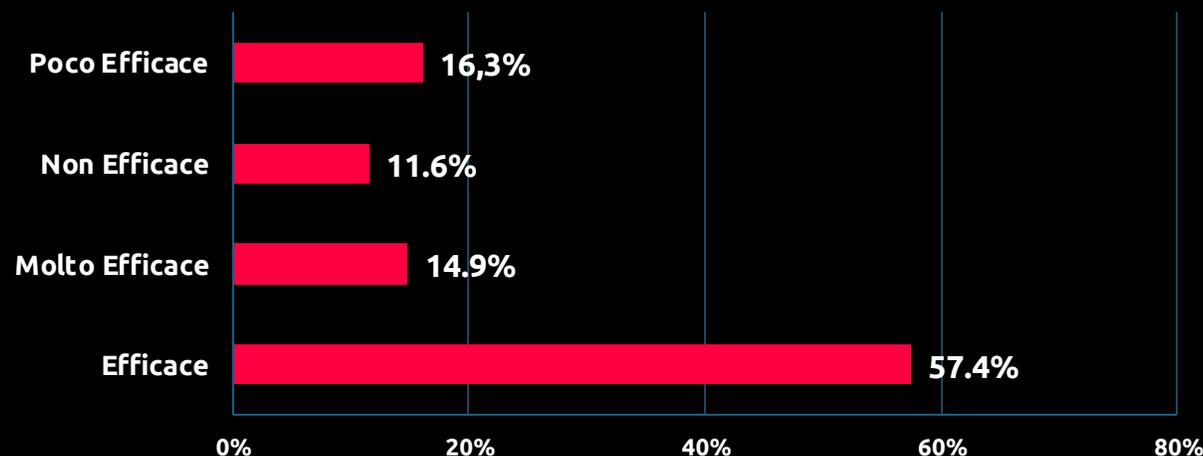
FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Sei a conoscenza della presenza di rastrelliere che permettono di ricaricare la bici elettrica?

Sì
26%

No
74%

In che misura ritieni che l'implementazione dell'intervento di installazione di rastrelliere siano efficaci per migliorare la tua esperienza nell'utilizzo della bicicletta?



3 | Parte Progettuale

Interventi infrastrutturali diretti – *Progetto Pirelli*

INIZIATIVA



È stato avviato un accordo con Pirelli per il noleggio di n. 30 e-bike, offrendo agli ospiti di tre Residenze universitarie (Viale Isonzo, Via Buzzi e Via Spadolini) la possibilità di utilizzare gratuitamente queste biciclette, sia per gli spostamenti verso l'università sia per attività nel tempo libero. A partire dal 2025, sarà attivato un nuovo servizio sempre in collaborazione con Pirelli, che prevede l'installazione di n. 10 e-bike all'interno del Campus e l'aggiunta di altre 21 biciclette distribuite tra le Residenze universitarie di Viale Isonzo, Via Spadolini e Via Buzzi.

MONITORAGGIO

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- *Come hai trovato il processo di noleggio delle e-bike?*

Semplice e intuitivo

54%

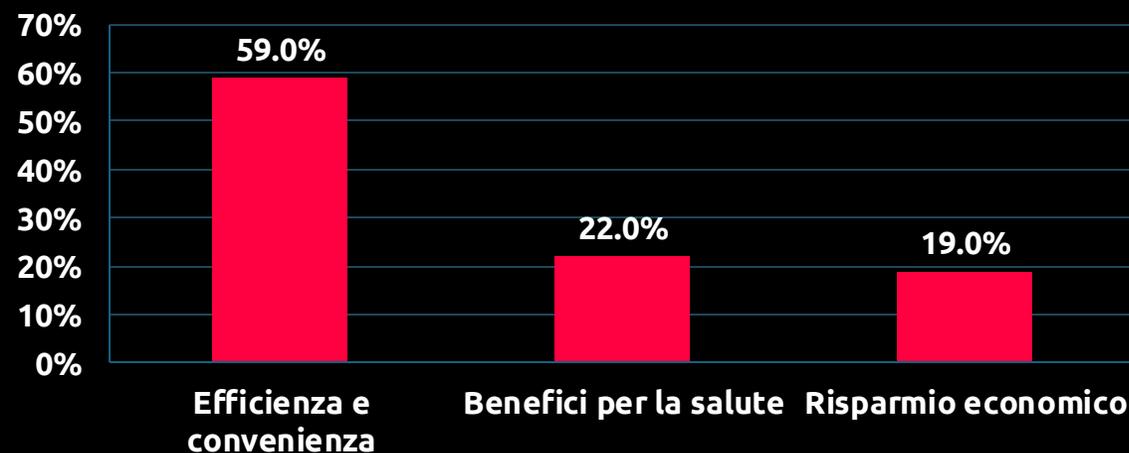
Difficile e macchinoso

11%

Organizzato ma non affidabile

35%

Quali sono stati i principali vantaggi che hai riscontrato nell'utilizzare le e-bike?



3 | Parte Progettuale

Progetti di riqualificazione della viabilità pubblica nelle aree adiacenti al Campus

INIZIATIVA

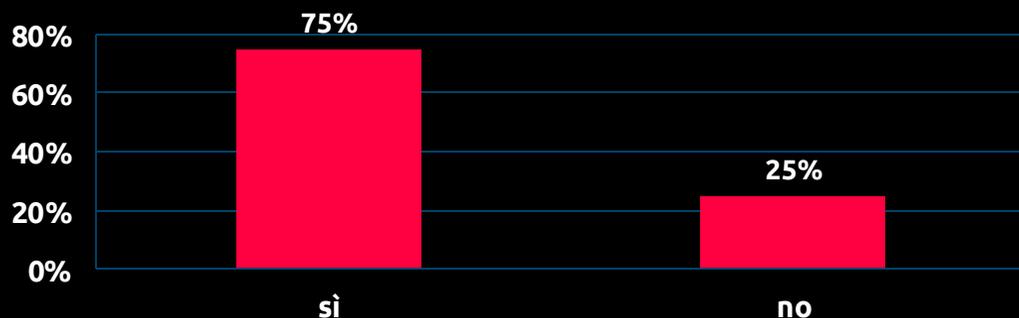


È stato realizzato un nuovo passaggio pedonale lungo Via Sarfatti per garantire un collegamento sicuro tra il vecchio e il nuovo Campus. L'intervento ha riqualificato l'area circostante, aumentando il numero di stalli per biciclette e completando lo spazio con panchine. Inoltre, il parterre di Via Sarfatti, precedentemente utilizzato come parcheggio abusivo, è stato trasformato in un'area verde con aiuole recintate, migliorando l'ordine e la sicurezza della zona.

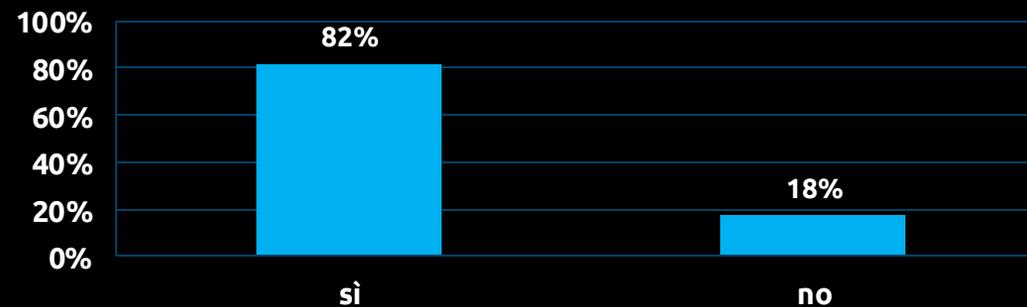
MONITORAGGIO

- *Usi fruisce del passaggio pedonale realizzato su Via Sarfatti a favore di un collegamento sicuro tra vecchio e nuovo Campus?*

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF



3 | Parte Progettuale

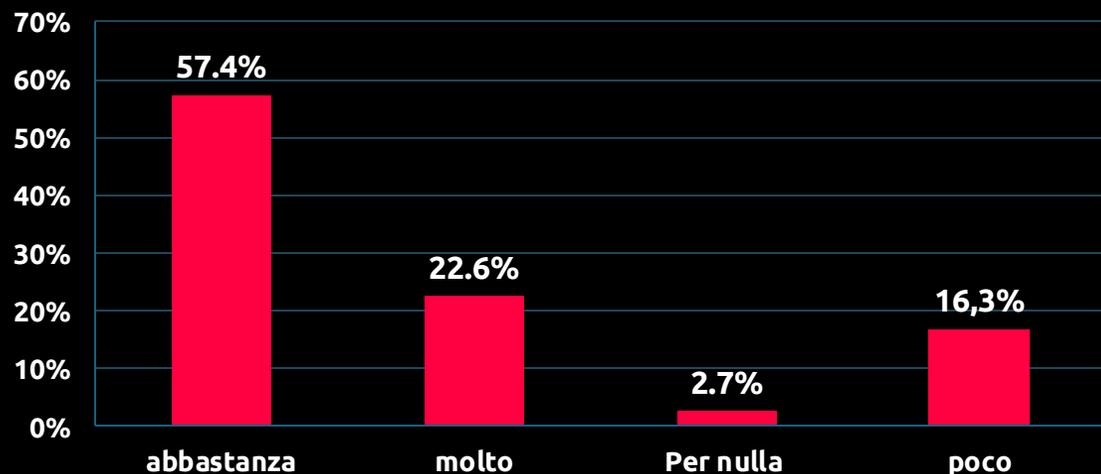
Progetti di riqualificazione della viabilità pubblica nelle aree adiacenti al Campus

Quanto sono migliorati i seguenti fattori dopo la realizzazione del nuovo passaggio pedonale?

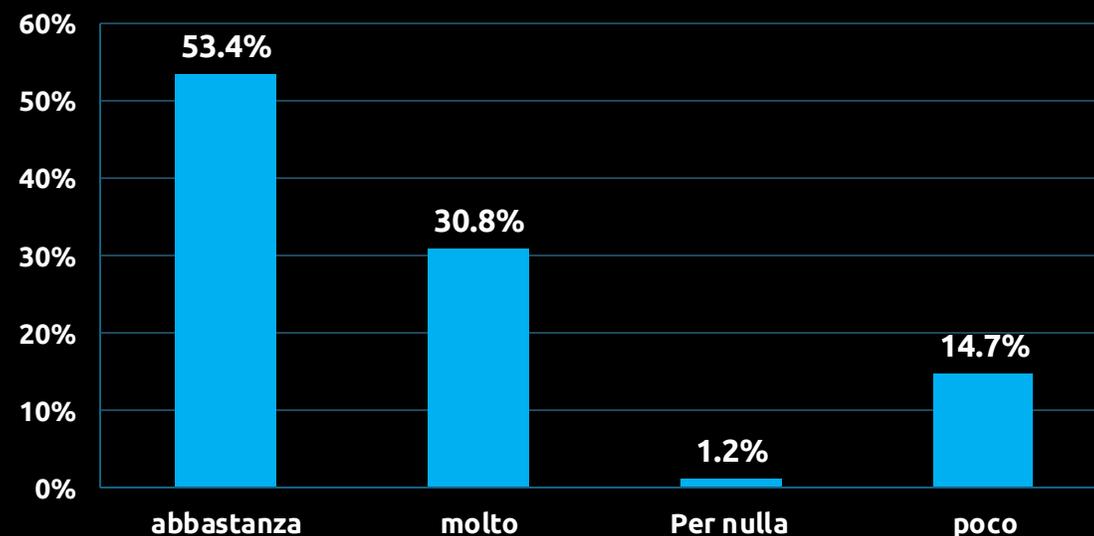
(Rallentamento del traffico veicolare ; Incremento del livello di sicurezza per i pedoni; Riduzione del tempo di percorrenza per i pedoni;)

Nel 2025, per agevolare l'uso di macchine a basso impatto ambientale, saranno installate n°4 colonnine di ricarica elettrica.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE



FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF



3 | Parte Progettuale

Progetti di riqualificazione della viabilità pubblica nelle aree adiacenti al Campus

Le seguenti domande sono volte a comprendere l'impatto della riduzione degli stalli di parcheggio sull'esperienza degli utenti. 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. Durante i lavori per la realizzazione del passaggio pedonale che consente un attraversamento sicuro della 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.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Hai riscontrato una diminuzione del traffico a seguito della riduzione degli stalli di parcheggio?

Sì
6%

No
28%

Non saprei
66%

- Nelle aree intorno al campus, il posizionamento di un monopattino o di una bicicletta ostacola il tuo passaggio pedonale?

Sì
21%

No
79%

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

- Hai riscontrato una diminuzione del traffico a seguito della riduzione degli stalli di parcheggio?

Sì
5%

No
42%

No
53%

- Nelle aree intorno al campus, il posizionamento di un monopattino o di una bicicletta ostacola il tuo passaggio pedonale?

Sì
37%

No
63%

3 | Parte Progettuale

Azioni di promozione/convincimento

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

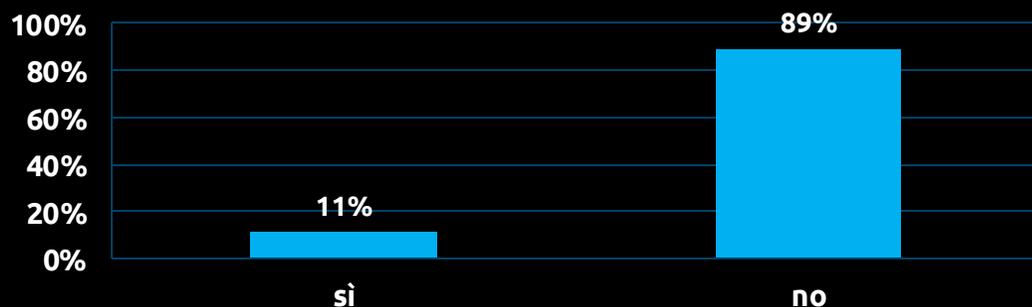
INIZIATIVA



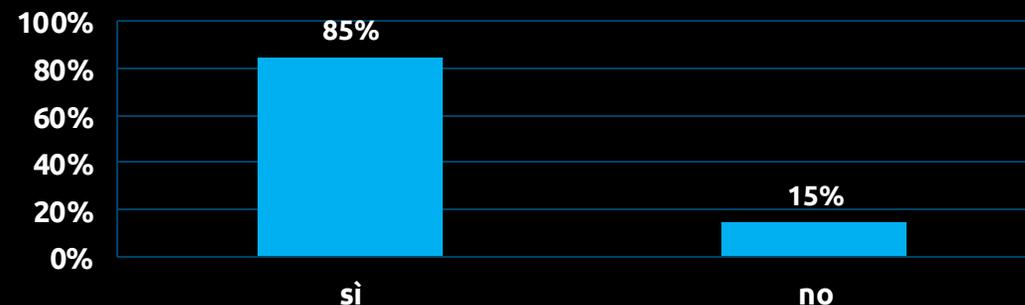
Oltre alle convenzioni esistenti per personale, docenti e studenti relative agli abbonamenti dei parcheggi, è stata attivata una tariffa speciale che consente di parcheggiare giornalmente le moto per 6 ore al costo di 1 euro, al fine di disincentivare il parcheggio selvaggio sui marciapiedi. Inoltre, viene mantenuto in continuità un modello contrattuale con il personale dipendente dell'Università che supporta lo smart working e gli ingressi scaglionati.

MONITORAGGIO

- Sei a conoscenza della convenzione stipulata con il parcheggio Quick No Problem Parking che permette la sosta dei motocicli per 6 ore al costo di 1€?



- Usi lo smart working?



3 | Parte Progettuale

ULTERIORI MISURE

Nell'ambito delle iniziative volte a comprendere e migliorare le abitudini di mobilità e l'impatto ambientale, sono state promosse due survey mirate:

- una condotta da AMAT per mappare le abitudini di spostamento dei cittadini milanesi;
- un'altra sviluppata per SDA Bocconi, focalizzata sulla valutazione dell'impatto carbonico.

FOCUS STUDENTI / STUDENTESSE

- Hai partecipato alla survey AMAT al fine di mappare le abitudini dei cittadini milanesi?

Si
3%

No
97%

- Hai partecipato alla survey effettuata per SDA Bocconi per la valutazione dell'impatto carbonico?

Si
5%

No
95%

FOCUS PERSONALE DOCENTE E STAFF

- Hai partecipato alla survey AMAT al fine di mappare le abitudini dei cittadini milanesi?

Si
17%

No
83%

- Hai partecipato alla survey effettuata per SDA Bocconi per la valutazione dell'impatto carbonico?

Si
17%

No
83%

3 | Benefici conseguibili

La tabella offre una sintesi dei benefici che l'intera comunità dell'Università Bocconi potrebbe ottenere grazie alla realizzazione degli interventi proposti.

 PER GLI STUDENTI, I DOCENTI E PERSONALE	 PER LA COMUNITÀ	 PER IL CAMPUS
<p>La promozione di questi interventi può portare ad un incremento della socializzazione tra colleghi, generando significative riduzioni dei costi di trasporto grazie all'adozione di misure di mobilità sostenibile.</p>	<p>La comunità e l'ambiente potrebbero beneficiare notevolmente dalla diminuzione degli incidenti, a seguito dell'implementazione di politiche incentrate sulla promozione della mobilità sostenibile. Inoltre, tali interventi porterebbero effetti benefici sull'ambiente, in termini di riduzione delle emissioni.</p>	<p>Uno dei maggiori impatti degli interventi proposti è legato all'incremento della produttività, strettamente connesso alla modalità di spostamento, alla riduzione dello stress dovuto agli spostamenti casa-lavoro e all'ottimizzazione di quest'ultimi.</p>

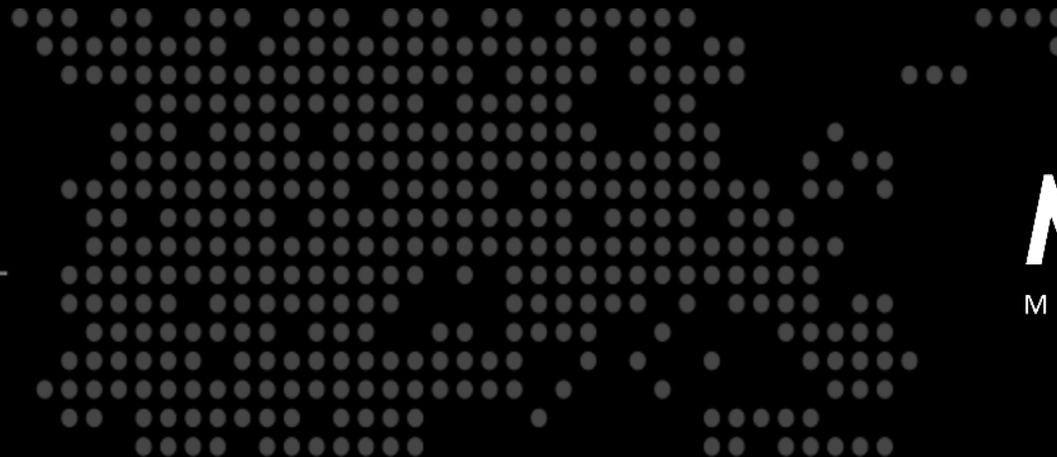
4 | Conclusioni

Nel corso degli ultimi anni, l'Università Bocconi ha intrapreso un percorso di sostenibilità e innovazione, implementando una serie di 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, come rastrelliere per biciclette elettriche e stalli per mezzi condivisi, la trasformazione di aree urbane disordinate in spazi verdi riqualificati, e l'introduzione di servizi inclusivi come l'accompagnamento per persone a mobilità ridotta.

Un'attenzione particolare è stata rivolta alla promozione di alternative al trasporto aereo e privato, 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.

Guardando al futuro, l'Università continua a considerare le proposte non ancora attuate, analizzandone la fattibilità per una loro possibile implementazione con l'obiettivo di confermare e rafforzare il costante impegno dell'Università Bocconi verso uno sviluppo inclusivo, sostenibile e orientato al benessere di tutti.

Bocconi



MOVESION

MOBILITY TOMORROW

MOVESION S.r.L
Via Ruggero Bonghi, 11b
00184 Bologna (RM) - ITALIA

T +39 06 622 736 06
E info@movesion.com
W movesion.com